

008371



MEMORIA DESCRIPTIVA

de un

MODELO DE UTILIDAD

por:

"NUEVO EMERAGUE ADAPTABLE A MAQUINAS Y APARATOS DIVERSOS"

Cuyo registro se solicita por VEINTE AÑOS, para España y sus Posesiones, a favor de la firma MIRAFLORES S.L., de nacionalidad española, residente en Miraflores de la Sierra (Madrid), calle de Eusebio Guadalix nº 17.

Se refiere el presente modelo de utilidad a un nuevo juego de embrague ingeniosamente concebido para ser adaptado al accionamiento de máquinas de los más variados tipos, tales como esquiladoras, pulimentadoras, etc.

5 En virtud de sus especiales características, el embrague que vamos a describir resulta de suma practicidad, pues su manejo es sobremanera sencillo y su funcionalidad evidentemente utilitaria para fábricas y talleres de todo género.

10 Comprende esencialmente el modelo tres partes o piezas fundamentales: carcasa o cuerpo envolvente del dispositivo, eje motriz y eje de transmisión a la máquina o aparato a que se aplique el embrague.

15 La carcasa está constituida por un cuerpo metálico con forma de cilindro y dotado de una base plana que sobresale a ambos lados de su estructura, formando a modo de dos aletas provistas de taladros para, previo paso de tornillos aseguradores, fijar el embrague sobre cualquier superficie de apoyo.

• 60837



20 En la parte superior de dicha estructura, la carcasa lle-
va asimismo dos orificios o taladros que permiten el engrase
del mecanismo al que envuelve y en uno de sus laterales, con
punto de giro sobre una de las aletas de la base, tiene pre-
vista una maneta de accionamiento que, a través de un tala-
dro establecido en uno de los costados de la propia carcasa,
25 introduce su terminal hacia el mecanismo para encastrar en
una muesca practicada en la masa del cilindro protector del
eje transmisor y poderle así inducir a desplazamiento late-
ral mediante un ligero movimiento angular ejercido sobre la
misma.

30 En el interior de la carcasa se alojan el eje motriz y
el transmisor o de accionamiento, los cuales determinan el
dispositivo-embague propiamente dicho.

El eje motriz está constituido por un vástago de acero
con uno de sus terminales emergente de la carcasa para unir
35 a una polea relacionada con el motor y con el opuesto remata-
do en un disco de embague cuya superficie de fricción se ha-
lla alabeada en dos sectores helicoidales de dirección con-
traria. Este eje motriz va limitado en su alojamiento por una
tapa que rosca en el extremo de dicha carcasa e inmovilizado
40 para todo desplazamiento transversal por dos cojinetes, uno
dispuesto tras el disco de fricción y otro establecido junto
a la tapa de cierre, y por un separador que media entre ambos
cojinetes.

El segundo eje alojado en el interior de la carcasa, o sea
45 el eje transmisor o de accionamiento de la máquina a que se
aplique el embague, está igualmente constituido por un vástago
con uno de sus extremos emergente al exterior de la carca-
sa para unir a un piñón o polea y el otro rematado en un dis-
co de embague con superficie de fricción de idéntica estruc-



50 tura a la del disco del eje motriz, pero en disposición in-
vertida, con el que se enfrenta para ejercer la función pro-
pia del dispositivo. Este eje transmisor juega en el inte-
rior de un cilindro envolvente, asimismo alojado en la carca-
sa, que es el comentado elemento que, movido por la maneta
55 de accionamiento, se desplaza lateralmente arrastrando en
tal movimiento transversal al eje que contornea.

Para mejor comprensión de cuanto expuesto queda, y única-
mente a título ejemplario, los adjuntos gráficos ilustran una
forma de realización práctica:

60 La fig. 1ª es un corte o sección longitudinal del modelo
descrito, apreciándose el cuerpo envolvente o carcasa (1)
con su base plana (2) que aloja a los ejes motriz y transmi-
sor constitutivos del mecanismo de embrague cuya reivindica-
ción se pretende.

65 Vemos el eje motriz (3) con un extremo emergente unido
a la polea (4) que va al motor y el opuesto rematado en el
disco de embrague (5) con su superficie de fricción alabeada
en dos sectores helicoidales, así como limitado en su empla-
zamiento por la tapa a rosca (6) que cierra la carcasa e im-
70 pedido de todo desplazamiento transversal por los cojinetes
(7) y (8) entre los que aparece intercalado el separador (9).

75 Siguiendo la contemplación de la figura, observamos el
eje de accionamiento o transmisor (10) que, envuelto por el
cilindro (11), en cuyo interior juega, tiene un extremo emer-
gente de la carcasa para su unión al piñón (12), o en su de-
fecto a otra polea, y el extremo opuesto rematado en el tam-
bien disco de embrague (13), con superficie de fricción en
disposición idéntica a la del disco motriz (5), aunque enfren-
tada para engranar con este último y determinar la función
80 de embrague.



