

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

10 ES	11 NUMERO	16 Y
12	14 44679	
13	15 FECHA DE PRESENTACION	
	19.7.79	

MODELO DE UTILIDAD

Concedido en el Registro de acuerdo con las normas que figuran en la presente disposición y según el contenido de la Memoria adjunta.

CADUCADO

30 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
47 FECHA DE PUBLICIDAD		51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
		F15K 3/00
2 TITULO DE LA INVENCIÓN		
"REDUCTOR DE VELOCIDAD PARA TRANSPORTADORES BLINDADOS"		
21 SOLICITANTE (ES)		
TALLERES AUXILIARES DE LA INDUSTRIA MINERA, S.A. - TAIM		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE		
Zaragoza, Aldebarán, s/na (Valdeatorro).		
72 INVENTOR (ES)		
73 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE		
Don Pedro Felid Masia		

Se reivindica la protección jurídica prevista en el vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial para un reductor de velocidad para transportadores blindados, cuya novedad con relación a cuanto se ha practicado en la materia hasta el momento presente, lo hace acreedor del privilegio de explotación exclusiva que preceptúa el mencionado Cuerpo Legal.

El objeto motivo del presente registro ha sido especialmente diseñado para ser intercalado entre un motor con su correspondiente medio de acoplamiento y la cabeza motriz de un transportador, bien sea de banda o de cadena, de manera que el espacio ocupado sea reducido al máximo, ya que por la disposición del tren de engranajes que proporcionan a los ejes de entrada y salida una disposición perpendicular entre sí, permiten que el conjunto quede adosado en sentido longitudinal sobre un lateral del transportador, mientras que con los sistemas actuales, dicho acoplamiento se realiza normal respecto del eje longitudinal del transportador, lo cual implica una necesidad de mayor espacio.

Para mejor comprensión del contenido de esta Memoria, se acompaña a la misma una hoja de plano en la que se ilustra un ejemplo de ejecución en la realidad del objeto cuya protección se preconiza, el cual se cita y representa a modo de simple enunciación y, por consiguiente, sin carácter limitativo alguno.

En dicho plano:

La figura 1, muestra una sección longitudinal del reductor de acuerdo con la invención.

La figura 2, corresponde a un esquema de montaje funcional.

5 Como se desprende de la detenida observación del referido plano, el reductor objeto del presente registro, comprende una carcasa -1-, del tipo bipartido, diseñada simétricamente respecto al plano horizontal de montaje, dotada de los correspondientes medios de
10 unión amovible para su acceso al interior, donde se alojan los elementos reductores propiamente dichos, de manera que los ejes motriz -2- y conducido -3-, queden en disposición ortogonal.

En dicha carcasa -1- se proveen unas patas de apoyo -4-, dotadas de medios adecuados de fijación, cuyas patas, situadas al mismo lado del eje conducido -3- o de baja, las cuales permiten fijar el conjunto a la cabeza motriz -5- del transportador -6-, según se representa en la figura 2.

20 El primer tren de engranaje está constituido por un piñón cónico -7- y una corona cónica -8-, solidaria al primer eje desmultiplicador -9-, de manera que dicho eje motriz -2-, solidario del piñón -7- sea perpendicular al primer eje de reducción -9-, el cual a
25 su vez es paralelo al eje conducido de salida -3-, intercalando entre ambos uno o más trenes desmultiplicadores, según se aprecia en la figura 1.

