

281401



Memoria Descriptiva

Correspondiente a una Patente de Invención que por un periodo de veinte años para toda España, se solicita a favor de D. ANTONIO PINACHO GARITANO, de nacionalidad española, con domicilio en Oyarzún (Guipúzcoa), por "SISTEMA DE CAMBIO DE VELOCIDADES PARA TALADROS".

La presente invención tiene por objeto la protección en España de un sistema de cambio de velocidades para taladros, que permite con gran facilidad el cambio de correas para de esta manera poder adquirir nuevas velocidades.

5 Este sistema de cambio, tanto en su composición como en su funcionamiento es sencillísimo, sin merma alguna de una total eficacia, y para una mayor claridad en su descripción efectuaremos ésta haciendo referencia al plano que unido a la presente memoria se acompaña.

10 El sistema objeto de la Patente está integrado por las siguientes partes o piezas:

.. / ...



**281401**

- 1- Brida soporte motor-corredera.
- 2- Polea motor.
- 3- Brida tirante.
- 4- Brida.
- 15 -5- Bulón.
- 6- Pitón roscado.
- 7- Eje mando freno tensor.
- 8- Pitón.
- 9- Chaveta.
- 20 -10- Mando freno.
- 11- Empuñadura mando freno.
- 12- Empuñadura mando tensor.
- 13- Mando tensor.
- 14- Brida soporte polea intermedia.
- 25 -15- Polea intermedia.
- 16- Polea fija.
- 17- y -18- Tornillos.

Su funcionamiento es el siguiente:

30 Las poleas móviles del motor -2- y la intermedia -15- van acopladas mediante las bridas-soportes -1- y -14-.

Para efectuar el desplazamiento de dichas poleas hay que girar el mando de fijación -11- y alterar éste libre, permite entonces ser accionado el mando -12- que es el que efectúa el desplazamiento de la polea motor -2-.

35 Según se aprecia en la sección A-B del plano, el mando -12- va unido a la brida-tirante-3- y ésta a su vez va sujeta a la corredera del motor-1- por medio de un tornillo.

La brida del motor va sujeta a la corredera-motor con cuatro tornillos y al cabezal o carcasa con otro tornillo -18-.

40 La polea intermedia -15- queda a merced de la polea del motor -2- móvil, y de la polea fija -16-; una vez suelta la polea del motor -2-, quedará en libertad la intermedia -15-, siendo suficiente con mover ligeramente la misma hacia la parte derecha para que quede

.../...

281401



45

libre de las otras dos correas y simultaneamente cambiará de canal para obtener nuevas velocidades. Esta polea intermedia -15- va tambien unida al cabezal por medio del tornillo -17-.

Una vez suelto el mando -11- se acciona el mando -12- que hace girar la brida -4- y a su vez por medio de un bulón -5- y pitón -6-, se mueve la brida tirante -3- y ésta a su vez a la corredera-motor-1-.

50

Todo el mecanismo anteriormente descrito que compone el cambio de velocidades, va montado en un cabezal o carcasa de hierro fundido.

55

Lo expuesto puede ser objeto de modificaciones de detalles siempre que las mismas no alteren ni cambien de un modo esencial la naturaleza de la invención, debiendo interpretarse la representación del plano a titulo de ejemplo y sin alcance limitativo alguno, pudiendo variar igualmente los materiales a utilizar, formas, coloridos y tamaños.

N O T A

=====

60

Quedando con lo expuesto descrita la Patente , se considera que el objeto de la misma deberá recaer sobre las siguientes

R E I V I N D I C A C I O N E S

=====

65

Primera: "SISTEMA DE CAMBIO DE VELOCIDADES PARA TALADROS", caracterizado por el acoplamiento a un cabezal o carcasa de dos bridas-soportes de dos poleas móviles, una de ellas correspondiente al motor y la otra intermedia entre la anterior y una tercera polea fija.

70

Segunda: "SISTEMA DE CAMBIO DE VELOCIDADES PARA TALADROS", caracterizado por la reivindicación primera y porque para conseguir el desplazamiento de la polea correspondiente al motor, se acciona un mando de freno, para permitir el accionamiento simultaneo de un segundo mando tensor, que es el que permite el desplazamiento de dicha polea-motor.

75

Tercera: "SISTEMA DE CAMBIO DE VELOCIDADES PARA TALADROS", caracterizado por las reivindicaciones anteriores y porque el mando tensor anteriormente reseñado, va unido a una brida por medio de una chaveta; y la cabeza del eje del mando de freno tensor, enlaza a su vez a la brida antes indicada por medio de un pitón.

