



22 JUL 1931

• 6 6 9 8 3

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

que se acompaña a

la solicitud de

un MODELO de UTILIDAD por VEINTE AÑOS en ESPAÑA

a favor de

don MARIANO DE CORRAL ESTEBAN, residente en Bil
bao, Gran Vía, 6,

p o r

"UN DISPOSITIVO QUE SUSTITUYE LA PARTE MECANICA,
TIMONERIA, DE LOS FRENOS DE FERROCARRILES, POR
SISTEMA HIDRAULICO, DESDE EL EMPUJE INICIAL HAS-
TA EL EMPUJE FINAL".

• 6 6 9 8 3



2 M

5

La invención a que se refiere la presente memoria, constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente de la Propiedad Industrial, de 26 de julio de 1929, texto refundido, publicado en 30 de abril de 1930.

10

El objeto de la presente invención se refiere a un dispositivo que sustituye la parte mecánica, timonería, de los frenos de ferrocarriles, por sistema hidráulico, desde el empuje inicial hasta el empuje final.

15

En el dibujos adjunto se ha representado el dispositivo por el cual se solicita el presente privilegio de Modelo de Utilidad, habiéndose señalado con números sus partes fundamentales.

20

Como es sabido, en los vehículos de ferrocarril que en la actualidad se frenan, a husillo, o con aire comprimido, o vacío, por medio de diferentes juegos de bielas, palancas, árboles de freno, etc., el sistema que se describe lo simplifica enormemente, pues se suprimen ^{la} mayor parte de esos elementos (timonería), y que en el vehículo son los más caros y costosos.

25

El husillo de freno, o bien los cilindros de vacío, o los de aire comprimido, tanto colos cada uno, como combinados, en lugar de actuar sobre las bielas de un árbol de freno, actúan directamente sobre el cilindro compresor del líquido de freno, y por medio de las tuberías convenientes, se llega seguidamente a los cilindritos de cada una de las portazapatas.

30

Con esto, se consigue evitar los grandes inconvenientes



• 6 6 9 8 3

con los cuales se tropieza en los vehículos de ferrocarril, pues el desgaste diferente de cada zapata, requiere una constante vigilancia y reglamentaje de ellas, a fin de que el freno actúe convenientemente y no de manera desigual.

5

En los vehículos de Bogies, estos cilindritos de portazapatas, se sujetan en los mismos elementos de cada bogie, y en los restantes, o sea en los que nosson de bogies, un armazón sujeto en las planas de guardia o bastidor, son los que han de llevar colocados los cilindritos de cada zapata, habiendo desaparecido por tanto, además de los elementos ya enumerados las traviesas o triángulos de freno, con sus soportes, templadores, etc., que como se ha dicho son los más costosos, evitándose al propio tiempo, una gran cantidad de peso en la tara de los mismos.

10

15

En el esquema adjunto, puede apreciarse una de las varias maneras en que pueden colocarse los cilindritos de zapatas en un vehículo de ejes con placas de guardia. El tipo de armazón indicado, es puramente informativo, dependiendo su forma, etc. del tipo de vehículo.

20

Las personas técnicas en la materia, advertirán las ventajas que proporcionará al transporte rodado del ferrocarril el dispositivo descrito, por lo que es indudable que ha de tener una gran aceptación en el mercado, motivo por el cual el solicitante desea proteger la idea con un privilegio de explotación exclusiva que le evite fáciles imitaciones.

25

Hechas la descripción que antecede, hemos de añadir que los detalles de realización de la idea expuesta, pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se describe en los párrafos que anteceden y la que se reivindica en la siguiente

30

• 6 6 9 8 3



2.11.1958

NOTA

En resumen: El Modelo de Utilidad que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones que siguen:

5

1ª.- Un dispositivo que sustituye la parte mecánica, timonería, de los frenos de ferrocarrilés, por sistema hidráulico, desde el empuje inicial hasta el empuje final, caracterizado porque el husillo de freno, o bien los cilindros de vacío, o los de aire comprimido, tanto solos cada uno, como combinados, en lugar de actuar sobre las bielas de un árbol de freno, actúan directamente sobre el cilindro compresor del líquido de freno, y por medio de las tuberías convenientes se llega seguidamente a los cilindritos de cada una de las porta-zapatas.

10

15

2ª.- Un dispositivo que sustituye la parte mecánica, timonería, de los frenos de ferrocarriles, por sistema hidráulico, desde el empuje inicial hasta el empuje final, caracterizado porque los cilindritos de porta-zapatas se sujetan en los mismos elementos de cada bogie, y en los restantes, o sea en los que no son de bogies, un armazón sujeto en las placas de guardia o bastidor son los que han de llevar colocados los cilindritos de cada zapata.

20

25

3ª.- Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: "UN DISPOSITIVO QUE SUSTITUYE LA PARTE MECANICA, TIMONERIA, DE LOS FRENOS DE FERROCARRILES, POR SISTEMA HIDRAULICO, DESDE EL EMPUJE INICIAL HASTA EL EMPUJE FINAL".

30

Todo conforme queda descrito en la presente memoria, que consta de cuatro páginas escritas a máquina y dibujos adjuntos.

Madrid, 27 de junio de 1958

ALFONSO UNGRIA

