

187974



24 ENC

187974

E O I B

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de registro de un Modelo de Utilidad por veinte años, en España, por "NUEVO DISPOSITIVO DE FIJACION DEL CARRIL A LAS TRAVIESAS EN LAS VIAS FERREAS", a favor de "PREFABRICACIONES Y CONTRATAS, S.A. (PRECON, S.A.)", entidad de nacionalidad española, residente en Madrid, con domicilio en la calle del General Sanjurjo, nº 32.

- - - - -

5. Como es sabido, uno de los problemas más graves de las vías férreas reside en la dificultad de conseguir una firme sujeción, bien sea rígida o elástica, del carril sobre las traviesas o durmientes, ya sean éstas de madera u hormigón, como consecuencia de los grandes esfuerzos a que se ven sometidos los distintos medios que para tal sujeción o fijación vienen empleándose.

10. Pues bien, a resolver dicho problema de una manera enteramente satisfactoria y eficaz viene el dispositivo que constituye el objeto del presente Modelo -



- de Utilidad y cuyas ventajas sobre todos los demás del mismo género hasta la fecha conocidos y utilizados se pondrán de manifiesto a través de la descripción que - de él se hace a continuación con ayuda de los dibujos
5. de la adjunta hoja de planos, en los que se representa un modo de realización de la invención presentado a título de ejemplo y sin carácter limitativo, por lo que sus variantes de cualquier índole, mientras sean meramente accidentales y no determinen la obtención de un
10. resultado industrial nuevo y distinto, deben considerarse incluidas dentro del ámbito de protección dimanante del registro que se solicita.

En la figura 1ª se representa una vista parcial en sección transversal del dispositivo objeto de la invención montado en una traviesa de hormigón y fijando a ésta la correspondiente traviesa.

15.

En la figura 2ª se representa una vista del mismo dispositivo, en sección practicada por la línea A-A de la figura 1ª.

20. En dichas figuras se designa:

Con el nº 1, el carril o vía.

Con el nº 2, una de las traviesas o durmientes sobre la que reposa el carril o vía, traviesa o durmiente que en el ejemplo ilustrado es de hormigón, si bien, como ya se ha indicado, puede ser igualmente de madera, ya que ambos materiales permiten la incorporación del dispositivo de la invención.

25.

Cada una de estas traviesas presenta, en su parte superior y de manera que queden a ambos lados del carril o vía, sendos cajeados (2A), de dimensiones internas gradualmente decrecientes y proyectados en sen-

30.



tido vertical, cuya profundidad equivale a aproximadamente dos tercios de la altura de dicha traviesa o durmiente.

5. Por otra parte, tales cajeados 2A resultan accesibles desde el exterior, por la parte inferior de dos de sus paredes opuestas entre sí, a través de sendos orificios pasantes (2B), prolongación uno del otro.

10. Con el nº 3, dos casquillos metálicos, interiormente roscados, que van embutidos en los orificios pasantes 2B, quedando a haces de su desembocadero en el cajeadado 2A. En traviesas de hormigón estos casquillos son montados durante el moldeo de las mismas, mientras que, si se trata de traviesas de madera, irán clavados en ellas.

15. Con el nº 4, un fleje de acero de alto límite de elasticidad, que constituye el elemento de sujeción del carril o vía, impidiendo el vuelco del mismo y su desplazamiento transversal. Dicho fleje, que se aloja en el cajeadado 2A, presenta su extremo superior, sobresaliente del aludido cajeadado, doblado hasta formar una pestaña (4A) que alcanza el patín o parte inferior del carril o vía 1, aprisionándolo contra la superficie superior de la traviesa o durmiente. Por su extremo inferior, el aludido fleje aparece igualmente doblado hasta formar un bucle (4B) que queda situado a la altura de los orificios pasantes 2B de la traviesa.

25. Con el nº 5, una cuña, de madera, plástico o cualquier otro material adecuado, que se aloja igualmente en cada cajeadado 2A de la traviesa o durmiente 2 para aprisionar al correspondiente fleje 4 contra la pared interna de dicho cajeadado, impidiendo con ello el des-

30.



plazamiento transversal de la via o carril y transmitiendo este empuje a la traviesa 2.

