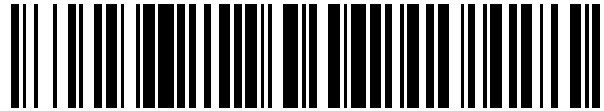


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 393 433**

51 Int. Cl.:

B61D 17/22 (2006.01)

B60D 5/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **09012615 .2**

96 Fecha de presentación: **06.10.2009**

97 Número de publicación de la solicitud: **2172383**

97 Fecha de publicación de la solicitud: **07.04.2010**

54 Título: **Pasillo de intercirculación entre dos vehículos**

30 Prioridad:

06.10.2008 FR 0805501

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:

21.12.2012

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:

21.12.2012

73 Titular/es:

**FAIVELEY TRANSPORT (100.0%)
143 Boulevard Anatole France Carrefour Pleyel
93200 Saint Denis , FR**

72 Inventor/es:

**CARRION ESPELTA, JUAN y
PAUMIER, CARINE**

74 Agente/Representante:

DE ELZABURU MÁRQUEZ, Alberto

ES 2 393 433 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCION

Pasillo de intercircularción entre dos vehículos.

Campo técnico del invento

5 El invento se refiere a un pasillo de intercircularción para unir dos plataformas articuladas entre sí permitiendo el paso de pasajeros de una plataforma a la otra, según las características del preámbulo de la reivindicación independiente 1, permitiendo al propio tiempo los movimientos relativos de las plataformas entre sí. Tal pasillo de intercircularción es utilizado por ejemplo en los trenes, los autobuses, los tranvías, los metros o en todo tipo de vehículos o de pasillos articulados.

Estado de la técnica anterior

10 Generalmente, los pasillos de intercircularción están constituidos por un fuelle flexible que proteja a los viajeros de medio exterior y de un suelo deformable sobre el que se desplazan los viajeros. Un pasillo de intercircularción así está descrito por ejemplo en el documento FR2682344.

15 El pasillo de intercircularción debe permitir los movimientos relativos de los coches entre sí, en particular en las curvas o cuando la vía presenta un desnivel o un declive variables. Para ello, el fuelle está constituido lo más frecuentemente por varios anillos de material elastómero, unidos entre sí por perfiles. Un fuelle así está descrito por ejemplo en el documento FR2823265. Este fuelle, flexible y autoportante, se deforma para permitir los movimientos relativos de los dos coches.

20 El suelo, destinado a permitir a los viajeros pasar de un extremo a otro del fuelle, debe seguir los movimientos del fuelle, y en consecuencia está sometido a importantes desgastes, en particular de flexión alrededor de un eje vertical (correspondiente a un desplazamiento angular de un coche con respecto a otro en una curva) y de cizalla (correspondiente a un movimiento transversal de translación entre dos coches). El suelo debe ser además lo suficientemente resistente como para soportar el peso de los pasajeros. Para responder a estos requisitos, se conocen diferentes geometrías.

25 Así, el documento Fr2617453 describe un suelo deformable constituido por una gruesa pared en acordeón que está unida a unas barras rígidas transversales cuyo montaje en cada uno de sus extremos, sobre un eje soporte longitudinal, permite el desplazamiento lateral de las citadas barras rígidas. Este suelo es resistente y puede deformarse en cizalla o por seguir los cambios de desnivel. Sin embargo, este suelo no es autoportante, es decir que necesita utilizar una estructura para soportar el suelo. Esta estructura está constituida aquí por las barras rígidas transversales y por el soporte longitudinal. Además, este suelo no puede sufrir más que pequeñas deformaciones en cizalla. En particular, este suelo no está adaptado del todo para sufrir grandes deformaciones según el eje longitudinal del vehículo. Por otra parte, este suelo de una sola pieza no puede adaptarse a todos los tamaños de fuelle.

