



255175

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

UNA PATENTE DE INTRODUCCION

a favor de Doña María BOSCH Vilanova, de nacionalidad española, residente en BARCELONA, Carret. La Bordeta, 16,

por:

"MÁQUINA PROPULSORA PARA MANIOBRAS DIVERSAS SOBRE VAGONES DE FERROCARRIL Y VEHICULOS PESADOS EN GENERAL".

=====

La presente Memoria se refiere, como su enunciado indica, a una máquina propulsora utilizable para realizar maniobras sobre vagones de ferrocarril y toda clase de vehiculos pesados, consistente, en esencia, en una especie de carretilla, con dos ruedas laterales libres y una central accionada por un motor de explosión, que se acopla



10 por medio de un mecanismo de gato, sobre la estructura del vehiculo a mover, de forma que solamente actúa como apoyo, formando un conjunto de fuerzas tal, que con el minimo esfuerzo se pueden trasladar vagones de ferrocarril y toda clase de vehiculos pesados, ya que dicha rueda central motriz está establecida de forma especial para su acoplamiento al perfil de las vias de ferrocarril, y por ser de goma pueden adaptarse asimismo a cualquier terreno.

15 A continuación se hará una detallada descripción de la máquina aludida con referencia a los planos que se acompañan, en los cuales se representa, a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas modificaciones de
20 detalle que no supongan una alteración fundamental de sus características esenciales.

Dichos dibujos ilustran:

En la fig. 1.- Perfil de la máquina.

En la fig. 2.- Planta de la misma.

25 En la fig. 3.- Vista de frente de la citada máquina.

30 Según el ejemplo de ejecución representado, la máquina preconizada, está constituida por un chasis o bastidor (1) de tubo y chapa sobre el cual se ha montado una rueda central (2) con llanta de goma y perfil apropiado para su acoplamiento a la via férrea, aunque por su constitución puede adaptarse a cualquier clase de terreno.

35 Esta rueda (2) está acoplada por un sistema de transmisión (3) de cadena ú otro cualquiera apropiado, a un motor de explosión (4) dotado de cambio de velocidades y embrague.



Ligeramente retrasadas y a los laterales de la
rueda (2) motriz, se han instalado dos ruedas de apoyo (5)
libres y centradas con respecto al conjunto, a fin de faci-
40 litar el traslado de la máquina al lugar de su aplicación.

Solidaria de la rueda motriz (2) y acoplada a
su lateral, se ha previsto una rueda trinquete (6) con ga-
tillo solidario del bastidor con el fin de impedir cualquier
movimiento de retroceso de la máquina.

45 En el testero del bastidor (1), existe un gato
elevador (7) mecánico o hidráulico, para apoyo del mismo ba-
jo la estructura del vehículo a mover.

Tanto el mando de este gato (7) como los corres-
pondientes a embrague y cambio de velocidades del motor(4)
50 se encuentran en las proximidades del mango de dirección
(8), existiendo el mando (9) embrague, bajo el mismo, y
los (10) y (11) en una transversal existente en los dos
mangos, correspondientes a cambios de velocidades y acción
sobre el gato (7).

55 Organizada de esta forma la máquina, si se ha de
emplear, por ejemplo para el movimiento de vagones de ferro-
carril, el operario, coje la máquina por sus mangos (8), y
presionando hacia abajo, deja todo el conjunto apoyado so-
bre sus dos ruedas centrales, llevandola como una carreti-
60 lla corriente hasta las cercanías del vagón a empujar.

Una vez llegado, se coloca la rueda central (2)
sobre uno de los railes, llevando la máquina hasta colocar
el gato (7) bajo el bastidor del vagón, momento en que por
medio de su mando correspondiente, se eleva hasta conseguir
65 la posición de apoyo, sin forzar la elevación, ya que sola-
mente se persigue el citado apoyo.



Una vez instalada la máquina, se pone el motor en marcha, introduciendo la velocidad adecuada y se desembraga lentamente, en este momento, una fuerza actúa sobre la máquina, por el peso del vagón sobre el gato, pero como asimismo actúa la fuerza del motor sobre la rueda motriz (2) y ésta sobre la vía, la componente horizontal de este par de fuerzas, hace mover al vagón empujado por la máquina. Cuando mayor sea el paso del vagón o vagones a mover, mayor es la adherencia de la rueda motriz al rail, debido a la componente vertical del par de fuerzas citado.

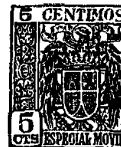
Si los vagones o vehículos pesados a mover, estuvieran en contrapendiente, existiría una tendencia al retroceso que queda eliminada por la rueda trinquete (6) que una vez girada en un sentido impide el giro en el sentido contrario.

llegado el vagón al lugar deseado, basta desembragar el motor y descender el gato para deshacer el apoyo, sacando la máquina de su sitio para trasladar a donde fuera necesario pudiéndose emplear la rueda motriz con el motor para su más fácil manejo y rapidez en los desplazamientos en vacío, aun que con el consiguiente gasto por funcionamiento del motor.

Como se ha citado, la rueda motriz tiene un perfil adecuado para su acoplamiento a los railes de la vía, pero, por ser de goma, y las alas de su perfil tender hacia el exterior, en terreno llano, queda perfectamente acoplado al mismo, pudiéndose emplear en toda clase de terrenos.

