

39466

11 DIC.



- 1 -

39466

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

Un MODELO DE UTILIDAD por VEINTE AÑOS en ESPAÑA,

a favor de

TALLERES EMILIANO ARENAZ, residente en ZARAGOZA,

Avenida de Madrid nº. 109

por

UNA VALVULA DE PEDAL PARA MANDO DE FRENO DE AIRE
COMPRESO EN VEHICULOS.

Inventor: D. Emiliano Arenaz Ojal, de nacionalidad
española.



Le invención a que se refiere la presente Memoria, constituye una novedad industrial con características y ventajas que le hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones que establece el Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial de 26 de Julio de 1929, texto refundido, publicado el 30 de Abril de 1930.

La finalidad que se persigue con la utilización de este válvula, es regular la presión a voluntad del que le maneje en la instalación de frenos de aire comprimido para vehículos.

El dibujo que se acompaña para aclarar la siguiente descripción, presenta la válvula en cuestión en una vista seccional.

La válvula se compone de las siguientes piezas:

Cuerpo principal L); tapa soporte G); palanca de empuje LL); bulón platillo E); taqué válvula C); conducto de entrada A); conducto de salida D); resorte de expansión I); resorte de expansión K); membrana H); lumbreras B); cabeza de válvula J); conducto de salida del aire utilizado F).

El dibujo adjunto indica la válvula en posición de reposo; para que la misma actúe es necesario que la palanca LL) sea empujada en dirección Z) sobre el bulón platillo E) y éste, apoyando en J), obliga al taqué válvula C) a dejar libre el paso por las lumbreras B) del aire a presión, que procedente del conducto A) ha de pasar para salir por el conducto D) a la instalación de los frenos de aire. Esto se cumple, pues el aire no tiene otra salida, ya que el bulón platillo E) ha hecho cierre en J) al apoyar sobre el taqué válvula C). Para dejar libre de presión la



35

instalación de frenos de aire comprimido, baste con dejar libre la palanca LL) y el bulón pestillo K), y el tequé válvula C) vuelven a su posición al ser empujados por los resortes I) y K) respectivamente, cerrando el paso de aire por la lumbrera B) y dejando libre el asiento J) para que el aire de la instalación, salga libremente por la lumbrera F) al exterior.

40

Las ventajas que se desprenden de la válvula descrita, son varias, pudiéndose citar como principales las siguientes:

45

1ª.- Control perfecto del frenado, ya que actúa directamente a voluntad del que la maneja y ser el paso de aire suave y progresivo.

50

2ª.- Más durebilidad por ser todas sus piezas en funcionamiento metálicas y tener un mínimo desgaste.

3ª.- Mínimo entretenimiento, ya que no hay piezas que puedan descomponerse por aceites, humedades, etc.

4ª.- Su gran sencillez, tanto de manejo como de revisión, por ser todas sus piezas muy accesibles.

55

Hecho la descripción precedente, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención que es la que se desprende de los párrafos que anteceden y la que se reivindica en la siguiente

N O T A

En resumen: El Modelo de Utilidad cuyo registro se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

60

1ª.- Una válvula de pedal para mando de frenos de aire comprimido en vehículo, caracterizada porque está constituida esencialmente por un cuerpo principal cerrado por una tapa que sirve de punto de apoyo a una palanca de segundo género, solidaria de un pedal, la cual acciona un bulón



65 platillo que presione una válvula, de tal manera que ésta
cierra el conducto de paso hacia el exterior del aire ya
utilizado, que discurre a través del referido bulón, y
70 abre el conducto de entrada del aire procedente del depósito
a presión para que, pasando a través de unas lumbreras,
se lleve por otro conducto hacia la instalación de los frenos
de aire, a fin de ejercer su función de frenado.

