

•6 5814

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a

la solicitud de un

MODELO DE UTILIDAD, por veinte años en ESPAÑA, a favor de D.
JOSE ANTONIO SAEZ ALCANTARILLA, de nacionalidad española, con
residencia en Valencia, Grao, Pl. Calabauig, número 5, por

«BARRERA DE CONTENCIÓN PARA CARRETERAS»



• 6 58 14

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 sobre Propiedad Industrial de 26 de Julio de 1929, texto refundido, publicado el 30 de Abril de 1930.

El Modelo de Utilidad que nos ocupa, como se indica en el enunciado, ha de proteger un nuevo muro de contención para carreteras, especialmente destinado a evitar la caída de vehículos en curvas cerradas, sustituyendo a las vallas normales de pilotes, postes, alambradas y piedras.

Actualmente, de todas las vallas conocidas, únicamente la constituida por muro de piedra supone alguna garantía para evitar que los vehículos se precipiten fuera del camino. Sin embargo, está demostrado que aún estos muros no son suficientes porque un vehículo, desarrollando cierta velocidad, posee fuerza suficiente para derribarlos o romperlos.

El objeto que ha de proteger este Modelo de Utilidad previene precisamente estos casos, y para evitar que un vehículo cualquiera lo rompa al enfrentarse con él, el propio muro tiene la virtud de desviar la dirección de las ruedas dirigiéndolas hacia el interior de la carretera. Es decir, que la barrera, en lugar de contener la marcha del vehículo para detenerlo, se limita a cambiar la dirección de marcha impidiendo que salga fuera de la ruta. A tal fin el muro está constituido por un cuerpo longitudinal que se ciñe a lo largo del bordillo de la carretera, especialmente en las curvas, siendo de sección sensiblemente redondeada o semicircular en su lado enterosuperior, mientras que su lado entero inferior es vertical y está situado en posición perpendicular al eje de la sección semicir-

5

10

15

20

25

30

65814



cular, y su lado posterior es inclinado de tal forma que su base resulta de anchura mayor que cualquier otro punto de la sección.

35

La superficie semicircular tiene su punto medio situado a una altura semejante a la en que se encuentran normalmente los ejes de vehículos tales como automóviles, camiones y otro, e incluso por debajo de dicha altura, aunque nunca mas alto, quedando por debajo de dicha superficie un hueco que impide en todos los casos el apoyo de las ruedas del dicho vehículo, por mas de un solo punto.

40

El inconveniente mayor que presentan los muros actuales reside en el hecho de que las ruedas de los vehículos encuentran apoyo para iniciar el salto del muro. Esta posibilidad ha quedado totalmente eliminada en el muro que nos ocupa al dotarle de la superficie convexa que hemos descrito anteriormente, totalmente flotante y separada del suelo a suficiente altura.

45

Como detalle de realización de la idea expuesta, se acompaña a la presente un juego de dibujos en que se representa el muro o barrera en distintas posiciones y detalles de utilización.

50

En la figura 1ª se aprecia la constitución del muro formado por una pieza que presenta en su lado interno, es decir, en el correspondiente a la carretera o camino, una superficie convexa, preferentemente semicircular -1-, unida solidariamente al firme del camino o carretera mediante una prolongación -2-, cuyo lado interior -3- corresponde aproximadamente a la vertical del eje de la sección semicircular superior, y su lado exterior -4- tendrá la inclinación necesaria para que la base de sustentación del conjunto sea suficiente para el fin

55

60

068874



previsto. En esta misma figura se representa esquemáticamente la rueda de un vehículo, como un ejemplo de proporción entre el muro y la propia rueda.

65

Las figuras 2ª y 3ª, corresponden a un ejemplo de desviación sufrida por un vehículo al chocar contra el muro de contención constituido por los elementos descritos.

70

Las figuras 4ª, 5ª y 6ª, muestran diversos modos de consecución de estas barreras mediante piezas huecas, macizas o semihuecas, dotadas eventualmente de pivotes inferiores para anclaje sobre el firme del camino o carretera.

75

Está comprobado que cuando el eje de la rueda del vehículo queda en una posición ligeramente inferior al eje de la sección semicircular del muro de contención, se produce en las ruedas una desviación hacia el interior de la carretera. Con ello se logra que ningún vehículo pueda saltar el muro, evitándose así los continuos accidentes que ocurren siempre.

80

Como es natural, la conformación de la care externa del muro, así como la materia de que esté constituido, y demás detalles de realización, tales como sistemas de anclaje, ect. no tiene importancia alguna, y pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y lo que se reivindica en la siguiente

NOTA

85

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

90

1ª.- BARRERA DE CONTENCIÓN PARA CARRETERAS, que se caracteriza esencialmente por el hecho de comprender en la care interna correspondiente a la carretera, una superficie convexa longitudinal de sección preferentemente semicircular,



13 52 44

prevista a una altura del firme semejante o inferior a la en que se encuentran los ejes de las ruedas normales de vehículos; hallándose esta sección sobresaliendo sensiblemente a la vertical del muro que delimita la cara interna inferior; apoyándose el conjunto sobre una base solidamente anclada en el suelo.

