

20900

20900



21 JUN 1949

MODELO DE UTILIDAD

por veinte años

a favor de Don José BERNIS Jorge, Perito Industrial, de nacionalidad española, residente en Tortosa (Tarragona), calle de los Genoveses, número 12, por:

"RAIL PERFECCIONADO"

MEMORIA DESCRIPTIVA

- 1 Sobradamente conocidas son las molestias que producen los ruidos causados por el paso de las ruedas por las uniones de los carriles. Pero el "taca-tac" monótono e insistente no solamente molesta al viajero, sino que, con
- 5 su martilleo perjudica el material móvil, y aun el fijo, al pasar, por salto, de un rail al otro, ligeramente separados, como se sabe, a los efectos de la dilatación.

20900



El recurrente ha arbitrado un medio para evitar los referidos inconvenientes: Proveer unos railes con sus extremos limitados por planos que, aun siendo verticales, son oblicuos respecto la direcci3n longitudinal del carril:
5 En otras palabras: En lugar de cortar el carril perpendicularmente a su longitud, certarlo segun un angulo, preferentemente segun un angulo de cuarenta y cinco grados.

Con ello, la rueda continuara su giro, siempre apoyada o, mejor dicho, asentada sobre la pisa del rail, pues
10 cuando todavia este girando sobre un rail, al entrar en el siguiente se encontrara que en un angulo del mismo ya habra pasado a apoyarse en el angulo adyacente correspondiente, de manera que siempre, en el momento de paso de un rail a otro, se apoyaran las ruedas en dos railes a la
15 vez.

El espacio previsto para la dilatacion, puede subsistir en análoga forma. Las uniones de carriles pueden practicarse idénticamente a las actuales y lo propio puede decirse del arriostramiento de la via. Se recomienda disponer
20 una traviesa bajo la unió.

La indicada forma de unió es aplicable analogamente a las lineas de tranvia, que ahora vienen soldándose con el consiguiente gasto de instalaci3n y conservaci3n.

Claro está, que todas las juntas tendran que estar
25 en una direcci3n determinada, a fin de evitar los inconvenientes que supondria un corte de rail diferente en alguna junta.

En el dibujo adjunto, esquemático, se representa, en figura 1, un rail -en planta y en secci3n- perfeccionado
30 segun relacionado. En figura 2 se muestra en detalle una

20900



correspondiente junta.

Según dicho, el raíl R, de la longitud que fuere, tiene sus extremos, m y n, limitados por planos que, dentro de su verticalidad o perpendicularidad a la base de sustentación s, son oblicuos respecto el eje longitudinal a-d del raíl, formando con el mismo un cierto ángulo e, preferiblemente un ángulo de 45°.

En la figura 2 se ve en detalle la unión: Con dos respectivos planos terminales, m y n, de dos correspondientes railes R. Evidentemente al pasar la rueda a una zona tal como la a se ha producido ya una nivelación previa por el paso por b, con pisado simultaneo de la rueda sobre ambos carriles, quedando anulado el efecto de martilleo y desaparecido el ruido por el "pisado" continuo establecido.

La invención comprende, naturalmente, no solo el hecho de terminar los carriles de instalación o de recambio por los planos oblicuos dichos, sino la práctica del propio corte oblicuo a pie de obra, de efectos, evidentemente, idénticos.

Por lo demás podrá variar en la práctica todo cuanto revista caracter accesorio o circunstancial relativamente a lo que constituye la esencialidad del invento.

N O T A

25 SE REIVINDICA :

1 - Raíl caracterizado en que sus extremos terminan en planos oblicuos respecto de la dirección longitudinal

20900



del propio raíl.

2 - Raíl según reivindicación 1, cuyos extremos gar-
minan en planos perpendiculares a la aleta o base del
carril pero oblicuos, preferiblemente según un ángulo
5 de cuarenta y cinco grados, respecto de la dirección lon-
gitudinal del propio raíl.

3 - Raíl de acuerdo con cualquiera de las reivindi-
caciones precedentes, cuyos extremos se han cortado obli-
cuamente, preferiblemente según un ángulo de cuarenta y
10 cinco grados, respecto de la dirección longitudinal del
propio raíl.

4 - La alineación de raíles de acuerdo con cualquie-
ra de las reivindicaciones precedentes, con juntas obli-
cuas, preferiblemente según ángulos de cuarenta y cinco
15 grados, respecto de la dirección longitudinal de la vía.

5 - Raíl perfeccionado.

20 Consta la presente Memo-
ria Descriptiva de cuatro hojas mecanografiadas,
escritas por una sola cara, numeradas del 1 al 4
y con sus líneas numeradas, a su vez, de cinco
en cinco y de una hoja con dibujos, anexa.

Barcelona, 27 agosto 1949
P:A:

20900



FIG. 1

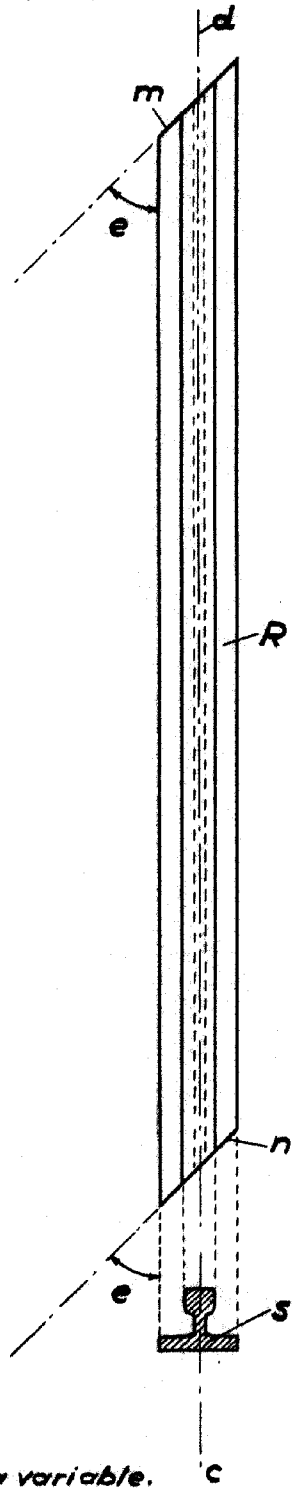
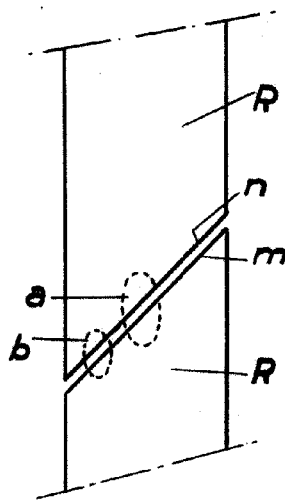


FIG. 2



Barcelona, 27 agosto 1949
P.A.

Jose Bernis

Escala variable.