Las dos medias carcasas -1- que constituyen la en-

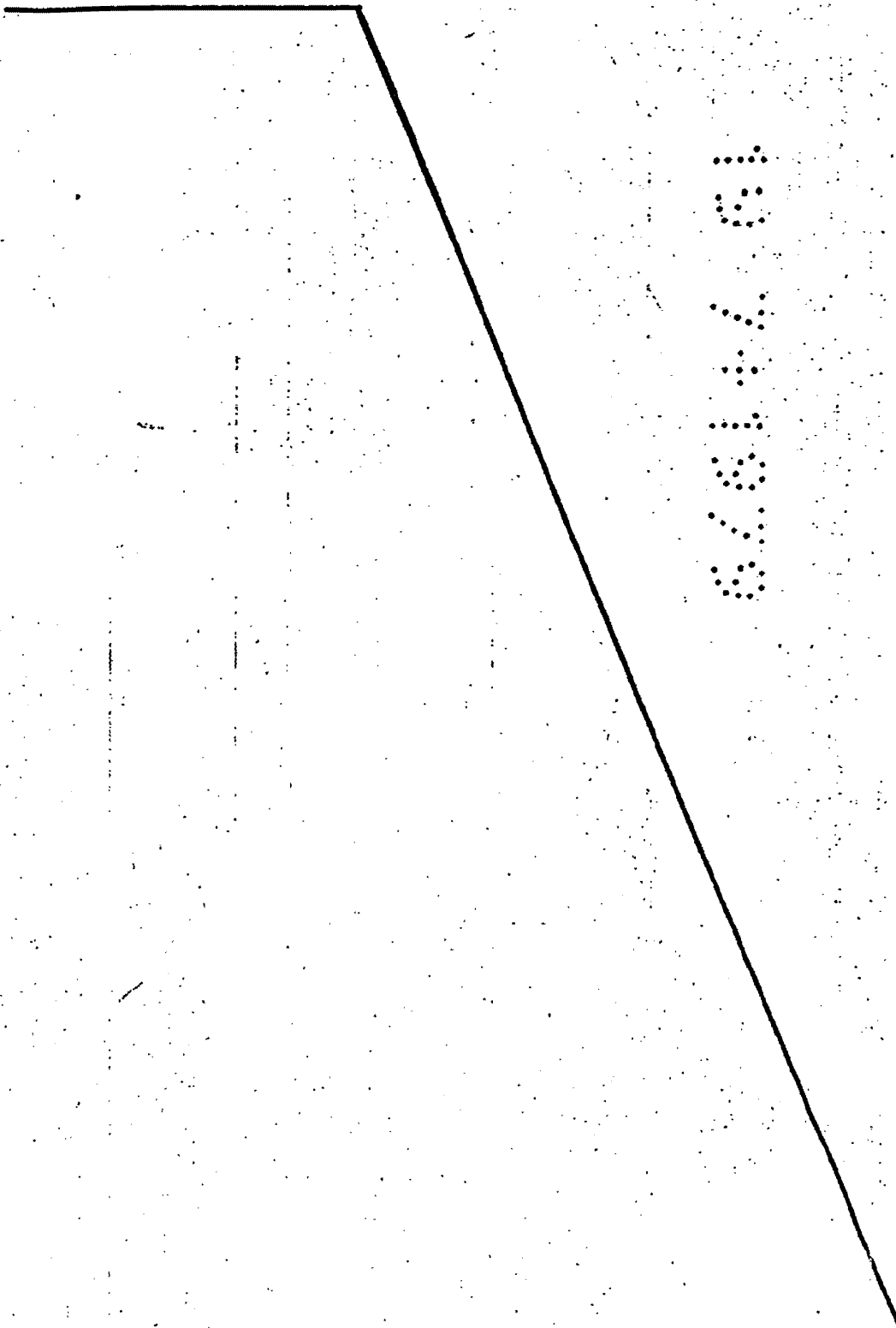
volvente del reductor, disponen de una brida circular -10- concéntrica al eje motriz -2- o de toma de fuerza del primer tren, cuyo plano o corona circular está dispuesto perpendicularmente respecto del citado eje -2-; dicha brida, dotada de los correspondientes orificios de fijación permiten fijar solidariamente la carcasa protectora del acoplamiento -11-, hidráulica o flexible que, alineado con el citado eje motriz -2-, se coloca habitualmente entre el reductor -1- y el motor -12- que ha de accionar el transportador -6-.

De esta manera, la disposición de entrada angular del primer tren -7- permite que el eje conducido de salida -3- quede paralelo al eje de la cabeza motriz -5- del transportador -6-, produciendo entre ambos un acoplamiento racional.

La disposición en línea de los ejes del motor -12- y del acoplador -11- con el eje de entrada -2- de fuerza y paralelamente dispuestos con respecto al eje longitudinal del transportador -6-, permite fijar mediante unos apéndices o patas adecuadas situadas en la carcasa de protección del acoplador hidráulico -10- todo este conjunto mediante tornillos al lateral de la cabeza motriz sirviendo de apoyo al citado conjunto.

Descrito y representado el objeto industrial de este Modelo de Utilidad con amplitud y claridad suficientes para su puesta en práctica, se declara como nuevo en España, haciendo la salvedad de que los detalles accidentales, tanto del conjunto como de sus componentes,

podrán ser modificados, siempre dentro de la observan
cia de la esencialidad inalterada que queda resumida
en las reivindicaciones que se indican a continuación.



REIVINDICACIONES

1.- REDUCTOR DE VELOCIDAD PARA TRANSPORTADORES BLINDADOS, caracterizado porque comprende una carcasa del tipo bipartido, simétrica respecto al plano horizontal, en cuyo interior se alojan los trenes de engranajes reductores, de manera que los ejes motriz y conducido queden en disposición ortogonal; dicha carcasa dispone de unas patas laterales orientadas hacia el mismo lado que el eje conducido o desacoplamiento a la cabeza motriz del transportador, y dotadas de medios de fijación, para facilitar el montaje del conjunto en el lateral de dicha cabeza motriz.

