

95522

MEMORIA DESCRIPTIVA

---ooOoo---

M E M O R I A descriptiva que forma parte integrante de la **PATENTE DE INVENCION** solicitada en España á nombre de Dn; J; **KREJANEZKY** y Dn. L. **WIMBERGER**, por "Contacto de carril que solo actúa cuando el vehículo sigue una cierta dirección". (Clase 86).



---00000---

La invención se refiere á los contactos de carriles que solo actúan cuando el vehículo sigue una cierta dirección y sirven como de seguridad y señal para el vehículo dicho que puede consistir éste, por ejemplo, en un tren.

La esencia de la invención se funda en que el contacto del carril consta de 2 palancas dispuestas en el alma del carril influenciadas por muelles; los extremos de dichas palancas se ponen enfrente y muy cerca uno de otro, estando sujetos, en un extremo de palanca, un manguito con un contacto movable influenciado por un muelle y un contra-contacto aislado; las dos palancas son empujadas hacia abajo por las pestañas ó bordones de las ruedas de los trenes que pasan por encima; la palanca que lleva el manguito en la dirección en que debe actuar el -

contacto del carril, se encuentra detrás del otro contacto.

En el dibujo y figuras 1, 2 y 3, se representa una disposición del contacto de carril de que se trata.



Este contacto consta de dos palancas 41, 42 articuladas al alma del carril 40; estas palancas se elevan, por medio de muelles 43 y 44, hasta llegar aproximadamente al borde ó canto superior del carril, en donde los extremos libres de estas palancas, se presentan enfrente y muy cerca uno de otro, como se ve en la figura 1.

Si pasa una rueda, sobre este contacto, siguiendo la dirección de derecha á izquierda (figura 2) entonces desciende primeramente la palanca de la derecha, con lo que su extremo libre encuentra al extremo también libre de un manguito 48 sujeto al lado inferior de la palanca izquierda, por lo cual el extremo libre de este manguito puede llegar más hacia la derecha que el extremo libre de la palanca izquierda 41, oprimiendo también por ello, hacia abajo, la palanca izquierda 41, con lo que el extremo libre de la palanca de la derecha 42 penetra en el manguito 48 y oprime un contra-contacto 45 existente debajo de la pieza de contacto la que á su vez obra por la acción de un muelle, no representado en la figura.

La pieza de contacto 46 está, por ejemplo, en comunicación con el carril y contra-contacto 45 con la línea 5, efectuándose por consiguiente la comunicación entre el carril y línea 5 por los trenes que pasan de derecha á izquierda. Pero si el tren pasa sobre el contacto siguiendo la dirección contraria (de izquierda á derecha) (véase figura 3) entonces desciende primeramente la palanca de contacto izquierda arrastrando á la palanca de

la derecha y su punta se coloca en el cuerno 47 en el lado inferior de la palanca de la derecha 42 que se encuentra al lado del manguito 48. Cuando ha pasado el tren sobre las palancas, entonces ascienden éstas nuevamente por medio de los muelles 43, 44 separándose el contacto 45 del contra-contacto por medio de sus muelles no representados. El contacto se encuentra después dispuesto para el próximo tren.

A causa de la gran seguridad, se recomienda combinar el contacto de seguridad descrito antes, en serie con un segundo contacto accionado por la flexión del carril bajo el peso del tren, lo que puede realizarse del modo conocido.



N O T A .- Se reivindica, como objeto de esta Patente de invención, por 20 años:

1º.- Contacto de carril que solo actúa cuando el vehículo sigue una cierta dirección, caracterizado en que consta de dos palancas (41, 42) dispuestas en el alma del carril influenciadas por muelles, poniéndose los extremos de dichas palancas enfrente y muy cerca uno de otro, estando sujetos en un extremo de palanca: un manguito (48) con un contacto (45) movible é influenciado por muelles y un contra-contacto aislado (45); las dos palancas descienden debido á la pestaña de las ruedas de los trenes que pasan por encima; la palanca que lleva el manguito, en la dirección en que debe actuar el contacto, se encuentra detrás de la otra palanca.

2º.- El contacto, según la reivindicación anterior, caracterizado en que el extremo libre del manguito (48) actúa en el extremo libre de su palanca (41) sobre el extremo libre de la otra.

