



MODELO DE UTILIDAD 197808

Inventor: B61D



M E M O R I A D E S C R I P T I V A

S o b r e :

"VEHICULO FERROVIARIO PERFECCIONADO"

Solicitante: La entidad española: PATENTES TALGO, S.A., --

con domicilio en calle Montalbán, 14

MADRID- 14.

197808

12



El objeto de este invento es una mejor utilización del espacio disponible en los vehículos ferroviarios dotados de departamentos cama en orden a proporcionar al viajero un mayor confort, tanto cuando las cabinas están dispuestas para

5. dormir (posición "noche") como cuando lo están para viajar sentado (posición "día").

Las distintas soluciones de distribución hasta ahora conocidas son numerosas. En todas ellas se pretende conseguir el mayor confort dentro de las limitaciones impuestas por el espacio disponible, distinto para cada vehículo y aún para el mismo tipo de vehículo según el concepto que se aplique o la rentabilidad que se pretenda obtener.

10.

Contando, por otra parte, con un mismo espacio, se pueden proyectar distintas variantes, según se consideren unas u otras de las facetas que influyen en el confort como preferentes.

15.

Queremos con esto aclarar que es difícil ponderar los distintos factores de los que depende el mayor o menor confort proporcionado al viajero, teniendo en cuenta, además, que son valores puramente subjetivos en su mayoría. El viajero no juzga por el volumen o superficie de que dispone, sino por la sensación que ese volumen o superficie le produce.

20.

A pesar de todo ello, con este invento se ha conseguido, como quedará demostrado en la posterior descripción del mismo, un elevado índice de confort de cada uno de los factores que actualmente se consideran como imprescindibles.

25.

La idea fundamental consiste en disponer las cabinas sobre uno de los laterales del vehículo con su dimensión mayor transversalmente al mismo pero con una cierta inclinación.

30. El panel frontal de cada cabina es perpendicular a

197808

12



los paneles comunes entre cabinas y, por tanto, está también inclinado respecto al eje longitudinal del vehículo, resultando a lo largo del remolque un panel corrido en forma de diente de sierra, donde están situadas las puertas de entrada a las cabinas, que constituye una de las paredes del pasillo. La otra pared del pasillo está formada por el lateral opuesto del vehículo.

Las más importantes ventajas que ofrece esta disposición son las siguientes.

10. - Mejor aprovechamiento del espacio arquitectónico, permitiendo una ordenación funcional de sus distintas formas de utilización, para cada una de las cuales se crea su propio y diferente ambiente: de noche, de día, lavabo-vestidor, etc.

15. - Ni el lavabo ni el ropero restan espacio a la cabina, como ocurre en las distribuciones convencionales, por su disposición "empotrada". Además se evita que las prendas colgadas en el ropero estén a la vista y resten espacio de el "estar" donde es más necesario.

20. - Las dimensiones diagonales del lavabo-vestidor, mayores que en los coches convencionales gracias a la propia distribución, proporcionan una mayor libertad de movimientos y una sensación de gran amplitud, dentro de un ambiente adecuado, distinto del resto del recinto, conseguido con un techo más bajo, una cortina de separación, la disposición de las luces, la decoración, etc.

25. - La posición de la cama, separada del lateral exterior y la doble cortina, proporcionan un mejor aislamiento térmico y acústico así como de la luz exterior que pueda penetrar por la ventana.

30. - En posición "día", los asientos quedan orientados hacia la

197808



1974

ventana, proporcionando una más cómoda visibilidad a los viajeros.

- Es posible colocar, en las cabeceras de las camas, una mesita de noche lateral de gran utilidad para el viajero, en la

5. que se sitúan, en un lugar de cómoda accesibilidad, los distintos mandos de iluminación, timbres, etc., así como la luz de noche. Esta luz, al quedar empotrada proporciona suficiente iluminación local sin molestar al otro viajero.

