

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.
MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.
DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

X. — Transport sur routes.

4. — AUTOMOBILISME.

N° 595.652

Dispositif d'attelage de remorque à un véhicule automobile.

M. ADOLPHE KÉGRESSE résidant en France (Seine).

Demandé le 18 juin 1924, à 16^h 10^m, à Paris.

Délivré le 24 juillet 1925. — Publié le 7 octobre 1925.

[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.]

Les systèmes d'attelage utilisés généralement sur les automobiles prennent leur point d'attache à l'arrière du châssis. Cependant, on sait qu'il y a un intérêt capital à disposer
5 ce point d'attache entre les essieux-porteurs du véhicule, sur l'axe longitudinal de l'ensemble. La réalisation de ces desiderata présente, entre autres inconvénients, celui de supprimer complètement la carrosserie en arrière du
10 point d'attache choisi, et ceci afin de permettre un braquage suffisant du timon d'attelage de la remorque.

La présente invention a pour objet un dispositif d'attelage permettant de monter sur le
15 châssis une carrosserie quelconque et d'assurer, malgré cela, la possibilité de virer sous des angles très courts.

Le dessin annexé représente, à titre d'exemple, une forme de réalisation du dispositif
20 proposé.

La figure 1 représente, en élévation, un schéma d'ensemble d'une voiture, avec le dispositif d'attelage en question.

La figure 2 est une élévation à une plus
25 grande échelle, avec coupes partielles, du dispositif.

La figure 3 représente l'ensemble du dispositif vu en plan.

La figure 4 est une coupe par A-B de la
30 figure 3.

La figure 5 représente en coupe, par C-D, la même figure 3.

La figure 6 montre un verrou, en élévation, et

La figure 7 représente ce même verrou, vu 35 en bout.

Sur les figures 1, 2 et 3, 1 représente le châssis du véhicule. 2 est le tourillon de pivotement du système d'attelage fixé aux longerons du châssis par l'intermédiaire des tra- 40 verses 3.

Sur le tourillon 2, est montée libre une bielle de traction 4, qui se termine à l'extrémité opposée au tourillon, par une tête 5 (figures 1, 2 et 4) portant une entrée 6 45 (figures 2 et 3) verticale et rectangulaire dans laquelle viennent se loger deux verrous 7 (figures 2, 4, 6 et 7), opposés l'un à l'autre dans le sens vertical, et maintenus écartés au moyen de ressorts 9 (figures 2, 4 et 6). 50

Sur la tête 5 de la bielle de traction 4, est ajustée une pièce formant chape 10 (figures 1, 2, 3 et 4), portant deux oreilles 11 (figures 2 et 3) entre lesquelles vient s'engager verticalement la bouche 20 d'accrochage de la 55 remorque (figures 1, 2 et 3).

Le tourillon amovible 12 (figures 2 et 3) sert de liaison entre la boucle 20 du timon d'attelage de la remorque et la chape 10. Cette dernière est ajustée sur la tête 5 et 60

Prix du fascicule : 2 francs.

tourillonne sur celle-ci au moyen d'un axe 13 (figures 2 et 4).

La chape 10 porte, sur chacune de ses faces, des ouvertures 14 (figures 2 et 3) dans lesquelles vient s'engager la tête 15 des verrous 7 (figures 2, 3 et 6).

La partie 16 de la tête 5 vient coulisser entre deux arcs 17 (figures 1, 2, 3 et 5) maintenus à l'écartement convenable et fixés rigide-
ment aux longerons 1 du châssis, pouvant ainsi remplacer la traverse arrière.

Aux deux extrémités des arcs 17, se fixent des étriers 18 (figures 3, 4 et 5) dont les extrémités de l'ouverture sont en forme de plans inclinés 19 (figure 5).

Le fonctionnement de l'appareil est le suivant :

En marche normale, sur route, et dans les virages de grand rayon, tout l'ensemble tourne autour du tourillon 2, mais dès que le rayon de virage diminue, la bielle de traction 4 vient s'engager dans les étriers 18 (figures 3, 4 et 5).

La tête 8 des verrous 7 venant en contact avec les plans inclinés 19, des étriers 18, force les verrous 7 à se rapprocher l'un de l'autre, comme indiqué sur les coupes 4 et 5.

