

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
COURBEVOIE

①1 N° de publication :

3 085 931

(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

②1 N° d'enregistrement national :

18 71046

⑤1 Int Cl⁸ : **B 61 D 7/02** (2018.01), B 61 D 7/14

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 14.09.18.

③0 Priorité :

④3 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 20.03.20 Bulletin 20/12.

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 :

○ Demande(s) d'extension :

⑦1 Demandeur(s) : **ROLANFER MATERIEL FERRO-
VIAIRE Société anonyme** — FR.

⑦2 Inventeur(s) : **DAUSSE STEPHANIE.**

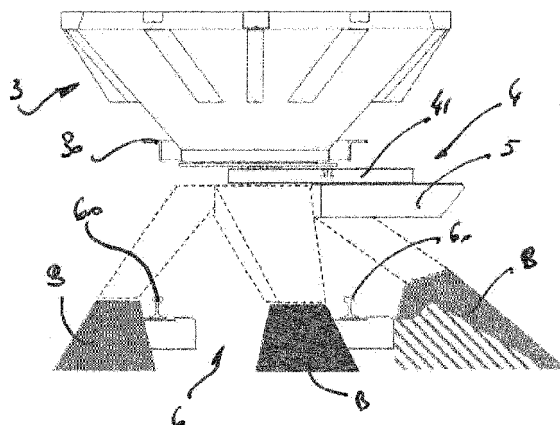
⑦3 Titulaire(s) : **ROLANFER MATERIEL FERROVIAIRE
Société anonyme.**

⑦4 Mandataire(s) : **CABINET BLEGER-RHEIN-POUPON.**

⑤4 **DISPOSITIF DE DECHARGEMENT DE BALLAST, ET WAGON FERROVIAIRE DE BALLASTAGE EQUIPE D'UN
TEL DISPOSITIF.**

⑤7 Dispositif de déchargement de ballast depuis un wa-
gon ferroviaire de ballastage, comprenant une trémie (2) fer-
mée inférieurement par une trappe.

Il comporte en outre, en dessous de la trémie (2), une
tourelle (4) rendue orientable en étant montée pivotante au-
tour d'un axe vertical, et qui est équipée d'une trappe (41) et
d'une goulotte (5) de déversement du ballast (B), ladite gou-
lotte (5) étant articulée sur la tourelle (4) en sorte de per-
mettre d'amener son extrémité libre au plus près du sol et
donc de l'emplacement de déversement.



FR 3 085 931 - A1



Description

Titre de l'invention : Dispositif de déchargement de ballast, et wagon ferroviaire de ballastage équipé d'un tel dispositif.

- [0001] La présente invention a pour objet un dispositif de déchargement de ballast depuis un wagon ferroviaire de ballastage, c'est-à-dire pour déverser du ballast sur une voie entre les rails et extérieurement à ceux-ci, et le nivellement du ballast ainsi déversé, ainsi qu'un wagon ferroviaire de ballastage équipé d'un tel dispositif.
- [0002] On connaît déjà des wagons ferroviaires de ballastage, lesquels consistent en des wagons-trémies permettant de transporter le ballast en vrac, équipés d'une ou de plusieurs trémies chacune munie d'une trappe de fond, pour déverser le ballast par gravité sous le wagon lui-même.
- [0003] Il peut toutefois être nécessaire que le produit soit déversé en des endroits précis autres que directement sous le wagon. Ce qui est le cas dans les travaux de voie ferrée où il faut que le ballast soit déversé de part ou d'autre de la voie en des endroits précis, répartis sur toute la largeur y compris l'entrevoie et la banquette sans avoir besoin de reprise mécanique pour que le ballast arrive à sa destination.
- [0004] La difficulté réside dans le transfert du produit depuis la trappe centrale jusqu'aux points les plus éloignés de la voie ferrée, plus encore lorsque le wagon est en dévers. La hauteur de chute et l'écoulement libre sur une tôle déployée à cet effet ne permettent pas d'atteindre les zones recherchées les plus extrêmes. De plus ces systèmes sont très encombrants et sont de fait un obstacle à la vue afin de diriger les opérations de ballastage du côté opposé à celui où se tient l'opérateur.
- [0005] Pour tenter de résoudre ces inconvénients, il a été proposé des wagons de ballastage de construction spécifique, avec des trémies plus hautes. Ils présentent toutefois d'autres inconvénients, notamment d'être de capacité moindre. Les systèmes simplifiés de répartition n'évitent pas des reprises importantes pour obtenir une bonne répartition du ballast.
- [0006] Par ailleurs le fait de déverser le ballast d'une hauteur plus importante, génère plus de poussières et de bruit, ce qui constitue des inconvénients importants pour les opérateurs.
- [0007] On connaît aussi des wagons de ballastage, comme dans le document FR 2 912 158 au Nom de la Demanderesse, où le déversement du ballast est réalisé dans un cadre doseur, équipé de tôles déflectrices, qui répartit et régale le ballast de manière régulière sur toute la largeur de la traverse. Cependant, ces wagons ne permettent pas de faire un appoint ponctuel ni de ballaster les zones les plus

