

12

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

22 Date de dépôt : 17.02.05.

30 Priorité :

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 18.08.06 Bulletin 06/33.

56 Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

60 Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

71 Demandeur(s) : HUTCHINSON Société anonyme —
FR.

72 Inventeur(s) : BEAUBATIE LAURENT.

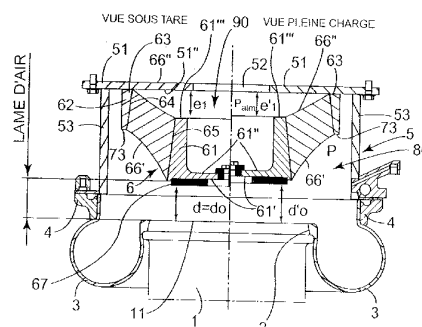
73 Titulaire(s) :

74 Mandataire(s) : CABINET ORES.

54 ELEMENT DE SUSPENSION SECONDAIRE POUR VEHICULE FERROVIAIRE.

57 L'invention est relative à un élément suspension se-
condaire comprenant une membrane annulaire dont la par-
tie interne est montée sur une première tringle solidaire d'un
bogie et dont la partie externe est montée sur une deuxième
tringle d'un caisson destiné à être solidarisé à une caisse
d'un véhicule ferroviaire et comprenant un dispositif élasti-
que de suspension de secours solidaire du caisson et sur le-
quel la première tringle vient en butée lors d'une
dépressurisation d'une chambre de pression délimitée par
le caisson et la membrane, caractérisé en ce que le dispo-
sitif élastique de suspension de secours est monté sans
précontrainte mécanique, et présente une pièce centrale ri-
gide (61) et une pièce externe cylindrique rigide (62), entre
lesquels est adhésivé un élément élastique (66), la pièce ex-
terne annulaire rigide (61) étant solidaire d'un fond (51) du
caisson opposé à la membrane annulaire (3), le fond du
caisson (51) présentant une ouverture (52) de mise à l'air li-
bre, de manière à définir une chambre (90) de mise à l'air li-
bre d'une face (61'', 61''') du dispositif élastique de suspen-
sion de secours qui est opposée à la chambre de pression
(80), le dispositif élastique de suspension de secours ayant
une position de secours correspondant à une dépressurisa-
tion de la membrane annulaire (3) où la pièce centrale ri-
gide (61) est espacée du fond du caisson (distance e_2) et vient

en butée avec la première tringle (2); et une position active
correspondant à une mise en pression (P) de la chambre de
pression (80), dans laquelle la pièce centrale rigide (61) est
poussée par la pression (P) dans la chambre de pression
(80) en direction du fond (51) du caisson (distance entre e_1
et e_1').



ELEMENT DE SUSPENSION SECONDAIRE POUR VEHICULE FERROVIAIRE.

La présente invention concerne un élément de suspension
secondaire comprenant une membrane annulaire destinée à être mise sous
5 pression et un élément de suspension de secours permettant une circulation
du train, généralement à faible vitesse, lors d'une dépressurisation.

Dans le cas du train pendulaire Talgo, il est connu de
suspendre les voitures au moyen de membranes pneumatiques inter-caisse
sur bogie mono-essieu. La tringle inférieure de la membrane est montée sur
10 une colonne verticale appartenant au bogie et formant réservoir additionnel et
la tringle supérieure est liée à la partie supérieure de la caisse. A chaque
bogie sont associées deux colonnes verticales et deux membranes
pneumatiques.

Le ressort de secours est une butée montée en parallèle avec
15 la membrane et précontrainte de façon à conserver en mode gonflé de la
membrane une lame d'air suffisante pour permettre les mouvements
dynamiques et de pendulation sans contact de la butée avec le sommet de la
colonne.

Une telle butée est trop raide pour obtenir le niveau de confort
20 requis à la grande vitesse en mode dégonflé, ce qui oblige les trains de ce
type à rouler à vitesse réduite en mode dégonflé.

Il conviendrait donc de réduire cette raideur qui est
actuellement de 2500N/mm sur le train pendulaire Talgo, par exemple jusqu'à
1200 N/mm.

25 Pour les éléments de suspension secondaire, il existe deux
solutions classiques :

1) Ressort en série : c'est le montage classique des
suspensions secondaires ferroviaires.

