

192868



Int. Cl.: B66C

NUMERO 192.868

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un...

MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: D. FRANCISCO JOSE TOVAR RIESTRA.

RESIDENCIA: Alvarez de Baena, 7. MADRID-6

ENUNCIADO: "TRANSPORTADOR DESMONTABLE PARA TRAMOS
DE VIA".

Prioridad: Patente n.º del

es

192868



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-
5 dade de las invenciones de tipo industrial que tienen por
objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado
10 al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-
tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-
tos de tipo científico (Artº. 47).

15 El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio
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 1.935).



1

La presente invención, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, consiste en un transportador desmontable para tramos de vía, que ha sido concebido especialmente para su utilización en el tendido de vías férreas.

5

Hasta el momento en el tendido de líneas férreas, los raíles son transportados a hombros de los obreros hasta su lugar de fijación. Esta operación requiere considerable número de obreros, debido a la longitud y peso de los raíles a montar.

10

La presente invención, consiste en líneas generales en un transportador para tramos de vía, que se desliza por una vía de mayor anchura, cuyos raíles van dispuestos paralela y exteriormente a la zona en donde se colocarán los raíles de la vía a tender. Esta vía de mayor anchura vamos a denominarla en la presente memoria descriptiva como vía de servicio.

15

Para complementar la descripción que seguidamente se va realizar y con el fin de ayudar a la mejor comprensión de las características del invento, se acompaña con la presente memoria un juego de dibujos en donde se ha representado lo siguiente:

20

La figura 1ª muestra una vista en alzado lateral del transportador desmontable.

25

La figura 2ª corresponde a una vista en alzado frontal del citado transportador desmontable.

La figura 3ª representa una vista en planta superior de uno de los laterales del citado transportador desmontable.

30

La figura 4ª muestra una vista en sección de uno



192868

1 de los elementos constitutivos del transportador, en este caso un contrapeso giratorio.

5 La figura 5ª corresponde a una vista en sección de un tramo horizontal del citado transportador desmontable.

La figura 6ª representa una vista en alzado lateral de un detalle correspondiente a la unión de dos tramos del transportador.

10 Por último la figura 7ª muestra una vista en sección transversal de la figura 6ª.

A tenor de los planos comentados, el transportador desmontable para tramos de vía, está constituido por dos plataformas gemelas -1-, provistas de ruedas -2- para su deslizamiento sobre la vía de servicio.

15 En cada una de las plataformas -1- se montan verticalmente y reforzadas por unos tirantes -3-, sendos tramos -4- que se unen superiormente de manera desmontable por medio de un tramo horizontal -5-.

20 El tramo horizontal -5- está constituido por dos perfiles -6- en U enfrentados por sus zonas centrales.

Los tramos -4- y los perfiles -6- se unen de manera desmontable mediante unos tornillos y tuercas -7- con la interposición de unos angulares -8- soldados en los citados tramos verticales -4-.

25 El tramo horizontal -5- compuesto a base de los dos perfiles -6- dispone de cuatro poleas -9- situadas entre los dos perfiles -6-. Dos de las poleas -6- se encuentran dispuestas en cada extremo del tramo -5- y las otras dos en el centro aproximadamente de cada mitad longitudinal del citado tramo horizontal -5-.

30



1

En cada lateral de los tramos verticales -4- se dispone un diferencial -10- que eleva y desciende a una cadena -11-, posicionada sobre las dos poleas -9- mas próximas. En cada extremo libre de las cadenas -11-, con la interposición de un contrapeso giratorio -12-, se dispone una tenaza -13- de agarre para los tramos de vía.

5

La diferencial -10- está accionada por un mando -14- angular, y presenta inferiormente sobre cada plataforma -1-, una caja -15- para la recogida de la cadena sobrante.

10

Las poleas -19-, están montadas con la interposición de unos rodamientos a bolas -16-, sobre un eje -17- que atraviesa a sendos casquillos -18- soldados sobre los perfiles -6- que componen el tramo horizontal -5-.

15

Las poleas -9- disponen de una pista de rodadura -19- constituida a modo de T, de tal manera que puedan deslizarse perfectamente los eslabones de la cadena -11-.

