



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

Un certificado de adición a la patente num.103.561

a favor de

ADOLF BLEICHERT & Co. A.- G. residente en LEIPZIG`-
GOHLIS, (SAJONIA) (Alemania)

por

PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA MISMA

5

Con objeto de reducir al minimo posible el desgaste de los cables carriles de los funiculares aereos para el transporte de personas, segun la patente principal, las ruedas de los carros corredizos se han provisto de cercos de rodamiento de caucho. Se han presentado dificultades considerables para fijar el caucho al cuerpo de la rueda, y precisamente debido a la cirscunstancia de que son bastante estrechas la via de rodadura y la superficie de rodamiento de la rueda. Es bien verdad que el descarrilamiento lateral de las ruedas del cable se evita con seguridad mediante una acanaladura correspondiente del forro de caucho, sin embargo existe todavia el peligro de que dicho forro de caucho se desplace sobre el cuerpo mismo de la rueda, porque el caucho no ss pega bien al metal. Se ha

10



15

conseguido mejorar la adherencia introduciendo entre el cerco de rodamiento de caucho blando y el cuerpo de metal de la rueda, una capa de caucho duro, que tiene la propiedad de combinarse tanto con el metal como con el caucho blando.

20

La presente solicitud de certificado de adición se refiere a otra nueva forma de conveniente ejecución del objeto de la patente principal, para evitar tambien el levantamiento lateral del forro de caucho. La invención consiste en que el cerco de rodamiento de caucho tiene formas y dimensiones que son diferentes de las del espacio formado por los discos de borde y el cuerpo de la rueda, en cuyo espacio el cerco va montado de modo que al montar la rueda queda fijado por presión.

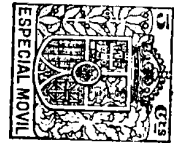
25

30

La fig. 1, muestra la sección de la corona de una rueda de rodamiento del tipo que hasta la fecha ha sido empleado. En la corona de acero colado a, por medio de ranuras en forma de rabo de golondrina está fijado el caucho duro b, y sobre este ultimo es aplicado el caucho blando c, Con esta forma de ejecución sucede frecuentemente que el caucho se separa de las paredes metalicas, porque el caucho blando, al correr sobre el cable, va comprimido elasticamente y luego, al continuar la rueda su marcha, vuelve a enderezarse en su forma primitiva. Se entiende que con cada compresión se solidifica el caucho en la parte inferior de la sección del cerco, mientras que a la vez en las partes exteriores de la sección tiene la tendencia de separarse de las paredes de la corona de la rueda. Este fenomeno facilmente puede imitarse con un pedazo de caucho blando comprimiendolo en su centro con el dedo. Otra desventaja mas de la referida ejecución es el precio relativamente elevado, porque la

35

40



45 corona metálica resulta inservible una vez desgastado el forro de caucho.

50 En virtud de la presente invención se obtiene un mejoramiento esencial porque la sección del cerco de rodamiento de caucho desde el principio no es igual a la del espacio en el cual va montado y que está formado por una llanta metálica y discos laterales de cualquier forma. La sección que resulta de esta manera, según las exigencias del caso puede ser rectangular, trapeciforme o arqueada. Gracias a esta diversidad de la sección del cerco antes y después del montaje (vease las figs. 2 a 6), se tiene la posibilidad de poder montar el caucho blando con tensión
55 previa, por decirlo así. Cargándose luego el cerco de caucho por la presión de la rueda, se entiende que sus partes exteriores ya no pueden separarse de los discos de borde laterales evitándose por completo la formación de un vacío entre los discos laterales de la corona de rodamiento y el
60 caucho.

65 En la fig. 2, se representa una forma de ejecución de la invención en la que sobre la llanta d, es aplicado el caucho duro e, y sobre este último es fijado el caucho blando f, cuya sección es trapeciforme (fig. 3). Este caucho por medio de los discos de borde g, va comprimido en forma rectangular. Conviene dotar los discos de borde interiormente de ranuras (fig. 4). Los dos discos de borde, mediante tornillos que van fijados al cuerpo de la rueda y así van
70 apretados uno contra otro, y respectivamente contra el caucho interpuesto.

La fig. 5, muestra una forma de ejecución estando la capa de caucho duro e, aplicada también a la corona de



75 rodamiento d. Pero el caucho blando f, tiene seccion rectan-
gular (fig.6), y por medio de discos de borde h, de forma
correspondiente va comprimido de modo que su sección resulta
ser trapeciforme. Las ventajas en este caso son las mismas
antes ya descritas.

80 - N O T A -

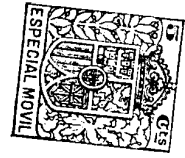
En resumen: el certificado de adición recaera sobre
las reivindicaciones siguientes:

85 1°. Rueda del carro corredizo para funiculares aereos
con cerco de rodamiento de caucho (suplemento a la patente
de invencion 103.561), caracterizada porque las formas y
dimensiones del cerco de rodamiento son diferentes de las del
espacio en el cual el cerco de caucho va montado y que está
formado por los discos de borde y el cuerpo de la rueda, de
suerte que el cerco al montaje de la rueda va fijado por
presión.

