

334815



P A T E N T E
D E
I N V E N C I O N

por "PERFECCIONAMIENTOS EN MECANISMOS DE ZAPATA PARA VAGONES FERROVIARIOS" a favor de la firma italiana ZERBINATI, S.p.A., residente en MILAN (Italia) Via Grazzini, 14.

= . =

MEMORIA DESCRIPTIVA

Constituye el objeto de la invención una zapata para vagones ferroviarios rebatible entorno de un perno colocado en tal posición para que resulte la zapata rebatida a nivel del pavimento de la calzada de tránsito.

5. Otra característica es la de la posibilidad de mandar el rebatido a distancia por medio de un cilindro neumático a propósito o similar.



Para mayor claridad se hace referencia, en la descripción que sigue, a una forma entre las de posible realización, como se ilustra en el dibujo anexo, en el que:

La figura 1 muestra una vista de frente de la zapata en posición activa.

La figura 2 muestra una vista lateral de la zapata en posición activa.

La Figura 3 muestra una vista en planta de la zapata rebatida e inactiva.

La zapata está formada esencialmente por: una cuña oportunamente moldurada para adaptarse a las ruedas de los vagones ferroviarios, realizada con elementos metálicos. Sobre un lado de dicha cuña está soldada una escuadra 2, con dos brazos 3 articulados sobre un eje 4 llevado por la platina 5 fijada a través de bulones 6 al carril 7 del binario.

La acción de rebatido se produce mediante un cilindro neumático -o bien hidráulico- 8 a doble efecto, mandado a distancia actuando sobre pulsadores eléctricos que excitan convenientemente los electroimanes de la válvula 9, condicionando el paso del aire puro (o bien del líquido) contenido en el circuito a presión continua a través de los tubos 10 y 11, determinando el empuje hacia abajo o bien hacia lo alto del pistón del cilindro 8.

La zapata rebatible según la invención tiene la particularidad de instalarse sobre binarios de enlace ferro-



DIC. 1966

viarios situados sobre plazas transitables por autovehículos; en efecto, rebatiéndose sobre un lado forma un plano a nivel del transitable por los autovehículos.

Además, siendo la desactivación de la zapata telemandada evita la intervención, en el lugar de un operario para el cierre con tapa de escotillón o similar que es necesaria para el tráfico callejero.



N O T A

Descrito el objeto del presente invento, se declaran nuevas y de propia invención las siguientes reivindicaciones, con prioridad de la solicitud de patente italiana nº 13805 del 25 de enero de 1966.

5.

1.- Perfeccionamientos en mecanismos de zapata para vagones ferroviarios, caracterizados por el hecho de que la zapata es rebatible entorno de un eje horizontal colocado en proximidad del carril del binario, de modo tal que la zapata resulte rebatica a nivel con el pavimento de tránsito de la calzada.

10.

2.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizadas por el hecho de que el rebatido se obtiene por la acción de un dispositivo mandado a distancia.

15. 3.- Perfeccionamientos en mecanismos de zapata para vagones ferroviarios.

Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de 5 páginas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras acompañadas de un dibujo.

Madrid, a. 22 DIC. 1966

p.a.

JAIME ISENDA
P. A.

