



Dispositif de jonctionnement par aboutement pour tronçons de voies de chemins de fer-jouets.

Société dite : GEBR. MÄRKLIN & CIE G.M.B.H. résidant en République Fédérale d'Allemagne.

Demandé le 31 mai 1965, à 12^h 53^m, à Paris.

Délivré par arrêté du 28 février 1966.

(Bulletin officiel de la Propriété industrielle, n° 15 de 1966.)

La présente invention concerne un dispositif de jonctionnement par aboutement de tronçons de voies de chemins de fer-jouets constitués par un ensemble en forme d'échelle représentant les traverses, fabriqué en résine synthétique et sur lequel sont fixés deux rails, comportant une patte ou languette prévue à l'extrémité de chaque rail d'un tronçon de voie, entourant fermement la semelle du rail associé, un accouplement à griffe prévu sur chaque ensemble constituant les traverses présentant une griffe douée d'élasticité dans le sens horizontal et un bossage sur lequel s'enclenche la griffe.

Il existe déjà des dispositifs de jonctionnement pour rails du type précité, qui ne comportent pas toutefois de griffe d'accouplement. Leur défaut, lorsqu'ils ne sont pas parfaitement enfoncés, réside dans le fait que la voie peut aisément se couder au droit du joint.

Afin, d'une part, de supprimer les inconvénients des dispositifs connus et, d'autre part, de conserver intacts leurs avantages, notamment en ce qui concerne leur rigidité, on peut, suivant l'invention, pour le fonctionnement par aboutement des tronçons de voies du type précité, prévoir une griffe d'accouplement venant se placer sous chaque patte lorsque les deux tronçons de voie sont assemblés, la longueur d'enclenchement de cette griffe étant inférieure à la longueur d'enclenchement des pattes.

Outre l'augmentation de la solidité et de la rigidité du joint par aboutement, il résulte également de la combinaison, suivant l'invention, de caractéristiques en majeure partie connues, cet autre avantage que le jonctionnement supplémentaire réalisé entre les traverses n'augmente nullement la difficulté bien connue que l'on éprouve lors de l'assemblage d'éléments de jonctionnement, par rapport à ce qui est le cas jusqu'à présent. Par ailleurs, il n'en résulte pas d'augmentation de prix de revient.

La réunion des éléments de jonctionnement est particulièrement simple, car les éléments disposés les uns au-dessus des autres sont

enclenchés de façon successive, ce qui ne nécessite aucune adresse particulière. Lors de l'assemblage de deux tronçons de voie, aucun de ces éléments n'est soumis à une contrainte excessive, même si les deux autres éléments sont durs à emboîter. En outre, la griffe d'accouplement peut être réalisée et placée de manière à demeurer invisible.

Rationnellement, le bossage associé à la griffe, placé sous l'extrémité de chaque rail ne comportant pas de pattes ou languette, est disposé légèrement en retrait par rapport à cette extrémité, tandis qu'une griffe est placée sous chaque patte.

Le dessin schématique annexé montre, à titre d'exemple non limitatif, un mode de réalisation possible de l'objet de l'invention.

La figure 1 est une vue en perspective d'une moitié d'extrémité de tronçon de voie.

La figure 2 montre l'extrémité correspondante d'un tronçon de voie voisin.

Les figures 3 et 4 sont deux vues en plan correspondant aux figures 1 et 2.

Les figures 5 et 6 sont des vues de profil correspondantes.

Chaque tronçon de voie est constitué par un ensemble en forme d'échelle en résine synthétique figurant les traverses, dont seuls les deux traverses terminales, respectivement 4h, 4g et 4c, 4e et les éléments de jonctionnement 4i et 4d sont représentés, ainsi que par deux rails 1 et 2 en métal.

Le dispositif de jonctionnement prévu sur un tronçon de voie est constitué par deux éléments de jonctionnement pour les rails et par deux éléments de jonctionnement pour les organes représentant les traverses.

Le dispositif de jonctionnement des rails est constitué par une patte ou languette 3 entourant étroitement la semelle de l'extrémité 1a du rail, accrochée par des oreilles 3a à l'ensemble représentant les traverses et fixée sur des bossages 4f. Son extrémité saillante s'engage dans une fente 5 ménagée entre le rail et les traverses du tronçon

de voie voisin et s'adapte en glissant avec un minimum de jeu sur la semelle de l'extrémité 2a du rail voisin.

Le dispositif de jonctionnement de l'ensemble représentant les traverses est constitué par une griffe 4a douée d'élasticité dans le sens horizontal, solidaire de cet ensemble et disposée sous la patte 3, et par un bossage 4b solidaire d'une griffe portée par la traverse voisine, placé légèrement en retrait sous l'extrémité 2a du rail correspondant.

Lorsqu'on assemble deux tronçons de voie, on engage tout d'abord de la manière connue la patte 3 sur la semelle de l'extrémité de rail 2a. Au cours de l'assemblage, le bossage 4b s'engage dans la griffe 4a après avoir surmonté son élasticité, sans qu'il soit besoin d'y apporter une attention ou une adresse particulière, du fait que la distance sur laquelle s'enclenche l'élément de jonctionnement du rail est inférieure à la course nécessaire à l'enclenchement de la griffe. Pour parvenir à ce résultat, l'extrémité saillante de la patte 3, et par conséquent aussi la fente 5, sont notablement plus longues que la distance séparant la pointe et la base de la griffe 4a.

Les détails de réalisation peuvent être modifiés, sans s'écarter de l'invention, dans le domaine des équivalences.

RÉSUMÉ

1° Dispositif de jonctionnement pour tronçons de voies de chemins de fer-jouets constitués chacun par un ensemble en forme d'échelle figurant les traverses, fabriqué en résine synthétique, et par deux rails fixés sur cet ensemble, comportant une patte prévue à l'extrémité de chaque rail d'un tronçon de voie, enserrant fermement la semelle de ce rail et engagée sur la semelle du rail voisin, et une griffe d'accouplement dotée d'élasticité dans le plan horizontal, prévue sur chaque ensemble figurant les traverses et associée à un bossage, caractérisé en ce qu'en position assemblée, un accouplement à griffe dont la course d'enclenchement est plus courte que la course d'enclenchement des pattes de jonctionnement solidaires des rails est placé sous ces pattes de jonctionnement.

2° Modes de réalisation du dispositif suivant 1°, caractérisés en ce que :

a. Un bossage est disposé sous chaque extrémité de rail ne comportant pas de patte, une griffe étant prévue sous chaque patte ;

b. Le bossage est placé légèrement en retrait par rapport à l'extrémité du rail qui se trouve au-dessus.

Société dite : GEBR. MÄRKLIN & CIE G. M. B. H.

Par procuration :

Cabinet MAULVAULT

