

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 5 Disparo automático             | 13 Muelle bola retención                 |
| 6 Válvula de seguridad principal | 14 Tornillo graduación                   |
| 7 Válvula paro                   | 15 Tornillo graduador velocidad descenso |
| 8 Eje levas mando válvulas.      | 16 Junta torica                          |

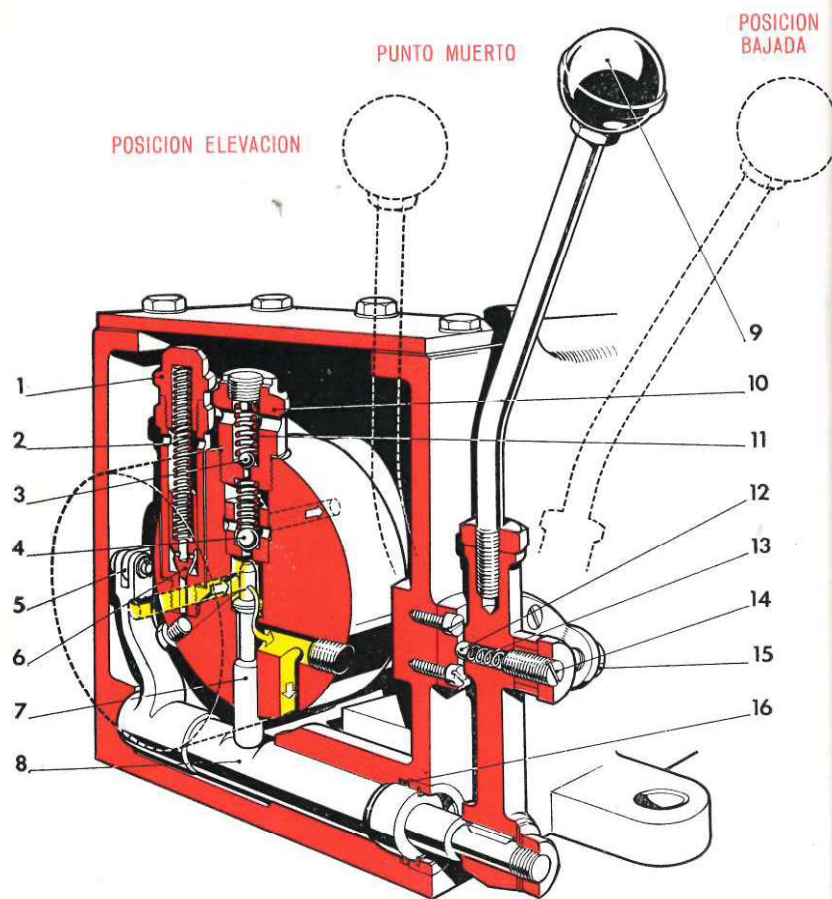


Fig. 3 - Sección transversal de elevador

automático (5) Fig. 3 con lo cual la leva (8) Fig. 3 se encuentra en la posición de la figura aguantando la válvula de paro (7) Fig. 3 en posición abierta y dejando que el aceite que proviene de la bomba vuelva al depósito según se indica con una flecha.

## 2.º POSICION ELEVACION (Figuras 3, 5 y 6)

Si giramos la palanca (9) Fig. 3 unos 45º hasta notar un tope, la bola (12) fig. 3 que se aloja en su interior al introducirse por efecto de un muelle en la cavidad de la pieza (15) Fig. 5 retiene a la palanca en esta posición pudiendo por tanto soltar la misma.

En la posición en que se encuentra la leva ahora, permite que la válvula de paro (7) Fig. 3 se cierre interceptando el paso del aceite, que levanta por el aumento de presión que se experimenta, la válvula de retención (4) Fig. 3 y dejando paso hacia el cilindro (13) Fig. 5 empuja el émbolo (14) Fig. 5 que a su vez a través del vástago (17), palanca interna (20) y eje (28) eleva las palancas externas (24) Figura 5. En llegando el émbolo en su punto máximo empuja el tope (26) Figura 5 y a través del varillaje y palancas desaloja la bola de la palanca de mando de su alojamiento, y por efecto del resorte del disparo automático (27) Fig. 5 se coloca de nuevo en la 1.ª Posición central de Punto muerto. Sin esperar a que el émbolo empuje el tope del disparo automático podemos nosotros provocar el paro en cualquier posición en que se hallen las palancas ya bien soltando la palanca de control hacia su punto central con la mano o bien fijando los topes (16) Fig. 5 del disparo exterior en el punto que se desee, de la varilla (19) Fig. 5 se obtendrá un disparo automático siempre en el punto deseado.

La válvula de retención (4) Fig. 3 tiene por misión asegurar que al provocar el disparo y colocar de nuevo el circuito del aceite al retorno no retrocedan del punto en que las hayamos dejado.

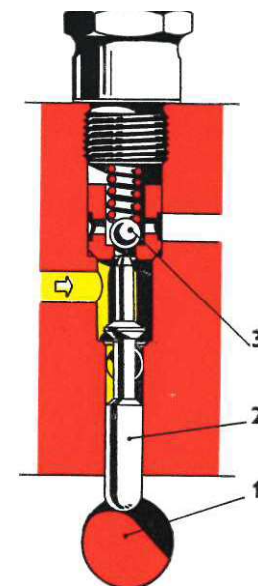


Fig. 4 - Punto muerto. 1 Eje levas. 2 Válvula paro. 3 Válvula de retención.