

37498

31 JUL



M O D E L O
D E
U T I L I D A D

para "PLACA DE ASIENTO PARA CARRIL, PERFECCIONADA", a favor de don ANTONIO LLUBERA TORELLÓ, domiciliado en Barcelona, Avenida de José Antonio, nº 769.

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a una placa de asiento para carril, perfeccionada.

5. En la técnica actual de fijación de los carriles a las traviesas por intermedio de los tirafondos, sucede con frecuencia, que estos tirafondos no solo trabajan en cuanto a los esfuerzos en sentido normal a la traviesa, sino que también se ven obligados a resistir los esfuerzos en sentido lateral, debido al posible desplazamiento de la placa de asiento sobre la superficie de la traviesa.
10. Esta anormalidad en el trabajo del tirafondo, es causa de deformación y aflojamiento en la trabazón del tirafondo en la traviesa, dando lugar a accidentes que generalmente son descarrilamientos del material móvil que marcha sobre esta parte del carril.
15. Debe tenerse en cuenta que, la unión del tirafondo



con la traviesa, es sumamente ajustada, tanto es así, que esta traviesa se prepara, generalmente, iniciando una rosca según un taladro de menor diámetro que el tirafondo y haciendo después que éste, en su avance, se vaya abriendo paso y tallando la rosca, con lo que resulta un máximo de aprisionamiento entre traviesa y tirafondo. Ahora bien, con el método actual, este tirafondo, oscilando a un lado y otro, acaba por aflojarse y ser expulsado poco a poco de su alojamiento, con el peligro consiguiente para la seguridad de la vía.

Con el modelo que se describe, se eliminan estos inconvenientes, encomendando a la superficie inferior o de contacto de la placa contra la traviesa, la misión de resistir los empujes transversales, a cuyo fin la citada placa en su zona de asiento lleva unos nervios salientes y dirigidos según la dirección del carril, los que se hacen encajar en adecuadas ranuras que se practican en la traviesa.

Por otra parte la placa lleva un asiento para el patín del carril, dotado de la inclinación precisa, y además uñas de fijación del borde de dicho patín, resultando así éste perfectamente situado en la placa, con total independencia del trabajo que se pueda efectuar en la traviesa. Este trabajo queda ahora reducido a practicar las ranuras para encaje de los nervios, suprimiéndose el de tallar en aquella la superficie inclinada de asiento de la placa, pues ya no es necesario por estar dotada la placa de esta novedad que le da característica nueva.

Finalmente la placa se hace más ancha en su base a fin de que los orificios de paso de los tirafondos resulten lo más distanciados de la base del carril, no teniendo estos



37498

tirafondos otra misión que sujetar la placa a la traviesa, puesto que el carril encuentra medios especiales en dicha placa para su fijación.

Con esta organización especial se logran las siguientes ventajas:

5. tes ventajas:
- 1ª.- Se evita que los tirafondos reciban esfuerzos laterales y se logra que los esfuerzos verticales se reduzcan, eliminando con éllo las causas de aflojamiento de aquéllos.
- 2ª.- Aumentar la base de sustentación sobre las traviesas con lo que se aumenta la estabilidad de los carriles al mismo tiempo que se disminuye la presión unitaria sobre las traviesas, con lo que se evita que las placas se incrusten en las mismas, consiguiéndose que no varíe la inclinación prevista de los carriles.

10. Para facilitar la explicación se acompaña a la presente memoria, una lámina de dibujos en la que se ha representado un caso de realización que se cita a título de ejemplo.

En el dibujo:

20. La figura 1, muestra la vista en sección transversal alzada de la placa de asiento que se describe, y la figura 2, indica la vista en planta de la misma.

25. Consiste el modelo en una placa de asiento dotada de un alojamiento -1- en su zona central longitudinal que presenta una base inclinada -2- para alojar y asentar el patín -3- del carril, presentando unas uñas longitudinales -4- con las que se sujeta el borde de la mencionada base del carril, operación que puede hacerse por cualquier medio encaminado a doblar y ceñir las referidas uñas sobre los bordes de dicha base.
- 30.

37498

31 JUL



La superficie de la placa se extiende a ambos lados de este cajetín central y forma los orificios -5- para el paso de los tirafondos que de esta manera quedan alejados y con independencia de la fijación del carril.

5. La parte inferior de esta placa, lleva los nervios salientes -6- y -7- paralelos a la dirección del carril, los cuales nervios sirven para entrar en adecuadas ranuras que se practican en las traviesas e impiden todo desplazamiento transversal.

10. El trazado y práctica de estas ranuras sobre las traviesas será siempre bajo plantilla, por lo que la adaptación de las placas de apoyo sobre ellas no tendrá ninguna dificultad.

15. El modelo, dentro de su esencialidad, puede ser llevado a la práctica en otras formas de realización que difieran en detalle de las indicadas a título de ejemplo a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, construirse en cualquier tamaño, con los materiales más adecuados, por quedar todo ello comprendido dentro del espíritu de las reivindicaciones.

20.

- . -

NOTA

Descrito el objeto y utilidad de la invención, lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las siguientes reivindicaciones:

25. 1ª.- Placa de asiento para carril, perfeccionada, caracterizada por presentar en su cara superior un cajetín

2961 77



para asiento y encaje del patín del carril, comprendiendo este cajetín un fondo inclinado para dotar al carril de la inclinación prevista en el mismo.

5. 2ª.- Placa de asiento según la anterior reivindicación en la que en las partes laterales del cajetín de asiento del carril se encuentran formadas unas pestañas según la dirección de dicho carril, las que son uñas de retenida de los bordes de la base del mismo, plegándose contra ellos mediante adecuado trabajo de plegado y presión realizado por
10. cualquier medio.

