

179983



P A T E N T E
D E
I N T R O D U C C I O N

179983

por "UN SISTEMA DE FRENO DE PLEGADOR DE URDIMBRE", a favor de la razón social española, MATEX, S.A., domiciliada en Barcelona.

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a un sistema de freno de plegador de urdimbre. Esta invención, realizada y aplicada con éxito en Suiza, por la firma Henry Baer & Co, de Zúrich, resuelve un problema hasta la fecha sin solución práctica, siendo necesario, a pesar de los muchos ensayos e invenciones, conservar el tensado de los plegadores mediante cable o cuerda y contrapeso, con sus disposiciones diversas más o menos favorables. Esta, que pudiéramos llamar rutina, ha sido precisa, no porque se reconociera como perfecto el sistema, sino porque hasta el presente los diversos aparatos ideados para reemplazarlo, no solo no dieron los resultados deseados, sino que su complicación los hacía prácticamente inaceptables.

5.

10.

15.

La invención resuelve favorablemente el problema, puesto que, mediante un mecanismo sencillo se logra un tensor

179983



seguro y económico, cuyas ventajas se traducen en una fácil y rápida colocación en cualquier telar, una economía de tiempo hasta de media hora por telar y día, y en la obtención de un tejido más regular y hermoso.

5. El sistema de freno que se describe consta, esencialmente, de dos zapatas, unidas entre sí articuladamente, una palanca de contrapeso y un brazo regulador. Como medio de ajuste para su adaptación a diversos diámetros de polea, existe un tornillo corrector que obra sobre el tope de apoyo de una mordaza, variando así la amplitud de apertura de las mismas.

10. El conjunto indicado, con su contrapeso, está concebido para que el freno no sea arrastrado por la rotación de la polea, sino que, por el contrario, es aflojado un poco al menor giro de dicha polea de freno, o sea en cada trama, conservando siempre su posición, sin que intervenga la cantidad del peso del contrapeso ni el número de las tramas.

15. A fin de facilitar la explicación, se acompaña a la presente memoria una lámina de dibujos, en la cual se ha representado un caso de ejecución, que se cita solamente a título de ejemplo.

20. En el dibujo:
la figura 1ª representa, en vista lateral, el conjunto del mecanismo del freno, en alzado; y
25. la figura 2ª manifiesta, en perspectiva, el mecanismo acoplado a un plegador.

30. Consiste la invención en dos zapatas -1- y -2-, articuladas en -3-, de las cuales, la -1- presenta un apéndice -4-, en el cual entra a rosca un tornillo -5- regulador de posición de la pieza tope -6-, en la cual apoya el extre-



1799833006

mo curvo de la palanca contrapeso -7-, de la cual está suspendido el contrapeso -8-, que se mantiene, preferiblemente, a corta distancia del suelo.

5. El apoyo del extremo de la palanca -7- contra la pieza tope se suaviza mediante una polea -9-, que va en un eje dispuesto en dicha pieza tope -6-.

10. La palanca de contrapeso -7- es giratoria en un eje -10- - - -, dispuesto en un apéndice que tiene la mordaza o zapata -2-. Esta propia zapata tiene otra prolongación -11-, de la cual sale la varilla o brazo regulador -12-, que se dirige hacia abajo y pasa por el ojal de una pieza de acoplamiento -13-, que une al cable de contrapeso para los efectos que se dirán más adelante.

El montaje y funcionamiento es como sigue:

15. Se afloja el tornillo -5- y se abren las zapatas -1- y -2-, colocando el freno en la polea, apretando después de nuevo el tornillo -5- hasta que la palanca -7- quede en posición horizontal, Seguidamente se coloca el contrapeso que corresponda al tejido, es decir, que este peso se determina según las condiciones de éste y queda a una distancia del suelo de unos 4 cm.

25. El freno así apretado tiende a girar con la polea de freno, pero no sucede tal cosa, por impedirlo el gancho cargado -15-, del cual pende el contrapeso. Este gancho, conducido por el conducto de la pieza de acoplamiento -13-, obliga a este cuerpo a apretarse contra la varilla -12-, la cual obra por intermedio de la biela -14-, sobre la palanca -7-, soltándola, con lo cual disminuye la presión del frenado sobre la polea.

30. El freno es, pues, aflojado un tanto, a causa del



179983

menor giro de la polea de freno, o sea en cada trama, quedando suspendido continuamente en una misma posición.

5. Cuando se desea descargar la urdimbre es desembragado el regulador del telar, o, respectivamente, girada hacia atrás la urdimbre, después de lo cual el contrapeso no tarda en tocar el suelo, quedando, por consiguiente, descargado el freno.

