

72785



72785

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de un Modelo de Utilidad por veinte años en España por "Nuevo tipo de carro-freno para el tendido de conductores eléctricos", a favor de la entidad "COBRA, S.A.", de nacionalidad española, con domicilio en Madrid, calle de Nicasio Gallego, nº 17.

- - - -

El carro-freno objeto del presente Modelo de Utilidad está destinado al tendido de conductores eléctricos en líneas de baja, alta y muy alta tensión, muy especialmente cuando se trata de conductores de aluminio, aluminio-acero, aldreya u otros que, por sus características, pueden sufrir deterioros al ser arrastrados por el terreno.

Este modelo permite tender los conductores bajo una tensión mecánica, sin que dichos conductores se apoyen en otro sitio que en las poleas colgadas al efecto de los futuros apoyos de la línea.

Se le llama carro-freno por estar montado sobre ruedas y conseguirse la tensión mecánica al pasar, el cable a tender, por una serie de poleas dotadas de freno, de manera que el cable o conductor entra a una tensión baja, de unos 100 Kg., y sale a la conveniente del tendido, que puede oscilar entre 800 y 3.000 Kg. según las dimensiones del cable a tender y del perfil y las características del terreno. De las dimensiones del cable a tender dependerán también las dimensiones del carro-freno a utilizar.

Para su mejor comprensión se hará su descripción con referencia a un modo de realización ilustrado por los dibujos de las ad-



juntas hojas de planos y presentado a título de ejemplo no limitativo, por lo que sus variantes de detalle, forma, dimensiones, proporciones, materias, etc., en cuanto no determinen alteración de su esencia ni la obtención de un resultado industrial nuevo y distinto, deben quedar amparadas por la protección correspondiente al registro que se solicita.

En las figuras 1ª y 2ª se representan sendas vistas en alzado, en la 1ª por un lado y en la 2ª, por el testero donde se encuentran los cabrestantes, del conjunto del aparato; en la 3ª, una vista cenital del mismo conjunto.

Todo ello va montado sobre un chasis construido con viguetas U (1) que, para su transporte, se apoya sobre un eje (2) de acero con dos ruedas (3 y 3') con neumáticos de las dimensiones apropiadas y que para ser fijado en el lugar donde haya de ser utilizado, lleva cuatro patas (4) de altura regulable mediante tornillo elevador (5) y tuercas (6) fijadas en los cuatro ángulos del chasis.

Sobre el chasis, a mayor altura que éste, sensiblemente paralelos entre sí y perpendiculares a los largueros del mismo (sobre los que se apoyan mediante unos perfiles (7) soldados al chasis) van dos ejes (8), en cada uno de los cuales van montadas la mitad de las poleas (9) de que consta el carro-freno. Las poleas son de gran diámetro, apropiado al cable que se ha de tender, de manera que éste no sufra deterioro ni aplastamiento al apoyarse en las gargantas de las poleas a la tensión a que saldrá del carro-freno. Las poleas pueden girar libremente sobre su eje, pero, para conseguir su frenado hay, entre cada dos de ellas y entre las de los extremos y los perfiles-prensa (10) que les aprietan entre sí, sendos discos (11) dotados de cintas-freno y que, para evitar que giren, están enchavetados sobre el eje, pero de forma que permite su desplazamiento axial. Como ya se ha indicado, la presión de los discos-freno contra las poleas se consigue median



te dos puentes de perfil de U (10), que en su centro, entre los dos juegos de poleas, llevan un husillo prensa con volante (12).

El cable, según sale de la bobina en que se recibe de fábrica o del almacén, pasa por la primera polea, donde se enrolla y adapta en un sector de 120° , pasando a la garganta de la polea con ella enfrentada en el otro eje y de ésta a la segunda polea del primer eje y así sucesivamente hasta la última polea de donde sale, a la tensión debida, conseguida mediante un cabrestante situado el otro extremo del tramo a tender y un cable de acero de la sección apropiada.

Las gargantas de las poleas, donde se adapta el cable, son de aluminio con objeto de evitar cualquier deterioro de aquél.

Para permitir el empalme de los cables de las distintas bobinas se ha dotado al chasis de dos cabrestantes (13), provistos de freno y trinquete, y con los que se logra retener el cable en tensión una vez que ha pasado toda la bobina ya tendida, mientras se hace pasar la siguiente por las poleas del carro-freno y se procede a efectuar el empalme.

#### N O T A

Descritos suficientemente el conjunto del presente modelo de utilidad, de sus distintas partes y de su funcionamiento, se declara que lo que constituye la esencia de su objeto, nuevo en España, es lo que se concreta en las siguientes reivindicaciones:

1ª.- Nuevo tipo de carro-freno para el tendido de conductores eléctricos, caracterizado por que el conjunto de sus poleas va distribuido en dos grupos gemelos, cada uno con su propio eje común, sobre el que todas las poleas pueden girar libremente, pero que entre polea y polea y entre las extremas de cada grupo y sendos perfiles-prensa que las aprietan entre sí, llevan discos dotados de cintas-freno, enchavetados sobre el correspondiente eje común para impedir que puedan girar sobre él, pero a lo largo del cual pueden deslizarse, y siendo graduada la presión de



los perfiles-prensa de cada grupo mediante la acción de un husillo -prensa común.

