

MAY



• 6 6475

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

PATENTE

DE

MODELO DE UTILIDAD

por 20 años

a favor de Don Luis NUBIOLA VILUMARA

de nacionalidad española

residente en Barcelona, calles Balmes, 177

por:

"MOTOR PERFECCIONADO PARA LA PROPULSION DE EMBARCA-
CIONES"

MEMORIA DESCRIPTIVA

Este Modelo de Utilidad se refiere a un motor perfeccionado para la propulsión de embarcaciones, el cual, dada la especial disposición del eje accionador de la hélice, presenta importantes ventajas de funcionamiento y conservación con respecto a los motores marinos de pequeña potencia destinados a propulsar barcas de pequeño calado, canoas y embarcaciones similares.

5.

Se caracteriza dicho objeto porque el cuerpo principal portador de los elementos generadores de fuerza se halla situado dentro de la embarcación y convenientemente fijado al punto previsto de la popa, quedando instalado el mismo de modo que su eje sale

10.



- horizontalmente al exterior de la nave y se acopla, a través de una transmisión acodada, a un eje vertical, sensiblemente paralelo a la pared de la propia embarcación y terminado en un mecanismo del que forma parte el eje, igualmente horizontal, de la hélice, que va montada dentro de una caja que, por una parte, está ajustada herméticamente a la de la protección de las piezas antes citadas, mientras que, por otra, es susceptible de obrar de támara, figurando en el cuerpo envolvente de esta hélice un dispositivo tractor propio para obtener, desde el interior de la embarcación, el movimiento angular de dirección aludido, quedando al mismo tiempo, previsto el que toda la parte externa del motor, que es la que se sumerge en el agua, pueda girar como máximo 90° sobre el eje horizontal del motor, a los efectos de permitir recoger el grupo de propulsión y apartarlo de la alineación de la quilla cuando se deposita la embarcación en tierra.
5. 10. 15.

Para mejor comprensión de la presente memoria descriptiva se representa un ejemplo no limitativo de realización de un motor perfeccionado según el presente Modelo de Utilidad, el cual viene debidamente graficado en la adjunta lámina de dibujos. En dicha lámina,

Figura 1, representa una vista en sección longitudinal de la popa de una embarcación por la parte en donde queda dispuesto el motor.

Figura 2, es una vista frontal de la misma popa, en la que se ha señalado con línea de puntos una posición desplazada del grupo de propulsión.

En estas figuras se indica con (1) el cuerpo del motor, debidamente fijado en el interior de la embarcación (2). Dicho cuerpo (1) posee una prolongación cilíndrica (3), envolvente del eje impulsor horizontal (4), que atraviesa y se ajusta a la pa-

30.



- red posterior (5) de la nave, sosteniendo por su extremo (6), transversalmente articulada, una caja acodada y estanca (7) en cuyo extremo inferior sumergible (8) se acopla, a su vez herméticamente y con libertad de giro axial, otra caja estanca (9),
9. portadora de la hélice (10), de la aleta-timón (11) y del deflector (12). En estas condiciones, el eje motor (4) se acopla al eje vertical (13) a través de un mecanismo inversor (14), consistente en un doble engranaje angular formado por un piñón (15), dos coronas (16)-(17) y un órgano de embrague (18), gobernado desde el interior de la nave por medios adecuados no representados en el dibujo. Dicho eje vertical (13) posee, además en su extremo inferior otro piñón cónico (19), que engrana con la corona (20), montada en el eje horizontal (21) portador de la propia hélice (10), permitiendo esta doble transmisión angular
10. que la hélice en cuestión sea susceptible de quedar orientada según la propia dirección de la aleta-timón(11), por giro voluntario de la caja (9) con respecto a la (7), y, que, además, dicha hélice (10) pueda ser lateralmente apartada de la línea de quilla según la posición (10'), por ejemplo, a base de un giro
15. no superior a 90° de la caja (7) con respecto a la prolongación cilíndrica (3) del motor, a cuyo efecto se obtiene, en definitiva, por lo que se refiere a la orientabilidad de la hélice (10), más seguridad en la dirección y conducción de la nave, y, en cuanto al desplazamiento lateral del grupo sumergible, una mejor
20. protección y salvaguardia de los órganos de dirección y propulsión cuando se saca la nave del agua para depositarla en tierra.