20

Con el fin de que la cadena -11- no sufra ninguna torsión, y esté siempre dispuesta en actitud de trabajo, se ha dispuesto en la zona próxima a su extremo libre, el contrapeso giratorio -12-.

25

El contrapeso giratorio -12-, está constituido por una horquilla -20- que atraviesa a un cilindro -21-, el cual dispone centralmente de un taladro cuyo diámetro central es menor que el diámetro de sus zonas extremas. En el citado taladro se introduce un vástago -22- que queda retenido por una tuerca -23- en una de las zonas de mayor diámetro, presentando además el citado vástago -22- en su otro extremo libre una argolla -24-, donde se fijan dos tramos de cadena -11'-, que son solidarios de los mangos

30

3 OCT 1973

192868

1

de la tenaza -13-.

5

Como puede observarse, el transportador así constituido puede desmontarse, resultando entonces que los tramos, los dos verticales -4- y el horizontal -5-, quedan independizados unos de otros.

A la vista de esta estructura, el funcionamiento del transportador es como a continuación se indica:

10

El transportador irá montado sobre la vía de servicio que estará instalada en los laterales de la zona donde se va a tender la vía férrea.

Los raíles a colocar en la vía férrea, serán depositados en la zona final de la línea férrea y atendida, y desde allí serán transportados a su lugar correspondiente mediante el citado transportador.

15

Esta operación se realizará mediante dos transportadores gemelos como el ya descrito, de tal manera que las tenazas -13- quedarán colocadas sobre los extremos de un rail, y mediante el diferencial -10- serán elevadas. Una vez en esta posición, y empujando los citados transportadores, se posicionará el rail sobre el lugar donde debe ser fijado, para lo cual bastará simplemente con accionar el diferencial y bajar la cadena hasta que las tenazas -13- puedan ser abiertas y por lo tanto dejar libre el rail.

20

25

No se considera necesario hacer mas extensa esta descripción, para que cualquier persona experta en la materia comprenda perfectamente cual es la idea que se desea registrar, así como las ventajas que de su realización industrial han de derivarse.

30

Por todo ello, y para evitar posibles imitaciones, se presenta esta solicitud pidiendo la explotación en



192000

31 JUL 1973

1

exclusiva de la idea descrita, de acuerdo con las consi-
deraciones y puntos que se desean reivindicar, que se con
cretan en las páginas siguientes:

5

-

-

-

10

-

-

-

15

-

-

20

-

-

25

-

-

30

-

-

-

-

30

192868



1
5
10
15
20
25
30

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, que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre en los principios fundamentales de la idea, que son en esencia los que quedan reflejados en los párrafos de la descripción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables, en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones, proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando así el criterio del legislador en el sentido de que patentada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, presentarla como nueva y propia.

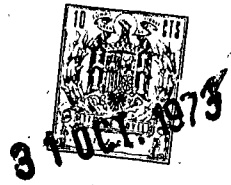
Este principio, en cuanto al alcance de la protección del objeto patentado se refiere, se halla confirmado por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la amplitud que debe darse a la protección solicitada, se redacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuerdo con lo que se establece en el último párrafo del apartado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusiva que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

192866



1
5
10
15
20
25
30

1. TRANSPORTADOR DESMONTABLE PARA TRAMOS DE VIA, que esencialmente se caracteriza por estar constituido por dos plataformas con ruedas deslizantes sobre via de servicio, en las que se montan verticalmente y reforzados por tirantes, sendos tramos que se unen superiormente de manera desmontable por medio de un tramo horizontal constituido por dos perfiles en U enfrentados por sus zonas centrales inferiores, cuyos perfiles se fijan mediante tornillos y tuercas a unos angulares soldados en los tramos verticales presentando el tramo horizontal cuatro poleas entre los dos perfiles, situadas una en cada extremo y las otras dos en el centro aproximadamente de cada mitad longitudinal del tramo horizontal; caracterizándose además porque cada tramo vertical presenta un diferencial que eleva y desciende una cadena, que pasa por las dos poleas más próximas, y en cuyo extremo, con la interposición de un contrapeso giratorio, dispone de una tenaza de agarre para los tramos de via.

2. Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita: TRANSPORTADOR DESMONTABLE PARA TRAMOS DE VIA.

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la presente memoria descriptiva que consta de nueve páginas mecanografiadas y dibujos adjuntos.

Madrid, 26 junio 1.973
BERNARDO UNGRIA
P.P.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be "Bernardo Ungria", written in a cursive style.

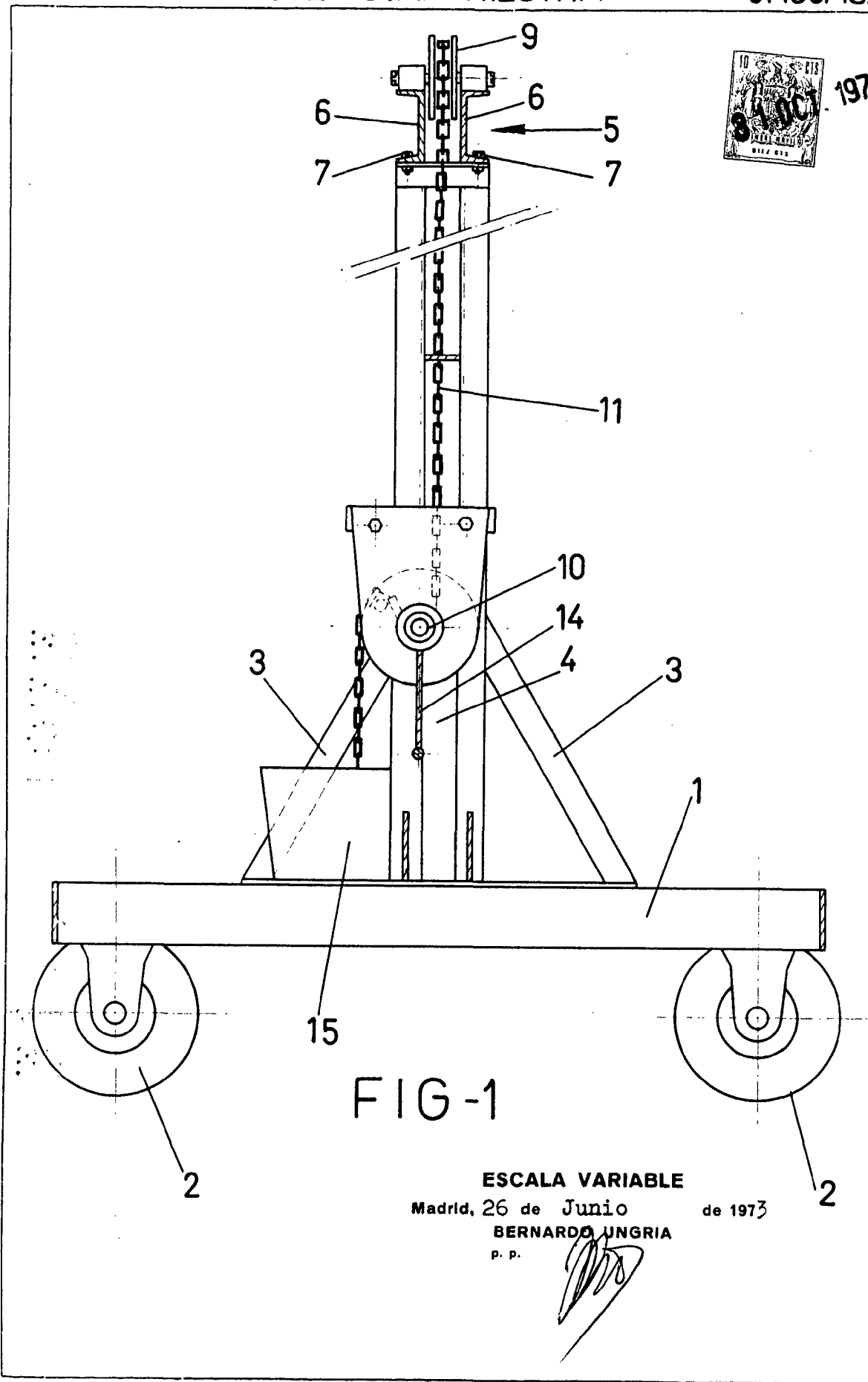


FIG-1

ESCALA VARIABLE

Madrid, 26 de Junio

de 1973

BERNARDO UNGRIA

p. p.

