

117091



117091

MODELO DE UTILIDAD QUE POR VEINTE AÑOS
SE SOLICITA EN ESPAÑA A FAVOR DE D. CECILIO
ANTON BENITO DE NACIONALIDAD ESPAÑOLA, DOMI
CILIADO EN MADRID, VOLUNTARIOS CATALANES, 41,
POR: "VALVULA DE RETENCION DE LAS BOMBAS DE
FRENO PERFECCIONADA".

M E M O R I A

Como su enunciado indica, consiste el -
objeto del presente Modelo de Utilidad según
Memoria y Plano que se acompaña en una válvu
la de retención perfeccionada, el perfeccio
namiento radica en que trabaja independie
mente la válvula propiamente dicha por el -
aditamento de una pieza sobre la que trabaja
el muelle del pistón.

5

Le llamamos válvula independiente por -



10 el hecho de que en la válvula corriente se
ha introducido esta modificación, por la -
cual el muelle del pistón no toma contacto
directo con la válvula de retención lo cual
15 es una mejora cuando se aplica a las bombas
de freno de los vehículos.

Este perfeccionamiento es una consecuen-
cia de la experiencia del trabajo diario, en
el que hemos llegado a la conclusión que en -
los actuales sistemas de bombas de freno, al
20 ser accionado el pedal para frenar, el elemen-
to hidráulico que envía el pistón, al ejerci-
tarse la función de retroceso de éste lo hace
muy lentamente, lo que supone que las zapatas
sufren por efectos de que al ser el retroceso
25 lento no se han abierto con rapidez lo que -
origina que se produzcan calentamientos y -
desgastes de éstas, así como de los tambores -
de freno.

La válvula ideada consiste en un adita-
30 mente que se monta en la corriente válvula de
retención, para lo cual a la válvula se le ha
dotado de un muelle de radio acomodado al cue-
llo de la misma y de dimensiones más pequeñas,
sobre ésta se monta un casquillo que es una -
35 pieza de forma troncocónica que tiene en la
base un pequeño resalte y termina con una -
muesca en cuya holgura queda acoplada engati-
llada la válvula de retención y su funciona-
miento es, que al pisar el pedal, el muelle
40 del pistón hace el empuje sobre este casqui-



45 llo y por unos orificios que dispone en su superficie deja el paso del liquido hidráulico a la válvula de retención y por lo tanto propiamente dicho la pieza que soporta el trabajo es este casquillo.

50 En el Plano que se acompaña, en la figura I se representa seccionado un cilindro de bomba (1) en el que se aprecia el muelle de empuje (2) y la pieza que se reivindica (3) en cuyo interior existe otro muelle (4) y la válvula de retención (5). En la figura II se presenta este casquillo que tiene una configuración cilíndrica ligeramente cónica en la que (4) es un muelle de menor radio que se ajusta al cuello de la válvula de retención (5). Y en la figura III se muestra como queda la válvula de retención engatillada en las muescas que tiene el casquillo que se preconiza.

60 Descritas suficientemente las características de esta invención los puntos nuevos por los que se demanda protección consisten en las siguientes

REIVINDICACIONES

65 1ª.- "Válvula de retención de las bombas de freno perfeccionada", caracterizada por consistir en un casquillo de forma cilíndrica ligeramente cónica que en su base tiene un resalto con una muesca; dicho casquillo
70 cubre la válvula de retención provista de un

14-7091



muelle adecuado de forma que el muelle del pistón al hacer la presión lo hace apoyándose en aquél casquillo.

75

2ª.- "VALVULA DE RETENCION DE LAS BOMBAS DE FRENO PERFECCIONADA".

La presente Memoria consta de CUATRO HOJAS mecanografiadas a doble espacio, por una sola cara, de SETENTA Y CINCO LINEAS y UNA HOJA DE PLANOS para su mejor comprensión.

Madrid, 5 de Noviembre de 1.965,

P.A.





MODELO DE UTILIDAD

D. CECILIO ANTON BENITO

HOJA UNICA

117091

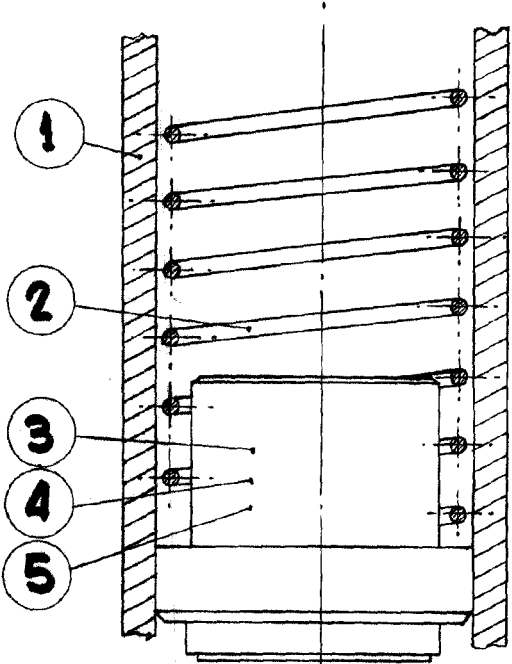


FIG. I

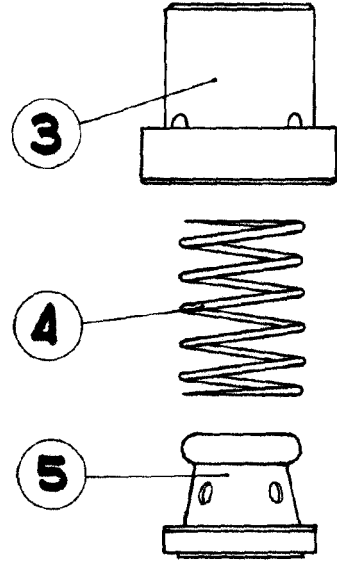


FIG. II

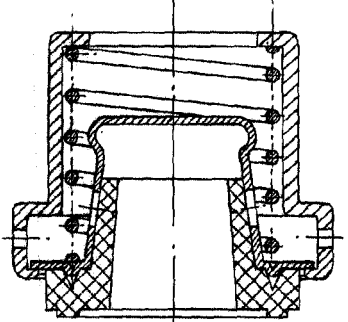


FIG. III

MADRID 29-X-1965

ESCALA VARIABLE

Handwritten signature or initials.