

198799



MALA REPRODUCCION  
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

198799

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

UNA PATENTE DE INTRODUCCIÓN

a favor de la entidad MAGRAMER, S.A., de nacionalidad española, residente en MADRID, Modesto Lafuente, 32,

por:

"PERFECCIONAMIENTOS EN LOS DISPOSITIVOS PARA EL CRUCE DE TROLEBUSES EN LINEAS SENCILLAS".

=====

La presente memoria se refiere, como su enunciado indica, a ciertos perfeccionamientos introducidos en los dispositivos para el cruce de trolebuses en línea sencilla.

Es sabido que para mantener un servicio regular de trolebuses en los dos sentidos de una línea es necesario el tendido de dos cables en cada sentido, o sea cuatro cables.



198799

10 Los perfeccionamientos a que se hace referencia en esta Memoria permiten la explotación de una línea en - ambos sentidos con dos cables solamente y con un vehículo adelante al que le precede, sin necesidad de desconectar el trole.

15 El nuevo dispositivo que lleva cada trolebús está formado por un soporte que desliza por rueda, según el medio más apropiado constituyendo el órgano de contacto - con los dos conductores aéreos contra los cuales está normalmente apoyado por la acción de uno o varios resortes que tienden a levantar la percha de la misma forma que un trole corriente.

20 Además de los órganos de contacto por rodamiento o frotamiento, este soporte va dotado de:

25 1º - Una guía para el cruce que tiene preferentemente la forma de un rail curvo en el que las dos extremidades, o las tangentes en ellas, tengan la dirección del eje central entre los dos conductores aéreos; esta guía ha de ser tal que pase de un lado a otro del soporte lateralmente a él y con una semi-amplitud ligeramente superior a la del mismo.

30 2º - Una contraguía situada en la parte superior del soporte que tiene preferentemente forma de garganta o corredera y que puede recibir el rail guía.

35 El rail de cruce está provisto de un dispositivo que permite desviar cada una de sus extremidades con un movimiento de separación del eje central de los dos conductores. A tal fin las extremidades están articuladas de una manera adecuada y provistas de un dispositivo de transmisión.

A continuación daremos un ejemplo de funcionamiento del dispositivo de referencia, susceptible de modificación



en todas aquellas partes o elementos que no supongan una alteración fundamental de las características esenciales que reivindicaremos .

En los planos que se acompañan:

La fig. 1ª, es una vista perspectiva esquemática tomada por debajo de los cables en el momento en que el dispositivo de cruce de uno de los vehículos está parcialmente montado, mediante su guía, sobre el dispositivo de cruce del otro vehículo.

La fig. 2ª, es una vista en planta desde la parte superior del dispositivo.

La fig. 3ª, es una vista en alzado desde el lado opuesto al rail guía.

La fig. 4ª, es una vista en planta desde la parte inferior del dispositivo.

La fig. 5ª, es una vista en alzado desde la parte delantera del dispositivo.

La fig. 6ª, es una sección por la línea A-B de la fig. 3.

En las Figs. se designa por (1) el soporte que desliza por los cables de la línea (2-3) por medio de los deslizadores (4-5) que constituyen los contactos por fricción, cuyo interior está guarnecido, de forma ordinaria, y con un antifricción para disminuir el desgaste de los cables. Se designa con (6) la línea ficticia que constituye el eje central entre los dos conductores aéreos (2-3).

El soporte (1) lleva en un lado el rail de cruce (7) cuyas extremidades (8-9) se enlazan por una curva de gran radio o una parte rectilínea sobre el eje medio (6) mientras que la parte central (10) que constituye el vértice de la curva está a una distancia del centro de simetría



198799

70 (2) tal que la simetría (10-11) sea mayor que la distancia (11-12) que separa el centro, de simetría (11) y el borde opuesto (12) del soporte. Las extremidades (8-9) del rail-guía están articuladas en (13 y 14) de tal forma que pueden girar y tomar, por ejemplo, la posición dibujada de - puntos (8-9).

