

P.- 33.256

Cas nº 6 OT



331.873

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se presenta para unir a la solicitud

de

P A T E N T E D E I N T R O D U C C I O N

formulada el 4 de Octubre de 1.966, con el número 331.893

en

E S P A Ñ A

por DIEZ años

a nombre de SOCIETE INDUSTRIELLE DE TRANSMISSIONS, sociedad
anónima francesa, establecida en 116, rue Danton, Levallois-
Perret, Francia, por:

"UN DISPOSITIVO PARA EL ACCIONAMIENTO DE LAS DINAMOS DE VEHICU-
LOS FERROVIARIOS"

Las dinamos que aseguran la iluminación de los vehículos
ferroviarios son generalmente movidas por los ejes de las rue-
das de estos vehículos por intermedio de correas trapezoidales
que pasan sobre poleas de garganta trapezoidales enchavetadas
5 en los ejes.

Estas poleas se encuentran expuestas a la intemperie y es-
pecialmente a la nieve levantada por el paso del tren. Esta
nieve puede amontonarse en las gargantas de la polea y por con-
siguiente provocar con frecuencia averías, por ejemplo la salida
10 de las correas fuera de las gargantas, o la rotura de estas co-



rreas.

Se ha buscado remediar este inconveniente previendo en los fondos de las gargantas de las poleas unos agujeros que permiten la evacuación de la nieve.

5 Por otra parte, estas poleas deben ser muy ligeras. Para tener en cuenta esta última condición se ha tenido la idea de constituir la polea por una polea plana de metal ligero sobre la que se adaptan gargantas de perfil de acero.

10 Aunque este modo de construcción de las poleas es satisfactorio desde el punto de vista del peso, es prácticamente imposible realizar en tal polea los agujeros necesarios para la evacuación de la nieve. Es en efecto necesario hacer perforaciones en las partes perfiladas, que disminuyen su resistencia, y perforaciones correspondientes en la polea plana de metal li-
15 gero, y seguidamente llevar a coincidir las perforaciones de los dos elementos.

Esta última operación es prácticamente inadmisibles debido a las dificultades halladas para obtener esta coincidencia y a los gastos importantes que ello implica.

20 Se podrían evitar todas estas dificultades realizando la polea en metal ligero con gargantas salidas de fundición, pero en este caso la resistencia de las gargantas a la abrasión de las correas es demasiado débil, lo que es también inadmisibles.

25 Se evita este inconveniente, de acuerdo con la presente invención, fabricando una polea de metal ligero con gargantas salidas de fundición, igualmente de metal ligero, y agujeros para la evacuación de la nieve, formados en el momento de la colada, y sometiendo las gargantas de la polea, después del
30 mecanizado, a un tratamiento superficial de endurecimiento de



las paredes de las gargantas, por ejemplo por tratamiento anódico.

Se obtiene así una polea que responde a todas las condiciones exigidas: ligereza, resistencia al desgaste, y evacuación satisfactoria de la nieve.

La presente invención tiene igualmente por objeto un modo de fijación de estas poleas sobre el eje, que consiste en prever sobre las partes de estas poleas que van en contacto con el eje dos ranuras anulares, en las cuales se colocan anillos de materia elásticamente deformable y comprimidos por bridas metálicas dispuestas a uno y otro lado de la polea y mantenidas por tuercas atornilladas sobre espárragos roscados que atraviesan la polea.

A causa de su deformación, los anillos de materia elásticamente deformable ejercen una presión sobre el eje que impide cualquier deslizamiento angular de la polea con relación al eje.

Para facilitar la colocación del objeto de la presente invención sobre el eje, las poleas y sus accesorios pueden ser realizados en varios elementos, que se fijan entre sí después de la colocación sobre el eje.

A título solamente de ejemplo, el dibujo adjunto representa una polea de acuerdo con la presente invención.

La fig. 1 es un corte de una porción de esta polea según la línea I-I de la fig. 2.

La fig. 2 es un corte de esta polea según la línea II-II de la fig. 1.