5. Con el nº 6, un pasador cilíndrico metálico que se introduce por uno u otro de los orificios pasantes 2B de la traviesa y que, tras discurrir por el interior del bucle 4B del fleje 4, queda con sus extremos alojados en los casquillos 3. Este pasador tiene por misión la de evitar cualquier desplazamiento hacia arriba del mencionado fleje y, por tanto, que su pestaña 4A pueda dejar de mantener aprisionado el patín del carril o via, transmitiendo para ello los esfuerzos a los casquillos 3.

10. Con el nº 7, los espárragos que se introducen por los respectivos orificios pasantes 2B hasta que sus extremos, fileteados, alcanzan los casquillos 3 y quedan fijados a rosca en el interior de los mismos. Tales espárragos constituyen así unos a modo de tapones que impiden que el pasador 6 pueda desplazarse longitudinalmente hasta salirse del bucle 4B del fleje 4.

15. Interesa indicar que como una variante accidental de la invención, incluida por tanto dentro del ámbito de protección dimanante del presente registro, debe ser considerada la posibilidad de prescindir de los espárragos 7 y, por tanto, del fileteado interno de los casquillos 3, impidiéndose el desplazamiento del pasador 6 mediante el cierre, por uno de sus extremos, de uno de tales casquillos.

N O T A

20. Descriitos suficientemente el objeto del presente Modelo de Utilidad y sus distintas partes, se declara que lo que constituye su esencialidad y para lo



que se pide la correspondiente protección es lo que se concreta en las siguientes reivindicaciones:

- 1ª.- Nuevo dispositivo de fijación del carril a las traviesas en las vías férreas, caracterizado por
5. que en unos cajeados verticales que las traviesas llevan abiertos en su parte superior y con los cuales se comunican unos orificios pasantes provistos de sendos casquillos interiormente roscados, se alojan sendos --
10. flejes de acero de alto límite de elasticidad que son afianzados en dichos cajeados por medio de cuñas, flejes cuyo extremo superior, sobresaliente de los aludidos cajeados, aparece doblado hasta formar sendas pestañas que alcanzan el patín o parte inferior del carril y lo mantienen aprisionado contra la parte superior de las traviesas, mientras que, por su extremo inferior, aparecen igualmente doblados hasta formar sendos bucles que quedan situados a la altura de los mencionados orificios pasantes de las traviesas, introduciéndose por uno u otro de éstos un pasador, destinado
15. a impedir el desplazamiento hacia arriba del fleje al ser solicitado por los esfuerzos del carril, que queda enhebrado en los casquillos alojados en dichos orificios y en el bucle inferior del correspondiente fleje pudiéndose tapar tales orificios por medio de unos espárragos cuyos extremos fileteados se acoplan a rosca
20. en los mismos casquillos.
- 25.

2ª.- Nuevo dispositivo de fijación del carril a las traviesas en las vías férreas.

- Todo según se describe y reivindica en la -
30. presente Memoria descriptiva que consta de seis hojas debidamente foliadas y escritas a máquina por una sola