10. - El pasillo en diente de sierra ofrece una amplitud en las zonas coincidentes con las puertas de entrada a las cabinas, hasta ahora desconocida en los coches camas. Con ello se facilitan extraordinariamente los cruces de los viajeros que portan maletas. Además se evita la monotonía del pasillo largo y estrecho.

15. También permite dar al asiento-cama del conductor de cada coche unas dimensiones superiores a las normales en distribuciones convencionales, sin estrangular el paso.

Para mayor aclaración de estas ventajas, a continuación se describe más detalladamente la distribución que constituye este invento basándonos en los siguientes dibujos:

20. - La figura 1 es un detalle en planta de dos módulos o cabinas centrales, dispuesta una en posición "día" y otra en posición "noche".

25. - La figura 2 es una sección en alzado por la línea 2-2 de la figura 1.

- La figura 3 es una sección en alzado por la línea 3-3 de la figura 1.

- La figura 4 es una sección en alzado por la línea 4-4 de la figura 1.

30. - La figura 5 es una sección en alzado por la línea 5-5 de la

197808



figura 1.

- La figura 6 es un dibujo aclaratorio en perspectiva de los dos módulos o cabinas de la figura 1.

Se comprenderá fácilmente que estas cabinas tienen

5. la posibilidad de alojar en su interior una, dos o tres camas. En la siguiente descripción y dibujos consideraremos que hay dos camas y tres butacas montadas por cabina sin que ésto suponga limitación al objeto de la patente.

Todas las cabinas son independientes entre sí y
10. están compartimentadas por medio de paneles o testeros verticales situados en posición sensiblemente oblicua con respecto a los ejes longitudinal y transversal del vehículo.

Las cabinas tienen el testero de mayor dimensión ocupado por las butacas la, lb y lc, a nivel normal sobre el
15. suelo (figuras 1 y 2) cuando están situadas en posición "día" y replegadas sobre el suelo (figura 3) en posición "noche", por las camas 2a y 2b a distinto nivel sobre el suelo que permite la fácil utilización de ambas; y por unas perchas 3 para ropero sobre una repisa 4 que sirve de mesita auxiliar.

20. El testero puesto tiene una concavidad donde se aloja el lavabo 5 montado en un armario que descansa sobre el suelo.

Los otros dos testeros están formados, uno por el lateral del remolque y el otro por un panel donde está situa-
25. da la puerta de entrada a la cabina. Este último testero y el transversal de mayor dimensión tienen un resalte 6a a media altura y otro 6b a nivel del suelo, ambos hacia el interior de la cabina donde se apoyan las camas 2a y 2b. Estos resaltes quedan en forma de concavidades longitudinales por
30. la otra cara de los testeros, concavidades que ornamentan al



romper la lisa monotonía de los paneles. Además, pueden aprovecharse estas concavidades para alojar unos pasamanos 12 que permitan a los viajeros agarrarse a ellos cuando se desplacen por el pasillo, sin la molestia y el inconveniente que representa un pasamanos que sobresale de la pared.

Las camas 2, en su posición "noche", dejan al descubierto unas mesillas 7 que consisten en una repisa donde puedan dejarse a mano unas gafas, un libro, un vaso, etc., además de acomodar los interruptores de iluminación y timbres.

10. Con la cabina en posición "día" se puede abatir el respaldo de la butaca lb, sobre su asiento quedando ésta entonces como una mesita auxiliar y de separación entre las butacas la y lc.

15. La zona de lavabo-vestidor tiene un falso techo 8 que forma el conducto para el aire acondicionado. En este falso techo van situadas las rejillas 9 de salida del aire acondicionado y las cortinas 10 de separación entre la zona de estancia y la de lavabo-vestidor.

20. El pasillo, con techo más bajo que las cabinas, permite la existencia sobre él de unos maleteros 11 accesibles desde las cabinas, con lo que se completan los detalles necesarios para una perfecta utilización del espacio en las mismas.