En la parte superior de la carcasa (1) se ven, por último, los taladros (14) que facilitan el engrase del mecanismo.

85 La fig. 2ª nos muestra una vista externa de la carcasa, contemplada superiormente. Advertimos la base plana (2) de dicha carcasa (1) abierta en dos a modo de aletas y con los taladros (15) para fijación del dispositivo sobre la superficie de apoyo mediante paso por ellos de tornillos aseguradores, los orificios (14) establecidos en la parte superior
90 de la propia carcasa para engrase del mecanismo y la maneta de accionamiento (16) con su punto de giro (17) establecido sobre la base, que le permite girar a derecha e izquierda, y su extremo (18) introducido a través de un paso abierto en la estructura de la carcasa para encastrar por medio de
95 una muesca idónea con el cilindro (11) que envuelve al eje transmisor y desplazarle transversalmente, arrastrando en tal desplazamiento al susodicho eje transmisor (10).

De lo expuesto, complementado con la observación de los dibujos, fácilmente se deduce el funcionamiento del modelo.
100 Puesto en marcha el eje motriz (3) por medio de la polea (4) relacionada con el motor, basta con inducir un ligero movimiento a la maneta de accionamiento (16) para que ésta desplace lateralmente al cilindro (11) y, con él, al eje transmisor (10), acercándolo al eje motriz para encastrar con él
105 y determinar el embrague, transmitiéndose la fuerza y movimiento del eje motriz (3) por medio del eje transmisor (10) a la máquina o aparato con que este último se halla conectado.

110 Para que la función de embrague cese, basta un también ligero movimiento sobre la maneta (16), ahora en sentido contrario, para que el desplazamiento del eje transmisor se rea-

• 60837



lice en sentido opuesto y quede así desconectado del eje motriz, interrumpiéndose la transmisión.

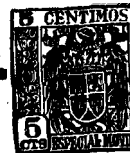
115 Lo dicho es fiel reflejo de la invención, debiendo considerarse en sentido amplio, nunca en forma limitativa, y siendo indiferentes las condiciones en que el modelo se construya en cuanto a tamaños, colores, proporciones, materiales empleados y, en general, cuantos detalles puedan considerarse complementarios y no alteren ni modifiquen la esencialidad que le caracteriza, tipifica y reivindica.
120

REIVINDICACIONES

Se reivindican a nombre y favor de MIRAFIOR S.L., de nacionalidad española, los términos siguientes:

125 1ª.- Nuevo embrague adaptable a máquinas y aparatos diversos, caracterizado por comprender una carcasa o envolvente del mecanismo en la que se alojan un eje motriz, un segundo eje de transmisión y un cilindro protector de este último eje que se relaciona con una maneta de accionamiento prevista sobre la base de la propia carcasa envolvente del conjunto.

130 2ª.- Nuevo embrague, según lo reivindicado en el punto primero, caracterizado porque la carcasa está constituida por un cuerpo cilíndrico dotado de una base plana que sobresale a ambos lados de su estructura a modo de aletas provistas de taladros para paso de tornillos de fijación del mecanismo,
135 habiéndose previsto en la parte superior de su estructura dos orificios para engrase y en uno de sus laterales, con punto de giro sobre una de las aletas de la base, una maneta de accionamiento que, a través de un taladro establecido en uno de los costados de la carcasa, introduce su terminal en el
140 dispositivo para encastrar en una muesca practicada en la masa del cilindro protector del eje transmisor e inducirle desplazamientos laterales mediante ligeros movimientos angulares



ejercidos sobre la misma.

150 3º.- Nuevo embrague, según lo reivindicado en el punto
primero, caracterizado porque el eje motriz está constituí-
do por un vástago de acero con uno de sus terminales emer-
gente de la carcasa para unir a una polea que se relaciona
con el motor y el opuesto rematado en un disco de embrague
cuya superficie de fricción se halla alabeada en dos sectores
155 helicoidales de dirección opuesta, habiéndose limitado este
eje en su alojamiento de la carcasa por una tapa que rosca
en el extremo de la misma e impedido a todo desplazamiento
transversal por dos cojinetes, uno dispuesto tras el disco
de fricción y otro establecido junto a la tapa de cierre,
160 así como por un separador que media entre ambos cojinetes.

4º.- Nuevo embrague, según lo reivindicado en el punto
primero, caracterizado porque el eje transmisor está asimis-
mo constituido por un vástago con uno de sus extremos emer-
gente al exterior de la carcasa para unir a un piñón o polea
165 y el opuesto rematado en un disco de embrague con superficie
de fricción idéntica a la del eje motriz, pero en disposición
invertida, habiéndose dispuesto este elemento en el interior
de un cilindro protector con el que juega conjuntamente en
los desplazamientos inducidos por la maneta accionadora.

