



173364

MEMORIA DESCRIPTIVA

correspondiente a la solicitud de concesión de un.....

MODELO DE UTILIDAD

SOLICITANTE: **ETABLISSEMENTS COMPIN S.A.** de nacionalidad francesa

RESIDENCIA: **40, Boulevard Maiesherbes, 75.- PARIS 8**

(Francia)

ENUNCIADO: **"DISPOSICION DE UN COMPARTIMENTO DE LITERAS PARA VAGON DE FERROCARRIL"**

Prioridad: Patente n.º del

173364

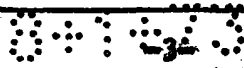


1 La presente memoria descriptiva tiene como
fin la declaración del objeto sobre el que ha de recaer el
privilegio de explotación industrial y comercial exclusivo
en el territorio nacional de un Modelo de Utilidad, de acuer-
do con la vigente Legislación, que, como el enunciado indica,
5 se trata de "DISPOSICION DE UN COMPARTIMENTO DE LITERAS PARA
VAGON DE FERROCARRIL".

10 El presente invento tiene por objeto una dis-
tribución de litera inferior y asientos, particularmente para
compartimento de coches de ferrocarril. Esta distribución tie-
ne por objeto dar a los viajeros que ocupan el compartimento el
máximo de confortabilidad, tanto de día, poniendo a su dis-
posición asientos individuales regulables en profundidad y
transformables en mesillas auxiliares, como de noche, susti-
15 tuyendo a una hilera de asientos individuales una litera aba-
tida, en la que los asientos y sus respaldos individuales les
quedan disimulados.

20 Según el invento, la distribución comporta,
en combinación con una litera que puede ser recogida o abati-
da alrededor de un eje, una pluralidad de asientos, compuestos
cada uno de ellos por un asiento y un respaldo, articulados
uno a otro, estando dichos asientos soportados por un cuadro
único, cuyos costados laterales están articulados, en la par-
te posterior sobre una consola fija en la cara inferior en po-
25 sición nocturna de la litera, y en la parte anterior a una
biela que puede oscilar sobre un eje fijo en el suelo.

30 Para comprender mejor la naturaleza del inven-
to en el plano adjunto hacemos una representación esquemática
de su utilización, no siendo en absoluto limitativa y suscep-
tible por ello de las modificaciones accesorias que no alte-
ren las características esenciales.



173364

1 La figura 1 muestra una primera forma de realización con la litera puesta fuera de servicio y los asientos desplegados en diversas posiciones.

5 La figura 2 muestra los asientos en una posición recogida para permitir un acceso debajo de éstos.

La figura 3 muestra una litera puesta en posición de servicio, habiendo sido los asientos individuales, automáticamente replegados y disimulados bajo la banqueta.

10 La figura 4 es una sección transversal del cuadro, mostrando como pueden ser desplazados los asientos sobre dicho cuadro.

Las figuras 5 y 6 representan una variante del invento respectivamente en posición de día y de noche.

15 Las figuras 7, 8 y 9 representan otra variante del invento respectivamente en posición diurna, en posición nocturna y en posición intermedia.

En ellas se anotan las siguientes particularidades:

- 20 N° 1.- Litera.
- N° 2.- Eje de giro.
- N° 3.- Cuadro tubular.
- N° 4.- Consola.
- N° 5.- Soporte anterior.
- N° 6.- Pitones guidores.
- 25 N° 7.- Biela.
- N° 8.- Punto de giro.
- N° 9.- Hendidura abierta.
- N° 10.- Resorte compensador.
- N° 11.- Polea de reenvío.
- 30 N° 12.- Punto de anclaje.
- N° 13.- Tope.



173364

1

2ª.- Un cuadro tubular (3) de forma rectangular articulado en (24) a cada una de sus extremidades, sobre una consola (4) fijada a la litera. En posición de utilización el cuadro y la litera pueden reposar en la parte anterior sobre un soporte (5).

5

Sobre los costados extremos del cuadro, están fijados dos pitones (6). Una biela (7) que puede girar alrededor de un eje (8) recibe en una hendidura (9) abierta en su extremo libre, dicho pitón. A esta biela o a una patilla (25) solidaria de ésta, está fijada una extremidad de un resorte (10), que pasa sobre una polea de reenvío (11) y está atado por su otra extremidad en (12) a la parte superior trasera de la litera (1).

10

15

El tramo del resorte que está situado entre la polea (11) y el punto de ataque (12) está en contacto con una polea (31) cuyo eje de rotación es solidario de la biela (5) y que, en el ejemplo ilustrado en las figuras está situado precisamente en el punto de ataque del resorte (10) sobre la pata (25).

20

Dos topes, (13 y 26), limitan los desplazamientos angulares de la biela.

3ª.- Una pluralidad de asientos individuales, preferentemente tres por cada cuatro.

