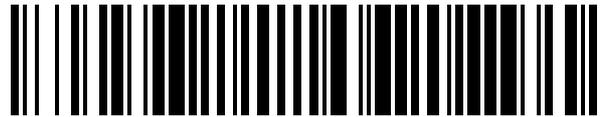


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 202 962**

21 Número de solicitud: 201700715

51 Int. Cl.:

B60W 50/00 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

04.10.2017

43 Fecha de publicación de la solicitud:

15.01.2018

71 Solicitantes:

**LASHERAS ECHEGARAY, Miren Iosune (100.0%)
Monasterio de Fitero nº 24 - 4º Dcha.
31011 Pamplona (Navarra) ES**

72 Inventor/es:

LASHERAS ECHEGARAY, Miren Iosune

54 Título: **Circuito cerrado adaptador de transporte**

ES 1 202 962 U

DESCRIPCIÓN
CIRCUITO CERRADO ADAPTADOR DE TRANSPORTE

Sector: Infraestructuras de transporte de personas y mercancías.

5

Estado de la Técnica: La innovación en transportes aporta cada vez mayor velocidad y mayor eficiencia. La fricción en superficie es eliminada mediante magnetismo o cojín de aire. En igual lógica, se plantea minimizar la resistencia frontal del medio al avance, ahora mediante cápsula de diseño aerodinámico en tubo cerrado de semi-vacío, para largas distancias, bajo proyecto colaborativo internacional abierto. Contrariamente, en el sector energético, el "Aerogenerador Creador de Corriente Doble" (ES1159083) plantea utilizar, para su propósito, masa de aire en conducto circular, como embolsamientos cooperativos avanzando en doble sentido, en giro, y con accesos intermedios de intersección progresiva. Estas dos últimas innovaciones coinciden en optimizar espacio vertical con menor impacto sobre el entorno.

10

15

Invención: El Circuito Cerrado Adaptador de Transporte utiliza la resistencia frontal del medio al avance mediante diseño anti-aerodinámico en transportes y conexión de principio y fin de itinerario en literal hiper-bucle; y logra así que la masa del medio empujada coopere como masa que empuja por detrás, en giro compensador. Faculta aprovechamiento versátil de estructuras existentes o futuras, mediante recubrimiento y conexión, y de tipos de transporte existentes o futuros, mediante adaptación eventual. Facilita la hibridación de transportes, p. e.: en modo maglev dependiente de vía y, fuera, con baterías recargadas, en modo dron autónomo. Es aplicable en tramos parciales integrados en un itinerario más largo; su propia constitución también posibilita destinos intermedios.

20

25

El Circuito Cerrado Adaptador de Transporte, diseñado para utilizar en bucle compensador la resistencia frontal del medio al avance, mediante masa en empuje hacia delante y desde atrás, se caracteriza por comprender: un cerramiento (1), como recubrimiento perimetral para el confinamiento de la mencionada masa, conformando un itinerario conectado circularmente; al menos un acoplamiento (2), como adaptación eventual para dar forma anti-aerodinámica al transporte o transportes, obturando casi por completo el mencionado cerramiento (1), con reborde blando (2.1) para amortiguación en contacto accidental con éste; y al menos un paso (3) como intersección para entrada, salida e interconexiones, con compuertas (3.1).

30

Breve descripción de los dibujos: Fig. 1: Vista explosionada de Circuito Cerrado Adaptador de Transporte tubular, completo -mermado su largo- para comprensión visual, donde se circula en bici reclinada de manivela.

Fig. 2: Vista en miniatura de tres diseños de cerramiento (1) interconectados, en ocho, en rampa y con ramales.

35

Fig. 3: Vista parcial frontal lateralizada de entrada a un paso (3) de base abierta, flotante sobre agua, donde entra un barco con acoplamiento (2) trasero y reborde blando (2.1) de escobilla.

Exposición detallada de modos de realización:

En óptimo diseño del plano de itinerario, tanto en dirección como en pendientes, los ángulos son lo más obtusos posible para ágil circulación de la masa del medio donde se avanza, como embolsamiento de aire o agua empujado en avance sin revoques. Otro factor a considerar, sobre todo en ventilación y aire acondicionado, es la temperatura diferencial de la masa circulante y del área de cada transporte, así como el aislamiento de la pared del cerramiento (1); una temperatura de masa constante relativamente más fría constituye un embolsamiento sin corrientes perturbadoras, frente a un área del transporte como embolsamiento más cálido y también sin fricción lateral apreciable. En igual línea, la longitud y la sección del cerramiento (1) y la densidad de la masa son factores que afectan distintamente a aprovechamiento de inercia y a control de velocidad. En distancias largas, existe la posibilidad de fraccionar el itinerario en tramos interconectados y de usar compuertas (3.1) a conveniencia, lo cual contribuye a mantener con facilidad los embolsamientos actuando como bloques.