35 Se conocía igualmente el documento EP0616937 (estado de la técnica más pertinente), que describe un suelo de intercircularción constituido por una pluralidad de láminas individuales que se extienden perpendicularmente al eje longitudinal del vehículo. En este documento las tablas se solapan y pueden deslizar las unas con respecto a las otras según el eje longitudinal del vehículo. Este suelo está bien adaptado a las deformaciones verticales o según el eje longitudinal del vehículo pero no puede deformarse por torsión y no es perfectamente plano, tanto que la circulación de los pasajeros por su superficie puede resultar difícil.

40 Se conoce igualmente el documento DE3305062 que describe un suelo constituido por tablas individuales que se extienden perpendicularmente al eje longitudinal del vehículo. Estas tablas individuales están provistas de unos medios elásticos que permiten un movimiento lateral entre las tablas. Este suelo está particularmente bien adaptado para deformarse según una dirección perpendicular al eje longitudinal del vehículo, pero no puede deformarse por torsión o según el eje longitudinal del vehículo.

45 Así todos los suelos de intercircularción conocidos hasta hoy permiten o bien movimientos de alargamiento y de compresión del pasillo de intercircularción, o bien movimientos a la manera de un abanico, o bien movimientos según un plano vertical. Pero ninguno de los suelos de intercircularción conocidos hasta hoy permite todos estos movimientos, sobre todo cuando estos movimientos son de gran amplitud.

Exposición del invento

50 El invento trata de remediar estos inconvenientes del estado de la técnica proponiendo un pasillo de intercircularción provisto de un suelo autoportante, adaptándose a todos los tamaños de fuelle y que puede efectuar movimientos de alargamiento, de compresión, de cizalla o de torsión de gran amplitud, y esto en todas las direcciones.

De una manera más precisa, el invento se refiere a un pasillo de intercircularción que permite unir dos plataformas articuladas entre sí y que se extiende según un eje longitudinal, estando compuesto el pasillo de intercircularción por:

- un fuelle formado por una pluralidad de anillos deformables y fijados dos a dos por interfaces de fijación que se extienden cada una de ellas en un plano perpendicular al eje longitudinal; y

- un suelo formado por una pluralidad de tablas individuales monobloque que se extienden paralelamente a un eje transversal perpendicular al eje longitudinal;

5 en el cual cada tabla individual tiene una meseta deformable según el eje longitudinal del pasillo y dos lados opuestos que se extienden perpendicularmente al eje longitudinal del pasillo a ambos lados de la meseta y fijados, directa o indirectamente, a dos de las interfaces de fijación de tal manera que permiten un desplazamiento relativo de las citadas dos interfaces de fijación paralelamente al eje longitudinal del pasillo.

10 Este pasillo de intercirculación está destinado a ser colocado sobre todo en un vehículo articulado para el transporte ferroviario o de carretera de pasajeros, tales como un tren, un tranvía, un metro e incluso un autobús que esté formado por varios coches. Por tanto, el término “coche” se entiende aquí de una manera muy amplia, e incluye coches equipados de dos bogies o trenes rodantes, así como coches con un bogie o un tren rodante, coches cuyos bogies están situados debajo de la intercirculación, remolques y semi-remolques, vehículos tractores, remolcados o automotores. Otras aplicaciones a pasillos articulados, por ejemplo para las rampas de acceso de instalaciones aeroportuarias, son contempladas igualmente. En todos los casos, se podrá definir el eje longitudinal de referencia como un eje que se corresponde con el alineamiento de dos plataformas de la estructura articulada en cuestión, y más generalmente como un eje que se corresponde con una dirección de circulación en la intercirculación.

15 El fuelle formado por una pluralidad de anillos deformables puede deformarse para permitir los movimientos relativos de los coches entre sí. Estas deformaciones son particularmente necesarias en las curvas o contracurvas, así como cuando hay cambios de desnivel y de inclinación.

