

73868



73868

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

de

UNA PATENTE DE INVENCION, POR VEINTE AÑOS EN ESPAÑA
A FAVOR DE DON JOSE DIAZ FRANCO, DE NACIONALIDAD ES-
PAÑOLA, DOMICILIADO EN VIGO, Isabel II, núm. 3,

s o b r e :

"SISTEMA DE UNION DE CARRILES APLICABLE A LAS VIAS -
FERROVIARIAS EVITANDO LA TREPIDACION Y GOLPES DEL MA-
TERIAL Y PERMITE LA DILATACION O EXTENSION DE LOS MIS-
MOS".

-----oOo-----

El invento se refiere a un nuevo sistema de u-
nión de carriles aplicable a las vías ferroviarias, e-
vitando la trepidación y golpes del material, y permi-
te la dilatación o extensión de los mismos.

Desde que el ferrocarril existe, todas las na-
5 - ciones venían buscando un sistema de enlace en los ca-
rriles que evitase el golpe que se produce en la unión

173868

- 2 -



de los mismos, pero que tuviese un margen de expansión para la dilatación del carril.

Este sistema de enlace, permite el aprovechar todos los carriles en servicio. Pues sólo hay que sol-
5 - dar en las cabezas o extremos del carril, mediante el sistema que se protege, quedando desde ése momento las líneas, en perfectas condiciones de trabajo, y pudiendo deslizarse los convoyes, sin trepidación ni golpes.

El evitar la trepidación y golpes del material
10 - sobre la vía, supone un gran ahorro a las Compañías de Ferrocarriles. Pues las trepidaciones hacen que el material se desajuste y gaste durando un 50% menos de lo que debiera durar de no ocurrir ésto, El sistema evita totalmente esos inconvenientes.

15 - Otro ahorro hay, que supone casi un 30% de fuerza consumida en el recorrido ya sea vapor, electricidad, aceites pesados u otros, y se basa en lo siguiente: El rodaje de las diferentes unidades que componen el convoy van todas cayendo en el espacio que deja entre sí
20 - la unión de los carriles y la máquina tiene que hacer un constante esfuerzo para que el convoy vanza esos pequeños desniveles, consumiendo por lo tanto una cantidad de fuerza, que no consumiría de no existir los mismos, y cuyos baches como anteriormente se expresa, de-
25 - saparecen con el sistema que se patenta, que hace que el convoy se deslice como por una pista sin ninguna clase de tropiezos.

La sujeción del empalme es perfecta, teniendo ésta doble resistencia de la que tiene el resto del
30 - carril, por cuanto ésta lleva dos nervios acoplados



entre sí.

El acoplamiento de las dos partes del sistema de enlace, se hace por medio de unos agujeros ojivales que permiten una separación en las cabezas del empalme de 7 m/m (o más si se desea) las cuales tienen un taco o alma cilíndrica, por donde atraviesa el tornillo, que con las arandelas, colocadas a ambas caras exteriores del carril, no permiten apretar a éste, más que lo necesario al fin de que el empalme quede libre para la dilatación del carril, sin que haya aprietos que lo impidan.

Para mejor comprensión del objeto que se protege, en los dibujos adjuntos se representa, a título de ejemplo, una forma específica de realización de los elementos que constituyen el sistema de unión de carriles, que son los siguientes:

- A).- Vista general del sistema
- B).- Las dos partes que componen el sistema.
- C).- Almas o tacos que no permiten el aprieto del carril.
- D).- Arandelas de sujeción.
- E).- Tornillos de acoplamiento.
- A).- El sistema por que se solicita la patente, está compuesto de dos mitades del carril y éstas unidas por tres tornillos pasadores, los que le dan un acoplamiento firme y sólido.
- B).- Ambas mitades llevan tres agujeros paralelos, que permiten a las almas o tacos una dilatación de 7 m/m o más.
- C).- Las arandelas exteriores, sobrepasan el



diámetro de los agujeros donde corren el alma y que descansan sobre ésta.

D).- El alma no permite apretar más el carril que lo necesario, dejándoles unas décimas de milímetro
5 - de flojedad al fin de que no haya nada que apriete las caras interiores del dispositivo en su dilatación.

E).- La seguridad del acoplamiento de los carriles, es mucho más firme y segura que la que se usa actualmente, pues realmente, es siempre una continuación
10 - del carril, sin empalme, y por tanto ofrece mucha más seguridad el tendido.

