

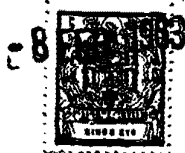
284940

P - 23.936

IKII/10

- 8 FEB. 1963

284940



MEMORIA DESCRIPTIVA  
para solicitar  
PATENTE DE INVENCION  
en  
ESPAÑA  
por VEINTE años

a nombre de SOCIETE NOUVELLE DES ATELIERS DE VENISSIEUX,  
sociedad anónima francesa, establecida en Venissieux (Rhône),  
Francia, por:

" MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS VAGONES DE PISOS PARA EL  
TRANSPORTE DE VEHICULOS ".

El invento tiene por objeto un vagón con plataforma  
para transporte de vehículos.

Los vagones con plataforma contruidos hasta ahora  
no permiten más que la carga superpuesta de vehículos auto-  
móviles de turismo, o de pequeños vehículos utilitarios,  
no permitiendo las dimensiones del gálibo el paso de ve-  
hículos más altos.

Los vehículos utilitarios son transportados por con-



284940

siguiente, generalmente, sobre vagones planos ordinarios cuando son enviados por vía férrea, y de esto resulta un mal empleo de los vagones, encontrándose éstos insuficientemente cargados.

5 La carga sería mejorada si se pudiera disponer un piso superior por encima de ciertos vehículos utilitarios enviados con chasis descubierto o con una simple plataforma, y permitiría así el transporte de otros vehículos utilitarios o de vehículos de turismo.

10 El invento permite cargar racionalmente un vagón de plataforma con vehículos utilitarios.

Según el invento, el vagón tiene un piso inferior y un piso superior constituido por al menos dos partes susceptibles de ser rebatidas cada una hacia las paredes longitudinales del vagón gracias a articulaciones, siendo llevadas 15 estas articulaciones por elementos móviles de gatos que permiten la regulación de la altura del piso superior.

El invento será descrito ahora con más detalles haciendo referencia a un modo de realización dado a título de 20 ejemplo y representado en los dibujos.

La figura 1 es una vista de costado y en alzado de un vagón según el invento.

La figura 2 es una vista en planta del vagón representado en la figura 1.

25 La figura 3 es un corte según III-III de la figura 1.

La figura 4 es una vista agrandada de la parte derecha de la figura 3.

La figura 5 es un corte según V-V de la figura 4, suponiéndose quitados los medios pisos.

30 La figura 6 es una vista en perspectiva de la parte

284940



del vagón que tiene dos medios travesaños, estando representados éstos en curso de colocación.

La figura 7 es una vista en alzado que muestra los dos medios travesaños en su sitio, dispuestos para recibir el piso superior del vagón.

La figura 8 es una vista en planta del conjunto de los dos medios travesaños representados en la figura 7.

El vagón representado en los dibujos tiene un chasis provisto de los órganos habituales para el rodaje, la suspensión, el choque y la tracción.

Este chasis está recubierto por un piso inferior 2, de preferencia de chapa ondulada que permite la utilización de cuñas que se apoyan en las ondulaciones de las chapas.

Encima del piso inferior 2, y en una cierta longitud, está dispuesto un piso superior formado por los dos medios pisos 3 y 4 articulados, cada uno, sobre una viga longitudinal 5 ó 6.

Las articulaciones 7 de los medios pisos sobre las vigas 5 y 6 permiten levantar éstos contra las paredes longitudinales del vagón, en una posición que deja el paso libre para vehículos de gran altura que ruedan sobre el piso inferior 2.

Cuando están rebatidos, los dos medios pisos vienen a descansar sobre travesaños 8 articulados, cada uno, sobre una de las vigas 5 y 6, y bloqueados sobre la otra viga.

Para dejar el paso a los vehículos que ruedan sobre el piso inferior, los travesaños 8 son rebatidos horizontalmente a lo largo de las caras longitudinales del vagón

284940



en el sentido de las flechas (figura 5).

Las vigas 5 y 6 son llevadas por soportes 9 que se pueden deslizar a lo largo de montantes 10 dispuestos a lo largo de las caras del vagón, efectuándose la guía, por ejemplo, por medio de roldanas 11 que ruedan sobre las alas de los montantes 10.

Los desplazamientos verticales de los soportes 9 determinan, pues, los desplazamientos en altura del conjunto de la parte correspondiente del piso superior.

