

154257



SECCION TECNICA
61
B
F

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: D. ALEJO SUNSUNDEGUI MARTIARENA

RESIDENCIA: calle Leguia, 2 IRUN (Guipúzcoa)

ENUNCIADO: "DISPOSITIVO PARA EVITAR EL DESCARRILAMIENTO DE LOS TRENES"

Prioridad: Patente n.º del

VO.



1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-
dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por
5 objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, apa-
ratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubri-
mientos de tipo científico (Artº. 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio
15 legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-
ria, constituye una novedad industrial, con características
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de
30 18 de Noviembre de 1935).



1 La presente invención se refiere a un dispositi-
vo para evitar el descarrilamiento de los trenes, consisten-
te en un mecanismo que va adaptado al chasis del vagón, a
unos 50 mm. de las pestañas de las ruedas.

5 Actualmente los descarrilamientos de los trenes
vienen ocurriendo por el hecho de que las manguetas de los
ejes de las ruedas se rompen, debido a que en las curvas,
gran parte de la carga o peso del tren se traslada a las rue-
das de una banda y en consecuencia a las manguetas. Por con-
10 siguiente, si el tren sufre la rotura de una de las manguetas,
resulta que la zona del vagón en donde ocurre la rotura
tiende a bajar de altura y al tiempo la rueda carente de
mangueta se sale de la vía, produciéndose el descarrilamien-
to del tren.

15 La presente invención trata de evitar en lo po-
sible dicho descarrilamiento, mediante la disposición de dos
rodillos por encima de cada rueda, de forma que cuando se
rompa la mangueta de una rueda y por tanto el vagón baje, los
dos rodillos entren en contacto con dicha rueda, evitando que
20 la propia rueda salga de su lugar. De este modo se consigue
impedir el descarrilamiento. Puede incorporarse asimismo este
mecanismo, un dispositivo de alarma, para que cuando los ro-
dillos entren en contacto con la rueda del ferrocarril, se
cerciore al maquinista de lo sucedido, para de esta forma
25 disminuir la marcha del convoy, y remediar en lo posible la
avería correspondiente.

30 Con objeto de aclarar gráficamente la idea que
se describe, se acompaña a esta Memoria como parte integran-
te de la misma, un juego de dibujos en los que se representa
lo siguiente:



1969

1

La figura 1ª es una vista esquemática del alzado lateral de la porción de vagón correspondiente a la zona en donde se dispone el par de rodillos.

5

La fig. 2ª es una vista en alzado lateral de uno de los rodillos en cuestión, montada con posibilidad de giro sobre casquillos.

10

El dispositivo, objeto de esta invención, se compone mediante la agrupación de dos rodillos 6, independientes entre sí, montado bajo angulares 1 montados a su vez sobre los perfiles en U, 12, situados por debajo del vagón.

15

Cada uno de los rodillos 6 presenta unas prolongaciones axiales 7 cilíndricas, cuyas prolongaciones 7 giran sobre sendos cojinetes 5, que a su vez están montados sobre casquillos 4, fijos mediante soldadura 8 a pletinas 3. Estas pletinas, situadas bajo los angulares 1, están solidarizadas a los mismos, mediante tornillos y tuercas 2, que los atraviesan.

20

Es de ver asimismo, como en cada uno de los rodillos se ha previsto la disposición de un engrasador 13, para lubricar convenientemente los casquillos de cada rodillo.

De la descripción de los dibujos que antecede se deduce prácticamente la constitución y el funcionamiento del objeto de la invención, que es como sigue:

25

Según la vista que ofrece la figura 1ª, se observa que los rodillos 6 van adaptados al chasis del vagón a unos 50. mm de las pestañas de las ruedas 9, que a su vez van deslizándose sobre los railes 11. Si por algún motivo se rompe una mangueta del eje 10, el vagón en vez de descarrilar y ocasionar un verdadero desastre ferroviario, el bandaje sigue deslizándose sobre estos mecanismos, ya que

30



1 los rodillos 6 entran en contacto con la rueda 9, siguiendo
el vagón normalmente en ruta. Igualmente ocurre cuando se
rompe alguna suspensión o bien por la rotura de un bulón, un
grillete, el vagón cae automáticamente a la vía y entonces
5 viene el descarrilamiento. Con la disposición de el dispositi-
vo, objeto de la presente invención, no ocurre dicho des-
carrilamiento sino que sigue rodando e incluso puede llevar
además un mecanismo para que el tren pare en un tiempo pru-
dente y el maquinista se cerciore de lo ocurrido para que
10 de esta forma llegue a la próxima estación y pueda hacer las
maniobras que precise para solucionar el problema.

No se considera necesario hacer más extensa esta
descripción para que cualquier persona perita en la materia
comprenda perfectamente la idea que se desea patentar, así
15 como las ventajas que de su realización industrial han de
derivarse, y que brevemente aludidas en sus puntos más se-
ñalados son las siguientes:

- 1ª Evitación de descarrilamiento.
- 2ª Organización sencilla y económica que no en-
20 carece los habituales costes de producción.
- 3ª Fácil montaje.