El cerramiento (1) se hace sobre railes, autopistas o agua y también bajo ésta. Cuenta con tramos elevados o soterrados, especialmente útiles para conexión de sentidos fuera de nivel. La velocidad acompañada controlada de transportes y la mencionada evitación de revoques inciden en los menores requisitos del cerramiento (1), simplemente apto para reconducir y conservar la fuerza de empuje. En zonas de ángulos menos obtusos se refuerzan resistencia del material y anclaje. El uso de railes o canalizaciones permiten en caso necesario ajustar la sección del cerramiento (1) al tamaño de los transportes. En ciudades se habilitan pequeños caniles aptos para fácil cruce a desnivel: bien para bicis reclinadas de manivela, bajo cerramiento (1) transparente, incluso con material de invernadero; bien para mercancías con transportes híbridos, capacitados también como drones en su salida.

El acoplamiento (2) es ligero, impermeable y suficientemente resistente en cada caso; en ocasiones plástico fino. Ocupa casi totalmente la sección del cerramiento (1). Es de fácil y segura colocación, con incorporación al entrar en estación automatizada o a modo de despliegue de vela o paraguas instalados. Se usan a cada uno o dos, delante y atrás. Una persona se lo puede colocar sobre la espalda sujeto a modo de mochila. Su reborde blando (2.1) es de material más elástico o constituido por escobilla.

El paso (3) forma un semicírculo adosado al cerramiento (1) en punto de partida-destino y también en puntos intermedios o como interconexión de itinerarios. Su intersección progresiva permite la aceleración o el frenado de un transporte sin interferir en la fuerza central del resto, pudiendo además dotarse de la pendiente apropiada. Sus compuertas (3.1) son resistentes al aumento de presión del aire en frenado favorecido de parada para incorporación de personas; y son activadas a distancia. La apertura y cierre conmutados apuradamente contribuyen a la ausencia total de interferencia en la fuerza central.

REIVINDICACIONES

1. Circuito Cerrado Adaptador de Transporte, diseñado para utilizar en bucle compensador la resistencia frontal del medio al avance, mediante masa en empuje hacia delante y desde atrás, caracterizado por comprender: un cerramiento (1), como recubrimiento perimetral para el confinamiento de la mencionada masa, conformando un itinerario conectado circularmente; al menos un acoplamiento (2), como adaptación eventual para dar forma anti-aerodinámica al transporte o transportes, obturando casi por completo el mencionado cerramiento (1), con reborde blando (2.1) para amortiguación en contacto accidental con éste; y al menos un paso (3) como intersección para entrada, salida e interconexiones, con compuertas (3.1).

Fig. 1

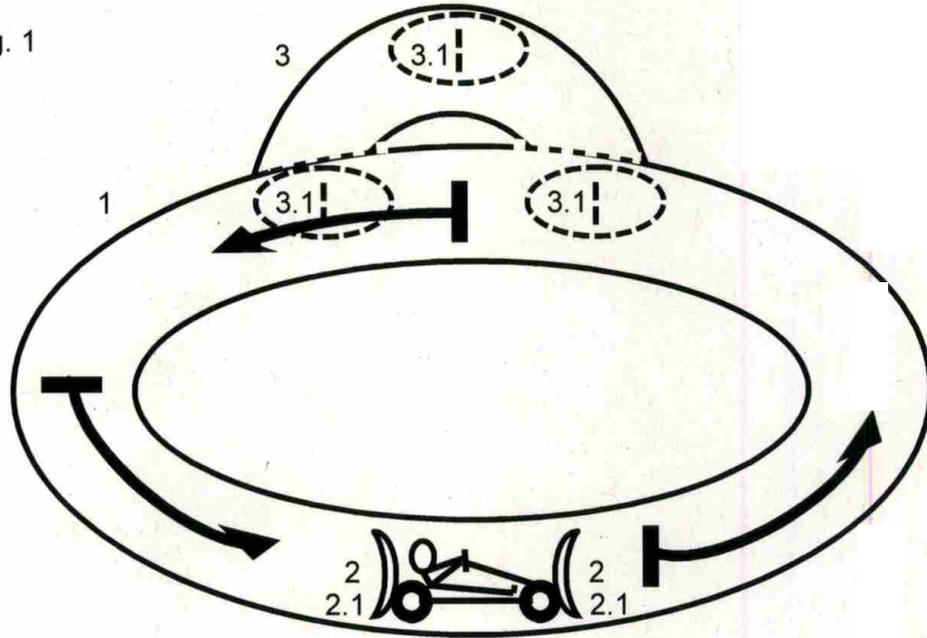


Fig. 2

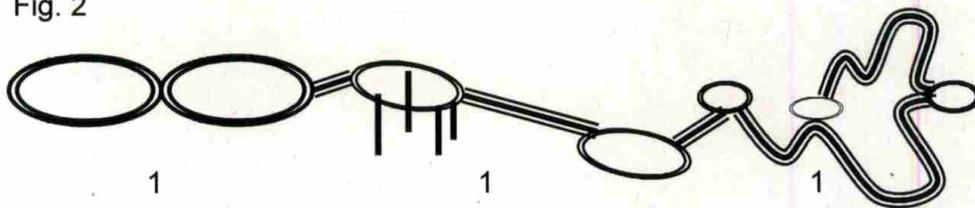


Fig. 3