5 2ª.- Nuevo tipo de carro-freno para el tendido de conductores eléctricos, según la reivindicación anterior, caracterizado, además, por que para hacer posible el empalme del cable ya tendido con el de una nueva bobina, el carro-freno va combinado con un juego de cabrestantes con freno y trinquete que permite retener en tensión, mientras se efectúa el empalme, el cable ya tendido.

10 3ª.- Nuevo tipo de carro-freno para el tendido de conductores eléctricos.

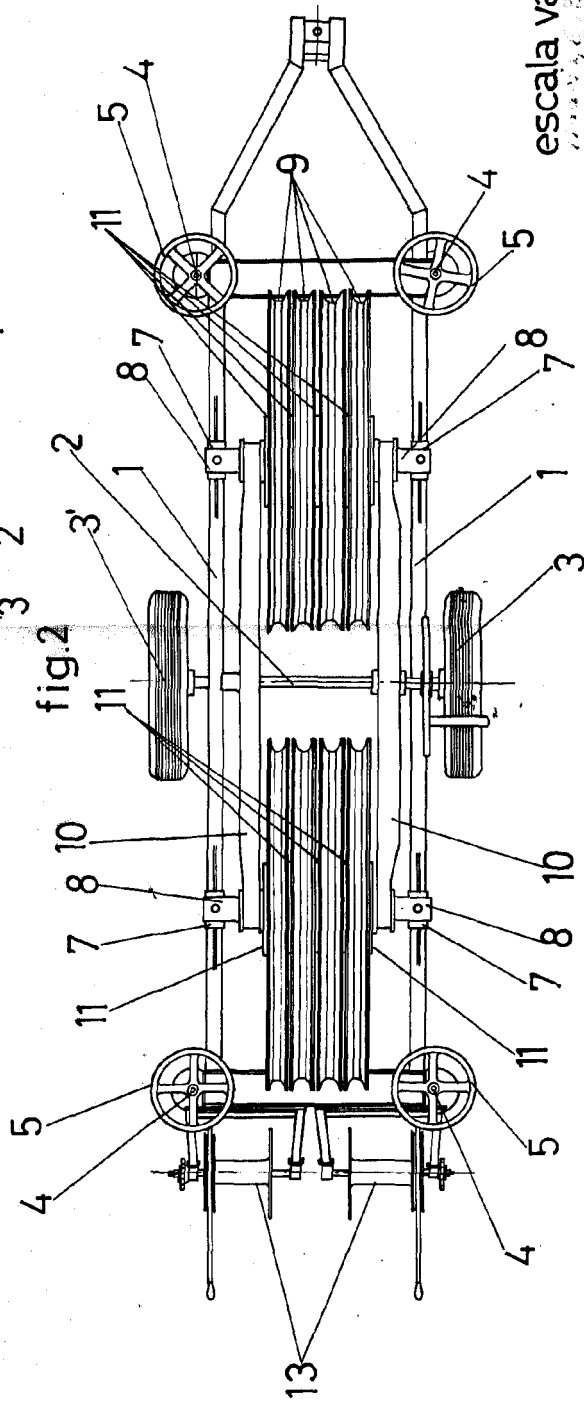
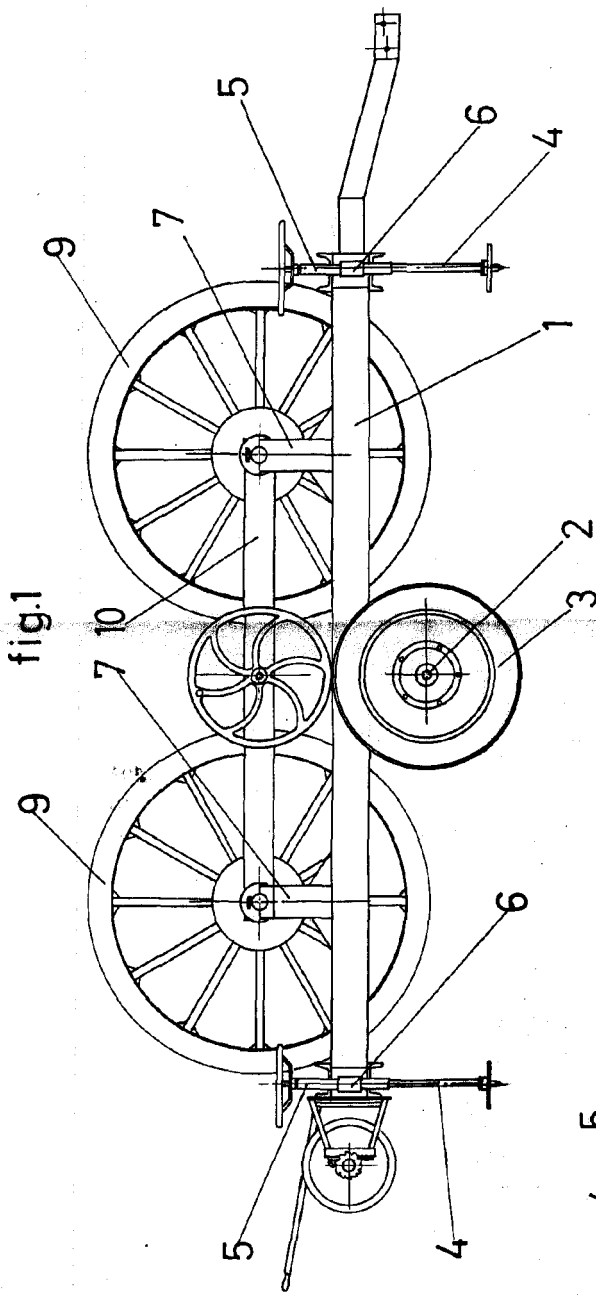
Todo según se describe y reivindica en la presente Memoria que consta de cuatro hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, y según se representa en las adjuntas hojas de planos.

