

GRUPO 9º.- CLASE 86.

m. -----

116970

MEMORIA DESCRIPTIVA.

Don Martín DOMINGUEZ y ESTEBAN.



Don Martín DOMINGUEZ y ESTEBAN,
de nacionalidad española, domiciliado en Madrid,
en la calle de Velázquez, nº 56

PATENTE DE INTRODUCCION.

por diez años

por

"PROCEDIMIENTO PARA UNIR CARRILES " .

Los carriles de las vías férreas y tranvías se instalan, por lo general, uniéndolos entre sí mediante bridas y pernos y dejando entre los extremos inmediatos una separación para permitir al metal dilatarse con el calor sin que lleguen a ponerse en contacto unos trozos con otros. Estas separaciones suelen ser de ancho uniforme en toda la sección recta del carril y su magnitud depende de la longitud de cada trozo y de las temperaturas en el momento de la instalación y máximas a que ha de estar sometida la vía; en ocasiones llega a tener 15 y hasta 20 milímetros.

El sistema descrito presenta varios inconvenientes: uno es la trepidación que se produce por los choques repetidos de las ruedas contra las extremidades de los carriles, con el consiguiente perjuicio para el material y molestia para los viajeros; otra, el corrimiento que se produce en los carriles, cuya consecuencia inmediata es la rotura de pernos de unión en las bridas y en las agujas y cruzamientos. Este segundo inconveniente puede también ser causa de desprendimiento de esquirlas en las cabezas de los



carriles cuando llegan estas a ponerse en contacto.

Para evitar estas perturbaciones se ha ideado el procedimiento de unión de carriles objeto de la presente Patente de Introducción, cuyo fundamento es aprovechar las diferencias de dilatación entre la cabeza y el resto del carril para reducir o anular la separación en la base y el alma y dejar los intervalos precisos en la cabeza, los cuales con esta disposición pueden reducirse a su vez, dando cortes de 1,5 a 3 milímetros de anchura en las cabezas del carril espaciados a distancia precisa para que la suma de intervalos por piezas equivalga la separación correspondiente en el método de instalación corriente. El alma y el patín o base de cada carril puede mismo soldarse a los del siguiente dejando entre los extremos de la cabeza la pequeña separación indicada, de 1,5 a 3 milímetros, para lo que será necesario rebajar en escalón el carril.

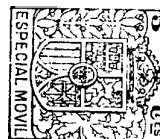
En el dibujo que se acompaña, la Fig.1 representa una unión de dos carriles realizada en la forma descrita, es decir, suprimiendo la separación en la base y el alma de los carriles y dejándola únicamente en la cabeza. Las Figs. 2 y 3 son, respectivamente, la planta de la misma unión y la sección por AB de la Fig.1. En la Fig.4 se representa la sección transversal de la unión, por CD de la Fig.1. Se representa en perspectiva en la Fig.5 el extremo de un carril preparado para su enlace con otro por el sistema descrito en la presente Memoria.

El procedimiento objeto de esta Patente de Introducción es aplicable a líneas ya tendidas para corregir los defectos mencionados mas arriba. En su aplicación puede hacerse la unión de las almas y bases o patines de los carriles por medio de bridas o por soldadura autógena.

N O T A.

Se REIVINDICA como objeto de la presente Patente de Introducción:

1.º.- Un nuevo procedimiento de unión de carriles de vías férreas



consistente en la reducción o supresión de la separación entre los extremos de las distintas piezas de dichos carriles conservándola únicamente, asimismo reducida, entre los extremos de las cabezas y complementándola con cortes hechos en las citadas cabezas y en pleno carril a distancias tales que determinen un intervalo medio por metro lineal de vía que satisfaga a las necesidades de compensación de dilataciones a que deben responder las separaciones aludidas.

2º.- Procedimiento para unir carriles.

10 Consta la presente Memoria de tres hojas numeradas escritas por una sola cara y un dibujo.

Madrid - 20 - Febrero - 1930.

