

19 ES 21 22	11 NUMERO 284836	10 Y
	22 FECHA DE PRESENTACION	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 JUL. 1985

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
------------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60 P3/32
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN  " CARAVANA EXTENSIBLE "
--

71 SOLICITANTE (S) D. PRIMO ANTONIO LOZANO LORENZO y DOÑA JULIA ESTHER DE ISCAR ROMAN.-
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE ALICANTE.- C/. Pintor Gascón Castelló, 16.-
--

72 INVENTOR (ES) D. PRIMO ANTONIO LOZANO LORENZO
---

73 TITULAR (ES) D. PRIMO ANTONIO LOZANO LORENZO y DOÑA JULIA ESTHER DE ISCAR ROMAN.-
---

74 REPRESENTANTE D. JOSE LUIS SANTO LLORENTE
---

El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de 26 de Julio de 1.929, en su texto refundido, publicado el 30 de Abril de 1.930, establece los caracteres de patentabilidad de las invenciones de tipo industrial, que tienen por objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, aparatos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La amplitud de conceptos previstos como patentables ha llevado al Legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración contenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimientos de tipo científico (Artº. 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1.947, recogiendo la Orden de 18 de Noviembre de 1.935, confirma el criterio legal de que también serán patentables los instrumentos, objetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en definitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo anteriormente conocido.

Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al articulado que recoge los conceptos expresados, debe considerarse, que la invención a que se refiere la presente memoria, constituye una novedad industrial, con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, premiando así los méritos de quien aporta a la industria del país una mejora efectiva y precisamente comprendida entre las enunciadas por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de 18 de Noviembre de 1.935).

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a una carabana, es decir a una vivienda rodante destinada a ser arrastrada por un vehículo automóvil, cuyas características estructurales han sido especialmente concebidas en orden a conseguir para la misma un carácter extensible, que permite potenciar considerablemente en situación operativa, su volumetria interior, hasta el punto de que esta resulta casi doble que en condiciones de transporte.

Del campo de los habitáculos transportables ofrecidos actualmente por el mercado, existen dos soluciones básicas, por un lado la "tienda de campaña" y por otro la "carabana".

La primera solución ofrece como ventaja fundamental un reducido volumen de transporte y una posterior capacidad operativa prácticamente ilimitada, ya que la tienda puede ser tan grande como se desee, sin percudir excesivamente en sus condiciones de transporte, pero en contrapartida presenta la problemática de la complejidad y laboriosidad de su montaje y desmontaje y por otro lado la endeblez de sus paredes.

La otra solución, la de las carabanas, resuelve los problemas de la solución anterior, pero, para ello pierde sus ventajas. En efecto, con una carabana se consigue un receptáculo compacto, de paredes resistentes y perfectamente aisladas, que permite la disposición incluso de todo tipo de mobiliario interior y que además, permite también su directa utilización a término del viaje, sin más que extender sus patas de apoyo

para conseguir un posicionamiento estable, pero en con-  
trapartida y como desventaja presenta una volumetría  
reducida, limitada por un lado por las normas de circu-  
lación y por otro por las características y potencias  
5 del vehículo que ha de arrastrarla.

Pues bien, la carabana que la invención propone  
ha sido especialmente concebida y diseñada en orden  
a, ofreciendo por un lado unas prestaciones semejantes  
a las de una carabana clásica, en cuanto a inmediatez  
10 en su utilización, paredes resistentes y perfectamente  
aisladas, instalación fija o amovible de mobiliario  
en su interior, etc., conseguir una notable potencia-  
ción en su capacidad operativa que, como anteriormente  
se ha dicho, es prácticamente doble en condiciones de  
15 uso, con respecto a la que ofrece en condiciones de  
transporte.

