

TEAMS: 16331

PATENTS: 11142

DATE: 06.09.1920



DC00164G40001774SOS



O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil,
attendendo ao que requer u Everett Wyatt, norte americano, industrial, es-
tabelecido em Fort Worth, Estado de Texas, Estados Unidos da America, por seu procu-
rador Pedro Americo Werneck, brasileiro, advogado, residente esta cidade do Rio de
Janeiro,

resolue conceder-lhe, *pelo prazo de quinze annos, o uso, gozo,*
beneficios e vantagens da sua invenção de " um vagão de gado que se po-
de transformar facilmente em um vagão de carga"

conforme
o relatorio e desenhos depositado sob o n.º 16.331

O Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura,
 Industria e Commercio assim o faça executar.

Rio de Janeiro, em dezoito de Setembro de mil
 novecentos e vinte, trizesimo nono da
 Independencia e trizesimo segundo da Republica.

Epitacio Pessoa

Guilherme Lopes

11142

N. 7 - E - 920

1920

Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio

DIRECTORIA GERAL DE INDUSTRIA E COMMERCIO

1.ª Secção

(INDUSTRIA)

PRIVILEGIO DE INVENÇÃO

Requerente - Everett Wyatt

Procurador - Pedro Americo Werneck

5

=

4

=

V

5/4/5

maid

W.W.

N.º 11142

Smith

Memorial descriptivo da invenção de "um vagão de gado que se pôde transformar facilmente em um vagão de carga" para que pretendo privilegio de invenção Everett Wyatt, estabelecido em Fort Worth, Estado de Texas, Estados Unidos da America.

A minha invenção refere-se a vagões para o transporte de gado e de carga e o seu fim é o de aperfeiçoar estes vagões de modo que um vagão de gado possa ser usado para os fins em que é geralmente empregado um vagão de carga.

A fig. 1 é uma vista, em perspectiva, do meu vagão de carga aperfeiçoado.

A fig. 2 é um corte vertical do vagão.

A fig. 3 é um alçado interno do vagão.

A fig. 4 é uma vista de detalhes.

A fig. 5 é uma vista de detalhes dos gonzos do soalho.

A fig. 6 é um alçado de um dos supportes de fixação.

A fig. 7 é uma vista lateral d'elle.

A fig. 8 é uma vista de detalhes, parte em corte, da ligação de manivella que manobra as partes moveis do vagão.

A fig. 9 é uma vista de detalhes da mesma, estando a manivella solta do veio de manobra.

A fig. 10 é um corte de detalhes de um dos gonzos das paredes lateraes do vagão.

A fig. 11 é uma vista de detalhes, mostrando um dos trincoes lateraes.

A fig. 12 é uma vista de face do trinco.

A fig. 13 é uma planta de soalho, tendo uma parte retirada.

V. S.

Am.
Am.

A fig. 14 é uma vista ~~angular~~, mostrando o alçado interno e o externo de uma porta.

A fig. 15 é um corte pela linha 15-15 da Fig. 14.

A fig. 16 é um corte horizontal tomado pela linha 16-16 da Fig. 14.

A fig. 17 é um corte vertical, tomado pela linha 17-17 da Fig. 14.

A fig. 18 é uma vista de detalhes da chapa de trinco do fundo.

A fig. 19 é um corte horizontal da porta e da passagem da porta, com a peça removível e com as barras retiradas de um lado.

Um vagão de gelo, de construção comum, está indicado nos desenhos. O carro tem as vigas 1, 2, 3, e 4 e um soalho 5 de construção aperfeiçoada. As peças verticais 6 estão ligadas às vigas 1 e 2 e às vigas superiores 7 e as vigas laterais 8 estão ligadas às peças 6. Há um soalho que se pode mover verticalmente e este soalho consiste de duas partes 9 e 10. A parte 9 apoia-se nas cantoneiras 11 e na parte superior 10.

