

(19) ES	(21) 277359	(20) Y
(22)	FECHA DE PRESENTACION	
	6-2-84	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD 1304

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	E01 B11/06

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

JUNTA DE DILATACION PARA RAILES DE FERROCARRIL.

(71) SOLICITANTE (SI)

SUMINISTROS Y PLANIFICACIONES INDUSTRIALES, S.A. - SPISA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Alcalá, 65 - MADRID-14

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU

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-
dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por
5 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
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-
tos de tipo científico (Artº. 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio
15 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 una junta de dilatación para railes de ferrocarril.

5 La unión de dos tramos de rail que han de quedar en alineación, es del tipo de los que presentan en la zona de contacto un corte oblicuo y con una separación entre los tramos que permite la dilatación máxima, de manera que antes que la rueda abandone el extremo de uno de los railes, ya apoya en el otro, consiguiéndose así un apoyo continuo y sin golpes.

10

 El mecanizado oblicuo de los extremos de solape de los railes en alineación, es efectuado de forma que uno de ellos presenta al lado exterior de la vía, dos escalonamientos oblicuos y distantes, que originan sendas zonas longitudinales de distinta sección. El extremo del otro rail, presenta un escalonamiento oblicuo inicial practicado en la cara interior a la vía, que determina una sección que complementa al perfil del otro rail, teniendo a continuación un plegado oblicuo distante, que se continúa paralelamente al escalonamiento oblicuo del otro rail, plegándose nuevamente sobre aquél.

15

20

 En las dos zonas de contacto, se posicionan sendas placas sobre las que apoyan, fijadas a respectivas traviesas; teniendo la placa de apoyo un saliente longitudinal normal, sobre el que hace apoyo el lateral exterior de uno de los railes. Una vez solapado el otro rail, queda fijado mediante sendas placas superiores que presionan el costado libre del otro rail y que quedan ancladas a las de apoyo.

25

30 La distancia existente entre el escalonamiento mas

1 extremo de uno de los railes y el plegado oblicuo del otro, juntamente con la existente desde el extremo de cada uno de ellos hasta el inicio del mecanizado mas exterior a la junta, permite la dilatación máxima.

5 Para ayudar a una mejor comprensión de esta Memoria descriptiva y formando parte integrante de la misma se acompaña una hoja de dibujos, en la que con caracter ilustrativo y no limitativo se ha representado lo siguiente:

10 Figura 1.- Muestra una vista parcial en planta, de la junta de dilatación objeto de la invención.

Figura 2.- Es una sección transversal en alzado, según la línea de corte A-B de la figura 1.

15 Haciendo referencia a la numeración indicada en las figuras anteriores, vemos como la junta de dilatación, objeto de la invención, en la unión de railes 1 y 2, está determinada por un mecanizado oblicuo 3 practicado en el extremo del rail 1, que se prolonga paralelamente al eje del rail en una zona referenciada con 4. A continuación de esta zona paralela 4 existe otro mecanizado oblicuo 5, a partir del cual el extremo 6 del rail 1, adquiere una sección constante que complementa a la del rail 2, en esta zona.

20 El rail 2, también presenta un mecanizado oblicuo 7 que se continua paralelamente y con igual sección hasta el extremo 8 del mismo. A partir de una zona 9 de este mecanizado del rail 2, existe un plegado oblicuo y paralelo al mecanizado 5 del rail 1, que determina una zona 10, tras la cual y mediante otro plegado, el extremo 8 del rail 2 vuelve a contactar con la zona mecanizada 4 del rail 1.

30 En las zonas de contacto del solape de ambos rai-

1 les 1 y 2, definidas por 9-6 y 8-4, se sitúan las travie-
sas 11 para la fijación de las placas 12. Cada una de es-
tas placas 12, presentan un saliente 13, ortogonal y para-
lelo al rail, sobre el que contacta el lateral exterior -
5 del rail 2, quedando fijado éste, mediante sendas placas
superiores 14 que presionan el costado libre del rail 1,
las cuales quedan ancladas a las de apoyo 12, mediante los
tornillos 15.

10 El otro rail de la vía, queda dispuesto de análo-
ga forma a la anterior junta de dilatación, con lo que se
permite el desplazamiento axial de la vía, originado por
la dilatación. El posicionamiento original de los railes
1 y 2 en alineación, se realiza de forma que la distancia
15 entre el mecanizado oblicuo 5 del rail 1 y la cara inte-
rior del plegado oblicuo 10 del rail 2, permita la dila-
tación máxima. Igualmente, la distancia entre el extremo
interior del mecanizado oblicuo 7 del rail 2 y el extremo
de tope del rail 1; así como también la distancia entre el
extremo interno del mecanizado oblicuo 3 del rail 1 y el
20 extremo de tope del rail 2, permite también el alejamien-
to de los extremos de tope de ambos railes, en la dilata-
ción máxima de ambos.

