



ESPAÑA

(18) ES	(11) NUMERO	(19) Y
	254340	
	(22) FECHA DE PRESENTACION	
	4 FEBRERO 1980	

MODELO DE UTILIDAD

16 MAR. 1981

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		
79.04101	19 Febrero 1979	Francia

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B 61K 7/00

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

"Freno de vía para vagones de ferrocarril"

Transformación de:

Solicitud de patente 488.259

(71) SOLICITANTE (S)

SAXBY

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

40, rue de l'Orillon, 75011 París, Francia

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

M. Curell Suñol

E. 5086 - CC/FL
EX-FR

M O D E L O D E U T I L I D A D

por VEINTE años

solicitado en España a favor de SAXBY, de nacionalidad francesa, domiciliada en 40, rue de l'Orillon, 75011 París, Francia, por "Freno de vía para vagones de ferrocarril", con prioridad de la solicitud francesa 79.04101 de fecha 19 Febrero 1979. - - - - -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a un freno de vía para vagones de ferrocarril, que funciona por gravedad, del tipo que comprende unos pares de palancas articuladas que llevan dos patines frenadores que constituyen unas mandíbulas dispuestas a una y otra parte de un carril de rodadura previsto móvil verticalmente. - - - - -

5.

Dichos frenos de vía, llamados de gravedad porque ejercen sobre los vagones un esfuerzo de ralentización proporcional a su peso, son actualmente ampliamente utilizados en las estaciones de selección y están por ejemplo descritos en las patentes francesas nos. 73 21722 y 73 22143 que pertenecen a la sociedad solicitante. - - - - -

10.

5. Generalmente, estos frenos poseen dos carriles de rodadura perforados por orificios para fijar los apoyos donde se articulan las mandíbulas así como las barras elásticas que mantienen los dos carriles con separación constante, permitiendo al mismo tiempo la elevación del conjunto del freno y el peso de los vagones cuando tiene lugar la penetración de las ruedas en sus mandíbulas. - - - - -

10. En razón del número de orificios necesarios y de la importancia de su diámetro, es materialmente imposible realizarlos in situ sobre la vía tendida. Estos frenos son por tanto completamente montados en fábrica e insertados en la vía tendida por seccionamiento de los carriles. Ahora bien, esta operación de seccionamiento de las vías, además de que no es fácil, conduce a la inmovilización de una zona de selección durante un plano bastante largo, lo que es perjudicial para su explotación. - - - - -

20. La presente invención tiene pues por objetivo principal evitar estos inconvenientes y, para ello, tiene por objeto un freno de vía del tipo mencionado que se caracteriza esencialmente porque las palancas están provistas de tetones que se articulan en unos alojamientos que realizan la función de apoyos formados por una brida acoplada en dos partes que pasa a fijarse sobre la suela del carril de rodadura, siendo la forma en gancho de esta brida apta para retener los tetones de cada una de las palancas en el ángulo constituido por el alma del carril y su suela. - - - - -

25.

Preferentemente, el carril de rodadura que recibe las palancas articuladas está constituido por uno de los dos carriles de la vía tendida, previamente desolidarizado de las traviesas por supresión de los tornillos. - - - - -

- 5. El freno de vía de acuerdo con la invención puede, en efecto, ser fijado directamente y sin mecanizado sobre uno de los carriles de la vía tendida. Se obtienen por tanto finalmente así unos frenos de vía que se instalan de manera infinitamente más simple que los modelos existentes y que es
- 10. posible fraccionar en elementos de pequeña longitud, a fin de repartirlos en las vías de clasificación de las zonas de selección para obtener un frenado casi continuo hasta el paro final de los vagones, en lugar de hacerlo únicamente en la cabeza de las vías de clasificación, como es el caso actualmente. Esta disposición permite mejorar notablemente la
- 15. precisión de las velocidades de aproximación y de eliminar cualquier choque perjudicial a la carga de los vagones. - -

Una forma de realización de la invención se describe a continuación a título de ejemplo, con referencia al plano anexo en el cual la figura única es una vista simplificada en sección transversal de un freno de vía de acuerdo con la invención. - - - - -

Este freno de vía se compone esencialmente de un cierto número de pares de palancas, de los que uno solo está representado en la figura, respectivamente en 1 y 2. Estas

palancas están dispuestas a una y otra parte de un carril de rodadura 3 de la vía y llevan unos patines de frenado que constituyen unas mandíbulas, constituidas aquí de forma clásica por simples trozos de carril 4. - - - - -

5. De acuerdo con la invención, el carril de rodadura 3 puede estar constituido directamente por uno de los carriles de la vía tendida, previamente solidarizado de las traviesas, por supresión de los tornillos, en una longitud función de la flexibilidad de dicho carril. Las palancas 1 y 2 están, en efecto, montadas directamente sobre el carril sin que sea necesario mecanizarlo, gracias a unos tetones 5 que se articulan en unos alojamientos que realizan la función de apoyos, formados por una brida acoplada en dos partes 6. Esta brida está pinzada sobre la suela del carril de rodadura por dos tornillos tales como 7 y su forma en gancho permite retener los tetones 5 de cada una de las palancas 1 y 2 en el ángulo constituido por el alma del carril y su suela. - -
- 10.
- 15.

