



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

N° 888.312

Classif. Internat. : F16J/E02B/B63C

Mis en lecture le : 31 -07- 1981

Le Ministre des Affaires Économiques,

Vu la loi du 24 mai 1854 sur les brevets d'invention ;

Vu le procès-verbal dressé le 7 avril 19 81 à 14 h. 30
au Service de la Propriété Industrielle ;

ARRÊTE :

Article 1. — *Il est délivré à la Sté dite : GISLAVED AKTIEBOLAG*
Gislaved (Suède)

repr. par le Cabinet Bede à Bruxelles,

un brevet d'invention pour : Élément de jonction étanche utilisable
à des fins de mise en dock

Article 2. — *Ce brevet lui est délivré sans examen préalable, à ses risques et périls, sans garantie soit de la réalité, de la nouveauté ou du mérite de l'invention, soit de l'exactitude de la description, et sans préjudice du droit des tiers.*

Au présent arrêté demeurera joint un des doubles de la spécification de l'invention (mémoire descriptif et éventuellement dessins) signés par l'intéressé et déposés à l'appui de sa demande de brevet.

Bruxelles, le 30 avril 19 81.

PAR DÉLÉGATION SPÉCIALE :

Le Directeur

L. SALPETEUR

.....

Dans le cas d'autres genres de transport, les effets de l'humidité peuvent représenter un facteur important. De nombreux autres exemples pourraient encore être cités concernant les systèmes de transport, les produits et les conditions d'ambiance.

Des éléments de jonction étanche, principalement de deux types, ont été utilisés jusqu'à présent pour assurer le degré voulu d'étanchéité. L'un de ces types est basé sur le principe des joints dilatables, que l'on intercale entre le véhicule et le bâtiment. Dans le cas de l'autre de ces types d'élément de jonction étanche, il s'agit d'une simple lèvre d'étanchéité, qui forme un raccord entre le véhicule et le bâtiment.

Les inconvénients que présentent les types de joints qui existent actuellement résident ou bien en ce qu'ils sont extrêmement sujets à s'endommager en leur partie de jonction étanche ou bien en ce qu'étant donné leur modèle, ils peuvent facilement endommager les véhicules avec lesquels ils sont mis en contact. De plus, l'emploi de certains des types de joints existants nécessite un équipement spécial et impose un travail supplémentaire. Le type de joint qui est basé sur le principe des segments dilatables exige l'emploi d'un équipement spécial comportant des moyens pneumatiques et électriques, ce qui a pour conséquence de différer l'obtention de l'effet d'étanchéité. Les joints de ce genre peuvent être perforés et, ainsi endommagés, ils peuvent devenir complètement inutilisables. Le travail de montage et d'entretien de ce type de joint de protection contre les conditions atmosphériques, ainsi que les réparations qu'il peut nécessiter entraînent des frais d'une importance considérable.

Outre qu'elle a pour inconvénient de n'assurer qu'une étanchéité inférieure à celle du joint du type en boyau - il suffit de se référer à ce sujet aux exemples connus des mou-

lures d'étanchéité des portes et des fenêtres - la simple lèvre d'étanchéité présente également cette caractéristique que, dans les cas où l'on désire qu'elle comporte une partie d'étanchéité molle assurant une étanchéité suffisamment bonne, elle doit être renforcée en un certain nombre de points pour qu'elle conserve sa forme. Ces renforcements, par exemple sous forme de lattes, peuvent facilement endommager les véhicules et, d'autre part, les éléments en saillie que peuvent porter les véhicules, tels que des moulures et des lanternes, peuvent facilement s'accrocher dans l'espace compris entre les lattes et la partie d'étanchéité et provoquer la rupture du joint.

Si, d'autre part, on a choisi une matière relativement rigide pour la fabrication de la lèvre d'étanchéité, celle-ci pourra se supporter d'elle-même, mais elle présentera également de moins bonnes propriétés d'étanchéité du fait que la matière offrira un plus faible degré de flexibilité. Le bord, de ce fait dur, de la lèvre d'étanchéité constituera également une source probable d'endommagement des véhicules.

Le but de la présente invention est d'éviter les inconvénients des types de joints qui ont été décrits ci-dessus.

On utilise, pour la fabrication de l'élément de jonction étanche faisant l'objet de la présente invention, une bande de matière élastomère flexible, par exemple de caoutchouc ou de matière plastique convenable, et l'on incorpore ou non au joint une matière de renforcement. Pliée en deux, cette bande est montée aux bords de la baie de mise en dock de telle façon que la partie arrondie du pli forme la surface qui se placera en contact avec les côtés du véhicule.

