

MEMORIA DESCRIPTIVA

de una patente de Invención en España, por: "Dispositivo para la alineación de los vagones de ferrocarril".- Clase 86.

Inventor ERNEST DEVEAUX.

Residente en: BOEN-SUR-LIGNON.

A.G.- 2.523.



Conocido es ya hoy día el bienestar y gran comodidad que el invento del tejado isotermico aplicado a los coches automoviles cerrados ha proporcionado a los ocupantes de los mismos. Es esta efectivamente uno de los motivos determinantes del abandono casi total de los vehiculos descubiertos.

Ahora bien, si una atmosfera viciada es un grave inconveniente en un vehiculo particular, en el que sin embargo las facilidades para detenerse son a voluntad, cuanto mas lo será en un vagon de ferrocarril, en que los periodos de estacionamiento son insignificantes con relacion a la duracion de marcha.

Con objeto de suprimir este inconveniente, a la vez que con el de aumentar el bienestar de los viajeros es por lo que se ha adoptado el presente invento.

En los dibujos adjuntos a la presente memoria descriptiva se ve:

En la figura 1 un alzado longitudinal parcial de un vagon moderno que muestra la disposicion de los pabellones de entrada y de salida de aire del nuevo dispositivo.

En la figura 2 una vista en planta del mismo vagon tomada por la parte superior.

En la figura 3 una vista de frente de un pabellon de entrada de aire.

En la figura 4 un alzado longitudinal del mencionado pabellon que presenta en la parte delantera su cara de fijacion al vagon.

En la figura 5 una vista en planta por la parte superior.

En la figura 6 un corte transversal del techo del vagon, en el plano mismo en que actúa el dispositivo de aspiracion del



30 de arriente correspondiente.

En la figura 7 una vista en planta por encima del techo cortado en la figura 6.

En la figura 8 se ve en las dos posiciones, abierto y cerrado, un ventanillo de admisión o de evacuación de aire.

35 En la figura 9 una vista en alzado por debajo de un registro y un corte por el plano vertical L-L'.

Con relación a los adjuntos dibujos el presente invento puede describirse como sigue:

40 Uno o pabellones o embudos 1 de forma cualquiera se colocan por una de sus caras laterales 2, mediante unos herrajes 3 contra la pared exterior del vagón, en la altura del doble techo.

45 La cara de apoyo contra el vagón tiene una oquedad 4 que corresponde otras veces a una oquedad parecida de la pared. Esta oquedad puede a voluntad quedar abierta o cerrada por un ventanillo de obturación 5 accionado por un botón moleteado 6.

50 En la parte delantera una sección recta del embudo está provista de un tamiz 7 cuya finalidad es oponerse a la entrada del polvo, carbónilla, insectos y demás. Este panel protector se completa otras veces por una parte redondeada 8 que disminuye una parte de la cara de entrada de aire y se coloca en la parte opuesta al vagón. Inferior y longitudinalmente el vaso del embudo 9 que además está inclinada transversalmente se dispone en cuesta de delante hacia atrás con objeto de asegurar el deslizamiento de las aguas, que finalmente 55 marchan por el conducto 10.

Uno o registros de admisión 11 están dispuestos en lo alto del doble techo, con separaciones y emplazamientos convenientes, particularmente por el plano diagonal del departamento



60 ventos; se entiende que su número sus dimensiones, su forma pueden ser cualesquiera.

Si suponemos el ventanillo de admisión de aire 5 abierto el aire se precipita en el canal que manda, penetra en la boca 12 del registro y atravesando luego el enrejillado 13 viene a alinear el departamento. El aire litoral, alientado si suponemos el obturador de salida de aire abierto, atraviesa el enrejillado, penetra en la boca 14 del registro de donde pasa al canal, finalmente de allí al exterior por el orificio o ventanillo de salida.

