

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

X. — Transport sur routes.

N° 522.770

4. — AUTOMOBILISME.

Dispositif pour combattre, dans les virages, le dérapage du train directeur.

M. ADOLPHE KÉGRESSE résidant en France (Seine).

Demandé le 21 août 1920, à 12^h 6^m, à Paris.

Délivré le 7 avril 1921. — Publié le 6 août 1921.

On sait que très souvent le train directeur d'un automobile, lourd ou léger, n'assure pas toujours la direction comme il serait désirable. Ainsi, sur terrains gras, le dérapage des roues

5 avant, dans un virage est chose courante et les accidents qui ont résulté de ce fait sont excessivement nombreux.

Pour obtenir une sécurité suffisante du train directeur sur terrain normal, on répartit

10 la charge sur les essieux dans des proportions variant avec le tonnage et la vitesse des machines. En augmentant par trop ce rapport, c'est-à-dire en surchargeant l'essieu propulseur au profit de l'essieu directeur, la direction

15 devient dangereuse et le véhicule n'obéit plus qu'imparfaitement aux volontés du conducteur. Si le terrain est glissant, ou meuble, il devient impossible de se diriger.

Cependant, dans beaucoup de cas, il serait

20 avantageux de faire croître ce rapport et si au lieu de roues motrices on fait usage d'un système à chenilles cet avantage à surcharger l'essieu propulseur et soulager le train directeur est encore beaucoup plus considérable.

25 La présente invention donne le moyen de réaliser ce desiderata en faisant varier mécaniquement et automatiquement, pendant les virages, la vitesse des deux propulseurs l'un par rapport à l'autre.

30 La figure 1 donne, à titre d'exemple, une

élévation schématique de la combinaison mécanique proposée.

La figure 2 la représente en plan.

Ici, comme dans beaucoup d'automobiles

35 modernes, la pédale 1 commande les deux freins des roues arrière par l'intermédiaire d'un palonnier compensateur 3 (figure 2) qui attaque des leviers fixés à demeure sur des tubes indépendants l'un de l'autre 4 et 5

40 mais montés cependant sur le même axe 6. Les tirants 7 et 8 transmettent l'effort de la pédale aux leviers de frein 9 et 10 qui agissent, à leur tour, sur l'excentrique d'écartement des segments de frein.

45 Tout cet ensemble est bien connu. Il est classique; seule la disposition des organes peut varier à l'infini comme par exemple la pédale qui peut être remplacée par un levier à main, etc.

50 Sur le levier de direction 11 est montée une double timonerie 12 et 13. Elle est disposée ici de chaque côté de la colonne de direction pour la clarté du dessin, mais la timonerie 13 peut très bien venir prendre sur le prolongement supérieur du levier 11 qui pourra être

55 prévu à cet effet.

60 Chacune de ces timoneries est réunie à une chape à entrée longitudinale 14, montée articulée sur les leviers de frein des tubes 4 et 5 par un ressort de force appropriée 15.

La timonerie de la pédale (ou du levier à main) se termine également par une chape à longue entrée 16.

Ceci étant posé, le fonctionnement est le suivant :

Lorsqu'on braque les roues avant, pour virer à droite, par exemple, le levier de direction 11 tire la timonerie 12 et refoule le système 13 qui, dans ce sens, ne peut produire aucun effet grâce à l'entrée longitudinale de la chape 14.

Si le braquage est faible et que la machine obéisse au conducteur, aucun frein n'entre en jeu.

Si au contraire il y a dérapage de l'avant ou qu'il s'agisse d'un virage très court, le conducteur continuant d'agir sur la direction, imprime une amplitude plus grande au levier 11. Le fond de l'entrée de la chape 14, de la timonerie 12, viendra buter contre le levier de commande de la timonerie 8 qui sera entraînée et fera agir le frein correspondant commandé par le levier 10.

Le ressort 15 agira comme modérateur et permettra de plus au levier 11 de continuer sa course même après blocage du frein et de ses organes de commande.

Pour un braquage à gauche des roues directrices, la timonerie 12 ne produira aucun effet. Ce sera le système 13 avec l'ensemble 5, 7 et 9 qui agiront sur le frein de la roue de gauche.

Grâce au dispositif ci-dessus dans les virages la roue motrice du côté du centre sera freinée tandis que celle opposée par l'intermédiaire du différentiel, tournera plus vite. Les roues motrices concourront donc, de cette manière, à assurer la direction puisqu'elles seront animées, au moment voulu, de vitesses variées.

Il est à remarquer que les chapes à entrée allongée 14 et 16 permettent aux trois commandes de frein : roue droite, roue gauche, freinage simultané sur les deux roues, d'agir tout à fait indépendamment l'une de l'autre. C'est ainsi que le frein au pied pourra toujours produire son effet, même pendant un virage très court sur la roue correspondante, à celle du freinage simultané produit par la pédale ou le levier à main.

L'invention décrite peut être appliquée sur tous les véhicules automobiles existants munis d'un différentiel. Les dessins annexés ne donnent qu'un exemple, plutôt schématique, des dispositifs à employer. Il est évident que le même but peut être atteint au moyen d'organes analogues disposés différemment. L'invention n'en restera pas moins acquise.

RÉSUMÉ.

Dans un véhicule automobile ayant un ensemble propulseur muni d'un différentiel et un ensemble directeur indépendant :

Un système de timonerie avec interposition ou non de ressorts modérateurs, réunissant, comme il convient, un organe de commande de la direction avec les freins placés après le différentiel de façon qu'en braquant les roues directrices à droite le frein de l'ensemble propulseur du côté droit entre automatiquement en fonction et qu'en tournant à gauche le frein du propulseur gauche agisse seul, à son tour; ces freins pouvant être commandés simultanément par une pédale ou un levier, comme d'habitude.

