



142281

EB.=

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención, por veinte años, por: " Disposición para grados de emisor conectados en paralelo y maniobrados por un transmisor común " a favor de la r. s. Telefunken Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H., residente en Berlin S.W.11. /Alemania/ Hallescher Ufer, 12. =

= = = = =

5 Para obtener mayores potencias en las emisoras es usual servir varios tubos o válvulas en conexión paralela. Pero este medio de la conexión en paralelo de válvulas tiene solo una zona limitada de aplicaciones a causa de las dificultades que aquí se presentan. Esto se ha de decir especialmente de las emisoras de onda corta. Aquí resulta perjudicial la capacidad por ejemplo propia de las válvulas, la cual dificulta muchísimo la producción de ondas cortas. Además en un gran número de válvulas conectadas



en paralelo apenas si puede combinarse una simetría exacta bajo el punto de vista eléctrico con la condición de tener conductores lo más cortos posible.

Por este motivo, especialmente tratándose de ondas cortas se recurrió a obtener emisoras de gran potencia conectando dos o varios grados separados de emisión paralelamente los cuales se manio -  
5  
nuevan bien directamente o mediante grados previos por una emiso -  
ra común de maniobra. Para obtener un buen rendimiento y para a -  
provechar lo mejor posible la capacidad de las válvulas se requie -  
10  
re que los emisores conectados en paralelo se carguen con exacta igualdad.

Según el invento gracias a la diferencia de las diversas cargas de los grados emisores conecta-dos en paralelo se manio -  
bran medios conectadores automáticos que distribuyen uniformemente  
15  
la carga en los diversos grados conectados en paralelo, cuando por cualquier motivo (sintonización, variación de acoplamiento) se presenta una carga no uniforme en los diversos grados. Como medi -  
da de la carga sirve el valor de la corriente continua anódica (recepción de corriente) de las diversas válvulas transmisoras.  
20  
Puede realizarse una variación de carga especialmente por varia -  
ción del acoplamiento de un grado con el grado inmediato o con la antena.

La fig. 1, presenta un ejemplo de ejecución para dos trans -  
misores conectados en paralelo. Por comparación de las caídas de  
25  
tensión a lo largo de resistencias iguales conectadas en los con -  
ductores de entrada de la tensión <sup>anódica</sup> /se acciona una disposición V,  
que iguala la carga de los dos grados regulando al acoplamiento de la antena.

En la fig. 2, los dos ejes de accionamiento  $W_1$  y  $W_2$ , de  
30  
los órganos de acoplamiento de la antena de los dos transmisores se acoplan entre sí mediante un engranaje compensador, construi -  
do en este caso como engranaje planetario. El eje  $W_1$  lleva en un



brazo el cojinete de la rueda dentada  $Z_1$ , que está engranada con la segunda rueda dentada  $Z_2$ , y la endentación interior de la caja G. Mientras G, está sujeta, por el movimiento de  $W_1$ , se produce solidariamente el del eje  $W_3$ , con igual sentido de rotación. Mediante el engranaje A, se establece igual número de revoluciones entre  $W_1$  y  $W_2$ . Al mismo tiempo puede aprovecharse A, para suministrar pasajeramente el acoplamiento entre  $W_1$  y  $W_2$  con objeto de poder mover los dos accionamientos separadamente, por ejemplo mediante ruedas de mano  $H_1$  y  $H_2$ . El desplazamiento relativo y recíproco de los accionamientos necesario para regular la distribución de la carga en los dos transmisores, se realiza mediante la rotación de la caja G. Para el movimiento de G, se prevé una transmisión helicoidal de detención automática que se acciona por un motor C con marcha a la derecha y a la izquierda.

