

171238



PATENTE DE INVENCION

por 20 años

por "UN SISTEMA DE TRANSMISION EN EL QUE SE APROVECHA DIRECTAMENTE EL ESFUERZO TANGENCIAL DE LAS RUEDAS DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES Y SE TRANSFORMA PARA EL ACCIONAMIENTO DE ALTERNADORES O DE TRANSMISIONES INDUSTRIALES DE CARACTER FIJO", a favor de D. José Prats Tomás, de nacionalidad española, domiciliado en Barcelona.

MEMORIA DESCRIPTIVA

5. Las precarias circunstancias porque atraviesa la producción de la energía hidroeléctrica, conduce de nuevo a la industria a procurarse la energía por medios autónomos utilizando motores térmicos. Como consecuencia de ello es muy frecuente que en talleres e

industrias que disponen de camiones, automóviles, locomotoras y otros vehículos similares, se decidan a desmontar el motor propio de estos vehículos para adaptarlo a un chasis fijo; con lo que se inutiliza el vehículo y una adaptación de esta naturaleza es siempre costosa.

10. Para facilitar estos casos y reducir el coste de estas adaptaciones, el recurrente ha ideado y puesto en ejecución práctica un sistema de transmisión para aprovechar directamente el esfuerzo tangencial de las ruedas de estos vehículos, que hace innecesario inutilizarlos. Siendo nuevo y de su propia invención el sistema ideado, el recurrente solicita que se le garantice en su propiedad y explotación exclusiva mediante la concesión de la Patente de invención a que se refiere la presente memoria descriptiva.

15. A título de ejemplo para mejor ilustrar esta memoria, se adjuntan unos dibujos representando una de las posibles soluciones del sistema ideado a un caso concreto, cual es el de aprovechar el esfuerzo tangencial de las ruedas motrices de un autocamión.

20. A los efectos legales de la patente que se solicita, serán variables todos cuantos detalles no afecten, alteren, cambien o modifiquen la esencia del sistema ideado. Podrá por tanto aplicarse indistintamente, a dichos efectos, a automóviles de turismo, camiones, locomotoras, automotores, motocicletas, tranvías y demás vehículos semejantes.

25. Podrá servir tal sistema para accionar o atacar directa o indirectamente por medio de correas o en-



Granejes el eje de una generatriz eléctrica, alternador o dinamo; o para accionar una transmisión o sistema de embarrados industriales de carácter fijo.

