



Con el fin de que la rotación pueda terminarse cuando, el par motor, estando completamente absorbida la energía cinética del motor, es insuficiente para vencer el esfuerzo del freno, se ha previsto una ranura 36 (figura 1 de los dibujos adjuntos a la Patente Principal) practicada en la pared del cilindro 34. Esta disposición tiene por objeto disponer una salida de aceite cuando la válvula está cerrada y permitir, por consecuencia, al motor terminar su carrera, con velocidad y par débiles.

La presente adición tiene por objeto un perfeccionamiento que permite simplificar el sistema objeto de la patente principal, suprimiendo la disposición descrita más arriba.

El par motor es función de la velocidad; si el motor es de flujo rigurosamente constante, el par motor crece, según una ley lineal, cuando la velocidad decrece, para llegar a una velocidad nula su valor máximo.

Por el hecho de que el flujo crece ligeramente con la intensidad absorbida, e igualmente por el hecho de las pérdidas por histéresis y corriente de Foucault, es ligeramente alterada esta ley lineal; sin embargo, a pesar de ello, el par crece casi linealmente cuando la velocidad decrece. Pero esto no es cierto nada más que en el régimen estable. Cuando la velocidad decrece rápidamente, como es el caso sobre el arco $f d$, el par motor crece menos lentamente que lo que se desease por la ley expuesta más arriba, en razón de la auto-inducción de los circuitos. Por una elección acertada de esta auto-inducción, se puede pues hacer en modo que, durante el período de frenado $f d$, el par motor guarde prácticamente el valor que corresponde a la velocidad del motor en f , es decir, su más pequeño valor.

De esta manera, gracias a la auto-inducción de los circuitos del motor o, mejor aún, poniendo en proporción la constante de tiempo de estos circuitos con la duración del recorrido del arco

