

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 781 839**

51 Int. Cl.:

F16F 9/512 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **28.11.2016 PCT/EP2016/079054**

87 Fecha y número de publicación internacional: **01.06.2017 WO17089622**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **28.11.2016 E 16801800 (0)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **08.01.2020 EP 3380746**

54 Título: **Amortiguador con arquitectura de pistón mejorada**

30 Prioridad:

27.11.2015 NL 2015877

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

08.09.2020

73 Titular/es:

**KONI B.V. (100.0%)
Korteweg 1
3261 NH Oud-Beijerland, NL**

72 Inventor/es:

DE KOCK, PAUL

74 Agente/Representante:

TOMAS GIL, Tesifonte Enrique

ES 2 781 839 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Europeo de Patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre Concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Amortiguador con arquitectura de pistón mejorada

5 CAMPO DE LA INVENCION

[0001] La invención se refiere a un amortiguador que comprende un cilindro que tiene una pared del cilindro, y un pistón que se sella contra la pared del cilindro y divide el cilindro en una primera y una segunda cámara del cilindro, el pistón siendo móvil en el cilindro a lo largo de la pared del cilindro en direcciones hacia adentro y hacia afuera con el movimiento hacia adentro y hacia afuera, respectivamente, del pistón dentro del cilindro. Un primer lado del pistón está asociado a la primera cámara del cilindro y un segundo lado del pistón está asociado a la segunda cámara del cilindro, donde esa asociación significa que el primer lado está orientado en dirección hacia la primera cámara del cilindro y el segundo lado está orientado en dirección hacia la segunda cámara del cilindro. El pistón comprende un primer canal principal y una primera válvula de retención principal asociada al primer canal principal de tal manera que el primer canal principal y la primera válvula principal de retención permiten un primer flujo de fluido principal del segundo lado al primer lado del cilindro; y un segundo canal principal y una segunda válvula de retención principal asociada al segundo canal principal de tal manera que el segundo canal principal y la segunda válvula de retención principal permiten un segundo flujo de fluido principal del primer al segundo lado del cilindro.

20 ANTECEDENTES DE LA INVENCION

[0002] Los amortiguadores, o absorbedores de impactos, son ampliamente conocidos y se suelen aplicar, por ejemplo, en una variedad de vehículos como automóviles, camiones, autobuses y trenes. Los amortiguadores están diseñados para proporcionar un comportamiento de amortiguación deseado entre piezas que se mueven una con respecto a otra. La amortiguación se puede elegir de modo que sea rígida o flexible mediante el diseño específico del amortiguador. Se han propuesto amortiguadores más complejos, que son, por ejemplo, amortiguadores rígidos pero flexibles al comienzo de un movimiento que se va a amortiguar o que proporcionan un comportamiento de amortiguación selectiva en función de la frecuencia. Cada amortiguador de ese tipo tendrá su propia arquitectura dedicada al funcionamiento del amortiguador. Cada arquitectura requiere sus propias piezas específicas. Cualquier cambio necesario en las características de amortiguación puede requerir rediseñar el amortiguador y realizar modificaciones de varias piezas del amortiguador, si no de todas ellas. Cada diseño de amortiguador y sus características requerirá sus propias piezas específicas.

[0003] Las características del amortiguador se implementan generalmente en el diseño del pistón. Los diversos requisitos producirán diseños complejos de pistones con una altura de construcción considerable. La mayor altura de construcción del pistón dará como resultado una carrera de trabajo reducida del amortiguador a la misma altura del amortiguador o un amortiguador más largo con la misma carrera de trabajo. Preferiblemente, lo ideal sería un pistón con una altura de construcción pequeña que tuviera la carrera de trabajo más larga posible a una altura dada del amortiguador. Los diseños actuales de pistones de amortiguadores complejos generalmente requieren alturas de amortiguación más largas o proporcionan una carrera de trabajo más corta.

[0004] En la actualidad, se requieren diversos conceptos de diseño diferentes para obtener amortiguadores o pistones con un comportamiento de amortiguación lineal, amortiguadores o pistones de tipo de frenado, amortiguadores o pistones que requieren solo fuerzas de rebote, etc., mientras que sería muy ventajoso tener un concepto de arquitectura de pistón que permita incorporar varias características de amortiguación, incluso las más difíciles, lo que no es factible en absoluto con las arquitecturas de pistón conocidas.

[0005] En la patente EP 2 108 858 A2 se describe un amortiguador con un pistón que tiene una carcasa de dos elementos. Un primer elemento de la carcasa está destinado a moverse a lo largo de una pared del cilindro del cilindro del amortiguador con un sellado en el medio. El primer elemento de la carcasa es hueco con un extremo inferior abierto que está cerrado por un segundo elemento o cubierta.

[0006] En el documento US 2015/0152936 A1 se describe un amortiguador con un pistón que tiene un cuerpo de pistón consistente en tres elementos montados uno encima del otro. Los elementos superior e inferior están montados contra los extremos opuestos de un elemento intermedio.

RESUMEN DE LA INVENCION

[0007] Un objetivo de la invención es proporcionar un amortiguador (absorbedor de impactos) con una arquitectura de diseño sencilla.

[0008] Un objetivo adicional o alternativo de la invención es proporcionar un amortiguador que tenga una arquitectura de diseño que utilice piezas estándar que se puedan utilizar también en otros diseños.

[0009] Otro objetivo adicional o alternativo de la invención es proporcionar un amortiguador que tenga una arquitectura de diseño flexible que permita la implementación de características de amortiguación complejas.

[0010] Otro objetivo adicional o alternativo más de la invención es proporcionar un amortiguador que tenga una arquitectura de diseño que proporcione una altura de construcción pequeña.

5 [0011] Al menos uno de los objetivos anteriores se logra mediante un amortiguador de acuerdo con la reivindicación 1, que comprende un cilindro que tiene una pared de cilindro, y un pistón que se sella contra la pared del cilindro y divide el cilindro en una primera y una segunda cámara del cilindro, donde el pistón se mueve dentro del cilindro a lo largo de la pared del cilindro y a lo largo de una dirección longitudinal del pistón y el cilindro en direcciones hacia adentro y hacia afuera con el movimiento hacia adentro y hacia afuera, respectivamente, del pistón dentro del cilindro, estando asociado un primer lado del pistón con la primera cámara del cilindro y un segundo lado del pistón asociado con la segunda cámara del cilindro, donde el pistón comprende

- 15 – un primer canal principal y una primera válvula principal de retención asociada con el primer canal principal de tal manera que el primer canal principal y la primera válvula principal de retención permiten y amortiguan un primer flujo de fluido principal del segundo lado al primer lado del pistón;
- un segundo canal principal y una segunda válvula principal de retención asociada con el segundo canal principal de tal manera que el segundo canal principal y la segunda válvula principal de retención permiten y amortiguan un segundo flujo de fluido principal del primer lado al segundo lado del pistón;
- 20 – un elemento de conexión en forma de anillo que comprende una parte del primer canal principal y una parte del segundo canal principal;
- un primer elemento central que comprende otra parte del primer canal principal y se recibe en el elemento de conexión en un primer lado del elemento de conexión, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el primer lado del pistón de modo que las partes del primer canal principal en el elemento de conexión y el primer elemento central están alineadas; y
- 25 – un segundo elemento central que comprende otra parte del segundo canal principal y recibido en el elemento de conexión en un segundo lado del elemento de conexión, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el segundo lado del pistón de manera que las partes del segundo canal principal en el elemento de conexión y el segundo elemento central están alineadas.

30 Un lado del pistón que está asociado con una de las cámaras del cilindro pretende significar que dicho lado del pistón está en contacto con dicha cámara del cilindro. Una válvula asociada con un canal pretende significar que dicha válvula influirá en el flujo de fluido en dicho canal.

35 Un lado de un elemento que está asociado con un lado de otro elemento pretende significar que dicho lado de dicho elemento y dicho lado de dicho otro elemento son lados correspondientes sustancialmente orientados en la misma dirección, por ejemplo, ambos lados superiores orientados hacia arriba o ambos lados inferiores orientados hacia abajo. El elemento de conexión y el primer y segundo elementos centrales deben entenderse como elementos separados.

40 [0012] La arquitectura de diseño del pistón con los elementos centrales de conexión primero y segundo es muy flexible en la implementación de diversas características de amortiguación, incluso características de amortiguación complejas, a una altura de construcción muy corta del pistón. Se pueden usar varias partes del diseño en diferentes diseños que tienen diferentes características de amortiguación

45 [0013] En una forma de realización, el elemento de conexión está configurado para moverse a lo largo de la pared del cilindro y sellarse contra esta.

[0014] En una forma de realización, la primera válvula de retención principal se proporciona en el primer elemento central.

50 [0015] En una forma de realización, la segunda válvula de retención principal se proporciona en el segundo elemento central.

55 [0016] En una forma de realización, la parte del primer canal principal en el elemento de conexión tiene dos extremos, un extremo está alineado con la parte del primer canal principal en el primer elemento central y el otro extremo está en conexión de fluido directa con el segundo lado del pistón. Una conexión de fluido directa se entiende como una conexión de fluido en la que el fluido puede fluir libremente sin obstrucción por una válvula.

60 [0017] En una forma de realización, la parte del segundo canal principal en el elemento de conexión tiene dos extremos, un extremo está alineado con la parte del segundo canal principal en el segundo elemento central y el otro extremo está en conexión de fluido directa con el primer lado del pistón.

[0018] En una forma de realización del amortiguador

- un canal del primer elemento central está provisto en un lado del primer elemento central, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el segundo lado del pistón, estando el canal del primer elemento central en comunicación de fluido con el segundo lado del pistón, y
 - un canal del segundo elemento central está provisto en un lado del segundo elemento central, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el primer lado del pistón, estando el canal del segundo elemento central en comunicación de fluido con el primer lado del pistón, y
 - una válvula auxiliar está configurada y dispuesta entre los canales del primer y el segundo elemento central para influir en el flujo de fluido entre el primer y el segundo lado del pistón.
- 5
- 10 [0019] La válvula auxiliar proporciona una característica de amortiguación adicional al amortiguador. Se puede proporcionar una característica de amortiguación flexible adicional al inicio de una carrera de amortiguación para proporcionar un carácter de amortiguación más cómodo. La amortiguación adicional también puede hacerse dependiente de la frecuencia. El amortiguador y especialmente la arquitectura del pistón permiten integrar dicho comportamiento de amortiguación adicional.
- 15 [0020] Los canales del elemento central permiten un flujo auxiliar para proporcionar características de amortiguación adicionales al amortiguador.
- 20 [0021] En una forma de realización, la válvula auxiliar está configurada y dispuesta de manera que la válvula auxiliar proporciona una conexión abierta para el flujo de fluido auxiliar a través del primer y segundo canales del elemento central en una posición de reposo de la válvula auxiliar y cierra gradualmente el flujo de fluido auxiliar al aumentar la diferencia de presión a través de la válvula auxiliar, ya sea con el movimiento hacia adentro o hacia afuera.
- 25 [0022] En una forma de realización, el canal del primer elemento central comprende una primera ranura de elemento central provista en el lado del primer elemento central, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociada con el segundo lado del pistón.
- 30 [0023] En una forma de realización, el canal del segundo elemento central comprende una segunda ranura del elemento central provista en el lado del segundo elemento central, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociada con el primer lado del pistón.
- 35 [0024] En una forma de realización, la primera ranura del elemento central comprende una ranura anular, la segunda ranura del elemento central comprende una ranura anular, y la válvula auxiliar comprende una pila de al menos una válvula de placa anular.
- 40 [0025] En una forma de realización, el canal del primer elemento central está en conexión de fluido directa con la parte del primer canal principal en el primer elemento central, y opcionalmente se proporciona un primer canal auxiliar en el primer elemento central, que se extiende desde el canal del primer elemento central hasta un lado del primer elemento central opuesto al lado que comprende el canal del primer elemento central, para proporcionar una conexión de fluido directa entre el canal del primer elemento central y la parte del primer canal principal en el primer elemento central.
- 45 [0026] En una forma de realización, el canal del segundo elemento central está en conexión de fluido directa con la parte del segundo canal principal en el segundo elemento central, y opcionalmente se proporciona un segundo canal auxiliar en el segundo elemento central, que se extiende desde el canal del segundo elemento central hasta un lado del segundo elemento central opuesto al lado que comprende el canal del segundo elemento central, para proporcionar una conexión de fluido directa entre el canal del segundo elemento central y la parte del segundo canal principal en el segundo elemento central.
- 50 [0027] En una forma de realización, la válvula auxiliar comprende
- un canal de flujo controlado configurado para proporcionar una conexión de fluido entre un primer lado de la válvula auxiliar y un segundo lado de la válvula auxiliar, donde el canal de flujo controlado comprende los canales del primer y el segundo elemento central;
 - un conjunto de válvula controlada provisto en el canal de flujo controlado para permitir, durante el funcionamiento, influir en un flujo de fluido controlado en el canal de flujo controlado en una dirección de flujo controlado desde el primer lado de la válvula auxiliar hasta el segundo lado de la válvula auxiliar;
 - un cuerpo de válvula móvil que puede moverse con respecto a una pared del canal de flujo controlado y que actúa sobre el conjunto de válvula controlada para permitir cambiar una resistencia de flujo para el flujo de fluido controlado por el conjunto de válvula controlada; y
 - una cámara de volumen variable, donde el cuerpo de válvula móvil interactúa con la cámara de volumen variable de manera que el movimiento del cuerpo de válvula móvil y un cambio en el volumen de la cámara de volumen variable están interrelacionados, en donde la cámara de volumen variable comprende una abertura de salida, durante el funcionamiento, aguas abajo del conjunto de válvula controlada y no
- 55
- 60
- 65

- 5 comprende una abertura aguas arriba del conjunto de válvula controlada con respecto al flujo de fluido controlado en el canal de flujo controlado, donde la abertura de salida proporciona una resistencia al flujo y una presión de fluido aguas arriba del conjunto de válvula controlada con respecto al flujo de fluido controlado que actúa sobre el cuerpo de válvula móvil para inducir una fuerza sobre el elemento de válvula móvil en una dirección para aumentar la presión de fluido en la cámara de volumen variable y disminuir un volumen de la cámara de volumen variable por el flujo de fluido desde la cámara de volumen variable a través de la abertura de salida, lo que permite un movimiento interrelacionado del cuerpo de válvula móvil.
- 10 [0028] En una forma de realización, el conjunto de válvula controlada está configurado de tal manera que al menos una de una fuerza de apertura y de cierre efectiva del conjunto de válvula controlada cambia con el movimiento del cuerpo de válvula móvil para cambiar la resistencia al flujo para el flujo de fluido controlado por el conjunto de válvula controlada.
- 15 [0029] En una forma de realización, el conjunto de válvula controlada está configurado de tal manera que la resistencia al flujo para el flujo de fluido controlado por el conjunto de válvula controlada aumenta al disminuir el volumen de la cámara de volumen variable.
- 20 [0030] En una forma de realización, el conjunto de válvula controlada está configurado para tener un comportamiento de resorte y para ejercer una fuerza sobre el cuerpo de válvula móvil en una dirección para mover el cuerpo de válvula móvil a una posición neutral cuando el cuerpo de válvula móvil se ha movido desde la posición neutral.
- 25 [0031] En una forma de realización, el conjunto de válvula controlada comprende una placa de válvula controlada, opcionalmente una placa de válvula controlada en forma de anillo.
- 30 [0032] En una forma de realización, la placa de válvula controlada comprende bordes opuestos, opcionalmente perímetros internos y externos opuestos de una placa de válvula controlada en forma de anillo, donde uno o ambos bordes opuestos están restringidos en movimiento con respecto a una o ambas paredes del canal de flujo controlado y el cuerpo de válvula móvil, donde opcionalmente uno o ambos bordes opuestos están sujetos por una o ambas paredes del canal de flujo controlado y el cuerpo de válvula móvil.
- 35 [0033] En una forma de realización, el conjunto de válvula controlada comprende una placa de válvula controlada que interactúa con al menos una superficie curva con el movimiento del cuerpo de válvula móvil con un volumen decreciente de la cámara de volumen variable para disminuir gradualmente un área de superficie efectiva de la placa de válvula controlada en el canal de flujo controlado.
- [0034] En una forma de realización, la placa de válvula controlada comprende al menos una abertura.
- 40 [0035] En una forma de realización, la placa de válvula controlada comprende al menos una abertura posicionada y configurada para cerrarse gradualmente contra dicha al menos una superficie curva con el movimiento del cuerpo de válvula móvil con un volumen decreciente de la cámara de volumen variable.
- 45 [0036] En una forma de realización, el cuerpo de válvula móvil comprende una superficie curva que interactúa con la placa de válvula controlada.
- 50 [0037] En una forma de realización, el cuerpo de válvula móvil comprende un primer y un segundo elemento de cuerpo de válvula móvil, y la placa de válvula controlada está sujeta entre el primer y el segundo elemento de cuerpo de válvula móvil, donde opcionalmente al menos uno del primer y el segundo elemento de cuerpo de válvula móvil comprende una superficie curva que interactúa con la placa de la válvula controlada.
- [0038] En una forma de realización, la pared del canal de flujo controlado comprende una superficie curva que interactúa con la primera placa de válvula.
- 55 [0039] En una forma de realización, el conjunto de válvula controlada comprende una placa de válvula controlada que se cierra contra un asiento de válvula y de la cual una fuerza de cierre contra el asiento de válvula cambia con el movimiento del cuerpo de válvula móvil, donde opcionalmente el asiento de válvula está provisto en el cuerpo de válvula móvil y la válvula controlada está fija con respecto a la pared del canal de flujo controlado.
- 60 [0040] En una forma de realización, el conjunto de válvula controlada es de acción bidireccional para el primer y segundo flujo en direcciones opuestas en el canal de flujo controlado, y comprende una primera y una segunda placa de válvula controlada asociadas con el primer y segundo flujo, respectivamente, donde cada una de la primera y segunda válvula de placa controlada se cierra contra un asiento de válvula respectivo y cuya fuerza de cierre contra el asiento de válvula respectivo cambia con el movimiento del cuerpo de válvula móvil, opcionalmente los asientos de válvula respectivos se proporcionan en el cuerpo de válvula móvil y las placas de válvula controladas primera y segunda están fijas con respecto a la pared del canal de flujo controlado.
- 65

[0041] En una forma de realización, el conjunto de válvula controlada comprende una tercera placa de válvula controlada configurada para tener un comportamiento similar a un resorte y para ejercer una fuerza sobre el cuerpo de válvula móvil en una dirección para mover el cuerpo de válvula móvil a una posición neutral cuando el cuerpo de válvula móvil se ha movido desde la posición neutral, donde opcionalmente la tercera placa de válvula controlada está dispuesta entre la primera y la segunda placa de válvula controlada.