N O T A

25. El Modelo de Utilidad, que se solicita por veinte años, para España, de acuerdo con la vigente Legislación, deberá recaer sobre: "VEHICULO FERROVIARIO PERFECCIONADO", según las características esenciales de las siguientes:

R E I V I N D I C A C I O N E S

30. 1ª.- Vehículo ferroviario perfeccionado, dotado de

4470

-7-
197808



- cabinas camas dispuestas unas a continuación de otras sobre un lateral, con pasillo de comunicación en el lateral opuesto, caracterizado porque el panel que separa el pasillo de las cabinas tiene forma de diente de sierra, correspondiendo cada diente a una cabina, cuyas puertas de acceso se sitúan en la pared frontal de cada cabina junto a cada rincón cóncavo, desde el pasillo, estando formados los tabiques de separación entre cabinas por una línea quebrada de tramos principalmente perpendiculares y paralelos a la línea quebrada del pasillo.
- 5.
10. 2ª.- Vehículo ferroviario perfeccionado, según reivindicación 1ª, dotado de cabinas camas, caracterizado por el hecho de que los paneles de compartimentación son quebrados en tramos perpendiculares entre sí, con el fin de alojar los distintos servicios auxiliares de la cabina sin menoscabo de espacio para la misma.
- 15.
-
- 3ª.- Vehículo ferroviario perfeccionado, según reivindicación anterior, dotado de cabinas camas, caracterizado porque las cabinas disponen de mesillas situadas paralelas a las camas y cerca de las cabeceras de éstas, de forma que quedan ocultas cuando las camas están replegadas y perfectamente accesibles cuando las camas están dispuestas para su utilización.
- 20.
-
- 4ª.- Vehículo ferroviario perfeccionado, según reivindicaciones anteriores, dotados de cabinas camas, caracterizado por el hecho de que en cada cabina se dispone de un espacio lavabo-vestidor, en la zona adyacente a la ventana, con posibilidad de aislarlo del resto de la cabina, y perfectamente definido al poner en combinación un falso techo con una separación corredera y distinta decoración del resto de la cabina.
- 25.
- 30.

19780812



5ª.- Vehículo ferroviario perfeccionado, según reivindicaciones anteriores, dotado de cabinas camas, caracterizado porque los paneles de compartimentación tienen resaltes continuos a determinadas alturas sobre el suelo, capaces de servir de apoyo a las camas en su posición de utilización, aprovechándose la concavidad hacia el pasillo de estos resaltes para alojar un pasamanos empotrado.

6ª.- "VEHICULO FERROVIARIO PERFECCIONADO"

Según queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, que consta de nueve hojas, escritas a máquina por una sola cara y acompañada de dibujos.

Madrid, 12 ENE. 1974

PATENTES TALGO, S.A.

P.P.

FRANCISCO GARCIA CARRERIZO
P. P.