Para ello la carabana que la invención propone  
se constituye mediante un cuerpo base, generalmente  
prismatico-rectangular, de volumetría semejante al  
20 cuerpo de una carabana clásica, instalado sobre el co-  
rrespondiente chasis rodante y provisto este chasis  
de la también clásica "lanza" de acoplamiento al vehí-  
culo de arrastre, pero con la especial particularidad  
de que el citado cuerpo presenta sus paredes laterales  
25 totalmente abiertas y, a través de ellas, recibe a su  
dos cuerpos complementarios, a modo de grandes cazole-  
tas también prismatico-rectangulares y de concavidades  
enfrentadas, capacitados tales cuerpos complementarios  
para adaptarse uno a otro por sus embocaduras, ence-  
30 rrando en su seno al cuerpo base, en situación de

transporte, de manera que la carabana en su conjunto adopta una volumetría muy proxima a la del cuerpo base mientras que en condiciones de uso los cuerpos complementarios son capaces de desplazarse lateral y telescópicamente con respecto al cuerpo base, mediante guías operativamente practicadas al efecto y sin más que traccionar adecuadamente sobre ellos, hasta una situación límite en la que cada embocadura de un cuerpo complementario se adapta a la embocadura correspondiente del cuerpo base, de manera que la anchura general de la carabana se ve practicamente doblada, sin más pérdida volumétrica que el imprescindible solape parcial entre cuerpo complementarios y cuerpo base, para establecer el cierre hermético entre estos elementos.

Obviamente tanto el cuerpo base como los cuerpos complementarios podrán estar provistos de puertas y ventanas, adecuadamente distribuidas en consonancia con la distribución del espacio interior, siendo evidente que las posibles puertas y ventanas del cuerpo base quedarán dispuestas exclusivamente en sus paredes anterior y posterior y quedarán ocultadas por los cuerpos complementarios en situación de cierre para estos últimos, y siendo evidente también que tales cuerpos complementarios estarán provistos de medios de enganche que bloqueen al uno sobre el otro, y que mantengan la estructura de la carabana en situación de cierre, durante el transporte de la misma.

De la estructuración descrita se deduce que los cuerpos laterales y complementarios pueden estar totalmente ocupados por el mobiliario, como por ejemplo

literas, muebles de cocina, etc., de manera que el mobiliario de un lateral de la carabana contacta o resulta extremadamente próximo al mobiliario del otro lateral, en ausencia de espacios muertos, mientras que cuando se produce la extensión de la misma, en situación de uso, se crea un pasillo intermedio que determina un fácil acceso a cualquiera de los elementos establecidos en la misma, y con una considerable amplitud de maniobra.

10 Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, de una hoja única de planos en la que con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

La figura 1.- Muestra una vista en perspectiva de una carabana extensible realizada de acuerdo con el objeto de la presente invención, la cual aparece en situación de transporte.

La figura 2.- Muestra también según una vista en perspectiva, la misma carabana en situación de extensión, es decir en situación de uso.

La figura 3.- Muestra, finalmente una representación esquemática en planta de la misma carabana en la que en línea continua y discontinua se han representado las dos posiciones operativas de la misma, y en la que se observa con detalle la considerable potencia volumétrica que se obtiene para la misma en situación de trabajo.

A la vista de estas figuras, y más concretamente de la figura 2, puede observarse como la carabana que la invención propone se constituye a partir de un cuerpo base 1, de configuración general prismático-rectangular, cuya volumetría es semejante a la de una carabana clásica, instalada sobre el correspondiente chasis rodante 2, provista como también es convencional de patas abatibles 3 para su estabilización en situación de uso, y de la también convencional e ineludible lanza 4 para arrastre del conjunto por parte del, por ejemplo, un vehículo automóvil.

De acuerdo con la invención el cuerpo base 1 presenta como especial característica el hecho de que sus paredes laterales están totalmente abiertas, y en correspondencia con las mismas recibe a sendos cuerpos complementarios 5 y 6, a modo de grandes cazoletas de concavidad lateral, cuya profundidad es aproximadamente mitad de la anchura del cuerpo base 1, y capacitadas para jugar telescopicamente con respecto a dicho cuerpo base al que "enfundan" en su mitad correspondiente, como se observa con detalle en la figura 1.

