

DESCRIPCIÓ DE LA MAQUINARIA DE L'ARGUE (CABRESTANT) DE LA PLATJA DELS PESCADORS DE SANT POL DE MAR

MOTOR ELÈCTRIC

Es un motor elèctric marca AEG fabricat a Alemanya, d' 11,5 kW de potència, 220V, 62 AMP i 1440 rpm amb anells de fricció que serveixen per intercalar resistències al arrencar i també regulen la velocitat. Aquestes resistències son de fosa de ferro i al arrencar, es desconnecten gradualment del circuit del rotor, al girar el volant de la controla. Amb aquest sistema d'arrencament s'aconsegueix que la intensitat del corrent elèctric no passi del límit previst i que no disminueixi l'esforç de tracció.

REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT DE GIR

S'aconsegueix amb tres reduccions:

Primera reducció. Formada per un pinyó de 12 dents i una roda dentada de 85 dents.

Segona reducció. Formada per un pinyó de 17 dents i una roda dentada de 110 dents.

Tercera reducció. Formada per un pinyó de 13 dents i una roda dentada de 68 dents.

Així s'aconsegueix que el tambor que enrotlla el cable giri a⁶ rpm i que el cable de tracció tingui la velocitat adequada per arrossegar les barques.

Els pinyons son d'acer forjat i les rodes dentades son de fosa, tots tenen les dents tallades per mecanitzat.

El coixinets que aguanten els eixos son de metall antifricció i estant greixats per greixadors de rosca o be, del tipus TECALEMIT a pressió.

TAMBORS D'ENROTLLAMENT DELS CABLES

Hi ha dos tambors d'enrotllament, l'un pel cable que surt per un costat de la caseta i l'altre pel que surt per l'altre costat.

Cada tambor te el seu acoblament i el seu fre que es maniobra pels volants situats al costat del de la controla.

Rectificar : Voltatge = 400V
Intensitat = I
Potència = kW

MOTOR AUXILIAR

Es un motor de dos temps, semi-diesel també conegut per diesel de culata calenta, marca FERM i fabricat a Barcelona. No hem trobat documentació d'aquest motor.

Es un tipus de motor molt usat a principis del segle XX, entre els anys 1900 i 1930. Normalment servia per instal·lacions estacionaries i embarcacions de poc tonatge.

Es diu semi-diesel o de culata calenta perquè funciona pel mateix principi que els motors diesel, o sigui, que el combustible (gasoil) s'injecta a la càmera de combustió i s'encén per la temperatura provocada per la compressió de l'aire en el cilindre. Però com que en el semi-diesel la compressió es més baixa, abans d'arrencar s'ha d'escalfar la culata amb un bufador (*soplete*) de benzina que el podem veure en el seu suport al costat de la culata.

També veiem: el dipòsit de gas-oil, la bomba d'alta pressió i l'injector a la culata, comunicats pels conductes corresponents.

La bomba, amb el seu dipòsit d'oli per untar els apòis del cigonyal i les parets del cilindre.

Els tubs d'entrada i sortida de l'aigua de refrigeració.

El tub d'escapament

El volant, amb un agafador, que serveix per arrencar el motor i un cop arrencat, la seva inèrcia mantenia el moviment del motor entre cada explosió.

Com que aquest motor no es pot arrencar i parar fàcilment, hi ha un embragatge per acoblar-lo i desacoblar-lo de la maquinaria sempre que fos necessari.

Una transmissió per corretges trapezoïdals que substitueix a la transmissió original que augmenta la velocitat de rotació ja que aquest motor es més lent que el motor elèctric.