

20
1

13 mai 89 M. 198.178 12 (art)

3

CABINET INDUSTRIEL
DE
M. ARMENGAUD JEUNE
Ingénieur Conseil
FONDÉ EN 1856
BREVETS D'INVENTION
en France et à l'Étranger
CONSULTATIONS TECHNIQUES
ET LÉGALES
23, BOULEVARD DE STRASBOURG
PARIS

Mémoire descriptif
à l'appui de la demande
D'un
Brevet d'Invention
de quinze années

pour Perfectionnements dans les chemins de fer
jouets.

par *La S^{te}* Cantet et Marion
Fabricants de jouets
à Paris.

ORIGINAL *pat 106 fig 1a. b*

JULIET 1844
70000753097

Notre présente demande de Brevet
a pour objet divers perfectionnements que nous
avons apportés dans les chemins de fer jouets.
~~Ces perfectionnements~~ portent sur les points
suivants:

1° La petite machine locomotive est
actionnée par un volant moteur mis de préférence
par notre système breveté de lanceur à
craquelière. La tige agit en dessous du pignon
pour permettre de lancer le volant par un
mouvement en avant, ce qui serait impossible
en arrière lorsque les voitures sont accrochées
à la locomotive. Le volant moteur pénètre
plus bas entre les deux roues grâce à l'indépen-
dance des essieux de celles-ci, qui ne sont
plus sur une seule et même tige s'opposant
au logement d'un grand volant.

2° L'accrochage des voitures à la machine
et entre elles s'effectue au moyen de cadres
articulés ayant la forme de trapèze et dont le
côté oblique extérieur pénètre dans les crochets
également obliques fixés rigidement aux voitures.
Le mode d'attache facilite l'attelage des voitures

27

et a l'avantage de se prêter aux irrégularités du sol, en même temps qu'il assure un parcours circulaire assez régulier sur une piste dont le rayon est déterminé par l'inclinaison ou l'obliquité de la barrette d'accrochage.

3^e Le train peut circuler à volonté sur le sol ordinaire (parquet, bitume, etc) ou sur une voie ferrée spéciale. Ce résultat est dû à l'adoption pour celle-ci de rails en creux analogues à ceux des tramways, ce qui dispense de former les rails avec des rebords ou boudins. La voie ferrée, un des points essentiels de notre invention, est composée de plusieurs segments assemblés entre eux par des broches et charnières.

La description qui va suivre des figures du dessin annexé fera d'ailleurs bien comprendre la manière dont nous réalisons les perfectionnements ci-dessus.

La machine locomotive montrée en coupe longitudinale fig. 1 et en vue de dessous fig. 2 est actionnée par le volant moteur A monté sur un axe a ; ce volant moteur peut être d'un assez grand diamètre par suite de la disposition des roues b de la locomotive qui sont montées séparément sur un essieu c .

Sur l'axe du volant moteur A est fixé un pignon denté d qu'on actionne au moyen du lanceur à crémaillère e qui engrène avec les dents de dessous du pignon d ; ce lanceur à crémaillère montré en traits bleus sur le dessin est guidé par une gaine oblique f dans laquelle on l'engage par une ouverture pratiquée g à l'avant comme il est bien montré.

Un des wagons composant le train est représenté en vue de face sur la fig. 3 en vue de

dessous sur la fig. 4.

Sous le plancher est soudé un ressort à lame j portant un frappeur k actionné par une languette l soudée à l'essieu; ce frappeur en venant heurter sous le plancher sert à imiter le bruit que produit le passage d'un train de chemin de fer.

L'accrochage d'un wagon à la locomotive se fait au moyen des organes h et l fixés l'un à la locomotive et l'autre au wagon. La pièce h de la locomotive est formée par un fil de fer courbé en trapèze, articulé à charnière en m , et dont le côté n est oblique de façon à assurer le parcours circulaire au train sur une piste de rayon déterminé. Quant à la pièce l solitaire du wagon elle affecte la forme d'un crochet également oblique qui s'accroche à la pièce h de la locomotive.

Une portion de la piste circulaire est montrée en coupe transversale et en plan sur les fig. 5 et 6. Cette piste est constituée par un certain nombre de tronçons en métal mince s'assemblant l'un à l'autre par une broche o qui traverse un tube p soudée à l'un des tronçons et deux oreilles p' p'' soudées au tronçon suivant. De plus la voie est formée par deux canaux creux r r' estampés dans le métal; ce système de voie en creux est un grand avantage car il permet d'employer des roues ordinaires pour la construction de la locomotive et des wagons. Avec ces roues, le petit chemin de fer peut rouler indistinctement sur la voie à rails creux ou sur le sol ordinaire uni.

On pourrait utiliser le courant d'air produit par la rotation rapide du volant pour mettre en jeu un sifflet adapté en un endroit convenable de la locomotive.

Chaque des deux essieux
distincts est supporté
par le pari intérieur
de la locomotive et
par une petite plaque
de garde intérieure.

En Résumé:

Nous revendiquons comme notre invention et notre propriété exclusive les perfectionnements apportés par nous, aux chemins de fer jouets, tels qu'ils ont été décrits et représentés; et spécialement:

1° Le mode d'action du lanceur — crémaillère et la disposition des roues à essieu brisés ou indépendants permettant de loger un volant d'un plus grand diamètre que celui des roues.

2° Le système d'attelage avec des cadres trapézoïdaux et des crochets ayant la disposition décrite.

