



13 189

PATENTE DE INVENCION

por veinte años

a favor de

Don Gonzalo RIBES FRESQUET

de nacionalidad española

residente en ONDA-Castellón-

P O R

**"DISPOSITIVO DE FRENO Y DISPARO ADAPTADO A LAS PRENSAS DE
FRICCIÓN PARA LA FABRICACION DE AZULEJOS".**

MEMORIA DESCRIPTIVA

Consiste el objeto de la presente para de invención en un nuevo dispositivo de freno y disparo adaptado a las prensas de fricción para la fabricación de azulejos.

En la actualidad las prensas de fricción que se utilizan en la fabricación de azulejos son semejantes a la representada en el plano adjunto, como puede verse en su parte superior descansa sobre dos brazos un eje perfectamente horizontal en el cual quedan fijos dos platos de fricción, entre ellos se aloja un volante que al hacer contacto con uno



10 de los platos le hace rodar en una dirección, y en dirección contrario cuando el contacto lo hace con el plato opuesto.

La fuerza que éste volante desarrolla la trasmite a un husillo que al rodar hace subir o bajar al volante que lo acciona sin perder el contacto con el plato que le trasmite
15 el movimiento.

Por lo anteriormente expuesto se puede apreciar que el trabajo de ésta clase de máquinas requiere el control exacto de los dos movimientos recibidos.

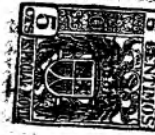
1a. Un mecanismo que con la máxima facilidad pueda tras-
20 mitir el movimiento a derecha o a izquierda del eje horizontal para que un plato u otro haga contacto con el volante.

2a. Un mecanismo que con la máxima facilidad pueda ajustar volante a la altura más conveniente según sea la clase de trabajo que se desarrolle.

25 De estos dos mecanismos se hará una ligera exposición de lo que actualmente se viene usando.

Refiriéndonos al primer mecanismo, se compone éste de una combinación de palancas que al accionarse hacen que el eje horizontal avance o retroceda hasta hacer contacto
30 con cierta presión con el volante, el inconveniente que actualmente presenta éste mecanismo es que, por estar poco articulado requiere un movimiento demasiado prolongado con la consiguiente pérdida de tiempo requiriendo además mayor esfuerzo, dando lugar a presiones bruscas y excesivas de
35 los platos contra el volante con una merma en el rendimiento de la máquina por el tiempo que se pierde en los movimientos prolongados.

Refiriéndonos al segundo mecanismo, nos encontramos con los siguientes inconvenientes: Cogido al eje horizontal y
40 precisamente al centro del volante pero independientemente de éste se encuentra alojado un disco que en su parte



superior tiene forma de cojinete por donde pasa transversalmente el eje horizontal y por su parte inferior una cavidad en forma de cilindro oblicuo en el cual se aloja
45 la zapata o freno que vá fija al centro del volante y precisamente en su parte superior, de tal forma dispuesta que es imprescindible necesario que el volante llegue a su máxima altura para que el freno actúe, esto dá lugar a que el recorrido del husillo en todos los casos sea el
50 mismo perdiendo con ello mucho tiempo, otro inconveniente que presenta es, para amortiguar la entrada del freno es necesario que el plato de elevación dé menos revoluciones que el de bajada lo que dá lugar a que la subida sea lenta con la consiguiente pérdida de rendimiento de la máquina, también presenta el inconveniente de que, al producirse
55 el contacto del freno, todos los esfuerzos se producen contra las tapas de los cojinetes del eje horizontal y contra éste mismo, lo que dá lugar a que el poco tiempo de trabajo, el eje está doblado y los cojinetes inservibles.

60 Expuestos pues los inconvenientes de los mecanismos citados, se ha estudiado la forma de resolverlos y para ello se ha ideado una forma de disparo y otra de freno que, pasamos a describir:

DESCRIPCION DEL DISPARO.