..../...

281401



80 Cuarta: "SISTEMA DE CAMBIO DE VELOCIDADES PARA TALADROS", caracterizado por las reivindicaciones anteriores y porque la brida a que se hace referencia en reivindicación tercera, lleva en su parte superior un bulón-tensor, en cuya cabeza va alojado un vástago roscado en el que va metida una segunda brida tirante, la cual va sujeta a la corredera del motor por medio de un tornillo.

85 Quinta: "SISTEMA DE CAMBIO DE VELOCIDADES PARA TALADROS", caracterizado por las reivindicaciones anteriores y porque una vez suelta la polea del motor tal como se indica en reivindicación segunda, queda en libertad la polea intermedia, la cual al ser movida ligeramente hacia la derecha, permite un cambio automático de canal para obtener nuevas velocidades.

90 Sexta: "SISTEMA DE CAMBIO DE VELOCIDADES PARA TALADROS", caracterizado por las reivindicaciones anteriores y porque al accionarse el mando tensor, se hace girar la brida ya reseñada y a su vez por medio del bulón situado en la parte superior de la misma y vástago roscado del mismo, se pone en movimiento la segunda brida tirante y ésta transmite dicho movimiento a la corredera del motor.

Septima: "SISTEMA DE CAMBIO DE VELOCIDADES PARA TALADROS".

---

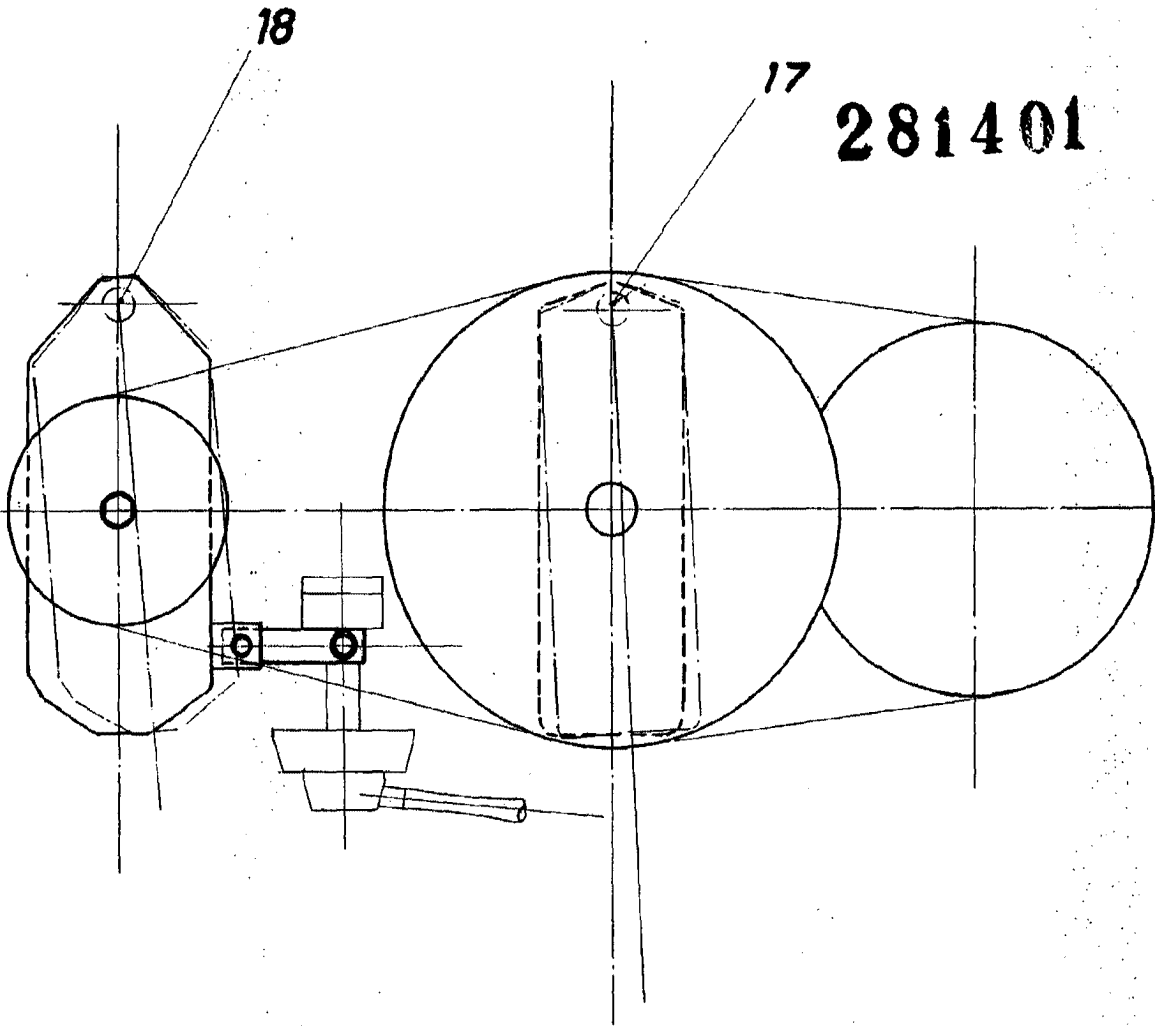
Tal y como queda descrito en la presente Memoria, que consta de cuatro hojas mecanografiadas escritas por una sola cara y del plano que unido a la misma se acompaña.