- Unos bloques 8, solidarios de un chasis 9, aseguran la retención lateral del carril desolidarizado de las traviesas, permitiendo al mismo tiempo su desplazamiento vertical. Un gato de mando 10, por ejemplo de tipo electromecánico, está montado sobre el chasis 9 a fin de permitir elevar el extremo de las palancas 1 y 2 por medio de un tirante 11 y escuadras 12 montadas móviles en rotación alrededor de ejes horizontales 13, apoyándose dichas escuadras sobre la rampa inferior de las palancas por unos rodillos 14. - - - - -
- 20.
- 25.

La elevación de las palancas 1 y 2 por el gato 10 es tal que la separación entre los patines frenadores 4 se encuentra reducida a un valor inferior al menor espesor existente de las ruedas de vagones a frenar. Entonces, introduciéndose en la garganta de los patines frenadores, las ruedas elevan el conjunto constituido por estos patines frenadores, las palancas 1 y 2, y el carril de rodadura 3 con la brida asociada 6. La elevación se opera por rotación de dicho conjunto alrededor de los rodillos 14 soportados por los extremos de las escuadras 12, mientras que los bloques 8 mantienen el carril de rodadura 3 en su plano de desplazamiento vertical. - - - - -

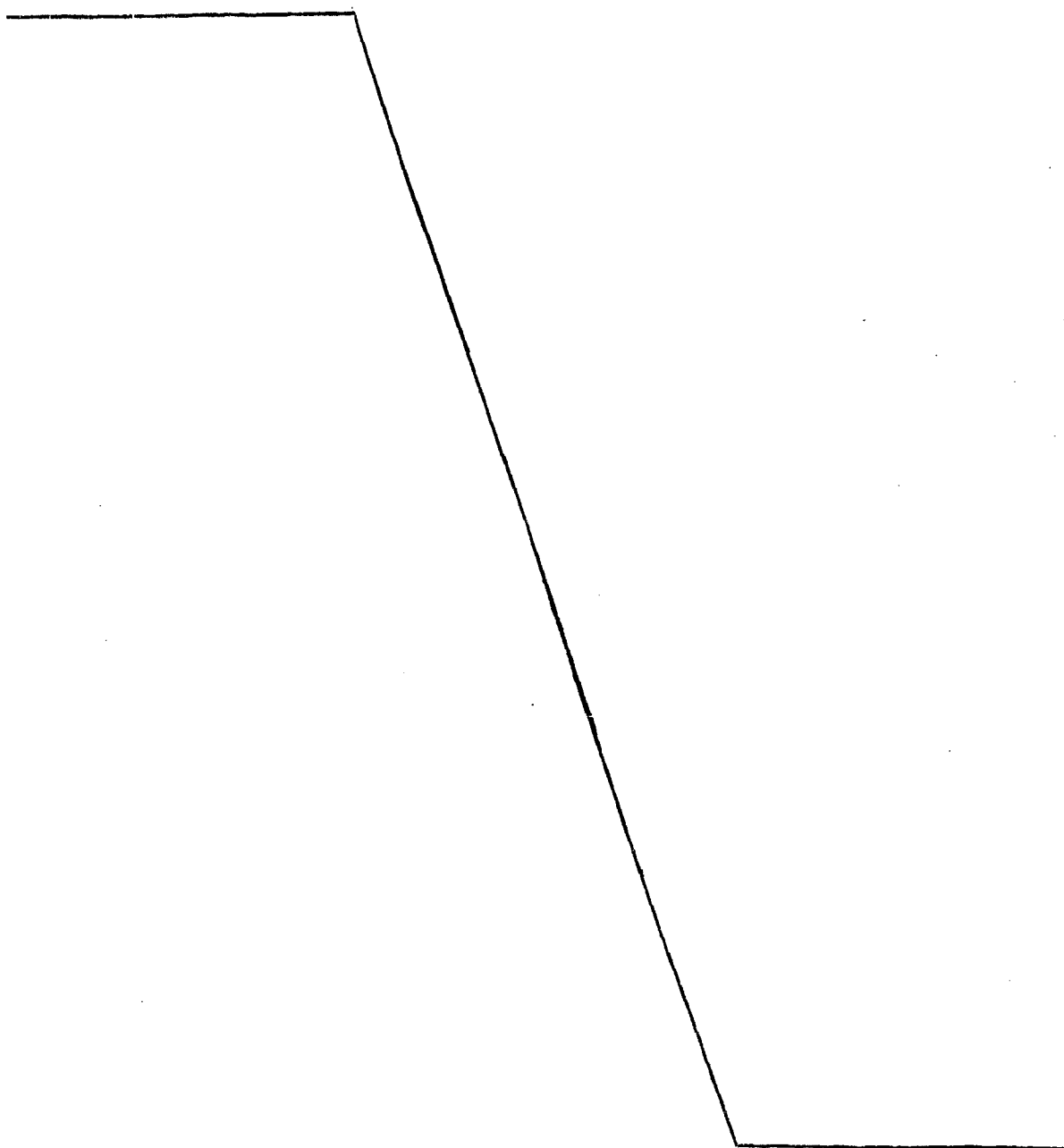
Se comprenderá fácilmente que así, el esfuerzo de frenado ejercido por los patines frenadores 4 sobre las ruedas de los vagones es directamente función del peso aparente de dichas ruedas, comportándose el conjunto como una especie de balanza. Un mando inverso sobre el gato 10 provoca el descenso de las escuadras 12 y por consiguiente de las palancas 1 y 2, así como del carril de rodadura 3 que pasa entonces a apoyarse sobre el chasis 9. Haciendo esto, los patines frenadores 4 se separan de las ruedas de los vagones y las liberan de cualquier esfuerzo retardador. - - - - -