20 El suelo según el invento puede seguir los movimientos de los fuelles, cualquiera que sea su amplitud o su naturaleza.

Este suelo puede estar colocado en todo tipo de fuelles, cualquiera que sea su longitud, puesto que se puede adaptar la longitud del suelo añadiendo o retirando tablas individuales.

25 Ventajosamente, el suelo es autoportante, es decir que no necesita de ninguna estructura soporte suplementaria. En efecto, las tablas individuales están fijadas y soportadas por las interfaces de fijación de los anillos del fuelle. No hay pues necesidad de añadir ningún soporte ni pieza de fijación suplementaria, lo que permite efectuar un ahorro de piezas. En particular, no hay necesidad de añadir barras longitudinales o transversales para soportar el suelo. Además, el suelo está fijado al fuelle, y en consecuencia, una vez que hemos unido el fuelle y el suelo entre sí, el pasillo de intercirculación forma un todo, dispuesto para ser utilizado.

30 Preferentemente, cada tabla individual está fijada a un anillo individual, y así cada tabla puede seguir los movimientos verticales del anillo al cual está unida. De una manera más precisa, cada tabla individual se encuentra preferentemente frente a un anillo individual.

35 Cada tabla puede deformarse según el eje longitudinal, lo que permite los movimientos de alargamiento o de compresión del suelo según el eje longitudinal.

Por eso, cada tabla puede por ejemplo ser fabricada en un material elásticamente deformable y/o la meseta puede estar provista de ondulaciones.

Según diferentes modelos de realización:

40 - las ondulaciones de la meseta pueden extenderse paralelamente al eje transversal, sobre toda la superficie de la meseta. Las ondulaciones paralelas al eje transversal permiten a la tabla deformarse según el eje longitudinal. La presencia de las ondulaciones sobre toda la superficie de la tabla permite a la tabla deformarse en toda su superficie según el eje longitudinal;

45 - la meseta de cada tabla puede estar provista de dos extremos transversales a ambos lados de un plano vertical longitudinal y entre los cuales se encuentra una parte central, siendo plana la parte central y estando localizadas las ondulaciones de la meseta en la proximidad de los extremos transversales. En este caso, solo se deforman según el eje longitudinal los extremos transversales de cada meseta, mientras que la parte central de cada tabla, y por lo tanto la parte central del suelo permanecen fijas. Este tipo de deformación localizada del suelo puede ser ventajoso puesto que el suelo puede seguir así las deformaciones de flexión del fuelle alrededor del eje vertical, siendo al propio tiempo poco deformable en su centro con el fin de mejorar el confort de los pasajeros.

50 En este último modo de realización, la amplitud de las ondulaciones puede ser constante o puede aumentar cuando se desplace uno sobre el eje transversal de la parte central hacia uno de los extremos transversales. Así las deformaciones según el eje longitudinal son progresivas: son poco importantes en el centro del suelo y su amplitud aumenta cuando se desplace uno en dirección de los extremos longitudinales de las tablas y, por lo tanto, del fuelle. Además, esta geometría favorece igualmente los movimientos “en abanico” del suelo.

Esta geometría en ondulaciones permite igualmente al suelo deformarse, permaneciendo al propio tiempo como un todo continuo. En efecto, cuando los fuelles están en extensión, el suelo está igualmente en extensión por medio de las ondulaciones que se alargan y en consecuencia, las diferentes tablas permanecen juntas. Igualmente, en compresión, las ondulaciones se constriñen y las tablas permanecen juntas, sin superponerse.

- 5 Preferentemente, las ondulaciones son irregulares y las zonas llenas, en voladizo hacia el interior de la intercircularción, sobre las que se desplazan los pasajeros son más largas que las zonas ahuecadas. Así, las zonas ahuecadas, de dimensiones longitudinales muy pequeñas, no molestan el desplazamiento de los pasajeros.