La polea representada está constituida por dos semi-poleas, cada una de las cuales comprende un cubo 1, una lanta 2 unida al cubo 1 por unos brazos 3. Los brazos extremos 3 de cada semi-



polea están reforzados y taladrados por agujeros 4 para permitir unir las dos semi-poleas por espárragos roscados con tuercas 5. Un pasador 15 permite situar en posición las dos semi-poleas una con relación a otra. En la propia llanta 2 están previstas unas gargantas 6 de forma trapezoidal. Unos agujeros 7 están taladrados a intervalos en los fondos de las gargantas 6 y unen estas últimas a la cara interior de la llanta 2. El cubo 1 lleva a uno y otro lado dos ranuras anulares 8 en las cuales están dispuestos unos manguitos hendidos 9 de materia elásticamente deformable. Estos manguitos 9 son comprimidos por unas bridas 10 de metal, que son mantenidas una con relación a otra por tuercas 11 atornilladas sobre espárragos roscados 12 que atraviesan el cubo 1, a su vez mantenidos con relación a este último por unas tuercas 13.

El cubo 1, la llanta 2, las gargantas 6, los agujeros 7 de una misma semi-polea salen de fundición y forman una sola y misma pieza de metal ligero. Las paredes de las gargantas 6 son seguidamente sometidas a un tratamiento anódico que aumenta su dureza y, por consiguiente, su resistencia al desgaste, para hacer esta última aceptable. Las dos semi-poleas son colocadas seguidamente sobre el eje 14. Son fijadas juntas por medio de los tornillos y tuercas 5. Se colocan seguidamente en las ranuras 8 los manguitos hendidos 9, y, a uno y otro lado del cubo 1, las bridas 10. Se fijan éstas por medio de los espárragos 12 y de las tuercas 11.

Apretando estas últimas, se deforman los manguitos 9, que ejercen sobre el eje 14 una presión que inmoviliza las semi-poleas sobre el eje 14.

Naturalmente, la presente invención no está limitada al ejemplo descrito. Así, por ejemplo, el tratamiento anódico para



el endurecimiento superficial de las gargantas 6 puede ser reemplazado por cualquier otro tratamiento equivalente, como por ejemplo depósito de un revestimiento, electrolítico o no, o tratamiento físico y/o químico de la superficie.

5

- N O T A -

Los puntos de invención propia, no nueva, pero no establecida, practicada ni divulgada en España, que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de Introducción por DIEZ años, son los siguientes:

1.- Un dispositivo para el accionamiento de las dinamos de vehículos ferroviarios, del tipo descrito, que comprende una polea de metal ligero con gargantas salidas de fundición, igualmente de metal ligero y agujeros para la evacuación de la nieve, cerrados en el momento de la colada, siendo las gargantas de la polea sometidas, después de mecanización, a un tratamiento de endurecimiento superficial de sus paredes.

2.- Un dispositivo para el accionamiento de las dinamos de vehículos ferroviarios.

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.

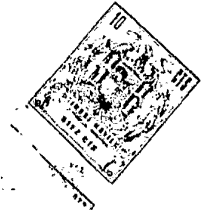
Esta Memoria consta de seis hojas escritas a máquina

por una sola cara.

Madrid,

P.A.

RECEIVED
Per [Signature]



A.F.A.

