

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

196657



PATENTE DE INVENCION

por veinte años

a favor de

Don Antolin ROMERO LA CRUZ

de nacionalidad española

residente en Madrid- Garcia Morato 98

P. O. R

"SISTEMA INDICADOR AUTOMATICO DE AVERIAS QUE SE PRODUZCAN EN
RUEDAS DE AIRE EMPLEADAS EN VEHICULOS DE TRACCION MECANICA O
SIMILARES".

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

Consiste la presente patente de invención por veinte años,
en un nuevo sistema indicador automático de averias que se pro-
duzcan en ruedas de aire empleadas en vehiculos de tracción me-
cánica o similares".

5 Hasta la fecha no se conoce en el mercado aparato que reuna
las condiciones que tiene en sí el que es objeto de ésta paten-
te de invención descrita en ésta memoria descriptiva.

10 Efectuadas las debidas pruebas el resultado ha sido a todas
luces muy interesante bajo todos los aspectos, pues facilmente
se lleva en la cabina del conductor del vehiculo o similar, don-
de se fijan las ruedas de aire que interese controlar su per-
fecto estado, para averiguarlo en el preciso momento que se



15

produzca cualquier alteración, evitando cualquier brusquedad por la pérdida de aire en una o varias ruedas, por pinchazo, desgaste etc.

20

Para la mejor comprensión del objeto de ésta patente de invención, se acompaña un plano indicativo a título de ejemplo, en el cual se aprecian las características de éste sistema avisador que, controla muy bien al conductor al observar cualquier disminución de aire que se pudiera producir en las mentadas cámaras, obteniéndose un sistema de regulación muy importante.

25

En la Fig 1 se aprecia un esquema general del citado aparato en su totalidad, viéndose en A un puente eléctrico Fig 3 y fijo a la tapa o soporte de frenos B.

30

La instalación eléctrica C conducida al salpicadero D donde se aprecia la conexión a la batería E y al piloto F.

También se aprecia una vista en ésta Fig 1 del émbolo a presión G expresado con detalle en la Fig 8. Además vemos unos tubos conductores de aire H que van desde las válvulas de las gomas I expresadas en la Fig 2 hasta las bocas del émbolo de presión que lleve cada rueda J (Fig 8).

35

En la Fig 2 se aprecia una sección de una rueda gemela donde se vé el recorrido de las gomas H hasta enchufar en el émbolo a presión G. Las mentadas gomas irán sujetas a las llantas. Los extremos de las gomas K y L el primero enchufa directamente en la boca J del émbolo a presión Fig 8 y el otro extremo L enchufa en la válvula I y está provisto de un dispositivo especial LL que empuja al obús M de la válvula Fig 6 hacia dentro dejando libre el paso del aire.

40

En la Fig 3 se aprecia una vista de frente en la que vemos dos piezas metálicas N de forma cóncava en su interior y cerradas por todos sus lados, menos por la parte interior, en la que se aprecia un pequeño pivote N para que el muelle O no se desplace



(Fig 5) en ésta Fig 3 se aprecian los cables P que se unirán
45 cerrando un circuito eléctrico por medio de un puente Q (Fig
5). Este puente Q se compondrá de una ballestilla aislante R
con un pivote similar al N que tendrá la misma finalidad. Es-
ta ballestilla tendrá en la parte trasera una pieza metálica RR
que será la que establezca el contacto en el instante en que
50 la pieza N (Fig 3) sea presionada hacia dentro.

En la Fig 4 se aprecia una vista superior de la Fig 3.

En la Fig 6 apreciamos un espárrago emboquillado en el tubo
conductor de aire y que tiene la misión de apretar al obús de
la válvula de la rueda dejando libre paso al aire hasta llegar
55 al émbolo a presión.

En la Fig 5 se aprecian en la parte superior tanto a de-
recha como a izquierda unas ballestillas metálicas con el fin
de mantener las piezas que en dicho puente se hallan en su de-
bida posición.

60 En la Fig 7 apreciamos un interruptor S que servirá para
comprobar si los pilotos T está en buen estado.

En la Fig 8 se aprecia el émbolo U que, según los casos po-
drán ser varios los juegos, ya que ello depende de las ruedas
donde se aplique éste sistema.

