

REIVINDICACIONES

1-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada, compuesto por tres secciones: El Área de Bobina (25), EL Área de Máquina (26) al extremo izquierdo del Área de Bobina (25) y el Área de Apoyo (27) en el otro extremo del Área de Bobina (25), caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) de cuerdas y guayas, en el Área de Bobina (25); un par de cuerdas y guayas con aros (23) y (24) en los extremos y enrolladas en los Carretes Dobles de la Bobina (22), en el Área de Bobina (25); un Mecanismo Guía de Auto Enrollado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas (67) en el Área de Bobina (25); un Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22); un Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo Indicador de Velocidad, dentro del Área de Máquina (26); un mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble, en el Área de Apoyo (27); un conjunto de Aros de Anclaje externos (28).

2-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, donde el Mecanismo Guía de Auto Enrolado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas, en el Área de Bobina (25); está caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) con dos líneas de Guayas y cuerdas enrolladas en sentidos opuestos; una Guía de Auto Enrollado (67) con dos agujeros para el paso de las cuerdas (23) y (24) de cada Sub Carrete, y ubicado debajo, separada y en paralelo a la Bobina de Carretes Doble (22).

3-Un Aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1, donde el Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro el Área de Máquina (26), está caracterizado por: Una Manivela de Control Externa (5), sujeta al Eje Semi Roscado (6) apoyado por sus puntos extremos en el Chasis (32), una Tuerca Bloqueada (38) roscada sobre el Eje Semi roscado (6), un Resorte (7) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6), una Arandela de Apoyo (8) ubicada alrededor del Eje Semi roscado (6), un agujero (35) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6) en el extremo de la palanca (1), del Sistema Configurado de Palancas.

4- Un aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1 y 3, donde el Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Una Configuración de Palancas de la siguiente manera: Un par de Palancas (1) y (2) en "X" unidas por un punto medio en bisagra (65), y donde la Palanca (1), es de tipo y clase Segunda, con el fulcro en bisagra sobre el chasis (32)

y la Potencia y Esfuerzo en el otro extremo en el agujero (35), por donde pasa el Eje Semi-Roscado (6) y con la Resistencia o Carga en el centro (65), donde se une en bisagra con la palanca (2). Una Palanca (2) de la configuración en "X"; de clase y tipo tercera, con su Potencia y Esfuerzo en contacto por su centro (65) con la Palanca (1), con su fulcro libre sobre el chasis (32) y su Resistencia o Carga en contacto con la Palanca (3) de la configuración. Una Palanca (3), está en dirección perpendicular a las dos anteriores, de clase y tipo segunda; la Potencia y Esfuerzo se ubica en su extremo libre, dentro del elemento (9), que la une con la Palanca (2), su fulcro unido en bisagra con el chasis (32) y su Carga o Resistencia se ubica en el punto de contacto, con el extremo de la Palanca (4). Una Palanca (4) de la configuración es de tipo y clase segunda, y está perpendicular a la Palanca (3) y paralela a la (1) y (2). La Palanca (4) con su Potencia y esfuerzo por el extremo en contacto con la Palanca (3), a través del Elemento (10) en bisagra, 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 (15) sobre la Balata (16) del Sistema de Freno.

5- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3 y 4, donde el Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Cuatro Topes (33) perpendiculares en el Chasis (32), dos Balatas y Pastillas de Freno (17) y (16), con dos Pasadores de Seguridad (41) en el extremo de los Topes (33); un Disco de Freno (19) con un Eje Perpendicular (20) en forma de paralelepípedo en una de sus dos caras; un Eje (20) perpendicular ubicado en el agujero del centro de la Pastilla y Balata de Freno (17); un Receptor de Presión (15), sobre la Pastilla y Balata (16), y 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, donde el Disco De Freno (19) está caracterizado por: Un agujero cuadrado (60) en su centro.

7- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1 y 4 donde el Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22), está caracterizado por: Es Cambiable y Extraíble, una forma geométrica externa de paralelepípedo; encamisado en una forma geométrica interna de paralelepípedo dentro del Tubo central de la Bobina de Carretes Doble (22) (Fig. 7); una forma geométrica interna cuadrada que se ubica alrededor de la forma geométrica externa cuadrada del Eje (20) del Disco de Freno (19), en el interior del Área de Máquina (26); una longitud mayor que la longitud de la Bobina de Carretes Doble (22); un extremo del Eje (21) pasa por el centro de la Rolinera (31) en el interior del Área de Máquina (26); y el otro extremo del Eje (21) se ubica dentro de la Rolinera (61) (Fig. 5), en el interior del Área de Apoyo (27).

8- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3, 4, y 5; donde el Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); es caracterizado por: Una en

Palanca (12) de primer Tipo y Grado, externa en el Área de Máquina (26), con Fulcro interno 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 (45) anclado en el Chasis (32) y conectado al punto de Carga y Resistencia de la Palanca (12).

9- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, y 3; donde el Mecanismo Indicador de Velocidad, ubicado dentro del Área de Máquina (26); está caracterizado por: Un alambre (11) ubicado 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 del Área de Máquina (26) en forma de marcador visual móvil.

10-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, 5, 6 y 7, donde un Mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble ,de Cuerdas y Guayas; ubicado en el Área de Apoyo (27), es caracterizado por: Un Eje (21) Extraíble, ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina Doble (22); una compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); un pasador (59) sobre la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); una argolla (56) sobre el Chasis (32) frente a la compuerta (53), en el costado del Área de Apoyo (27); un agujero (64) en la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27).

REIVINDICACIONES

1-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada, compuesto por tres secciones: El Área de Bobina (25), EL Área de Máquina (26) al extremo izquierdo del Área de Bobina (25) y el Área de Apoyo (27) en el otro extremo del Área de Bobina (25), caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) de cuerdas y guayas, en el Área de Bobina (25); un par de cuerdas y guayas con aros (23) y (24) en los extremos y enrolladas en los Carretes Dobles de la Bobina (22), en el Área de Bobina (25); un Mecanismo Guía de Auto Enrollado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas (67) en el Área de Bobina (25); un Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22); un Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo Indicador de Velocidad, dentro del Área de Máquina (26); un mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble, en el Área de Apoyo (27); un conjunto de Aros de Anclaje externos (28).

2-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, donde el Mecanismo Guía de Auto Enrolado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas, en el Área de Bobina (25); está caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) con dos líneas de Guayas y cuerdas enrolladas en sentidos opuestos; una Guía de Auto Enrollado (67) con dos agujeros para el paso de las cuerdas (23) y (24) de cada Sub Carrete, y ubicado debajo, separada y en paralelo a la Bobina de Carretes Doble (22).

3-Un Aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1, donde el Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro el Área de Máquina (26), está caracterizado por: Una Manivela de Control Externa (5), sujeta al Eje Semi Roscado (6) apoyado por sus puntos extremos en el Chasis (32), una Tuerca Bloqueada (38) roscada sobre el Eje Semi roscado (6), un Resorte (7) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6), una Arandela de Apoyo (8) ubicada alrededor del Eje Semi roscado (6), un agujero (35) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6) en el extremo de la palanca (1), del Sistema Configurado de Palancas.

4- Un aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1 y 3, donde el Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Una Configuración de Palancas de la siguiente manera: Un par de Palancas (1) y (2) en "X" unidas por un punto medio en bisagra (65), y donde la Palanca (1), es de tipo y clase Segunda, con el fulcro en bisagra sobre el chasis (32)

y la Potencia y Esfuerzo en el otro extremo en el agujero (35), por donde pasa el Eje Semi-Roscado (6) y con la Resistencia o Carga en el centro (65), donde se une en bisagra con la palanca (2). Una Palanca (2) de la configuración en "X"; de clase y tipo tercera, con su Potencia y Esfuerzo en contacto por su centro (65) con la Palanca (1), con su fulcro libre sobre el chasis (32) y su Resistencia o Carga en contacto con la Palanca (3) de la configuración. Una Palanca (3), está en dirección perpendicular a las dos anteriores, de clase y tipo segunda; la Potencia y Esfuerzo se ubica en su extremo libre, dentro del elemento (9), que la une con la Palanca (2), su fulcro unido en bisagra con el chasis (32) y su Carga o Resistencia se ubica en el punto de contacto, con el extremo de la Palanca (4). Una Palanca (4) de la configuración es de tipo y clase segunda, y está perpendicular a la Palanca (3) y paralela a la (1) y (2). La Palanca (4) con su Potencia y esfuerzo por el extremo en contacto con la Palanca (3), a través del Elemento (10) en bisagra, 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 (15) sobre la Balata (16) del Sistema de Freno.

5- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3 y 4, donde el Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Cuatro Topes (33) perpendiculares en el Chasis (32), dos Balatas y Pastillas de Freno (17) y (16), con dos Pasadores de Seguridad (41) en el extremo de los Topes (33); un Disco de Freno (19) con un Eje Perpendicular (20) en forma de paralelepípedo en una de sus dos caras; un Eje (20) perpendicular ubicado en el agujero del centro de la Pastilla y Balata de Freno (17); un Receptor de Presión (15), sobre la Pastilla y Balata (16), y 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, donde el Disco De Freno (19) está caracterizado por: Un agujero cuadrado (60) en su centro.

7- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1 y 4 donde el Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22), está caracterizado por: Es Cambiable y Extraíble, una forma geométrica externa de paralelepípedo; encamisado en una forma geométrica interna de paralelepípedo dentro del Tubo central de la Bobina de Carretes Doble (22) (Fig. 7); una forma geométrica interna cuadrada que se ubica alrededor de la forma geométrica externa cuadrada del Eje (20) del Disco de Freno (19), en el interior del Área de Máquina (26); una longitud mayor que la longitud de la Bobina de Carretes Doble (22); un extremo del Eje (21) pasa por el centro de la Rolinera (31) en el interior del Área de Máquina (26); y el otro extremo del Eje (21) se ubica dentro de la Rolinera (61) (Fig. 5), en el interior del Área de Apoyo (27).

8- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3, 4, y 5; donde el Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); es caracterizado por: Una en

Palanca (12) de primer Tipo y Grado, externa en el Área de Máquina (26), con Fulcro interno 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 (45) anclado en el Chasis (32) y conectado al punto de Carga y Resistencia de la Palanca (12).

9- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, y 3; donde el Mecanismo Indicador de Velocidad, ubicado dentro del Área de Máquina (26); está caracterizado por: Un alambre (11) ubicado 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 del Área de Máquina (26) en forma de marcador visual móvil.

10-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, 5, 6 y 7, donde un Mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble ,de Cuerdas y Guayas; ubicado en el Área de Apoyo (27), es caracterizado por: Un Eje (21) Extraíble, ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina Doble (22); una compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); un pasador (59) sobre la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); una argolla (56) sobre el Chasis (32) frente a la compuerta (53), en el costado del Área de Apoyo (27); un agujero (64) en la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27).

REIVINDICACIONES

1-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada, compuesto por tres secciones: El Área de Bobina (25), EL Área de Máquina (26) al extremo izquierdo del Área de Bobina (25) y el Área de Apoyo (27) en el otro extremo del Área de Bobina (25), caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) de cuerdas y guayas, en el Área de Bobina (25); un par de cuerdas y guayas con aros (23) y (24) en los extremos y enrolladas en los Carretes Dobles de la Bobina (22), en el Área de Bobina (25); un Mecanismo Guía de Auto Enrollado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas (67) en el Área de Bobina (25); un Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22); un Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo Indicador de Velocidad, dentro del Área de Máquina (26); un mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble, en el Área de Apoyo (27); un conjunto de Aros de Anclaje externos (28).

2-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, donde el Mecanismo Guía de Auto Enrolado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas, en el Área de Bobina (25); está caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) con dos líneas de Guayas y cuerdas enrolladas en sentidos opuestos; una Guía de Auto Enrollado (67) con dos agujeros para el paso de las cuerdas (23) y (24) de cada Sub Carrete, y ubicado debajo, separada y en paralelo a la Bobina de Carretes Doble (22).

