

351099

29/10



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a una solicitud de patente de invención por veinte años, para España y sus Posesiones, por

PERFECCIONAMIENTOS EN LOS MECANISMOS DE CAMBIO DE ANCHO DE VIA, PARA FERROCARRILES.

Solicitante: D. Miguel MIRANDA VILLENA

Nacionalidad: Española

Residencia : ALBACETE

Domicilio : Calle Mayor nº 48, 2º

MEMORIA DESCRIPTIVA



297

5 Se conocen diversos mecanismos destinados a permitir el cambio de ancho de vía, en ferrocarriles, es decir, en máquinas y vagones de los mismos, para que un tren pueda pasar directamente del ancho de vía español al ancho de vía internacional, o viceversa, directamente.

10 Todos los mecanismos conocidos, adolecen del grave defecto de su extremada complicación mecánica, lo que, como es natural, los hace sumamente costosos, trabajosos de adaptar, y ofrecen diversos riesgos de inseguridad, por más cálculos que se hagan para evitarlo.

La presente invención resuelve el problema de la manera más sencilla, automática y prácticamente sin ninguna complicación mecánica.

15 Para mejor comprensión de esta memoria se acompaña una hoja de dibujos que muestra un ejemplo de realización no limitativo, y en esquema, del objeto de la invención, en el que cabrán cuentas variantes constructivas sean posibles sin que se altere su esencia, y que, en la práctica se rodeará de todos los mecanismos, detalles y complementos convencionales, para su normal funcionamiento. En  
20 tales dibujos:

La fig. 1 muestra una vista de canto y lateral de una rueda, que es la base del mecanismo de cambio según la invención.

25 La fig. 2 muestra esquemáticamente la disposición para la toma de cambio de ancho de vías, según la invención.

De conformidad con la mencionada invención referida a los dibujos adjuntos, el mecanismo de cambio de ancho de vías reside en la configuración dada a las ruedas de los vehículos (motrices o remolcados, cualquiera que sea  
30



(35) su clase o tipo) y al efecto, las ruedas de los mismos, (1) van provistas de dos pistas de rodadura (4-5) que forman una doble llanta, dándole mayor anchura que el canto de las ruedas normales; ambas superficies de rodadura (4-5') se hallan separadas por una pestaña intermedia (2) y detrás de la rueda, a las haces de su plano posterior, va la pestaña final (3) convencional.

40 De esta manera quedan formadas en las ruedas dos superficies de rodadura: una para las vías de ancho nacional, que es la exterior (4) y otra para las vías de ancho internacional, más estrechas que las nacionales, y que es la interior (5).

45 Es obvio señalar que las anchuras de estas ruedas son función de las diversas anchuras de vía, en los carriles nacionales (R') y en los internacionales (R).

50 De esta manera tan sumamente sencilla, y tal como se ilustra en la fig. 2, los vehículos pasan del ancho de vía nacional (R') al internacional (R) sólo por el simple hecho de deslizarse sobre las mismas por su llanta exterior o interior; y alternativamente, el paso se puede hacer en sentido inverso, sin que se precise aminorar la marcha, pues la toma de vía de un ancho a otro se realiza por sí misma. Lo único que se precisa es que un corto tramo de vía internacional, más estrecha, quede encajado entre la vía nacional, más ancha, para permitir la toma automática del ancho de vía, pasando la rueda a rodar de una a otra de sus llantas.

60 Finalmente, tras lo descrito sólo resta señalar que en la presente invención caben cuantas variantes de realización sean posibles, sin que se altere su esencia.



NOTA - Descrito suficientemente lo que antecede sólo resta señalar que lo que se declara propio y nuevo del solicitante es lo contenido en las siguientes:

65

REIVINDICACIONES

70

1 - Perfeccionamientos en los mecanismos de cambio de ancho de vía para ferrocarriles, caracterizados por el hecho de que las ruedas de los vehículos hacen el cambio automáticamente pasando de un ancho de vía a otro, en virtud de haberseles previsto de una doble llanta, que determina una superficie de rodadura para cada ancho de vía, el nacional español y el internacional.

75

2 - Perfeccionamientos, según reivindicación 1ª caracterizados por el hecho de que la rueda del vehículo, tanto motriz como remolcado, lleva dos llantas o bandas de rodadura separadas por una pestaña periférica, proviéndose una segunda pestaña periférica en la rueda, a las haces de su plano posterior.

80

3 - Perfeccionamientos, según reivindicaciones 1 y 2 caracterizados por el hecho de que la parte de la rueda que configura la llanta exterior se destina a la rodadura del vehículo por las vías más anchas, o de mayor separación; y las partes de las ruedas que configuran su llanta exterior se destinan a la rodadura del vehículo por las vías más estrechas o menor separación.

