

13260

13260



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña
a la solicitud de

UN MODELO DE UTILIDAD POR VEINTE AÑOS EN ESPAÑA

a favor de:

GÉRARD SAUBOY, domiciliado en Bd. du Midi - NERAC
(Lot et Garonne)

y

ANDRÉ CELLIER, domiciliado en 14 Place des Etudes
AVIGNON (Vaucluse).

por

«DISPOSITIVO PARA PUESTA EN MARCHA DE VEHICULOS -
PESADOS».

Inventores: Gérard Sauboy y André Cellier, de na-
cionalidad francesa.



El presente invento tiene por objeto un dispositivo de palanca construido especialmente para la puesta en marcha de los vehículos pesados, montados sobre ruedas, en particular los vagones del ferro-carril.

5 Consiste esencialmente en la utilización de una palanca, articulada por una parte en un soporte que se le ha agregado y el cual descansa en el suelo o sobre el carril. Por otra parte la palanca se apoya en el bandaje de la rueda por mediación de un elemento doblemente articulado, el cual de esta suerte acompaña, sin deslizarse, el mayor tiempo posible al bandaje, el cual transmite el esfuerzo que se ejerce en el otro extremo de la palanca principal.

10 A tal fin, el extremo de la palanca que ataca la rueda está provisto de una mano o calza que se apoya sobre el bandaje de la rueda; dicha mano está articulada alrededor de un eje horizontal cerca del bandaje y en otro eje, a una distancia adecuada de este último. Dichos ejes y el eje del soporte de apoyo de la palanca son paralelos entre sí y prácticamente paralelos con relación al eje de la rueda atacada.

15 La unión entre la mano y la palanca puede efectuarse por medios conocidos, tales como gemelos u otros, articulados en los dos ejes. En la práctica se reemplaza el sistema de las dos articulaciones por una sola articulación de unión entre la mano y la palanca, atacando la mano el bandaje por mediación de una guarnición deformable que crea una pseudo-articulación que, según ha mostrado la práctica, es suficiente.

20 La figura nº 1 muestra esquemáticamente una palanca según el invento.

25 La figura nº 2 representa una forma práctica del invento.

30 En la figura 1ª se ve en 1, la palanca de manieobra la cual recibe en su brazo mayor la presión que ejerce el operador. Dicha palanca está articulada mediante un eje horizontal en un soporte 3 el cual descansa con un patin 4 en



35

en el carril 5.

40

El extremo de la palanca 1, el cual se coloca debajo de la rueda a poner en marcha, está provisto de un eje 6 que recibe un gemelo el cual es articulado en 8 por su otro extremo en una mano o calza 9 que se aplica a la llanta de rodamiento 10 de la rueda.

45

Cuando se apoya sobre la palanca 1 para hacerla bajar en 11, el gemelo 7 aprieta la calza 9 sobre el aro de rodamiento 10.

El eje 10, unido al desplazamiento de la rueda, debido a que la calza 9 no se desliza sobre aquella, describe un arco de cicloide 16. Al desplazarse la rueda en 15, el eje 8 llega a 14 mientras que el eje 6 llega a 12 y la calza a 13.

50

Puesto que no se efectúa ningún desplazamiento de la calza sobre la rueda, no se produce ninguna fricción que frenaría esta última como ocurre en las palancas corrientes.

55

Como las dimensiones de las diversas piezas se escogen convenientemente, dentro de los límites de utilización, quedando la mano o calza en contacto con la llanta de rodamiento 10, lo cual depende particularmente del valor dado a la distancia 6-8, los esfuerzos de empuje son tan tangenciales como posible, respecto a la cicloide 16 que describe el eje 8, resultando excelente el rendimiento.

60

La figura 2ª muestra una forma preferible del invento; en ella la palanca 21, mostrada en parte, lleva un eje 22 que gira, por ejemplo en un soporte 23, provisto de una base 24 la cual se apoya sobre el carril 25, por intermedio, por ejemplo de un asiento de cuero o de caucho 26.

65

El extremo 27 de la palanca 21 está provisto de un eje 28 que lleva una mano o calza 29 que está en contacto con el bandaaje de rodamiento 31 de la rueda, por mediación de una guarnición, 32, de cuero o de caucho. Para facilitar



70

la introducción de la calza 29 y su colocación sobre el rail de la base 24 del soporte 23, la calza 29 tiene dos guías 33, los cuales se disponen por ambos lados de la cabeza del carril 25.

75

Para tener en cuenta la conicidad de los bandajes de ferrocarril, el eje 28 gira con cierto juego dentro de la calza 29.

80

La deformabilidad de la guarnición 32 permite a la fuerza transmitida del eje 28 a la llanta de rodamiento 31, variar su inclinación sobre la llanta dentro de los límites, prácticamente reducidos, de las diferencias entre los ángulos A y B de la figura 1ª, siendo A y B los ángulos, en dos puntos diferentes, que en la figura 1ª forman el gemelo 7 con el radio de la rueda, en 8 y en 14 respectivamente. El funcionamiento es tal como expuesto en el caso teórico antes descrito.