3-Un Aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1, donde el Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro el Área de Máquina (26), está caracterizado por: Una Manivela de Control Externa (5), sujeta al Eje Semi Roscado (6) apoyado por sus puntos extremos en el Chasis (32), una Tuerca Bloqueada (38) roscada sobre el Eje Semi roscado (6), un Resorte (7) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6), una Arandela de Apoyo (8) ubicada alrededor del Eje Semi roscado (6), un agujero (35) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6) en el extremo de la palanca (1), del Sistema Configurado de Palancas.

4- Un aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1 y 3, donde el Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Una Configuración de Palancas de la siguiente manera: Un par de Palancas (1) y (2) en "X" unidas por un punto medio en bisagra (65), y donde la Palanca (1), es de tipo y clase Segunda, con el fulcro en bisagra sobre el chasis (32)

y la Potencia y Esfuerzo en el otro extremo en el agujero (35), por donde pasa el Eje Semi-Roscado (6) y con la Resistencia o Carga en el centro (65), donde se une en bisagra con la palanca (2). Una Palanca (2) de la configuración en "X"; de clase y tipo tercera, con su Potencia y Esfuerzo en contacto por su centro (65) con la Palanca (1), con su fulcro libre sobre el chasis (32) y su Resistencia o Carga en contacto con la Palanca (3) de la configuración. Una Palanca (3), está en dirección perpendicular a las dos anteriores, de clase y tipo segunda; la Potencia y Esfuerzo se ubica en su extremo libre, dentro del elemento (9), que la une con la Palanca (2), su fulcro unido en bisagra con el chasis (32) y su Carga o Resistencia se ubica en el punto de contacto, con el extremo de la Palanca (4). Una Palanca (4) de la configuración es de tipo y clase segunda, y está perpendicular a la Palanca (3) y paralela a la (1) y (2). La Palanca (4) con su Potencia y esfuerzo por el extremo en contacto con la Palanca (3), a través del Elemento (10) en bisagra, 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 (15) sobre la Balata (16) del Sistema de Freno.

5- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3 y 4, donde el Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Cuatro Topes (33) perpendiculares en el Chasis (32), dos Balatas y Pastillas de Freno (17) y (16), con dos Pasadores de Seguridad (41) en el extremo de los Topes (33); un Disco de Freno (19) con un Eje Perpendicular (20) en forma de paralelepípedo en una de sus dos caras; un Eje (20) perpendicular ubicado en el agujero del centro de la Pastilla y Balata de Freno (17); un Receptor de Presión (15), sobre la Pastilla y Balata (16), y 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, donde el Disco De Freno (19) está caracterizado por: Un agujero cuadrado (60) en su centro.

7- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1 y 4 donde el Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22), está caracterizado por: Es Cambiable y Extraíble, una forma geométrica externa de paralelepípedo; encamisado en una forma geométrica interna de paralelepípedo dentro del Tubo central de la Bobina de Carretes Doble (22) (Fig. 7); una forma geométrica interna cuadrada que se ubica alrededor de la forma geométrica externa cuadrada del Eje (20) del Disco de Freno (19), en el interior del Área de Máquina (26); una longitud mayor que la longitud de la Bobina de Carretes Doble (22); un extremo del Eje (21) pasa por el centro de la Rolinera (31) en el interior del Área de Máquina (26); y el otro extremo del Eje (21) se ubica dentro de la Rolinera (61) (Fig. 5), en el interior del Área de Apoyo (27).

8- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3, 4, y 5; donde el Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); es caracterizado por: Una en

Palanca (12) de primer Tipo y Grado, externa en el Área de Máquina (26), con Fulcro interno 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 (45) anclado en el Chasis (32) y conectado al punto de Carga y Resistencia de la Palanca (12).

9- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, y 3; donde el Mecanismo Indicador de Velocidad, ubicado dentro del Área de Máquina (26); está caracterizado por: Un alambre (11) ubicado 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 del Área de Máquina (26) en forma de marcador visual móvil.

