

247808



MEMORIA DESCRIPTIVA

I que se acompaña a la solicitud de una Primera Adición a la patente española nº 125,632. concedida en 16 de febrero de 1932 a D. Manuel Gomis y Cornet, de nacionalidad española, con domicilio en esta Capital, calle de Atocha nº 4 cuadº sobre PERFECCIONAMIENTOS A LA PATENTE 125.632.

La presente Adición se refiere a perfeccionamientos a la referida patente y ampliación de la nota reivindicatoria, aclarando algunos conceptos de la Memoria

2 Se incorpora a la patente principal, que la vía a vías pueden desarrollarse con o sin solución de continuidad La trayectoria de la vía o vías puede realizarse en un solo plano o en varios planos con posiciones variadas, horizontal, oblicua y otras. Los caninos podrán ser contiguos o superpuestos y las armaduras y desarrollo de las vías podrán tomar formas variadas.

3 Las curvas de estas vías podrán producirse en sentido planimétrico o en sentido altimétrico y circular por estas vías uno o mas automotores.

4 Para mejor comprensión del presente invento, se presentan dos ejemplos de realización con varios dibujos

En la hoja 1ª se presenta esquemáticamente una armadura, en este caso metálica, que forma una torre circular según las figuras 1ª, 2ª y 4ª La vía se desarrolla en este ejemplo en forma de una doble hélice (fig 2ª) teniendo un camino de subida formado por varias espirales y otro camino de bajada interior, también de varias espirales.

5



Una forma de unir estas vias se presenta en la fig. 1ª En este caso la via no tiene solucion de continuidad.

La fig. 3ª. presenta la posicion del coche en la supuesta estacion de partida y corresponde a la posicion del mismo coche en la parte inferior de la fig. 4ª que muestra las vias ascendentes y descendentes en seccion o sea cortando las espirales de subida y de bajada y muestra tambien la colocacion del binario de guia superior antidescarrilante, opuesto al inferior de apoyo La via en este caso tiene un ligero peralte

La forma helicoidal que en el ejemplo presentado tiene los caminos concentricos podría ser con un solo camino superpuesto formando una espira para subir y otra para bajar con un lazo de union superior y otro inferior La rampa con el mismo diametro de la armadura tomaria valores mas pronunciados El vehiculo sube por la traccion de la helice aerea en forma automotora

Otro ejemplo de realizacion distinto dentro del mismo sistema es el que se presenta en la hoja 2ª fig 5ª a 9ª en la cual la via forma un lazo o looping por el cual circula un vehiculo en forma automotora El vehiculo sube por la rampa izquierda a partir de la estacion E fig 6ª hasta una altura previamente calculada para que el coche por la fuerza viva adquirida en la pendiente de entrada al lazo pueda dar la vuelta completa en el looping La fuerza viva nuevamente adquirida en la pendiente de salida del looping puede ser absorbida por una rampa o por una via en la cual se frena sin producir reacciones violentas

La fig 5ª muestra el perfil plano y la 6ª el perfil vertical y las figuras 7 y 8ª cortes de la via por E - F y por C - D La fig 9ª muestra una seccion del portico

Dentro de las características del sistema, caben numerosas combinaciones a base del dispositivo antidescarrilante En estos aparatos el dispositivo de seguridad adoptado es el de carriles de guia reivindicado en la patente principal



NOTA REIVINDICATORIA

- I^a Se reivindican PERFECCIONAMIENTOS A LA PATENTE n^o 125 632
- I2 caracterizados especialmente por poder las armaduras adoptar varias formas y desarrollar las vias con cualquier trayectoria, formando circuitos cerrados o abiertos con o sin solución de continuidad, pudiendo circular por estas uno o mas automotores.
- 2^a Se reivindican Perfeccionamientos segun la reivindicacion
- I3 anterior, caracterizados porque el desarrollo de estas vias podra ser en uno o mas planos, en alineaciones rectas o curvas, planimetricas o altimetricas, concentricas o superpuestas.
- 3^a Se reivindican Perfeccionamientos segun las reivindicaciones I^a y 2^a, caracterizadas por poder la via formar un camino helicoidal con espirales de subida y otras de bajada concentricas, o bien con espirales superpuestas formando un camino ascendente y otro descendente.
- 4^a Se reivindican Perfeccionamientos segun las reivindicaciones I^a, 2^a y 3^a caracterizados porque la trayectoria de la via forma una rampa por la cual sube el vehiculo automotor y llega
- I4 a una altura suficiente para dar una vuelta completa por un camino en forma de lazo o looping que el automotor pasa por la energia adquirida o con auxilio de motor pudiendo tener varios lazos y distintos desarrollos.
- 5^a Se reivindican Perfeccionamientos segun las reivindicaciones I^a a 4^a, caracterizados porque las formas de las armaduras reivindicadas, podran adoptar cualquiera de los dispositivos antidescarrilantes objeto de la patente principal
- I5
- I6
- I7 En resumen se reivindican como de exclusiva invencion y como objeto sobre el que ha de recaer la Adicion que se solicita PERFECCIONAMIENTOS a la patente n^o 125.632

