



10 dinaria fragilidad del raíl metálico utilizado, normalmente
formado por lámina de hojalata doblada, que al menor golpe
o pisotón involuntariamente propinado, sufre deformaciones
por abolladura a las que difícilmente se les puede resti-
15 tuir su primitiva forma. Esta fragilidad da como resultado
que se quiebre con extraordinaria fragilidad la condición
de paralelismo que han de tener las vías en todo su reco-
rrido, y por ello se produzcan saltos, retenciones y sobre
todo descarrilamientos de las pequeñas máquinas de tren.

En cambio nuestra vía ofrece una constitución que
20 garantiza la absoluta invariabilidad de los raíles frente
a golpes o pisotones involuntarios, y como consecuencia
la inalterabilidad del paralelismo entre raíles, lo que
asegura un funcionamiento regular, uniforme e invariable
de los trenes que se deslicen por ella. Al mismo tiempo,
25 su estructura tan sencilla, influye en su poco coste, y por
consiguiente tenderá a un abaratamiento del precio de este
juguete, ya de por sí bastante elevado.

Para mejor comprensión de la descripción que se-
30 guidamente realizamos, hemos considerado conveniente acom-
pañar una lámina de dibujos, en la que se muestra un ejemplo
práctico de realización, con la natural advertencia de que
deberá ser ampliamente considerado, por su caracter de ejem-
plo ilustrativo, no limitativo.

La lámina de dibujos, muestra en su figura 1ª,
35 una vista en planta de una sección de esta nueva vía, que
en la figura 2ª se muestra en el detalle A y en alzado; las
figuras 3ª y 4ª, y 5ª constituyen vistas diferentes que
ilustran el procedimiento utilizado para el empalme de los
sectores o trozos de vía.

40 Aludiendo en nuestra descripción a las precitadas
figuras, vemos que nuestra vía consta de una varilla metáli-



ca maciza -1-, de sección en forma de T invertida, cuya parte inferior ofrece los planos inclinados necesarios para su retención por las pestañas -2- que se elevan de la base -3-, de trecho en trecho, y cuya posición enfrentada configuran una guía o canal que abraza y sujeta a la parte inferior de la varilla maciza que queda así inmovilizada lateralmente.

La base de la vía -3-, de material plástico dotado de cierta flexibilidad, tendrá la forma, longitud y número de traviesas -4- que se consideren más convenientes, formando esta base un todo único moldeado de una sola pieza, apta para recibir a las dos varillas macizas -1- que constituirán los raíles paralelos. Naturalmente, las varillas macizas o raíles tendrán la misma forma recta o arqueada que ofrezca la base en que hayan de montarse.

Debido a la naturaleza maciza de la varilla -1-, y a la naturaleza algo flexible de la base -3-, la vía se mantendrá inalterable aún cuando sea pisada o sufra algún golpe.

Las uniones o empalmes de las vías, se verificará por medio de unas piezas metálicas -5-, convenientemente dobladas por sus bordes para formar a modo de canal, cuya sección es el de una C de brazos cerrados, que permiten el deslizamiento longitudinal de la parte inferior de la varilla maciza -1- (tal y como muestra la figura 5ª) que penetra en parte en dicha pieza -5-, dejando un trecho vacío que vendrá a ocupar la varilla maciza sobresaliente del trozo de vía que se empalme.

Con el fin de que la pieza metálica -5-, no se vaya detrás de cualquiera de los trozos de varilla -1- que acoge, cuando se intenta deshacer un empalme, o que ceda cuando se intenta empalmar dos trozos de vía, ésta dotada



75 de una pestaña -6-, situada en posición vertical, que viene a quedar situada entre dos traviesas -4- (véase figura 3ª), y cuya pestaña impide a esta pieza de empalme cualquier movimiento en ambos sentido longitudinales.