N O T A

En resumen; la patente recaerá sobre las siguientes reivindicaciones:

15 - 1ª.- Sistema de unión de carriles aplicables a las vías de ferrocarriles evitando la trepidación y golpes del material y permite la dilatación o extensión de los mismo, caracterizado esencialmente por el acoplamiento de dos elementos de enlace, por medio de
20 - orificios ojivales, que permiten una separación en las cabezas de empalme de 7 m/m. o más si se desea, cuyas cabezas tienen un taco o alma cilíndrica, por donde atraviesa el tornillo que, con las arandelas colocadas a una y otra cara exteriores del carril, no permiten a-
25 - pretar a éste más de lo necesario, quedando así el empalme libre para la dilatación del carril.

2ª.- Sistema, según la reivindicación anterior, caracterizado por establecerse las dos mitades de carril, unidas por tres tornillos pasadores, obteniendo
30 - así un acoplamiento firme y sólido, siempre como con-

173868

- 5 -



tinuación del carril sin empalme, ofreciendo más seguridad en el tendido.

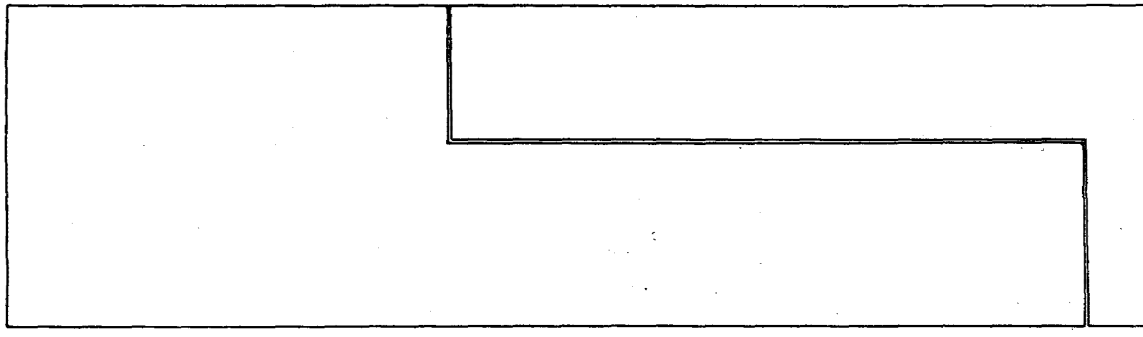
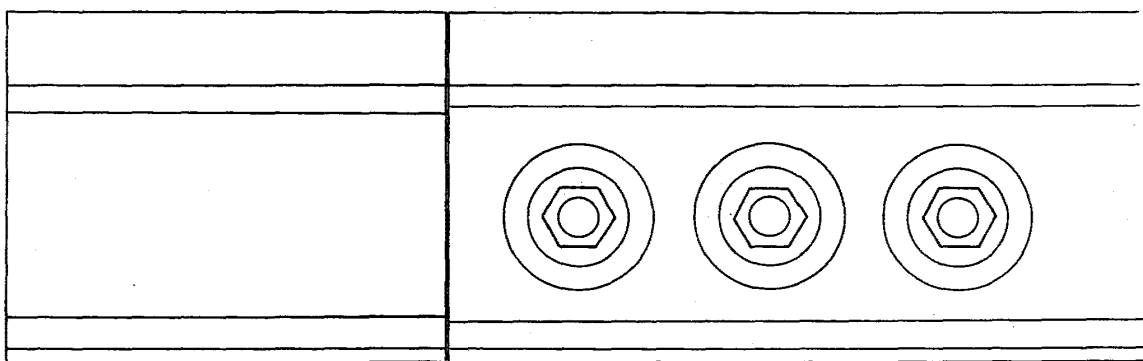
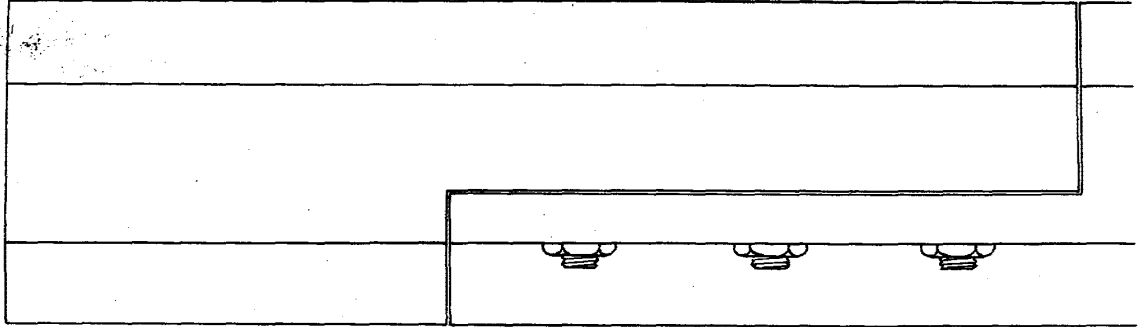
3a.- "SISTEMA DE UNION DE CARRILES APLICABLE A LAS VIAS FERROVIARIAS EVITANDO LA TREPIDACION Y GOLPES DEL MATERIAL Y PERMITE LA DILATACION O EXTENSION DE LOS MISMOS"

Según se describe en la presente memoria que consta de 5 hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos.