25

Estos asientos comportan cada uno un asiento (14) y un respaldo (15), y son desplazables individualmente en el sentido de la marcha del vehículo, de manera que ofrece una multiplicidad de posiciones según los gustos del viajero. A cada una, corresponde una inclinación diferente del respaldo (15) como se ve sobre la figura 1 en que se ha representado la posición más avanzada en trazos discontinuos en (27 y 28).

30

173364



1 Cualquiera que sea la posición elegida, el respaldo (15) puede ser abatido sobre el asiento (14) alrededor del eje de rotación (29), que los reúne entre sí. En la posición (14), la más retraída del asiento puede así corresponder la posición del respaldo representado en trazos mixtos en la figura 1.
5 El respaldo así abatido puede servir de mesa.

Para aumentar el confort, el respaldo está provisto de cabecera.

10 El movimiento de deslizamiento del asiento (14) sobre el cuadro, está obtenido de una manera visible sobre la figura 4.

15 De un costado longitudinal al otro del costado (3) están dispuestas unas barras transversales (16) dos por cada asiento, que sirven de guía para dos forros tubulares (17) fijados a los asientos (14). La carrera máxima (30), de atrás hacia adelante del asiento, es igual a la diferencia entre la longitud de las barras transversales (16), y la de los forros (17).

20 Dos topes de fin de carrera (18) en caucho, amortizan los finales del desplazamiento.

Para pasar de la posición diurna a la posición nocturna, se hace bascular la litera (1) alrededor del eje (2).

25 Esta maniobra implica la rotación de la consola (4) y de la biela (7) alrededor de sus ejes respectivos, lo que hace pasar el dispositivo de la posición de la figura 1 a la figura 3. Durante esta maniobra, el resorte (10) se ha distendido, en particular bajo la polea (31), y ayudará en consecuencia, a efectuar sin esfuerzo la maniobra inversa para
30 devolverlo a la posición diurna.

173364



1 Bien entendido, los resortes pueden eventual-
mente estar reemplazados por otros en acero, o por cualquier
medio elástico equivalente.

5 Gracias a la hendidura abierta (9) se puede
e elevar el cuadro como una cubielta, figura 2, para acceder
al espacio (19) comprendido entre el panel y la placa (5) que
sirve de soporte. Este espacio puede servir de cofre de día
e incluso de noche. Se puede alojar allí, por ejemplo, la ro-
pa de cama, escaleras, reposa-brazos, etc.

10 En la variante representada sobre las figuras
5 y 6, el resorte (10) que está distendido en posición diurna
de la litera (1), está atado por una de sus extremidades a
ésta en (12), en el costado del tabique de separación; pasa
sobre dos ruedas de reenvío (2) y (11) en las proximidades de
15 la placa de soporte (5) y su otra extremidad está atada a un
pitón (6) fijado al cuadro tubular (3).

20 Este pitón está guiado en un camino (20) con-
venientemente diseñado y dispuesto en los tabiques laterales
para que el pitón pase de la extremidad superior, (figura 5)
a la extremidad baja, (figura 6), de la gufa (20) mientras
que la litera gira alrededor del eje (2), y pasa de su posi-
ción diurna a su posición nocturna, y para que, el resorte
sea distendido progresivamente durante la operación. La ener-
25 gía almacenada en el resorte es recuperada en la maniobra in-
versa de recogida de la litera contra el tabique, lo que dis-
minuye el esfuerzo necesario en el operador.

Preferentemente tal dispositivo está dispuesto
en cada extremidad lateral del compartimento.

30 Esta variante no permite el acceso al cobre
(19) cuando el dispositivo está en posición diurna, como se

173364



1 muestra sobre la figura 2, porque el resorte (10) del sistema de equilibrio mantiene al cuadro (3) en posición baja.

5 En caso de ausencia del sistema de equilibrado, este acceso es realizable practicando una abertura en la parte superior del camino de guiado lateral (20); cuando se eleva como una cubierta al cuadro (3) esta abertura permite al pitón (6) salir de dicho camino de guiado (20).

10 La distribución según la segunda variante, representada sobre las figuras 7 a 9, permite el acceso al cofre en posición diurna, utilizando un sistema de equilibrado.

15 A este efecto, el pitón (6) rueda siempre en su camino de guiado (20) que no comporta abertura en su extremidad superior, y está montado sobre una biela (22) articulada sobre el eje (24) de rotación del cuadro (3) sobre la consola (4) fijada a la litera (1). Este cuadro (3) comporta un puente (23) que, en posición diurna, (figura 7), o en posición nocturna (figura 8), se apoya contra el pitón (6) y reposa sobre él. Cuando el pitón (6) está puesto en movimiento por la biela (22) arrastra al cuadro (3) y le hace pasar de la posición indicada en la figura 7 a la posición de la figura 20 8, o inversamente.