10-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, 5, 6 y 7, donde un Mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble ,de Cuerdas y Guayas; ubicado en el Área de Apoyo (27), es caracterizado por: Un Eje (21) Extraíble, ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina Doble (22); una compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); un pasador (59) sobre la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); una argolla (56) sobre el Chasis (32) frente a la compuerta (53), en el costado del Área de Apoyo (27); un agujero (64) en la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27).

REIVINDICACIONES

1-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada, compuesto por tres secciones: El Área de Bobina (25), EL Área de Máquina (26) al extremo izquierdo del Área de Bobina (25) y el Área de Apoyo (27) en el otro extremo del Área de Bobina (25), caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) de cuerdas y guayas, en el Área de Bobina (25); un par de cuerdas y guayas con aros (23) y (24) en los extremos y enrolladas en los Carretes Dobles de la Bobina (22), en el Área de Bobina (25); un Mecanismo Guía de Auto Enrollado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas (67) en el Área de Bobina (25); un Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22); un Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo Indicador de Velocidad, dentro del Área de Máquina (26); un mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble, en el Área de Apoyo (27); un conjunto de Aros de Anclaje externos (28).

2-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, donde el Mecanismo Guía de Auto Enrolado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas, en el Área de Bobina (25); está caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) con dos líneas de Guayas y cuerdas enrolladas en sentidos opuestos; una Guía de Auto Enrollado (67) con dos agujeros para el paso de las cuerdas (23) y (24) de cada Sub Carrete, y ubicado debajo, separada y en paralelo a la Bobina de Carretes Doble (22).

3-Un Aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1, donde el Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro el Área de Máquina (26), está caracterizado por: Una Manivela de Control Externa (5), sujeta al Eje Semi Roscado (6) apoyado por sus puntos extremos en el Chasis (32), una Tuerca Bloqueada (38) roscada sobre el Eje Semi roscado (6), un Resorte (7) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6), una Arandela de Apoyo (8) ubicada alrededor del Eje Semi roscado (6), un agujero (35) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6) en el extremo de la palanca (1), del Sistema Configurado de Palancas.

4- Un aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1 y 3, donde el Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Una Configuración de Palancas de la siguiente manera: Un par de Palancas (1) y (2) en "X" unidas por un punto medio en bisagra (65), y donde la Palanca (1), es de tipo y clase Segunda, con el fulcro en bisagra sobre el chasis (32)

y la Potencia y Esfuerzo en el otro extremo en el agujero (35), por donde pasa el Eje Semi-Roscado (6) y con la Resistencia o Carga en el centro (65), donde se une en bisagra con la palanca (2). Una Palanca (2) de la configuración en "X"; de clase y tipo tercera, con su Potencia y Esfuerzo en contacto por su centro (65) con la Palanca (1), con su fulcro libre sobre el chasis (32) y su Resistencia o Carga en contacto con la Palanca (3) de la configuración. Una Palanca (3), está en dirección perpendicular a las dos anteriores, de clase y tipo segunda; la Potencia y Esfuerzo se ubica en su extremo libre, dentro del elemento (9), que la une con la Palanca (2), su fulcro unido en bisagra con el chasis (32) y su Carga o Resistencia se ubica en el punto de contacto, con el extremo de la Palanca (4). Una Palanca (4) de la configuración es de tipo y clase segunda, y está perpendicular a la Palanca (3) y paralela a la (1) y (2). La Palanca (4) con su Potencia y esfuerzo por el extremo en contacto con la Palanca (3), a través del Elemento (10) en bisagra, 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 (15) sobre la Balata (16) del Sistema de Freno.

5- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3 y 4, donde el Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Cuatro Topes (33) perpendiculares en el Chasis (32), dos Balatas y Pastillas de Freno (17) y (16), con dos Pasadores de Seguridad (41) en el extremo de los Topes (33); un Disco de Freno (19) con un Eje Perpendicular (20) en forma de paralelepípedo en una de sus dos caras; un Eje (20) perpendicular ubicado en el agujero del centro de la Pastilla y Balata de Freno (17); un Receptor de Presión (15), sobre la Pastilla y Balata (16), y 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, donde el Disco De Freno (19) está caracterizado por: Un agujero cuadrado (60) en su centro.

7- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1 y 4 donde el Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22), está caracterizado por: Es Cambiable y Extraíble, una forma geométrica externa de paralelepípedo; encamisado en una forma geométrica interna de paralelepípedo dentro del Tubo central de la Bobina de Carretes Doble (22) (Fig. 7); una forma geométrica interna cuadrada que se ubica alrededor de la forma geométrica externa cuadrada del Eje (20) del Disco de Freno (19), en el interior del Área de Máquina (26); una longitud mayor que la longitud de la Bobina de Carretes Doble (22); un extremo del Eje (21) pasa por el centro de la Rolinera (31) en el interior del Área de Máquina (26); y el otro extremo del Eje (21) se ubica dentro de la Rolinera (61) (Fig. 5), en el interior del Área de Apoyo (27).

8- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3, 4, y 5; donde el Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); es caracterizado por: Una en

Palanca (12) de primer Tipo y Grado, externa en el Área de Máquina (26), con Fulcro interno 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 (45) anclado en el Chasis (32) y conectado al punto de Carga y Resistencia de la Palanca (12).

9- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, y 3; donde el Mecanismo Indicador de Velocidad, ubicado dentro del Área de Máquina (26); está caracterizado por: Un alambre (11) ubicado 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 del Área de Máquina (26) en forma de marcador visual móvil.

10-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, 5, 6 y 7, donde un Mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble ,de Cuerdas y Guayas; ubicado en el Área de Apoyo (27), es caracterizado por: Un Eje (21) Extraíble, ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina Doble (22); una compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); un pasador (59) sobre la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); una argolla (56) sobre el Chasis (32) frente a la compuerta (53), en el costado del Área de Apoyo (27); un agujero (64) en la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27).

REIVINDICACIONES

1-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada, compuesto por tres secciones: El Área de Bobina (25), EL Área de Máquina (26) al extremo izquierdo del Área de Bobina (25) y el Área de Apoyo (27) en el otro extremo del Área de Bobina (25), caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) de cuerdas y guayas, en el Área de Bobina (25); un par de cuerdas y guayas con aros (23) y (24) en los extremos y enrolladas en los Carretes Dobles de la Bobina (22), en el Área de Bobina (25); un Mecanismo Guía de Auto Enrollado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas (67) en el Área de Bobina (25); un Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22); un Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); un Mecanismo Indicador de Velocidad, dentro del Área de Máquina (26); un mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble, en el Área de Apoyo (27); un conjunto de Aros de Anclaje externos (28).

2-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, donde el Mecanismo Guía de Auto Enrolado y Auto Embobinado de las Líneas de Cuerdas y Guayas, en el Área de Bobina (25); está caracterizado por: Una Bobina de Carretes Doble (22) con dos líneas de Guayas y cuerdas enrolladas en sentidos opuestos; una Guía de Auto Enrollado (67) con dos agujeros para el paso de las cuerdas (23) y (24) de cada Sub Carrete, y ubicado debajo, separada y en paralelo a la Bobina de Carretes Doble (22).

3-Un Aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1, donde el Mecanismo de Generación y Regulación de la Energía y Presión de Frenado, dentro el Área de Máquina (26), está caracterizado por: Una Manivela de Control Externa (5), sujeta al Eje Semi Roscado (6) apoyado por sus puntos extremos en el Chasis (32), una Tuerca Bloqueada (38) roscada sobre el Eje Semi roscado (6), un Resorte (7) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6), una Arandela de Apoyo (8) ubicada alrededor del Eje Semi roscado (6), un agujero (35) ubicado alrededor del Eje Semi roscado (6) en el extremo de la palanca (1), del Sistema Configurado de Palancas.