3ª.- Placa de asiento según las reivindicaciones 1ª y 2ª, en la que el reverso de la misma lleva uno o más nervios salientes en sentido del carril, los que se incrustan en adecuadas ranuras practicadas en las traviesas a los fines de evitar todo movimiento de traslación en sentido lateral.
15.

4ª.- Placa de asiento, según las reivindicaciones 1ª a 3ª, caracterizada por una disposición de los orificios de paso de los tirafondos substancialmente distanciados de la base del carril, para constituir una mayor base de sustentación en la que los tirafondos sólo trabajan a la extensión y aún este trabajo en cuantía reducida debido a la amplitud proporcionada a la citada placa de asiento.
20.

5ª.- Placa de asiento para carril, perfeccionada.
25. Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, que consta de cinco hojas, foliadas y escritas a máquina por una sola cara, acompañadas de una lámina de dibujos.

Madrid, a 31 JUL 1953

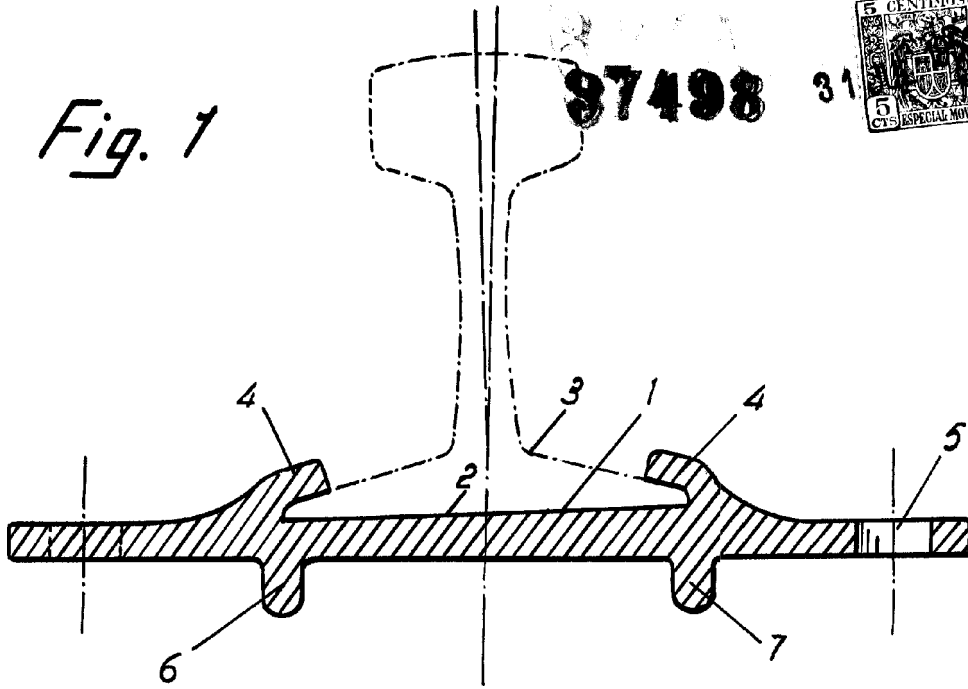
ANTONIO LLUBERA TORELLÓ.

P. a.

JAMES ISENN MIRALLE

P. P.

Fig. 1

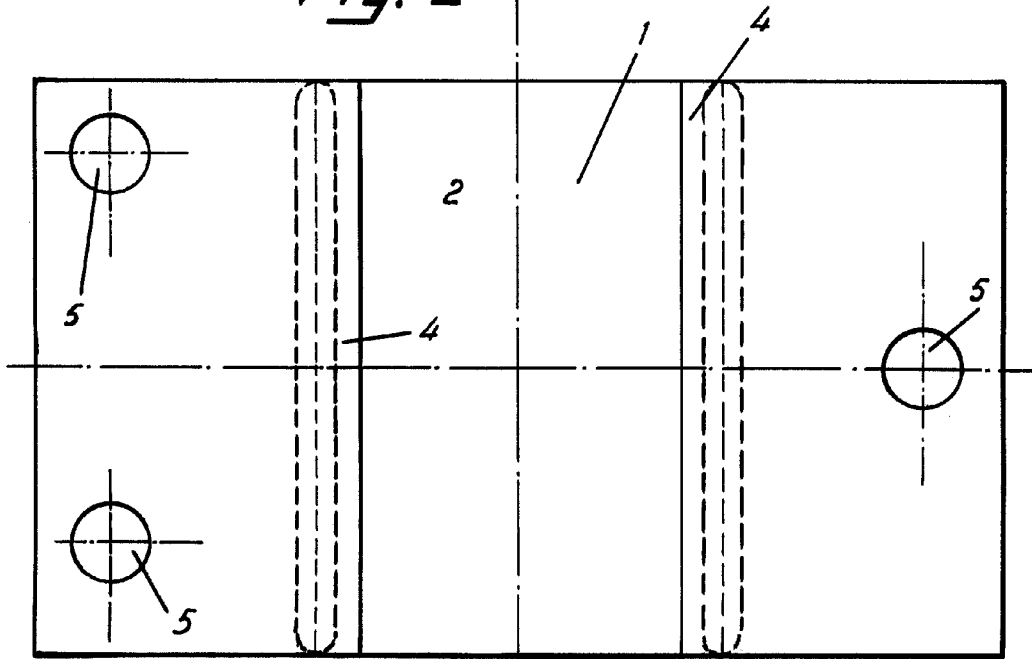


87498

31



Fig. 2



Madrid, Julio 1953
Jaime Isern