





5

10

El principal efecto recreativo conseguido con este nuevo paso a nivel, consiste en su automatismo, ya que las barreras descienden y cierran el paso al cruce de la via, poco antes de penetrar la locomotora o vehiculo en el paso a nivel, manteniendose bajadas mientras pasa el móvil, en tanto que se elevan de nuevo seguidamente de pasar dicho móvil, con la particularidad de que tales movimientos se efectúan de un modo totalmente automatico, y sin la menor intervención del usuario. Se consigue pues el nuevo efecto utilitario que justifica el privilegio de exclusividad inherente al Modelo de Utilidad que se solicita.

15

Para mejor describir las características constitutivas de este paso a nivel de juguete, así como su funcionamiento, nos auxiliaremos de una lámina de dibujos que representa un ejemplo de realización, el cual conviene interpretar ampliamente y sin ningún sentido restrictivo.

25

Los mencionados dibujos representan en sus figuras como sigue:

20

Fig. 1. Perspectiva del paso a nivel, con las barreras elevadas.

Fig. 2. Planta, con un extremo seccionado para que se vea el detalle de la articulación de una de las porciones de via o pista.

Fig. 3. Sección longitudinal por A-B, de la figura 2.

Fig. 4. Sección transversal de la figura 1.

Valiendonos, pues, de dichos dibujos, vemos que el paso a nivel representado en ellos como ejemplo, consta de las siguientes partes y elementos:

5

10

15

20

25

Consta de la placa o soporte hueco -1-, en forma de caja invertida, en cuyo centro y en sentido longitudinal tiene un orificio en el que va acoplada la via o pista de deslizamiento del vehiculo, cuya placa se intercalara en el circuito o via, uniendo sus extremos a los extremos de las porciones de via o pista, para lo cual a unos y a otras se les dotará del dispositivo apropiado que se considere necesario, que en los dibujos no se representa, por ser aplicables cualquiera de las numerosas soluciones posibles.

La porción de vía o pista montada sobre la placa o base -1-, comprende tres partes, la central o mayor -2- y las dos menores -3- y -4- de los extremos. Estas dos últimas van unidas a la central -2-, mediante cualquier dispositivo de articulación, por ejemplo, unas orejetas -5-, situadas en la parte inferior, unidas dos a dos entre si mediante unos ejes, que permiten a las partes unidas una cierta oscilación, para lo cual, las porciones de via o pista -3- -4- disponen de unas puntas laterales de eje -6- apoyadas en la base -1-, que les permiten bascular.

Sobre la referida placa soporte -1-, hay dos columnas -7-, con un eje -8- en su extremo superior, en cuyo eje va montada la valla -9-, que en uno de sus extremos posee un cajetín -10- en cuyo interior va alojada una masa pesada, por ejemplo de plomo. En la valla -9- y cerca del contrapeso, hay unida articuladamente una biela -11-, cuyo extremo inferior se une al brazo lateral, -12- existente en el tramo central -2-, siendo -13- dos vástagos verticales que guian el movimiento vertical de dicho



brazo -12-.

Con -14- se señalan dos postes que imitan señales propias de un paso a nivel.

5 Como puede deducirse, por efecto de los contrapesos -10-, las vallas -9- se encuentran elevadas, como aparece en la figura 1. Cuando la locomotora u otro tipo de vehiculo llega, por ejemplo, a la porción de vía o pista -3-, esta bascula por sus puntas de eje -6- y desciende obligando tambien a que descienda la porción central -2-  
10 cuyo descenso se completa cuando dicho vehiculo pasa sobre esta última. Debido a esto, los brazos -12- de la porción de vía o pista -2-, tiran de las bielas -11-, las cuales tiran a su vez hacia abajo de las barras o vallas -9- - obligandolas a que basculen y se coloquen horizontalmente, tal como aparece en la figura 3, en cuya posición se mantie  
15 nen mientras pasa el vehiculo y en su caso el tren, por las tres porciones -3- 2- 4-. En cuanto dichos vehiculos o tren han pasado, los contrapesos -10- actúan y elevan de nuevo a las vallas -9- y estas sitúan nuevamente inclinadas a las porciones -3- 4-.

