M E M O R I A D E S C R I P T I V A

que se acompaña

a la solicitud de

una patente de invención por veinte años en España

a favor de

Mr. Albert JOSEPH FLEMING, vecino de SCRANTON, Estado de Pennsylvania, Estados Unidos de América,

por

" PERFECCIONAMIENTOS EN GUARDAS PARA AGUJAS O CAMBIOS DE FERROCARRIL ".

-o-o-o-o-o-

La presente invención se relaciona con perfeccionamientos en guardas para agujas ó cambios de ferrocarril, y tiene por sus objetos principales aumentar la duración útil de la guarda así como también reducir el costo de la misma.

La figura 1 es una vista de plano de un corte de vía férrea mostrando fragmentos de la linea principal y vías de cambios de la misma, que tienen instaladas una guarda construida de acuerdo con la presente invenci'on.

La figura 2 es un corte vertical amplificado de una via férrea y guarda mostrando en conjunción con la misma, un fragmento de una rueda de vehículo de ferrocarril, y el corte tomado en la linea 2-2 de la figura 1.

La figura 3 es una vista detallada mostrando la cara interior de una guarda para agujas ó cambios de ferrocarril.

La figura 4 es una vista similar de una forma modificada

de la guarda.

La figura 5 es una vista de cara de la guarda mostrada en la figura 4.

La figura 6 es una vista detallada de una forma modificada de la guarda junto con el fragmento de una rueda de vehículo de ferrocarril, el corte tomado como en la linea 6-6 de la figura 5.

La figura 7 es una vista de plano de una sección de carril de via férrea ó corte, mostrando un uso modificado de la guarda para agujas ó cambios de ferrocarril.

La figura 8 es una vista detallada en escala reducida mostrando una modificación adicional de la invención.

Como puede verse en los dibujos, la guarda para agujas ó cambios de ferrocarril comprende un flector 11, cuya parte central es más gruesa para formar rodetes de asientos 12, sobre los cuales descansa un bloque para cojinetes 13. El bloque 13 es de tal forma en la parte posterior que ajusta la esquina de la unión del nervio 14 y la brida 15, del carril con el cual está asociado.

El flector tiene prolongaciones inclinadas 16 hacia afuera. Las prolongaciones son de tal forma para corresponder con la cabeza 17 del carril. Los cantos del flector son de tal forma para recibir la brida de la rueda del vagón sin ningún choque y es guiada hacia el centro del lecho de la via férrea. La forma de preferencia del flector 11 es la que aparece indicada en las figs. 1 á 3 inclusive. Los flectores tienen una serie de agujeros de pernos 18 para recibir los pernos de asegurar 19. El bloque 13 puede mantenerse en acción por medio de una proyección 20 formada sobre el bloque para entrar en la depresión 21, en la parte más gruesa del flector.

En las figs, 4 a 6, inclusive, aparece una forma modificada que es de forma de cuatro lados y con preferencia rectangular, y

cada uno de los cantos está biselado ó inclinado tal como aparece en simulación de las prolongaciones 16 de la forma de preferencia de ejecución de la invención.

El flector tiene una prolongación 23 para formar asientos donde descanse el bloque 24. El número aumentado de superficie resistentes al desgaste aumenta la duración del deflector cuando se hace de una forma modificada. Los agujeros de pernos en la forma modificada están dispuestos en pares perpendicularmente dispuestos.

. Los deflectores con preferencia están empernados en los carriles de la linea principal, precisamente adelante de la extremidad de los cambios á gujas de ferrocarril 25.

Como quiera que las ruedas de vehículos ferroviarios que van usualmente montadas en los ejes de las mismas, los flectores 11 cuando se usan como aparece indicado en la fig, 7 de los dibujos van montados en un contracarril y en tal posición que la brida de la rueda exterior va sobre el flector para desviar la rueda y el eje conectado con ella, así como la rueda opuesta sea sacada del trayecto directo de la extremidad del miembro de aguja ó cambio 25.

x En la figura 8 de los dibujos y en escala reducida, aparece una forma modificada del flector, cuya modificación consiste en construir en el lado de la cabeza 17 del carril una perilla, cuya perilla 27 usualmente va soldada sobre la cabeza 17. Se comprenderá que la perilla ó botón 27 cuando está en servicio, se coloca con referencia a la aguja 25, así como también lo están los flectores 11 que aparecen en las figs, 1 y 7.

- N O T A -

Se reivindica como objeto de la presente patente :

1..- Una guarda para agujas ó cambios de ferrocarril, que comprende un miembro flector, montado sobre un carril y que se prolonga desde el lado de la cabeza del mismo hacia adelante de la extremidad del miembro movible de una aguja ó cambio, dicho flector adaptándose para desviar las ruedas de un vehículo de ferrocarril fuera del trayecto de dicha extremidad antes de que la rueda entre en juego con dicho miembro movible de dicha aguja ó cambio.

2. - Una guarda para agujas ó cambios de ferrocarril, como aparece indicada en la reivindicación 1, y caracterizada aún más por el flector que está amoviblemente asegurado a un carril é inversible con referencia al mismo.

