

**IM4**

## DESCRIPCION

El presente registro de cambio de vías giratorio protege la concepción de un cambio de vías que puede aplicarse, con las correspondientes modificaciones de detalles, a diversos sistemas de transporte guiados, tales como ferrocarriles, monocarriles, monovías, etc.

El estado del arte en materia de cambios de vías ferroviarias y monoviarias supone, en general, la obtención del paso de una vía a otra, mediante la segmentación de tramos de vía, que, desplazándose lateralmente, dejan expedito el paso de los vehículos por una sola de las vías confluentes.

En la figura 1 se representa las plantas y las secciones transversales del cambio de vías giratorio aplicado a ferrocarriles, monocarriles y monovías apoyados, en cuyo caso la vía, sea de carriles ferroviarios o de sistemas no convencionales, se dispone sobre una plataforma giratoria.

En la figura 2, en cambio, se representan las plantas y secciones correspondiente a la aplicación de un cambio de vías giratorio a un monocarril suspendido, en el que el vehículo cuelga de la vía y, por lo tanto, ésta se dispone colgando de la plataforma giratoria.

El cambio de vías giratorio consiste en un puente giratorio, según figura 1, marca 1, que sirviendo de soporte a un perfil de la vía correspondiente, sea ésta ferroviaria o de un sistema

no convencional, se apoya en el terreno mediante cuatro rediamente, marca 2, que corren sobre un carril circular, marca 3, cuyo diámetro es función del radio del desvío, marca 4.

El centro del puente se apoya en un pivote, marca 5, unido al terreno mediante una quicio-nera, marca 6.

La propulsión se realiza mediante dos motores lineales, cuyo primario, marca 7, está unido al puente, y cuyo secundario, marca 8, está unido a la vía.

La condición de utilización es que las vías divergentes, marcas 9 y 10, sean simétricas, formando un ángulo  $\alpha$ .

Pasa pasar de la vía principal, marca 9, a la vía desviada, marca 10, es necesario que el punte del cambio recorra un ángulo  $\beta = 2\pi - \alpha$ .

Este cambio giratorio puede aplicarse, también, sin menoscabo de la esencialidad patentada, a sistemas de transporte de tipo monocarril suspendido, en cuyo caso se dá un giro de  $180^\circ$  en el plano vertical, pasando los elementos de apoyo a ser elementos de suspensión, según se aprecia en la figura 2.

Todo cuanto no afecte, ni altere, ni cambie, ni modifique la esencialidad y el fin perseguido por la presente patente de cambio de vías giratorio, serán simples modificaciones a los efectos de esta patente, que recaerá sobre las siguientes reivindicaciones:

35

40

45

50

55

60

65

## REIVINDICACIONES

1. Cambio de vías giratorio, susceptible de utilizarse en rutas guiadas, tales como ferrocarriles, monocarriles, monovigas, etc., **caracterizado** porque el perfil que constituye la viga o vía de rodadura se dispone sobre un puente giratorio, cuyo centro pivota horizontalmente, y cuyos ex-

tremos descansan sobre ruedas o carretones que corren sobre una vía circular.

2. Cambio de vías giratorio, según reivindicación anterior, **caracterizado** porque se aplica a vías simétricamente divergentes y requieren realizar, para la operación del cambio, un giro del puente de un valor angular  $\beta = 2\pi - \alpha$ .