Madrid,

9 OCT. 1962

JUAN DEL VALLE

P. P.



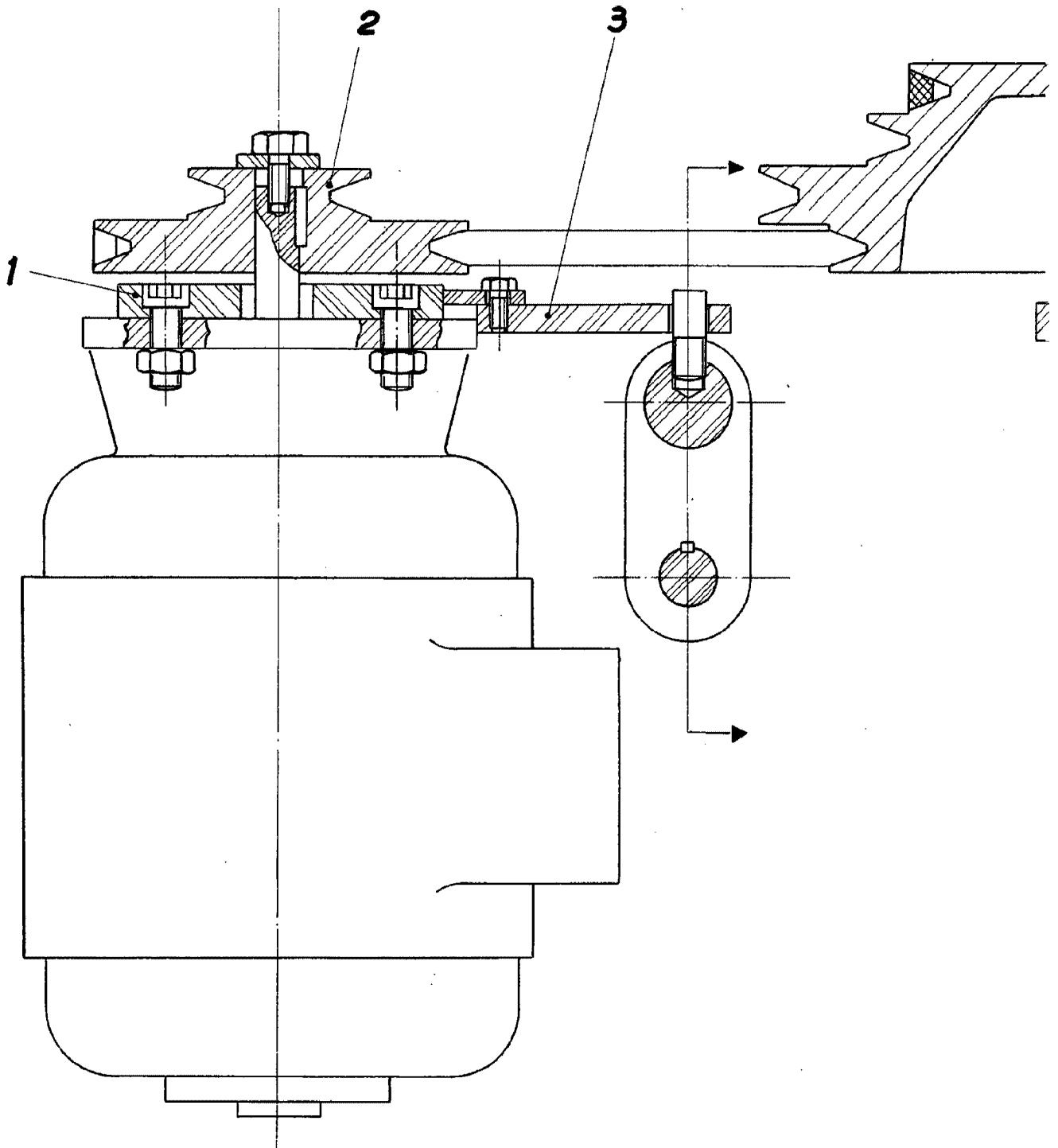
281401

Escala variable

Madrid, 9 Octubre de 1962

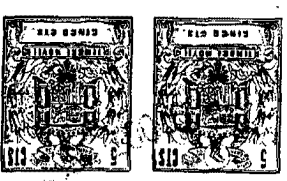