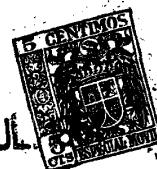
75 El giro de las extremidades (8-9) será transmitido por cualquier procedimiento adecuado. Se citará solamente a título de ejemplo el procedimiento del cable envainado (sistema Bwden) o el de un electroimán. En su parte superior, el soporte (1) tiene un deslizador o garganta (15)  
80 por la cual debe poder deslizarse el rail-guía (7) del vehículo cruzado. A tal fin, las extremidades (8-9) del rail se curvan hacia lo alto presentando una redondez en forma de pico, como se ve en las Figs. 3 y 5, y la canal (15) -  
85 presenta una depresión hacia sus dos extremos (16-17) para facilitar la entrada de los tipos (8-9) del vehículo cruzado sobre este canal.

El soporte (1) está articulado en su centro (2) sobre la percha del trole (18) por cualquier procedimiento de articulación adecuado. La percha en su interior contiene los conductores (19-20) de toma de corriente que proceden de los contactos de los canales (4-5)

90 El funcionamiento es el siguiente:

(Fig. 1) - El soporte (1) del primer vehículo está representado en su posición normal de apoyo sobre los -  
95 conductores aéreos (2-3), posición en la cual se mantiene por el potente resorte de la percha del trole (18) que tiene a aplicarlo fuertemente contra los conductores aéreos. El soporte (1) del segundo vehículo ha encontrado ya el extremo (8) del rail de cruce (7) del primer vehículo y se ha montado sobre este rail por su canal (15), no visible sobre la  
100

1987994 JUL



105 figura, Para conseguir este montaje, el conductor del segundo vehículo ha tenido que hacer girar el extremo (8) del rail de su coche. El extremo (8) se encuentra por lo tanto desviado del eje central, lográndose así la entrada de él en la gargante (15) del soporte (1).

110 El movimiento del segundo vehículo continuando, el soporte (1) continuará deslizando a lo largo del rail (7) hasta que el soporte (1) esté otra vez en su posición normal con respecto a los conductores (2-3) cuando ha dejado el extremo (9) del rail (7). De esta manera, los canales (4-5) -no visibles- del soporte (1) se encuentran bajo los conductores aéreos (2-3) sobre los cuales encajan fácilmente, el soporte (1) siendo empujado hacia arriba por medio del resorte de la percha de su trole (18).

115 Se ve que los dispositivos de cruce están situados contra los cables aéreos de tal forma que los railes-guías queden a la izquierda para que los vehículos circulen por la derecha. Cambiando el sentido de los dispositivos, la circulación se hará por la izquierda.

120 En el momento de cruce, el vehículo designado convenientemente por el tráfico como el principal, deja su dispositivo deslizarse por los conductores aéreos. El conductor del otro vehículo hace girar los picos del rail-guía del dispositivo de cruce de su coche el cual es sacado de los cables por el rail-guía del otro coche, desliza por él y vuelve a su anterior posición sobre los cables al terminar el cruce.

125 Si por el contrario, un vehículo debe adelantar a otro el dispositivo del coche que adelanta desvía el dispositivo del coche adelantado o recíprocamente, según lo convenido por el tráfico.



Al final del trayecto se hacen girar los vehículos dejando el dispositivo de cruce en contacto con los conductores aéreos.

135 La forma, dimensiones y materiales podrán ser variables y en general cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

140 Los términos en que queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

NOTA

145 Describas suficientemente la naturaleza y alcance de la invención y la manera como la misma puede ser llevada a la práctica, se reivindican a título privativo las siguientes particularidades sobre las cuales ha de recaer la concesión del privilegio de **PATENTE DE INTRODUCCIÓN** que se solicita.

150 1ª.- Perfeccionamientos en los dispositivos para el cruce de trolebuses en línea sencilla, caracterizado por un dispositivo de cruce que se desliza o rueda a lo largo de los conductores aéreos por medio de sus contactos de ro-

198799



damiento o frotamiento.

155 2ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1ª, caracterizados porque dicho dispositivo está provisto de una guía curva de cruce partiendo del eje central entre los dos conductores, contiguo a él y separado del mismo por una longitud poco mayor que la semi-amplitud del dispositivo.

160 3ª.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el mismo dispositivo está dotado de una contra-guía adaptada para cooperar con la guía curva del dispositivo del otro coche.

165 4ª.- Perfeccionamientos conforme a las reivindicaciones precedentes en los que se ha previsto un dispositivo cualquiera para hacer girar las extremidades del rail curvo en sus partes vecinas al eje central.