Madrid, 6 de abril de 1.959.

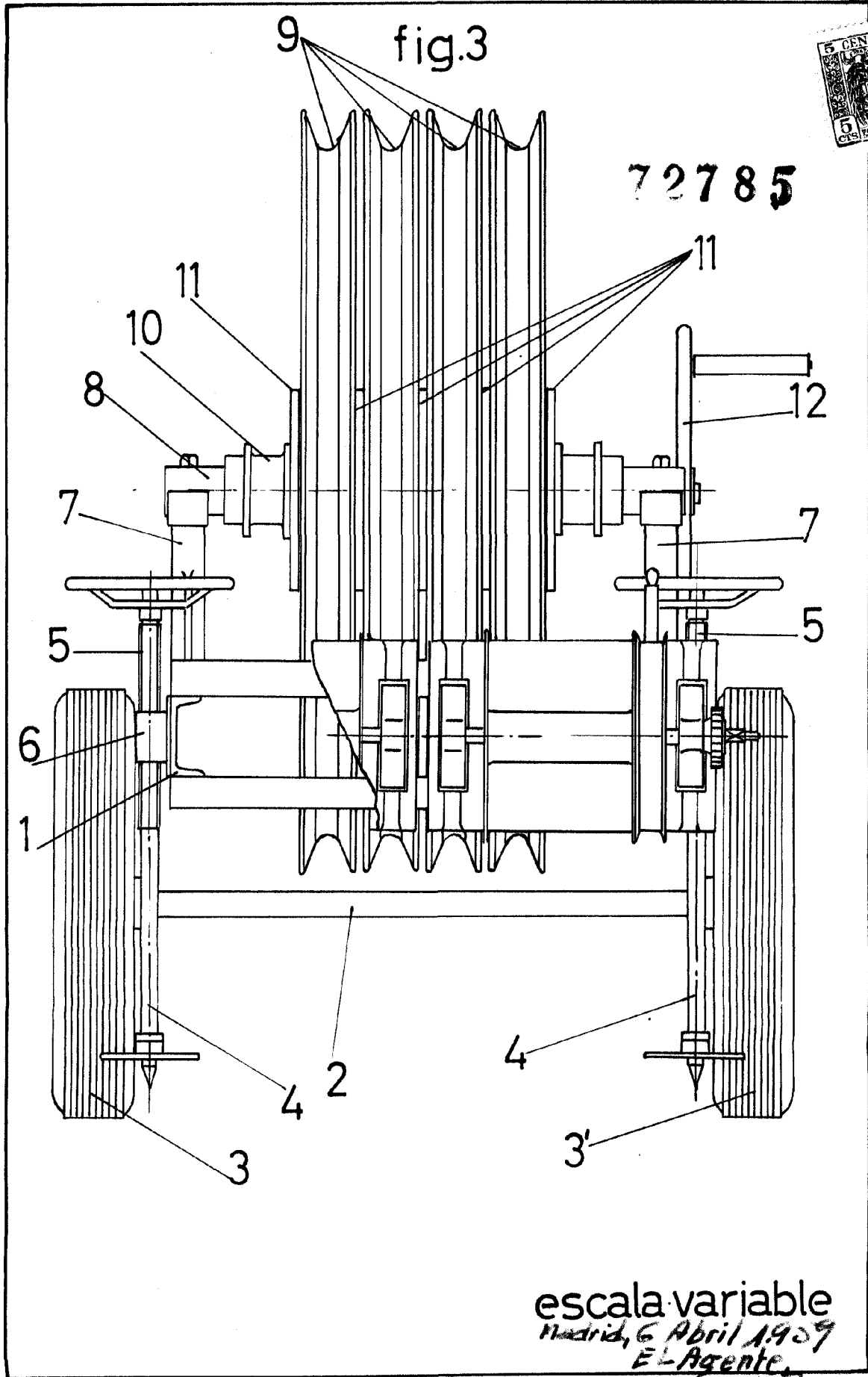
EL AGENTE,

p.p.

172785



escala variable



escala variable  
Madrid, 6 Abril 1909  
E. Agente.