2) Ressort précontraint en parallèle : cette solution serait celle
30 du montage actuel mais avec pièce très souple.

Dans les deux cas, le contact avec le sommet de la colonne
devrait être élastique et accepter l'angle de pendulation et le débattement
horizontal, ce qui introduirait des instabilités en mode gonflé. De plus, en ce
qui concerne la mise en œuvre d'un ressort précontraint, le système de
35 précontrainte et de guidage nécessaire dans ce cas ne pourrait être que
complexe mécaniquement et conduire à des risques de blocage.

L'idée de base de l'invention est de s'affranchir d'une précontrainte mécanique, et d'assurer la fonction de précontrainte de manière pneumatique à l'aide de la pression existante dans la chambre de la membre pneumatique.

5 L'invention concerne ainsi un élément de suspension secondaire comprenant une membrane annulaire dont la partie interne est montée sur une première tringle solidaire d'un bogie et dont la partie externe est montée sur une deuxième tringle d'un caisson destiné à être solidarisé à une caisse d'un véhicule ferroviaire et comprenant un dispositif élastique de
10 suspension de secours solidaire du caisson et sur lequel la première tringle vient en butée lors d'une dépressurisation d'une chambre de pression délimitée par le caisson et la membrane, caractérisé en ce que le dispositif élastique de suspension de secours est monté sans précontrainte mécanique, et présente une pièce centrale rigide et une pièce externe cylindrique rigide,
15 entre lesquels est adhérisé un élément élastique, la pièce externe annulaire rigide étant solidaire d'un fond du caisson opposé à la membrane annulaire, le fond du caisson présentant une ouverture de mise à l'air libre, de manière à définir une chambre de mise à l'air libre d'une face du dispositif élastique de suspension du secours qui est opposée à la chambre de pression, le dispositif
20 élastique de suspension de secours ayant une position de secours correspondant à une dépressurisation de la membrane annulaire où la pièce centrale rigide est espacée du fond du caisson et vient en butée avec la première tringle ; et une position active correspondant à une mise en pression de la chambre de pression, dans laquelle la pièce centrale rigide est poussée
25 par la pression dans la chambre de pression en direction du fond du caisson.

Le dispositif ainsi défini présente de nombreux avantages :

- Pas de mécanisme de mise en précontrainte et de guidage.
- Réglage des hauteurs précontraintes par les caractéristiques du ressort de secours (dimension et raideur) permettant un escamotage au
30 moins partiel du ressort en mode gonflé.
- Variation de hauteur de caisse entre le mode gonflé et le mode dégonflé inférieur à celle de l'Art Antérieur.
- Pas de risque de grippage du système.
- Progressivité de la mise en contact du pied entre la tringle et
35 le ressort de secours et du passage entre le mode gonflé et le mode dégonflé.

L'élément élastique du dispositif élastique de suspension de secours (ou ressort de secours) est de préférence tronconique, en s'évasant en direction de la membrane annulaire, ce qui permet une plus grande souplesse et le cas échéant de prendre en compte au moins en partie un fonctionnement en mode pendulaire. Ledit élément élastique peut être également cylindrique.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront mieux à la lecture de la description ci-après, en liaison avec les dessins dans lesquels :

10 - la figure 1 représente un mode de réalisation préféré d'une suspension secondaire selon l'invention en mode gonflé, la partie de gauche illustrant la position de la suspension sous tare (caisse à vide) et la partie de droite la position de la suspension à pleine charge ;

15 - la figure 2 représente la suspension secondaire de la figure 1 en mode dégonflé ;

Comme représenté à la figure 1, la suspension secondaire, ici donnée à titre d'exemple dans le cas du train pendiculaire Talgo comporte une membrane annulaire (ou torique) 3 montée étanche entre d'une part une tringle inférieure 2 montée à la partie supérieure 11 d'une colonne verticale 1 qui fait partie du bogie 1, et d'autre part une tringle supérieure 4 montée sur le bas d'un caisson 5 lui-même solidaire de la caisse. La membrane 3 et le caisson 5 forment une cavité 80 à pression P (réglable entre 2,4 bars correspondant à un effort de tare à vide et 3,8 bars, à pleine charge pour le train Talgo).