[0042] En una forma de realización, la cámara de volumen variable comprende una válvula de retención asociada con una abertura de la cámara de volumen variable aguas abajo del conjunto de válvula controlada, donde la válvula de retención se cierra con el flujo de fluido controlado y se abre para un flujo de fluido en una dirección opuesta al flujo de fluido controlado.

[0043] En una forma de realización, el elemento de conexión comprende una de entre una ranura y una protuberancia en su perímetro interno, y al menos uno de los elementos centrales primero y segundo comprende la otra de entre la protuberancia y la ranura en su perímetro externo, estando configuradas la ranura y la protuberancia para cooperar para alinear el elemento de conexión y al menos uno de los elementos centrales primero y segundo uno con respecto al otro.

[0044] En una forma de realización, el elemento de conexión y al menos uno de los elementos centrales primero y segundo están montados, opcionalmente montados a presión, uno dentro del otro de manera que se proporcione un montaje de sellado estanco.

[0045] En una forma de realización, el pistón comprende más de un primer canal principal, donde el elemento de conexión comprende una parte de cada primer canal principal alineada con otra parte de cada primer canal principal comprendido en el primer elemento central.

[0046] En una forma de realización, el pistón comprende más de un segundo canal principal, donde el elemento de conexión comprende una parte de cada segundo canal principal alineada con otra parte de cada segundo canal principal dentro del segundo elemento central.

[0047] En una forma de realización, las partes del primer y el segundo canal principal en el elemento de conexión se proporcionan alternativamente en el elemento de conexión.

[0048] En otro aspecto más, la invención proporciona un pistón según la reivindicación 16 para su uso en un amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, donde el pistón comprende

- un primer canal principal y una primera válvula principal de retención asociada con el primer canal principal de tal manera que el primer canal principal y la primera válvula principal permiten y amortiguan un primer flujo de fluido principal del segundo al primer lado del pistón; y
- un segundo canal principal y una segunda válvula principal de retención asociada con el segundo canal principal de tal manera que el segundo canal principal y la segunda válvula principal permiten y amortiguan un segundo flujo de fluido principal del primer al segundo lado del pistón;
- un elemento de conexión en forma de anillo que comprende una parte del primer canal principal y una parte del segundo canal principal;
- un primer elemento central que comprende otra parte del primer canal principal y recibido en el elemento de conexión en un primer lado del elemento de conexión, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el primer lado del pistón de tal manera que las partes del primer canal en el elemento de conexión y el primer elemento central están alineadas; y
- un segundo elemento central que comprende otra parte del segundo canal principal y recibido en el elemento de conexión en un segundo lado del elemento de conexión, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el segundo lado del pistón de tal manera que las partes del segundo canal principal en el elemento de conexión y el segundo elemento central están alineadas.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

[0049] Otras características y ventajas de la invención se harán evidentes a partir de la descripción de la invención por medio de formas de realización no limitativas y no exclusivas. Estas formas de realización no deben interpretarse como limitativas del alcance de la protección. El experto en la materia se dará cuenta de que otras alternativas y formas de realización equivalentes de la invención pueden concebirse y reducirse a la práctica sin apartarse del alcance de la presente invención. Las formas de realización de la invención se describirán con referencia a los dibujos adjuntos, en los que los símbolos de referencia similares o iguales denotan partes similares, iguales o correspondientes, y en los que

La figura 1 muestra una forma de realización de un amortiguador (absorbedor de impactos);
La figura 2 muestra el pistón del amortiguador de la figura 1 en sección transversal;

- Las figuras 3, 4 y 5 muestran el primer elemento central, el elemento de conexión y el segundo elemento central, respectivamente, del pistón de la figura 2 en vistas en perspectiva en sección transversal; y
 La figura 6 muestra una segunda forma de realización del pistón del amortiguador de la figura 1 en sección transversal;
- 5 La figura 7 muestra el primer elemento central de la forma de realización de la figura 6 en una vista en perspectiva en sección transversal;
 Las figuras 8a y 8b muestran el segundo elemento central de la forma de realización de la figura 6 en vistas en perspectiva en sección transversal;
 La figura 9 muestra una variante de la segunda forma de realización de la figura 6;
- 10 La figura 10 muestra el primer elemento central de la variante de la figura 9 en vista en perspectiva en sección transversal;
 La figura 11 muestra el segundo elemento central de la variante de la figura 9 en vista en perspectiva en sección transversal;
- 15 Las figuras 12a y 12b muestran dos formas de realización de una válvula auxiliar de la segunda forma de realización de las figuras 6 y 9;
 Las figuras 13a y 13b muestran un detalle de la válvula auxiliar de las figuras 6 y 9 en un estado neutral y deformado, respectivamente;
 Las figuras 14a y 14b muestran una variante de un detalle de la válvula auxiliar de las figuras 6 y 9 en un estado neutral y deformado, respectivamente;
- 20 La Figura 15 muestra otra forma de realización más de un pistón del amortiguador de la figura 1, donde el pistón comprende una válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia;
 La figura 16 muestra la válvula de amortiguación de la figura 15 con mayor detalle;
 La figura 17 muestra un detalle de la figura 16;
 La figura 18 muestra la placa de válvula controlada de las formas de realización de las figuras 15 a 4;
- 25 La figura 19 muestra otra forma de realización del pistón del amortiguador de la figura 1, donde el pistón comprende otra forma de realización de la válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia;
 La figura 20 muestra un detalle de otra forma de realización del pistón del amortiguador de la figura 1, donde el pistón comprende otra forma de realización más de una válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia; y
- 30 La figura 21 muestra un detalle de otra forma de realización del pistón del amortiguador de la figura 1, donde el pistón comprende otra forma de realización más de una válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE FORMAS DE REALIZACIÓN

35 [0050] La figura 1 muestra esquemáticamente un amortiguador o absorbedor de impactos 10 según la invención. El amortiguador comprende un cilindro 12 y un pistón 11 que puede moverse dentro del cilindro en direcciones hacia adentro y hacia afuera con respecto al cilindro. La dirección del movimiento de la carrera hacia adentro y hacia afuera del pistón se indica mediante las flechas denominadas Mi y Mo, respectivamente. El pistón se sella
 40 contra la pared del cilindro 12.1 del cilindro y divide el cilindro en una primera cámara de cilindro superior 10.1 y una segunda cámara de cilindro inferior 10.2. Una biela de pistón 13 unida al pistón 11 se guía de forma estanca a través de una pared superior del cilindro 12. El amortiguador se puede unir mediante sus disposiciones de fijación de pistón y cilindro 14, 15 a, por ejemplo, partes de un automóvil para amortiguar los movimientos relativos. La amortiguación se logra al influir en un flujo de fluido entre la primera y la segunda cámara del cilindro mediante
 45 una disposición en el pistón 11.

[0051] El pistón según una primera forma de realización se muestra con mayor detalle y en sección transversal en la figura 2. Un lado superior o primero 11.1 del pistón está orientado hacia la primera cámara del cilindro 10.1 y asociado con esta, y un lado inferior o segundo 11.2 del pistón está orientado hacia la segunda cámara del cilindro
 50 10.2y asociado con esta.

[0052] Un primer canal principal 301, 101 pasa a través del pistón 11 para permitir un primer flujo de fluido principal F10 del segundo lado 11.2 al primer lado 11.1 del pistón y, por lo tanto, de la segunda cámara del cilindro 10.2 a la primera cámara del cilindro 10.1. Una primera válvula de retención principal 111 está dispuesta en el primer lado
 55 del pistón 11.1 y está asociada con el primer canal principal 301, 101 para la apertura para el flujo de fluido desde la segunda cámara del cilindro 10.2 a través del primer canal principal hacia la primera cámara del cilindro 10.1 y el primer lado del pistón 11.1. La primera válvula principal de retención 111 está cerrada para el flujo de fluido en la dirección opuesta, aunque puede permitir un pequeño flujo constante de fluido en cualquier dirección al proporcionar una abertura constante relativamente pequeña. El primer flujo de fluido principal F10 fluye a través
 60 del primer canal principal 301, 101 con el movimiento hacia adentro Mi del pistón 11 dentro del cilindro 12. El primer flujo de fluido principal y el movimiento hacia adentro asociado del pistón se amortigua por el primer canal principal y la primera válvula de retención principal.

[0053] De la misma manera, un segundo canal principal 302, 202 pasa a través del pistón 11 para permitir un
 65 segundo flujo de fluido principal F20 desde el primer lado del pistón 11.1 y la primera cámara del cilindro 10.1 al segundo lado del pistón 11.2 y la segunda cámara del cilindro 10.2. Una segunda válvula principal de retención

- 212 está dispuesta en el segundo lado del pistón 11.2 y está asociada con el segundo canal principal 302, 202 para la apertura para el flujo de fluido desde la primera cámara del cilindro 10.1 a través del segundo canal principal hacia la segunda cámara del cilindro 10.2 y el segundo lado del pistón 11.2. La segunda válvula principal de retención está cerrada para el flujo de fluido en la dirección opuesta, pero también puede permitir un flujo de fluido constante relativamente pequeño en cualquier dirección al proporcionar una abertura constante. El segundo flujo de fluido principal F20 fluye a través del segundo canal principal 302, 202 con el movimiento hacia afuera Mo del pistón 11 dentro del cilindro 12. El segundo flujo de fluido principal y el movimiento hacia afuera asociado del pistón está amortiguado por el segundo canal principal y la segunda válvula de retención principal.
- [0054] El cuerpo del pistón comprende un primer y un segundo elemento central 100, 200 y un elemento de conexión en forma de anillo 300. El primer elemento central (o superior) 100 se recibe en el elemento de conexión 300 en un lado superior o primer lado del elemento de conexión, que está asociado con el primer lado del pistón 11.1. El segundo elemento central (o inferior) 200 se recibe en el elemento de conexión en un lado inferior o segundo lado del elemento de conexión, que está asociado con el segundo lado del pistón 11.2. El primer y el segundo elemento central 100, 200 y el elemento de conexión 300 se muestran con más detalle en las figuras 3, 4 y 5, respectivamente. El elemento de conexión 300 se sella contra la pared del cilindro 12.1 y está conformado para moverse a lo largo de la pared del cilindro. Ambos elementos centrales 100, 200 dejan un espacio libre entre ellos y la pared del cilindro.
- [0055] El elemento de conexión en forma de anillo 300 comprende partes 301, 302 tanto del primer canal principal como del segundo canal principal, respectivamente. La primera parte del canal principal 301 está en conexión de fluido con la primera parte del canal principal 101 del elemento central superior (primero) 100 para formar el primer canal principal entre los lados primero y segundo 11.1, 11.2 del pistón. La parte 301 del primer canal principal en el elemento de conexión tiene extremos opuestos. Un extremo está alineado con la parte 101 del primer canal principal en el elemento central superior 100 y el otro extremo está en conexión de fluido con el segundo lado 11.2 del pistón. La segunda parte 302 del canal principal está en conexión de fluido con la segunda parte 202 del canal principal del elemento central inferior (segundo) 200 para formar el segundo canal principal entre los lados primero y segundo 11.1, 11.2 del pistón. La parte 302 del segundo canal principal en el elemento de conexión 300 también tiene extremos opuestos. Un extremo está alineado con la parte 202 del segundo canal principal en el elemento central inferior 200 y el otro extremo está en conexión de fluido con el primer lado del pistón 11.1. Los espacios libres entre los elementos centrales y la pared del cilindro permiten que el fluido fluya hacia el primer y el segundo canal principal. Los espacios libres respectivos también pueden considerarse como parte del primer y el segundo canal principal.
- [0056] En realidad, el pistón comprende más de un primer canal principal 301, 101 y más de un segundo canal principal 302, 202 en la forma de realización mostrada. Esto se muestra especialmente en las figuras 3, 4 y 5. El elemento de conexión en forma de anillo 300 comprende partes 301 para cada primer canal principal y partes 302 para cada segundo canal principal. Cada parte 301 de cada primer canal principal está alineada con otra parte 101 de cada primer canal principal comprendido en el primer elemento central 100. En consecuencia, cada parte 302 de cada segundo canal principal está en línea con otra parte 202 de cada segundo canal principal comprendido en el segundo elemento central 200. La figura 4 muestra que las partes 301 y 302 están dispuestas alternativamente en el elemento de conexión 300. El elemento de conexión, y el primer y el segundo elemento central están montados, especialmente montados a presión, entre sí para proporcionar un ajuste con sellado estanco.
- [0057] La primera válvula principal de retención 111 se proporciona en el elemento central superior 100 y cierra el primer canal principal 301, 101. Del mismo modo, la segunda válvula principal de retención 212 se proporciona en el elemento central inferior y cierra el segundo canal principal 302, 202. Como se ha indicado anteriormente, una o ambas de las válvulas principales de retención 111, 212 pueden proporcionar una abertura constante para permitir un flujo constante de fluido a través de la válvula respectiva en cualquier dirección. Tal apertura constante puede, por ejemplo, proporcionarse en la válvula o en el asiento de la válvula. Una o ambas de las válvulas de retención principales comprenden una o más placas en la forma de realización mostrada.
- [0058] Las figuras 6, 7, 8a y 8b muestran una segunda forma de realización de un pistón 11 de un amortiguador 10 según la invención. La segunda forma de realización del pistón es idéntica en gran medida a la primera forma de realización de las figuras 2-5, y además comprende canales 105, 205 de los elementos centrales en el primer y segundo elementos centrales 100, 200, respectivamente, y una válvula auxiliar 400 provista entre los canales 105, 205 de los elementos centrales primero y segundo.
- [0059] El canal del primer elemento central 105 se proporciona en el lado inferior del primer elemento central 100 en las figuras 6 y 7. El lado inferior del primer elemento central está asociado con el segundo lado 11.2 del pistón, lo que significa que tanto el lado inferior del primer elemento central como el segundo lado 11.2 del pistón están en los lados correspondientes. El segundo lado del pistón 11.2 también es el lado inferior del pistón en la figura 6. El canal 105 del primer elemento central está en comunicación de fluido con la primera parte 101 del canal principal en el primer elemento 100 central y es visible en el lado derecho en las figuras 6 y 7. Por lo tanto, el canal 105 del primer elemento central está, a través del primer canal principal, en comunicación de fluido con el segundo lado 11.2 del pistón y, por lo tanto, con la segunda cámara 10.2 del cilindro, que también es visible en el lado derecho

de la figura 6. El canal del primer elemento central está conformado como una ranura, especialmente una ranura anular, dispuesta en el lado del primer elemento central asociado con el segundo lado 11.2 del pistón.

[0060] En consecuencia, el canal del segundo elemento central 205 se proporciona en el lado superior del segundo elemento central 200 en las figuras 6, 8a y 8b. El lado superior del segundo elemento central está asociado con el primer lado 11.1 del pistón, lo que significa que tanto el lado superior del segundo elemento central como el primer lado 11.1 del pistón están en los lados correspondientes. El primer lado del pistón 11.1 también es el lado superior del pistón en la figura 6. El canal 205 del segundo elemento central está en comunicación de fluido con la segunda parte 202 del canal principal en el segundo elemento 200 central y es visible en el lado izquierdo en las figuras 6, 8a y 8b. Por lo tanto, el canal 205 del segundo elemento central está, a través del segundo canal principal, en comunicación de fluido con el primer lado 11.1 del pistón y, por lo tanto, con la primera cámara 10.1 del cilindro, que también es visible en el lado izquierdo en la figura 6. El canal del segundo elemento central también tiene forma de ranura, especialmente una ranura anular, dispuesta en el lado del segundo elemento central asociado con el primer lado 11.1 del pistón.

