

19 ES 11 21 22	NUMERO <b>288810</b>	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION 29 MAYO 1984	



ESPAÑA

**MODELO DE UTILIDAD**

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO 831935	32 FECHA 30 mayo 1983	33 PAIS Finlandia
--	--------------------------	----------------------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL <i>EOIB 9/30</i>
------------------------	--

54 TITULO DE LA INVENCIÓN "Dispositivo de fijar carriles a traviesas" <hr/> Transformación de: Solicitud de patente de invención 533.295	
---	--

71 SOLICITANTE (S) OY FISKARS AB	
-------------------------------------	--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Mannerheimintie 14 a, 00100 Helsinki 10, Finlandia	
---	--

72 INVENTOR (ES) Reijo Johde	
---------------------------------	--

73 TITULAR (ES)	
-----------------	--

74 REPRESENTANTE M. Curell Suñol	
-------------------------------------	--

38692/vi

EX-FI

M O D E L O   D E   U T I L I D A D

por VEINTE años

solicitado en España a favor de OY FISKARS AB, de nacionalidad finesa, domiciliada en Mannerheimintie 14 a, 00100 Helsinki 10, Finlandia, por "Dispositivo de fijar carriles a traviesas", con prioridad de la solicitud finesa 831935 de fecha 30 mayo 1983.

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a unos medios o dispositivo para fijar un carril a una traviesa, que comprende un resorte de acero que tiene la forma general de la letra M, topando su parte central contra un soporte rígido, desde el lado del carril, y extendiéndose sus patas sobre la zapata (base) del carril.

Se da a conocer un sistema de fijación de carriles de este tipo en la patente finlandesa nº 53.336; se conocen además varias otras estructuras que comprende un elemento elástico de resorte flexible que se ha de tensar entre un soporte rígido y la zapata del carril. Estas estructuras de la técnica anterior tienen en común el que el elemento elástico de resorte se utiliza únicamente para presionar la zapata del carril contra la traviesa, y se utilizan medios adicionales para soportar el carril lateralmente. Por lo tanto, los sistemas de fijar carriles de la técnica anterior son relativamente complicados y costosos.

Es la finalidad de la invención proporcionar un nuevo sistema de fijar carriles que sea de estructura más sencilla que los sistemas anteriores.

5 El sistema de fijar carriles según la invención está caracterizado principalmente porque la superficie de las patas del resorte que actúan sobre la zapata del carril termina en una protuberancia que limita el movimiento lateral del carril.

10 Según la invención, de esta forma se utiliza la elasticidad del resorte tanto para presionar el carril contra la traviesa como para soportar el carril lateralmente.

15 En una realización preferida de la invención, la sección transversal del resorte es rectangular y además es preferible disponer la parte central del resorte de forma que se extienda en estrecha proximidad respecto a la zapata del carril, siendo la distancia de aproximadamente 2 a 3 milímetros. Formada de esta manera, la parte central del resorte proporciona un soporte lateral secundario o de reserva para el carril, para el caso de que cualquiera o incluso ambas patas de la M patinen debido a la deformación u otra razón, por ejemplo, el aflojamiento del elemento de anclaje.

A continuación se describirá la invención con mayor detalle y con referencia a las hojas anexas de dibujos.

25 Las Figuras 1 y 2 ilustran el sistema de fijar carriles montado en un lado de un carril, visto en planta desde arriba y en sección transversal parcial, respectivamente.

Las Figuras 3 y 4 ilustran el resorte visto desde el lado y desde arriba.

5 Se señala el carril a fijar, del que solo se ve una parte en las figuras 1 y 2, por medio de la referencia 1 y su zapata o base por medio de la referencia 2. Con 3 se señala una traviesa fabricada, por ejemplo, de hormigón, y con 4 se señala una lámina elástica mayor entre la zapata del carril y la traviesa.

10 En la traviesa está anclado rígidamente un perno 5 que, por medio de un resalte o pestaña 6, tensiona un elemento elástico 7 de resorte contra la zapata 2 del carril. El resorte está conformado preferiblemente a partir de una barra de acero doblada según la forma general de la letra M (o W). La parte central 8 del resorte 7 queda entre la zapata 2 del carril y el perno 5, con lo que el perno proporciona un tope para impedir que el resorte se separe del carril, y los extremos 11 y 12 de las patas del resorte se extienden sobre la zapata 2 del carril y presionan a esta última contra la lámina 4 y la traviesa 3.

