

## EXPOSÉ D'INVENTION

Brevet N° 34714

27 juillet 1905, 5 h. p.

Classe 114

Gabriel TROUCHE, à Puteaux près Paris (France).

### Moteur amovible pour bateaux.

La présente invention a pour objet un moteur amovible permettant la transformation immédiate et temporaire de bateaux tel que canots, bachots, plates, chalands, etc., ordinairement remorqués ou déplacés soit à l'aviron, soit à la voile, en embarcations automobiles.

Le problème a été souvent résolu, à la condition d'admettre la transformation de l'embarcation; les frais de cette transformation sont élevés et lorsqu'elle a lieu, on possède une embarcation nouvelle, n'ayant avec l'ancienne rien de commun et ne pouvant pas se prêter au même service.

Le moteur objet de l'invention est d'un déplacement facile, d'un poids réduit et n'a qu'un point de contact avec l'embarcation lorsqu'il est en place, ce qui permet de l'adapter à n'importe quelle embarcation sans nécessiter aucune transformation.

Le dessin annexé, donné à titre d'exemple, représente diverses applications d'une forme d'exécution du moteur, objet de l'invention.

La fig. 1 représente le moteur placé sur l'arrière d'une embarcation, dont ladite partie arrière est peu élevée au dessus du niveau de l'eau;

La fig. 2 représente le moteur placé à l'arrière d'une embarcation, dont ladite partie arrière est plus élevée que la précédente;

Les fig. 3 et 4 montrent respectivement en élévation et en plan, deux moteurs placés sur une embarcation de plus fort tonnage que dans les applications précédentes ou pour obtenir de plus grandes vitesses.

Le moteur se compose de trois parties principales:

Le moteur proprement dit *a*, le propulseur *b*, le support *c*.

Le moteur *a* proprement dit, d'un modèle couramment employé aujourd'hui sur les motocyclettes et voitures automobiles est à un cylindre fonctionnant indifféremment à tous les carburants connus.

Les accessoires de ce moteur *a* représentés sur la fig. 1 tels que: Le réservoir *i*, l'accumulateur électrique *j*, la bobine d'allumage *k*, etc., sont montés solidairement avec le moteur, sur le bras de manœuvre *l*.

Les leviers de manœuvre du moteur *a*, celui de l'hélice *b* ainsi que le dispositif de mis en marche *d*, sont solidaires du moteur et placés à portée de la main du barreur.

Le bras de manœuvre *l*, placé dans le prolongement de l'arbre du moteur (fig. 1) peut être fixé en un point quelconque de ce moteur, par exemple sur le sommet du cylindre (fig. 2), ou sur les barres d'accouplement *u v*

de deux moteurs jumeaux (fig. 3 et 4). Un joint d'accouplement  $m$  (fig. 1), réunit le moteur  $a$  à l'arbre porte-hélice  $n$ , tout en lui permettant des flexions accidentelles.

L'arbre porte-hélice  $n$ , en tube d'acier, est supporté et guidé dans son mouvement de rotation par deux coussinets placés à ses extrémités.

Ces deux coussinets sont solidaires du tube protecteur  $p$  et celui du côté propulseur sert de palier de butée à l'hélice. Cet arbre  $n$  (comme le montre la fig. 1) peut servir à l'écoulement des gaz évacués par le moteur.

Le tube protecteur  $p$  solidaire du moteur  $a$ , porte à son extrémité libre une cage  $q$ , protégeant les objets extérieurs des atteintes de l'hélice.

Le propulseur  $b$  représenté, est une hélice à trois branches, montée à l'extrémité libre de l'arbre porte-hélice  $n$ .

Ce propulseur pourrait être, soit une hélice à deux ou plusieurs branches de formes quelconques à ailes fixes ou reversibles ou bien une roue à aubes ou encore un propulseur quelconque.

Le support  $c$  se compose d'une fourche à deux branches sur lesquelles le moteur repose et peut osciller comme le fléau d'une balance, avec dispositif permettant d'immobiliser le moteur dans une position quelconque. L'autre extrémité du support peut tourner librement comme un pivot dans sa crapaudine (fixée à

l'embarcation) fig. 1, ou bien tourner librement d'un certain angle comme les ferrures d'un gouvernail (fig. 2, 3 et 4).