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria que consta de tres hojas escritas a maquina por una sola cara y dos hojas de dibujos

Madrid 10 de Agosto de 1932

Fig. nº1

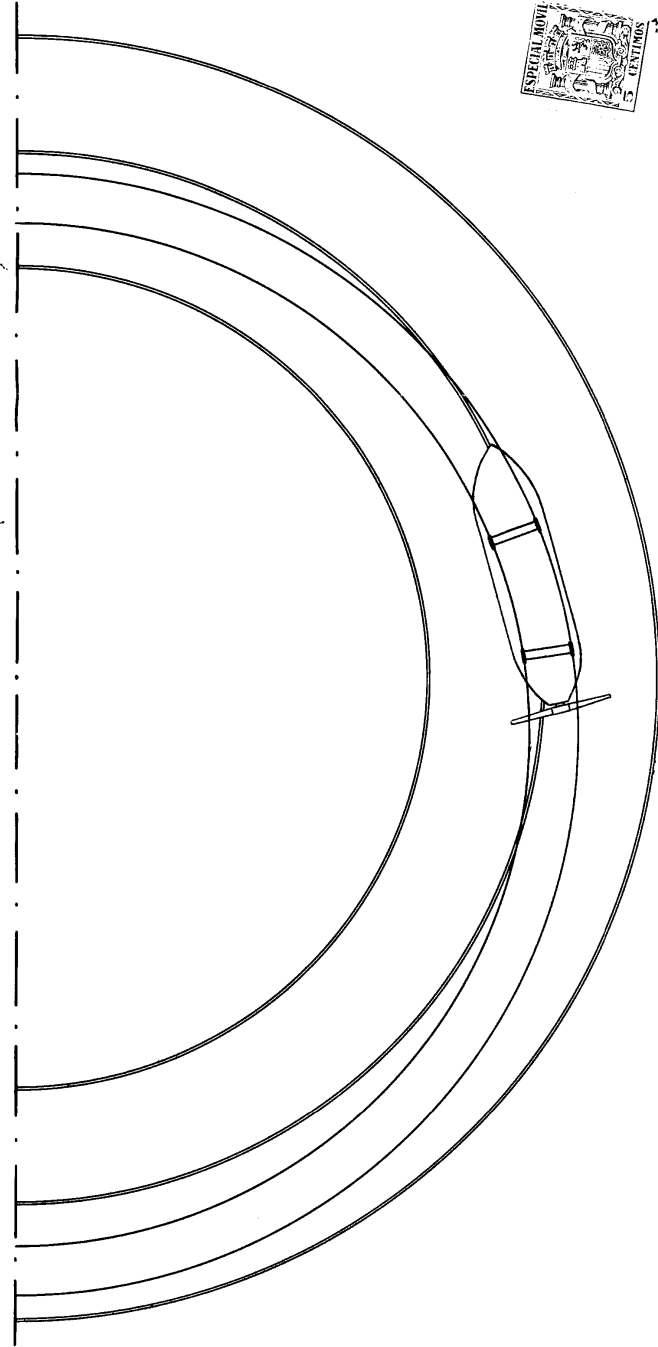


Fig. nº4

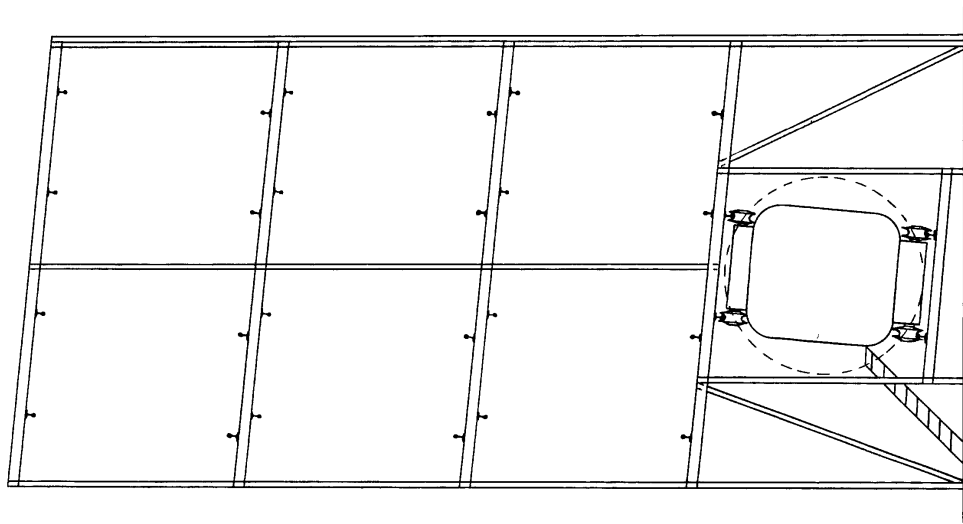


Fig. nº3

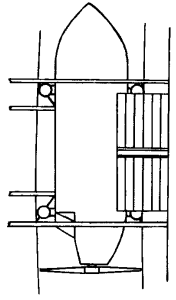
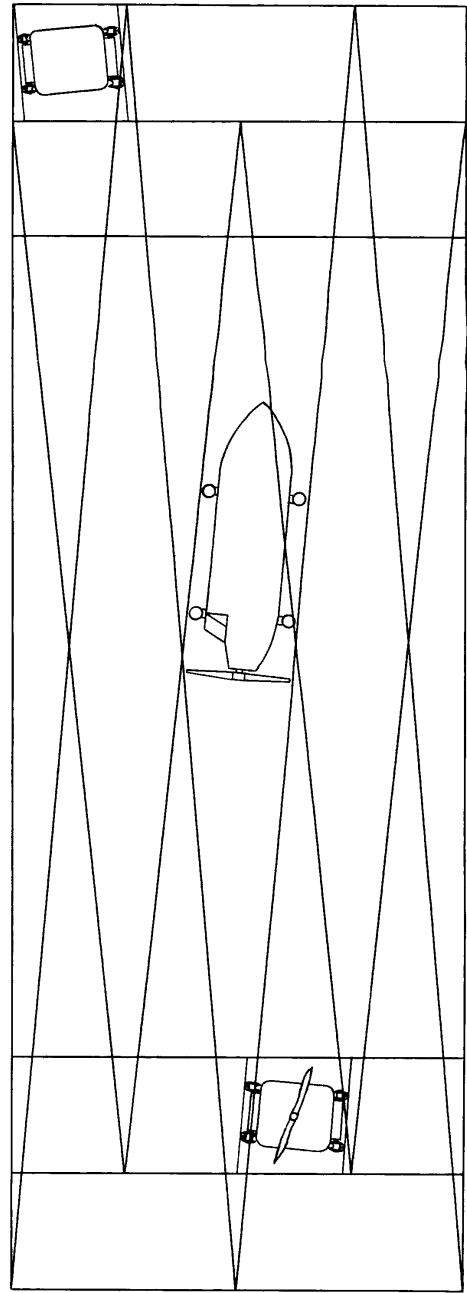