3° La voie à rails creux ou gorges formée de segments s'assemblant par des charnières.

Il nous est facultatif sur un chemin de fer de tous modèles, (wagons d'été ou d'hiver) et de toutes grandeurs.

+ d'établir

PARIS, LE 10 MAI 1889
P. P. BONDE

la *Sté Cantet et Manon*

Il a pour être annexé au brevet de Brevet de
pris le 13 mai 1889
par la *Sté Cantet et Manon*
Paris, le 24 juillet 1889

Le Ministre des Colonies
Pour le Ministre et par délégation:

Le Chef du Bureau
de la Propriété industrielle

[Signature]

Deux rôles en
Cent quatorze
lignes. Deux
feuilles contenant
vingt-trois mots

Fig. 3

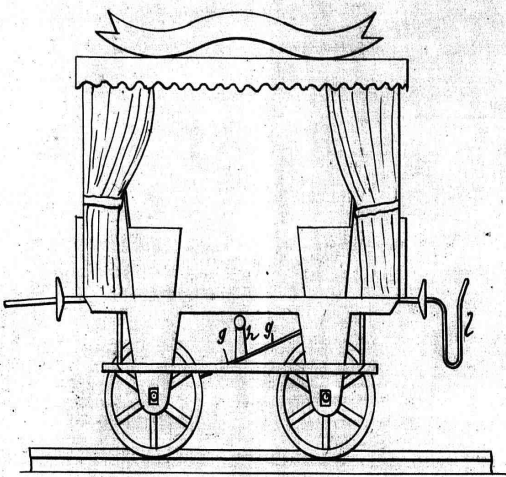


Fig. 1

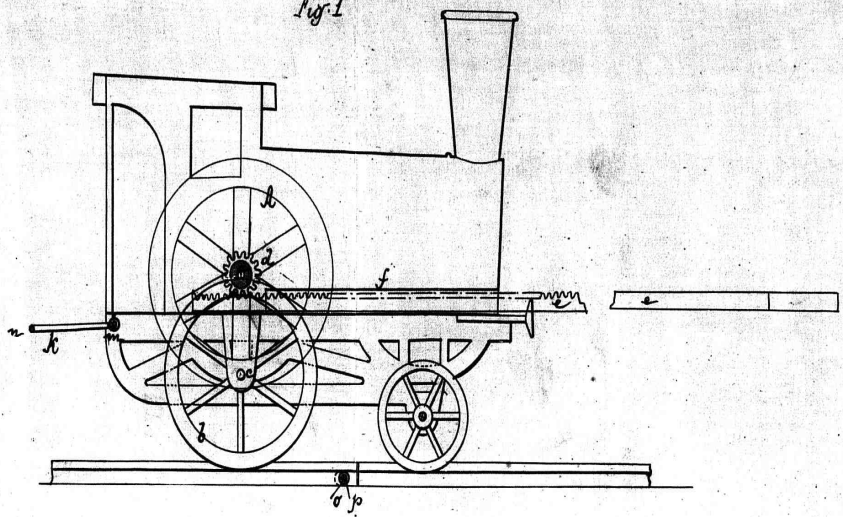


Fig. 5

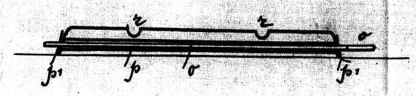


Fig. 2

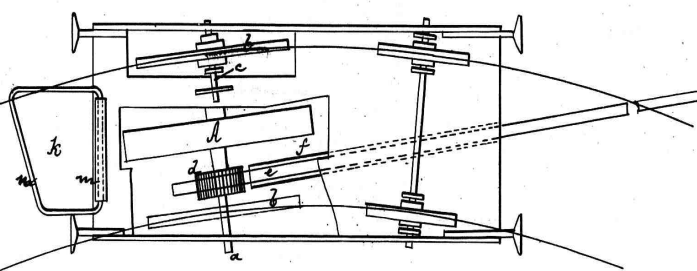


Fig. 4

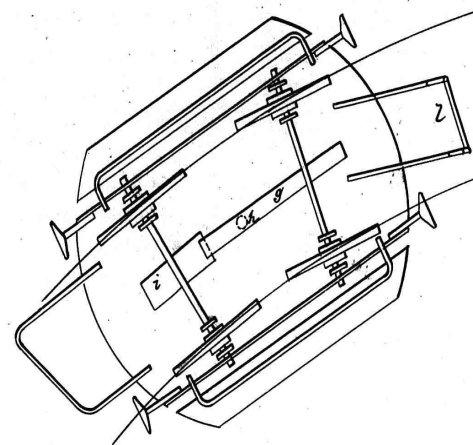
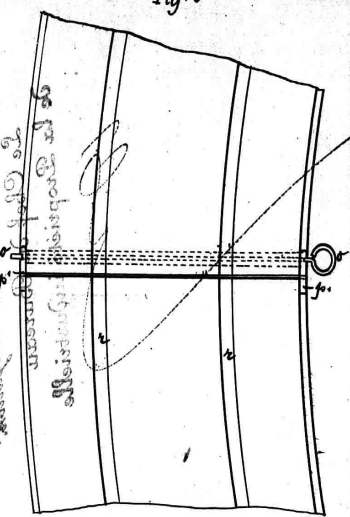


Fig. 6



Paris le 13 Mars 1883
J. G. de la St. Barthelemy et Magnan

[Handwritten signature]

871801

