





ca o mordaza de junta de dos pernos, extendiéndose el extremo de medio grosor mas allá del extremo de las placas o mordazas de junta y sobremontando un par de cojinetes adyacentemente dispuestos sobre traviesas de soporte.

5 De acuerdo con otra forma de realización de la invención las dos porciones de rail de medio grosor se sobreponen para sujetarse entre un par de traviesas de manera que los cojinetes de soporte sujeten inmediatamente fuera las partes superpuestas, asegurándose la junta por placas de junta de dos pernos, los extremos de los cuales descansan inmediatamente dentro de los cojinetes, pasando los pernos a través de las perforaciones en todo el diámetro del cuello del rail inmediatamente fuera de las mencionadas partes superpuestas.

10

El invento se describe a continuación con referencia a los dibujos adjuntos en los cuales las figuras 1 á 10 inclusive ilustran una forma de realización con ligeras modificaciones y las figuras 11 y 12 la otra forma de realización.

15

Refiriéndose en primer término a la realización del invento ilustrada en las figuras 1 á 10:

20 La figura 1, muestra en esquema el uso de los railes según la invención.

La figura 2, es una vista en plano superior.

La figura 3, es una vista lateral de la junta del rail sin los cojinetes.

25 La figura 4, es una elevación de extremo en sección de la figura 3.

La figura 5, es una vista en plano en sección correspondiente a las figuras 3 y 4.

30 La figura 6, es una elevación de frente de una forma de junta modificada.

La figura 7, es una vista en plano en sección en la cual



17.DIC.1916

las dos partes están unidas holgadamente.

La figura 8, es una vista de extremo en sección correspondiente con la junta apretada.

5 La figura 9, es una vista en plano en sección mostrando una ligera modificación.

La figura 10, es una vista en plano mostrando una junta intercambiable.

10 Uno ó ambos extremos de los trozos de rail 1 y 2, son de medio grosor como se representa en 3 y 4, respectivamente, y tienen sus extremos preferentemente biselados como se muestra en 5. Estos extremos de medio grueso, están perforados por agujeros 6 de diámetro standard, pero alargados en forma elíptica según se muestra para sujetar entre sí la unión por medio de los pernos 7 de diámetro standard, pero permitiendo la expansión de los railes. Las mordazas de sujeción 8 se usan según se muestra.

15 Es esencial apoyar la junta sobre un par de traviesas 9 (figura 2) y cojinetes 10 fijándose los extremos del rail entre sí por medio de contactos de presión de madera o de metal.

20 Si se desea los extremos del rail pueden conectarse por medio de placas de sujeción cortadas en mitades, y por medio de pernos, consiguiéndose así un considerable ahorro donde sea posible la adquisición de estas piezas. Una junta similar ha sido representada en las figuras 6 á 9, habiéndose cortado la placa de sujeción en dos piezas 11 y poseyendo los usuales orificios en forma de pera para pernos 12, y cooperando con rebordes 13 sobre los pernos standard 14 para evitar la rotación de estos.

25 Es obvio que por el uso de las mitades de placa de junta standard 11, como se ha representado, la junta será considerablemente fortalecida por el apoyo de las placas de fijación so-



bre los extremos 3 y 4 del rail. La figura 9 muestra una ligera modificación en la cual los vértices de los orificios en las partes de las placas de fijación se encuentran adyacentes uno de otro. Esta figura muestra también como los extremos de la sección de junta del rail pueden desplazarse uno respecto al otro debido a la expansión de los railes 1 y 2.

A fin de permitir un intercambio, es decir, para permitir a los railes poseyendo extremos de junta de acuerdo con la presente invención, ser unidos a railes standard, puede usarse una pieza de relleno como se ha representado esquemáticamente en 15, figura 10, para unir un rail 1 poseyendo un extremo de junta cortado por la mitad 3 a un rail poseyendo un extremo corriente como el 16.

Esta claro que la invención puede aplicarse a cualquier forma de rail. Un rail de cabeza de rodadura se ha representado solamente como ejemplo, representándose la junta aplicada a un rail de fondo plano o rail de pestaña en 17 de la figura 8, en líneas de puntos.

