



221225

22 1225

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

que, por veinte años, se solicita como propia y nueva invención, a favor de SOCIETE ANONYME DITE ETABLISSEMENTS SAXBY, entidad francesa y domiciliada en Paris (Francia) 40, rue de l'Orillon, y que ha de recaer sobre:

" NUEVO FRENO DE VIA DE MANDIBULAS PARA VAGONES DE FERROCARRIL "

M e m o r i a d e s c r i p t i v a .

El presente registro de Patente de Invención, tiene por objeto garantizar la explotación exclusiva en todo el Territorio Nacional, Colonias y Protectorado de Marruecos, de un nuevo freno de vía de mandíbulas para vagones de ferrocarril, del tipo que posee

5.



10. dos mandibulas dispuestas de ambos lados de un carril, siendo móvil la mandibula dispuesta exteriormente con respecto a la vía y estando montada en un extremo de un aplanca que bascula alrededor de un eje paralelo al carril, mientras que el otro extremo de dicha palanca sostiene, en la posición de trabajo, el peso de la rueda que gira sobre el carril no dispuesto entre las mandibulas del freno.

15. El freno de vía según la invención se caracteriza esencialmente por el hecho de que las dos mandibulas son móviles en altura.

20. La mandibula situada entre los dos carriles puede estar montada en una viga que se apoya, en uno de sus extremos, sobre un soporte fijo en proximidad del carril no dispuesto entre las mandibulas, y sobre la cual está articulada la palanca basculante anteriormente mencionada.

Por otra parte, con su otro extremo, la viga puede apoyarse sobre un soporte móvil en altura.

25. La palanca basculante que lleva la mandibula móvil puede estar articulada sobre dicha viga mediante un eje que le sirve al propio tiempo de eje de basculamiento.

30. El soporte móvil puede estar constituido por una palanca cuando menos, sobre un extremo de la cual se apoya la viga y cuyo otro extremo posee un rodillo que le permite desplazarse sobre una pista de rodamiento, girando la palanca alrededor del punto de apoyo de la viga sobre ella.

35. La pista de rodamiento es preferiblemente paralela a los carriles.

La rotación de la palanca puede ser mandada, mediante un sistema de bielas, por un dispositivo que



sirve a poner el freno en orden de marcha.

40. Se describirá ahora más detalladamente la invención con referencia a especiales formas de realización dadas a título de ejemplo y representadas en los adjuntos dibujos.

45. La Fig. I; es una sección transversal de una vía provista de un freno según la invención, estando aflojado el freno.

La Fig. II; es una sección análoga a la de la Fig I, estando apretado el freno.

50. La Fig. III; es una sección análoga a la de la Fig. I, que muestra una variante de realización.

La Fig. IV; es una vista de lado que muestra un detalle de un dispositivo de la Fig. III, en la posición de aflojamiento.

55. La Fig. V.- es una vista análoga a la Fig. 4, en la posición de aprieto.

En todas las figuras, las mismas referencias indican elementos iguales o equivalentes, es decir;

60. 1 y 2 son los carriles de la vía, montados respectivamente en soportes 3 y 4 y 5, la mandíbula situada sobre los carriles; 7, la palanca basculante que lleva, en su extremo, la mandíbula 8 exterior con respecto a la vía y en el otro extremo, un rodillo 9 sobre el cual se apoya la vara inferior de una barra de transmisión 10 provista de una rampa 11.

65. En la forma de ejecución representada en las Figs. 1 y 2, la mandíbula móvil 8, montada en el extremo de la palanca 7, gira con un eje 14 sobre una viga 15. La palanca 7 se apoya, mediante un rodillo 16, sobre una placa 17 sujeta al chasis general del aparato
70. que recibe también, fijos, los dos carroles de rodamiento 1 y 2,



El otro extremo de la palanca 7, que pasa debajo del carril 2, lleva el rodillo 9, sobre el cual se apoya la cara inferior de la barra de transmisión 10.

