

2

334774



MEMORIA DESCRIPTIVA

de una Patente de Invención por 20 años a nombre de:

DON ANTONIO RUBIO VERGARA, de nacionalidad española, domiciliado en Madrid, Plaza de Cascorro, núm. 3 (España) por. "PROCEDIMIENTO PARA PASAR UN TREN COMPLETO AUTOMATICAMENTE DE VIA NACIONAL A INTERNACIONAL O VICIVERSA, CON VAGONES DE CARGA Y COCHES BOGIES Y MAQUINA MOTRIZ".



Se lleva estudiando hace muchos años para ver de poder conseguir el que los trenes de carga y los vagones de viajeros BOGIES pudieran pasar normalmente de vía Nacional a vía Internacional.

5 Después de muchos desvelos para poder llegar a conseguir el perfeccionamiento y la sencillez, la economía de la fabricación del presente invento y la rapidez en preparar un tren completo con la presente patente, para que pueda pasar perfectamente el tren entero con su motora inclusive automáticamente, si se quiere un tren de -

10 viajeros con coches BOGIES puede marchar perfectamente de Madrid a París a gran velocidad, en las curvas con el presente invento puede pasar a la misma velocidad que en la recta con toda garantía, este invento además se pueden -

15 montar si se quiere con cuatro zapatas de freno o rueda.

PROHIBIDA LA EXPOSICION DE COPIAS Y CERTIFICACIONES



Con el presente Invento, se puede preparar un tren completo en dos meses, si se quiere, aprovechando las llantas sencillas que dispone en el Almacén los Ferrocarriles, o bien Fundir las llantas dobles con un gasto mínimo en materiales y jornales.

En los adjuntos dibujos se ilustra a título de ejemplo una forma de llevar a la práctica el procedimiento según el Invento.

La Figura 1ª representa una planta de las vías Nacionales e Internacionales.

La Figura 2ª representa e ilustra el rodaje de un coche BOGIES dentro de una curva cerrada, demostrando que el nervio central o pestaña de la doble llanta, ésta trabaja sobre dos puntos de la vía.

La Figura 3ª representa un corte longitudinal del núcleo o rueda de las que se usan en la actualidad.

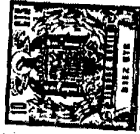
La Figura 4ª, representa un corte longitudinal de la llanta doble especial del presente Invento, para pasar los trenes completos normalmente por vía Nacional e Internacional.

La Figura 5ª representa un corte longitudinal del conjunto del núcleo de la rueda de las que se usan normalmente, donde se demuestra el montaje de la llanta, doble del presente Invento.

La Figura 6ª representa el anillo flexible de acero templado para que la doble llanta nunca pueda salirse, con mas garantías que las actuales.

La Figura 7ª representa un corazón con doble "V" para los cambios de vías Nacionales e Internacionales, pudiendo llevar el ángulo que se precise.

Como puede apreciarse por la Figura 1ª los números 1 y 3 representan la vía Nacional y los números 2 y 4 representan la vía Internacional.



La Figura 2ª representa los números 5 y 9 los -
50 railes de vía Nacional, el núm. 8 representa el carril
sobrepuesto en la curva en el radio más corto, para que
el nervio de la llanta doble trabaje por el interior del
rail radio mayor, y también trabaje por el trozo de ca-
rtil, por lo tanto trabaja en dos puntos, obteniendo do-
85 ble seguridad, pudiendo pasar a mayores velocidades que
actualmente y con mayor perfección.

La Figura 3ª, representa el número diez, la rue-
da normal sin llanta. .

La Figura 4, representa el num. 11 la llanta do-
60 ble con su nervio central, esta llanta doble si se quiere
puede llevar una pequeña pestaña por su interior para -
que haga tope sobre la llanta de la rueda (nº 10), que-
dando centrada la llanta doble sobre la rueda.

La Figura 5ª, representa el núm. 12 la rueda -
65 corriente sin llanta los números 13 y 15 representan la
chabeta flexible de acero templado donde se monta sobre
su alojamiento (núm. 13) y se desmonta con facilidad, ha-
ciendo presión constantemente sobre la ranura, quedando
montada la doble llanta sobre las ruedas viejas actuales
70 con una perfecta garantía de Fortaleza superando a las -
actuales.

La Figura 6ª, representa el, núm. 15 la chaveta
de acero flexible.

La Figura 7ª, representa la planta de un cora-
75 zón para poder pasar perfectamente los trenes de vía Na-
cional como Internacional de donde los números 16 y 17
representan la vía estrecha internacional, el núm. 18 -
representa la vía ancha Nacional. El núm. 19 representa
la placa corazón pudiendo tener los angulos que se deseen
80 sin que para ello pueda perjudicar en nada a los anchos
de las vías, pudiendo pasar los trenes a mas velocidad
que actualmente, por llevar cuatro puntos de apoyo, del



peso muerto de los vagones y máquina, repartiéndose la -
carga perfectamente por las traviesas, el núm. 20 y 23
85 representa la vía Nacional y los números 21 y 22 represen
ta la vía Internacional.

