



17579

Memoria descriptiva que se acompaña á la Solicitud de Patente de Invención por VEINTE años á favor de P e r c y B a r r i n g t o n M e y e r, Ingeniero, residente en Londres, (Inglaterra), por "MEJORAS EN LOS DISPOSITIVOS ANTIDESLIZANTES PARA LOS CARRILES DE LAS VIAS FERREAS", presentada en el Ministerio de Trabajo, Industria y Comercio.

Este invento se relaciona con los sujetadores de los carriles ó con los dispositivos antideslizantes para los mismos, de la clase que comprende dos partes, que son una barra de abrazadera que rodea á la base del carril, y una zapata ó llave que se situa entre un extremo vertical de la barra de abrazadera y el carril, á fin de que esa barra se mantenga en su sitio en el expresado carril, yendo un extremo de la mencionada zapata á llave á topar contra una traviesa.

Su objeto es el de proporcionar un dispositivo antideslizante eficaz, ó un sujetador de carriles de ese tipo, que sea de construcción sólida ó resistente y que no adolezca de ninguno de los inconvenientes que se encuentran en determinadas construcciones conocida de dicho tipo de sujetador de carriles.

En un dispositivo antideslizante ó en un sujetador de carriles con arreglo al invento, que comprenda una abrazadera constituida por una plancha de acero que tenga unos extremos verticales ó dirigidos hacia arriba, entre los cuales recibe acomodo la base del carril, teniendo uno de esos extremos verticales una oreja dirigida hacia dentro y propia para apoyarse en la cara de arriba de la citada base, y una cuña ó llave que forzosamente se introduce entre un borde de la mencionada base del carril y el extremo vertical contiguo de la abrazadera, se forma la cara de apoyo de esta última de tal suerte que quede un espacio entre



la parte de abajo de esa cuña y la susodicha abrazadera á fin de que se reduzca el área de contacto de apoyo y se consiga que el lado de abajo del borde longitudinal y dirigido hacia dentro que existe en el lado interior de la precitada llave ó cuña se apoye en el pie del carril, no obstante las desigualdades de grueso de ese pie.

Además, de acuerdo con el invento, la cuña ó llave es de un acero forjado y de gran tensión, que posee importantes ventajas en relación con un metal fundido, puesto que no solo está menos expuesto á roturas cuando el dispositivo se aplica al carril, sino que la cabeza de la cuña ó llave puede tener un simple reborde dirigido hacia abajo y propio para topar con la traviesa, mientras que dicho reborde, si se trata de una cuña ó de una llave de metal fundido, tiene, á los fines de la solidez, que conexasionarse con el cuerpo de la misma cuña mediante una nervura que corre en su dirección longitudinal y, por lo tanto, se forma una obstrucción que limita el movimiento de la abrazadera hacia el extremo mayor de la susodicha llave.

Para que el expresado invento se pueda comprender con toda claridad pasamos á hacer su descripción detallada con ayuda del adjunto dibujo, en el que designan:

La figura 1, una elevación lateral de un trozo de un carril de pie ó base chato, con un dispositivo antideslizante, ó un sujetador del carril, con arreglo al invento, aplicado al pie del citado carril.

La figura 2, una planta de la figura 1.

La figura 3, una sección transversal en corte que se supone dado en la figura 1, por la línea A-A.

La figura 4, una perspectiva de la cuña ó llave, y

La figura 5, una sección de esa figura 4 por la línea B-B.

1 representa un trozo de un carril de pie chato; 2 la abrazadera ó yugo que rodea á ese pie del carril; 3 la llave ó cuña



destinada á ser cogida ó circundada por la abrazadera ó yugo 2 y que por su lado de dentro va á apoyarse contra el pie 4 del carril, como se indica; y 5 un reborde dirigido hacia abajo, que se forma en la mencionada cuña 3 y que va á apoyarse contra la traviesa, lo mismo que en los sujetadores de carriles ya propuestos.

El yugo ó abrazadera 2 consiste en una plancha de acero obtenida por estampación comprendiendo esa abrazadera las partes verticales 6 y 7 en sus extremos opuestos, que respectivamente tienen unos dedos ó salientes 8 y 9, yendo el 9 á apoyarse, por su cara ó borde inferior inclinado, en la parte de arriba de la expresada cuña 3. Esta cuña 3 va recesada ó rebajada en la dirección longitudinal de su lado de dentro, que topa y se aprieta lateralmente contra el pie 4 del carril, mientras que la parte saliente 10 de la misma llave ó cuña se apoya en el lado de arriba de dicho pie 4.

