

306383



MEMORIA DESCRIPTIVA.

PRIMER CERTIFICADO DE ADICION.

P A I S : ESPAÑA.

OBJETO : "MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE
"LA PATENTE PRINCIPAL N.º. 301.595, por:
"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUC-
"CION DE VAGONES FERROVIARIOS CON ELE-
"MENTOS ARTICULADOS".

=====

A nombre de : COMPAGNIE INDUSTRIELLE DE MATERIEL
DE TRANSPORT "C.I.M.T.- LORRAINE".

Residente en : NEUILLY-sur-SEINE (Seine) Francia,
5, rue du Commandant Pilot.

Nacionalidad : FRANCESA.

306383



5.- En la Patente española nº. 301.595, del 1º de julio de 1.964, se describe un vagón ferroviario de elementos articulados, constituido por al menos dos elementos, uno de los cuales tiene dos ejes, poseyendo otro de ellos, en uno de sus extremos, un eje único, y estando el segundo extremo correspondiente enganchado de forma articulada al primer elemento de dos ejes, por medio de una junta, de manera que uno de estos segundos elementos es asimilable a un vehículo semi-remolque.

10.- En una forma de realización de uno de estos vagones, descrita asimismo en la Patente española citada anteriormente, la mencionada junta está situada en un plano vertical que pasa por uno de los ejes del elemento dotado de dos ejes.

15.- En determinadas circunstancias puede esta disposición resultar desfavorable a la inscripción correcta en las curvas de los vehículos de este género, si el elemento semi-remolque es largo, con lo que a efectos de respetar el tendido de la vía, es necesario limitar la longitud de dicho elemento semi-remolque.

20.- La finalidad del presente invento, es la de remediar tales inconvenientes.

De acuerdo con el invento, la junta articulada de unión entre un elemento de dos ejes y un elemento de eje único se dispone en las proximidades de los extremos enfrentados de dichos elementos.

25.- Esta disposición tiene la ventaja de permitir una mejor

306383



- 3 -

adaptación a las curvas del elemento de eje único, así como un alargamiento considerable del mismo, si ello fuera necesario.

La descripción siguiente a base del dibujo adjunto, hecha a título de ejemplo no limitativo, servirá para comprender bien la forma en que el invento puede ser puesto en práctica.

La figura 1 muestra, de manera esquemática y de perfil, un vagón de acuerdo con el invento.

La figura 2 muestra un plano correspondiente a la figura 1.

La figura 3 muestra, de perfil y a mayor escala, un detalle de la junta entre los dos elementos del vagón.

La figura 4 muestra un plano de este detalle.

En el ejemplo representado, un vagón para el transporte de vehículos automóviles comprende un chasis 20 de dos ejes, que soporta un piso inferior dotado de una superestructura, en el que se pueden cargar, en el nivel primero, dos filas de vehículos automóviles de los denominados "coches utilitarios" y, en el segundo nivel, una fila de tales vehículos. Este conjunto forma un vagón de dos ejes 21, 22, cuyas características dimensionales y constructivas responden a las normas reglamentarias de las redes ferroviarias, especialmente en lo que concierne a la distancia máxima entre ejes extremos y a la longitud de las partes en voladizo de cada lado de los planos verticales de los ejes.

Este vagón comprende asimismo un segundo elemento, con el chasis 23, provisto de una superestructura análoga a la del primero, situada en la prolongación y al mismo nivel. Este segundo elemento está montado, en las proximidades de uno de sus



extremos, sobre un eje único 24, y por su otro extremo, a través de una junta 25, sobre el extremo correspondiente del chasis 20 del primer elemento del vagón. Esta junta permite, por medio de pivotes horizontales 26, el paso sobre desniveles de la vía y, por medio de un eje vertical 27, la angulación resultante de la toma de las curvas, tal como ha sido descrito en la Patente principal.

El empleamiento elegido para el eje 27, perteneciente a una nuez solidaria de los pivotes 26 y pasante por una lanza de chapa solidaria del chasis 20, se elige de modo que esté muy próximo al espacio comprendido entre los extremos de dicha chasis 20 y 23, preferentemente en un alojamiento previsto a tal efecto en la cabeza del chasis 23. En este alojamiento está dispuesta una horquilla 28 que recibe los pivotes horizontales 26 y que es solidaria del chasis 23.