As cantoneiras suplementares 12 estão ligadas à peça lateral 13, a fim de distanciar o soalho das barras laterais 8 e formar uma ligação com o fundo temporário. As peças laterais 13 estão ligadas ao soalho movel por meio de gonzos 14, que são ligados às peças laterais 13; as peças 14 do gonzo ligam-se com as cavilhas 15 que são contrapunçoadas no soalho movel e que são mantidas no seu lugar pelas barras 16 que estão encerradas entre as peças do soalho 9 e 10 e contrapunçoadas na peça 10. O fundo ou o fundo temporário é assim ligado por gonzos às peças laterais 13. As peças laterais 13 estão ligadas às peças laterais e complementares 17 pelas gonzos 18. É preferivel fazer as peças laterais 13 em duas partes e fazer as peças laterais 17 tambem em duas partes por causa do comprimento, de extremidade a extremidade, do carro. Os gonzos 18 permitem que se dobrem as peças laterais 13 e 17, quando ellas e o fundo temporario forem eleva-

Manoel

Luiz

Osorio

das para constituir o carro da grade. As peças 17 são guarneci-
das de voltas 19, relativamente compridas, que são rebitadas ás
peças 17 e presas em chapas ou guardas 20 que estão firmemente
ligadas ás vigas superiores 7 do vagão, e as voltas 19 tem uma
ligação com as guardas 20 que permite o seu balanço. Quando os
lados e o fundo temporarios são levantados, as peças lateraes 13
e 17 dobram-se gradualmente uma sobre a outra, como se indica na
fig. 2, no lado direito. As barras 21 de ferro U são ligadas ás
barras superiores 7 e as guardas 20 podem ser rebitadas em apa-
rafusadas ás barras 21. O vagão é guarnecido de um tecto 22.
Ha um dispositivo para supportar os lados e o soalho temporarios
na parte superior do vagão. As chapas 23 estão ligadas firme-
mente ao lado interior do vagão e os supportes moveis 24 estão
ligados ás chapas por meio de cavilhas 25. Os supportes podem
mover-se contra o lado do vagão, para permittir a passagem do
fundo e dos lados do carro, e, depois que estas partes estiverem
acima, os supportes 24 são movidos para a posição indicada no
lado direito e superior da fig. 2. Para permittir que o fundo
e os lados temporarios desçam, os supportes 24 são outra vez mo-
vidos para trás, contra o lado do vagão.

Ha um dispositivo para clovar o soalho e os lados tempora-
rios. Como se mostra mais claramente nas figs. 3 e 13, os cabos
26 estão ligados ao soalho por meio das chapas 27 que estão li-
gadas ao lado inferior do soalho e rebitadas ás cantoneiras 11,
e ha aberturas 28 nas chapas para receberem os cabos 26. As bar-
ras 29, de ferro U, estão ligadas aos lados do vagão para servi-
rem de guias para os cabos 26. Os cabos 26 correm sobre rolda-
nas livres 30 que são guarnecidas de voies fixos nas barras 31
de ferro U. Os cabos estendem-se então por cima e em volta das
roldanas livres 30 que são tambem supportadas pelas barras 21.
As vigas 1 e 2 do carro são guarnecidas de barras de reforço 32,
de ferro U, e as roldanas livres 32 estão supportadas por braços
33 que estão ligados ás barras 31. Os cabos 26 passam sob as

W. B.

Aug. 18

W.

roldanas 32 e depois para as roldanas 34 que são supportadas pelas vigas 3 e 4. Os cabos 25, que vem do lado opposto do vagão para as roldanas 34, passam em volta destas roldanas e estendem-se em volta das roldanas 35. As vigas 3 e 4 são guarnecidas de barras de reforço 36 de ferro U, e as roldanas livres 35 são guarnecidas de veios supportados pelas peças moveis 37. As extremidades exteriores dos veios das roldanas 35 estendem-se para dentro das barras 36 que são ligadas ás barras 36. Os cabos 25 passam sob uma travessa 39 e em volta das roldanas 35 e são então ligados á travessa 39 que está firmemente presa ás barras 36 de ferro U. Os cabos são manobrados por um veio roscado 40 que tem moentes nas chumaceiras 39 e na chumaceira 41 que está firmemente ligada ás barras 36. A peça movel 37 tem uma rosca interior para o veio roscado 40. Uma roda dentada 42 é firmemente presa ao veio 40 e esta roda 42 é movida pelo veio roscado 43, estando apenas indicada uma metade do veio 43, na fig. 2. O veio 43 é movido por uma manivella 44. Chama-se a attenção para o facto de que ha preferivelmente dois veios 43. Um para cada metade do soalho e dos lados temporarios. Quando o veio 43 gira, os cabos 25 entram em operação. Si o soalho e os lados estiverem embaixo, e os veios 43 girarem na direcção adequada, a peça movel 37 será movida na direcção da roda dentada 42 e as roldanas 35 puxarão os cabos 25 e, deste modo, elevarão o soalho e os lados temporarios para a posição indicada no lado direito da fig. 2. As peças moveis 37 serão guiadas pelas barras 36 de ferro U. Quando se deve abaixar os lados e o soalho, os veios 43 giram na direcção opposta e as peças 37 movem-se para traz, na direcção das chumaceiras 39. O veio 43 tem moentes nas chumaceiras 45 que são ligadas ás vigas 1, 2, 3 e 4. As manivellas 44 estão rebiteadas ás mangas 46 que estão montadas nos veios 43 e os veios 43 tem as cavilhas 47 presas firmemente a elles, e as mangas 46 e as espigas das manivellas 44 tem fendas que se adaptam para receber as cavilhas 47. Quando os veios 43 devem