De acuerdo con esta estructuración en situación de transporte, de la carabana los cuerpos complementarios 5 y 6 encierran totalmente al cuerpo base 1, adaptándose por sus embocaduras 7, de acuerdo con la representación de la figura 1, y presentando la carabana en su conjunto una volumetría, y más concretamente una anchura, acorde con la Normativa de Tráfico y que ofrece una resistencia aerodinámica también semejante a la de la una carabana clásica, mientras que en situa-

ción operativa de la caravana, es decir cuando esta se utiliza como habitáculo o vivienda, los cuerpos complementarios 5 y 6 son desplazados telescópicamente hacia afuera con respecto al cuerpo base 1, hasta una situación límite, la representada en línea discontinua en la figura 3, en que la volumetría de la caravana se aproxima al doble de la que ofrece en condiciones de transporte.

A partir de esta estructuración básica, como anteriormente se ha dicho, tanto los cuerpos laterales y complementarios 5 y 6, como el cuerpo base 1, este último en sus únicas paredes anterior y posterior, pueden estar provistos de ventanas 8 y puertas 9, cuya disposición será variable en función de la distribución prevista para el interior del habitáculo.

Como complemento de la estructura descrita los cuerpos complementarios 5 y 6 contarán con medios de bloqueo con respecto al cuerpo base, tanto en la situación de plegado correspondiente a su transporte, como en la posición de extensión correspondiente a su uso, accionable por ejemplo mediante manillas exteriores o por cualquier otro medio convencional, estando dichos cuerpos complementarios 5 y 6 relacionados con el cuerpo base 1 mediante guías que permitan el fácil desplazamiento de los mismos, en uno u otro sentido, con mínimo esfuerzo.

Como es evidente y como anteriormente se ha dicho la estructuración descrita, permite que los cuerpos complementarios 5 y 6 estén totalmente ocupados por el mobiliario de la vivienda rodante, como por ejemplo

camas, literas, mesas, muebles de cocina, etc., de manera que en situación de transporte toda la volumetría de la caravana está ocupada por el mobiliario y por tanto la capacidad en este sentido se ve considerablemente potenciada frente a las caravanas convencionales mientras que en la operación de extensión de la caravana todo este mobiliario se desplaza lateralmente con respecto al plano longitudinal y medio de la misma, quedando vacío un amplio sector central, el correspondiente al cuerpo base 1, que facilita todo tipo de manipulaciones en su interior con un adecuado distanciamiento con respecto al mobiliario.

No se considera necesario hacer más extensa esta descripción para que cualquier experto en la materia comprenda el alcance de la invención y las ventajas que de la misma se derivan.

Los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos serán susceptibles de variación siempre y cuando ello no suponga una alteración a la esencialidad del invento.

Los términos en que se ha redactado esta memoria deberán ser tomados siempre en sentido amplio y no limitativo.

REIVINDICACIONES

1.- CARABANA EXTENSIBLE, esencialmente caracteri-  
zada por estar constituida mediante la combinación fun-  
5 cional de un cuerpo base y dos cuerpo complementarios,  
de los que el cuerpo base, de configuración general  
prismatico-rectangular, semejante al de una carabana  
clásica, y provisto del ineludible chasis rodante,  
carece de paredes laterales, y en correspondencia con  
10 las cuales recibe a los cuerpos complementarios, cada  
uno de los cuales adopta la configuración de una gran  
cazoleta, lateral, de profundidad aproximadamente mi-  
tad que la anchura del cuerpo base y al que se acoplan  
telescopicamente hasta llegar a contactar ambos cuer-  
15 pos complementarios, en situación de cierre, a través  
de sus embocaduras, mientras que en situación de exten-  
sión las embocaduras de dichos cuerpos complementa-  
rios se desfasan lateralmente hasta las proximidades  
de las embocaduras del cuerpo base, duplicando prãtĩ-  
20 camente la volumetría del receptáculo interior.