25 Cuando se quiere tener acceso al cofre, basta partiendo la posición de la figura 7, elevar el cuadro (3) que pivota alrededor del eje (24) (figura 9), permaneciendo el pitón (6) prisionero del camino de guiado (20), y la biela (22) inmóvil.

30 Cuando se abate el cuadro (3) el puentecillo (23) viene obligatoriamente a ensamblarse con el pitón (6) incluso si por descuido la litera (1) habia sido desenganchada y pivotada ya sobre su eje (2) arrastrando a la consola (4).

173364



1 El cuadro (3) y la biela (22) que porta el pitón (6) tienen el mismo eje de pivotamiento (29) y por tanto el puentecillo (23) enganchará siempre a dicho pitón no siendo posible ninguna falsa maniobra.

5 Descrita suficientemente la naturaleza del presente invento así como su realización industrial, sólo cabe añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible introducir cambios de forma, materia y disposición en cuanto tales alteraciones no supongan variación sustancial del mismo.

10 El solicitante al amparo de los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, si fuera posible, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud.

15 NOTA

El Modelo de Utilidad que se solicita como nuevo en España, por veinte años, de acuerdo con la vigente Legislación deberá recaer sobre "DISPOSICION DE UN COMPARTIMENTO DE LITERAS PARA VAGON DE FERROCARRIL", en todo de acuerdo con las siguientes

20 REIVINDICACIONES:

25 1ª.- Disposición de un compartimento de literas para vagón de ferrocarril, caracterizada porque comporta una pluralidad de sillas, compuestas cada una de un asiento y un respaldo articulados entre sí, estando dichas sillas soportadas por un cuadro, cuyos costados laterales están articulados sobre una consola fijada a la cara anterior de la litera y a una biela que puede oscilar alrededor de un eje fijado en el suelo, de modo que, en posición nocturna, el respaldo de cada asiento es abatido contra el asiento correspondiente y todos

30



173364

1
5
10
15
20
25
30

ellos son disimulados bajo la litera entre el soporte anterior del cuadro y la pared del compartimento.

2^a.- Disposición de un compartimento de literas para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con la anterior reivindicación, caracterizada porque la biela presenta en su extremidad libre una hendidura abierta de la que puede ser desacoplado un eje de articulación del cuadro.

3^a.- Disposición de un compartimento de literas para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con las anteriores reivindicaciones, caracterizada porque en posición diurna cada asiento de una silla puede deslizar sobre barras transversales el cuadro, mientras que el respaldo apoyado sobre la litera toma las inclinaciones correspondientes.

4^a.- Disposición de un compartimento de literas para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con las anteriores reivindicaciones, caracterizada porque el respaldo de cada silla puede ser abatido sobre el asiento alrededor del eje de articulación común, para servir eventualmente de mesa auxiliar.

5^a.- Disposición de un compartimento de literas para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con las anteriores reivindicaciones, caracterizada porque un resorte anclado por una parte en la biela citada, y por otra parte en la parte posterior de la litera, con paso sobre dos poleas intermedias, es distendido en el curso de la maniobra de colocación en posición nocturna de la litera y ayuda a la colocación de la distribución en posición diurna.

6^a.- Disposición de un compartimento de literas para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con la primera reivindicación, caracterizada porque el resorte de equili-

173364



1
brado unido por una extremidad a la litera, y pasando sobre
dos poleas de reenvío próximas a la placa de soporte del cua-
dro en posición diurna, está unido por su otra extremidad a
un pitón que está obligado a recorrer un camino de guiado dis-
5
puesto de tal forma que el resorte esté sometido a una tensión
creciente, cuando la litera pasa pivotando de la posición diur-
na a la posición nocturna.

7^a.- Disposición de un compartimento de lite-
ras para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con la prime-
ra y sexta reivindicación, caracterizada porque el pitón está
10
fijado en un punto del cuadro que soporta los asientos.

8^a.- Disposición de un compartimento de lite-
ras para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con la pri-
mera sexta y séptima reivindicación, caracterizada porque en
15
el caso en que los sistemas de equilibrado están suprimidos,
el camino de guiado presenta una abertura en su extremidad su-
perior que permite desacoplar el pitón para permitir el acceso
al cofre.

9^a.- Disposición de un compartimento de lite-
ras para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con la pri-
mera y sexta reivindicación, caracterizada porque el pitón es-
20
tá soportado por una biela articulada sobre el mismo eje que
el cuadro.

10^a.- Disposición de un compartimento de lite-
ras para vagón de ferrocarril, en todo de acuerdo con la prime-
ra sexta y séptima reivindicación, caracterizada porque bajo
25
el cuadro está dispuesto un puentecillo que, en posición diur-
na y en posición nocturna se acopla con dicho pitón.

11^a.- "DISPOSICIÓN DE UN COMPARTIMENTO DE LI-
30
TERAS PARA VAGON DE FERROCARRIL".