La fig. 3, presenta un ejemplo de ejecución para la conexión eléctrica del motor de accionamiento C, de la caja de transmisión, para el cual en este caso se prevé un motor de conexión en serie. El relé D, se halla en el punto de la disposición W, ilustrada en la fig. 1. Según la dirección de la corriente por el contacto 1 y el relé conector  $F_1$ , o por el contacto 2, y el relé conector  $F_2$ , cierra el circuito de la fuente de corriente auxiliar E, en la que se encuentra el electroimán H, de suelta del freno. Los relés conectores  $F_1$  y  $F_2$ , poseen cada uno dos contactos de trabajo y uno de reposo. La conducción ilustrada en los conductores ofrece para los dos relés conectores direcciones opuestas de rotación e impide el corto-circuito del inducido levantando al mismo tiempo los dos relés. Para disminuir el tiempo de parada posee el motor un freno, solo al levantar el cual se cierra el circuito del motor. Así se logra que este motor reciba siempre corriente solo cuando está abierto el freno. Dado el caso, en el lugar del relé D, de doble efecto se emplean dos de simple efecto o que trabajen por un solo lado.



Para hacer posible variar al mismo tiempo el acoplamiento de todos los grados cuando existen más de dos de estos conectados en paralelo, el acoplamiento de la antena de un grado no influenciado por la disposición compensadora se hace regulable, y los restantes grados se hacen dependientes de este último mediante disposiciones distribuidoras de la carga. Entre cada grado y el independiente se debe encontrar entonces una disposición compensadora.

N            O            T            A  
-----

La presente solicitud de patente consta de las siguientes reivindicaciones:

1. - Una disposición para grados emisores conectados en paralelo y maniobrados por un emisor común, caracterizada porque gracias a la diferencia de las diversas cargas de los distintos grados conectados en paralelo se maniobran medios conectadores de trabajo automático, que reparten uniformemente la carga en los diversos grados conectados en paralelo, especialmente por variar el acoplamiento.

2. - Una disposición según el punto 1, caracterizada por que entre los órganos de accionamiento de los acoplamientos de los grados conectados en paralelo se encuentra un engranaje o transmisión compensadora ( $Z, Z_1, Z_2$ ) maniobrada por la diferencia de las diversas cargas y que permite variar el acoplamiento total gracias a variar el acoplamiento de un solo grado.

3. - Una disposición según el punto 1, caracterizada por que la conexión del motor para la maniobra de la transmisión compensadora se realiza mediante un relé ( $F_1, F_2$ ) para cada dirección de rotación y cada relé suprime la acción del otro de tal manera que se evitan perturbaciones en el posible accionamiento simultáneo de los dos relés.



5. -

4. - " Disposición para grados de emisor conectados en paralelo y maniobrados por un transmisor común " según se describe y reivindica en esta memoria descriptiva y se ilustra con los planos que a la misma se acompañan.

5            Consta esta descripción de cinco hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, a 18 de mayo de 1936. -

A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line.