20 Además de presionar la zapata del carril contra la traviesa, el resorte 7 también limita el movimiento lateral del carril por medio de una protuberancia 14 formada en la superficie 13 que presiona contra la zapata del carril, en cada una de las patas 9 y 10 de la M. Dado que hay una protuberancia 14 en cada lado de la parte central 8 del resorte retenida por el perno 5, el resorte 7 no girará y el perno impide que la forma del resorte ceda lateralmente

más de lo que permite la elasticidad de las zonas de entre las patas 9 y 10.

La disposición de fijación de carriles sugerida aquí tiene la ventaja principal de ser de estructura muy sencilla y, así, económica y ello se logra utilizando la elasticidad del resorte 7 tanto para presionar la zapata del carril contra la traviesa como para soportar el carril lateralmente.

En las denominadas condiciones "normales", las protuberancias 14 de las dos patas 9 y 10 del resorte proporcionan el soporte lateral necesario. No obstante, puede esperarse que o bien se afloje el perno 5 o bien se deforme el resorte 7, debido, por ejemplo, a condiciones climatológicas difíciles con inviernos crudos, por lo que una o ambas protuberancias 14 pueden patinar o ceder demasiado. Para contrarrestarlo es preferible tener un resorte de sección transversal rectangular y que la parte central 8 del resorte esté a una muy corta distancia, por ejemplo, de 2 a 3 mm, del borde de la zapata del carril. Así la parte central 8 del resorte 7 proporciona un soporte lateral eficaz de reserva para el carril. En las denominadas condiciones "normales", el resorte 7 puede tener también sección transversal circular, lo que representa un ahorro de material respecto a la sección transversal rectangular, pero por otra parte un resorte de sección transversal rectangular es más fácil de fabricar y proporciona un soporte lateral secundario más eficaz.

Tal como se ilustra en las figuras 1 y 2, un suplemento 15 puede colocarse por debajo de la parte central 8 del resorte 7 y otro suplemento intermedio elástico, por ejemplo, en una sola pieza con la lámina 4 puede también posicionarse por debajo del relleno 15.

