Termo:

Patente: 6605

Data:

DC00164G4000353SOS

V=4=5

6605-

Lacerda 108

Gonçalo Almeida N. 6605 Araujo Lima

Memorial descriptivo da invenção de "APERFEIÇOAMENTOS EM VAGÕES DE ESTRADA DE FERRO OU VEHICULOS SEMELHANTES", para que pretende privilegio FOLLETT HOLT, domiciliado em Londres, Inglaterra.

****

Os vagões de estrada de ferro que têm lados articulados na armação inferior, são munidos de tranquetas que supportam os lados e topos em posição vertical, e de ordinario as tranquetas são encaixadas em braçadeiras quando estão em uso, e ligadas por correntes aos orgãos para impedir que se soltem e percam quando tiradas das braçadeiras, ainda que em alguns casos as tranquetas estão ligadas ás braçadeiras por connexões de pino e ranhura ou connexão equivalente permittindo que ellas oscillem para a posição operativa ou inoperativa, e sejam encaixadas nas braçadeiras ou tiradas sem ficarem soltas. Fueiros para vagões-plataformas e tranquetas para portas de dobradiças verticaes são algumas vezes construidos de modo semelhante.

A presente invenção refere-se a uma construcção aperfeiçoada de tranqueta, fueiro, ou semelhante (daqui por diante denominado "tranqueta" e braçadeira para a mesma, e tem por fim baratear e simplificar a construcção destas partes, tornando-as ao mesmo tempo menos sujeitas a estragos, e permittindo que as tranquetas sejam empregadas não só quando os lados ou topos articulados estão levantados, mas tambem quando estão descidos.

O desenho junto representa, como exemplo, uma tranqueta de madeira e braçadeira de metal da construcção aperfeiçoada, applicadas a um vagão. A fig.1 é uma elevação lateral mostrando a tranqueta em linhas cheias na posição levantada, supportando o lado levantado do vagão, e em linhas portuadas quando está voltada para baixo fóra de serviço. A fig.2 é uma vista perpendicular á fig. 1 representando a tranqueta e o lado do vagão voltados para baixo. A fig.3 mostra em plano a braçadeira de que se tirou a tranqueta para clareza. A fig.4 representa a tranqueta em separado.

Segundo esta invenção, a braçadeira é de forma semelhante á da braçadeira ordinaria, exceptuando que a sua parede de fóra a se prolonga para cima além da beira superior das paredes lateraes b. Este prolongamento é atravessado por um pino c que tambem passa atravez de um fenda

Gonçalo Almeida.

d na tranqueta, e perto da extremidade desta para que, puxando-se a tranqueta para cima tanto quanto permitte a fenda, possa a tranqueta ser voltada para a direita ou para a esquerda sem esbarrar nas paredes baixas lateraes da braçadeira, e(tornar)digo tomar posição mais ou menos horizontal de modo a sahir do lado ou topo e do vagão, lado ou topo que pode então ser voltado para baixo. Como a tranqueta não fica pendente abaixo do dito lado ou topo descido, mas está supportada horizontalmente pela braçadeira, fica protegida contra estrago. No pino c está enfiado um pedaço de tubo, que serve para impedir que a parede externa a da braçadeira morda na tranqueta, e ao mesmo tempo ajudar a supportar a tranqueta na posição operativa. . parte inferior da tranqueta pode ter espessura um tanto menor, de modo a formar uma espalda g que descansa sobre a parede da frente da braçadeira.

Em alguns casos, por exemplo, quando não descansa no leito do vagão o lado levantado para cima, a tranqueta, quando apllicada, pode entrar num supporte angular h no lado ou topo do vagão, para impedir que o lado ou topo caiam para dentro.

As braçadeiras podem ser formadas de material conveniente, por exemplo estampadas ou forjadas em forma de T, cuja haste corresponde á parede anterior, da braçadeira, e os ramos dobrados para traz parallelamente, e depois em direções oppostas para formar os lados ou orelhas com furos em que passam pinos, rebites ou semelhantes, para fixação da braçadeira no vagão. As tranquetas podem ser de madeira ou de metal, e neste caso podem ser estampadas, fazendo-se tambem a fenda á machina.

