



SEP. 1962

**M O D E L O
D E
U T I L I D A D**

por "BRIDA DE RAIL ANTICHOQUE", a favor de DON DOMKOS DE MOLNÁR D'ARKOS, de nacionalidad húngara, domiciliado en Madrid, "Calle de Belvas, n.º 3".

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una brida de rail antichoque, destinada a empalmar railes de ferrocarril.

5. La unión de los railes de vías férreas se lleva a cabo, como es sabido, en sentido longitudinal, empalmado las zonas de extremo enfrentadas mediante brida consistente en dos pletinas que se cifan al alma del rail por sus caras exterior e interior, reblandadas de suerte que permitan las dilataciones y contracciones que sufren los railes con los cambios de temperatura. Elle supone la existencia de un espacio entre extremos de los railes empalmados y
10. trae como consecuencia; desgaste exagerado de dichos extremos al pasar las ruedas de un rail a otro, con el consiguiente choque que se transmite al material rodante y resulta nocivo para el material, pasajeros y hasta para la
- 15.



- mercancia que se transporta. Para disminuir estos inconvenientes se emplean railes de gran longitud soldados, con diferentes juntas de dilatación, e tambien railes cortados en bisel en sus extremos, e bien otros recursos que, tanto por la complejidad que suponen en el tendido y reparaciones de la via, como por el aumento de los gastos de dicho tendido, no son solución aceptable, y además no pueden ser utilizados en el aprovechamiento de tendidos de via ya existentes.
- 5.
10. La presente invención subsana los indicados inconvenientes con una sencilla modificación de la brida de empalme actualmente empleada, permitiendo que los extremos de rail puedan enfrentarse con separaciones que incluso pueden llegar a varios centímetros, y por ello aptos para resistir sin riesgo alguno los cambios de temperatura por extremados que sean, y ello sin soldadura alguna ni recursos de difícil y costosa realización, con la gran ventaja de poder aplicarse fácil y rápidamente a los tendidos de via existentes, sea cual sea la naturaleza y ancho de via, y sin necesidad de modificar esencialmente los taladros en el alma del rail.
- 15.
20. El fundamento de la invención consiste en prolongar la platina exterior de la brida de suerte que, adaptándose al trazado de la correspondiente cara del alma del mismo se abra el lateral exterior de la cabeza del rail hasta que la referida prolongación alcance el nivel del plano superior de la prescrita cabeza de sección transversal en hongo, es decir, el plano de apoyo de la llanta de rueda. Así, la rueda que llega a la junta continúa rodando por su extremo sobre la parte superior de la platina exterior de la brida sin choque alguno sobre los extremos de los railes.
- 25.
- 30.



5. Como se ve, el invento crea en cada junta un rail complementario que asegura la continuidad de contacto de la llanta con el plano de rodadura, y ello independientemente de que la separación de extremos de railes sea mayor o menor, y a que la unión de pletinas prolongada y contrapletinas interior sigue realizándose de la manera habitual en este tipo de brida.

10. Se comprende tambien que, siempre que la prolongación de la pletina exterior se adapte exactamente al lateral del hongo de la cabeza y enrase su plano superior con el superior de dicho hongo, pueda tener en el resto de su trazado cualquier forma, tal como llegar a contacto inferior con la cara superior de la aleta de base del rail, o adaptarse al trazado de esta aleta, y respectos la zona de pletina enfrentada con la cara exterior del alma del rail, puede asimismo confirse a lo mismo o, preferiblemente, ser ligeramente cóncava con miras a buscar determinada elasticidad en el roblonado de pletina y contrapletina.

15. Una realización del invento, dado como ejemplo no limitativo, se ilustra en la figura de la adjunta lámina de dibujos que muestra en corte un rail con su brida modificada de acuerdo con la invención.

20. En la figura, el rail 1, sobre el que apoya la llanta 4 de rueda, indicada en línea de puntos, lleva roblonada la brida 1-2 cuyo pletina exterior 1 se prolonga, como indica el dibujo, por su parte superior adaptándose al lateral del hongo de cabeza 2 hasta que su plano superior quede a la altura del plano de rodadura de dicho rail.

25. En este ejemplo los planos de pletina terminan por abajo apoyados en la cara superior de aleta correspondiente, y

30.



presentan ligera concavidad hacia el alma del raíl, pero nada impide que estas pletinas se prolonguen por abajo cubriendo de las citadas caras superiores de alata, pero una mayor estabilidad.