173564

173364

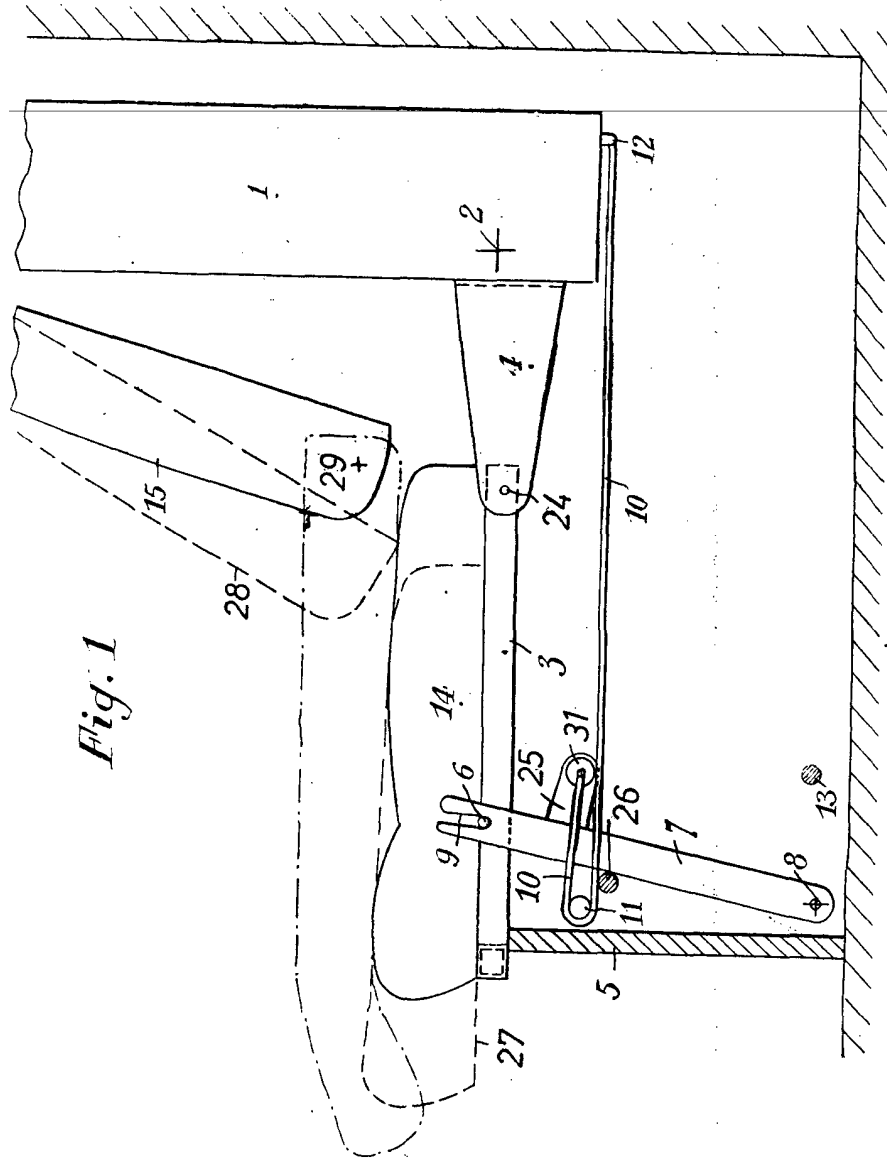


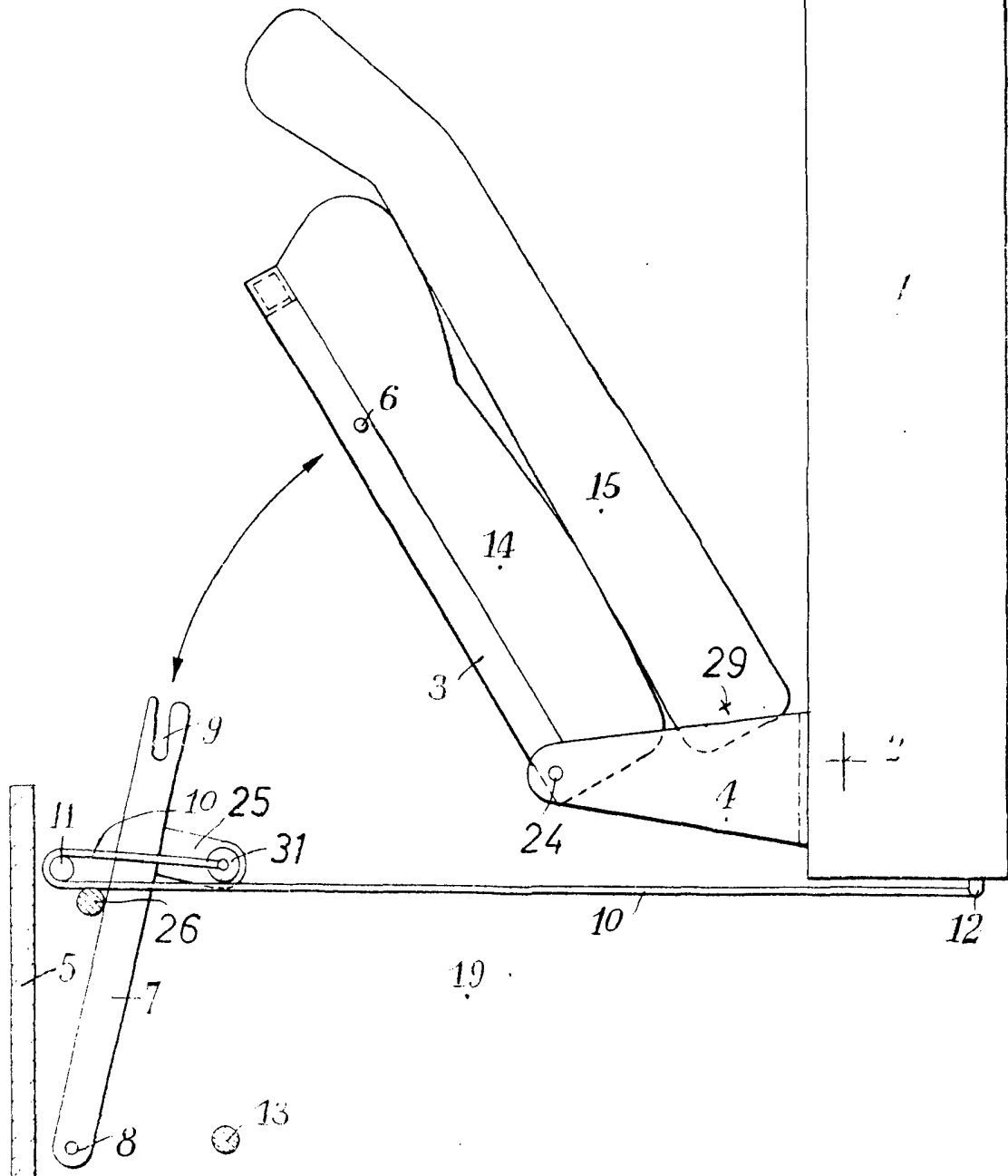
Fig. 1

Escala variable
 Madrid 19 OCT. 1971
 El Agente Oficial
 MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZOR
 P. P.

173364