Pueden ser utilizados gatos 12 para la maniobra de los medios pisos 3 y 4. Estos gatos pueden ser hidráulicos y estar alimentados por una bomba 13, de mano o de motor.

Para facilitar las maniobras, las articulaciones 14 (figuras 4 y 5) de los travesaños 8 sobre las vigas 5 y 6, son desmontables, pudiendo ser quitado el eje 15 de cada articulación. Esto permite rebatir a voluntad los travesaños 8 a un lado u otro de las paredes longitudinales del vagón.

Las figuras 1 y 2 representan el conjunto del vagón. Para facilitar la carga de vehículos diferentes sobre el piso superior, cada medio piso puede estar dividido en dos, con objeto de constituir cuatro medios pisos maniobrables de dos en dos para constituir a voluntad dos niveles de piso.

Estos dos niveles permiten el transporte de vehículos de diferentes tamaños, e incluso la carga lado a lado, en dos filas, de pequeños vehículos de turismo. La figura 3 representa esquemáticamente las dos posibilidades, ya sea un vehículo utilitario, ya sean dos vehículos de turismo lado a lado sobre el piso superior.

284940



De preferencia, los montantes 10 están reunidos en su parte superior por largueros 16 que forman caminos de rodadura longitudinales al mismo nivel que el piso superior en su posición más alta.

5 El vagón que acaba de ser descrito es utilizable, por ejemplo, de la manera siguiente.

Efectuándose la carga a partir de un andén por el extremo, los medios pisos 3 y 4 son primeramente levantados para dejar libre completamente el centro del vagón (flecha 10 21, figura 4).

Se puede cargar entonces, a partir del extremo de la derecha (figura 1) un camión de plataforma 17.

Se bajan luego los medios pisos superiores, se les hace subir a su posición alta y con ayuda de rampas amovibles 15 (no representadas) se carga la camioneta 18 y la furgoneta 19.

Un chasis descubierto de camión 20 puede ser cargado finalmente en marcha atrás.

20 Queda por bajar la parte del piso que lleva la furgoneta 19 para que el vehículo no rebase del gálibo de la vía férrea.

En el caso del modo de realización representado en las figuras 6 a 8, cada travesaño del vagón destinado a soportar el piso superior del vagón está constituido por dos 25 medios travesaños 21 y 22 articulados cada uno sobre un eje horizontal 23 ó 24 soportado por una brida 25 ó 26 llevada por una de las dos vigas longitudinales 4 y 5 del vagón.

30 Estas vigas longitudinales 4 y 5 son soportadas por los gatos que permiten regular su altura. Soportan igualmente los elementos del piso rebatibles.

284940



Los dos medios travesaños 21 y 22 pueden tener un mismo perfil constituido por elementos soldados.

El medio travesaño 21 está prolongado por dos llantones 27 y 28 entre los cuales puede venir a alojarse el extremo libre del medio travesaño 22.

La anchura del extremo del medio travesaño 21 está disminuida con objeto de recibir los dos llantones 27 y 28. Igualmente, la anchura del extremo del medio travesaño 22 que está disminuida en 29 para poder pasar entre los llantones 27 y 28.

Sobre el medio travesaño 22 está soldado un estribo 30 sobre el cual pueden venir a apoyarse los extremos de los llantones 27 y 28 que se encuentran entonces guiados y mantenidos lateralmente.

Por otra parte, un tope 31, constituido por ejemplo por un llantón, está soldado sobre el extremo libre del medio travesaño 22. Este tope 31 viene a apoyarse sobre los llantones 27 y 28 cuando los dos medios travesaños están rebatidos en prolongación uno de otro.

Cuando los dos medios travesaños están dispuestos horizontalmente, después de haber sido introducidos uno dentro de otro durante el rebatimiento, se encuentran bloqueados sin ninguna necesidad de embrigado suplementario.

Cuando se desea quitar el piso superior, éste es rebatido hacia arriba, y los dos medios travesaños 21 y 22 son levantados por pivotamiento alrededor de los ejes 23 y 24 sin ser estorbados por los vehículos colocados sobre el piso inferior.

Naturalmente, el invento no está limitado por los detalles de los modos de realización que acaban de ser

284940



descritos, y éstos podrían ser modificados sin salir del marco del invento.