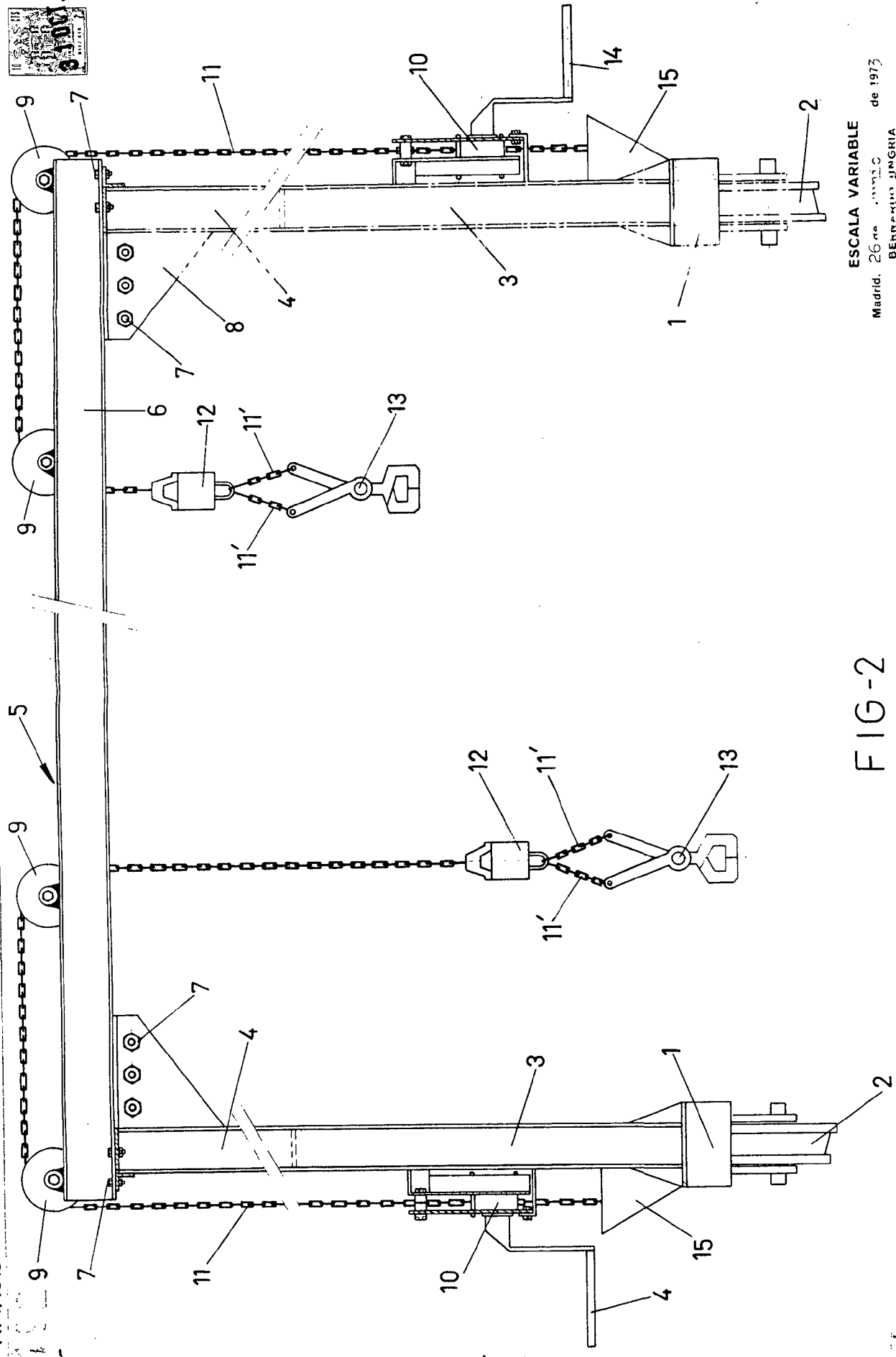


FIG-2

ESCALA VARIABLE
 Madrid, 26 de MARZO de 1973
 BENIGNO JUNGRIA
 P.P.