vide

Fig. 13

13

mover-se, as mangas 46 e as espigas das manivelas são levadas para dentro, afin de entrarem em contacto com as cavilhas 47.

As paredes lateraes temporarias são mantidas de encontro aos lados do vagão por meio de trincos 48. As chapas de guia 49 são ligadas ás paredes 13. As cantoneiras 50 estão ligadas a uma barra 8 do carro. Os lados 13 são guarnecidos de fendas 51 e as extremidades superiores dos trincos 48 são curvadas, afin de se estenderem através das fendas 51. Os trincos 48 podem ser levantados em virtude das fendas 51 serem bastante altas para se soltarem das cantoneiras 50.

Os desenhos mostram um dispositivo para fechar as extremidades do vagão por meio de secções que entrem umas nas outras, 52, 53 e 54; porem, o dispositivo assim indicado está incluído nas patentes até agora expeditas, e não será mais descripto aqui.

Ha um dispositivo para fechar a porta do vagão. A fig. 14 dos desenhos mostra, uma metade e alçode interior e a outra metade e alçode exterior da porta. A parte superior da porta é feita para a ventilação, tendo as barras 55 em vez de taboas. As barras 55 estão ligadas á armação 56 e o lado interior da porta é guarnecido de uma folha metálica 57, presa por meio das dobradiças 58 e 59. Quando se deve usar o carro como vagão de cargas, a secção 57 pode ser movida para cima, afin de proteger o carro contra as condições de tempo e para fechar o carro. A secção 57 pode ser mantida na posição fechada por meio de um fecho movel 60. Quando o carro deve ser usado como um vagão de gado, a secção 57 pode ser movida para baixo, pelo lado do dentro, para permittir a ventilação. Ha um dispositivo para fechar os bordos da porta, em volta da secção 57. As laminas 61 são ligadas á armação 56 e ha vincos formados nestas laminas. Ha saliencias formadas na secção 57 e estas saliencias 62 tapam os sulcos formados nas laminas, afin de constituir o dispositivo de fechar. A porta é mantida na sua posição fechada por meio de trincos 63 operados pela gravidade. A porta é tambem guarneci-

W. S.

Am. J. P. 1000

da de um dispositivo de fechar, para mantel-a na sua posição. Uma cantoneira 64 está ligada á peça 65 da armação da porta. A cantoneira 64 está disposta verticalmente e tem um espaço para receber o bordo da armação da porta 56. A porta será mantida no seu lugar, contra o movimento para fóra, quando o gado cair ou for empurrado contra a porta. O espaço na cantoneira 64 forma assim uma peça de fixação para a porta.

As peças 15, que fecham os lados, são guarnecidas de cantoneiras 12 que impedem que água entre no carro pelos bordos do fundo. A barra 12 é ligada á peça 13 e serve para um outro fim. Esta barra distancia o soalho temporario, composto das partes 9 e 10, da parede permanente do carro, de modo que o soalho pode mover-se verticalmente.

Em resumo, reivindicamos como pontos e caracteres constitutivos da presente invenção o seguinte:

1. Em um vagão de gado guarnecido de um soalho, lados e extremidades permanentes, um soalho temporario, construido de duas camadas de material, um bordo da cantoneira para o soalho temporario, e um dispositivo para elevar o referido soalho para a parte superior do vagão.

2. Um vagão de gado, como se estabeleceu na reivindicação 1, incluindo paredes lateraes temporarias que se dobrem, ligadas por meio de gonzos ao referido fundo e adaptadas a se dobrarem, quando o fundo for elevado.

