



**MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL**

167621

167621

MEMORIA DESCRIPTIVA
de una PATENTE DE INVENCION, por veinte años,
para España y sus Posesiones
a favor de:

"CONSTRUCTORES UNIDOS, S. A.", residentes en Madrid, calle de
Alcalá, núm. 52.

por:

"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUCCION DE TECHOS PARA VAGONES"

***** 000 *****

Hasta ahora los vagones de ferrocarriles, usados tanto en nues-
tra Compañía Nacional, como por las empresas privadas, adolecen
en su construcción por la poca protección que a las mercancías
que han de transportar ofrecen las techumbres de los mismos.

5 Además de la corta vida de los techos que corrientemente se
emplean en estos vagones, cuya dificultad estriba principalmente
el no resistir durante mucho tiempo los embates de la lluvia, oca-
sionando con ello el consiguiente perjuicio y deterioro para las
mercancías que se almacenan en su interior, tiene así mismo el
10 inconveniente de que, para ser reparados, han de desmontarse pre-
viamente los techos en su totalidad, trayendo consigo, como con-
secuencia, la pérdida del material que antes componía dicho te-
cho y otra pérdida, no menos notable, la del tiempo transcurrido
en esta reparación.



QUINTA.- Imposibilidad absoluta de robo de la lona, que hoy constituye el 56% de las averias y destrucciones del techo de los vagones.

50 Para mejor comprensión del objeto de la Patente, en los adjuntos dibujos se representa, a título de ejemplo, una forma de realización práctica del invento, en los que sobre las cerchas de hierro, que posee el vagón, se establecen unas cerchas de madera (1), atornilladas a las de hierro, teniendo en su parte central una ramura o caja a media madera, que servirá para ensamblarla a un larguero central (2) del techo, de madera también. Se disponen largueros de cabecero (3) adaptados a las dimensiones de los perfiles laminados, que constituyen el esqueleto metálico del vagón, de madera, atornillados a los estribos de las cerchas de hierro. El alerón (4) de madera, se une por medio de tornillos con tuerca y arandela, a la pieza antes descrita y el larguero de hierro sobre el que se apoya esta.

65 Los repetidos largueros de cabecero, tendrán abiertas unas ramuras por la parte interior del vagón, a la altura del intrados de las cerchas de madera. En estas ramuras encajará, en uno y en otro costado, la primera de las tarimas que cubrirán el espacio entre cercha y cercha, atornilladas, por intermedio de pletina de hierro, a las cerchas de madera.

70 Un detalle importante de la Patente, lo constituye la disposición o establecimiento de una lona impermeabilizada (5), que recubrirá dicha tarima por la parte superior, quedando esta lona aprisionada entre tarimas y cerchas por dos lados y, entre tarimas extremas y largueros de cabecero, por los otros dos.

75 Estos largueros tienen dispuestos unos agujeros o ramuras a la misma altura de la lona anterior y su objeto es proporcionar ventilación al entretecho, y el de evacuar al exterior, cualquier filtración que pudiera producirse en el techo superior,

167621



167621

15 Los techos que hasta ahora se han usado, además del revesti-
miento interior de madera, impermeabilizado para favorecer su
duración y contrarresto a la interperie, llevan como envolvi-
miento exterior una lona embreada, pintada o impermeabilizada
por cualquier método. Este revestimiento de madera va sujeto
20 directamente a los marcos que forman el esqueleto del vagón,
por medio de tornillos a tuerca, a rosca de madera, clavos, etc.
lo que dificulta su uso, cuando al ser desmontados por avería,
se pretendiese acoplarlos nuevamente. Aparte de que ya esto por
sí solo representa un inconveniente, que facilita en que dicho
25 techo sea puesto fuera de servicio al poco tiempo, tiene el no
menos grande de llevar así mismo sujeta por idéntico procedi-
miento, la lona embreada que lo recubre, y a la que anteriormen-
te se hace referencia, que además, es frecuentemente objeto de
robo.