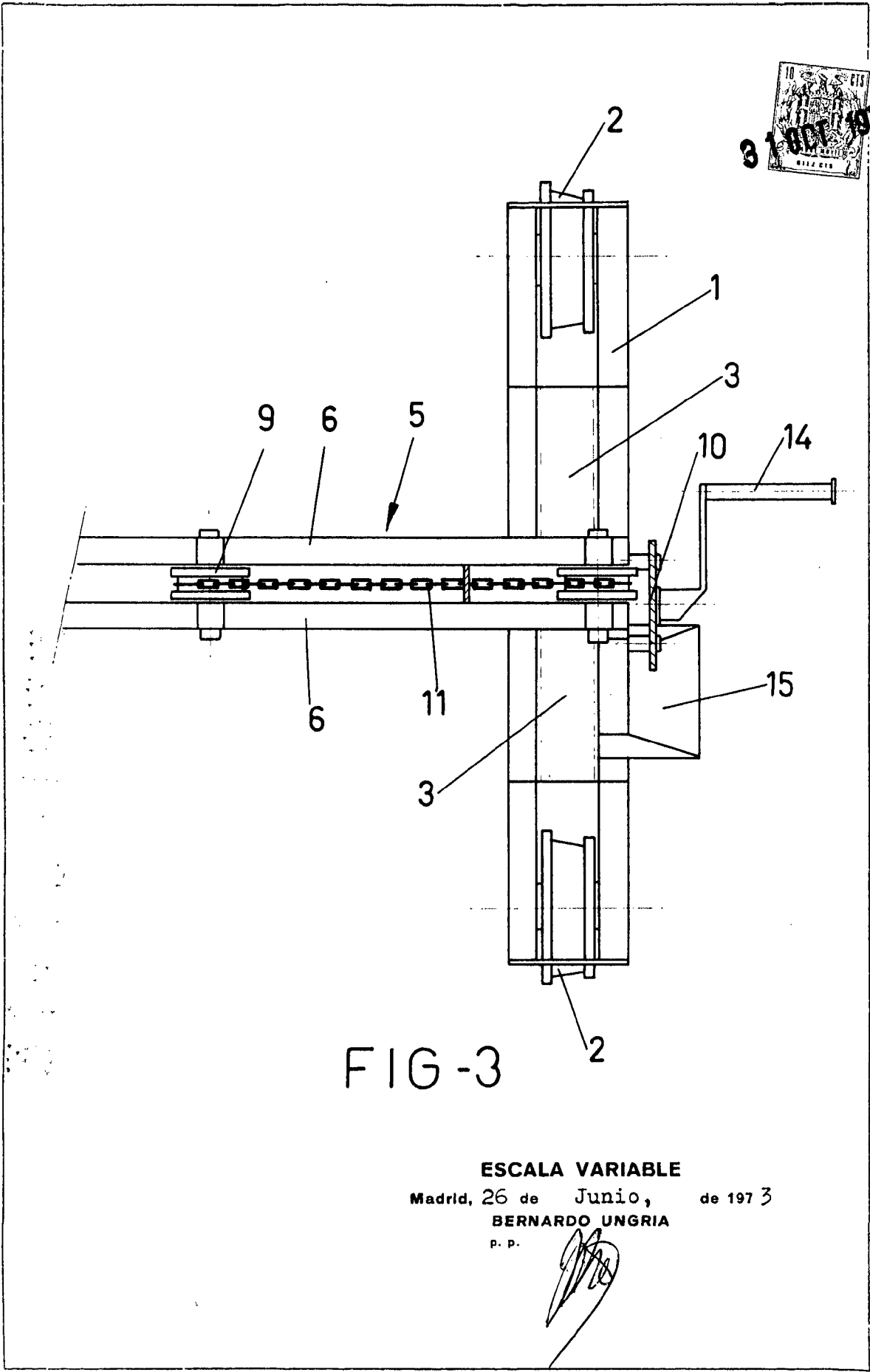


FIG-3

ESCALA VARIABLE

Madrid, 26 de Junio, de 1973

BERNARDO UNGRIA

P. P.

