

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 3. — Cl. 4.

N° 736.208

Auto-rail à bande sans fin motrice.

M. ADOLPHE KÉGRESSE résidant en France (Seine).

Demandé le 7 août 1931, à 14^h 22^m, à Paris.

Délivré le 12 septembre 1932. — Publié le 21 novembre 1932.

[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.]

On sait que les véhicules tracteurs, automoteurs, ou simplement porteurs, appelés à circuler sur rails, doivent avoir un poids adhérent d'autant plus considérable qu'on leur demande des démarrages et des freinages à effet plus rapide.

L'idéal serait donc d'avoir tous les essieux moteurs.

Si, avec des roues métalliques dont la charge portée peut être considérable, il est relativement facile d'obtenir une adhérence suffisante avec un petit nombre d'essieux, il n'en va pas de même avec les roues caoutchoutées.

En effet, la gomme qui forme le chemin de roulement de celles-ci s'accommode mal de la faible largeur du rail, d'où nécessité absolue, pour des véhicules d'un certain tonnage, de multiplier le nombre des essieux moteurs.

Il est évident que cette multiplicité d'essieux diminue le rendement dans une très notable proportion, chaque essieu moteur nécessitant une transmission appropriée.

La présente invention consiste à remplacer le système de propulsion par roues, employé jusqu'à présent, par un dispositif à bandes sans fin, en conservant un ou plusieurs trains de roues pour assurer le guidage.

Les dessins annexés représentent à titre d'exemple, un mode d'exécution du dispositif qui fait l'objet de l'invention.

La figure 1 est une vue en élévation de ce dispositif.

La figure 2 est une vue en plan du châssis.

La figure 3 est une vue en coupe, à plus grande échelle, pratiquée suivant la ligne A-B de la fig. 1.

La figure 4 montre, schématiquement, un ensemble à deux trains de bandes sans fin.

On voit de suite qu'un tel dispositif permet l'utilisation d'un seul essieu moteur pour plusieurs galets formant office d'essieux porteurs. Il donne donc la possibilité à un seul essieu moteur de totaliser l'adhérence de plusieurs essieux porteurs.

L'invention vise également l'utilisation de plusieurs trains de chenilles pour des automotrices de poids considérables, ou simplement pour des véhicules tracteurs.

Comme on le voit sur les figures, l'ensemble se compose d'un châssis 1 (fig. 2 et 3) portant à chacune de ses extrémités des boggies 2, dont au moins une des roues 3 porte un boudin ou mentonnet de guidage. Toutes les roues sont folles, c'est-à-dire non motrices. Il est évident que le nombre de roues peut varier, suivant les applications.

Prix du fascicule : 5 francs.

Entre les boggies 2 se trouve le train à bande sans fin.

Celui-ci se compose, essentiellement, de trains porteurs, en nombre variable, supportant la charge, d'un essieu moteur et d'un essieu de poulies folles.

Dans le dispositif représenté sur la fig. 1, la charge est transmise à deux trains porteurs 4, par des ressorts 5. L'essieu moteur (fig. 6) reçoit son mouvement d'un moteur quelconque; cet essieu ainsi que celui 8 des poulies folles, sont représentés ici, fixés rigides au châssis. Ils peuvent évidemment être montés différemment comme cela se fait sur les véhicules à bande souple, par exemple.

La bande sans fin utilisée dans cette application peut être du même type que celle des automobiles précitées. En principe elle se compose d'une courroie 9 (fig. 3), en tissu caoutchouté par exemple, portant extérieurement des plaques métalliques 10 disposées à se toucher.

À l'extérieur, des plaques 10 (fig. 3) sont fixés des blocs de caoutchouc 11, qui se touchent également; ils occupent toute la largeur des plaques, pour répondre aux déplacements latéraux.

Sur l'autre face de la courroie, on trouve les blocs de guidage et d'entraînement 12.

Il est évident que la construction du système propulseur devra être établie spécialement, de façon à remplir les conditions im-

posées par les règlements du matériel du chemin de fer, principalement en ce qui concerne le passage des aiguilles, la hauteur des organes au-dessus du ballast, largeur des bandages, etc.

Il est bien évident aussi que la construction peut envisager un grand nombre de formes, celle décrite montre un exemple des possibilités de réalisation de la présente invention.

RÉSUMÉ :

1° Un dispositif d'auto-rail caractérisé par un système de propulseur à bande sans fin souple, assurant la traction et un système à roues assurant le guidage;

2° Dans un dispositif suivant 1°, la disposition d'un essieu moteur entraînant une bande sans fin souple, sur le brin inférieur de laquelle repose un certain nombre de galets porteurs d'une partie de la charge du véhicule;

3° Un dispositif suivant 1°, en combinaison avec un ou plusieurs essieux porteurs, à roues munies de freins, absorbant une partie du poids du véhicule;

4° Un dispositif suivant 1° dans lequel plusieurs systèmes à chenilles, combinés ou non avec des essieux à roues, assurent la propulsion et le freinage du véhicule.