30 Por todos estos orificios que ocasionan los clavos, tornillos,
etc., entra el agua que, pudriendo la madera, va haciendo inser-
vible el techo hasta ahora en uso.

La Patente se contrae a mejoras introducidas en la construc-
ción de techos para vagones, que eliminan todos los inconvenien-
tes enumerados, ofreciendo por contraste, el invento, las si-
35 guientes ventajas:

PRIMERA.- Alargamiento en mas del doble de la vida del techo del
vagón.

40 SEGUNDA.- Evita, que producida una gotera en la cubierta exte-
rior, la infiltración produzca los naturales perjuicios a la
mercancía que conduce el vagón.

TERCERA.- Fácil desmontado y montado del techo en cualquier ins-
tante, particularmente en las operaciones de reparación.

45 CUARTA.- Compartimentación de piezas, que permite, en caso de
avería, el aprovechamiento de piezas en condiciones aún de uso
y sustitución de las que ya se consideran inservibles.

167621



621

delatando con ello la avería.

80

Los términos en que queda redactada esta Memoria, son ciertos y fiel reflejo del invento y deben ser tomados con carácter amplio y nunca en forma limitativa, reservandose la Entidad peticionaria los derechos que el Estatuto de Propiedad Industrial le concede de obtener los oportunos certificados de adición, por las mejoras o perfeccionamientos que la practica le vaya aconsejando.

85

NOTA REIVINDICATORIA

=====

90

Se reivindican, como de propia y nueva invención, a favor de "CONSTRUCTORES UNIDOS, S.A.", Sociedad de nacionalidad española, residente en Madrid, los extremos que se detallan a continuación:

95

PRIMERA.- Mejoras introducidas en la construcción de techos para vagones, caracterizada, porque sobre las cerchas de hierro que posee el vagón, se establecen cerchas de madera, atornilladas a las de hierro, teniendo en su parte central una ranura o caja a media madera, utilizable como ensamblado a un larguero central de techo de madera.

100

SEGUNDA.- Mejoras introducidas en la construcción de techos para vagones, según la reivindicación anterior, caracterizada porque se disponen largueros de cabecero, adaptados a las dimensiones de los perfiles laminados, que constituyen el esqueleto metálico del vagón, de madera, atornillados a los estribos de las cerchas de hierro.

105

TERCERA.- Mejoras introducidas en la construcción de techos para vagones, según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas porque el alerón de madera, se une por medio de tornillos con tuerca y arandela a la pieza descrita en la reivindicación segunda y el larguero de hierro sobre el que se apoya aquella.

CUARTA.- Mejoras introducidas en la construcción de techos pa-

- 110 ra vagones, según las reivindicaciones anteriores, caracteri-
zadas por disponerse los largueros de cabecero con unas ra-
muras abiertas por la parte interior del vagón, a la altura
del intradós de las cerchas de madera, encajando en estas ra-
muras a uno y otro costado la primera de las tarimas que cu-
brirán el espacio entre cercha y cercha atornilladas por in-
termedio de pletina de hierro a las cerchas de madera.

- 115 QUINTA.- Mejoras introducidas en la construcción de techos pa-
ra vagones, según las reivindicaciones anteriores, caracteri-
zadas por la disposición de una lona impermeabilizada que re-
cubrirá dicha tarima por la parte superior, quedando esta lo-
na aprisionada entre tarimas y cerchas por dos lados y entre
tarimas extremas y largueros de cabecero por los otros dos.

- 120 SEXTA.- Mejoras introducidas en la construcción de techos pa-
ra vagones, según las reivindicaciones anteriores, caracteri-
zadas por disponerse unos agujeros o ramuras en los largueros
a la misma altura de la lona, proporcionándole así ventilación
al entretecho y evacuando al exterior cualquier filtración que
se produzca en el techo superior del vagón.

- 125 SEPTIMA.- "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE TECHOS
PARA VAGONES"

130

Todo conforme consta en la presente Memoria, compuesta de
cinco hojas mecanografiadas por una sola cara, foliadas y pla-
nos que se acompañan.

Madrid, 26 de Septiembre de 1.944.

Aut. [Signature]



