



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la

solicitud de una patente de invención por veinte años en España

a favor de

Monsieur Jean Gabriel Georges COULLIE y Monsieur Jean Louis CADIC

domiciliados respectivamente en Rue Cotrel 14 y Rue Fieffé 88 en

BURDEOS (Francia)

por .

UNA PLACA DE SUJECCION PARA RAILES

=====

La placa de sujecion para railes perfeccionada segun la invencion, tiene por objeto disponer los railes para su apretamiento entre si, formando un loro y pudiendo desplazarse las extremidades adyacentes de los railes verticalmente, al llegar una carga.

En los adjuntos dibujos se representa una forma de ejecucion a titulo de ejemplo.

La figura 1 es una vista lateral, la figura 2 una vista desde encima y la figura 3 un corte transversal. Las figuras 4, 5 y 6 son esquemas explicativos.

La placa de sujecion se reduce esquematicamente a una V invertida indeformable apoyandose sobre los empalmes de la cabeza superior y de la cabeza inferior o patin de los railes colocados enfrente en A, B, B¹ y C (fig. 1 y 4) estando encuadrados los puntos de apoyo inferiores A y C por los puntos de apoyo M y N de los railes sobre las traviesas de union. (fig. 4)

Apretado fuertemente contra los railes, la sujecion proporciona un poco de elevacion o lomo a la junta, tendiendo por su apretamiento las rectas A-B y B¹-C (fig. 4) a ocupar una posicion mas inclinada sobre el eje de cada rail. Este efecto no puede obtenerse mas que si la aplicacion de la placa contra el rail se realiza en cada uno de los puntos



A, B, B⁺ y C sobre una superficie muy reducida; se acentua si se tiene cuidado de establecer los contornos de la placa sobre el rail con una ligera inclinacion como se representa con una exageracion intencionada en la fig. 5.

La nueva placa tiene practicamente el aspecto de una placa ordinaria .ocorta de forma rectangular; los extremos superiores P y F del rectangulo estan rebajados y el lado inferior esta francamente vaciado en su parte media. (fig.6)

La aplicacion de las placas F y G de una junta (fig. 3 y 4) contra los empalmes de los railes se obtiene, bien sea por medio de dos pernos atravesando los railes, bien por medio de uno o dos pernos de presion apoyandose sobre broches robustos abrazando la cabeza inferior o patin del rail.

Este cierre de placa se opone energeticamente a la anulacion de la junta y suprime en el momento de franquear la junta una carga rodante, todo el roce de los empalmes de los railes sobre las placas, a causa de la ausencia de juego; reduce notablemente los efectos del rodaje y su apoyo sobre el rail se mantiene lo suficientemente intimo para asegurar un buen contacto electrico, lo que permite suprimir las conexiones electricas entre los railes.

El cierre, opone por otra parte a la dilatacion de los railes una resistencia menor que los cierres corrientemente utilizados.

Estas ventajas se explican facilmente.

Basta observar que el cierre descrito asegura de una manera perfecta el arrastre de la extremidad del rail inferior en el sentido de la marcha por la extremidad del rail superior cuando la carga tiende a hacer flexionar las extremidades de los railes hacia abajo y que se afloja automaticamente cuando las extremidades de los railes se enderezan. Si por ejemplo una rueda carga el rail de la izquierda de la fig. 4, inmediatamente hacia arriba de la traviesa de junta, es decir hacia arriba de M, el extremo de este rail se eleva, los puntos A y B de la placa se deslizan sobre las cabezas, la recta A B gira con relacion al rail en el sentido de las agujas de un reloj y el apretamiento disminuye, encontrandose el rail dispuesto



hacia abajo, solicitado por tanto en C. hacia abajo y con la única condición de que la distancia C-N haya sido debidamente escogida, la cabeza superior, viene a aplicarse en B¹ sobre el cierre de placa, antes de que la rueda aborde en él.

El juego de la dilatación está grandemente facilitado por el aflojamiento que precede a la llegada de la rueda sobre la junta; una de las causas principales del golpeamiento se encuentra suprimida por otra parte por la desaparición delante de la rueda de la extremidad del rail inferior en el sentido de marcha, en contacto estrecho con la placa; por último la única causa de choque que subsiste, la rotura del camino de rodamiento a la derecha de la junta, se encuentra considerablemente atenuada por la existencia del lomo que proporciona este cierre de placa.

NOTA

=====

La presente invención comprende las siguientes reivindicaciones:

1.- Una placa de sujeción para raíles, caracterizada por el hecho de poseer una forma tal que su apretamiento contra los raíles adyacentes dispone estos formando un lomo.