65 Corresponde éste al na I del plano adjunto, como puede apreciarse es una combinación de palancas que, en número de tres articulaciones, se consigue con rapidez y mínimo esfuerzo actuar los platos contra el volante de una forma suave, el accionamiento se hace por medio de la palanca n/ II
70 del plano adjunto.

La extensión del movimiento se limita por medio del tornillo regulador na III que según su posición es mayor e ne-



por el recorrido que hace el husillo.

DESCRIPCION DEL FRENO.

75 Apoyado éste por medio de un soporte en forma de horquilla al puente de la prensa, pieza na V del plano adjunto, en ella queda sujeta la pieza VI , la cual sirve para regular la altura del freno que después se fija por medio del tornillo V II , con ésta disposición se permite regular el freno a la altura más conveniente, para que el volante no tenga que efectuar más subida que la estrictamente necesaria ahorrando así tiempo que se traduce en mayor rendimiento de la máquina.

85 La zapata del freno, pieza na VIII del plano adjunto, actúa sobre la periferia de la parte superior del volante, la cual tiene la forma cónica para facilitar la entrada y salida del volante cuando éste hace contacto con el freno na IV.

90 El freno está compuesto por una zapata de hierro fundido, por una parte en combinación con unas guías de tal forma dispuestas que al hacer contacto con el volante la zapata retrocede haciendo presión sobre la parte cónica del volante, ésta presión se la da un muelle regulable por un tensor que actúa directamente sobre la zapata; por la otra parte la zapata lleva acoplada un cuero con la cual hace contacto con el volante.

95 Por ésta disposición del freno, se permite limitar los movimientos de la máquina al mínimo, consiguiendo con ello mayor rendimiento.

100 Por ésta disposición del freno, se obtiene que, al actuar la indicada zapata del freno sobre la periferia del volante se consiga un menos esfuerzo y un mejor resultado.



Descrito suficientemente el objeto de la presente patente de invención, solamente cabe hacerse constar que, podrá ser
105 objeto de mejoras siempre y cuando no se altere la esencialidad de la misma, no invalidándola el cambio de forma ni materiales a emplear en su fabricación.

REIVINDICACIONES

Reivindica el recurrente la propiedad y el derecho exclusivo
110 de fabricación en España y sus Dominios, caracterizada en las siguientes reivindicaciones:

1. Dispositivo de freno y disparo adaptado a las prensa de fricción para la fabricación de asulejos, caracterizado esencialmente por una combinación de palancas que en número de
115 tres articulaciones hacen actuar a los platos contra el volante de una forma suave, y el accionamiento se hace por medio de otra palanca. Un tornillo regulador hace que el recorrido del husillo sea mayor o menor.
2. Dispositivo según reivindicación anterior, caracterizado
120 esencialmente, por un soporte en forma de horquilla al puente de la prensa y compuesta de dos piezas, la cual sirven para regular la altura del freno fijado por un tornillo, permitiendo todo ello regular el freno a la altura que interese.
- 125 3. Dispositivo según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque la zapata del freno de forma cónica para su función con el freno expresado.
4. Dispositivo según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque el freno está compuesto de una
130 pata de hierro fundido, por una parte en combinación con unas guías de tal forma dispuestas que, al hacer contacto con el volante la zapata retrocede haciendo presión sobre la parte cónica del volante, dándole esta presión un muelle



NON 2

135 regulable por tensor que actua directamente sobre la zapata, llevando en la otra parte la zapata un cuero para su contacto con el volante.

5. Por "DISPOSITIVO DE FRENO Y DISPARO ADAPTADO A LAS FRENSAS DE FRICCION PARA LA FABRICACION DE AUTOMOVILES" sean cuales fueren las circunstancias que concurran en la esencialidad de la presente memoria descriptiva.

140 consta esta memoria descriptiva de seis hojas, mecanografiadas por una sola cara, numeradas, foliadas y acompañadas de un plano a título de ejemplo.

Madrid siete de Noviembre de 1952

P.A.

2001