Fig. 2



Escala variable
 Madrid 19 OCT. 1919
 El Agente Oficial
MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON
 P. P.

Fig. 3 175364

175364

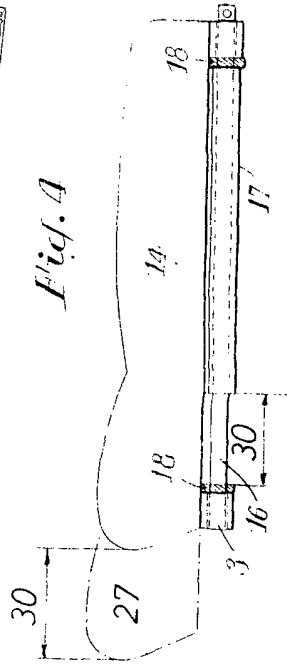
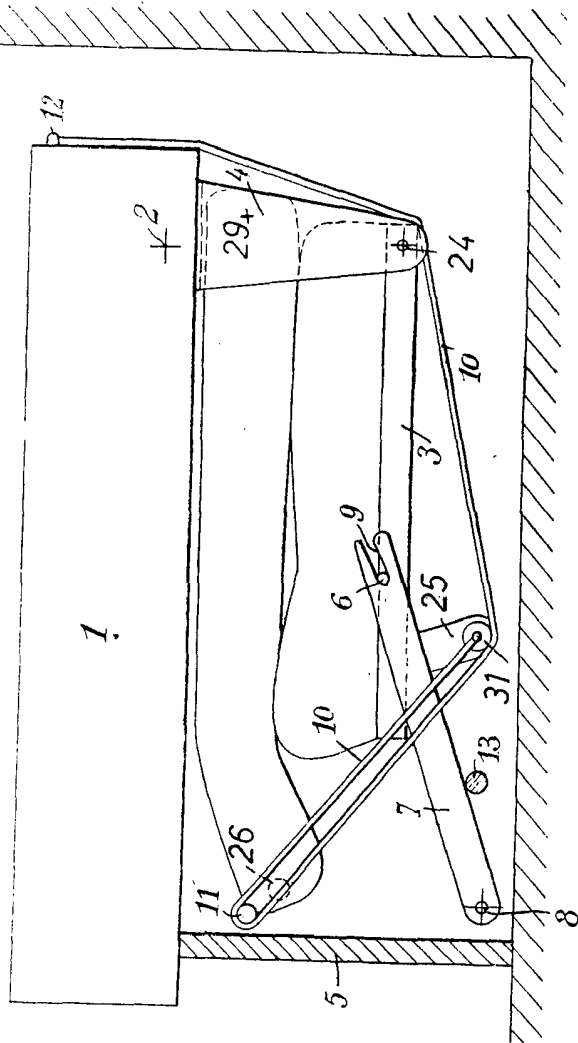