éloignées de la voie.

- [0008] La présente invention a pour but de proposer dispositif de déchargement de ballast depuis un wagon ferroviaire de ballastage remédiant aux divers inconvénients précités, en permettant notamment :
- [0009] - la limitation des émissions sonores et poussiéreuses lors du déchargement du ballast,
- [0010] - un déversement du ballast sur toutes les zones recherchées, au centre de la voie, de part et d'autre des rails sur les têtes de traverses, dans l'entrevoie, sur la tête de banquette et en pied de banquette,
- [0011] - de voir tous les déchargements depuis la piste sans guidage en entrevoie,
- [0012] Le but de la présente invention est donc d'accroître les capacités de déchargement, ainsi que d'améliorer les conditions de travail, c'est-à-dire de réduire au maximum toutes sortes d'émissions, soient-elles sonores ou poussiéreuses.
- [0013] La présente invention a également pour objet un wagon ferroviaire équipé d'un tel dispositif de déchargement de ballast.
- [0014] Le dispositif de déchargement de ballast depuis un wagon ferroviaire de ballastage selon l'invention, comprend une trémie fermée inférieurement par une trappe, et il se caractérise en ce qu'il comporte en outre, en dessous de ladite trémie, une tourelle rendue orientable en étant montée pivotante autour d'un axe vertical, et qui est équipée d'une trappe et d'une goulotte de déversement du ballast, ladite goulotte étant articulée sur ladite tourelle en sorte de permettre d'amener son extrémité libre au plus près du sol et donc de l'emplacement de déversement.
- [0015] Selon une caractéristique additionnelle du dispositif de déchargement selon l'invention, la trémie est munie intérieurement, à proximité de la tourelle, d'un organe défecteur présentant la forme d'un V renversé, pointe vers le haut.
- [0016] Selon une autre caractéristique additionnelle du dispositif de déchargement selon l'invention, la tourelle est mue au moyen d'un moteur hydraulique et d'une transmission par chaîne ou par engrenage, tandis que la trappe est manœuvrée par un vérin hydraulique selon un mouvement de translation par rapport à la tourelle.
- [0017] Selon une autre caractéristique additionnelle du dispositif de déchargement selon l'invention, la goulotte est manœuvrée en pivotement par rapport à la tourelle autour d'un axe horizontal, au travers d'un vérin hydraulique.
- [0018] Selon une autre caractéristique additionnelle du dispositif de déchargement selon l'invention, la goulotte est fermée et les zones d'articulation sur la tourelle sont équipées de soufflets d'étanchéité.
- [0019] Selon une autre caractéristique additionnelle du dispositif de déchargement

selon l'invention, il est équipé d'un système de pulvérisation d'eau.

[0020] Selon une autre caractéristique additionnelle du dispositif de déchargement selon l'invention, l'extrémité libre de la goulotte est munie d'un sabot en acier résistant à l'usure abrasive pour régaler le ballast déposé.

[0021] Les avantages et les caractéristiques du dispositif de déchargement de ballast selon l'invention, ressortiront plus clairement de la description qui suit et qui se rapporte au dessin annexé, lequel en représente un mode de réalisation non limitatif.

