

1920



P A T E N T E D E I N T R O D U C C I O N

por diez años

que para todo el territorio nacional y sus posesiones,
se solicita a favor de "Schaku" Scharfenbergkupplung
GmbH, de nacionalidad alemana, residentes en 3321 Salzgi
tter-Watenstedt (Alemania),

por: DISPOSITIVO DE VENTILACION PARA UN VEHICULO MOTORI
ZADO SOBRE CARRILES.-

329.451



MEMORIA DESCRIPTIVA

5 El invento se refiere a un dispositivo de ventilacion para un vehiculo motorizado sobre carriles, con motores electricos de propulsion dispuestos en el bastidor giratorio, cuyo bastidor inferior tiene un soporte central longitudinal con seccion en forma de caja transversal y cuyo compartimento para viajeros es calentable por el aire calentado de las resistencias de freno y resistencias de marcha.-

10 En los conocidos vehiculos motorizados sobre carriles de esta clase, estan dispuestas las resistencias de frenos y de la direccion de la marcha en el soporte central longitudinal o en un canal de calefaccion unido a los soportes longitudinales.- Para facilitar una ventilacion o alternativamente calefaccion del departamento de viajeros, el canal de calefaccion es dividido por una pared intermedia en dos canales que atraviesan por separado.- Por las tapas reguladores girigida, pude insuflarse el aire fresco, o bien a traves de las resistencias de frenos y la resistencia de
15 la marcha, dispuestas en el canal inferior, como aire caliente, o bien, a traves del canal superior, directamente como aire fresco en el compartimiento de los viajeros.- Esta distribucion proporciona una altura de construccion relativamente alta en el montaje de los soportes centrales
20 longitudinales .- Para evitarlo, es conocida la interrupcion de los soportes centrales longitudinales en el sector de los agregados de calefaccion y agregados de ventilacion, distrubuyendo estos, a traves del ancho total



del vehiculo, de modo que unicamente se emplean los sopor-
tes longitudinales laterales continuadamente para la trans-
30 mision de la fuerza.- Por ello, resulta, en vehiculos con
acoplamientos centrales, una transmision desfavorable de
la fuerza, puesto, que las fuerzas introducidas centralmen-
te han de transmitirse a los soportes longitudinales late-
35 rales.- Todas las distribuciones tienen el inconveniente,
de que la salida del aire caliente, respectivamente aire
fresco, se efectua, en cada caso, detras de las resisten-
cias de frenos y resistencias de marcha, de modo que resul-
tan necesarios para la refrigeracion de las instalaciones
40 electricas, tal como los aparatos de mando para la direccion
o de los motores instalados en el bastidor giratorio, dis-
tribuciones especiales, lo que supone altos gastos y que
aumentan el peso del vehiculo.- El Objetivo de la patente
consiste en crear un dispositivo con el cual queden elimi-
45 nados todos estos inconvenientes.-

Segun la patente, se soluciona este problema, por ser-
vir una parte del soporte central longitudinal como canal
de aire para el aire de refrigeracion de los motores de
propulsion, y que las resistencias de frenos y resistencias
50 de las marcha estan dispuestas en la parte inferior del so-
porte central longitudinal, mostrando la parte inferior, que
forma un canal, del soporte central longitudinal, una boca
de tubo, visto en la entrada del canal, donde se encuentra
un ventilador detras de las resistencias de freno y resis-
55 tencias de marcha, para la ventilacion del compartimiento
de los viajeros.-

En el dibujo se ha representado un ejemplo de ejecucion.-

Muestran las figuras:

1.- Un corte longitudinal esquematico a traves de canales



60 dispuestos en el chasis del vehiculo, para la ventilacion y la calefaccion.-

2.- En escala aumentada, una seccion transversal segun la linea II-II de la figura 1, con suelo y parte del compartimiento para viajeros.-

65 3.- En escala aumentada, una seccion segun la linea III-III de la figura 1, con suelo y compartimiento parcial para los viajeros.-

El chasis de un vehiculo propulsor sobre carriles consta, de manera conocida, de soportes longitudinales laterales y centrales 1 y 2, dispuestos a una distancia entre si, 70 unidos mediante soportes transversales 3 y el suelo 4 del compartimiento para los viajeros 20, a una union soportante entre si.- En continuacion de los soportes longitudinales centrales 2, se han dispuesto paredes que señalan hacia abajo 5, entre los cuales se ha tirado una pared intermedia 6.- En unioesn con el suelo 4 y un fondo 7, las paredes 5 forman canales 8 y 9, admitiendo el canal 8 las resistencias de los frenos y las resistencias de la marcha 10, 75 llevandose el canal 9 hasta los motores electricos de propulsion.- Para evitar una compensacion de calor entre los canales 8 y 9, se ha formado la pared intermedia 6, como doble pared aislante.- El fondo 7 sobresale en ambos lados las paredes 5 y forman junto con el canal 11, un canal 12, para admision de cables necesarios para la direccion 80 y similares.-