75. La viga 15, que es también móvil, lleva la otra mandíbula 5, y se apoya con su extremo sobre un soporte fijo 18.

80. En la posición representada en la Fig. 1, las mandíbulas 5 y 8, superan el nivel del carril de una altura h .

85. En la posición representada en la Fig. 2, la barra de transmisión 10, ha sido desplazada longitudinalmente de modo que su rampa 11, obliga a bajar el rodillo 9, y hace girar la palanca 7, alrededor del rodillo 16, que se apoya siempre sobre la placa fija 17.

90. En este movimiento, la mandíbula 8, se acerca a la mandíbula 5, a una distancia inferior a la anchura de la llanta de la rueda. Al propio tiempo, el eje 14, se eleva con respecto al rodillo 16, y hace subir el extremo correspondiente de la viga 15, que gira sobre el punto de apoyo 18.

95. Gracias a este doble movimiento de rotación de la palanca 7, y de la viga 15, las mandíbulas 5 y 8, suben a una altura H sensiblemente superior a h , aumentando así considerablemente la superficie de aprieto sobre la llanta.

100. En la forma de ejecución representada en las Figs. 3 a 5, la mandíbula móvil está montada también en un extremo de la palanca 7, que gira, mediante el eje 14, sobre la viga 15.

El otro extremo de la palanca 7, que pasa debajo del carril 2, lleva también el rodillo 9, sobre el cual



105. se apoya la cara inferior de la barra de transmisión 10.

110. La viga móvil 15, que lleva la otra mandíbula 5, se apoya por una parte, con uno de sus extremos, cerca del carril 2, sobre el soporte fijo 18, y por otra parte, con su otro extremo 19, sobre una palanca 20.

115. El extremo inferior de esta palanca, provisto de un rodillo 21, se apoya sobre una pista de rodamiento 22, sujeta al chasis principal del aparato que recibe también, fijos, los dos carriles de rodamiento 1 y 2.

En la posición representada por la Fig. 3, las mandíbulas 5 y 8 superan el nivel del carril de una altura h .

120. En la Fig. 4, la palanca 20, representada durante el alojamiento, ocupa una posición oblicua y está acoplada por un sistema de bielas 23, a un motor único no representado, que manda también el movimiento de traslación de la barra de transmisión 10.

125. En la Fig. 5, la palanca 20, en posición de aprieto, ocupa una posición casi vertical y su extremo que lleva el extremo 19, de la viga 15, se ha elevado de manera correspondientes, provocando el levantamiento simultáneo, por un parte, de dicha viga 15, y de la mandíbula 5, y por otras parte, de la palanca 7, y de la mandíbula 8, gracias al eje 14.

130. Naturalmente, la invención no se limita a las formas de realización que se acaban de describir y que han sido representadas en los adjuntos dibujos, pudiendo éstas experimentar modificaciones de detalles sin
135. por ello rebasar los límites de la presente invención.

14 A



Los terminos en que queda redactada esta Memoria descriptiva son ciertos y fiel reflejo de lo que se pretende registrar como Patente de Invención, debiendose tomar en sentido bien amplio, nunca limitativo.

140.

El peticionario se reserva asimismo el derecho a obtener los oportunos registros complementarios, por los perfeccionamientos que la practica pudiera aconsejarle en el futuro.

145.

=====

N O T A D E
R E I V I N D I C A C I O N E S .

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

150.

Se reivindica, como de propia y nueva invención a favor de Societe Anonyme Dite ETABLISSEMENTS SAXBY, entidad francesa, por los extremos siguientes:

155.

PRIMERO.- Por nuevo freno de via de mandibulas para vagones de ferrocarril, caracterizado porque comprende dos mandibulas dispuestas de uno y otro lado de un carril, siendo movable la mandibula dispuesta este-ráormente con respecto a la vía y estando montada en un extremo de una palanca basculante alrededor de un eje paralelo al carril, sosteniendo el otro extremo de dicha palanca, en la posición de trabajo, el paso de la rueda que gira sobre el carril no situado entre las mandibulas del freno, caracterizado por el hecho de que las dos mandibulas son movibles en altura.

