



201226 226

M E M O R I A ·

descriptiva sobre "NUEVO PROCEDIMIENTO DE UNION DE LOS GARRILES EN LAS VIAS FERREAS"; a favor de Dn. MANUEL COCHO GUTIERREZ, domiciliado en Madrid, calle de Alberto Aguilera N^o 68.

La presente Invención se refiere a "UN NUEVO PROCEDIMIENTO DE UNION DE LOS GARRILES EN LAS VIAS FERREAS".

En el diseño N^o 1, se aprecia el corte que ha de darse a los carriles actuales, indicado lo que ha de quitarse por las líneas de puntos, lo que permite el total aprovechamiento de los existentes para convertirlos a mi "NUEVO PROCEDIMIENTO".

La unión de unos con otros, es exactamente la que se emplea en la actualidad, salvo las modificaciones en los taladros que lleva cada carril a los extremos, siendo necesario mover solamente los de UNO de los extremos de cada carril, que deben correrse aproximadamente hacia el otro extremo 15 mm., quedando el carril con toda su fortaleza.

El diseño N^o 2, representa el carril tal y como debe quedar para su unión con el otro. Este corte, debe tener una longitud de 45 mm. y el ancho que se quita, debe ser de 1 mm. mas, que la mitad del grueso del carril; procediendo de este modo, queda una separación a lo ancho de 2mm., ya que, a lo largo, tengo calculado por la variación indicada anteriormente en los taladros una separación de 10mm., lo que permite con toda facilidad la dilatación necesaria.

Tambien los hierros que sirven para unir los carriles.



25 - -desconozco su nombre técnico- son los mismos que los usados actualmente, teniendo únicamente que hacer en las vías --según tengo reseñado con anterioridad-- las modificaciones necesarias en los taladros, para que coincidan con los de estos.

30 En el diseño N^o 4, --que es una proyección a vista de pájaro de mi "NUEVO PROCEDIMIENTO"-- está representado el sitio donde, a mi juicio, debe ir colocada la traviesa; no como actualmente esta dejando al aire el empalme, sino que debe ser, debajo de la unión de los carriles, con objeto de que, al pasar los trenes, en la unión permanezcan los carriles exactamente a la misma altura, condición muy interesante para el buen resultado de mi "NUEVO PROCEDIMIENTO".

35 Otra particularidad que deben tener los tendidos de vías con este procedimiento de unión es que, la vertical de los carriles, debe formar con la espianación del terreno, un ángulo recto; para que las ruedas al pasar, rocen todo el ancho del carril y, donde más debe ser tenido en cuenta esto, es en las curvas, por el peralte que necesitan estas.

40 Con mi "NUEVO PROCEDIMIENTO" ; se evita en absoluto el traquetreo tan molesto, costoso y, al mismo tiempo peligroso, ya que, no pocos de los descarrilamientos, son debidos al "salto" que han de dar las ruedas al pasar por las uniones actuales y, por lo tanto, se reduce este peligro en un tanto por ciento muy elevado; debido a que, con mi "NUEVO PROCEDIMIENTO", este "salto",
45 - queda total y completamente abolido.

50 Si a causa del trozo de acero que se ha de quitar en los extremos de los carriles, estos quedaran debilitados --problema que no espero puesto que, se refuerzan uno con otro, mas el hierro de unión que entra justo en la cavidad del carril y va atornillado-- hasta el punto que fuera imposible el paso de los convoyes con seguridad, por peso, velocidad, etc. etc., en el diseño N^o 3, va representado por la línea gruesa; el modo de



201226

35--

modificarlos.

55.. Dos trozos de acero soldados en los extremos del carril
teniendo de longitud 93 mm. aproximadamente, que permite amplia-
mente dar mi procedimiento de corte; en este caso, habra que ha-
cer los taladros nuevamente en los dos lados, comenzando el
60 primero a 105 mm. aproximadamente del borde del extremo y, los
otros dos, a continuación, con la misma separación que tienen
ahora. Como al emplear este procedimiento, ya no es posible el
uso de los actuales hierros de unión, en el mismo dibujo va un
pequeño esquema del que sería necesario utilizar, siendo el an-
cho y el grueso el mismo de los que están en servicio, y el lar-
65 go, el necesario para los taladros que han de llevar.

Tanto en uno como en otro caso, la sujeción de los
carriles a las traviesas y la separación de estas entre sí, es
la empleada en la actualidad.

