



EXPOSÉ D'INVENTION

Publié le 1^{er} novembre 1928

N° 128623

(Demande déposée: 7 octobre 1927, 17 1/4 h.)
(Priorité: France, 20 octobre 1926.)

Classe 126 b

BREVET PRINCIPAL

Adolphe KÉGRESSE, Levallois-Perret (Seine, France).

Véhicule automobile rapide à chenilles.

On conçoit que pour obtenir un véhicule à marche rapide propulsé par chenilles et dirigé par des roues il est indispensable qu'il remplisse certaines conditions de suspension sans lesquelles aucune vitesse n'est permise.

L'essieu directeur de ce véhicule, porté par des roues, peut évidemment être relié au châssis par les moyens de suspension employés ordinairement en automobile.

Concernant la partie motrice, constituée par des chenilles souples, la question est plus complexe, car, comme on le sait, un ensemble à chenilles comprend des poulies motrices accouplées au moteur du véhicule par l'intermédiaire d'organes de transmission, des poulies montées librement et un train porteur.

Il s'agit donc de réaliser avec ces différents organes une suspension élastique pour la partie porteuse sans que les oscillations provenant de cette suspension puissent nuire au bon guidage de la bande sans fin, aussi bien sur les poulies que sous le train porteur.

La présente invention concerne un véhicule automobile rapide à chenilles remplissant les conditions ci-dessus. Ce véhicule est

caractérisé par des poulies motrices montées sur un pont solidaire du châssis du véhicule, ces poulies étant placées à l'avant du train porteur sur lequel le véhicule repose par l'entremise d'un essieu porteur relié au châssis par un dispositif élastique.

La figure unique du dessin ci-annexé représente, en élévation, à titre d'exemple, l'ensemble d'un tel véhicule.

Sur cette figure, 1 représente une poulie motrice montée directement sur le pont moteur du véhicule, ce dernier étant fixé lui-même rigidement au châssis, 3 désigne une poulie montée librement. Un essieu porteur repose, par des moyens non représentés, sur un assemblage comprenant des galets porteurs, 4, des ressorts de suspension 2 réunissant l'essieu porteur au châssis 5.

Cette même disposition existe bien entendu sur les deux côtés du véhicule.

Dans un véhicule ainsi constitué, la bande sans fin marche dans le sens de la flèche indiquée sur le dessin, c'est-à-dire que le brin moteur 6 est à la partie supérieure alors que

le brin mou, représenté par 7, est à la partie inférieure.

Comme on peut le voir par l'examen de la figure, lorsque l'un des deux ressorts 4 fléchit sous l'influence des dénivellations du terrain, la poulie motrice ne reste pas parallèle au plan du train porteur. Il s'ensuit donc une torsion de la bande sans fin qui, avec le montage décrit, n'a aucune importance puisque le brin moteur sur la poulie motrice 1 est le brin supérieur 6, qui est le seul tendu, car il se présente librement sur cette poulie, n'étant guidé que par la poulie 2 montée librement, laquelle est située à une grande distance de lui. Le brin inférieur 7 pourra, lui, se prêter sans inconvénient au gauchissement causé par la déviation du plan de la poulie motrice par rapport au plan du train porteur puisque ce brin est mou et par conséquent flexible.

La poulie 3, montée librement, est reliée et articulée sur l'essieu porteur d'une manière connue et son plan vertical reste toujours parallèle au plan vertical du train porteur, de sorte que le bandage se trouve parfaitement guidé dans toutes les positions.

Il est à remarquer que si la poulie motrice était placée à l'arrière, un tel montage ne pourrait donner de bons résultats. En effet, sous l'influence des oscillations des res-

sorts, les positions relatives des plans de la poulie et du train porteur seront modifiées puisque cette poulie est fixée rigide au châssis et que le train porteur est relié à ce dernier par des ressorts.

La poulie motrice étant à l'arrière, c'est le brin inférieur qui devient moteur alors que le brin supérieur est mou; la distance entre le dernier galet du train porteur et la poulie motrice étant très courte, il s'ensuivrait une torsion de la partie tendue du bandage qui entraînerait des déraillements et produirait, d'autre part, une usure anormale des talons de guidage de la bande sans fin,

On voit que pour réaliser un véhicule rapide à chenille souple il faut que la réunion des différents ensembles mécaniques soit judicieusement établie pour obtenir un fonctionnement satisfaisant.

REVENDICATION:

Véhicule automatique rapide à chenilles, caractérisé par des poulies motrices montées sur un pont solidaire du châssis du véhicule, ces poulies étant placées à l'avant du train porteur sur lequel le véhicule repose par l'entremise d'un essieu porteur relié au châssis par un dispositif élastique.

Adolphe KÉGRESSE.

Mandataires: BOVARD & Cie., Berne.