- 10 Ventajosamente, los lados opuestos de cada tabla forman dos paredes verticales perpendiculares al eje longitudinal del pasillo y saliendo en voladizo de la meseta, uniendo las paredes verticales la meseta con los extremos longitudinales de cada tabla. Así, la meseta, que está constituida preferentemente por una pared horizontal, constituye una superficie plana sobre la que los pasajeros pueden andar, mientras que las paredes verticales permiten la fijación de las tablas a las interfaces de fijación. Así, la fijación de encuentra debajo de la pared horizontal sobre la que se desplazan los pasajeros.

- 15 Ventajosamente, cada pared vertical está provista de unos alvéolos y es deformable en cizalla en el plano vertical por el que se extiende la pared vertical, de tal manera que permite un movimiento relativo de la meseta con respecto a las interfaces de fijación en la dirección paralela al eje transversal, sin deformación de la meseta. Estos alvéolos permiten a las tablas deformarse según el eje transversal, lo que permite al suelo deformarse en cizalla. La deformación en cizalla permitida por el suelo puede ser controlada en función del número y del tamaño de los alvéolos.

- 20 Ventajosamente, los alvéolos tienen forma oblonga, extendiéndose cada alvéolo según un eje vertical 18 con el fin de permitir las deformaciones laterales del suelo alternativamente a un lado y al otro.

- 25 El suelo puede igualmente estar provisto de unos carriles que se extienden según un eje transversal, intercalándose cada carril entre dos tablas sucesivas y estando unido cada carril a una interfaz de fijación, estando unida cada tabla a una interfaz de fijación por medio de un carril por el que puede deslizarse según el eje transversal. Estos carriles permiten a las tablas desplazarse según el eje transversal en una amplitud importante y permiten así los movimientos laterales del suelo.

Los carriles pueden además estar provistos de unos topes con el fin de limitar la amplitud de los movimientos de las tablas entre sí.

Según diferentes modos de realización:

- 30 - cada tabla presenta un plano de simetría vertical longitudinal, lo que facilita su montaje;
 - cada tabla presenta un plano de simetría vertical perpendicular al eje longitudinal;
 - el pasillo presenta un plano de simetría vertical longitudinal;
 - el pasillo presenta un plano de simetría vertical perpendicular al eje longitudinal;
 - los fuelles tienen un perfil en U.

- 35 El invento se refiere igualmente a un vehículo para el transporte por carretera o ferroviario de pasajeros, que se extiende según un eje longitudinal y que está compuesto al menos por dos coches que llevan cada uno una plataforma, estando unidas las plataformas entre ellas por un pasillo de intercircularción según uno de los modos de realización precedentes.

Breve descripción de las figuras

- 40 Otras ventajas y características del invento saldrán de la lectura de la descripción que viene a continuación, en referencia a las figuras anexas, que ilustran:

- la figura 1, una vista de perfil de un tranvía según un modo de realización del invento;
 - la figura 2, una vista en perspectiva de un pasillo de intercircularción según un modo de realización del invento;
 - la figura 3, una vista en corte longitudinal del suelo del pasillo de intercircularción de la figura 2;
 45 - la figura 4, una vista en perspectiva de una tabla individual del suelo de la figura 2;
 - la figura 5, una vista en corte longitudinal de un suelo según otro modo de realización del invento;
 - las figuras 6, 7 y 8, tres vistas en perspectiva que ilustran tres etapas del montaje del suelo de la figura 5.

Para más claridad, los elementos idénticos o similares serán señalados con signos de referencia idénticos en el conjunto de las figuras.

Descripción detallada de un modo de realización

5 La figura 1 representa un vehículo ferroviario 1 conforme al invento que está compuesto de dos coches 2, 3 articulados uno con respecto a otro y unidos entre sí por un pasillo de intercirculación 4. Este vehículo 1 se extiende según un eje longitudinal 5.

