

PATENTE DE INVENCION

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

174897



174897

MEMORIA DESCRIPTIVA

sobre:

"Perfeccionamientos en la construcción de aviones de
"transporte".

=====

Solicitante: Enrique Emil Mendelssohn, de nacionalidad
española, domiciliado en 37 Berkeley Street,
Londres, Inglaterra.

=====

Este invento se refiere a aeroplanos de
transporte.

- De acuerdo con una construcción conocida de
planeador, el pico de este es amovible, y el cuerpo del mismo
5. se vacía por la abertura de la parte anterior. Esta disposi-
ción es satisfactoria cuando el planeador se emplea solo
para viajes directos y el contenido total del aparato se
descarga al llegar al punto de destino, pero para los
servicios comerciales del tiempo de paz, el sistema de
 10. cargar y descargar por completo a través de la parte anterior,
o de una o dos puertas en el caso de un avión de transporte,
resulta inconveniente, ya que de no cargar el aparato en el

174897



- 2 -

orden en que ha de descargarse, las mercancías de las partes del fuselaje alejadas de la abertura anterior, son inaccesibles.

15. Incluso en el caso de disponer la carga teniendo en cuenta el orden de descarga, sería imposible volver a cargar las partes vaciadas del fuselaje, sin tropezar con la dificultad indicada.

El principal objeto de este invento consiste, por tanto, en proporcionar un avión de transporte tal, que las mercancías puedan descargarse de cualquier parte deseada del fuselaje sin necesidad de remover los géneros de otras secciones del mismo.

20.

De acuerdo con este invento, por tanto, el fuselaje del avión tiene varias aberturas y, para cerrarlas está dotado de varias puertas corredizas dispuestas de modo tal que al abrirlas no se superponen ni obstruyen las aberturas adyacentes del fuselaje, facilitando así el cómodo acceso a cualquier parte deseada del cuerpo.

25.

Puede decirse ya que se ha propuesto con anterioridad (ver memoria de la patente nº 163.681) el construir aviones de fuselaje dotado de varios departamentos adyacentes dispuestos para contener bultos de mercancías para la entrega; estos, una vez colocados en el fuselaje forman parte de la línea aerodinámica del mismo. La entrega de los bultos se lleva a cabo soltándolos por medio de órganos intermedios que, después de la descarga, sirven para formar las puertas de los departamentos en que aquellos estaban estibados. Los paquetes y bultos están destinados a soltarse durante el vuelo del avión y caen a tierra protegidos con paracaídas. De acuerdo con otra proposición anterior, (ver memoria de la patente nº 386.199) el avión está preparado con varias aberturas

30.

35.

40.

174897



- 3 -

adyacentes, a lo largo del fuselaje, para permitir que los viajeros salgan fácilmente de éste. Las aberturas se cierran
45. normalmente mediante puertas preparadas para oscilar y abrirse a fin de facilitar la salida de los pasajeros.

Este invento difiere de estas proposiciones anteriores dado que no se relaciona con la descarga de mercancías o de pasajeros desde un avión en vuelo y mediante
50. paracaídas, y por la razón ulterior de que las puertas dispuestas a lo largo del fuselaje se abren sin obstruir de modo contraproducente las partes adyacentes del cuerpo, es decir, se abren de modo tal que no se superponen a ninguna sección del fuselaje de modo tal que impidan el acceso a una
55. abertura adyacente. Las puertas engoznadas, no llenarían por completo esta condición.

De acuerdo con los principios de este invento, las puertas pueden prepararse para que se abran de varios modos. Así pueden deslizarse dentro de la parte superior del fuselaje, o
60. pueden ser de dos partes, una que se desliza dentro de la parte superior del fuselaje y otra dentro de la parte inferior del mismo. O también pueden disponerse para deslizarse a lo largo del fuselaje, para permitir el acceso a partes separadas del mismo.

65. Se observará que esta disposición tiene acusadas ventajas con respecto a los métodos existentes de carga y descarga. Las mercancías pueden almacenarse en el fuselaje en un orden cualquiera, siendo inmediatamente accesibles al abrir la puerta conveniente. Si se desea, algunas secciones
70. del cuerpo pueden estar permanentemente preparadas para el transporte de mercancías de clases especiales. Por ejemplo, pueden disponerse espacios refrigerados, para transportar

174897

- 4 -



1946

géneros susceptibles de estropearse.

