

BAD ORIGINAL

196217



JUN 1971

MEMORIA DESCRIPTIVA

para un Modelo de Utilidad, por veinte años, por:
"TRAVIESA DE FERROCARRIL PERFECCIONADA", que se solicita a favor de Don MARTIN MONZON INDAVE, de nacionalidad española, residente en MADRID, Calle de María de Molina, nº. 26.

5.-

Se conocen ya traviesas de ferrocarril constituidas por dos bloques o zapatas de hormigón, unidos de forma fija por un tirante de acero laminado o bien por piezas de hormigón pretensado con armaduras de acero. Sin embargo, aunque este sistema resulte muy resistente, tiene el inconveniente de su dificultad de manejo, pues las traviesas así formadas tienen gran



10.- peso, son difíciles de transportar y, además, el deterioro del tirante, que es la parte más vulnerable, las hace inservibles en su totalidad.

Las traviesas objeto de la presente invención vienen a resolver estos inconvenientes, y a proporcionar otras ventajas de orden práctico y económico muy interesantes.

15.- Consisten esencialmente en construir los dos bloques o zapatas con un orificio transversal pasante, para permitir que estos bloques se unan entre sí por medio de unos travesaños que pasan por dichos orificios y se sujetan en la posición adecuada por diferentes medios, todos los cuales pueden realizarse en el lugar de manejo de las traviesas.

20.- Los anclajes para las grapas de sujeción de los carriles tienen con este motivo una forma conveniente, a fin de que no lleguen al orificio transversal.

25.- Los travesaños indicados pueden ser metálicos o de hormigón, y tomar la forma más adecuada al fin propuesto, por ejemplo, pueden ser macizos o huecos y la sección cuadrada, cilíndrica o cualquier otra; pueden adoptar forma de T o de doble T. En fin, casi todas las formas son posibles.

30.- Las anclas para retener las grapas de sujeción de los carriles, tienen la forma conveniente para que no asomen las patas de anclaje por los orificios de los bloques.

35.-



BAD ORIGINAL

Los dibujos adjuntos representan a manera de ejemplo la disposición de los bloques y del travesañ en la traviesa de tres elementos.

40.-

Las figuras 1ª y 2ª son secciones de la traviesa, donde se aprecia un bloque central -1-, el travesañ -2-, la vía -3-, las grapas de unión -4- y el ancla -5-.

45.-

Las figuras 3ª y 4ª muestran la traviesa con travesañ de hormigón -2- ajustado este último a los bloques -1- por medio de las cuñas -7-, aseguradas a su vez, con el mortero que se vierte en el cajado -6- del travesañ. La operación de separación del travesañ es sencilla, descabezando la cuña -7-, con lo cual es posible extraerlo de los bloques.

50.-

Las figuras 5ª y 6ª muestran el dispositivo de sujeción de un travesañ metálico. Las piezas metálicas -8- son soldadas al travesañ despues de introducirlo en los huecos de los bloques.

55.-

Las figuras 7ª y 8ª muestran el dispositivo de sujeción de un travesañ -2- de madera, con los clavos -9- a ambos lados de los bloques.

60.-

Queda la fijación de dichos bloques a los travesaños en las posiciones adecuadas. Evidentemente esta cuestión se resolverá con arreglo a la clase y forma de tales travesaños y, por lo tanto, podrá obtenerse por medio de cuñas o chavetas -7-, por pasadores -8-, o simplemente por medio de topes en la boca interna y anclajes como los dichos en la externa.

64178

BAD ORIGINAL

4 -

1962 17⁹ JUN



65.- También se ha previsto que el bloque -1- pueda llevar un orificio perpendicular al de paso del travesaño -2-, por el cual penetre un pasador o cruceta que lo fije.

70.- Los travesaños pueden traer de origen uno o dos de los topes, por ejemplo los dos internos, si se conoce de antemano el ancho de la vía.

No queda descartada tampoco la formación de hilos de rosca en el orificio del bloque y en los extremos de los travesaños.

75.- Por último, se propone también la adopción de dos de los sistemas indicados para cada bloque, con el fin de asegurar indefectiblemente la unión.

80.- Tanto como protección, aislamiento y ajuste de la unión, como para cooperar en la sujeción, se ha previsto también que cada perforación pasante de los bloques lleve incorporado un tubo de distinto material, como por ejemplo plástico o metal, a través del cual pasan los travesaños.

85.- Lo que resulta evidente con el nuevo sistema es que las traviesas así fabricadas pueden acomodarse a cualquier ancho de vía sin modificaciones sustanciales, incluso en los cruces y cambios de vía, pues evidentemente cada tirante puede atravesar dos, tres ó más bloques, según convenga.

90.- Otra ventaja importante reside en la fabricación y transporte de las piezas componentes, que ahora será mucho más fácil y con mayor aprovechamiento.

1962 17 19 J



BAD ORIGINAL.

to, y finalmente, la posibilidad de reposición de los travesaños o de los bloques cuando sufren deterioro, aprovechando el resto de elementos de la traviesa.

95.-

En el objeto descrito caben, naturalmente, modificaciones de forma, dimensiones, proporciones y materias sin apartarse de su esencialidad característica, por lo que tales modificaciones se entenderán incluidas siempre en la presente solicitud.

100.-

N O T A

Descrito suficientemente el objeto de esta solicitud, se declaran de novedad y propiedad las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

105.-

1ª.- Traviesa de ferrocarril perfeccionada, del tipo compuesto por dos bloques o zapatas de apoyo de los carriles, que se unen por medio de tirantes, caracterizada por el hecho de que siendo dichos bloques independientes entre sí, el acoplamiento se

110.-

realiza insertándolos ajustados en los extremos de unos travesaños que hacen la función de tirantes, a cuyo efecto cada uno de tales bloques presenta un orificio transversal pasante, de manera que puede graduarse convenientemente la separación entre los bloques y

115.-

fijarse en la posición adecuada por medio de topes que actúan sobre los travesaños, tales como cuñas, chavetas, pasadores e incluso por roscado.