Por la pared lateral 5, el fondo 11, una tapa 14 y una cubierta superior 15, es formado en ambos lados de los canales 8 y 9, en cada lado un otro canal continuo 16 para la admision de aparatos electricos 17 respectivamente los



90 aparatos de mando para la direccion.- Delante de las re-
sistencias de marcha y resistencias de frenos, muestra la
pared 5, orificios 18, que conducen al canal 16, previstos
convenientemente con chapas de guia.- La pared 5 es, ade-
mas, equipada en toda su longitud con bocas de tubo 19, que
95 conducen hasta dentro del compartimiento para los viajeros
20.-

Por un, aqui no reproducido, ventilador en la entra-
da del canal 9 y una pala de aire 21, es aspirado aire fres-
co, esto es, de tal forma que una parte de aire fresco es
100 conducida directamente a traves del canal superior 9 a los
motores de marcha, mientras que otra parte del aire fresco,
es prensada en el canal 8, transmitiendolo ulteriormente,
a traves de los orificios 18 para la refrigeracion de los
aparatos electricos 17 en el canal 16.- En el canal 16 se
105 produce una constante sobrepresion, de modo que queda eli-
minado polvo del exterior.- El aire saliente arrastra los
gases que se producen de los elementos de mando.- Para la
refrigeracion del compartimiento de los viajeros, se cie-
rran las bocas de tubos 19, que se encuentran detras de las
110 resistencias de frenos y resistencias de la marcha 10, de
manera que penetra el aire en las bocas de tubos 19, que
se encuentran delante de las resistencias de frenos y,
desde alli al compartimiento de los viajeros.- Para venti-
lar todo el compartimiento para los viajeros, estan unidas
115 las bocas de tubos 19 por un canal 22 que atraviesa toda
la longitud del chasis, entre si.- Para que no se produc-
can corrientes en el compartimiento de los viajeros, ter-
minan las bocas de tubos 19 debajo del pie de asiento 23
en forma de caja, que tiene entre el asiento 24 bocas de
120 salida 25.-



Debiendose calentar el compartimiento de los viajeros, entonces se cierran los tubos que se encuentran delante de las resistencias de frenos, y el aire calentado por las resistencias de frenos, puede entrar a traves de las bocas de tubos posteriores 19, en el compartimiento para los viajeros.-

Descrita suficientemente la naturaleza de la patente, se hace constar expresamente que cualquier modificacion de detalle que se introduzca en la misma, se considerara incluida dentro de esta proteccion, en tanto que no altere o modifique su finalidad caracteristica.-

- - - - - N O T A - - - - -

Por ultimo se declaran de novedad en España, las siguientes:

135 - - - - - R E I V I N D I C A C I O N E S - - - - -

1a.- Dispositivo de ventilacion para un vehiculo motorizado sobre carriles, con los motores electricos de propulsion dispuestos en el bastidos giratorio, cuyo chasis tiene un soporte central longitudinal con seccion transversal en forma de caja, y cuyo compartimiento para los viajeros es calentable por aire calentado por las resistencias de frenos y resistencias de marcha, caracterizado por servir una parte del soporte central longitudinal como canal de aire para el aire refrigerado para los motores de propulsion, y, de resistencias de frenos y resistencia de marcha dispuestas en la parte inferior separada por una pared del canal de refrigeracion mostrando la parte inferior del soporte central longitudinal que forma un canal, un ventilador que se encuantra en la entrada del canal por detras de las resistencias de frenos y resistencias



de marcha, una boca de tubo cerrable, para la calefaccion, y delante de las resistencias de freno y resistencias de marcha, bocas de tubo cerrables para la ventilacion del c compartimiento de viajeros.-

155 2ª.- Dispositivo de ventilacion para un vehiculo motorizado sobre carriles, segun la reivindicacion anterior caracterizado por estar unidas las bocas de tubo a traves de un soporte transversal de chasis, donde es llevado un canal entre sí.-