70 Los registros dispuestos por una única sección transversal del vagón pueden tener alturas distintas, siendo la mayor la situada cerca de las paredes laterales del vagón, y la menor la que está en el centro. El aire fresco que penetra en el canal se reparte de esta forma prudentemente en todos los registros, asegurándose así una alineación uniforme del departamento.

El funcionamiento del nuevo dispositivo de alineación se explica sólo con lo que se acaba de decir:

80 Dispuesto en posición de abertura el ventanillo de obturación, el aire entra en el tablon de llamada en el canal transversal correspondiente al doble techo del vagón. En estos recorridos este aire se absorbe por las bocas de entrada de los registros de donde sale por debajo para entrar en el departamento. Este aire que llega otras veces transversalmente a la marcha del conjunto no actúa directamente sobre los ocupantes.

85 Es igualmente fácil con el nuevo dispositivo purificar completamente el aire de un departamento aun en periodo de mucho frío. Basta con cerrar el ventanillo de admisión y abrir



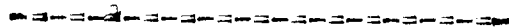
90 el obturador de salida para originar una llave de salida o viciado al exterior.

Como se observa en los dibujos, los embudos de entrada y de salida del aire están dispuestos simétricamente con relación al plano diagonal, longitudinal del vagón. Están siempre sin embargo dispuestos en dirección inversa sobre un u otro costado lateral. Pudiendo ser impulsado el vagón en las dos direcciones, sirviendo el pabellón de entrada de aire en una dirección de marcha se origina un orificio de salida cuando el vagón es movido en dirección contraria.

100 Los dibujos cualitativos no lo son más que a título de ejemplo, pudiendo introducirse cualquier cambio de forma, detalles de realización práctica, variantes etc. que cubran el principio del invento ni se toque ni se modifique en nada.

Así es como por ejemplo que los registros fijos de que pueden ser reemplazados por ventanillos de dirección desmontables a mano e individualmente.

N O T A



Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta patente de invención en España, son los siguientes:

110 1º.- El objeto del presente invento es un dispositivo para la circulación para los vagones de ferrocarril caracterizado esencialmente por:

a) Pabellones o embudos de entrada y salida de aire col-



115 cada una paralela entre correlaciona a la planta direccional longitudinal del vagon, en linea recta al plano direccional transversal de cada uno de los departamentos, estando dirigidos todos los oficios de entrada en la misma direccion de marcha y los oficios de salida en sentido contrario.

120 b) Se han previsto unos registros o ventanillos de acceso a la linea en el plano direccional transversal de cada departamento, y se han situado sobre el recorrido del alie canalizado entre el edificio de entrada y el edificio de salida.

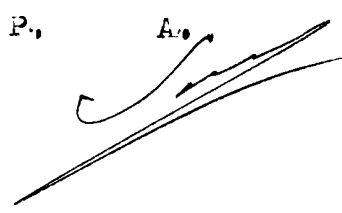
125 c) El alie admitido se introduce en cada uno de los departamentos por un plano vertical perpendicular al de avance del vehiculo, es decir que se introduce dividido y no de un solo golpe.