Esta solicitud, que corresponde a la presentada en Francia el 9 de Febrero de 1962, bajo el N<sup>o</sup> PV 887.545, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

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, por VEINTE años, son los siguientes:

1<sup>a</sup>. - Mejoras introducidas en los vagones de piso para el transporte de vehículos caracterizadas porque dichos vagones tienen un piso inferior y un piso superior constituido por al menos dos partes susceptibles de ser rebatidas cada una hacia las paredes longitudinales del vagón gracias a articulaciones, estando estas articulaciones unidas a elementos móviles de gatos que permiten la regulación de la altura del piso superior.

2<sup>a</sup>. - Mejoras según el punto 1, caracterizadas porque el piso superior está constituido por dos partes susceptibles de ser rebatidas sobre las paredes longitudinales, comprendiendo cada una de dichas partes porciones independientes unidas a gatos diferentes que permiten realizar niveles diferentes de un extremo al otro del vagón.

3<sup>a</sup>. - Mejoras según el punto 1, caracterizadas porque los elementos móviles de los gatos están unidos por travesaños rebatibles contra las paredes longitudinales



- 8 FEB -

284940

del vagón.

4<sup>a</sup>. - Mejoras según los puntos 1 y 3 caracterizadas porque cada travesaño está constituido por dos semitravesaños susceptibles de pivotar cada uno sobre un eje horizontal unido a elementos móviles de gato de regulación en altura, teniendo los extremos libres de los semitravesaños elementos de apoyo de estos dos semitravesaños, uno sobre otro en posición horizontal.

5<sup>a</sup>. - Mejoras según los puntos 1, 3 y 4, caracterizadas porque los elementos de apoyo de los dos semitravesaños uno sobre otro están constituidos, para uno de los dos semitravesaños por dos pletinas solidarias del semitravesaño y que lo prolongan para realizar una horquilla entre cuyos dos dientes pueden venir a alojarse, por rebatimiento, el extremo del otro semitravesaño, teniendo este último por una parte un estribo destinado a soportar los extremos de dichas pletinas, y por otra parte un tope que puede venir a descansar sobre estas pletinas.

6<sup>a</sup>. - Mejoras según los puntos 1, 3 y 4, caracterizadas porque los extremos de los dos semitravesaños tienen una anchura reducida en el sentido horizontal, estando los elementos de apoyo dispuestos en el emplazamiento de esta anchura reducida.

7<sup>a</sup>. - Mejoras según el punto 1, caracterizados porque las articulaciones están montadas sobre vigas longitudinales soportadas por los elementos móviles de los gatos.

8<sup>a</sup>. - Mejoras según el punto 1, caracterizadas porque los elementos móviles de los gatos están dispuestos corridos en montantes verticales.

9<sup>a</sup>. - Mejoras según los puntos 1 y 5, caracterizadas



284940

porque los montantes verticales están unidos, en su parte superior, por largueros susceptibles de servir de caminos de rodadura a vehículos dispuestos sobre el piso superior puesto en posición alta.

5 102. - Mejoras introducidas en los vagones de pisos para el transporte de vehículos.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