2.- REDUCTOR DE VELOCIDAD PARA TRANSPORTADORES BLINDADOS, según la anterior reivindicación, caracterizado porque el primer tren de engranajes está constituido por un piñón y corona con dentado cónico y engranaje perpendicular con respecto a los ejes del piñón y corona.

3.- REDUCTOR DE VELOCIDAD PARA TRANSPORTADORES BLINDADOS, según anteriores reivindicaciones, caracterizado porque las dos mitades de la carcasa disponen de una brida circular, concéntrica al eje motriz o de entrada solidario al piñón cónico del primer tren, cuya brida permite montar convenientemente la carcasa protectora del acoplamiento hidráulico o flexible que, alineado con dicho eje se coloca habitualmente entre el reductor y el motor que ha de accionar al transportador.

4.- Por último se reivindica como objeto sobre el que ha de recaer el presente Modelo de Utilidad que por vein

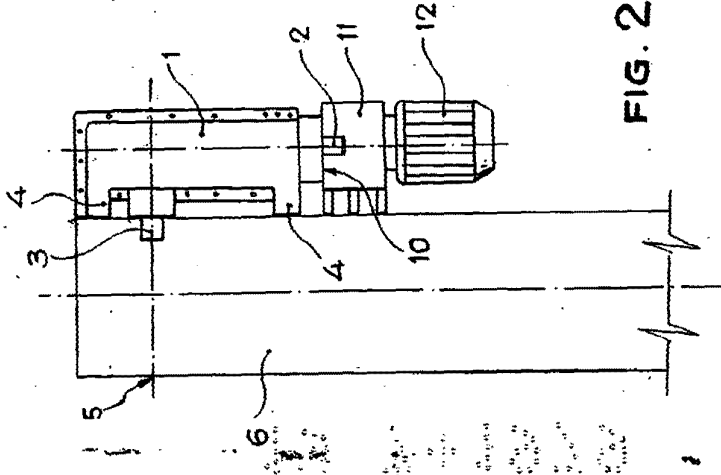


FIG. 2

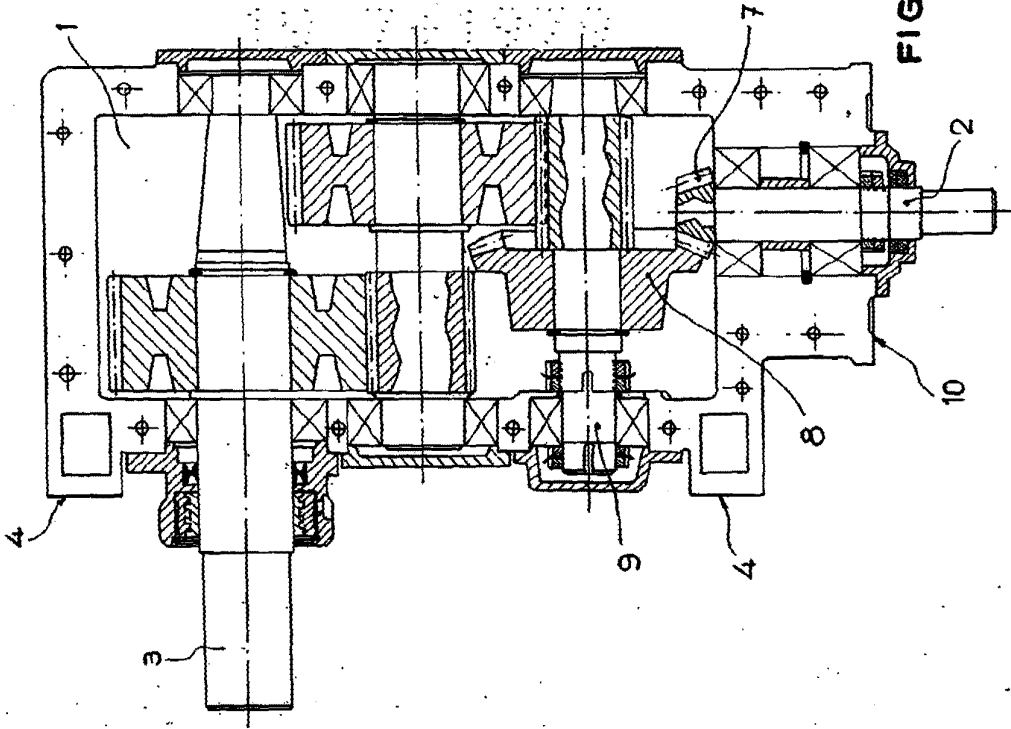


FIG. 1

MADRID, 19 JUL. 1979
 P. R.
 PEDRO FELIX BLAS
 P. R.

Escala variable