5. Resulto pues conseguida la continuidad de rodadura ya que al llegar la rueda al intersticio entre railes se encuentra con el apoyo continuo que le ofrece la zona A de la brida.

- Dentro de la esencialidad del invento, y además de las posibles alternativas antes indicadas, podrán aportarse otras variantes de detalle asimismo protegidas. Podrá pues ser la brida del tamaño que convenga a la clase de vía férrea a servir, y ofrecer un plano superior de rodadura complementario del ancho que resulte más apropiado a su función y resistencia a conseguir en dicha prolongación.
- 10.

N O T A

15. Describen el objeto y utilidad de la invención, lo que se declara como nuevo y de propia invención no divulgado ni practicado en España, comprende las reivindicaciones siguientes:

- 1.- Brida de raíl anticheque, del tipo constituido por pletina exterior y contrapletina interior roblonadas a través del alma del raíl en las respectivas zonas de extremo de los tramos a empalme longitudinalmente, **e s e r a e t e r i -**
e s e d e porque la pletina exterior de la brida prolonga su parte superior de manera tal que se adapte al contorno lateral exterior del hongo de cabeza del raíl, de suerte que dicha prolongación termine en plano al mismo nivel que el
- 20.
- 25.

27 SE



plato superior de la referida cabeza, constituyendo así una superficie de rodadura suplementaria que salva la discontinuidad existente entre los extremos de los railes que empalma, pudiendo ser el resto del trazado de la expresada pletina prolongada, así como el de su contropletina, de cualquier forma y extensión en lo que afecta a su contacto con el alma y base del rail.

2.- Erida de rail antichoque.

Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de cinco hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de una lámina de dibujos.

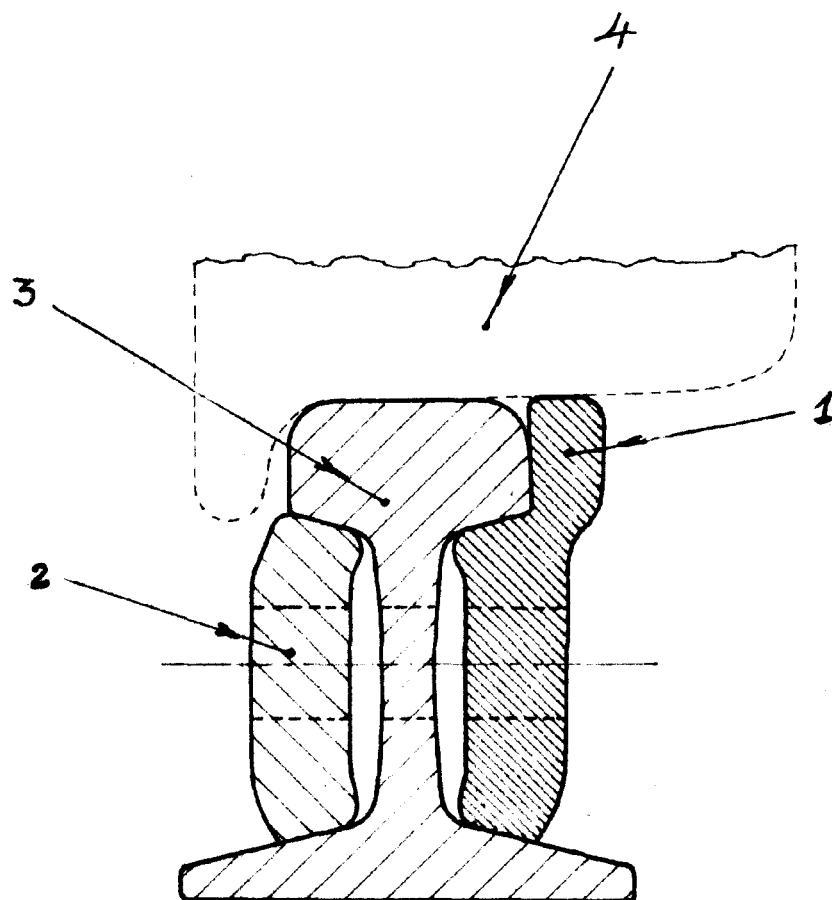
Madrid, a 27 de Septiembre de 1962.

DOMINGOS DE MOLINÁN D'ARROS.

P.º 2º

JAIME ISERN MIRALLES
P.º P.