Por todo ello, y para evitar posibles imitaciones
se presenta esta solicitud, pidiendo la explotación exclusi-
va de la idea descrita, de acuerdo con las consideraciones y
25 puntos que se desean reivindicar, que se concretan en las
páginas siguientes:



1 Hecha la descripción a que se refiere la memoria
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,
5 que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre
en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la des-
cripción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vi-
gente sobre Propiedad Industrial, establece como no paten-
tables, en su apartado tercero, "los cambios de forma, di-
10 mensiones, proporciones y materias de un objeto ya patenta-
do" fijando así el criterio del legislador en el sentido
de que patentada una idea que pueda dar lugar a una reali-
dad práctica e industrializable, nadie podrá apoyarse en
ella para, a pretexto de haber introducido ligeras modifi-
15 caciones, presentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre ellas,
20 como más terminantes, en las de fechas 16 de Octubre de 1954,
23 de Enero de 1959, 20 de Marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-
25 tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así
las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusi-
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-
30 guientes:



1

1ª DISPOSITIVO PARA EVITAR EL DESCARRILAMIENTO DE LOS TRENES que esencialmente se caracteriza por consistir en la agrupación de dos rodillos situados por encima de las ruedas y en el mismo plano vertical que las mismas, teniendo dichos rodillos unas prolongaciones axiales, montadas con facultad de giro sobre cojinetes abrazados mediante casquillos exteriormente soldados a pletinas, las cuales a su vez están atornilladas a unos angulares, tendidos entre dos perfiles en U, situados por debajo del vagón, en disposición paralela, y que corresponden al chasis del vagón propiamente dicho.

5

10

15

2ª Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: "DISPOSITIVO PARA EVITAR EL DESCARRILAMIENTO DE LOS TRENES".

Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de siete páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

20

Madrid, 11 diciembre 1969

BERNARDO UNGRIA

P.P.