[0061] Las figuras 9, 10 y 11 muestran una variante de la segunda forma de realización. La variante de las figuras 9, 10 y 11 es idéntica en gran medida a la segunda forma de realización de las figuras 6, 7, 8a y b. Sin embargo, el canal del primer elemento central en forma de ranura anular del primer elemento central 105 tiene una conexión de fluido diferente con el segundo lado del pistón 11.2. La ranura 105 del primer elemento central está, a través del primer canal auxiliar 106, en conexión de fluido con la primera cámara de válvula principal 101.1 entre el primer elemento central 100 y la válvula de retención principal 111. La primera cámara de válvula principal 101.1 está en conexión de fluido con el segundo lado del pistón 11.2 a través del primer canal principal 101, 301 de modo que el canal 105 del primer elemento central está en conexión de fluido con el segundo lado del pistón 11.2. De manera correspondiente, el canal del segundo elemento central en forma de ranura anular del segundo elemento central 205 está, a través del segundo canal auxiliar 206, en conexión de fluido con la segunda cámara de válvula principal 202.1 entre el segundo elemento central 200 y la segunda válvula principal de retención 212. La segunda cámara de válvula principal 202.1 está, a través del segundo canal principal 202, 302, en conexión de fluido con el primer lado del pistón 11.1.

[0062] Se proporciona una válvula auxiliar 400 en forma de una válvula de placa anular entre el primer y el segundo elemento central 100, 200 en la segunda forma de realización y su variante, de modo que el fluido pueda pasar por la válvula auxiliar 400 en una posición neutra o de reposo de la misma. La válvula auxiliar 400 en esta forma de realización proporciona al amortiguador un comportamiento de amortiguación más cómodo y también puede denominarse válvula de comodidad 400. La posición neutral de la válvula de comodidad se muestra en las figuras 6 y 9. La válvula de placa anular 400 se sujeta en su perímetro interno entre el primer y el segundo elemento central 100, 200. El perímetro externo de la válvula de placa anular auxiliar 400 se deja libre para moverse entre el primer y el segundo elemento central. La válvula de placa anular auxiliar 400 está provista además de aberturas 401 para permitir el paso del fluido desde la ranura 105 del primer elemento central anular hasta la ranura 205 del segundo elemento central anular, o viceversa. Las figuras 12a y 12b muestran vistas superiores de dos formas de realización de una válvula de placa anular 400. La forma de realización de la figura 12a tiene múltiples aberturas redondas 401, mientras que la forma de realización de la figura 12b tiene aberturas alargadas. También se pueden concebir varias otras formas de realización. Puede haber variaciones en varios parámetros tales como el número, la forma y las ubicaciones de las aberturas 401 y el grosor, la forma y el material de la válvula de placa 400. La válvula auxiliar también puede comprender más de una válvula de placa.

[0063] Tras la acumulación de presión a través de la válvula auxiliar 400 sobre el flujo de fluido en cualquier dirección más allá de la válvula auxiliar/de comodidad, la válvula auxiliar se moverá en la dirección del flujo del fluido y se deformará gradualmente contra el primer o segundo elemento central 100, 200. Tanto el primer como el segundo elemento central 100, 200 tienen un borde redondeado 110, 210 contra el cual la válvula auxiliar de placa anular 400 se deforma para cerrar gradualmente las aberturas 401 de la válvula auxiliar. Las figuras 13a, 13b, 14a y 14b muestran un detalle de la válvula de placa anular 400 sujeta entre el primer y el segundo elemento central 100, 200. Una posición neutra o de reposo de la válvula 400 de placa se muestra en las figuras 13a y 14a, en las que, además, el flujo de fluido F11 se representa como un flujo de fluido ejemplar. Las figuras 13b y 14b muestran la válvula de placa 400 en un estado deformado que cierra las aberturas 401 contra el borde redondeado 210. La variante de las figuras 14a y 14b muestra una superficie escalonada adicional del primer y el segundo elemento central 100, 200 en la posición donde la válvula de placa está sujeta. Las superficies escalonadas permiten un volumen de fluido adicional alrededor de las aberturas 401 y proporcionan otro parámetro que se puede variar para ajustar las características de amortiguación. La válvula auxiliar/de comodidad en su perímetro externo también se cerrará contra el primer o segundo elemento central para cerrar el flujo de fluido más allá del perímetro externo. La válvula auxiliar cierra así gradualmente el flujo de fluido al acumularse presión a través de la válvula auxiliar 400.

[0064] Con el movimiento hacia adentro Mi del pistón 11 dentro del cilindro 12, un primer flujo de fluido principal F10 pasará a través del primer canal principal 301, 101 desde la segunda cámara 10.2 del cilindro. Un primer flujo de fluido auxiliar F11 se ramifica desde el primer flujo de fluido principal F10 hasta la primera ranura anular auxiliar 105 y fluye más allá de la válvula auxiliar 400 hacia la segunda ranura anular auxiliar 205 a través del segundo

canal principal 202, 302 hacia la primera cámara de cilindro 10.1 con referencia a la figura 6. Con referencia a la figura 9, el primer flujo de fluido auxiliar F11 se ramifica desde el primer flujo de fluido principal F10 hasta el interior de la primera cámara de válvula principal 101.1 y pasa a través del primer canal auxiliar 106 hacia la ranura 105 del primer elemento central hacia y más allá de la válvula auxiliar 400 en la ranura del segundo elemento central 205 y posteriormente en el segundo canal auxiliar 206, la segunda cámara de la válvula principal 202.1 y el segundo canal principal 202, 302 en la primera cámara del cilindro 10.1. El primer flujo de fluido auxiliar F11 solo está presente cuando la válvula auxiliar todavía está cerca de su posición neutral en la fase inicial del movimiento hacia adentro Mi. Se acumulará una diferencia de presión a través de la válvula auxiliar 400 de modo que se cierre gradualmente el primer flujo auxiliar de fluido F11, lo que provocará una mayor presión dentro de la primera cámara de válvula principal 101.1. A una diferencia de presión suficiente a través de la primera válvula principal de retención 111, la primera válvula principal de retención se abre para permitir el primer flujo de fluido principal F10 hacia la primera cámara del cilindro 10.1.

[0065] En consecuencia, con el movimiento hacia afuera Mo del pistón 11 dentro del cilindro 12, un segundo flujo de fluido principal F20 pasará a través del segundo canal principal 302, 202 desde la primera cámara del cilindro. Un segundo flujo de fluido auxiliar F21 se ramifica desde el segundo flujo de fluido principal F20 hasta la segunda ranura anular auxiliar 205 y fluye más allá de la válvula auxiliar/de comodidad 400 hacia la primera ranura anular auxiliar 105 a través del primer canal principal 101, 301 hacia la segunda cámara del cilindro 10.2 con referencia a la figura 6. Con referencia a la figura 9, el segundo flujo de fluido auxiliar F21 se ramifica desde el segundo flujo de fluido principal F20 hasta dentro de la segunda cámara de válvula principal 202.1 y pasa a través del segundo canal auxiliar 206 hacia la segunda ranura 205 del elemento central hacia y más allá del válvula auxiliar 400 en el primer surco 105 del elemento central y posteriormente en el primer canal auxiliar 106, la primera cámara de la válvula principal 101.1 y el primer canal principal 101, 301 en la segunda cámara del cilindro 10.2. El segundo flujo de fluido auxiliar F21 también está presente solo cuando la válvula auxiliar 400 todavía está cerca de su posición neutral en la fase inicial del movimiento hacia afuera Mo. Se acumulará una diferencia de presión a través de la válvula auxiliar 400 de modo que se cierre gradualmente segundo flujo de fluido auxiliar F21, lo que provocará una mayor presión dentro de la segunda cámara de válvula principal 202.1. A una diferencia de presión suficiente a través de la segunda válvula principal de retención 212, la segunda válvula principal de retención se abre para permitir que el segundo fluido principal F20 fluya hacia la segunda cámara del cilindro 10.2.

[0066] El cierre gradual de los flujos de fluido F11, F21 por la válvula auxiliar/ de comodidad 400 con el movimiento hacia adentro o hacia afuera del pistón Mi, Mo antes de abrir la primera o la segunda válvula principal de retención 111, 212, respectivamente, proporciona comodidad a las personas que viajan en un vehículo en el que se emplea el amortiguador que tiene dicho pistón.

[0067] La figura 8b muestra una vista del lado superior del segundo elemento central 200. Una protuberancia 250 en la circunferencia del segundo elemento central está configurada para cooperar con una ranura 350.1 presente en el lado inferior del elemento de conexión 300, como se ve en la figura 4. La ranura 350.1 es en realidad una parte de la primera parte del canal principal 301 del elemento de conexión. De manera correspondiente, el primer elemento central 100 también puede tener protuberancias conformadas para cooperar con las ranuras de acoplamiento en el elemento de conexión 300, tales como las ranuras 350.1 que forman parte de la segunda parte del canal principal 302. Se pueden disponer múltiples protuberancias alrededor de la circunferencia del primer y/o del segundo elemento central 100, 200 para que cooperen con las ranuras correspondientes del elemento de conexión 300. Las proyecciones y ranuras cooperantes en el primer y/o el segundo elemento central y el elemento de conexión también se pueden emplear en la primera forma de realización de las figuras 2, 3, 4 y 5, y cualquier otra forma de realización. En otra forma de realización, la proyección se puede proporcionar en el elemento de conexión y la ranura en el primer y/o segundo elemento central.

[0068] El pistón según una forma de realización con una válvula auxiliar incorporada como una válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia se muestra en detalle y en sección transversal en la figura 15. Se muestran más detalles en las figuras 16 a 18. Un lado superior o primero 11.1 del pistón está orientado hacia la primera cámara del cilindro 10.1 y asociado con esta, y un lado inferior o segundo 11.2 del pistón está orientado hacia la segunda cámara de cilindro 10.2 y asociado con esta.

[0069] Se proporciona una válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia bidireccional entre el primer y segundo elementos centrales 100, 200 y centralmente en el elemento de conexión 300. La válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia comprende un conjunto de válvula controlada 500, un cuerpo de válvula móvil 600 y dos cámaras de volumen variable 701, 702, y actúa en un canal de válvula controlado entre la primera y la segunda cámara del cilindro 10.1, 10.2. El canal de válvula controlado comprende las ranuras anulares del primer y segundo elemento central 105, 205 en los lados del primer y segundo elementos centrales 100, 200 asociados con el segundo y primer lado 11.2, 11.1 del pistón, respectivamente. La ranura anular 105 en el primer elemento central 100 está en conexión de fluido con el primer canal principal 301, 101 final, por lo tanto, con la segunda cámara del cilindro 10.2. La ranura anular 205 del segundo elemento central 200 está en la cámara del cilindro con el segundo canal principal 302, 202 y, por lo tanto, con la primera cámara del cilindro 10.1.

[0070] El conjunto de válvula controlada 500 se proporciona en el canal de flujo controlado y comprende una placa de válvula controlada 550 sujeta entre un primer y un segundo elemento móvil de cuerpo de válvula 610, 620 del cuerpo de válvula móvil 600. La placa de válvula controlada 550 tiene forma de anillo, y también el primer y el segundo elemento móvil del cuerpo de válvula 610, 620 tienen forma de anillo. Un manguito 650 mantiene el primer y el segundo elemento móvil del cuerpo de válvula 610, 620 y la placa de la válvula controlada 550 unidos. La placa de válvula controlada en forma de anillo 550 tiene una abertura central y está sujeta por su circunferencia interna entre el primer y el segundo elemento móvil del cuerpo de válvula 610, 620. La circunferencia interna de la placa de válvula controlada 550 puede moverse hacia arriba y hacia abajo junto con el cuerpo de válvula móvil 600. El primer y el segundo elemento móvil del cuerpo de válvula comprenden bordes curvos 611, 621 orientados hacia la placa de válvula controlada 550, donde cada uno de los bordes curvos tiene una superficie curva. La circunferencia externa de la placa de válvula controlada de conexión 550 se proporciona entre elementos protuberantes 510, 520 en la pared del canal de flujo controlado. Los elementos protuberantes tienen superficies curvas 511, 521 orientadas hacia la placa de válvula controlada 550. Están sujetos entre los elementos centrales primero/superior y segundo/inferior 100, 200 y se ajustan dentro del elemento de conexión para formar una parte de la pared del controlador canal de flujo. Los elementos protuberantes 510, 520 tienen una configuración en forma de anillo. En la forma de realización de las figuras 15 y 16, las superficies curvas 511, 512 se proporcionan sobre protuberancias de los elementos protuberantes, proyectándose la protuberancia en el canal de flujo controlado. En formas de realización alternativas, las superficies curvas se pueden proporcionar de otra manera.

[0071] El cuerpo de válvula móvil 600 del primer y el segundo elemento de cuerpo de válvula móvil 610, 620 y el manguito 650 se pueden mover hacia arriba y hacia abajo en un espacio anular provisto entre el primer y el segundo elemento central 100, 200, el elemento de conexión 300 y el elemento intermedio 350. El elemento intermedio 350 se sujeta entre el primer y el segundo elemento central 100, 200 junto con las placas de válvula de retención 712, 722 (que se sujetan entre el primer elemento central 100 y el elemento intermedio 350, y el elemento intermedio y el segundo elemento central 200, respectivamente). Una cámara de volumen variable superior 710 se define entre el primer elemento central 100, el elemento intermedio 350 y el cuerpo de válvula móvil 600, especialmente el primer elemento de cuerpo de válvula móvil 610. Una abertura de salida 711 de la cámara de volumen variable superior 710 se define por un espacio libre entre el primer elemento de válvula móvil 610 y el primer elemento central 100. La abertura de salida 711 tiene una forma de hendidura anular que proporciona una restricción de flujo para un flujo de fluido F31 desde la cámara de volumen variable 710 a través de la abertura de salida 711 hasta el canal de flujo controlado. Una válvula de retención de cámara de volumen variable 712 con una abertura 713 está provista en la parte superior de la cámara de volumen variable superior. La válvula de retención 712 permite un flujo de fluido F11 desde el espacio 101.1 entre la primera válvula de retención principal 111 y el primer elemento central 100 en la cámara de volumen variable superior 710, pero evita que fluya fluido desde la cámara de volumen variable superior hasta ese espacio 101.1.

[0072] En consecuencia, una cámara de volumen variable inferior 720 se define entre el segundo elemento central 200, el elemento intermedio 350 y el cuerpo de válvula móvil 600, especialmente el segundo elemento de cuerpo de válvula móvil 620. Una abertura de salida 721 de la cámara de volumen variable inferior 720 se define por un espacio libre entre el segundo elemento de válvula móvil 620 y el segundo elemento central 200. La abertura de salida 721 tiene una forma de hendidura anular que proporciona una restricción de flujo para un flujo de fluido F32 desde la cámara de volumen variable 720 a través de la abertura de salida 721 hasta el canal de flujo controlado. Se proporciona una válvula de retención de la cámara de volumen variable 722 con una abertura 723 en la parte inferior de la cámara de volumen variable inferior. La válvula de retención 722 permite un flujo de fluido F21 desde el espacio 202.1 entre la segunda válvula de retención principal 212 y el segundo elemento central 200 hacia la cámara de volumen variable inferior 720, pero evita que fluya fluido desde la cámara de volumen variable inferior hasta ese espacio 202.1.

[0073] La placa de válvula controlada 550 está sujeta por su circunferencia interna entre el primer y el segundo elemento móvil del cuerpo de válvula 610, 612 que tienen las superficies curvas 611, 621 orientadas hacia la placa de válvula controlada 550. En su circunferencia externa se proporciona la placa de válvula controlada, pero no sujeta, entre las protuberancias de los elementos protuberantes 510, 520, que tienen superficies curvas 511, 521 enfrentadas a la placa de válvula controlada. La placa de válvula controlada tiene una gran abertura central 505.1, como se muestra en la figura 18, para ajustarse alrededor del elemento intermedio 650 y permitir la sujeción entre el primer y el segundo elemento móvil del cuerpo de válvula. En la figura 17 se muestra un detalle que muestra la placa de válvula controlada sujeta entre el primer y el segundo elemento de válvula móvil. La placa de válvula controlada tiene además aberturas 506.1 provistas cerca de su circunferencia interna, aberturas de corte 506.2 en su circunferencia interna y aberturas 506.3 cerca su circunferencia externa. Las aberturas 506.1 y 506.2 cooperan con las superficies curvas 611, 621 del cuerpo de válvula móvil. Al deformarse la placa de válvula controlada 550 cuando el cuerpo de válvula móvil 600 se mueve hacia arriba o hacia abajo, las aberturas 506.1 y 506.2 se cerrarán gradualmente por las superficies curvas 621 y 611, respectivamente. Las aberturas 506.3 cooperan con las superficies curvas 511, 521 de los elementos protuberantes 510, 520. Al deformarse la placa de válvula controlada 550 cuando el cuerpo de válvula móvil 600 se mueve hacia arriba o hacia abajo, las aberturas 506.3 se cerrarán gradualmente por las superficies curvas 511 y 521, respectivamente. El cierre gradual de las aberturas 506.1, 506.2, 506.3 con la deformación de la placa de válvula controlada cierra gradualmente un flujo de fluido F15, F25 más allá de la placa de válvula controlada 550.

