

19	ES	11	NUMERO	258407	10	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	20-5-81.		



ESPAÑA

1 MAYO 1982

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
	31	NUMERO			

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CERTIFICACION PROFESIONAL
			Int. Cl. <sup>3</sup> B60T 15/00

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	VALVULA DE SEGURIDAD DE PRESION.

71	SOLICITANTE (S)
	FRENOS IRUÑA, S.A.L.

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Avda. de Villava, nº 50 - PAMPLONA -

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO.

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una válvula reguladora de presión especialmente para sistemas de frenos para vehículos automóviles, tales como, camiones.

5 Las válvulas de este tipo, y con las que van equipadas los sistemas de frenos, presentan una serie de inconvenientes concretos debido principalmente a su constitución.

10 Este tipo de válvulas van dotadas de una bola de inercia, que va dispuesta en un conducto dispuesto entre la entrada y salida de líquido, produciéndose la descompensación de presiones a través de unos pistones, y por lo tanto, en las dos funciones de corte del paso de líquido y de desmultiplicación de presiones, se hacen con dos dispositivos diferentes.

15 En otro tipo de válvulas, se dispone de un pistón para la desmultiplicación de presiones y sobre este pistón cierra la bola de inercia que cumple las funciones propias de cierre.

Las diferencias fundamentales que existen entre la válvula de la invención y las válvulas ya señaladas son:

20 a). En la válvula de la invención el pistón incorpora interiormente la bola de inercia, mientras que en las válvulas existentes, la bola y el pistón son dos cuerpos independientes.

25 b) La válvula de la invención, cierra la intercomunicación entre la entrada y salida de líquido, única y exclusivamente por desplazamiento de la bola de inercia, mientras que en las válvulas tradicionales la bola cierra tanto por inercia como por paso de líquido.

30 Esta diferencia es una ventaja importante para la válvula de la invención, ya que en éstas aún cuando la presión sea excesiva, si no produce agarrotamiento de las ruedas por exceso de frenada, la válvula queda inactiva y solamente actúa cuando

do la acción de frenada es excesiva.

De acuerdo con la invención, la válvula presenta un cuerpo de válvula con una entrada y una salida de líquido en cuyo interior se ha practicado una comunicación entre ambas bocas, encontrándose conectada la entrada a las ruedas delanteras y la salida a las ruedas traseras.

En la comunicación o conducto se dispone un pistón cuyo objetivo es multiplicar la presión que llega de la entrada y se dirige hacia la boca de salida, todo ello, cuando entre los dos orificios de entrada y de salida se interrumpe el paso de líquido por una bola de inercia.

La comunicación o conducto presenta a la entrada una cámara donde se encuentra una parte extrema del pistón, que presenta un alojamiento o jaula donde va dispuesta la bola de inercia que se encuentra en contacto con el líquido de la entrada, de manera, que en función de la inercia de la bola ésta cierra el paso de líquido por el conducto que presenta el pistón en sentido axial, evitándose por lo tanto a que no se haga únicamente por impulsión de la frenada.