El espacio libre que queda entre el lado de abajo de la cuña 3 y la cara de apoyo de la abrazadera 2, espacio que es necesario para lograr que el borde longitudinal 10 de esa cuña vaya á apoyarse en el pie 4 del carril, no obstante las desigualdades de su grueso, se obtiene formando la citada cara de apoyo de la abrazadera con una parte elevada 11 en un extremo, que le sirve de sostén á la cara inferior achatada de la cuña, como lo indica la figura 3. La cara de arriba de esa cuña tiene una inclinación hacia arriba, como se indica, que va del borde interior al exterior. La esquina superior exterior 12 de la precitada cuña va mastada ó achaflanada según se ve en la figura 5, lográndose así un espacio libre entre el lado exterior de esa cuña, contiguo á su parte de arriba, y la parte ó miembro saliente 9 de la abrazadera.

Para aplicar esa abrazadera 2 al pie ó base del carril, el mencionado dedo ó saliente 9 dirigido hacia dentro de un extremo



de la misma abrazadera monta primeramente en el pié 4 del carril y el otro extremo de esa abrazadera, que tiene un saliente 6 dirigido hacia arriba, y un dedo ó miembro 8, se sube y se mueve luego lateral ó transversalmente, con respecto al carril, para ir á ocupar una posición en la que dicho dedo ó saliente 8 se apoya en el susodicho pié del carril, como lo representa la figura 2. La cuña ó llave 3 se aplica entonces al citado pié del carril, con su parte saliente 10 apoyándose en él, tras lo cual la mencionada abrazadera 2 se mueve en la dirección longitudinal de dicho carril á fin de ir á ocupar una posición propia para coger á la mencionada cuña 3, hecho lo cual se aprieta á martillazos, ó recurriendo á cualquier otra herramienta adecuada, aplicándose alternativamente los golpes en los extremos opuestos de la expresada abrazadera 2.

En algunos casos, por ejemplo, si se emplean traviesas de metal, la cara del reborde 5, dirigida hacia abajo, del extremo de la cuña, puede ser de una construcción inclinada, si así se quiere, á fin de conseguir un buen apoyo de la cara contra la traviesa ó su sujeción.

Así mismo en determinados casos se puede prescindir de dicho reborde 5, como por ejemplo, si se trata de traviesas de acero, con cuñas ó llaves también de acero, para la sujeción del carril á la traviesa y entonces el extremo más ancho del cuerpo del miembro de cuña 3, una vez colocada esta en el carril, va á apoyarse contra el extremo contiguo y más ancho de la citada cuña de acero que sujeta el carril á la traviesa.

Al tender el carril á moverse ó á deslizarse hacia la traviesa, ese movimiento lo evitará el extremo más ancho del reborde colgante 5, que se aprieta fuertemente contra esa traviesa, lográndose así que el miembro de cuña 3 y la abrazadera 2, merced al aumento de presión que se ejerce en la cuña, se aprietan más fuertemente entre si y también con relación al pié del carril.



DESLIZANTES PARA LOS CARRILES DE LAS VIAS FERREAS", como queda descrito en la presente memoria, caracterizado en la anterior Nota y representado en los adjuntos dibujos.

Madrid 30 de Abril de 1925.

J. Llaneta

FIG. 1.

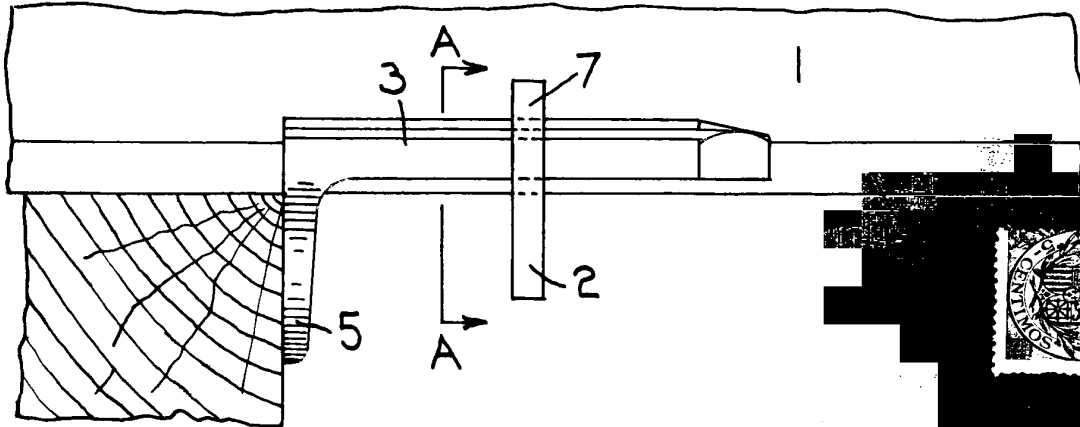


FIG. 2.