3. - Una guarda para agujas ó cambios de ferrocarril, como aparece indicada en la reivindicación 2, y caracterizada aun más por la provisión de dichos flectores con cantos inclinados de tal forma para que estén de conformidad con las cabezas del carril con el objeto de desviar las ruedas de los vehículos, como ya se ha descrito.

Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer la patente de INVENCIÓN quemse solicita por veinte años en España,

" PERFECCIONAMIENTOS EN GUARDAS PARA AGUJAS Ó CAMBIOS DE FERROCARRIL ".

Todo conforme según queda expuesto en esta Memoria que consta de cuatro hojas escritas á máquina por una sola cara y en los planos que la acompañan.

Madrid 2 de Abril de 1925.

Miguel Mungarro

Fig. 1.

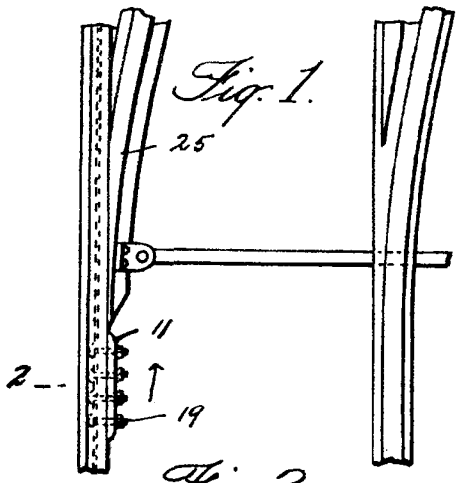


Fig. 2.

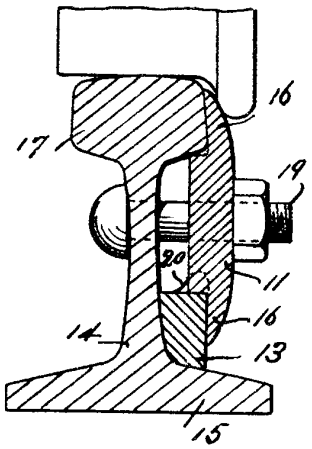


Fig. 3.

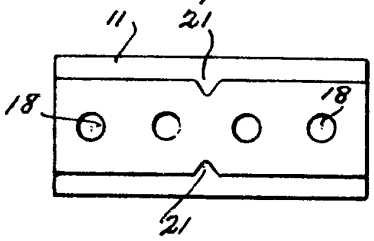


Fig. 4.

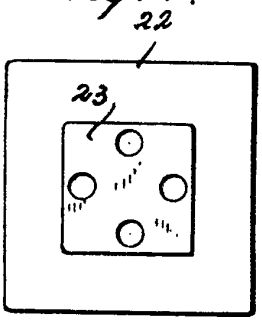


Fig. 5.

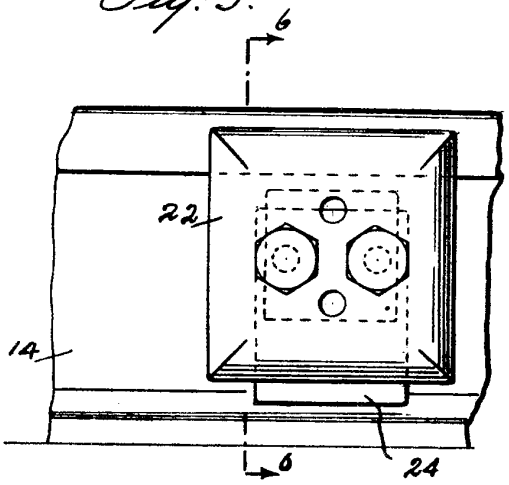


Fig. 7

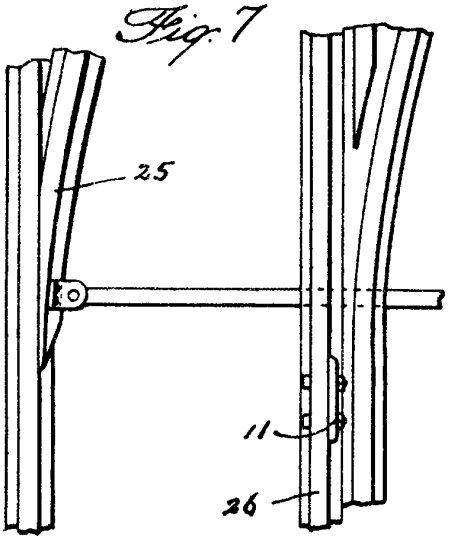


Fig. 6.

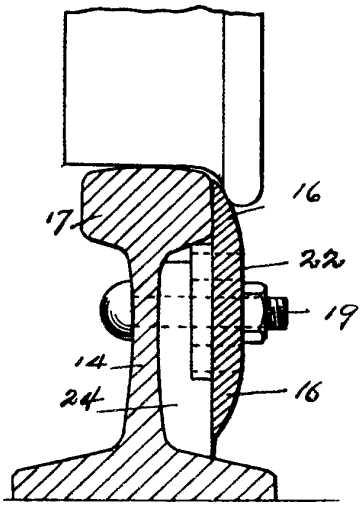
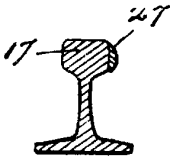


Fig. 8.



Miguel Mugica