

1568397 MAR



SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
Clase <u>E01</u>
Subclase <u>F</u>

MODELO
DE
UTILIDAD

a favor de D. ENRIQUE MARTINEZ LOPEZ, de nacionalidad española, domiciliado en Barcelona, Bajada de la Gloria, 34, ático, 3ª, por "PLACAS PARA SEÑALIZACION DE TRAFICO".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a unas placas para señalización de tráfico, que se caracterizan por la economía que representan en el coste de la señalización, la rapidez en la ejecución de la misma y la extraordinaria duración de los signos o señales realizados por medio de las propias placas.

Hasta el presente, para efectuar señalizaciones de tráfico en vías públicas y locales se partía indistintamente del pintado del pavimento con materiales más o menos indelebles, pero invariablemente sujetos a una rápida ero-



5. sión y desgaste, y del clavado en el mismo pavimento de elementos metálicos que, si bien representaban una ventaja sobre el pintado en cuanto a la duración de las señales, adolecían del inconveniente gravísimo de representar a la larga un deterioro seguro del pavimento, aparte del elevado coste de la obtención y colocación de las piezas, por cuyos motivos este último sistema puede considerarse actualmente en desuso.

10. Con las placas objeto de la invención se solventan todos los inconvenientes apuntados, beneficiándose las señalizaciones efectuadas con las mismas de todas las ventajas del segundo de los mencionados sistemas —es decir solidez e imborrabilidad de la señal— sin ninguno de sus inconvenientes, puesto que la economía tanto de la obtención de las placas como de su colocación "in situ" puede ser comparada con ventaja a los usuales procedimientos de pintado con materiales plastificados.

15. Consiste esencialmente el modelo objeto de la presente descripción en unas placas de material plástico semi-rígido, de forma y coloración variables, a base de las cuales se ejecuta sobre el pavimento la señal de tráfico apetecida, adheriéndose las mismas a este último de manera inamovible por medio de un proceso convencional de calentamiento y presión, con interposición de una capa de material adhesivo, susceptible de fijarse inseparablemente al suelo por un lado y a la cara inferior de la placa por otro, a cuyo fin se halla esta última cara provista de un grafilado, ranurado, estriado, grabado o similar, que aumenta la

20.

25.



5. superficie de contacto de la placa con la capa adhesiva, la cual, al penetrar en cada una de las citadas estrías o similar, impide el deslizamiento lateral de la placa, a la par que por la cohesión de sus moléculas hace imposible la separación de la placa en sentido perpendicular al plano del pavimento.

10. Para evitar que el grueso de la placa, al sobresalir del nivel del pavimento, pueda ser causa de excesivas tensiones sobre la misma por choque contra sus cantos de las ruedas de los vehículos, y para impedir al mismo tiempo que dichos cantos puedan dificultar el paso de los peatones, se ha previsto que las placas presenten un biselado alrededor de la cara superior, de modo que el desnivel de la misma con respecto al plano del pavimento no se resuelve en una diferencia abrupta, sino suavemente inclinada.

15. Para mejorar la adaptación de la placa al pavimento en toda la periferia de la misma, se han previsto unos vértices ampliamente redondeados, lo que elimina toda posibilidad de que las puntas, desprendiéndose con el uso, se constituyan en zonas débiles de la unión entre placa y suelo.

20.

25. Para mejor comprensión de la presente memoria descriptiva se acompañan unos dibujos en los que, esquemáticamente y tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización de una placa señalizadora de acuerdo con las características de la invención.

En los mencionados dibujos, la figura 1 es una vista en planta superior de la placa; la figura 2, una vis-



ta en planta inferior de la misma; la figura 3 una sección longitudinal por III-III de la figura 2; y las figuras 4, 5 y 6 son sendas vistas de otras tantas fases en el proceso de colocación de la placa sobre el pavimento para formar la señalización.

5.

De conformidad con los dibujos, la placa 1, de material plástico semirrígido, tal como politeno o similar, resistente al desgaste y a la erosión, coloreada convenientemente y con la forma más adecuada para la composición a que se destina —usualmente rectangular, en diversidad de proporciones y medidas, tal como se representa en el dibujo—, presenta los cantos de su cara superior suprimidos gracias a un bisel 2 que se extiende a todo su alrededor y que suaviza el desnivel debido al grosor de la placa sobre el pavimento 3. El plano inclinado del bisel 2 hace posible que los vehículos pasen por encima de la placa sin que ésta sufra ningún impacto violento que con el uso pueda ser causa de progresiva debilitación de su unión al pavimento.

