

19501

18 MAR



19501

MEMORIA DESCRIPTIVA

MODELO DE UTILIDAD.

PAIS: ESPAÑA.

DURACION : 20 AÑOS.

OBJETO : "UNA NUEVA JUNTA DE RIELES SIN SAÍO O SEPARACION".

A nombre de : DON ALFONSO GUTIERREZ MOLET.

Residente en : MELILLA, Tarragona nº 2.

Nacionalidad : ESPAÑOLA.

19501



18

Actualmente el sistema de junta de rieles es el de unir trozos de éstos con una separación prudencial, lo que naturalmente da lugar a que en la parte de unión quede un hueco que origina innumerables molestias.

5 Entre éstas figuran como más importantes, las siguientes :

1ª.- El golpeteo molesto que se produce en la rama de dilatación, al saltar las ruedas de un rail a otro.

10 2ª.- La duración del material se reduce considerablemente por el continuo martilleo sobre los bandajes, ruedas, cojinetes, ejes, manguetas y demás piezas de los conos.

3ª.- El arrastre de los rieles al incidir las ruedas sobre el filo vivo del rail, y en los frenados.

15 4ª.- Por el golpeteo continuo, la duración de las pletinas y tornillos de empalme disminuye considerablemente.

5ª.- Poca comodidad del viajero por la molestia del ruido producido al saltar la rueda de un rail a otro.

20 6ª.- La velocidad del ferrocarril se reduce, ya que con este ajuste de vías no permite desarrollar toda la que fuera de desear.

Precisamente para obviar estos inconvenientes, el solicitante de este Modelo de Utilidad, ha ideado una nueva junta de rieles sin salto o separación, cuya descripción se detalla más adelante.

25 La esencia del invento, radica en el hecho de haberse practicado un corte en el extremo del rail, precisamente en la parte media y a una profundidad aproximada de 3 cm., extremo que encaja en otro idéntico practicado en el otro ex-

1950

18 M



30

tremo del rail de unión, permitiendo que ensamble uno con otro, suprimiendo el salto de rueda, sin desaparecer el espacio necesario para la dilatación de los mismos, al no ajustar completamente, permitiendo por el contrario que la rueda tenga siempre en esta parte un punto de apoyo continuo.

35

La sujeción de los rieles es la misma conocida, es decir, una pletina colocada a cada lado, sujetas ambas por tornillos.

40

Para mejor comprensión del invento, se ha dotado a esta memoria descriptiva de un plano de dibujo en el cual, la fig. 1 es una vista en perspectiva del rail; la fig. 2 es una vista por su parte superior, y la fig. 3 es una vista de perfil.

45

En dichas figuras, 1 es el piso o parte superior del rail; 2, el nervio del rail; 3, la parte superior donde se ha practicado el corte en ángulo, y 4, el corte o ajuste practicado en el rail.

50.-

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, se hace constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle, siempre que no se altere la esencialidad del invento.

**REIVINDICACIONES**

55

1ª.- Una nueva junta de rieles sin salto o separación, caracterizada por haberse practicado en un extremo del rail un corte en ángulo, precisamente en la parte media y a una profundidad aproximada de 3 cm., extremo que encaja en otro corte idéntico practicado en el otro extremo del rail de unión permitiendo que ensamble uno con otro, suprimiendo el salto de rueda, sin desaparecer el espacio necesario para la dilatación de los mismos, permitiendo por el contrario que la

1950

18 MAR



rueda tenga siempre un punto de apoyo continuo.

2ª.- "UNA NUEVA JUNTA DE RIELES SIN SALTO O SEPARACION".

Madrid. 18 de marzo de 1.949

ALFONSO GUTIERREZ MOLET

P. A.

JULIO DE PABLOS

P. P.

*Molet*

*J. P. Pallo*

10501



10501

Fig. 1

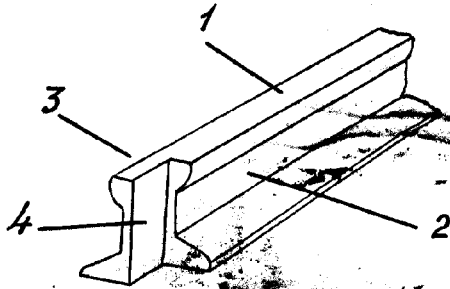


Fig. 2

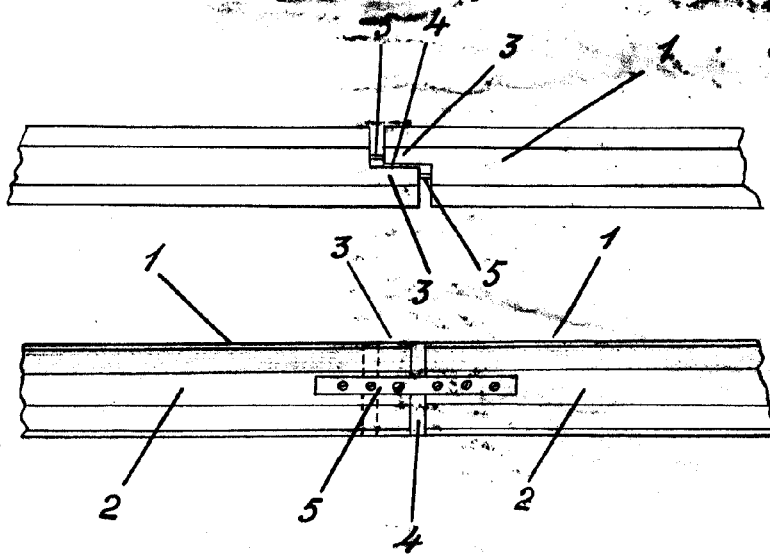


Fig. 3

Escala variable  
MADRID, 18 MARZO, 1949

P. A.

JULIO DE 1949  
P. P.

*Moullas*