Fig. nº2



Manuel Gomis

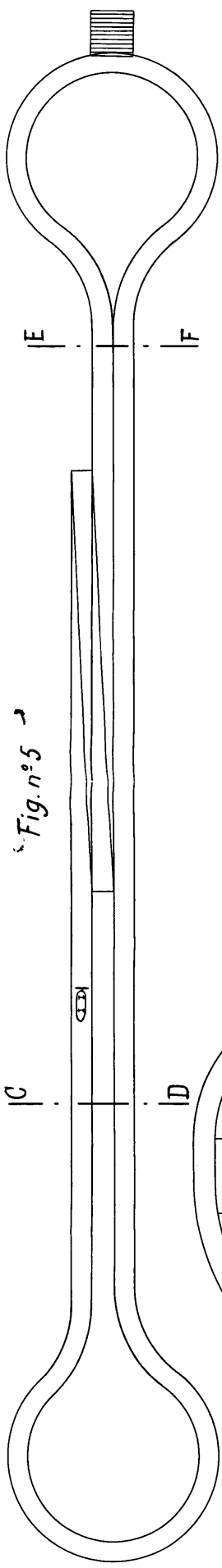


Fig. nº 5

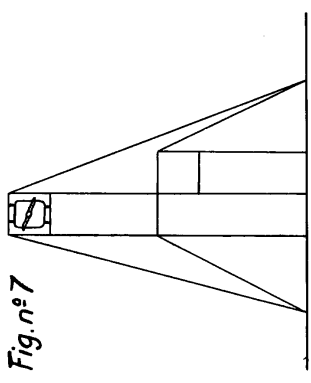


Fig. nº 7

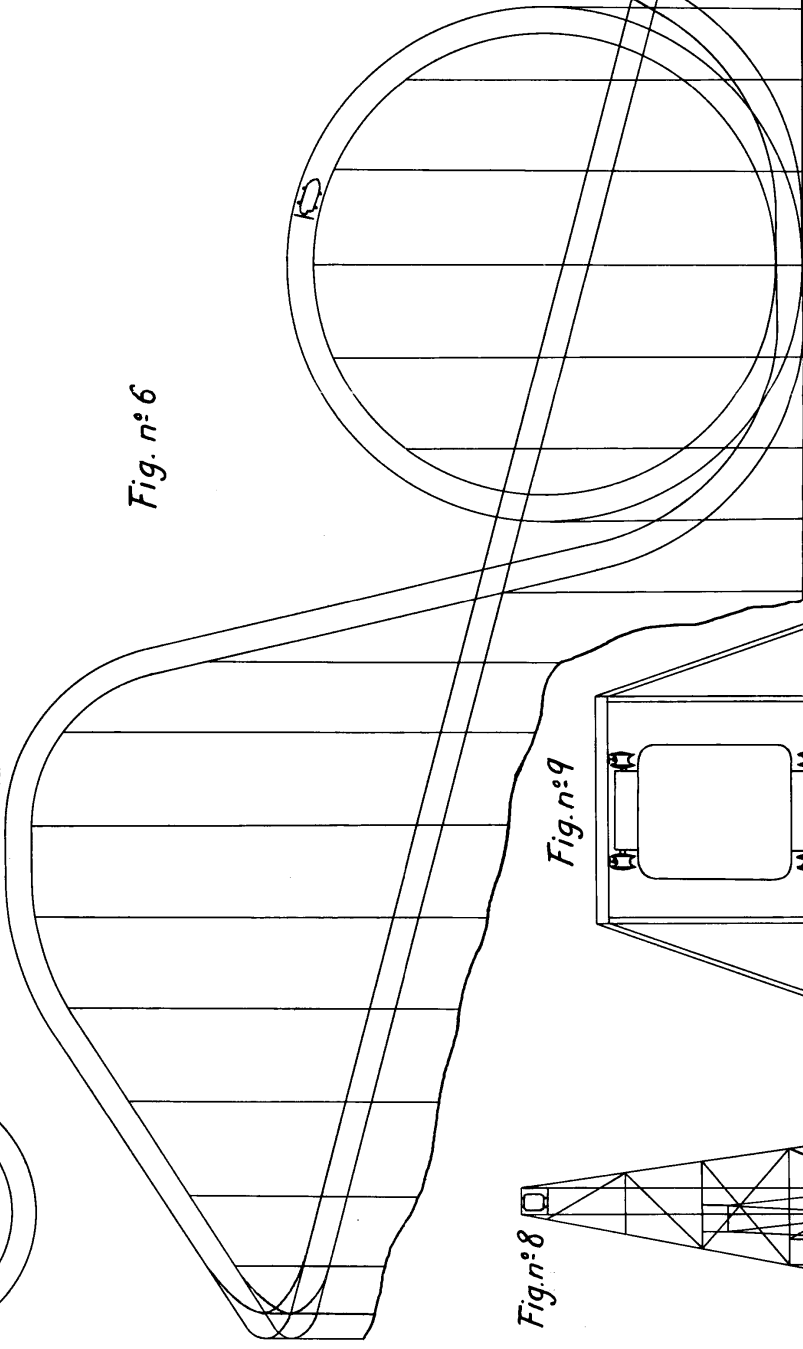


Fig. nº 6

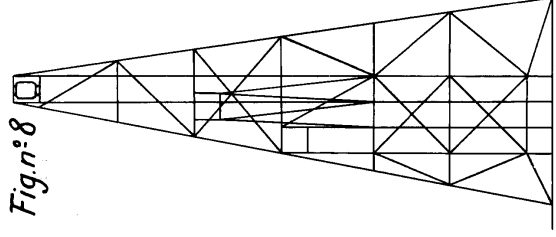


Fig. nº 8

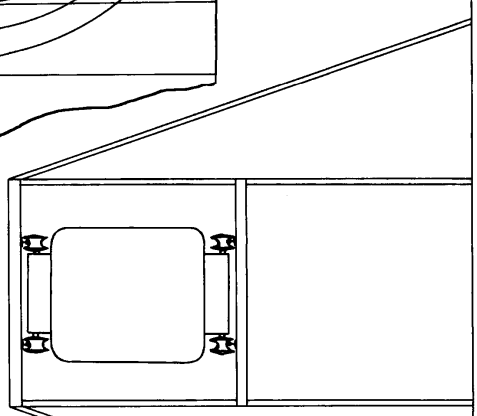


Fig. nº 9



M. Gomis