

180975



P A T E N T E
D E
I N V E N C I O N

180975

por "PERFECCIONAMIENTOS EN LA FABRICACION DE LOS CARRETES UTILIZADOS EN LA INDUSTRIA TEXTIL", a favor de Don Juan Serra Vall-Llovera y Don Vicente Brugalla Franch, ambos de nacionalidad española y domiciliados en Vich (Barcelona), calle Torre Capuchinos 17 y plaza de Mayo 2, respectivamente.

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

Los carretes que más comunmente se usan en la actualidad en la industria textil, se construyen de varias piezas de madera encoladas entre sí.

5. Debido a los materiales empleados en su construcción, presentan graves dificultades en el uso, las que eliminan en absoluto los perfeccionamientos objeto de la presente patente.

Entre los principales defectos de los carretes de madera, pueden mencionarse los siguientes:

10. 1ª.- Los procedimientos modernos de humidificación que se instalan en las fábricas textiles, tienden a quitar a la cola su influencia adhesiva y, en consecuencia, en el aflojamiento de algunas de las piezas que forman parte de la integridad del carrete.

15. 2ª.- Las caídas, tan frecuentes en las diferentes manipulaciones a que están sujetos, representan un porcentaje



80975

- muy elevado en la rotura, principalmente de las valonas, siendo éstas mucho más sensibles, si las dos piezas de las cuales están compuestas no están lo debidamente encoladas. Este inconveniente representa muchas veces la
5. pérdida del carrete, pero lo más grave es que del estropearse las valonas sigue casi siempre el embrollo del hilo con su consiguiente pérdida, lo que, si en todos momentos es sensible, mucho más en las actuales circunstancias.
- 3^o.-- Son muchos los casos que un determinado hilo está en un
10. carrete varios días, y en estas circunstancias son muchos también los carretes que al usarlos de nuevo se comprueba que la polilla que se ha formado en el núcleo o en las valonas del carrete ha interesado también al hilo, y en este caso dicho hilo queda inservible.
15. Con el procedimiento objeto de la invención se consigue un carrete ligero, resistente y susceptible de corregir en él toda deformación por el servicio o por caída, siendo este carrete logrado por el trabajo apropiado en dos chapas metálicas que han de constituir las cabeceras, reuniéndose
20. ambas cabeceras por varillas metálicas remachadas a ellas, las cuales constituyen el núcleo del carrete. Entre cabecera y cabecera pasa un tubo o eje abocardado en sus extremos y vueltos éstos contra la parte externa de cada chapa. Este tubo, al propio tiempo que asegura más las dos cabeceras,
25. sirve para ensartar el carrete en su púa.
- Para 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.
30. En el dibujo:

180975 17 NOV.



la figura 1ª representa, en sección diametral, vista lateralmente, una de las cabeceras del carrete en sus fases (I) y (II) de fabricación, con un detalle (III) como variante de ejecución;

5. la figura 2ª muestra el acoplamiento del núcleo y tubo eje a una de las cabeceras; y

la figura 3ª indica una de estas cabeceras en vista frontal.

10. Consiste el procedimiento en troquelar y estampar dos chapas circulares -1-, formando en ellas una pestaña o borde en ángulo -2- y un taladro central -3-. Estas chapas se trabajan seguidamente en prensa de embutir, formando en su plano unos salientes o nervios radiales -4-, que aseguran su resistencia a la flexión, y en esta operación se vuelve la pestaña -2- contra la cara anterior o anverso de la

15. placa, quedando así un borde B uniforme y resistente.

En lugar de los nervios embutidos -4- se pueden producir vaciados embutidos -5- (figura 1ª -III-), con lo cual se consigue también resistencia a la flexión y se disminuye peso por la suma de huecos resultantes.

20.

Enfrentadas las dos cabeceras se coloca entre ellas un tubo -6-, el cual se fija por sus extremos mediante abocardamiento y vuelta en el anverso de cada cabecera, resultando de ello un rodete -7-, que sobresale del plano de la cabecera respectiva lo suficiente para que éste se mantenga fuera de todo contacto durante el giro.

25.

Como núcleo del carrete se organiza una agrupación paralela de varillas -8-, en número conveniente según el tamaño del carrete o la clase de textil a que se vaya a aplicar; estas varillas se remachan contra las cabeceras r-r',

30.