Ce rapprochement des verrous a pour effet de dégager leur tête 15, de l'ouverture 14 de la chape 10, rendant ainsi cette dernière libre de pivoter autour de l'axe 13, sur la tête 5 de la bielle de traction 4.

La chape 10 peut prendre ainsi tous les angles nécessités par le braquage du véhicule, comme indiqué en pointillé sur la figure 3.

Lorsque le tracteur a tendance à reprendre la ligne droite, la chape 10 tourne autour de

l'axe 13, jusqu'au moment où le timon de la remorque se trouve dans le prolongement de la bielle de traction 4. A partir de ce moment, de par l'effort de la traction, le timon a tendance à rester dans le prolongement de la bielle de traction 4.

Le tracteur continuant à se redresser, l'angle formé par la bielle de traction et l'axe du tracteur va diminuer, dégageant ainsi la tête 5 de la bielle de traction 4, de l'étrier 18. A ce moment, et sous l'action des ressorts 9, les verrous 7 vont s'écarter, la tête 15 pénétrant dans l'ouverture 14 de la chape 10 immobilisant cette dernière sur la tête 5 de la bielle de traction 4.

L'ensemble devient alors rigide et pivote autour du tourillon 2.

RÉSUMÉ :

55

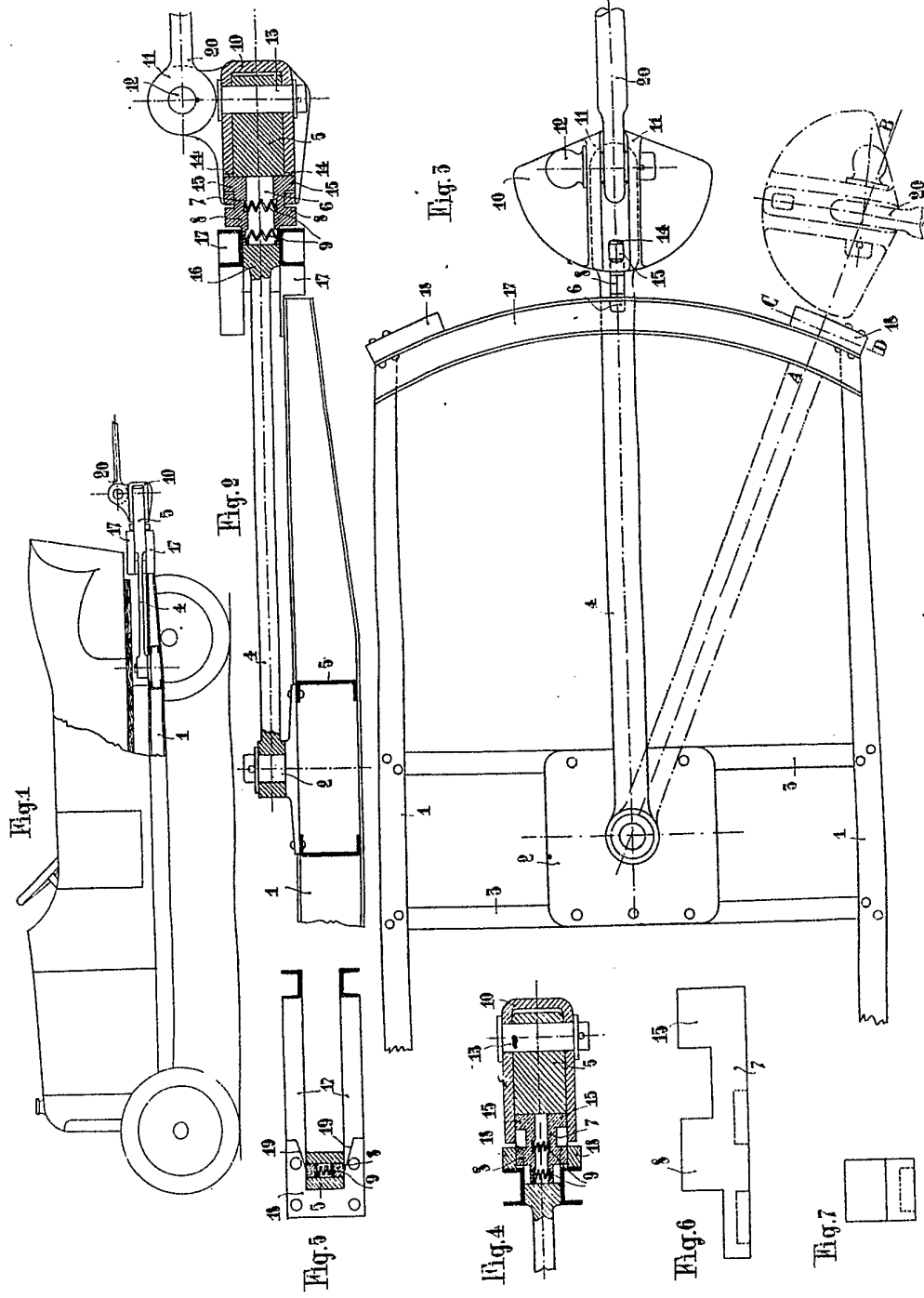
1° Un dispositif d'attelage pour véhicules automobiles constitué par une bielle dont une extrémité pivote autour d'un axe rigide à l'intérieur du châssis et dont l'autre extrémité coulis-
sant entre deux arcs porte une tête articulée se verrouillant ou se libérant automatiquement sur laquelle vient se prendre le timon de la remorque.