Firmado: LUIS REY PADILLA

Fig. 1

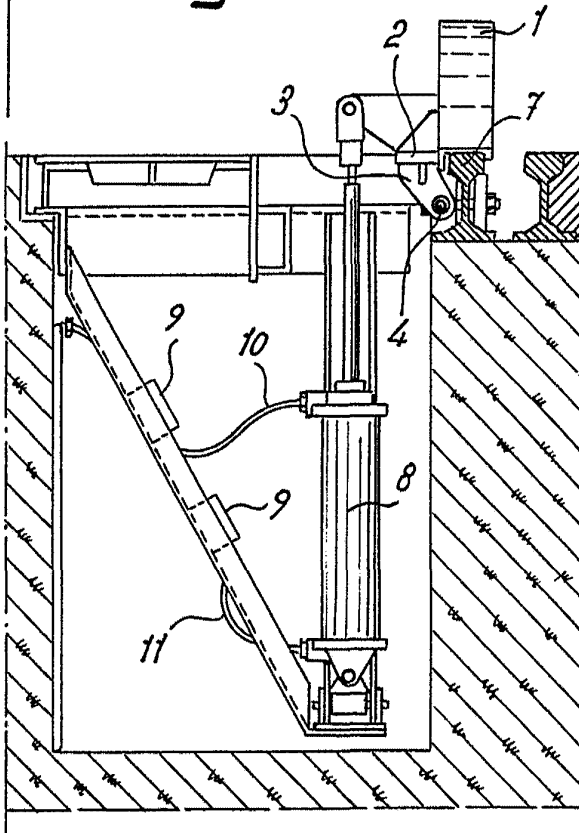


Fig. 2

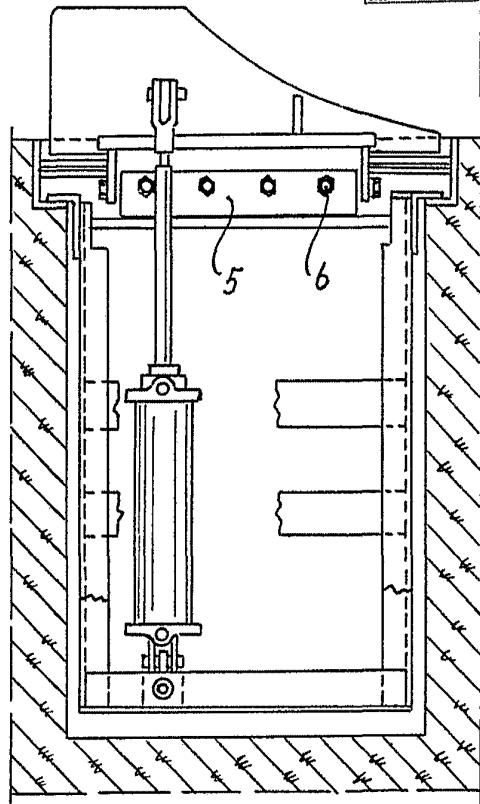
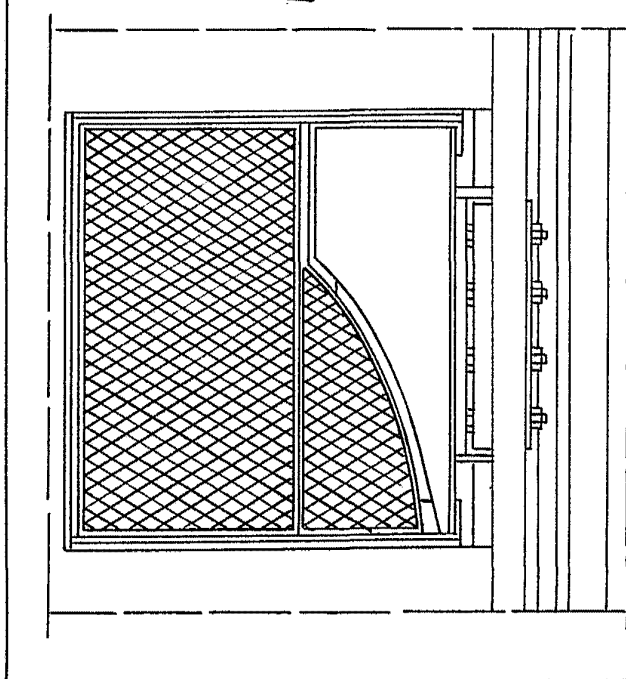


Fig. 3



Madrid, 22 DIC. 1933
p.p. Jaime Isern
Firmado: LUIS REY PADILLA