



22 SEP.  
27 06 90

MEMORIA DESCRIPTIVA

DE

PATENTE DE INVENCION

EN

ESPAÑA

por veinte años

a favor de DON HORACIO A. ACUÑA

con domicilio en BUENOS AIRES (Argentina) Santos Dumont 1945

de nacionalidad Argentina

por "APARATO INDICADOR DE PERDIDA DE PRESION EN NEUMATICOS".

de la que es inventor, El Solicitante.



270690

En la actualidad, en los vehículos automóviles, no es posible tener conciencia durante la marcha, de la presión existente en los neumáticos, lo cual, hace, que si en un momento dado una rueda pierde presión por cualquier causa, pinchazo, válvula deteriorada, etc. se llega al vaciado completo del mismo produciendo el destrozo de la cámara e incluso de la cubierta al apoyar la llanta sobre ella, e incluso puede ser origen de un accidente grave si en estas condiciones sigue rodando el vehículo.

Con el objeto de evitar este gran inconveniente, se ha ideado el aparato indicador al que se refiere la presente Memoria, como su enunciado indica, y que en esencia, consiste en una toma practicada en el neumático, que queda conectada con un diafragma que mantiene su posición correcta por la presión antagonista de un muelle, con el fin de que al disminuir la presión interior del neumático, este muelle haga mover al diafragma y con él a un cable, que llega a establecer contacto con un tambor metálico, cerrando el circuito eléctrico que hace poner en funcionamiento una señal de alarma, bien sea un timbre o una lámpara que se enciende en el salpicadero.

De esta forma, el conductor, tiene conocimiento de la pérdida de presión en cualquiera de sus ruedas, en el mismo instante en que ésta se produce, sin que pueda llegar por tanto a una pérdida excesiva que llegue a deteriorar las cubiertas o producir un accidente.

A continuación se hará una detallada descripción del indicador, con referencia a los planos que se acom-



225  
270090

pañan, en los que se representa, a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas variaciones de detalle, que no supongan una alteración fundamental de las características esenciales del mismo.

En dichos dibujos se ilustra:

En la figura 1: Vista de frente de una rueda con el indicador acoplado.

En la figura 2: Detalle del aro metálico previsto para el cierre de circuito.

Según el ejemplo de ejecución representado, el indicador que se preconiza, está constituido por una toma -2- efectuada sobre la válvula -1- de inflado de la cámara, habiéndose previsto que el citado tubo -2-, quede con su extremo contrario, cerrado por un diafragma -3-, sujeto por medio de un tirante -8- de forma inamovible.

Sobre la cara opuesta del diafragma -3-, apoya un muelle -5- guiado por un vástago -4-, fijo sobre la cara interior de la rueda. Un alambre acerado -7-, tiene uno de sus extremos fijo a esta cara del diafragma, mientras el contrario, atraviesa la parte interior de la rueda, guiado por un tubo que le recubre -6-, para quedar con su extremo libre a pequeña distancia de un aro -10- de bronce, unido al plato portafreno -11-.

El cable acerado -7-, está en contacto con uno de los polos de un sistema eléctrico de alarma, mientras que el aro de bronce -10-, lo está asimismo, por medio de un cable -9-, con el contrario, de esta forma,



27 06 90

cuando el cable -7- toma contacto con el aro -10-, se cierra el circuito haciendo funcionar al citado sistema de alarma.

5 Organizado de esta forma el aparato indicador, una vez alcanzada en el interior del neumático la presión adecuada al mismo, por el interior del tubo -2- se transmite esta presión sobre el diafragma -3-, el cual queda inmóvil por contrarrestar esta presión la efectuada en la cara contraria por el muelle -5-.