70 Los diseños N^o 5, 6, y 7, -todos ellos a vista de pá-
jaro- son otros distintos modelos de cortes en los carriles; pe-
ro como su fondo es el mismo del representado en los dibujos
N^o 1, 2, y 4, no es necesario una nueva descripción.

NOTA

75 La Patente de Invención que se solicita, recae sobre
las siguientes reivindicaciones:

1^a "NUEVO PROCEDIMIENTO DE UNION DE LOS CARRILES EN LAS VIAS
FERREAS" caracterizado por, dos cortes verticales, uno a
lo largo, otro a lo ancho hasta que coincidan; en forma de
angulo recto y caiga el trozo de acero comprendido entre
80 estos dos cortes dados en los extremos de los carriles ac-
tuales -o de nueva fabricación- para su unión. Corte si-
milar al que llaman los carpinteros, medias-maderas.

2^a "NUEVO PROCEDIMIENTO DE UNION DE LOS CARRILES EN LAS VIAS"



201226

-4-

85 .

FERREAS^m -caracterizado por que, la traviesa de madera, debe ir colocada no como actualmente esta; dejando al aire el empalme, sino debajo de la unión, con objeto de que al pasar los trenes, en la unión permanezcan los carriles al mismo nivel.

90

3^a . "NUEVO PROCEDIMIENTO DE UNION DE LOS CARRILES EN LAS VIAS FERREAS^m -caracterizado por que, la vertical de los carriles debe formar con la esplanacion del terreno, un angulo recto, para que las ruedas rocen todo el ancho del carril y, muy especialmente debe ser tenido esto en cuenta, en las curvas; por el peralte que necesitan estas.

95 .

4^a . "NUEVO PROCEDIMIENTO DE UNION DE LOS CARRILES EN LAS VIAS FERREAS^m -caracterizado por que, en el caso de que al dar mi procedimiento de corte los carriles se debilitaran; debe soldarse a ambos lados del carril y, en los dos extremos, un trozo de acero del largo necesario, para dar mi nuevo procedimiento de corte.