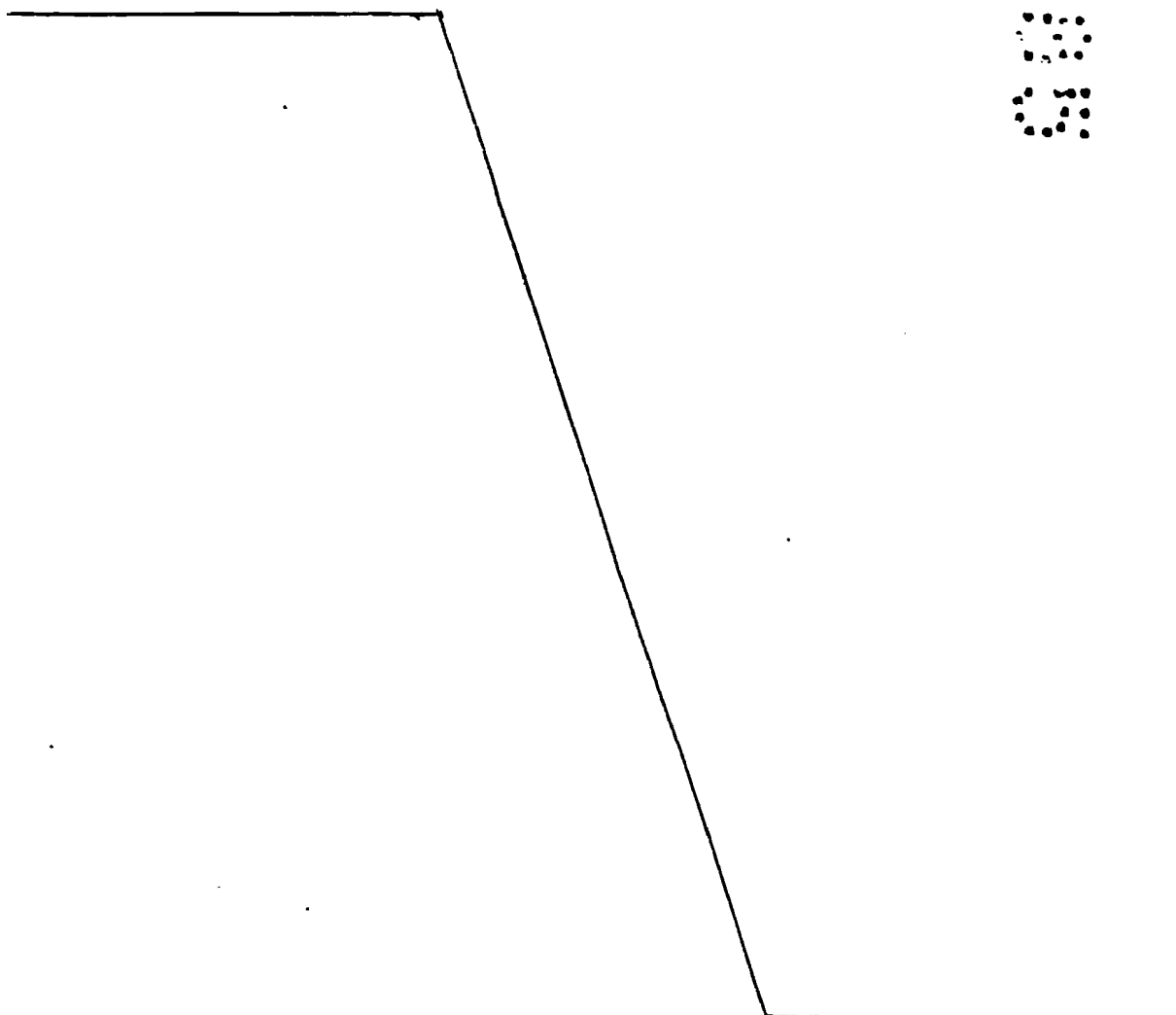
5

La invención no está limitada a la realización del dibujo. El resorte 7 no ha de ser plano según se ve desde el lado y las patas del resorte pueden extenderse a mayor distancia sobre la zapata del carril.

10

Naturalmente otro sistema de fijación de carriles está dispuesto en el otro lado del carril.

A los efectos consiguientes, se declaran de novedad, propiedad y utilidad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las reivindicaciones que siguen.



REIVINDICACIONES

1.- Dispositivo de fijar carriles a traviesas,  
 que tiene un resorte (7) que tiene la forma general de la  
 letra M, topando su parte central (8) contra un soporte rí-  
 gido, desde el lado del carril, y extendiéndose sus patas  
 5 sobre la zapata (2) del carril (1), caracterizado porque  
 la superficie (13) de cada pata (9, 10) de resorte que ac-  
 túa sobre la zapata (2) de carril termina en un protuberan-  
 cia (14) que limita el movimiento lateral del carril (1).

2.- Dispositivo según la reivindicación 1, caracte-  
 10 rizado porque la parte central (8) del resorte (7) está  
 dispuesta para quedar cerca del borde de la zapata (2) del  
 carril y porque el resorte tiene una sección transversal  
 rectangular.

3.- Dispositivo según la reivindicación 1 ó 2, ca-  
 15 racterizado porque entre la parte central (8) del resorte  
 (7) y la traviesa (3) está dispuesto un suplemento (15) y  
 porque entre el carril y la traviesa está dispuesta una lá-  
 mina elástica (4) que se extiende por debajo de dicho suple-  
 mento (15).

20 4.- "DISPOSITIVO DE FIJAR CARRILES A TRAVIESAS".

Todo ello conforme se describe y reivindica en  
 la presente memoria que consta de siete hojas foliadas y me-

canografiadas por una sola de sus caras y de dos láminas de dibujos que la ilustran.

BARCELONA, 29 MAYO 1984  
P.A. M. CURELL SUÑOL



nrc.