20 Finalmente debe hacerse constar la posibilidad de que el paso a nivel descrito se fabrique en variedad de tamaños, formas y materiales, con cualquier sistemas de unión a las vías o pista y con aquellas modificaciones de detalle que cada caso de aplicación requiera.

25  
NOTA REIVINDICATORIA  
=====

Los puntos no conocidos ni practicados en España, que se reivindican en este Modelo de Utilidad, son:

- 1.- Paso a nivel de juguete, esencialmente carac



5 terizado porque la vía o pista contenida en la plancha o soporte, se halla dividida en tres porciones articuladas entre si, mientras que las porciones de los extremos poseen unas puntas laterales de eje que les permiten bascular apoyadas en dicho soporte.

10 2.- Paso a nivel de juguete, caracterizado porque la porción central de vía o pista de las tres mencionadas en la precedente reivindicación, posee en cada uno de sus lados opuestos y en sus extremos, un brazo, debidamente guiado por dos vastagos paralelos y verticales, hallándose unidos dichos brazos, cada uno a su correspondiente tirante o biela, que por sus respectivos extremos superiores van unidos articuladamente a las barras o vallas, provistas en un extremo de un contrapeso, de tal modo que  
15 estos últimos mantienen a las vallas permanentemente elevadas, hasta que el móvil llega sobre las porciones articuladas de vía o pista, obligando a las de los extremos a pasar de la posición inclinada a la horizontal y a la porción central a descender, con lo cual, los brazos de esta última tiran de las bielas y hacen descender a las vallas, mientras el vehículo pasa, si bien vuelven a elevarse en cuanto el vehículo sale de las porciones articuladas de vía o pista, las cuales regresan a su primitiva posición de inclinadas y elevada, por tirar de ellas las vallas.  
20  
25

2.- " PASO A NIVEL DE JUGUETE ", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y graficamente representada en los adjuntos planos para su mejor compren-



sión.

Esta memoria consta de SEIS hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio.