2.- Una placa de sujeción según 1, caracterizada por el hecho de que sus superficies de apoyo sobre los raíles son muy pequeñas, siendo las correspondientes a la cabeza superior del rail, más cerca del centro que las correspondientes a la parte inferior.

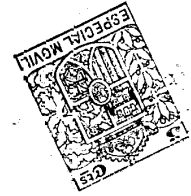
3.- Una placa de sujeción según 1 o 2 caracterizada por el hecho de que su lado superior comprende en su centro una pequeña superficie de apoyo sirviendo para ambos raíles y que los extremos inferiores sirven de apoyos inferiores, estando rebajados los extremos superiores y el lado inferior vaciado en su centro.

4.- En resumen reivindico como de mi exclusiva invención y como objeto sobre el que ha de recaer la patente que se solicite por veinte años en España, UNA PLACA DE SUJECIÓN PARA RAILES.

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria que consta de tres hojas escritas por una sola cara y dibujos adjuntos

Madrid 9 de julio de 1927

Miguel Muga



3.

Fig.1

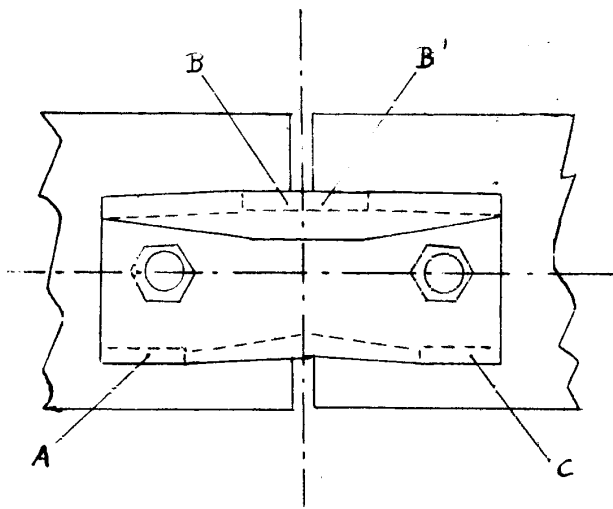
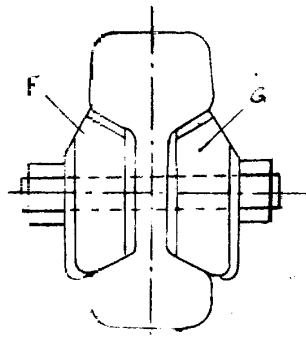
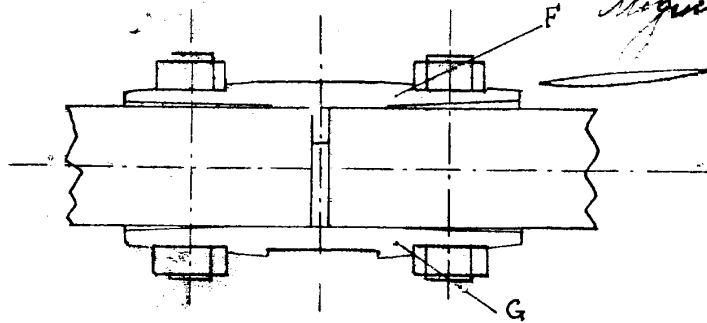


Fig.3



*Escala variable
Madrid 9 Julio 1917*

Fig.2



Miguel Muñoz

Fig.4

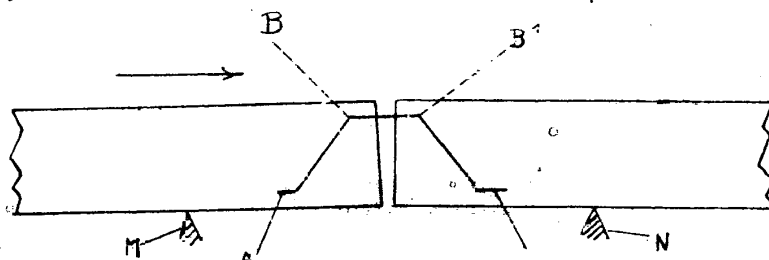


Fig.5

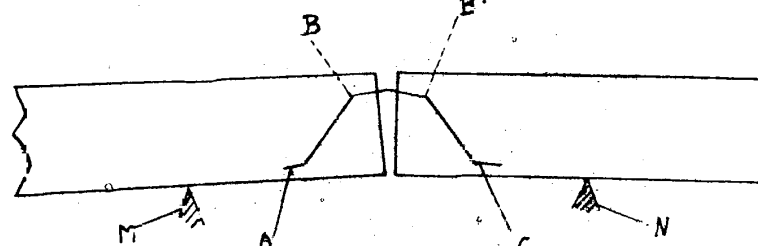


Fig.6

