

116413

MEMORIA

DESCRIPTIVA DE " UN NUEVO PROCEDIMIENTO
MECANICO DE VENTILACION, PARA EL SERVICIO
DE VIAJEROS, EN LOS FERROCARRILES

Memoria descriptiva de un nuevo procedimiento mecánico de ventilación para el servicio de viajeros en los ferrocarriles.



D. Serafín Sánchez Fuensanta, con domicilio en Barcelona, Paseo de Colón 14, Entresuelo, y D. José García Yepes, Ingeniero de Minas con domicilio en Barcelona, Hotel Marina, han inventado un procedimiento nuevo y útil de ventilación para el servicio de viajeros en los ferrocarriles y declaramos que la siguiente, es una descripción completa, clara y exacta del invento: Mas necesaria aun que la calefacción durante el otoño e invierno, en los coches para viajeros en los ferrocarriles, es la ventilación en el verano. Las molestias del frío durante el viaje pueden evitarse facilmente con el uso de abrigos y mantas de viaje, pero las que ocasiona el calor durante los meses de verano son más difíciles de evitar, pues el uso constante del abanico es pesado y molesto a la vez, y el llevar abiertas las ventanillas no solo es sucio por el polvo y humo que penetra en el departamento, sino peligroso para la vista, debido a las partículas de carbon que se escapan por la chimenea. Las Compañías de Ferrocarriles que se preocupan cada vez más de hacer confortables sus coches con el fin de que el viajero pueda experimentar durante las horas que forzosamente ha de permanecer en ellos, las menos molestias posibles, no ha implantado todavia un servicio de ventilación que haga más soportables esas horas angustiosas de calor a que se encuentra sometido todo aquel que tiene que efectuar un viaje durante los días de verano. Los coches-restaurant algunos llevan ventilador eléctrico, pero este procedimiento no es economicamente adaptable para los coches de viajeros, porque resultaría muy caro a las Compañías otros llevan un ventilador que se mueve por la velocidad misma del tren, pero aparte de que sus efectos son casi nulos por su pequeño número de revoluciones, tiene el inconveniente, este procedimiento de que es discontinuo puesto que se para el ventilador al detenerse el tren en las estaciones. El procedimiento ideado por los que suscriben tiene, entre otras, la ventaja de que la ventilación es constante y puede ser general e individual, segun convenga establecerla a las Compañías de Ferrocarriles. La ventilación en los coches de ferrocarriles, por nuestro procedimiento, se hace por medio de aire comprimido a baja presión, obteniéndose este por el empleo de un pequeño grupo turbo-compresor alimentado con vapor procedente de la caldera de la máquina por medio de una toma provista de su correspondiente llave de paso que sirve para graduar la entrada del vapor en la turbina. Cada coche llevará una tubería de acero que será la general de distribución del aire, y de aquella se derivarán otras de menor sección, una para cada departamento.

En ambos extremos de la tubería general,



de cada coche se colocará un tubo de goma el cual se fijará fuertemente por uno de sus extremos, al tubo de acero, y el otro, que será el que servirá para establecer la comunicación con el coche siguiente o el anterior, irá provisto de una pieza roscada, estableciéndose la unión entre cada dos consecutivos por medio de un manguito. Como facilmente se comprende, estos trozos de tubería de goma que queden por fuera de los coches, habrán de tener la longitud necesaria para que cada dos consecutivos, al unirse, salven con exceso la distancia que queda entre cada dos unidades de las que formen el tren. Del depósito de aire, anexo al compresor, arranca un tubo de acero que se unirá, de la manera indicada, a la tubería general de distribución, y de esta manera quedará establecida la comunicación entre el depósito y todos los coches que formen el tren. El extremo posterior de la tubería general, que corresponderá al último coche o al furgón de cola, se cerrará por medio de una tapa que entrará a rosca en la pieza metálica en que termina el tubo de goma. Cuando se desee establecer la ventilación individual, el tubo de distribución del aire en cada departamento, irá provisto de una serie de válvulas de salida de aire que se mantendrán cerradas por la misma presión de aquel, y que solo le darán paso al ser enchufado convenientemente al extremo de un tubo de goma de longitud adecuada, el cual se unirá por el otro extremo a un pequeño ventilador de aluminio o celuloide.

De esta forma, cada viajero podrá disponer de un ventilador que podrá enchufar a voluntad para servirse de él en el momento que así lo desee. Cuando se trate de establecer la ventilación general en cada departamento bastará disponer en el tubo de llegada de aire un solo enchufe para el ventilador de techo correspondiente, el cual también podrá quedar fijo en aquel.

NOTA REIVINDICATORIA

Reivindicamos como nuevo y de propia invención " Un nuevo procedimiento mecánico de ventilación, para el servicio de viajeros, en los ferrocarriles