10. Ahora bien, si la urdimbre descargada necesitase ser retirada en mayor extensión por tener que deshacer un trozo más grande, es preciso quitar el contrapeso, y entonces basta empujar la varilla -12- de regulación hacia adentro para abrir el freno, después de lo cual el plegador de la urdimbre puede ser girado potestativamente hacia atrás. Cuando la urdimbre haya quedado lo suficientemente retirada, se introduce de nuevo el gancho de contrapeso en el ojal de la pieza de acoplamiento y de nuevo se tensa y ajusta el freno.

15. Cuando por la forma o disposición de los contrapesos, estos pueden quedar a una distancia desigual respecto del suelo, es conveniente atar el freno por la parte posterior mediante un cable tensor -16-, que facilita el trabajo del mismo a los efectos de descarga de la urdimbre.

20. La invención, dentro de su esencialidad, puede ser llevada a la práctica en otras variaciones, a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, ser construido en cualquier forma y tamaño, utilizando para su fabricación los materiales más apropiados: por entrar todo ello dentro del espíritu de las reivindicaciones.

179983



-3003

N O T A

Descrito el objeto de la invención, lo que se declara como no practicado ni puesto en ejecución en España, comprende las siguientes reivindicaciones:

5. 1ª.- Un sistema de freno de plegador de urdimbre, caracterizado esencialmente por estar constituido por un juego de dos zapatas articuladas entre sí, que abarcan a la polea de freno, con la particularidad de que el efecto de acercamiento o frenado de estas zapatas es logrado por intermedio de una palanca de contrapeso, la cual es giratoria en un eje situado en un apéndice de una de las mordazas, precisamente de aquella que lleva en otro apéndice suspendida una varilla que se relaciona con el cable o varilla del contrapeso, cuya varilla es brazo regulador.
- 10.
15. 2ª.- Un sistema según la anterior reivindicación, en el cual la palanca de contrapeso ejerce el efecto de mando para el frenado, apoyando su extremo de superficie curva contra una pequeña polea o similar colocada en un eje situado en un brazo giratorio fijo a la otra zapata.
20. 3ª.- Un sistema según las reivindicaciones que preceden, en el cual el ajuste del freno o separación de zapatas se logra por medio de un tornillo corrector que actúa sobre el brazo giratorio porta-polea de tope, siendo la tuerca de dicho tornillo, un apéndice o prolongación de la zapata citada.
25. 4ª.- Un sistema de freno según las reivindicaciones an



179983³

teriores, en el cual la palanca de contrapeso tiene, además, una articulación según una biela, que la relaciona con el apéndice porta-varilla, brazo regulador, de la zapata correspondiente, a los efectos de retirar la acción de empuje de esta palanca para evitar la tendencia a girar el freno con la polea.

5.

5ª.- Un sistema de freno según la reivindicación 4ª, en el cual el frenado sufre aflojamiento al menor giro de la polea de freno, o sea a cada trama, por intermitencias, debido a la presencia de una pieza de acoplamiento que une la varilla o brazo regulador de la zapata con el cable o varilla de contrapeso.

10.

6ª.- Un sistema de freno según viene reivindicándose, en el cual la palanca de contrapeso tiene dientes de enganche para éste, a fin de variar a voluntad su brazo de palanca y, además, el contrapeso puede ser variado en forma y tamaño, todo de acuerdo con la índole del trabajo que se ejecuta.

15.

7ª.- Un sistema de freno según las precedentes reivindicaciones, en el cual, a los efectos de regular el aflojamiento de la urdimbre en máquinas diversas, se une el freno al cuerpo de la bancada, por medio de un cable tensor, que se fija a la parte opuesta a la en que obra el contrapeso.

20.

8ª.- Un sistema de freno de plegador de urdimbre.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, que consta de seis hojas, foliadas y escritas a máquina por una sola cara, acompañadas de una lámina de dibujos.

25.

Madrid, a 3 de octubre de 1947.

M A T E X, S. A.

p.a.

