

148971



P A T E N T E      D E      I N V E N C I O N

a favor de

Cesare DEL BIANCO, - domiciliado en BUCINE (Arezzo, Italia)

por:

"Sistema de unión de las juntas de carriles que asegura la flexión simultánea y reciproca de los extremos de ambos carriles"

==:==:==:==:==:==:==:==:==:==

M e m o r i a      D e s c r i p t i v a .

5      Esta invención se refiere a una disposición destinada a ser aplicada a los extremos de los carriles de ferrocarriles o tranvías, preferiblemente en los patines de estos extremos y cuyo objeto es eliminar las sacudidas producidas durante el paso de los ejes de los convoyes.

10      Esta invención se basa esencialmente en obligar a las dos pequeñas porciones de los carriles contiguas a sufrir simultánea y solidariamente una flexión bajo el peso de los ejes de los vehículos y convoyes, como si los carriles estuvieran soldados entre si. La invención comprende especialmente la



15

aplicación de una pieza de unión a los extremos contiguos de los carriles, la cual, cuando uno de los extremos desciende por el peso de un eje, obliga a descender así mismo el extremo contiguo, de modo que ambos extremos sufren simultáneamente un descenso igual, evitándose practicamente todo desnivel entre ellos, de modo que las ruedas de los vehículos no tropiezan durante su marcha con resalto ni desnivel alguno en las juntas, que como es sabido son la causa de las sacudidas o trepidaciones.

20

La disposición en cuestión, que como ya se ha dicho une entre si los carriles como si estuvieran soldados permite sin embargo la dilatación y contracción de los carriles bajo la influencia de las variaciones de temperatura.

25

Esta invención se comprenderá mejor por la descripción siguiente, con referencia al plano adjunto en el que se representa como ejemplo una forma de ejecución del objeto de esta patente.

30

La figura 1 representa vista de frente una unión entre dos carriles, en una de las formas de ejecución del objeto de esta patente.

La figura 2 es una sección según la línea A-B de la figura 1.

35

La figura 3 es una vista por encima del desarrollo de una chapa cortada y a punto de ser doblada para obtener la pieza de unión según esta patente.

40

Según el ejemplo representado, se emplea una pieza de chapa-a-, de material y de espesor convenientes, oportunamente cortada. La chapa está provista de dos entalladuras -b- a nivel o ligeramente inclinadas, si se desea mantener en correspondencia con la junta a la placa de asiento, bajo los patines de los carriles. Los extremos -b'- de las aletas -c- se cortan en bisel para favorecer la soldadura como se verá a continuación.

45

Las cuatro porciones -c- en forma de aleta se do-



blan a escuadra sobre los trazos -d-, de manera que las cuatro porciones biseladas -b'- queden en la parte interior de los pliegues. El conjunto de la chapa se dobla luego por el centro hacia el lado opuesto a los pliegues de las aletas -c-.

50 De esta manera, la parte central -a'- provista de dos expansiones -a"-, presenta al estar doblada, en ambos lados y en la parte superior, las aletas -c- normales a la mitad de la porción -a- (figura 2).

55 Se obtiene así una pieza que vista de frente presenta la forma de V y cuyas porciones recortadas -b-, es decir los extremos superiores de la parte -a-, se apoyan contra la cara inferior del patin de los carriles (figura 2) con interposición, si se desea, de la placa de asiento usual. Las partes biseladas -b'- de las aletas -c- se apoyan por ambos lados contra los bordes del patin base, dejando sin embargo un espacio angular suficiente entre -b'- y el borde del patin.

60 Estos dos espacios se llenan de una soldadura autogena, o análoga y conveniente para el fin perseguido, de modo que dicha soldadura una las aletas -c- al patin de los carriles, constituyendo un todo con el carril. Por otra parte esta unión podría conseguirse por cualquier otro medio incluso mecánico.