10 Esta Memoria consta de nueve hojas escritas por una sola cara.

Madrid, - 8 FEB. 1963

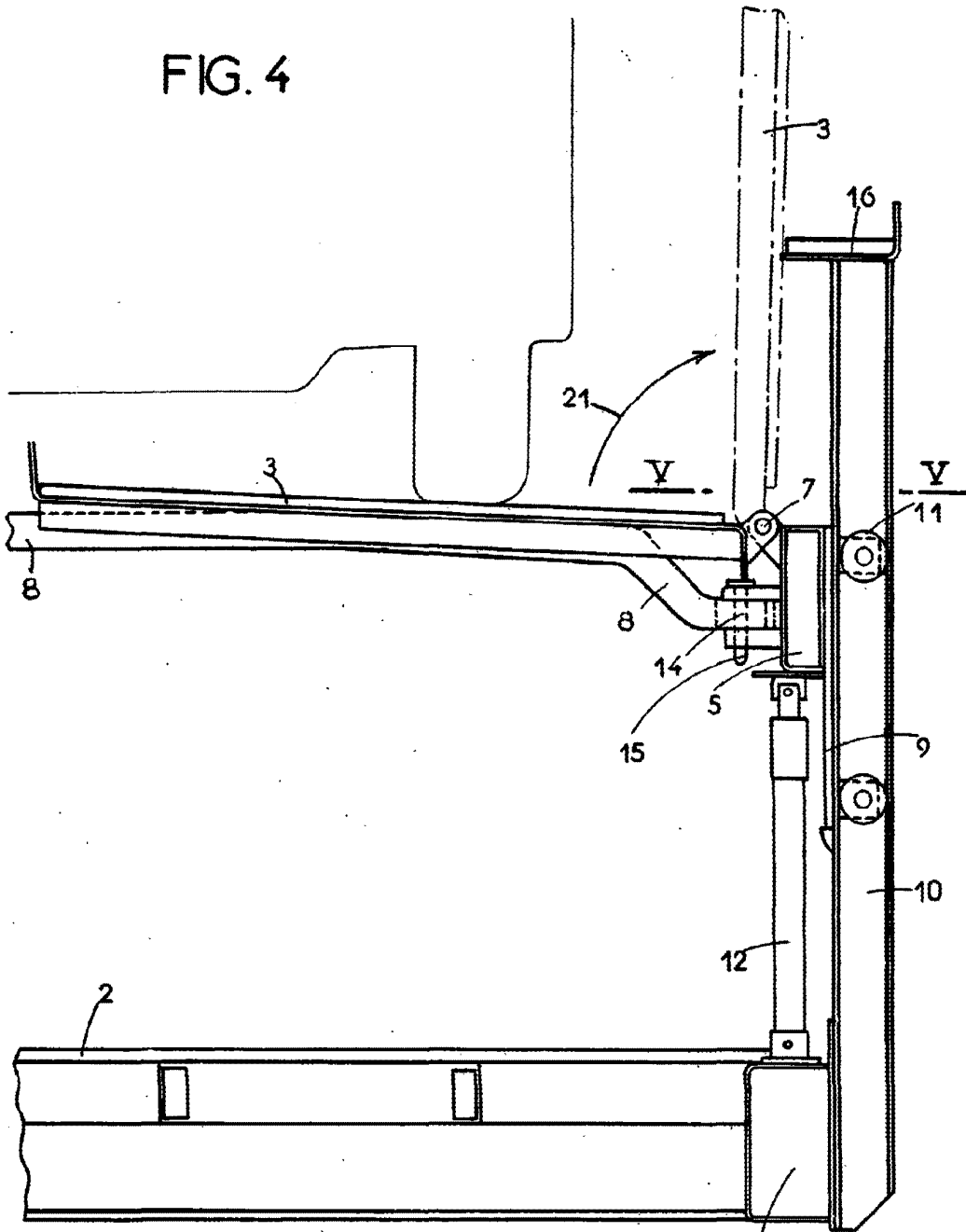
P. A.  
Alberto de Eizaburu  
*[Handwritten signature]*

DG/.

