



ESPAÑA

(10) ES (11) (12) (13)	NUMERO 264961	(14) Y
	FECHA DE PRESENTACION 5-5-82	

16 NOV. 1982

MODELO DE UTILIDAD

(30) PRIORIDADES:	(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
-------------------	-------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL E01B 9/60
--------------------------	--

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

"DISPOSITIVO ELASTICO Y AISLANTE DE FIJACION DEL CARRIL A LAS TRAVIESAS EN VIAS FERREAS".

(71) SOLICITANTE (S)

"PREFABRICACIONES Y CONTRATAS, S.A. (PRECON, S.A.)".

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

C/ José Abascal, nº 32.- MADRID.

(72) INVENTOR (ES)

**D. Raimundo HERRAIZ HIDALGO DE QUINTANA, residente en Madrid,
C/ José Abascal, nº 32.**

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

MANUEL DIAZ VELASCO.

Como es sabido, uno de los problemas más graves en las vías férreas reside en la dificultad de conseguir una firme sujeción, bien sea rígida ó elástica, del carril sobre las traviesas ó 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 ó 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 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 resultado industrial nuevo y distinto, deben considerarse incluidas dentro del ámbito de protección dimanante del registro que se solicita.

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

En la figura 2, se representa una vista en planta del dispositivo según la invención.

30. En la figura 3, se representa una vista en

perspectiva de la placa que forma parte del dispositivo de la invención como elemento de asiento del carril o vía y, además, como elemento de separación entre tal carril o vía y la traviesa o durmiente.

5. 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 se fija el carril o vía 1.

10. Con el nº 3, una placa rectangular, construída preferentemente en material elastomérico, que actúa como elemento de asiento del carril o vía y, al propio tiempo, como medio de separación entre éste y la traviesa o durmiente 2.

15. Esta placa -que va acoplada en un alojamiento o cajado al efecto practicado en la parte superior de la traviesa o durmiente 2- está provista, en los bordes correspondientes a sus lados mayores, de sendas aletas (3a), dirigidas hacia arriba, que abarcan y entre las que se aloja la planta o patín del carril 1; y

20. en los bordes correspondientes a sus lados menores, otras aletas similares (3b), dirigidas hacia abajo, que abarcan, a lo ancho, la traviesa o durmiente 2, evitándose con ello el desplazamiento de dicha placa y consiguiéndose, por tanto, su perfecto posicionado.

25. Con el nº 4, uno de los casquillos cilíndricos, construídos preferentemente en material plástico de elevadas dureza y resistencia como, por ejemplo, nylon, poliamida o polietileno, que van verticalmente embutidos en el interior de las traviesas o durmientes

30. 2, en posición adyacente a los cajados en que se alo-

jan las placas 3, de manera que la parte superior o em-
bocadura de los mismos quede situada al nivel de la ca-
ra superior de dichas traviesas o durmientes.

5. Dichos casquillos aparecen interiormente ro-
cados y están exteriormente provistos de unas entalla-
duras (4a) destinadas a facilitar su necesaria adheren-
cia con el hormigón de las traviesas o durmientes 2.

10. Finalmente, en su parte superior o embocadu-
ra, presentan un ensanchamiento (4b) con un paramento
plano que se apoya contra una de las aletas 3a de las
placas 3 y que, además de permitir el correcto posicio-
nado de dichos casquillos, colabora con los cajeados
que en las traviesas o durmientes 2 sirven de aloja-
miento a dichas placas 3 para impedir el desplazamien-
to lateral del carril o vía 1.

15. Con el nº 5, uno de los clips, contruidos en
acero de alto límite de elasticidad, que actúan como
elementos de fijación y anclaje del carril o vía 1 so-
bre la cara superior de las placas 3 y de éstas sobre
20. las traviesas o durmientes 2.

25. Dichos clips están contruidos por sendos
vástagos fileteados, que se alojan a rosca en el inte-
rior de los correspondientes casquillos 4 y cuya cabeza o
parte superior, sobresaliente por encima de cada casqui-
llo, aparece doblada, primero, en forma de gancho o ca-
yado y, después, en forma de espiral o bucle cuya espi-
ra inferior se apoya sobre la planta o patín del carril
1, oprimiendo al mismo contra la placa 3 y a ésta con-
tra la traviesa o durmiente 2.

