

- 3 DIC. 1955

232273

P- 15.334



232273

MEMORIA DESCRIPTIVA  
para solicitar  
PATENTE DE INTRODUCCION  
en  
E S P A Ñ A  
por VEINTE años

a nombre de 1º. JEAN FLORENT DE BRUYN Y 2º. JOSE GASTON DE BRUYN, de nacionalidad belga, residentes en el 1º.-32, avenue van Gogh y el 2º.- 17 rue des Chrysanthèmes, ambos en Bruselas, Bélgica, por:

"MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA CONSTRUCCION DE CARRILES CONDUCTORES PARA FERROCARRILES ELECTRICOS"

=====

El presente proyecto tiene por objeto permitir a las locomotoras eléctricas tomar un contacto sobre carril central que unicamente le da contacto debajo de la locomotora, siendo hecho evidentemente el segundo contacto por los carriles exteriores.

Este carril es hueco y está compuesto de material aislante A (al menos sobre sus caras internas inferiores y sobre los lados) y de placas de cobre B sobre la cara superior y separadas una de otra por materia aislante (Figs. 1 y 2).



232273

En este carril se halla un cable compuesto por un núcleo de hierro (figs, 1 y 2) recubierto de cobre y que es por lo tanto el primer conductor, siendo el segundo los railes exteriores.

5 Una o varias escobillas C captan la corriente sobre el carril central. Cada escobilla es solidaria de los dos electroimanes D que la flanquean. Este grupo (fig. 3) es independiente de la locomotora, pero las escobillas frotan sobre las placas B y, estando más bajas que los electroimanes atraídos hacia abajo por el núcleo de hierro del cable contenido en el carril, adherencia que puede ser aumentada por cualquier otro sistema (resorte, aire comprimido, etc.).

10 Normalmente el cable reposa sobre el fondo del carril por su propio peso y por dispositivos de seguridad eventuales (resortes de atracción, tensión, etc.). Por lo tanto, las placas B (fig. 2) aisladas no están en contacto con el cable conductor y no presentan peligro alguno. Por el contrario, al paso de la locomotora con sus electroimanes D, el cable, merced a su núcleo de hierro, es atraído hacia arriba y se pega debajo de la o de las placas B (fig. 4) por

20 él encima de las cuales pasa la locomotora y la corriente pasa así del cable a las placas B debajo de la locomotora y a las escobillas C (fig, 3) que frotan sobre las placas B captando la corriente para la locomotora. Al pararse la locomotora se pueden desexcitar los electroimanes y el cable caerá

25 al fondo del carril; unos acumuladores producirán antes del arranque la corriente necesaria para los electroimanes para



232273

atraer de nuevo el cable y hacer contacto.

NOTA

=====

5

Los punto de invención propia, no nueva pero no practicada ni divulgada en España que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Introducción por DIEZ años, son los siguientes:

10

1ª. Mejoras introducidas en la construcción de carriles centrales conductores que no distribuyen la corriente más que debajo de la locomotora. Estando por lo demás aislados por todas partes, se asegura la seguridad absoluta.

15

2ª. Mejoras introducidas en la construcción de carriles centrales conductores, caracterizados por un cable conductor contenido en un carril hueco aislado que transmite la electricidad al paso de la locomotora merced a un electroiman que la atrae hacia la parte superior del carril, compuesto por placas de cobre aisladas unas de otras

3ª. Mejoras introducidas en la construcción de carriles centrales conductores para ferrocarriles eléctricos.



232273

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede representada en el dibujo que se acompaña y para los fines que sean especificado.

5 La presente Memoria consta de cuatro hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, - 3 DIC. 1956

P.A.

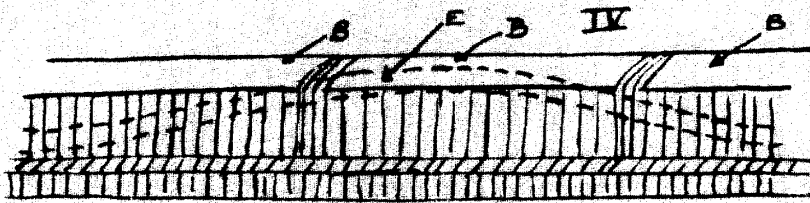
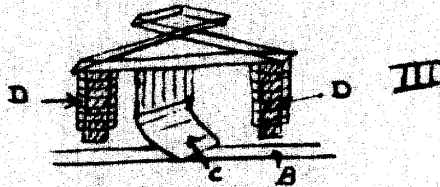
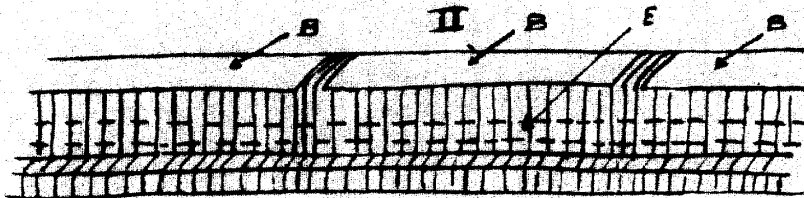
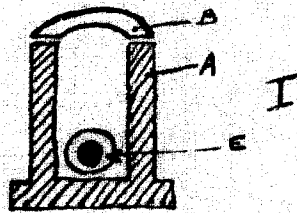
Alberto de Ezaburo  
Por Poder.

ESCALA VARIABLE.



300

232273



Alberto de Elzaburu  
Pintor