27



Madrid, 27 Septiembre 1962

JAIMÉ ISERN MIRALLES

R. E.

Escala Variable



1962

M O D E L O
D E
U T I L I D A D

95266

por "BRIDA DE RAIL ANTICHOQUE", a favor de DON DOMOKOS DE MOLNÁR D'ARKOS, de nacionalidad húngara, domiciliado en Madrid, "Nuñez de Balboa, nº 3".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una brida de rail antichoque, destinada a empalmar railes de ferrocarril.

- La unión de los railes de vias férreas se lleva a cabo, como es sabido, en sentido longitudinal, empalmendo las zonas de extremo enfrentadas mediante brida consistente en dos pletinas que se ciñen al alma del rail por sus caras exterior e interior, roblonadas de suerte que permitan las dilataciones y contracciones que sufren los railes con los cambios de temperatura. Ello supone la existencia de un espacio entre extremos de los railes empalmados y trae como consecuencia; desgaste exagerado de dichos extremos al pasar las ruedas de un rail a otro, con el consiguiente choque que se transmite al material rodante y resulta nocivo para el material, pasajeros y hasta para la
- 5.
- 10.
- 15.

95266



mercancia que se transporta. Para disminuir estos inconvenientes se emplean railes de gran longitud soldados, con diferentes juntas de dilatación, o también railes cortados en bisel en sus extremos, o bien otros recursos que, tanto por la complicación que suponen en el tendido y reparaciones de la via, como por el aumento de los gastos de dicho tendido, no son solución aceptable, y además no pueden ser utilizados en el aprovechamiento de tendidos de via ya existentes.

5. 10. La presente invención subsana los indicados inconvenientes con una sencilla modificación de la brida de empalme actualmente empleada, permitiendo que los extremos de rail puedan enrentarse con separaciones que incluso pueden llegar a varios centímetros, y por ello aptos para resistir sin riesgo alguno los cambios de temperatura por extremados que sean, y ello sin soldadura alguna ni recursos de difícil y costosa realización, con la gran ventaja de poder aplicarse fácil y rápidamente a los tendidos de via existentes, sea cual sea la naturaleza y ancho de via, y sin necesidad de modificar esencialmente los taladros en el alma del rail.

15. 20. El fundamento de la invención consiste en prolongar la pletina exterior de la brida de suerte que, adaptándose al trazado de la correspondiente cara del alma del mismo se cifra al lateral exterior de la cabeza del rail hasta que la referida prolongación alcance el nivel del plano superior de la precitada cabeza de sección transversal en hongo, es decir, el plano de apoyo de la llanta de rueda. Así, la rueda que llega a la junta continúa rodando por su extremo sobre la parte superior de la pletina exterior de la brida sin choque alguno sobre los extremos de los railes.

25. 30.

95266



5. Como se ve, el invento crea en cada junta un rail complementario que asegura la continuidad de contacto de la llanta con el plano de rodadura, y ello independientemente de que la separación de extremos de railes sea mayor o menor, y a que la unión de pletina prolongada y contrapletina interior sigue realizándose de la manera habitual en este tipo de brida.

10. Se comprende tambien que, siempre que la prolongación de la pletina exterior se adapte exactamente al lateral del hongo de la cabeza y enrase su plano superior con el superior de dicho hongo, puede tener en el resto de su trazado cualquier forma, tal como llegar a contacto inferior con la cara superior de la aleta de base del rail, o adaptarse al trazado de esta aleta, y respecto a la zona de pletina entrenada con la cara exterior del alma del rail, puede asimismo 15. ceñirse a la misma o, preferiblemente, ser ligeramente cóncava con miras a buscar determinada elasticidad en el roblonado de pletina y contrapletina.

20. Una realización del invento, dada como ejemplo no limitativo, se ilustra en la figura de la adjunta lámina de dibujos que muestra en corte un rail con su brida modificada de acuerdo con la invención.

25. En la figura, el rail 3, sobre el que apoya la llanta 4 de rueda, indicada en línea de puntos, lleva roblonada la brida 1-2 cuya pletina exterior 1 se prolonga, como indica el dibujo, por su parte superior adaptándose al lateral del hongo de cabeza 3 hasta que su plano superior quede a la altura del plano de rodadura de dicho rail.

30. En este ejemplo los planos de pletina terminan por abajo apoyados en la cara superior de aleta correspondiente, y



95266

presentan ligera concavidad hacia el alma del raíl, pero nada impide que estas pletinas se prolonguen por abajo cubriendo las citadas caras superiores de aleta, para una mayor estabilidad.