179983

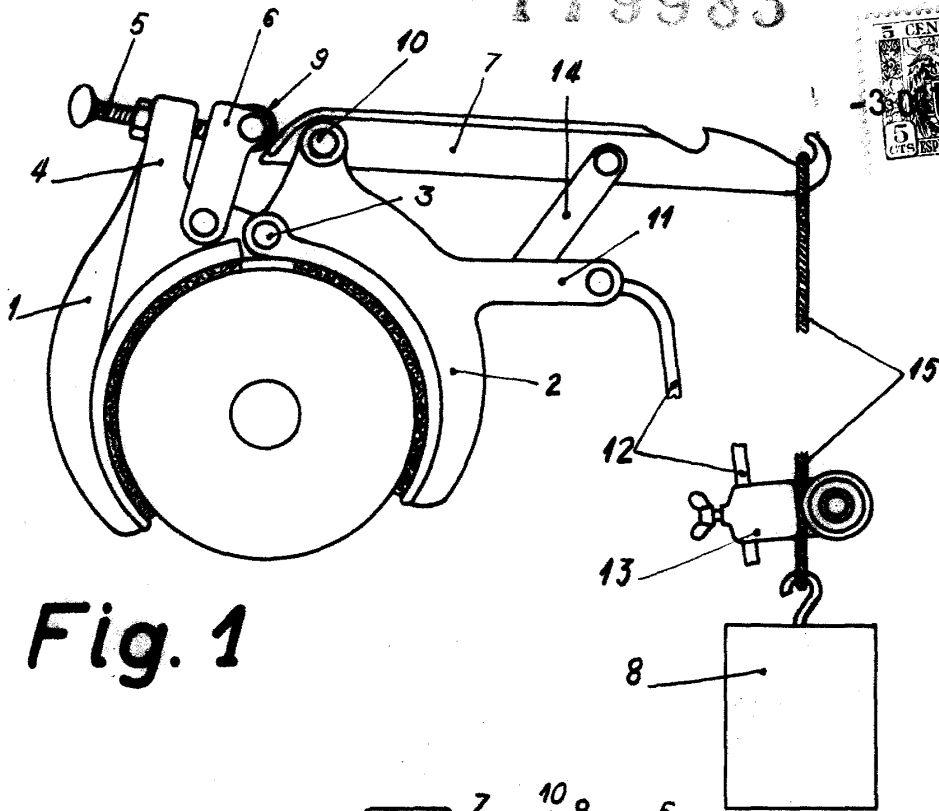


Fig. 1

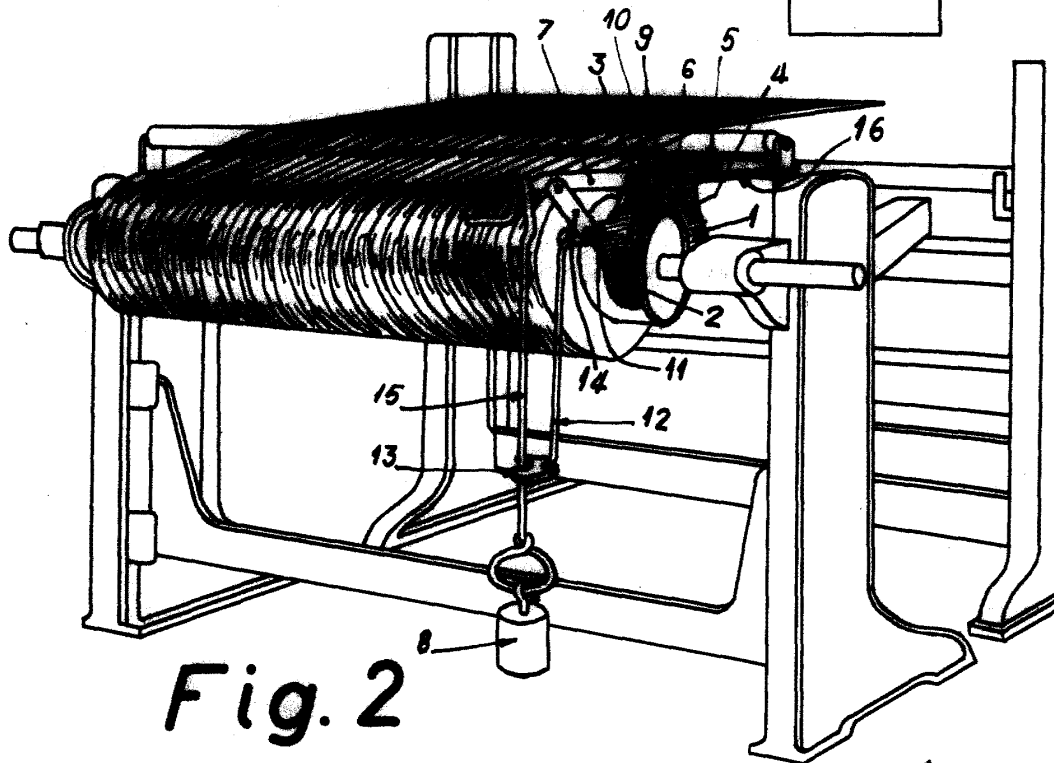


Fig. 2

Madrid, 3 octubre 1947
Jaime Isern
p.p. *[Signature]*