

A1

**DEMANDE
DE BREVET D'INVENTION**

②①

N° 81 06898

⑤④ Wagon de marchandises découvrable.

⑤① Classification internationale (Int. Cl. ³). B 61 D 3/00, 39/00.

②② Date de dépôt 3 avril 1981.

③③ ③② ③① Priorité revendiquée :

④① Date de la mise à la disposition du
public de la demande B.O.P.I. — « Listes » n° 40 du 8-10-1982.

⑦① Déposant : SOCIÉTÉ NOUVELLE DES ATELIERS DE VENISSIEUX, société anonyme, résidant
en France.

⑦② Invention de : André Serval et Roland Dureuil.

⑦③ Titulaire : *Idem* ⑦①

⑦④ Mandataire : Jacques Wind, Creusot-Loire,
15, rue Pasquier, 75008 Paris.

La présente invention se rapporte à un wagon de marchandises dont le toit et les parois latérales sont constitués par des éléments mobiles pouvant se déplacer selon l'axe longitudinal du wagon de façon à ouvrir partiellement celui-ci, tels que par exemple des capots télescopiques ou des arceaux bâchés.

Les wagons de ce type connus actuellement sont équipés de panneaux d'extrémité pleins dont l'armature est solidaire du châssis du wagon. L'intercirculation entre deux wagons successifs dans un but de chargement ou déchargement n'est donc pas possible, et en outre la présence des panneaux d'extrémité peut gêner les manoeuvres de chargement et de déchargement.

Le wagon de l'invention est d'une grande souplesse d'utilisation et permet en particulier non seulement la circulation des marchandises d'un wagon à l'autre, mais encore l'accès commode des marchandises sur toute la surface de chargement. Il est caractérisé en ce que chacune de ses parois d'extrémité est munie d'un dispositif de roulement ou coulissement lui permettant de se déplacer selon l'axe longitudinal du wagon, chacune desdites parois étant équipée d'une ou plusieurs cloisons amovibles permettant d'en dégager au moins la partie supérieure, et en ce qu'il est en outre équipé, à chacune de ses extrémités, d'une passerelle relevable.

Selon une forme préférentielle de réalisation ladite cloison amovible est constituée par deux portes rabattables latéralement et obstruant en position de fermeture, la partie supérieure de la paroi d'extrémité, et ladite passerelle est une passerelle pleine occupant toute la largeur du wagon et obstruant, une fois relevée, la partie inférieure restante de ladite paroi d'extrémité.

L'invention sera mieux comprise à l'aide de la description suivante d'un exemple préférentiel de réalisation, en référence aux dessins annexés dans lesquels :

.../...

- la figure 1 est une vue schématique du wagon de l'invention totalement fermé
- la figure 2 est une vue schématique de dessus montrant la manoeuvre et le dispositif d'ouverture des portes équipant l'une des parois d'extrémité du wagon de la figure 1
- la figure 3 est une vue schématique montrant plusieurs wagons de l'invention ayant leurs parois d'extrémité ouvertes de manière à permettre la circulation des marchandises d'un wagon à l'autre
- la figure 4 illustre schématiquement une première manoeuvre d'ouverture de deux wagons successifs selon l'invention permettant d'en dégager une large surface dans le but du chargement latéral de colis encombrants.
- la figure 5 illustre schématiquement une seconde manoeuvre d'ouverture des wagons de la figure 4, permettant de dégager les autres extrémités de ces wagons.

En se reportant à la figure 1, le wagon de l'invention est composé d'une plateforme de base 1, ou châssis, le long de laquelle peuvent coulisser des capots télescopiques 2 à l'aide de galets et rails de roulements classiques et en conséquence non représentés.

Conformément à l'invention, les capots télescopiques extrêmes 3 et 4 se terminent, du côté regardant vers l'extérieur du wagon, par une paroi d'extrémité dont la partie supérieure est fermée par deux portes 5 et 6 rabattables latéralement par rotation autour de charnières 7. Par ailleurs, les deux extrémités de la plateforme 1 sont équipées de passerelles pleines 8, relevables par pivotement vers le haut autour de charnières 9, s'étendant en largeur sur toute la largeur du wagon, et s'étendant en hauteur de façon à obstruer, comme représenté sur le dessin, la partie inférieure restante de la paroi d'extrémité associée.

De façon à permettre l'ouverture des portes 5 et 6 en dépit de la présence assez rapprochée du wagon suivant, les charnières 7 sont, comme représenté sur la figure 2, en équerre et à double articulation, ce type de charnière étant connu en soi.

Le wagon de l'invention est d'une grande souplesse d'utilisation en ce qui concerne les manoeuvres de chargement et de déchargement du train en gare.