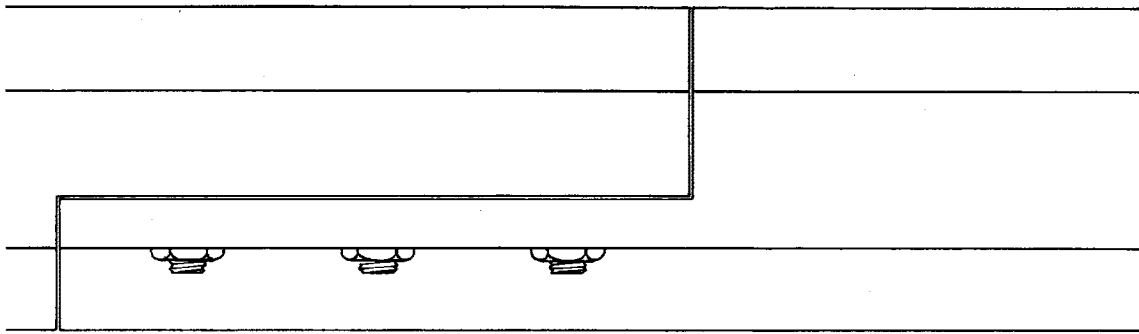
Madrid, 5 de junio de 1946

M. Lago

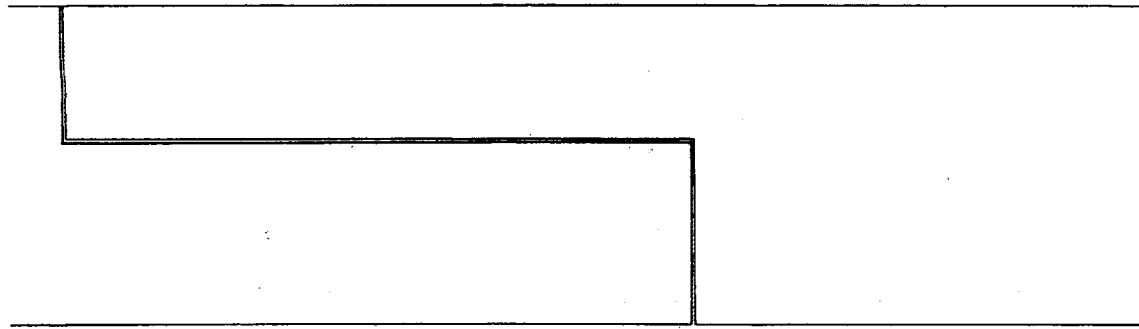
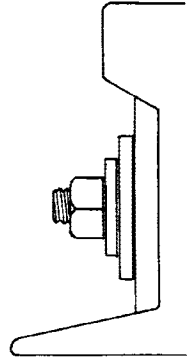
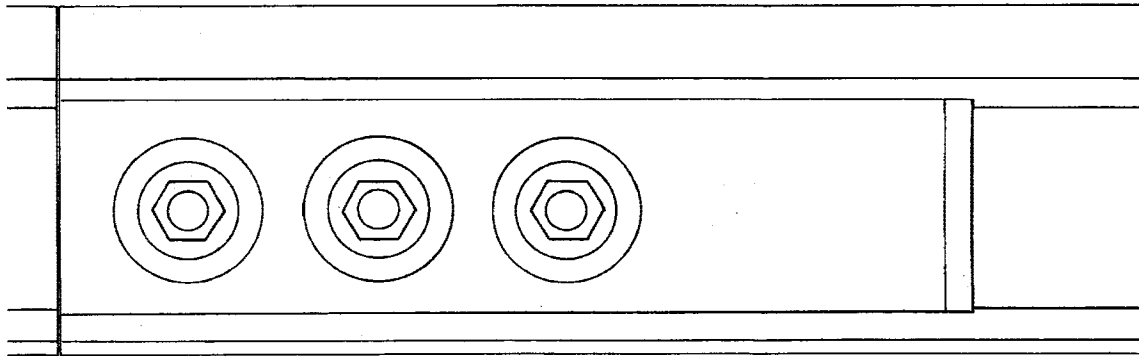
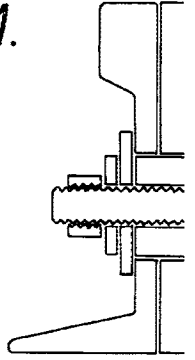
73000