25

30

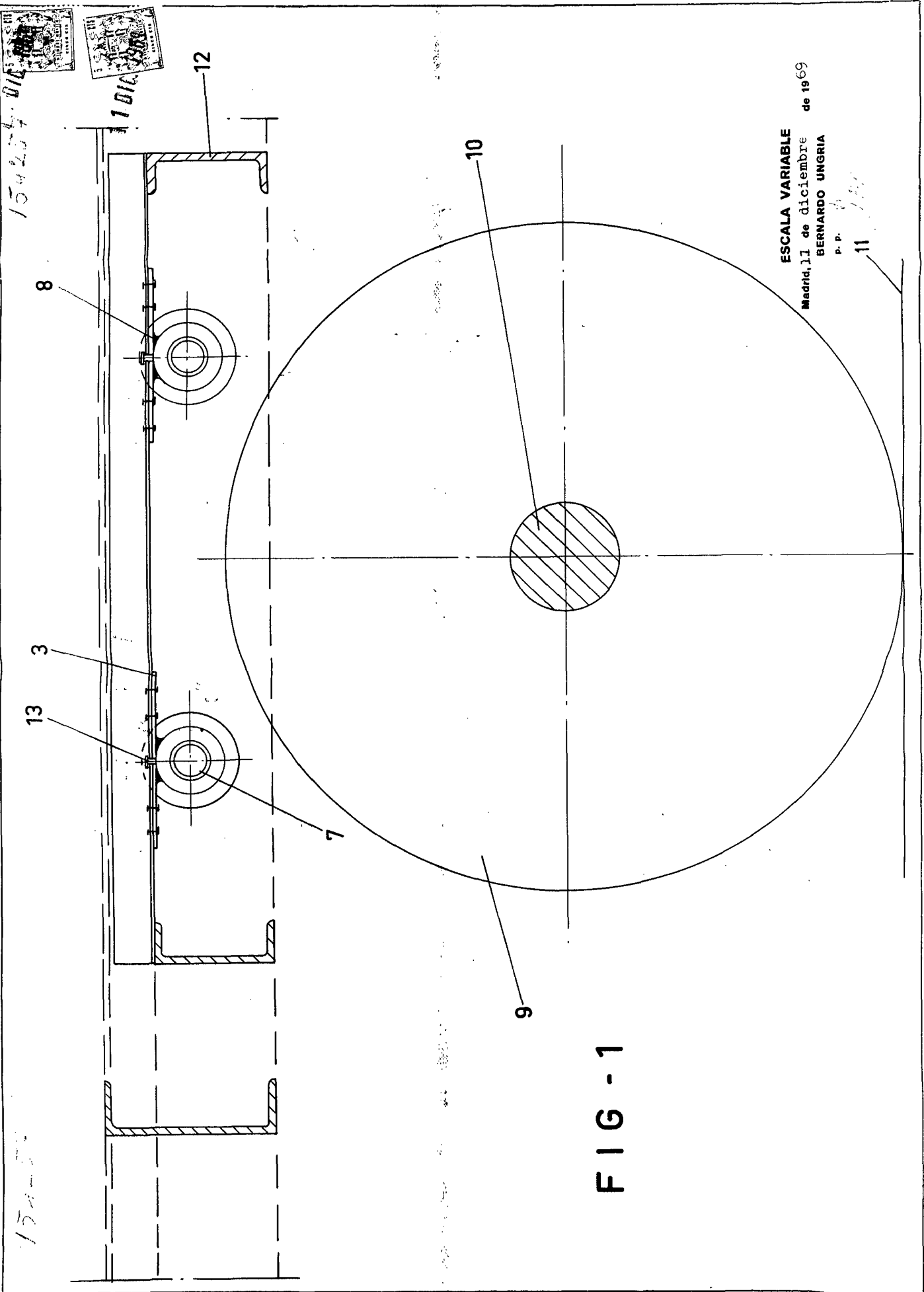


FIG - 1

ESCALA VARIABLE
Madrid, 11 de diciembre de 1969
BERNARDO UNGRIA
P. P.

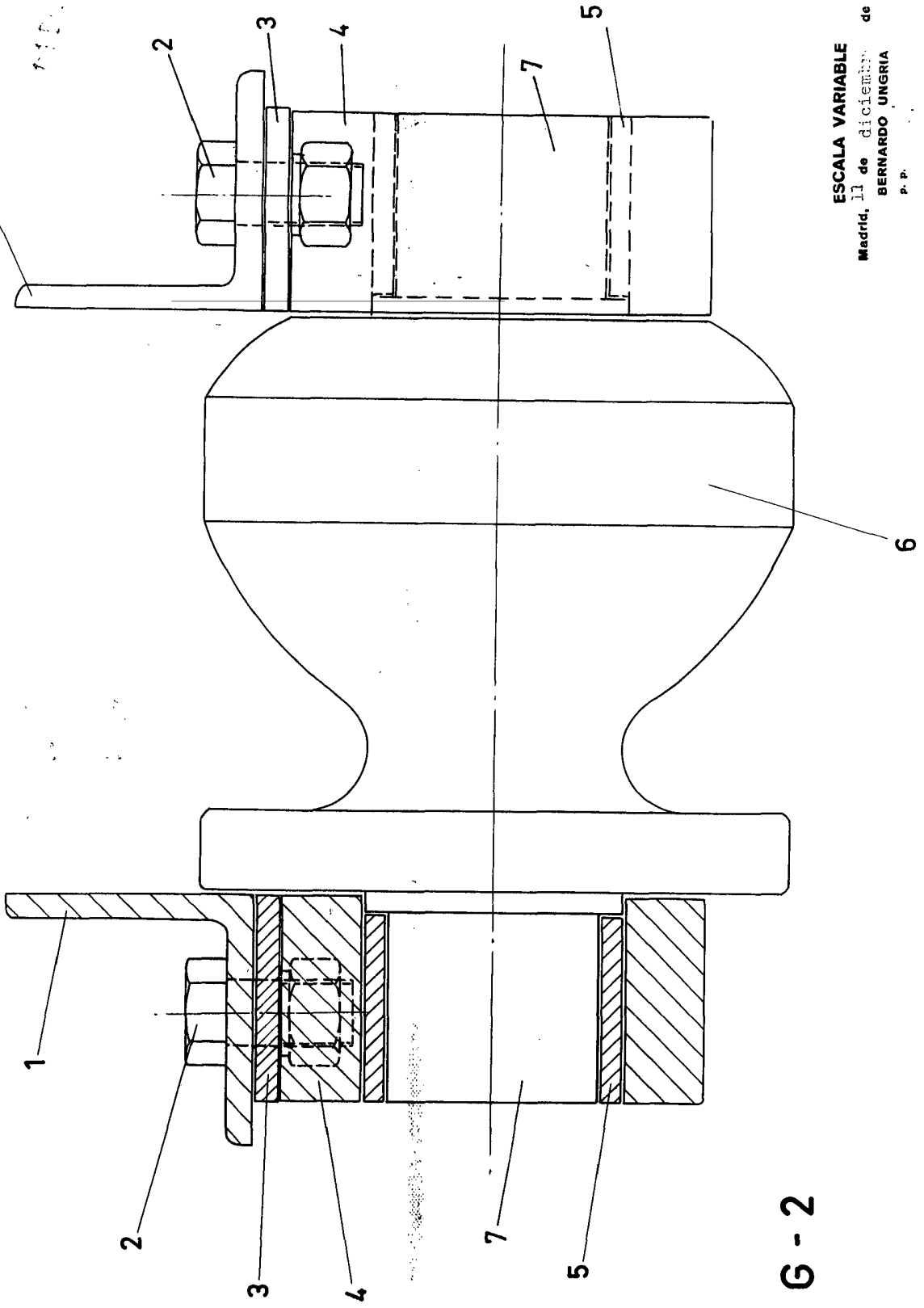


FIG - 2

ESCALA VARIABLE

Madrid, 11 de diciembre de 1909

BERNARDO UNGRIA

P. P.