

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la

solicitud de una patente de invención por veinte años en España

a favor de

la Sociedad: ATELIER DES VOSGES domiciliada en 70 bis Rue d'Amsterdam en PARIS (Francia)

por

UN FRENO AUTOMÁTICO PARA TELARES

La invención tiene por objeto un freno automático para telares permitiendo evitar toda intervención del tejedor, bien para la parada del telar, bien para la puesta en marcha, o bien durante una detención, cuando quiere hacer funcionar el telar a mano, por ejemplo, para destejer.

A este efecto, el freno objeto de la invención, se caracteriza esencialmente por que cuando se para el telar provocado por el fiador, su acción se verifica automática y momentáneamente para ser seguida de una liberación automática, posición de liberación que conserva el freno durante todo el tiempo que el telar queda parado, tanto si se le hace girar el telar a mano, como al volverle a poner en marcha.

Para realizar este apretamiento automático del freno seguido de la liberación automática inmediatamente consecutiva, se utiliza el desplazamiento del fiador accionado, por la detención del telar, o bien a mano, o bien por uno cualquiera de los mecanismos de rompe-trama, de rompe-urdimbre, de alimentación continua de la trama, etc.

La invención se describe a continuación en detalle con referencia a los dibujos adjuntos a la presente memoria descriptiva y que representan a título de ejemplo de realización y esquemáticamente, un freno automático semejante.





En este dibujo:

La fig. 1 es una vista en elevacion de lado.

La fig. 2 es una vista en elevacion de frente.

Segun estas figuras:-

1 es el volante del freno sobre cuya llanta puede obrar la zapata 2 forrada de cuero bajo el cual esta dispuesto, con el fin de hacer progresivo el frenado, un tampon de caucho deslizante en el cuerpo de la zapata; dicha zapata 2 esta articulada en 3 y accionada por el intermedio de organos de transmision cualesquiera tales como una bieleta 4, una palanca de campanilla 5 y una bieleta 6, por ejemplo, por una palanca de accionamiento 7 a la cual se une en 8 la bieleta 6.

Esta palanca de accionamiento 7, accionada por el fiador, cuando se desplaza para el desembrague, para realizar el frenado automatico momentaneo y la liberacion automatica inmediatamente consecutiva, esta articulada en un punto fijo 9 solidario de la armazon y esta sometida a la accion constante de un muelle 10 que la aplica por su talon 11 sobre un tope 12, cuya accion es momentaneamente contrariada durante el frenado, siendo entonces levantada la palanca 7 a causa del desplazamiento del fiador y provocando el frenado por el intermedio de las bieletas 4-6 y de la palanca de campanilla 5 o de otros organos de transmision cualesquiera.

El desplazamiento de la palanca de accionamiento 7 hacia arriba, en sentido contrario a la accion del muelle 10 que provoca el frenado, se realiza por una leva o saliente 13 practicada sobre su borde inferior, elevada, durante un periodo determinado por el paso del fiador en desembrague por medio de un organo solidario del fiador, constituido en este caso, por una palanca 14 articulada en 15 sobre el fiador 16 y presentando en su extremidad inferior un talon 17, estando dicha palanca 14 mantenida fija y elevando por su extremidad superior 18 la palanca de accionamiento 7 durante el desplazamiento del fiador en el desembrague y cediendo por el con-



Por el contrario al verificarse el paso del fiador en sentido inverso en la puesta en marcha.

Constituido así, el freno automático funciona como sigue:

Hallándose en marcha el telar, el fiador 16 habiendo sido desplazado al verificarse esta puesta en marcha en el sentido de la flecha a y ocupando la posición representada en trazos mixtos en 16' se desliza, cuando es accionado a la mano o por un mecanismo cualquiera de desembrague, en sentido inverso de la flecha a provocando la parada del telar. Durante este desplazamiento del fiador, la palanca 14 fija sobre el, tiende, cuando su extremidad superior 18 llega en contacto con la leva 13, a bascular en sentido inverso al de la flecha b; pero apoyándose por su talón 17 sobre el fiador 16, el basculamiento es impedido así y queda mantenida fija, lo que provoca por la acción sobre la leva 13 de su extremidad 18, la elevación de la palanca de accionamiento 7 en contra de la acción antagonista del muelle 10 produciendo así la aplicación de la zapata 2 contra el volante 1 y produciendo un frenado progresivo a causa de la unión de dicha zapata y de la presencia del tampón de caucho. Este frenado no es más que momentáneo por que es seguido de un alojamiento de la zapata desde el momento en que la extremidad 18 de la palanca 15 ha sobrepasado el punto más bajo de la leva 13 de la palanca de accionamiento 7, la cual desciende de nuevo bajo la acción del muelle 10 provocando la separación de la zapata, terminándose el movimiento de alojamiento cuando, al llegar el fiador a su posición extrema representada en trazos llenos en 16, la extremidad 18 de la palanca 14 abandona la leva 13 de la palanca de accionamiento 7 que es aplicada por su talón 11 sobre el tope 12 y que por el intermedio de las bieletas 4 y 6 y de la palanca de campanilla 5 se para la zapata 2 lo suficiente para que no se produzca ningún frotamiento más.