170 5ª.- Perfeccionamientos de acuerdo a las anteriores reivindicaciones provistos de medios de cruce para trolebuses que circulan por línea sencilla en que se separa el dispositivo de contacto de uno de los coches para deslizarlo y dejarlo otra vez en los cables por medio de una guía que lleva el dispositivo de contacto de uno de los coches y de una contra-guía llevada por el dispositivo de contacto del otro coche.

175 6ª.- "PERFECCIONAMIENTOS DE LOS DISPOSITIVOS PARA EL CRUCE DE TROLEBUS EN LINEA SENCILLA".

Todo según queda expuesto en la precedente Memoria que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y hoja de dibujos que a la misma se acompaña.

Madrid, 14 de Julio de 1951.

MACRAKER, S.A.

P.A.



Fig. 1.

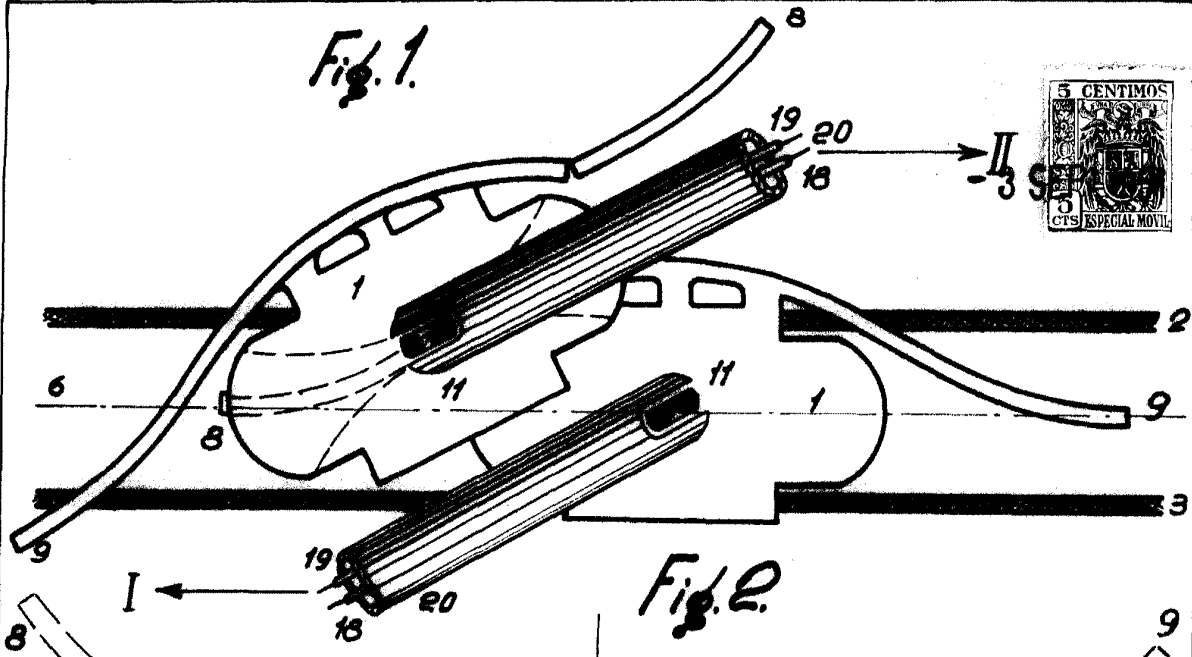


Fig. 2.