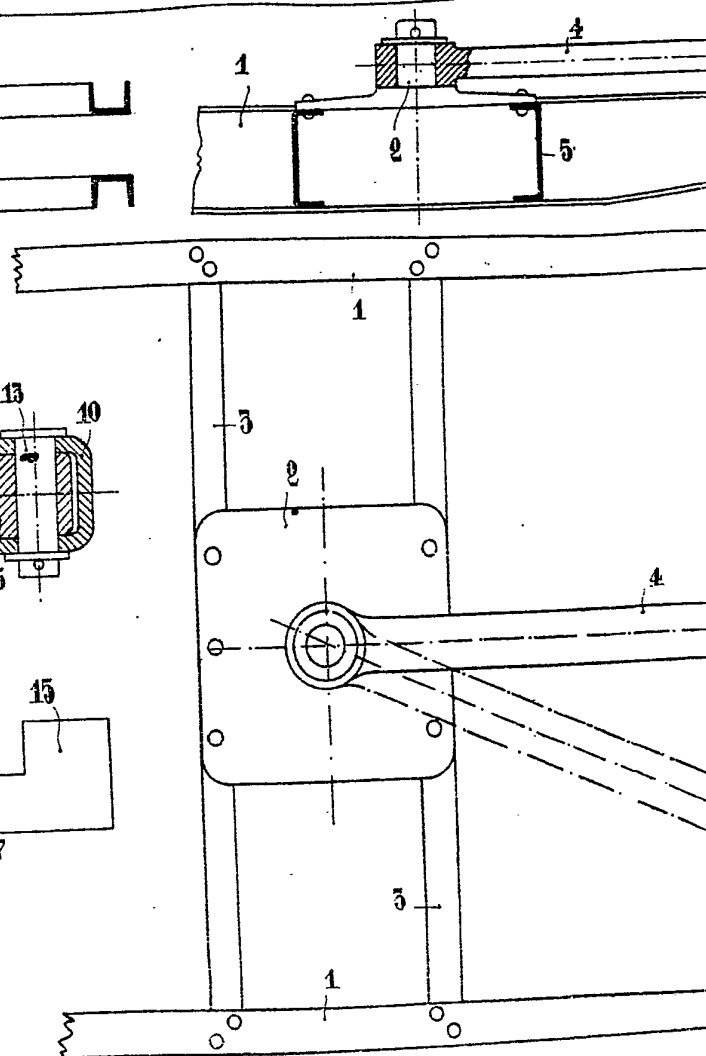
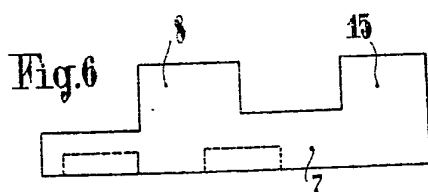
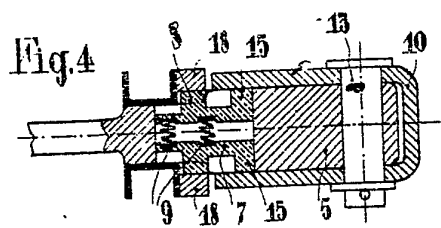
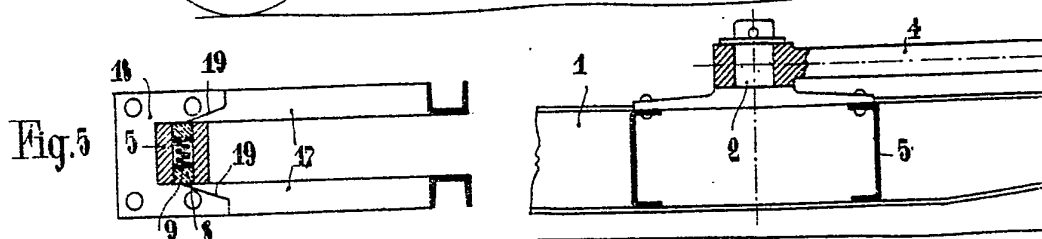
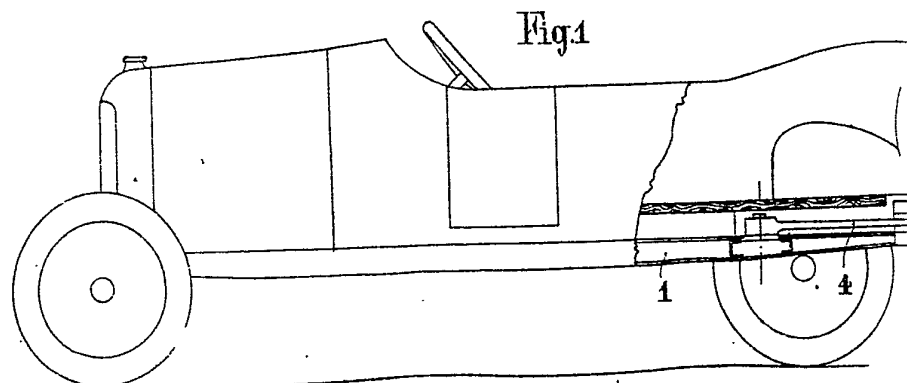
2° Un dispositif d'attelage comme ci-dessus caractérisé par des étriers formant butées et qui, lorsqu'ils entrent en jeu, libèrent la pièce d'attache du timon de la remorque en lui permettant d'osciller autour d'un axe pris sur la bielle de traction.

