



ESPAÑA

ES	41	NUMERO	Y
	24	252628	
22	FECHA DE PRESENTACION		
	20 AGO. 1980		

10 DIC. 1980

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
----------------	-----------	----------	---------

34 FECHA DE PUBLICACION	35 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	E 01 B 41 38

36 TITULO DE LA INVENCIÓN
"DISPOSITIVO DE SUJECION REGULABLE PARA CARRILES"

37 NOMBRE DEL INVENTOR
LUIS COBO, S.A.

38 DIRECCION DEL INVENTOR
Lersundi, 0-5º - BILBAO (9)

39 NOMBRE DEL REPRESENTANTE

40 NOMBRE DEL ASESOR

41 NOMBRE DEL INVENTOR
D. José Ramón TRIGO PEREZ

-AMP-

1 La presente Memoria descriptiva tiene como fina
lidad la declaración del objeto sobre el cual se solicita
el Privilegio de explotación industrial y comercial exclu
siva en el territorio nacional, de un Modelo de Utilidad,
5 de acuerdo con las normas que sobre el particular contie
ne el vigente Estatute sobre Propiedad Industrial. Este
Modelo de Utilidad bajo título "DISPOSITIVO DE SUJECION.
REGULABLE PARA CARRILES" viene a perfeccionar las técni
cas conocidas, plasmándole en soluciones que aventajan
10 las convencionales, tal y como enumeraremos a lo largo de
esta Memoria.

 La invención estriba básicamente en la consecución
de un dispositivo con una mayor capacidad de ajuste
para la sujeción de carriles en general, tanto para grúas
15 como para ferrocarriles, desde el punto de vista de ali
neación en un plano longitudinal, como en un plano verti
cal para el ajuste de alturas. Al propio tiempo, y mer
ced a la forma específicamente estudiada, se permite le
20 grar un menor peso de las placas constitutivas en orden a
aligerar el montaje, sin detrimento alguno de las caracte
rísticas resistentes.

 Se establece asimismo que dadas las caracterís
ticas formales y funcionales de las placas superior e in
ferior, es factible acomodar y fijar una serie de dimensio
25 nes de las mismas, en orden a alcanzar una gran gama de
utilización con unos ajustes perfectos.

 El dispositivo en cuestión está constituido por
unas placas inferiores que se disponen soldadas sobre la
base de apoyo del carril y a ambos lados de la posición
30 teórica del mismo, presentando cada uno de ellos un

1 estrechamiento central de sección transversal rectangular,
con la cara superior dotada de cierta inclinación. A am-
bos lados de dicha porción, se establecen unos extremos -
abiertos por sus extremos en forma ahorquillada suscepti-
bles de recibir el espárrago de un tornillo, cuya cabeza
5 queda alojada en unos entrantes realizados en su cara in-
ferior. Esta pieza, se dispone de forma que el entrante
longitudinal que configura su zona central mas estrecha
quede del lado del carril, punto también que corresponde
10 con la altura menor de la superficie inclinada superior,

La placa superior presenta por su parte, una
planta rectangular, con orificios rasgados extremos que -
se corresponderán con los huecos de las porciones ahorqui-
lladas. En su cara superior, y precisamente alrededor de
15 estos orificios se sitúan sendos rebajes de fondo horizon-
tal, para el acomodo de arandela y tuerca receptoras del
espárrago del tornillo que proviene de la placa inferior.

La placa superior muestra un voladizo longitudi-
nal superior en uno de sus costados mayores, a través del
20 cual contacta con el rail propiamente dicho. La cara in-
ferior de la placa muestra en su zona central, entre los
orificios rasgados, una superficie o zona resaltada dota-
da de inclinación, correspondiendo el punto mas bajo del
lado del carril y estando rematado en dicha zona por una
25 nervadura, paralela al voladizo antedicho, que se destaca
perpendicularmente y hacia abajo en relación con el plano
de los rebajes para las arandelas y tuerca.

Las inclinaciones de las zonas de las placas su-
perior e inferior, determinan un posible deslizamiento --
30 entre ambas, con la particularidad de que conservan la --

1 horizontalidad de la placa superior en cualquiera de los
casos.

5 El montaje se lleva a cabo soldando los latera-
les de la placa inferior a la base donde se ha de dispo-
ner el rail, e introduciendo por sus extremos ahorquilla-
das los espárragos de tornillos cuyas cabezas quedan dis-
puestas entre la base y los alojamientos inferiores de
las zonas ahorquilladas. Sobre esta placa se dispone la
10 superior que recibe y fija los espárragos de los torni-
llos, contactando las porciones inclinadas de ambas pla-
cas hasta situar la superior en la porción correcta, lo
que se lleva a cabo por el deslizamiento antedicho y por
la forma rasgada de los orificios de la placa superior.