La forma, materiales y dimensiones, podrán ser variables y en general, cuanto sea accesorio y secundario siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad

255175



del objeto que se describe.

100 Los términos en que queda redactada esta Memoria, son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

N O T A

La PATENTE DE INTRODUCCION, que se solicita recaerá sobre las particularidades características de las siguientes reivindicaciones:

105 1ª.- Máquina propulsora para maniobras diversas sobre vagones de ferrocarril y vehículos pesados en general, c a r a c t e r i z a d a por comprender un chasis dotado de una rueda central, de perfil adecuado para coplamiento a railes, movida por un motor con embrague y cambio de velocidades.

110 2ª.- Máquina propulsora, según reivindicación primera, caracterizada por haberse previsto dos ruedaá laterales, libres, para apoyo y transporte de la máquina en vacío.

115 3ª.- Máquina propulsora, según anteriores reivindicaciones, caracterizada por establecerse en el testero del bastidor un gato susceptible de acoplamiento bajo la estructura del vehículo a empujar, proporcionando el apoyo conjuntamente con la fuerza dada por el motor sobre la rueda motriz, ha de formar la resultante horizontal para empuje del vehículo



120 4ª.- Máquina propulsora, según reivindicaciones que anteceden, caracterizada por el hecho de haberse montado al alcance del operario que maneja la máquina, los mandos correspondientes a embrague, cambio de velocidades y mando del gato.

125 5ª.- Máquina propulsora, conforme a las reivindicaciones que anteceden, caracterizada por el hecho de que la rueda motriz está constituida a modo de permitir su acoplamiento perfecto a cualquier clase de terrenos.

130 6ª.- Máquina propulsora, según anteriores reivindicaciones, caracterizada por haberse previsto, solidaria de la rueda motriz, una rueda trinquete con gatillo en el bastidor, a fin de impedir en todo momento cualquier movimiento de retroceso de la máquina.

7ª.- "MÁQUINA PROPULSORA PARA MANIOBRAS DIVERSAS" SOBRE VAGONES DE FERROCARRIL Y VEHICULOS PESADOS EN GENERAL".

- - - -

Todo según queda expuesto en la precedente Memoria que consta de seis hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y hoja de dibujos que a la misma se acompaña.

Madrid, 2º Enero de 1.960.

Por autorización de la interesada.-

Modesto Polo
[Signature]



FIG. 1

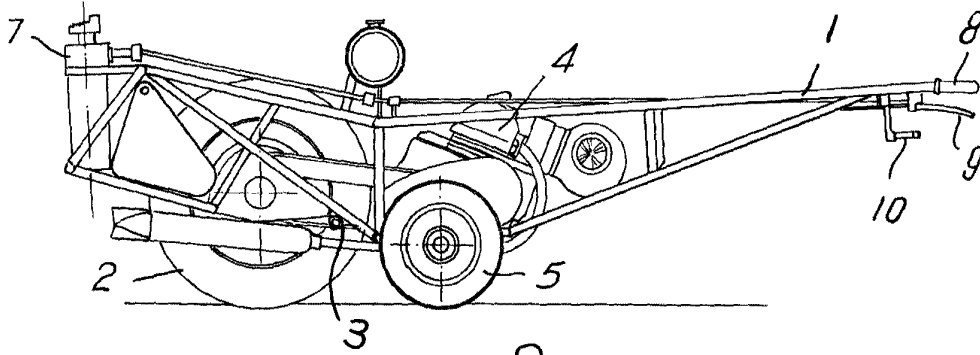


FIG. 2

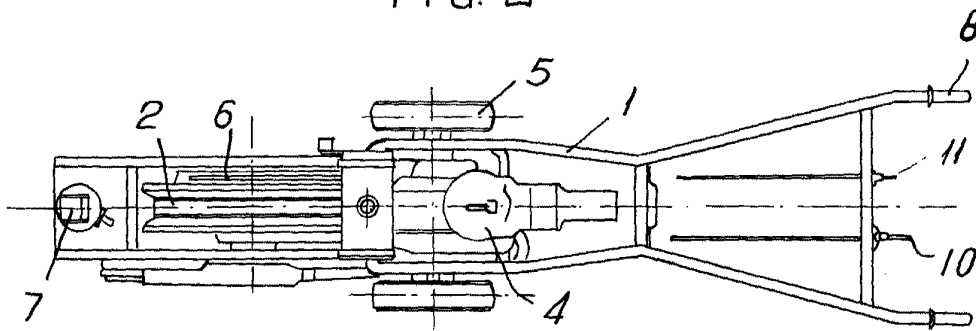
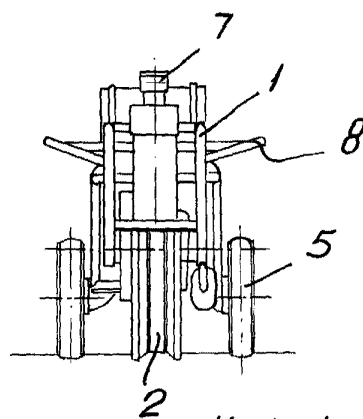


FIG. 3



Madrid. 21 ENE 1860

ESCALA VARIABLE.

Handwritten signature and date
1.