Les figures 3 à 5 montrent quelques exemples de manoeuvres possibles.

La figure 3 montre une succession de wagons de l'invention, totalement fermés latéralement, mais dont toutes les portes d'extrémité, telles que 5 et 6, sont ouvertes, et toutes les passerelles d'extrémité 8 rabattues. On peut ainsi faire circuler les marchandises d'un bout à l'autre du train, et par exemple charger de véhicules automobiles l'ensemble du train en introduisant lesdits véhicules l'un derrière l'autre à partir d'une des extrémités du train. Le train chargé, les portes(5,6) sont ensuite refermées et les passerelles 8 relevées.

La figure 4 montre une manoeuvre permettant de dégager une large plage de chargement sur deux wagons successifs 10 et 11. Dans ce but, l'ensemble des capots télescopiques du wagon de gauche 10 est déplacé vers la gauche, les portes d'extrémité 12 du capot télescopique d'extrémité droite 13 sont ouvertes, la passerelle d'extrémité droite 14 est abaissée en position horizontale, et les opérations symétriques par rapport au plan de jonction des deux wagons(10,11) sont effectuées sur l'autre wagon 11. On bénéficie ainsi, comme on le voit sur le dessin, d'un large plan de travail. On peut par exemple charger latéralement et à cheval sur les deux wagons un colis encombrant, puis déplacer celui-ci vers la gauche en le poussant de façon à ce qu'il soit uniquement posé sur la plate-forme du wagon 10.

La figure 5 schématise une autre manoeuvre, qui peut d'ailleurs succéder à la manoeuvre précédente, qui permet de dégager de même, par translation vers le plan de jonction des wagons 10 et 11 de tous les capots télescopiques de ces deux wagons, puis par ouverture des portes des capots d'extrémité gauche et droite respectivement, et enfin par abaissement des passerelles d'extrémité gauche et droite respectivement, les deux autres extrémités des plateformes de ces deux wagons(10,11), en connection évidemment avec leurs wagons adjacents tel que le wagon 15.

REVENDICATIONS

1. Wagon de marchandises dont le toit et les parois latérales sont constituées par des éléments mobiles(2) pouvant se déplacer selon l'axe longitudinal du wagon de façon à ouvrir partiellement celui-ci, tels que des capots télescopiques ou des arceaux bâchés, caractérisé en ce que chacune de ses deux parois d'extrémité
5 est munie d'un dispositif de roulement ou coulissement lui permettant de se déplacer selon l'axe longitudinal du wagon, chacune desdites parois étant équipée d'une ou plusieurs cloisons amovibles (5,6) permettant d'en dégager au moins la partie supérieure, et en
10 ce qu'il est en outre équipé, à chacune de ses extrémités, d'une passerelle relevable(8).

2. Wagon de marchandises selon la revendication 1, caractérisé en ce que chacune desdites cloisons amovibles d'extrémité est constituée par deux portes(5,6) rabattables latéralement et obstruant,
15 en position de fermeture, la partie supérieure de la paroi d'extrémité, et en ce que chacune desdites passerelles(8) est une passerelle pleine occupant toute la largeur du wagon et obstruant, une fois relevée, la partie inférieure restante de ladite paroi d'extrémité.