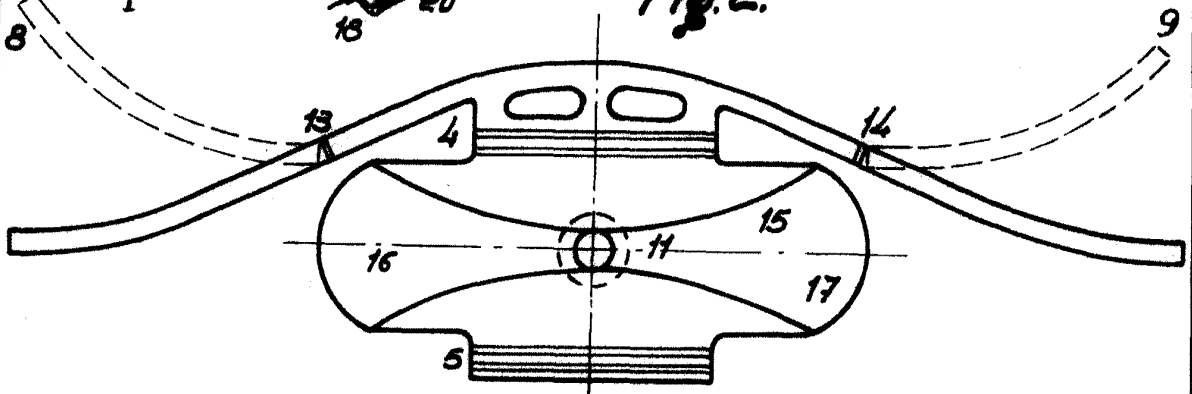
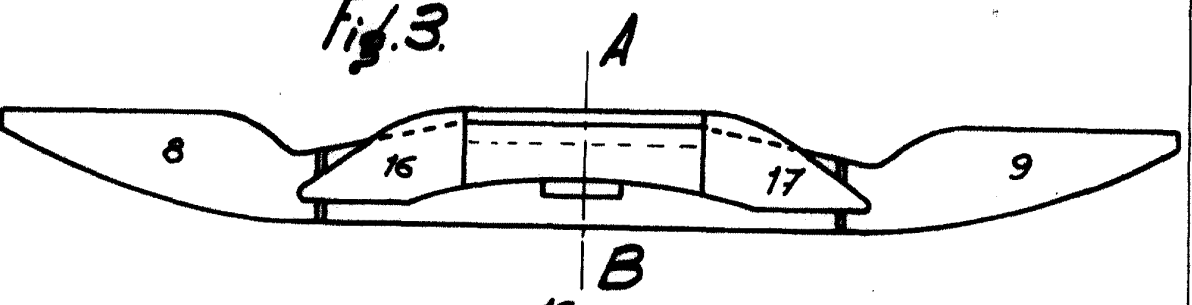


Fig. 3.



B

Fig. 4.

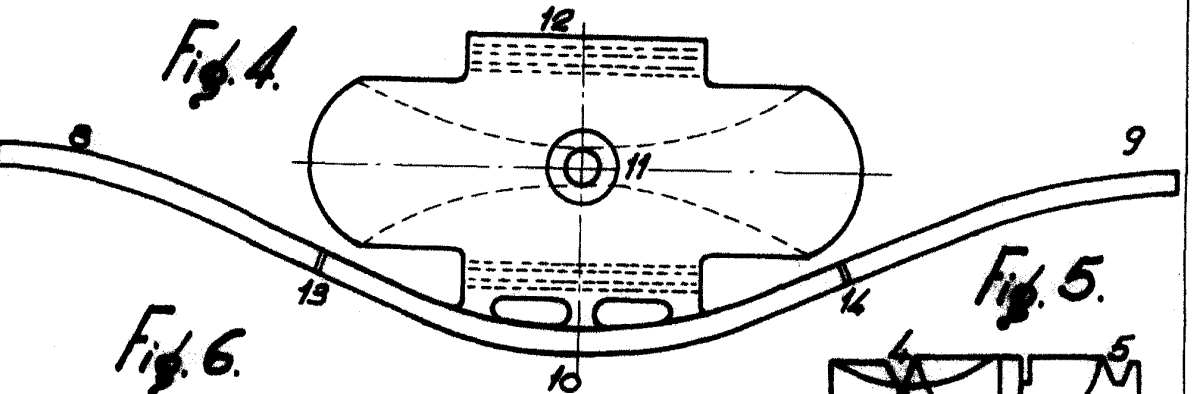


Fig. 6.

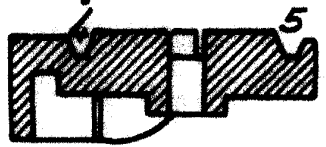
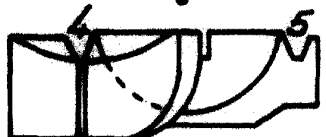


Fig. 5.



Madrid, 14 Julio de 1951.-

*Magraner*

Escola variable.