65 En V apreciamos una ruedecita, curvatura o medio adecuado
que servirá para aprisionar o presionar sobre las piezas N
de la Fig 3. yendo montada en la extremidad del émbolo U.

Vemos en W una especie de casquillo o tapón que servirá pa-
ra proteger la parte del émbolo U que haya de introducirse en
70 el bloque X del polvo etc. que puedan impedir el deslizamiento
del émbolo en sus funciones. Apreciamos también al muelle Y
que funcionará con la pérdida de presión que haya en la cáma-
ra Z impulsando al émbolo hacia dentro. En el otro extremo del
émbolo o sea el que actúa dentro de la cámara se vé una pieza
75 cóncava flexible Z' para tener mejor adherencia a las paredes

196657

-4-



del cilindro impidiendo con éste la salida del aire, como asimismo, es decir impedir la salida del aire del cilindro.

La pieza X' que sirve de protección y con los mismos efectos que el citado casquillo W.

80 En la Figa 9 apreciamos una vista lateral de la Figa 9 viéndose las entradas de aire J.

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

REIVINDICACIONES

Reivindica el recurrente la propiedad y el derecho exclusivo de fabricación en España y sus Dominios del objeto de la presente patente de invención por veinte años, caracterizada en
90 las siguientes reivindicaciones;

1. Sistema indicador automático de averías que se produzcan en ruedas de aire empleadas en vehículos de tracción mecánica o similares, caracterizado esencialmente por una comunicación
95 eléctrica existente entre salpicadero donde se aprecia la conexión a la batería o el cuadro de luces del vehículo o similar y a un piloto o varios.

2. Sistema según reivindicación anterior, caracterizado esencialmente por un puente eléctrico que se establece fijo en
100 la tapa, soporte de frenos o sitio similar.

3. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque se establece una comunicación entre las
válvulas de las cámaras de aire y la boca del émbolo de presión que lleve cada rueda, por medio de unos tubos conductores de
105 aire, sujetos a las llantas,

4. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado



esencialmente por dos piezas cóncavas en su parte interior y cerradas por sus lados llevando un pequeño pivote para que un muelle de presión no se desplace, y que, las mentadas piezas reciben la presión del émbolo en el caso de pérdida de aire y actúan sobre el puente eléctrico cerrando el circuito.

5. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque el mentado puente de la reivindicación anterior, se compone de una ballestilla aislante con un pivote que tiene la misma finalidad, llevando en su parte trasera una pieza metálica que será la que establezca el debido contacto. Este puente eléctrico lleva en su parte superior unas ballestillas metálicas para mantener las demás partes en su debida posición.

6. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque un espárrago enbocado en el tubo conductor de aire tiene la misión de apretar al obús de la válvula de la rueda dejando libre paso al aire hasta llegar al émbolo a presión.

7. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente por un interruptor que sirve para comprobar si los pilotos están en buen estado.

8. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente por un émbolo o varios según los casos en que se empleen (ruedas gemelas, solas etc) y que llevan en sus extremidades una ruedecita, curvatura o medio adecuado para presionar sobre las piezas cóncavas de la reivindicación cuarta.

9. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque a los mentados émbolos y en su parte exterior de movimiento se les acondiciona con un casquillo para mejor protección y que, en su parte interior, recibe éste casquillo un muelle que funcionará con la pérdida de presión que exista en la cámara atrayendo al émbolo hacia dentro (hacia las bocas de entrada de aire). El otro extremo del émbolo o sea el que actúa



dentro de la cámara sujeta a una pieza cóncava flexible para mejor adherencia a las paredes del cilindro.

140 10. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado es
encialmente por una pieza de protección a las émbolos de iguales
condiciones que, el casquillo anteriormente indicado en la rei-
vindicación novena.

11. Sistema según reivindicaciones anteriores, caracterizado
145 esencialmente porque el funcionamiento del émbolo o émbolos, se-
gún los casos es por medio de una boca a presión de aire.

12. Por "SISTEMA INDICADOR AUTOMATICO DE AVERIAS QUE SE PRODUCEN EN RUEDAS DE AIRE EMPLEADAS EN VEHICULOS DE TRACCION MECANICA O SIMILARES".

150 Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esen-
cialidad de ésta patente de invención por veinte años, caracte-
rizada en ésta memoria descriptiva.

Consta ésta memoria descriptiva de seis hojas mecanografiadas
por una sola cara, numeradas y acompañadas de un plano indicati-

155 vo a título de ejemplo.

