

REIVINDICACIONES

1-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada, que se caracteriza por poseer los medios necesarios y suficientes para: Generar y Aplicar la Energía Mecánica de Frenado 26, 5, 6; Regular la Velocidad del Descenso, 5, 11; Sujetar 23 y 24 y descender repetidamente y en forma alterna 22, 67 a usuarios u objetos de distintos pesos 29 y 30; Auto Enrollar las líneas, cuerdas y guayas de sujeción 67, en los Sub Carretes de la Bobina 22 durante el proceso de descenso; reemplazar la Bobina de Carretes Doble de Guayas 22, un mecanismo de emergencia 12, y Aros de Anclaje externos 28 para fijarlo al edificio o soportes móviles.

2-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, además de un Mecanismo de Auto Enrolado o Auto Embobinado de las Líneas, Cuerdas y Guayas, de sujeción caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble 22 de Cuerdas y Guayas enrolladas en sentidos opuestos; una Guía de Auto Enrollado 67 con dos agujeros para el paso de las cuerdas respectivas 23 y 24 de cada Sub Carrete; en la misma posición relativa, que se mueve paralelo al Eje de la Bobina o Carrete Doble de cuerdas.

3-Un Aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1 y 2, más un Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía de Presión de Frenado, dentro del área 26, caracterizado por: Una Manivela de Control Externa 5, sujeta al Eje Semi Roscado 6 de giro libre, apoyado por sus puntos extremos en el Chasis 32 y que pasa axialmente a través de una Tuerca Bloqueada 38 y roscada sobre el mismo eje, que continúa axialmente a través de un Resorte 7, una Arandela de Apoyo 8, y un agujero 35 en el extremo de la palanca 1; del Sistema Configurado de Palancas.

4- Un aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1, 2 y 3, más: Un Mecanismo de Multiplicación y Transmisión de la Energía de Presión de Frenado dentro del área 26, caracterizado por: Una Configuración de 4 Palancas de la siguiente manera: Las palancas 1 y 2, en "X" unidas en medio en bisagra. La Palanca 1, es de tipo y clase segunda, con el fulcro en bisagra sobre el chasis y la Potencia y Esfuerzo en el otro extremo con un agujero 35, que es atravesado por el Eje semi- roscado 6. Y con la Resistencia o Carga en el centro 65, donde se une en bisagra con la palanca 2. La Palanca 2 de la configuración en "X"; es una palanca de clase y tipo tercera, recibe la Potencia y esfuerzo de palanca 1 por el centro; con su fulcro deslizante sobre el chasis y su Resistencia o Carga es sobre la Palanca 3 de la configuración. La Palanca 3 está en dirección perpendicular a las dos anteriores y en su extremo libre, es de clase y tipo segunda; recibe la Potencia y esfuerzo por el extremo, mediante el elemento 9, desde La Palanca 2, su fulcro en bisagra sobre el chasis y su Carga o Resistencia la recibe del extremo de la Palanca 4. La Palanca 4 de la configuración es de tipo y clase segunda, es perpendicular a la Palanca 3 y paralela a la 1 y 2. La palanca 4, recibe la

potencia y fuerza por el extremo en contacto con la Palanca 3, y su fulcro detrás del sistema de Freno en bisagra sobre el Chasis 32, su Carga y Resistencia en el punto de contacto del Receptor de Presión sobre la Balata 16 del Sistema de Freno.

5- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 2, 3 y 4, más un Mecanismo y Sistema de Freno dentro del área 26, que se caracteriza por: Cuatro Topes 33 en el Chasis 32, que reciben las Balatas o Pastillas de Freno 17 y 16, con dos Pasadores 41 de Seguridad en el extremo de los topes, que sujetan las balatas. Un Disco de Freno 19, con un Eje Perpendicular 20 en forma de paralelepípedo en el centro de una de sus dos caras, que atraviesa el agujero del centro de la Pastilla o balatas de Freno 17. El Receptor de Presión 15, sobre la Balata 16, que está en contacto con la Palanca 4 de la Configuración de Palancas.

6- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1 y 5, más un Disco De Freno 19 que se caracteriza por tener con un agujero cuadrado 60 en el centro.

7- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, y 4 más, un Eje 21 que se caracteriza porque: Sostiene axialmente La Bobina de Carretes Dobles 22, se extrae a través de la compuerta 53, se acopla al Disco de Freno 19 en el interior de la máquina 26, y que transmite su movimiento a la misma Bobina de Carretes Dobles 22.

8- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 2, 3, 4, más un Mecanismo de Emergencia compuesto por: Una en palanca 12 de primer tipo y grado, externa al área 26, con Fulcro sobre el Chasis 32, y su punto de Carga y Resistencia en un Segmento Extensor 46 interno; conectado sobre el extremo de Carga y Resistencia de la Palanca 2 de la Configuración de Palancas. Un Resorte de tracción 45 anclado en el Chasis 32 y en el punto de Carga o Resistencia de la Palanca 12.

9- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 2, y 3; más un mecanismo Indicador de Velocidad, caracterizado por: Un alambre 11, en palanca de Primer Tipo y Clase, con Fulcro 51 en el segmento 36 de bisagra doble y sobre el Chasis 32, con el Esfuerzo y Potencia anclado en la Tuerca Bloqueada 38, y el otro extremo en el exterior en forma de marcador visual móvil.

10- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 2, 5, 6 y 7, además de un mecanismo para la colocación y cambio de la Bobina o Carrete Doble 22 de Cuerdas o Guayas caracterizada por: Una compuerta 53 que abre y cierra, en el costado del área 27, para extraer el Eje 21 que soporta la Bobina Doble 22. Un pasador 59, que atraviesa una argolla 56 soldada al Chasis 32, que a su vez atraviesa un agujero 64 en la ventanilla y la asegura.