

201456



201456

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

a favor de la sociedad española CONSTRUCCIONES MECANICAS
CERDANS, S. A., domiciliada en Barcelona, calle Travesera
de Dalt, 4, por "NUEVO SISTEMA DE FRENADO E IMPULSION DE
LA LANZADERA EN TELARES MECANICOS".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a un nuevo sistema de frenado e impulsión de las lanzaderas en telares mecánicos el cual se contrae esencialmente al hecho de realizarse el frenado por medio neumático, así como por el roce progresivo con un amortiguador, siendo el percutor de la lanzadera libre de la espada y montado sobre un carro guía que tiene las posiciones fijas y determinadas, todo ello correspondiente a detalles de gran interés para el funcionamiento de la lanzadera, rendimiento del telar y garantía en los seguros de paro.



- Consiste esencialmente el sistema de la invención en la disposición de un receptor o tope móvil en el cajón que convenientemente guiado actúa sobre dos cilindros de freno neumático, al propio tiempo que este tope encuentra una
5. correa o cuero inclinado de roce progresivo; siendo por otra parte el percutor independiente de la espada y montado sobre el carro que en sus desplazamientos llega a cuatro posiciones determinadas, correspondiente una al extremo máximo de retroceso, otra a la recuperación de posición para
10. llegar el percutor al contacto con la punta de la lanzadera otra a la expulsión, y otra al frenado del paro, volviendo a empezar el ciclo al llegar nuevamente la lanzadera. Presenta también el sistema de la invención de los oportunos seguros de paro automático por si no llega la lanzadera en
15. el momento que le corresponde.

Para mejor comprensión de la presente memoria descriptiva, se acompaña un dibujo, en el que esquemáticamente y tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización del objeto de la invención.

20. En dicho dibujo, la figura 1, representa una vista en alzado del dispositivo de freno; la figura 2 una vista en planta superior del mismo dispositivo; la figura 3, un detalle de la palanca de seguro; la figura 4, un detalle de la palanca de retención; y la figura 5 un esquema del ciclo de recorridos del percutor y espada.
- 25.

El dispositivo de la invención presenta el receptor o tope móvil -1- dispuesto en el cajón del telar el cual va montado sobre el carro deslizante -2-, siendo éste solidario



de los dos cilindros también deslizantes axialmente -3-, los cuales están dispuestos a cada lado del cajón y se deslizan sobre los émbolos fijos -4-, realizándose entre aquéllos y éstos una acción neumática de frenado por la resistencia al paso del aire que oponen las paredes de los mismos. Dichos émbolos fijos -4- están perforados longitudinalmente por el conducto -5- de comunicación por -6- con un depósito de aire a presión para la recuperación de posición. Las dos piezas émbolo -4- aunque de posición fija, pueden regularse en su posición por medio del tornillo -7- que actuando sobre el brazo -8- de unión entre los dos émbolos permite aumentar o disminuir la cámara entre estos émbolos y los cilindros -3-.

Coopera al frenado de la lanzadera -9- la correa -10- dispuesta convenientemente tensada desde el extremo fijo -11- sujeto por los tornillos -12- hasta el extremo -13- montado sobre la palanca oscilante -14-. Esta palanca oscila sobre -15-, es de posición regulable por el tornillo -16- y se mantiene en posición por el muelle -17-.

Contra esta correa -10- actúan las palancas o palas -18- que aprisionan la correa cuando el batán inicia el avance aumentando la dureza de freno mientras dura el movimiento del batán, cesando esta presión cuando el batán está parado.

La palanca -19- actúa de seguro de entrada de la lanzadera accionando el dispositivo de paro cuando aquella no entra en su alojamiento en el momento previsto. Acciona también un seguro que impedirá el avance del batán cuando se produce la circunstancia anterior. El muelle -20- presiona

201456

11



constantemente la palanca -19- para mantener y asegurar la sensibilidad de su funcionamiento.

5. El percutor -21- es independiente de la espada -22- y va dispuesto sobre el carro -23- deslizable sobre las guías -24-, estando este carro accionado por el extremo -25- de la espada -22-.

10. Los movimientos del carro dentro del cajón relacionados con los de la espada vienen representados esquemáticamente en el esquema de la figura 5, en el que se tiene que el recorrido a-b representa el del carro -23- con una sobrecarga o sea un exceso de carrera; el b-c representa el recorrido de situación para lograr en la posición exacta y única de la lanzadera, que el percutor entre en contacto con ella para si se ha de efectuar un cambio de canilla o una pulsación de trama; el c-d representa la expulsión de la lanzadera; y el d-e (a) representa el frenado.

