

AÑO 1959

Expediente núm.



247484

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

CERTIFICADO DE ADICION

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

un **CERTIFICADO DE ADICION** en España,

a favor de

Don WENCESLAO ALFOSEA ANDREU, de nacionalidad

española domiciliado en VALENCIA,

calle de Vicente Sancho Tello núm. 21, 7^a

por:

« MEJORAS INTRODUCIDAS

», en el objeto de la patente principal núm. 231.200

que fué concedida en de de 195 por

« PERFECCIONAMIENTOS EN EL SISTEMA DE EMPALME Y ASENTAMIENTO

DE LOS RIELES DE LAS VIAS FERREAS »

Nº 785

Agente Sr.

247464



247464

CERTIFICADO DE ADICION

Mejoras a la Patente de Invención nº 231.200
concedida por "Perfeccionamientos en el siste-
ma de empalme y asentamiento de los rieles de
las vías férreas"/

Solicitado a favor de Don Wenceslao Alfosea
Andreu, de nacionalidad española, domiciliado
en Valencia, calle de Vicente Sancho Tello nº
21, 7ª,

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA
=====

La invención que se describe en la presente memoria
complementada con los necesarios dibujos para su mejor
comprensión, tiene por objeto introducir una importante
mejora en el sistema de empalme y asentamiento de los rie
5 les de las vías férreas, registrado como Patente de In-
vención con el número 231.200.

La finalidad del perfeccionamiento es suprimir la
trepidación, reduciéndose aún más las oscilaciones y mo-
vimientos, no solo en cuanto a desplazamientos, sino tam
10 bien en lo que respecta al ruido, ya que el nuevo empal-
me por junta a bisel y su durmiente de hormigón fraguado
en el mismo terreno, determinan estas ventajas.



Como hemos indicado, con esta adición trata de protegerse un tipo de junta a bisel, apoyada en un taco de madera y éste sobre un durmiente de hormigón fraguado "in situ" para que forme cuerpo con el piso, consiguiéndose una resistencia de 45 toneladas a fin de permitir el paso de cualquier vehículo ferroviario, sin el menor movimiento basculante, toda vez que ningún carruaje llega a pesar por eje 15 toneladas.

Esta junta a bisel extingue el impacto producido hasta ahora, ya que las ruedas pisan los dos carriles a la vez, o sea, que al despedir el ángulo de unión, ya se halla pisando el otro, por lo que resulta terminante el choque de la llanta con la junta y por tanto eliminado el más leve impacto.

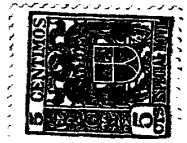
El nuevo sistema de juntas permite alternarlas entre ambos carriles, prescindiendo de encararlas como se hace en la actualidad.

A fin de que la disposición de elementos del sistema pueda ser fácilmente comprendida, se acompaña una lámina de dibujos que en la figura 1ª muestra en planta un trozo de vía férrea donde se ha adoptado la mejora.

La figura 2ª representa su alzado y el corte del asentamiento de la junta.

Según estos dibujos, A) es el durmiente de hormigón que se fragua en el propio terreno, sirviendo de base al taco de madera B) fijado con tirafondos D), al objeto de efectuar sobre él la junta C) a bisel, previéndose el correspondiente espacio de dilatación entre los extremos de carril a empalmar, los cuales quedarán flanqueados por las bridas o eclisas F) montadas con los correspondientes tornillos de sujeción E).

247464



Descrita suficientemente la naturaleza del invento y sus particularidades, conviene hacer constar la posibilidad de que varíen algunos detalles secundarios de realización, las formas, tamaños, materiales, número y clase de tornillos y tirsfondos, o cualquier otra circunstancia que no altere la esencialidad fundamental y características que se exponen en la siguiente

5

NOTA REIVINDICATORIA
=====

Los puntos nuevos y de propia invención que se presentan para que sean objeto de este Certificado de Adición, se concretan en:

10

1º.- Mejoras introducidas en la Patente de Invención número 231.200, concedida por "Perfeccionamientos en el sistema de empalme y asentamiento de los rieles de las vías férreas" que se caracterizan porque los extremos de cada carril a empalmar, van cortados a bisel en sentido vertical, estableciéndose juntas alternativas en ambos, con el correspondiente espacio de dilatación, de modo que las ruedas al despedir el ángulo de unión así determinado, se hallen pisando ya el sucesivo riel para que resulte terminante el choque de la llanta con la junta y eliminado por completo el impacto.

15

20

2º.- Mejoras introducidas en la Patente de Invención número 231.200, concedida por "Perfeccionamientos en el sistema de empalme y asentamiento de los rieles de las vías férreas" según la reivindicación primera, que se caracterizan porque como base del taco de madera donde se asienta la junta a bisel flanqueada por las respectivas bridas o eclisas, se dispone un durmiente de hormigón fraguado en el mismo terreno, a fin de que forme cuerpo con el piso.

25

30

24 464



5 3^a.-- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA PATENTE DE INVENCION NUMERO 231.200, concedida por "PERFECCIONAMIENTOS EN EL SISTEMA DE EMPALMES Y ASENTAMIENTO DE LOS RIELES DE LAS VIAS FERREAS", conforme en un todo con lo esencial y fines industriales, a lo descrito en la presente memoria y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de cuatro hojas mecanografiadas a doble espacio por una sola cara, en 83 líneas.

