



MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

220620

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a

una PATENTE DE INVENCION, por veinte años en España, a favor de DON FRANCISCO GUILLEN PAEZ, de nacionalidad española, natural y vecino de Pedrera (Sevilla), domiciliado en la calle de José Antonio número 90, de dicha población, por "CONTROL AUTOMATICO DE PRESION PARA CAMARAS NEUMATICAS".

La protección que se recaba ha de recaer sobre un "Control automático de presión para cámaras neumáticas".

La utilidad práctica de este dispositivo está garantizada por la especial conformación de su mecanismo interno, producto de largas prácticas, que ha dado por resultado las cualidades que seguidamente se enumeran:

5.

1ª.- El estar constituida su estructura externa por un cilindro metálico perfectamente cerrado que lo resguarda de la acción de lluvias, barro, etc.

10.

2ª.- El tener un mecanismo simplísimo que asegura el automatismo de su funcionamiento.

3ª.- Por poderse revisar su funcionamiento en todo momento para su verificación y posibles reparaciones.

4ª.- Por la facilidad de su montaje.

15.

Para la mejor comprensión de lo que se desea proteger se acompañan unos dibujos en que se aprecia lo siguiente:

-Hoja 1-4- nº 1. Cilindro exterior; 2. Tuerca-tapón; 3. Tornillo de contactos.

En el corte longitudinal se vé:

20.

El cilindro con su rosca interna (4) para roscarlo a la válvula de inyección que llevan acopladas las cámaras neumáticas

220620



25. para su inflado. Al atornillarse a la citada válvula, el pivote horadado (19) oprime el "obús" de la válvula, que deja escapar el aire de la cámara. Este aire penetra por el taladro (5) y pasa a la cavidad (20) ejerciendo su presión sobre las paredes inferiores del sombrerete, de material especial (6 y 17). Por efecto de dicha presión se eleva el citado sombrerete, hacia arriba, empujando al bloque metálico (7) el cual, venciendo la resistencia del muelle (8 y 18) se eleva hasta establecer contacto con el tornillo metálico (9) por su extremo interno, que va roscado en el interior de la tuerca-tapón (10 y 11) que es de materia aislante.

30. El dibujo (11) representa una vista de la tuerca-tapón, y la (12) una vista del mismo por su cara superior, donde puede apreciarse el orificio (13) para paso del tornillo de contactos (9).

35. El dibujo (14) representa una vista del bloque metálico (7) con su pivote en la cara superior. El dibujo (15) representa una vista de dicho bloque metálico por la parte inferior, y el dibujo (16) una vista por la parte superior, en la que aparece el círculo central del pivote. El dibujo (18) representa el muelle (8).

40. El funcionamiento es como sigue: Una vez calculada la presión del muelle (8 y 18) se acopla el aparato a la rosca de la garganta de la válvula de la cámara neumática, quedando tal como se indica en (8)-hoja 3-4-. A la cabeza del tornillo (9)-hoja 1-4) se acopla un cable cubierto (9) (Hoja 3-4). Este cable va a parar a la cabeza del tornillo (16)-hoja 3-4- que por el muelle (14)-hoja 3-4- transmite la corriente al carbón (15) hoja 3-4-. La cabeza del tornillo mayor (10)-hoja 3-4- acciona al tornillo (11) que rosca en (12) que está formado por una materia aislante, y que a su vez, rosca en el tambor del freno (13)-hoja 3-4-, tal como aparece en (4) y en (3), que es una arista interna del tambor del freno.

220620



55. Dentro del tambor del freno y en su cara opuesta a la tapa, (en la que van las dos zapatas (5 y 6)-hoja 2-4-, va acoplado un círculo de metal (7)-hoja 2-4- que por disposición expresa coincidirá y rozará en su giro con el extremo del carbón (15)-hoja 3-4-.

60. De este círculo metálico (7)-hoja 2-4- parte un cable que va al cuadro de control instalado en la cabina -hoja 4-4-, y coincidente con una lamparita indicadora de la rueda del coche a que afecta el dispositivo (si este se colocó en la rueda l afectará a la lamparita l'-hoja 4-4-.

