

OFFICE NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

## BREVET D'INVENTION.

X. — Transport sur routes.

N°-482.034

4. — AUTOMOBILISME.

**Courroie sans fin, destinée à remplacer les roues sur les véhicules automobiles appelés à marcher sur des terrains mous.**

M. ADOLPHE KÉGRESSE résidant en Russie.

Demandé le 14 juin 1916, à 15<sup>h</sup> 47<sup>m</sup>, à Paris.

Délivré le 18 novembre 1916. — Publié le 13 février 1917.

Les véhicules automobiles à bandes sans fin utilisent, pour la plupart, des bandes métalliques comportant une série de mailles plus ou moins compliquées. Ces bandes métalliques, quel que soit leur type, ne peuvent pas avoir une grande souplesse, de plus, elles sont forcément bruyantes, lourdes, ne présentent aucune élasticité et leur entraînement est assez difficile à obtenir. Tous ces inconvénients ne permettent pas leur emploi sur des véhicules devant fournir une certaine vitesse.

Créer une bande sans fin idéale n'est certes pas chose facile, et il a fallu plusieurs années de recherches laborieuses pour y arriver. La courroie dont la description suit présente toutes les qualités demandées.

La fig. 1 représente en élévation une partie de la bande en question ;

La fig. 2 est une coupe suivant A B ;

La fig. 3 représente une vue en plan.

Cette courroie est formée de toiles spéciales caoutchoutées. Elle se compose de deux parties plates 1 servant de base, d'une partie centrale 2 formée de blocs rectangulaires semi-coniques dans un sens (fig. 2) et coniques dans l'autre (fig. 1), de deux bandes extérieures de roulement continues 3 en caoutchouc et enfin d'aspérités de forme quelconque 4 (fig. 3), formant point d'appui d'entraînement dans les terrains mous.

Chacune des parties 1, 2, 3 et 4 remplit un but bien déterminé.

La courroie repose sur les poulies d'entraînement par les parties plates ; c'est également sur ces parties que reposent les galets de répartition de la charge sur le brin porteur de la courroie.

Les blocs 2 sont destinés à guider la courroie et à l'empêcher de quitter les poulies, qui sont munies de gorges correspondantes, dans les virages par exemple. Ils sont semi-coniques (fig. 2) pour empêcher la bande de se cisailer aux points *a, a* lorsque cette dernière vient à passer, par son milieu, sur un corps dur, une pierre par exemple représentée (fig. 2) par la flèche *b*. Dans ce cas, les parties coniques *c, c* ayant tendance à pénétrer plus profondément dans la gorge des poulies, viennent appuyer normalement contre les côtés intérieurs de ces dernières et évitent ainsi le cisaillement cité plus haut. De plus, les poulies épousant exactement la forme des courroies facilitent par leur gorge conique l'entrée des blocs 2. Ces blocs ont leur autre face conique pour assurer la souplesse de la courroie principalement pendant le passage de cette dernière sur les poulies, comme le montre la fig. 1.

Les blocs ainsi formés peuvent également permettre l'entraînement direct de la bande par roues dentées.

Prix du fascicule : 1 franc.

Les bandes de roulement 3 servent en quelque sorte de rails, elles assurent la continuité du roulement malgré les aspérités pour entraînement, de formes variées, fixées entre elles. De plus, elles forment tampon élastique entre le sol et les parties portantes des poulies et galets. Sur terrain dur, une route par exemple, elles préservent les parties plates extérieures d'une usure prématurée.

10 L'utilité des aspérités 4 est évidente : elles servent à former point d'appui sur terrain mou. En effet, lorsque la surface horizontale inférieure des bandes de roulement et des aspérités n'est pas suffisante pour le terrain, sur  
15 lequel la machine se trouve, la courroie enfonce jusqu'à ce que les parties plates portent également. A ce moment, les aspérités laissent sur le sol des empreintes empêchant la courroie de patiner. La partie 5 (fig. 2) de ces aspérités présente en coupe transversale une  
20 forme extérieure spéciale commençant à fleur de la courroie et s'arrondissant jusqu'à la bande de roulement correspondante. Ce détail a son importance car il facilite le glissement latéral des courroies sur le sol pendant  
25 les virages.

## RÉSUMÉ.

Une courroie spéciale pour véhicules propulsés par bandes sans fin, caractérisée par :

1° Deux parties plates reposant sur les 30 poulies d'entraînement et sur lesquelles appuient les galets porteurs ;

2° Des blocs semi-coniques sur une face et coniques sur l'autre dont le but est de guider la courroie et de la faire travailler normale- 35 ment dans certains cas signalés plus haut tout en lui assurant la souplesse nécessaire ;

3° Deux bandes extérieures de roulement, en matière élastique, amortissant les chocs sur terrain dur et assurant la continuité du 40 roulement, tout en préservant la partie plate d'une usure prématurée ;

4° Des aspérités de forme quelconque empêchant la courroie de patiner sur terrain mou et facilitant, par leurs parties extrêmes, dans 45 une certaine mesure, le glissement latéral pendant les virages.

A. KÉGRESSE.

Par procuration :

J. BONNET-THIRION et BRETON.

Fig. 2.

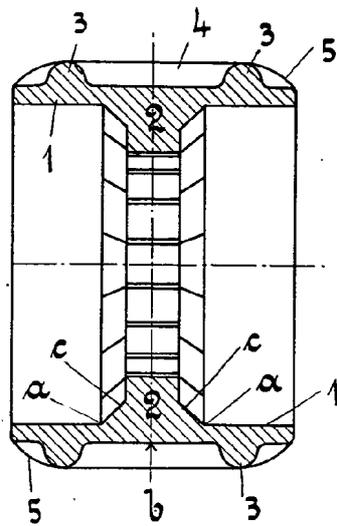


Fig. 1.

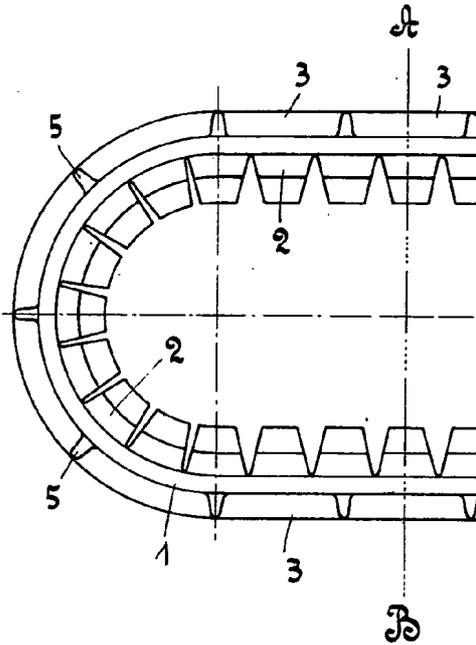


Fig. 3.

