



143742

C E R T I F I C A D O   D E   A D I C I O N

a la patente solicitada el 13 de mayo de 1937

a favor de

GOWO S. A., domiciliada en FRIBOURG ( Suiza )

por:

"Perfeccionamientos en la válvula para cámaras de aire  
y análogos, objeto de la patente principal"

-----ooo000ooo-----

M e m o r i a   D e s c r i p t i v a .

En la patente principal se describe una válvula para  
cámaras de aire y análogos provista de un órgano de cierre elás-  
tico caracterizada por que el órgano de cierre se aplica ya an-  
tes del inflamiento con una tensión previa sobre su asiento,  
5 presenta una abertura situada dentro del perímetro del asien-  
to y exteriormente a este forma en combinación con el cuerpo  
de la válvula un espacio cerrado que comunica con la abertu-  
ra de entrada del aire.

10

Según una forma de ejecución especial el órgano de  
cierre está sujetado entre dos órganos de fijación.

Conforme este certificado de adición el órgano de



15 fijación situado en el interior de la cámara de aire está formado por una pieza independiente del asiento de la válvula y la cual está convenientemente apretada contra la pieza que forma el asiento de válvula, que se encuentra por ejemplo en la parte exterior de la pared de la cámara de aire.

20 De esta manera no son necesarios elementos de fijación especiales para sujetar la válvula a la cámara de aire y a la llanta ya que los puntos de fijación o sujeción del órgano de cierre ofrecen simultáneamente los elementos de fijación necesarios para la válvula. Esta queda por tanto suspendida únicamente de la cámara y es empujada contra la llanta por la presión interna existente en la cámara de aire, mientras que el tubo de unión del cuerpo de válvula con la bomba sobresale libremente de la llanta no siendo ya necesaria fijación alguna con relación a la llanta. Además la tensión previa del órgano de cierre, el cual en estas formas de ejecución está generalmente constituido por la misma cámara de aire, se produce automáticamente durante el montado.

35 Los medios para aplicar con tensión contra el asiento la parte de la pared de la cámara que constituye el órgano de cierre pueden estar constituidos de diversas maneras. El órgano de fijación que se encuentra en el interior de la cámara puede estar roscado o fijado de otra manera en una abertura correspondiente del asiento, por ejemplo. En el primer caso la pieza de fijación interna puede roscarse excéntricamente al asiento y por la porción que de esta manera queda olibre en el asiento puede hacerse pasar una varilla que permite empujar el órgano elástico de cierre en la proximidad del asiento y por tanto abrir comodamente la válvula para desinflar la cámara o para comprobar su presión interna.

45 El tubo de unión con la bomba puede estar construido como una pieza independiente y estar articulado si se quiere con el asiento a fin de poder utilizar directamente la válvula



la con llantas de diferentes perfiles.

Para la construcción de la válvula puede emplearse cualquier material conveniente apropiado.

50 En el plano adjunto se representan diversas formas de ejecución conforme con este certificado de adición.

En la figura 1 se representa una forma de ejecución en la cual el órgano de cierre está sujeta entre dos órganos de fijación.

55 La figura 2 representa una forma de ejecución que se diferencia de la de la figura 1 por la construcción del tubo de unión con la bomba.

60 En la forma de construcción de la figura 1 se dispone una pieza -51- que forma el asiento -52- para el órgano de cierre o válvula propiamente dicha. La pared de la cámara de aire -53- que sirve al mismo tiempo de órgano de cierre está perforada en -54-. Por -55- se indica un órgano de fijación que se encuentra en el interior de la cámara de aire y que está provisto de un borde -56- de fijación. Este órgano de fijación -55- forma una espiga -58- roscada en un orificio -57- de la pieza -51-. El órgano de fijación interno -55- trabaja en combinación con el órgano de fijación externo -60-, que se apoya contra un reborde anular -59- de la pieza -51- y cuyo borde de fijación se indica por -61-. La pieza -51- puede estar construida como cuerpo de revolución con un orificio o perforación excéntrica -57-. El tubo de unión -62- con la bomba constituye una pieza separada roscada centralmente en la pieza -51-. El orificio de la llanta por el que pasa este tubo de unión constituye por tanto a consecuencia de la perforación excéntrica -57- un seguro que impide que la pieza -51- pueda aflojarse  
65  
70  
75 desenroscándose del órgano de fijación -55-. Junto a la perforación excéntrica -57- la pieza -51- presenta otra perforación -63-. Por esta y a través del tubo de unión -62- pasa una varilla -65- con un codo -64- que se pone en contacto por su extremo -66- con la cámara de aire -53- en la proximidad del asiento



