

R E I V I N D I C A C I O N E S

1.- Mecanismo de accionamiento y encerrojamiento para desvíos de vehículos guiados por carril central, en el que el desvío comprende una parte fija (2), un panel móvil (6) pivotante en el que se encuentran un carril de guiado de la ruta principal (7) y un carril de guiado de la ruta desviada (8), comprendiendo el desvío un carril de guiado de entrada (3) unido a la parte fija (2), un carril de guiado de salida para la ruta principal (4) unido a la parte fija (2), un carril de guiado de salida para la ruta desviada (5) unido a la parte fija (2), de tal modo que el panel móvil (6) pivota respecto de un punto de pivotamiento (17) teórico situado fuera del desvío en el lado de salida, de tal modo que alternativamente el panel móvil (6) da paso por la ruta principal o por la ruta desviada, cuando respectivamente el carril de guiado de la ruta principal (7) está alineado con el carril de entrada (3) y el carril de salida (4), o bien cuando el carril de guiado de la ruta desviada (8) está alineado con el carril de entrada (3) y el carril de salida (5), **caracterizado** por que el mecanismo a la entrada del desvío comprende:

- un bloque de guiado (10) fijado a la parte fija (2) que comprende dos ranuras de guiado (10 A, 10 B) en forma de sectores circulares situadas en el plano principal del bloque de guiado (10), cuyo centro geométrico coincide con el punto teórico de pivotamiento (17) del panel móvil (6) y ambas con el mismo radio de curvatura,
- dos ejes (12 A, 12 B) fijados al panel móvil (6) en su zona de entrada y perpendiculares al plano principal del panel móvil, con rodillos (12 C, 12 D) los cuales se pueden trasladar y rodar respectivamente dentro de las ranuras de guiado (10 A, 10 B) del bloque de guiado (10)

siendo el diámetro de dichos rodillos (12 C, 12 D) menor a la anchura de las respectivas ranuras (10 A, 10 B),

- un balancín móvil (14) el cual pivota alrededor de un eje (14 A) unido al elemento fijo (2), y centrado respecto al bloque de guiado (10) y perpendicular al plano de principal del mismo, donde dicho balancín (14) comprende ranuras (14 B, 14 C) situadas en el plano principal del balancín (14) dentro de las cuales se pueden trasladar y rodar rodillos (12 E , 12 F) que están unidos y giran respectivamente en los ejes (12 A, 12 B), estando dichos rodillos (12 E, 12 F) en una cota superior Z con respecto a los rodillos (12 C, 12 D) de los ejes (12 A, 12 B), siendo el diámetro de los rodillos (12 E, 12 F) inferior a la anchura de sus respectivas ranuras (14 B, 14 C);

donde el mecanismo a la salida del desvío comprende:

- un bloque de guiado (11) fijado a la parte fija (2) que comprende dos ranuras de guiado (11 A, 11 B) en forma de sectores circulares situadas en el plano principal del bloque de guiado (11), cuyo centro geométrico coincide con el punto teórico de pivotamiento (17) del panel móvil (6) y ambas con el mismo radio de curvatura,
- dos ejes (13 A, 13 B) fijados al panel móvil (6) en su zona de salida y perpendiculares al plano principal del panel móvil, con rodillos (13 C, 13 D) los cuales se pueden trasladar y rodar respectivamente dentro de las ranuras de guiado (11 A, 11 B) del bloque de guiado (11) siendo el diámetro de dichos rodillos (13 C, 13 D) menor a la anchura de las respectivas ranuras (11 A, 11 B),
- un balancín móvil (16) el cual pivota alrededor de un eje (16 A) unido al elemento fijo o carcasa (2), y centrado respecto al bloque de guiado (11) y perpendicular al plano de principal del mismo, donde dicho balancín (16)

comprende ranuras (16 B, 16 C) situadas en el plano principal del balancín (16) dentro de las cuales se pueden trasladar y rodar los rodillos (13 E, 13 F) los cuales están unidos y giran respectivamente en los ejes (13 A, 13 B), estando dichos rodillos (13 E, 13 F) en una cota superior Z con respecto a los rodillos (13 C, 13 D) de los ejes (13 A, 13 B), siendo el diámetro de los rodillos (13 E, 13 F) inferior a la anchura de sus respectivas ranuras (16 B, 16 C), donde los balancines (14, 16) se mueven de manera síncrona y en el mismo sentido mediante tirantes (15 A, 15C) del motor de maniobra (15), generando una rotación del panel móvil (6) alrededor del punto de pivotamiento (17) de tal manera que los ejes (12 A, 12 B, 13 A, 13 B) alcanzan simultáneamente sus posiciones de encerrojamiento, correspondientes al tránsito o bien por la ruta directa o bien por la ruta desviada.