Se apreciará que esta junta permite usar la colocación de pernos cortos si se desea, con el consiguiente ahorro y es posible usar un par de pernos en vez de cuatro pernos y dos placas de sujeción como ha sido preciso hasta ahora.

También es posible disponer los cojinetes mas cerca uno de otro en los extremos del rail, fortaleciendo asi la junta.

Refiriéndonos ahora a la realización del invento ilustrada en las figuras 11 y 12,

La figura 11, es una vista en plano y

La figura 12, una vista lateral sin los cojinetes ni traviesas.

Los extremos superpuestos 3 y 4 de los trozos o secciones de rail 1 y 2, tienen dimensiones que les permitan apoyarse entre un



par de traviesas 9 y los cojinetes de soporte 10 descansan inmediatamente fuera de dichas porciones superpuestas 3 y 4 siendo fijada la junta por placas de sujeción de dos pernos 18, cuyos extremos descansan inmediatamente dentro de los cojinetes 10, pasando los pernos 14 a través de orificios 19 en el diámetro total del cuello del rail inmediatamente fuera de las mencionadas porciones superpuestas 3 y 4. Así se obtiene una junta suspendida que sin embargo posee una fuerte superficie continua de trabajo para el rail.

Las indicadas placas de fijación 18 pueden formarse de placas de sujeción corrientes de cuatro agujeros cortadas longitudinalmente por medio para formar las placas de sujeción de dos orificios unidas por pernos y tuercas corrientes. Los orificios de las placas de sujeción 18 pueden ser de forma corriente de pera aptos para cooperar con rebordes de la misma forma practicados en los pernos para evitar que estos giren, mientras que los orificios 19 en los extremos del rail 3 y 4, son de diámetro ligeramente mayor que los pernos 14, permitiendo así la contracción y expansión del rail. Los raiiles sin embargo pueden deslizarse entre las placas de sujeción sin perjudicar los pernos y la solapa o junta superpuesta 3 y 4 queda libre y sin embargo fuerte en ambas direcciones, evitándose toda tendencia de torsión por las placas de sujeción.

Si se desea puede usarse una placa de sujeción de cinco pernos en cuyo caso el perno central debe pasar a través de las porciones superpuestas 3 y 4 o cuando se usen placas de sujeción de cuatro pernos, se establecerán dos pernos a cada lado de la solapa o junta superpuesta, en cuyo caso sin embargo debe establecerse un orificio de perno inmediatamente en los extremos de la solapa o junta superpuesta.



N O T A.

La presente patente de invención comprende las siguientes reivindicaciones:

5 1.- Mejoras en el establecimiento de railes y juntas de railes, caracterizadas porque los extremos del rail se reducen a la mitad de su grosor, superponiéndose los dos extremos que se unen, poseyendo cada extremo de rail de medio grueso un par de orificios de perno alargados solo para los pernos de una placa o brida de sujeción de dos pernos, extendiéndose los extremos de medio grueso mas allá de las placas de sujeción o bridas y superponiéndose a un par de cojinetes o traviesas de soporte dispuestas adyacentemente.

10 2.- Mejoras según lo reivindicado en el punto 1, caracterizadas porque los extremos de los trozos o secciones del rail se dividen a lo largo de su centro para reducirlos a la mitad de grosor a una distancia del extremo del rail, superponiéndose estas dos porciones de grosor medio y apoyándose entre un par de traviesas, las cuales soportan cojinetes que se apoyan inmediatamente fuera de las porciones superpuestas, asegurándose la junta por placas de sujeción de dos pernos, los extremos de las 15 cuales descansan inmediatamente dentro de los cojinetes, pasando los pernos a través de perforaciones en todo el diámetro del cuello del rail inmediatamente fuera de dichas partes superpuestas.

20 3.- Mejoras según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, caracterizadas por el establecimiento de una pieza de relleno o parte intercambiable para permitir a los railes ser unidos a un rail standard de extremo macizo, consistente en una pequeña pieza del grueso de medio rail poseyendo un par de orificios de perno



alargados de paso equivalente a los orificios de perno del extremo del rail.

4.-Mejoras en el establecimiento de railes y juntas de railes.- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, y se ilustra con los dibujos adjuntos.