65. El círculo metálico tiene su toma de corriente en la batería (8)-hoja 4-4- y pasa por el interruptor (7)-hoja 4-4-.

Supuesto cerrado este interruptor (7)-hoja 4-4- y a presión normal todos los neumáticos del vehículo, tendremos dos puntos que por la salida de aire de la cámara (al ser presionado el "obús" de la válvula por el pivote (19)-hoja 1-4- el aire pasa a la cavidad (20)-hoja 1-4- que presionando al sombrerete (6) oprime al bloque metálico (7)-hoja 1-4-. Este bloque metálico, venciendo la resistencia del muelle (8) -hoja 1-4- (que fue calculada previamente) establecerá contacto por su resalte central superior (21)-hoja 1-4- con el extremo interno del tornillo (9)-hoja 1-4-, con lo que quedará completado el circuito y la lamparita correspondiente del indicador automático, colocado en el salpicadero, se encenderá.

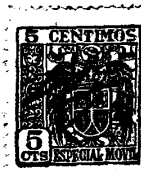
70. En el caso de que la presión del aire contenido en la cámara bajase inopinadamente, la presión del aire contenido en el espacio (20)-hoja 1-4- disminuiría, con lo que, al no empujar lo suficiente al bloque metálico (7)-hoja 1-4-, este descenderá al ser mayor la fuerza del muelle (8)-hoja 1-4- que la presión del aire, en cuyo caso el pivote (21)-hoja 1-4- dejará de hacer contacto con el extremo del tornillo (9)-hoja 1-4- con lo que el circuito quedará cortado y la lamparita correspondiente del indicador automático se apagará, avisando así de la falta de pre-

75

80.

85.

220620



sión debida en la rueda correspondiente.

N O T A

90.

Se reivindican los puntos siguientes:

1ª.- CONTROL AUTOMATICO DE PRESION PARA CAMARAS NEUMATICAS, caracterizado por su conjunto metálico que se acopla a la garganta de las valvulas de las cámaras neumáticas.

95.

2ª.- CONTROL, según reivindicación 1ª, caracterizado por estar formado interiormente por una base metálica unida a las paredes del aparato y en cuya cara inferior existe un resalte o pivote horadado que es el que oprime el "obús" de la válvula de la cámara neumática.

100.

3ª.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener descansando sobre la cara superior de la base metálica reivindicada en el punto anterior, un sombrerete de materia especial destinado a recibir el aire que sale de la cámara neumática.

105.

4ª.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener descansando sobre la parte superior del sombrerete protegido en el punto anterior, un bloque metálico de un diámetro casi igual al del interior del cilindro y en cuya cara superior hay una zona realzada a modo de resalte o pivote.

110.

5ª.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener sobre el bloque metálico protegido en el punto anterior un muelle metálico de resistencia determinada.

115

6ª.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener como cierre del aparato una tuerca-tapón de material aislante con orificio central roscado.

7ª.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener un tornillo de contacto que rosca en la tuerca-tapón.

120.

8ª.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener en su acoplamiento una tuerca con rosca exterior y otra interior que se acopla a la pared del tambor de freno. Esta tuerca tiene por tapón un tornillo que se rosca en la tuerca

220620



interior.

9ª.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener en la cabeza del tornillo anteriormente protegido un orificio por el que pasa otro tornillo pequeño de contacto.

125. 10ª.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener dentro de la tuerca de la reivindicación 8ª un carbón de forma especial para evitar su escape, que es oprimido por un muelle que, a su vez, sirve para establecer la conexión entre el citado tornillo de contacto y el carbón.

130. 11.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por tener acoplado a la pared interna del tambor del freno un anillo metálico que mantiene contacto permanente con el carbón protegido en el punto anterior.

135. 12.- CONTROL, según reivindicaciones anteriores, caracterizado por su especial sistema de conexiones desde cada rueda a un cuadro situado en el salpicadero, en el cual, cada rueda está representada por una lamparita, la que en caso de presión normal en la rueda a que correspondía permanecerá siempre encendida, apagándose al disminuir la presión en la cámara del coche a que esté conectada.

140. 13.- CONTROL AUTOMÁTICO DE PRESIÓN PARA CÁMARAS NEUMÁTICAS.

Consta esta Memoria de cinco hojas mecanografiadas y foliadas por una sola de sus caras, y cuatro láminas de dibujos.