90 2°. Rueda de carro corredizo segun la reivindicación
primera caracterizada porque la sección del cerco de rodamien-
to de caucho es trapeciforme, mientras que la sección del
espacio previsto para el montaje del cerco de caucho entre
los discos de borde y el cuerpo de la rueda es rectangular.

95 3°. Rueda del carro corredizo segun la reivindicación
primera, caracterizada porque la sección del cerco de roda-
miento de caucho es rectangular, mientras que la sección del
espacio determinado para la sujección del cerco de caucho
entre los discos de borde y el cuerpo de la rueda es tra-
peciforme.

100 4°. Se reivindica por ultimo, como objeto sobre el



105 que ha de recaer el certificado de adición a la patente numero 103.561, concedida con fecha 3 de Octubre de 1929, y que se solicita por PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA MISMA.

Todo conforme queda expresado en la presente memoria que consta de cinco hojas escritas a maquina por una sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid 12 de Febrero de 1930.

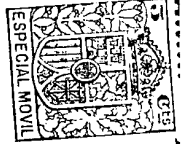


Fig. 1.

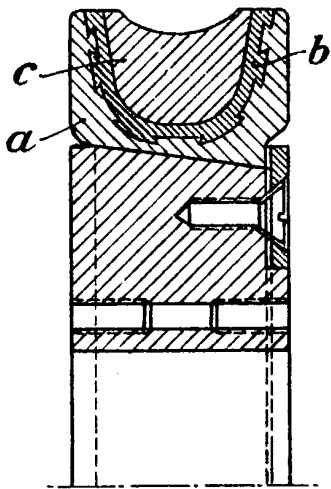


Fig. 2.

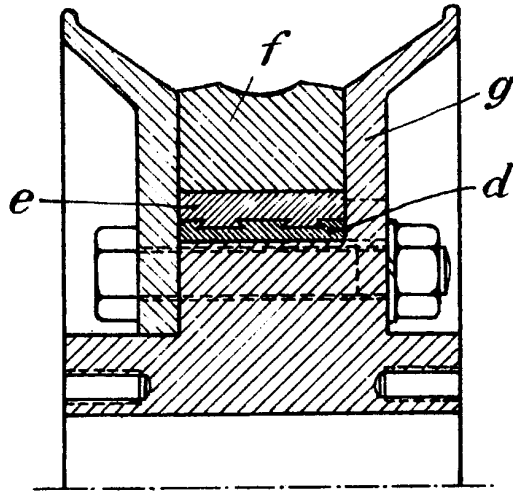


Fig. 3.

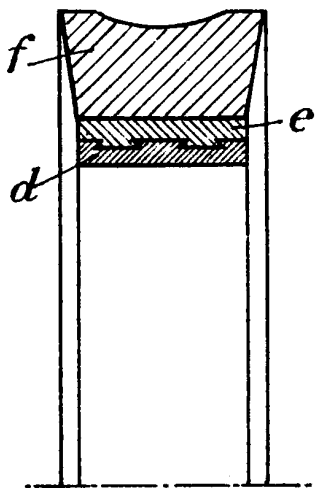


Fig. 4.

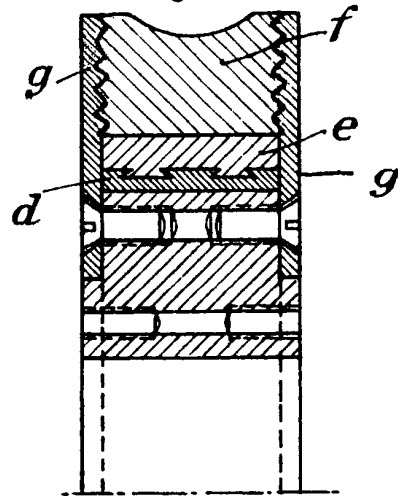


Fig. 5.

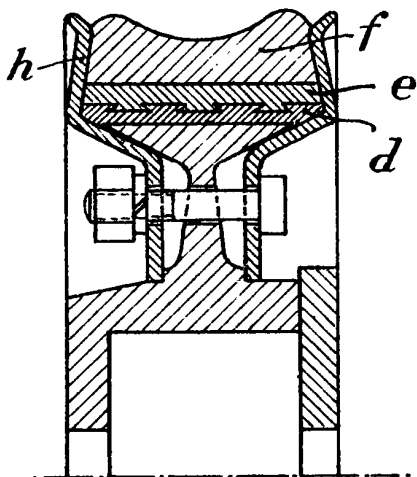
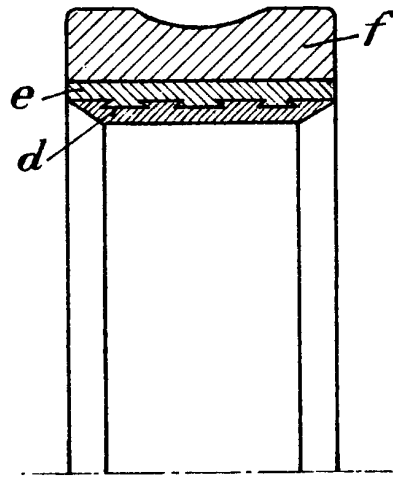


Fig. 6.



August 1878
Patented by J. W. Wimmer.