

327

"PERFECCIONAMIENTO EN EL MECANISMO DE FRENO DEL TELAR"

Don Juan Picardel Camps, residente en Sabadell (Esp. Pa.) Colemar 80  
solicitante número de inscripción 20 cinco por España, colonias  
por el procedimiento en el expediente de "franquicia telar" (grupo 5  
Clase 42 )

5 Son como se ilustra en el sistema de fricción de la pared  
el telar e actuando con más ó menos rapidez, y en su acción  
sobre el cono surge en la parte de la parte del cono.

1- En este sistema existen algunos inconvenientes  
que solo pueden evitarse en el caso de que el cono no exceda  
de un cierto límite, de donde surge en los casos de velocidades rápidas  
no se puede parar el telar en el momento de la fricción, sino  
que se debe utilizar el sistema de fricción de la pared, que evita que la  
la materia como las fibras de la calidad en el momento de parar el  
telar.

15 En el momento de la fricción de la pared surge que per-  
mite parar el telar en el momento de la fricción de un cono y por ac-  
tuación del cono de freno con respecto al telar en una ó más de 200  
pasadas por minuto.

20 En este sistema se ilustra el objeto de esta patente  
estricto en proveer al sistema de fricción de la pared en un  
telar de morduras que actúan una vez en cada pasada de los conos de  
fricción del telar.

25 En las figuras se ilustra el sistema  
Fig. 1 vista lateral del sistema de fricción y  
Fig. 2 vista frontal en elevación.

Sobre el árbol cigüeñal F se halla ligada una pieza de  
deslizamiento A que actúa sobre las levas B y C y obra y desobra  
según la dirección de movimiento del cono de fricción D para enclufar-  
lo dentro del cono de fricción D sostenido del árbol del cigüeñal F.



30 E es la mordaza de freno. El volante V en su movimiento arrastra la articulación I que hace ascender y descender el brazo de palanca U en cuyo extremo se halla mediante una articulación J que actúa sobre árbol A A.

El árbol A A lleva en su extremo opuesto un brazo de palanca K articulado que transmite el movimiento á una palanca articulada de doble brazo L N. El extremo de la palanca N va unido al eje del cigüeñal del telar F. Sobre la palanca U se ha dispuesto un travesaño unido al botón del telar llevando en su parte media un tope S. Sobre el mismo punto de apoyo de la pala de tope Q se ha dispuesto con movimiento loco la pieza P que lleva en su extremo una bola de deslizamiento que se desliza sobre la superficie plana de la pieza R unida á la palanca U en el mismo punto en que se apoya el soporte del tope S. T es el tope de la pala de freno Q, dicho tope T se desliza en una corredera Y que para amortiguar el golpe del tope va provista de un muelle X. Sobre el arnés del telar se apoya la palanca de doble brazo Z cuyo extremo superior está fijo sobre la corredera Y y el extremo opuesto está unido con una articulación al tirante A B fijado articularmente a la biela H cuyo extremo opuesto está unido á una pieza de unión M que gira bajo la acción de los movimientos de la biela H obligando á la mordaza E unida á ella á desplazarse, rozando contra la pared interior del tambor D actuando de freno. La mordaza E está compuesta de dos partes unidas por su centro articularmente y sostenidas entre sí por un muelle N de tensión suficiente para aguantar las dos partes en posición de actuar como freno. El extremo libre de la mordaza E está fijado rigidamente sobre la pared lateral del tambor D. O es la pieza de unión entre el botón y el árbol cigüeñal.

El funcionamiento del dispositivo es el siguiente: para poner en marcha el telar actuaremos sobre el volante V haciéndolo girar hacia la derecha obteniéndose el movimiento de la articulación I solidaria del mismo eje del volante la cual obliga á ascender la palanca U que en su movimiento levanta el tope S el cual desconecta la pala de freno Q dejando el botón libre para ser movido por el árbol cigüeñal mediante la pieza de unión O. En la misma acción de levantar la palanca U la pieza R levanta la pieza de deslizamiento P la cual durante el funcionamiento del telar rozará constantemente sobre la superficie plana de la pieza R deslizándose mediante la bola rovieta en su extremo. Simultáneamente á las dos operaciones anteriormente descritas la palanca U en su ascenso obliga al árbol A A á girar en el mismo sentido de dirección de movimiento que es imprimido manualmente al volante V con lo cual se obtiene el movimiento de levantar la palanca de doble brazo L N que en su movimiento embraga



75 los conos de fricción C D dispuestos sobre el arbol F del cigueñal del telar. La operación de embrague de los conos de fricción C D es facilitada por la pieza de deslizamiento A que mediante las levas B acerca el cono C al tambor D hasta obtener su embrague.