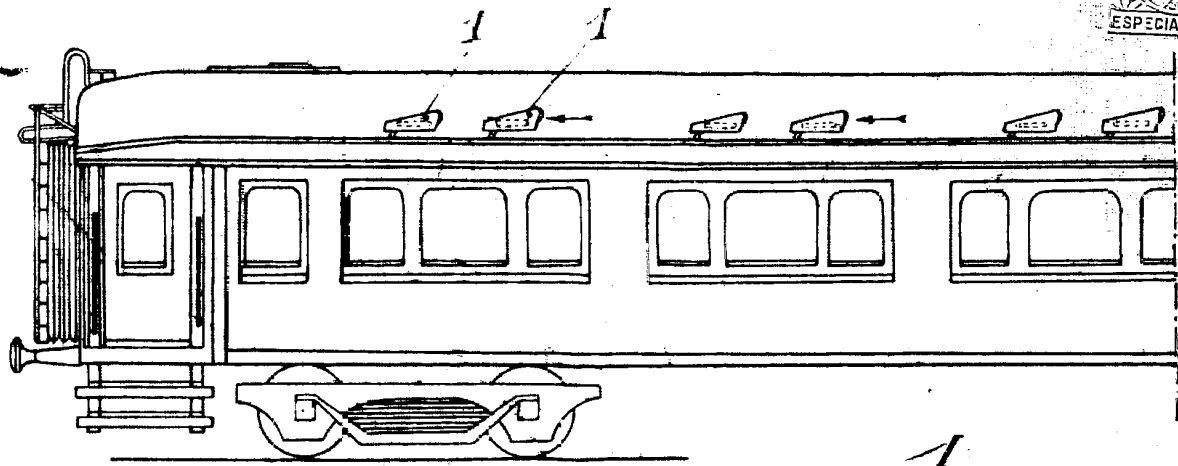
d) Los oficios de admision y de salida de alie pueden obtenerse a voluntad o abrirse por una simple maniobra manual.

130 2.- "Dispositivo para la admision de los vagones de ferrocarril", todo tal y conforme se describe en la presente memoria la cual consta de 132 lineas y a titulo de ejemplo se representa en los adjuntos dibujos.

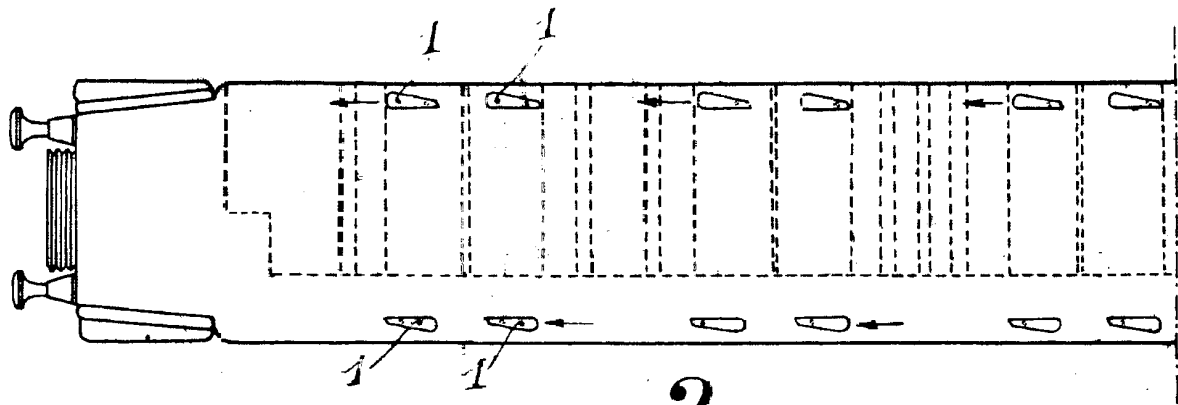
Madrid 30 de abril de 1931.

