

2º. CERTIFICADO DE ADICION
=====

G. 996. Cas. 13.
=====

207505



MEMORIA DESCRIPTIVA

sobre:

"Mejoras introducidas en el objeto de la patente
"principal nº 200.184 presentada en 26 de Octubre de
"1951, sobre "PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE
"TELEFERICOS MONOCABLES".

=====

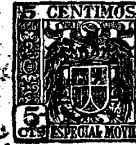
SOLICITANTES: GIOVANOLA FRÈRES, S.A. entidad suiza, con
domicilio en Clos Douroux, MONTHEY, Suiza.

=====

- En la patente principal se ha descrito un teleférico monocable que comprende un carro que lleva por una parte unas mandíbulas dispuestas para sujetar automáticamente el cable tractor y portador, y por otra parte, una suspensión que lleva un equipo para los pasajeros, y en dicho teleférico, por lo menos una de las mandíbulas vá sujeta a los deslizamientos horizontales de un taco guiado en una deslizadera del carro, siendo la suspensión móvil verticalmente de un guía que vá dispuesto en el
- 5.
10. carro, estando garantizada la unión entre la suspensión

207505

- 2 -



30 ENERO

- y la deslizadera por un taco oblicuo dispuesto en uno de estos dos órganos y que coopera con unos topes dispuestos sobre el otro órgano, teniendo además la suspensión un elemento de apoyo destinado a permitir su elevación por contacto provisional con una rueda de desembague, fija, teniendo todo esto por objeto que la elevación de la suspensión del referido guía determine el desembague de las mandíbulas, mientras que bajo la acción de la carga, la suspensión, al descender, determina el apriete de las referidas mandíbulas.
- 15.
- 20.

La presente invención se refiere a un nuevo perfeccionamiento en el teleférico que constituye el objeto de la patente principal, caracterizándose porque la mandíbula móvil está supeditada a los deslizamientos horizontales del taco en el sentido de la sujeción mediante la cooperación de dos topes axiales que hay previstos, uno sobre el taco y el otro sobre la mandíbula móvil y en el sentido del aflojado por unos muelles que tienden a separar las mandíbulas una de otra.

25.

El dibujo adjunto representa, a título de ejemplo, una forma de ejecución del objeto de la presente invención.

30.

La fig. 1 es un corte en alzado parcial del carro, tomado según el eje del taco o cursor.

La fig. 2 es una vista en alzado de frente del carro, con corte de las mandíbulas en posición suelta o aflojadas.

35.

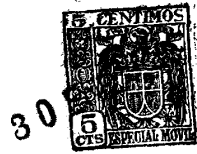
La fig. 3 es una vista en planta por debajo de la parte central del carro, con corte de la suspensión, según la línea III-III de la fig. 1.

La barra de suspensión 1 de la cabina va montada

40.

207505

- 3 -



45. en una guía 10-16 cuya ala horizontal hueca 10 constituye una deslizadera para el taco 11. Esta ala 10, sirve, además, de pivote horizontal hueco para el carro 4-6 de ruedas 5. La placa transversal 6 del carro, que es solidaria de un soporte 7, que sostiene el ala cilíndrica 10, presenta unas ranuras de guía 53 para la mandíbula móvil 13, que puede deslizarse con relación a la mandíbula fija 8.

50. El taco 11 tiene unos topes cilíndricos transversales 22 encajados por medio de rodamientos, en las aberturas oblicuas 21 que presentan dos alas paralelas superiores de prolongación de la barra 1. Estas aberturas 21 que hacen el papel de una deslizadera de inclinación variable adecuada para transformar la acción vertical de la pesantez en una fuerza horizontal que empuja el taco 11 en el sentido de la flecha F_1 (figura 1). El extremo derecho abombado 60 del cursor está en contacto con una superficie de tope 61 de la mandíbula móvil 13. Esta última presenta dos alojamientos cilíndricos 62, en cada uno de los cuales va dispuesta la mayor parte de un muelle helicoidal 63. Los muelles 63 se comprimen entre el fondo de los alojamientos 62 y de las cavidades 64 que hay previstas en la mandíbula fija 8. Gracias a la acción del extremo 60 sobre el tope 61, la fuerza F_1 tiene por objeto apretar la mandíbula móvil 13 sobre el cable tractor y portador 3, en cooperación con la mandíbula fija 8.