- N O T A -

Se reivindica como nuevo y de mi propia inven-
ción:

90 1.- "Procedimiento para pasar un tren completo
automaticamente de via Nacional a via Internacional o
viciversa con vagones de carga y coches Bogies y máqui-
na motriz". caracterizado por que la nueva llanta de -
doble pisa para que puedan circular los trenes por vias
95 Nacionales y por vías Internacionales, a su vez si se -
precisa puede montarse 4 zapatas de freno o rueda.

2.- Procedimiento para pasar un tren completo -
automaticamente de vía Nacional a via Internacional o vi
civersa, con vagones de carga y coches bogies y máquina
100 motora. Según lo reivindicado en el punto 1 caracteri-
zado por una llanta doble para todos tipos de vagones -
de carga como para los coches de viajeros Bogies y máqui
na motriz.

3.- Procedimiento para pasar un tren completo au-
105 tomaticamente de vía Nacional a via Internacional o vi-
ceversa con vagones de carga y coches Bogies y la llan-
ta doble de la rueda corriente. Según lo reivindicado
en el punto 2 caracterizado por una llanta doble con su
nervio o balona central pudiendo llevar si se quiera una
110 pestaña interior en un costado para que haga tope sobre
la llanta de la rueda núm. 10 y quede centrada la llan-
ta doble.



4.- Procedimiento para pasar un tren completo automáticamente de vía Nacional a vía Internacional o vi-
115 civersa con vagones de carga y coches Bogies y máquina -
motriz.

Según lo reivindicado en los puntos 1 a 3 caracte-
terizado por una llanta doble con el nervio central de -
guía pudiendo aprovechar todo el material que exista en
120 los almacenes del Ferrocarril en llantas fundidas.

5.- Procedimiento para pasar un tren completo automáticamente de vía Nacional a vía Internacional o vi-
civersa con vagones de carga y coches Bogies y máquina -
motriz.

125 Según se reivindica en en los puntos 1 a 4 caracte-
rizado por una llanta especial doble con su nervio
central de guía, uniendo dos medias llantas, o fundien-
do una llanta doble de una pieza. Para poder colocar la
doble llanta en una motora lo primero se estrecha el bas-
130 tidor por los dos laterales, todo el grueso de cada media
llanta o de una llanta doble de una pieza, corriendo las
escuadras que forma el rectangulo de bastidos. También -
se tiene que alargar las muñequillas de los ejes motoras,
y el hueco que queda de la muñequilla antigua se le monta
135 un casquillo en dos mitades soldados sobre el eje y tor-
neados quedando el eje con la máxima de resistencia, que-
dando lista la motora para rodar por las vías Nacionales
e Internacionales.

6.- Procedimiento para pasar un tren completo automáticamente de vía Nacional a vía Internacional o vi-
140 civersa con vagones de carga y coches Bogies y máquina -
motriz.

Según lo reivindica en el punto 1 a 5 caracte-
rizado por una llanta doble con su nervio o pestaña cen-



145 tral pudiendo ser de un diámetro a convenir, así como el
ancho de la llanta doble, como su nervio o pestaña de guía,
al aprovechar las llantas sencillas corrientes actuales, al
unir las dos llantas entre las dos llantas vá provisto
de una chaveta de acero circular que se aloja entre la ra
150 nura que lleva cada media llanta, una vez montado se cie-
rra en varios pernios; estos pernios no trabajan en senti-
do cortante, esta llanta doble se coloca a presión tal o
como hoy colocan las sencillas, como a una llanta se le
ha dejado una pequeña pestaña para que haga tope sobre -
155 la llanta de la rueda, quedando centrada la llanta, una
vez metida a presión, sobre la rueda en la parte contra-
ria de la pestaña se le tornea una ranura núm. 13 y 15,
especial, donde se aloja el aro num. 15 cortado de acero
flexible alojándose en su caja, quedando la llanta echa-
160 vetada con la rueda, para que nunca pueda salirse la llan-
ta doble, tanto construida en dos piezas, como de una so-
la pieza, expresamente fundida o forjada, parece menester.

7.- "Procedimiento para pasar un tren completo
automáticamente de vía Nacional a vía Internacional o -
165 viciversa con vagones de carga o coches Bogies y maqui-
na motriz. Según lo reivindicado en los puntos 1 a 6 -
caracterizado por una llanta doble con su nervio pestaña
central, pudiendo ser de un diámetro a convenir así como
el ancho de la llanta y como el nervio o pestaña para -
170 que nunca pueda salirse la llanta doble de la rueda co-
rriente.

8.- Procedimiento para pasar un tren completo
automáticamente de vía nacional a vía internacional o vi-
civersa con vagones de carga y coches Bogies y máquina
175 motriz.



Según lo reivindicado en los puntos de 1 a 7 -
caracterizado por una llanta doble con dos pisas y un -
nervio central o pestaña, para que puedan rodar normal-
mente por las vías Nacional como por las vías Internacio-
180 nales. Pasando perfectamente por las placas corazones en
estas placas se tiene que montar una "V" más que para que
pase los trenes de vía ancha a estrecha normalmente y vi-
cversa.

