



- 2 -

80742



10

dad que se reivindica en disponer un suplemento angular al pedal acelerador con medios de accionamiento entre dicho pedal y la palanca mando acelerador de la bomba de inyección efectuando la entrada de aire para producir la acción del freno motor neumático.

15

Para que la idea general anteriormente expuesta pueda ser más fácilmente comprendida en la descripción que sigue nos vamos a referir a la lámina de dibujo que se acompaña que nos muestra un caso de realización práctica, naturalmente que tratándose de un ejemplo aclaratorio el dibujo en cuestión deberá interpretarse en su más amplio sentido y sin carácter limitativo alguno.

20

3  
7

En dicho dibujo se representa una vista esquemática del nuevo mando indicándose por -1- el pedal acelerador, por -2- suplemento angular del pedal -1-, por -3- varilla mando, por -4- palanca mando acelerador sobre bomba inyección, por -5- válvula pasa aire, por -6- tubo unión en el diafragma neumático, por -7- diafragma neumático, por -8- entrada aire del depósito, por -9- varilla mando obturador, por -10- obturador, por -11- palanca accionamiento obturador-10- y por -12- espiga de reglaje de marcha lenta.

25

30

El funcionamiento de este nuevo mando freno motor neumático es de una seguridad y eficacia sumamente considerables. Para frenar se aprieta el suplemento angular -2- en el sentido de la flecha A accionando a la varilla -3- en sentido opuesto al del mando acelerador o sea el indicado por la flecha B.

35

40

Dicha varilla -3- acciona la palanca -4- que está en contacto con la espiga -12- de reglaje de marcha lenta, venciendo para ello la resistencia del muelle antagónico.

Al efectuar este movimiento se corta la bomba de inyección y entonces se produce la abertura de la válvula-



80742

45

la de paso -5- dando entrada de aire al diafragma neumático -7- el cual a través de la varilla -9- y palanca -11- cierra el boturador -10-.

50

Para desconectar el freno motor basta apretar el pedal acelerador -1- con el cual la válvula -5- cierra la entrada de aire proveniente del depósito y abre la salida del aire existente en el diafragma neumático -7-.

55

Descrita suficientemente la naturaleza y constitución de este nuevo mando freno motor neumático por pedal acelerador, se ha de hacer constar que podrán realizarse en diversidad de formas, tamaños y materiales así como que podrán introducirse variaciones secundarias que no alteren la esencialidad de su objeto que se pone de manifiesto con la siguiente

N O T A

60

Los puntos nuevos no conocidos ni practicados en España sobre los cuales se desea recaigan las reivindicaciones del presente Modelo de Utilidad son:

65

1ª.-Mando freno motor neumático por pedal acelerador, caracterizado porque el pedal acelerador comprende medios de accionamiento para el mando del freno motor, vinculados a través de la varilla de mando acelerador de la bomba de inyección a la válvula de paso de aire.

70

2ª.-Mando freno motor neumático por pedal acelerador, según la reivindicación anterior caracterizado por comprender una espiga de reglaje para la marcha lenta, dispuesta sobre el eje de la válvula de paso de aire.

75

3ª.-Mando freno motor neumático por pedal acelerador, según las reivindicaciones anteriores caracterizado porque al ser desplazada la varilla de mando de la reivindicación 1ª, se efectúa la abertura de la válvula de paso dando entrada de aire al elemento neumático que efectúa el accionamiento del obturador.



80

4ª.-"MANDO FRENO MOTOR NEUMATICO POR PEDAL ACELE-  
RADOR", de conformidad en un todo en lo esencial y fines  
industriales a lo descrito en la precedente Memoria Des-  
criptiva y graficamente represente en el adjunto plano  
para su mejor comprensión.