3. Cambio de vías giratorias,

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

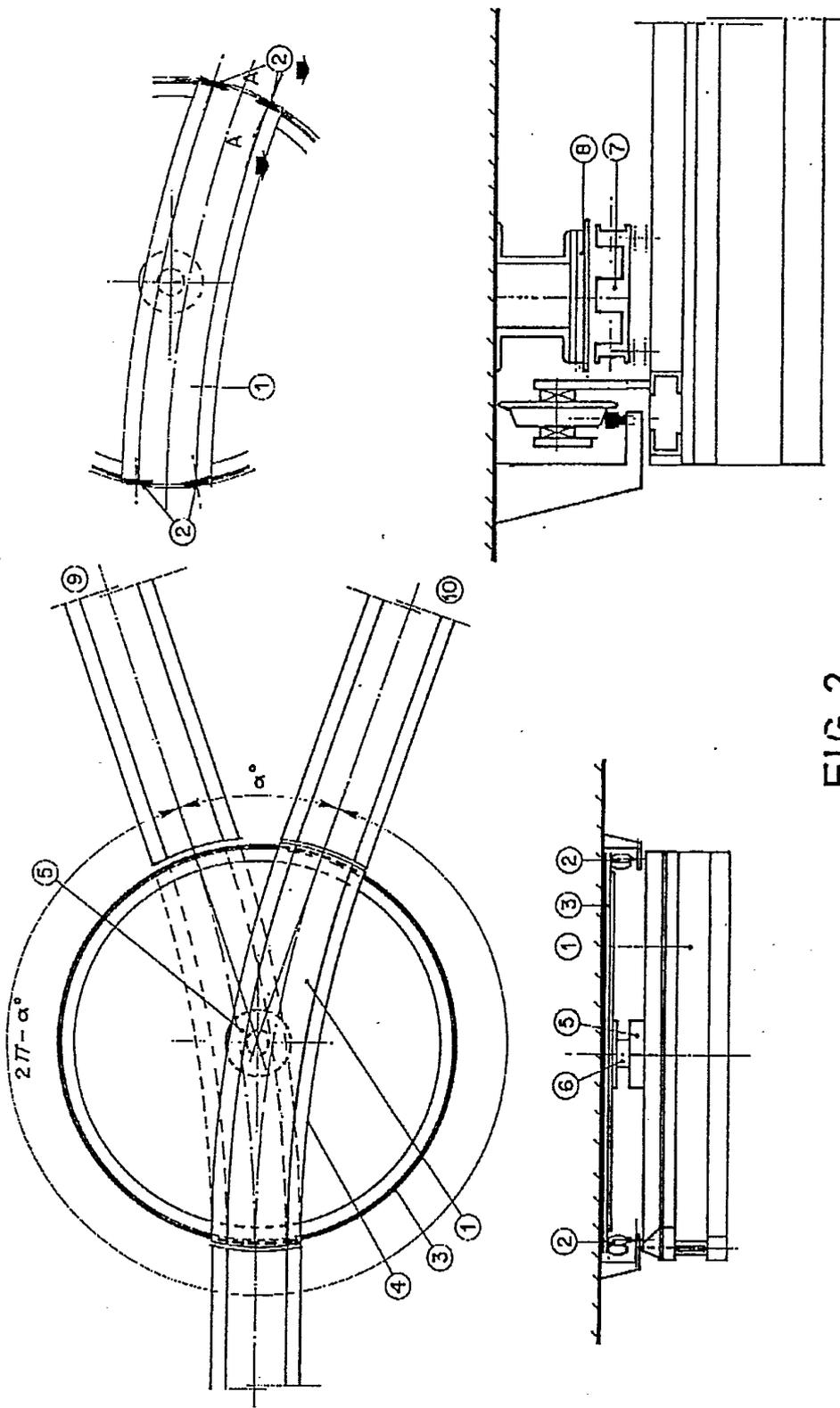
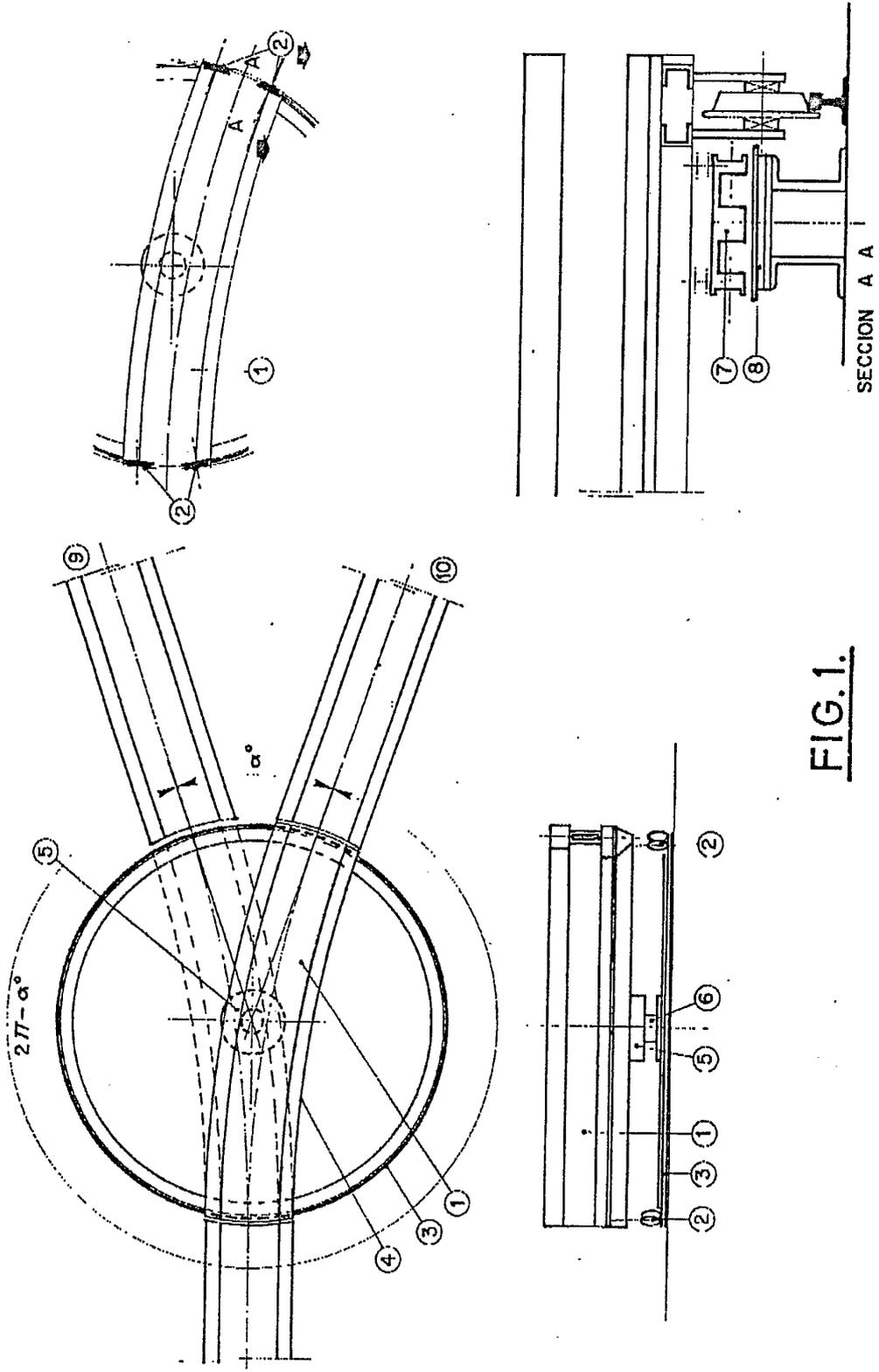


FIG. 2.

SECCION A A



**FIG.1.**