9.- Procedimiento para pasar un tren completo
185 automáticamente de vía Nacional a vía Internacional o vi-
cversa con vagones de carga y coches Bogies y máquina
motriz.

Según lo reivindicado en el punto de 1 a 8, ca-
racterizado por una llanta especial de doble llanta y -
190 con su nervio o balon central de guía, con estas nuevas
llantas se consigue el que al entrar el tren en una curva
cerrada pueda entrar con la máxima seguridad porque en
ese momento las pestañas o nervios trabajan sobre el car-
rtil de la clase de vía que sea por la parte interior y
195 la otra rueda trabaja la pestaña sobre el canto exterior
del carril que se ha puesto en el radio más corto de la
curva, alcanzando la fuerza CINÉTICA el doble de la fuer-
za CENTRIFUGA por lo tanto nunca puede salirse las ruedas
de las vías por mucha velocidad que puedan llevar el tren,
200 estas llantas dobles se pueden montar cuatro zaparas de
freno por rueda.

10.- Procedimiento para pasar un tren comple-
to automáticamente de vía Nacional a vía Internacional
o vicversa, con vagones de carga y coches Bogies y má-
205 quina motriz.

Según se describe en la memoria precedente:
esta patente recae sobre "PROCEDIMIENTO PARA PASAR UN



TREN COMPLETO AUTOMATICAMENTE DE VIA NACIONAL A VIA INTERNACIONAL O VICIVERSA CON VAGONES DE CARGA Y COCHES - BOGIES Y MAQUINA MOTRIZ". Como queda descrito en la presente Memoria caracterizado en la anterior "NOTA" y representado en los adjuntos dibujos.

Madrid, Diciembre de 1.966

Antonio Rubio Vergara

Figura 1ª

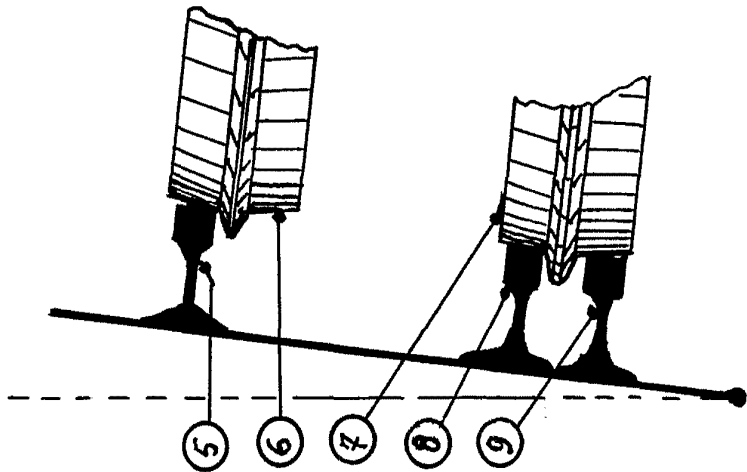
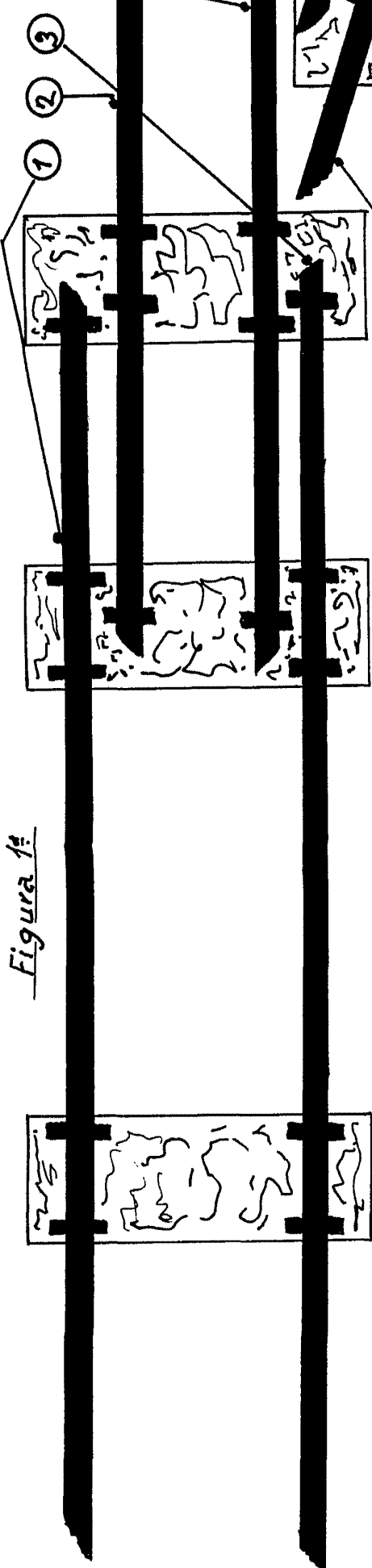


