

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 10. — Cl. 1.

N° 692.396

Perfectionnements aux patins rouleurs pour remorques de voitures automobiles.

M. ADOLPHE KEGRESSE résidant en France (Seine).

Demandé le 12 juin 1929, à 15^h 43^m, à Paris.

Délivré le 4 août 1930. — Publié le 5 novembre 1930.

[Brevet d'invention 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.]

Dans le brevet français n° 643.913 du 15 avril 1927, on a décrit un système de patin rouleur, se composant de deux boggies, adaptés à une remorque non suspendue, qui lui permet de résister aux grandes vitesses que pourrait lui imprimer l'automobile qui la traîne.

Chaque boggie du système décrit dans ce brevet est indépendant et relié à la remorque au moyen d'une jambe rigide, fixée sur l'essieu de cette dernière.

Un tel ensemble présente une série d'inconvénients :

1° Il n'est pas applicable à toutes les remorques, car la conformation de leur essieu varie avec le type. Le rouleur se fixant sur l'essieu ne peut donc se monter que sur le type de remorque pour lequel il a été prévu ;

2° Le manque de liaison entre les deux rouleurs inflige au dispositif lui-même et à sa jambe de liaison, des torsions nuisibles ;

3° Le système élastique, disposé de part et d'autre des roues des rouleurs et composé pour chaque côté d'un seul ressort à lames, dont les extrémités sont fixées librement sur l'axe même des roues, ne donne pas, dans les virages principalement, une rigidité transversale suffisante : les roues ont tendance à se coucher.

La présente invention a pour but de remédier à ces graves défauts, sans diminuer la qualité de l'appareil proposé.

Sur les dessins annexés :

La figure 1 représente en élévation, une remorque munie du dispositif en question.

La fig. 2 est une vue en plan ; et

La figure 3 est une vue en bout.

La remorque est représentée sur toutes les figures par une caisse rectangulaire 1, reposant directement sur un essieu 2, dont les extrémités reçoivent les roues ordinaires 3 (fig. 1, 2 et 3).

Chaque train rouleur correspondant à chacune des roues de la remorque est composée de deux roues 4, caoutchoutées. L'axe de ces roues reçoit, à chacune de ses extrémités, une flasque en forme de losange (fig. 1) disposée verticalement, dont les deux extrémités supérieure et inférieure, sont terminées par une fourche. Dans celle-ci, vient s'emboîter, articulée, l'extrémité des ressorts de suspension 6.

On a donc pour un rouleur quatre ressorts : deux d'un côté des roues 4, deux de l'autre, disposés l'un au-dessus de l'autre, formant ainsi un parallélogramme élastique.

Les quatre ressorts sont fixés rigides par leur partie centrale, sur une pièce commune

7 (fig. 1 et 2) qui porte elle-même, à proximité de son centre, un axe 8, autour duquel tout l'ensemble du rouleur peut osciller.

L'axe 8 déborde à l'extérieur de la pièce commune 7 et reçoit un berceau 9, de forme appropriée, dans lequel est fixée la roue 3 de la remorque, au moyen par exemple d'un verrou 12 (fig. 1 et 2).

La hauteur du berceau au-dessus du sol est prévue suffisamment grande pour que, malgré la flexibilité des ressorts, sa partie inférieure ne vienne jamais raboter le sol.

Sur l'autre extrémité de l'axe 8 (fig. 3) c'est-à-dire celle débordant du côté intérieur de la pièce commune 7, se monte, coulisant un tube 10, qui sert d'essieu aux deux boggies et porte à chacun de ses bouts, un dispositif de blocage 11.

Comme on peut le voir par la description qui précède, les défauts signalés dans le préambule de ce mémoire, par rapport au système déjà connu, disparaissent complètement et sont corrigés comme suit :

Le premier, par l'essieu tubulaire 10, qui peut coulisser sur les extrémités intérieures de l'axe 8 faisant varier ainsi l'écartement des boggies pour l'ajuster à la voie de la remorque :

Le deuxième, par le blocage de cet essieu

10 à chacune de ses extrémités sur les axes 8, assurant la liaison rigide entre les deux rouleurs, évitant ainsi les torsions nuisibles ;

Le troisième, par la disposition de quatre ressorts par boggie, formant parallélogramme élastique et articulé, assurant la tenue transversale des roues, principalement dans les virages.

RÉSUMÉ.

Perfectionnements apportés aux patins rouleurs pour remorques et en particulier à celui ayant fait l'objet du brevet français n° 643.913, caractérisés par :

a. Un essieu rigide réunissant les deux boggies du système ;

b. Le fait que chaque extrémité de cet essieu peut coulisser et se bloquer sur l'axe d'oscillation de chaque boggie ;

c. La disposition de quatre ressorts à lames par boggie, formant parallélogramme élastique ;

d. La fixation de chacune des roues de la remorque sur un berceau faisant corps avec l'axe d'oscillation des boggies.