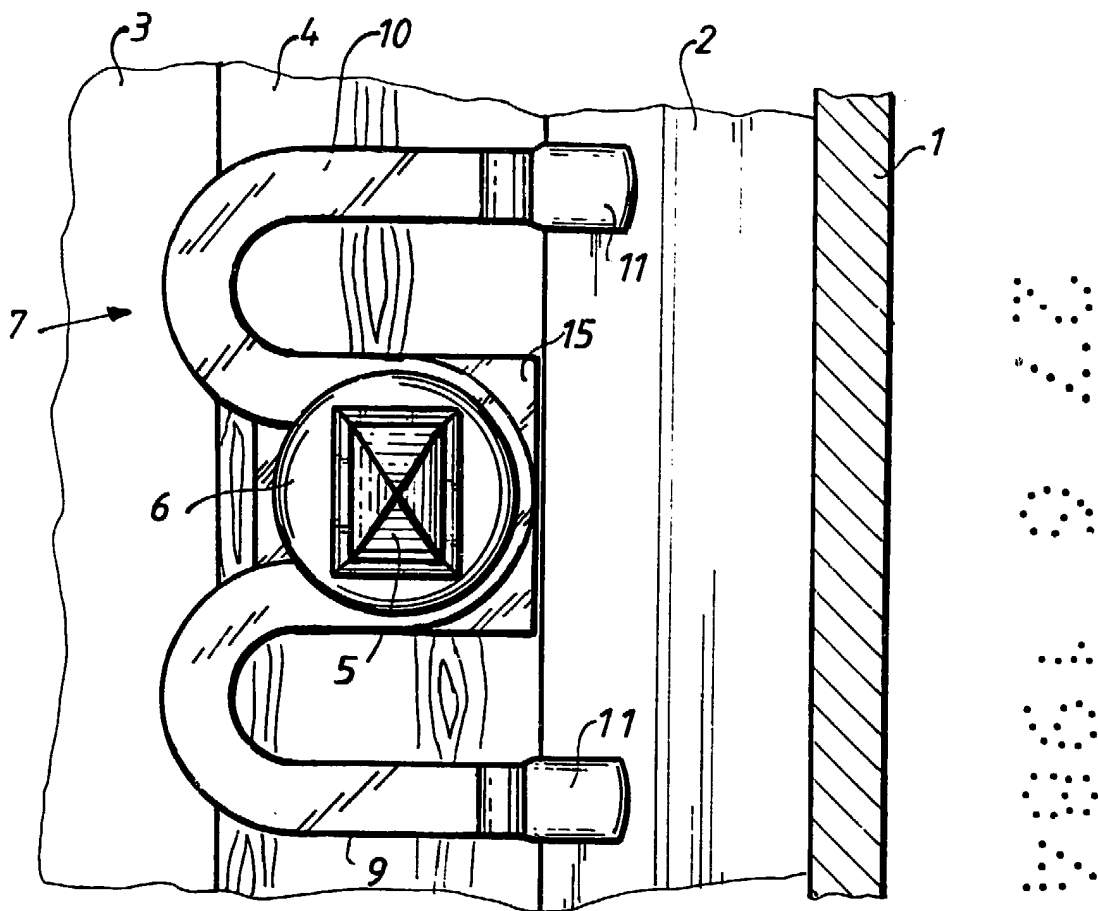


FIG. 1

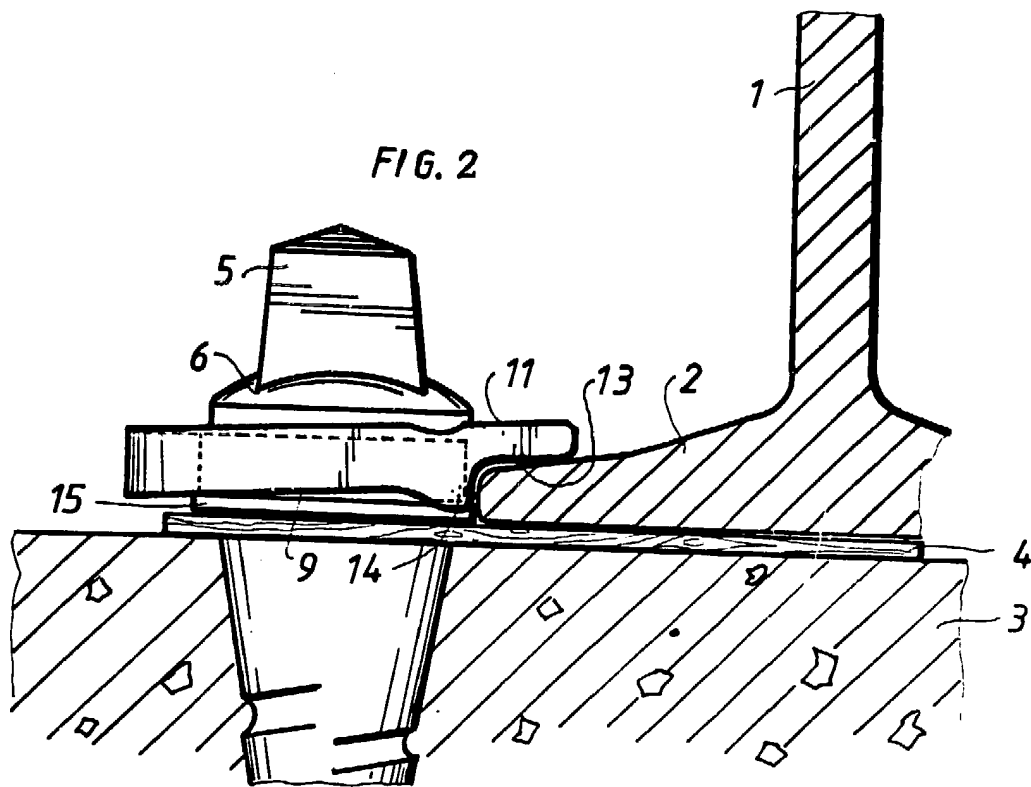


FIG. 2

BARCELONA, 29 MAYO 1984  
P. A. M. GURELL SUÑOL

*[Handwritten signature]*