Le moteur  $a$  étant en marche, l'appareil est tenu à la main par le bras  $l$  comme une barre de gouvernail. En plongeant plus ou moins l'hélice dans l'eau, on obtient des variations de vitesses de l'embarcation et en déplaçant le moteur à droite ou à gauche on obtient la direction ou le rivage.

Dans le cas d'embarcations de forts tonnages, ou si l'on désire de grandes vitesses, on adapte à la même embarcation, deux moteurs, un à chaque flanc (fig. 3 et 4), réunis par des barres rigides articulées.

Le moteur peut être à plusieurs cylindres; il peut être à gaz, à vapeur, électrique, etc. La forme et les dimensions des organes décrits peuvent différer.

#### REVENDEICATION:

Moteur amovible pour bateaux, comportant un moteur proprement dit, un propulseur et un support rotatif, servant à faire mouvoir l'embarcation à volonté et pouvant être rapidement enlevé, permettant ainsi au propriétaire de l'embarcation de la rendre à sa destination primitive.

Gabriel TROUCHE.

Mandataire: A. MATHEY-DORET, Chaux-de-Fonds.

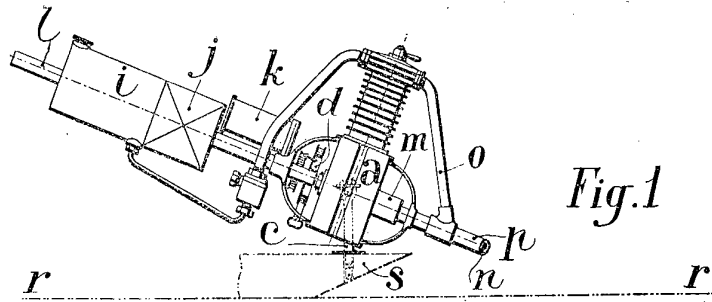


Fig. 1

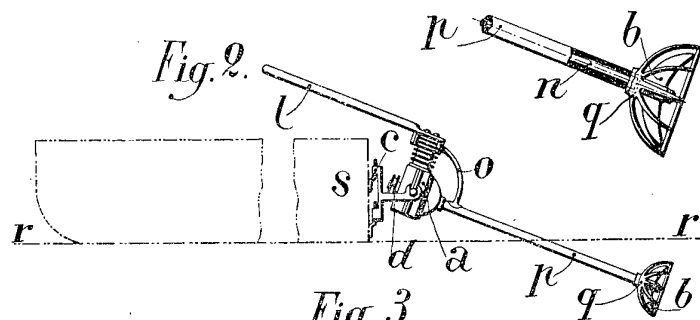


Fig. 2.

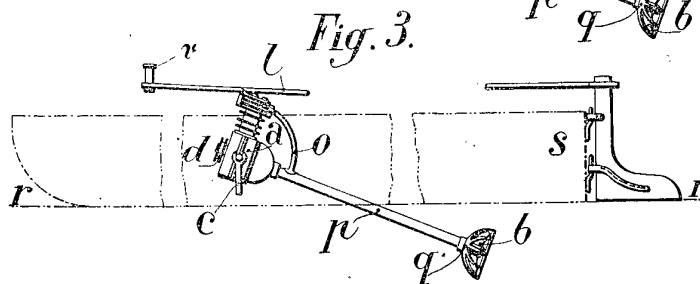


Fig. 3.

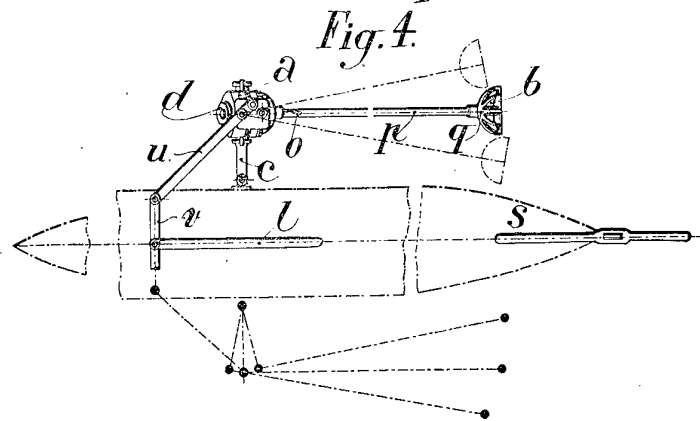


Fig. 4.