



5 menos dos organos de mando, cada uno unido a un parti-
cular cambio de mecánica de velocidad; por consiguien-
te, los dos mandos son entre sí independientes y por
lo tanto es necesario anular uno cuando se debe manio-
brar el otro, provocando necesariamente el paro del
10 motor.

El objeto principal de la invención es reunir en
un solo mando, bien sea el cambio de velocidad del
mandril, o la inversión del sentido de rotación del
propio mandril.

15 El mando único tiene ventajas, por otro lado muy
comprensibles para cualquier experto de esta rama de
la técnica. Añade a la gran facilidad y rapidez de ma-
niobra, también el ahorro de fatiga del obrero, y la
eliminación de cualquier desplazamiento sobre el fren-
te de la máquina, de manera que su atención esté com-
pletamente vuelta hacia el trabajo. El mando único,
además, puede actuar sin que sea necesaria ninguna in-
20 terrupción del movimiento de la máquina; como conse-
cuencia de ello resulta una ventaja para la producción.

25 El mando único que constituye el objeto del pre-
sente registro de Patente de Invención, lleva un cam-
bio de velocidad a fricciones electromagnéticas aco-
plado al motor; una palanca de mando que lleva una ma-
nilla susceptible de oscilar angularmente con el blo-
que que la soporta y de girar con relación a su eje;
30 un tubo con lente como vaina de los cables conducto-
res, estando aplicado lateralmente al castrillo longi-
tudinal la palanca del mando.

La rotación axial de la palanca prevé tantas
35 posiciones como son las velocidades, en cada posición

30691690



40 se ha previsto un resorte o un estribo de paro que coincide con un índice de guía exterior; el desplazamiento angular de la palanca y del soporte prevé dos posiciones límites - adelante y atrás - y una posición intermedia, libre o loca.

En la descripción mas detallada que sigue nos referimos al dibujo adjunto, donde:

45 La Figura I muestra el perfil de un torno paralelo con el desplazamiento de las partes que forman el objeto de la invención.

La Figura II, muestra en vista de perspectiva y en escaja aumentada la palanca de mando.

La Figura III muestra la misma palanca vista desde lo alto.

50 En un torno paralelo, dado como ejemplo en el dibujo, va instalado un motor -4- al cual está acoplada una transmisión a fricciones electromagnéticas -5-, que transmite el movimiento al mandril-M- por medio de las poleas -6-. El mando de los diferentes
55 embragues del dispositivo de cambio de velocidades -5- está dado por la palanca -7-, provista de una manilla -8-, y que esta soportado por la pieza -9- aplicada lateralmente al carretillo longitudinal C de manera oscilante. En efecto, el conjunto-7-,-8- y -9- puede
60 tomar tres posiciones angulares: las dos extremas X - X' correspondiendo cada una a un sentido de rotación del mandril y la posición media Y correspondiendo a la posición de descanso (loca).

65 La manilla -8- a su vez, con su vástago -7-, puede girar en el sentido F y tomar diferentes posiciones segun el número de velocidades previstas por el dispositivo de cambio de velocidades; estas posi-

306916

9 D 10



100 te al carretillo longitudinal del torno.

105 SEGUNDA.- "Mando unico de velocidades e inversion del sentido de rotacion del mandril de un torno paralelo", segun anterior reivindicacion, caracterizado por el hecho de que la palanca está constituida por una manilla que se coge por el operador; por un vástago, solidario de la manilla, soportada por una caja, prácticamente cilíndrica, giratoria, a su vez, en angulo derecho, lateralmente al carretillo; la manilla y su vástago siendo susceptibles de girar sobre su eje con relación a la caja de soporte, siendo esta apta para desplazarse angularmente con relación a su punto de giro sobre el carretillo.

110 TERCERA.-"Mando unico de velocidades e inversion del sentido de rotacion del mandril de un torno paralelo", segun reivindicaciones precedentes, caracterizado ademas por el hecho de que la rotacion de la manilla prevé tantas posiciones como velocidades haye previstas en este dispositivo de cambio de velocidades, correspondiendo a cada posicion un resorte o un estribo elástico de parada, y unas indicaciones visibles sobre la pieza móvil, correspondiente a un índice de guía sobre la pieza fija.

120 CUARTA.- " Mando unico de velocidades e inversion del sentido de rotacion del mandril de un torno paralelo", segun anteriores reivindicaciones, caracterizado ademas porque la caja de soporte de la manilla es apta para desplazarse angularmente, alrededor de un punto de giro en el carretillo, sobre tres posiciones definidas; dos extremas correspondientes a los dos sentidos de rotacion del mandril, y una intermedia correspondiente a la posición de descenso o loca.