5. Resulta pues conseguida la continuidad de rodadura ya que al llegar la rueda al intersticio entre raíles se encuentra con el apoyo continuo que le ofrece la zona a de la brida.

Dentro de la esencialidad del invento, y además de las posibles alternativas antes indicadas, podrán aportarse otras variantes de detalle asimismo protegidas. Podrá pues ser la brida del tamaño que convenga a la clase de vía férrea a servir, y ofrecer un plano superior de rodadura complementario del ancho que resulte más apropiado a su función y resistencia a conseguir en dicha prolongación.

N O T A

15. Descritos el objeto y utilidad de la invención, lo que se declara como nuevo y de propia invención no divulgado ni practicado en España, comprende las reivindicaciones siguientes:

20. 1.- Brida de raíl antichoque, del tipo constituido por pletina exterior y contrapletina interior roblonadas a través del alma del raíl en las respectivas zonas de extremo de los tramos a empalmer longitudinalmente, c a r a c t e r i - z a d a porque la pletina exterior de la brida prolonga su parte superior de manera tal que se adapte al contorno lateral exterior del hongo de cabeza del raíl, de suerte que dicha prolongación termine en plano al mismo nivel que el

25.

95 266



5. plano superior de la referida cabeza, constituyendo así una superficie de rodadura suplementaria que salva la discontinuidad existente entre los extremos de los railes que empalma, pudiendo ser el resto del trazado de la expresada pletina prolongada, así como el de su contrapletina, de cualquier forma y extensión en lo que afecta a su contacto con el alma y base del rail.

2.- Brida de rail antichoque.

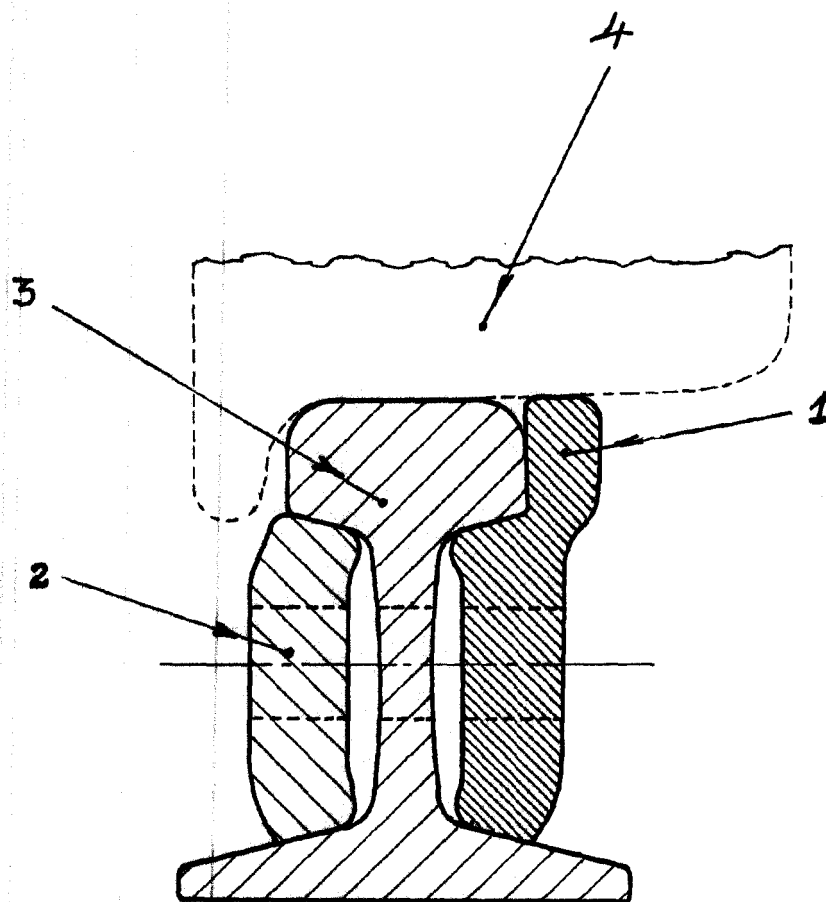
Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de cinco hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de una lámina de dibujos.

Madrid, a 27 de Septiembre de 1962.

DOMOKOS DE MOLNÁR D'ARKOS.

P. a. **JAIMÉ ISERN MIRALLES**
P. P.

9526627



Madrid, 27 Septiembre 1962
JAIMÉ ISERN MIRALLES
P.P.

Escala Variable