Figura 2ª

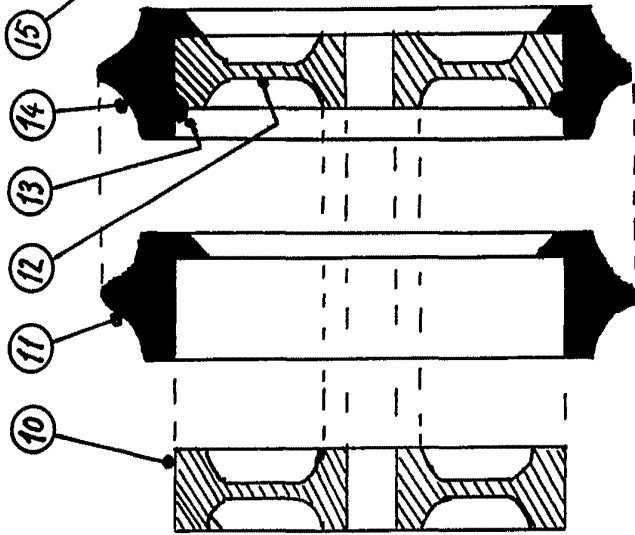


Figura 3ª

Figura 4ª

Figura 5ª

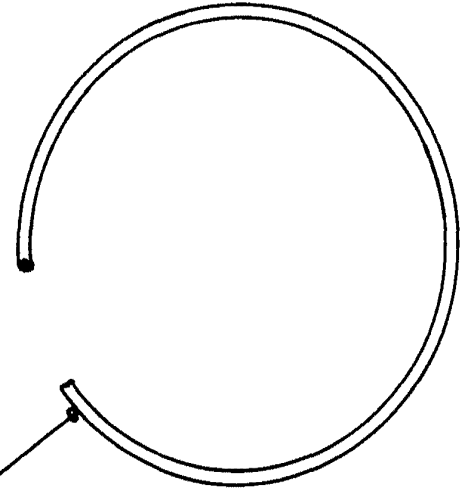


Figura 6ª

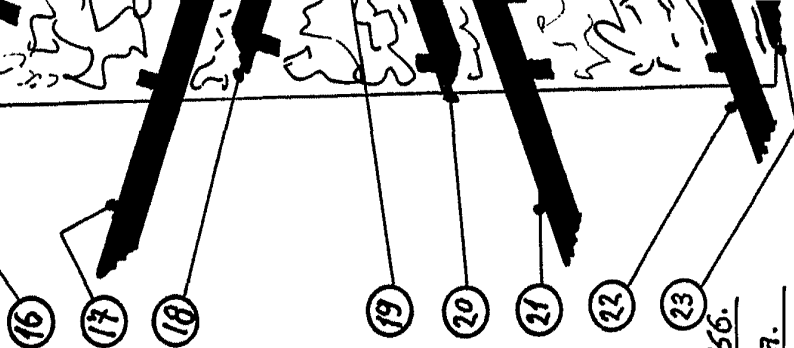


Figura 17ª

Figura 18ª

Figura 19ª

Figura 20ª

Figura 21ª

Figura 22ª

Figura 23ª

Madrid Diciembre 1966.
Antonio Rubio Vergara.