30. Mediante esta disposición se logra un perfec-

to aislamiento eléctrico entre los dos carriles de la vía y, al propio tiempo, se consigue la sujeción de aquéllos de forma doblemente elástica, ya que cuando la espira inferior apoyada contra el carril rebasa, a causa del empuje hacia arriba de éste, una determinada distancia, entra en contacto con la espira superior, de inferior brazo de palanca, que garantiza la inmovilidad del carril dentro de cierta elasticidad.

10. Interesa hacer constar que la parte superior o cabeza del clip 5 puede adoptar diversas formas, en función de la carga a que haya de verse sometido y para cuya determinación han de tenerse en cuenta velocidades, cargas por eje, tipo de vía o carril y tipo de traviesa o durmiente.

15. Por tanto, como variante accidental de la invención, incluida dentro del ámbito de protección dimanante del presente registro, debe ser considerada la posibilidad de prescindir de la forma en espiral de la cabeza del clip, como determinante del sistema de sujeción doblemente elástico, y sustituirla por cualquier otra forma sencilla.

- - - -

N O T A.

Descritos 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:

5. 1ª.- Dispositivo elástico y aislante de fijación del carril a las traviesas en vías férreas, caracterizado por que en unos cajeados que las traviesas llevan practicados en su parte superior se alojan sendas placas que actúan como elementos de asiento del carril o vía y, al propio tiempo, como medios de separación entre éste y la traviesa, estando tales placas provistas de cuatro aletas, dos de las cuales, paralelas entre sí y dirigidas hacia abajo, abarcan la traviesa a lo ancho, en tanto que las otras dos, también paralelas entre sí y dirigidas hacia arriba, abarcan la planta o patín del carril, apoyándose sobre dicha planta o patín la parte superior o cabeza de los clips por medio de los cuales se fija dicho carril o vía sobre la cara superior de las referidas placas y éstas sobre las traviesas.

10. 2ª.- Dispositivo elástico y aislante de fijación del carril a las traviesas en vías férreas, según la reivindicación 1ª, caracterizado, además, por que los mencionados clips, contruidos en acero de alto límite de elasticidad, están contruidos por sendos vástagos fileteados que se alojan a rosca en los correspondientes casquillos que a tal efecto van verticalmente embutidos en las traviesas, sobresaliendo la parte
- 15.
- 20.
- 25.
- 30.

superior o cabeza de dichos vástagos, por encima de tales casquillos y de la propia traviesa para apoyar se sobre la planta o patín del carril y absorber los esfuerzos de ésta.

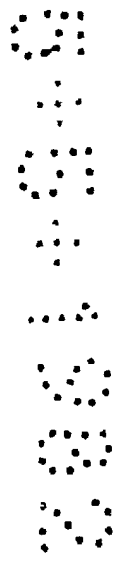
5. 3ª.- Dispositivo elástico y aislante de fijación del carril a las traviesas en vías férreas.

