



5 gitudinal de una bogia hacia el eje longitudinal del vehiculo, estando provisto dicho mecanismo de resortes u organos elasticos (dispuestos entre el bastidor del vehiculo y el bastidor de la bogia, los que al desviarse la bogia desarrollan un par de giro en retroceso que disminuye cuando aumenta la desviacion angu- lar de la bogia.

10 En el mecanismo de atraccion o centrado con los perfeccionamientos objeto de este certificado de adicion, el resorte de atraccion se encuentra montado entre dos platos de resorte, uno de los cuales esta articulado a un gorrón de uno de los bastidores acoplados al mecanismo de atraccion o centrado (bastidor principal o bastidor de la bogia) mientras que el otro por medio de un rodillo montado en el ejerce presion sobre una superficie de guia fijada a este mismo bastidor y que 15 en sus partes externas dispuestas simetricamente con relacion a la posicion media o central del eje del resorte forma, para absorber totalmente la presion del resorte, un arco de circulo alrededor del gorrón de articulacion del plato de resorte gi- ratorio. Esta superficie de guia presenta en su centro una 20 concavidad o entalladura en la que se apoya el rodillo hasta que se excede de una desviacion angular determinada, produciendo una fuerza tangencial sobre el rodillo al desviarse este de su posicion media. Esta fuerza tangencial se transmite a la barra acoplada al otro de los bastidores unidos por el meca- nismo. 25

En el plano adjunto se representa una forma de ejecucion de los perfeccionamientos objeto de este certifi- cado de adicion.

30 La figura 1 representa en vista por encima una bogia provista de este mecanismo.

La figura 2 representa la curva correspondiente a la fuerza de atraccion o centrado ejercida en la forma de construccion de la figura 1.

En la forma de ejecucion representada en la

171089



figura 1, en lugar de una palanca basculante se dispone una palanca sencilla -42-. Esta palanca, por su extremo en forma de horquilla se desliza sobre el bloque -50- montado giratorio en el bastidor o en la caja del vehículo y su otro extremo lleva montado en el gorrón -44- el rodillo -27-. Sobre el mismo gorrón está montado también el plato de resorte interno -43- del resorte -14-. El plato de resorte externo -20- está montado giratorio como en la figura 2 de la patente principal, en la traviesa -2- del bastidor del vehículo y está guiado también, como en la patente principal, por el vástago -29- del plato de resorte interno -43- y el tubo -30-.

La superficie de guía para el rodillo presenta por su parte externa -48- la forma de arco de círculo cuyo centro se encuentra en el eje del gorrón -21- del plato de resorte externo. Además presenta esta superficie de guía en su parte central una concavidad -51- en cuyo centro y por ambos lados se apoya el rodillo -27- cuando la palanca -42- se encuentra en su posición central o media.

En el gorrón -15- de la palanca -42- se articula la barra -16- cuyo otro extremo se articula, como en la figura 2 de la patente principal, al bastidor de la bogia por medio del gorrón -17-. En lugar de estar articulada a la palanca -42- la barra -16- puede articularse directamente con el gorrón -44- que sostiene el rodillo -27-. En este caso la fuerza que actúa sobre la barra -16- es menor que estando articulada dicha barra a la palanca -42-, destinada a aumentar esta fuerza.

A diferencia del mecanismo representado en la patente principal, el mecanismo representado en las figuras 1 y 2 del presenta certificado de adición actúa en forma tal que, tan solo por la forma de la superficie de guía, a partir de una determinada desviación angular cesa la acción de toda fuerza ejercida por el resorte sobre la barra de retroceso -16-, ya que tan pronto como el rodillo -27- alcanza la parte externa -48- de la superficie de guía, que forma un arco de círculo alrededor del

175 SEP



gorrón -21-, la fuerza del resorte se ejerce en todas las po-
siciones exactamente perpendicular sobre la superficie de guía,
de modo que el resorte no puede ejercer fuerza alguna tangen-
cial sobre dicha superficie ni fuerza alguna de retroceso so-
5 bre la barra -16-. En el centro de la concavidad -51- que
forma parte de la superficie de guía, el rodillo -27- queda
retenido en su posición media por la presión del resorte -14-.
Entonces el rodillo se apoya en dos puntos de la concavidad -51-.
El mas pequeño desplazamiento de la posición media produce, co-
10 mo puede verse fácilmente, una fuerza de retroceso en la barra
-16- que según la figura 2 presenta, por ejemplo, un valor de
1200 kg. La concavidad -51- es de forma tal que al aumentar
la desviación angular la fuerza de retroceso aumenta todavia y
unicamente después de pasar el rodillo por el punto de inflexión
15 de la superficie de guía, empieza a disminuir esta fuerza de
retroceso para alcanzar un valor prácticamente cero después
de una desviación angular de 20 mm.

Sin apartarse de la idea de la invención el me-
canismo de atracción o centrado puede disponerse también en
20 forma tal que el gorrón -20-, la guía -51-,48- y el bloque
-50- estén montados en la bogia y la barra -16-, esté articu-
lada al bastidor principal.