Firmado: M.ª Dolores Jerquera



608

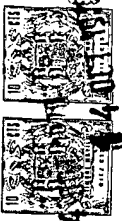


Fig. 1

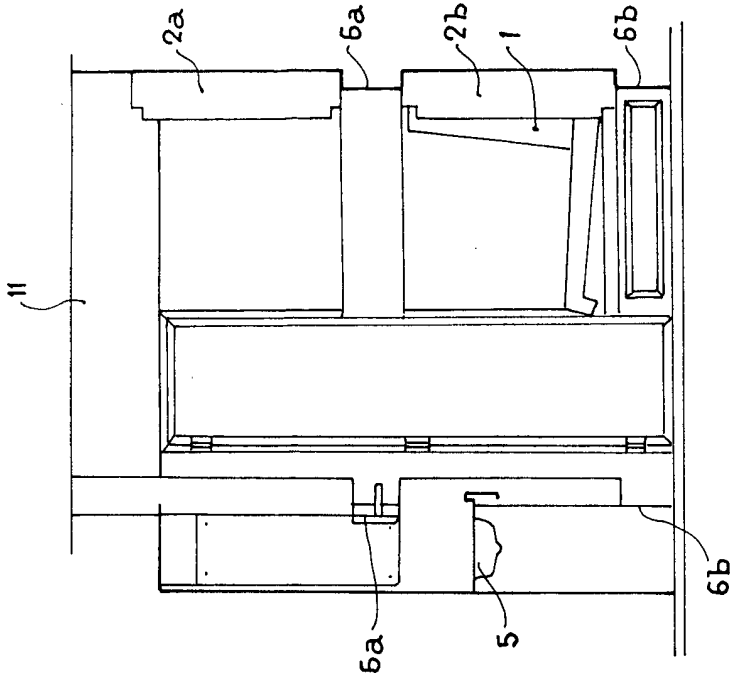
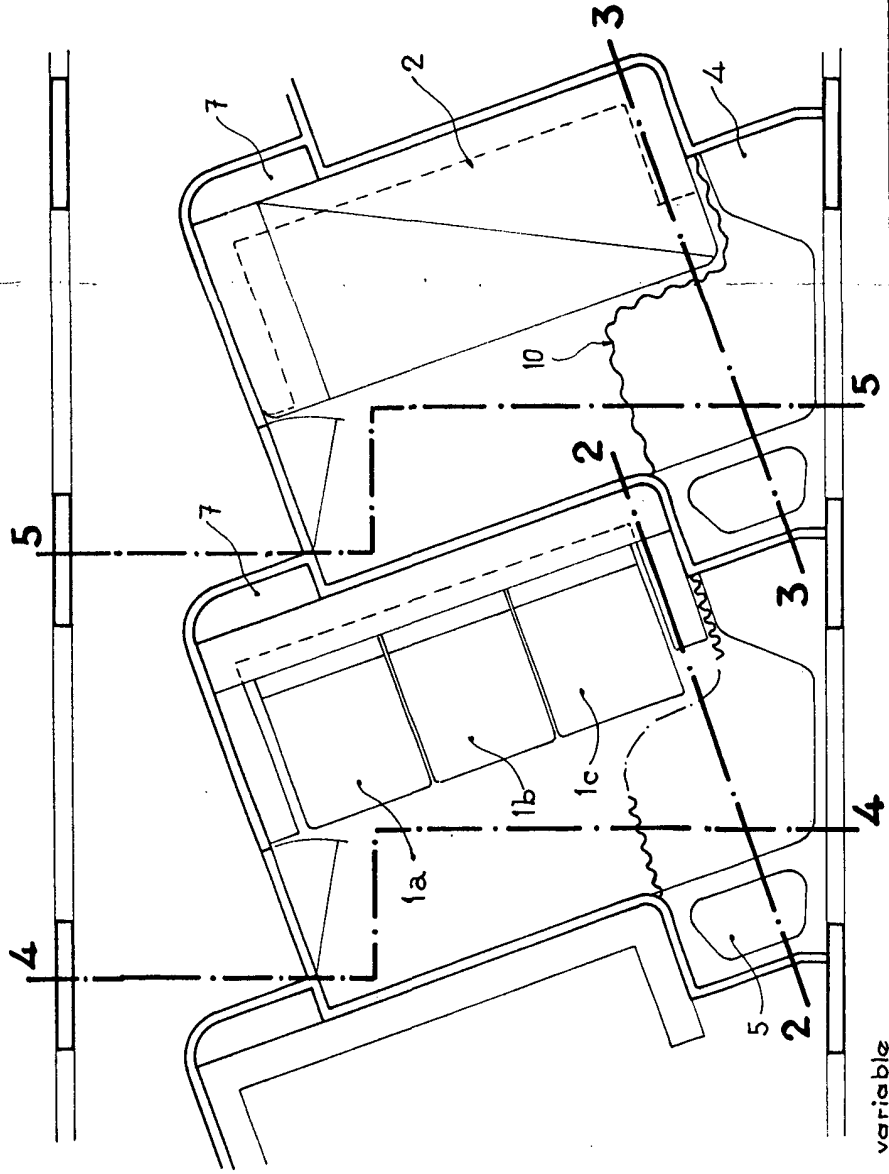


Fig. 2

Madrid, 14 OCT. 1970

PATENTES TALGO, S.A.
FRANCISCO GARCIA CABRENZO
P. P.