85

Hecha la descripción precedente, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ésto cambie la esencia de la invención que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y que se reivindica en la siguiente

90

NOTA

En resumen, el Modelo de Utilidad cuyo registro se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

95

1ª - Un dispositivo de puesta en marcha de vehículos pesados, tales como vagones de ferrocarril u otros, constituido por una palanca que se apoya en un soporte, el cual descansa sobre el carril o en el suelo, caracterizado por el hecho de que una palanca está articulada en un soporte, mediante un eje que enlaza ambos de un modo permanente, mientras que la palanca se apoya sobre la llanta de rodamiento de la rueda a empujar mediante una mano o calza conectada

100



con la palanca por dos articulaciones paralelas o sensiblemente paralelas al eje de apoyo de la palanca.

105

2ª - Dispositivo de puesta en marcha, según la reivindicación primera, caracterizado por el hecho de que la articulación más cercana de la rueda es reemplazada por una pseudo-articulación, constituida por una capa de materia deformable, tal como el cuero o el caucho dispuesta entre la calza y el bandaje a despegar.

110

3ª - Dispositivo de puesta en marcha, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado por el hecho de que la calza está provista de uno o de varios guías, los cuales encuadran el carril.

115

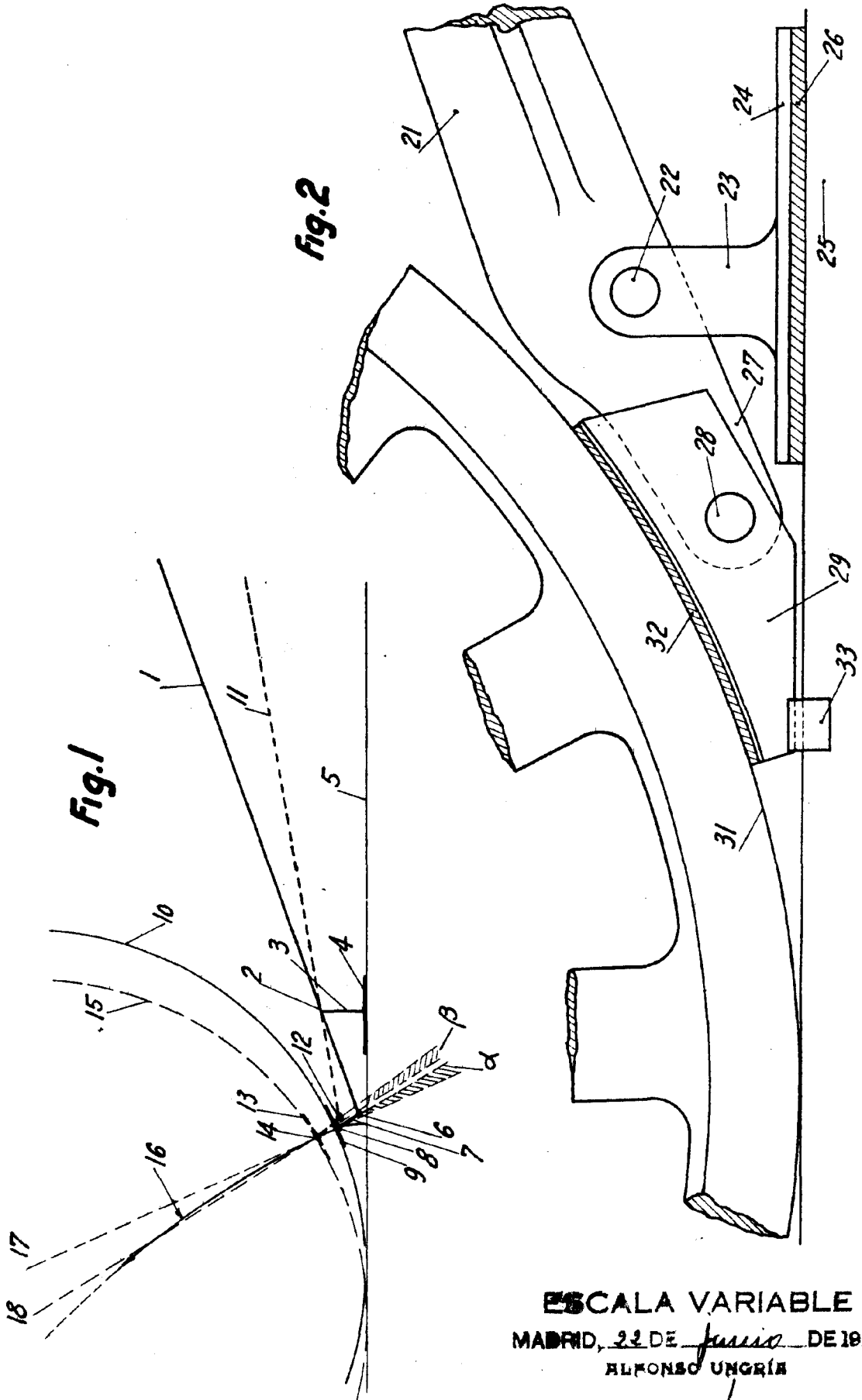
4ª - Se reivindica por último como objeto sobre el que ha de recaer el Modelo de Utilidad cuyo registro se solicita "DISPOSITIVO PARA PUESTA EN MARCHA DE VEHICULOS PESADOS".

Todo conforme queda descrito en la presente memoria, que consta de cinco páginas escritas a máquina y dibujos que se acompañan.

Madrid 22 de junio de 1.946

ALFONSO UNGRIA

13260



ESCALA VARIABLE

MADRID, 22 DE JUNIO DE 1845

ALFONSO UNGRÍA