

MODELO DE UTILIDAD

36823.

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

S o b r e :

" POLEA ANTIDESLIZANTE PARA TRANSMISIONES "

-----  
Solicitante DON MIGUEL BELTRAN LINARES, residente en  
Murcia, Vinadel, 12. De nacionalidad espa-  
ñola.-  
-----



MODELO DE UTILIDAD

36823.

MEMORIA DESCRIPTIVA

Sobre:

"POLEA ANTIDESLIZANTE PARA TRANSMISIONES"

Solicitante: DON MIGUEL BELTRAN LINARES, residente en Murcia, Vinadel, 12. De nacionalidad española.-

Es un hecho muchas veces observado que las poleas en las transmisiones permiten el resbalamiento de las correas y esto ocurre muy a menudo en las pequeñas poleas motrices montadas en los ejes de los motores eléctricos que giran a grandes velocidades.

5

Para evitar estos inconvenientes se han seguido en el curso del desarrollo técnico varios caminos. En un principio

36823.



- 2 -

10

se emplearon tensores con rodillos que obligan a las correas a hacer un recorrido obligado en tal forma que rodean mas de los 180° de la periferia de sus llantas, pero en este caso

15

las correas deben flexionar constantemente en los dos sentidos y se acorta la vida de las mismas. Luego se inventaron las correas trapezoidales que, debido a su forma conocida, permiten una mayor adhesión por el aumento de superficie y su trabajo de cuña. Estas correas dan un buen resultado y permiten un gran acortamiento de las distancias entre los ejes de las dos poleas. Las correas trapezoidales, sin embargo, son caras por sí y son caras también por el hecho de que sus poleas deben tornearse especialmente con gran desperdicio de

20

material.

25

El presente presenta una solución sencilla para todos los casos en los cuales no se desea hacer el gran gasto de deshacerse de instalaciones a base de transmisiones por correas planas, pero sin embargo garantizar una mayor adhesión sin tener que acudir a los tensores con sus inconvenientes apuntados mas arriba. Consiste en proveer a las poleas motrices de una superficie antideslizante de un material igual ó parecido al de las superficies rodantes de los bandajes de los automóviles. El efecto adhesivo de los actuales neumaticos es buenisimo ya que el aceleramiento al arrancar los coches no seria posible si se produjesen deslizamientos del neumático sobre las carreteras. Hoy en dia muy lisas como de asfalto, cemento etc. La superficie antideslizante de las poleas se puede lograr vulcanizando la goma sobre la llanta tal como se

30

hizo en tiempos pasados con los bandajes macizos, que no se

35



desecharon porque este sistema de adhesión hubiese fallado, sino por su poca elasticidad. Las poleas antideslizantes, podrán, por lo tanto, ya suministrarse provistas de sus superficies de goma vulcanizada y estriadas de una manera conveniente para aumentar la adhesión pero está previsto y forma parte de este invento que la superficie antideslizante puede estar fabricada por separado en forma de aros ó de bandas que se montan y fijan posteriormente sobre las poleas ya existentes sin que sea necesario someterlas al proceso de vulcanización. Para tal fin los aros tendrán un diametro algo menor que el de la polea para que la goma entre a presión y esté mantenida por la presión que ejerce la elasticidad. Además se puede pegar con los medios cada vez mas perfeccionados adhesivos que existen en el mercado como, por ejemplo, termoplasticos que reblandecen a determinadas temperaturas y se vuelven a endurecer al enfriarse. Para tal fin la polea de hierro podrá calentarse a una temperatura conveniente, por ejemplo de 140° para termoplasticos adhesivos del tipo del acetato de polivinilo, se recubre la polea calentada con esta masa se coloca la banda de goma estriada bien apretada y se deja enfriar lo cual será suficiente para una buena adhesión.

Naturalmente, si las poleas son de madera, la adhesión se logrará clavando la goma sobre la llanta de madera, y en muchos casos será este el procedimiento elegido por su sencillez y baratura.

Los procedimientos de montaje y de adhesión solamente se detallan en esta memoria para demostrar la perfecta posibilidad técnica de convertir las poleas ya existentes lisas



65

en poleas antideslizantes del tipo, objeto de modelo de utilidad, sin que todos estos procedimientos formen parte de la reivindicación que recaerá sobre las poleas de las características descritas.

70

El dibujo adjunto es un ejemplo del invento, en su única figura, 1 representa la llanta de la polea y 2 el recubrimiento antideslizante. La forma representada de las estrias es simplemente un ejemplo sin que sea limitativo, puesto que las estrias ó elementos antideslizantes en la superficie pueden ser de tipo variado tanto en dibujo como en tamaño.

N O T A

75

El Modelo de Utilidad que se solicita por veinte años en España, sus Colonias y Protectorado, deberá recaer sobre: " POLEA ANTIDESLIZANTE PARA TRANSMISIONES ", de acuerdo con las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

80

1ª.- Polea antideslizante para transmisiones, caracterizada por estar compuesta de una polea rígida, plana, recubierta de un aro de una materia antideslizante provista de dibujos en relieve que aumenten la adhesión de las correas.

85

2ª.- Polea antideslizante para transmisiones, según 1ª reivindicación, caracterizada porque el dibujo en relieve antideslizante está orientado paralelamente al eje de la polea.

3ª.- "POLEA ANTIDESLIZANTE PARA TRANSMISIONES".

Según queda substancialmente descrito en la presente memoria que consta de cuatro hojas escritas a máquina por una sola cara, acompañada de sus correspondientes dibujos.

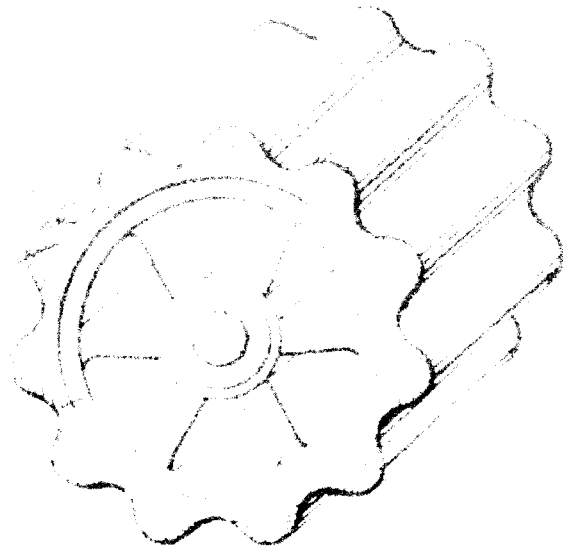
Madrid, 22 de junio de 1953

MIGUEL BELTRAN LINARES,

P.P. FRANCISCO GARCIA CABRERIZO

*Francisco Garcia Cabrerizo*

FIGURA ÚNICA



MADRID 22 JUNIO 1915  
MIGUEL BELTRAN LINARES

FRANCISCO GARCIA CABRERA  
P. P.

*M. Gálvez*

ESCALA VARIABLE