El espacio en que esta junta está dispuesta, así como el intervalo de los pisos de carga entre los dos chasis, están recubiertos con planchas de madera, designados con 29, a efectos de asegurar la intercomunicación.

Debido a disponerse el eje 27 lo más alejado posible del eje conexo 21 del elemento de dos ejes, la adaptación a las curvas del eje único 24 del elemento semi-remolque resulta con una convergencia mucho mejor de dicho eje, por lo cual existe interés en situar este eje 27 en el interior del contorno del chasis 23, lo más lejos posible del centro del chasis 20. Una disposición también satisfactoria todavía, puede encontrarse situado dicho eje 27 entre los dos chasis.

Gracias a esta mejor adaptación a las curvas, el chasis del semi-remolque puede ser alargado, si así se desea, y teniendo en cuenta la tolerancia de las taras de estos vagones,



así como el peso poco elevado de las cargas que soportan, este alargamiento permite cargar sobre ellos un mayor número de vehículos automóviles. Llega ésto hasta el punto de que la longitud del elemento semi-remolque puede ser considerablemente mayor que la del elemento de dos ejes.

90.- A título de ejemplo, y satisfaciendo los reglamentos ferroviarios, el elemento de dos ejes, con una distancia entre ejes de 8,400 m, alcanza una longitud de 12,30 m, pudiendo acoplársele un elemento semi-remolque de una longitud tal, que la del conjunto venga a ser de aproximadamente 27 m.

95.- A pesar de un cierto desequilibrio del reparto de las cargas sobre los ejes, la circulación de estos vagones se hace sin inconvenientes, siendo incluso mejor, gracias a su mejor comportamiento sobre la vía, sobre todo en las curvas.

100.- Es evidente que, sin salirse del marco del invento, se pueden introducir modificaciones en las formas de realización que acaban de ser descritas.

N O T A.-

105.- Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de este Primer Certificado de Adición en España, son los siguientes:

110.- 1ª.- Mejoras introducidas en el objeto de la Patente Principal Nª.301.595, por "Mejoras introducidas en la construcción de vagones ferroviarios con elementos articulados", caracterizadas por el hecho de que la junta articulada de unión del elemento del vagón de dos ejes y el elemento del vagón de un eje, del tipo semi-remolque, está situada lo más lejos posible del centro de dicho elemento de dos ejes.

2ª.- Mejoras, según el punto 1ª, caracterizadas por el

30A383



- 6 -

115.- hecho de que la junta está situada sensiblemente entre los extremos conexos de los mencionados elementos.

3ª.- Mejoras según el punto 1ª, caracterizadas porque la junta citada está situada en la zona del chasis del elemento semi-remolque.

120.- 4ª.- "MEJORAS INTRODUCIDAS EN EL OBJETO DE LA PATENTE PRINCIPAL Nº. 301.595, por: "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUCCION DE VAGONES FERROVIARIOS CON ELEMENTOS ARTICULADOS", todo tal y conforme se describe en la presente Memoria, la cual consta de 125 líneas y a título de ejemplo se representa en el

125.- adjunto dibujo.

Madrid, 25 NOV. 1964

P. A.

ESCALA VARIABLE.