N O T A

25 Se reivindica como objeto de este certificado
de adición:

1) Perfeccionamientos en el mecanismo de atrac-
ción o centrado para las bogias de los vehículos que circulan
sobre carriles, objeto de la patente principal, caracterizados
por que el resorte de retroceso (14) está montado entre dos
30 platos de resorte (20,43), uno de los cuales (20) está arti-
culado a un gorrón de uno de los bastidores (bastidor principal
o bastidor de la bogia) y el otro (43) empuja el rodillo (27)
montado en él contra una superficie de guía fija en dicho bas-
tidor, y cuyas partes externas (48) simétricas con el eje del



resorte en su posición media forman un arco de círculo alrededor del eje de articulación (21) del plato de resorte giratorio (20) para absorber totalmente la presión del resorte mientras que en su centro forma una concavidad (51) sobre la que se apoya el rodillo hasta que se sobrepasa una determinada desviación angular de manera que al desviarse el rodillo de su posición central, se desarrolla una fuerza tangencial que se transmite a una barra (16) articulada al otro bastidor acoplado por el mecanismo.

2) Mecanismo según la reivindicación 1, caracterizado por que la barra (16) está articulada directamente al gorrón (44) sobre el que está montado el rodillo (27).

3) Mecanismo según la reivindicación 1, caracterizado por que para aumentar el momento de giro en retroceso ejercido sobre la bogia, la barra (16) está articulada en un punto intermedio (15) de una palanca (42) montada por un extremo en el bastidor principal y por el otro en el plato de resorte (43) que sostiene el rodillo.

4) Perfeccionamientos en el objeto de la patente principal, expedida en 29 de Noviembre de 1944, por: "Mecanismo de atracción o centrado para las bogias de los vehículos que circulan sobre carriles".

Esta memoria consta de cinco páginas, escritas por una sola cara.

BARCELONA, 15 SEP. 1945

P. A.

15 SEP



171089

Fig. 1

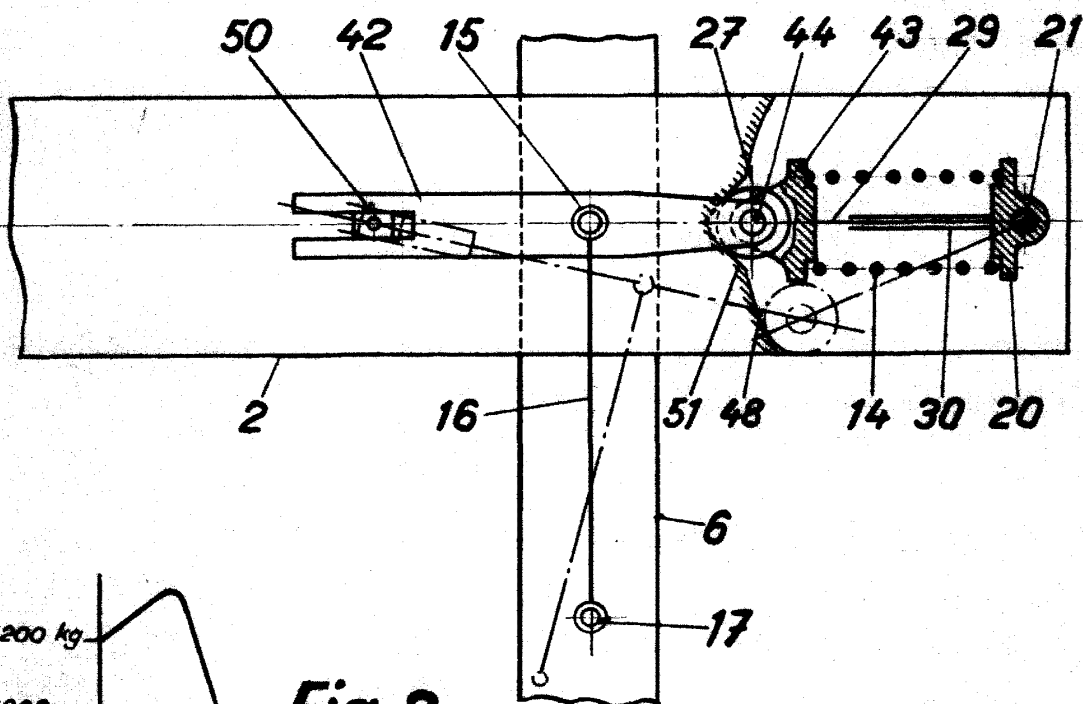
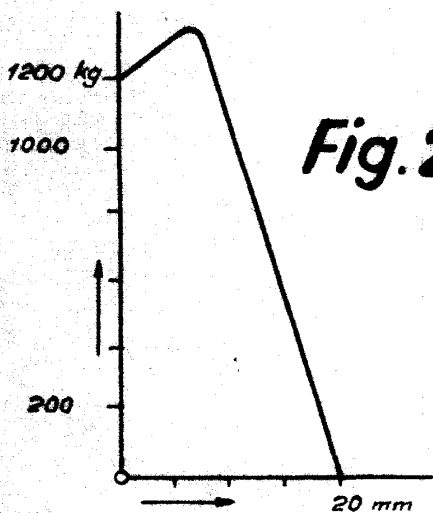


Fig. 2



P.A.
[Handwritten signature]