10 En el momento en que una pérdida cualquiera se acusa en el neumático, la presión disminuye, y por ello, el muelle presenta una fuerza superior sobre el diafragma, a la que por la cara contraria efectúa el aire por el tubo -2-, y por ello, el diafragma, des-  
15 ciende, y con él el alambre acerado -7-, el cual, guiado por su tubo -6-, asoma por el extremo de este tubo, llegando a tomar contacto con el aro de bronce -10- cerrando el circuito de alarma, haciendo encender una pequeña lámpara en el salpicadero, o haciendo sonar  
20 un sistema acústico cualquiera, con lo que el conductor queda enterado de la anomalía existente en la rueda, pudiendo poner el remedio que aconseje el caso.

25 La forma, materiales y dimensiones podrán ser variables y en general cuanto sea accesorio y secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

30 Los términos en que queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.



22 SEP 1959  
270690

El peticionario se reserva el derecho de obtener los certificados de adición complementarios por las mejoras o perfeccionamientos que en lo sucesivo pudiere aconsejar la práctica.

5

N O T A

Descritas suficientemente la naturaleza y alcance de la invención así como la forma de llevarla a la práctica, se reivindican a título privativo las siguientes particularidades sobre las cuales ha de recaer la concesión del privilegio de PATENTE DE INVENCIÓN que se solicite:

10

1º.- Aparato indicador de pérdida de presión en neumáticos, caracterizado por estar constituido por una toma de aire sobre la válvula de inflado del neumático, por medio de un tubo que tiene su extremo contrario cerrado por un diafragma, a fin de que sobre él se acuse la presión existente en el neumático.

15

2º.- Aparato indicador de pérdida de presión en neumáticos, según la reivindicación 1ª, caracterizado porque sobre la cara opuesta del diafragma, apoya un resorte de fuerza equivalente a la presión, a fin de inmovilizar el diafragma, o hacerle mover en caso de disminuir la presión del neumático.

20

3º.- Aparato indicador de pérdida de presión en neumáticos, según las reivindicaciones 1ª y 2ª, caracterizado por haberse previsto un alambre acerado, fijo al diafragma por un extremo y guiado por un tubo, para que su extremo contrario quede a poca distancia de un aro metálico fijo a la rueda, a fin de

25

30



22 SEP. 1961

27 06 90

que al moverse el diafragma por disminuir la presión de aire, dicho alambre establezca contacto con el citado aro metálico.

5 4ª.- Aparato indicador de pérdida de presión en neumáticos, según las reivindicaciones 1ª, 2ª y 3ª, caracterizado por haberse previsto la unión del cable acerado y del aro metálico, con polos opuestos de un sistema eléctrico de alarma, a fin de que al establecerse contacto entre ambos elementos, se cierre el circuito del mismo y funcione dicha alarma.

10

5ª.- APARATO INDICADOR DE PERDIDA DE PRESION EN NEUMATICOS.

Todo conforme se describe en la memoria que antecede, se ilustra como ejemplo de ejecución en los planos unidos a ella y se reivindica en su Note.

15

Esta memoria consta de seis hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara y planos que la acompañan.

Madrid, 22 de Septiembre de 1.961.