306383

306383



25

25

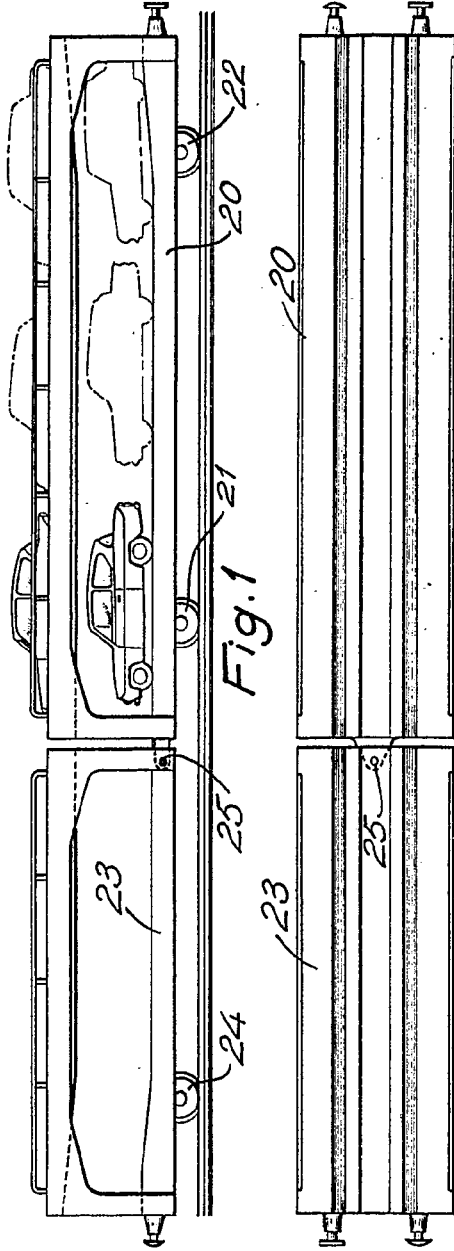


Fig. 2

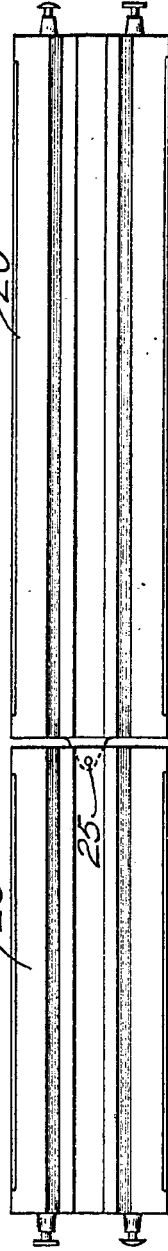


Fig. 3

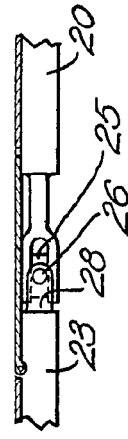
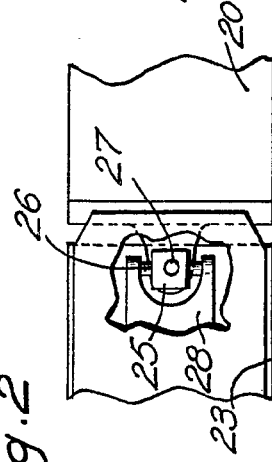


Fig. 4

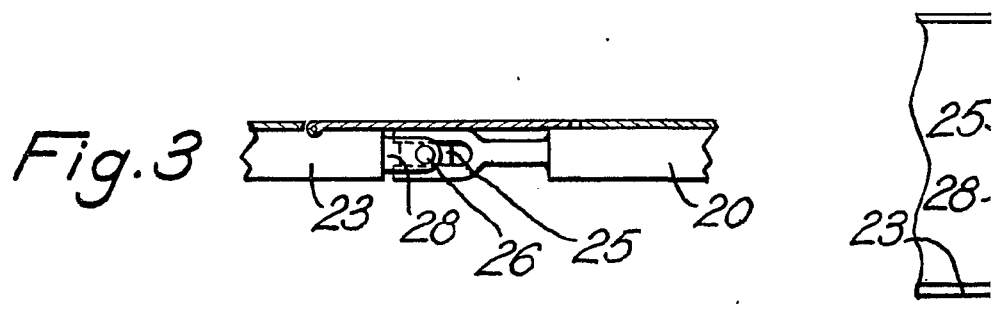
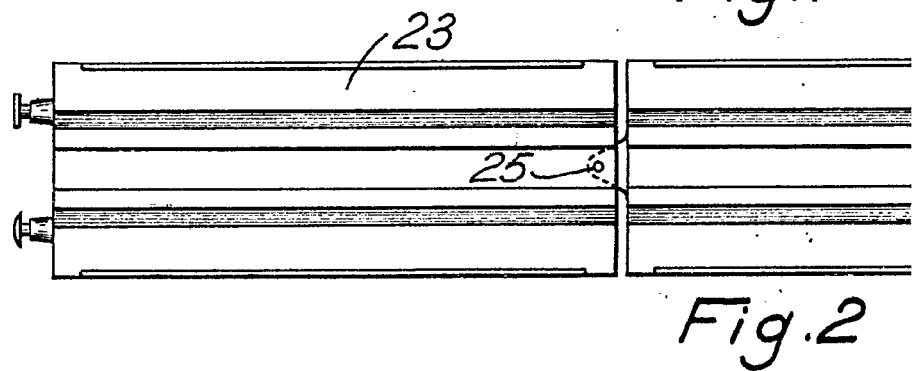
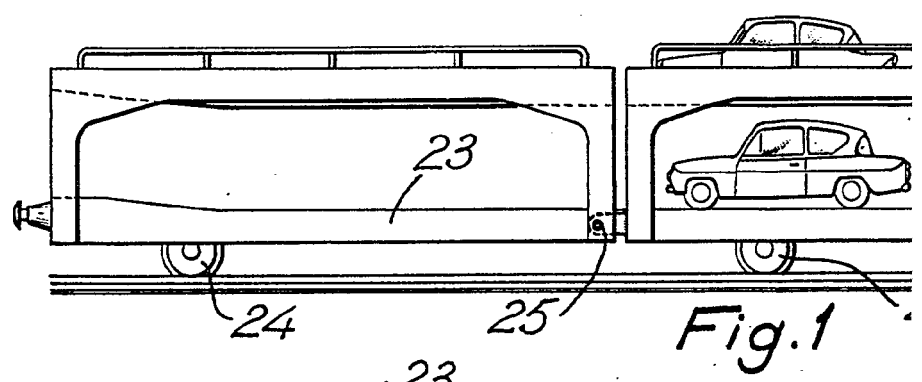


