



Memoria descriptiva que se acompaña á la Solicitud de Patente de Invención por VEINTE años á favor de A e i é r i e s de H a i n e S a i n t P i e r r e e t L e s q u i n S o c i é t é A n o n y m e, residente en Haine Saint Pierre (Bélgica), por "UN SISTEMA DE ECLISAS PARA CARRILES", presentada en el Ministerio de Trabajo, Industria y Comercio.

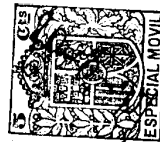
El presente invento tiene por objeto un sistema de eclisas ó cubrejuntas para carriles, y tiende á procurar un sistema de eclisas que en el punto de unión de los carriles componga una juntura perfecta, reforzando la solidez de estos, previniendo su desgaste y conservando á la linea ferrea, en los puntos de empalme, toda la estabilidad lograda en el momento de tenderla.

A tal fin, el sistema de eclisas que es objeto del invento se caracteriza por la cooperación de dos eclisas que por su parte superior presentan el aspecto de las ordinarias, prolongándose hacia abajo de modo que, dando vuelta al pie del carril, se reúnan por debajo en virtud de adaptación de dos alas machiembradas, para formar un conjunto absolutamente rígido.

En estas condiciones, las dos eclisas abrazan por completo los carriles, salvo en la parte que forma bocel, é intercalando una plantilla de refuerzo entre la cara de asiento del carril y las alas inferiores, unidas entre si por medio de pernos, se consigue un contacto perfecto de todas las superficies de apoyo y una rigidez del sistema de empalme de los extremos de los carriles que hasta ahora no ha podido alcanzarse en los sistemas de eclisas conocidos.

El dibujo adjunto muestra como ejemplo un modo de realizar el invento, indicando:

La figura 1, una sección transversal de un carril Vignoble, por el punto de reunión de las eclisas.



La figura 2, una planta del mismo; y

La figura 3, una elevación lateral.

La figura 4, una elevación lateral de una variante.

Como especialmente se advierte en la figura 1, el sistema de eclisas comprende dos eclisas 1 y 2 provistas de cuerpos superiores 3 iguales en forma á las eclisas empleadas actualmente, para poder aprovechar los accesorios ordinarios (bulones, arandelas, etcetera).

Estos cuerpos 3 se prolongan respectivamente en una parte semicircular ó central 4, que se ciñe al patín ó pie 5 del carril 6. Las partes semicirculares 4 continúan debajo del pie 5 en alas inclinadas 7, que avanzan hasta aproximarse al plano central del carril, donde terminan en alas inferiores 8 de perfil cóncavo 9 por dentro, las cuales sirven para dar al cerramiento la elasticidad necesaria. El ala inferior 8 de una de las eclisas termina en un talón 10 sobre el que descansa el extremo del ala 8 de la otra eclisa, que con su prolongación interior penetra en el ala inferior de la otra eclisa, destinada á servir de hembra. Las dos eclisas se juntan como de costumbre por sus cuerpos superiores por medio de bulones 11 que se fijan con tuercas 12. Unos bulones 13, apretados con tuercas 14, reúnen por otro lado las alas inferiores 8 de las dos eclisas, y como en el ángulo formado por las dos alas 7 se aloja una plantilla de refuerzo 15 ajustada por debajo del pie 5 del carril, las extremidades de estos, así reunidas, disponen de una amplia superficie de apoyo, que garantiza la rigidez y estabilidad de la vía.

El invento podrá aplicarse á todos los tipos de carriles conocidos, y sobre todo á los de bocel doble, teniendo cuidado de adaptar la forma de la plantilla de refuerzo á la de la parte inferior de cada tipo.

Conviene hacer constar que con el empalme así conseguido se



elimina por completo en las juntas el juego vertical que siempre se forma en los sistemas actuales por el constante martilleo de las ruedas. Por otra parte desaparece también el aflojamiento de los pernos del empalme ocasionado en los sistemas antiguos por las trepidaciones, precisamente á causa de suprimirse el juego vertical. Se evita además el desplazamiento longitudinal de la via, y se hace mayor la seguridad de rodamiento.

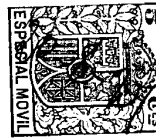
Estas ventajas llevan á la conclusión de que, á despecho del mayor coste de las eclisas construidas según el invento, los gastos de entretenimiento de los ferrocarriles se reducirán sensiblemente, por mantenerse las vias facilmente en buen estado merced á un sistema de eclisas cuya duración es mucho mayor que la de las otras. También se obtiene una seria economía en el mantenimiento del material en servicio. Las ventajas materiales proporcionadas por el invento compensan sobradamente el aumento de gastos de primera planta, disminuyendo también los riesgos de accidente.

En el ejemplo de la figura 3, las alas inferiores 8 de las eclisas tienen igual anchura que los cuerpos superiores 3. Pero es evidente, desde luego, que si las traviesas de la via están muy próximas unas á otras, las alas inferiores 8 podrán hacerse más estrechas, como indica la figura 4.

