

# RAPPORTS ADMINISTRATIFS

---

## EXTRAIT D'UN RAPPORT DE M. L. DELACUVELLERIE

Ingénieur en chef Directeur du 3<sup>e</sup> arrondissement des mines, à Charleroi.

### SUR LES TRAVAUX DU 1<sup>er</sup> SEMESTRE 1905

---

*Charbonnage de Ressaix : Dérailleur automatique E. Coppée,  
pour les plans inclinés.*

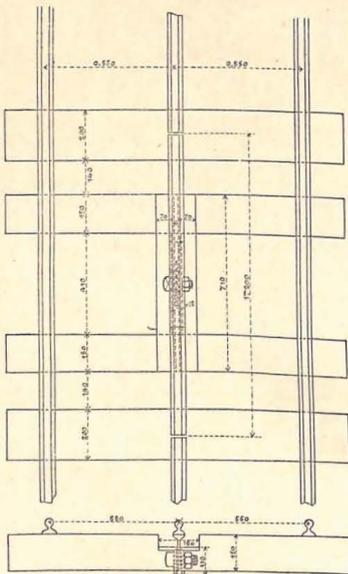
---

M. l'Ingénieur Hallet décrit comme suit un appareil imaginé au charbonnage de Ressaix, pour empêcher qu'un chariot puisse dévaler un plan incliné sur toute sa longueur lorsque le hiercheur oublie de l'accrocher.

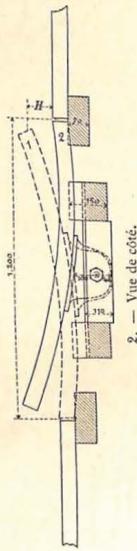
« On expérimente depuis quelque temps au charbonnage de Ressaix, Leval, Péronnes et Sainte-Aldegonde, sur un plan incliné, un nouvel appareil destiné à empêcher qu'un chariot, lancé de la tête du plan, sans être accroché, puisse venir jusqu'au pied et y causer des accidents. Cet appareil porte le nom de « Dérailleur automatique E. Coppée ». Comme son nom l'indique, il fait dérailler le chariot en cas de fausse manœuvre.

» Il consiste en un rail courbé au milieu, comme il est figuré au croquis 2, chaque partie rectiligne ayant au moins une longueur égale à la distance des deux axes d'un chariot et la courbure étant telle que la hauteur  $H$  ne soit pas inférieure au rayon des roues des véhicules; à mi-longueur, sous le patin, est rivé un bout de fer T

1. — Vue en plan.



Vue de face.



2. — Vue de côté.

dont l'aile verticale est serrée par un boulon entre deux cornières fixées aux traverses de la voie. Le serrage est réglé pour permettre au rail de pivoter au tour du boulon lors du passage d'un chariot, mais l'empêche de balancer.

» L'appareil s'emploie sur les plans inclinés montés à trois rails dans la partie inférieure et se place sous le point de croisement des wagonnets. Le fonctionnement se comprend aisément : en marche normale le chariot vide, montant, rencontre le premier rail courbé et le fait passer de la position 1 à la position 2. Le véhicule plein peut alors s'engager à son tour sur le rail et le ramener à la première position. Si au contraire ce dernier est lancé sur le plan sans être accroché, il vient buter contre l'extrémité relevée de l'appareil : la caisse du véhicule pivote autour de l'essieu d'avant en même temps qu'elle tourne autour d'un axe perpendiculaire au plan de la voie, comme il est facile de s'en rendre compte. Il y aura donc toujours déraillement.

» Cet appareil présente l'inconvénient d'être toujours éloigné de la tête du plan et ce d'autant plus que celui-ci est plus long; partant, son action est très brutale. Il a, par contre, l'avantage d'avoir un fonctionnement automatique et sûr, comme l'ont prouvé les expériences qui ont été faites.

» Pour éviter que le chariot dérailé ne vienne renverser les cadres de boisage à l'endroit de l'appareil, on a soin de garnir ceux-ci intérieurement de planches, sur lesquelles les angles de la caisse n'ont guère de prise.»

Tel est l'appareil d'essai. Pour ceux qui seront établis par la suite, on fera usage de rails courbes spéciaux, en acier coulé, sanspatin, dont l'âme aura la forme indiquée au croquis ci-dessous.