Fig. 4

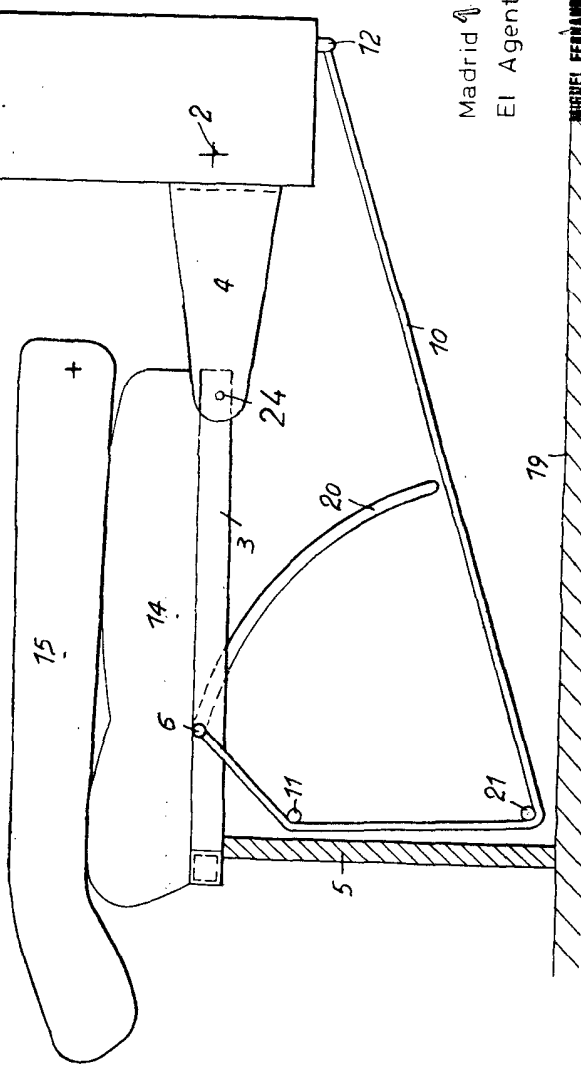


Fig. 5

Escala variable

Madrid 19 OCT. 1917

El Agente Oficial

MIGUEL FERNANDEZ-JAUSA PINO
P. P.