3º.- El contacto, según la reivindicación primera, caracterizado en que la palanca (42), que se encuentra enfrente del manguito (48), lleva un cuerno (47) que está dispuesto lateralmente al manguito (48).

Todo, tal y conforme queda descrito en la presente memoria, que consta de cuatro páginas enumeradas y representado, á título de ejemplo, por los dibujos de la hoja que la acompaña.

Esta Patente de invención recaerá en un "Contacto de carril que solo actúa cuando el vehículo sigue una cierta dirección".(Clase 86).

Barcelona 10 de octubre de 1925.

P.P.



Fig. 1

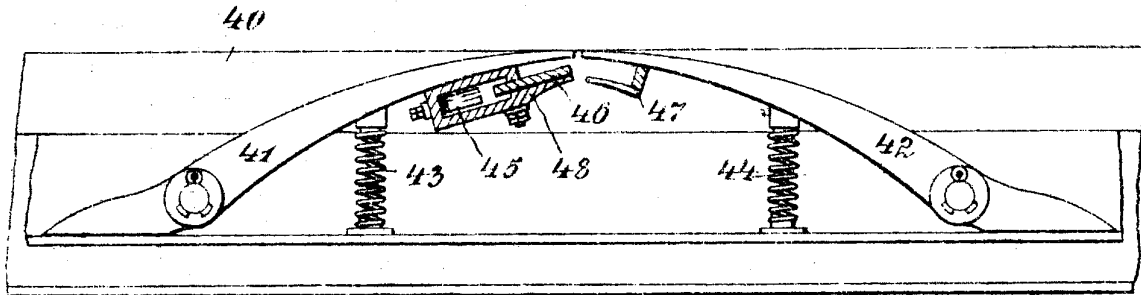


Fig. 2

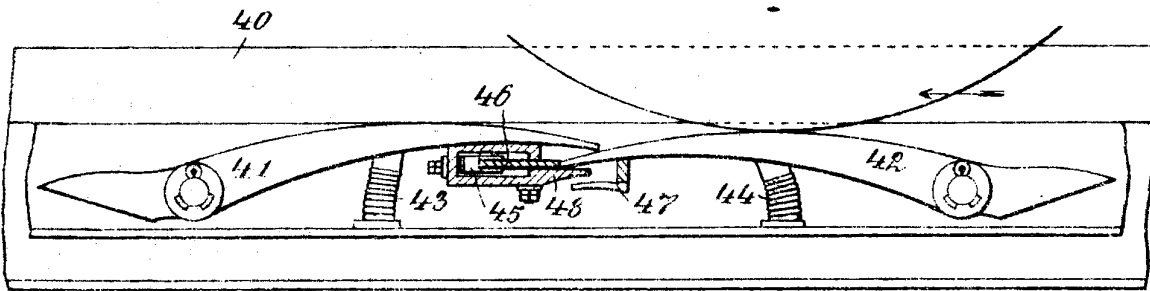
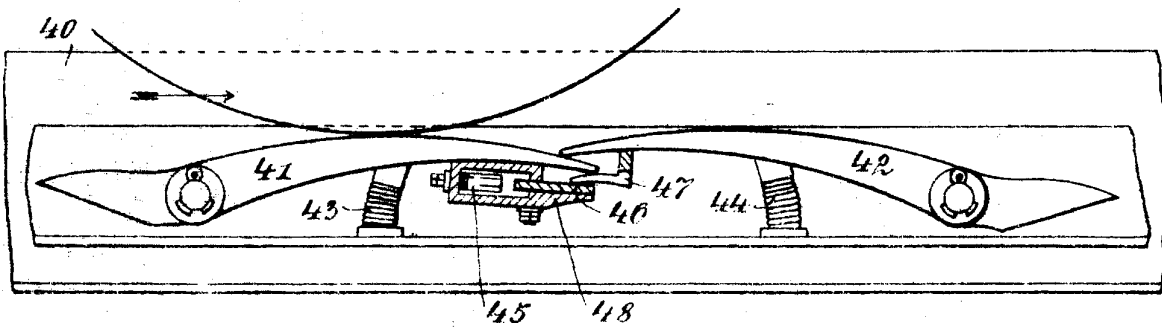


Fig. 3

ESCALA VARIABLE



Barcelona 10 octubre 1925

p.p.
J. Sayre

