



(11) **EP 0 806 334 B2**

(12) **NOUVEAU FASCICULE DE BREVET EUROPEEN**
Après la procédure d'opposition

(45) Date de publication et mention de la
décision concernant l'opposition:
25.03.2009 Bulletin 2009/13

(51) Int Cl.: **B61F 5/02** (2006.01) **B61F 5/24** (2006.01)

(45) Mention de la délivrance du brevet:
25.10.2000 Bulletin 2000/43

(21) Numéro de dépôt: **97401009.2**

(22) Date de dépôt: **05.05.1997**

(54) **Bogie moteur**

Antriebsdrehgestell

Motorized bogie

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH DE DK ES FI GB GR IE IT LI LU NL PT SE
Etats d'extension désignés:
RO

(30) Priorité: **07.05.1996 FR 9605718**

(43) Date de publication de la demande:
12.11.1997 Bulletin 1997/46

(73) Titulaire: **ALSTOM Transport SA**
75116 Paris (FR)

(72) Inventeur: **Nast, Jean-Daniel**
71200 Le Creusot (FR)

(74) Mandataire: **de Lambilly Delorme, Marie Pierre et**
al
ALSTOM
Legal Intellectual Property
3 avenue André Malraux
92309 Levallois Perret (FR)

(56) Documents cités:
DE-A- 1 817 141 **DE-A- 1 934 478**
DE-A- 2 315 427 **DE-C- 2 606 702**
FR-A- 1 206 943

EP 0 806 334 B2

Description

[0001] La présente invention concerne un bogie moteur.

[0002] Un but de l'invention est de réaliser un bogie moteur dans lequel le couple anti-lacet est obtenu au moyen d'une architecture basée sur un nouvelle mise en oeuvre.

[0003] C'est le mérite de la demanderesse que de proposer un bogie moteur comportant un châssis de bogie et une traverse, ladite traverse étant susceptible de pivoter autour d'un axe vertical par rapport audit châssis de bogie, ladite traverse prenant appui sur un lisoir et étant maintenue en rotation au moyen de bielles par rapport à une caisse montée sur ledit bogie moteur, un couple anti-lacet étant obtenu entre le châssis et ladite traverse en introduisant dans la liaison châssis/caisse, un couple de frottement développé par ledit lisoir, et qui est caractérisé en ce qu'une liaison complémentaire sous la forme d'un amortisseur anti-lacet est prévue entre ledit châssis et ladite caisse pour sécuriser le fonctionnement dudit bogie.

[0004] Le couple anti-lacet est donné par le frottement de ladite traverse sur lesdits lisoirs, auquel s'ajoute un couple anti-lacet supplémentaire produit au moyen dudit amortisseur anti-lacet, lorsque la vitesse d'angulation entre ladite caisse et ledit châssis dépasse un seuil prédéterminé.

[0005] Un avantage du bogie moteur de l'invention est de garantir la sécurité de fonctionnement dans des situations dégradées sans déprécier le confort et le niveau d'effort dans les conditions normales de fonctionnement.

[0006] D'autres buts, caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description d'un mode de réalisation préféré d'un bogie selon l'invention faite en référence aux dessins annexés, dans lesquels:

- la figure 1 est une vue latérale du bogie moteur conforme à l'invention,
- la figure 2 est une vue de dessus du bogie moteur conforme à l'invention.

[0007] L'architecture du bogie moteur de l'invention, conformément aux figures 1 et 2, est réalisée au niveau de l'étage secondaire au moyen d'une traverse 2 susceptible de pivoter autour d'un axe vertical X-X par rapport au châssis 1 du bogie.

[0008] La traverse 2 prend appui sur un lisoir 4 et est maintenue en rotation par rapport à la caisse 6 montée sur le bogie moteur au moyen de bielles 5.

[0009] Le couple anti-lacet est obtenu du fait de la rotation du châssis 1 par rapport à la traverse 2 en introduisant, dans la liaison châssis/caisse, un couple de frottement développé par les lisoirs 4.

[0010] Une liaison complémentaire est prévue entre le châssis 1 et la caisse 6 au moyen d'un amortisseur anti-lacet 3.

[0011] La caractéristique de l'amortisseur anti-lacet 3

est réglée pour sécuriser le fonctionnement du bogie.

[0012] En fonctionnement normal, le couple anti-lacet est donné par le frottement de la traverse sur les lisoirs.

[0013] Au delà d'un seuil de vitesse d'angulation entre la caisse et le châssis, les amortisseurs anti-lacet développent un couple anti-lacet supplémentaire.

Revendications

1. Bogie moteur comportant un châssis (1) de bogie et une traverse (2), ladite traverse (2) étant susceptible de pivoter autour d'un axe vertical par rapport audit châssis (1) de bogie, ladite traverse (2) prenant appui sur un lisoir (4) et étant maintenue en rotation au moyen de bielles (5) par rapport à une caisse (6), un couple anti-lacet étant obtenu entre le châssis (1) et ladite traverse (2) en introduisant dans la liaison châssis/caisse un couple de frottement développé par ledit lisoir (4), **caractérisé en ce qu'une** liaison complémentaire sous la forme d'un amortisseur anti-lacet (3) est prévue entre ledit châssis (1) et ladite caisse (2) pour sécuriser le fonctionnement dudit bogie.