3. Um vagão de gado, como se estabeleceu na reivindicação 1, em que as pranchas que formam o referido soalho são cruzadas.

4. Um vagão de gado, como se estabeleceu na reivindicação 2, incluindo cantoneiras de fechamento, ligadas aos bordos inferiores do referido soalho temporario, afim de distanciar o referido soalho temporario das paredes lateraes permanentes do carro e para auxiliar o dobramento das referidas paredes lateraes.

ma

Amor
Amor

5. Um vagão de gado, como se estabeleceu na reivindicação 2, incluindo dispositivos para ligar o referido soalho temporario ás referidas paredes temporarias, que comprehendem cantoneiras ligadas ás referidas paredes lateraes e temporarias, cavilhas contrapugnçadas no referido soalho temporario, chapas para reterem as cavilhas no referido soalho, e cantoneiras que tem peças curvas que entram em contacto com as cavilhas.

6. Um vagão de gado, como se estabeleceu na reivindicação 1, incluindo um dispositivo para supportar o referido fundo temporario na posição elevada.

7. Um vagão de gado, como se estabeleceu na reivindicação 6, em que o referido dispositivo comprehende braços ligados ás paredes permanentes, goncos que ligam os bordos superiores das paredes lateraes temporarias ás paredes lateraes permanentes, cavilhas verticaes levadas pelos referidos braços, e peças de supporto que entram em contacto com as cavilhas e adaptadas a se moverem horizontalmente, sob o referido fundo.

8. Um vagão de gado, como se estabeleceu na reivindicação 7, incluindo trincos, operados pela gravidade, que se podem mover verticalmente nos referidos braços, adaptados a entrarem em contacto com as cantoneiras e guarnecidos de abas horizontaes nas suas extremidades superiores, as quaes abas se estendem a-traves das referidas paredes lateraes temporarias; estas paredes tem fendas para o movimento das referidas abas.

9. Um vagão de gado, como se estabeleceu na reivindicação 3, incluindo uma porta, composta de secções que se podem dobrar e que servem para a ventilação, e uma barra vertical ligada ao vagão e guarnecida de um espaço para receber a porta e prendel-a contra o movimento para fóra.

Pro de Jure
W. J. Costa
Amor
Amor

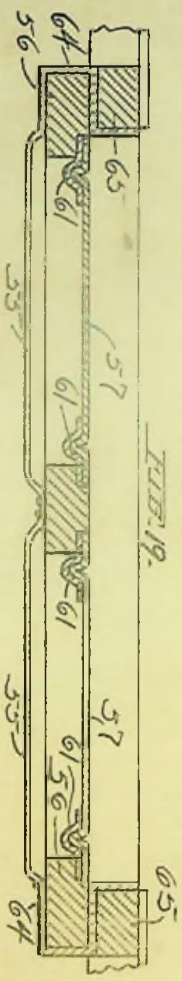
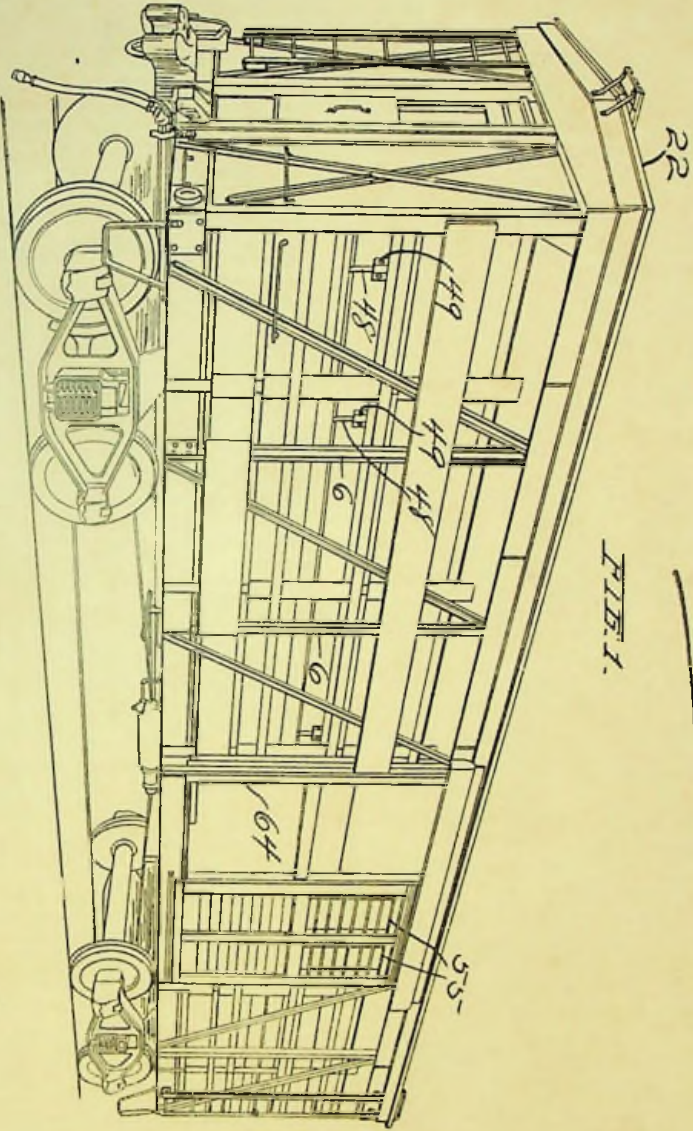