HORACIO A. ACUÑA

P. A.

ERNESTO BOTELLA MONTROYA



27 06 90

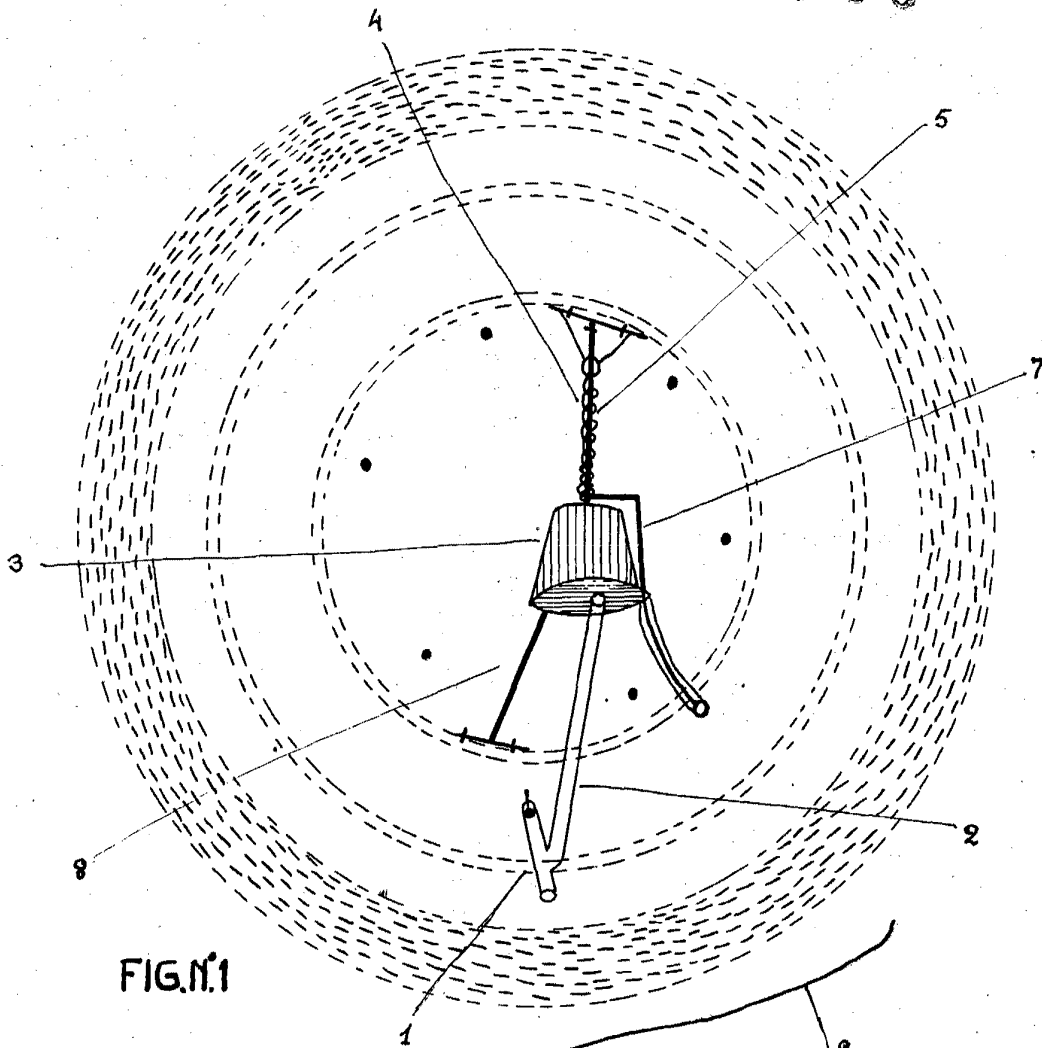


FIG. N.º 1

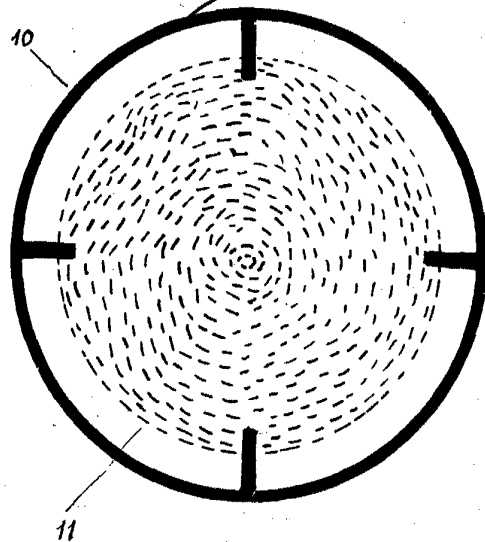


FIG. N.º 2

BOLEA... 180 S  
Madr... 175  
Aut...  
100