25 La caisse 5 présente une paroi cylindrique 53 à l'extrémité inférieure de laquelle est montée la tringle supérieure 4 et un fond 51 dans lequel est ménagée une ouverture de mise à l'air libre 52.

Le ressort de secours présente :

30 - une pièce centrale massive 61 sur laquelle est montée une pièce annulaire 67 formant butée pour la partie supérieure de la colonne 11 en mode dégonflé ($P = 0$) ;

- une pièce extérieure cylindrique 62 ayant une face supérieure 63 solidaire de manière étanche au fond 52 ;

35 - une pièce en élastomère 66 adhésiée en 64 et 65 aux pièces 61 et 62.

La membrane 3, la paroi cylindrique 53, la face 73 de la pièce 62, la face inférieure 66' de la pièce élastomère 66, la pièce 67, et la face inférieure 61' de la pièce centrale 61 définissent la cavité 80 à la pression P.

La face supérieure 66'' de la pièce en élastomère 66, les
 5 faces supérieures 61'' et 61''' de la pièce massive 61, et la partie 51'' du bord inférieur du fond 51 qui est située à l'intérieur de la pièce 62 définissent une cavité 90 mise à la pression atmosphérique par l'ouverture 52.

En mode gonflé (P compris entre 2,4 et 3,8 bar), la force résultant de la pression P sur les régions 66', 67 et 61', repousse la pièce
 10 centrale rigide 61 en direction de la paroi 51 à une distance e_1 de celle-ci (pour la caisse à vide) jusqu'à une distance $e'_1 < e_1$ à pleine charge, ce qui lui confère à vide ou pour toute charge une précontrainte pneumatique. Pour le train Talgo, la distance d_o entre la face supérieure 11 de la colonne verticale 1 et la butée 67 est de 74 mm pour $P = 3,8$ bars (pleine charge). Elle est de
 15 $d_o = \dots$ pour $P = 2,4$ bars (caisse à vide).

En mode dégonflé ($P = 0$, $d = 0$) la précontrainte pneumatique disparaît et la pièce centrale rigide 61 se trouve à une distance e_2 de la paroi 51 qui peut être de préférence supérieure à la distance e_1 . Le passage du mode dégonflé au mode gonflé s'opère progressivement au fur et à mesure
 20 de la perte de pression, par éloignement de la pièce centrale rigide 61 de la paroi 51. Lorsque la membrane 3 est dégonflée, la caisse redescend jusqu'au contact de la pièce 67 du ressort de secours avec le haut de la colonne verticale 1. Dans ce cas, e_2 peut donc être inférieur ou égal à e_1 , mais il lui est de préférence supérieur.

Lors du passage du mode gonflé au mode dégonflé, la pièce
 25 61 descend d'une course c qui vient diminuer la variation de la hauteur de caisse. Cette variation était dans l'Art Antérieur (précontrainte mécanique) ici au moins égale à d_o (74 mm pour le train Talgo). Cet affaissement n'est plus que de $d_o - c$.

30 On a donc intérêt à augmenter autant que faire se peut la course c de la pièce 61 entre les deux modes.

Ce dispositif présente la particule de présenter deux raideurs distinctes :

- en mode gonflé, il s'agit d'une raideur en pression due à
 35 la pression P dans la cavité 80 ;

- en mode dégonflé, il s'agit d'une raideur en force qui est due au poids de la caisse retransmis par la colonne verticale 1.

On peut, en jouant sur la section efficace d'application de la pression P obtenir que le déplacement de la pièce 61 correspondant à l'effort de tare sous la pression $P = 2,4$ bar en mode gonflé soit supérieur ou égal au déplacement de la pièce 61 sous l'effort de tare retransmis directement par la colonne 1 en mode dégonflé.

L'invention s'applique à toutes les suspensions secondaires sujettes à des instabilités en horizontale. Elle s'applique également aux suspensions secondaires nécessitant un pied souple. Dans ce cas, le dispositif de suspension de secours se substitue au pied souple.