Francisco Garcia Cabrenzo

Firmado: M^a Dolores Jorquera



197806

44 OCT 1970

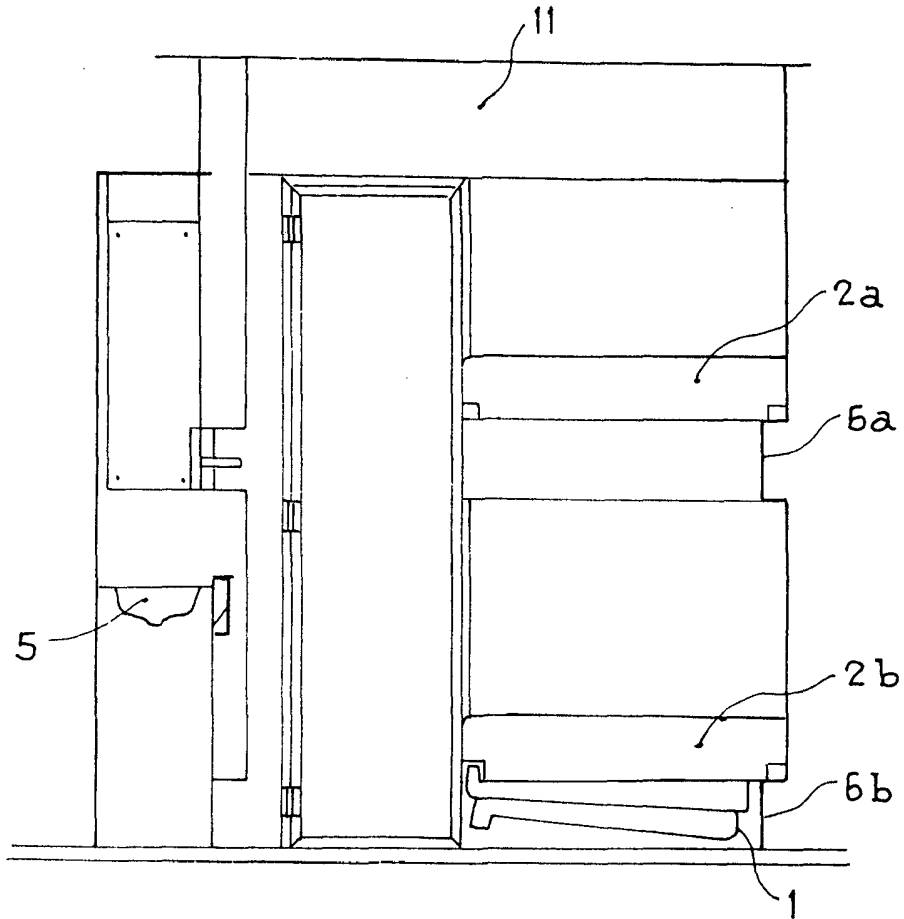


Fig. 3

Madrid, 4 OCT. 1970
PATENTES TALGO, S.A.
P. P.
FRANCISCO GARCIA CABRERIZO
P. P.

