



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 261.593	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 20-11-81	

MODELO DE UTILIDAD

16 JUN. 1982

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO	(22) FECHA	(33) PAIS
----------------------------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL A01B77100
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN MOTOAZADA.
---

(71) SOLICITANTE (S) FINANCIERA NORTEÑA, S/A.
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Talayetas, nº 18-3º - GUECHO - (Vizcaya).
--

(72) INVENTOR (ES)
--------------------

(73) TITULAR (ES)
-------------------

(74) REPRESENTANTE D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO,
---

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una motoazada y más especialmente a la disposición del motor y la transmisión de una motoazada de una sola velocidad.

5 Con esta disposición del motor y transmisión se consigue un perfecto equilibrio en el trabajo con la motoazada, lo que es fundamental para el cómodo manejo de la misma, y una simplificación al máximo de los órganos de transmisión, lográndose un abaratamiento en precio sin pérdida de calidad en su funcionamiento.

10 Las motoazadas necesitan de una gran reducción entre el motor y el eje de salida. Para conseguir esta reducción con los métodos tradicionales, se deben utilizar varias poleas o varios juegos de engranajes, con la consiguiente elevación de costo de la motoazada.

15 La motoazada de la invención utiliza una reducción pero sin utilizar las poleas o juegos de engranajes tradicionales, ya que la reducción se consigue tan sólo con dos elementos; un sin-fin y una corona sin-fin.

20 El motor y el cigüeñal de la motoazada de la invención, van dispuestos verticalmente en cuya salida se monta el embrague.

A la salida del embrague va montado el extremo de un eje sin-fin que está conectado a una corona sin-fin, el cual es solidario con el eje de salida de la motoazada.

25 La transmisión por eje sin-fin y corona, tiene como particularidades, el bajo costo de fabricación por tratarse de una transmisión formada únicamente por dos piezas que además son muy sencillas en su fabricación.

Esta transmisión tiene la particularidad que

con sólo estos dos elementos se consigue la reducción necesaria para el buen funcionamiento de la motoazada.

La motoazada ya se ha indicado que presenta un embrague que dispone de una posición fija de desembrague.

5 Al carecer la motoazada de caja de cambios, la posición del punto muerto se consigue mediante el embrague. Para detener la máquina o arrancar el motor es preciso desembragar.

10 Con el objeto de evitar que el operario tenga que estar accionando el mando del embrague, esta motoazada dispone de un sistema que fija el citado mando, el cual dispone de un pequeño gatillo que cuando la máquina está embragada ocupa una determinada posición gracias a la acción de un resorte que obliga al mando a permanecer fijo en la posición de desembrague.

15 Para un mayor entendimiento de la invención a continuación se refiere un ejemplo práctico de realización de la misma, siendo dicho ejemplo meramente enunciativo y en ningún caso limitativo de la invención, todo ello con referencia a los dibujos adjuntos; en los que:

20 La figura 1 muestra una vista en alzado de la motoazada donde aparece en sección el motor y su transmisión.

La figura 2 muestra una vista seccionada por la línea II-II de la figura 1.

25 La figura 3 muestra una vista de alzado lateral de la figura 2.

La figura 4 muestra un detalle de alzado de la transmisión de la motoazada.

30 La figura 5 muestra un detalle de la transmisión que se produce entre eje y corona sin-fin y eje de salida de la motoazada.

La figura 6 muestra una vista de detalle del mando de embrague dispuesto en el manillar que se aprecia en la figura 1.

5 En las figuras 1 a 5 se aprecia la motoazada 1 constituida por un motor 2 dotado de un cigüeñal vertical 3 entre el cual y el extremo de un sin-fín 4 aparece el embrague 5, cuyo sin-fín engrana con una corona 6 que a su vez transmite el movimiento al eje de salida 7 de la motoazada.

10 Toda esta transmisión está contenida en una carcasa 8 unida al motor 2 por medio de una pieza de acoplamiento 9.

Un cojinete de bolas 10 a la vez que sirve de soporte al eje sin-fín 4 consigue un perfecto centrado en la unión de la carcasa 8 y la pieza de acoplamiento 9.

15 La carcasa 8 tiene una forma prismática terminada, como se aprecia en la figura 2, en una forma piramidal 11 delantera y una forma circular 12 en la parte trasera. La carcasa 8 tiene una tapa 13 que facilita el montaje de todos los elementos anteriores.