A. KÉGRESSE.

Par procuration :

Société G. BERTON, P. AUDY, J. ROUSSEY, A. VERGÉ.

Fig.1.

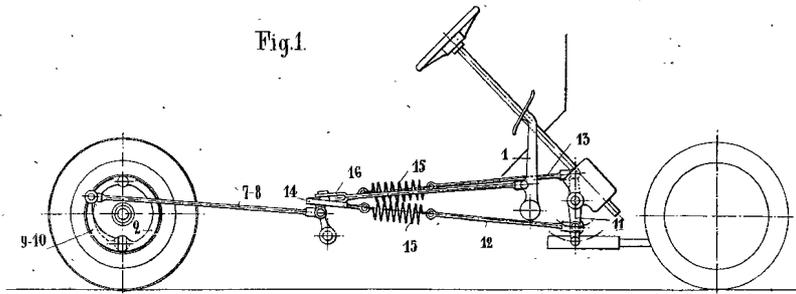


Fig.2.

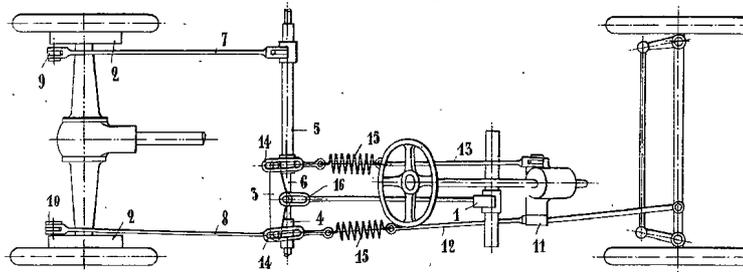


Fig.1.

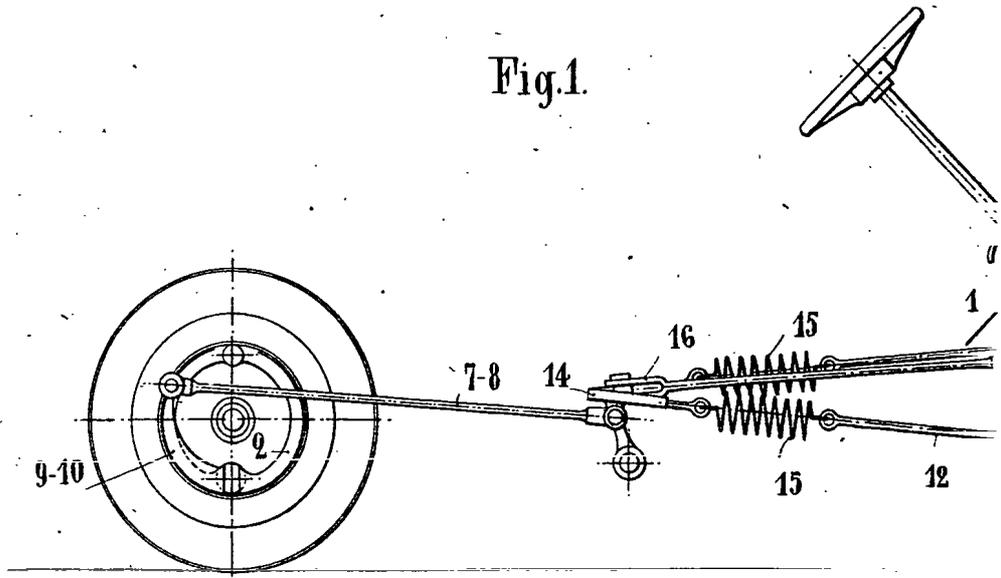
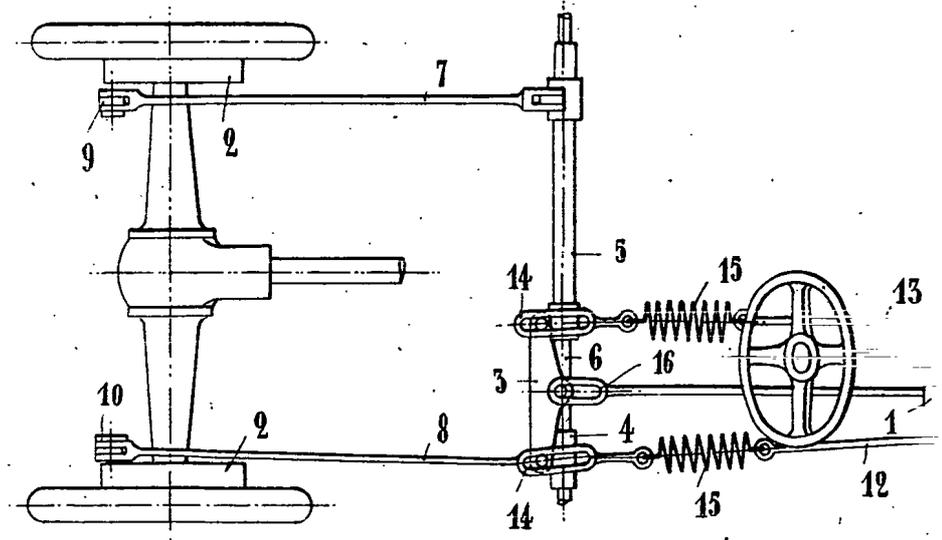


Fig.2.



Pl. unique