Madrid, 25 NOV. 1964

P. 4

Handwritten signature or initials.

ESCALA VARIABLE.
306383



306383



25

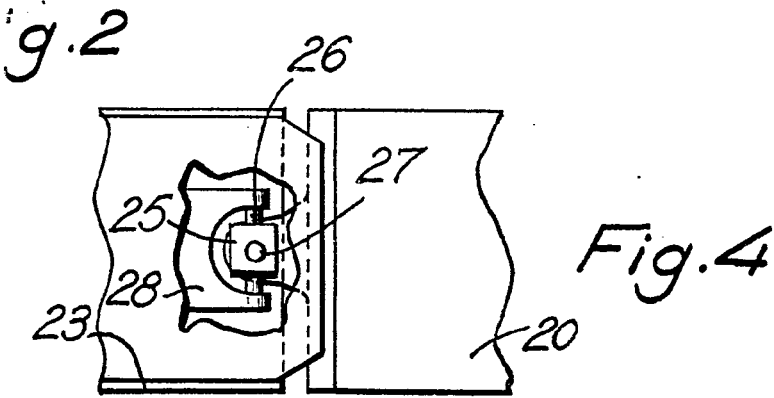
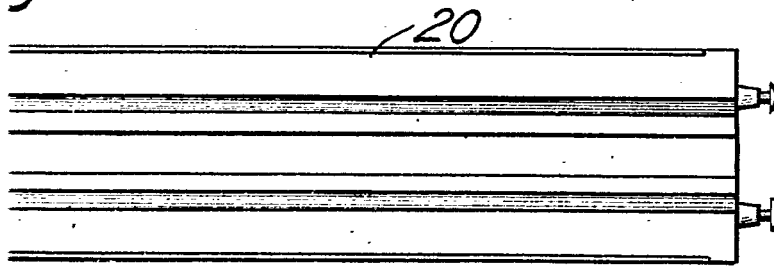
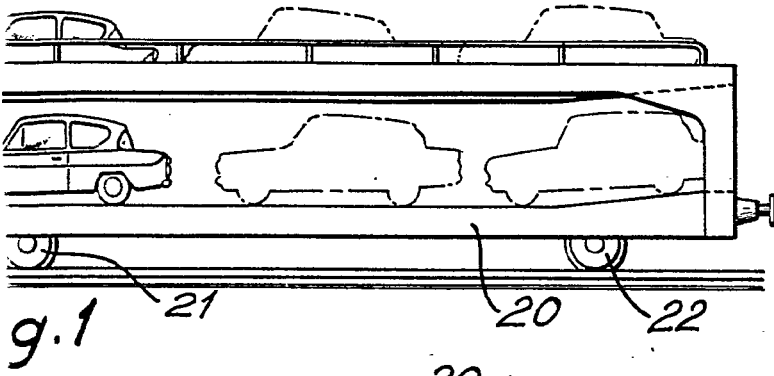


Fig. 4

Madrid, 25 NOV. 1964,

P. A.