



304739

MEMORIA DESCRIPTIVA
que se acompaña a la solicitud de una

.....PATENTE DE INVENCION.....
por VEINTE años en España, por "MEJORAS INTRODUCIDAS EN RUEDAS FERROVIARIAS".

a favor de

ENALOC (PROPRIETARY) LIMITED
domiciliado en 308, Commissioner Street, BOKSBURG,
Africa del Sur.

INVENTOR: Andrew BROOM, de nacionalidad sudafricana.



5

Este invento se refiere a ruedas o llantas para ruedas - de material rodante sobre vías. Corrientemente, tales artículos tienen una rodadura cónica que se fusiona en su parte más gruesa en un reborde que actúa como tope para restringir el movimiento lateral de la rueda en relación con el carril, bien cuando se toman curvas demasiado rápidamente o en las rectas cuando las ruedas oscilan lateralmente. En cualquiera de dichos casos, el reborde se junta con la cara interior de la cabeza del carril, con lo que se origina el desgaste - de dicho reborde y del carril. Además, el contacto entre el reborde - de la rueda y el carril es ruidoso.

10

El objeto de éste invento es facilitar un perfil de rueda o llanta que reduzca al mínimo las desventajas de la rueda rebordada.

15

Según el invento, el perfil de la rodadura de la rueda es una curva suave que diverge del exterior al interior de la rueda. Preferiblemente la curvatura es de radio en disminución en la dirección del exterior al interior de la rueda y en la mejor forma conocida por el solicitante dicha curvatura es parabólica.

20

El invento se ilustra en el adjunto dibujo que es una vista lateral de una rueda de acuerdo con el invento.

En el dibujo, la parte exterior (10) y la parte interior (12) de la rueda están unidas mediante una pista de rodadura (14) que es de perfil parabólico. La arista (16) puede estar redondeada.

25

En la rodadura rectilínea, las fuerzas combinadas que actúan sobre los vehículos ferroviarios tienden a causar oscilen transversalmente sobre los carriles y, desde luego, sobre los cantos, tendiendo la fuerza centrífuga a empujar el vehículo hacia afuera. En la práctica corriente, la rodadura de la rueda conificada asciende por la pista de rodadura del carril hasta que se impide por el reborde en contacto con el carril que continúe el movimiento lateral. Con la rueda - del invento, la resistencia al movimiento lateral de la rueda sobre -

30

- 3 - 2 7 3 9

7



5 el carril aumenta progresivamente según la pista curvada de rodadura de la rueda sube sobre la pista de rodadura del carril, hasta que la resistencia es suficientemente grande para permitir que continúe el movimiento lateral. Así se obtiene una condición de estabilidad en los virajes en tanto que en la rodadura recta la resistencia de ambas ruedas del eje a los movimientos laterales tiende a mantener las ruedas centralmente sobre la vía y a impedir la oscilación transversal. No existen rebordes que choquen con los carriles, de forma que el ruido se reduce al mínimo.

10 En resúmen, la Patente de Invención que se solicita, recaerá sobre las siguientes:

REIVINDICACIONES

15 1. Mejoras introducidas en ruedas ferroviarias que se caracterizan porque la huella de rodadura (14), de la rueda está divergentemente curvada desde el exterior al interior de la rueda.

2. Mejoras introducidas en ruedas ferroviarias según la Reivindicación 1 caracterizadas porque el radio de la curvatura de la rueda disminuye progresivamente desde el exterior al interior de la rueda.

20 3. Mejoras introducidas en ruedas ferroviarias según la Reivindicación 2 caracterizadas porque la huella de rodadura de la rueda es parabólica.

25 4. Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de Invención que se solicita: "MEJORAS INTRODUCIDAS EN RUEDAS FERROVIARIAS".

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente Memoria descriptiva que consta de tres páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

Madrid, 7 Octubre de 1.964

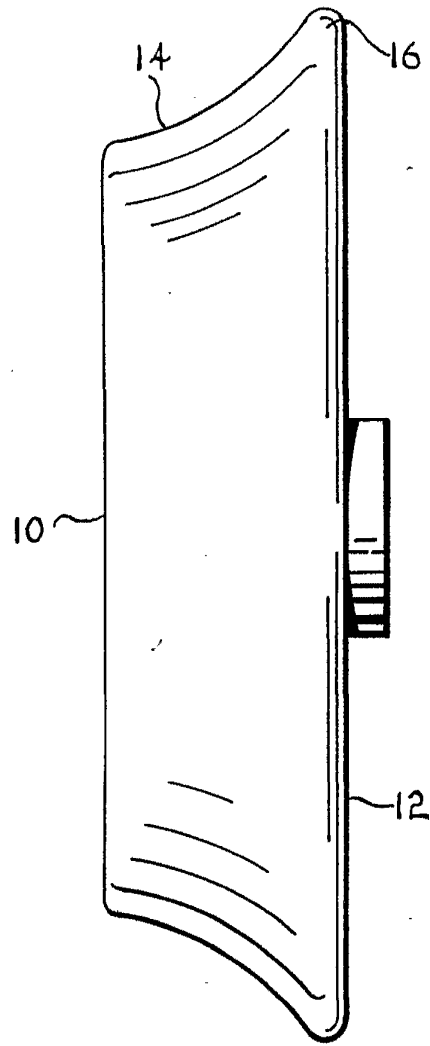
ALFONSO UNGRIA

P.P.

30



27-39



ESCALA VARIABLE
MADRID, 7 DE octubre DE 194
ALFONSO UNGRÍA

[Handwritten signature]