Para el giro del timón (11) se prevén medios de tracción apropiados que enlazan el primero con un mando situado dentro de la embarcación, cuyos medios son de tipo corriente y no se han

30. representado para mayor claridad.

Por lo que atañe a la movilidad del grupo sumergible



(Fig. 2), no de indicarse que el mismo no solo puede ser desplazado paralelamente a la pared de la popa, sino que también puede girar sobre el eje teórico longitudinal de la embarcación, en cuyo caso en el punto de enlace de la parte fija motriz con la desplazable se dispondrá una rótula o similar que permita que el motor quede alineado, en el momento de la recogida, con el eje (4).

Serán independientes del objeto de la invención los materiales, formas y dimensiones de los elementos que integran el objeto concebido según lo expuesto, siempre que las variaciones que se introduzcan no afecten a su esencialidad.

N O T A

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

Se reivindica como objeto de la presente Patente de Modelo de Utilidad:

1ª.-Motor perfeccionado para la propulsión de embarcaciones que se caracteriza esencialmente por estar constituido por el cuerpo principal portador de los elementos generadores de fuerza, el cual se halla situado dentro de la embarcación y convenientemente fijado al punto previsto de la popa, quedando instalado el aludido motor de modo que su eje salga horizontalmente al exterior de la nave y se acople, a través de una transmisión acodada, a un eje vertical, sensiblemente paralelo a la pared de la propia embarcación y terminado en un mecanismo del que forma parte el eje, igualmente horizontal, de la hélice, que va montada dentro de una caja que, por una parte está ajustada herméticamente a la protección de las piezas antes citadas, mientras que por otra, es susceptible de obrar de timón figurando en el cuerpo envolvente de esta hélice un dispositivo tractor propio para obtener, desde el interior de la embarcación, el movimiento angular de dirección aludido, quedando al mismo tiempo, previsto



el que toda la parte externa del motor, que es el que se sumerge en el agua, pueda girar como máximo 90° alrededor del eje horizontal del motor, a los efectos de permitir recoger el grupo de propulsión y apartarlo de la alineación de la quilla cuando se deposita la embarcación en tierra.

5.

2ª.-Motor perfeccionado para la propulsión de embarcaciones, según la anterior reivindicación, que se caracteriza por el hecho de que el cuerpo sumergible es susceptible de girar paralelamente a la pared de la popa en virtud de su articulación con el eje impulsor, quedando también previsto el que tal desplazamiento angular tenga efecto frontalmente, con lo que el eje teórico del cuerpo móvil puede venir a alinearse, en la fase de recogida, con el eje principal de impulsión.

10.

3ª.-MOTOR PERFECCIONADO PARA LA PROPULSION DE EMBARCACIONES.

15.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad de la misma.

Consta la presente Memoria descriptiva de cinco páginas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y va acompañada de una hoja de dibujos aclarativos.

Barcelona, 22 de Mayo de 1958.