2.- Mecanismo según la reivindicación 1 en el que en el balancín (14) de la entrada del desvío:

- o la forma de las ranuras (14 B, 14 C) es tal que al pivotar el balancín móvil (14) en un sentido de rotación u otro, estas ranuras son siempre oblicuas con respecto a las ranuras (10A, 10B) del bloque de guiado de entrada (10), de tal forma que los ejes (12 A, 12 B) y sus respectivos rodillos (12E, 12F) son arrastrados por el balancín móvil (14) y los ejes (12 A, 12 B) alcanzan respectivamente las posiciones finales (12 A1, 12 B1) alcanzando simultáneamente los rodillos (12C, 12D) la posición final correspondiente a un valor de Y menor de las ranuras (10 A, 10B) del bloque de guiado de entrada (10)-

- correspondientes a la alineación del carril de guiado de la ruta principal (7) del panel móvil (6) con el carril de entrada (3) o alternativamente los ejes (12 A, 12 B) alcanzan las posiciones finales (12 A2, 12 B2)-alcanzando simultáneamente los rodillos (12C, 12D) la posición final correspondiente a un valor de Y mayor de las ranuras (10 A, 10B) del bloque de guiado de entrada (10)- a la alineación de la ruta desviada (8) del panel móvil (6) con el carril de entrada (3),
- o las ranuras (14 B, 14 C) disponen en sus extremos finales de dos escotaduras (14 B1, 14 C1) de forma semicircular y de diámetro ligeramente superior a los rodillos (12 E, 12 F),
 - o de forma que al alcanzar los rodillos (12 E, 12 F) sus posiciones finales extremas en las ranuras (14 B, 14 C) respectivamente los rodillos quedan encajados mecánicamente en las escotaduras (14B1, 14 C1) respectivamente, quedando por tanto el panel móvil (6) mecánicamente encerrado de manera segura en la posición de alineamiento del carril de entrada (3) con el carril de guiado de la ruta principal (7) o bien en la posición de alineamiento del carril de entrada (3) con el carril de guiado de la ruta desviada (8),
 - o donde el balancín móvil (14) es movido por el motor de maniobra (15) a través del movimiento lineal en un sentido u otro del tirante de accionamiento (15 A).

3.- Mecanismo según cualquiera de las reivindicaciones 1 y 2 en el que en el balancín (16) de la salida del desvío:

- o la forma de las ranuras (16 B, 16 C) es tal que al pivotar el balancín móvil (16) en un sentido de rotación u otro, estas ranuras son siempre oblicuas con respecto a las ranuras (11A, 11B) del bloque de guiado de entrada (11), de tal forma que los ejes (13 A, 13 B) y sus respectivos rodillos (13E, 13F) son arrastrados por el balancín móvil (16) y los ejes (13 A, 13 B) alcanzan respectivamente las posiciones finales (13 A1, 13 B1) alcanzando simultáneamente los rodillos (13C, 13D) la posición final correspondiente a un valor de Y menor de las ranuras (11 A, 11 B) del bloque de guiado de salida (11) correspondientes a la alineación del carril de guiado de la ruta principal (7) del panel móvil (6) con el carril de salida (4) o alternativamente los ejes (13 A, 13 B) alcanzan las posiciones finales (13 A2, 13 B2) alcanzando simultáneamente los rodillos (13C, 13D) la posición final correspondiente a un valor de Y mayor de las ranuras (11 A, 11 B) del bloque de guiado de salida (11) correspondientes a la alineación del carril de guiado de ruta desviada (8) del panel móvil (6) con el carril de salida (5),
- o las ranuras (16 B, 16 C) disponen en sus extremos finales de dos escotaduras (16 B1, 16 C1) respectivamente de forma semicircular y de diámetro ligeramente superior a los rodillos (13 E, 13 F),
- o de forma que al alcanzar los rodillos (13 E, 13 F) sus posiciones finales extremas en las ranuras (16 B, 16 C) respectivamente los rodillos quedan encajados mecánicamente en las escotaduras (16B1, 16C1) respectivamente, quedando por tanto el panel móvil (6) mecánicamente encerrojado de manera segura

en la posición de alineamiento del carril de salida (4) con el carril de guiado de la ruta principal (7) o bien en la posición de alineamiento del carril de salida (5) con el carril de guiado de la ruta desviada (8),

o donde el balancín móvil (16) es movido por el motor de maniobra (15) a través del movimiento lineal en un sentido u otro del tirante de accionamiento (15 B).