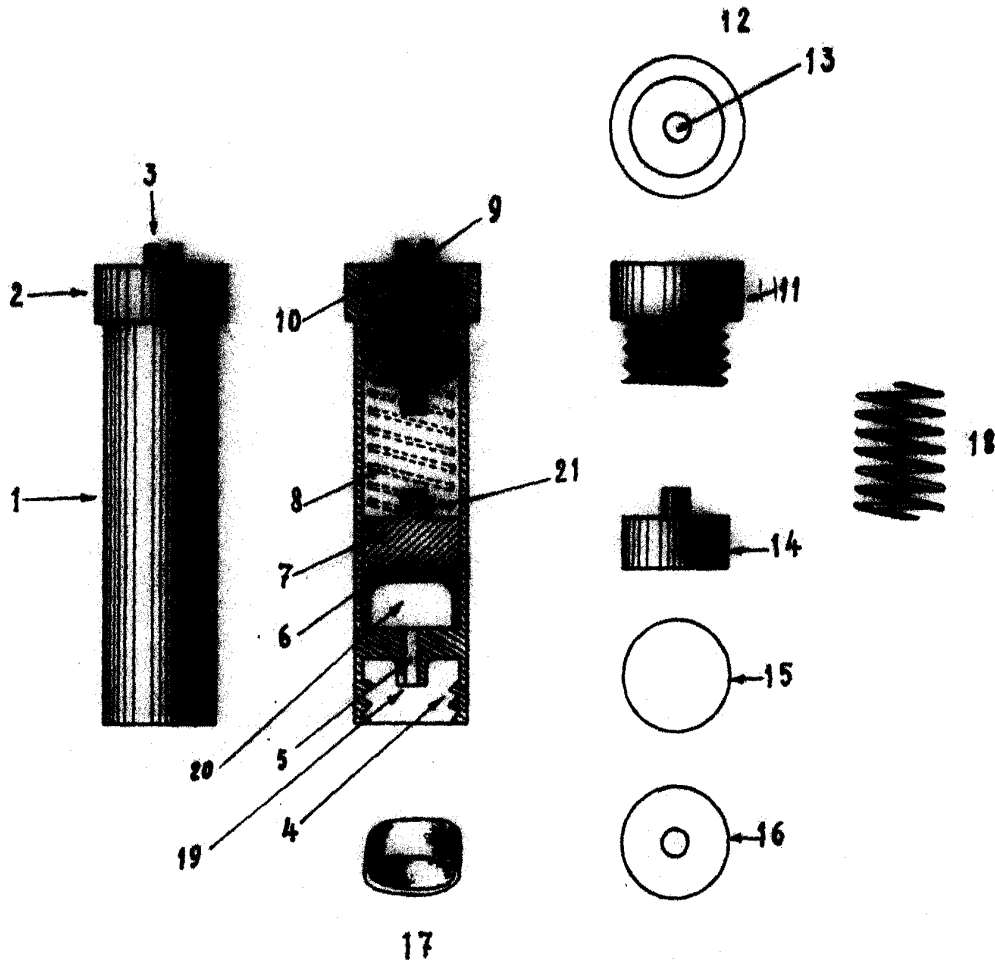
Madrid, 11 de Marzo de 1.955.

Don Guillermo Paerz



1-4

220620

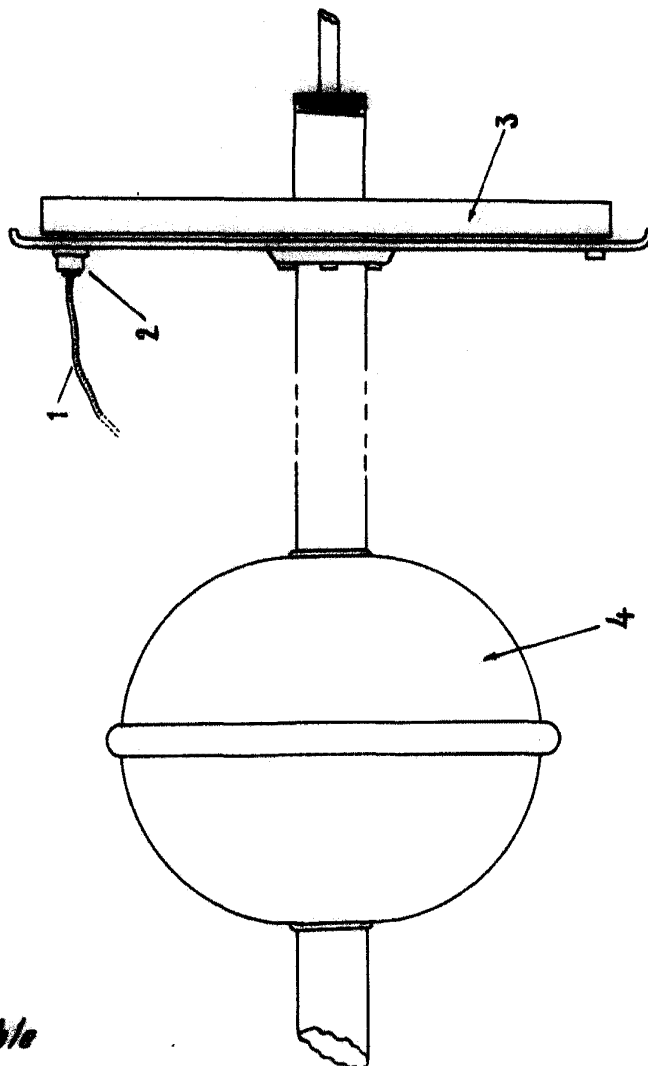
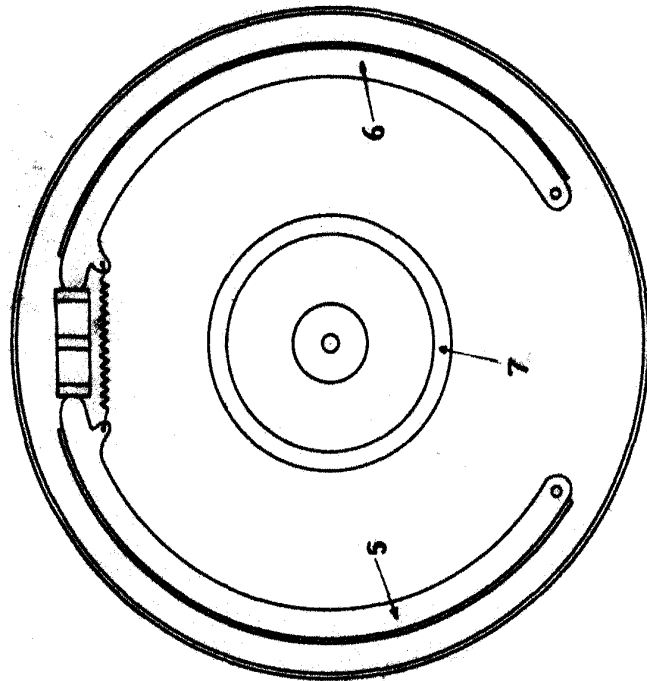


