

23541

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

un MODELO DE UTILIDAD por VEINTE AÑOS en ESPAÑA,

a favor de

Don Raimundo Payá Rico, residente en Madrid, José Anto-

nio 31, 72,

p o r

" UNA VIA DE CARACTERISTICAS ESPECIALES PARA FERROCARRI-
LES DE JUGUETE, MECANICOS Y ELECTRICOS "

Inventor: El solicitante, de nacionalidad española.

////

La invención a que se refiere la presente memoria, constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente de la Propiedad Industrial de 26 de julio de 1929, texto refundido, publicado el 30 de abril de 1930.

El Modelo de Utilidad cuyo registro se solicita, consiste en una vía para ferrocarriles de juguete, mecánicos y eléctricos, cuyas características especiales se indican a continuación:

Para facilitar la descripción que sigue, se adjuntan unos dibujos que representan el modelo a que nos referimos con toda claridad y detalle, habiéndose señalado con letras diferentes las partes fundamentales de la vía, con objeto de conseguir mejor la finalidad de los citados dibujos.

La placa donde van asentadas las vías (fig. 2ª del adjunto dibujo), tiene forma de dos cintas (A y B) paralelas, cruzadas perpendicularmente por otras (C y D) igualmente paralelas, figurando estas últimas las traviesas y siendo aquéllas los nervios de unión de las traviesas entre sí (figura 1ª).

Los referidos nervios (A y B de la figura 1ª), están partidos por debajo de cada traviesa (E) en su lado derecho, y por encima de la traviesa F, en su lado izquierdo, o sea alternativamente.

Cuando estas vías se emplean para ferrocarriles eléctricos, se aíslan una de otra, para lo cual han de fabricarse las traviesas con material aislante. Pero este no es necesario cuando el ferrocarril es de tracción mecánica.

La unión de las traviesas con los carriles se realiza utilizando unas garras (G) que sujetan a las traviesas por uno

y otro extremo, pero solamente una traviesa sí y otra no, conforme se indica en la figura 1ª del dibujo (letras H e I).

35 El procedimiento referido o forma de montaje de las vías se puede aplicar a las de dos y tres carriles, ya que así son generalmente casi todas las vías de los ferrocarriles eléctricos.

40 El modelo de las características expresadas ha permitido conseguir una vía flexible que facilita la adaptación a voluntad sobre superficies de terreno que no estén completamente planas o sobre desniveles que en otro caso impedirían la colocación de las vías, si éstas tuviesen otras características menos ventajosas.

45 También pueden curvarse esta vía en la forma que se considere conveniente, trazando diferentes líneas, más o menos cerradas, curvas, círculos, contra-curvas, rectas y otras diversas de forma caprichosa.

50 Debe resaltarse esta última característica de flexibilidad especialísima en esta clase de accesorio para el ferrocarril, porque es verdaderamente notable, ya que hasta la fecha solamente se han fabricado piezas rígidas, rectas o curvas de mayor o menor diámetro con dos o tres carriles, las cuales no podían adaptarse más que a superficies regulares, ya fuesen planas o con declives muy ligeros. En cuanto a las curvas se refiere, habían de emoldarse a los diferentes diámetros de las curvas prefabricadas.

55 Hecha la descripción que antecede, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y la que se reivindica en la siguiente

60

NOTA

En resumen: El Modelo de Utilidad que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

65 1ª.- Vía de características especiales para ferrocarriles de juguete mecánicos y eléctricos, caracterizada porque la placa donde van asentadas las vías tiene forma de dos cintas paralelas, cruzadas, perpendicularmente por otras igualmente paralelas, figurando estas últimas las traviesas y siendo aquéllas los nervios de unión de las traviesas entre sí.

70 2ª.- Vía de características especiales para ferrocarriles de juguete mecánicos y eléctricos, caracterizada porque, además de lo indicado en la reivindicación anterior, los nervios referidos están partidos por debajo de cada traviesa en su lado derecho y por arriba de la traviesa, en su lado izquierdo, o sea alternativamente.

75 3ª.- Vía de características especiales para ferrocarriles de juguete mecánicos y eléctricos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque cuando se emplean para ferrocarriles eléctricos las vías, estas se aíslan una de otra fabricando las traviesas con material aislante, no siendo esto necesario cuando el ferrocarril es de tracción mecánica.

80 4ª.- Vía de características especiales para ferrocarriles de juguete mecánicos y eléctricos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque la unión de las traviesas con los carriles se efectúa por medio de garras que sujetan las traviesas por uno y otro extremo, pero sólo una traviesa sí y otra no.

85 5ª.- Vía de características especiales para ferrocarriles de juguete mecánicos y eléctricos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el montaje referido es aplicable a vías de dos o tres carriles.

90

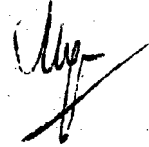
95 6ª.- Vía de características especiales para ferrocarriles de juguete mecánicos y eléctricos, según las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque del modo descrito se consigue una vía flexible que se adapta a todos los desniveles del terreno y puede curvarse como se desee para formar trazados caprichosos.

100 7ª.- Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: " VIA DE CARACTERISTICAS ESPECIALES PARA FERROCARRILES DE JUGUETE MECANICOS Y ELECTRICOS ".

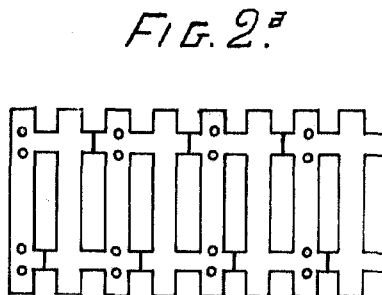
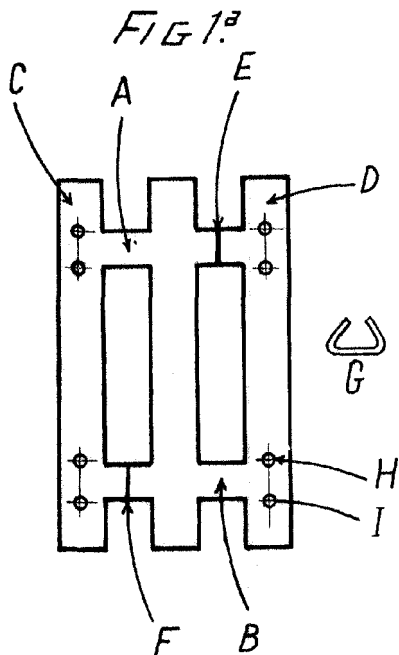
Todo conforme queda descrito en la presente memoria, que consta de cinco páginas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 12 de junio de 1.950

ALFONSO UNGRIA



2954



ESCALA VARIABLE
MADRID, 12 DE JUNIO DE 1950.

ALFONSO UNORÍ