213

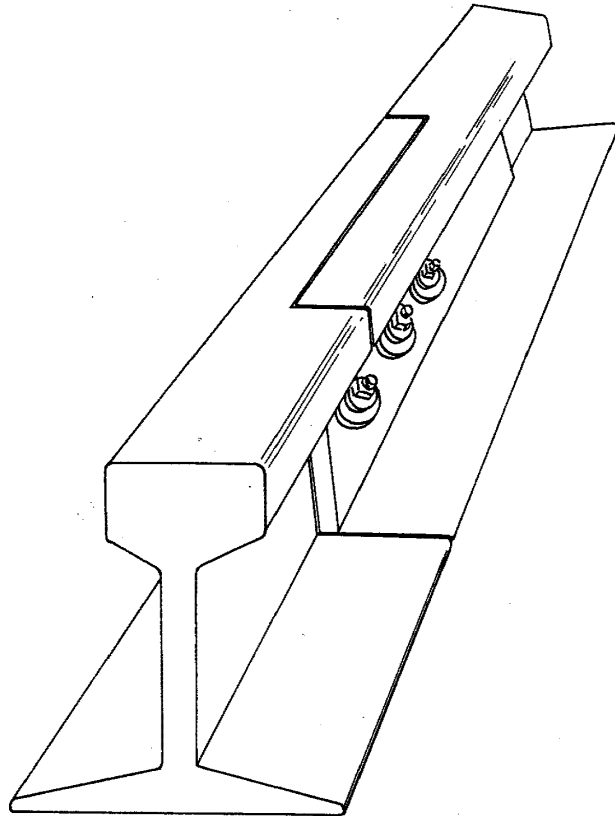
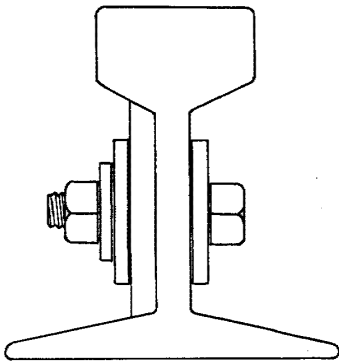
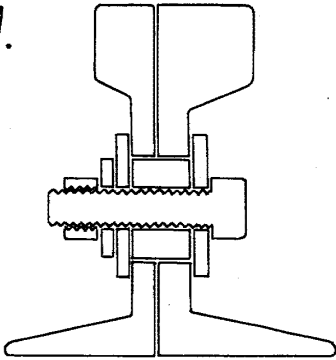


A.



A.