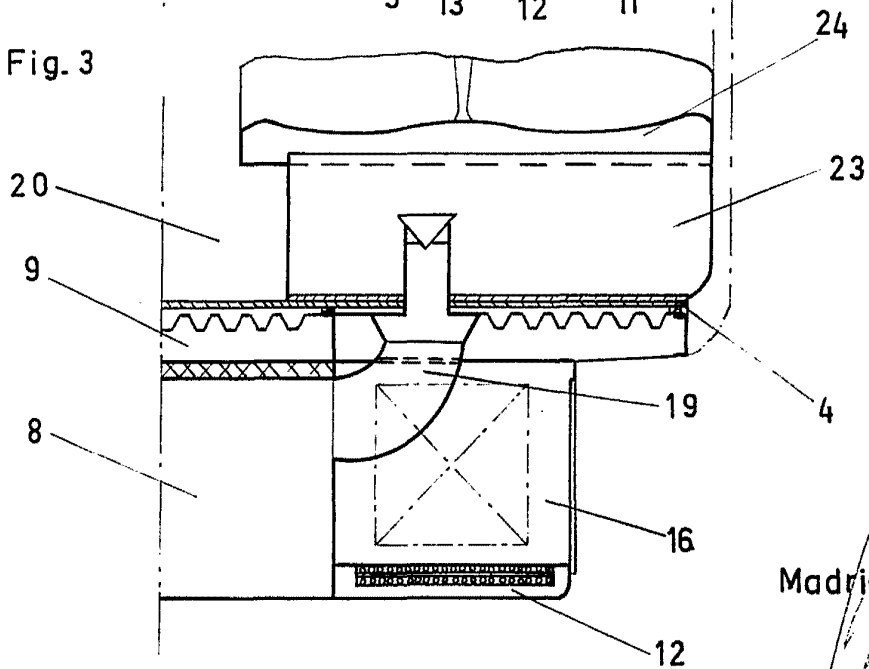
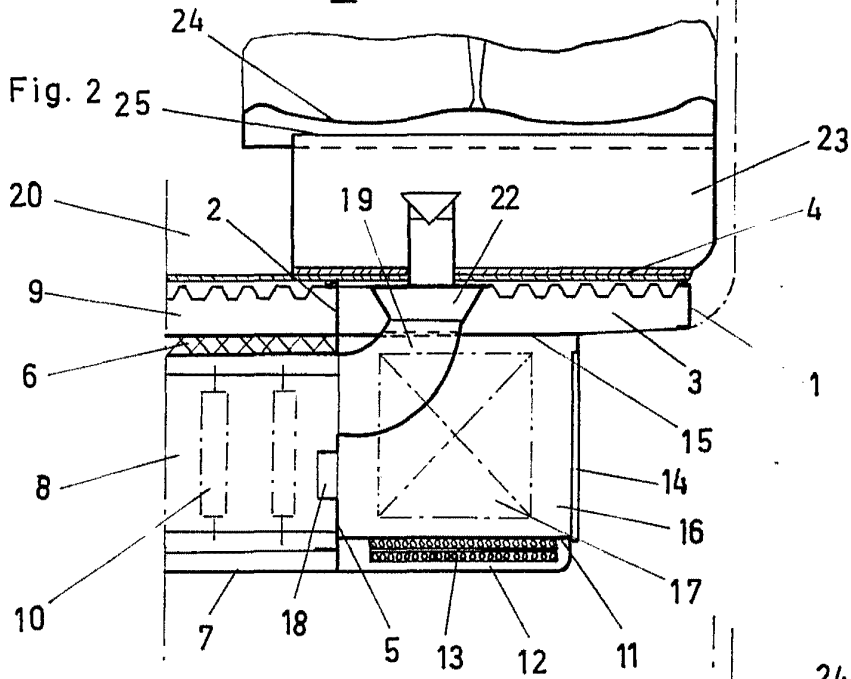
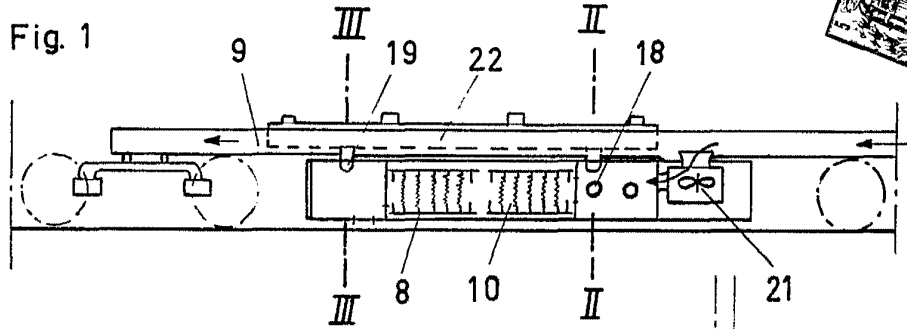
160 3ª.- Dispositivo de ventilacion para un vehiculo motorizado sobre carriles, segun las reivindicaciones anteriores, caracterizado por haberse dispuesto delante de las resistencias de frenos y resistencias de marcha, orificios para la ventilacion de los elementos de mando que se encuentran en ambos lados del canal, que admite las resistencias de frenos y resistencias de marcha en otros canales mas.-

165 4ª.- DISPOSITIVO DE VENTILACION PARA UN VEHICULO MOTORIZADO SOBRE CARRILES.-

170 Todo ello tal y como se describe en la memoria que antecede y se reivindica en su nota.-

Consta la presente memoria descriptiva de siete hojas foliadas y mecanografiadas a dos espacios y por una sola de sus caras.-

Madrid 23 Julio 1.966



Escala variable

Madrid, 23 julio 66