2ª.- Traviesa de ferrocarril perfeccionada, según la reivindicación anterior, que se caracteriza

7 9 JUN



BAD ORIGINAL

196217

120.-

porque los bloques presentan un orificio auxiliar perpendicular al principal, para paso de un vástago de fijación.

125.-

3^a.- Traviesa de ferrocarril perfeccionada, según la reivindicación primera, que se caracteriza por el hecho de que al menos uno de los topes, en uno de los extremos del travesaño, puede estar hecho de origen.

130.-

4^a.- Traviesa de ferrocarril perfeccionada, según las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza por haberse previsto fabricar los bloques con un tubo de diferente material -plástico o metal- incorporado en el perímetro interior de la perforación pasante.

5^a.- TRAVIESA DE FERROCARRIL PERFECCIONADA.

Todo conforme se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de seis hojas y se ilustra en el dibujo que a la misma se acompaña.

Madrid, a diecinueve de Junio de mil novecientos setenta y uno.

MARTIN MONZON INDAVE.

p. a.



FIG. 1

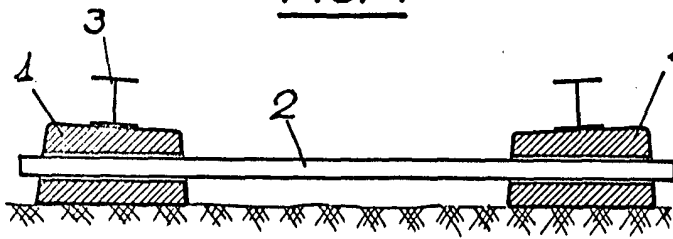


FIG. 2

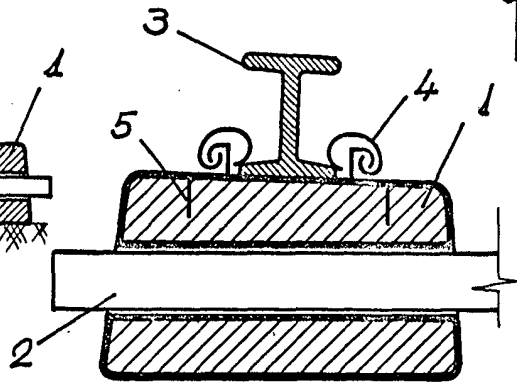


FIG. 3

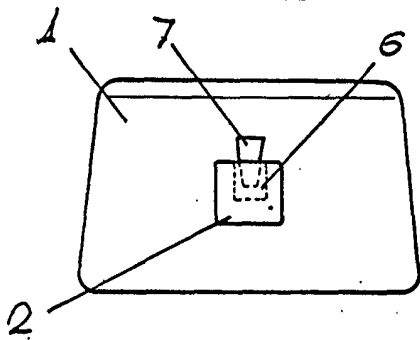


FIG. 4

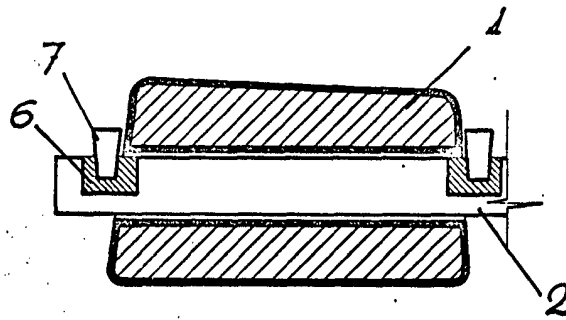


FIG. 5

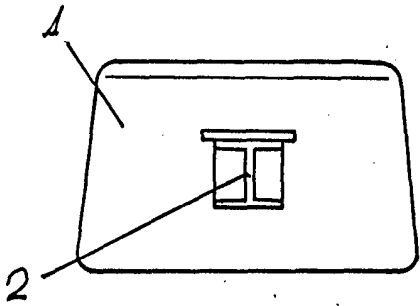


FIG. 6

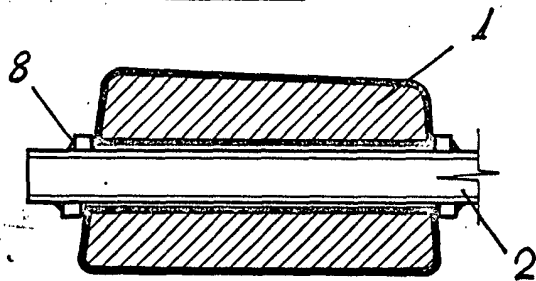


FIG. 7

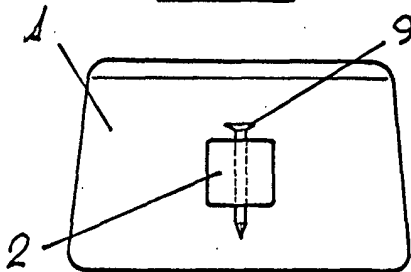
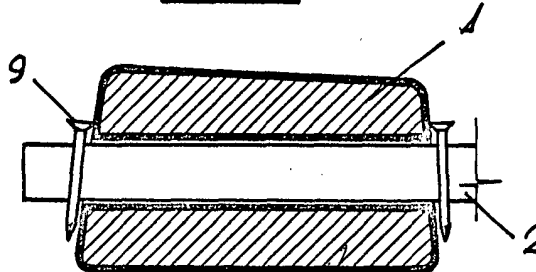


FIG. 8



Madrid, 19 de JUNIO de 1971.

ESCALA VARIABLE