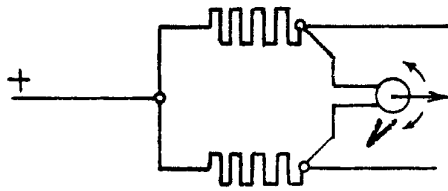


Fig. 1

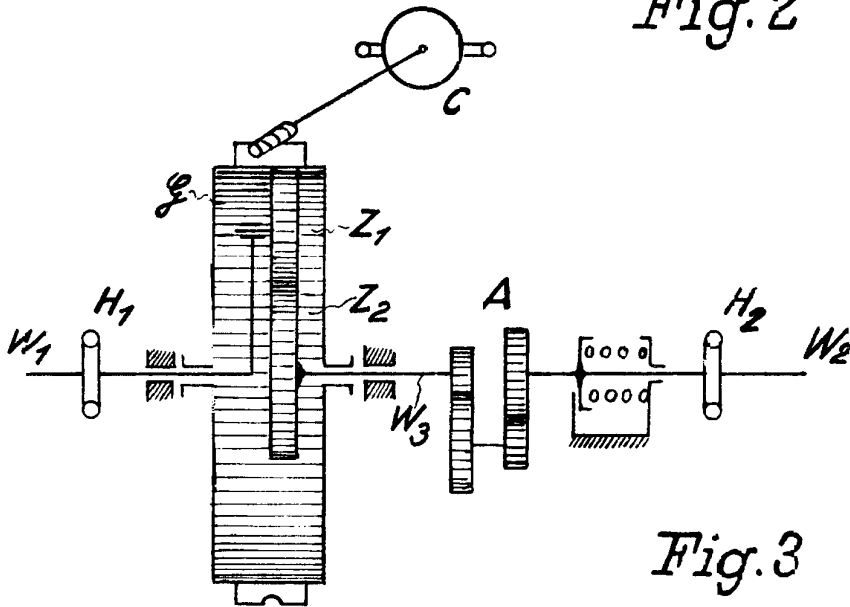


Fig. 2

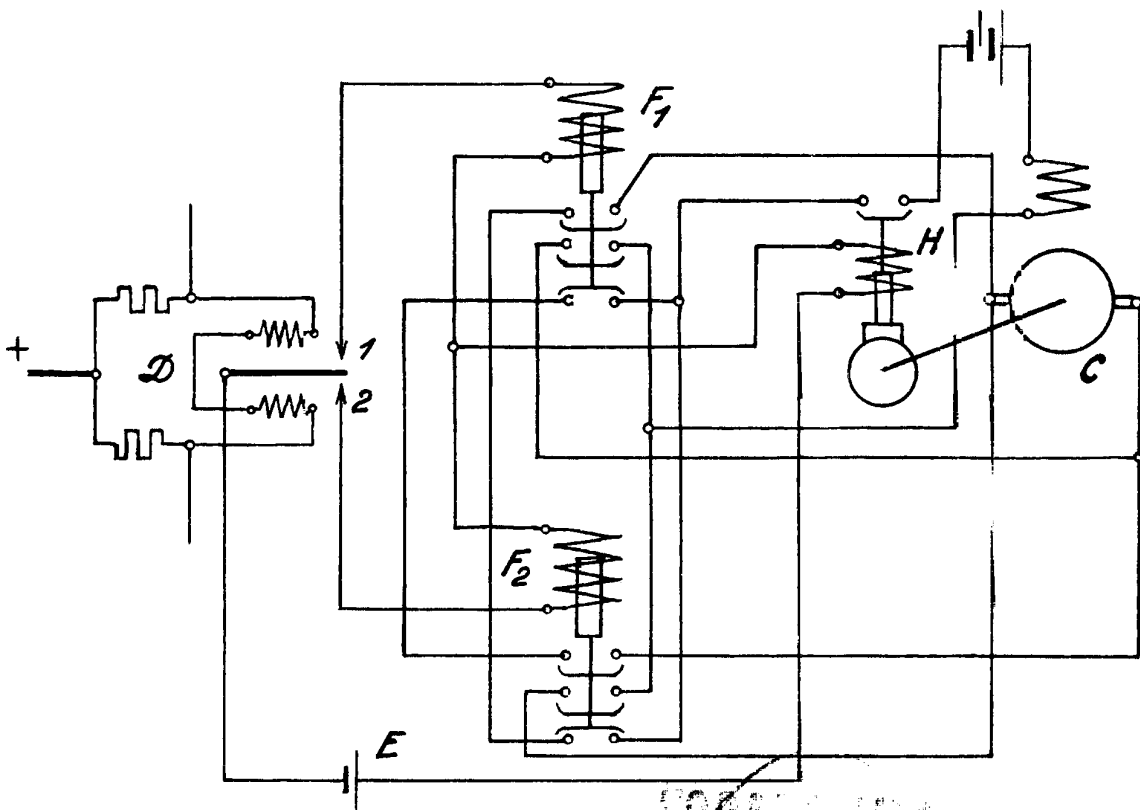


Fig. 3

*Handwritten signature or mark at the bottom of the page.*