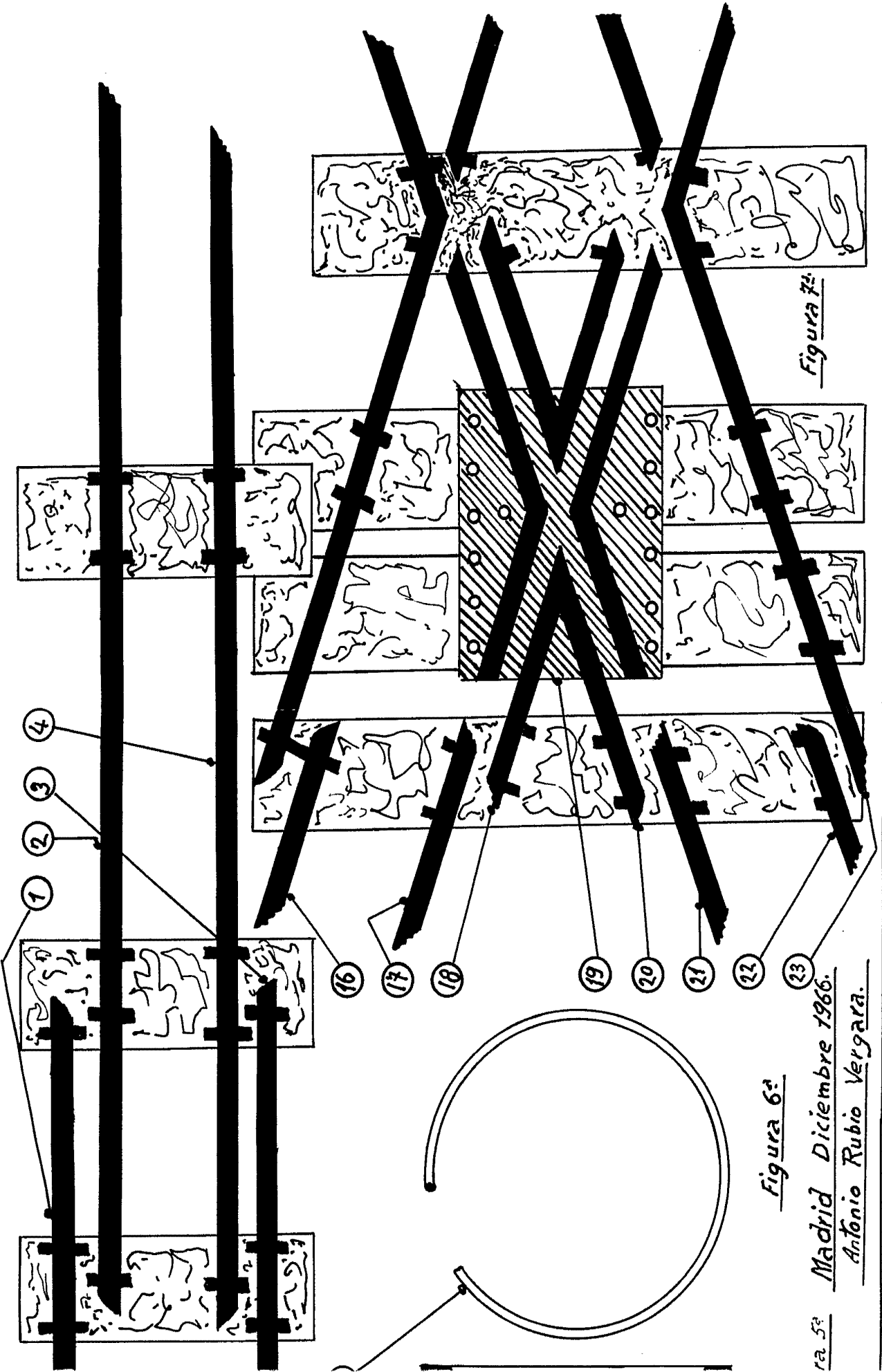


Figura 7a

Figura 6a

ra 5a Madrid Diciembre 1966.

Antonio Rubio Vergara.

ESCALA VARIABLE

Figura 1ª

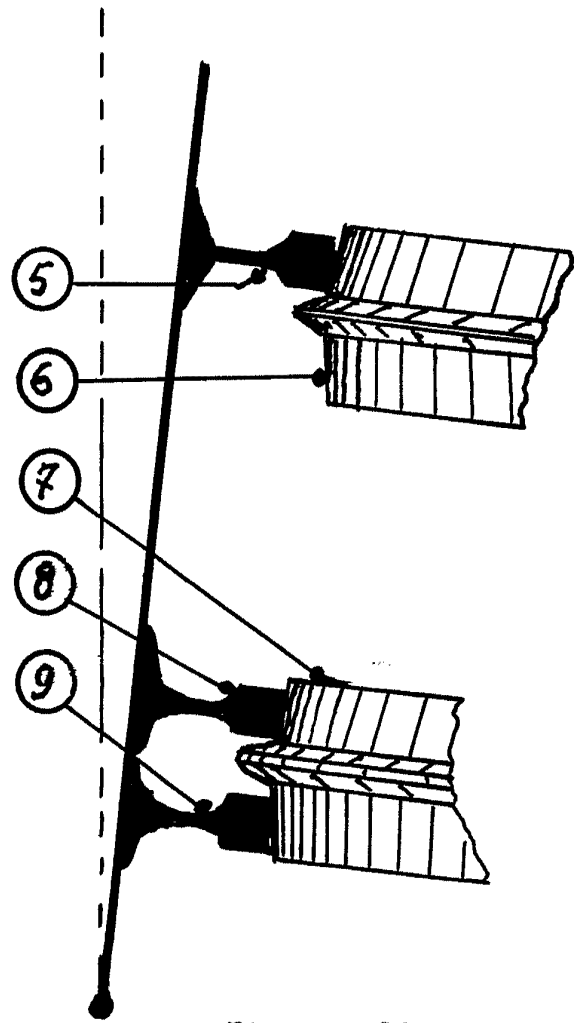
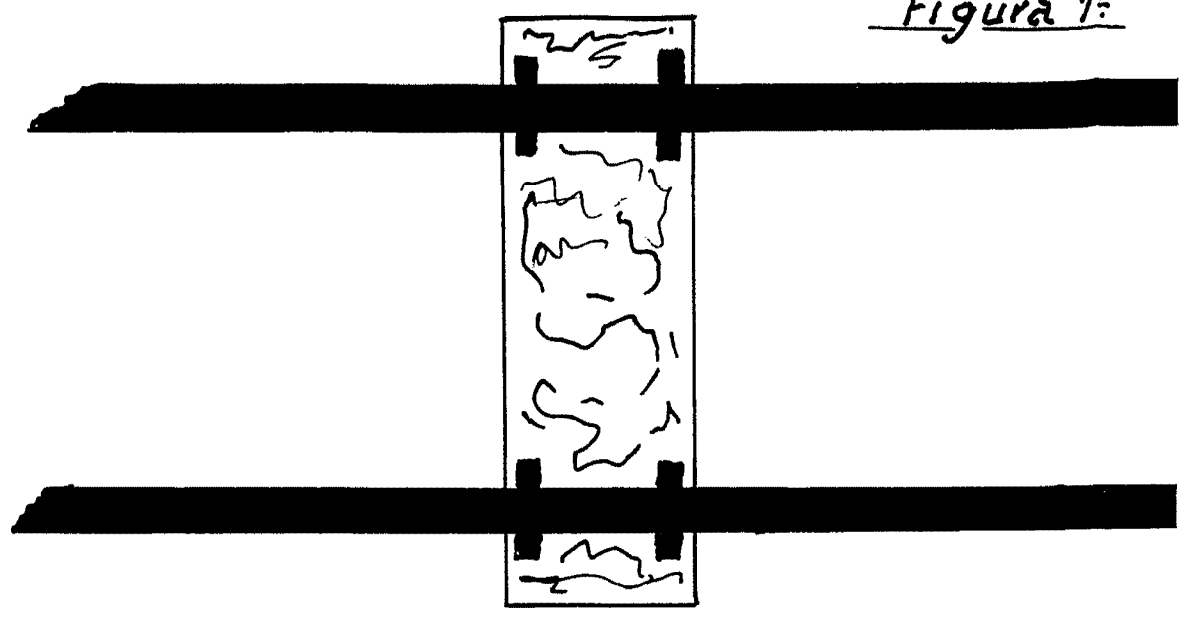