[] Dans le dessin annexé :

la figure 1 représente une vue schématique latérale en élévation d'un wagon ferroviaire équipé d'un dispositif de déchargement de ballast selon l'invention.

la figure 2 représente une vue en plan du même wagon ferroviaire,

la figure 3 représente une vue schématique de face en élévation du dispositif de déchargement selon l'invention.

la figure 4 représente une vue en élévation du même dispositif.

la figure 5 représente la même vue du même dispositif dans une autre configuration d'utilisation.

la figure 6 représente une vue en perspective du même dispositif.

[0022] En référence à la figure 1, on peut voir qu'un wagon ferroviaire 1 selon l'invention comporte de manière connue en soi un châssis 10 porté par deux bogies 11, et sur lequel est montée une trémie 2 qui, de manière classique, est ouverte supérieurement en vue de permettre son chargement, et présente latéralement des parois 20 inclinées convergeant vers le fond 21.

[0023] En référence également à la figure 2, on peut voir que la trémie 2 est divisée en deux compartiments 22, chacun débouchant dans un dispositif de déchargement 3 selon l'invention.

[0024] On notera la présence dans le fond de chacun des compartiments 22, d'un organe 23 consistant en une tôle pliée en V retourné pointe vers le haut, qui permet de ballaster au loin et en dévers, en augmentant localement l'angle de la trémie.

[0025] Chacun des dispositifs de déchargement 3, dont l'un est représenté sur la figure 3, comprend une tourelle 4, apte à pivoter autour d'un axe, vertical par rapport au wagon ferroviaire 1, et qui est munie d'une goulotte 5, montée inclinable sur la tourelle 4 pour pouvoir prendre plusieurs positions entre les positions extrêmes horizontale et verticale, ou presque verticale, et en sorte qu'en association avec le pivotement de la tourelle 4, cette goulotte 5 puisse être utilisée dans différentes configurations, telles que, non limitativement, celles représentées en traits discontinus sur la figure 3.

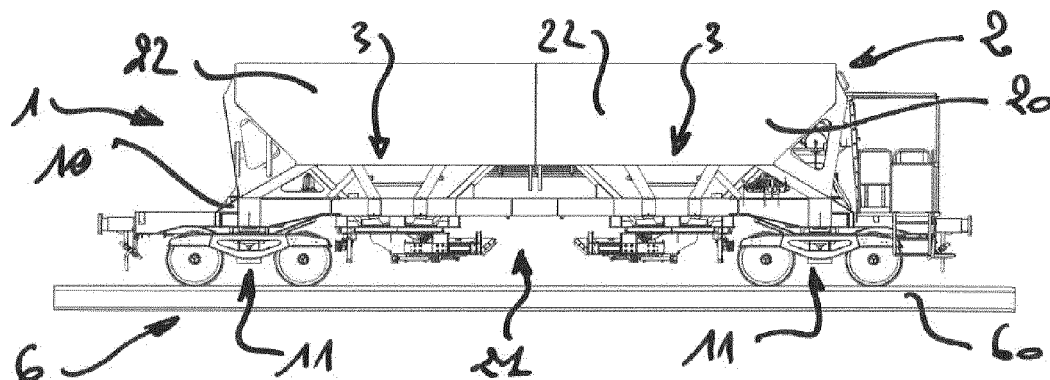
- [0026] Sur cette figure on peut voir une voie 6 constituée de deux rails 60, au-dessus de laquelle est positionné le wagon ferroviaire 1 dont seul un dispositif de déchargement 3 est représenté.
- [0027] Par la mobilité de la goulotte 5, à savoir le pivotement de la tourelle 4 et l'inclinaison de la goulotte 5, il est possible de déverser du ballast B non seulement de part et d'autre des rails 60 mais également bien au-delà extérieurement la voie 6 en un endroit bien précis au sol, sans que cela soit réalisé d'une hauteur susceptible de générer du bruit et/ou de la poussière.
- [0028] En référence maintenant aux figures 4, 5 et 6, on peut voir plus en détail le dispositif de déchargement 3 selon l'invention lequel comprend un bâti 30 solidarisable au châssis 10, non visible, sur lequel est montée en rotation autour d'un axe vertical XX' une tourelle 4, au travers d'un couronne dentée 31, tandis que sur la tourelle 4 d'une part peut pivoter sur un arbre 50 d'axe horizontal, une goulotte 5, et d'autre part peut coulisser une trappe 41, interposée entre le bâti 30 et la goulotte 5.
- [0029] On notera que les termes vertical et horizontal sont utilisés de manière relative à un wagon ferroviaire qui serait disposé à l'horizontale.
- [0030] Le déplacement de la trappe 41 est réalisé au travers de moyens de coulissement 42 mobile sur des rails 44 de la tourelle 4, et la trappe 41 est mue par un vérin hydraulique 43, visible sur les figures 4 et 5.
- [0031] Sur la figure 4 la goulotte 5 est représentée en position repliée à l'horizontale, tandis que sur la figure 5 elle est représentée en position complètement déployée, en l'occurrence en faisant un angle de 45°. L'inclinaison de la goulotte 5, par pivotement sur l'arbre 50, est commandée par un vérin hydraulique 51.
- [0032] De manière avantageuse, l'extrémité libre de la goulotte 5 est munie d'un sabot 52 en acier résistant à l'usure abrasive, non limitativement de type connu sous la marque déposée « CREUSABRO », et conformé pour régaler le ballast déposé.
- [0033] Par ailleurs, le dispositif de déchargement selon l'invention est équipé d'un système de pulvérisation d'eau, non représenté, qui permet de contenir les émissions de poussières.