Firmado: M.ª Dolores Jorquera

Escala variable

305

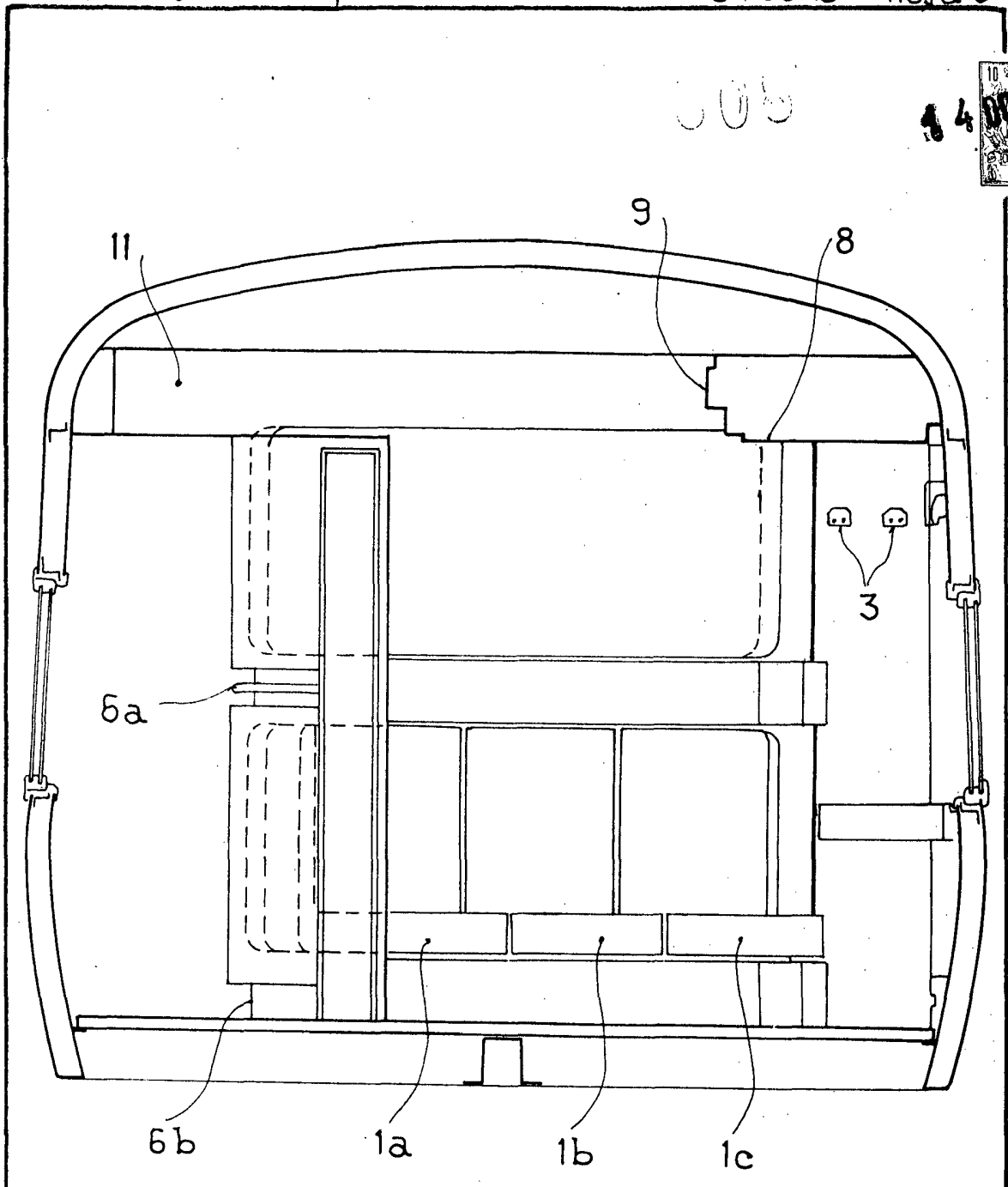


Fig. 4

Madrid. 4 OCT. 1970
PATENTES TALGO, S.A.
P. P. FRANCISCO GARCIA CASERIZO
P. P.