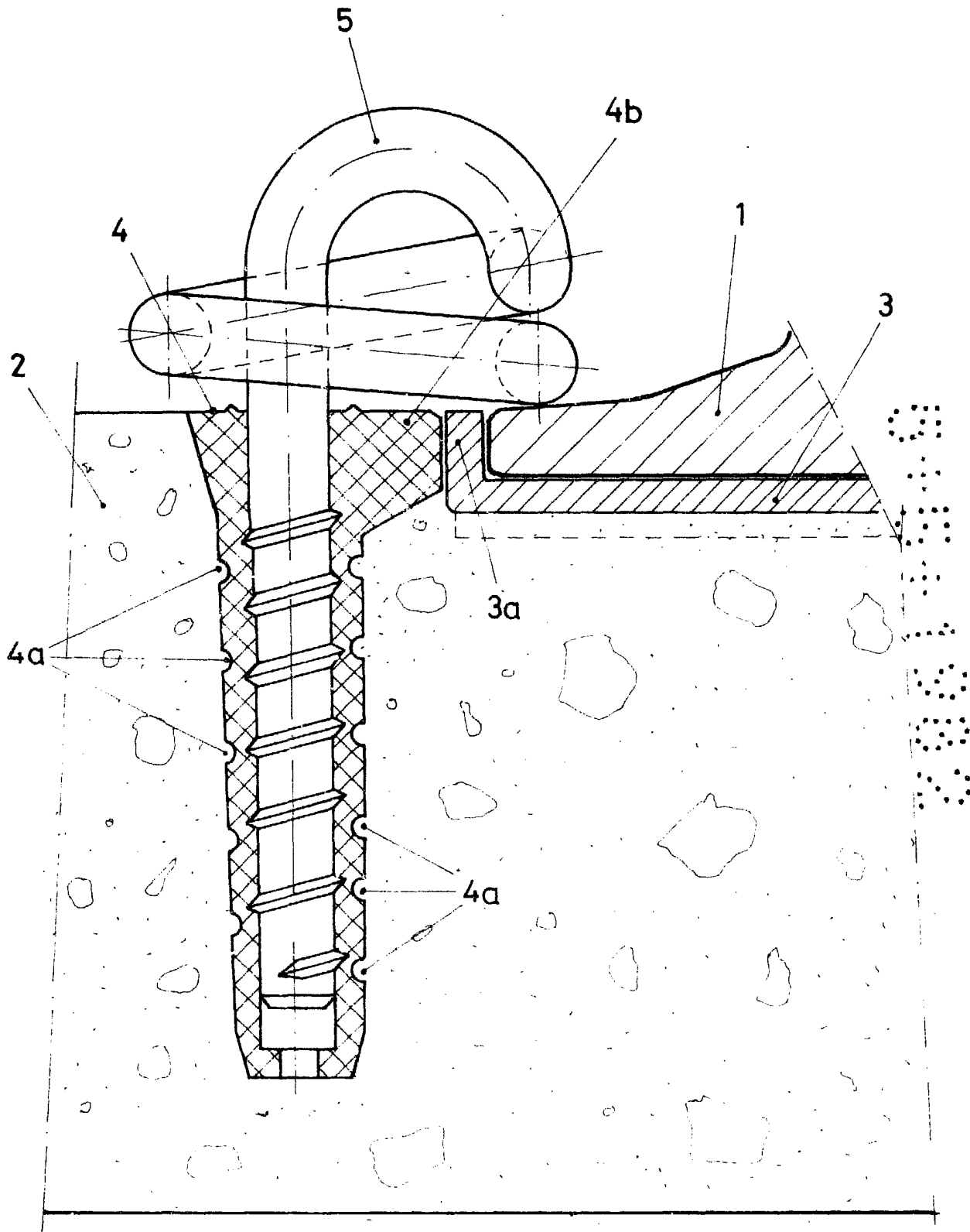
Todo según se describe y reivindica en la presente Memoria que consta de siete hojas, debidamente foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, y se representa en la adjunta hoja de planos.

Madrid, 4 de mayo de 1.982.

EL AGENTE:







ESCALA VARIABLE

FIG. 1

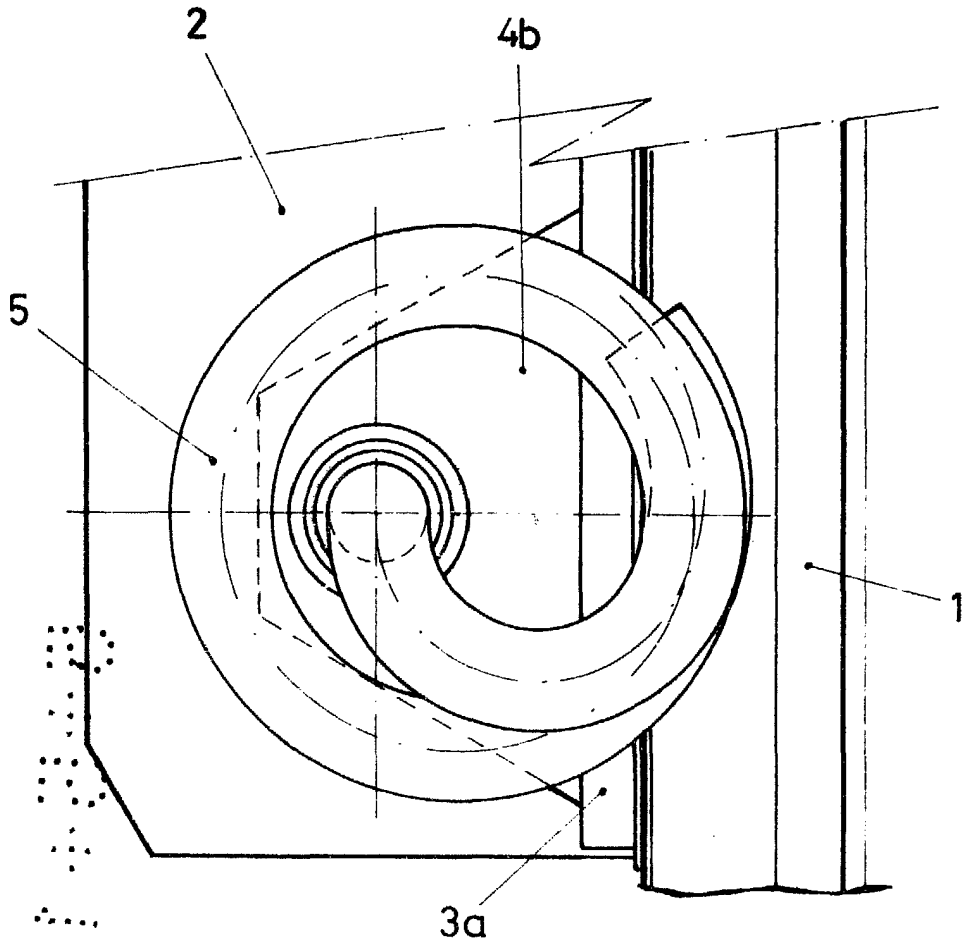


FIG. 2

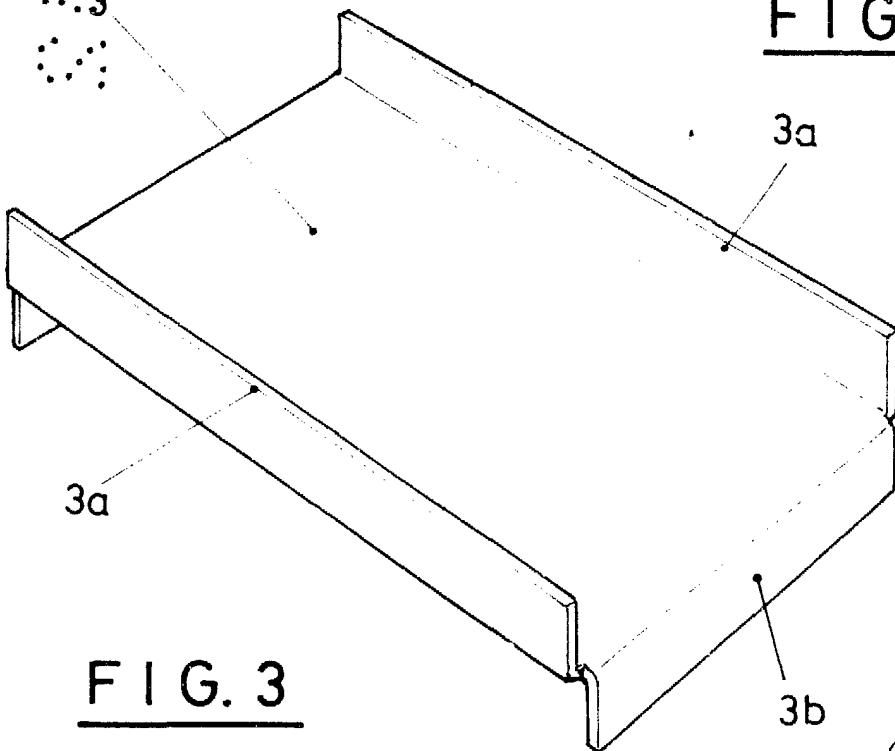


FIG. 3

MADRID, 5 MAYO 1982

El Agente

[Handwritten signature]