80 Al ser desconectada la pala de freno U el tope T vuelve á su posición primitiva bajo la acción de los muelles X por lo cual la corredera Y sigue la dirección del desplazamiento ejercido por la presión de los mencionados muelles. La palanca Z unida á la corredera R obtiene de esta forma en el extremo sobre el cual va el tirante A B un desplazamiento que se traduce sobre la biela H en un movimiento pendular de la pieza M la cual vuelve á la posición de reposo las mordazas E cesando la acción del freno.

85 Como se vé por lo anteriormente descrito al actuar sobre el volante V sincronicamente se obtienen cuatro resultados que enumerados correlativamente son: primero, desembrague de la palanca de freno U y retroceso del tope T á la posición primitiva; segundo, subida de la pieza R y deslizamiento sobre su superficie plana de la pieza P; tercero, embrague de los conos de fricción por el accionamiento de la palanca que actua sobre el arbol del cigueñal y por ultimo desfrenado del telar por el juego de palancas correspondientes.

90 Como todas estas operaciones se producen sincronica é instantaneamente al levantarse la palanca U de ello se desprende que la puesta en marcha del telar no se verá retardada por ninguno de los mecanismos de freno puesto que todos quedarán en posición libre por un solo movimiento del volante V.

95 Para parar el telar basta actuar sobre el volante V girandolo hacia la izquierda con lo cual se obtendrá el movimiento contrario de todos los mecanismos descritos anteriormente y por lo tanto un efecto contrario que se traducirá en conexión del tope de la pala de freno, desembrague de los conos de fricción y actuación del freno.

100 Debido al dispositivo especial accionado por la lengüeta del cajon de la lanzadera esta al parar el telar se encontrará siempre á la cabeza del telar, puesto que su entrada en el cajón es la que determina el momento de conexión de la palanca de tope. Por lo tanto este dispositivo además de las ventajas de poder parar instantaneamente telares que actuan a 200 ó mas pasadas por minuto tiene la ventaja de que al parar el telar forzosamente deberá encontrarse la lanzadera al final de su carrera, evitandose con ello la rotura de hilos de calada.

110 Se sobreentiende por lo tanto que dicho dispositivo puede hacerse funcionar en momento deseadó parandose el telar automatica-



115 mente ó instantaneamente puesto que al no entrar la lanzadera en el cajon por cualquier motivo no se sepra la lengua por lo tanto la pieza de deslizamiento P bajará conectando automaticamente el mecanismo de fricción y freno.

N O T A

120 La patente de invención cuyo privilegio se solicita para España y Colonias deberá recaer en "Perfeccionamiento en el mecanismo de freno del telar" siendo lo que se declara como nuevo y de propia invención lo siguiente:

125 1º "Perfeccionamiento en el mecanismo de freno del telar" caracterizado por el hecho de que se para instantaneamente el telar por la maniobra de un volante obteniendose el embrague o desembrague de los conos de fricción al mismo tiempo que la actuación de un freno por mordazas que actuan sobre la superficie interior de un tambor fijado sobre el arbol del cigueñal.

2º "Perfeccionamiento en el mecanismo de freno del telar" tal como se ha descrito y demostrado en los dibujos adjuntos.

130 Consta de 4 hojas mecanografiadas en una sola cara

Barcelona 18 Octubre 1930

JUAN GARCIA  
S. P.