95

2ª.- Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita «BARRERA DE CONTENCIÓN PARA CARRETERAS».

Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la presente memoria que consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

100

Madrid, 29 de Abril de 1958

ALFONSO UNGRIA.

105

110

° 6 58 14



Fig 1

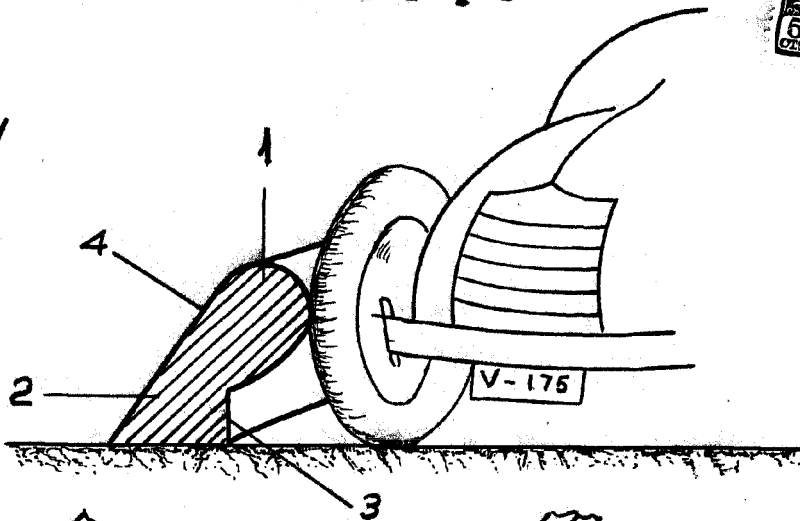


Fig 2

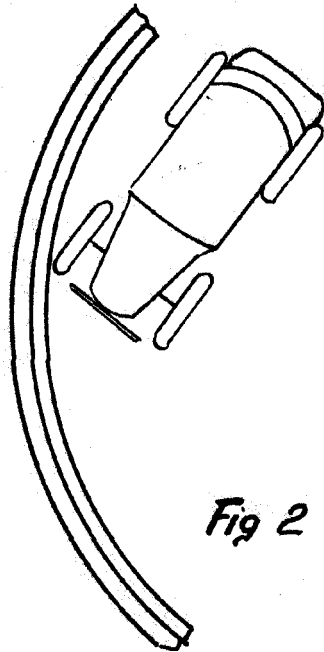


Fig 3

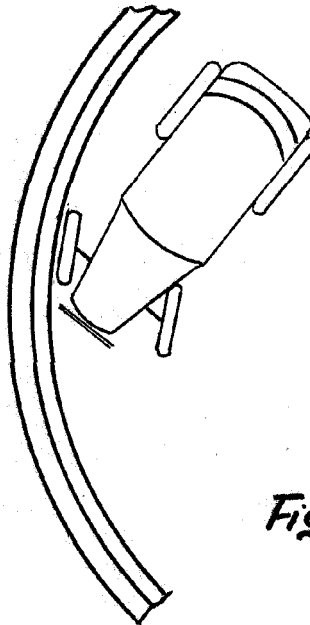


Fig 4

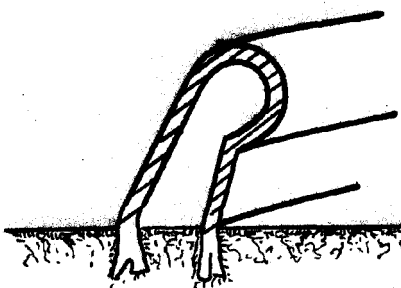


Fig 5

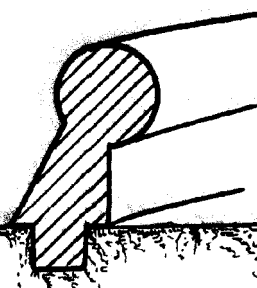
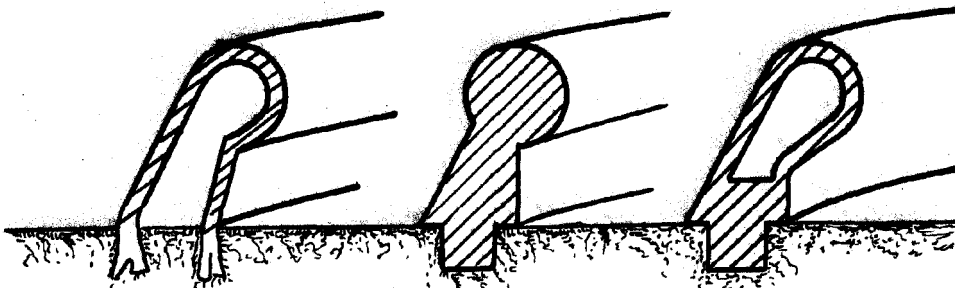


Fig 6



ESCALA VARIABLE

MADRID, 29 DE ABRIL DE 1958

ALFONSO UNGRÍA