15. Quedan pues expuestos los detalles esenciales de la invención, que pueden concretarse a un freno neumático regulable, cooperando a este frenado una correa de roce progresivo presionada por unas palancas de retención, y sobre la que actúa la palanca de seguro de entrada de la lanzadera, quedando esta en una posición fija por recuperación, en la que se efectúa el cambio de canilla y queda el percutor en contacto con la punta de la lanzadera para así verificar la expulsión con un mínimo de choque.

20. Serán independientes del objeto de la presente patente los materiales empleados, formas y dimensiones de las piezas y elementos, tipo de telar y de lanzadera en que se

25.



aplique el sistema de frenado y en general, todo cuanto no altere, cambie o modifique la esencialidad de la invención.

- . -

N O T A

Se reivindica como objeto de la presente patente de invención:-

5. 1. Nuevo sistema de frenado e impulsión de la lanzadera en telares mecánicos, que se caracteriza por presentar una disposición de freno neumático constituido por un receptor de la lanzadera montado sobre un carro deslizante, unido éste a la parte móvil de un dispositivo neumático formado por uno, dos o mas cilindros con una pequeña salida del aire, en comunicación esta salida con un recipiente a presión de aire para la recuperación del freno, cooperando al referido freno una correa longitudinal de roce progresivo contra cuya correa actúan unas palancas de retención y la palanca de seguro de entrada de la lanzadera.
10. 2. Nuevo sistema de frenado e impulsión de la lanzadera en telares mecánicos, según la reivindicación anterior que se caracteriza por el hecho de que el dispositivo neumático está constituido por dos cilindros unidos a la pieza portadora del receptor de la lanzadera, cuyos cilindros van dispuestos sobre unos émbolos alargados y fijos, provistos éstos de un conducto axial de paso del aire comprimido siendo graduable a voluntad de la cámara que queda entre cilin-
- 15.
- 20.

201456 11 ENE



dros y sus émbolos, actuando los referidos conductos para la salida del aire comprimido y entrada para la recuperación.

5. 3. Nuevo sistema de frenado e impulsión de la lanzadera en telares mecánicos, según las reivindicaciones 1 y 2 que se caracteriza por el hecho de que la correa de roce progresivo va fijada por su extremo exterior a un punto fijo, y por el otro extremo a una palanca oscilante que tiende a penetrar hacia el centro del cajón, siendo la posición de la misma regulable, mantenida por la acción de un muelle.
10. 4. Nuevo sistema de frenado e impulsión de la lanzadera en telares mecánicos, según las reivindicaciones 1 a 3 que se caracteriza por el hecho de que las palancas de retención que actúan sobre la correa, presionan la correa cuando el batán inicia el avance aumentando tal presión mientras dura el movimiento del batán, cesando la misma en el momento de parada del mismo.
15. 5. Nuevo sistema de frenado e impulsión de la lanzadera en telares mecánicos, según las reivindicaciones 1 a 4 que se caracteriza por el hecho, de que la palanca de seguro que actúa contra la correa de roce acciona el disparo de parada cuando no entra a tiempo la lanzadera, impidiendo, al propio tiempo, el avance del batán.
20. 6. Nuevo sistema de frenado e impulsión de la lanzadera en telares mecánicos, según las reivindicaciones 1 a 5, que se caracteriza por el hecho de que el percutor de la lanzadera va montado deslizante sobre unas guías, independientemente de la espada, actuando la cabeza de ésta sobre el mismo carro deslizante, pudiéndose considerar en la carrera dentro

201456

91 EN



de las guías, cuatro posiciones determinadas, una la de mayor penetración o sobrecarga por el impulso de la lanzadera al llegar, otra de situación por recuperación en la que se coloca la lanzadera en la posición fija y única para asegurar el buen cambio de canillas y en la que el taco percutor se coloca en contacto con la punta de la lanzadera, otra correspondiente a la expulsión de la lanzadera, y finalmente otra de freno.

- 5.
- 7. Nuevo sistema de frenado e impulsión de la lanzadera en telares mecánicos.
- 10.

La presente memoria consta de siete hojas foliadas, escritas por una sola cara.

