

204692



MODELO DE UTILIDAD

Int. No.	B 63 H

Memoria Descriptiva

sobre:

Motor de fuera e intra-borda

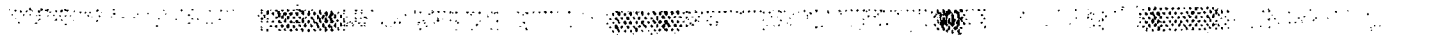
.....

Solicitante: DON JAVIER REY BERMUDEZ, de nacionalidad española, residente en La Coruña - Avda, Primo de Rivera 1.

.....

El presente Modelo de Utilidad tiene por objeto un motor de fuera e intra-borda.

Es de sobra conocido el sistema empleado hasta ahora en los motores, por el cual el cambio de marchas actuaba por la parte superior sobre los piñones de engrane de las



204692



- 2 -

machas.

5. Los inconvenientes que continuamente se han derivado de éste tipo de cambios, se han visto reflejados continuamente en múltiples averías, iniciadas por un calentamiento excesivo, dificultades en introducir las marchas y finalmente el agarrotamiento de los piñones, con la consiguiente inutilización del motor.

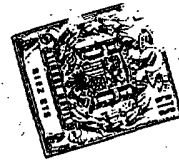
10. Se han tratado de salvar estos inconvenientes mediante el acoplamiento de una bomba de aceite de mayor capacidad que produjera la necesaria refrigeración o también con la adición de una bomba secundaria. Esto ha significado nuevos problemas, que estriban principalmente en la falta de nivel del aceite, la obstrucción de la bomba o el defecto en su funcionamiento, con lo cual se repetían las averías anteriormente aludidas. Al mismo tiempo que se da el caso de que si por defecto de retorno (una obstrucción) se queda la parte de abajo sin aceite revienta el fuelle de arriba. En conclusión, termina quedándose sin aceite la "Cola".

15. Además de todo esto, el hecho de tener forzosamente que llevar una bomba, supone en primer lugar un encarecimiento de la construcción y en segundo lugar una disminución de la fiabilidad, ante la existencia de otro elemento que pueda averiarse.

20. El objeto del presente Modelo de Utilidad estriba en describir la situación del cambio y su accionamiento desde el exterior.

25. Este cambio acciona los engranajes cónicos del colector de marchas y el carrete por su parte inferior. Con esto se consigue en primer lugar una perfecta refrigeración del conjunto, por dos razones, la primera que no necesita bombas

30.



adicionales puesto que es suficiente con la valvulina que tienen los piñones, la cual a su vez se mantiene en un grado óptimo de refrigeración puesto que el conjunto está siempre sumergido dentro del agua, por debajo de la línea de planeo de la motora.

5.

Con el fin de dar una mejor idea del objeto de la solicitud, se adjunta a la presente memoria una hoja de dibujos, en la cual en su figura única se muestra en forma esquemática la disposición del cambio.

10.

Accionado el contrete -1- por medio del brazo -2- y la biela -3- por medio de la palanca de mando, ésta última moverá la varilla -4-, a la cual está unida por medio de un pasador -5- y que lleva en sus extremos unas caperuzas de refuerzo -6-.

15.

La varilla -4- adoptará la forma más adecuada según las necesidades de cada caso. En el ejemplo representado en el dibujo, lleva una primera sección vertical que se dobla en un ángulo muy pronunciado, volviendo posteriormente a recobrar su verticalidad antes de alcanzar la altura del carter de la caja de cambios.

20.

Esta caja la atraviesa a través de un orificio -7- y pasa por un lado del eje de la hélice -8-, llevando en su otro extremo otra caperuza de refuerzo -6-.

25.

En esta caperuza se aprecia la existencia de un pasador -9-, en el cual se une la palanca -10-. Esta palanca, está formada por dos secciones, una más larga e inclinada, correspondiente a la posición longitudinal y que finaliza en una pronunciada acodadura -11- en la que tiene un pasador -12-, desde donde se prolonga verticalmente en la sección menor -13-, por debajo del carrete, en la ranura del cual se introduce.

30.



Descrita suficientemente la naturaleza del objeto de la solicitud, solo resta añadir que podrán introducirse todas aquellas modificaciones que no alteren de una forma esencial las características del invento.

N O T A

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental, siendo lo que constituye la esencia del referido invento, y por lo que se solicita MODELO DE UTILIDAD por 20 años en España sobre: MOTOR DE FUERA E INTRA-BORDA, caracterizándose por lo siguiente:

1.- Motor de fuera e intra-borda, caracterizado por presentar el cambio de marcha acoplado a los piñones por la parte inferior de la caja de velocidades, siendo accionado por medio de un contrate movido por un brazo y una biela la cual acciona a su vez una varilla.

2.- Motor, según la reivindicación 1, caracterizado por que la varilla presenta en sus extremos unas caperuzas de refuerzo y unos orificios con un pasador, atravesando esta varilla el carter de la caja de cambios por un orificio practicado en éste y descendiendo por un lado del eje de la hélice estando unida por su extremo inferior a una palanca formada por dos secciones dobladas en ángulo, una sección inclinada y otra completamente vertical, introduciéndose ésta última en el carrete de accionamiento de los piñones, por su parte inferior.

204692
- 5 -



3.- Motor de fuera e intra-borda, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria y en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de cinco hojas, escritas a máquina por una sola cara.

5.

25 ABR. 1974

Madrid,

JAVIER REY BERMUDEZ,

J. GOMEZ ABEJO Y MOJET
p. p. Firmado: L. Gasto Foróndas

