

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

1<sup>ER</sup> ADDITION

AU BREVET D'INVENTION

N° 760.399

Gr. 10. — Cl. 4.

N° 44.534

**Perfectionnements aux véhicules à voie sans fin.**

M. KÉGRESSE Adolphe résidant en France (Seine).

(Brevet principal pris le 17 novembre 1932.)

Demandée le 30 octobre 1933, à 13<sup>h</sup> 10<sup>m</sup>, à Paris.

Délivrée le 26 novembre 1934. — Publiée le 19 février 1935.

[Certificat d'addition dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'art. 11 § 7 de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.]

La présente addition a pour objet une variante de réalisation du dispositif de répartition de charge pour véhicules à voie sans fin ayant fait l'objet du brevet principal.

Le dessin annexé représente, à titre d'exemple, un mode de réalisation du dispositif suivant la présente addition.

La figure 1 est une vue en élévation de la machine, avec, en traits plus forts, le mécanisme en question;

La figure 2 est une vue en plan.

Comme dans le brevet principal, on se sert d'une faible partie de la puissance motrice pour faire varier la répartition de la charge sur la bande sans fin, afin de faciliter les virages, tout en permettant une amélioration de la suspension.

Alors que, dans le brevet principal, on se servait de fluide sous pression, dans la présente addition, une prise de mouvement 1 (fig. 2) branchée sur la transmission du véhicule, actionne un embrayage 2, ou appareil similaire, qui reçoit sa commande d'une manette ou pédale 3 (fig. 2) située au voisinage de la direction 17 (fig. 2). Cet em-

brayage entraîne un arbre transversal 4 (fig. 2), lequel, au moyen d'un démultiplicateur approprié 5 (fig. 1 et 2) actionne un levier 6, raccordé par une bielle 7 à une tête de compas 8 (fig. 1 et 2) dont l'une des branches 9 (fig. 1) est articulée à son extrémité 10 sur un point fixe 11 (fig. 1 et 2) pris sur le châssis même de la machine. L'extrémité de l'autre branche 12 (fig. 1) du compas est montée sur le balancier 13 (fig. 1) du train porteur central.

Le fonctionnement du dispositif est le suivant : Lors d'un virage, on actionne la manette 3, qui met en prise l'embrayage 2 de la prise de mouvement 1. Cet embrayage actionne l'arbre 4, à chaque extrémité duquel le pignon 14 met en mouvement la couronne dentée 15, sur laquelle est bloqué le levier 6. Celui-ci se déplace d'un certain angle en redressant les branches du compas 8. L'angle de déplacement du levier 6 étant limité par la butée 16, l'ouverture du compas est de ce fait limitée. La course est prévue de façon à ce que le compas ne puisse jamais se mettre complètement en ligne droite. Le compas, en s'ouvrant, écarte son point fixe

Prix du fascicule : 5 francs.

du train porteur, soulevant ainsi le véhicule en prenant point d'appui seulement sur le train porteur central.

On conçoit qu'à ce moment, toute ou la majeure partie de la charge du véhicule est reportée sur le train porteur central, facilitant ainsi le virage.

Ceci permet en outre, dans l'établissement de la répartition de la charge sur la partie inférieure de la bande sans fin, en marche normale, de reporter cette charge presque en totalité sur les trains porteurs extrêmes, la partie centrale ne servant en quelque sorte qu'à guider la bande sans fin. La suspension du véhicule se trouve ainsi améliorée, du fait de l'écartement des points d'appui sur le sol.

Afin de rendre le dispositif entièrement automatique, la manette 3 de commande de l'embrayage 2 peut recevoir son mouvement du système de direction 17, par exemple au moyen d'un petit levier formant came 18 (fig. 2). De cette façon, à chaque mouvement imprimé au système directeur, correspondra un soulèvement de la machine.

On comprend, d'après cette description et les figurés, que ce système est réversible, c'est-à-dire que, dès que l'effort de traction sur la bielle 7 cessera, le véhicule reprendra, sous l'effet de son poids, sa position initiale.

Le dispositif est représenté ici schématiquement comme s'appliquant à un train porteur central à deux galets. Il est évident que le nombre des galets de ce dernier peut varier en plus ou en moins, suivant l'importance du véhicule.

De plus, on remarquera qu'un dispositif similaire peut être appliqué de façon différente, par exemple, au lieu d'agir sur le train central et de soulever la machine, on peut très bien faire établir un mécanisme

agissant sur les trains porteurs extrêmes. Dans ce cas, le mécanisme aura pour effet de soulever les trains porteurs par rapport au châssis, au lieu de les baisser comme dans le cas décrit plus haut.

On voit que le résultat final sera du même ordre puisque, en soulevant les trains porteurs, la charge se reportera automatiquement sur le train porteur central.

Le mécanisme décrit ici montre un exemple de réalisation mécanique de l'invention. Il est évident que d'autres mécanismes peuvent être établis pour atteindre le même but.

#### RÉSUMÉ :

1° Dispositif de répartition de charge pour véhicules à voie sans fin, comme dans le brevet principal, caractérisé par une prise de mouvement actionnant un embrayage ou appareil similaire, commandé depuis le siège du conducteur, lequel embrayage met en mouvement une transmission appropriée, agissant sur le système de liaison entre la caisse et le ou les trains porteurs, pour faire varier la distance entre le ou les trains porteurs envisagés et la caisse.

2° Dispositif comme ci-dessus, dans lequel :

a. Le mécanisme agit sur le train porteur central en soulevant la caisse par rapport à celui-ci;

b. Ledit mécanisme agit sur les trains porteurs extrêmes en les soulevant par rapport à la caisse;

c. La commande placée à proximité du conducteur est mise en mouvement par le mécanisme de direction lui-même.

A. KÉGRESSE.

Par procuration :  
Cabinet J. BONNET-THURON.

Fig. 1.

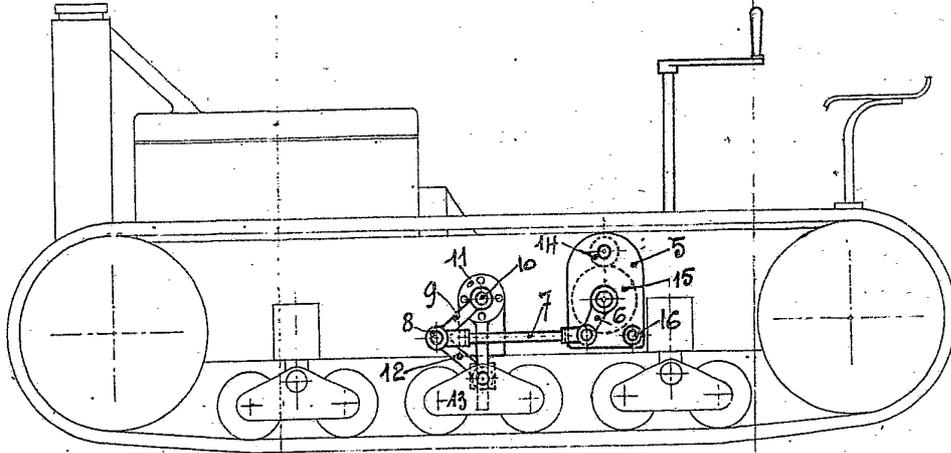


Fig. 2.