10

Madrid, 21 de febrero de 1959.

247464



Fig. 1ª

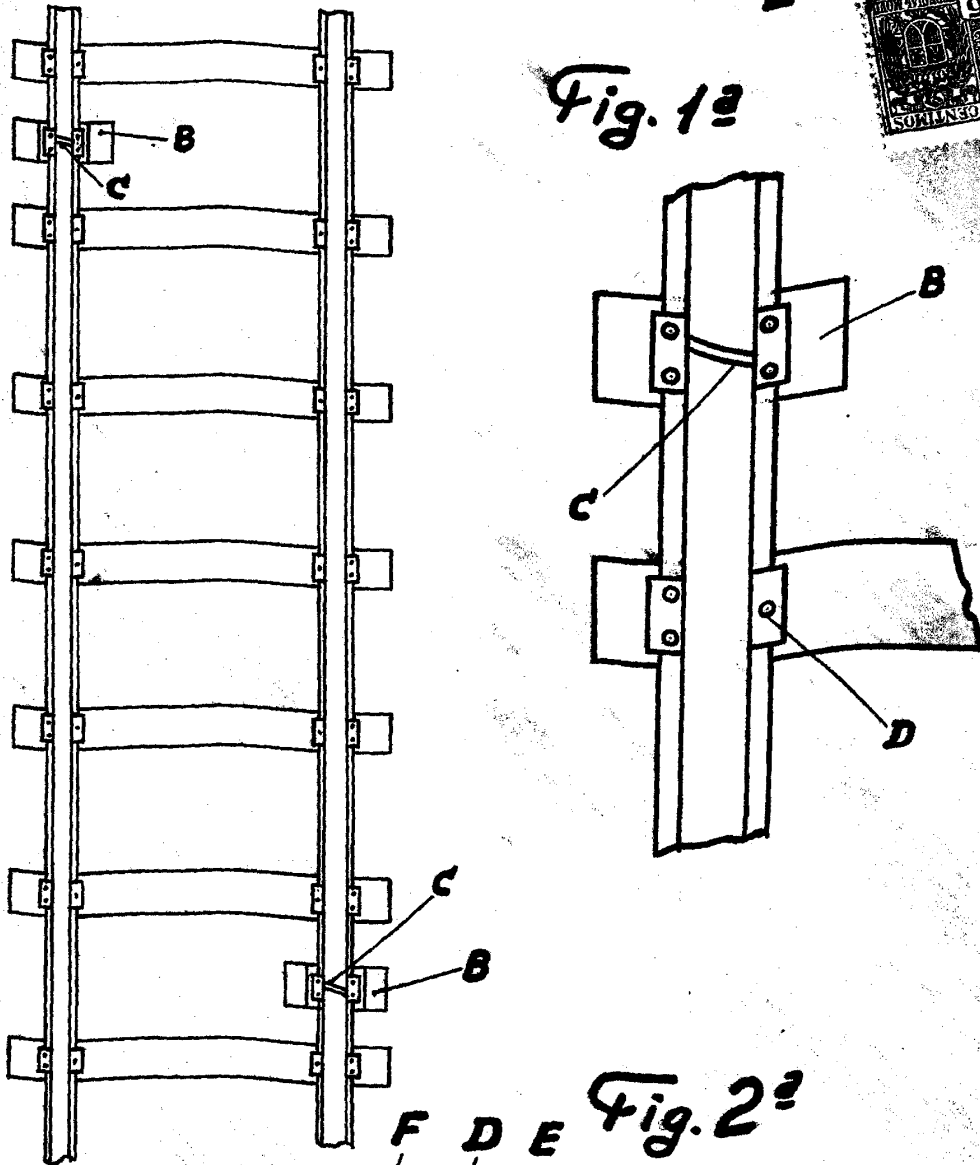
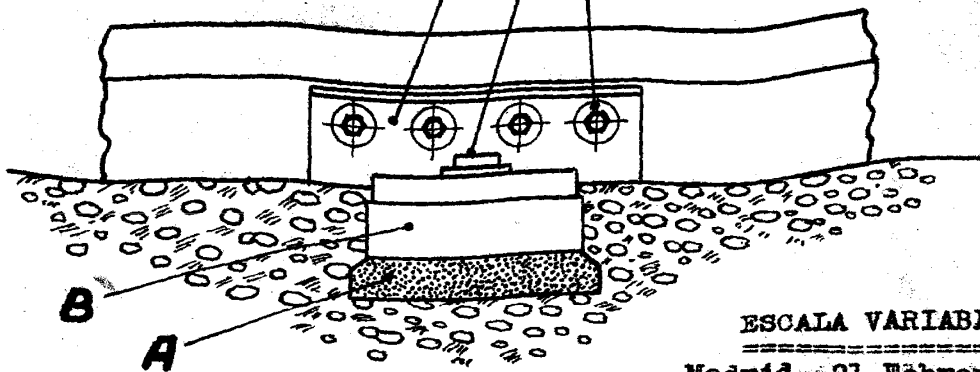


Fig. 2ª



ESCALA VARIABLE
Madrid, 21 Febrero 1959

W. Alfonso