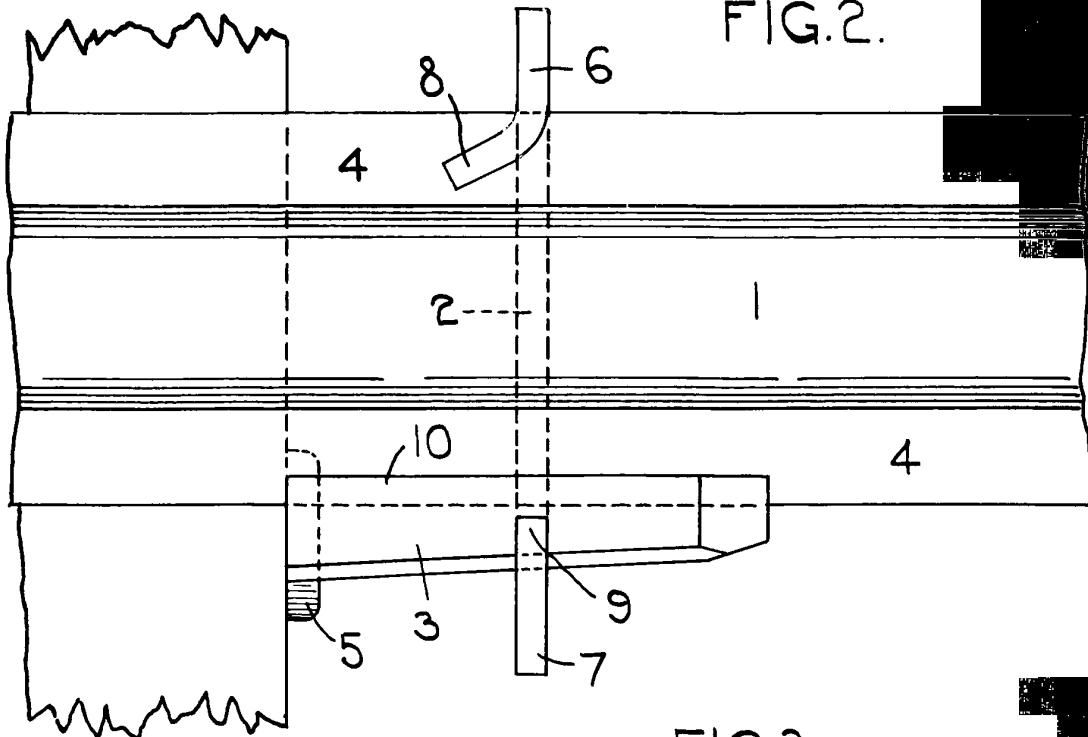


FIG. 3.

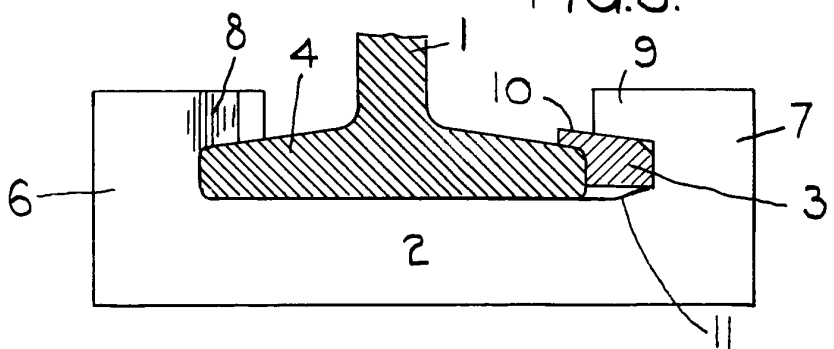


FIG. 4.

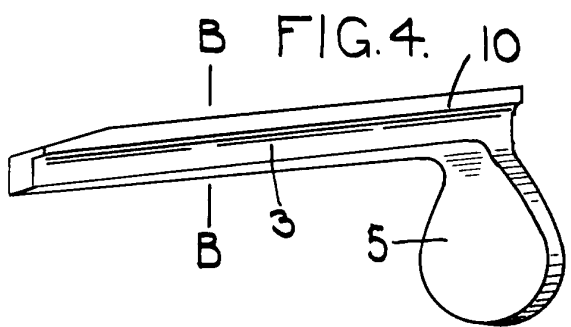
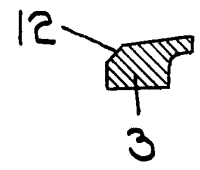


FIG. 5.



*Scale variable
for Percy Barrington Moyer
Mayer*