De cette manière, la majeure partie des inconvénients que présentent les éléments de jonction étanche connus précédemment sont évités.

L'élément profilé en boyau qui forme le joint se supporte de lui-même en raison d'un choix judicieux de la matière dont il est fait et de l'épaisseur de cette matière, et par conséquent, on ne doit avoir recours à aucun moyen pneumatique pour lui assurer la stabilité de forme. Cet élément de jonction étanche ne peut non plus être perforé. Son pouvoir d'étanchéité se maintient même si la matière est endommagée, puisque le joint est un joint à double paroi.

Il n'existe pas d'espaces ouverts dans la partie d'étanchéité entre des renforcements et une lèvre d'étanchéité, qui puissent former des creux ou poches dans lesquels des éléments en saillie du camion puissent s'accrocher et il ne se présente par conséquent aucun risque de détachement ou de rupture de l'élément d'étanchéité, ni d'arrachement d'éléments du véhicule.

Le frottement qui se produit lorsque le camion est introduit dans la baie de mise en dock est réduit. Etant donné que la forme de boyau du joint permet à celui-ci de "rouler" sur le côté du camion, toute usure indésirable des surfaces du camion et du joint est épargnée.

Les caractéristiques de flexibilité de la matière sont mieux mises à profit dans le cas d'un joint obtenu par pliage en deux que dans le cas d'un joint constitué par une simple patte. Ceci se manifeste en ce sens que l'étanchéité, à l'endroit d'éléments en saillie et d'irrégularités se présentant aux côtés du camion, est plus efficace dans le cas d'un joint du type en boyau que dans le cas d'un joint formé d'une patte.

Une forme de réalisation de joint utilisable à des fins de mise en dock, que l'on décrira ci-après, est illustrée de façon simple par les figures 1 à 3 des dessins annexés à ce mémoire, dans lesquels :

la figure 1 représente, l'ensemble d'une baie de mise

en dock équipée du dispositif selon l'invention;

la figure 2 permet de se rendre compte du frottement réduit qui se présente lorsqu'un véhicule est introduit entre les éléments de jonction étanche, et

la figure 3 comporte deux vues qui permettent de voir la différence entre la jonction étanche pouvant être obtenue au moyen d'un joint du type en boyau et celle que l'on peut obtenir au moyen d'un joint formé d'une patte.

Dans le dessin qui illustre la forme de réalisation de l'invention considérée ici, on a représenté une baie de mise en dock b, pratiquée dans un bâtiment. La baie de mise en dock est prévue pour le passage d'un véhicule c, aux fins de chargement ou de déchargement. Aux côtés verticaux de la baie de mise en dock, il est prévu des éléments profilés de jonction étanche a, qui sont destinés à assurer l'étanchéité de l'ouverture entre le bâtiment et le véhicule c. Un élément profilé de jonction étanche a de ce type est formé d'une bande de matière flexible pliée en deux, qui constitue un élément se supportant de lui-même. La partie incurvée de la bande a représente la face de jonction étanche qui se place en contact avec le véhicule c.

Lorsqu'un véhicule c est introduit dans la baie de mise en dock (voir figure 2), l'élément de jonction étanche a est amené à se replier par rapport au véhicule tout en restant en contact avec celui-ci. La partie incurvée de l'élément profilé de jonction étanche a forme une zone relativement large de contact avec le véhicule, ce qui a pour effet d'assurer une bonne étanchéité entre le véhicule et le bâtiment. Etant donné sa flexibilité, le joint peut, lorsqu'on fait ressortir le véhicule par la baie de mise en dock, se replier dans le sens opposé au sens dans lequel il s'est replié lors de l'introduction du véhicule. Lors de cette sortie du véhicule, l'effet de jonction étanche est maintenu.

La partie incurvée par pliage de l'élément profilé a assure toujours une étanchéité efficace dans le cas où le véhicule présente des parties en saillie. La figure 3 des dessins ci-annexés indique nettement, dans la vue de la partie supérieure, l'effet d'étanchéité qui peut être obtenu au moyen d'un joint réalisé suivant la présente invention, dans le cas où le véhicule porte une moulure e. En comparaison du joint à lèvres d qui est représenté dans la vue de la partie inférieure de la figure 3, le joint qui fait l'objet de la présente invention assure très nettement une meilleure étanchéité.