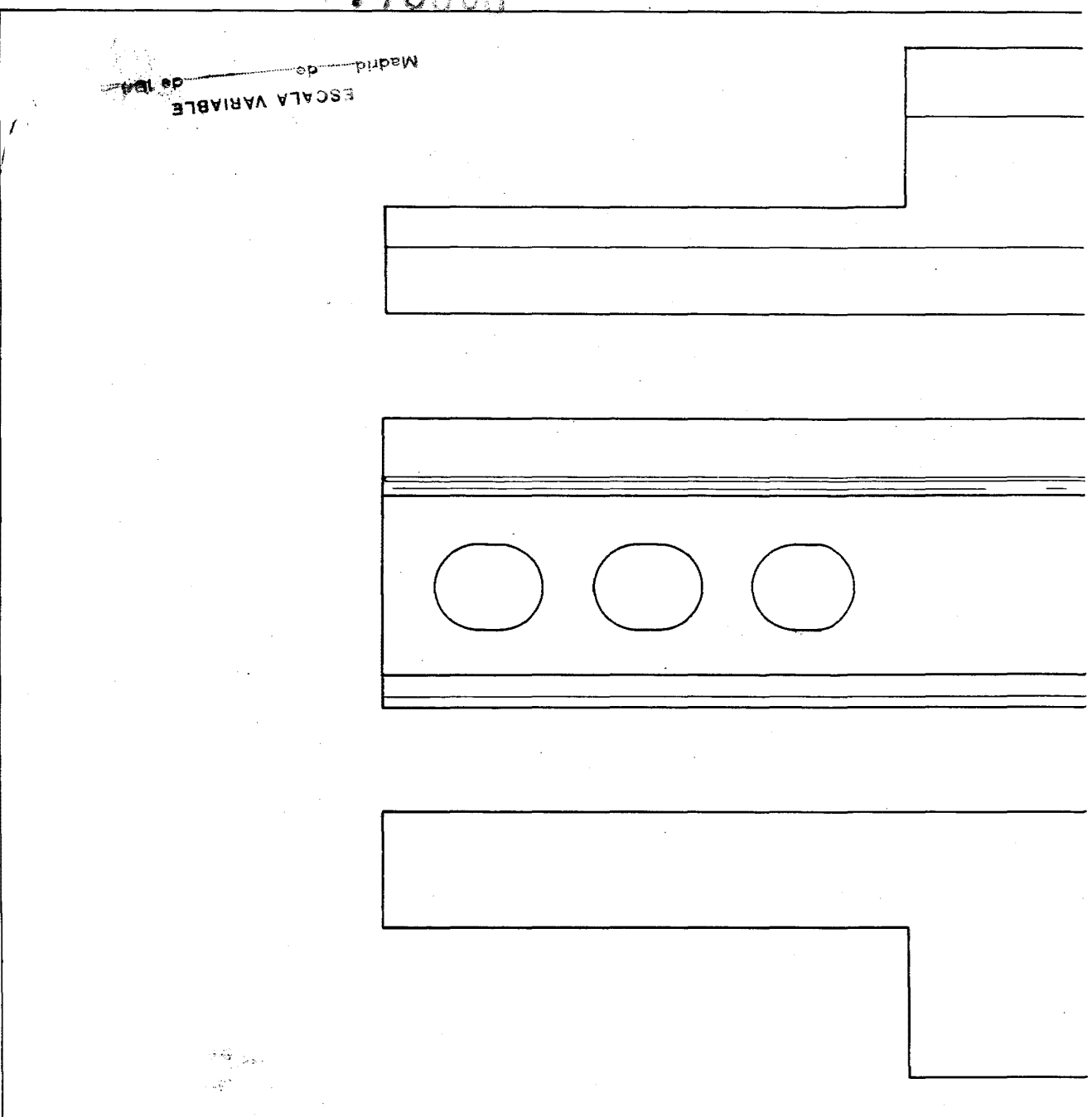
173868



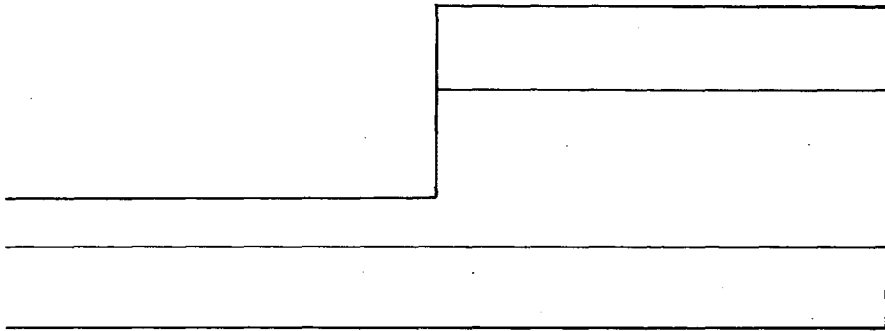
ESCALA VARIABLE
Madrid de 1944
y Mayo

D. José Díaz Franco. 173000

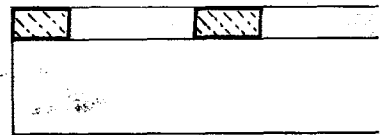
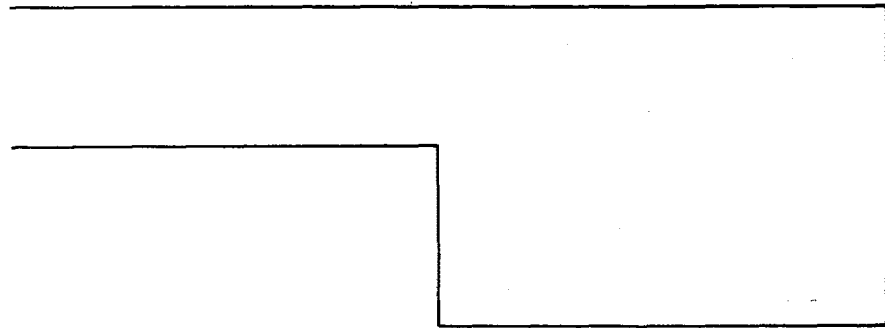
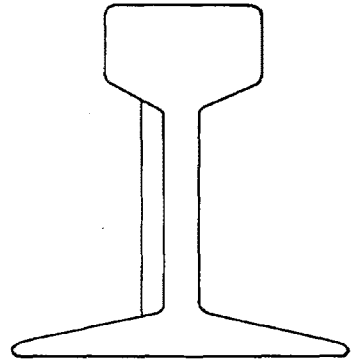
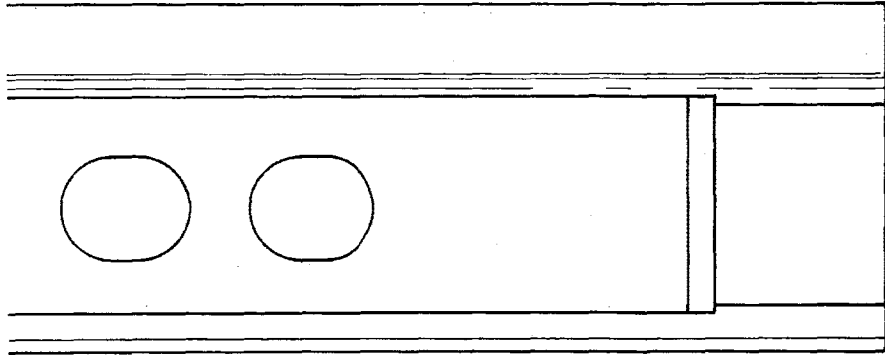
Madrid de 1944
ESCALA VARIABLE