[0074] Con el movimiento hacia afuera Mo, el pistón 11 se mueve hacia arriba dentro del cilindro 12 y los flujos de fluido F20, F21 y F25 entran desde la cámara del cilindro primera/superior 10.1 al segundo canal principal 302, 202. El flujo de fluido principal F20 pasa a la cámara del cilindro segunda/inferior 10.2 cuando se abre la segunda
 5 válvula principal de retención 212. Un flujo de llenado F21 pasa desde el espacio entre el segundo elemento central 200 y la segunda válvula principal de retención a los canales 220. El flujo de llenado F21 abrirá la válvula de retención 722 para que el flujo de llenado F21 pase a través de la abertura 723 en la válvula de retención 712 a la cámara de volumen variable inferior 720 para llenar la cámara de volumen variable inferior con fluido. La válvula de retención 712 está configurada de tal manera que la abertura 713 está normalmente cerrada, por lo que está
 10 cerrada en ausencia de presión de fluido en la válvula de retención 712. Un flujo controlado de fluido F25 fluye desde la primera cámara del cilindro 10.1 y el segundo canal principal 302, 202 hasta un espacio 205a en el lado de la primera cámara del cilindro (segundo lado del canal principal) del canal de flujo controlado con respecto a la placa de válvula controlada 550. El flujo de fluido controlado F25 puede pasar a través de las aberturas en la placa de válvula controlada hacia la primera cámara del cilindro 10.1. Las presiones del fluido en la cámara de volumen variable inferior 720, en el segundo canal principal 302, 202, en el espacio 205a y en la primera cámara del cilindro
 15 10.1 son (aproximadamente) iguales. Esta presión de fluido actúa en la cámara de volumen variable inferior 720 en un área de superficie A2 del segundo elemento de cuerpo de válvula móvil 620. En el espacio 205a, esta presión de fluido actúa en un área de superficie A2-Ax del segundo elemento de cuerpo de válvula móvil 620. El área de superficie Ax varía con el movimiento del elemento de válvula móvil 600 y depende del área de contacto de la placa de válvula controlada 550 con el segundo elemento de cuerpo de válvula móvil 620, especialmente con la superficie curva 621 del mismo. A medida que el cuerpo de válvula móvil se mueve hacia arriba desde la posición intermedia neutral, esta área de superficie Ax aumenta. Por lo tanto, la presión de fluido en la cámara 720 de volumen variable inferior actúa eficazmente sobre el área de superficie Ax del cuerpo de válvula móvil 600 y la fuerza resultante aumenta a medida que el cuerpo de válvula móvil se mueve hacia arriba, ya que el área de
 20 superficie Ax aumenta, lo cual supone un aumento de la transferencia de fuerza funcional sobre el cuerpo de válvula móvil con movimiento desde la posición neutral.

[0075] Al mismo tiempo, la placa de válvula controlada 550 rueda sobre la superficie curva 511 del elemento protuberante 510 y la superficie curva 621 del segundo elemento de cuerpo de válvula móvil 620 con un movimiento
 30 que se aleja del cuerpo de válvula móvil 600 desde la posición neutral, lo que disminuye un área de superficie funcional de la placa de válvula controlada 550 para la transferencia de fuerza pero, al mismo tiempo, aumenta su rigidez. Ambas características pueden ajustarse junto con otros parámetros, tales como el aumento de la fuerza funcional sobre el cuerpo de válvula móvil 600, para lograr un tiempo deseado y, por lo tanto, un comportamiento dependiente de la frecuencia de la válvula de amortiguación. La placa de válvula controlada actúa además como un resorte que ejerce una fuerza sobre el cuerpo de válvula móvil 600 para devolverlo nuevamente a su posición
 35 neutral.

[0076] El espacio 105a del canal de flujo controlado en el otro lado de la placa de válvula controlada 550 está en conexión de fluido con el primer canal principal 101, 301 y la segunda cámara del cilindro 10.2 y a
 40 (aproximadamente) la misma presión de fluido. Como el pistón se mueve hacia arriba, la presión del fluido en la segunda cámara del cilindro 10.2 es considerablemente menor que la presión del fluido en la primera cámara del cilindro 10.1. La presión del fluido en el espacio 105a es, por lo tanto, considerablemente más baja que la presión del fluido en el espacio 205a con el movimiento hacia afuera Mo del pistón.

[0077] Al comienzo del movimiento hacia afuera Mo del pistón, la cámara superior de volumen variable 710 se llena de fluido. La presión del fluido (presión de amortiguación) en la cámara de volumen variable superior actúa sobre un área de superficie A1 del primer elemento de cuerpo de válvula móvil 610 del cuerpo de válvula móvil
 45 600. En general, el área de superficie A1 será igual al área de superficie A2 cuando el cuerpo de válvula móvil 600 sea simétrico con respecto a la placa de válvula controlada 550, como es el caso en la forma de realización mostrada en las figuras 15 y 16. La fuerza resultante por la presión del fluido en la cámara de volumen variable superior 710 se dirige hacia abajo y contrarresta la fuerza hacia arriba en el cuerpo de válvula móvil por la presión del fluido en la cámara inferior de volumen variable 720. Un flujo de fluido F31 puede escapar de la cámara superior de volumen variable a través de la abertura de salida 711 de la cámara superior de volumen variable. La abertura de salida 711 está formada por una hendidura entre el elemento del cuerpo de válvula móvil primero/superior 610
 50 y el elemento central primero/superior 100. La hendidura también presenta una restricción de flujo al flujo del fluido F31 desde la cámara de volumen variable superior 710. El fluido solo puede escapar de la cámara de volumen variable superior a través de la abertura de salida 711 que está en conexión de fluido con el canal de flujo controlado aguas abajo del conjunto de válvula controlada con la placa de válvula controlada 550 con respecto al flujo de fluido controlado F25 desde la cámara del cilindro superior/primer 10.1 hasta la cámara del cilindro inferior/segunda 10.2. La válvula de retención 712 con su abertura 713 está cerrada para el flujo de fluido desde la cámara superior de volumen variable. La presión del fluido dentro de la cámara de volumen variable superior actúa para cerrar la válvula de retención 712. La presión del fluido dentro de la cámara de volumen variable superior 710 y el flujo de fluido F31 actúan para amortiguar el movimiento ascendente del elemento de válvula móvil 600. Por lo tanto, se puede hacer referencia al flujo de fluido F31 como un flujo de fluido amortiguador.
 55
 60
 65

- 5 [0078] El flujo de fluido controlado F25 va en paralelo a la trayectoria de flujo del segundo flujo de fluido principal F20 con el movimiento hacia afuera Mo. La velocidad y, por lo tanto, el tiempo requerido para el cierre de las aberturas de la placa de válvula controlada 550 y, por lo tanto, del conjunto de válvula controlada 500, determina la dependencia de la frecuencia de la válvula de amortiguación. El cierre gradual selectivo en función de la frecuencia del conjunto de válvula controlada proporciona una amortiguación selectiva en función de la frecuencia del flujo de fluido controlado y, por lo tanto, del movimiento del pistón con respecto al cilindro. Puede ser deseable obtener una relación proporcional entre el aumento de presión en la cámara de volumen variable superior 710 y el desplazamiento del cuerpo de válvula móvil 600. El aumento de presión del fluido en la cámara de volumen variable superior no es lineal. Esto puede compensarse en gran medida mediante el cambio en el área de superficie efectiva Ax sobre la cual actúa la presión del fluido aguas arriba del conjunto de válvula controlada 500 (en la cámara de volumen variable inferior 720). Las curvaturas y radios de las superficies curvas 511, 621 pueden diseñarse para obtener una relación proporcional. Se puede diseñar además el número, posición, forma y tamaño de las aberturas en la placa de válvula controlada 550 para ese fin. Por lo tanto, hay diversas variables disponibles para obtener un comportamiento de amortiguación deseado. Las aberturas 506.1, 506.2 y 506.3 que se muestran en la figura 18 son solo un ejemplo. Las aberturas 506.1 permiten un flujo de fluido F25.1 que se reducirá a medida que la abertura 506.1 se cierre gradualmente tras el desplazamiento del cuerpo de válvula móvil. Las aberturas recortadas 506.2 cooperan con las cámaras anulares del primer y segundo elemento móvil del cuerpo de válvula 610, 620 como se muestra en la figura 17, lo que permite un flujo de fluido F25.2 con un aumento de presión alto y frecuente.
- 10
- 15
- 20 [0079] La válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia que se muestra en las figuras 15, 16, 17 y 18 actúa de manera bidireccional, por lo tanto también con el movimiento interno Mi del pistón 11. Con el movimiento interno, un primer flujo de fluido principal F10 pasa de la segunda cámara del cilindro 10.2 a la primera cámara del cilindro a través del primer canal principal cuando se abre la primera válvula principal de retención 111. Un flujo de fluido de llenado F11 llenará la cámara de volumen variable superior pasando por la abertura 713 en la
- 25
- 30
- 35
- 40
- 45
- 50 [0080] La figura 19 muestra otra forma de realización de un pistón que tiene una válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia. La válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia de la forma de realización de la figura 19 solo actúa en una dirección, que es la dirección externa Mo. Los diversos elementos, partes y flujos son en gran medida idénticos a como se ha descrito con referencia a las figuras 15, 16, 17 y 18 para el movimiento hacia afuera del amortiguador bidireccional selectivo en función de la frecuencia. Sin embargo, la forma de realización unidireccional de la figura 19 no tiene una cámara de volumen variable inferior. En cambio, se proporciona un espacio 750 debajo del cuerpo de válvula móvil 600, donde dicho espacio 750 está en conexión de fluido abierta con el segundo canal principal 302, 202, el espacio 202.1 entre el segundo elemento central 200 y la segunda válvula principal de retención 212, y la cámara del cilindro superior/primer 10.1 a través del conducto 751. El conducto 751 se proporciona entre la segunda parte del canal principal 202 y el espacio 750 y entre la ranura anular 205 y el espacio 750 en la forma de realización mostrada. El espacio libre entre el elemento de cuerpo de válvula móvil segundo/inferior 620 es tal que no presenta una restricción de flujo al flujo de fluido entre el canal 751 y el espacio 750. Al moverse hacia adentro, el flujo de llenado F11 actúa para restablecer la cámara de volumen variable superior/primer 710 para permitir la amortiguación selectiva en función de la frecuencia al producirse un siguiente movimiento hacia afuera del pistón.
- 55
- 60
- 65 [0081] Otra forma de realización más se muestra en la figura 20. La figura 20 también representa una válvula bidireccional selectiva en función de la frecuencia dentro del pistón 1. Las partes y elementos que tienen los mismos signos de referencia que las partes y elementos descritos con referencia a las figuras 15-19 tienen la misma función que ya se ha descrito. El conjunto de válvula controlada que se muestra en la figura 20 comprende placas de válvula segunda y tercera 560, 570 que actúan, por un lado, como cierre de válvula de retención en los asientos de válvula 612, 622 del primer y segundo elementos móviles del cuerpo de válvula 610, 620, respectivamente. Las placas de válvula controlada primera y segunda 560, 570 tienen hendiduras internas 561, 571 en su circunferencia interna y hendiduras externas 562, 572 en su circunferencia externa, respectivamente. Las hendiduras internas 561, 571 permiten que un flujo de fluido pase por las placas de la válvula cuando se levantan de su asiento de válvula respectivo y, además, permiten centrar las placas de válvula en el cuerpo de válvula móvil 600. En su circunferencia externa, la primera y la segunda placa de válvula controlada 560, 570 descansan contra las superficies curvas 531, 531, respectivamente, del elemento protuberante 530 que forma parte de la pared del canal de flujo controlado 302, 202, 205, 205a, 105a, 105, 101, 301. Con el movimiento hacia afuera Mo del pistón, el flujo de fluido controlado F25 puede pasar por el conjunto de válvula controlada en dos subflujos F25.7, F25.8. El subflujo F25.7 pasa a través de las hendiduras 572 de la tercera placa de válvula 570 y posteriormente a través de las hendiduras 562 de la segunda placa de válvula 560. Las hendiduras 572 se cierran gradualmente contra la superficie curva 532 del elemento protuberante 530 a medida que el cuerpo de válvula móvil 600 se mueve hacia arriba. La segunda placa de válvula 560 luego se aleja de la superficie curva 531 de modo que las hendiduras 562 permanecen abiertas para permitir el paso de cualquier flujo secundario del flujo de fluido controlado F25. Otro subflujo F25.8 puede levantar la tercera placa de válvula 570 de su asiento de válvula 622 y pasar por la tercera placa de válvula a través del asiento de válvula 622 y a través de las hendiduras externas de la placa de válvula

571. Posteriormente, el subflujo F25.8 pasa a través de las hendiduras externas 562 placa de válvula segunda/superior 560 hasta el espacio 105a y la ranura anular 105 y más allá hacia la cámara del cilindro inferior/segunda 10.2. La pretensión en la tercera placa de válvula aumenta a medida que el cuerpo de válvula móvil 600 se mueve hacia arriba, como se ha descrito anteriormente con referencia a las figuras 15-18. Las características del comportamiento de amortiguación de las placas de la válvula están determinadas por el grosor y el material de las placas de válvula, la curvatura de las superficies curvas 531, 532, una pretensión sobre las placas de la válvula en la posición neutral, etc. Un comportamiento deseado se puede obtener mediante un diseño cuidadoso del conjunto de válvula controlada 500. Con el movimiento hacia adentro Mi del pistón, el fluido fluye y se invierte la función de las placas de válvula segunda y tercera. Las superficies efectivas del cuerpo de válvula móvil 600 sobre las que actúa el flujo de fluido aguas arriba del conjunto de válvula controlada son estáticas en la forma de realización de la figura 20, lo que significa que permanecen constantes con el movimiento del cuerpo de válvula móvil.

[0082] La figura 21 muestra otra forma de realización más de una válvula de amortiguación selectiva en función de la frecuencia en un pistón 11. La forma de realización de la figura 21 combina las formas de realización de las figuras 15 y 20, proporcionando un mayor número de parámetros de diseño para ajustar el comportamiento de amortiguación selectiva en función de la frecuencia de la válvula. La forma de realización comprende una primera y una segunda placa de válvula controlada 560, 570 incorporadas como válvulas de retención y una tercera placa de válvula controlada 550. La tercera placa de válvula controlada 550 comprende aberturas y coopera con superficies curvas como se ha descrito anteriormente. Los perímetros interno y externo de la placa de válvula controlada en forma de anillo 550 están restringidos en su movimiento por el cuerpo de válvula móvil 600 y la pared del canal de flujo controlado, respectivamente. El perímetro interno está sujeto entre el primer y el segundo elemento 610, 620 del cuerpo de válvula móvil. La tercera placa de válvula controlada comprende una rigidez elegida y actúa como un resorte que ejerce una fuerza sobre el cuerpo de válvula móvil 600 para devolverlo a su posición neutral.

[0083] El primer y segundo elementos móviles del cuerpo de válvula 610, 620 en esta forma de realización comprenden adicionalmente hendiduras de restablecimiento 615, 625 que se extienden desde las cámaras de volumen variable correspondientes 710, 720 hacia el conjunto de válvula controlada 500. Las hendiduras de restablecimiento 615, 625 no se extienden por toda la altura disponible de los elementos 610, 620 para proporcionar una resistencia al flujo para el flujo de fluido desde las cámaras de volumen variable correspondientes 710, 720, respectivamente. Las hendiduras de restablecimiento permiten un movimiento rápido hacia la posición neutral del conjunto de válvula controlada cuando el pistón invierte su movimiento de adentro hacia afuera o viceversa. El fluido puede escapar fácilmente de una cámara de volumen variable a través de las hendiduras de restablecimiento después de haber sido llenado por un flujo de llenado respectivo F11, F21.

[0084] La forma de realización de la figura 21 comprende además diversas superficies escalonadas y curvas que cooperan con las tres placas de válvula 550, 560, 570 y sus aberturas para lograr un comportamiento de amortiguación dependiente de la frecuencia deseado. El canal de flujo controlado comprende partes del canal 106, 206 que se conectan a los espacios 101.1, 202.1 entre el elemento central primero/superior 100 y la primera válvula principal de retención 111, y el elemento central segundo/inferior 200 y la segunda válvula principal de retención 212, respectivamente, donde dichos espacios están en conexión de fluido con el primer canal principal 301, 101 y el segundo canal principal 302, 202, respectivamente.