65 De esta manera quedan las dos aletas -c- fijadas al patin de un carril, rigidamente unidas a las otras dos aletas -c- fijadas al patin del carril contiguo por medio de la porción intermedia doblada -a-. Esta porción -a- doblada que reúne los extremos de los carriles entre si, permite sin embargo a dichos carriles las normales variaciones de longitud bajo la influencia de los cambios de temperatura.

70 La placa -a- en lugar de estar doblada a lo largo de -a'- puede también estar dividida en dos partes que se unen por dicho punto por soldadura, remachado, forjado, a charnela, por ranura, o de cualquier otra forma conveniente.

75 Las bridas u otros órganos de unión de los carriles pueden ser los mismos que de costumbre adoptándolos conveniente-



148971

80 mente.

Se comprenderá que en el plano se representa únicamente de una manera esquemática una de las formas de ejecución del objeto de esta patente y que por lo que se refiere a la forma y disposición de las partes, podrán introducirse en la misma  
85 diversas modificaciones sin apartarse de la idea de esta invención. Por ejemplo la pieza de unión podría obtenerse por medio de una sola chapa o de varias o bien por fusión.

          N      O      T      A          

Se reivindica como objeto de esta patente:

90

1) Sistema de unión de los carriles de ferrocarriles y tranvías para evitar las trepidaciones o sacudidas en las juntas al paso de los trenes, caracterizado por la disposición de medios sometidos a tensión, flexión y presión (o a rotación sobre charnelas) a fin de obligar a los extremos de los dos carriles contiguos a sufrir simultáneamente la flexión al paso  
95 de los ejes de los convoyes sin que se produzca practicamente resalto o desnivel alguno entre los extremos de ambos carriles.

95

2) Sistema de unión de carriles según la reivindicación anterior, caracterizado por el empleo de una pieza de unión que forma dos partes unidas por una sola chapa o análoga,  
100 doblada o unida por la parte inferior poniéndose en contacto los lados superiores de esta pieza de unión con los extremos de los carriles, apoyándose contra la cara inferior del patin de los mismos.

100

105

3) Sistema de unión de carriles según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que las dos partes que forman la pieza de unión están unidas, una al patin del extremo de un carril y la otra al patin del carril contiguo, mientras que ambas partes están unidas entre si por un elemento  
110 doblado en forma de V.

110

4) Sistema de unión de carriles según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que los extremos de dos aletas laterales (-c-) que forman las dos partes de la pieza de unión presentan una forma tal en su parte superior que pue\_



115 den unirse por soldadura o por otro medio al patin o bien a la zona extrema de los carriles contiguos.

120 5) Sistema de unión de carriles según las reivindicaciones anteriores caracterizado por el empleo de una pieza de unión de la forma dicha y que permite la unión entre los dos extremos de los carriles que forman la junta, pero permitiendo siempre la dilatación o contracción de los carriles.

125 6) Sistema de unión de carriles según las reivindicaciones anteriores caracterizado por el empleo de medios que obligan a que el extremo de un carril se apoye bajo la acción de una carga sobre el extremo del carril contiguo para arrastrarle a su propio nivel, dejando inalterada la posibilidad de los carriles de dilatarse o contraerse por las variaciones de temperatura.

130 7) Sistema de unión de las juntas de carriles que aseguran la flexión simultánea y reciproca de los extremos de ambos carriles.

Barcelona 29 de Diciembre de 1939.

Año de la Victoria.