2/3



B.

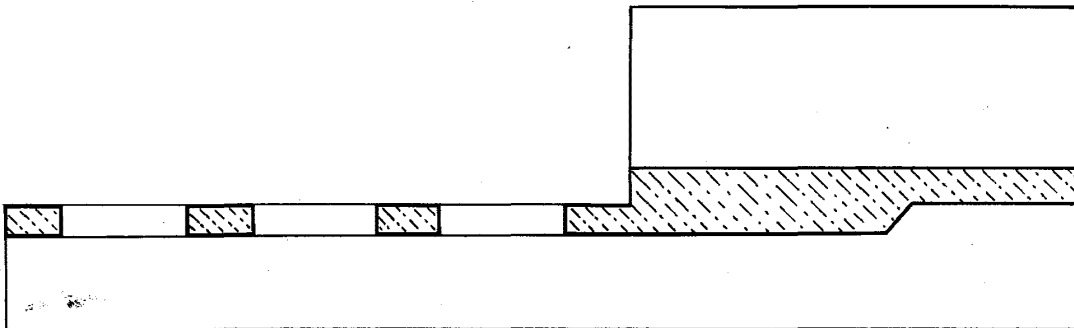
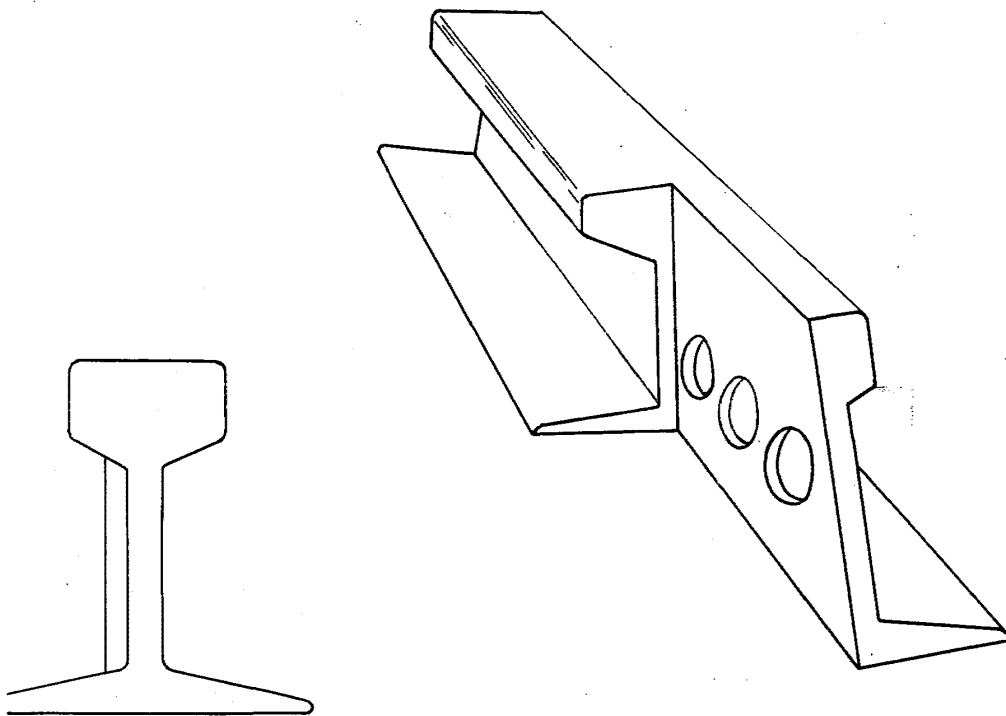