15 A efectos de una mayor concreción, se acompaña
una hoja simple de dibujos, en la que a título meramente
orientativo, se representa lo siguiente, a saber:

La figura 1ª, es un alzado en sección de un --
montaje según la invención.

20 La figura 2ª, es una planta de la placa infe-
rior.

La figura 3ª, corresponde a la sección trans-
versal central de la anterior.

La figura 4ª, es una planta de la placa supe-
rior.

25 La figura 5ª, es una vista izquierda de la an-
terior.

La figura 6ª, es una sección central transver-
sal de la figura 4ª.

30 De acuerdo con el contenido de estas figuras,
se destacan la placa inferior (4) soldada a la base (2),

1 y la placa superior (3) montada sobre la inferior (4), re-
cogiendo entre ambas el carril por los dos lados del mis-
mo. La placa inferior (4), presenta la zona central (6)
con una sección rectangular y con su superficie superior
5 inclinada, según se advierte en la figura 3ª. Los extre-
mos (7) de dicha placa (4) son elevados con respecto a -
la zona central (6), y se advierten los alojamientos ex-
tremos para la introducción de la cabeza del tornillo;
no representado.

10 El punto más bajo de la zona inclinada (6) que
corresponde al entrante longitudinal central, no numera-
do, se sitúa hacia el costado del carril, y la placa (4)
se suelda convenientemente a la base (2). A continua-
ción, se dispone la placa superior (3) sobre la anterior,
15 pasando los espárragos por los orificios rasgados (10) y
siendo fijados mediante el concurso de tuercas y arande-
las dispuestas en las bases planas (9).

20 El voladizo (3) de la placa superior se sitúa
sobre el rail (1), y el nervio (8) da paso a la superfi-
cie resaltada central, no numerada, que queda a la iz-
quierda del mismo, según la posición de la figura 6ª. -
De esta figura y de la figura 3ª, se advierte la conso-
nancia entre las inclinaciones de las zonas centrales de
ambas placas, y entre las figuras 2ª y 4ª, el hecho de -
25 que la longitud de la porción (6) permite recibir la zo-
na resaltada inferior de la placa (3) al objeto de evi-
tar cabeceos en el montaje. Tanto este detalle, como el
concurso de las inclinaciones de ambas placas y la provi-
sión de las rasgaduras (10) permiten obtener una regula-
30 ción perfecta y acortar el número de unidades diferentes

1 a utilizar, por cuanto con solo dos placas inferiores di-
ferentes en alturas, y cuatro superiores distintas, se --
puede acceder a la sujeción de railes normalmente usuales,
que es precisamente uno de los logros básicos de la inven-
3 ción.

Conviene resaltar, una vez descritas la naturale-
za y ventajas de este invento, el carácter no limitativo.
del mismo, por cuanto los cambios en la forma, materia^o
dimensiones de sus partes constitutivas, no alterarán, en
10 modo alguno su esencialidad, en tanto no supongan una sus-
tancial variación en el conjunto.

Asimismo, el solicitante adhiriéndose a los Con-
venios Internacionales sobre Propiedad Industrial, hace --
constar su derecho a la extensión de esta solicitud a los
15 países extranjeros, reivindicando la prioridad de la mis-
ma.

N O T A

Los puntos de invención, nuevos en España, que
se presentan para que sean objeto de Modelo de Utilidad,
20 deberán recaer sobre "DISPOSITIVO DE SUJECION REGULABLE
PARA CARRILES", de acuerdo con las siguientes:

25

30

REIVINDICACIONES

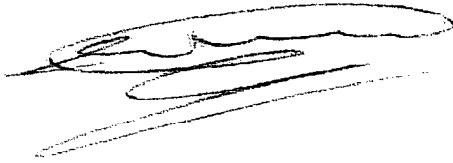
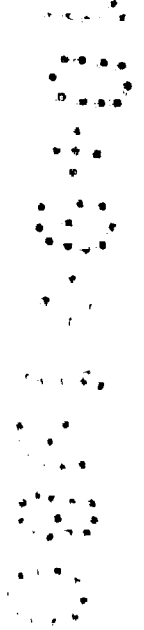
1 1ª.- "DISPOSITIVO DE SUJECION REGULABLE PARA
CARRILES", esencialmente caracterizado porque está cons-
tituido por dos piezas, una soldada a la base de apoyo
5 para el carril la cual presenta una porción central de
sección transversal compacta y superficie superior in-
clinada, con su altura menor del lado del carril, y
unos extremos elevados y ahorquillados según un plano
horizontal y abiertos por sus extremos, presentando es-
10 tas zonas ahorquilladas unos alojamientos inferiores pa-
ra recibir las cabezas de sendos tornillos cuyos ejes
atraviesan dichos huecos de dichas zonas hacia arriba,
entretanto que la otra pieza presenta a su vez sendos
orificios alargados en dirección del carril para reci-
15 bir los ejes antedichos y unos rebajes alrededor de los
orificios para acomodo de arandela y tuerca, con una
sección transversal que muestra un voladizo longitudinal
para apoyo de la pieza sobre el carril, y en su cara in-
ferior, una superficie centrada elevada e inclinada,
20 con su punto mas bajo del lado del carril, rematada por
una nervadura longitudinal, correspondiendo la nervadu-
ra, que es paralela al voladizo anterior, al costado
del carril y pudiendo deslizar la superficie inclinada
sobre la también inclinada de la otra pieza a efectos
25 de regulación, a la vez que la porción resaltada de la
pieza superior está limitada lateralmente por los extre-
mos ahorquillados de la placa o pieza inferior.