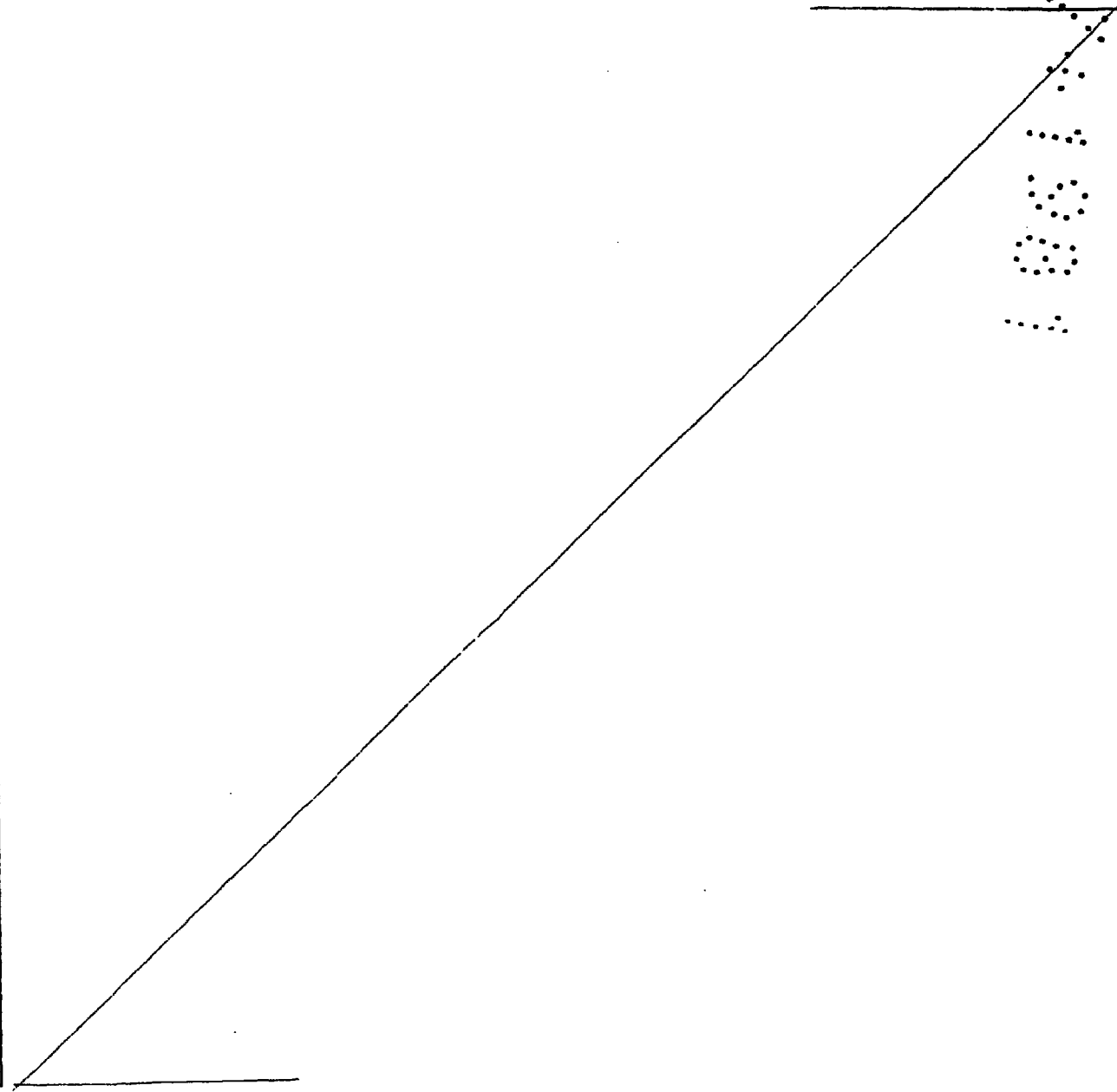
Para un mayor entendimiento de la invención, a continuación se refiere un ejemplo práctico de la invención, siendo éste meramente enunciativo y en ningún caso limitativo de la misma, todo ello con referencia a la figura adjunta, en la que se muestra la válvula 1 constituida por un cuerpo de válvula 2 dotado de una entrada de líquido 3 y una salida de líquido 4.

El cuerpo de la válvula 2 presenta un alojamiento central 5 en donde va dispuesto un pistón 6, con sus juntas de estanquidad 7 dotado de un taladro axial 8 por donde pasa el líquido de un lado a otro; mientras que en un ensanchamiento ex-

tremo 9 o cámara, el pistón presenta una prolongación 10 a modo de jaula donde va dispuesta una bola de inercia 11 que regula la presión de la entrada y salida.

5 En la zona extrema 12 aparece conectado al cuerpo un tapón roscado 13 que define la cámara 14 comunicada con la salida 4.

10 Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.