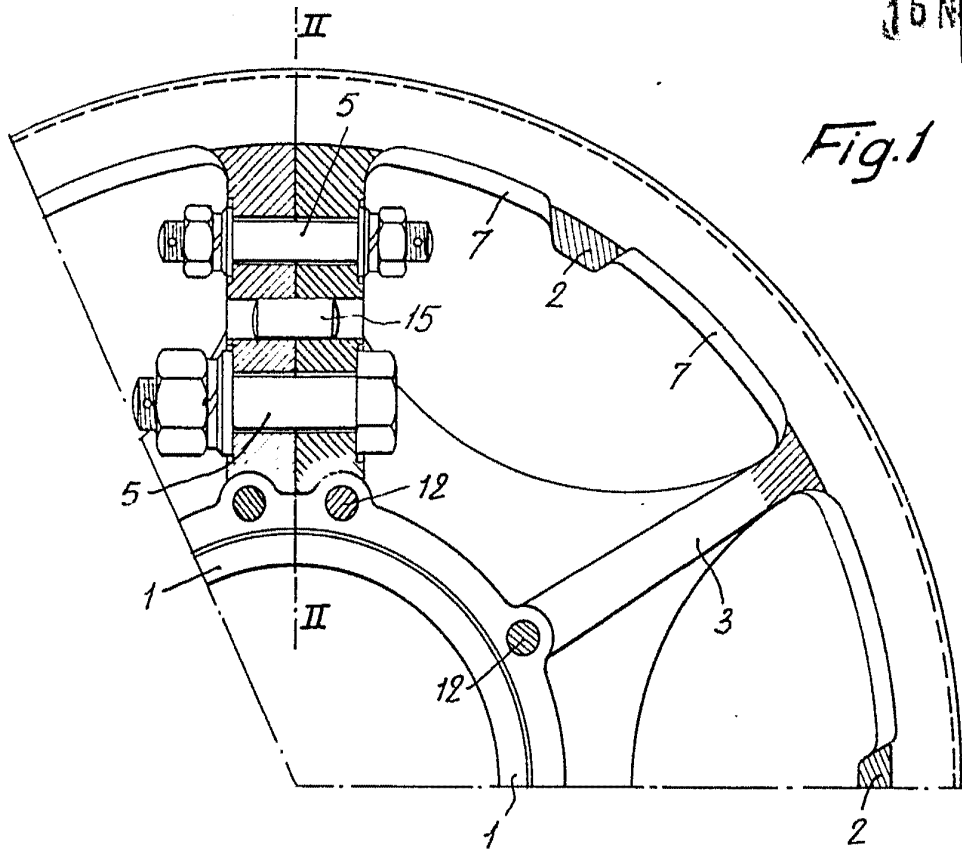
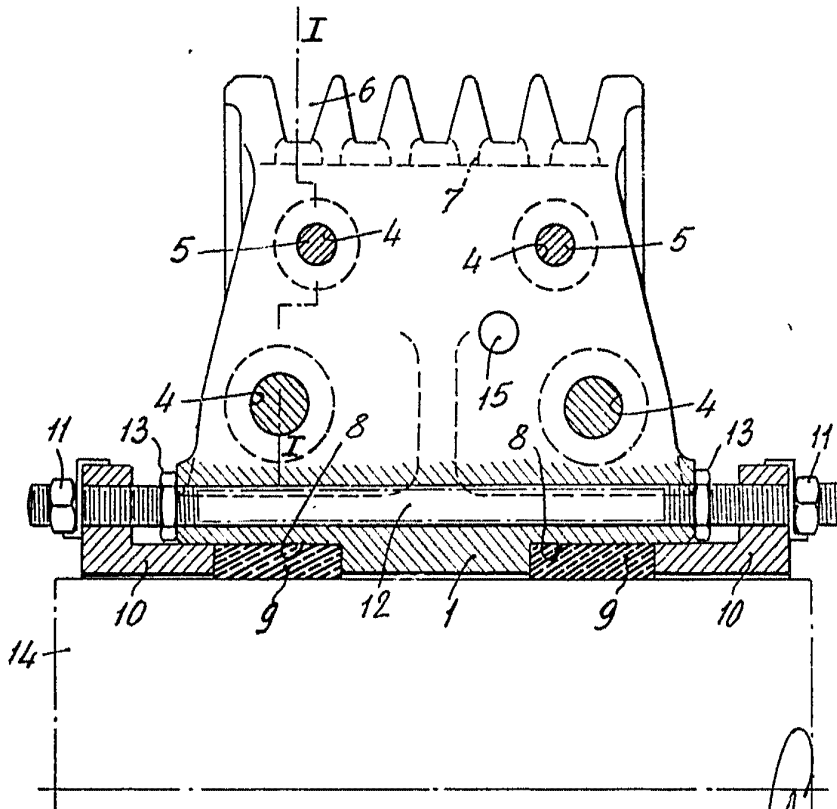


Fig. 1

Fig. 2



W. K.