[0085] Un parámetro muy importante para mantener una dependencia de la frecuencia deseada es la precarga generada en la primera y la segunda válvula controlada 560, 570. Las áreas de superficie funcionales de estas válvulas en relación con la presión aguas arriba del conjunto de válvula controlada tiene como resultado un desplazamiento de la primera y la segunda válvula controlada 560, 570 en su circunferencia asociada con los respectivos asientos de válvula 612, 622. La presión del fluido aguas arriba del conjunto de válvula controlada tiene como resultado un desplazamiento del cuerpo de válvula móvil 600 y sus asientos de válvula 612, 622, que es controlado además por la rigidez de una placa de válvula controlada respectiva 560, 570 y la presión de amortiguación en una cámara de volumen variable. El desplazamiento del cuerpo de válvula móvil en una posición de equilibrio está dado predominantemente por la presión del fluido aguas arriba del conjunto de válvula controlada y la rigidez de la placa de válvula controlada respectiva, cuyo desplazamiento debe ser igual o incluso mayor que el desplazamiento de la placa de válvula controlada respectiva para dar como resultado el cierre de esa placa de válvula en su asiento de válvula asociado. En dicha posición de equilibrio, debería haber una precarga positiva en la placa de válvula controlada respectiva 560, 570 del orden de, por ejemplo, 0 a 50 N. En el siguiente impulso de presión aguas arriba del conjunto de válvula controlada, la placa de válvula controlada respectiva 560, 570 se abrirá desde su asiento de válvula. El desplazamiento correspondiente del cuerpo de válvula móvil es amortiguado por una presión de amortiguación en la cámara de volumen variable respectiva y, por lo tanto, va a la zaga de un desplazamiento de la placa de la válvula controlada, durante el cual el fluido pasa por el conjunto de válvula controlada a través del canal de la válvula controlada. En una próxima posición de equilibrio, la respectiva placa de válvula controlada 560, 570 se cerrará nuevamente en su asiento de válvula asociado 612, 622. La forma de realización de la figura 21 tiene un elemento que proporciona un comportamiento digresivo a la válvula de amortiguación y elementos que proporcionan un comportamiento progresivo a la válvula de amortiguación.

Mediante un ajuste cuidadoso de los diversos parámetros disponibles en el diseño, se puede obtener un comportamiento de amortiguación deseado de la válvula de amortiguación.

- 5 [0086] La válvula bidireccional selectiva en función de la frecuencia en las formas de realización mostradas está configurada de manera simétrica para las direcciones hacia adentro y hacia afuera, pero en general también puede configurarse asimétricamente. Las placas de válvula del conjunto de válvula controlada pueden estar sujetas adicionalmente o no, como sería deseable en una configuración específica para alcanzar un comportamiento de amortiguación requerido.

REIVINDICACIONES

1. Amortiguador (10) que comprende un cilindro (12) que tiene una pared del cilindro (12.1), y un pistón (11) que se sella contra la pared del cilindro y divide el cilindro en una primera y una segunda cámara (10.1, 10.2), siendo el pistón móvil dentro del cilindro a lo largo de la pared del cilindro y a lo largo de una dirección longitudinal del pistón y el cilindro en direcciones hacia adentro y hacia afuera (Mi, Mo) con el movimiento hacia adentro y hacia afuera, respectivamente, del pistón dentro del cilindro, donde un primer lado (11.1) del pistón está asociado con la primera cámara del cilindro (10.1) y un segundo lado (11.2) del pistón está asociado con la segunda cámara del cilindro (10.2), donde el pistón comprende
- un primer canal principal (101, 301) y una primera válvula principal de retención (111) asociada con el primer canal principal de tal manera que el primer canal principal y la primera válvula principal de retención permiten y amortiguan un primer flujo de fluido principal (F10) desde el segundo lado (11.2) hasta el primer lado (11.1) del pistón;
 - un segundo canal principal (202, 302) y una segunda válvula principal de retención (212) asociada con el segundo canal principal de tal manera que el segundo canal principal y la segunda válvula principal de retención permiten y amortiguan un segundo flujo de fluido principal (F20) del primer (11.1) al segundo lado (11.2) del pistón;
 - un elemento de conexión en forma de anillo (300) que comprende una parte (301) del primer canal principal y una parte (302) del segundo canal principal;
 - un primer elemento central (100) que comprende otra parte (101) del primer canal principal y recibido en el elemento de conexión (300) en un primer lado del elemento de conexión, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el primer lado (11.1) del pistón de tal manera que las partes (301, 101) del primer canal en el elemento de conexión y el primer elemento central están alineadas; y
 - un segundo elemento central (200) que comprende otra parte (202) del segundo canal principal y recibido en el elemento de conexión (300) en un segundo lado del elemento de conexión, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el segundo lado (11.2) del pistón de tal manera que las partes (302, 202) del segundo canal principal en el elemento de conexión y el segundo elemento central están alineadas;
 - un canal del primer elemento central (105) provisto en un lado del primer elemento central (100) , que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el segundo lado (11.2) del pistón (11), estando el canal del primer elemento central en comunicación de fluido con el segundo lado (11.2) del pistón;
 - un canal del segundo elemento central (205) está provisto en un lado del segundo elemento central (200), que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el primer lado (11.1) del pistón (11), estando el canal del segundo elemento central en comunicación de fluido con el primer lado (11.1) del pistón; y
 - una válvula auxiliar configurada y dispuesta entre los canales del primer y el segundo elemento central (105, 205) para influir en el flujo de fluido entre el primer (11.1) y el segundo lado (11.2) del pistón (11).
2. Amortiguador según la reivindicación anterior, en el que el elemento de conexión (300) está configurado para moverse a lo largo de la pared del cilindro (12.1) y sellarse contra esta.
3. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que la primera válvula de retención principal (111) está provista en el primer elemento central (100).
4. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que la segunda válvula principal de retención (212) está provista en el segundo elemento central (200).
5. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que la parte (301) del primer canal principal en el elemento de conexión (300) tiene dos extremos, uno de los cuales está alineado con la parte (101) del primer canal principal en el primer elemento central (100) y el otro extremo está en conexión de fluido directa con el segundo lado (11.2) del pistón (11).
6. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que la parte (302) del segundo canal principal en el elemento de conexión (300) tiene dos extremos, un extremo que está alineado con la parte (202) del segundo canal principal en el segundo elemento central (200) y el otro extremo está en conexión de fluido directa con el primer lado (11.1) del pistón (11).
7. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, en el que la válvula auxiliar (400) está configurada y dispuesta de manera que la válvula auxiliar proporciona una conexión abierta para el flujo de fluido auxiliar a través de los canales del primer y del segundo elemento central en una posición de reposo de la válvula auxiliar y dosifica gradualmente el flujo de fluido auxiliar al aumentar la diferencia de presión a través de la válvula auxiliar con el movimiento hacia adentro o hacia afuera,

opcionalmente, el canal del primer elemento central comprende una ranura del primer elemento central (105) provista en el lado del primer elemento central (100), que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociada con el segundo lado (11.2) del pistón (11)

5 opcionalmente, el canal del segundo elemento central comprende una ranura del segundo elemento central (205), provista en el lado del segundo elemento central (200), que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y se proporciona en el lado del segundo elemento central (200) asociado con el primer lado (11.1) del pistón (11), opcionalmente, la ranura del primer elemento central (105) comprende una ranura anular, la ranura del segundo elemento central (205) comprende una ranura anular y la válvula auxiliar (400) comprende una pila de al menos una válvula de placa anular,

10 opcionalmente, el canal del primer elemento central (105) está en conexión de fluido directa con la parte (101) del primer canal principal en el primer elemento central, donde opcionalmente un primer canal auxiliar (106) se proporciona en el primer elemento central (100), que se extiende desde el canal del primer elemento central (105) a un lado del primer elemento central opuesto al lado que comprende el canal del primer elemento central, para proporcionar una conexión de fluido directa entre el primer canal elemento central (105) y la parte (101) del primer canal principal en el primer elemento central,

15 opcionalmente, el canal del segundo elemento central (205) está en conexión de fluido directa con la parte (202) del segundo canal principal en el segundo elemento central, donde opcionalmente se proporciona un segundo canal auxiliar (206) en el segundo elemento central (200), que se extiende desde el canal del segundo elemento central (205) a un lado del segundo elemento central opuesto al lado que comprende el canal del segundo elemento central, para proporcionar una conexión de fluido directa entre el canal del segundo elemento central (205) y la parte (202) del segundo canal principal en el segundo elemento central.

8. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, donde la válvula auxiliar comprende

25 – un canal de flujo controlado (302, 205, 105, 301; 910) configurado para proporcionar una conexión de fluido entre un primer lado de la válvula auxiliar y un segundo lado de la válvula auxiliar;

– un conjunto de válvula controlada (500) provisto en el canal de flujo controlado para permitir, durante el funcionamiento, influir en un flujo de fluido controlado (F15, F25) en el canal de flujo controlado en una dirección de flujo controlado desde el primer lado de la válvula auxiliar hasta el segundo lado de la válvula auxiliar;

30 – un cuerpo de válvula móvil (600) que puede moverse con respecto a una pared del canal de flujo controlado y que actúa sobre el conjunto de válvula controlada para permitir cambiar una resistencia de flujo para el flujo de fluido controlado por el conjunto de válvula controlada; y

35 – una cámara de volumen variable (710, 720), donde el cuerpo de válvula móvil interactúa con la cámara de volumen variable de tal manera que el movimiento del cuerpo de válvula móvil y un cambio en el volumen de la cámara de volumen variable están interrelacionados, en donde la cámara de volumen variable comprende una abertura de salida (711, 721), durante el funcionamiento, aguas abajo del conjunto de válvula controlada y no comprende una abertura aguas arriba del conjunto de válvula controlada con respecto al flujo de fluido controlado (F15, F25) en el canal de flujo controlado, donde la abertura de salida proporciona una resistencia al flujo y una presión de fluido aguas arriba del conjunto de válvula controlada con respecto al flujo de fluido controlado que actúa sobre el cuerpo de válvula móvil para inducir una fuerza sobre el elemento de válvula móvil en una dirección para aumentar la presión de fluido en la cámara de volumen variable y disminuir un volumen de la cámara de volumen variable por el flujo de fluido desde la cámara de volumen variable a través de la abertura de salida (711, 721), lo que permite un movimiento interrelacionado del cuerpo de válvula móvil,

50 opcionalmente, el conjunto de válvula controlada está configurado de tal manera que al menos una de una fuerza efectiva de apertura y cierre del conjunto de válvula controlada cambia con el movimiento del cuerpo de válvula móvil para cambiar la resistencia de flujo para el flujo de fluido controlado (F15, F25) por el conjunto de válvula controlada,

opcionalmente, el conjunto de válvula controlada está configurado de tal manera que la resistencia al flujo para el flujo de fluido controlado (F15, F25) por el conjunto de válvula controlada aumenta al disminuir el volumen de la cámara de volumen variable,

55 opcionalmente, el conjunto de válvula controlada está configurado para tener un comportamiento de resorte y ejercer una fuerza sobre el cuerpo de válvula móvil en una dirección para mover el cuerpo de válvula móvil a una posición neutral cuando el cuerpo de válvula móvil se ha movido desde la posición neutral,

opcionalmente, el conjunto de válvula controlada comprende una placa de válvula controlada, opcionalmente una placa de válvula controlada en forma de anillo,

60 opcionalmente, la placa de válvula controlada comprende bordes opuestos, opcionalmente perímetros opuestos interno y externo de una placa de válvula controlada en forma de anillo, donde uno o ambos bordes opuestos están restringidos en movimiento con respecto a uno o ambos de una pared del canal de flujo controlado y el cuerpo de válvula móvil, opcionalmente uno o ambos bordes opuestos están sujetos por una o ambas paredes del canal de flujo controlado y el cuerpo de válvula móvil.

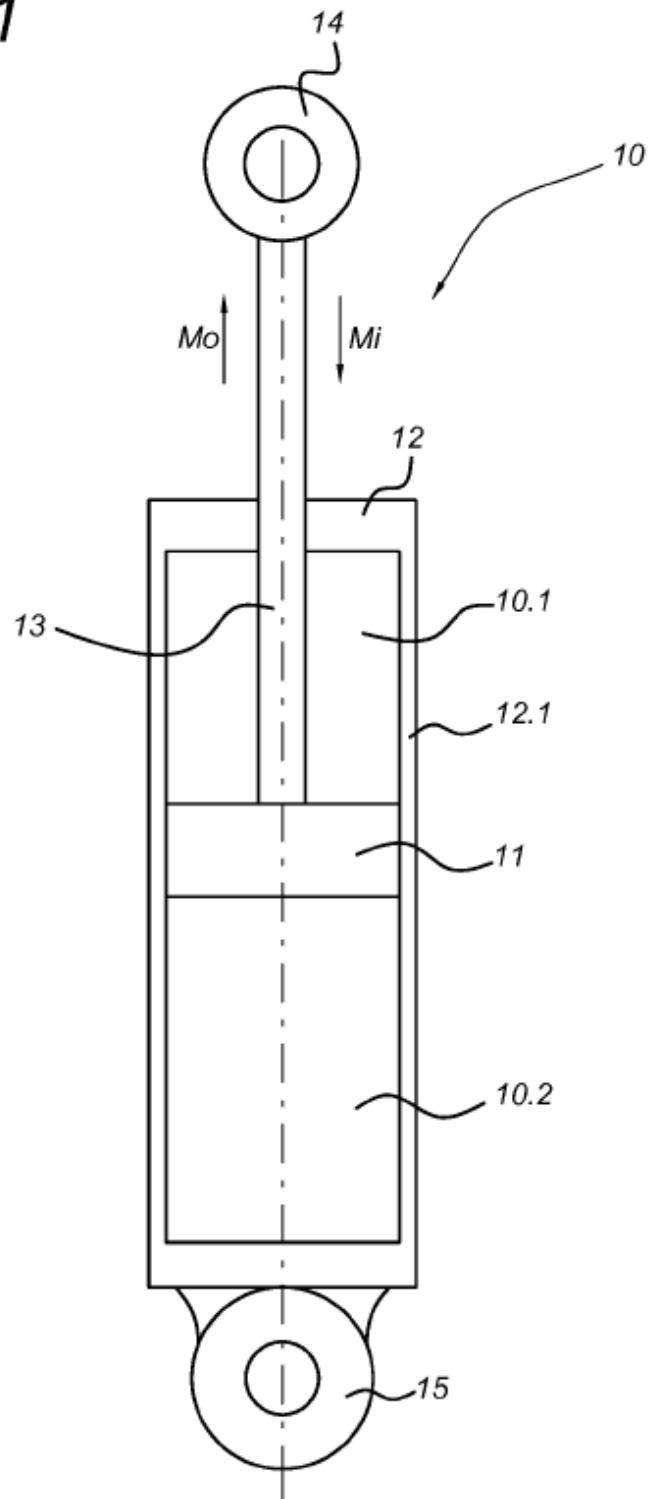
65 opcionalmente, el conjunto de válvula controlada comprende una placa de válvula controlada que se cierra contra un asiento de válvula y cuya fuerza de cierre contra el asiento de válvula cambia tras el movimiento del

- 5 cuerpo de válvula móvil, opcionalmente el asiento de válvula se proporciona en el cuerpo de válvula móvil y la placa de válvula controlada está fija con respecto a la pared del canal de flujo controlado, opcionalmente, la cámara de volumen variable comprende una válvula de retención asociada con una abertura de la cámara de volumen variable aguas abajo del conjunto de válvula controlada, cerrándose la válvula de retención sobre el flujo de fluido controlado y abriéndose para un flujo de fluido en una dirección opuesta al flujo de fluido controlado.
- 10 9. Amortiguador según la reivindicación anterior, en el que el conjunto de válvula controlada comprende una placa de válvula controlada que interactúa con al menos una superficie curva con el movimiento del cuerpo de válvula móvil con un volumen decreciente de la cámara de volumen variable para disminuir gradualmente un área de superficie efectiva de la placa de válvula controlada en el canal de flujo controlado, opcionalmente, la placa de válvula controlada comprende al menos una abertura, opcionalmente, la placa de válvula controlada comprende al menos una abertura posicionada y configurada para cerrarse gradualmente contra la al menos una superficie curva con el movimiento del cuerpo de válvula móvil con un volumen decreciente de la cámara de volumen variable, 15 opcionalmente, el cuerpo de válvula móvil comprende una superficie curva que interactúa con la placa de válvula controlada, opcionalmente, el cuerpo de válvula móvil comprende un primer y un segundo elemento de cuerpo de válvula móvil, y la placa de válvula controlada se sujeta entre el primer y segundo elemento de cuerpo de válvula móvil, 20 donde, opcionalmente, al menos uno del primer y el segundo elemento de válvula móvil comprende una superficie curva que interactúa con el placa de válvula controlada, opcionalmente, la pared del canal de flujo controlado comprende una superficie curva que interactúa con la placa de válvula controlada.
- 25 10. Amortiguador según las dos reivindicaciones anteriores, en el que el conjunto de válvula controlada es de acción bidireccional para un primer y un segundo flujo en direcciones opuestas en el canal de flujo controlado, y comprende una primera y una segunda placa de válvula controlada asociadas con los flujos primero y segundo, respectivamente, donde cada una de las placas de válvula controladas primera y segunda se cierran contra un asiento de válvula respectivo y cuya fuerza de cierre contra el asiento de válvula respectivo cambia con el movimiento del cuerpo de válvula móvil, donde, opcionalmente, los asientos de válvula respectivos se proporcionan 30 en el cuerpo de válvula móvil y la primera y la segunda placa de válvula controlada están fijadas con respecto a la pared del canal de flujo controlado, donde, opcionalmente, el conjunto de válvula controlada comprende una tercera placa de válvula controlada configurada para tener un comportamiento de resorte y para ejercer una fuerza sobre el cuerpo de válvula móvil en una dirección para mover el cuerpo de válvula móvil a una posición neutral cuando el cuerpo de válvula móvil se ha movido de la posición neutral, donde, opcionalmente, la tercera placa de válvula controlada está dispuesta entre la primera y la segunda placa de válvula controlada. 35
- 40 11. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores. en el que el elemento de conexión (300) comprende una de entre una ranura y una protuberancia en su perímetro interno, y al menos uno de los elementos centrales primero y segundo (100, 200) comprende la otra de la protuberancia y la ranura en su perímetro externo, estando configuradas la ranura y la protuberancia para cooperar de manera que alineen el elemento de conexión y el al menos uno de los elementos centrales primero y segundo uno con respecto al otro.
- 45 12. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que el elemento de conexión (300) y al menos uno de los elementos centrales primero y segundo (100, 200) están montados, opcionalmente montados a presión, uno dentro de otro para proporcionar un ajuste de sellado.
- 50 13. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que el pistón (11) comprende más de un primer canal principal (101, 301), donde el elemento de conexión (300) comprende una parte (301) de cada primer canal principal alineada con otra parte (101) de cada primer canal principal dentro del primer elemento central (100).
- 55 14. Amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que el pistón (11) comprende más de un segundo canal principal (202, 302), donde el elemento de conexión (300) comprende una parte (302) de cada segundo canal principal alineada con otra parte (202) de cada segundo canal principal dentro del segundo elemento central (200).
- 60 15. Amortiguador según las dos reivindicaciones anteriores, en el que las partes (301, 302) del primer y segundo canal principal en el elemento de conexión (300) se proporcionan alternativamente en el elemento de conexión.
- 65 16. Pistón adecuado para su uso en un amortiguador según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, donde el pistón comprende
- un primer canal principal (101, 301) y una primera válvula principal de retención (111) asociada con el primer canal principal de tal manera que el primer canal principal y la primera válvula principal de retención

permiten y amortiguan un primer flujo de fluido principal (F10) desde el segundo lado hasta el primer lado del pistón;