20 El manillar 14 de la motoazada presenta una fijación a través del tubo central 15 unido a la carcasa 8.

El sistema de embrague está constituido por un mando de embrague 16 dispuesto en el manillar y que presenta un gatillo 17 actuado por un resorte 18 obligando al mando a permanecer fijo en su posición.

25 En la figura 6 se aprecia con todo detalle el sistema de embrague.

El mando 16 va dispuesto girablemente por su extremo 19 en una porción saliente 20 del manillar; dicha porción 20 presente una muesca 21 en la que se acopla el extremo 22 del

gatillo 17 que es actuado por el resorte 18.

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.

5



REIVINDICACIONES

5 1.- Motoazada, caracterizada porque el cigüe-  
 ñal de motor está en posición vertical y en cuya salida va un  
 embrague en el que se monta el extremo correspondiente de un eje  
 sin-fin que está conectado a una corona sin-fin que a su vez es  
 solidaria con el eje de salida de la motoazada, y porque el em-  
 brague del motor es actuado desde el manillar de la motoazada a  
 través de un mando de embrague. ....

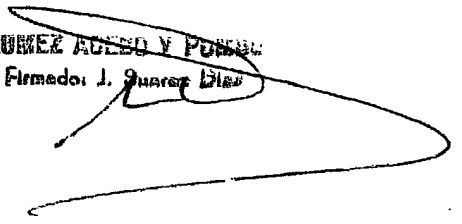
10 2.- Motoazada, tal y como queda sustancialmen-  
 te descrito en la presenta Memoria e ilustrado en los dibujos ad-  
 juntos.

Esta Memoria consta de 5 hojas escritas a má-  
 quina por una sola cara.

Madrid, 8 MAR 1962

FINANCIERA NORTEÑA, S/A.