Por el contrario, estando parado el telar, el fiador es desplazado en el sentido de la flecha a para el embrague, y la palanca



14 cede, cuando su extremidad superior 18 viene en contacto con la leva 13 basculando en el sentido de la flecha b y no modificando, por consecuencia, la posición de la palanca de accionamiento 7, siendo atraída en sentido inverso desde que franquea la leva 13 por la masa de su talon 17 cuyo movimiento está limitado por su choque contra el fiador 16.

Queda bien entendido que se podrá, sin salirse de la invención, introducir en el freno automático que es su objeto, modificaciones de detalle y que igualmente se podrá estudiar el empleo de medios equivalentes.

N O T A.

La presente invención comprende las siguientes reivindicaciones:

1º. La invención tiene por objeto un freno automático para telares caracterizado en principio por:

a). El accionamiento de la zapata de freno por el intermedio de órganos de transmisión tales como: por ejemplo, bieletas y palanca de campanilla; por una palanca de accionamiento articulada en un punto fijo solidario de la armazón, y accionada por el fiador, cuando es desplazado para el desembrague, realizando un frenado automático momentáneo seguido de un aflojamiento automático inmediatamente consecutivo, estando sometida dicha palanca articulada a la acción constante de un muelle que le aplica por un talon sobre un tope, posición permanente en la cual mantiene la zapata separada, siendo momentáneamente contrariada esta acción constante del muelle durante el frenado, y siendo entonces accionada la palanca de accionamiento por un órgano solidario del fiador.

b). La disposición sobre la palanca articulada de accionamiento que acciona sobre la zapata de freno y que está sometida a la acción constante de un muelle, como se indica en a, a fin de contrariar momentáneamente la acción de dicho muelle para provocar el frenado, de una leva o saliente elevado, durante un período determinado, por el órgano solidario del fiador cuando se verifica el desplazamiento del fiador en el desembrague.



c). La realizacion de la elevacion momentanea de la palanca articulada como se indica en a) presentando una leva o saliente como se indica en b) por medio de un organo solidario del fiador, constituido en el ejemplo, por una palanca fija sobre el fiador cuya extremidad superior puede formar contacto con la leva de la palanca de accionamiento y cuya extremidad inferior presenta un talon, estando dicha palanca fija sobre el fiador y tomando apoyo sobre él por su talon durante el desplazamiento del fiador en el desembrague, y elevando la leva por su extremidad superior; y por el contrario basculando al verificarse el desplazamiento del fiador en sentido inverso para la puesta en marcha del telar.

d). La progresividad del frenado realizada por el sistema de organos de transmision entre la palanca de accionamiento y la zapata y por la disposicion, bajo el cuero de la zapata, de un tapon de caucho deslizando en el cuerpo de la zapata.

2º. En resumen reivindico como de mi exclusiva invencion y como objeto sobre el que ha de recaer la patente que se solicita por veinte años en España: **UN FRENO AUTOMATICO PARA TELARES.**

Todo conforme queda descrito en la presente memoria que consta de cinco hojas escritas a maquina por un solo lado y dibujos que se acompañan a la misma.

Madrid el 19 de mayo de 1926.