-Escala variable

Firmado: M.^a Doiores Jorquera

14 OCT 1970
10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100
MEXICO

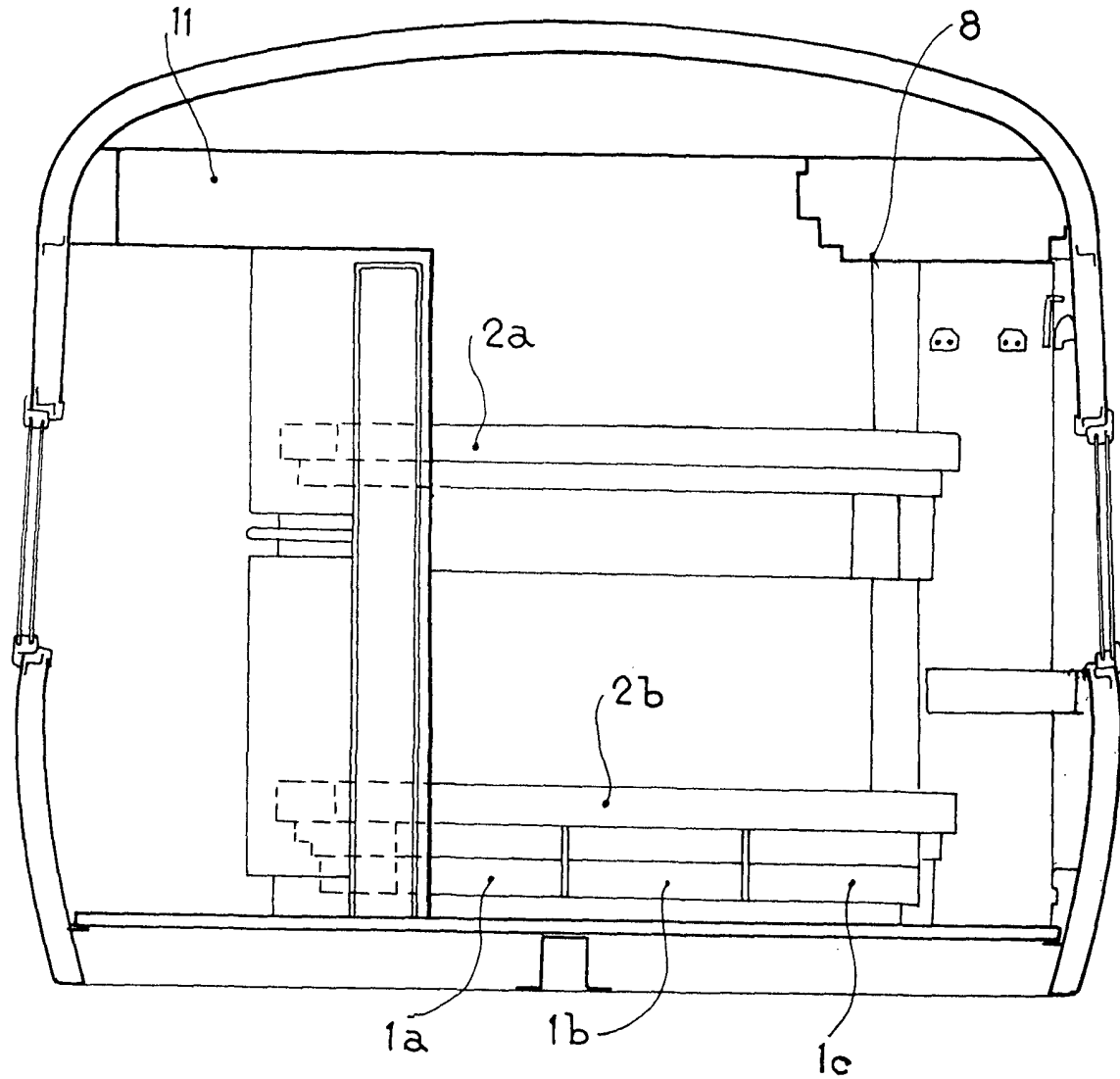


Fig. 5

Madrid, 14 OCT. 1970,
PATENTES TALGO, S.A.
P. P.
FRANCISCO GARCIA CABRENZO
P. P.