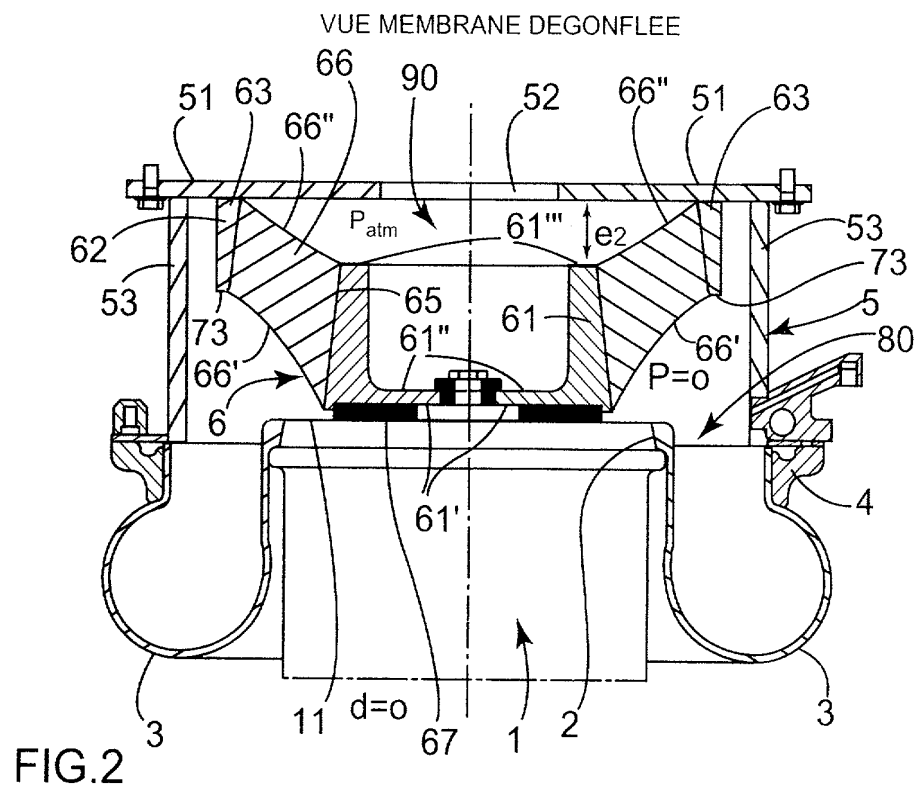
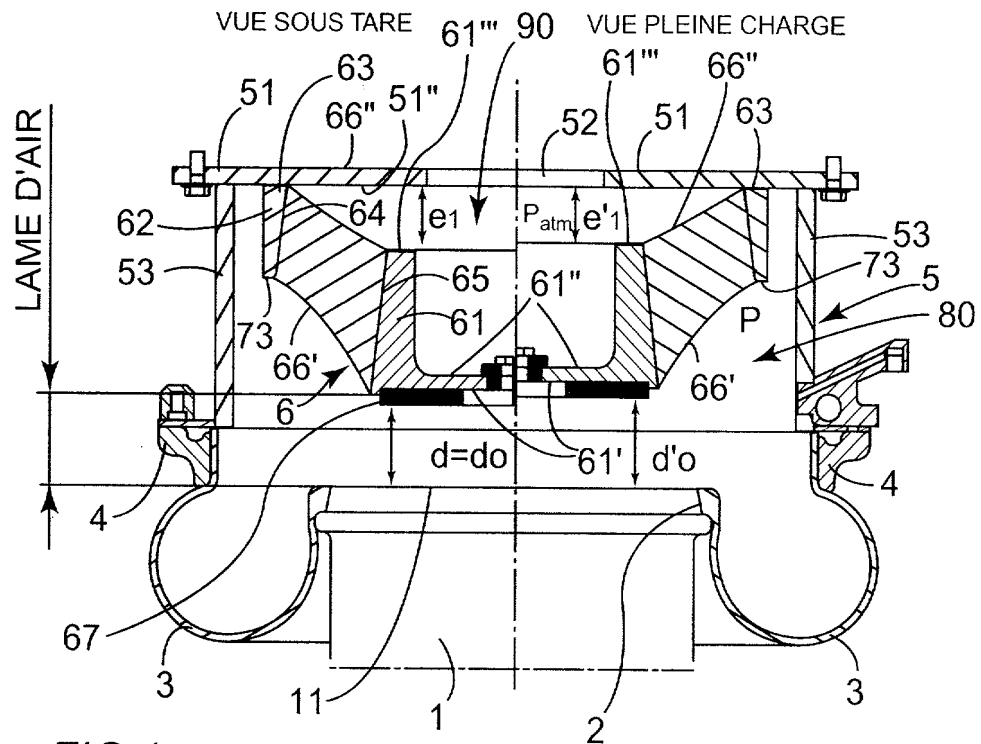
REVENDICATIONS