En lo que sigue, el adjetivo "longitudinal" será utilizado para designar un plano, un objeto, una línea que se extiende paralelamente a este eje longitudinal 5, mientras que el adjetivo "transversal" será utilizado para designar una dirección perpendicular a este eje longitudinal y en el mismo plano horizontal o en un plano horizontal paralelo.

10 El pasillo de intercirculación 4 está representado de una manera más precisa en la figura 2. Este pasillo de intercirculación está compuesto por un fuelle 6 formado por una pluralidad de anillos 7 unidos entre sí por perfiles. El fuelle utilizado aquí es parecido al descrito en el documento FR2823265, pero puede utilizarse cualquier otra geometría de fuelle. De manera notable, este tipo de fuelle es autoportante, es decir que se mantiene por sí mismo en posición siendo soportado por sus extremos, por el simple hecho de la rigidez de los anillos. El pasillo de intercirculación no necesita de ninguna armadura soporte suplementaria. Este pasillo de intercirculación lleva igualmente un suelo 6 que está compuesto por una pluralidad de tablas individuales 9, cada una de las cuales se extiende según un eje transversal 10 del vehículo 1.

20 Una tabla individual 9 está representada de una manera más precisa en la figura 4. Esta tabla está compuesta por una meseta horizontal 11 de la cual salen en voladizo dos paredes verticales 12. La meseta 11 tiene dos extremos transversales 14, 15 que se extienden a ambos lados de un plano vertical longitudinal. Una parte central 13 se encuentra entre estos dos extremos transversales 14, 15. La parte central 13 es plana, mientras que los extremos transversales 14, 15 están provistos de unas ondulaciones 16 que se extienden paralelamente al eje transversal 10. La amplitud de estas ondulaciones aumenta cuando nos desplazamos sobre el eje transversal desde la parte central 13 hacia cada uno de los extremos 14 ó 15.

25 Las paredes verticales 12 están provistas de alvéolos 17 que tienen una forma oblonga y que se extienden paralelamente a un eje vertical 18. Estos alvéolos permiten a las tablas deformarse en cizalla, y así el suelo puede deformarse paralelamente al eje transversal.

Cada tabla individual 9 es monobloque y está constituida por un material elásticamente deformable, por ejemplo de caucho.

30 El ensamblaje de tablas individuales 9 en un pasillo de intercirculación según el invento está representado en la figura 3. En este ensamblaje, los fuelles 7 son unidos entre sí por perfiles 19 que se extienden según el eje transversal. Sobre estos perfiles son fijados unos perfiles complementarios 20 que se extienden igualmente en dirección paralela al eje transversal. Las tablas 9 son unidas entre sí y con los anillos de los fuelles gracias a los perfiles 20. Cada perfil complementario 20 mantiene juntas dos paredes verticales 12 de dos tablas consecutivas 9, mientras que cada perfil 19 mantiene juntos dos anillos sucesivos 7. Así, cada interfaz de fijación, formada por un perfil 19 y un perfil complementario 20, mantiene juntas dos tablas individuales 9 sucesivas y dos anillos sucesivos 7. En este ensamblaje, cada tabla individual se encuentra frente a un anillo, de tal manera que cuando un anillo se deforma, la tabla correspondiente se deforma igualmente. Esta deformación de la tabla es posible en compresión y en extensión en el centro de la tabla puesto que la tabla está constituida por un material elásticamente deformable.

40 Además, los extremos transversales 14, 15 de cada tabla pueden sufrir deformaciones de gran amplitud gracias a las ondulaciones. La deformación de los extremos transversales 14, 15 de las tablas es útil sobre todo cuando hay curvas o contracurvas y es por lo que está permitida una deformación mayor para los extremos transversales de las tablas que para su parte central. Así, el suelo puede deformarse "en abanico", en cada uno de sus extremos transversales. Además, cuando hay diferencias de desnivel, cada tabla, o cada par de tablas, puede efectuar

45 movimientos verticales.