85

90

4 - Perfeccionamientos, según reivindicaciones de 1 a 3 caracterizados por el hecho de que en su marcha, el vehículo pasa automáticamente de un ancho de vía al otro simplemente por dejar de rodar las ruedas sobre una de sus llantas, en los carriles, y pasar a rodar sobre la

29 FEB



otra, al tomar el nuevo carril, de diferente anchura de vía, tanto si es del mayor ancho al menor, como viceversa.

95

5 - Perfeccionamientos, según reindicaciones de 1 a 4 caracterizados por el hecho de que para que las ruedas puedan tomar los distintos anchos de vía, un corto tramo terminal de la vía más estrecha, quedará encajado dentro del correspondiente tramo terminal de la vía más ancha, en una longitud suficiente para que un par de ruedas puedan tomar el cambio por sí mismas al pasar a rodar de una de sus llantas a la otra.

100

6 - PERFECCIONAMIENTOS EN LOS MECANISMOS DE CAMBIO DE ANCHO DE VIA, PARA FERROCARRILES.

105

Todo según se describe en esta memoria que consta de cinco hojas foliadas y escritas por una cara, con cinco líneas y dibujo anexo.

Madrid 29 febrero, 1968

p.a.

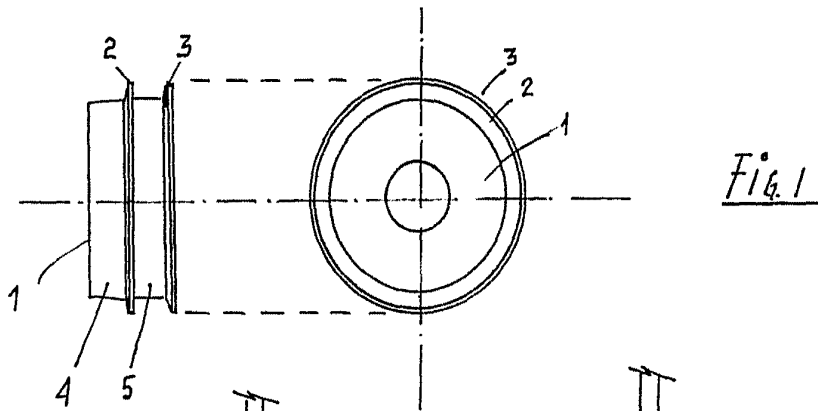


Fig. 1

29/12/68

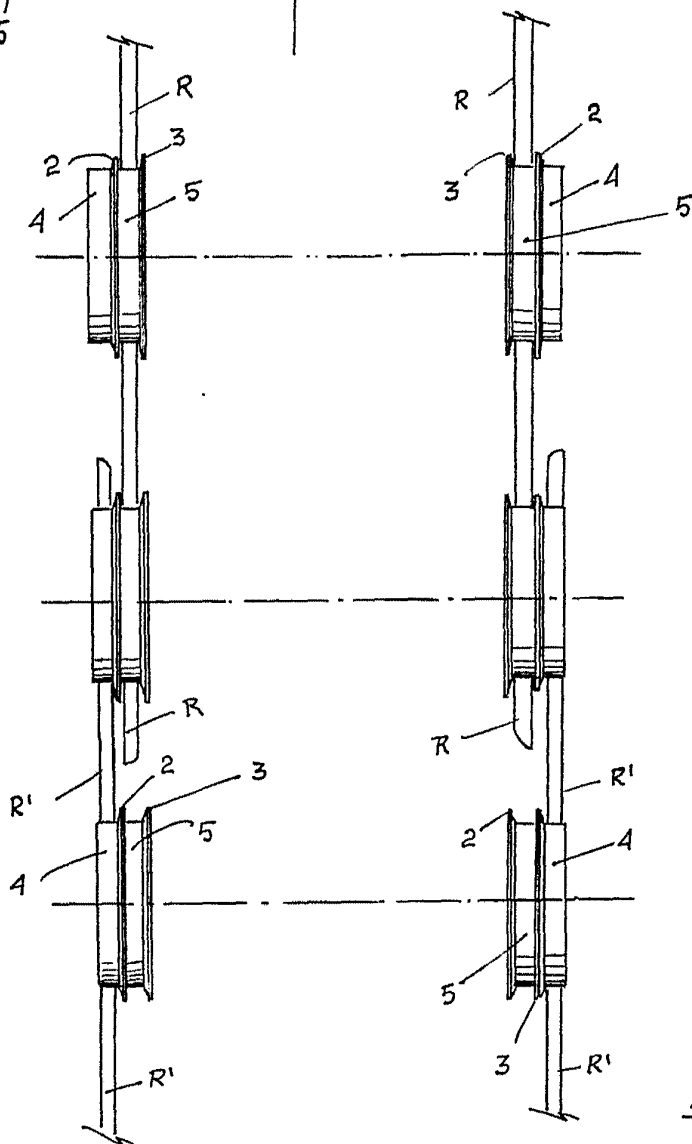


Fig. 2

MADRID 29 febrero 1968