25

30

1 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,
5 que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre
en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descri-
ción 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,
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-
tada 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, pre-
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-
ción 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
20 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 re-
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-
25 tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así
las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusi-
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-
30 guientes:

1 1. JUNTA DE DILATACION PARA RAILLES DE FERROCARRIL,
caracterizada por disponerse en las zonas extremas de so-
lape, dos placas de apoyo fijadas a respectivas traviesas,
dotadas de un saliente longitudinal normal y extremo que -
5 contacta con el lateral exterior de uno de los railes, que
queda fijado mediante sendas placas superiores que presio-
nen el costado libre del otro rail, ancladas a las de apo-
yo; estando mecanizados los extremos de solape de los rai-
les de forma que uno de ellos presenta al lado exterior de
10 la vía, dos escalonamientos oblicuos y distantes, que ori-
ginan sendas zonas longitudinales de distinta sección, en
tanto que el otro presenta un escalonamiento oblicuo ini-
cial que contacta y complementa el perfil del rail y en -
donde se sitúa una de las placas de apoyo, seguido de un
15 plegado oblicuo distante y paralelo al escalonamiento obli-
cuo del otro carril, continuándose finalmente en una zona
que vuelve a contactar longitudinalmente con el escalón -
inicial de éste en la zona correspondiente a la posición
de la segunda placa de apoyo; permitiéndose la dilatación
20 máxima desde el extremo de uno de los railes, hasta el ini-
cio del mecanizado oblicuo del otro.

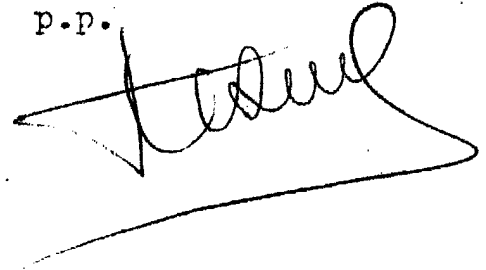
 2. Se reivindica por último como objeto sobre el
que ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita:
JUNTA DE DILATACION PARA RAILLES DE FERROCARRIL.

25

30

1 Todo conforme queda descrito y reivindicado en la
presente Memoria descriptiva que consta de ocho páginas me
canografiadas y dibujos adjuntos.

5 Madrid, 6 de Febrero de 1984
 BERNARDO UNGRIA
 P.P.



10

15

20

25

30



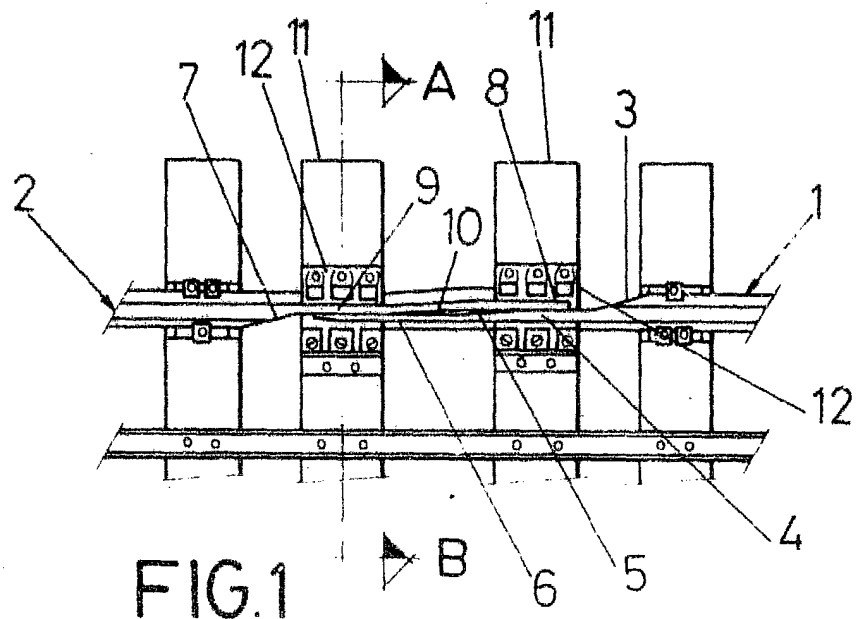


FIG.1

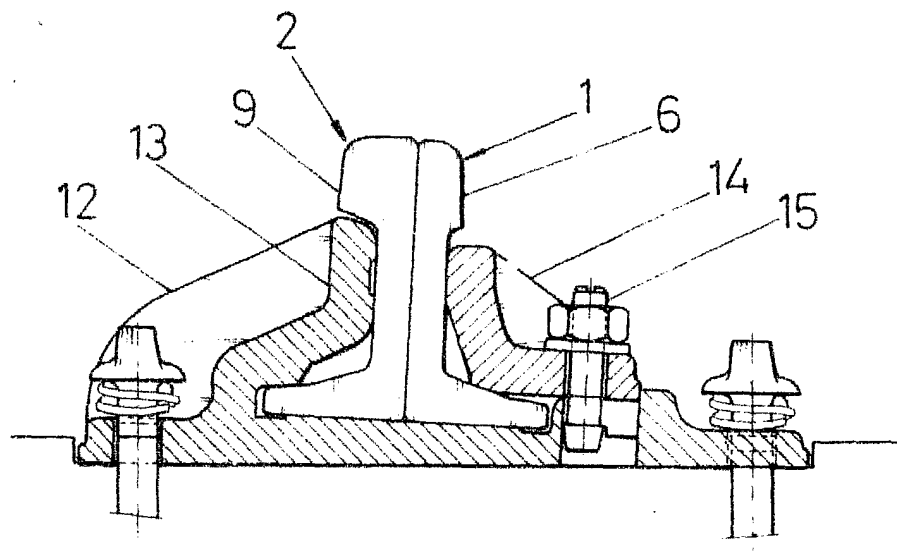


FIG.2
A - B

ESCALA VARIABLE

Madrid, 6 de Febrero de 19 84

BERNARDO UNGRIA

P. P. *[Handwritten signature]*