3/3

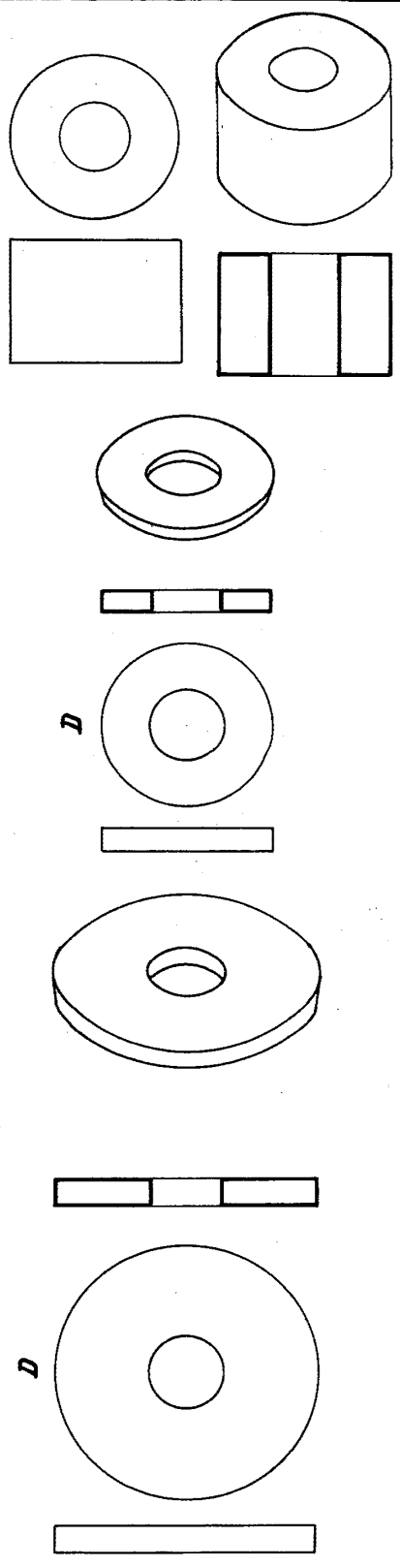
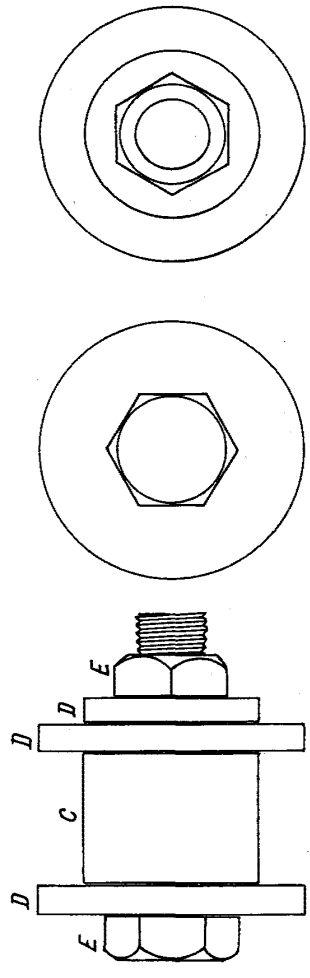
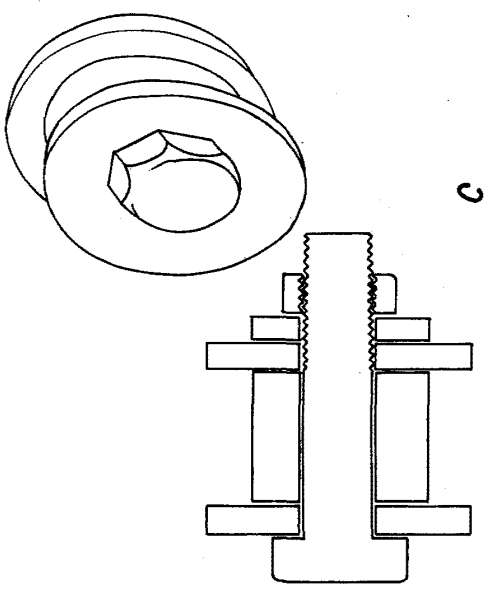
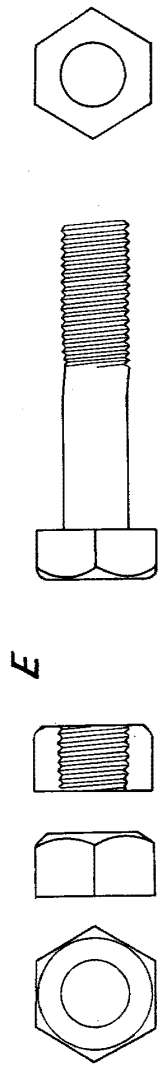
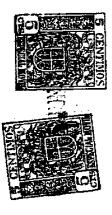
173868

Hoja 2.^a 173868

B.