Escala variable

D. Guillen Paez



220620

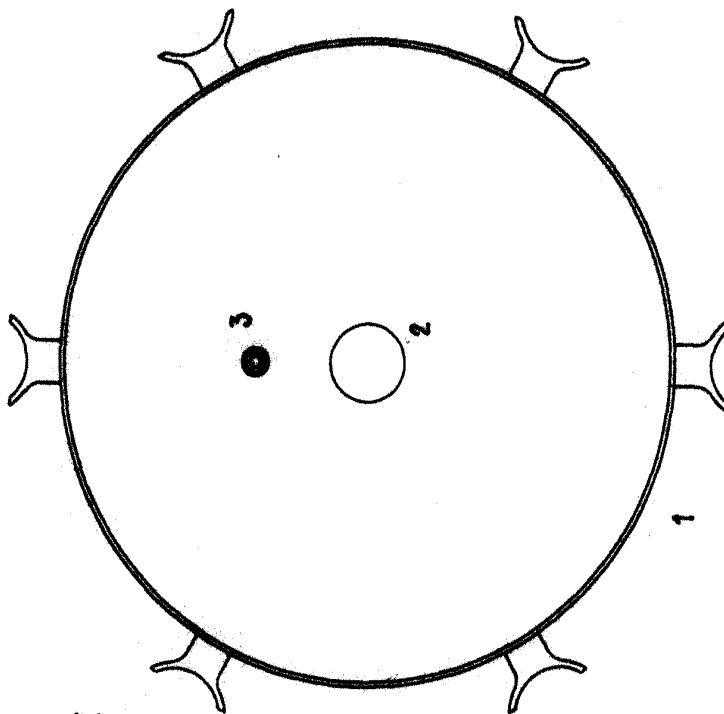
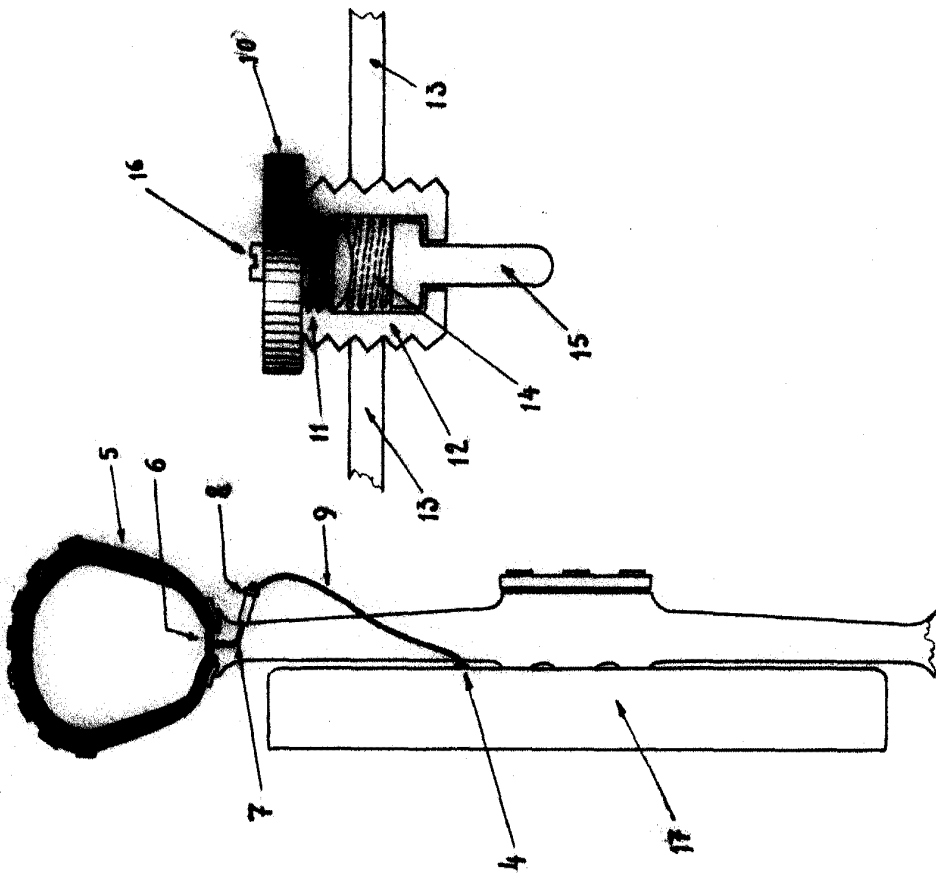