- 6 - 187974

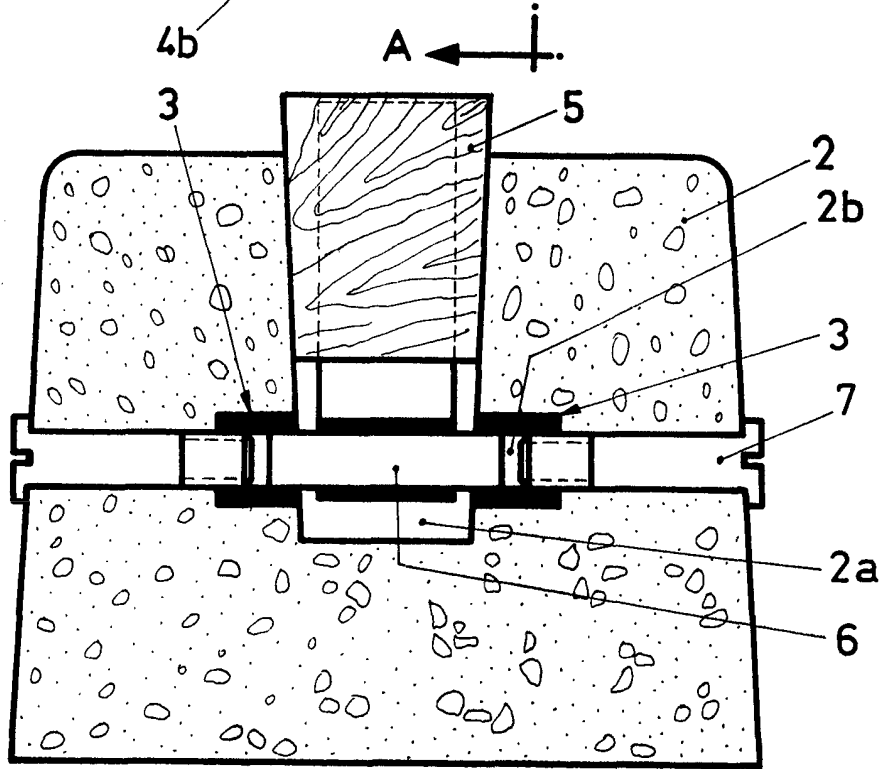
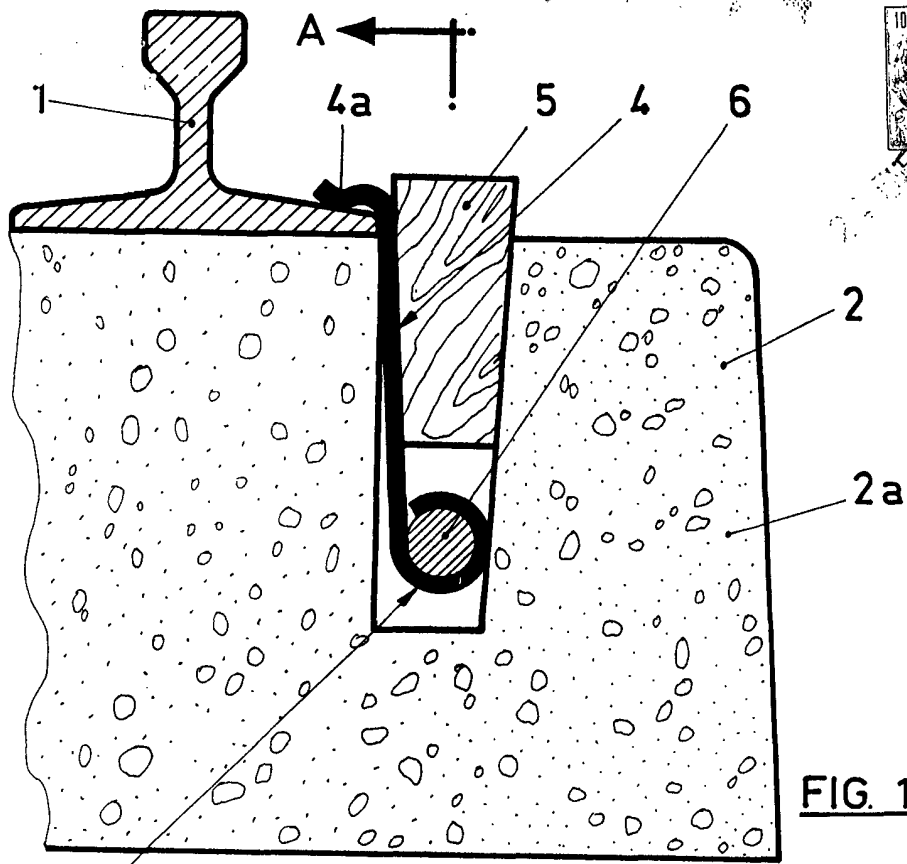


de sus caras y se representa en la adjunta hoja de planos.

Madrid, 24 de enero de 1.973

EL AGENTE:  
p.p.

A handwritten signature in black ink, written over the typed name "EL AGENTE: p.p.". The signature is stylized and appears to be "Antonio..." followed by a flourish.



Escala variable

Madrid, ENE. 1973  
El Agente,  
P.P.

*[Handwritten signature]*