65. En el caso de que, entre las estaciones, la suspensión 1 poco cargada tuviera tendencia a remontarse por el guía 16, esto sería impedido por el brazo de palanca 27 montado sobre el eje de oscilaciones 26, estando este brazo conectado con el anillo 54 bajo la acción del muelle 28.

70.

207505

- 4 -



75. A la llegada a las estaciones, unas consolas retráctiles fijas 39, levantando el brazo superior 40 de la palanca 37-40 hacen oscilar dicha palanca, de modo que el brazo inferior 27 se desprenda del anillo 54, lo cual permite que la barra de suspensión 1 pueda deslizarse verticalmente por el guía 16. Inmediatamente después que ha tenido lugar esta operación, el rodillo de apoyo 30 se levanta por una rampa 36 de la estación y al mismo tiempo las ruedas 5 del carro sobre los carriles 37 que estabilizan el carro. Esta elevación que desplaza la deslizadera 21 de la posición que se representa en la figura 1, hacia la de la fig. 2, determina un desplazamiento del taco o cursor 11 en el sentido de la flecha F. Los muelles 63 empujan la mandíbula móvil 13 en el mismo sentido aplicando constantemente el tope 61 contra el extremo 60 del cursor, lo cual provoca el aflojado de las mandíbulas 8 y 13.

80. En el ejemplo descrito, el retorno de la mandíbula móvil a su posición suelta o aflojada está garantizado por unos muelles que trabajan a la compresión. Según una variante, esta atracción podrá garantizarse por unos muelles de tracción tensados entre la mandíbula móvil y un elemento del carro o del guía.

N O T A

95. 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 alteren su principio fundamental. También se hace constar que el invento corresponde a una solicitud de
- 100.

207505

- 5 -



- patente presentada en Suiza con fecha 31 de Enero de 1952, nº 76.291, acogándose, 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 Segundo Certificado de Adición, en España:
105. "Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal nº 200.184 presentada en 26 de octubre de 1951, sobre: "PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE TELÉFERICOS MONOCABLES"; caracterizándose dichas mejoras por lo siguiente:
110. 1ª.- Mejoras en los teleféricos monocables objeto de la patente principal, caracterizándose porque la mandíbula móvil está sujeta a los deslizamientos horizontales del taco, en el sentido de la sujeción o apriete por la cooperación de dos topes axiales que hay previstos uno sobre el taco, y el otro sobre la mandíbula móvil, y en el sentido del aflojado por unos muelles que tienden a separar las mandíbulas una de otra.
115. 2ª.- Mejoras según reivindicación 1ª, caracterizándose porque el taco presenta un extremo abombado destinado a permanecer en contacto desmodrónico con una superficie de tope vertical de la mandíbula móvil.
120. 3ª.- Mejoras según lo especificado en la reivindicación 1ª, caracterizándose porque los muelles de forma helicoidal, van alojados en parte, en unos alojamientos de la mandíbula móvil y en parte en unas cavidades de la mandíbula fija, yendo así comprimidos, los referidos muelles, entre las dos mandíbulas.
125. 4ª.- Mejoras introducidas en el objeto de la patente principal nº 200.184 presentada en 26 de octubre de 1951,
- 130.



207505

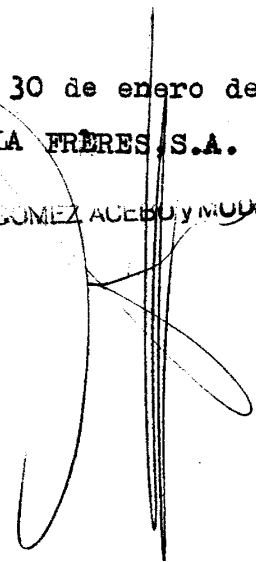
sobre: "PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE TELEFERICOS MONOCABLES"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria, e ilustrado en los adjuntos dibujos.