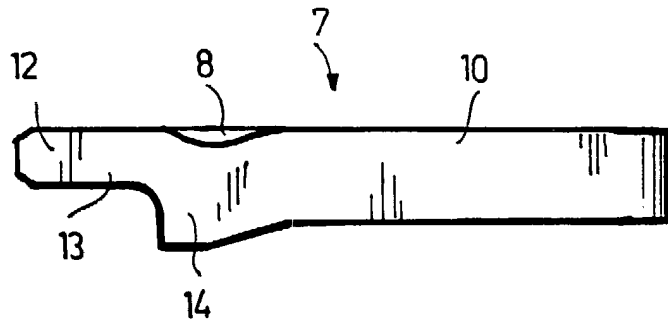


FIG. 3

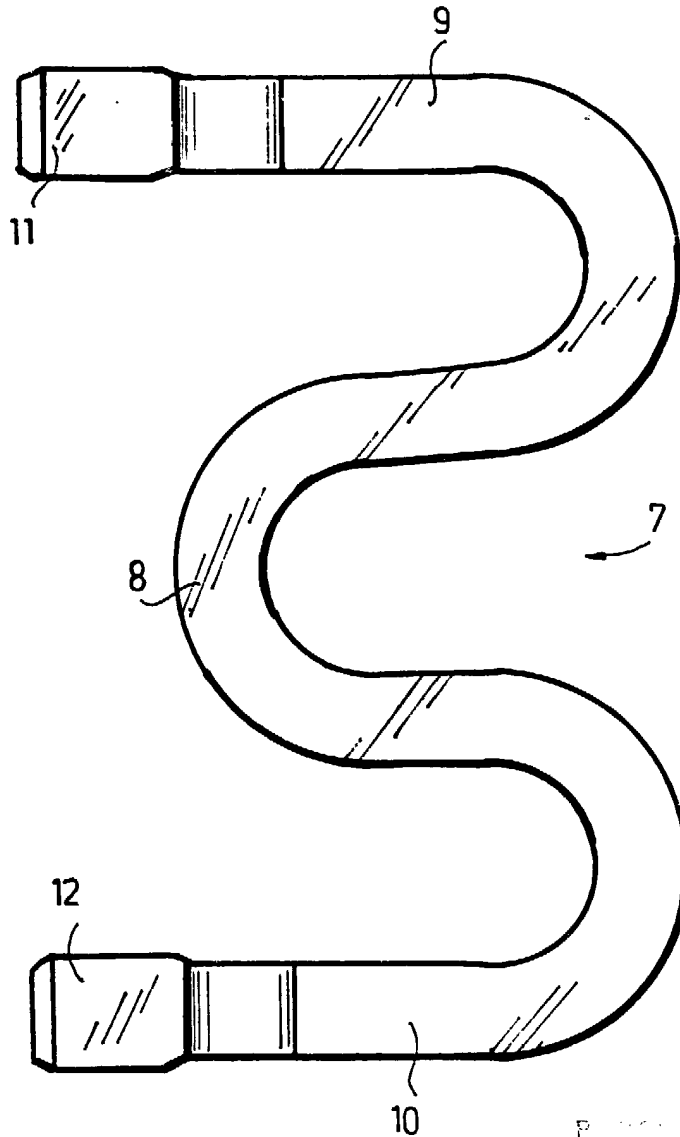
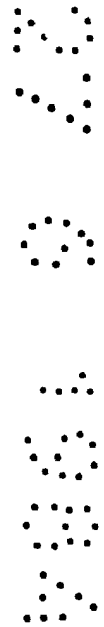


FIG. 4



2 9 MAYO 1984  
 M. CURELL SUÑOL

*[Handwritten signature]*