[Handwritten signature]

Firma de M.^a Dolores Jorquera

Escala variable

197808

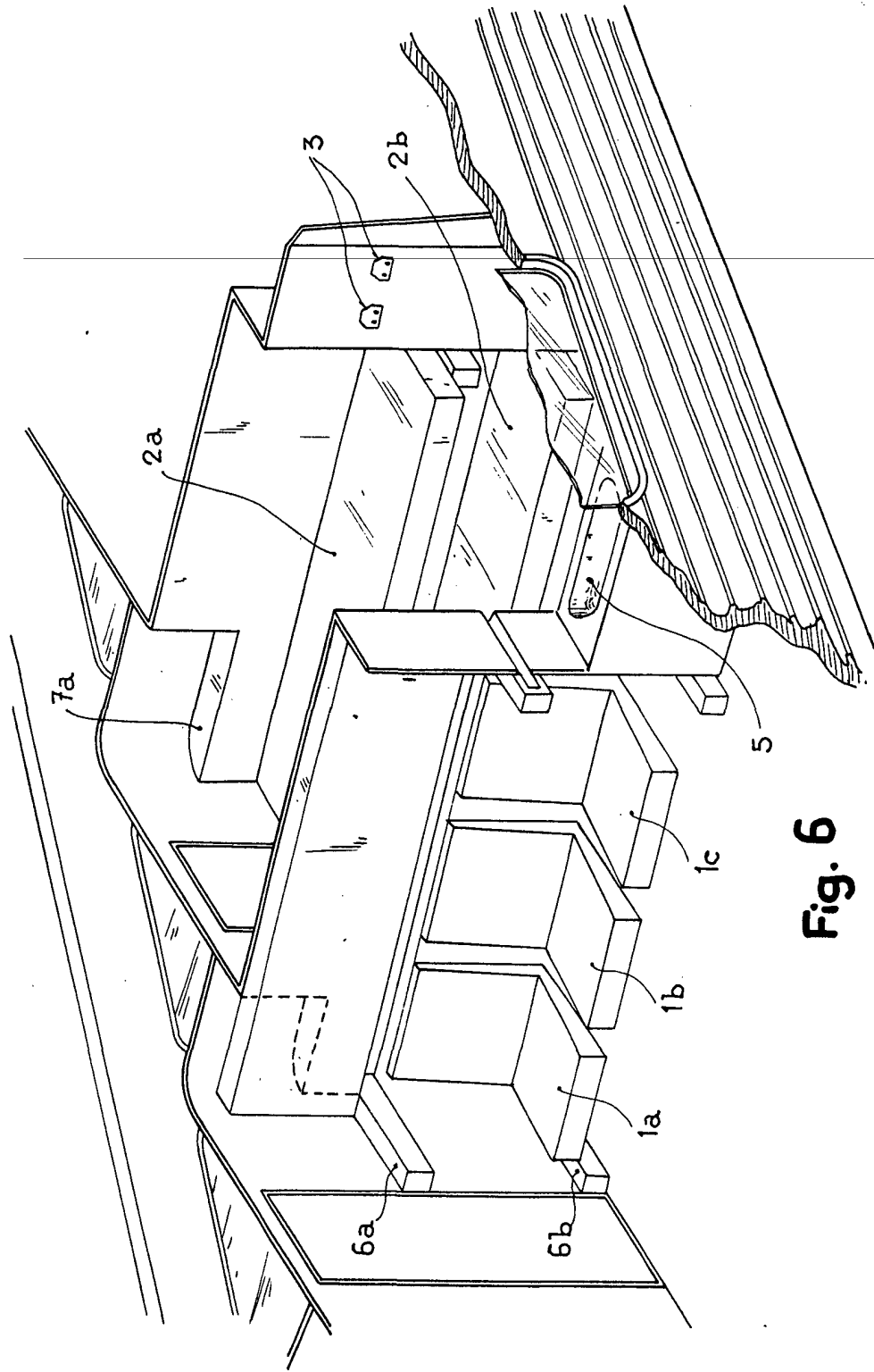


Fig. 6

-Escala variable

Madrid 4 OCT. 1970

PATENTES TALGO, S.A.
FRANCISCO GARCIA CABRERIZO
P. P.

Firmado: M.ª Dolores Jordana