100

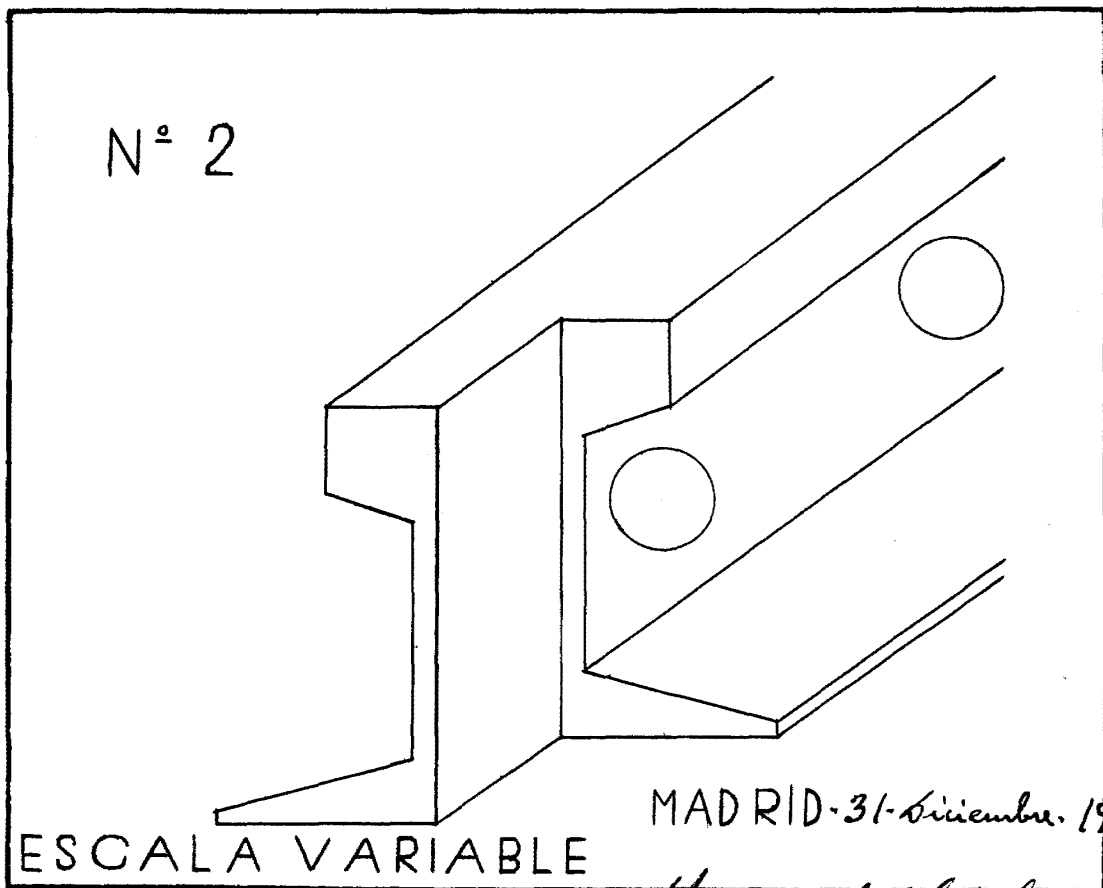
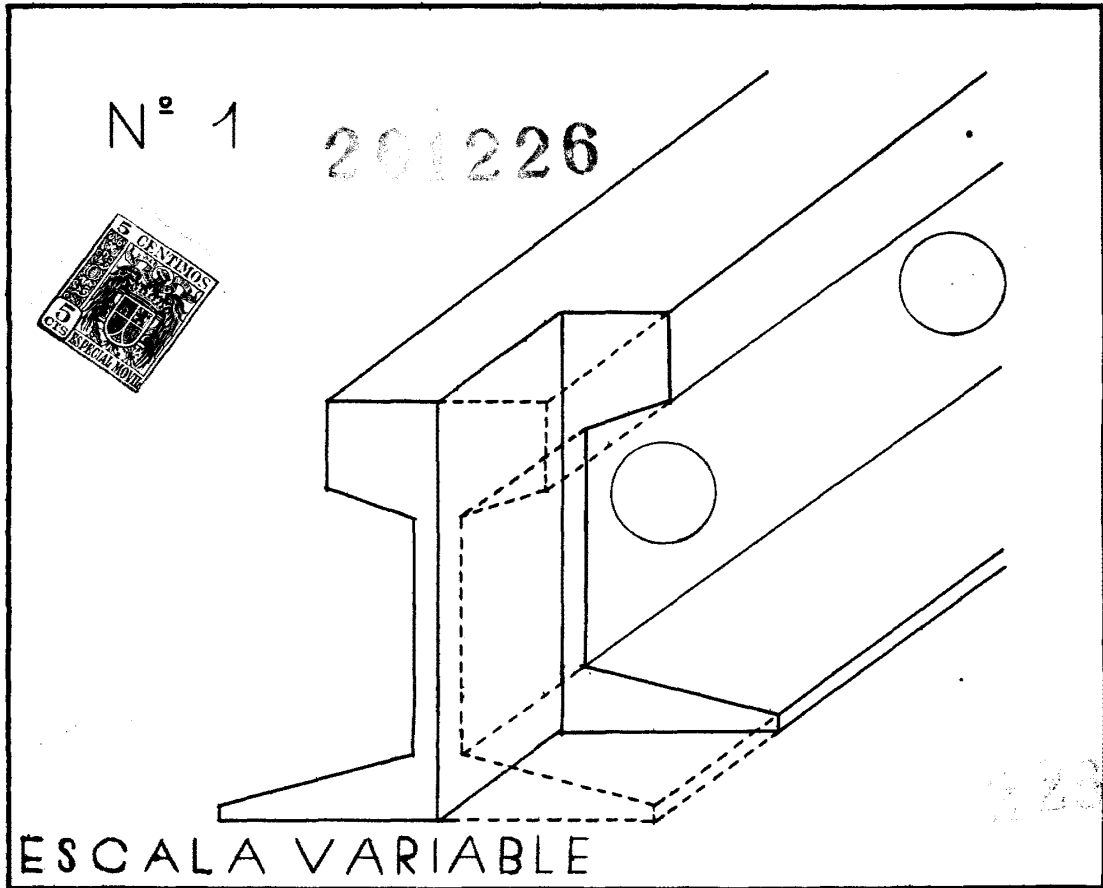
105 .

5^a . "NUEVO PROCEDIMIENTO DE UNION DE LOS CARRILES EN LAS VIAS FERREAS^m; -tal y como queda descrito y reivindicado en la presente "Memoria" que, consta de cuatro hojas mecanografiadas por una sola cara; con ciento cinco renglones y, de tres láminas de dibujos.

Madrid 8 de Febrero de 1952.