125

130

306918



136

QUINTA.- "Mando unico de velocidades e inversion del sentido de rotacion del mandril de un torno paralelo", segun precedentes reivindicaciones, caracterizado tambien porque los tubos de lente o boquilla atravesados por los conductores son perfectamente estancados, y su extension esta en relacion con la excursión más larga del carretillo longitudinal en la cual termina una de sus extremidades, mientras que la otra es solidaria del armazón fijo de la máquina.

140

SEXTA.- " MANDA UNICO DE VELOCIDADES E INVERSION DEL SENTIDO DE ROTACION DEL MANDRIL DE UN TORNO PARALELO".

145

Todo ello tal y como queda descrito en el cuerpo de la precedente memoria descriptiva, que consta de seis hojas foliadas y mecanografiadas a dos espacios por una sola de sus caras, a la que se acompaña otra de planos, para la mejor comprension del invento, en forma y tamaño reglamentarios.

150

Madrid, nueve de diciembre de mil novecientos sesenta y cuatro.

P.A. de SOCIETA' GRAZIANO & C.

E. Rodriguez- Rivas.

En duplicado de
original

153.-

CR/JR
&&&&&

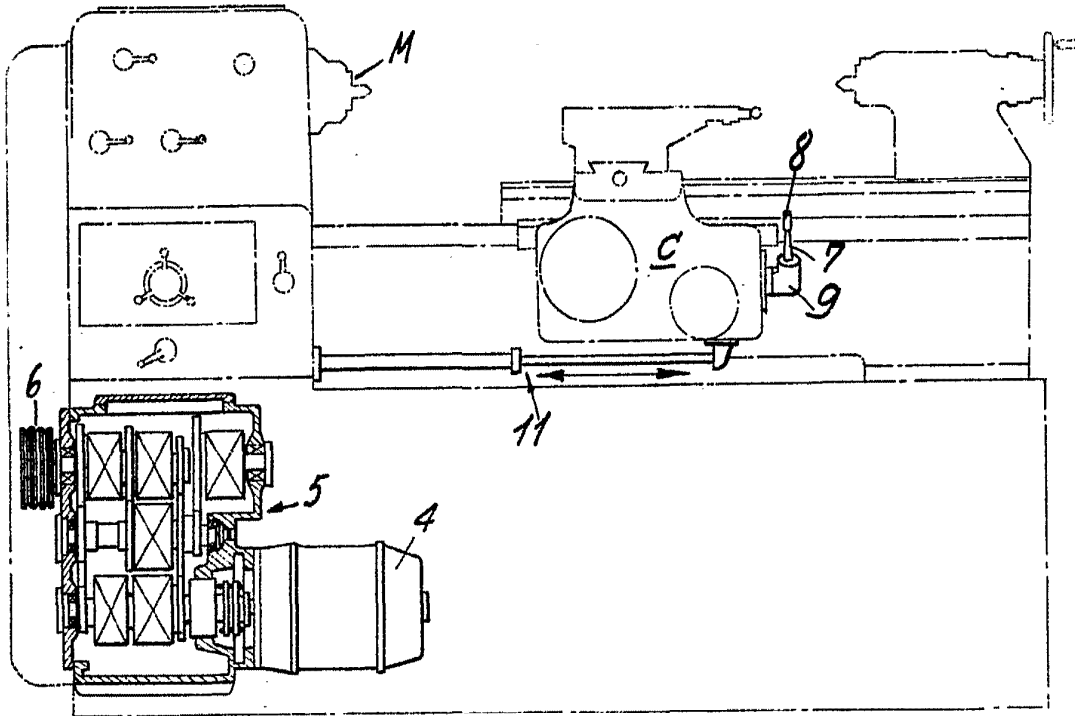


FIG. 1

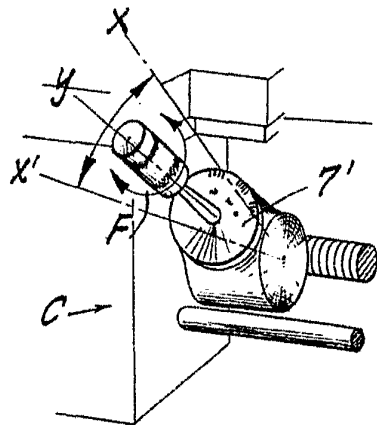


FIG. 2

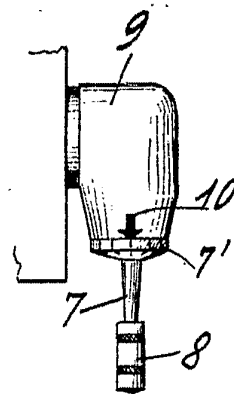


FIG. 3

ESCALA VARIABLE

Madrid, 9, Diciembre de 1964

P.A. *Rodriguez de*
Olivera