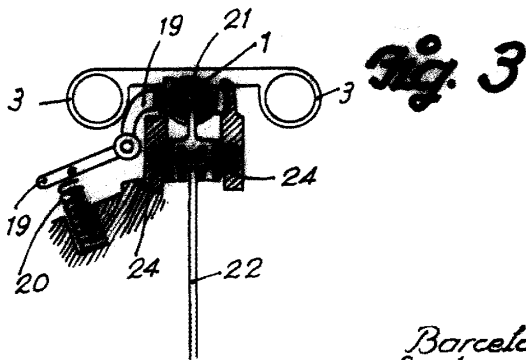
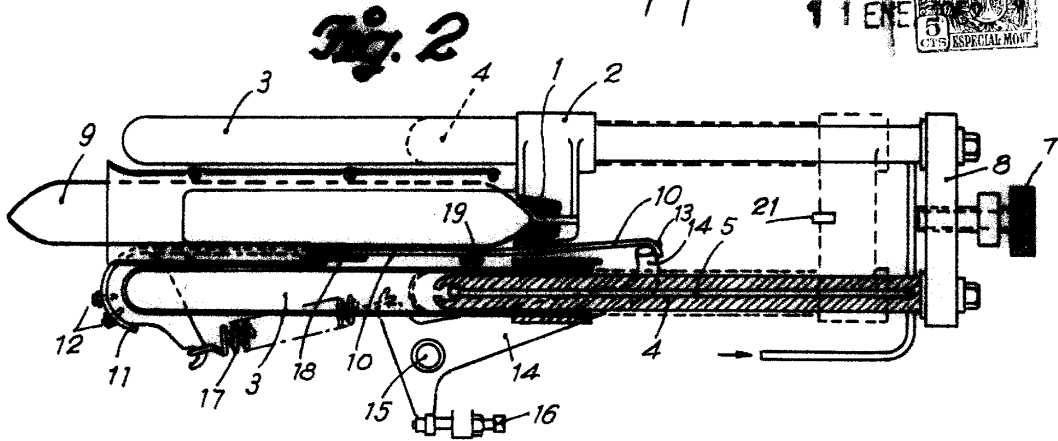
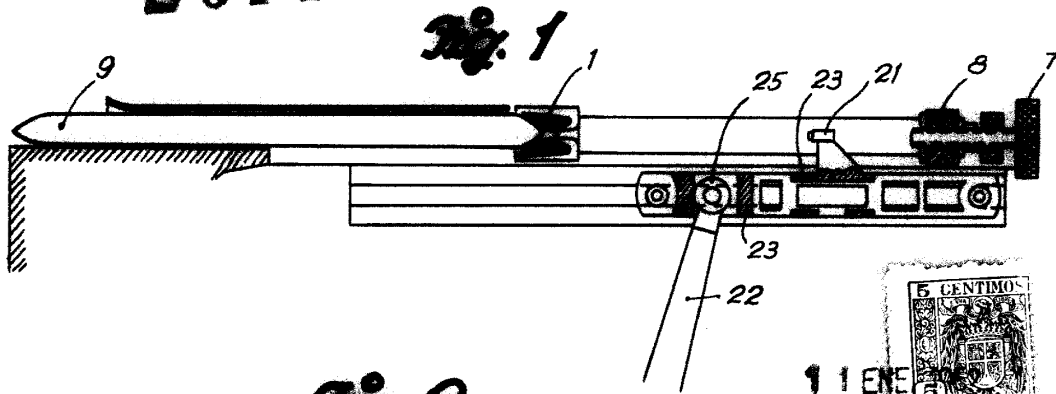
Barcelona, a 11 de enero de 1952.

CONSTRUCCIONES MECANICAS
CERDANS, S. A.

p.a.

201456

201456



Barcelona, 11 Enero 1952
Construcciones Mecánicas Cercanas, S.A.
p.a.