Madrid veintiuno de Febrero de 1951

P.A.

1/2

186657

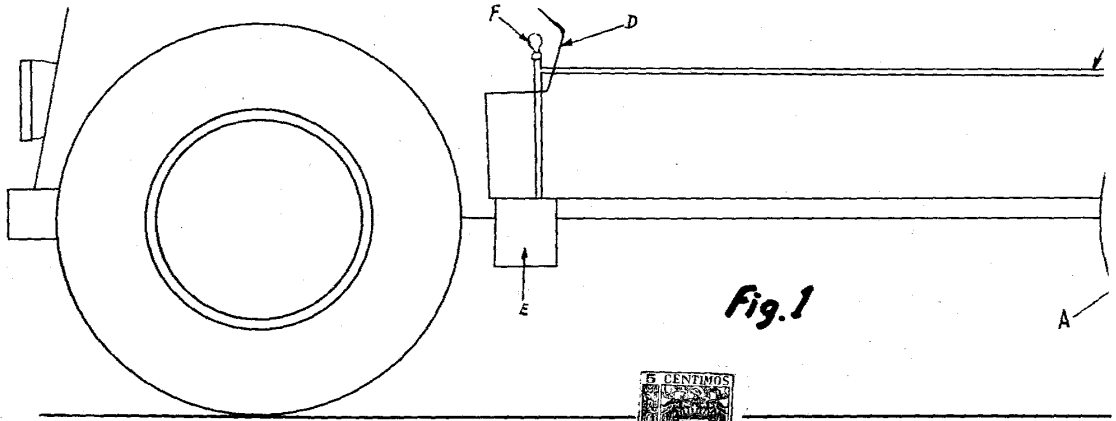


Fig. 1

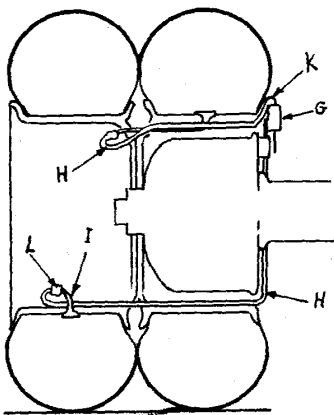


Fig. 2

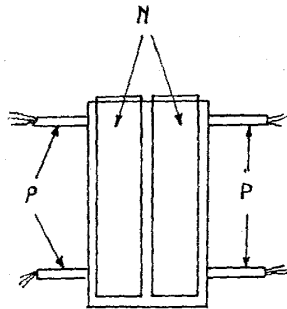


Fig. 3

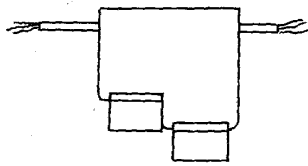
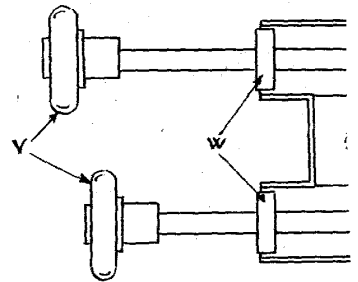