40. En los mencionados dibujos, en la figura I se presenta una disposición general para aprovechar el esfuerzo tangencial -1- de las ruedas motrices -2- de un camión -3-. Se supone que el sistema de transmisión -4- se sitúa en el interior de una fosa -5- situada por debajo del plano -6- del piso donde se apoya el camión -3-. El camión se colocará con su eje trasero -2- colocado encima paralelo al de -6-, coincidiendo ambos en un mismo plano vertical apoyándose para ello sobre un rodillo o un par de poleas -10-. Se sujeta el camión por medio de las cuñas -7-, o cadenas, cuerdas u otro medio para inmovilizarlo por su tren delantero o por su chasis -9- para anular las reacciones horizontales -8- del esfuerzo tangencial -1-. Con ello al girar las ruedas -2- harán girar al rodillo o poleas -10- según -11- en virtud de la adherencia o sea que por el esfuerzo -1- se hará retroceder la pista de apoyo de -2-, o sean las llantas de -10-, en lugar de avanzar el vehículo como ocurre normalmente por la inmovilidad del piso o pista corrientes. Situando sobre el eje -4- de -10- una polea -12- transmisora, o una generatriz eléctrica, se habrá conseguido un aprovechamiento y adaptación muy económicos del vehículo.
45. En las mencionados dibujos, en la figura I se presenta una disposición general para aprovechar el esfuerzo tangencial -1- de las ruedas motrices -2- de un camión -3-. Se supone que el sistema de transmisión -4- se sitúa en el interior de una fosa -5- situada por debajo del plano -6- del piso donde se apoya el camión -3-. El camión se colocará con su eje trasero -2- colocado encima paralelo al de -6-, coincidiendo ambos en un mismo plano vertical apoyándose para ello sobre un rodillo o un par de poleas -10-. Se sujeta el camión por medio de las cuñas -7-, o cadenas, cuerdas u otro medio para inmovilizarlo por su tren delantero o por su chasis -9- para anular las reacciones horizontales -8- del esfuerzo tangencial -1-. Con ello al girar las ruedas -2- harán girar al rodillo o poleas -10- según -11- en virtud de la adherencia o sea que por el esfuerzo -1- se hará retroceder la pista de apoyo de -2-, o sean las llantas de -10-, en lugar de avanzar el vehículo como ocurre normalmente por la inmovilidad del piso o pista corrientes. Situando sobre el eje -4- de -10- una polea -12- transmisora, o una generatriz eléctrica, se habrá conseguido un aprovechamiento y adaptación muy económicos del vehículo.
50. En las mencionados dibujos, en la figura I se presenta una disposición general para aprovechar el esfuerzo tangencial -1- de las ruedas motrices -2- de un camión -3-. Se supone que el sistema de transmisión -4- se sitúa en el interior de una fosa -5- situada por debajo del plano -6- del piso donde se apoya el camión -3-. El camión se colocará con su eje trasero -2- colocado encima paralelo al de -6-, coincidiendo ambos en un mismo plano vertical apoyándose para ello sobre un rodillo o un par de poleas -10-. Se sujeta el camión por medio de las cuñas -7-, o cadenas, cuerdas u otro medio para inmovilizarlo por su tren delantero o por su chasis -9- para anular las reacciones horizontales -8- del esfuerzo tangencial -1-. Con ello al girar las ruedas -2- harán girar al rodillo o poleas -10- según -11- en virtud de la adherencia o sea que por el esfuerzo -1- se hará retroceder la pista de apoyo de -2-, o sean las llantas de -10-, en lugar de avanzar el vehículo como ocurre normalmente por la inmovilidad del piso o pista corrientes. Situando sobre el eje -4- de -10- una polea -12- transmisora, o una generatriz eléctrica, se habrá conseguido un aprovechamiento y adaptación muy económicos del vehículo.
55. En las mencionados dibujos, en la figura I se presenta una disposición general para aprovechar el esfuerzo tangencial -1- de las ruedas motrices -2- de un camión -3-. Se supone que el sistema de transmisión -4- se sitúa en el interior de una fosa -5- situada por debajo del plano -6- del piso donde se apoya el camión -3-. El camión se colocará con su eje trasero -2- colocado encima paralelo al de -6-, coincidiendo ambos en un mismo plano vertical apoyándose para ello sobre un rodillo o un par de poleas -10-. Se sujeta el camión por medio de las cuñas -7-, o cadenas, cuerdas u otro medio para inmovilizarlo por su tren delantero o por su chasis -9- para anular las reacciones horizontales -8- del esfuerzo tangencial -1-. Con ello al girar las ruedas -2- harán girar al rodillo o poleas -10- según -11- en virtud de la adherencia o sea que por el esfuerzo -1- se hará retroceder la pista de apoyo de -2-, o sean las llantas de -10-, en lugar de avanzar el vehículo como ocurre normalmente por la inmovilidad del piso o pista corrientes. Situando sobre el eje -4- de -10- una polea -12- transmisora, o una generatriz eléctrica, se habrá conseguido un aprovechamiento y adaptación muy económicos del vehículo.
60. En las mencionados dibujos, en la figura I se presenta una disposición general para aprovechar el esfuerzo tangencial -1- de las ruedas motrices -2- de un camión -3-. Se supone que el sistema de transmisión -4- se sitúa en el interior de una fosa -5- situada por debajo del plano -6- del piso donde se apoya el camión -3-. El camión se colocará con su eje trasero -2- colocado encima paralelo al de -6-, coincidiendo ambos en un mismo plano vertical apoyándose para ello sobre un rodillo o un par de poleas -10-. Se sujeta el camión por medio de las cuñas -7-, o cadenas, cuerdas u otro medio para inmovilizarlo por su tren delantero o por su chasis -9- para anular las reacciones horizontales -8- del esfuerzo tangencial -1-. Con ello al girar las ruedas -2- harán girar al rodillo o poleas -10- según -11- en virtud de la adherencia o sea que por el esfuerzo -1- se hará retroceder la pista de apoyo de -2-, o sean las llantas de -10-, en lugar de avanzar el vehículo como ocurre normalmente por la inmovilidad del piso o pista corrientes. Situando sobre el eje -4- de -10- una polea -12- transmisora, o una generatriz eléctrica, se habrá conseguido un aprovechamiento y adaptación muy económicos del vehículo.