Claims

1. Motor bogie including a bogie chassis (1) and a crossbeam (2), said crossbeam (2) being adapted to pivot about a vertical axis relative to said bogie chassis (1), said crossbeam (2) bearing on a side friction block (4) and being rotationally coupled by links (5) to a body (6), whereby an anti-yaw torque being obtained between said chassis (1) and said crossbeam (2) by introducing into the chassis/body coupling a friction torque generated by said side friction blocks (4), **characterized in that** an additional coupling in form of an anti-yaw damper (3) is provided between said chassis (1) and said body (6) for safe operation of said bogie.

Patentansprüche

1. Triebdrehgestell mit einem Chassis (1) des Drehgestelles und einem Träger (2), wobei der Träger (2) um eine Achse schwenken kann, die vertikal bezüglich des Chassis (1) des Drehgestelles ist, wobei der Träger (2) in Anlage gegen einen Drehgestellgleiter (4) kommt und durch Pleuel (5) bezüglich eines Gehäuses (6) gedreht wird, wobei ein Anti-Schlingermoment zwischen dem Chassis (1) und dem Träger (2) durch Einführen eines Reibungsmomentes in die Verbindung Chassis/Gehäuse, das durch die Drehgestellgleiter (4) entwickelt wird, erzielt wird, **dadurch gekennzeichnet, dass** eine zusätzliche Verbindung in Form eines Anti-Schlingerstoßdämpfers

(3) zwischen dem Chassis (1) und dem Gehäuse(6) vorgesehen ist, um das Funktionieren des Drehgestelles sicherzustellen.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

FIG. 1

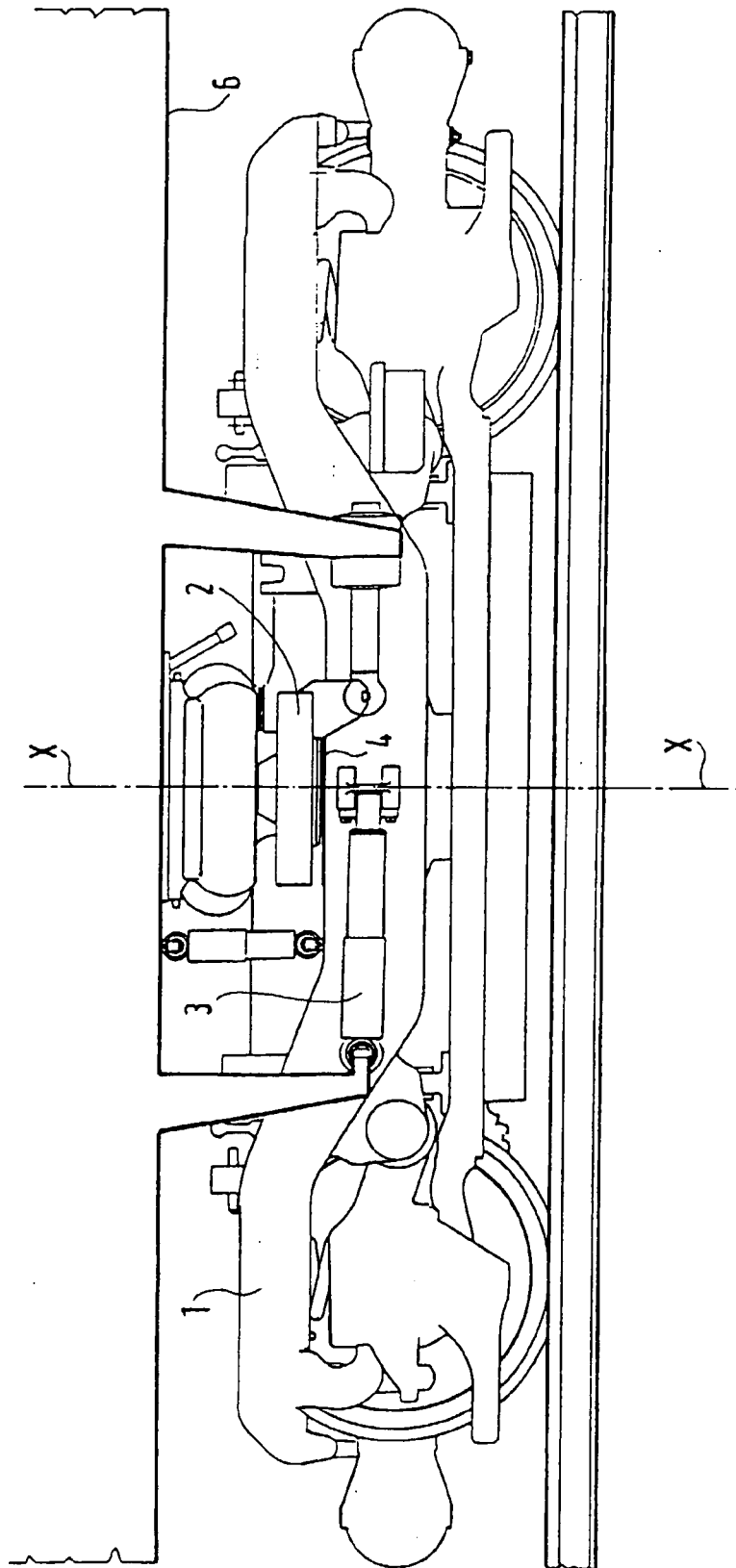


FIG. 2

