



P. 32.571.-

Gw 1648 Sp

20  
50008

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

P A T E N T E     D E     I N V E N C I O N

e n

E S P A Ñ A

por VEINTE años

a nombre de GEWERKSCHAFT EISENHÜTTE WESTFALIA, entidad alemana, establecida en Wethmar bei Lünen/Westfalia, República Federal Alemana, por:

"UN DISPOSITIVO DE ACCIONAMIENTO DE FERROCARRIL FUNICULAR"

=====

El invento se refiere a un accionamiento de ferrocarril funicular, consistente en una transmisión mecánica dispuesta en un lado de un costado vertical, fijo a un marco, y que impulsa una polea de cable soportada en el otro lado del costado, así como en un accionamiento hidráulico movi-  
do por un motor eléctrico y montado delante de la transmisión mecánica.

En los accionamientos de ferrocarril funicular de este tipo, el accionamiento hidráulico está constituido por un puesto de bombeo que es impulsado por un motor de régimen

26 AGO



rápido. Ahora bien, los accionamientos hidráulicos hasta ahora conocidos resultan caros y ocupan mucho lugar.

Se ha descubierto ahora que se puede conseguir una mejora sustancial de los dispositivos conocidos hasta hoy en día, si en un accionamiento del tipo más arriba citado se dispone el árbol de impulsión del motor eléctrico paralelamente al árbol accionado de la transmisión mecánica, si bien algo corrido hacia arriba y/o hacia un lado, y si el motor eléctrico y el accionamiento hidráulico montado detrás de él están fijados en una caperuza que forma parte de una ménsula.

El invento se basa en el conocimiento de que un accionamiento hidráulico del tipo requerido puede ser montado con un gran ahorro de espacio, si las restantes piezas constructivas del accionamiento, teniendo en cuenta la particularidad que ofrece uno de estos accionamientos, constituido por una bomba de alimentación, una bomba de émbolo axial y un motor hidráulico, se reúnen para formar una unidad compacta.

La particularidad del accionamiento hidráulico estriba en que el muñón de árbol de accionamiento está corrido en relación con el muñón de árbol accionado. El motor eléctrico que impulsa el accionamiento hidráulico tiene, por lo tanto, que estar alojado de una manera que difiere de las disposiciones conocidas. Ello puede realizarse de manera sencilla por la proposición conforme al invento.

En otra forma de realización ventajosa del invento, se ha previsto que la caperuza posea, en sus extremos opuestos entre sí, sendas bridas para la fijación del motor eléctrico y del accionamiento hidráulico, y pase por encima de

20 ABO



un acoplamiento dispuesto entre el motor y el accionamiento hidráulico. De este modo se proporciona un montaje sencillo, así como una fácil accesibilidad de las piezas que tienen que ser atendidas.

5 El invento será explicado a continuación con más detalle a base de los dibujos, mostrando:

La fig. 1, una vista lateral del accionamiento de ferrocarril funicular;

la fig. 2, la correspondiente vista desde arriba.

10 El accionamiento consiste en un marco o una placa de base 2, con la que está unido fijamente un costado vertical 1. En uno de los lados del costado 1 está fijada una transmisión mecánica 3. En el árbol a impulsar de la transmisión 3, está dispuesta una rueda motriz 12 (fig. 2), sobre la que está conducido el cable, de la manera conocida. La disposición se complementa en este lado del costado 1 por una polea tensora 13.

15 Delante de la transmisión mecánica 3 está montado un accionamiento hidráulico 4, que contiene en una caja una bomba de alimentación, una bomba de émbolo axial y un motor hidráulico, así como las correspondientes válvulas y tuberías.

20 Como se desprende de la fig. 1, está el árbol a impulsar del accionamiento hidráulico 4 alineado con el árbol de entrada de la transmisión mecánica 3, transmitiendo un acoplamiento 5, por ejemplo, un acoplamiento de pernos elástico, el momento de giro.

25 El accionamiento hidráulico presenta, en su extremo opuesto a la transmisión mecánica 3, una brida anular 6 con la que está fijado a una brida anular correspondiente 7 de

30



una caperuza 8.

5 A la misma caperuza 8, y sobre una brida anular 9 prevista en el extremo opuesto, está adosado un motor eléctrico 10. Entre el motor eléctrico 10 y el accionamiento hidráulico 4 está previsto un acoplamiento (que no ha sido mostrado), por ejemplo, del mismo tipo que el acoplamiento 5.

10 La caperuza 8, que soporta el motor eléctrico 10 y el accionamiento hidráulico 4, sosteniendo a este último de tal modo que el árbol de salida del accionamiento 4 quede en línea con el árbol de entrada de la transmisión mecánica 3, a pesar de que los árboles de entrada y de salida del accionamiento hidráulico 4 no están alineados entre sí, forma parte de un soporte de ménsula designado con 11, que  
15 está unido fijamente con el marco del accionamiento del ferrocarril funicular.