170 5º.- NUEVO EMBRAGUE ADAPTABLE A MQUINAS Y APARATOS DIVER-
SOS.-

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria, que
consta de SEIS HOJAS mecanografiadas por una sola cara, folia-
das y dibujos anexos.

175

Madrid, 5 de Julio de 1957.

ANTONIO FERNANDEZ PASQUAI

Antonio Fernandez Pasquai

• 60837



1957

FIG. 1

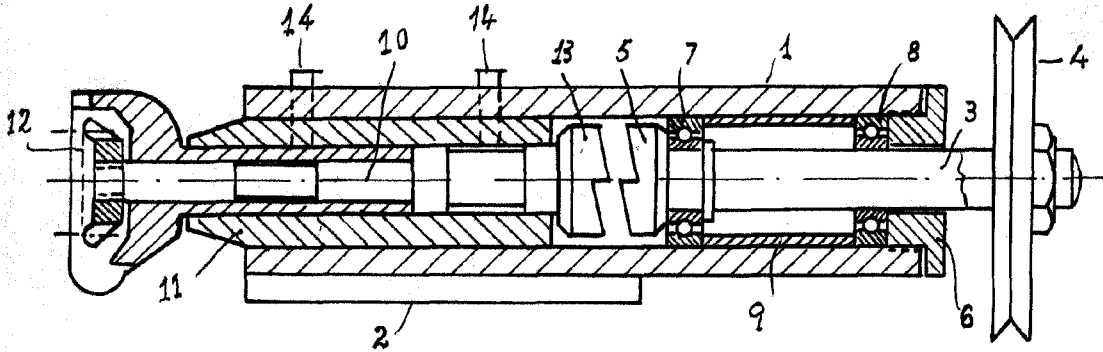
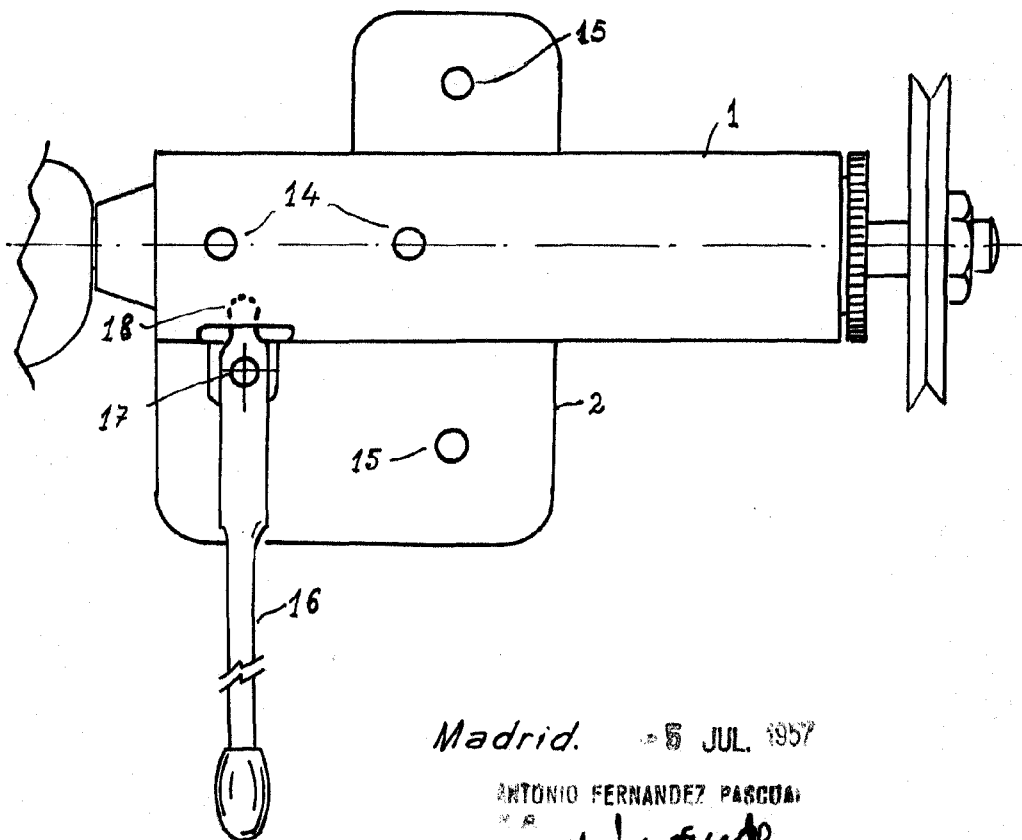


FIG. 2



Madrid. - 5 JUL. 1957

ANTONIO FERNANDEZ PASCOA

Escala variable.