4- Un aparato Descensor De Velocidad Regulada, de la reivindicación 1 y 3, donde el Mecanismo de Ampliación y Transmisión de la Energía y Presión de Frenado dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Una Configuración de Palancas de la siguiente manera: Un par de Palancas (1) y (2) en "X" unidas por un punto medio en bisagra (65), y donde la Palanca (1), es de tipo y clase Segunda, con el fulcro en bisagra sobre el chasis (32)

y la Potencia y Esfuerzo en el otro extremo en el agujero (35), por donde pasa el Eje Semi-Roscado (6) y con la Resistencia o Carga en el centro (65), donde se une en bisagra con la palanca (2). Una Palanca (2) de la configuración en "X"; de clase y tipo tercera, con su Potencia y Esfuerzo en contacto por su centro (65) con la Palanca (1), con su fulcro libre sobre el chasis (32) y su Resistencia o Carga en contacto con la Palanca (3) de la configuración. Una Palanca (3), está en dirección perpendicular a las dos anteriores, de clase y tipo segunda; la Potencia y Esfuerzo se ubica en su extremo libre, dentro del elemento (9), que la une con la Palanca (2), su fulcro unido en bisagra con el chasis (32) y su Carga o Resistencia se ubica en el punto de contacto, con el extremo de la Palanca (4). Una Palanca (4) de la configuración es de tipo y clase segunda, y está perpendicular a la Palanca (3) y paralela a la (1) y (2). La Palanca (4) con su Potencia y esfuerzo por el extremo en contacto con la Palanca (3), a través del Elemento (10) en bisagra, 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 (15) sobre la Balata (16) del Sistema de Freno.

5- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3 y 4, donde el Mecanismo y Sistema de Freno, dentro del Área de Máquina (26), es caracterizado por: Cuatro Topes (33) perpendiculares en el Chasis (32), dos Balatas y Pastillas de Freno (17) y (16), con dos Pasadores de Seguridad (41) en el extremo de los Topes (33); un Disco de Freno (19) con un Eje Perpendicular (20) en forma de paralelepípedo en una de sus dos caras; un Eje (20) perpendicular ubicado en el agujero del centro de la Pastilla y Balata de Freno (17); un Receptor de Presión (15), sobre la Pastilla y Balata (16), y 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, donde el Disco De Freno (19) está caracterizado por: Un agujero cuadrado (60) en su centro.

7- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1 y 4 donde el Eje (21) ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina (22), está caracterizado por: Es Cambiable y Extraíble, una forma geométrica externa de paralelepípedo; encamisado en una forma geométrica interna de paralelepípedo dentro del Tubo central de la Bobina de Carretes Doble (22) (Fig. 7); una forma geométrica interna cuadrada que se ubica alrededor de la forma geométrica externa cuadrada del Eje (20) del Disco de Freno (19), en el interior del Área de Máquina (26); una longitud mayor que la longitud de la Bobina de Carretes Doble (22); un extremo del Eje (21) pasa por el centro de la Rolinera (31) en el interior del Área de Máquina (26); y el otro extremo del Eje (21) se ubica dentro de la Rolinera (61) (Fig. 5), en el interior del Área de Apoyo (27).

8- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1, 3, 4, y 5; donde el Mecanismo de Emergencia, dentro del Área de Máquina (26); es caracterizado por: Una en

Palanca (12) de primer Tipo y Grado, externa en el Área de Máquina (26), con Fulcro interno 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 (45) anclado en el Chasis (32) y conectado al punto de Carga y Resistencia de la Palanca (12).

9- Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, y 3; donde el Mecanismo Indicador de Velocidad, ubicado dentro del Área de Máquina (26); está caracterizado por: Un alambre (11) ubicado 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 del Área de Máquina (26) en forma de marcador visual móvil.

10-Un Aparato Descensor de Velocidad Regulada de la reivindicación 1,2, 5, 6 y 7, donde un Mecanismo de Retiro y Colocación de la Bobina (22) de Carretes Doble ,de Cuerdas y Guayas; ubicado en el Área de Apoyo (27), es caracterizado por: Un Eje (21) Extraíble, ubicado axialmente dentro del Tubo Redondo central de la Bobina Doble (22); una compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); un pasador (59) sobre la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27); una argolla (56) sobre el Chasis (32) frente a la compuerta (53), en el costado del Área de Apoyo (27); un agujero (64) en la compuerta (53) en el costado del Área de Apoyo (27).