Se ve por tanto, en definitiva, que con la disposición de acuerdo con la presente invención, es posible realizar de forma extremadamente simple y poco costosa unos frenos

de vía eficaces que funcionan por gravedad, y ello sin tener que seccionar el carril de la vía tendida. - - - - -

A los efectos consiguientes se declaran de novedad, propiedad y utilidad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las reivindicaciones que siguen. - - - -

5.



REIVINDICACIONES

5. 1.- Freno de vía para vagones de ferrocarril, que funciona por gravedad, del tipo que comprende unos pares de palancas articuladas que llevan dos patines frenadores que constituyen unas mandíbulas dispuestas a una y otra parte de un carril de rodadura previsto móvil verticalmente, caracterizado porque las palancas están provistas de tetones que se articulan en unos alojamientos que realizan la función de apoyos formados por una brida acoplada en dos partes que se fija sobre la suela del carril de rodadura, siendo la forma en gancho de esta brida apta para retener los tetones de cada una de las palancas en el ángulo constituido por el alma del carril y su suela. - - - - -

15. 2.- Freno según la reivindicación 1, caracterizado porque el carril de rodadura que recibe las palancas articuladas está constituido por uno de los dos carriles de la vía tendida, previamente desolidarizado de las traviesas por supresión de los tornillos. - - - - -

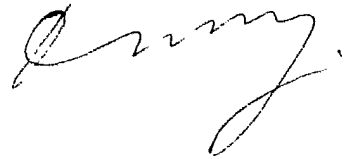
3.- "FRENO DE VIA PARA VAGONES DE FERROCARRIL". -

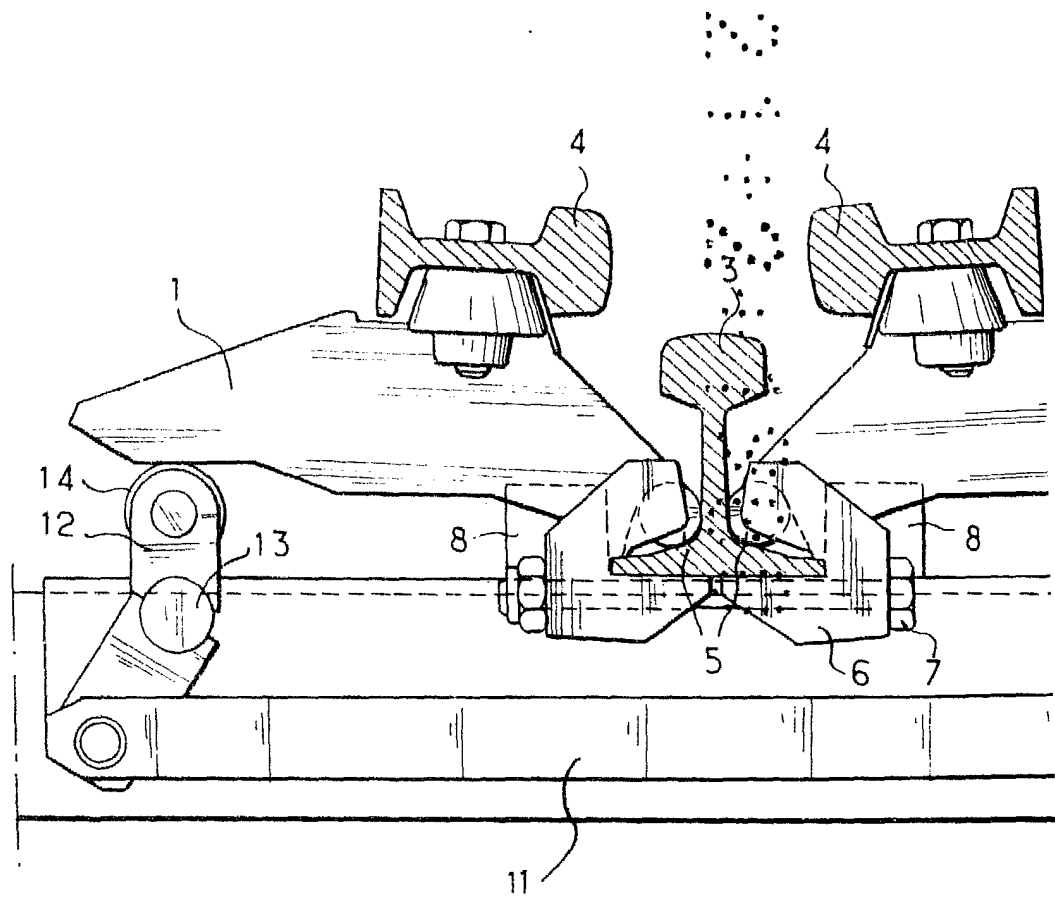
20. Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y de una lámina de dibu-