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

Madrid, 30 de enero de 1953.

GIOVANOLA FRERES, S.A.

P.F. de J. GOMEZ ACEBU y MOUET



207505

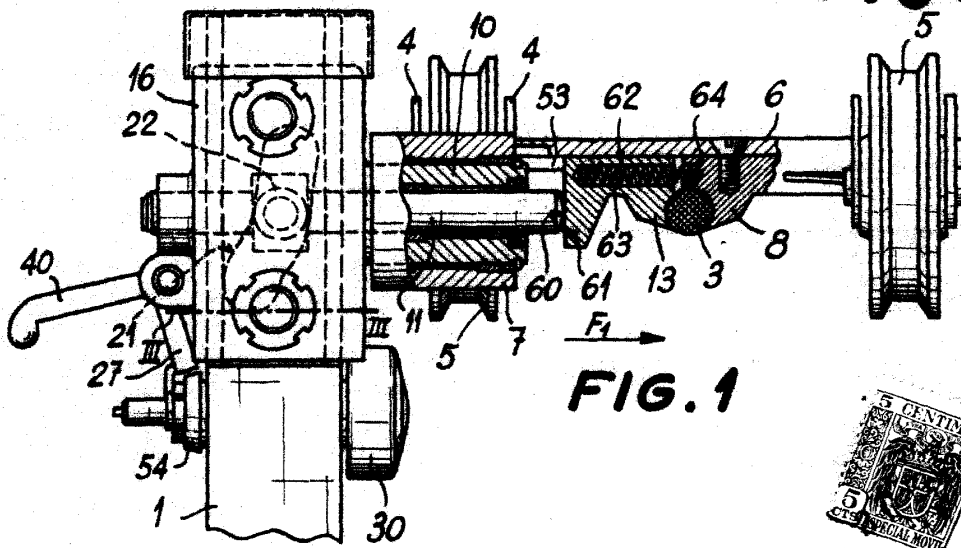


FIG. 1

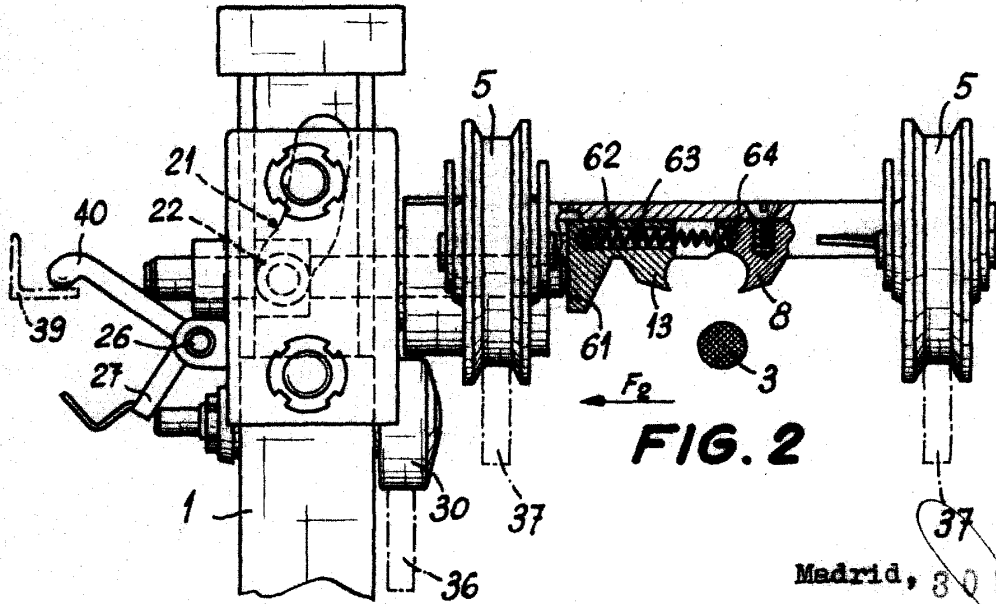


FIG. 2

Madrid, 80 ENE. 1956

FIG. 3

