

32587



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

UN MODELO DE UTILIDAD

a favor de D. Angel HUERTA Gracia, de nacionalidad española,
residente en ERANDIO (Vizcaya), Fundación Jado, 8.

por:

"DISPOSITIVO DE EMPALME EN VIAS FERREAS"

=====

Sobradamente conocidas son las deficiencias que actualmente presentan los carriles ferroviarios, derivados principalmente de la defectuosa unión de los mismos en los que, - pensándose sin duda únicamente en dotar a las juntas de dilación del espacio pertinente, se olvidó de eliminar causas que 5 determinan trepidaciones al convoy originadas por aquellas, - las cuales tantas molestias proporcionan al viajero durante todo el recorrido.

Esta dificultad redunda también en perjuicio del mis-



10 mo material porque, al no lograrse la supresión del golpeo de las ruedas en los cambios de carril, el tornillaje se afloja y determina averías que muchas veces retrasan la salida del -convoy y motivan la entrada de sus unidades en los talleres de reparación.

15 Por su parte, ciertas mercancías son sensiblemente afectadas por esta intermitente trepidación y, en muchas ocasiones, llegan a su destino en malísimas condiciones.

Con el fin de allanar las dificultades que se han enumerado, el recurrente ha realizado observaciones y estudios que le han llevado a conseguir un nuevo sistema de empalme en las vías férreas con el cual cree haber solucionado total y satisfactoriamente el problema que nos ocupa y por el que solicita el correspondiente privilegio de MODELO DE UTILIDAD a fin de garantizar a su favor el derecho de explotación exclusiva del mismo en toda España, sus Colonias y Protectorado, conforme y al amparo del vigente Estatuto de Propiedad Industrial.

Este nuevo sistema no viene a eliminar radicalmente las juntas de dilatación, cosa por otra parte totalmente imposible, sino a dotarlas de los medios necesarios para que la vía presente en todo momento la más completa uniformidad y el convoy se deslice por la misma sin trepidaciones de ninguna clase dado que las ruedas en su avance no estarán nunca sin apoyo sobre el carril.

35 Con el mismo puede llegarse también a la supresión de las pletinas de sujeción que actualmente se emplean para asegurar la unión de los carriles lo que, naturalmente supone una notable economía de tiempo, mano de obra y materiales.

A continuación vamos a ocuparnos de hacer una detenida descripción de la invención ayudándonos para ello de los planos reglamentarios que se acompañan, en los cuales se re-



presenta una sencilla forma de realización susceptible de modificación en todas aquellas partes o elementos que no supongan una alteración fundamental de las características esenciales que reivindicaremos.

45 Según el ejemplo de ejecución representado, los carriles (1) conservan el tipo y dimensión normal, pero, en sus extremidades y en dirección contrapuesta llevan un corte (2) en sentido diagonal a sus lados y perpendicular a la base, determinando ello una superficie interna totalmente lisa, a modo de bisel, que tiene su arranque en un pequeño entrante o corte escalonado y termina en vértices truncados originando un escalón de características similares al anterior.

55 La unión de los carriles se efectúa por ensamblaje de los salientes y entrantes contrapuestos de cada uno de ellos, formándose así una doble línea quebrada cuyo espacio intermedio es el calculado para la dilatación. De esta forma la vía se ofrece a la vista sin solución de continuidad vista desde arriba o sea por su superficie de contacto con las ruedas.

60 Una vez efectuado el referido ensamblaje, se le refuerza mediante pletinas debidamente atornilladas para lo cual los entrantes y salientes portan los correspondientes orificios (3), si bien puede prescindirse de las mismas puesto que el sistema de empalme impide totalmente la desviación del carril.

65 En los planos que se acompañan:

70 La fig. 1 enseña, en alzado lateral, dos carriles en disposición de ser ensamblados que permiten ver las superficies internas de unión y las perforaciones para los tornillos.

La fig. 2 representa, en planta un conjunto del sistema, esto es, de los carriles unidos con la superficie de dilatación claramente visible, y



F 32587

75 La fig. 3 es en alzado lateral la reproducción de la anterior que permite además ver la continuidad de la superficie de trabajo.

80 La forma, dimensiones y materiales podrán ser variables y en general cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

La forma, dimensiones y materiales podrán ser variables y en general cuanto sea accesorio y secundario, siempre -que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

N O T A

85 El MODELO DE UTILIDAD que se solicita recaerá sobre las particularidades características de las siguientes reivindicaciones:

90 1ª.- Dispositivo de empalme en vías férreas caracterizado esencialmente porque en las extremidades de los carriles y en dirección contrapuesta llevan un corte en sentido diagonal a sus lados y perpendicular a la base, determinando una superficie interna totalmente lisa, a modo de bisel que arranca de un pequeño entrante o corte escalonado y termina en vértice truncado, creando así un escalón similar al anterior.