Revendications

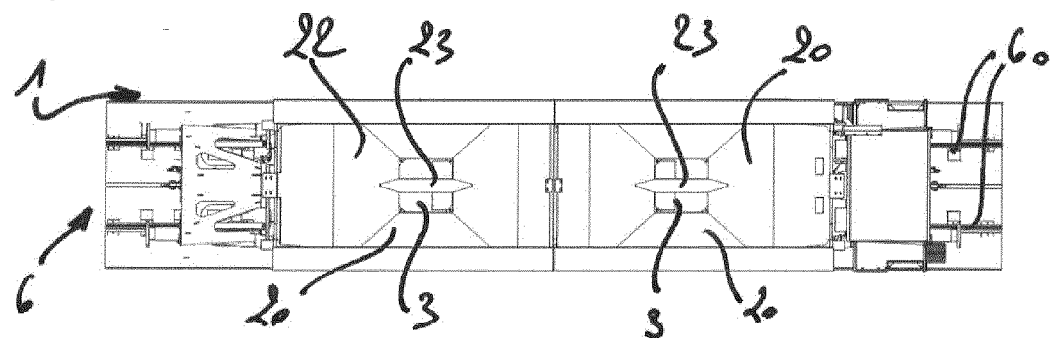
- [Revendication 1] **Dispositif de déchargement de ballast depuis un wagon ferroviaire de ballastage, comprenant une trémie (2) fermée inférieurement par une trappe, caractérisé en ce qu'il comporte en outre, en dessous de ladite trémie (2), une tourelle (4) rendue orientable en étant montée pivotante autour d'un axe vertical (XX'), et qui est équipée d'une trappe (41) et d'une goulotte (5) de déversement du ballast (B), ladite goulotte (5) étant articulée sur ladite tourelle (4) en sorte de permettre d'amener son extrémité libre au plus près du sol et donc de l'emplacement de déversement.**
- [Revendication 2] **Dispositif de déchargement selon la revendication 1, caractérisé en ce que la trémie (2) est munie intérieurement, à proximité de la tourelle (4), d'un organe déflecteur (23) présentant la forme d'un V renversé pointe vers le haut.**
- [Revendication 3] **Dispositif de déchargement selon la revendication 1 ou la revendication 2, caractérisé en ce que la tourelle (4) est mue au moyen d'un moteur hydraulique et d'une transmission par chaîne ou par engrenage, tandis que la trappe (41) est manœuvrée par un vérin hydraulique (43) selon un mouvement de translation par rapport à la tourelle (4).**
- [Revendication 4] **Dispositif de déchargement selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que la goulotte (5) est manœuvrée en pivotement par rapport à la tourelle autour d'un axe horizontal (50), au travers d'un vérin hydraulique (51).**
- [Revendication 5] **Dispositif de déchargement selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisé en ce que la goulotte (5) est fermée et les zones d'articulation sur la tourelle (4) sont équipées de soufflets d'étanchéité.**
- [Revendication 6] **Dispositif de déchargement selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisé en ce qu'il est équipé d'un système de pulvérisation d'eau.**
- [Revendication 7] **Dispositif de déchargement selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, caractérisé en ce que l'extrémité libre de la goulotte est munie d'un sabot (52) en acier résistant à l'usure abrasive pour régaler le ballast déposé.**
- [Revendication 8] **Wagon ferroviaire de ballastage (1), caractérisé en ce qu'il est équipé d'un dispositif déchargement (3) selon l'une quelconque des**

