



176398

P - 5462

94/na.

175398

11 ENE. 1947

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

PATENTE DE INVENCIÓN

en

ESPAÑA

por VEINTE años

a nombre de SOCIÉTÉ TECHNIQUE POUR L'INDUSTRIE NOUVELLE S.A.,

"STIN", entidad suiza, establecida en Vevey, Suiza, por:

"UNA DISPOSICIÓN PARA VIGILAR LOS CIRCUITOS DE
CORRIENTE DE VÍA DE SISTEMAS INDUCTIVOS DE
INFLUENCIA EN UN TREN".

-0-

5. El seguro de tren inductivo según el principio de la corriente continua tiene el inconveniente de que, al interrumpirse un enrollamiento de los imanes permanentes, por un cortocircuito involuntario o por interrupción del cable de unión se desintercala el dispositivo. Esto ocurre en la transmisión tanto de una como de varias señales, tan pronto como la producción de las señales de un solo imán



E. 1947

376598

excitador tiene lugar desde el vehículo.

Según el invento este inconveniente se evita haciendo que un segundo lugar de influencia independiente cuida de la vigilancia recíproca. Esto puede hacerse, por ejemplo, disponiendo un imán permanente de tal manera que su campo de fuerza esté en el campo de uno de los imanes receptores. Aparece de este modo una influencia que es independiente de la influencia de los electroimanes. En lugar de un imán permanente, puede también disponerse un electroimán alimentado por una fuente de corriente situada en la vía, o bien se puede emplear un segundo sistema de vía inductivo.

A continuación se describirá un ejemplo de realización.

En el vehículo de carriles hay un imán excitador y un imán receptor. El imán excitador está en el medio entre los carriles y el imán receptor se dispone fuera del carril izquierdo en la dirección del viaje. Los imanes permanentes se encuentran al pasar de largo exactamente enfrente del imán del vehículo. En línea con el imán de vía exterior, mirando en la dirección del viaje, está a cierta distancia, que puede ser, por ejemplo, de algunos metros, el imán permanente mencionado.

La intercalación de los electroimanes de vía se elige de manera que en la "posición de marcha" de las señales los imanes están activos, esto es que tiene lugar una influencia de los mismos en el circuito receptor del vehículo. También el imán permanente influye en este cir-



776398

5 cuito receptor. Tienen lugar, pues, sucesivamente, dos influencias procedentes de dos distintos imanes de vía. La intercalación de los aparatos adicionales en unión con el circuito receptor, se eligen de manera que las dos influencias se anulan, de manera que no existe ninguna acción ulterior, lo cual corresponde también a la posición de señal de "marcha".

10 Ahora bien, si la señal está en "parada" o "precaución", los electroimanes están inactivos. De esta manera no se anula la influencia mediante el imán permanente, que continúa existiendo. Esta influencia puede aplicarse a voluntad a diferentes funciones, como aviso al conductor de la locomotora, frenos del tren etc., como es corriente en los dispositivos de esta clase.

15 En cambio, si en la posición de "marcha" sobreviene una interrupción de enrollamiento o de cable, o un cortocircuito en los electroimanes, aparece la misma influencia que en la posición de señal de "parada" o "precaución". Lo mismo resulta cuando falla el imán permanente, si los electroimanes se consideran en regla, lo cual puede
20 preverse. A cada "posición de marcha" se vigilan pues recíprocamente los dispositivos de vía.

- 0 - N O T A - 0 -

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Inven-



947

176398

176398

ción en España, por VEINTE años, son los siguientes:

5 1.ª. - Una disposición para vigilar los circuitos de corriente de vía de sistemas inductivos de influencia en un tren, según el principio de la corriente continua, caracterizada porque se emplea un segundo lugar de influencia independiente del primero.

10 2.ª. - Una disposición según se reivindica en el punto 1.ª, caracterizada porque el segundo lugar de influencia es un imán permanente que se encuentra en la vía.

10 3.ª. - Una disposición según se reivindica en el punto 1.ª, caracterizada porque el segundo lugar de influencia es un electroimán, que se encuentra en la vía, y es alimentado por una fuente de corriente.

15 4.ª. - Una disposición según se reivindica en el punto 1.ª, caracterizada porque el segundo lugar de influencia es otro sistema inductivo.

20 5.ª. - Una disposición para vigilar los circuitos de corriente de vía de sistemas inductivos de influencia en un tren.

20 Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de cuatro hojas escritas por una sola cara.

Madrid,

1.1 ENE. 1947

P. A.

Alberto de Eizaburu

Al Poder