80 de válvula -52-. Al ejercer una presión sobre la varilla -65-  
la porción elástica -53- de la cámara de aire se separa del  
asiento, pero unicamente en la proximidad de la porción en  
contacto con la varilla. De esta manera y con un pequeño es-  
fuerzo, puede abrirse la válvula, venciendo una gran presión  
85 interna en cuyo caso el aire pasa por los conductos -70- que  
salen del conducto existente en la espiga -58-. Por estos con-  
ductos -70- llega también al interior de la cámara de aire, el  
aire impelido por la bomba el cual por el tubo -62- y por la  
perforación -63- llega al espacio cerrado que queda entre la  
90 cámara de aire, el asiento y la pieza de fijación -60- y a  
consecuencia de la presión separa la cámara de aire de su asien-  
to -52- mientras la bomba está en funcionamiento.

El tubo -62- de unión con la bomba es de forma cóni-  
ca en su parte superior -67- y se cierra por medio de una cubier-  
95 ta protectora -68-. Esta se construye de preferencia de modo  
que puede roscarse en el extremo de la porción -67- hasta que  
su borde cilíndrico -69- se ponga en contacto con la parte có-  
nica de la misma. De esta manera la cubierta queda asegurada  
sobre el tubo de unión.

100 La sujeción de la cámara entre los bordes de fijación  
-56- y -61- constituye al mismo tiempo la única fijación de la  
válvula cuyo tubo de unión con la bomba pasa libremente a tra-  
vés del orificio de la llanta. No es necesario fijar además la  
válvula a la llanta puesto que la presión interna de la cámara  
105 de aire la empuja ya contra ella. La construcción del tubo de  
unión con la bomba en forma de pieza separada permite utilizar  
diferentes tubos de unión con una misma válvula. Esto presenta  
una importancia especial para las cámaras de automovil por que  
es preciso tener siempre en almacén cámaras con la válvula ya  
110 montada. Las cámaras en si presentan generalmente el mismo per-  
fil, mientras que las llantas son de diferente forma según los  
coches. Sobre esta "válvula unica" (55-60-51) se rosca luego un  
tubo de unión correspondiente a la forma de la llanta. En la  
figura 1 por ejemplo se representa por líneas de trazos un tu-



115 bo de unión -71- de forma acodada que puede roscarse directamente sobre la pieza -51- que forma el asiento de válvula. En este caso la apertura de la válvula se efectúa por medio de una transmisión flexible o análoga.

120 En la forma de ejecución de la figura 2 sobre la pieza -51- que forma el asiento se encuentra roscada una tuerca -72- que presenta en -73- una cavidad de forma esférica. La parte superior -74- de la pieza -51- está rebajada también en forma esférica. Las superficies -73- y -74- forman el cojinete para una articulación de bola -75- del tubo de unión -76- con la  
125 bomba. Este último puede oscilar en cualquier dirección como se representa por líneas de trazos lo que es muy ventajoso dado el inevitable movimiento relativo de la cámara y la llanta. En estos movimientos el tubo de unión con la bomba puede oscilar sin que la cámara de aire sufra esfuerzos excesivos en la proximidad de los puntos de sujeción. De esta manera se elimina en gran  
130 parte el peligro de desgarró de la cámara.

Este certificado de adición no debe considerarse limitado a los ejemplos de ejecución representados sinó que pueden encontrarse todavía numerosas formas de ejecución sin apartarse de los límites del mismo, tal como se reivindican en la  
135 nota adjunta.