Consta esta memoria de seis hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 17 de diciembre de 1936.

A handwritten signature in cursive script, written in black ink, positioned below the date.



Fig. 2.

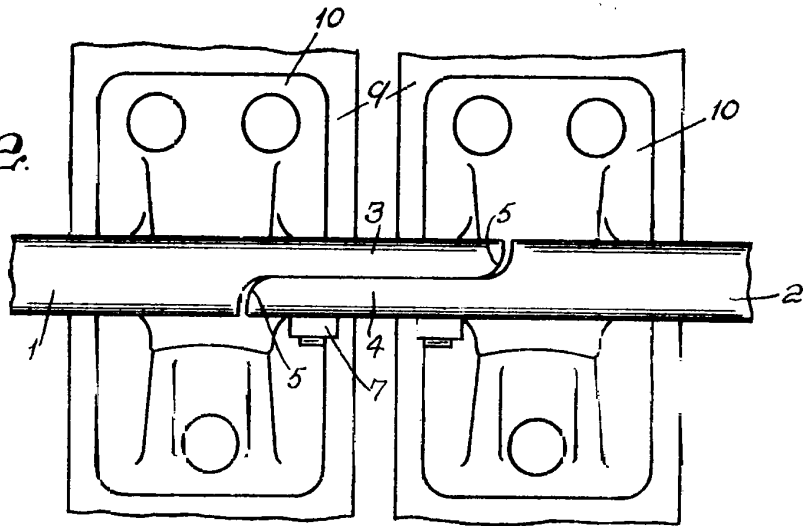


Fig. 1.

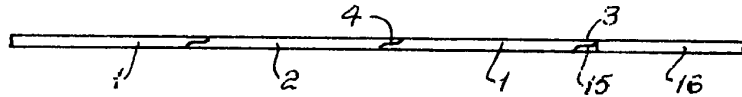


Fig. 3.

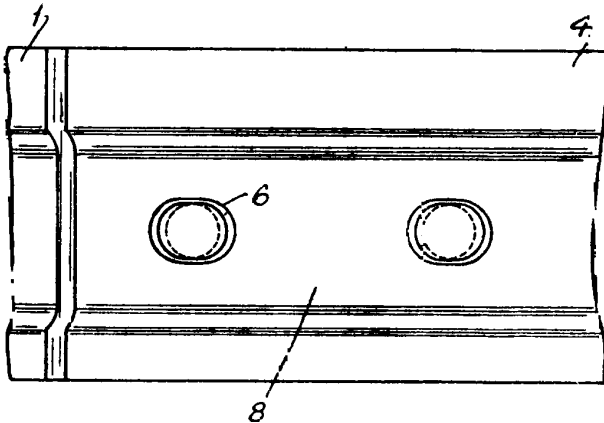


Fig. 4.

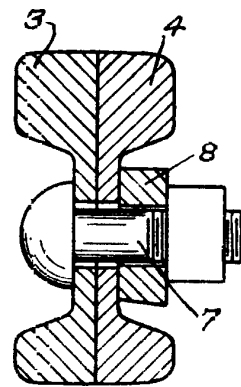
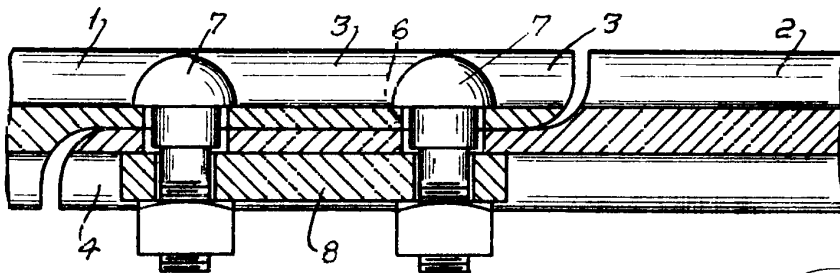


Fig. 5.



*Alfred Nath n Brogden*

Fig. 6.