Fig. 4

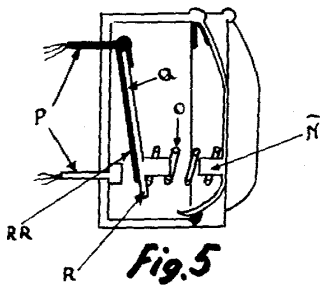


Fig. 5

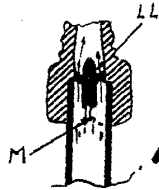


Fig. 6

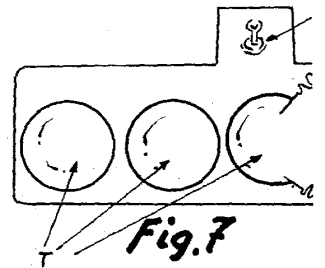


Fig. 7

Eric
Madrid

2/2

D. Antolin Romero La Cruz.

196657

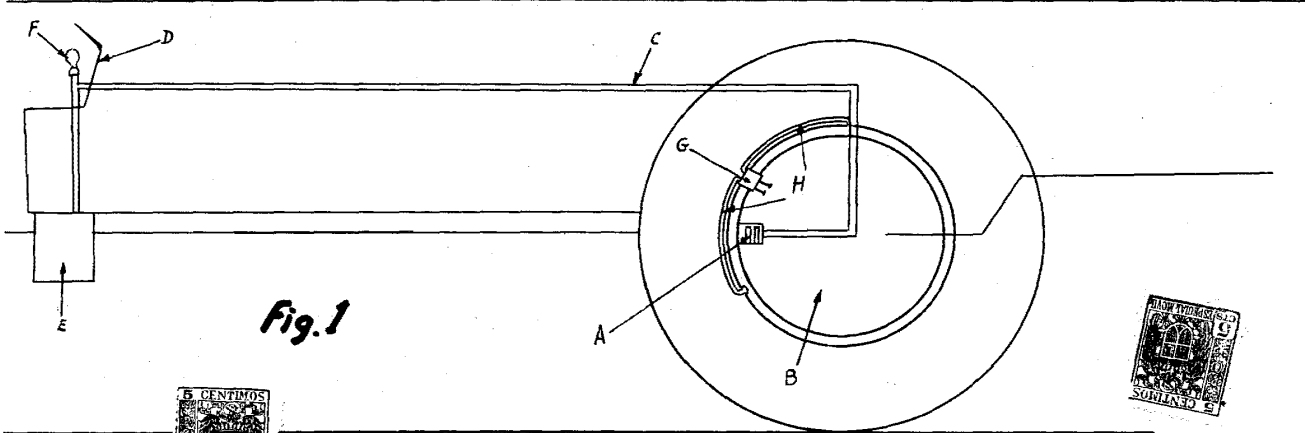


Fig. 1

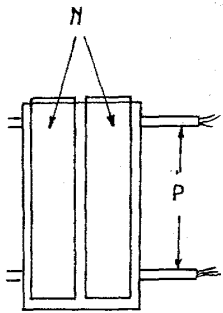


Fig. 3

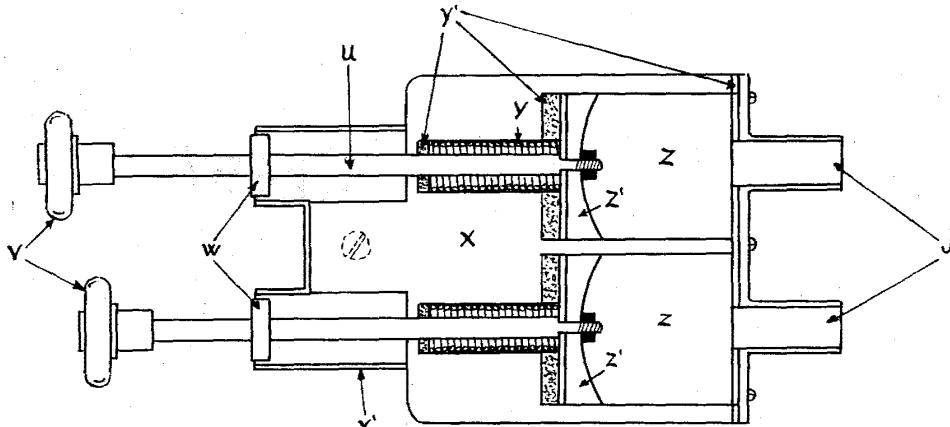


Fig. 8

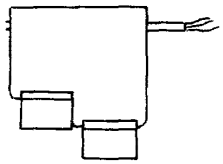


Fig. 4

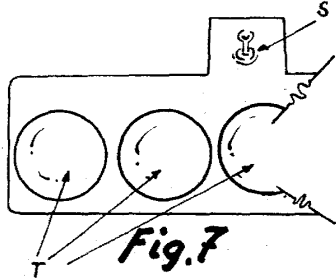


Fig. 7

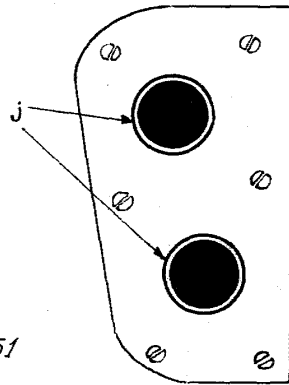


Fig. 9

Fig. 6

Escala variable
 Madrid 21 Febrero 1951
(Signature)