1) Elément de suspension secondaire comprenant une membrane annulaire dont la partie interne est montée sur une première tringle solidaire d'un bogie et dont la partie externe est montée sur une
5 deuxième tringle d'un caisson destiné à être solidarisé à une caisse d'un véhicule ferroviaire et comprenant un dispositif élastique de suspension de secours solidaire du caisson et sur lequel la première tringle vient en butée lors d'une dépressurisation d'une chambre de pression délimitée par le caisson et la membrane, caractérisé en ce que le dispositif élastique de
10 suspension de secours est monté sans précontrainte mécanique, et présente une pièce centrale rigide (61) et une pièce externe cylindrique rigide (62), entre lesquels est adhérisé un élément élastique (66), la pièce externe annulaire rigide (61) étant solidaire d'un fond (51) du caisson opposé à la membrane annulaire (3), le fond du caisson (51) présentant une ouverture
15 (52) de mise à l'air libre, de manière à définir une chambre (90) de mise à l'air libre d'une face (61'', 61''') du dispositif élastique de suspension du secours qui est opposée à la chambre de pression (80), le dispositif élastique de suspension de secours ayant une position de secours correspondant à une dépressurisation de la membrane annulaire (3) où la pièce centrale rigide (61)
20 est espacée du fond du caisson (distance e_2) et vient en butée avec la première tringle (2); et une position active correspondant à une mise en pression (P) de la chambre de pression (80), dans laquelle la pièce centrale rigide (61) est poussée par la pression (P) dans la chambre de pression (80) en direction du fond (51) du caisson (distance entre e'_1 et e_1).

25 2) Elément de suspension secondaire selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'élément élastique (66) est tronconique, en s'évasant en direction de la membrane annulaire (3).

3) Elément de suspension secondaire selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'élément élastique (66) est cylindrique.

1/1





RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 662479
FR 0501644

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	FR 2 502 089 A (SAGA SPA) 24 septembre 1982 (1982-09-24) * le document en entier *	1-3	B61F5/10
A	DE 196 42 678 A1 (ABB PATENT GMBH, 68309 MANNHEIM, DE) 23 avril 1998 (1998-04-23) * abrégé; figure 1 *	1	
A	EP 1 312 526 A (TALGO OY) 21 mai 2003 (2003-05-21) * abrégé; figure 2 *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
			B61F B60G
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
20 octobre 2005		Fuchs, A	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			

ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE**RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0501644 FA 662479**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.

Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du **20-10-2005**

Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication		Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
FR 2502089	A	24-09-1982	DE	3144930 A1	30-09-1982
			ES	8305261 A1	01-07-1983
			IT	1135697 B	27-08-1986

DE 19642678	A1	23-04-1998	AT	211695 T	15-01-2002
			AU	726847 B2	23-11-2000
			AU	5049798 A	11-05-1998
			CA	2238721 A1	23-04-1998
			CZ	9801757 A3	14-10-1998
			DK	862528 T3	25-03-2002
			WO	9816415 A1	23-04-1998
			EP	0862528 A1	09-09-1998
			ES	2170378 T3	01-08-2002
			HU	9902024 A2	28-10-1999
			JP	2000502306 T	29-02-2000
			PL	327139 A1	23-11-1998
			PT	862528 T	28-06-2002

EP 1312526	A	21-05-2003	AT	265344 T	15-05-2004
			CA	2407980 A1	16-05-2003
			CN	1420048 A	28-05-2003
			CZ	20023788 A3	18-06-2003
			DE	60103069 D1	03-06-2004
			DE	60103069 T2	14-10-2004
			DK	1312526 T3	30-08-2004
			ES	2217106 T3	01-11-2004
			JP	2003154933 A	27-05-2003
			PL	357153 A1	19-05-2003
			PT	1312526 T	30-09-2004
			TR	200401873 T4	21-10-2004
			US	2003094116 A1	22-05-2003