Figura 2ª

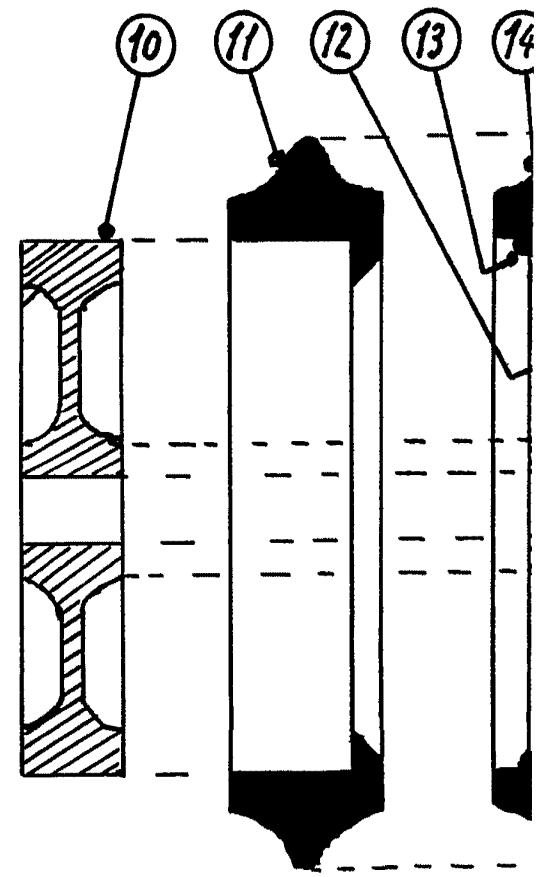


Figura 3ª

Figura 4ª

ra 1ª

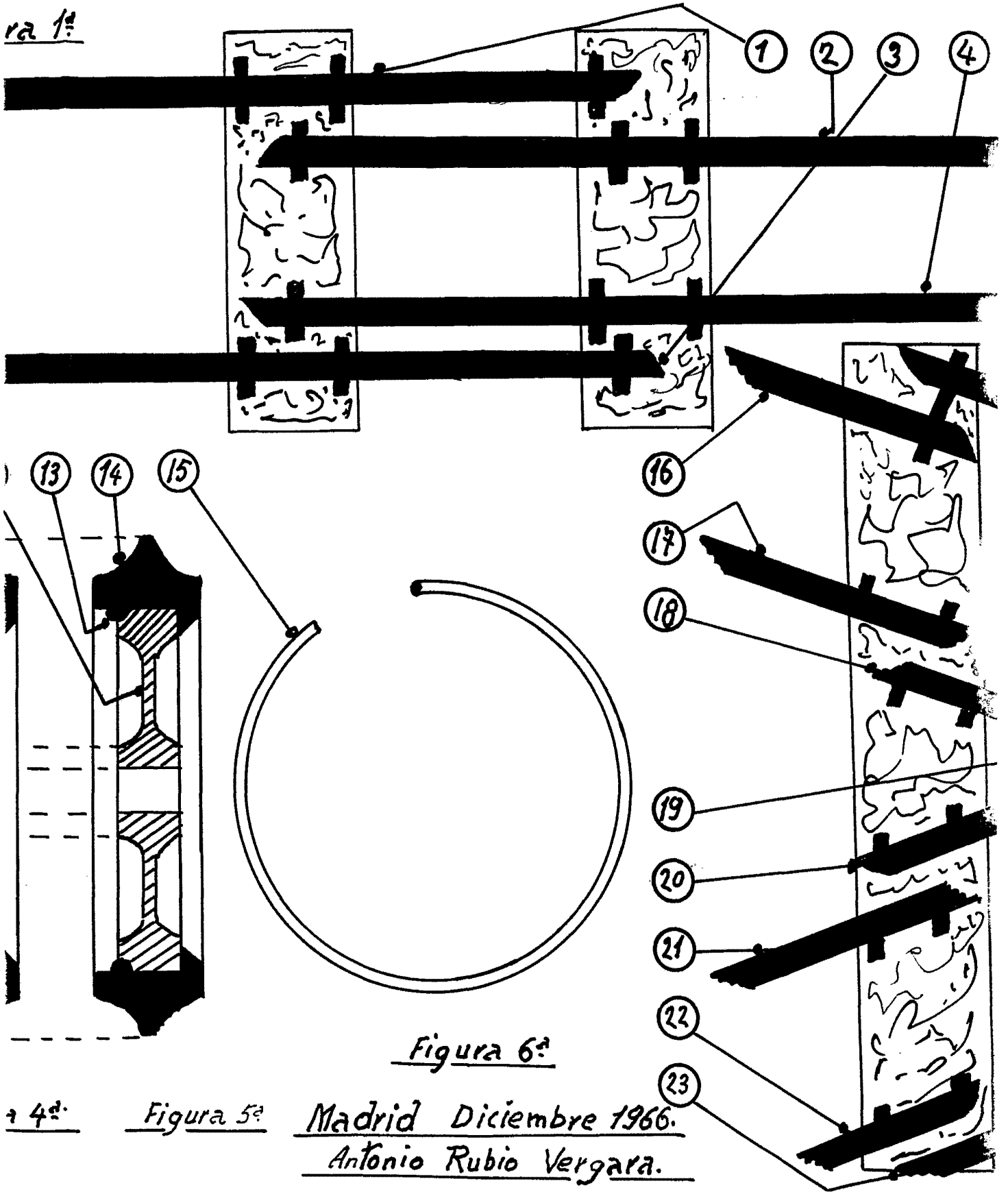


Figura 6ª