160.

165.

SEUNDO.- Por nuevo freno de via de mandibulas para vagones de ferrocarril, según la reivindicación anterior, caracterizado por el hecho de que la mandibula situada entre los dos carriles está montada en una



170. viga que se apoya con uno de sus extremos sobre un soporte fijo en proximidad del carril no comprendido entre las mandíbulas, y cuyo otro extremo está articulado sobre la palanca basculante anteriormente mencionada.

175. TERCERO.- Por nuevo freno de via de mandíbulas para vañones de ferrocarril, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que la mandíbula situada entre los dos carriles está montada en una viga que se apoya, por una parte, con uno de sus extremos, sobre un soporte fijo en proximidad del carril no comprendido entre las mandíbulas y, por otra parte, con su otro extremo, sobre un soporte móvil en altura.

180. CUARTA.- Por nuevo freno de via de mandíbulas para vañones de ferrocarril, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que la palanca basculante que lleva la mandíbula móvil está articulada sobre dicha viga mediante un eje que le sirve al propio tiempo de eje basculante.

190. QUINTO.- Por nuevo freno de via de mandíbulas para vañones de ferrocarril, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado, por el hecho de que el soporte móvil está constituido por cuando menos una palanca sobre uno de cuyos extremos se apoya la viga y cuyo otro extremo posee un rodillo que le permite desplazarse sobre una pista de rodamiento, girando la palanca alrededor del punto de apoyo de la viga sobre el.

195. SEXTO.- Por nuevo freno de via de mandíbulas para vañones de ferrocarril, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que la



pista de rodamiento es paralela a los carriles.

200.

SEPTIMO.- Por nuevo freno de via de mandibulas para vagones de ferrocarril, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que la rotación de la palanca es mandada, mediante un sistema de bielas, por un dispositivo que sirve para poner el freno en orden de marca.

205.

OCTAVO.- Por "NUEVO FRENO DE VIA DE MANDIBULAS PARA VAGONES DE FERROCARRIL".

Tal y como queda descrito en la Memoris precedente y para los fines que en ella se dejan bien especificados.

210.

La presente Memoris descriptiva consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, a la cual se la unen otras de planos, en forma y tamaño reclamatorios para la mejor comprensión del invento.

215.

Madrid, catorce de Abril de mil novecientos cincuenta y cinco.

P.A. Societe Anonyme Dite ETABLISSEMENTS SAXBY.

E. Rodriguez Rivas,

P.P.

2191-



Fig. 1ª

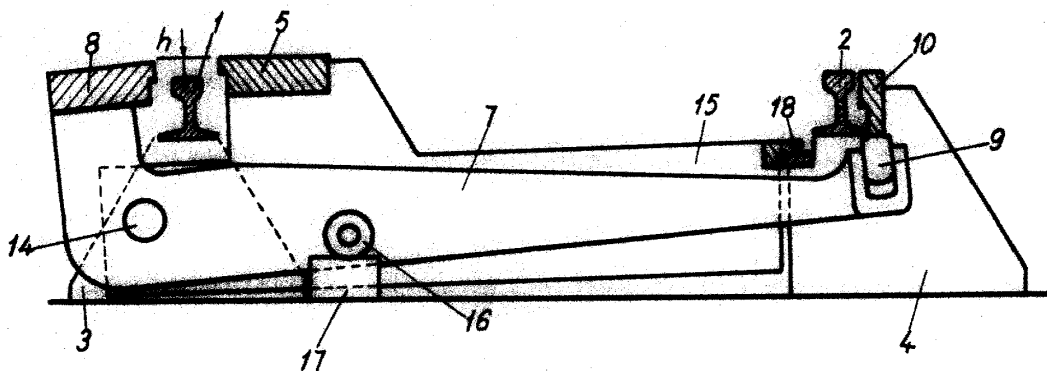
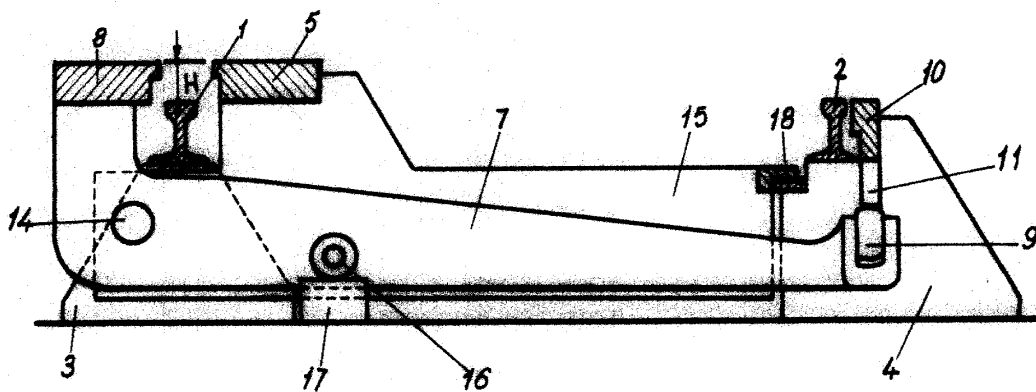