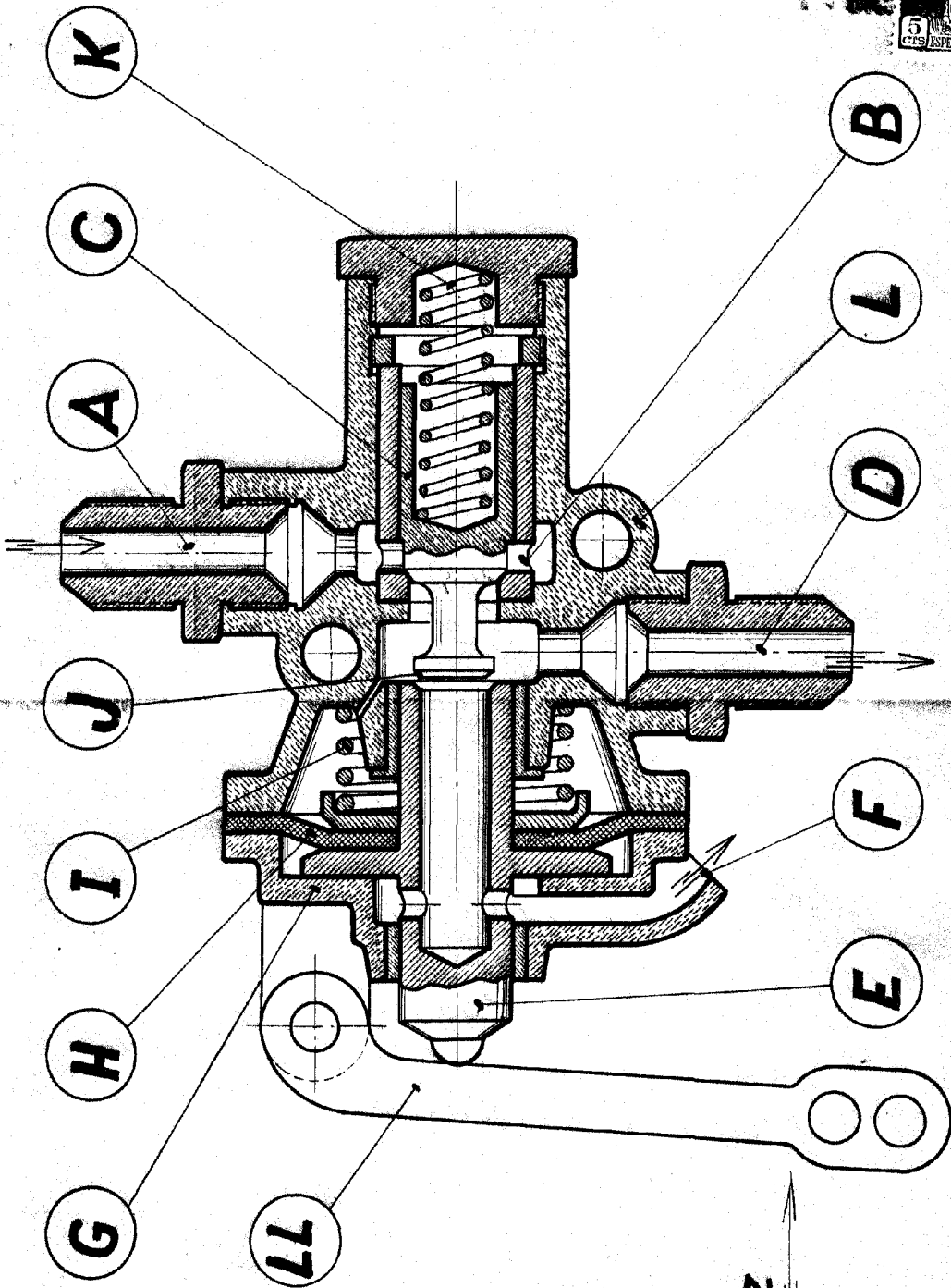
2ª.- Una válvula, según la reivindicación primera, ca-
racterizada porque, una vez suspendida la presión sobre
la palanca del freno, se cierra el conducto del aire pro-
cedente del depósito a presión y se abre el que comunica el
75 mecanismo de freno con el exterior, a través del bulón ci-
tado, merced a un resorte que eleve la válvula y otro que
eleve el bulón, a fin de liberar a los frenos de la presión
ejercida cuando ya no se necesita.

3ª.- Se reivindica, por último, como objeto sobre el que
80 he de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita, UNA
VALVULA DE PEDAL PARA MANDO DE FRENO DE AIRE COMPRIMIDO
EN VEHICULOS.

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria,
que consta de cuatro páginas escritas a máquina por una
85 sola cara y dibujos que se acompañan.

Madrid, 11 de Diciembre de 1953

ALFONSO UNGRIA



ESCALA VARIABLE
 MADRID, 11 DE DICIEMBRE DE 1953
 ALFONSO UNGOIA

Alfonso Ungoia