P. A.

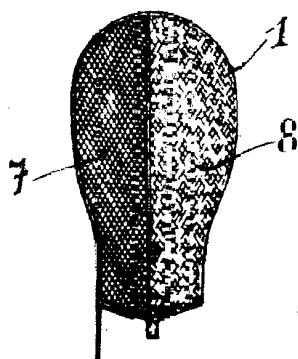




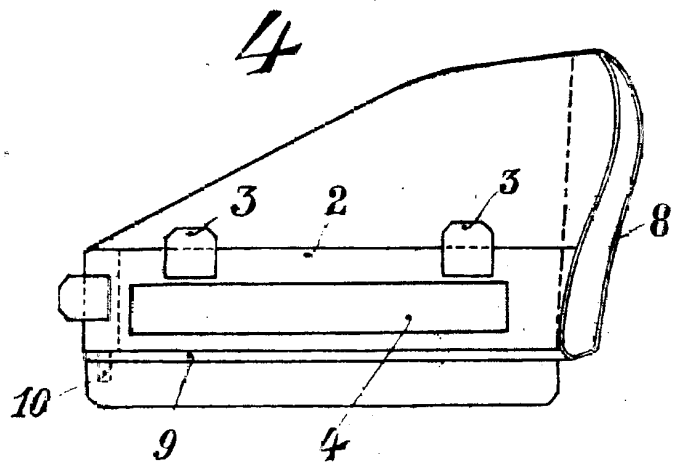
1



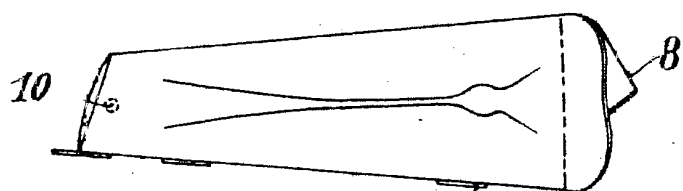
2



3



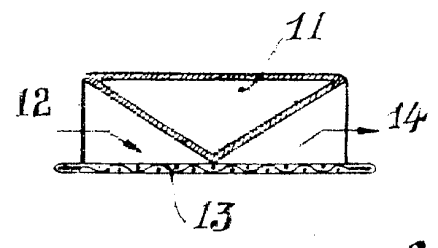
