

97520



MEMORIA DESCRIPTIVA QUE SE ACOMPAÑA A LA SOLICITUD DE PATENTE DE INVENCION POR VEINTE AÑOS A FAVOR DE DON JULIAN NAVARRO LOPEZ, RESIDENTE EN MADRID, POR " TROLLEY DE MOVILIENTO UNIVERSAL Y DE ENGRASE CONTINUO" PARA TRACCION ELECTRICA. (Grupo 9º, clase 86)

= =====

DESCRIPCION

Constituye el objeto de esta patente un "Trolley de movimiento universal de engrase continuo" cuyo conjunto y detalle, o sea el esquema total y el resultado del despiece, se muestra graficamente con todo su detalle necesario en los dibujos que se acompañan en esta memoria, los que tambien contienen su nomenclatura como indicación de la clase de material que ha de emplearse en su construcción.

A. Es un soporte que va fijado en la parte de la caña que se representa en el dibujo de las roscas por el tornillo B. para que no pueda darse vuelta.

B. Es el tornillo que da la presión en las roscas "a" con la punta de la caña.

C. Es la carcasa que une en todas sus partes el conjunto del mecanismo.

D. Es el árbol que suspende la carcasa C. sobre el soporte A. y atravesado por un pasador en "b" para que no se pueda aflojar.

E. Es un casquillo que solidifica la unión del arbolillo D. con la carcasa C. por ser la roca en el aluminio de menos resistencia.

F. Es el casquillo donde tiene su batalladero en sus giros el arbolillo D. y atravesado por el pasador "c" si no se le quiere poner una arandela "p" doblada sobre una de las caras del exágono para que no se afloje.

G. Es el anillo que evita pueda salirse el arbolillo D. por estar abrazado al cuello "z" y cortado en dos mitades para que pueda ser montable.

H. Es el tejuelo que sirve de batalladero en su punto de apoyo al arbolillo D.

I. Es la polea que rueda por el hilo conductor sirviendo de toma de corriente.

J. Es el eje que suspende la polea I. para su rodamiento.

K. Es la tuerca que por su presión solidifica en un cuerpo la polea I. con el eje J.

L. Son los cojinetes donde batallan en su rodamiento los extremos del eje J.

M. Son las tapas que abrazan a los cojinetes L. y fijándolos sin poder girar por mediación de las muelas "E" que ajustan en "r" de los cojinetes L.

N. Son los tornillos que roscan en la carcasa C. haciendo una fuerte presión sobre las tapas M. para hacerlo todo un cuerpo sólido y con una arandela "H" doblada sobre una de las caras del exteño para que no puedan aflojarse.

O. Son los aros que hacen rodar el eje J. y suben el aceite de los depósitos "d" para engrasar los extremos del eje J. con los cojinetes L.

F U N C I O N A M I E N T O

Cuando se encuentra la polea del "Trolley" colocada en el hilo conductor, como obra cierta tensión en la misma sobre dicho hilo y procedente del mando de la caña, la canal "f" se adapta tan ajustada a este que al comenzar a rodar sobre el mismo se le hace imposible poder salirse; debido a que encuentra un rodamiento tan sensible y suave por estar los dos extremos del eje J. suspendidos en los cojinetes L. los cuales son engrasados continuamente por los aros C. puesto que los hace rodar el eje J. y por lo tanto sube el aceite de los depósitos "d" en tal forma que después de bañar con bastante abundancia estos roces tienen los sobrantes a ventarse otra vez en sus mismos depósitos "d" por el sistema siguiente:

Como la cantidad de aceite que sube los aros C. no puede consumir las estas roces, el sobrante tiene tendencia a correrse por el mismo eje J. y como no puede salirse por los extremos de este por tenerlo cerrado los cojinetes L. tiran a salir por el lado de la polea I. y entonces los golpe las aristas circular "g" que tienen en el eje J. y por su fuerza centrífuga los tira en los huecos concéntricos "i" de los cojinetes L. y salen por el orificio "i" viniendo a depositarse en sus mismos depósitos, con las ventajas que la pequeña cantidad de aceite que se le pueda escapar a las aristas "g" se deslizarán por las paredes de los depósitos que hay en los lados de la polea I. viniendo a parar al fondo de la carcasa C. y toman la entrada por el orificio "J" que obra en el arbolillo D. a salir por "n" para engrasar el roce del mismo con el casquillo F. y su punto de apoyo con el tejuelo H.

Este "Trolley" también tiene las ventajas que si se sale de las líneas aéreas por alguna deficiencia en las mismas, no podrá nunca engancharse en los vientos transversales que le sirva de suspensión a estas, por componer un cuerpo casi esférico en su conjunto; como también es de muy poco entretimiento por los dos conceptos siguientes:

1º. que tratándose del cuidado para sus engrases no hay que hacerlo a diario, puesto que lleva aceite en sus depósitos "d" para varios días, el mismo que se le suministra con una aceitera por el orificio "i" que obra en las tapas M. hasta verlo salir por los purgadores o nivel "u" que tiene la carcasa C..

2º. que dentro de sus desgastes por el rozamiento en sus articulaciones son de mucha duración por tratarse también de unos cuerpos o metales muy duros a la fricción y con un engrase muy abundante.



NOTA

Se reivindica:

- 1º. La totalidad del mecanismo descripto en su conjunto o disposición completa como en cada una de sus partes, órganos o elementos, o bien en su integridad es nuevo el sistema de la propia invención de D. Julian Navarro por lo cual no se reproduce aquí en forma de reivindicaciones determinadas partes del mismo, consiguiéndose tan solo la referencia al conjunto y detalles del aparato, a fin de que sea todo lo recaiga el derecho legal a la exclusiva explotación.
- 2º. Esta patente de invención ha de entenderse de "TROLLEY DE MOVIMIENTO UNIVERSAL Y DE ENGRASE CONTINUO" PARA TRACCION ELECTRICA.