Fig. 2ª



Madrid, 14 ABR 1955

ES 221225

Escala variable



Fig. 3^a

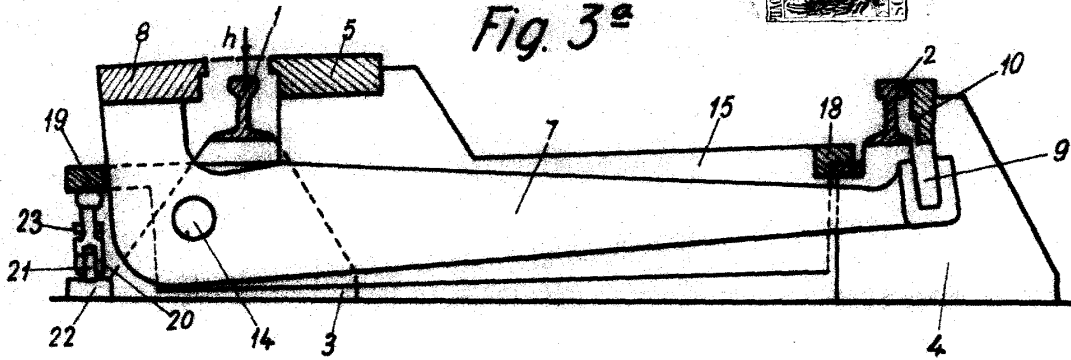


Fig. 4^a

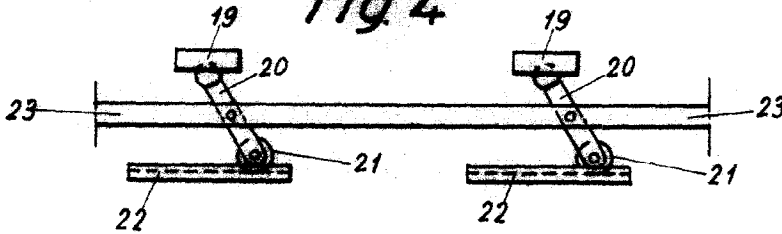
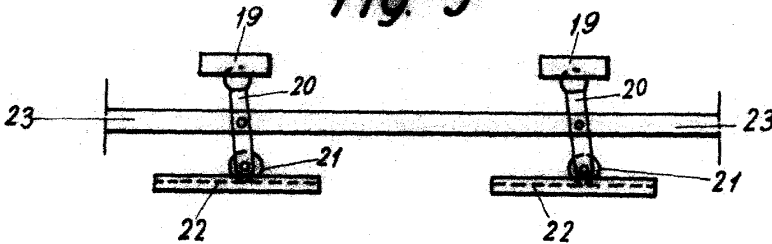


Fig. 5^a



Madrid, 4 ABR 1955

R. P. O. ... DE ...

Escala variable