8 10 OCT 1973

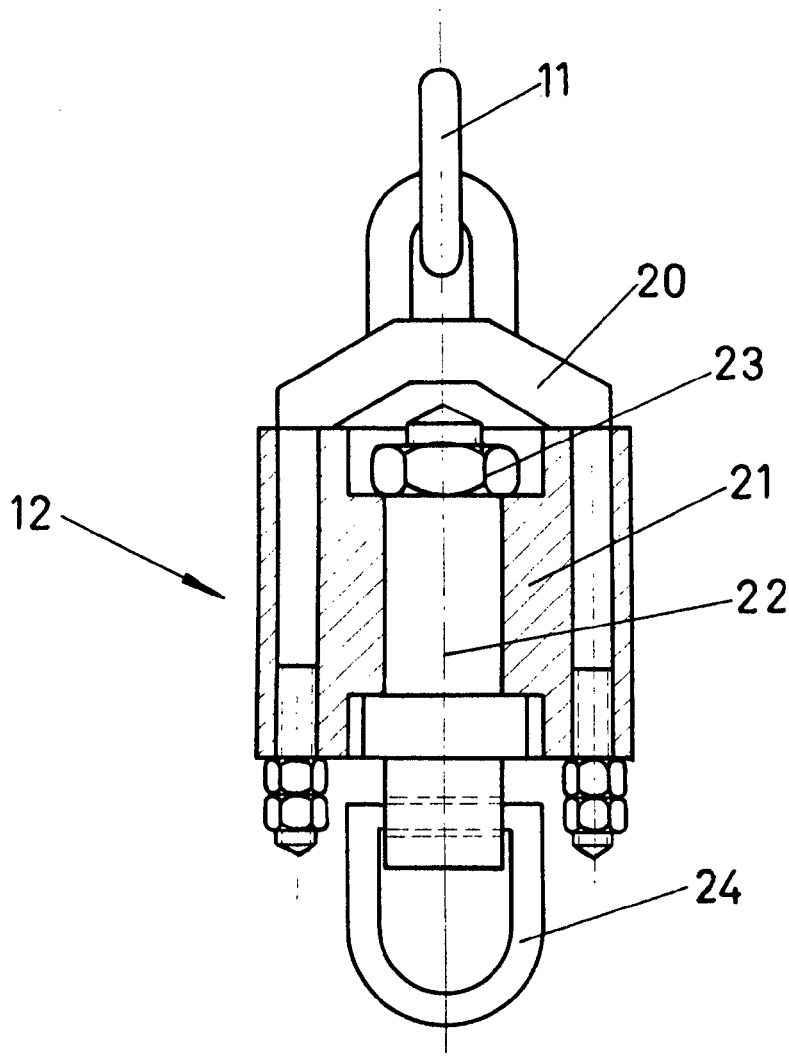


FIG-4

ESCALA VARIABLE

Madrid, 26 de Junio de 1973

BERNARDO UNGRIA

p. p.