- 5 – un segundo canal principal (202, 302) y una segunda válvula principal de retención (212) asociada con el segundo canal principal de tal manera que el segundo canal principal y la segunda válvula principal de retención permiten y amortiguan un segundo flujo de fluido principal (F20) desde el primer hasta el segundo lado del pistón;
- un elemento de conexión en forma de anillo (300) que comprende una parte del primer canal principal y una parte del segundo canal principal;
- 10 – un primer elemento central (100) que comprende otra parte (101) del primer canal principal y recibido en el elemento de conexión (300) en un primer lado del elemento de conexión, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y asociado con el primer lado (11.1) del pistón de tal manera que las partes (301, 101) del primer canal principal en el elemento de conexión y el primer elemento central están alineadas;
- 15 – un segundo elemento central (200) que comprende otra parte (202) del segundo canal principal y recibido en el elemento de conexión (300) en un segundo lado del elemento de conexión, que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el segundo lado (11.2) del pistón de tal manera que las partes (302, 202) del segundo canal principal en el elemento de conexión y el segundo elemento central están alineadas;
- 20 – un canal del primer elemento central (105) provisto en un lado del primer elemento central (100), que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el segundo lado (11.2) del pistón (11), donde el canal del primer elemento central está en comunicación de fluido con el segundo lado (11.2) del pistón; y
- 25 – un canal del segundo elemento central (205) provisto en un lado del segundo elemento central (200), que es transversal a la dirección longitudinal del pistón y está asociado con el primer lado (11.1) del pistón (11), donde el canal del segundo elemento central está en comunicación de fluido con el primer lado (11.1) del pistón; y
- 30 – una válvula auxiliar configurada y dispuesta entre los canales del primer y el segundo elemento central (105, 205) para influir en un flujo de fluido auxiliar entre los lados primero y segundo (11.1, 11.2) del pistón (11).

Fig. 1



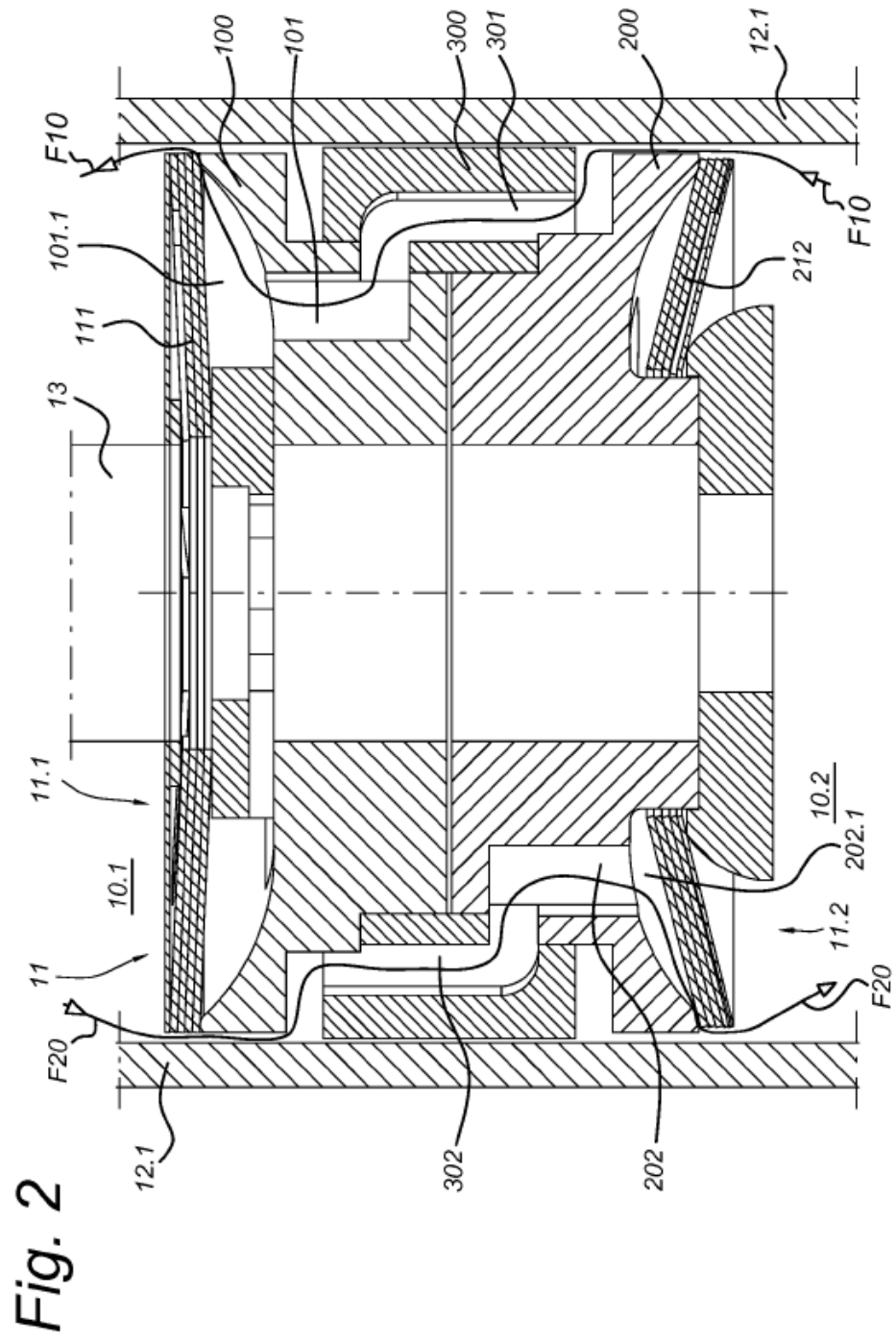


Fig. 3

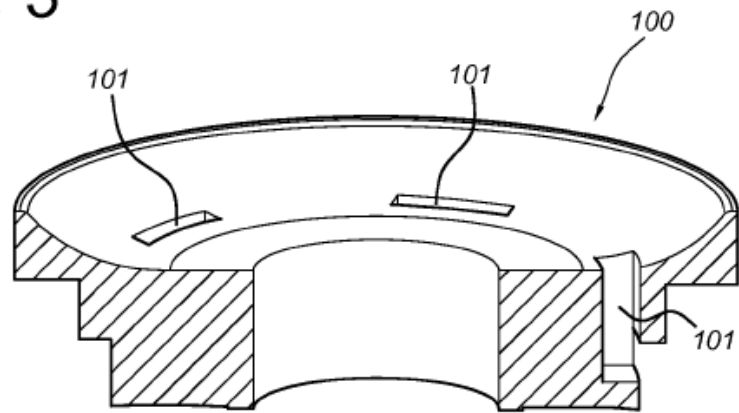


Fig. 4

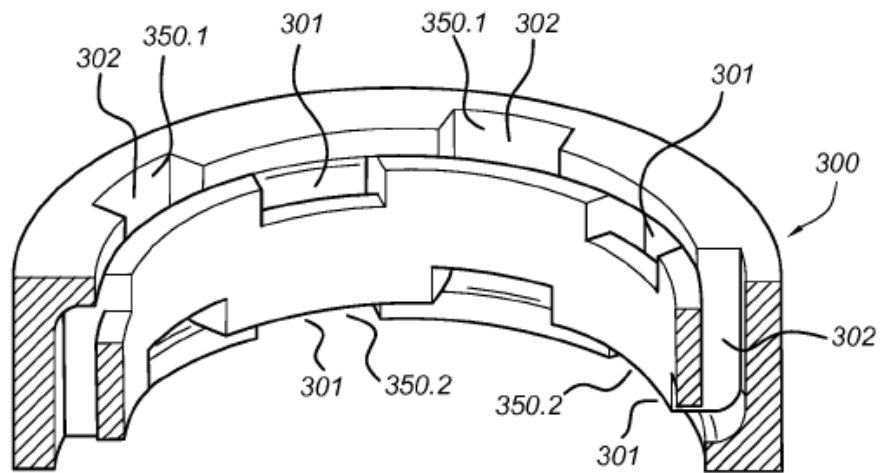


Fig. 5

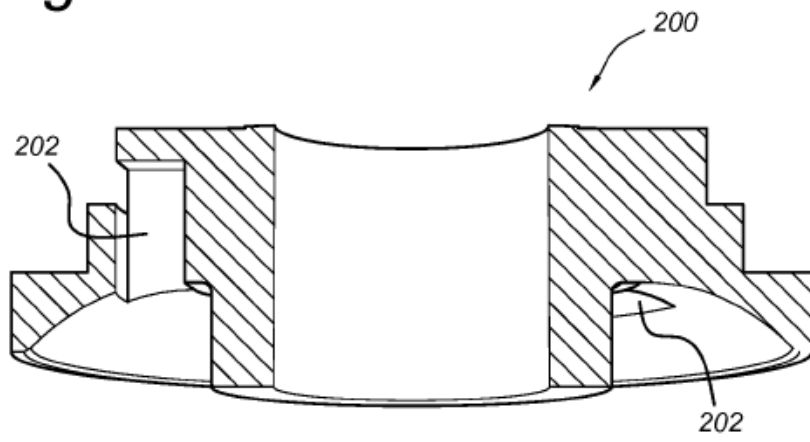
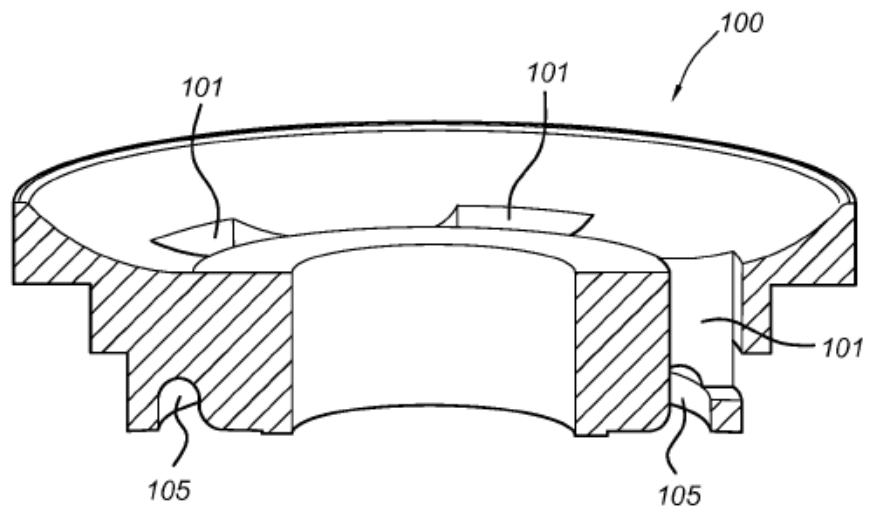