Valencia, 18 DIC. 1970

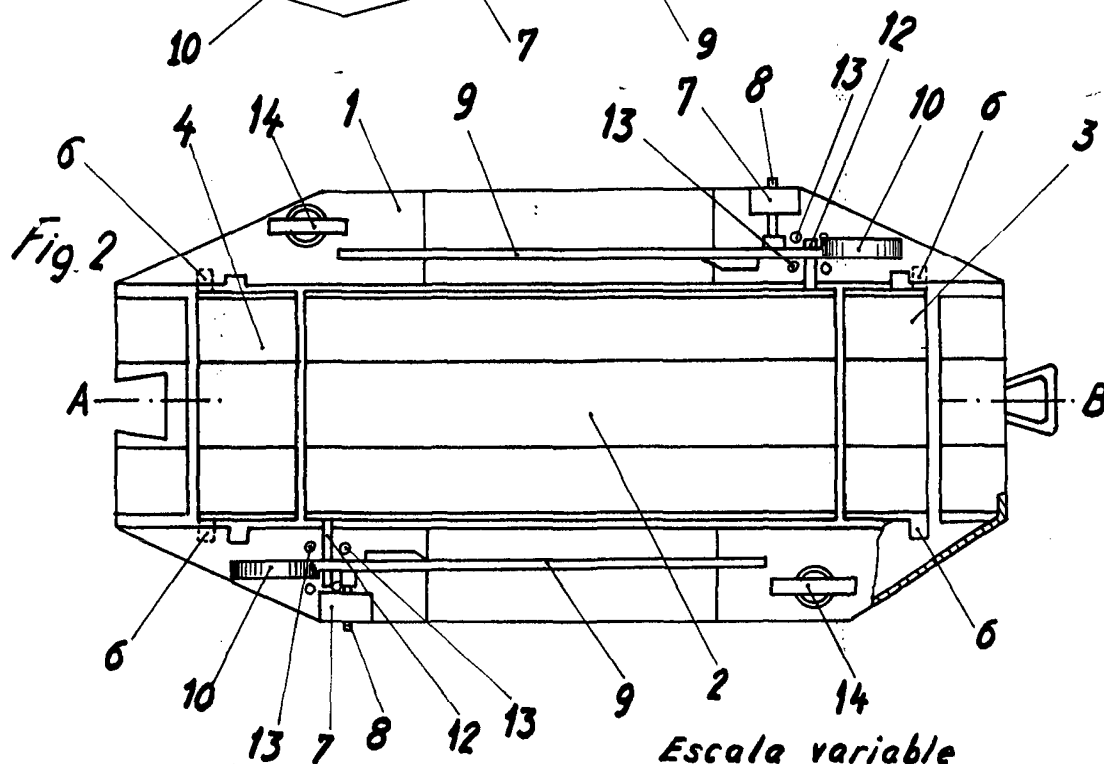
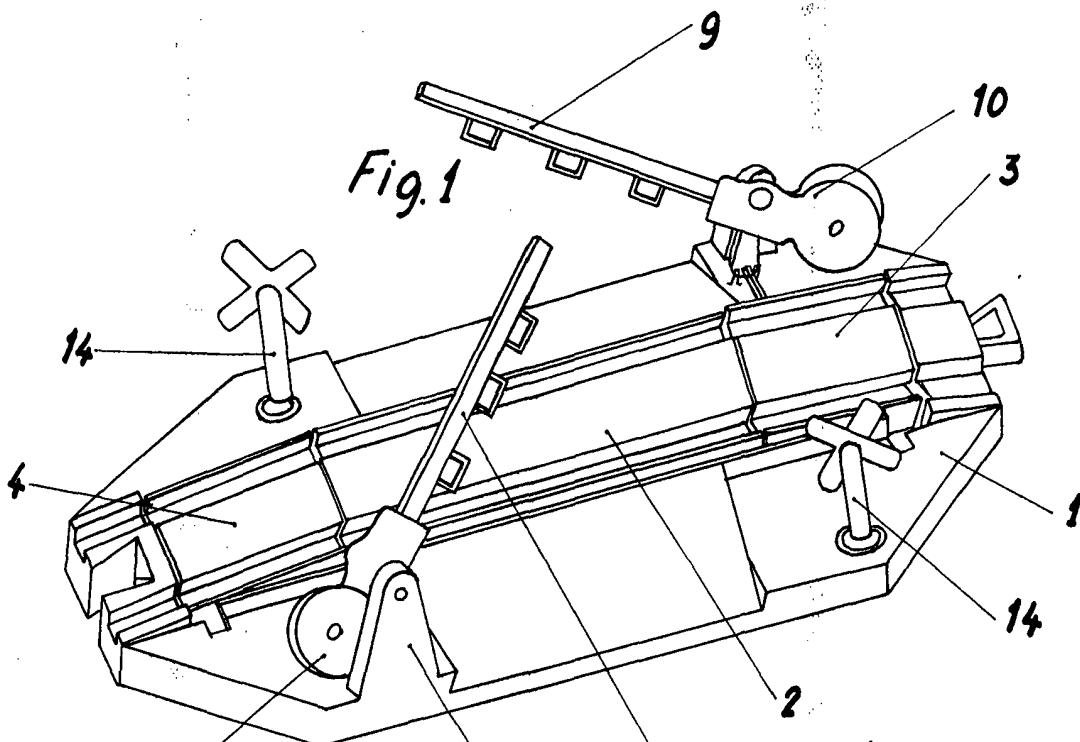
Por autorización de la interesada.

JOSE LOPEZ CORTÉS  
P. P.



