



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



① Número de publicación: **1 074 221**

② Número de solicitud: U 201130055

⑤ Int. Cl.:
E01F 9/012 (2006.01)

E01F 15/10 (2006.01)

⑫

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

⑫ Fecha de presentación: **24.01.2011**

⑬ Fecha de publicación de la solicitud: **01.04.2011**

⑦ Solicitante/s: **Ignacio Gómez Martínez**
Avda. de Manoteras, nº 30-B011
28050 Madrid, ES
Miguel Ángel Millán Muñoz

⑧ Inventor/es: **Gómez Martínez, Ignacio y**
Millán Muñoz, Miguel Ángel

⑩ Agente: **No consta**

⑭ Título: **Barrera de separación vial.**

ES 1 074 221 U

DESCRIPCIÓN

Barrera de separación vial.

Objeto de la invención

La presente invención se refiere a una barrera de separación vial, y más concretamente a una barrera utilizable tanto en balizamiento como en separación de vías, así como para señalizaciones o accesos prohibidos en obras, regulación de la circulación vial y similares.

El objeto de la invención es conseguir una barrera que es plegable, flexible, adaptable y de reducido peso.

Antecedentes de la invención

Las barreras que se utilizan como medio de balizamiento o separación en vías pueden ser de varios tipos, pudiendo citar como mas comunes las clásicas barreras metálicas a modo de marco con barrotes y unos pies de sustentación extremos, de manera que este tipo de barreras adolecen de una serie de problemas e inconvenientes tales como su elevado peso, coste, falta de estabilidad, etc.

Es conocido otro tipo de barrera que es de hormigón y que aunque resultan lógicamente mas estables, su elevado peso hace que las mismas sean difíciles de manipular, no siendo adecuadas para balizamiento y señalización provisional.

Por último existe otro tipo de barrera, fabricada en plástico y por tanto de bajo peso, siendo sus dimensiones o tamaño similar al de las barreras de hormigón. Dicho tipo de barrera-presenta la ventaja de tener un reducido peso y pueden ser estabilizadas llenándolas, por ejemplo, con agua, aunque el problema más importante deriva de su elevada ocupación cuando no se utilizan, lo que presenta problemas a la hora de transporte, de almacenamiento, etc.

Descripción de la invención

La barrera que se preconiza ha sido concebida para resolver la problemática anteriormente expuesta, en base a una solución sencilla pero eficaz, ya que materializándose en plástico o material ligero similar, presenta una estructura tipo fuelle o panel de abeja, de manera que resulta extensible, tipo acordeón, consiguiéndose una reducción en longitud muy notable, pudiéndose estimar que una barrera de hasta seis metros de longitud puede reducirse a 22 cm de longitud cuando se recoge, es decir en situación inoperante de almacenaje y/o transporte.

La barrera así constituida presenta la gran ventaja de su reducción volumétrica cuando no se utiliza, con las consiguientes ventajas tanto en el transporte como en el almacenamiento e incluso en la manipulación.

Por otro lado, la barrera además de estar estructurada a modo de fuelle, presenta la particularidad de que en sus extremos está dotada de dos bastidores rígidos, que pueden ser también de plástico pero lógicamente rígido, de manera que esos dos bastidores cuentan con un sistema adecuado de cierre entre extremos que permitirá mantener estable la posición plegada de la barrera en situación inoperante. Asimismo, se dispondrán elementos adicionales que aseguren la estabilidad al deslizamiento de la barrera, así como la estabilidad de las piezas extremas en situación de barrera desplegada.

Como realización preferente, se ha previsto que los dos bastidores cuenten cada uno de ellos, con un vástago y un orificio, de manera que el vástago de un bastidor queda enfrentado al orificio del otro bastidor

y viceversa, con lo que en el plegado de la barrera los vástagos de los dos bastidores se alojan en los orificios de los mismos, que con respectivos tacones extremos permitirán mantener estable la posición plegada de la barrera en situación inoperante.

Por otro lado y como es convencional, la barrera puede complementarse en uno o ambos extremos con medios de acoplamiento para su ensamblaje continuado de barreras, y formar así un tramo de múltiples barreras para delimitar dos zonas con una determinada cantidad de metros, y cuyos medios de enganche o acoplamiento pueden ser perfiles angulares complementarios que engarzan entre sí y que mantienen enganchada una barrera a las contiguas.

También presenta la ventaja de que al ser la barrera tipo fuelle, permite no solamente su extensibilidad rectilíneamente, sino también establecer trayectorias arqueadas, por ejemplo para cerrar un recinto de borde arqueado, para matar una esquina, etc.

Descripción de los dibujos

Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, de acuerdo con un ejemplo preferente de realización práctica del mismo, se acompaña como parte integrante de dicha descripción, un juego de dibujos en donde con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

La figura 1.- Muestra una representación esquemática correspondiente a una vista en perspectiva de la barrera realizada de acuerdo con el objeto de la invención.

La figura 2.- Muestra una vista esquemática de la barrera representada en la figura anterior, según un alzado lateral en situación intermedia de plegado.

La figura 3.- Muestra finalmente un detalle en alzado lateral de la interconexión entre dos barreras.