Fig. 7



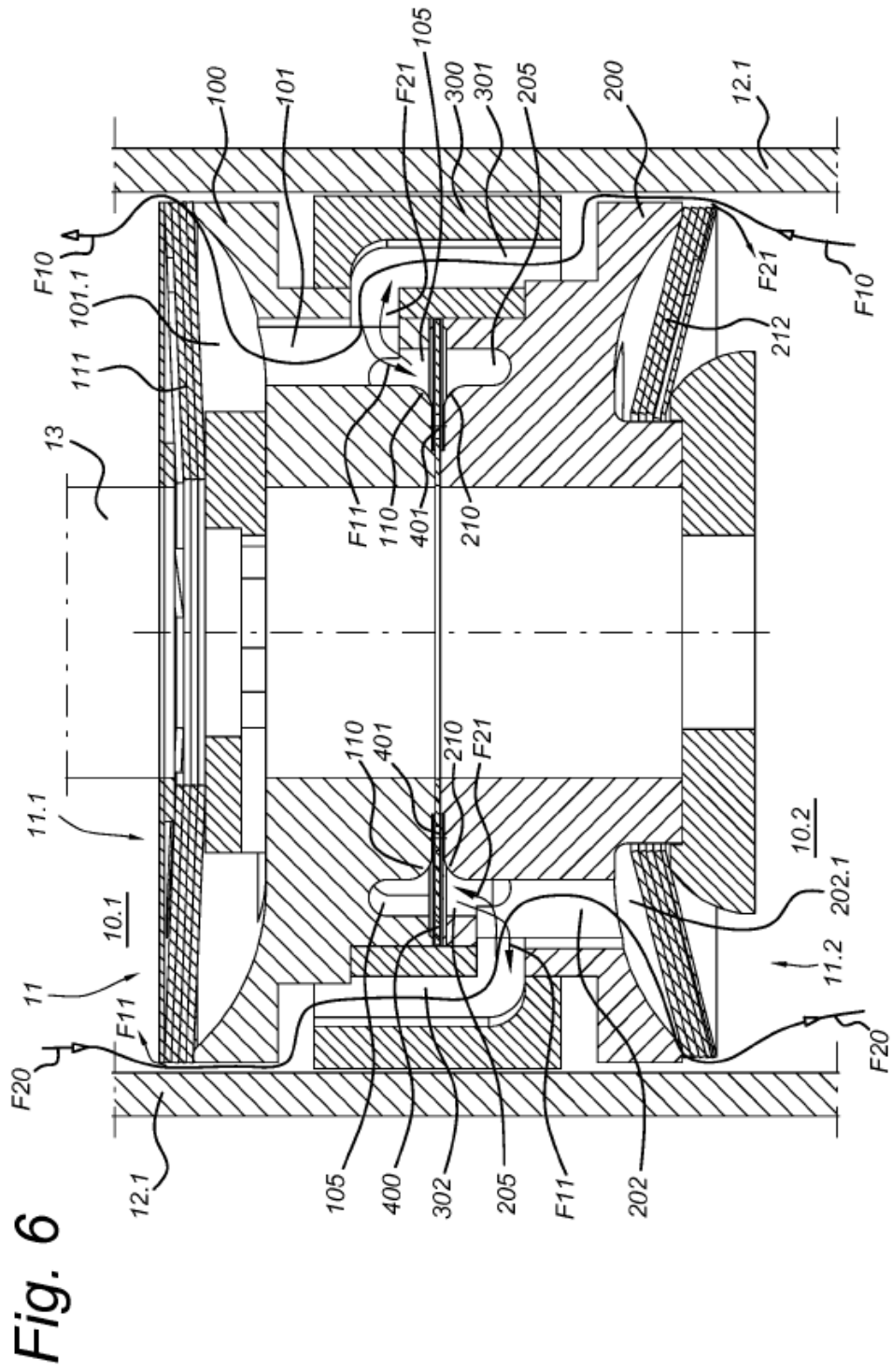


Fig. 6

Fig. 8a

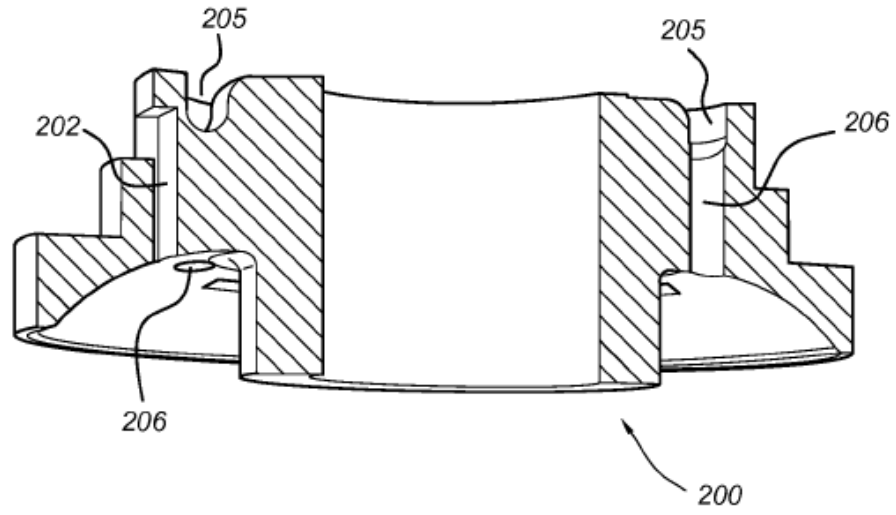
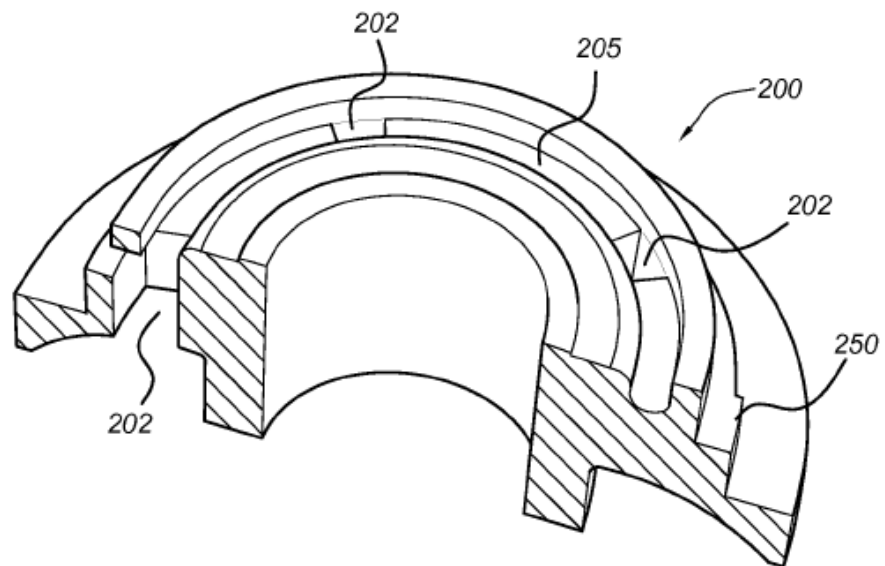


Fig. 8b



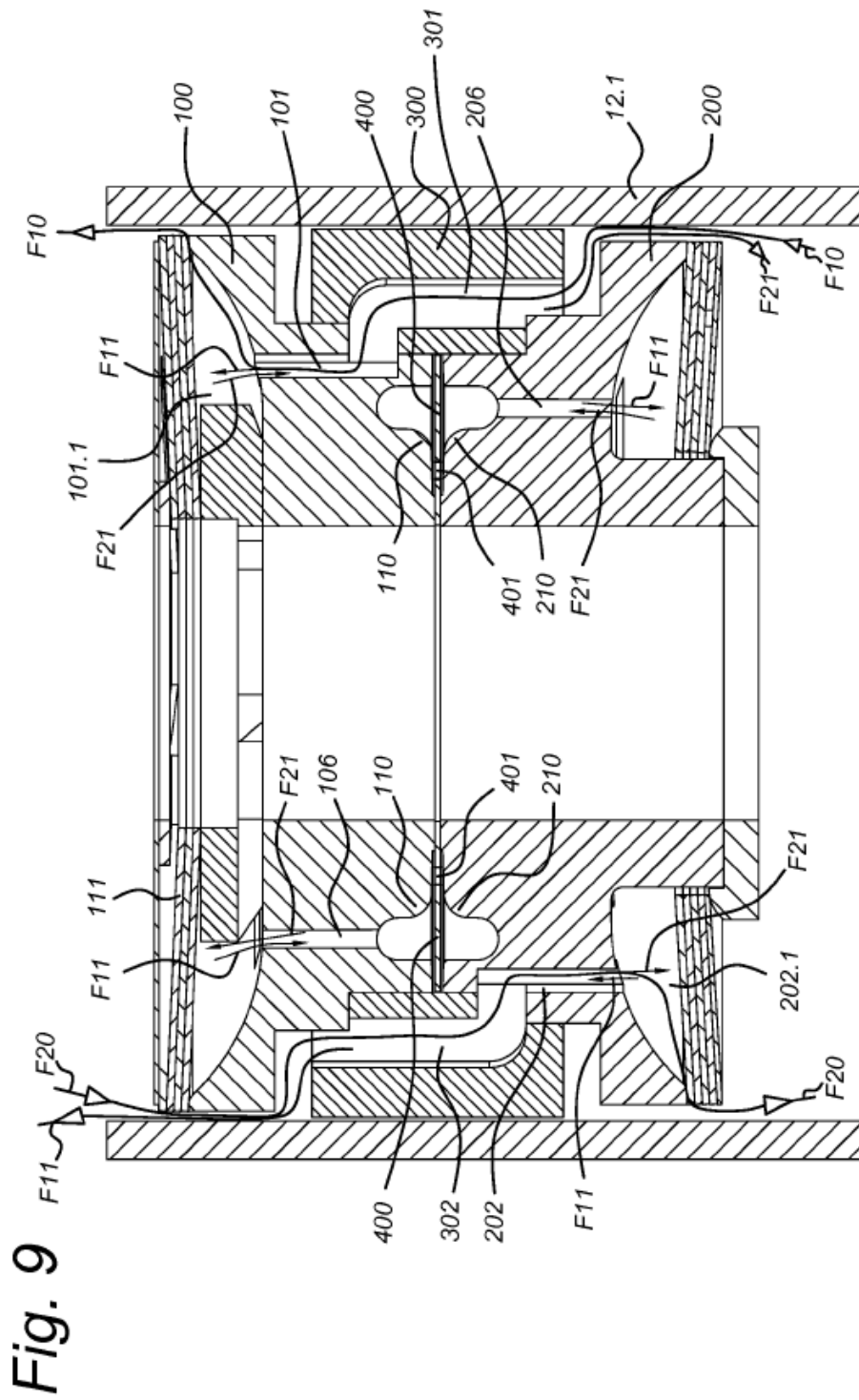


Fig.10

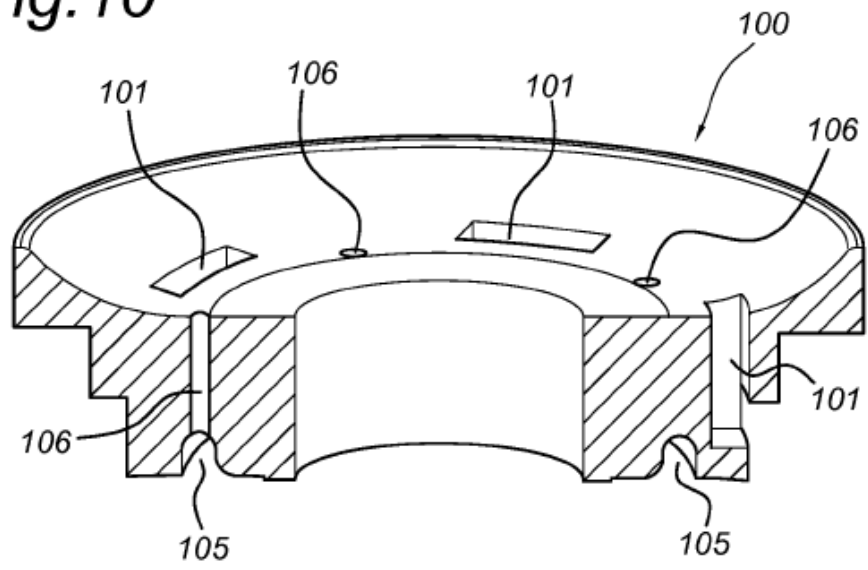


Fig.11

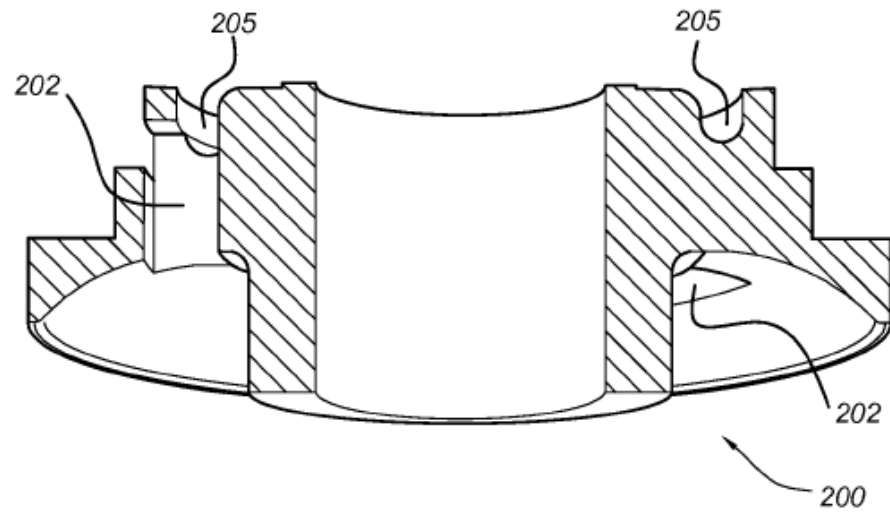


Fig.12a

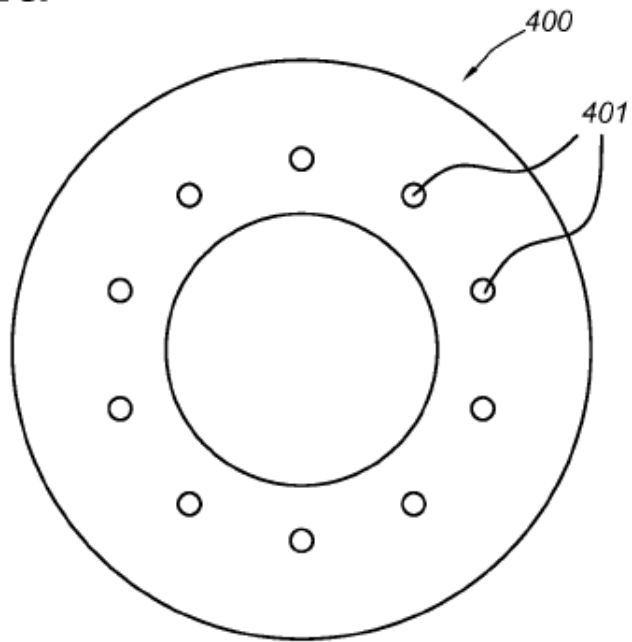


Fig.12b

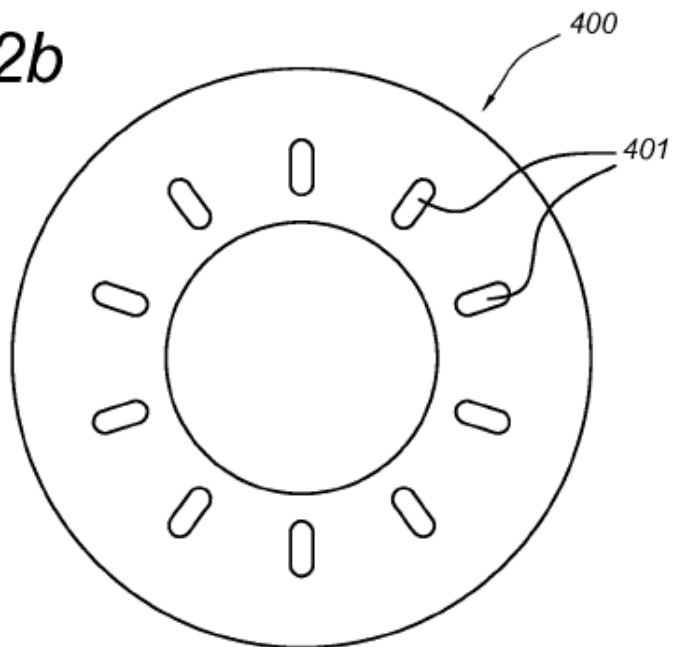


Fig. 13a

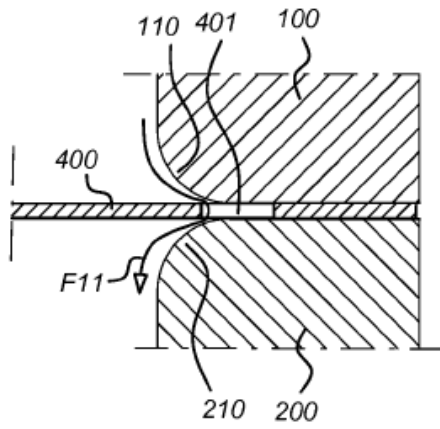


Fig. 13b

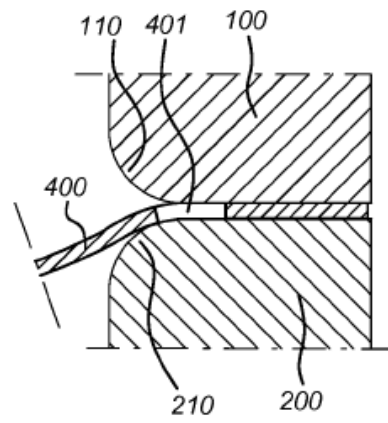


Fig. 14a

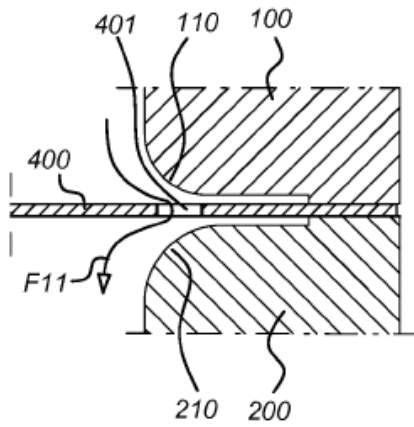
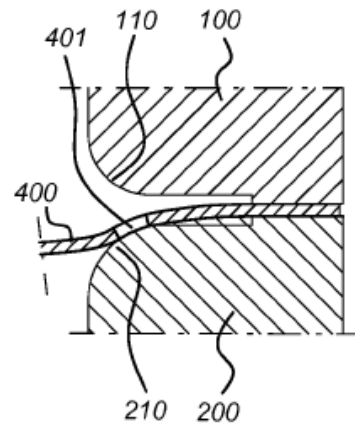