120,327

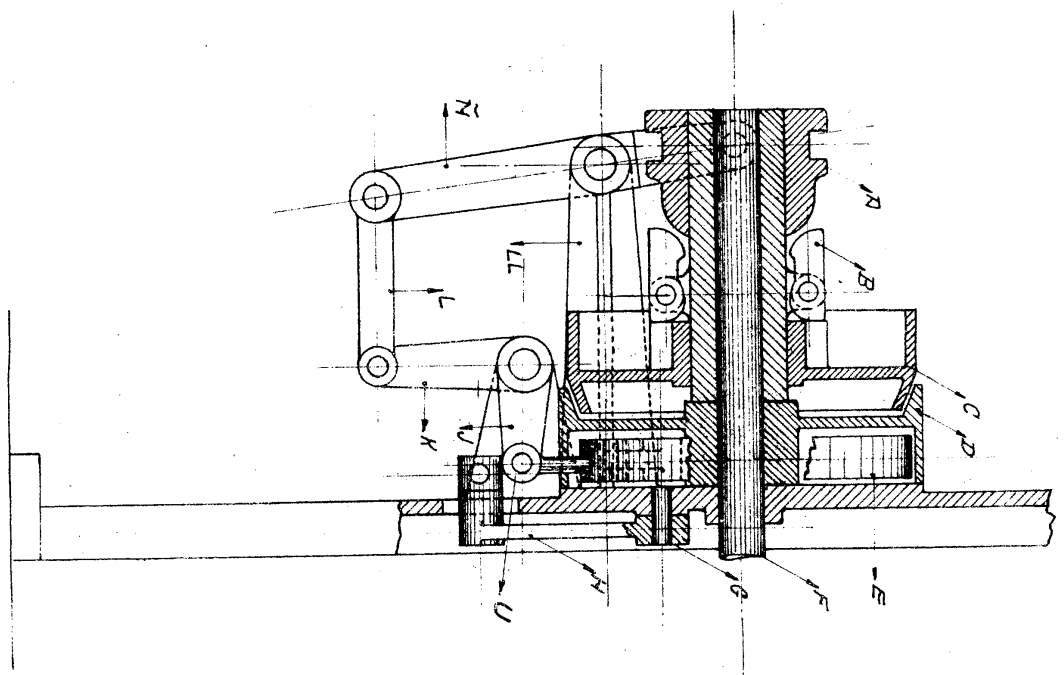


Fig. 1

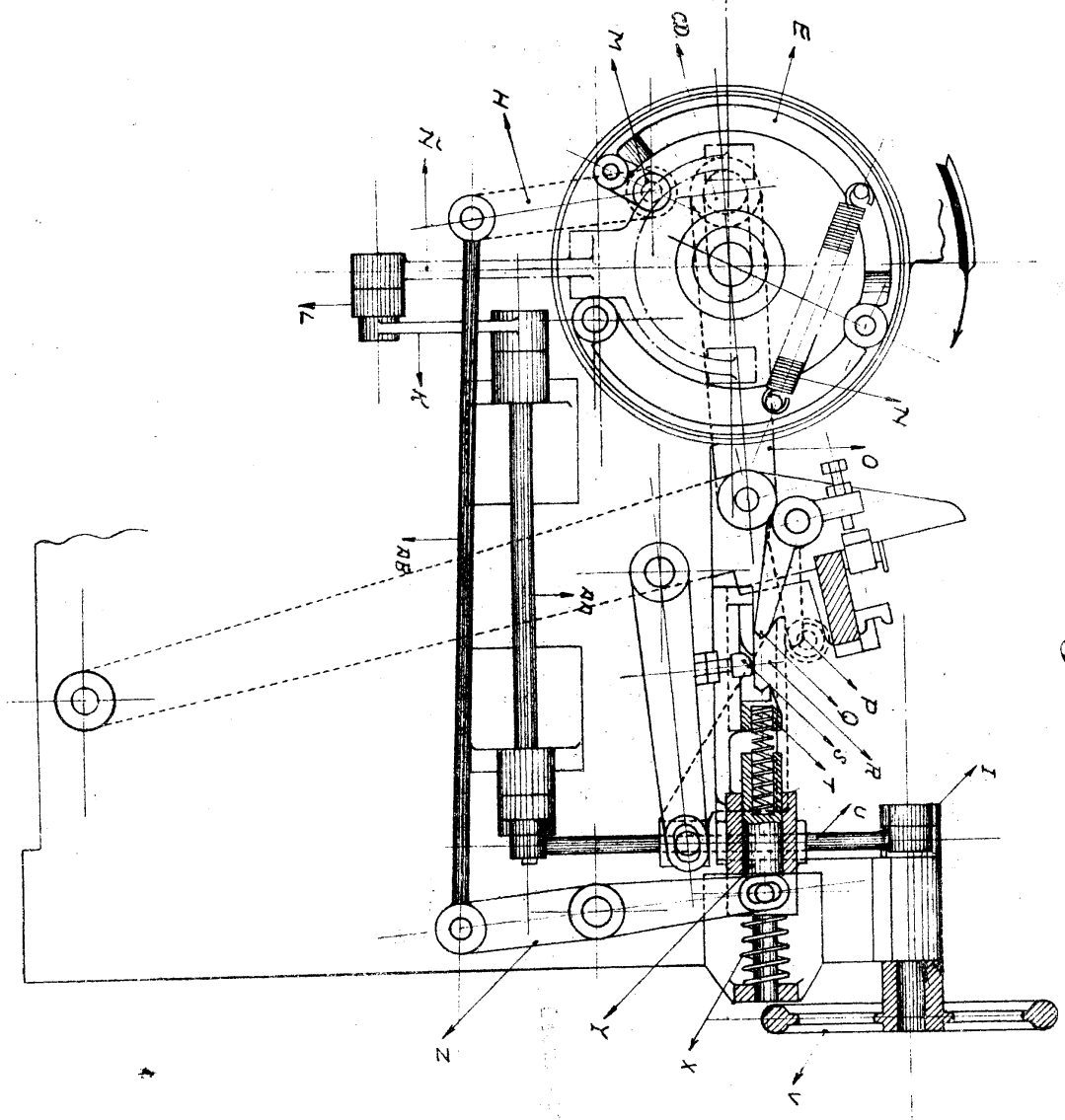
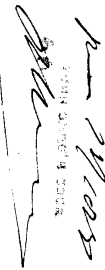


Fig. 2

  
 MADE IN U.S.A.  
 2007/10/25