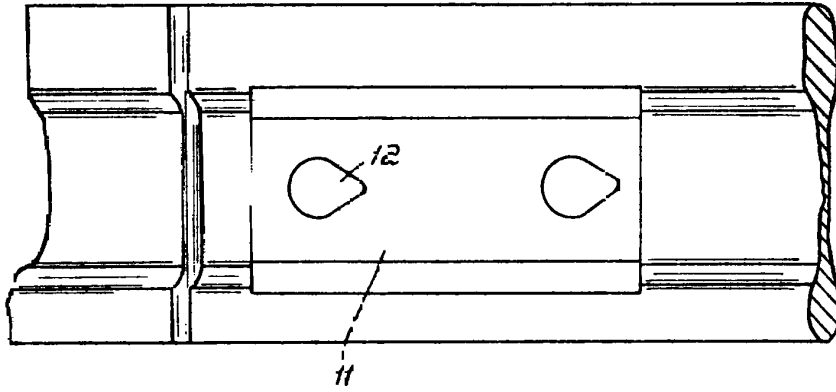


Fig. 7.

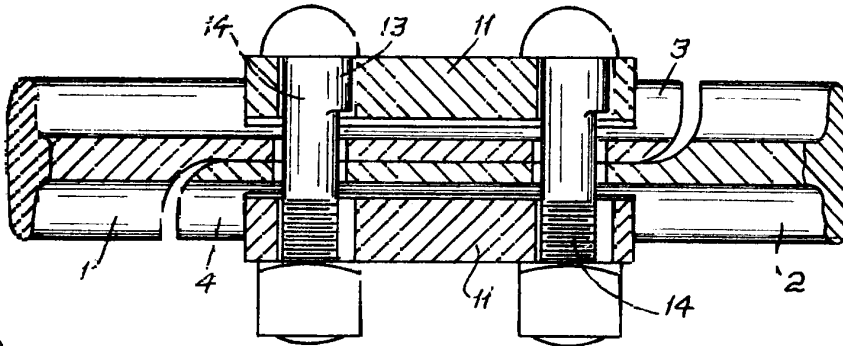


Fig. 8.

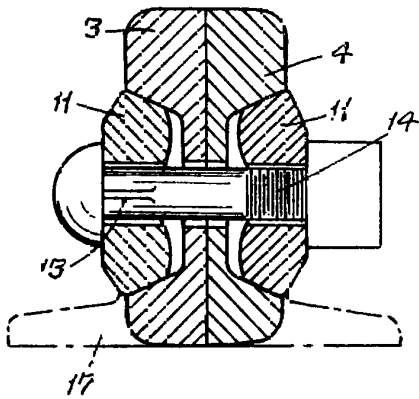


Fig. 10.

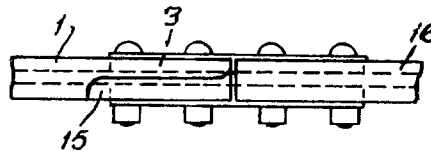
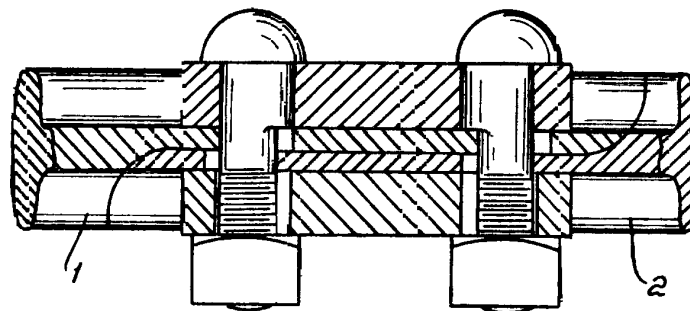


Fig. 9.



*Alfred Nathan Brogden*



Fig. 11.