1.2

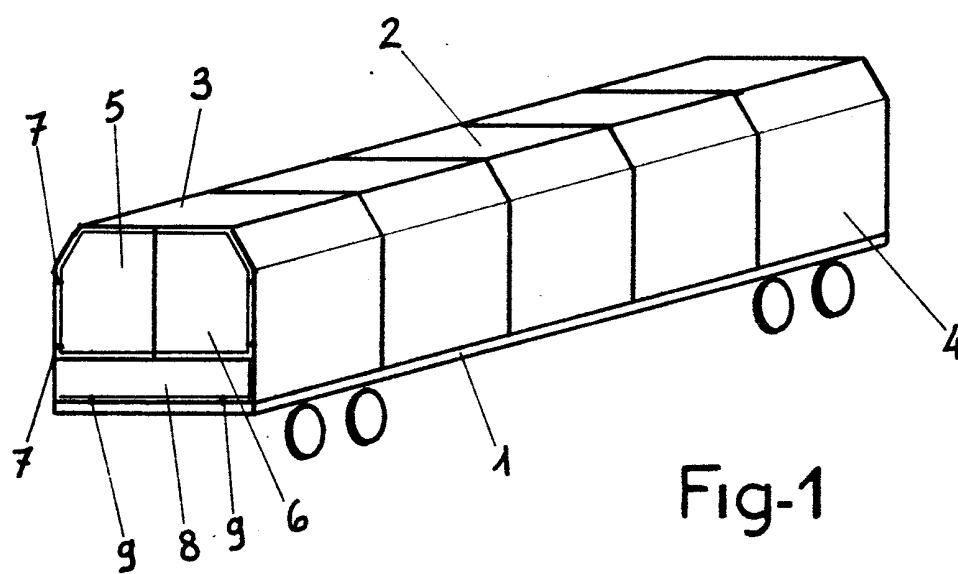


Fig-1

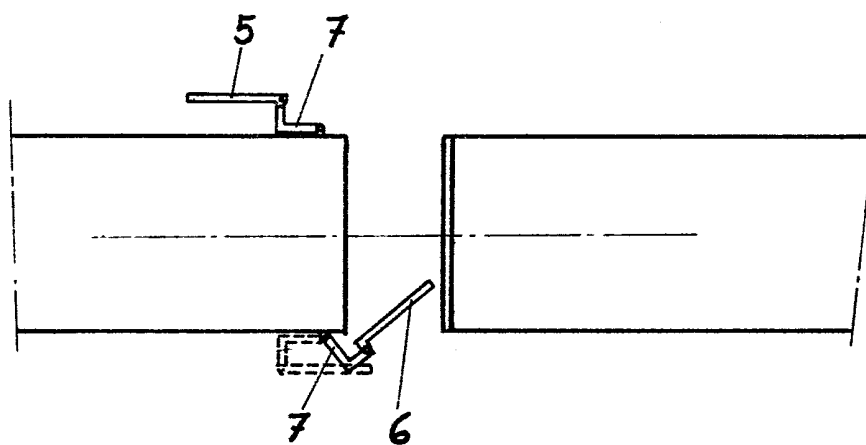


Fig-2

II.2

Fig-3

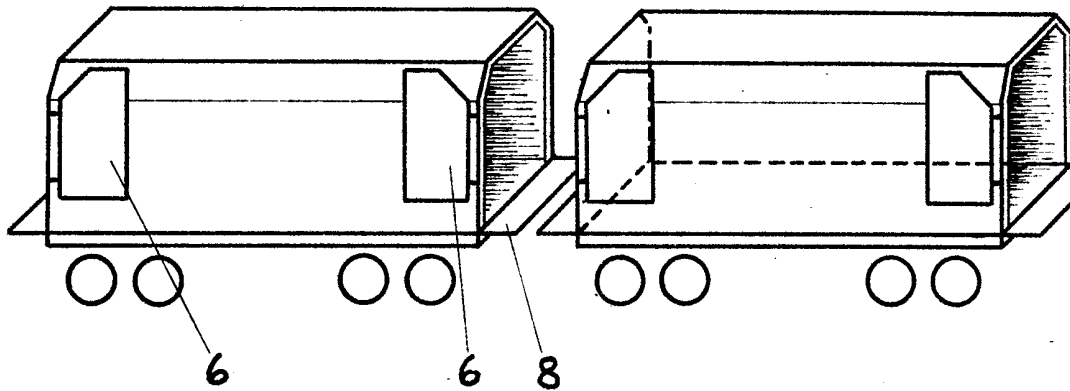


Fig-4

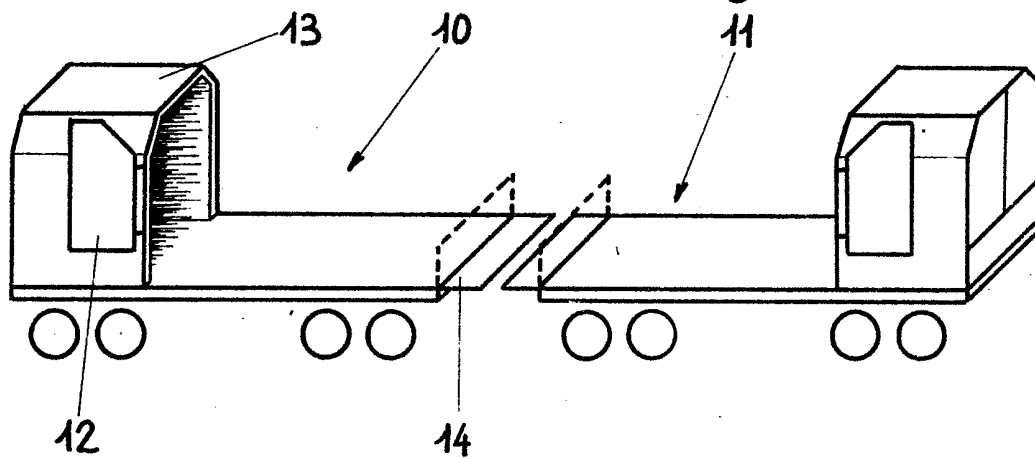


Fig-5