Fig.

Pro de Yaca do novembro de 1919
Pedro Francisco Waweh



Escola: Schema



Vau S. N. M. 142

[Handwritten signature]

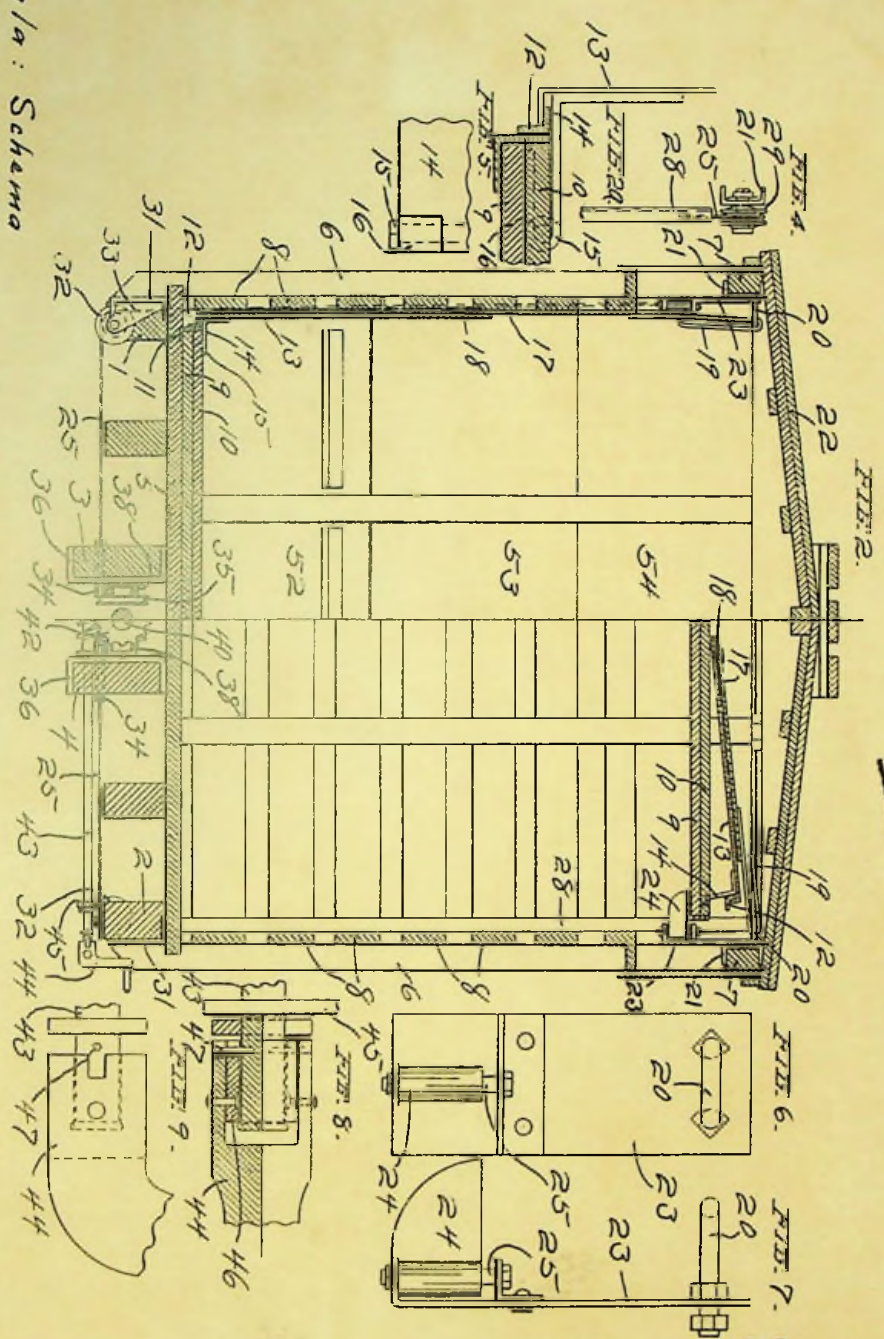