Fig. 6

173364

173364

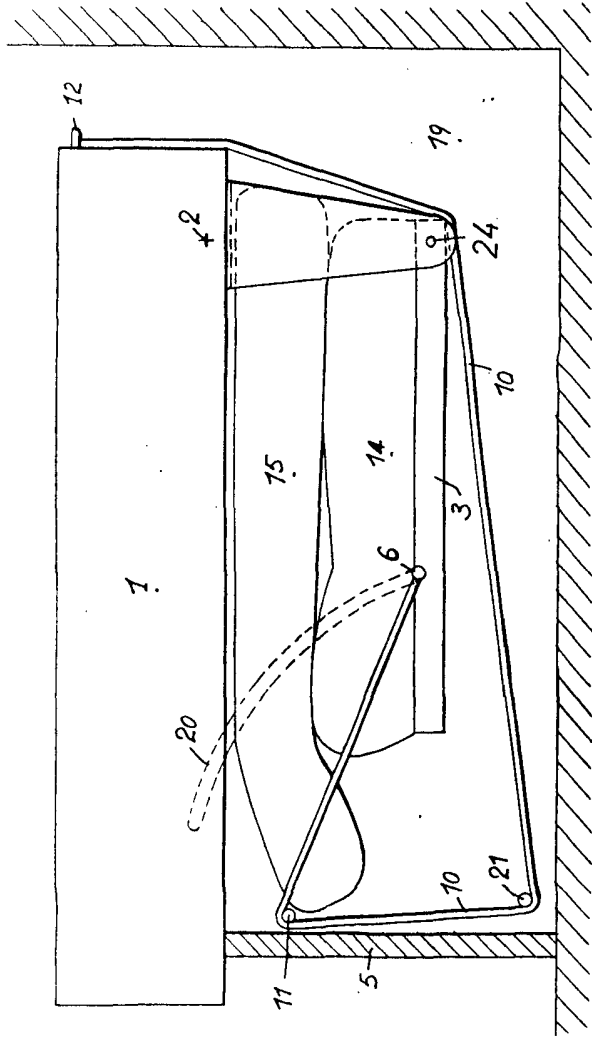
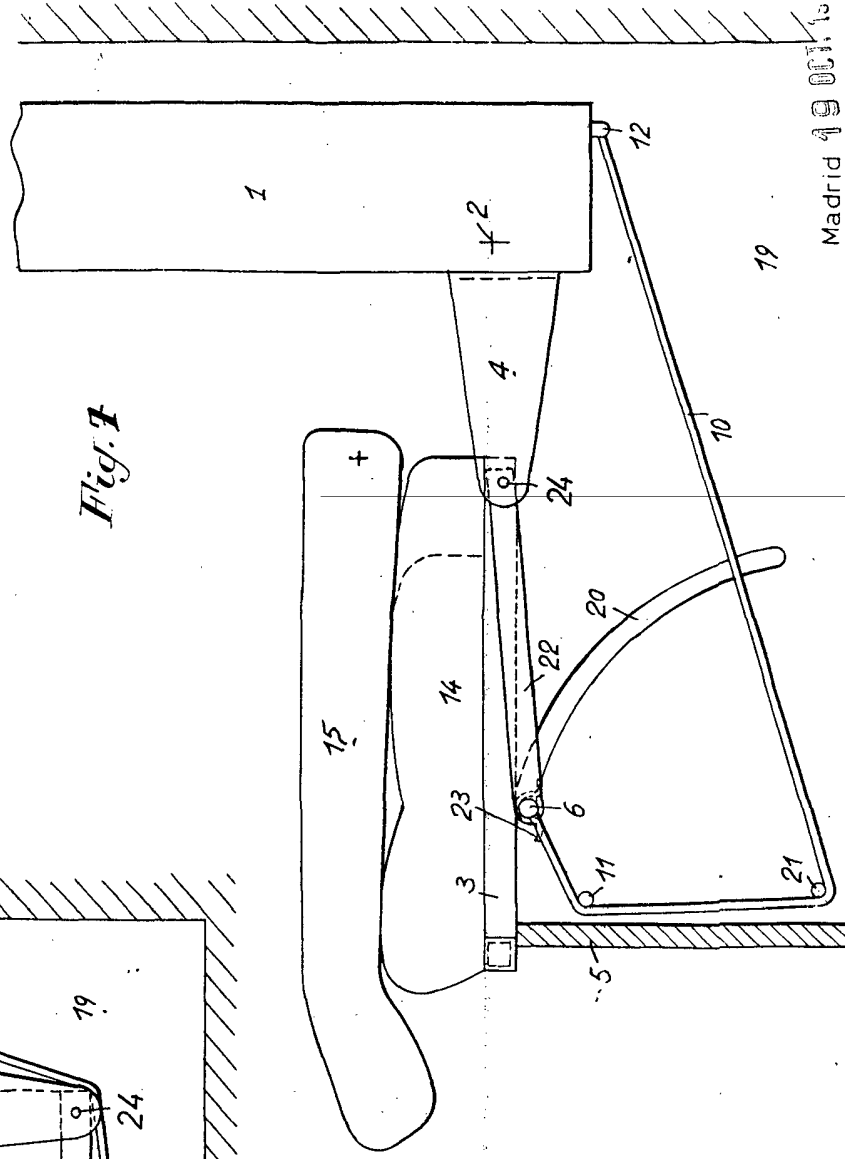


Fig. 7



Escala variable

Madrid 1903, 1317

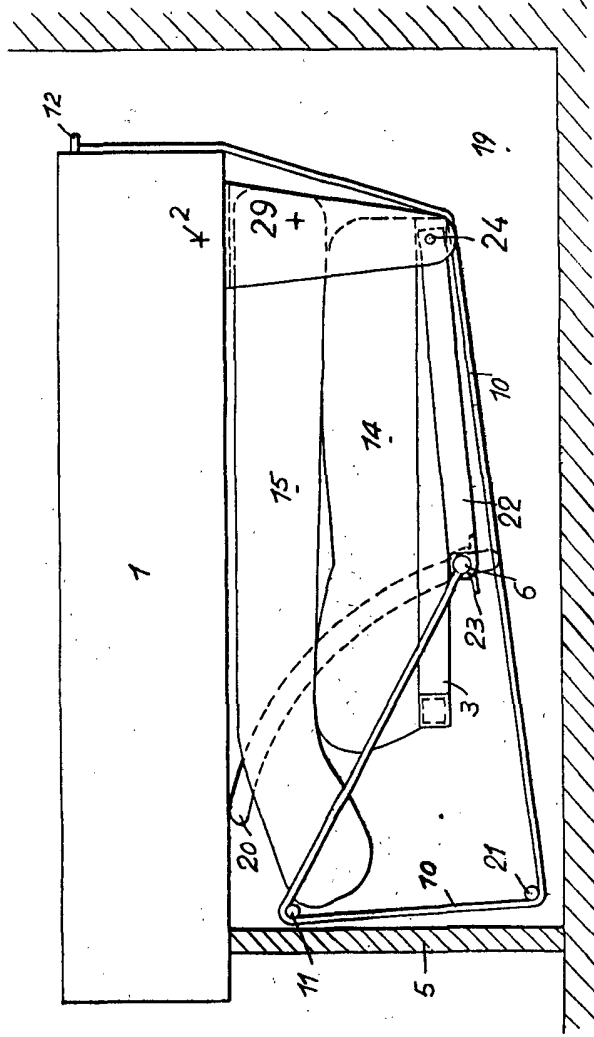
El Agente Oficial
MIGUEL FERNANDEZ-LAUNSA PIZOR
P. P.