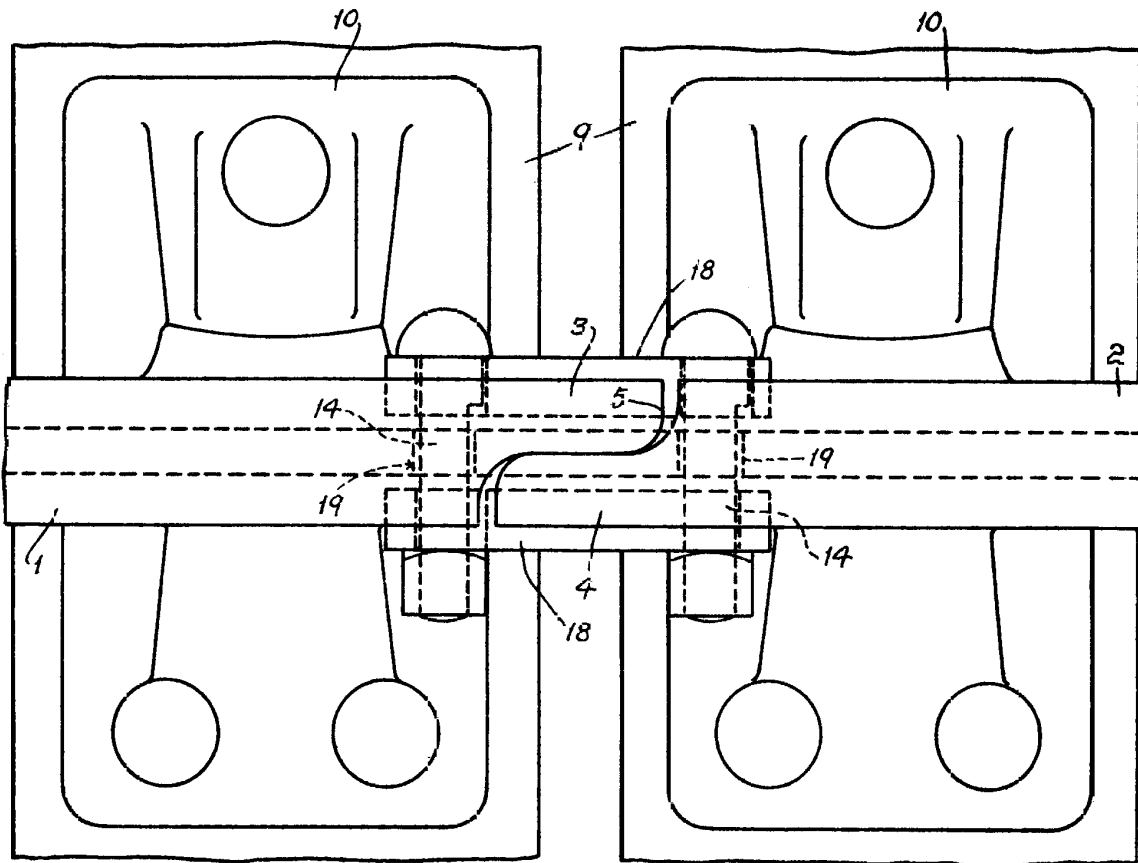
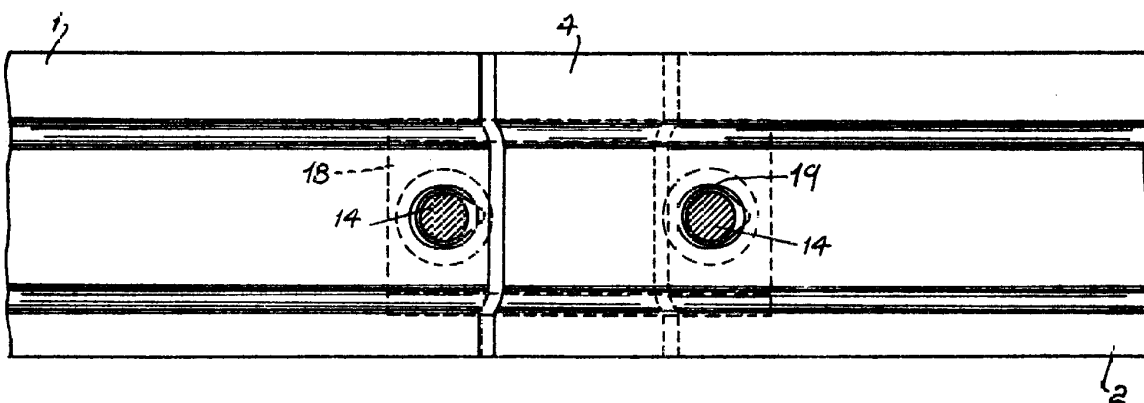


Fig. 12.



*Alfred Nathan Brogden*