Realización preferente de la invención

Como se puede ver en las figuras referidas, la barrera de separación vial objeto de la invención está constituida por una estructura (1) a modo de fuelle o panel de abeja, que posibilita su extensibilidad y plegado, como se representa en las figuras 1 y 2, de manera que esa estructura de barrera (1) presenta en sus extremos sendos bastidores (2) de notable rigidez, cada uno de los cuales cuenta con un vástago (3) y un orificio (4), que en la extensibilidad de la barrera no constituyen obstáculo alguno para la utilización de aquella, mientras que en el plegado, el vástago (3) del bastidor (2) se enfrenta y ubica en el orificio (4) del bastidor contrario, para que mediante correspondientes tapones (5) o elementos similares, se mantenga plegada la barrera, pudiéndose apreciar en la figura 2 dicha barrera parcialmente plegada y enfrentados los extremos de los vástagos (3) a los orificios (4) correspondientes, para que en el plegamiento total los tapones (5) actúen como elemento de sujeción de la barrera en situación plegada, con un ocupación volumétrica mínima que permite una fácil manipulación y lo que es mas importante, una ocupación de espacio mínima en el almacenamiento así como en el transporte.

Por último decir que la barrera referida puede incluir elementos (6) para enganche con otra barrera análoga, tal y como se representa en la figura 3, y formas así una sucesión continuada de barreras ensambladas o interconectadas entre sí para formar una separación vial de una determinada longitud.

REIVINDICACIONES

1. Barrera de separación vial, que estando prevista para su utilización como medio de balizamiento o separación de vías, o para otros usos, y estando materializada preferentemente en plástico, se **caracteriza** porque presenta una estructura tipo fuelle o panel de abeja.

2. Barrera de separación vial, según reivindicación 1ª, **caracterizada** porque opcionalmente incluye en sus extremos elementos de enganche externos para su ensamble con otras barreras análogas, así como elementos auxiliares de cierre en situación inoperante,

elementos antideslizamiento y elementos para asegurar la estabilidad de piezas extremas.

3. Barrera de separación vial, según reivindicación 1ª, **caracterizada** porque los extremos de la estructura de la barrera incluyen sendos bastidores rígidos, cada uno de los cuales está dotado de un vástago y de un orificio, de manera tal que el vástago de un bastidor queda enfrente al orificio del bastidor contrario y viceversa, estableciendo dicho enfrentamiento la ubicación del extremo de cada vástago en el respectivo orificio, para mantener la barrera plegada mediante la colaboración de tapones externos.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

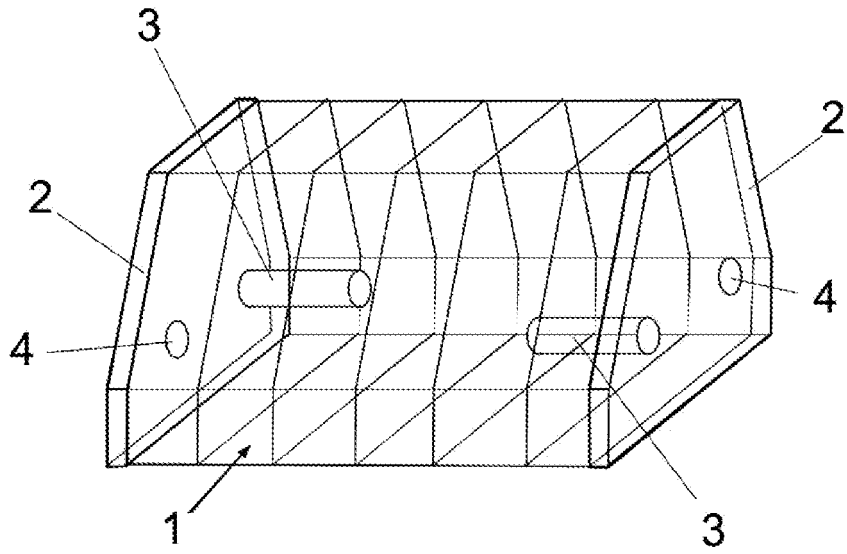


FIG. 1

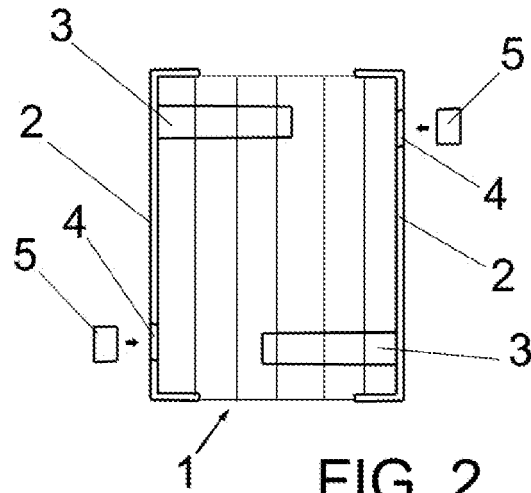


FIG. 2

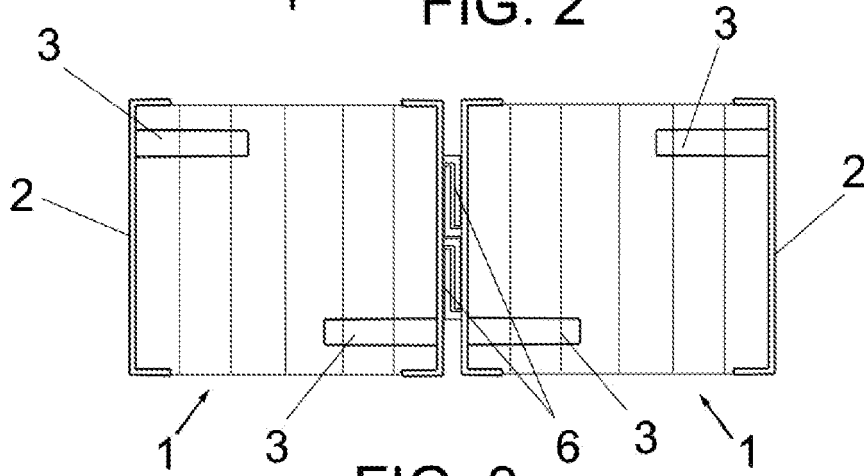


FIG. 3