

Élément de voie pour modèles réduits de chemins de fer et son procédé de fabrication.

Société anonyme dite : SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE FERBLANTERIE résidant en France (Seine).

Demandé le 23 novembre 1953, à 16^h 33^m, à Paris.

Dé livré le 23 avril 1956. — Publié le 9 juillet 1956.

(Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

La présente invention a pour objet un élément de voie pour modèles réduits de chemins de fer et son procédé de fabrication.

L'élément de voie selon l'invention se compose essentiellement d'une plate-forme en matière plastique isolante exécutée par moulage selon l'un quelconque des procédés usuels et notamment par injection. Cette plate-forme se présente sous la forme d'un bloc quadrillé composé d'éléments transversaux équidistants qui représentent les traverses et d'éléments longitudinaux dont deux au moins d'entre eux forment une longrine continue destinée à supporter un rail métallique.

Sur la face supérieure de cette plate-forme sont venues de moulage, au droit de chaque traverse, des paires de protubérances se faisant face l'une à l'autre pour chaque paire et séparées l'une de l'autre par une distance égale à la largeur de la longrine, de manière à délimiter avec la face supérieure de cette dernière, un logement destiné à recevoir le patin du rail.

Selon le procédé caractéristique de l'invention lorsque le rail a été engagé, sur toute sa longueur, dans ces logements, la fixation dudit rail s'effectue par ramollissement, sous l'action de la chaleur, de ces protubérances, de manière à les recourber vers le rail de telle sorte que ledit rail se trouve, après refroidissement, en quelque sorte serti sur la plate-forme en matière plastique.

Une forme de réalisation d'un élément de voie selon l'invention est représentée, à titre d'exemple, sur les dessins annexés.

La figure 1 est la vue en plan, par en dessus, d'un tronçon de cet élément.

La figure 2 est la vue plan, par en dessous, du même tronçon.

Les figures 3 et 4 sont, à plus grande échelle, des vues en coupe pratiquées suivant AA de la

figure 1, représentant le rail respectivement avant et après sa fixation sur la plate-forme.

Les figures 1 et 2 représentent la plate-forme, en matière plastique moulée isolante, formée par un quadrillage d'éléments transversaux 1 équidistants qui représentent les traverses et d'éléments longitudinaux 2 formant les longrines destinées à supporter les rails. Dans l'exemple représenté, ces longrines sont au nombre de trois, correspondant respectivement aux rails 3 de roulement et au rail central 4 de prise de courant.

Sur la face supérieure de cette plate-forme sont venues de moulage, au droit de chaque traverse 1, des paires de protubérances 5-6 se faisant face l'une l'autre pour chaque paire et séparées l'une de l'autre d'une distance égale à la largeur de la longrine 2, de manière à délimiter, avec la face supérieure de cette dernière, un logement destiné à recevoir le patin du rail dont la largeur est elle-même égale à celle de la longrine.

Comme le montrent les figures 3 et 4, lorsque le rail a été engagé entre ces paires de protubérances (fig. 3) il suffit de ramollir, sous l'effet de la chaleur, la tête de ces protubérances pour les replier vers l'intérieur (fig. 4) de telle sorte que le rail, après refroidissement, est, en quelque sorte, serti sur la plate-forme en matière plastique. Une telle opération peut, en particulier, être effectuée à l'aide d'un outil de forme, chauffé par tout moyen approprié et prévu pour s'appliquer, en une seule opération sur une pluralité de paires de protubérances et même sur la totalité des paires de l'élément de voie.

Pour s'opposer à tout risque de cheminement longitudinal du rail, des stries ou un moletage peuvent être soit formés sur la face inférieure du patin, soit venus de moulage sur la face supérieure des traverses, ou les deux à la fois, de manière à augmenter le coefficient de frottement des surfaces de

contact. Il est également possible de prévoir, soit aux extrémités de l'élément, soit en tout emplacement, des butées, soit sur la plate-forme, soit sur le rail, s'engageant dans des échancrures pratiquées soit sur le rail, soit sur la plate-forme.

La liaison entre eux des éléments de voie est, de préférence, réalisée au moyen du dispositif ayant fait l'objet du brevet français 1.063.601 du 24 septembre 1952. Les éléments mâles de ce dispositif, représentés en 7 sur les dessins, lesquels ne sont prévus qu'à l'une des extrémités de l'élément, s'engagent dans les rails creux de l'élément à assembler, présenté par celle de ses extrémités opposée à celle que portent les éléments mâles.

Il est entendu que l'élément de voie selon l'invention est applicable aux éléments droits, courbes et appareils de voie (aiguilles, croisements, etc.) établis selon toutes les normes usuelles et notamment pour voies de 35 mm, 25 mm et 18 mm.

RÉSUMÉ

L'invention a pour objet :

1° Un élément de voie pour modèles réduits de chemins de fer, essentiellement constitué par une plate-forme en matière plastique isolante, représen-

tant sous la forme d'un bloc quadrillé composé d'éléments transversaux équidistants, qui représentent les traverses et d'éléments longitudinaux dont deux au moins d'entre eux forment une longrine continue destinée à supporter un rail métallique, des paires de protubérances, se faisant face l'une à l'autre pour chaque paire, étant prévues, au droit de chaque traverse, pour servir de logement au patin du rail;

2° Le procédé de fabrication de l'élément selon 1° caractérisé en ce que — ladite plate-forme étant réalisée par moulage d'une matière plastique isolante, avec ses protubérances venues de moulage — les têtes de dites protubérances sont, après mise en place du rail, soumises à un ramollissement sous l'effet de la chaleur de manière à être recourbées vers l'intérieur et assurer ainsi, après refroidissement, la fixation du patin du rail sur la plate-forme.

Société anonyme dite :

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE FERBLANTERIE.

Par représentation :

P. BROU.

Fig. 1

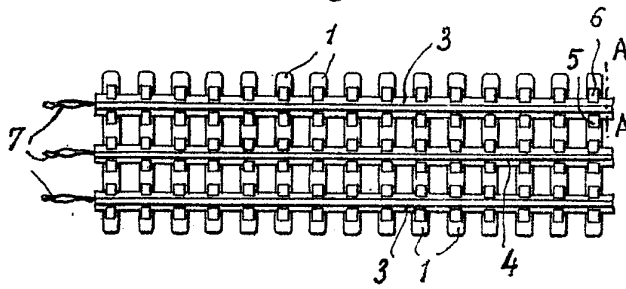


Fig. 2

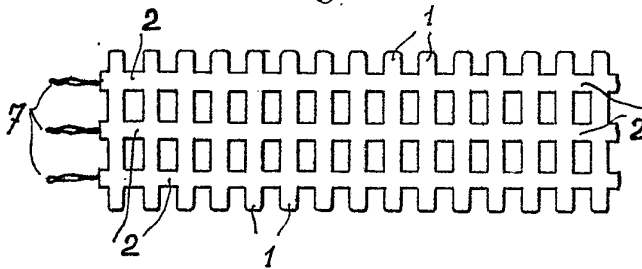


Fig. 3

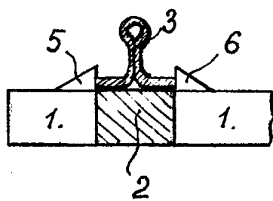


Fig. 4