75. Un avión cualquiera del tipo en la actualidad construido, puede adaptarse fácilmente para funcionar de acuerdo con el principio antes mencionado. El armazón existente del fuselaje proporciona soporte bastante y adecuado para las puertas y divide el fuselaje en varios departamentos.

80. De acuerdo con otra característica de este invento, las puertas corredizas u oscilantes se disponen en los dos lados del fuselaje. Además, las puertas pueden abrirse automáticamente por medios controlados desde el interior del avión.

85. De acuerdo con este invento, el fuselaje del avión puede equiparse con puertas de varios tipos; en el dibujo adjunto se representan ejemplos de puertas adecuadas.

90. El fuselaje está provisto de puertas corredizas entre los armazones y largueros existentes 10 y 11 respectivamente. La sección 12 tiene puertas corredizas verticalmente 13; la de estribor se representa cerrada y la de babor parcialmente abierta. La sección 14 tiene también puertas 15 corredizas verticalmente, pero en este caso cada una de ellas es de dos mitades que se deslizan hacia arriba y hacia abajo, respectivamente; la puerta de estribor se representa parcialmente 95. te abierta y la de babor abierta por completo. La sección 16 está dotada de cierres o persianas 17 arrollables verticalmente; las de estribor se representan parcialmente abiertas, y las de babor abiertas del todo. La sección 18 tiene puertas horizontalmente corredizas; las de estribor se representan cerradas y 100. las de babor parcialmente abiertas. La sección 20 está dotada también de puertas horizontalmente corredizas, que se representan cerradas, mientras que la sección 22 tiene puertas 23 de forma

174897



- 5 -

especial, verticalmente corredizas; la de babor se representa medio abierta.

105. Las puertas están dotadas de dispositivos automáticos de cierre.

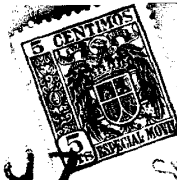
Este invento es aplicable a los aeroplanos para pasajeros y, en este caso, la disposición de varias salidas del fuselaje tiene ventajas especiales en las circunstancias en que sea necesario descargar el aparato rápidamente, por ejemplo después de un aterrizaje violento.

N O T A

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle, en cuanto no altere su principio fundamental. También se hace constar que dicho invento corresponde a una patente presentada en Inglaterra con fecha 24 de julio de 1944, bajo el nº 14.100, acogiéndose, por lo tanto, a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor y siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita patente de Invención, por veinte años en España "Perfeccionamientos en la construcción de aviones de transporte"; caracterizándose por lo siguiente:

12.- Perfeccionamientos en la construcción de aviones de transporte, que incluyen un avión cuyo fuselaje tiene varias aberturas y está provisto, para cerrarlas, de varias puertas corredizas dispuestas de modo tal que al separarse de la posición cerrada no se superponen ni obstruyen las aberturas adyacentes del fuselaje, permitiendo así el fácil acceso a cualquier parte deseada de éste.

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL



SEPT. 1946

2ª.- Perfeccionamientos en la construcción de aviones de transporte que incluyen un avión según lo especificado en la reivindicación 1ª, en el que las puertas se deslizan dentro de la parte superior del fuselaje.

3ª.- Perfeccionamientos en la construcción de aviones que incluyen un avión según lo especificado en la reivindicación 1ª, en el que las puertas están formadas de dos partes, una que se desliza dentro de la parte superior del fuselaje y la otra dentro de la parte inferior del mismo.

4ª.- Perfeccionamientos en la construcción de aviones que incluyen un avión según lo especificado en la reivindicación 1ª, en el que las puertas consisten en cierres de persiana deslizables o arrollables.

5ª.- Perfeccionamientos en la construcción de aviones de transporte, que incluyen un avión según lo especificado en cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que se disponen puertas a ambos lados del fuselaje.

6ª.- Perfeccionamientos en la construcción de aviones de transporte que incluyen un avión, según lo especificado en cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que las puertas están dotadas de dispositivos de cierre automático.