10.

15.

20.

Esta unión corre a cargo de una capa 4 de material adhesivo, de suficiente grosor y cohesión molecular para garantizar indefinidamente la perfecta solidarización de la placa 1 con el pavimento 3, previéndose para su puesta en funciones la aplicación de calor y presión o de cualquier otra operación susceptible de modificar su estado y convertirla en nexo inamovible entre placa y suelo.

25.

Para mejorar el agarre de la sustancia adhesiva 4 con la cara inferior de la placa 1, se prevé el que di-



cha cara vaya dotada de un estriado, grafilado, grabado o similar 5, en el que penetra dicha sustancia, aumentándose la superficie de contacto con la misma y actuando de eficaz medio de anclaje que impide todo desplazamiento lateral de la placa a consecuencia del uso continuado. La unión de la sustancia adhesiva al suelo viene garantizada, además de por la cohesión molecular de aquélla, por las irregularidades y rugosidades del propio suelo, capaces de impedir todo deslizamiento.

10. Finalmente, se prevé que los vértices 6 de la placa sean ampliamente redondeados para evitar que con el aplastamiento de la placa debido al uso, las puntas que de otro modo se originarían se constituyen en zonas iniciales de desprendimiento y debilitación en la unión con el suelo, progresivamente deterioradas por el choque de las ruedas de los vehículos con las puntas levantadas.

20. Serán independientes del objeto de la invención los materiales, formas y dimensiones, tanto absolutas como relativas, de las placas y de las señalizaciones con ellas obtenidas, aparatos y procedimientos seguidos para su colocación, y, en general, todo cuanto no altere, cambie o modifique su esencialidad.



N O T A

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

- 1.- Placas para señalización de tráfico, que se caracterizan por el hecho de estar constituidas por unas
5. piezas planas de material plástico semirrígido, de forma y coloración variables, a base de las cuales se ejecuta sobre el pavimento la señal de tráfico apetecida, adheriéndose las mismas a este último de manera inamovible por medio de un proceso convencional de calentamiento y presión,
10. con interposición de una capa de material adhesivo, susceptible de fijarse inseparablemente al suelo por un lado y a la cara inferior de la placa por otro, a cuyo fin se halla esta última provista de un grafilado, ranurado, estriado, grabado o similar, que aumenta la superficie
15. de contacto de la placa con la capa adhesiva, la cual, al penetrar en cada una de las citadas estrías o similar, impide el deslizamiento lateral de la placa, a la par que por la cohesión de sus moléculas hace imposible la separación de la placa en sentido perpendicular al plano del pavimento.
- 20.

- 2.- Placas para señalización de tráfico, según la reivindicación anterior, que se caracterizan por el hecho de que para evitar que el grueso de la placa, al sobresalir del nivel del pavimento, pueda ser causa de excesivas tensiones sobre la misma por choque contra sus cantos de las ruedas de los vehículos, y para impedir al mis-
- 25.



- mo tiempo que dichos cantos puedan dificultar el paso de los peatones, se ha previsto que las placas presenten un biselado alrededor de su cara superior, de modo que el desnivel de la misma con respecto al plano del pavimento
5. no se resuelve en una diferencia abrupta, sino suavemente inclinada, mejorándose la adaptación de la placa al pavimento en toda su periferia gracias al amplio redondeamiento de sus vértices, que elimina toda posibilidad de que las puntas, desprendiéndose con el uso y progresivo aplastamiento de la placa, se constituyan en zonas débiles de la unión entre placa y suelo.
- 10.

3.- Placas para señalización de tráfico.

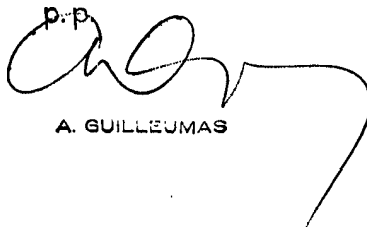
La presente memoria consta de siete hojas foliadas, escritas por una sola cara.

Madrid, a 7 de marzo de 1970.

ENRIQUE MARTINEZ LOPEZ

p.a.

J. TORTRAS

p.p.