J. M. GOMEZ AGUDO Y PARRA  
 a. a. Firmado: J. Suarez Diaz



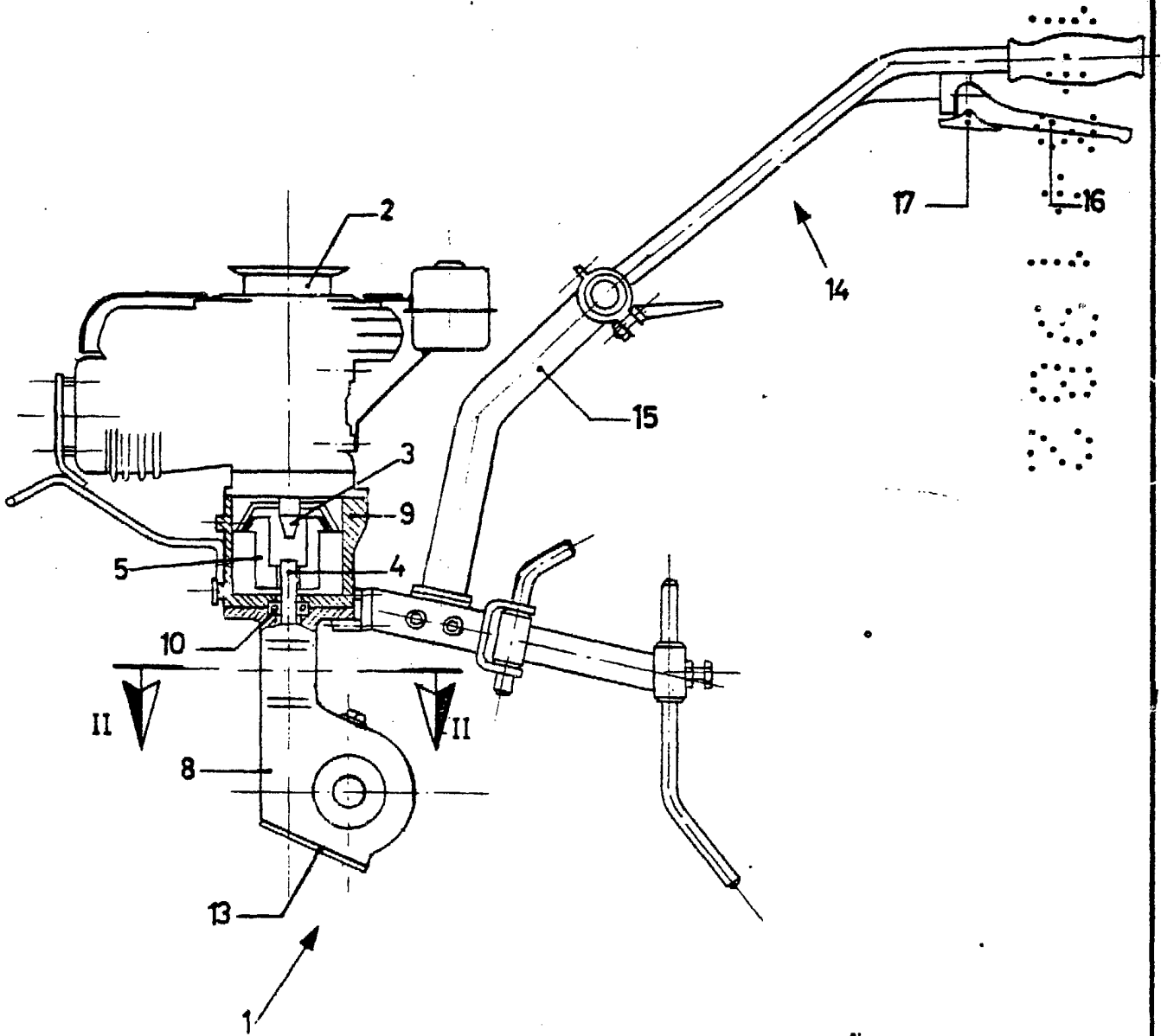


Fig. 1

Madrid 1 MAR 1982  
A. DE MENDOZA ARIAS Y PUEBLO  
c. n. Elvira 3. GRAN VÍA

ALA VARIABLE

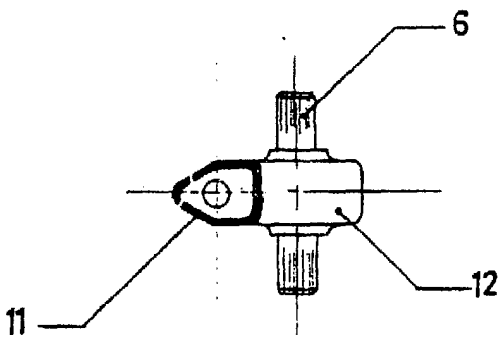


Fig. 2

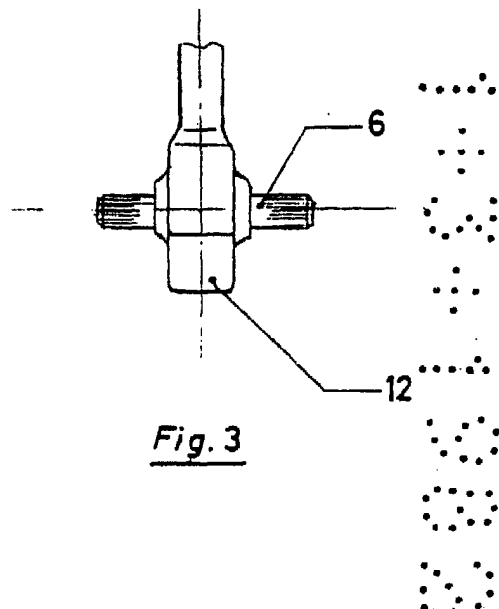


Fig. 3