:--:--:--:--:--:--: N O T A :--:--:--:--:--:--:

Se reivindica como nuevo y de propia invención:

Un sistema de eclisas para carriles de líneas ferreas, caracterizado por la cooperación de dos eclisas (1-2) que rodean el pie (5) del carril (6), prolongándose por debajo del mismo en dos alas verticales (8) una de las cuales constituye un talón de apoyo (10) para la otra, efectuándose el soporte de los carriles por toda la extensión del pie comprendida entre las eclisas por in-



tercaleción de una plantilla de refuerzo (15) entre el pie del carril y las alas inferiores (8) de las eclisas.

Esta patente recae sobre "UN SISTEMA DE ECLISAS PARA CARRILES", como queda descrito en la presente Memoria, caracterizado en la anterior Nota y representado en los adjuntos dibujos.

Madrid 20 de Agosto de 1927.

[Handwritten signature]

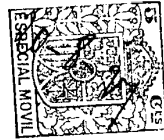


Fig. 1.

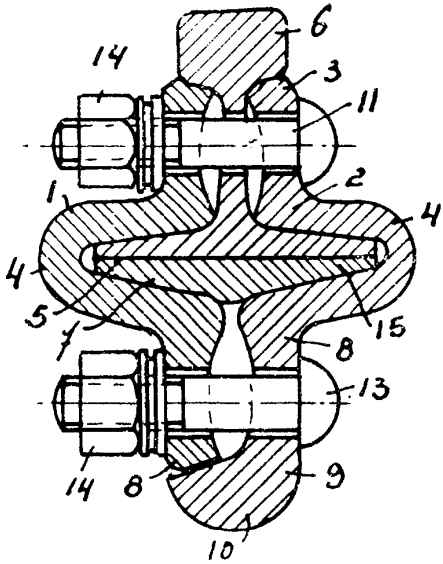


Fig. 2.

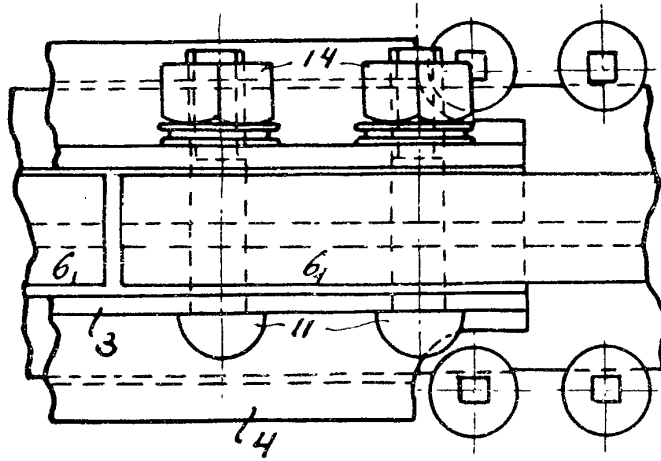


Fig. 3.

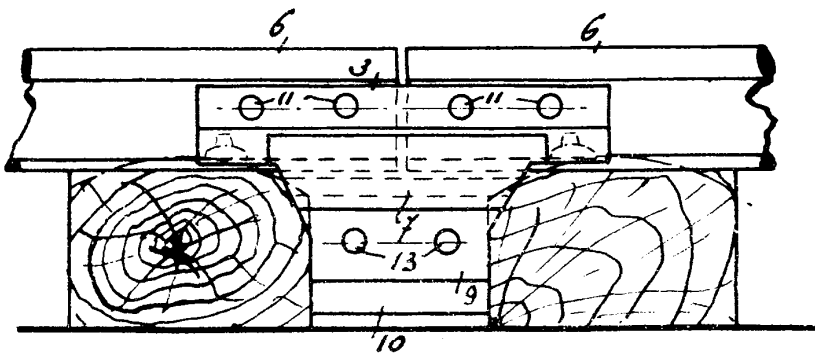
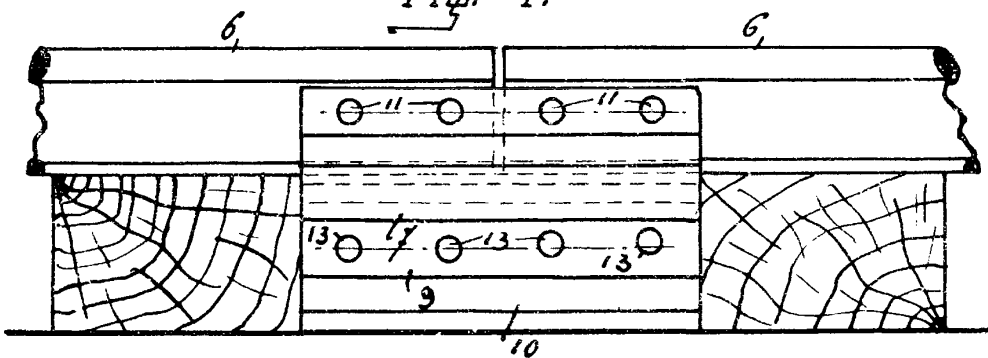


Fig. 4.



prola variable
por Usièries de Baine Saint Pierre et Lesquin, S.-A.
Sancho