Entre dos tablas sucesivas se encuentra una junta 21 que se extiende paralelamente al eje transversal. Esta junta 21, de sección transversal en forma de T, permite llenar el espacio entre dos tablas sucesivas 9, con el fin de mejorar el confort de los pasajeros que caminan sobre el suelo.

50 El suelo puede pues deformarse según el eje longitudinal y en las curvas o en las contracurvas gracias a las ondulaciones y a la composición de las tablas de caucho, puede deformarse igualmente según el eje transversal gracias a los alvéolos y puede deformarse también verticalmente puesto que el suelo es discontinuo. Además, el tamaño del suelo puede adaptarse a todas las longitudes del fuelle añadiendo o quitando tablas.

La figura 5 representa un suelo para pasillo de intercirculación según otro modo de realización del invento. En este modo de realización, el fuelle es idéntico al fuelle del modo de realización precedente puesto que está constituido por una pluralidad de anillos, estando unidos dos anillos sucesivos gracias a dos perfiles 19 que se extienden según el eje transversal del vehículo. Sobre cada perfil 19 está fijado igualmente un perfil complementario 20. Una interfaz

de fijación está constituida por un perfil 19 y por un perfil complementario 20. Cada tabla individual 9 está fijada a dos interfaces de fijación por medio de carriles 22. Así, el suelo está soportado por las interfaces de fijación. Cada tabla se encuentra frente a un anillo del fuelle. Los carriles permiten a las tablas deslizarse según el eje transversal. Cada carril se extiende transversalmente sobre la misma distancia que las tablas individuales.

5 El ensamblaje de las tablas individuales y los carriles está representado de una manera más precisa en las figuras 6, 7 y 8. Cada tabla tiene una meseta horizontal 11 de donde salen en voladizo dos paredes verticales 12. La zona horizontal 11 está provista de ondulaciones 16 que se extienden paralelamente al eje transversal 10 en toda la superficie de la meseta horizontal 11. Estas ondulaciones tienen dos zonas llenas 16a, 16b entre las cuales se encuentra una zona ahuecada 16c. La pared superior de cada zona llena es plana y tiene una espiga 16d en voladizo horizontal por encima de la zona ahuecada 16c. Las espigas 16d de cada zona llena se enfrentan entre sí y bloquean el acceso a la zona ahuecada. Así los usuarios pueden caminar cómodamente sobre el suelo cuya superficie es globalmente plana, y al mismo tiempo, el suelo puede deformarse según el eje longitudinal gracias a las ondulaciones.

10 Las paredes verticales 12 de cada tabla están provistas de unas galgas 23. Cada carril tiene una pared horizontal 24 que es globalmente plana y dos paredes verticales 25. Cada pared vertical 25 lleva un riel 26 en el cual viene a insertarse la galga 23 de una tabla. El riel 26 se extiende a lo largo de toda la longitud del carril. Los carriles permiten a las tablas desplazarse transversalmente las unas con respecto a las otras.

15 En este segundo modo de realización, la superficie sobre la que los pasajeros pueden caminar está constituida pues por las zonas llenas 16a, 16b y sus espigas 16d, así como por la superficie superior 24 de cada carril. El suelo puede deformarse longitudinalmente en compresión y en tracción gracias a las ondulaciones, que permiten igualmente una deformación en torsión en las curvas, y puede deformarse en cizalla, según el eje transversal, gracias a los carriles.

20 Naturalmente, el invento no está limitado a los ejemplos de realización citados anteriormente, y se pueden contemplar diversas modificaciones o variantes. Se puede contemplar igualmente combinar los dos modos de realización citados anteriormente: por ejemplo, se pueden realizar tablas provistas de alvéolos sobre sus paredes laterales y que además estén unidas a las interfaces de fijación por medio de carriles. Pueden ser utilizadas igualmente otras configuraciones para las interfaces de fijación: por ejemplo, las interfaces de fijación pueden ser de una sola pieza.