Por autorización de Don Martin DOMINGUEZ y ESTEBAN,

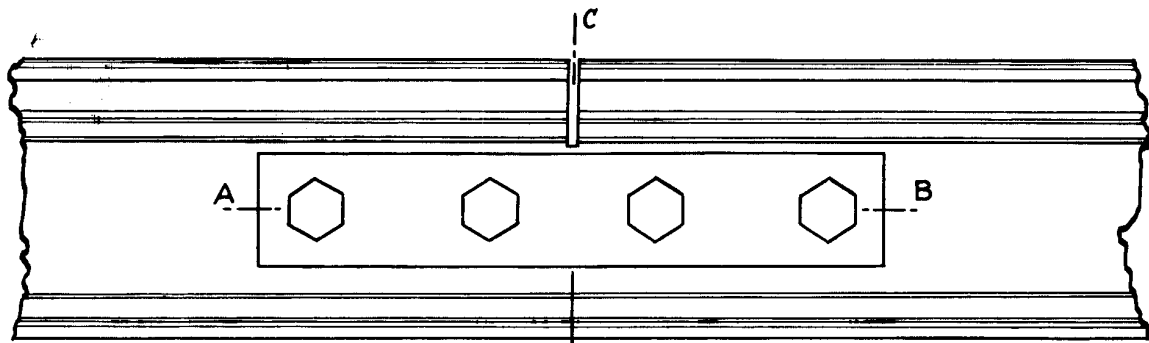


Fig. 1.
D

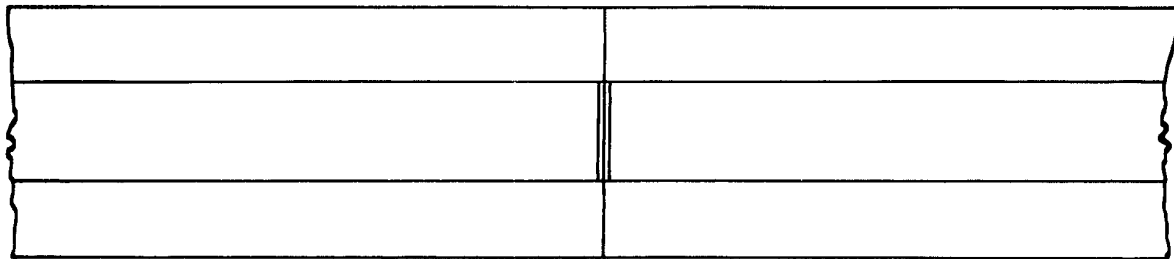


Fig. 2.

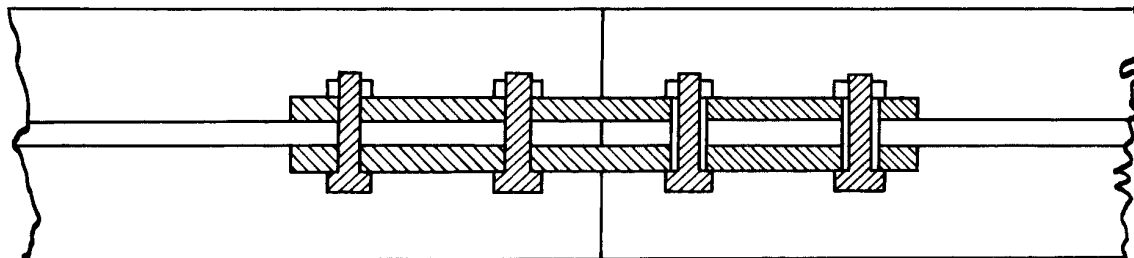


Fig. 3.

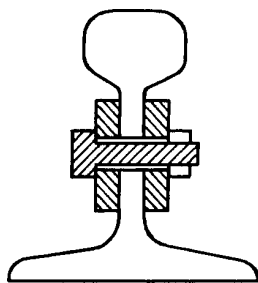


Fig. 4.

Escala variable.

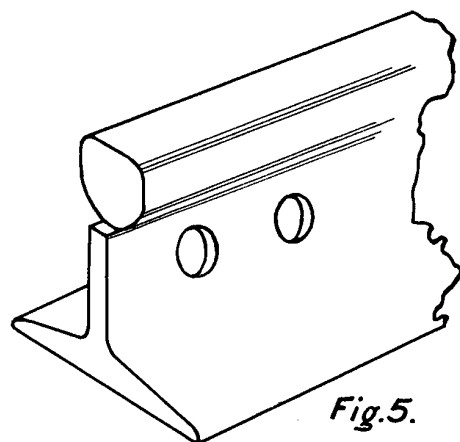


Fig. 5.

Madrid 20 Febrero de 1930.

G. Flores

