



92298

MODELO DE UTILIDAD  
POR VEINTE AÑOS  
EN ESPAÑA

Solicitado a favor de D. José Martorell Casanovas, de nacionalidad española, residente en Barcelona, C/. San Antonio nº. Claret nº. 51

p o r

"FRENO MOTOR CON MANDO NEUMÁTICO Y ELEMENTO VALVULAR DE ACCIONAMIENTO"

\*\*\*\*\*

MEMORIA DESCRIPTIVA  
=====

En el presente Modelo de Utilidad vamos a referirnos a un freno motor con mando neumático y elemento valvular de accionamiento, aplicable a los vehículos con motor Diesel.

5

Con este nuevo sistema de freno motor, se obtiene la característica básica de formar un solo conjunto el freno motor y el elemento neumático de accionamiento del mismo, lo cual constituye por sí solo una ventaja considerable por su simplificación de mecanismo, pudiéndose mencionar como otra de sus ventajas su gran facilidad de acco

10



plamiento y montaje.

Consiste esencialmente el nuevo freno motor objeto del presente Modelo de Utilidad, en disponer una válvula de accionamiento en conexión con el circuito neumático y dotada de medios adecuados para su funcionamiento por presión.

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

En dicho dibujo se representa una vista esquemática del nuevo freno motor, indicándose por:

- 1- conducto entrada de aire procedente del circuito neumático.
  - 2- válvula de accionamiento.
  - 3- botón para accionamiento a presión de la válvula -2-.
  - 4- tubería de conducción de aire a los elementos neumáticos.
  - 5- elemento neumático para el mando de corte de suministro en la bomba de inyección.
  - 6- elemento neumático acoplado al freno motor.
  - 7- cuerpo freno motor.
  - 8- obturador.
  - 9- palanca de accionamiento del obturador, y
  - 10- muelle de retorno de la válvula -2-.
- El funcionamiento de este freno motor neumático



45

resulta de una seguridad y eficacia máximas. Para frenar se presiona el botón -3-, preferentemente por el pie, el cual actuando sobre la válvula de accionamiento -2-, pone en comunicación la entrada de aire -1- con la tubería -4-, accionando simultáneamente los elementos neumáticos -5- para efectuar el corte del suministro de aire a la bomba de inyección, mientras el elemento neumático -6- acoplado sobre el cuerpo -7- del freno motor, acciona a través de la palanca -9- el obturador -8- instalado en el interior de dicho cuerpo -7-.

50

Para desconectar el freno motor basta con dejar de ejercer presión sobre el botón -3- de la válvula -2-, en cuyo momento el muelle -10- devuelve a su posición inicial a la válvula -2-, la cual efectúa al propio tiempo la descarga de todo el aire acumulado en la instalación general de todo el sistema de freno motor.

55

Descritas suficientemente la constitución y características de este freno motor, se ha de hacer constar la posibilidad de que sean variables los materiales, formas y dimensiones de cualquier detalle constructivo, así como que también podrán introducirse variaciones secundarias que no alteren la esencialidad de su objeto que se pone de manifiesto con la siguiente

60

N O T A  
= = = =

65

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

70

1ª.- Freno motor con mando neumático y elemento valvular de accionamiento, caracterizado por comprender una válvula de accionamiento en conexión con el circuito



neumático y dotada dicha válvula de un botón para su accionamiento por presión y de un muelle de retorno.

75

2ª.- Freno motor con mando neumático y elemento valvular de accionamiento, según la reivindicación anterior, caracterizado porque el freno motor y el elemento neumático de accionamiento del mismo, forman un solo conjunto, aislados térmicamente entre sí.

80

3ª.- Freno motor con mando neumático y elemento valvular de accionamiento, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque mediante la válvula de accionamiento de la reivindicación 1ª. y al ser presionado el botón de la misma, establece una comunicación simultánea de aire entre el circuito neumático del vehículo y los elementos neumáticos de la bomba de inyección y del freno motor, cesando dicha comunicación al cesar la presión ejercida sobre dicho botón, en cuyo momento se efectúa automáticamente la descarga de todo el aire acumulado en la instalación general del freno motor.

85

90

4ª.- "FRENO MOTOR CON MANDO NEUMATICO Y ELEMENTO VALVULAR DE ACCIONAMIENTO", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en el adjunto plano para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de CUATRO hojas mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 93 líneas.