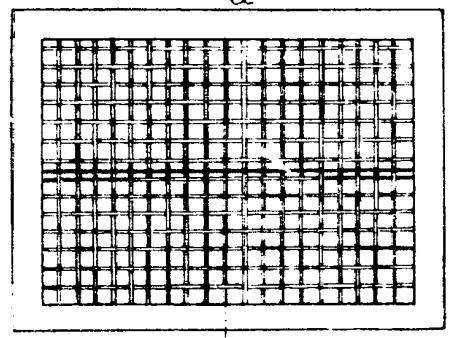
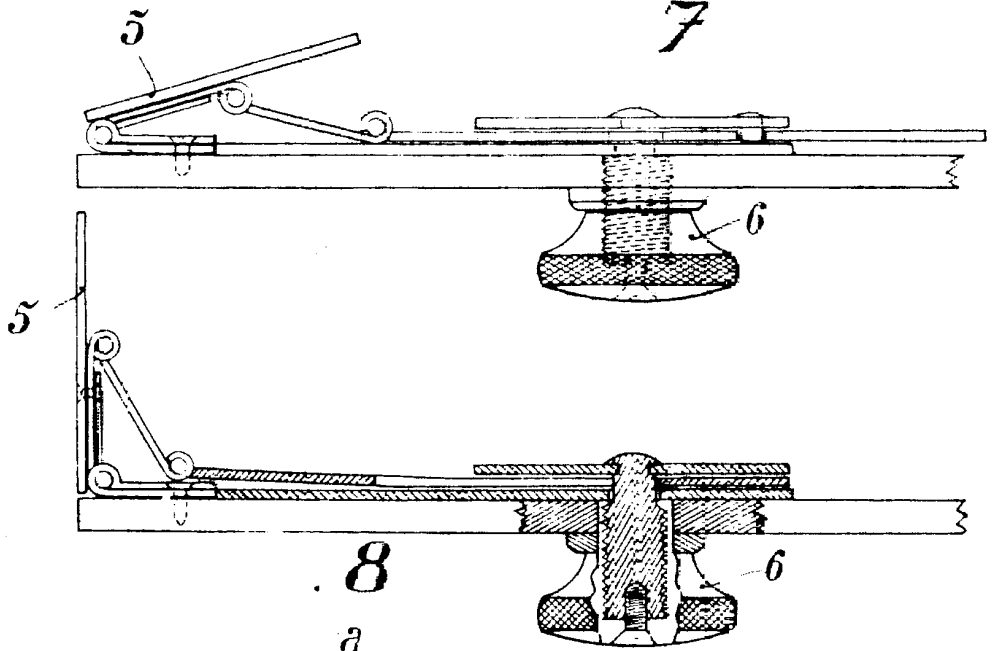
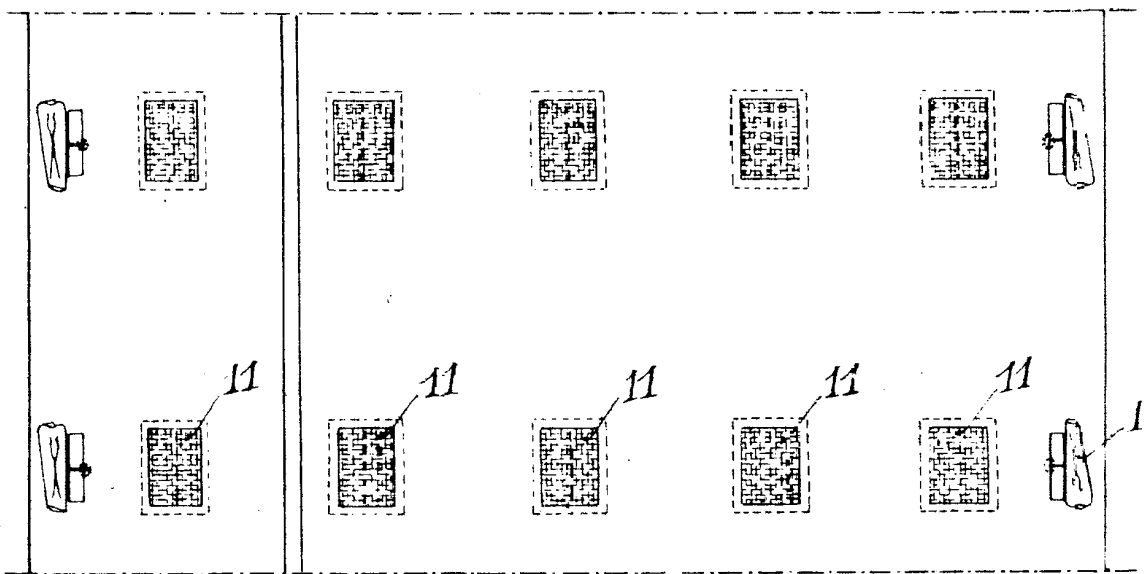
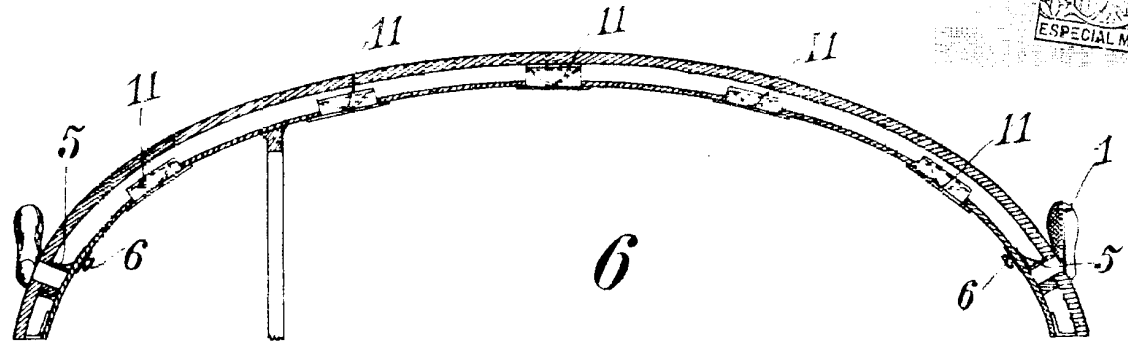
5



3



CLS
10 ABR 1931
ESPECIAL MOVIL



9