7ª.- Perfeccionamientos en la construcción de aviones de transporte; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

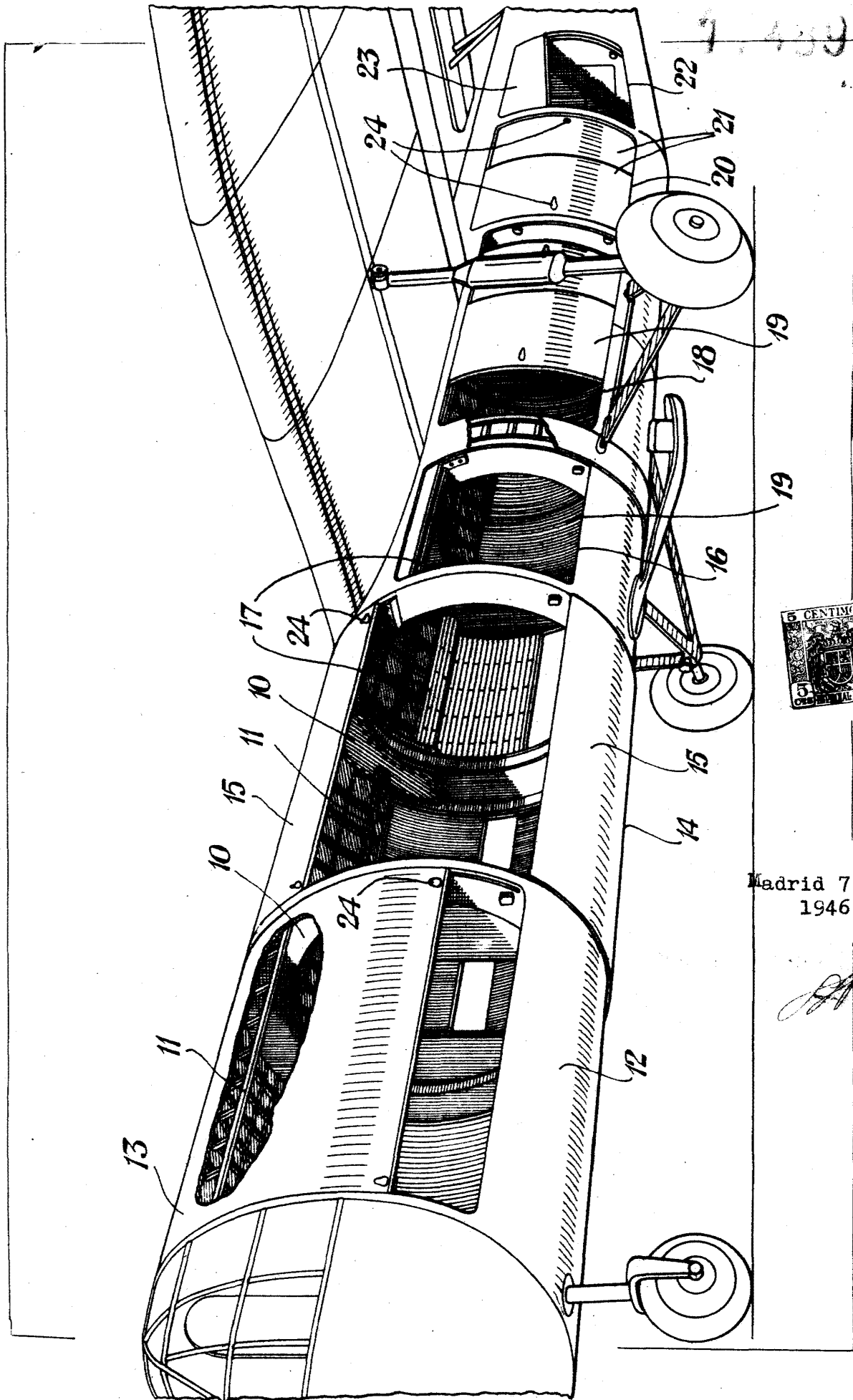
Esta memoria consta de seis hojas escritas por una sola cara.

Madrid 7 de septiembre de 1946.

ENRIQUE EMIL MENDELSSOHN.

Por Poder de J. GOMEZ ACEBO

4397



Madrid 7 sept.
1946.