N O T A

Se reivindica como objeto de este certificado de adición:

140 1) En la válvula para cámaras de aire y análogos objeto de la patente principal, con órgano de cierre elástico montado entre dos órganos de fijación, el perfeccionamiento caracterizado por que el órgano de fijación que se encuentra en el interior de la cámara de aire constituye una pieza independiente del órgano que forma el asiento de válvula y por la presencia de medios para empujar dicha pieza contra el órgano que forma el asiento de válvula.

2) Válvula para cámaras de aire según la reivindicación 1 caracterizada por que el órgano de fijación interno es-



150 tá roscado o fijado de otro modo al órgano que forma el asiento de válvula, el cual preferiblemente se construye como cuerpo de revolución.

155 3) Válvula según la reivindicación 2, caracterizada por que el órgano de fijación interno está montado excéntricamente con relación al órgano que forma el asiento de válvula.

160 4) Válvula según la reivindicación 1 y siguientes, caracterizada por que para abrir la válvula se dispone una varilla montada en forma tal a través del órgano que forma el asiento, que puede ponerse en contacto con el órgano de cierre elástico en la proximidad del asiento de válvula.

5) Válvula según la reivindicación 1 y siguientes, caracterizada por que el tubo de unión con la bomba que preferiblemente es de forma cónica, está construido como pieza independiente.

165 6) Válvula según la reivindicación 5, caracterizada por que el tubo de unión con la bomba está articulado, por ejemplo por medio de una articulación esférica, con el órgano que forma el asiento de válvula.

170 7) Perfeccionamientos en la válvula para cámaras de aire y análogos, objeto de la patente principal.

Barcelona 22 de mayo 1937.

P. A.



Fig. 1

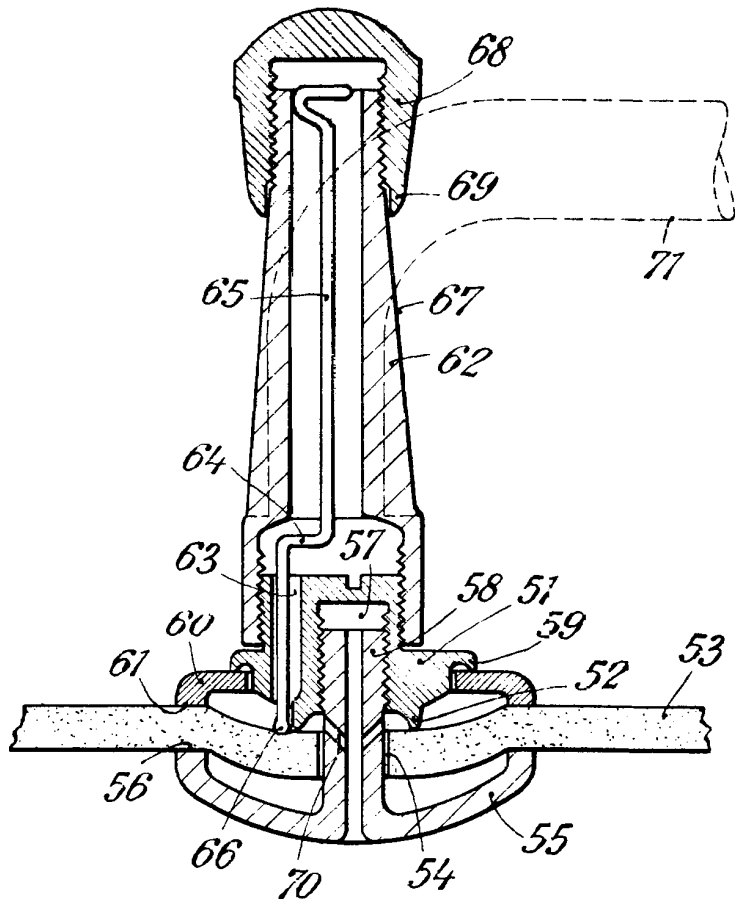


Fig. 2