201456

Fig. 4

201456

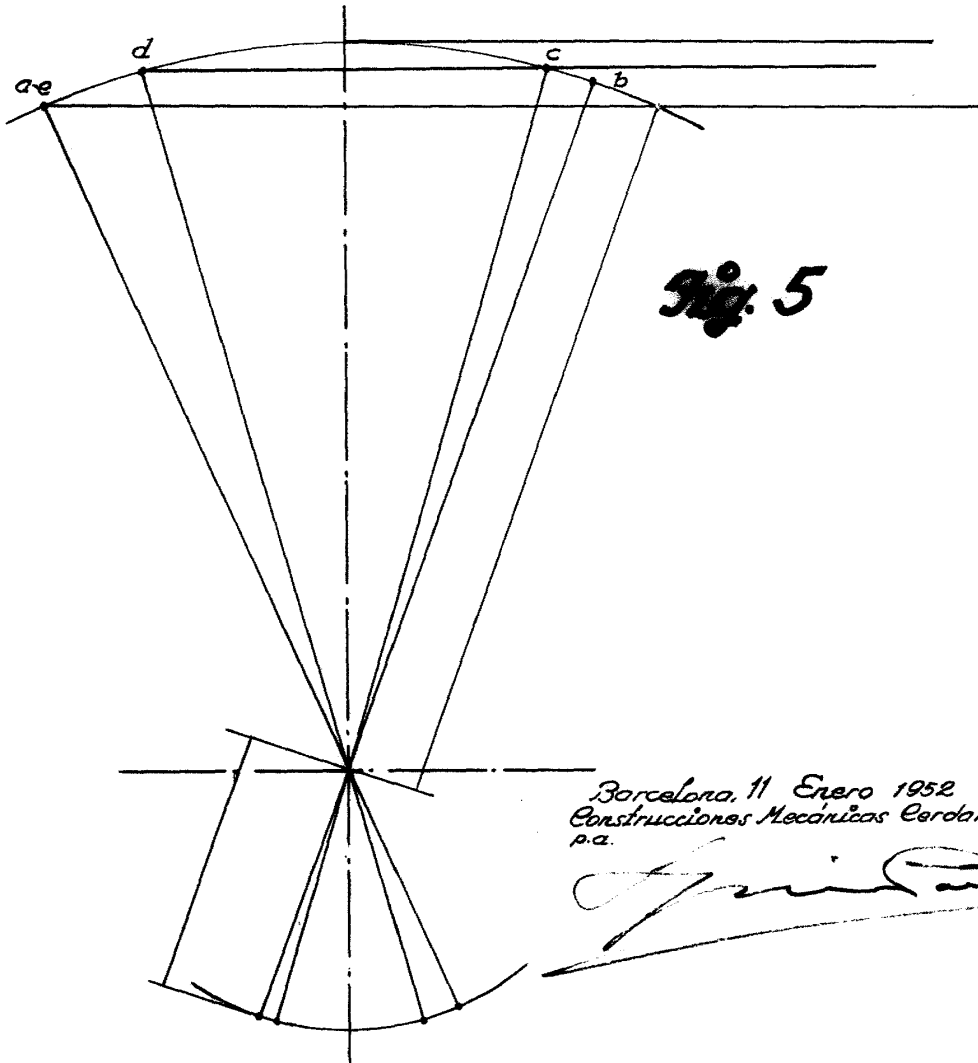
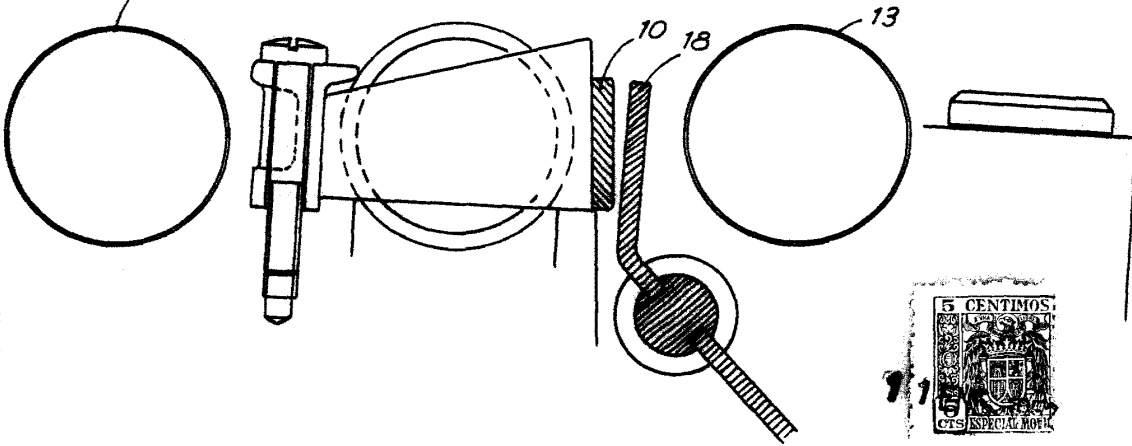


Fig. 5

Barcelona, 11 Enero 1952
Construcciones Mecánicas Cordans, S.A.
p.a.