En las figuras II, III y IV se dan diversas soluciones, como son: dos poleas gemelas -10- montadas sobre el eje -4- al que se ajusta la polea transmisora,

ra -12- o un alternador o generatriz eléctrica: Un simple cilindro de apoyo -10'- que sirve de receptor y transmisor. Un par de poleas receptoras -10^{af}- acanaladas para mejor asegurar la adherencia, con las llantas de -2-.

70.

El eje -4- podrá situarse en una fosa profunda o sobre un banco o armazón, levantándose entonces el eje trasero de -5-.

N O T A.

75.

Se reivindica como objeto de esta Patente de invención:

80.

1.- Un sistema de transmisión en el que se aprovecha directamente el esfuerzo tangencial de las ruedas de los vehículos automotores y se transforma para el accionamiento de alternadores o de transmisiones industriales de carácter fijo, cuyo fundamento consiste en el aprovechamiento directo del esfuerzo tangencial de las ruedas motrices de los vehículos automotores, tales como locomotoras, automotores, autovías, tranvías,

85.

camiones, automóviles, motocicletas y otros semejantes, apoyando a éstas sobre las llantas de poleas o rodillos montadas sobre un eje fijo, capaz de girar sobre sí mismo, y anulando las reacciones horizontales de dicho esfuerzo sobre el chasis del vehículo, atando,

90.

fiando o anclando al efecto a este chasis mediante cuñas, peso, cadenas, cuerdas u otros medios.

2.- El propio sistema de la reivindicación anterior, caracterizado por el hecho de que su elemento esencial consiste en un eje apoyado en los necesarios cojinetes sobre el que se ajustan dos poleas gemelas

95.



lisas o acanaladas, o un simple tambor, y además la polea principal de la instalación receptora, o el alternador o dinamo que producirá la energía eléctrica. Sobre la llanta de aquellas poleas o tambor, se apoyarán directamente, en el momento deseado, las llantas de las ruedas motrices del vehículo, con su eje paralelo al del tambor o poleas y situándolo en el mismo plano vertical que éste.

3.- El propio sistema de las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado por el hecho de que el eje del tambor o poleas quede emplazado en el interior de una fosa situada por debajo del plano de circulación del vehículo; o indistintamente por encima de tal plano, levantándose entonces el vehículo, por cualquier medio para dejar situado su eje motor por encima del primero, de acuerdo con lo indicado en la anterior reivindicación.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad de la Patente definida en las anteriores reivindicaciones, cual objeto es:

4.- "UN SISTEMA DE TRANSMISION EN EL QUE SE APROVECHA DIRECTAMENTE EL ESFUERZO TANGENCIAL DE LAS RUEDAS DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES Y SE TRANSFORMA PARA EL ACCIONAMIENTO DE ALTERNADORES O DE TRANSMISIONES INDUSTRIALES DE CARACTER FIJO".

Consta la presente memoria de cinco hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y del dibujo adjunto.

Barcelona veintisiete de septiembre de mil novecientos cuarenta y cinco.