Fig. 14b



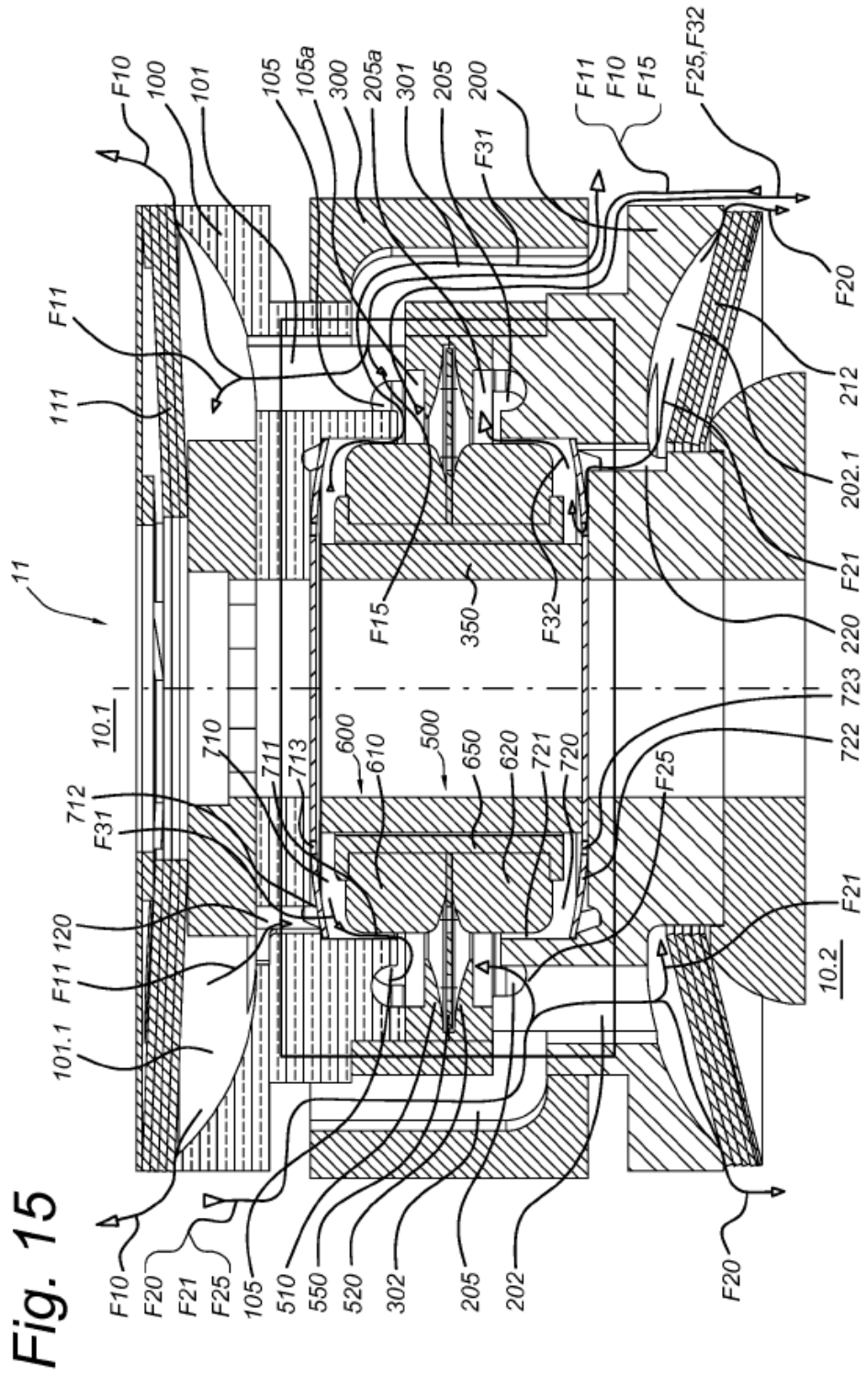


Fig. 15

Fig. 16

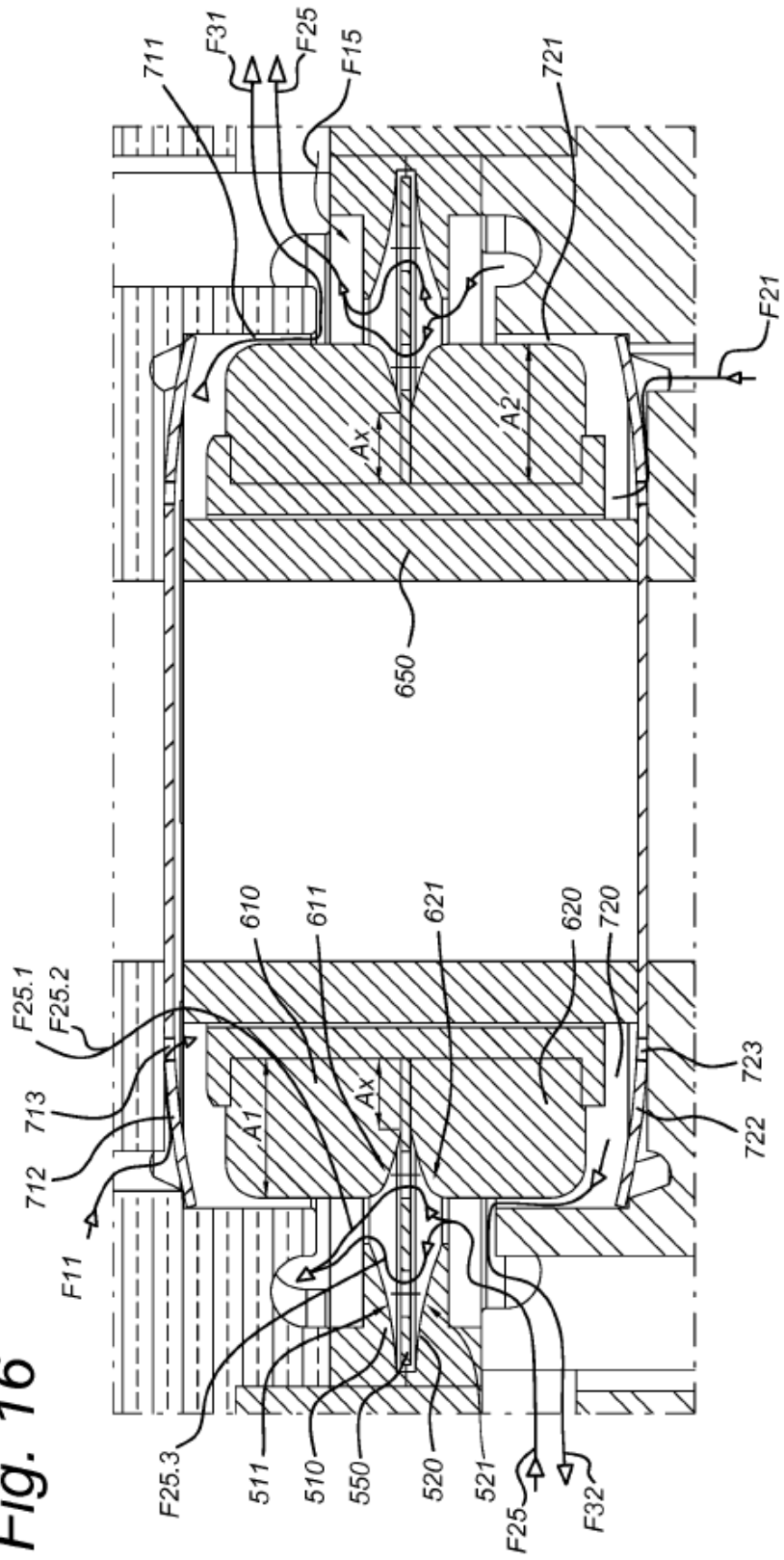


Fig. 17

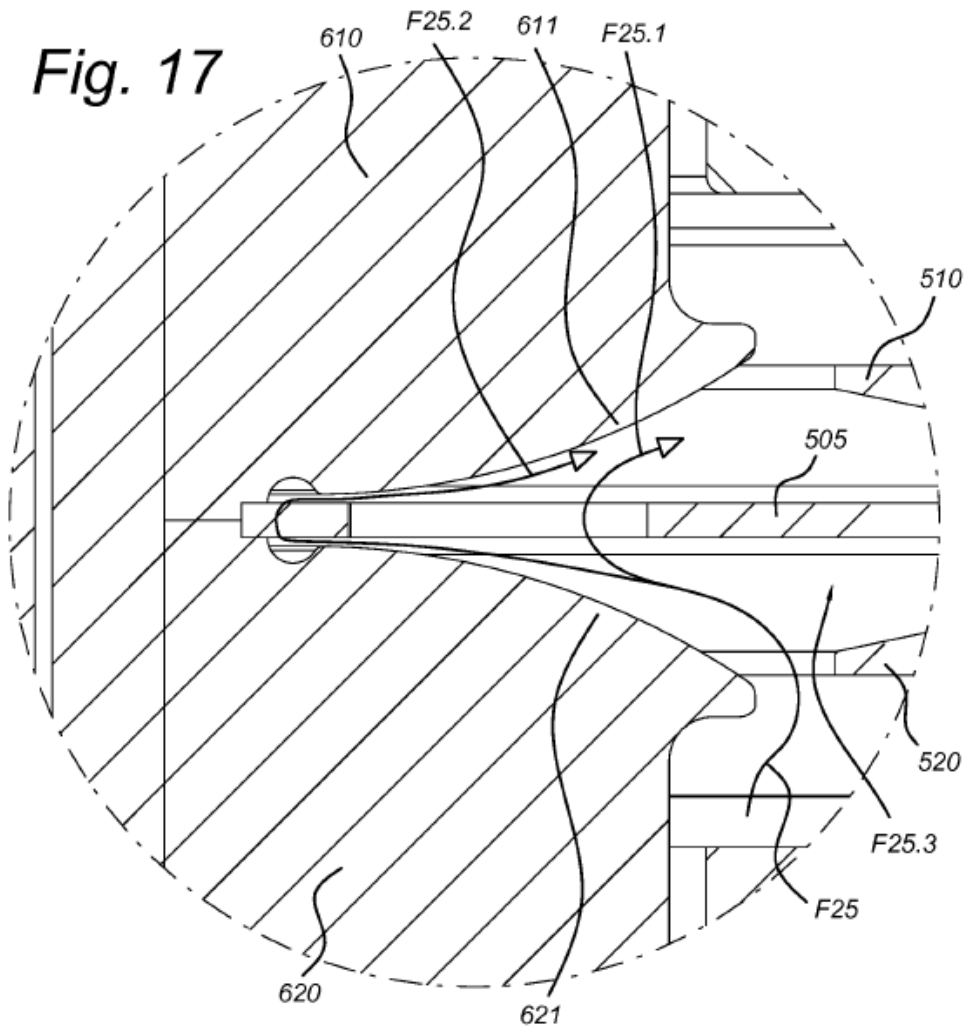
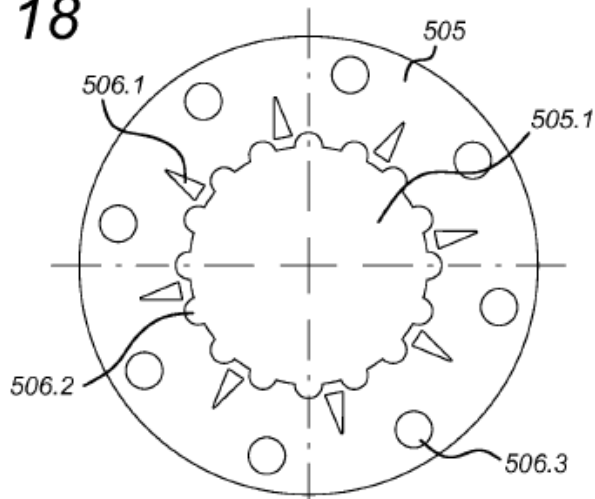


Fig. 18



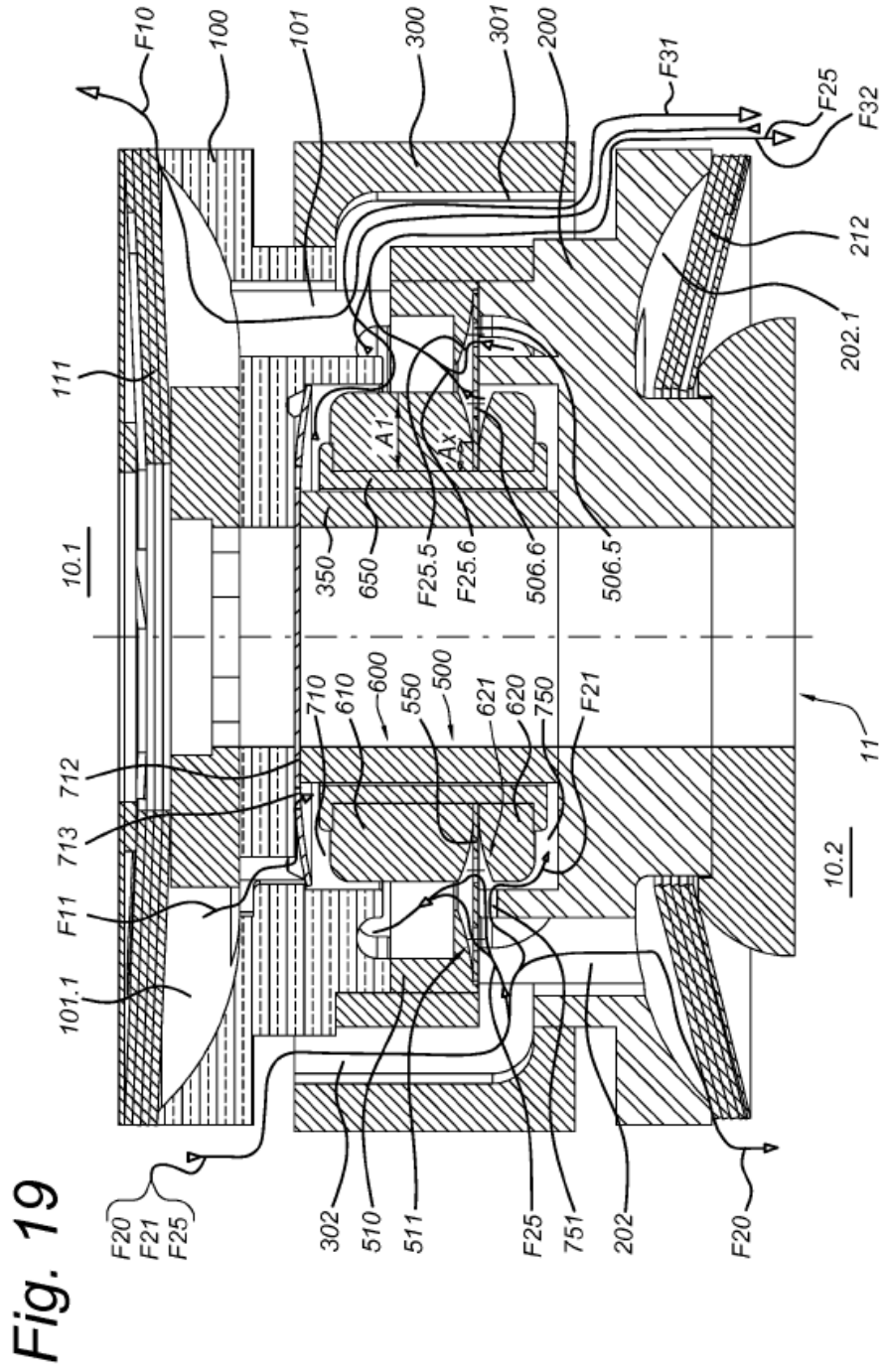


Fig. 20

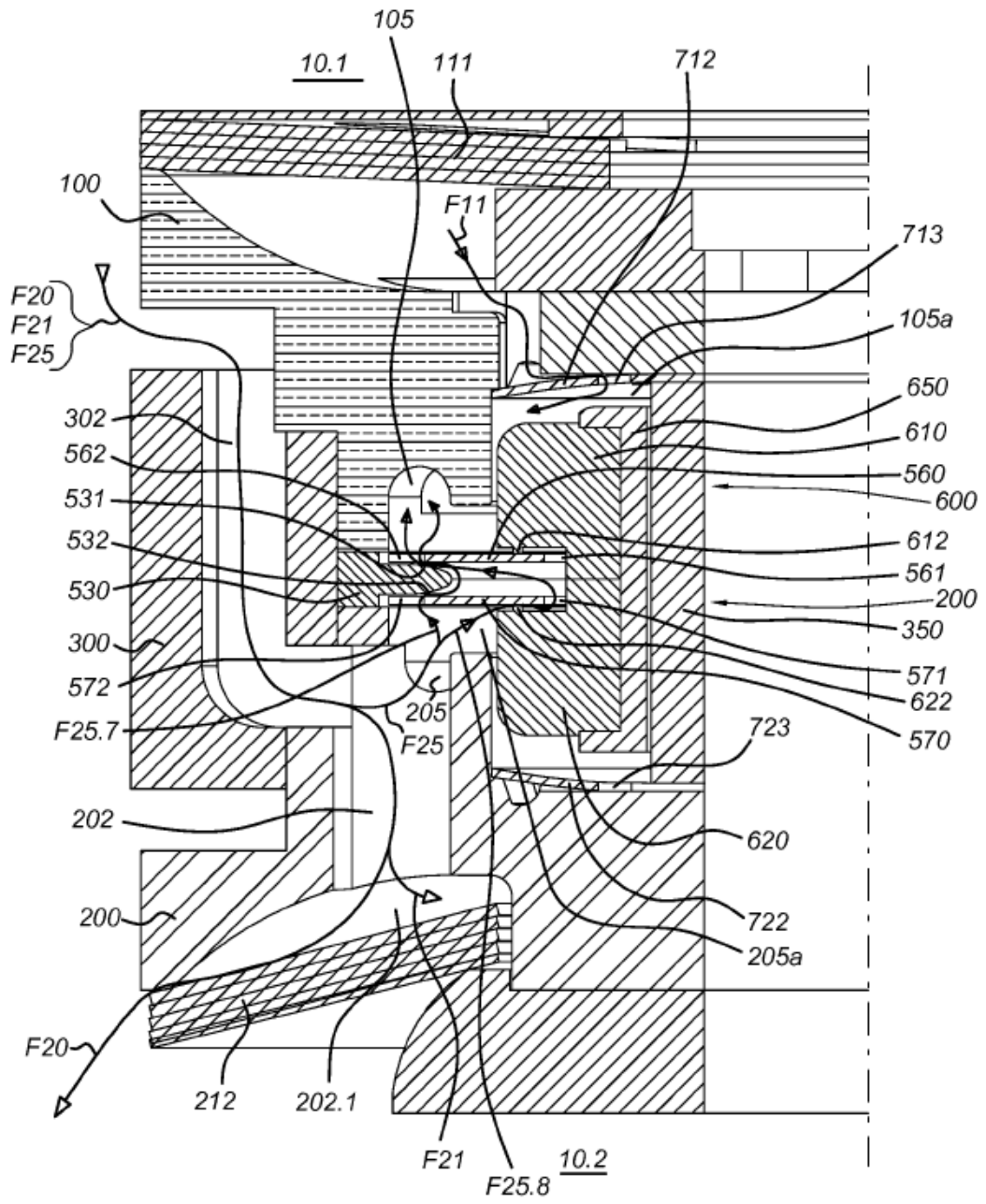


Fig. 21