P. A.

• 6 6475



Fig. 1

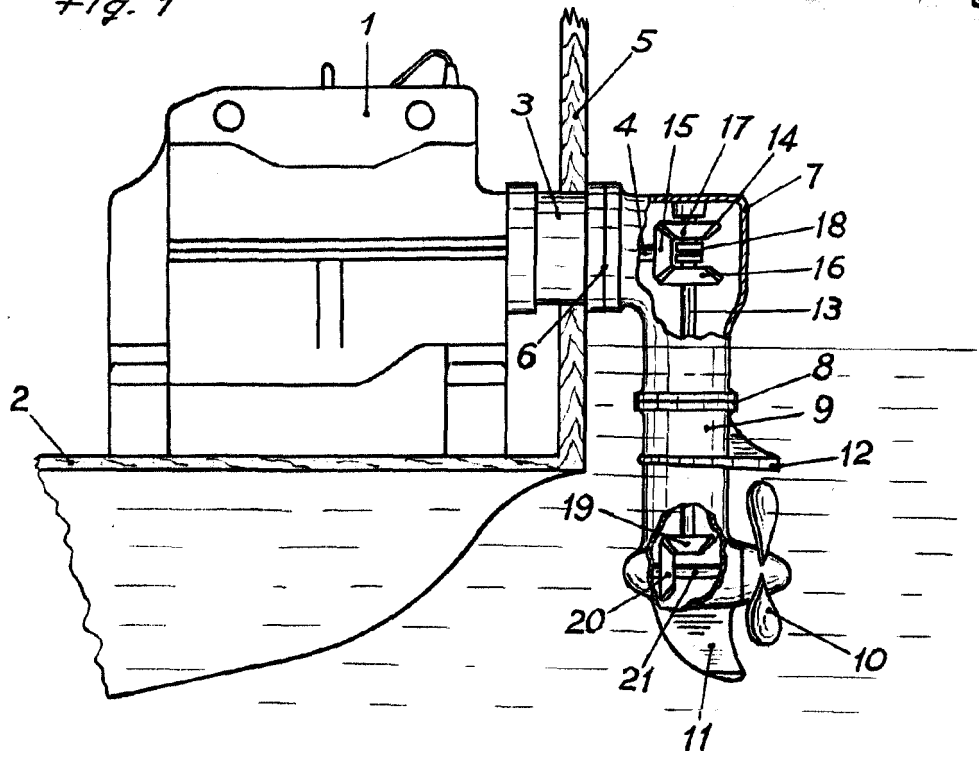
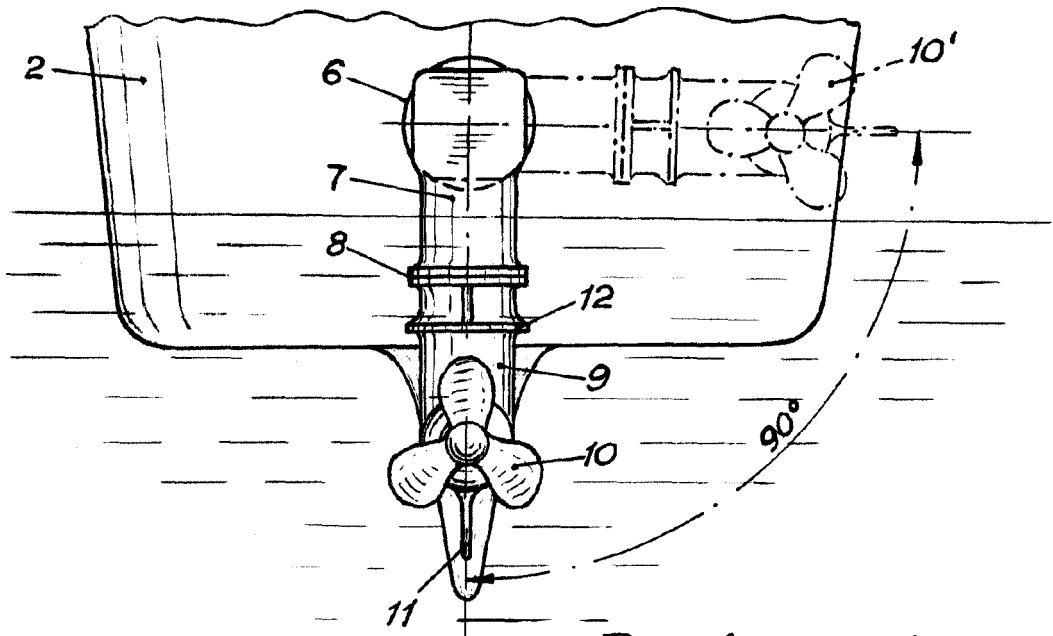


Fig. 2



Barcelona, 22 Mayo 1958
P.A.

R. Polanco