A. KÉGRESSE.

Par procuration :
Cabinet J. BONNET-THIRION.

Fig.1.

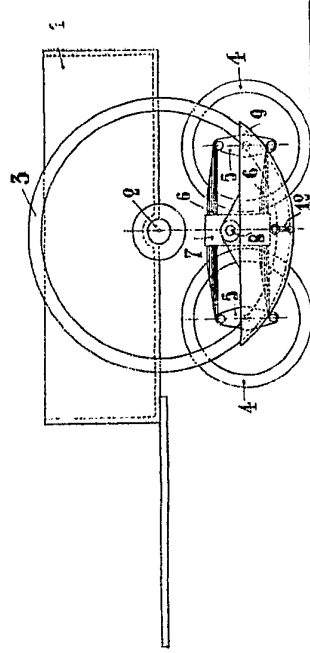


Fig.5.

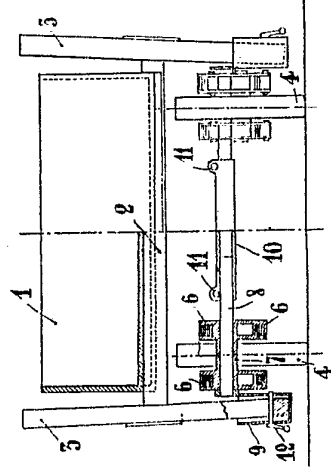


Fig.2.

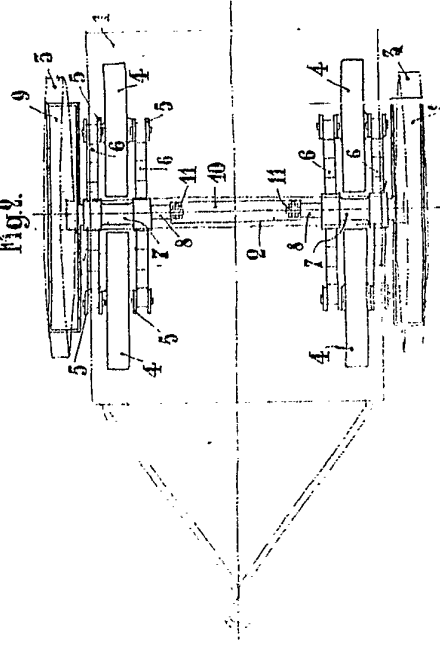


Fig.1.

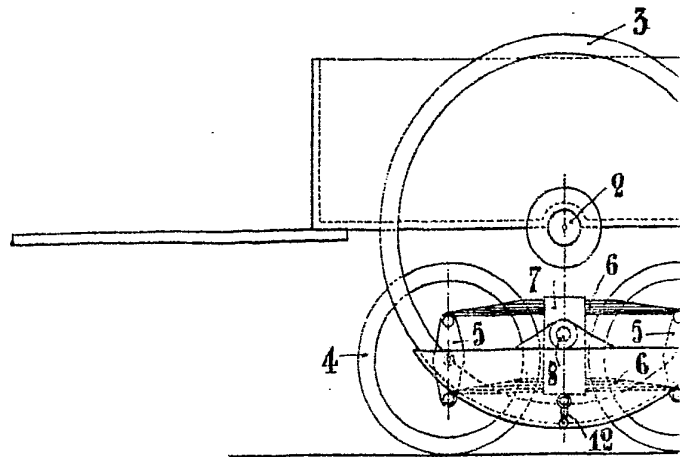


Fig.2.

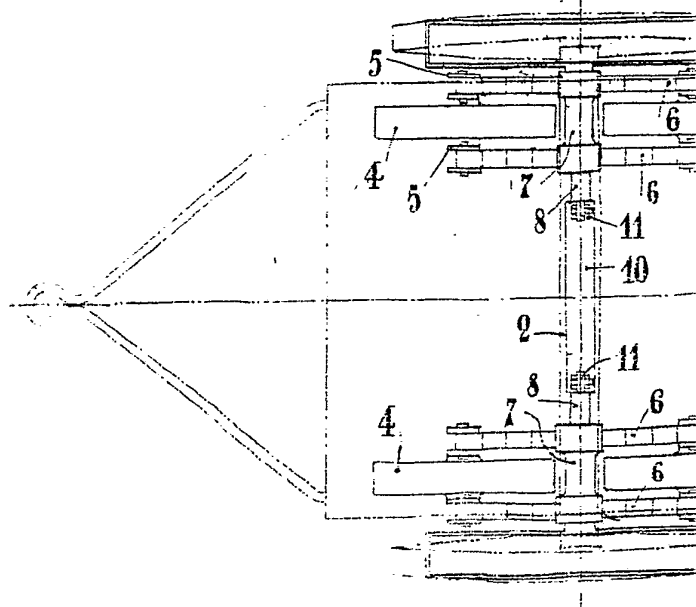


Fig. 3.