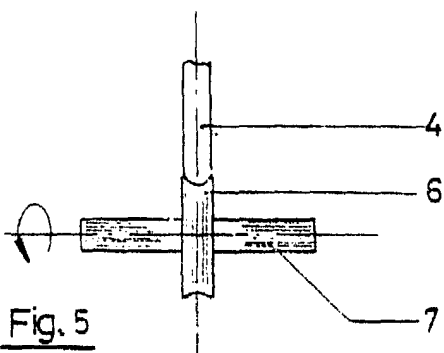


Fig. 5

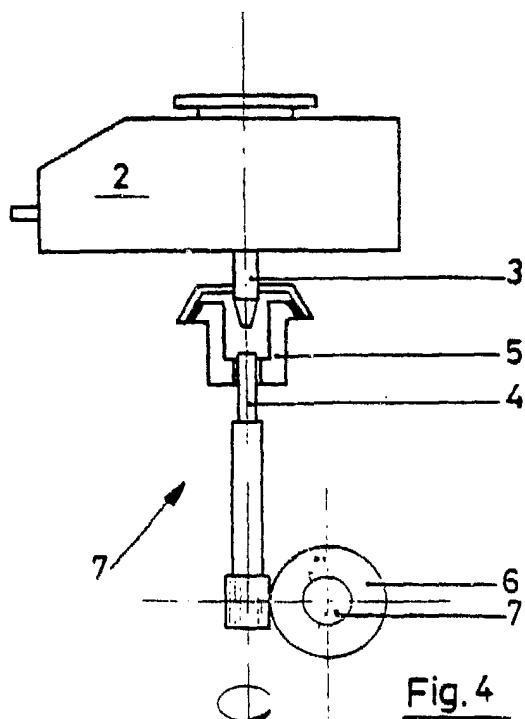
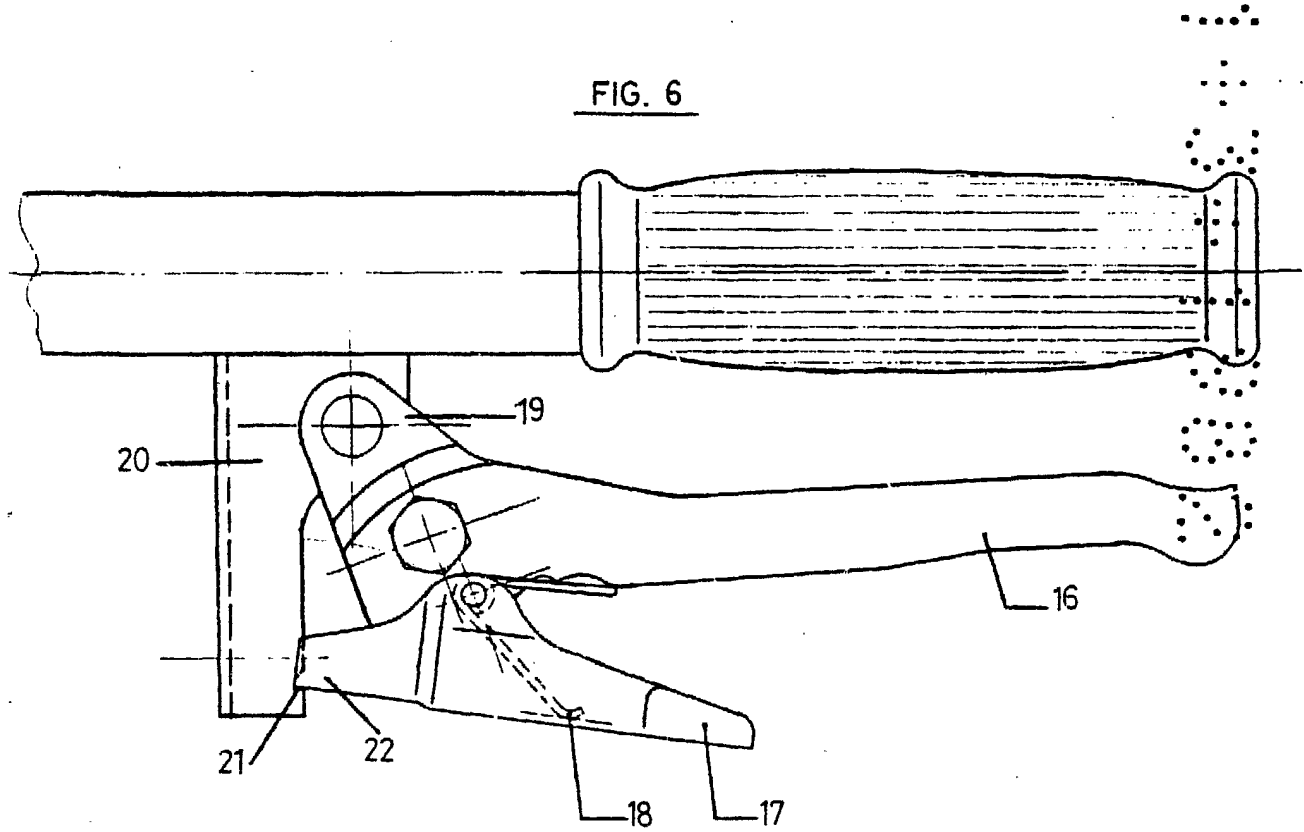


Fig. 4

ESCALA VARIABLE.

Madrid 1 MAR 1982

FIG. 6



ESCALA VARIABLE.

Madrid 1982  
A. M. GOMEZ ALLEN Y CA.  
Ingenieros de la Financiera de Ingenieros de España