2ª.- "DISPOSITIVO DE SUJECION REGULABLE PARA
CARRILES".

1 Todo tal y como queda descrito en la presente
Memoria, que consta de ocho hojas mecanografiadas por -
una sola cara, acompañada de los dibujos correspondien-
tes.

5 Madrid;

10 10 SET 1980

A handwritten signature in dark ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that are difficult to decipher.A vertical stamp or mark on the right side of the page, consisting of several rows of small, dark dots or perforations.

10

15

20

25

30

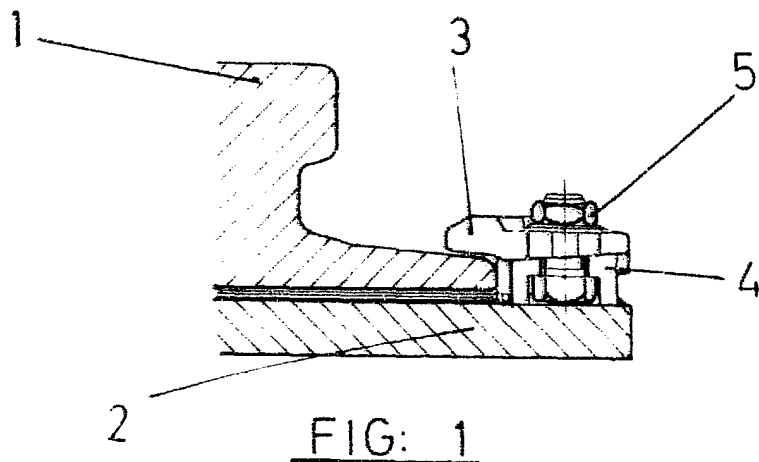


FIG: 1

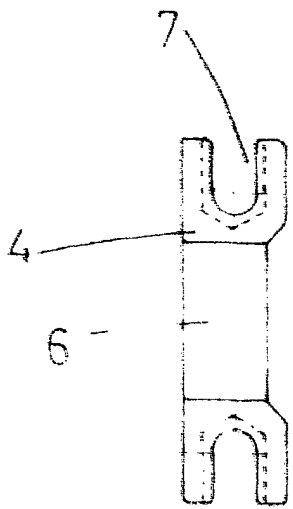


FIG: 2

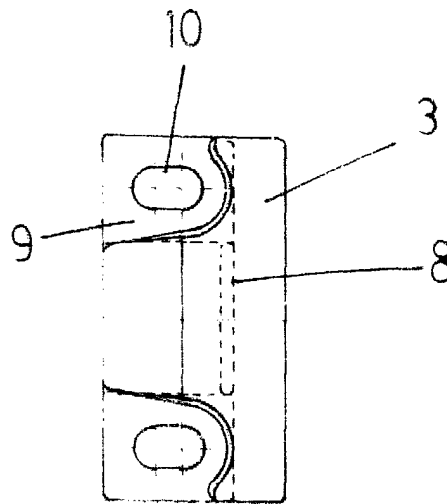


FIG: 4

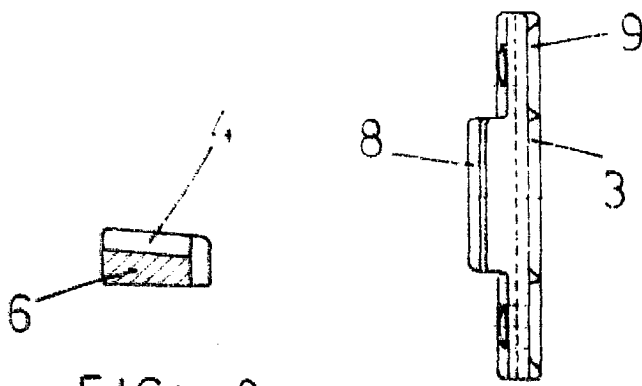


FIG: 3

FIG: 5

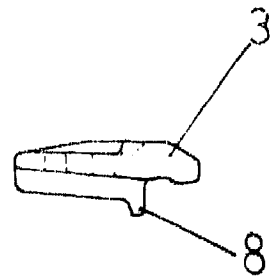


FIG: 6

10 SET, 1980