P. A. de D. José Prats Tomás
L. DURAN
P. P.



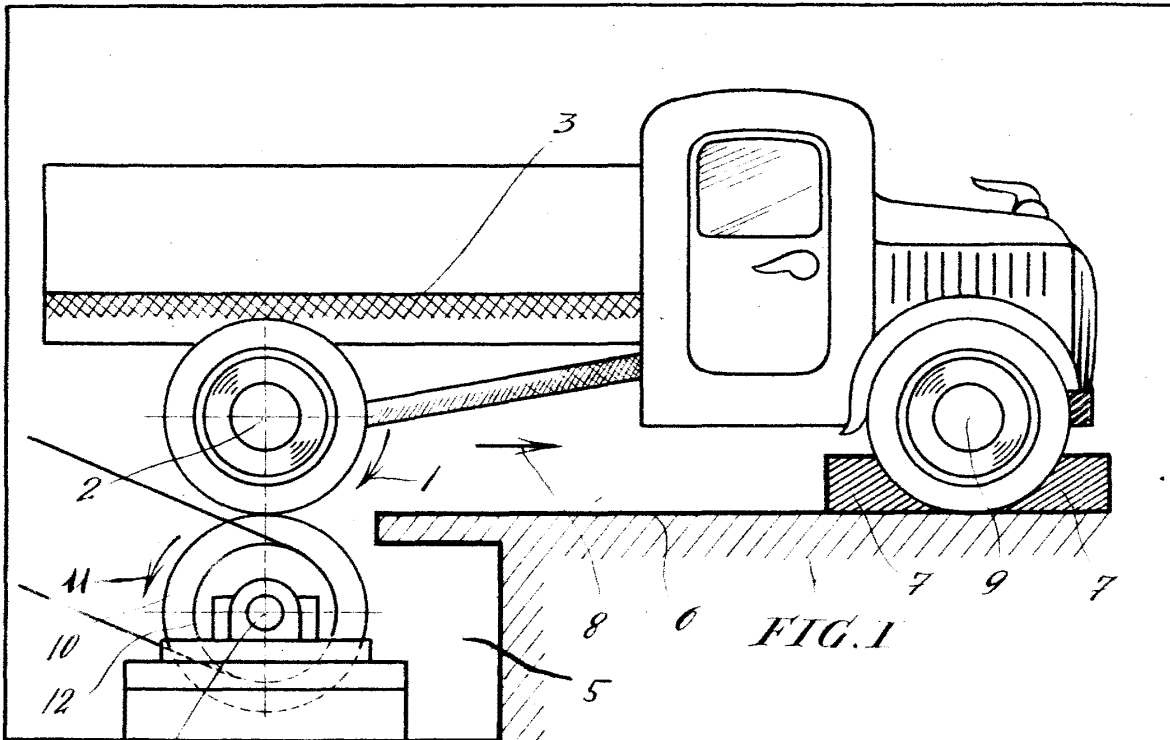


FIG. I

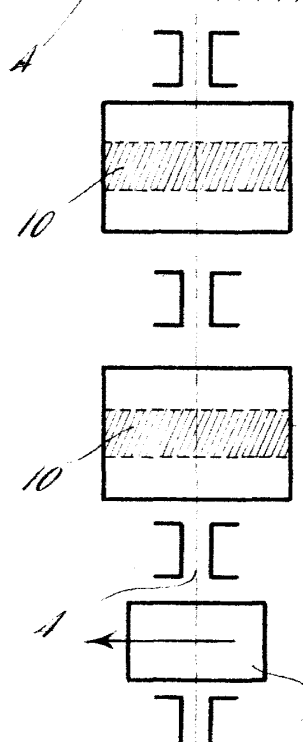


FIG. II

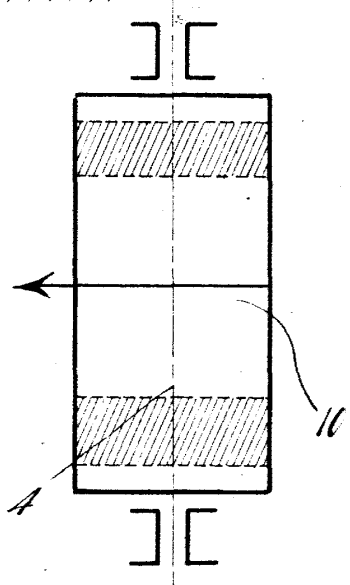


FIG. III

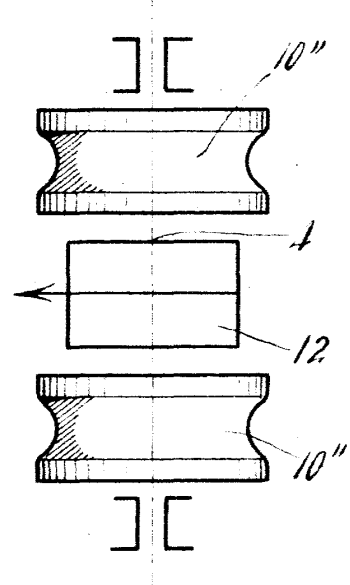


FIG. IV

Barcelona 27 septiembre de 1945
P. A. de D. José Prats Tomás

L. DURAN
P. P.