Abraham Uchich

MANUEL COCHO GUTIERREZ

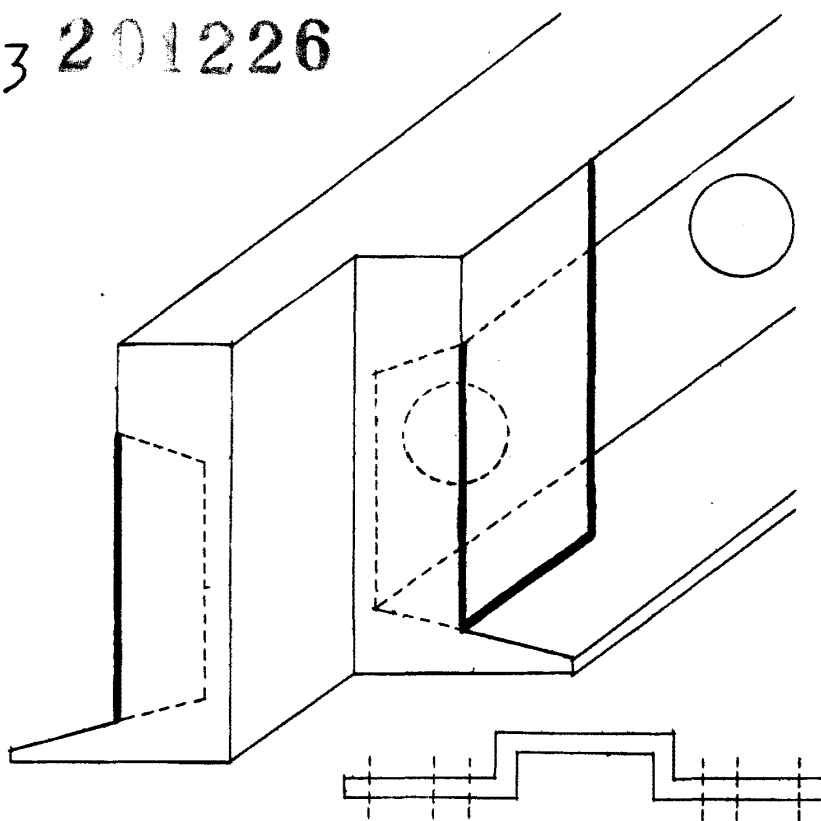
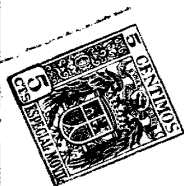