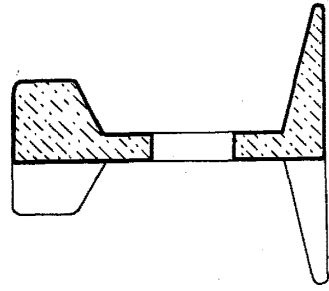
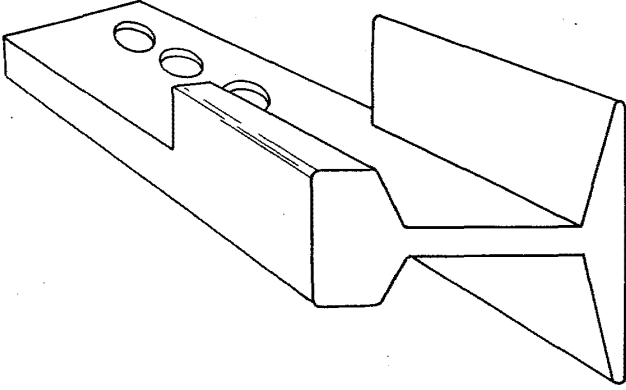
ESCALA VARIABLE
Madrid 5 de Mayo de 1910



Material: S
Dibujado por: J. Díaz Franco

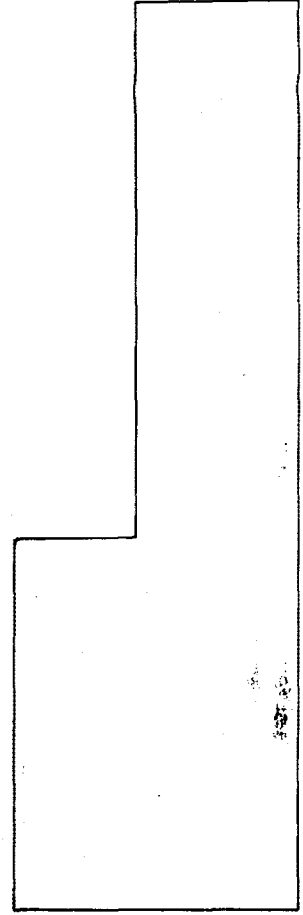
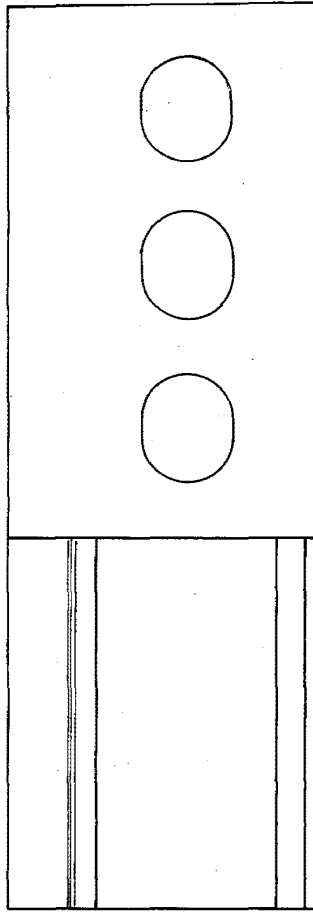
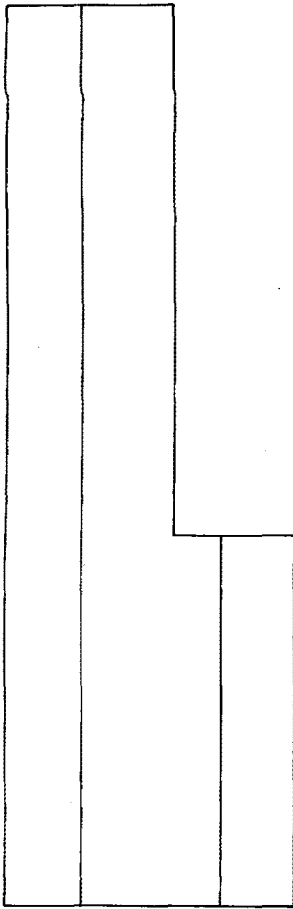
173868

Hoja 3^a



ESCALA VARIABLE
Madrid 5 de Mayo de 1964
[Signature]

B



173868

D. José Diaz Franco.

173868