20 Esta solicitud que corresponde a la presentada en la República Federal Alemana el 22 de Septiembre de 1965, bajo el número G 33090/20a Gbm, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

- N O T A -

25 Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de Invención en España; por VEINTE años, son los siguientes:

26 AGO



5 1º.- Un dispositivo de accionamiento de ferrocarril funicular, consistente en una transmisión mecánica dispuesta en uno de los lados de un costado vertical, fijo a un marco, que impulsa una polea de cable soportada en el otro lado del costado, así como en un accionamiento hidráulico movido por un motor eléctrico y montado delante de la transmisión mecánica, caracterizado porque el árbol de impulsión del motor eléctrico está dispuesto paralelamente al árbol accionado de la transmisión mecánica, si bien corrido hacia arriba y/o hacia un lado, y porque el motor eléctrico y el accionamiento hidráulico montado detrás de él, están fijados en una caperuza que forma parte de una ménsula.

15 2º.- Un dispositivo de accionamiento de ferrocarril funicular de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque la caperuza presenta en sus extremos opuestos entre sí sendas bridas, y pasa por encima de un acoplamiento dispuesto entre el motor y el accionamiento hidráulico.

20 3º.- Un dispositivo de accionamiento de ferrocarril funicular de acuerdo con las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque el accionamiento hidráulico es un mecanismo compacto, que reúne en una caja una bomba de alimentación, una bomba de émbolo axial y un motor hidráulico, así como válvulas y tuberías.

25 4º.- Un dispositivo de accionamiento de ferrocarril funicular.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en el dibujo que se acompaña y con los fines que se han especificado.



Esta Memoria consta de seis hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 26 AGO 1900

P.A.

Alberto de Elizaburu  
Por Poder.

26 AUG

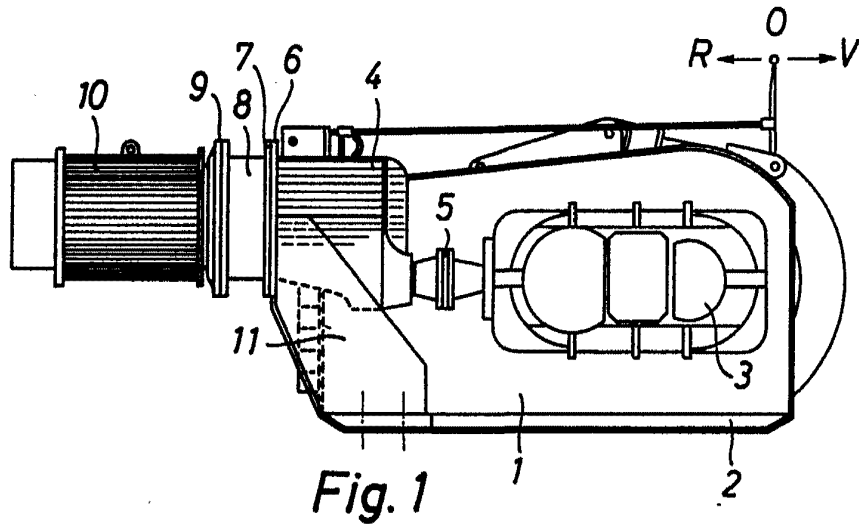


Fig. 1

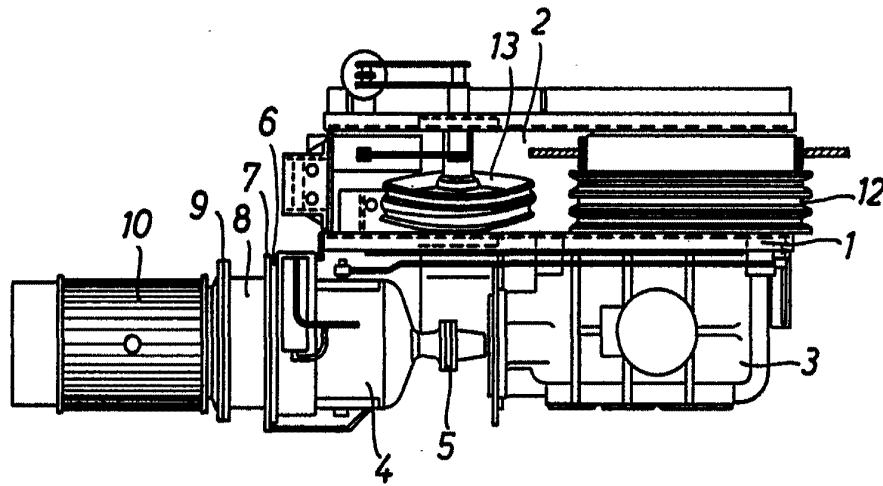


Fig. 2

WIRTSCHAFTS-  
KONZERN  
AG