180975



(figura 3ª), o bien se sueldan eléctricamente a las mismas, formando todo un conjunto rígido.

5. Este carrete tiene la ventaja de su inalterabilidad ante la humedad ambiente o que le llegue a contacto, su facilidad para corregir cualquier deformación producida en la caída, la ligereza y limpieza, siendo prácticamente indestructible.

10. 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 adecuados: por entrar todo ello dentro del espíritu de las reivindicaciones.

N O T A

15. Hecha la descripción del presente invento, se declara como nuevas y de propia invención, las siguientes reivindicaciones:

20. 1ª.- Perfeccionamientos en la fabricación de los carretes utilizados en la industria textil, caracterizados esencialmente por el hecho de formar unos carretes completamente metálicos, pintados o cubiertos con otra protección cualquiera, metálica o no, en los que las cabeceras del carrete se obtienen mediante un troquelado de chapa metálica, a la cual se le da una forma circular, embutiendo en ella un punzón que proporcione un reborde o pestaña en ángulo recto

25. y unos nervios radiales en el plano de las referidas placas,

180975^{NO}



siguiendo a esta operación la de prensado y perforado de las mismas, en la cual se doblan contra la cara anverso la pestaña antes citada y se practica en el centro de cada círculo que forma la chapa un taladro, rodeado o nó de otros pequeños taladros que formen una circunferencia concéntrica con el primero.

5.

2ª.- Perfeccionamientos según la anterior reivindicación, en los que cada cabecera, formada según se ha indicado, se reune a la opuesta de manera que el borde doblado queda al exterior, estableciendo el nexo entre ambas por un tubo central o eje, el cual se abocarda y vuelve su borde sobre el anverso de cada cabecera, a fin de que resulte un rodete saliente sobre el plano de cada una.

10.

3ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 2ª, en los cuales, además del tubo citado, se disponen entre una y otra cabecera, unas varillas normales a las mismas, o sea paralelas al tubo central, cuyas varillas se remachan en los agujeros de las cabeceras o se sueldan a éstas, de manera que resulte un núcleo o jaula para arrollar el textil correspondiente.

15.

20.

4ª.- Perfeccionamientos según las precedentes reivindicaciones, en los que, como variante de realización, en lugar de embutir los nervios radiales indicados en la reivindicación 1ª, se procede a cortar radialmente la chapa, produciendo huecos, cuyos bordes se embuten para que formen saliente, a los fines de aumentar la resistencia a la flexión, disminuyendo al propio tiempo el peso.

25.

5ª.- Perfeccionamientos en la fabricación de los carretes utilizados en la industria textil.

30.

Según se describe y reivindica en la presente memoria

180975 17 NO



descriptiva, que consta de seis hojas, foliadas y escritas a máquina por una sola cara, acompañadas de una lámina de dibujos.

17 DIC. 1947

JUAN SERRA VALL-LLOVERA
VICENTE BRUGALLA FRANCHS.