164971

21 EN



MIS

MADRID

21 EN

71



27

Fig. 3  
Sección A-B

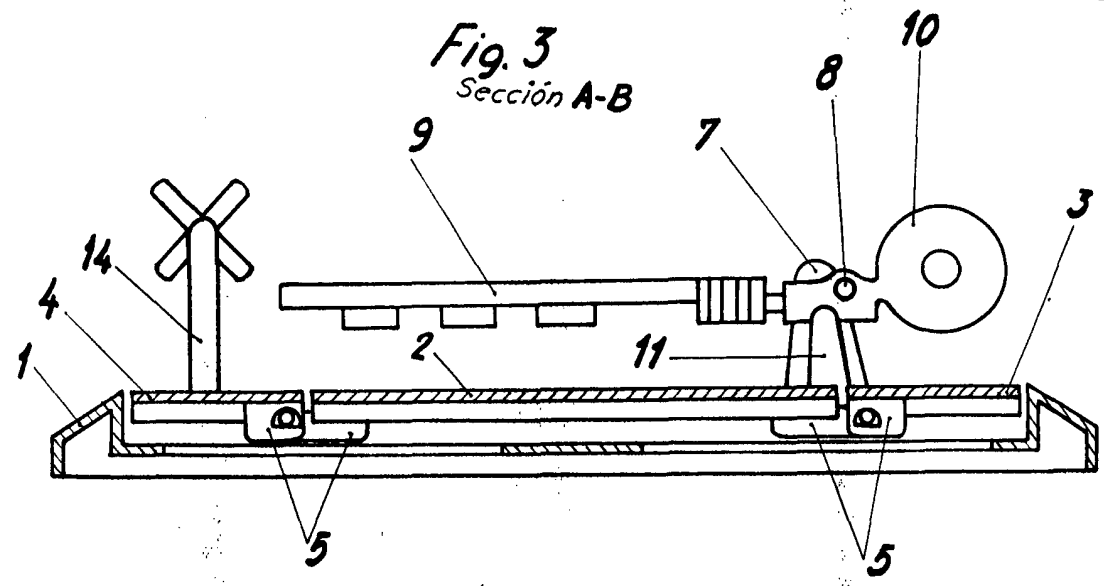
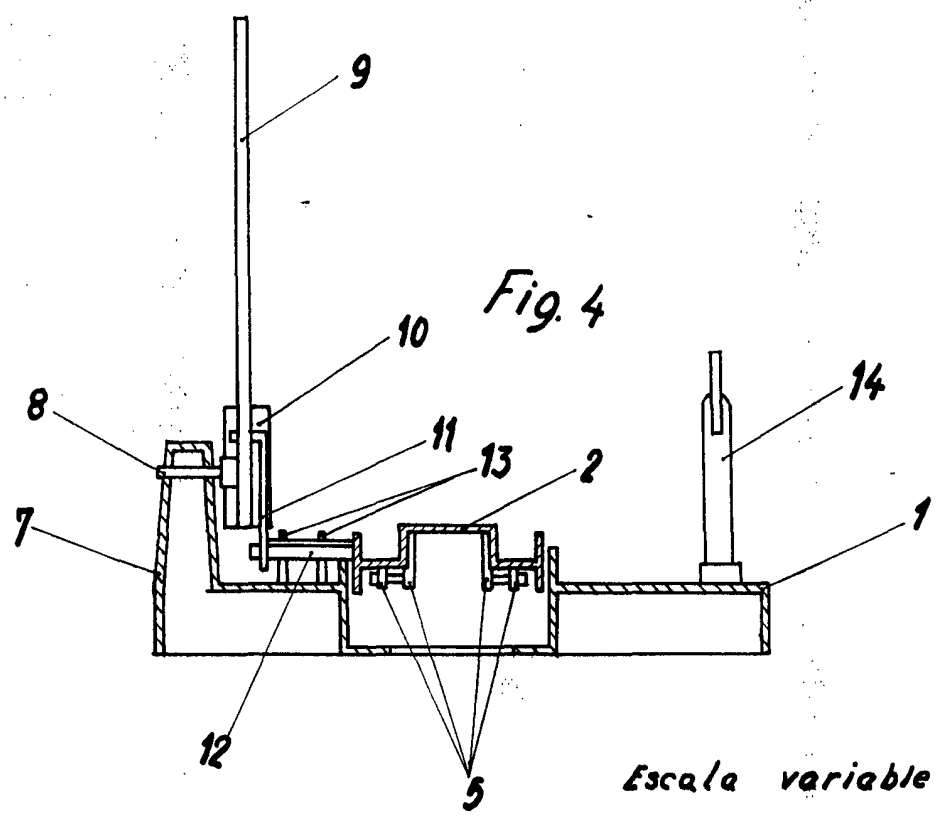


Fig. 4



Escala variable

*[Handwritten signature]*

MARCA S. P. O. S. I. S. T. E. M. A.