revendications 1 à 7.

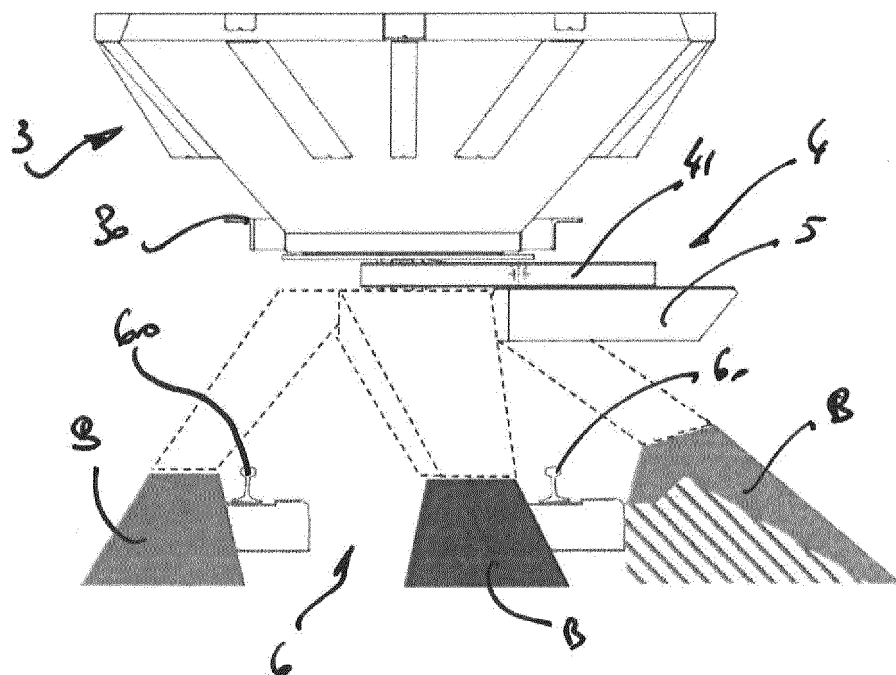
[Fig. 1]



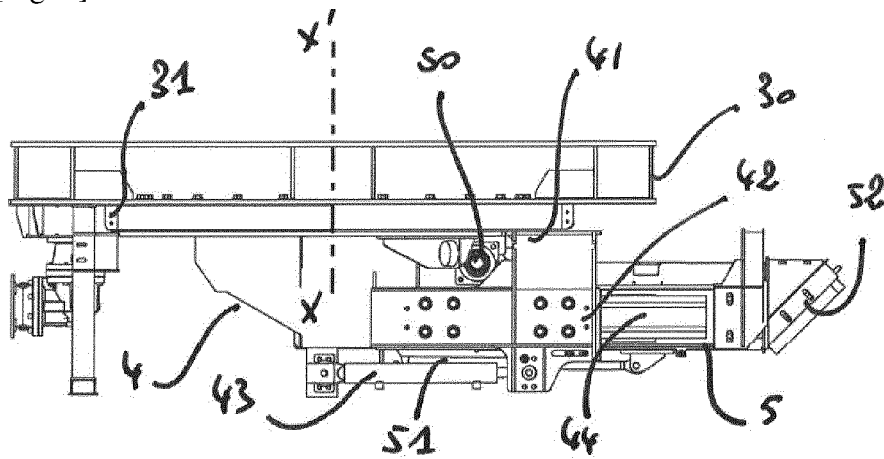
[Fig. 2]