p.a. JAIME ISERN

D. D.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Jaime Isern", with a long horizontal flourish underneath.

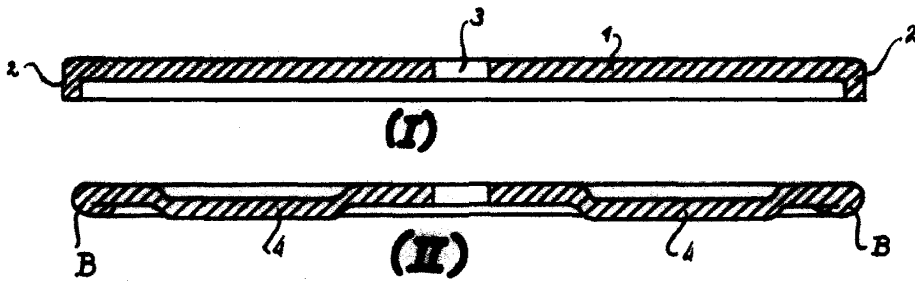


Fig. 1

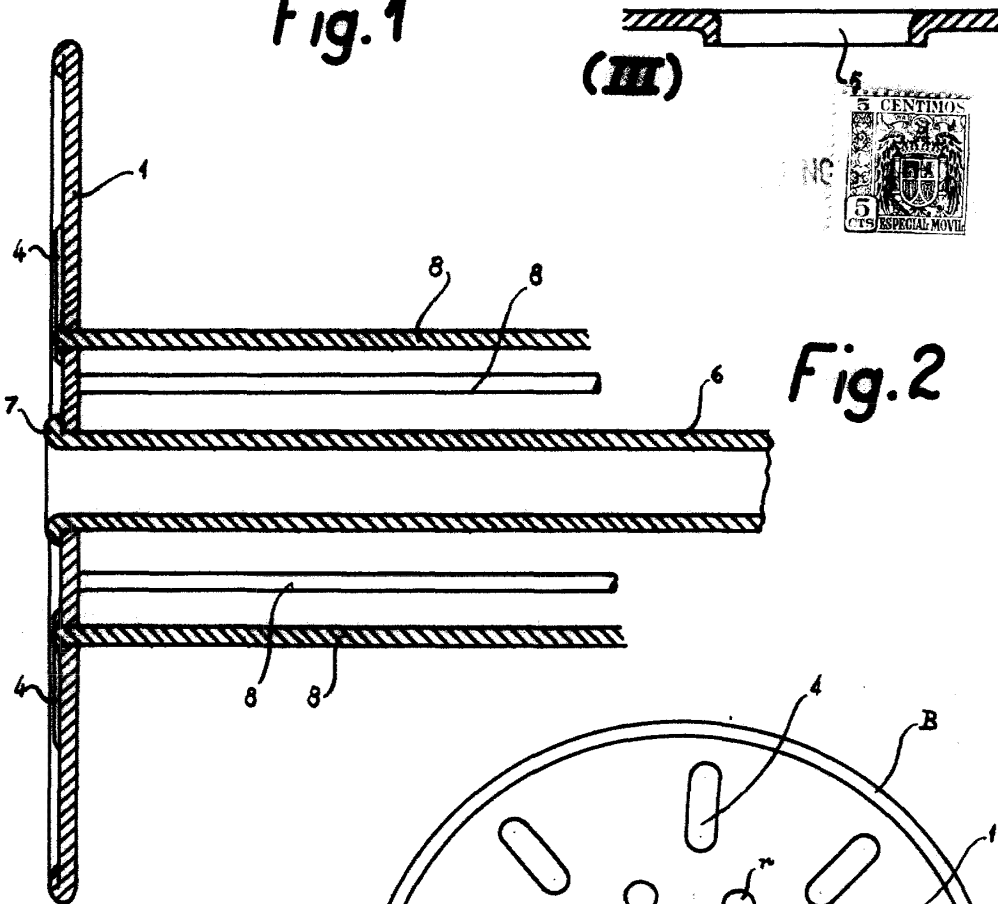
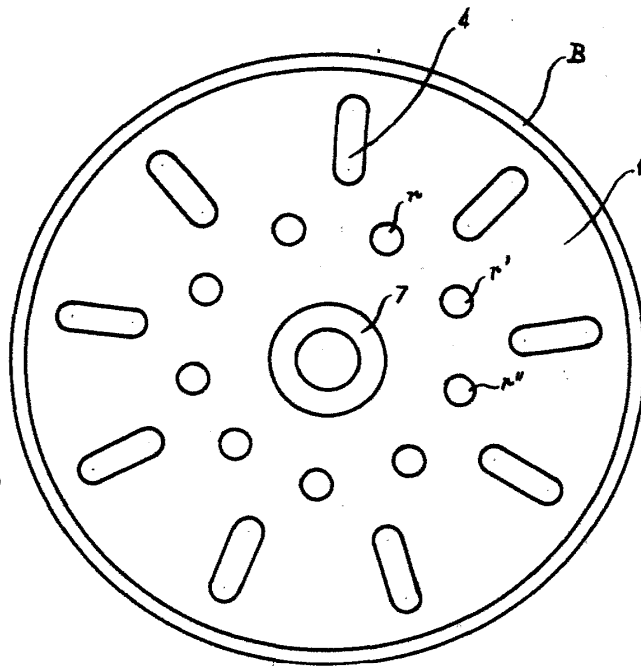


Fig. 2

Fig. 3



Madrid, 17 Diciembre 1947

Jaime Isery
p.p. *[Signature]*