A. KÉGRESE.

Par procuration :

Cabinet J. BORNET-THIRION.

Fig. 1

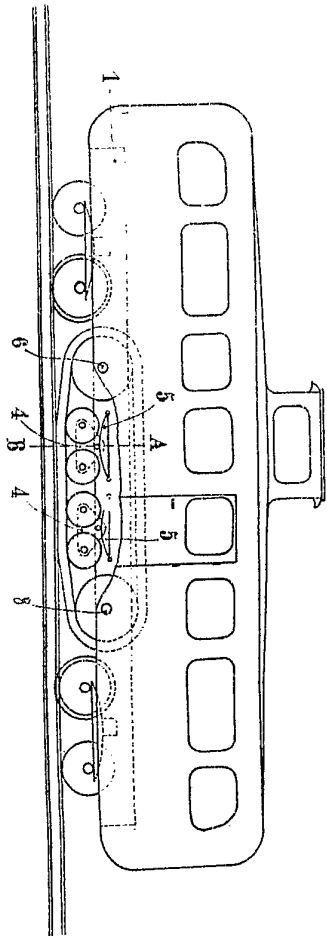


Fig. 2

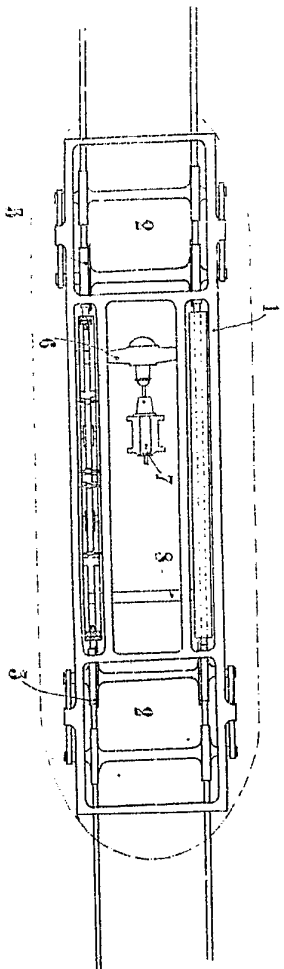


Fig. 3

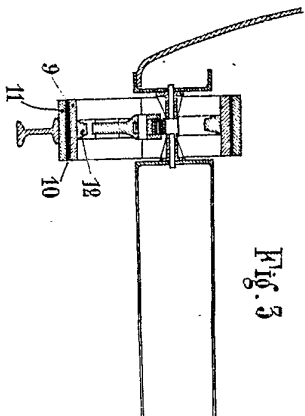


Fig. 4

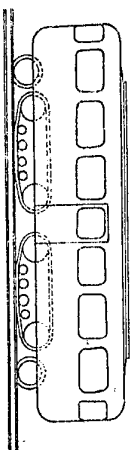


Fig. 1

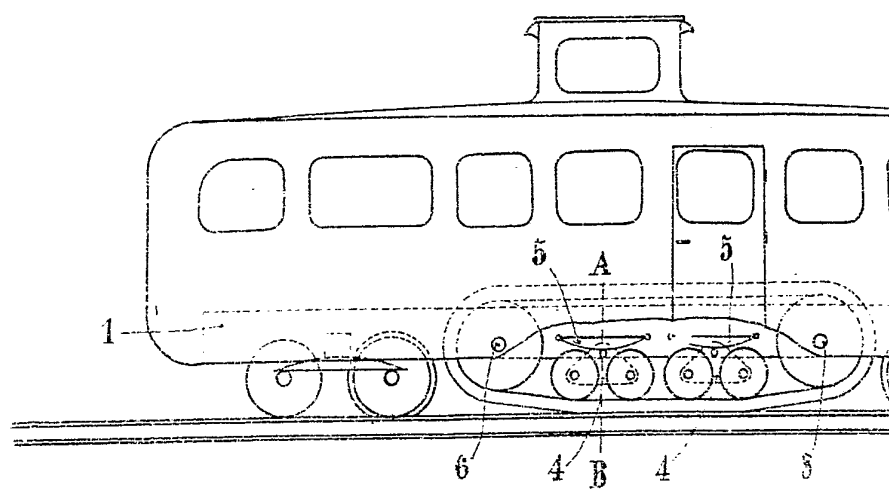


Fig. 2