114304

73304



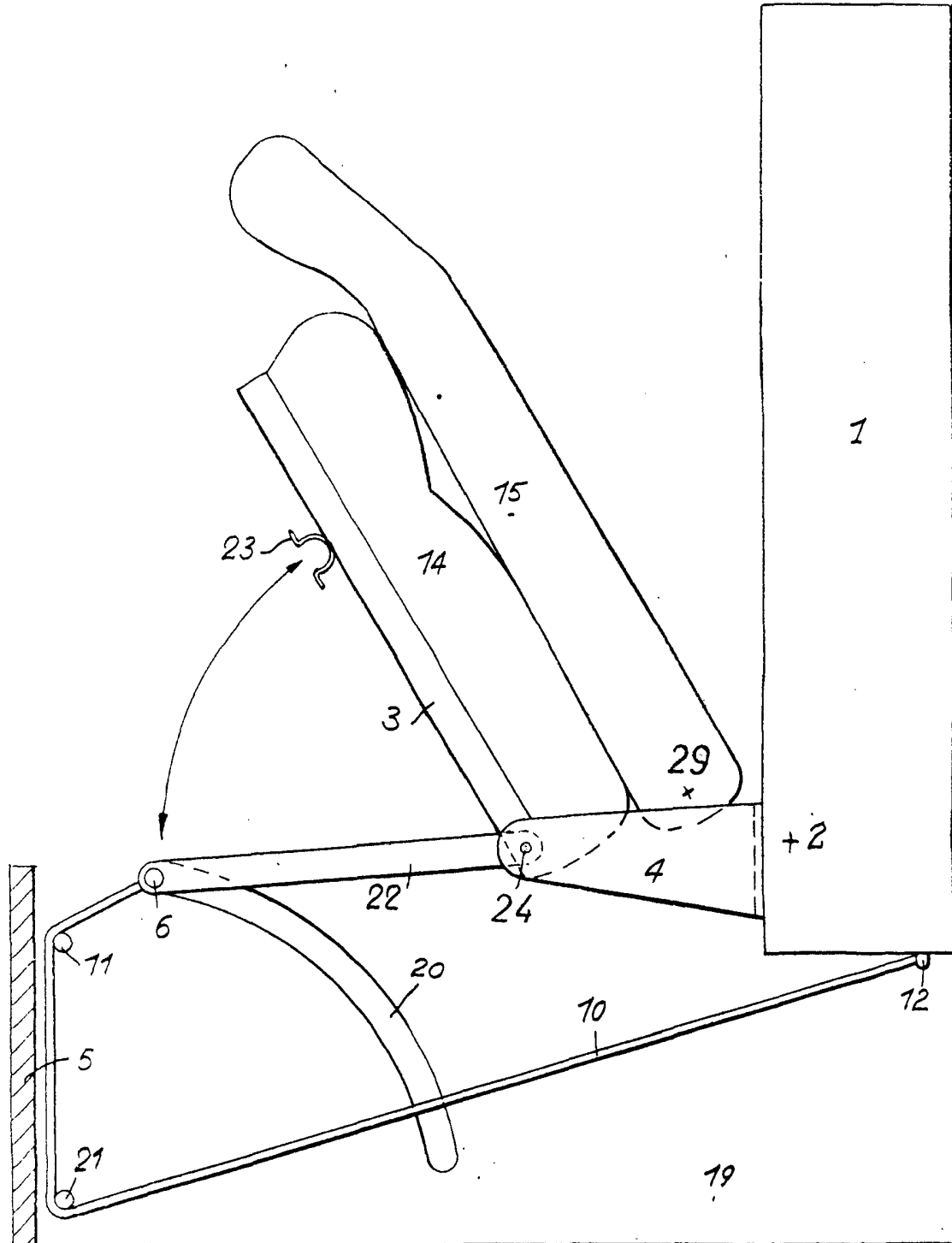
Fig. 8



Escala variable
 Madrid 1931. 677
 El Agente Oficial
 MIGUEL FERNANDEZ-LAUNSA PINZON
 P. P.



Fig. 9 173364



Escala variable

Madrid OCT. 1971
 El Agente Oficial
MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON
 P. P.