95 2ª.- Dispositivo de empalme que, de conformidad con la reivindicación primera, se caracteriza porque la unión de los carriles se verifica por ensamblaje de los salientes y entrantes contrapuestos de cada uno de ellos.



33587

100 3^a.- Dispositivo de empalme que, según las reivindicaciones anteriores, está caracterizado porque el aludido ensamblaje crea una doble línea quebrada cuyo espacio intermedio está calculado para la dilatación.

105 4^a.- Dispositivo de empalme conforme a las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque la vía se ofrece a las ruedas del convoy sin solución de continuidad en la superficie de contacto con las mismas.

5^a.- "DISPOSITIVO DE EMPALME EN VIAS FERREAS".

Todo según queda expuesto en la precedente Memoria que consta de cinco hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y hoja de dibujos que a la misma se acompaña.

Madrid, 14 de Noviembre de 1952.

ANGEL HUERTA GRACIA

P.A.

Modesto Polo
P.P.

33587

FIG. 1

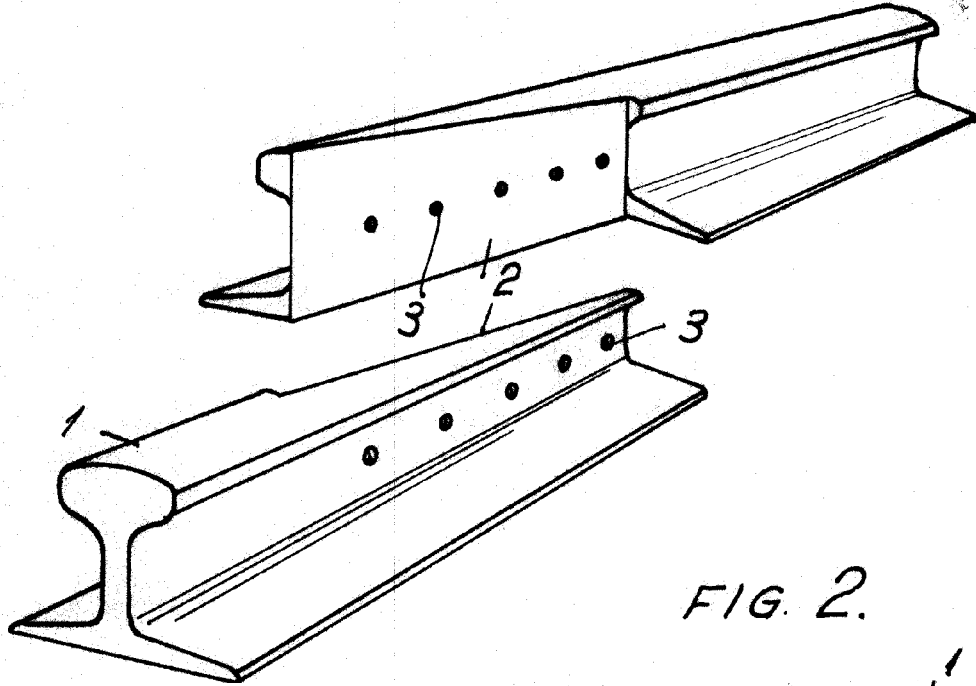


FIG. 2.

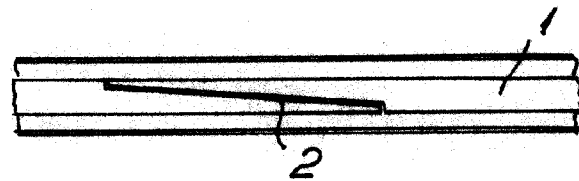
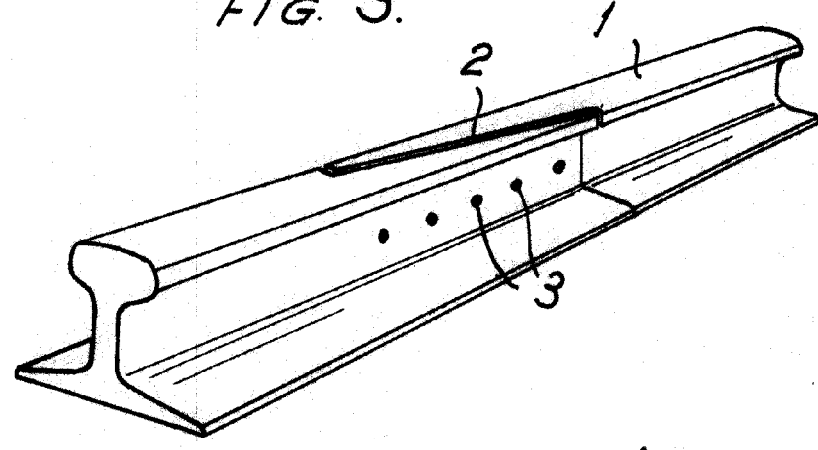


FIG. 3.

204823



- 1 AGO. 1952

M. Huerta Gracia

[Handwritten signature]

Escala variable

An Poto