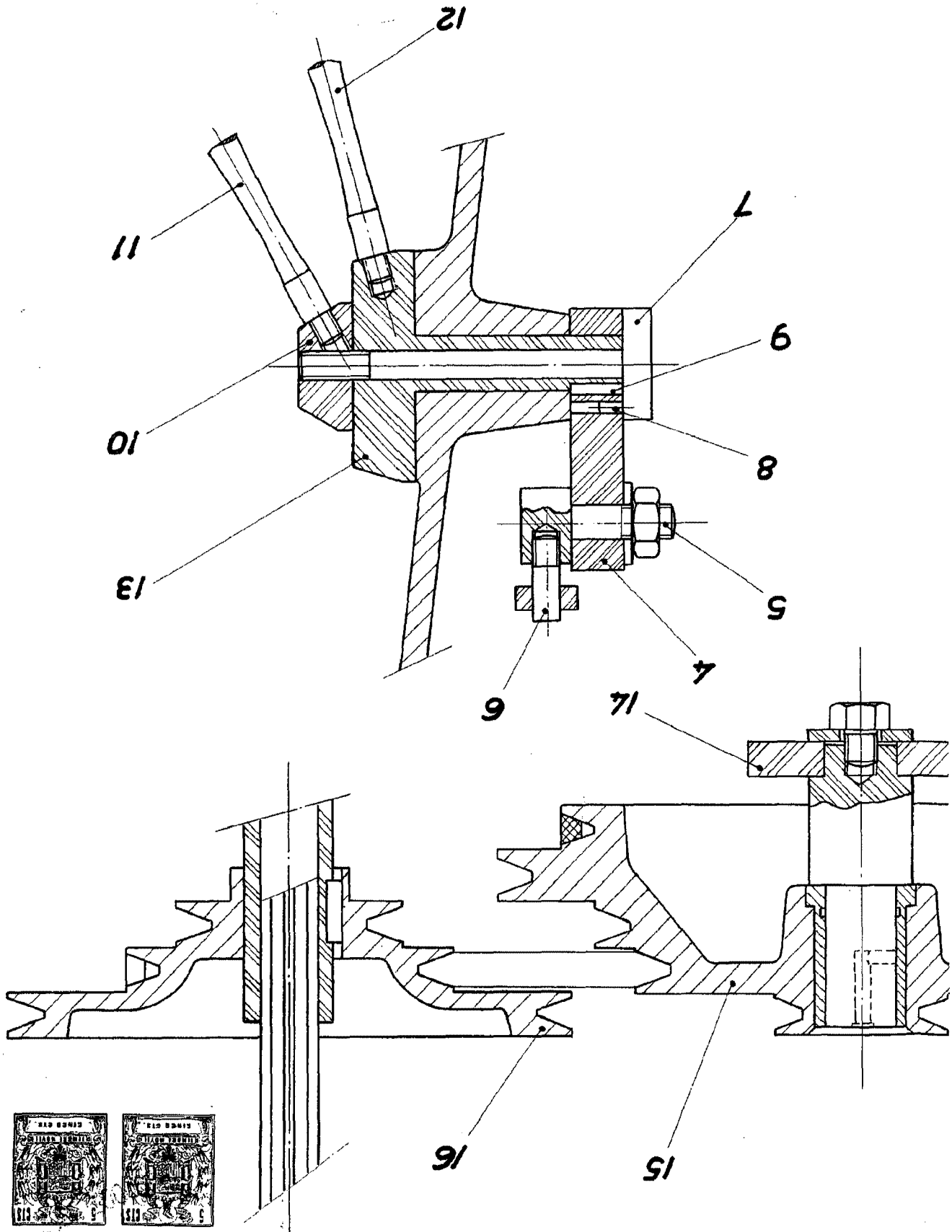
JUAN DEL VALLE  
P.R.

281401



Escala variable

Madrid 9 Octubre de 1962  
R.F.  
JOAN DEL VALLE



Modelo I (II)

281401

587471