REIVINDICACIONES

1.- Válvula de seguridad de presión, especialmen  
 te para sistemas de frenos para vehículos automóviles, cuya válvu  
 la presenta un cuerpo de válvula dotado de una entrada de líqui  
 do conectada a las ruedas delanteras del vehículo y una salida  
 de líquido conectada a las ruedas traseras; caracterizada porque  
 presenta un alojamiento central interior en el que se dispone un  
 pistón dotado de un taladro axial de paso de líquido, mientras  
 que el pistón presenta una prolongación extrema a modo de jaula  
 en la que va dispuesta una bola de inercia en contacto con el lí  
 quido y cuya jaula va dispuesta en una cámara enfrentada a la bo  
 ca de entrada de líquido, de manera que por gravedad la bola tie  
 rra el paso de líquido por el pistón con lo que se desmultiplica  
 la presión de líquido entre la boca de entrada y boca de salida  
 del mismo.

2.- Válvula de seguridad de presión, tal y como  
 queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustra  
 do en el dibujo adjunto.

Esta Memoria consta de 4 hojas escritas a máqui  
 na por una sola cara.

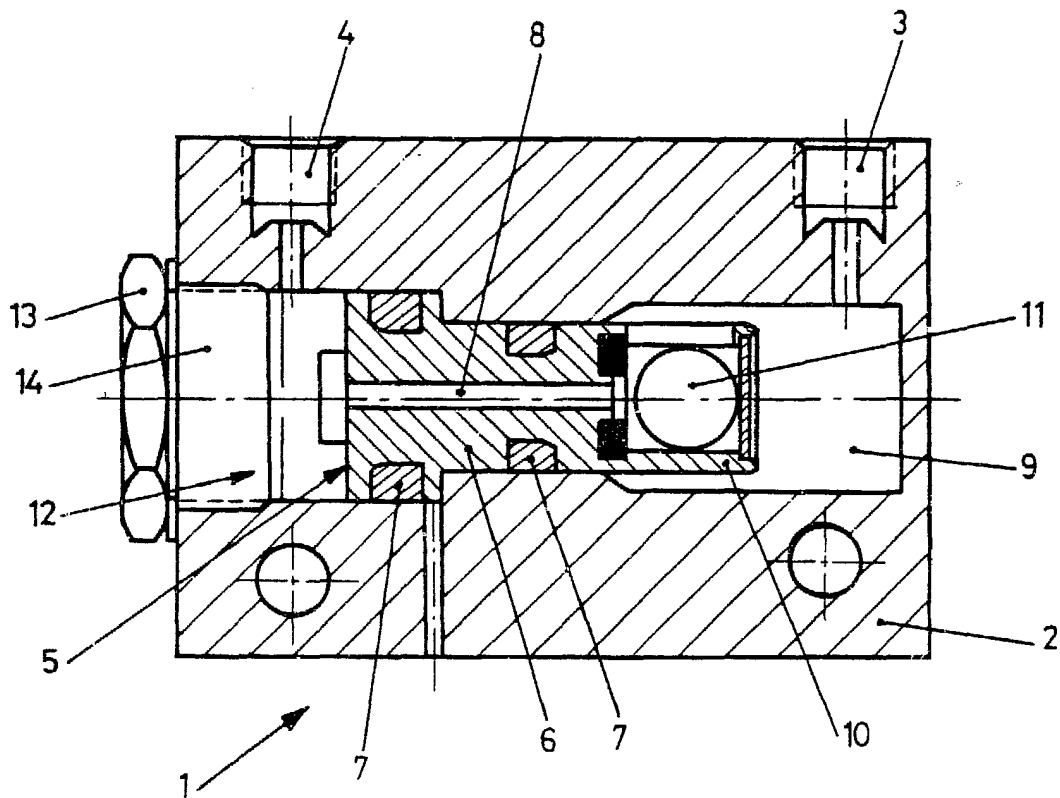
Madrid,

- 1 JUL 1961

FRENOS IRUÑA, S.A.L.

J. M. GÓMEZ ACEBU Y PUMBU

p. p. Firmado: Alejandro Calle López



MADRID - 1 III 1981  
*[Signature]*  
J. M. GOMEZ ACEBO Y COMBO  
a. p. Firmador: Alejandro Galia López

ESCALA VARIABLE.