Max S

N. M. 142

Empick

Fig. 2

Escala: Schema

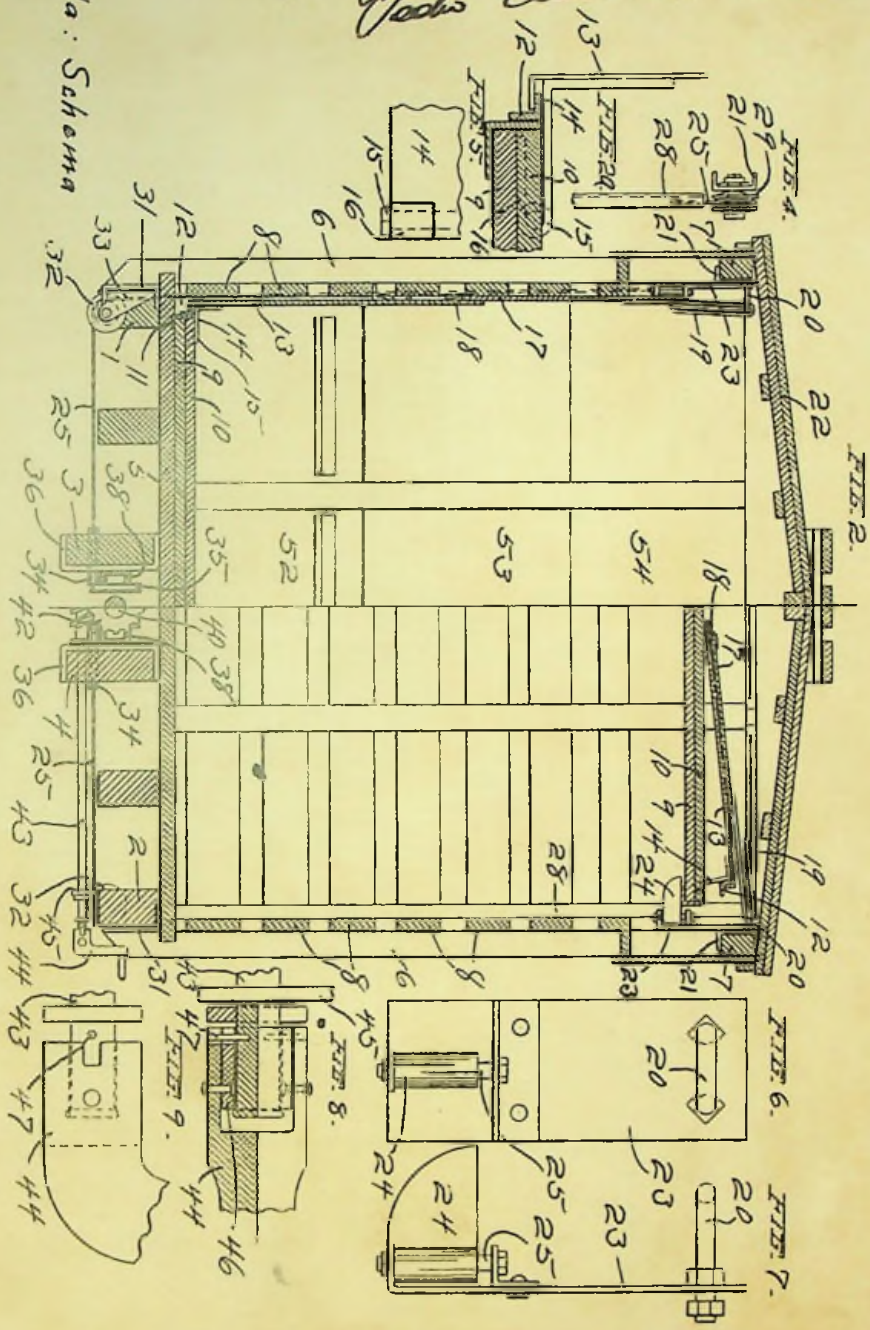


Rio de Janeiro
 novembro de 1919
 W. W. W.