3 10 OCT 1973



FIG-5

ESCALA VARIABLE

Madrid, 26 de Junio de 1973

BERNARDO UNGRIA

P. P.

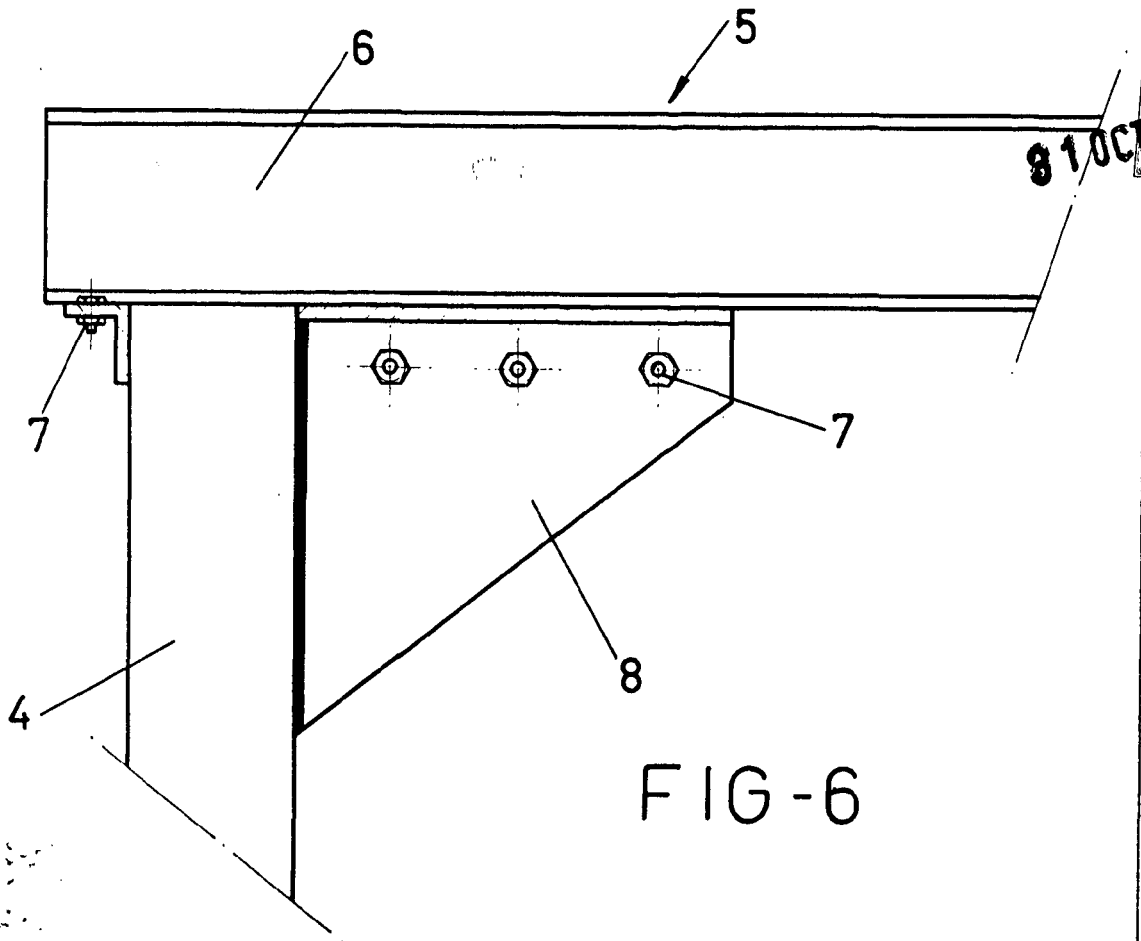


FIG-6

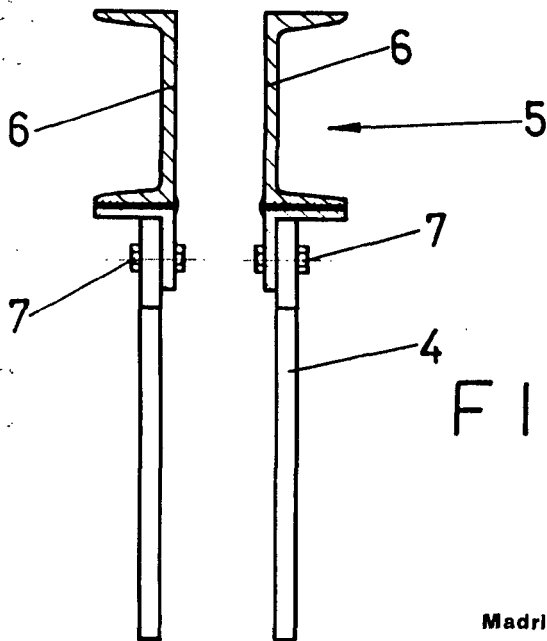


FIG-7

ESCALA VARIABLE

Madrid, 26 de Junio de 1973

BERNARDO UNGRIA

P. P.