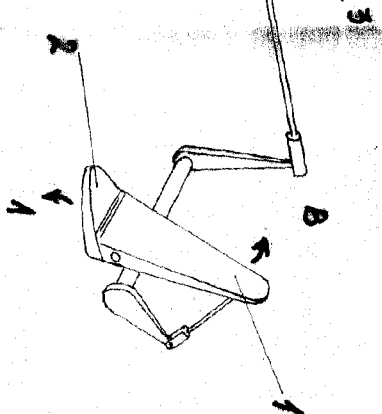
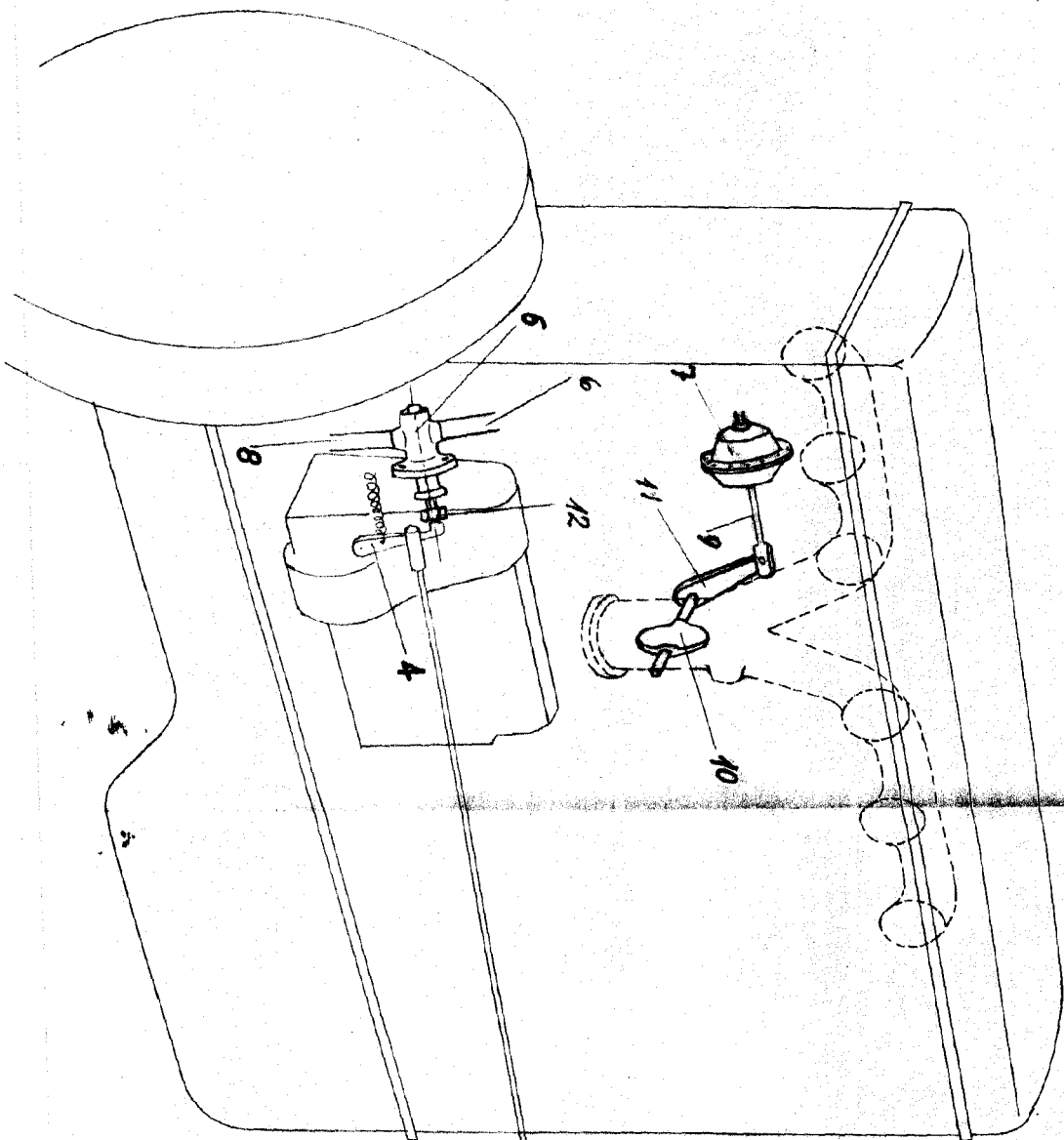
Este Memoria consta de CUATRO hojas mecanografi-  
das por una sola cara a doble espacio en 81 lineas.

Madrid, 9 de Mayo de 1.960  
Por autorización del interesado.

JOSE LOPEZ  
P. P.

D. José Murterell Casanovas

80742



Escola variable  
 Madrid - Mayo - 1960  
 G. P. LÓPEZ



80742

Nota única