25 Se puede igualmente contemplar el tener otra geometría de las ondulaciones: por ejemplo, en corte longitudinal, las "ondulaciones" pueden ser rectangulares o triangulares.

30 En los ejemplos de realizaciones, el número de anillos y el número de tablas del suelo son iguales. Sin embargo se pueden contemplar tablas de suelo más anchas, recubriendo cada una dos anillos, y esto para todo o parte del fuelle.

REIVINDICACIONES

1. Pasillo de intercircularción (1) para unir dos plataformas articuladas que se extiende según un eje horizontal, estando compuesto el pasillo de intercircularción por:
- 5 – un fuelle (6) formado por una pluralidad de anillos (7) deformables y fijados de dos en dos por unas interfaces de fijación (19, 20) que se extienden cada una de ellas en un plano perpendicular al eje longitudinal; y
- un suelo (8) compuesto por una pluralidad de tablas individuales (9) monobloque que se extienden paralelamente a un eje transversal perpendicular al eje longitudinal;
- 10 caracterizado porque cada tabla individual (9) tiene una meseta (11) deformable según el eje longitudinal del pasillo y dos costados opuestos (12) que se extienden perpendicularmente al eje longitudinal del pasillo (4) a ambos lados de la meseta (11) y fijados, directa o indirectamente, a dos de las interfaces de fijación (19, 20) de tal manera que permitan un desplazamiento relativo de las dos citadas interfaces de fijación (19, 20) paralelamente al eje longitudinal del pasillo (4).
2. Pasillo de intercircularción (4) según la reivindicación 1, caracterizado porque cada tabla individual (9) está realizada en un material elásticamente deformable.
- 15 3. Pasillo de intercircularción (4) según la reivindicación 1 o la reivindicación 2, caracterizado porque la meseta (11) está provista de ondulaciones.
4. Pasillo de intercircularción (4) según la reivindicación 3, caracterizado porque las ondulaciones de la meseta (11) se extienden paralelamente al eje transversal, sobre toda la superficie de la meseta (11).
- 20 5. Pasillo de intercircularción (4) según la reivindicación 3, en el que la pared horizontal (11) de cada tabla (9) está provista de dos extremos transversales (14, 15) a ambos lados de un plano vertical longitudinal y entre los que se encuentra una parte central (13), caracterizada porque la parte central (13) es plana y porque las ondulaciones de la pared horizontal están localizadas en las proximidades de los extremos transversales (14, 15).
- 25 6. Pasillo de intercircularción (4) según la reivindicación precedente, caracterizado porque la amplitud de las ondulaciones aumenta cuando se desplaza uno sobre el eje transversal de la parte central (13) hacia uno de los extremos transversales (14, 15).
7. Pasillo de intercircularción (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque los lados opuestos de cada tabla (9) forman dos paredes verticales (12) perpendiculares al eje longitudinal del pasillo (4) y que salen en voladizo de la meseta (11), uniendo las paredes verticales (12) la meseta (11) con los extremos longitudinales de cada tabla (9).
- 30 8. Pasillo de intercircularción (4) según la reivindicación precedente, caracterizado porque cada pared vertical (12) está provista de alvéolos (17) y es deformable en cizalla en el plano vertical en el que la pared vertical (12) se extiende, de tal manera que permita un movimiento relativo de la meseta (11) en relación con las interfaces de fijación (19, 20) paralelamente al eje transversal, sin deformación de la meseta (11).
- 35 9. Pasillo de intercircularción (4) según la reivindicación precedente, caracterizado porque los alvéolos (17) tienen forma oblonga, extendiéndose cada alvéolo (17) según un eje vertical.
- 40 10. Pasillo de intercircularción (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el suelo (8) está provisto además de unos carriles (22) que se extienden según un eje transversal, intercalándose cada carril (22) entre dos tablas (9) sucesivas y estando unido cada carril (22) a una interfaz de fijación (19, 20), estando unida cada tabla (9) a una interfaz de fijación (19, 20) por medio de un carril (22) por el que puede deslizar según un eje transversal.
11. Pasillo de intercircularción (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque cada tabla (9) presenta un plano de simetría vertical longitudinal.
12. Pasillo de intercircularción (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque cada tabla (9) presenta un plano de simetría vertical perpendicular al eje longitudinal.
- 45 13. Pasillo de intercircularción (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el pasillo (4) presenta un plano de simetría vertical longitudinal.
14. Pasillo de intercircularción (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el pasillo (4) presenta un plano de simetría vertical perpendicular al eje longitudinal.
- 50 15. Pasillo de intercircularción (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque los fuelles (6) tienen un perfil en U.