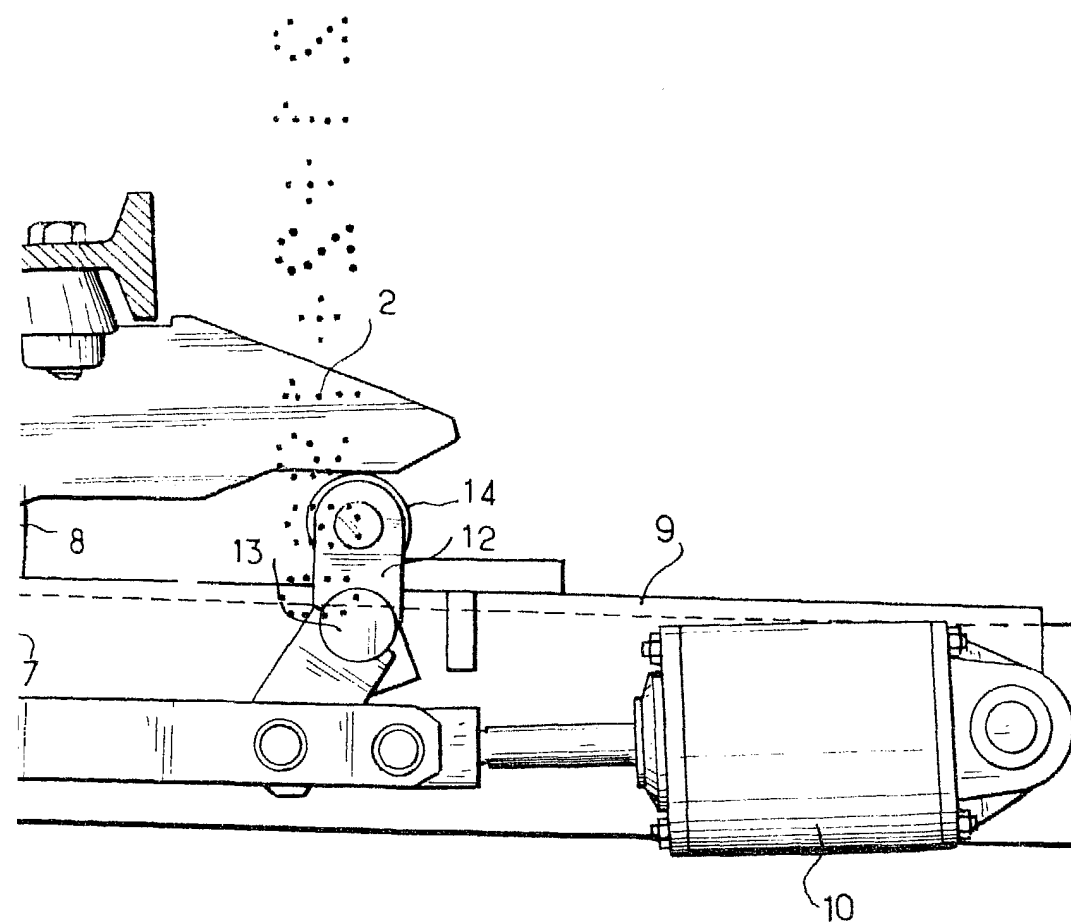
jos que la ilustra.

MADRID, 4 FEBRERO 1980

P.A. M. CURELL SUÑOL

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'M. Curell Suñol', written in dark ink.





MADRID - 4 FEB. 1980

P. A. M. CURELL SUÑCI