RE V E N D I C A T I O N S

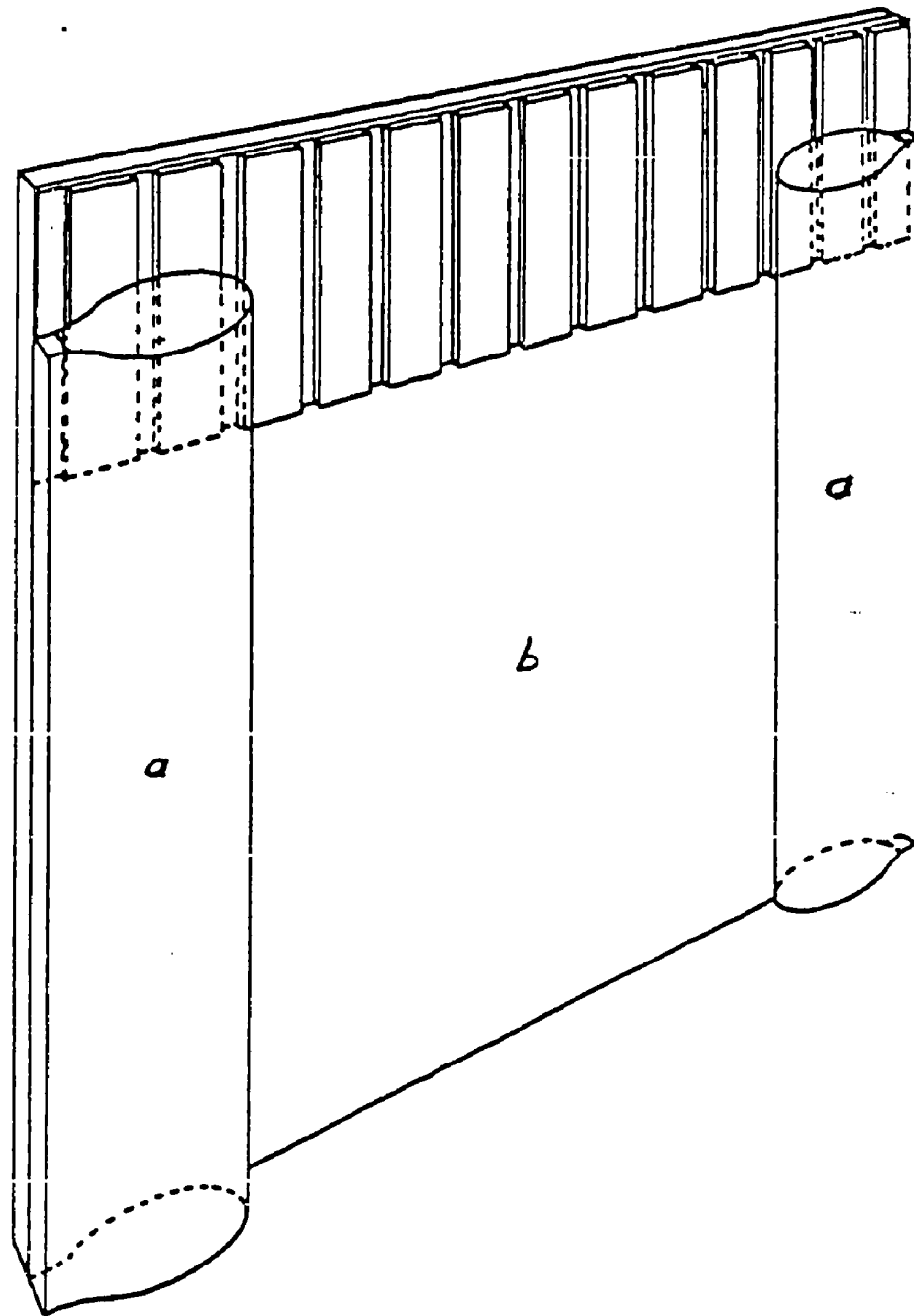
1.- Elément de jonction étanche (a), destiné à des fins de mise en dock, que l'on place dans une baie de mise en dock (b), notamment pour la mise en dock d'un véhicule (c) dans un bâtiment, caractérisé en ce qu'il est formé d'une bande de matière flexible (a) pliée en deux qui constitue un élément se supportant de lui-même dont le pli forme par sa partie arrondie une surface de contact assurant l'étanchéité entre le bâtiment et le véhicule (c).

2.- Elément de jonction étanche destiné à des fins de mise en dock suivant la revendication 1, caractérisé en ce qu'il est fabriqué en une matière élastomère.