16. Pasillo de intercircularión (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el suelo (8) es autoportante.

5 17. Vehículo (1) para el transporte por carretera o ferroviario de pasajeros, compuesto al menos por dos coches (2, 3) que se extiende según un eje longitudinal, en el cual cada coche (2, 3) tiene una plataforma, estando unidas las plataformas por un pasillo de intercircularión (4) según una cualquiera de las reivindicaciones precedentes.

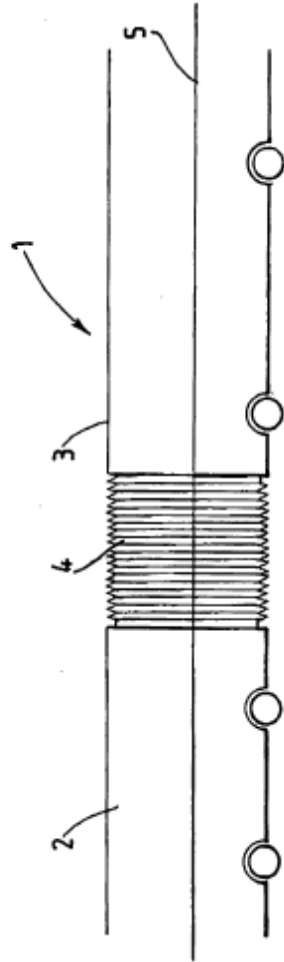


FIG.1

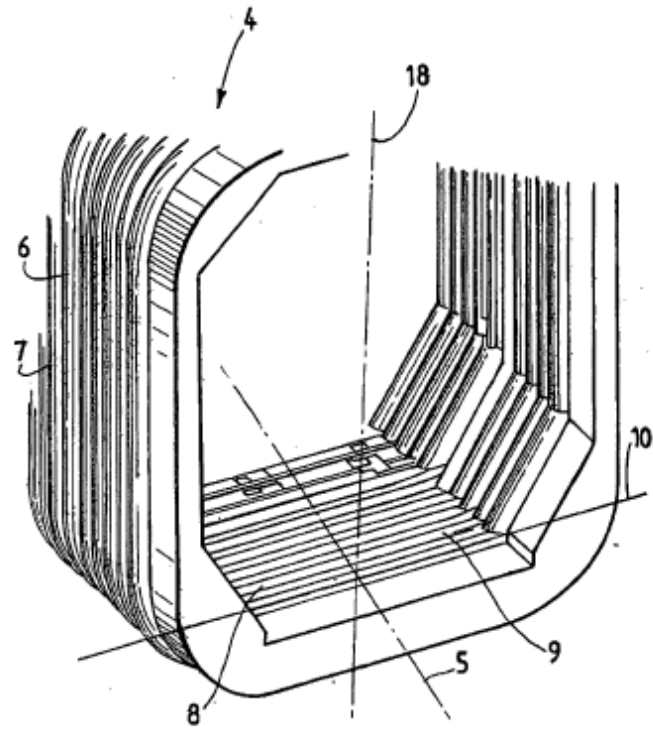


FIG.2