MADRID-31-Diciembre-1951

Manuel Cocho

MANUEL COCHO GUTIERREZ

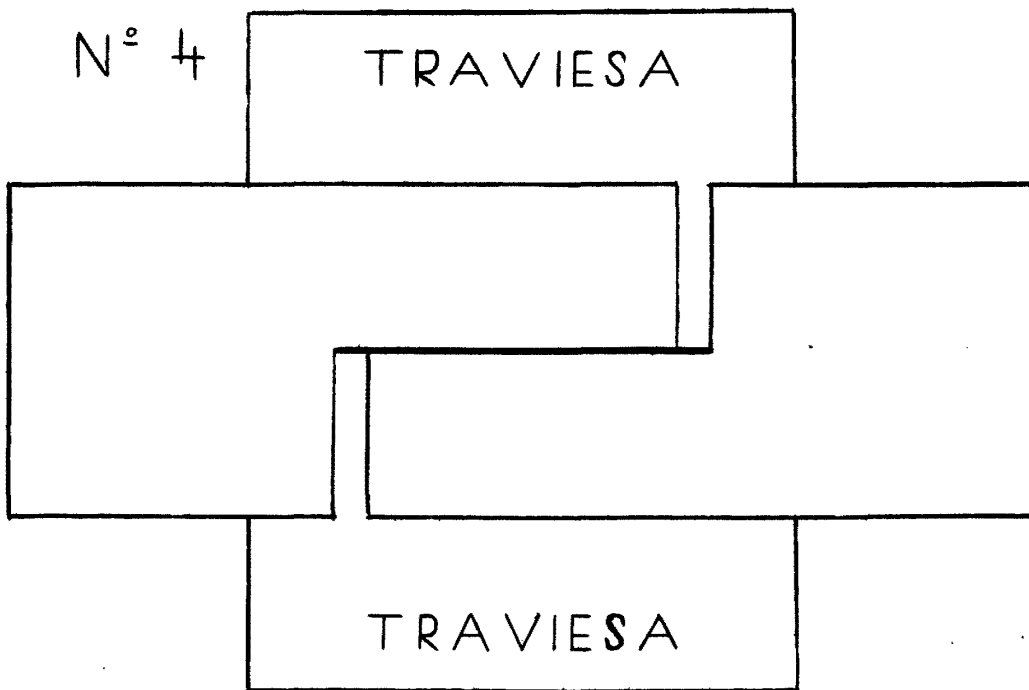
Nº 3 201226



ESCALA VARIABLE

Nº 4

TRAVIESA



TRAVIESA

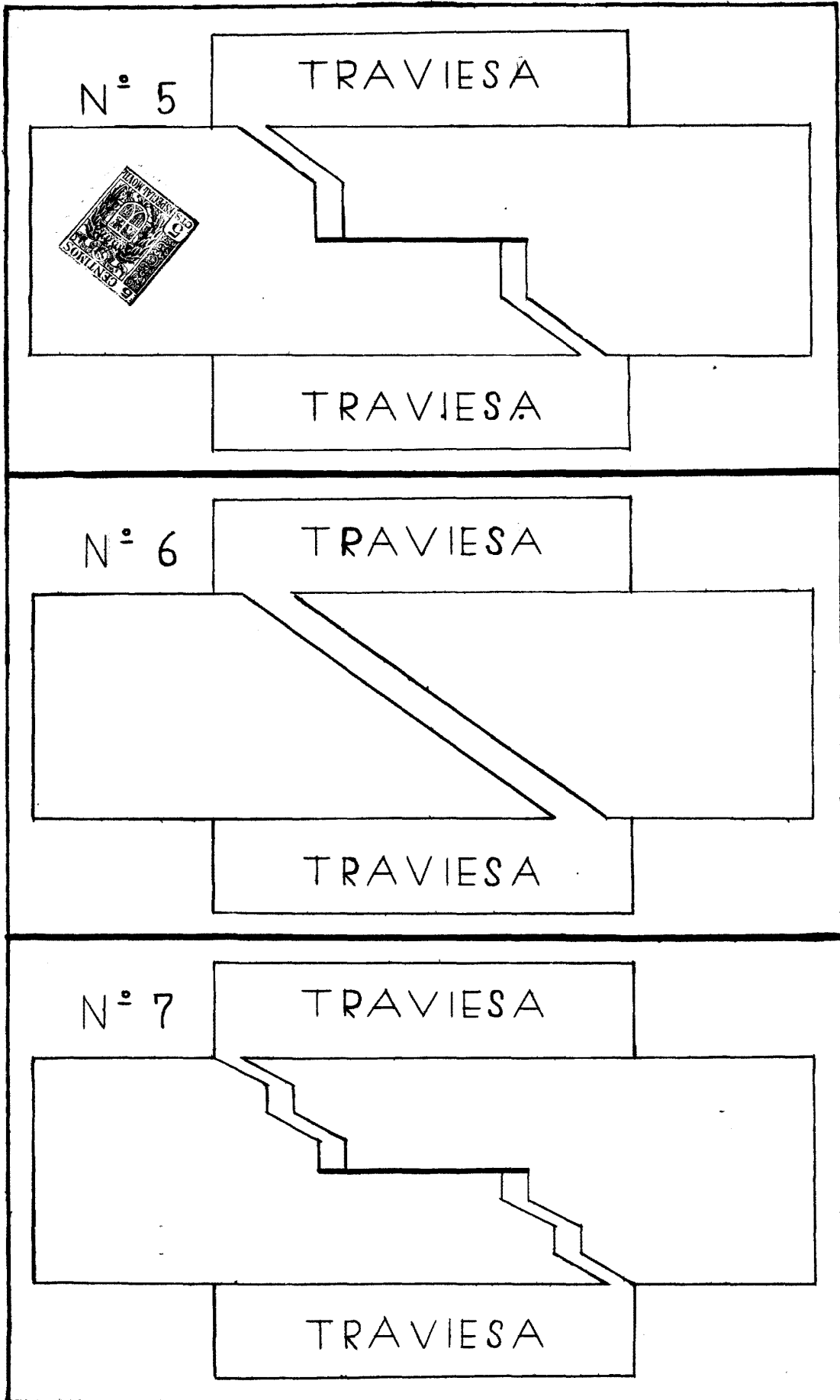
ESCALA VARIABLE

Manuel Cocho

MADRID - 31 - Diciembre - 1951

MANUEL COCHO GUTIERREZ

201226



Manuel Cocho

ESCALA VARIABLE

MADRID - 31-6iembre-1951