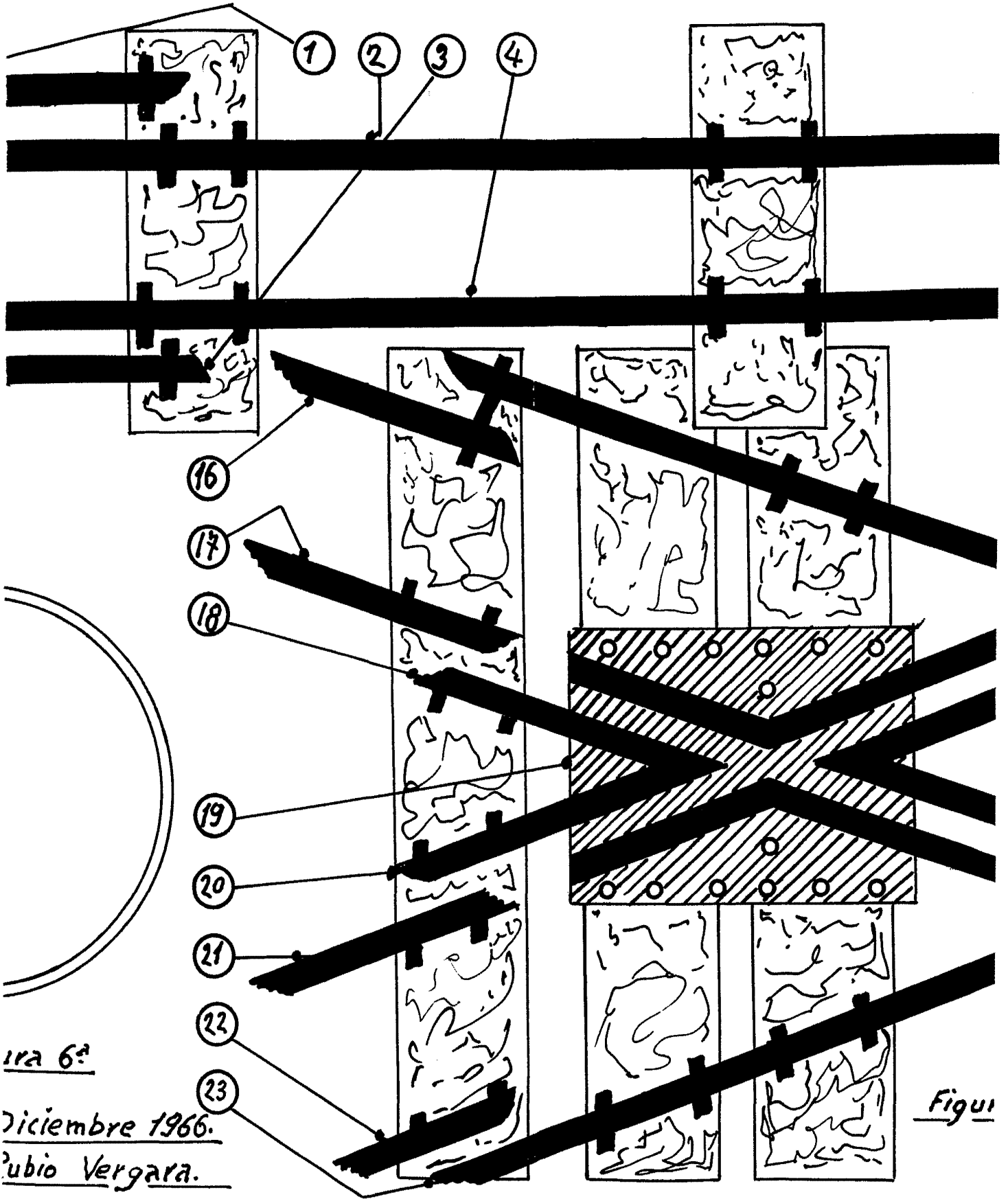
ra 4ª

Figura 5ª

Madrid Diciembre 1966.

Antonio Rubio Vergara.

ESCALA VARIABLE



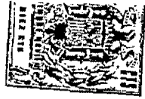