Escala variable

Francisco Guillen Paez



220620



Escala variable

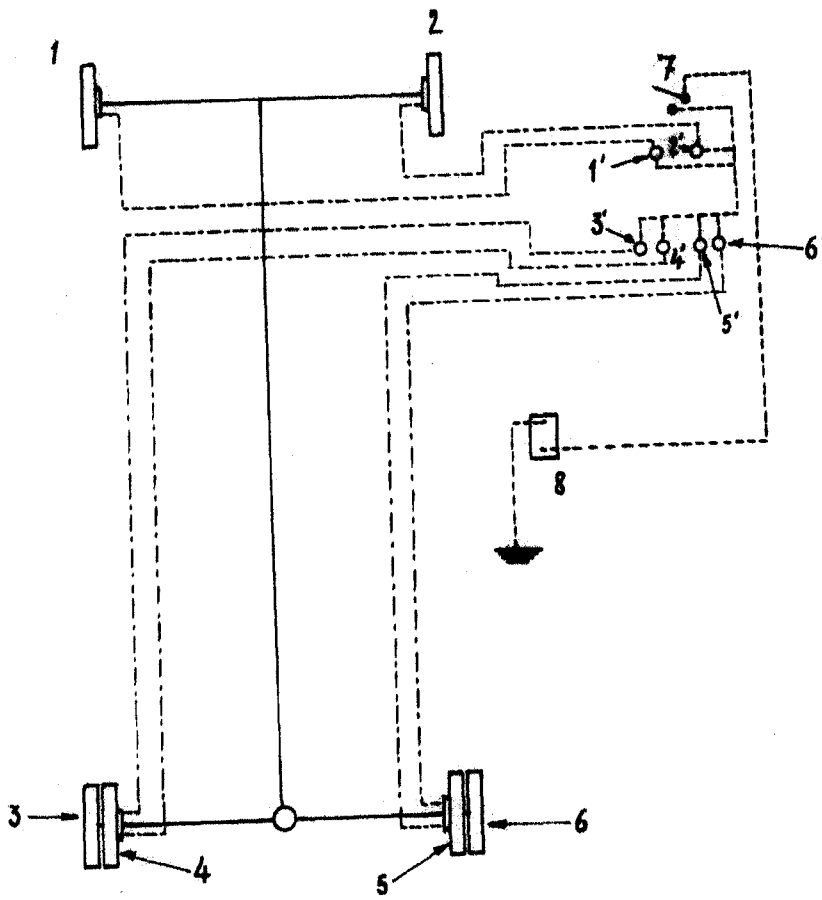
Francisco Guillen Paez

D. FRANCISCO GUILLEN PAEZ



4-4

220620



Escala variable

Francisco Guillen Paez