Rio de Janeiro, 21 de novembro de 1914
 Pedro Américo Wamech

FIG. 1



Escala: Schema

Wamech

de M. 142

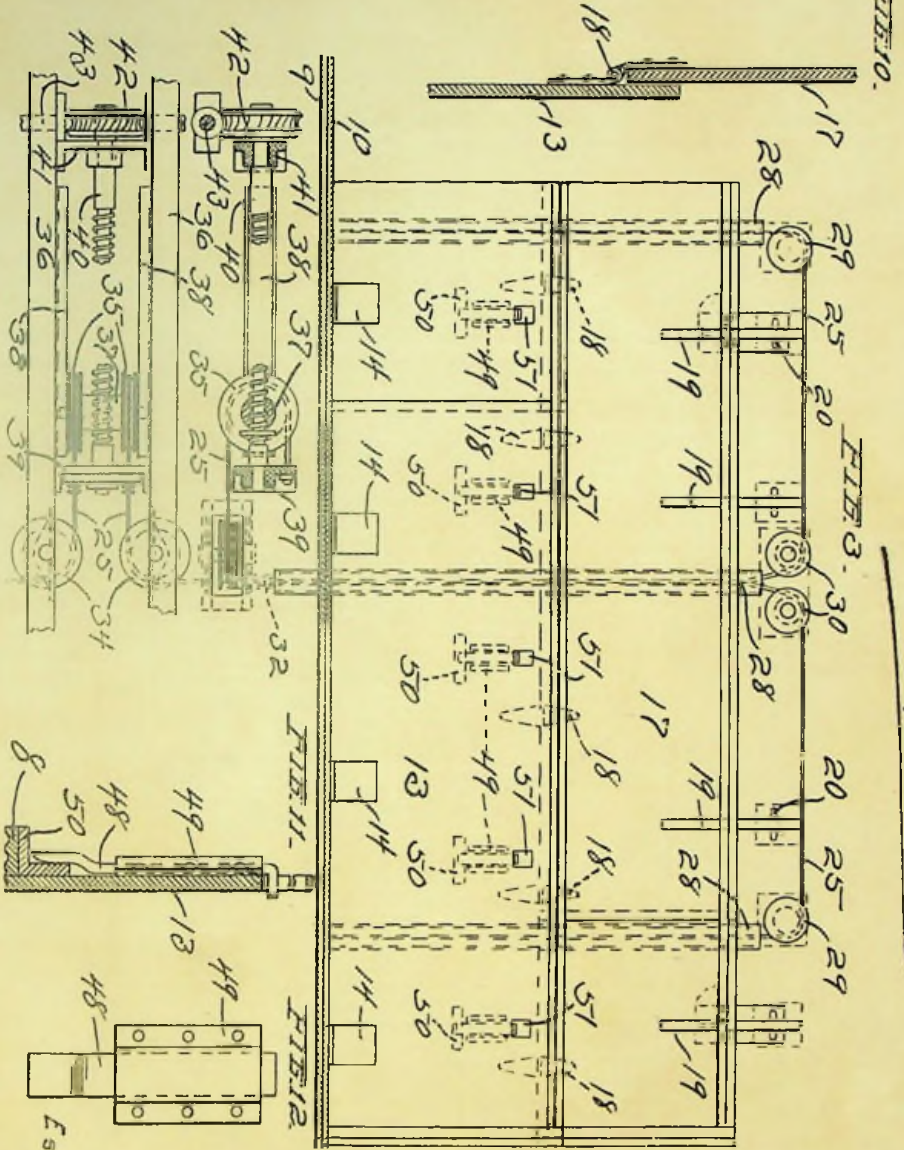
Américo

Van S

N. M. 142

[Signature]

FIG. 10.
Pat. de Jurem, 21 de novembro de 1919
Dr. Augusto Leames



Escola: Schema

W. S.

No. 11. 142

Amplified

Pa de Janeiro, 2 de setembro de 1919
Pedro Augusto Wernich.

Escala: Schemma