ira 6ª

Diciembre 1966.

Rubio Vergara.

Figura

ESCALA VARIABLE



Antonio Rubio Vergara.

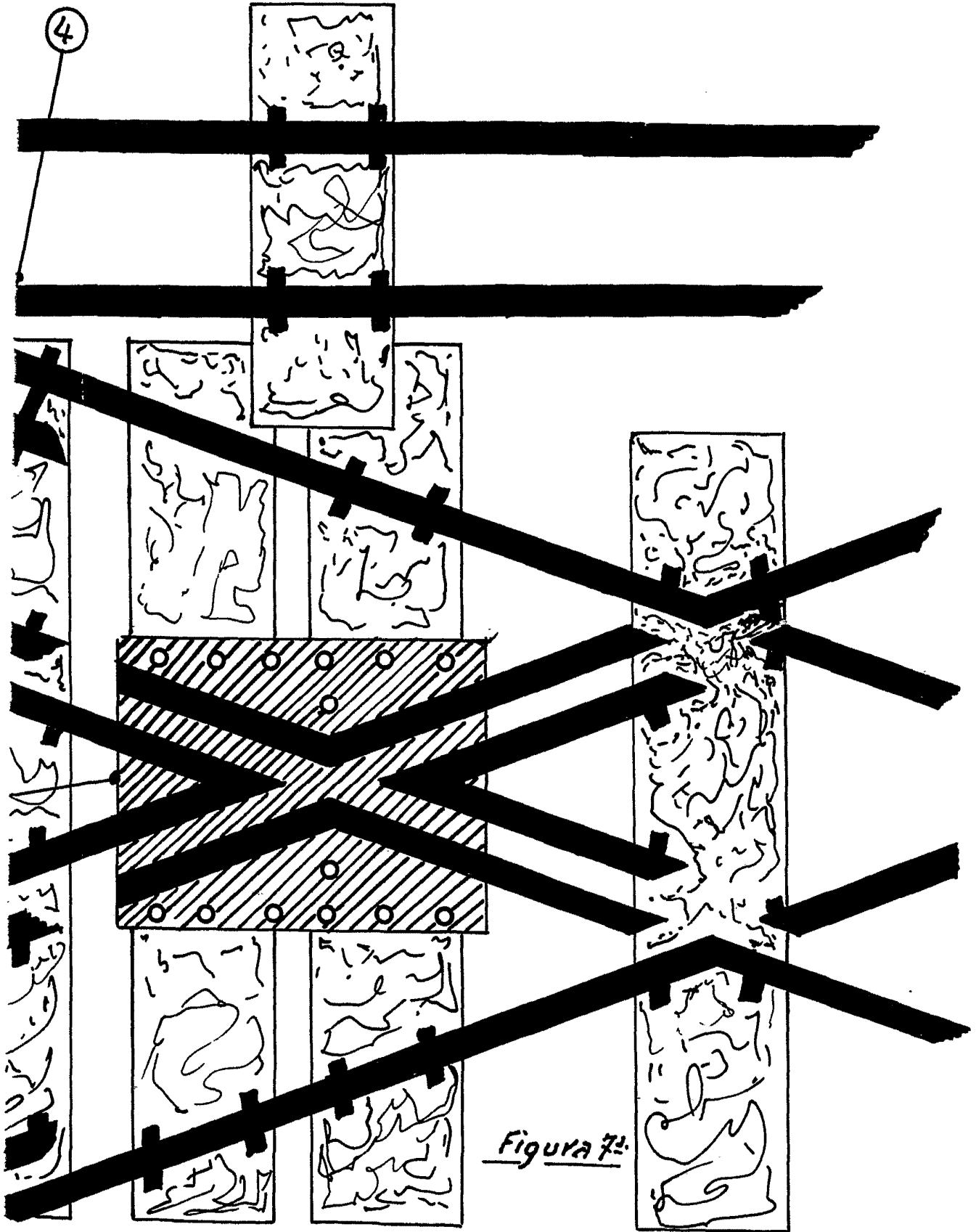


Figura 72.