Alcalde
P. P. *Niaguera*

68088

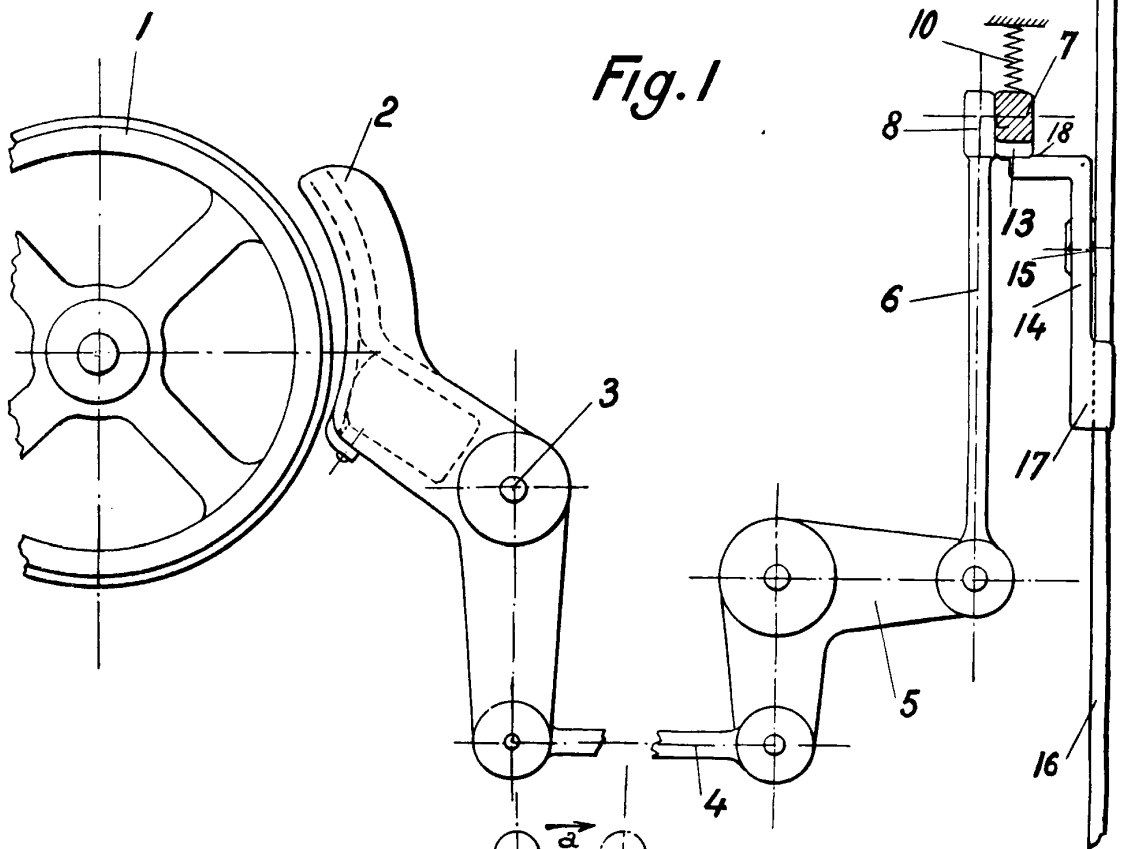
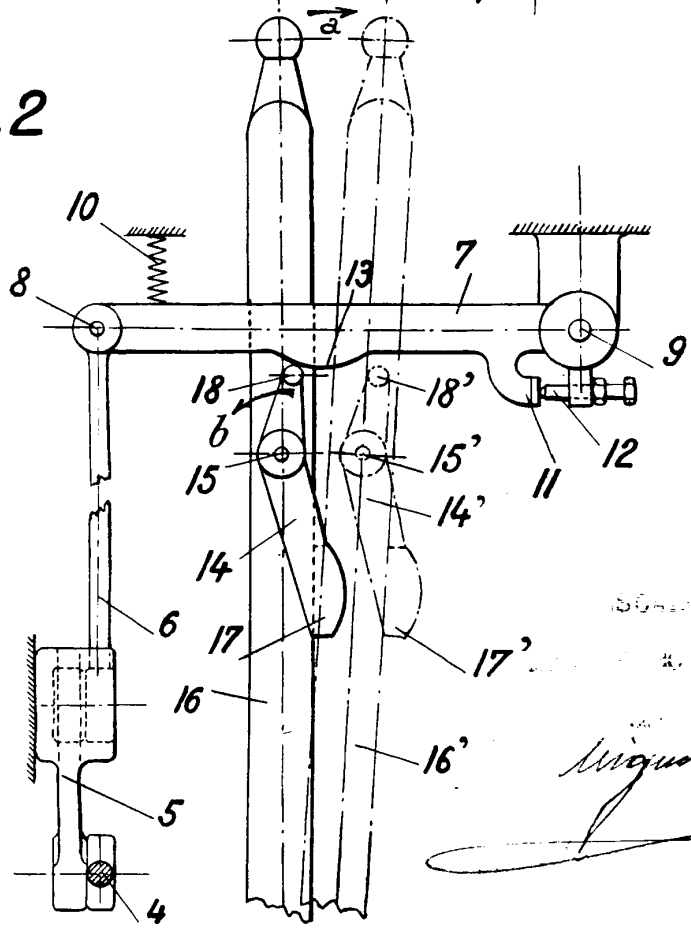


Fig. 1

Fig. 2



1864

Miguel Ugarriza