80 Suficientemente descrita la estructura de esta nueva vía para trenes de juguete, sólo nos resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales, tamaños y formas de sus diferentes partes, así como la longitud y ancho de las secciones o trozos de vías que integran la totalidad del circuito de que conste el juego, siempre y cuando estas alteraciones no afecten a su esencialidad, que queda resumida en la siguiente

N O T A
= = = = =

Los puntos que se reivindican en el presente Modelo de Utilidad, son:

90 1ª.-Vía para trenes de juguete, que se caracteriza por estar integrada por dos varillas metálicas macizas paralelas, cuya sección adopta la forma de una T invertida, y cuyas varillas quedan fijadas de forma conveniente sobre la base flexible, constituida por el conjunto de traviesas y asientos paralelos para los raíles que forman una sola
95 pieza de longitud y forma variable, pudiendo estar constituidos los medios de fijación de los raíles, por pares de uñetas enfrentadas situados de trecho en trecho, cuyos conjuntos configuran a especie de guía en la que penetra por deslizamiento la base inferior, más ancha,
100 del raíl.

2ª.-Vía para trenes de juguete, que se caracteriza porque dispone de unas piezas de empalme de tramos, constituidas por unas láminas de bordes doblados, aptas para albergar a la parte inferior de la varilla maciza metálica del
105 raíl, y las cuales quedan retenidas en su posición extrema,

91429



sobresaliente en el tramo, por una uña vertical que queda anclada entre las dos últimas traviesas. Y

110

3º.-"VIA PARA TRENES DE JUGUETE", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de CINCO hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 111 líneas.

Valencia, 7 de Febrero 1962

Por autorización del interesado.

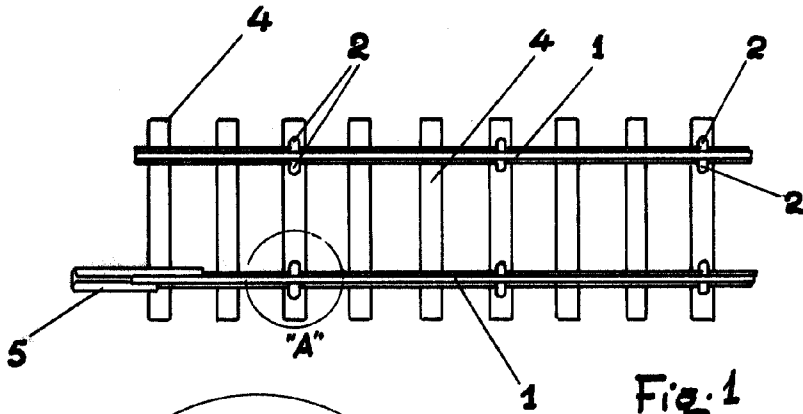
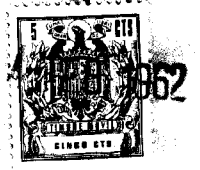


Fig. 1

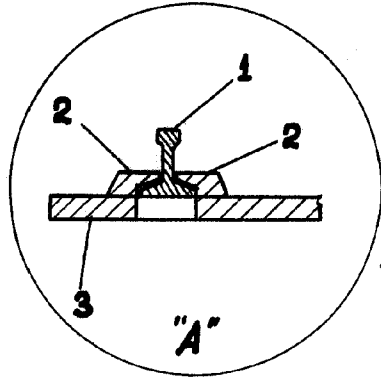


Fig. 2

91429

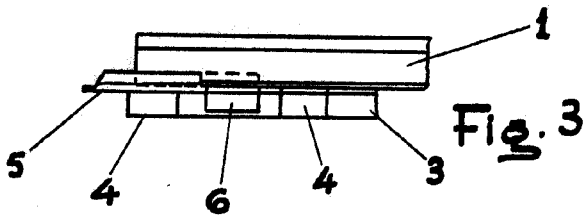


Fig. 3

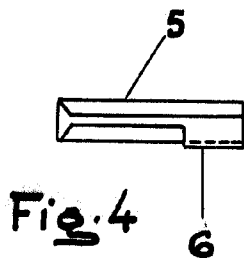


Fig. 4

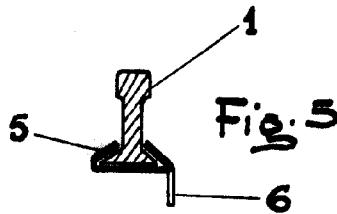


Fig. 5

Escala variable
Valencia Febrero 1962.

Manlopis