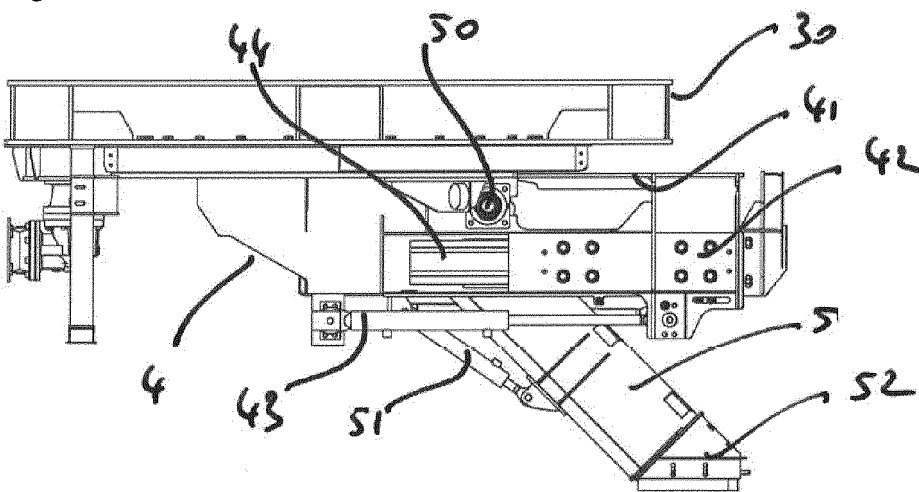
[Fig. 3]



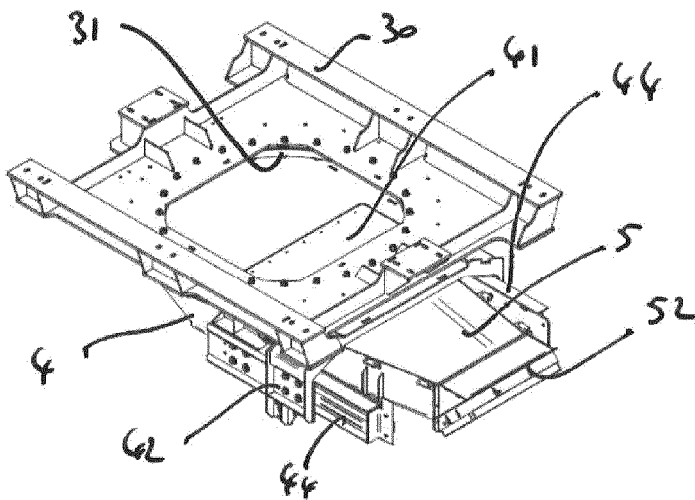
[Fig. 4]



[Fig. 5]



[Fig. 6]



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

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

N° d'enregistrement
national

FA 858516
FR 1871046

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		
A	FR 3 014 066 A1 (GTF [FR]) 5 juin 2015 (2015-06-05) * figures 1-4 * * page 3, ligne 31 - page 4, ligne 2 * -----	1-8	B61D7/02 B61D7/14
A	US 1 600 310 A (BURBIDGE CHARLES E) 21 septembre 1926 (1926-09-21) * le document en entier * -----	1-8	
A	DE 10 2016 106552 A1 (WBN WAGGONBAU NIESKY GMBH [DE]) 12 octobre 2017 (2017-10-12) * le document en entier * -----	1-8	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (IPC)
			B61D E01B
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
24 mai 2019		Crama, Yves	
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 1871046 FA 858516**

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 **24-05-2019**
 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 3014066 A1	05-06-2015	AUCUN	
US 1600310 A	21-09-1926	AUCUN	
DE 102016106552 A1	12-10-2017	DE 102016106552 A1	12-10-2017
		EP 3231683 A1	18-10-2017