3.- Elément de jonction étanche destiné à des fins de mise en dock suivant l'une quelconque des revendications 1 et 2, caractérisé en ce qu'il est fabriqué en une matière élastomère renforcée.

Bruxelles, le - 7 AVR. 1981
P.Pon. Gislaved Aktiebolag
P.Pon. CABINET BEDE, R. van Schoonbeek

S. Hemblen

*Fig. 1*

Bruxelles, le 7 avril 1981
P.Pon. Gislaved Aktiebolag
P.Pon. CABINET BEDE, R. van Schoonbeek

S. Hemblen

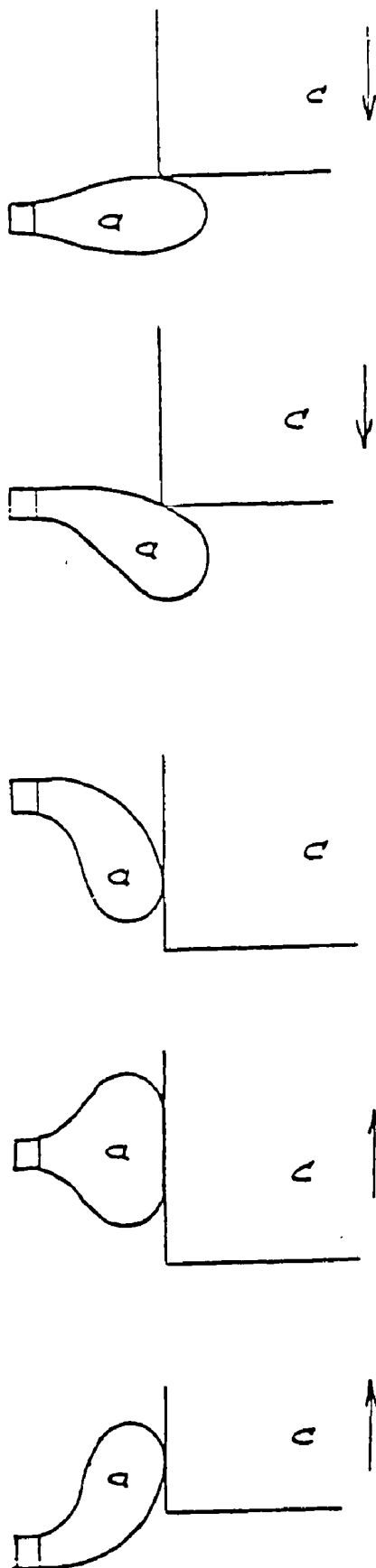
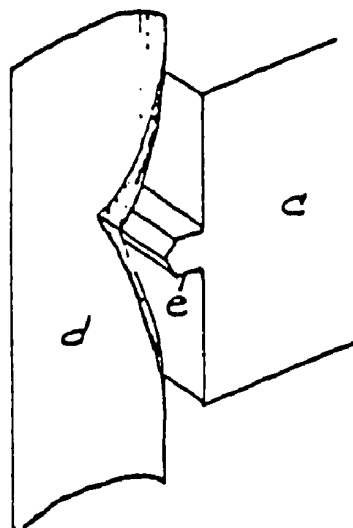
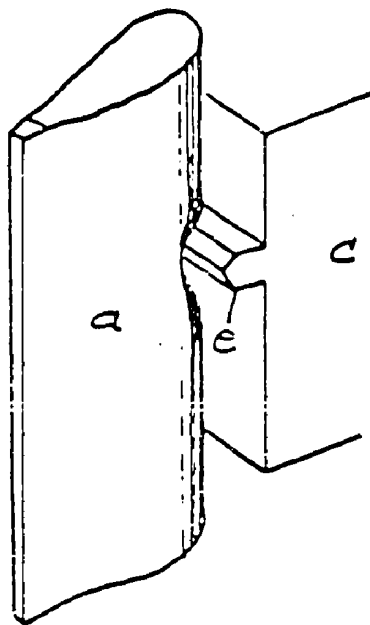
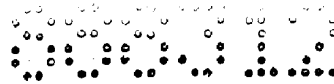


Fig. 2

Bruxelles, le 7 avril 1981
 P.Pon. Gislaved Aktiebolag
 P.Pon. CABINET BEDE
 R. van Schoonbeek

[Handwritten signature]



Bruxelles, le 7 avril 1981
 P.Pon. Gislaved Aktiefbolag
 P.Pon. CABINET BEDE, R. van Schoonbeek

Fig. 3