A. GUILLEUMAS



7

FIG. 2

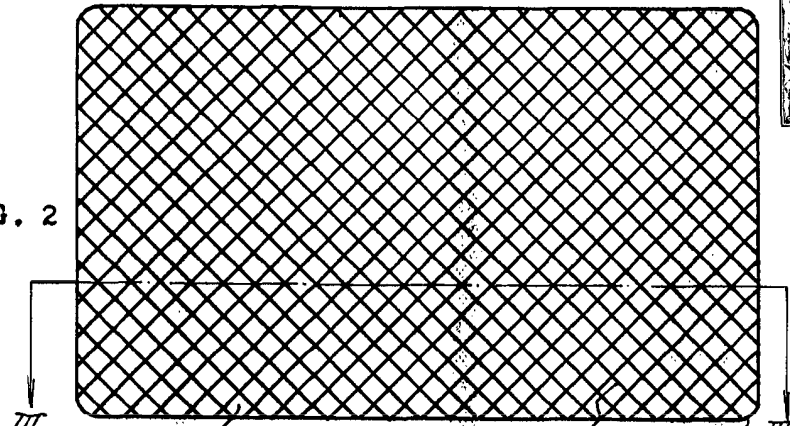


FIG. 3

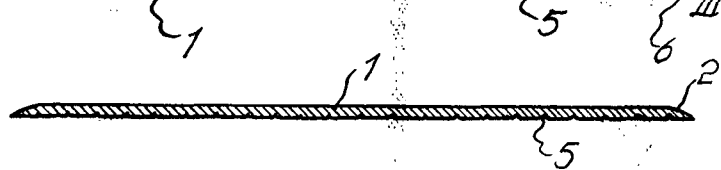


FIG. 1

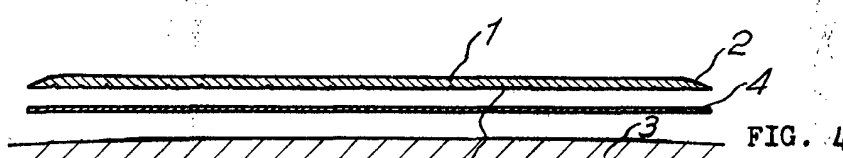
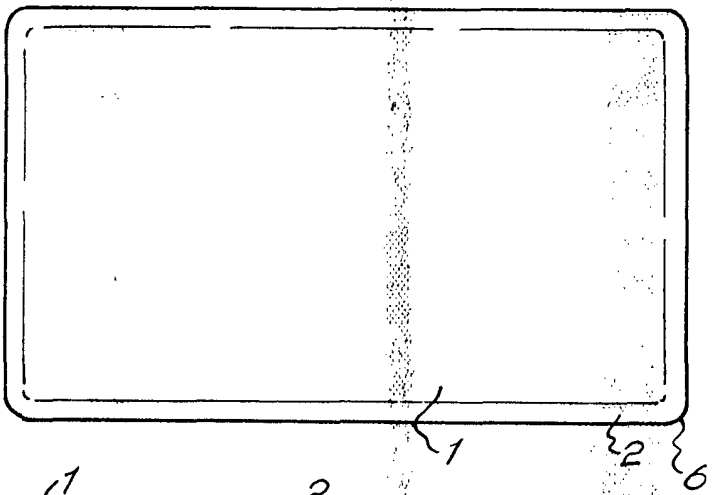


FIG. 4

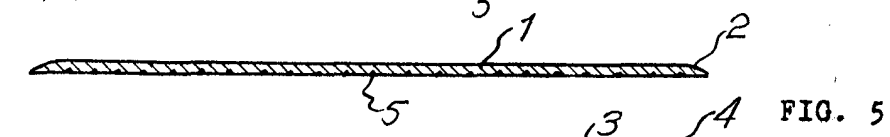


FIG. 5

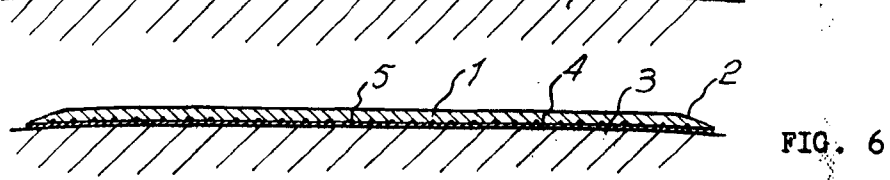


FIG. 6

Madrid, 7 de marzo de 1970
ENRIQUE MARTINEZ LOPEZ
p.a. J. TOPIAS

(Handwritten signature)

A. L. ... MAS