Com este arranjo a tranqueta pode ser posta na sua posição vertical, mesmo que a porta do vagão esteja voltada para baixo, o que é vantajoso no transporte de cargas que occupam logares nos lados e topos dos vagões, impedindo o emprego das portas. Além disto o arranjo é simples, barato, facilmente applicavel aos vagões, pois não precisa de mais accessorios, e tambem não está sujeito a estrago.

Em resumo, reivindico como pontos o caracteres constitutivos da invenção:

Em aperfeiçoamentos em vagões de estrada de ferro ou vehiculo semelhantes:

Nº 6605 Privilegio

Gonçalo Marinho

Rio de Janeiro, 1 de Março de 1911.

pp Leclerc & Cª

Fig. 1.

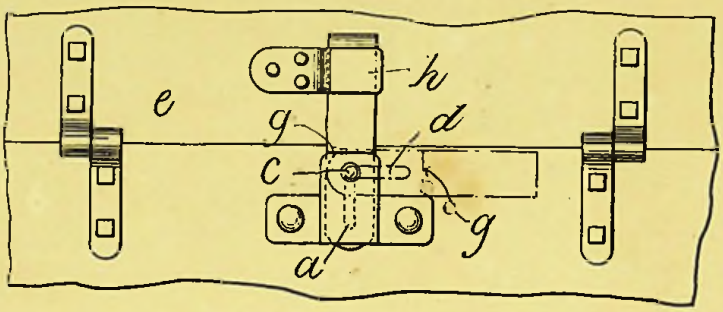


Fig. 2.

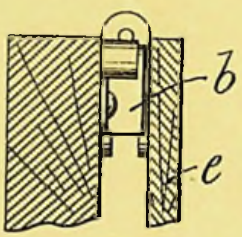


Fig. 3.

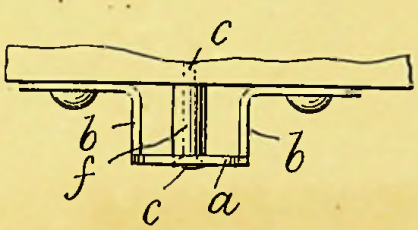
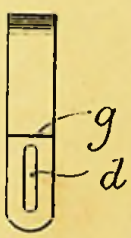


Fig. 4.



Escalas: Figs 1.2.4 = 1:4; fig. 3 = 1:2

Gonçalo Clarindo. N.º 6605 - Reaproveitamento

Rio de Janeiro, 1 de Março de 1911.

Fig. 1.

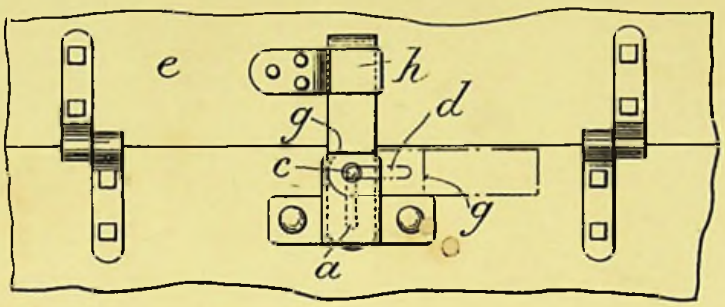


Fig. 2.

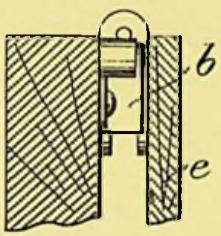


Fig. 3.

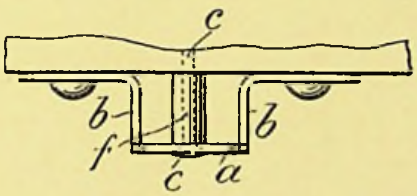
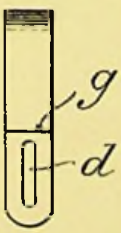


Fig. 4.



Escalas: Figs 1, 2 e 4 = 1:4; fig 3 = 1:2