P. A.





Fig.1 148971

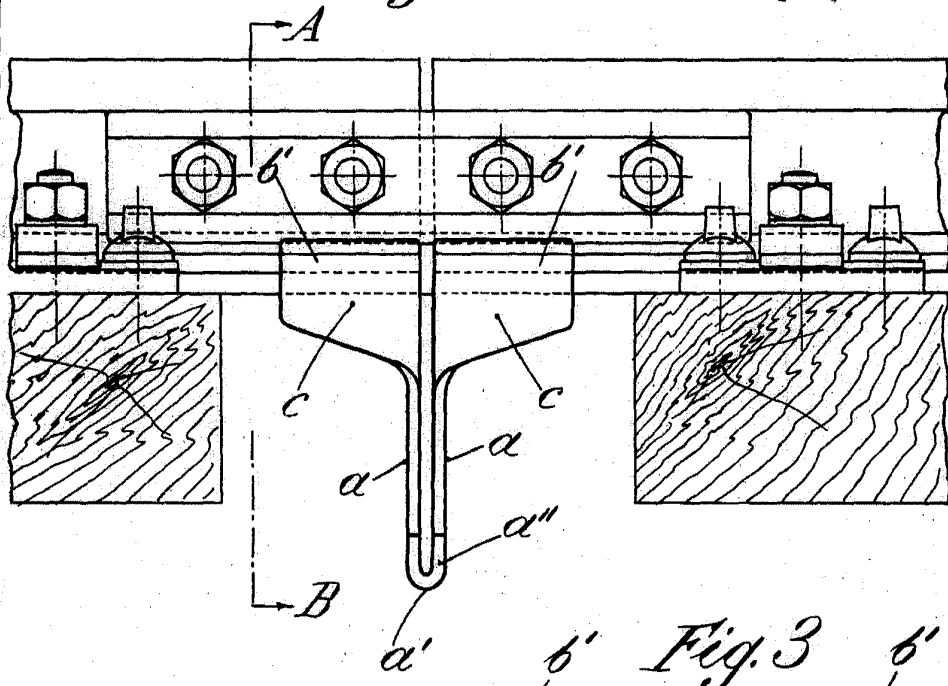


Fig. 2

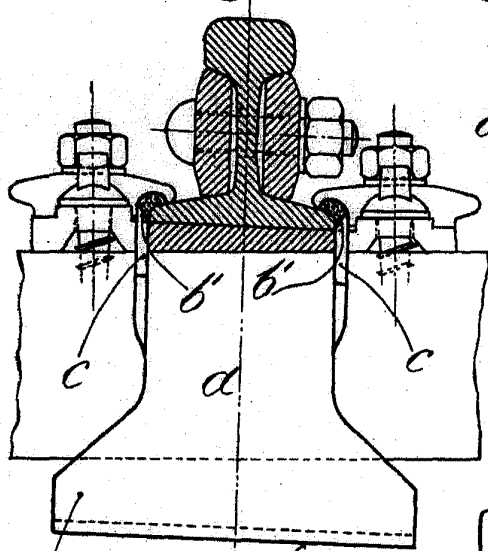
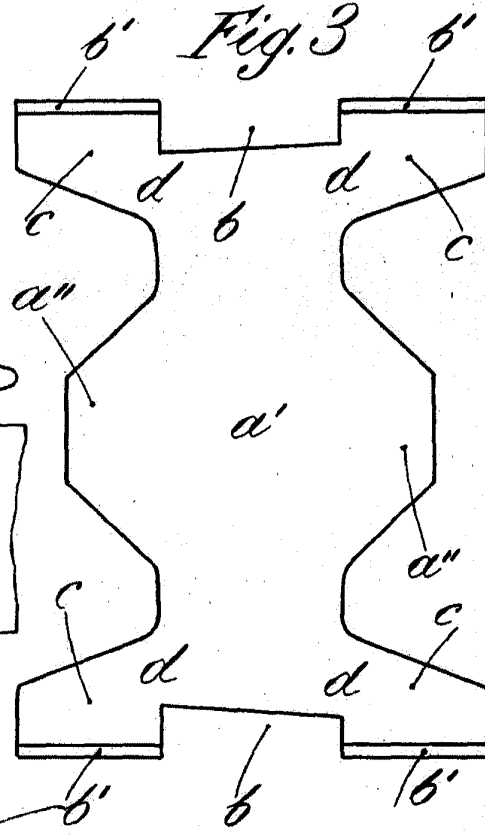


Fig. 3



*[Handwritten signature]*