4.- Mecanismo de accionamiento y encerrojamiento para desvíos de vehículos guiados por carril central, en el que el desvío comprende una parte fija (2), un panel móvil pivotante (6) en el cual se encuentran los carriles de guiado de la ruta principal (7) y la ruta desviada (8), un carril de guiado de entrada (3) unido a la parte fija (2), un carril de guiado de salida para la ruta principal (4) unido a la parte fija (2), un carril de guiado de salida para la ruta desviada (5) unido a la parte fija (2), de tal modo que el panel móvil (6) pivota alrededor de un eje (18) perpendicular al plano principal de la parte fija (2) situado dentro del mencionado desvío en el lado de salida, de tal modo que alternativamente el panel móvil (6) da paso por la ruta principal o por la ruta desviada, cuando respectivamente el carril de guiado de la ruta principal (7) está alineado con el carril de entrada (3) y el carril de salida (4), o bien cuando el carril de guiado de la ruta desviada (8) está alineado con el carril de entrada (3) y el carril de salida (5), **caracterizado** por que el mecanismo a la entrada del desvío comprende:

- un bloque de guiado (10) fijado a la parte fija del desvío (2) equipado con dos ranuras de guiado (10 A, 10 B) en forma de sectores circulares situadas en el plano

- principal del bloque de guiado (10), cuyo centro geométrico coincide con el eje de pivotamiento (18) del panel móvil (6) y ambas con el mismo radio de curvatura,
- dos ejes (12 A, 12 B) fijados al panel móvil (6) en su zona de entrada y perpendiculares al plano principal del panel móvil, con sendos rodillos (12 C, 12 D) los cuales se pueden trasladar y rodar respectivamente dentro de las ranuras de guiado (10 A, 10 B) del bloque de guiado (10) siendo el diámetro de dichos rodillos (12 C, 12 D) ligeramente menor a la anchura de las respectivas ranuras (10 A, 10 B),
 - un balancín móvil (14) el cual pivota alrededor de un eje (14 A) unido al elemento fijo o carcasa (2), y sensiblemente centrado respecto al bloque de guiado (10) y perpendicular al plano de principal del mismo, caracterizado porque dicho balancín (14) está equipado por sendas ranuras (14 B, 14 C) situadas en el plano principal del balancín (14) dentro de las cuales se pueden trasladar y rodar los rodillos (12 E, 12 F) los cuales están unidos y giran respectivamente en los ejes (12 A, 12 B), estando dichos rodillos (12 E, 12 F) en una cota superior Z con respecto a los rodillos (12 C, 12 D), siendo el diámetro de los rodillos (12 E, 12 F) ligeramente inferior a la anchura de sus respectivas ranuras (14 B, 14 C) caracterizado dicho balancín (14) porque:
 - o la forma de las ranuras (14 B, 14 C) es tal que al pivotar el balancín móvil (14) en un sentido de rotación u otro estas ranuras son siempre oblicuas con respecto a las ranuras (10A, 10B) del bloque de guiado de entrada (10), de tal forma que los ejes (12 A, 12 B) y sus respectivos rodillos (12E, 12F)

son arrastrados por el balancín móvil (14) y los ejes (12 A) y (12 B) alcanzan respectivamente las posiciones finales (12 A1, 12 B1) alcanzando simultáneamente los rodillos (12C, 12D) la posición final correspondiente a un valor de Y menor de las ranuras (10 A, 10 B) del bloque de guiado de entrada (10) correspondientes a la alineación del carril de guiado de la ruta principal (7) del panel móvil (6) con el carril de entrada (3) y el carril de salida (4) o alternativamente los ejes (12 A, 12 B) alcanzan las posiciones finales (12 A2, 12 B2) alcanzando simultáneamente los rodillos (12C, 12D) la posición final correspondiente a un valor de Y mayor de las ranuras (10A) y (10B) del bloque de guiado de entrada (10) correspondientes a la alineación del carril de guiado de la ruta desviada (8) del panel móvil (6) con el carril de entrada (3) y el carril de salida (5),

- o las ranuras (14 B, 14 C) disponen en sus extremos finales de dos escotaduras (14 B1, 14 C1) de forma semicircular y de diámetro ligeramente superior a los rodillos (12 E, 12 F),
- o al alcanzar los rodillos (12 E, 12 F) sus posiciones finales extremas en las ranuras (14 B, 14 C) respectivamente los rodillos quedan encajados mecánicamente en las escotaduras (14B1, 14 C1) respectivamente, quedando por tanto el panel móvil (6) mecánicamente encerrado de manera segura de tal manera que los ejes (12 A, 12 B), alcancen sus posiciones de encerramiento, correspondientes al tránsito o bien por la ruta directa o bien por la ruta desviada,

o el balancín móvil (14) es movido por el motor de maniobra (15) a través del movimiento lineal en un sentido u otro del tirante de accionamiento (15 A).