A. KÉGRESSE.

Par procuration :

P. AUDY, J. ROUSSET, A. VERGÉ.





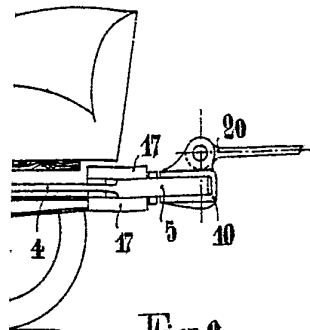


Fig. 2

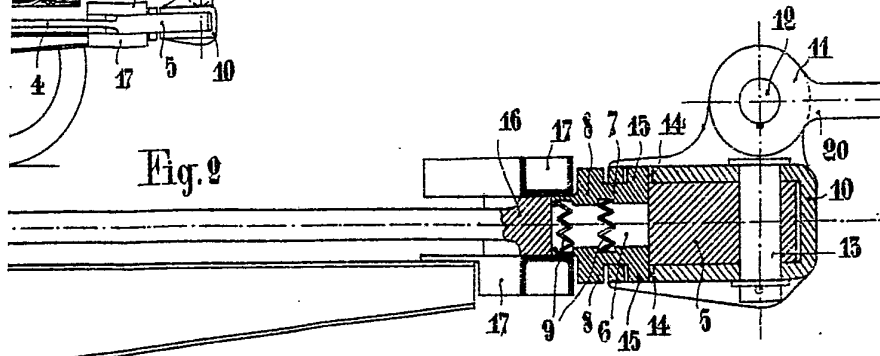


Fig. 3