Segun resulta de la presente memoria y validada en tres hojas manuscritas por una sola de las mismas y de los dibujos adjuntos.

Madrid a 6 de Mayo de 1900.

Julian Navarro

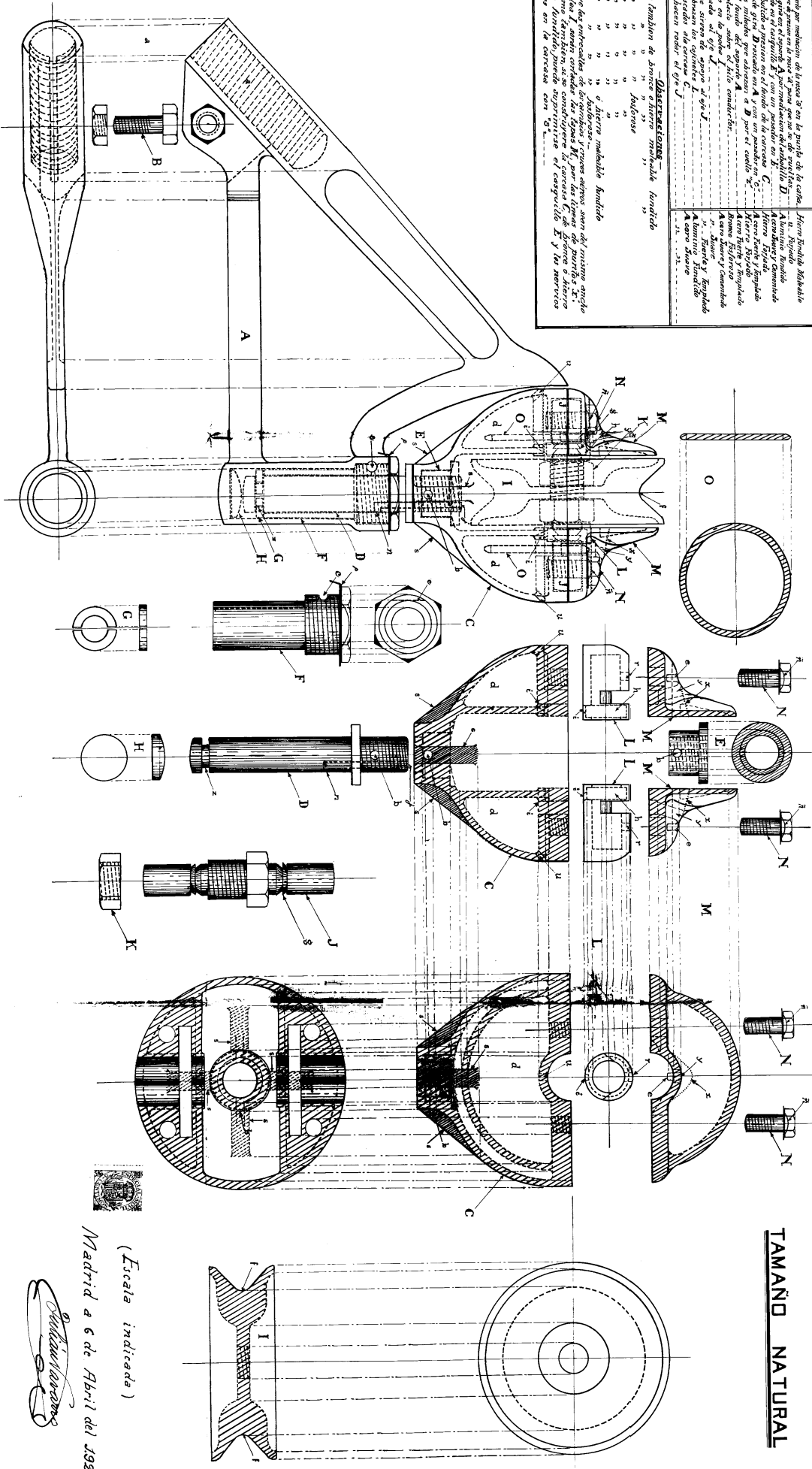


TROLLEY J. NAVARRO. DE MOVIMIENTO UNIVERSAL Y DE ENGRASE CONTINUO

DESCRIPCION DETALLADA DEL DISEÑO DEL TROLLEY
NOMENCLATURA DE LAS PIEZAS Y SU MATERIAL

A	Agente para frotar por medio de la resaca S en la parte de la caña.	Hierro fundido Mateado
B	Resaca que se apoya en la resaca S para que se deslice la caña.	" " " "
C	Carro que se desliza en el carril A con un resaca en su parte superior.	" " " "
D	Carril que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
E	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
F	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
G	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
H	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
I	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
J	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
K	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
L	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
M	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
N	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
O	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
P	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
Q	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
R	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
S	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
T	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
U	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
V	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
W	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
X	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
Y	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado
Z	Carro que recibe el peso de la caña.	Hierro forjado

Observaciones:
 A. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 B. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 C. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 D. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 E. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 F. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 G. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 H. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 I. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 J. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 K. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 L. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 M. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 N. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 O. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 P. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 Q. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 R. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 S. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 T. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 U. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 V. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 W. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 X. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 Y. Puede ser también de hierro mateado fundido.
 Z. Puede ser también de hierro mateado fundido.



PARA TRACCION ELECTRICA

TAMAÑO NATURAL

(Escala indicada)

Madrid a 6 de Abril del 1926.

J. Navarro