284 940



FIG. 4



Alberto de Elzab  
Rev. Pate



284 940

FIG. 1

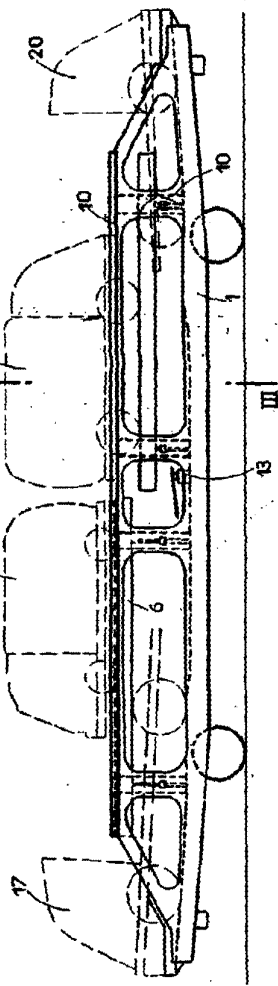


FIG. 3

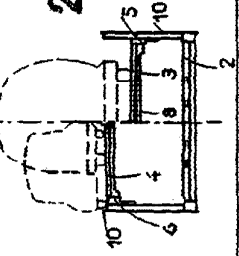


FIG. 2

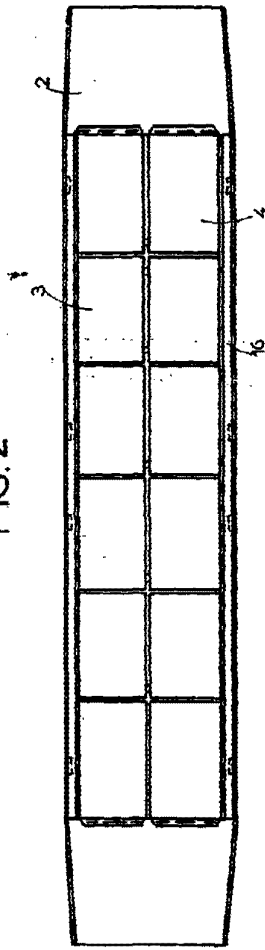
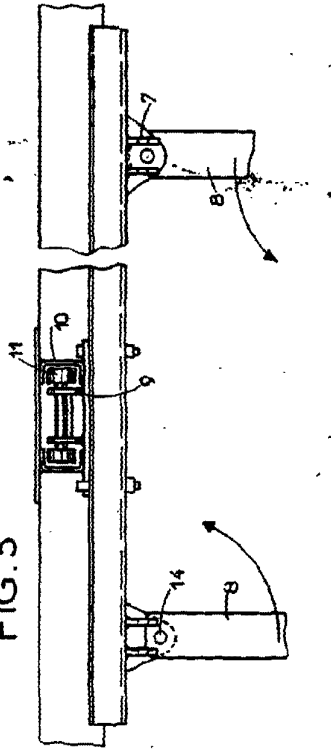
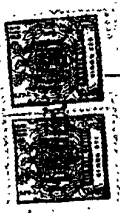


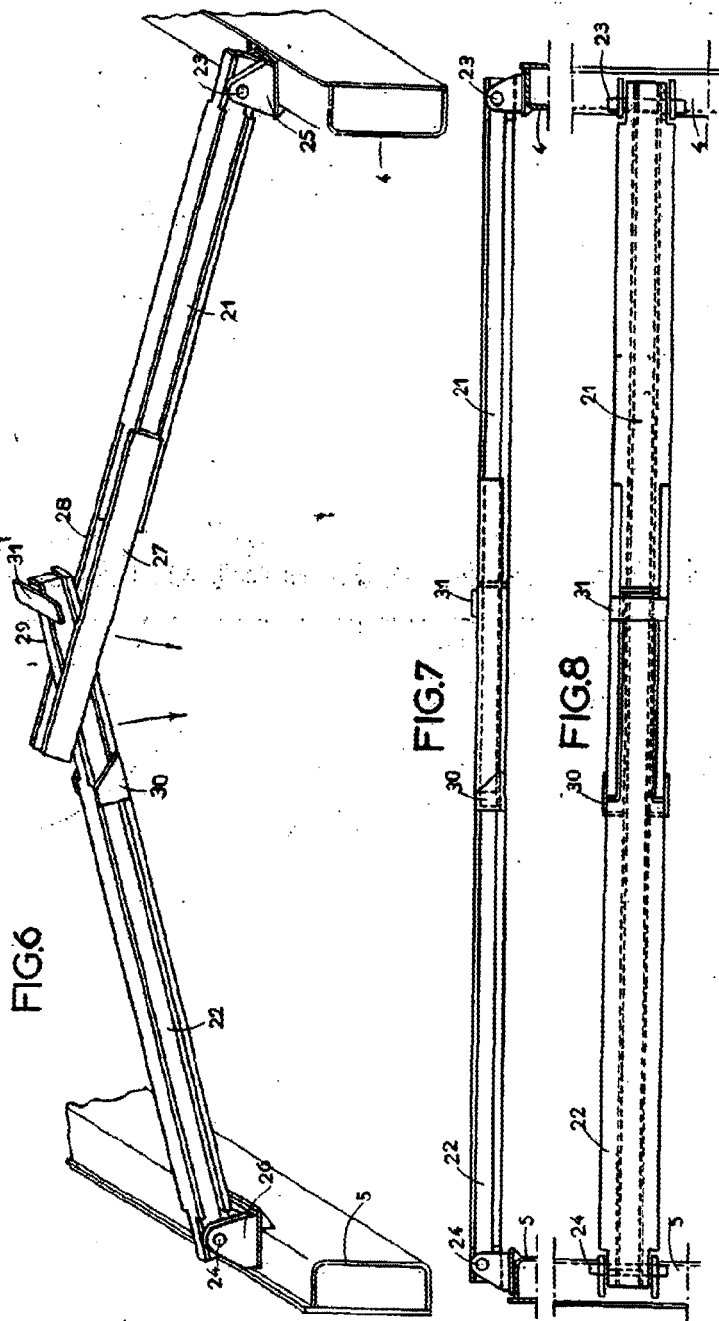
FIG. 5



*Ch. B. G. G.*  
Breveté S. G. D. G.



284940



*Handwritten signature*  
Société des Aneliers  
de Venissieux