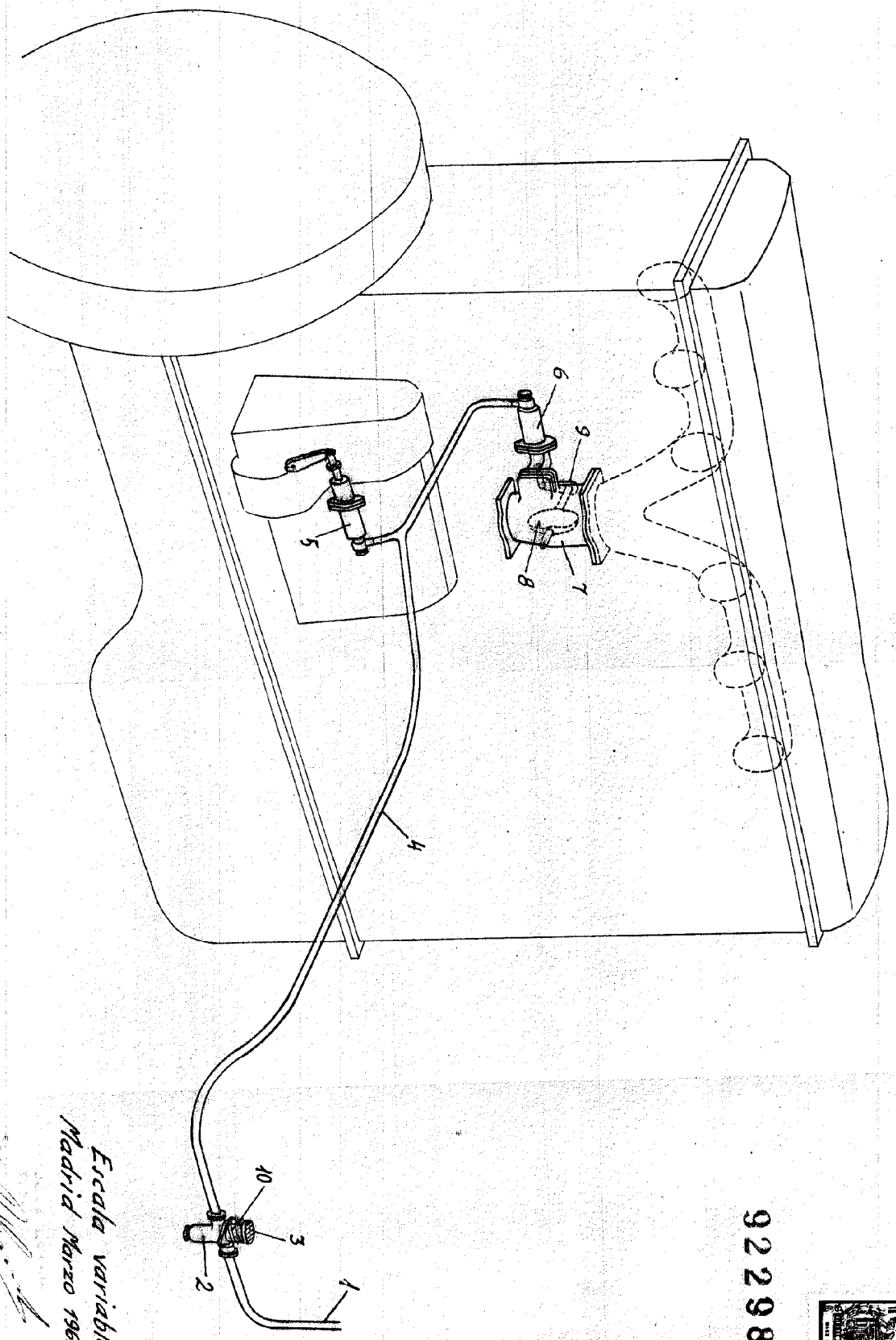
Madrid, 2 de Abril de 1.962

Por autorización del interesado.

JOSÉ LÓPEZ

D. José Marborell Caranovas

Hoja única



92298



Escala variable  
Madrid Marzo 1962

A handwritten signature or mark, likely the inventor's name, located below the text.