2.- CARABANA EXTENSIBLE, según reivindicación 1,  
caracterizada porque entre el cuerpo base y los cuer-  
pos complementarios se establecen guías que facilitan  
el deslizamiento de estos últimos con respecto al pri-  
25 mero, por simple tracción o empuje, habiendose previs-  
to la existencia de medios de bloqueo entre cada cuer-  
po complementario y el cuerpo base, tanto en situación  
de plegado correspondiente a su transporte, como en si-  
tuación de extensión, correspondiente a su uso.

30 3.- CARABANA EXTENSIBLE, según queda descrito y

reivindicado en la presente memoria, que consta de once hojas todas ellas escritas a máquina por una sola de sus caras y se representa en los dibujos que se acompañan.

5

MADRID

J. J. SANTO  
*[Handwritten signature]*

10

5

15

5

20

5  
5  
5  
5

25

30

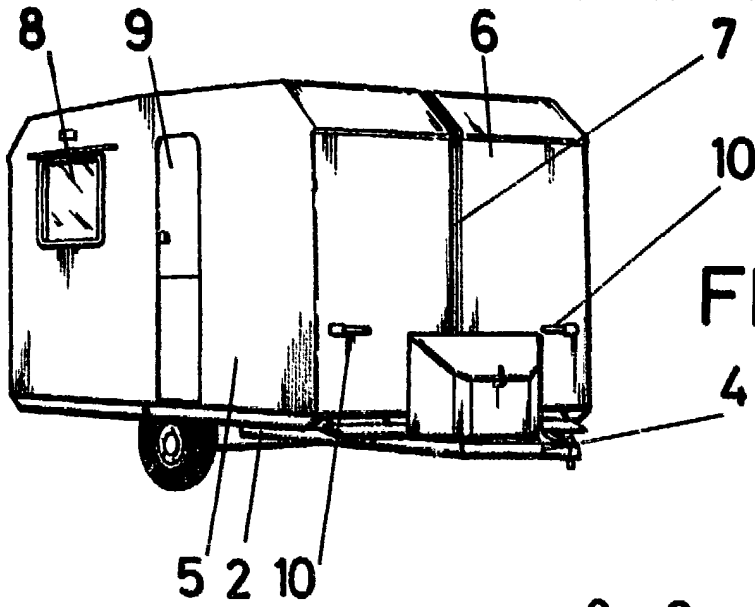


FIG.-1

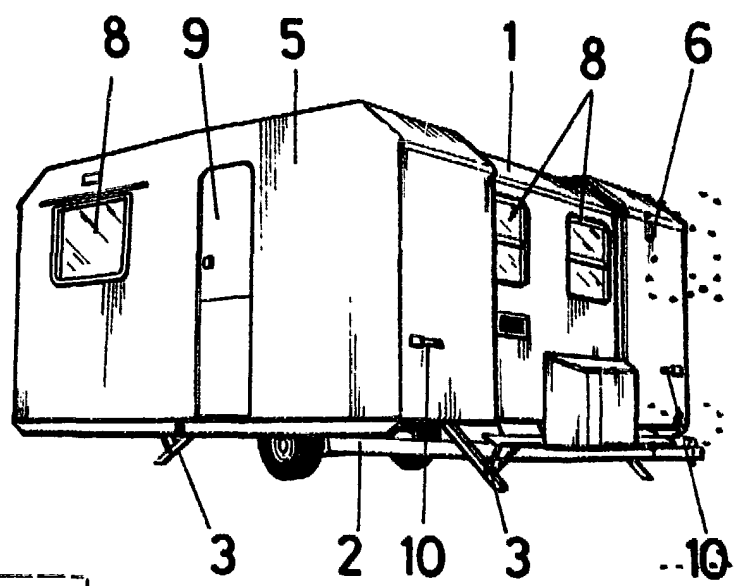


FIG.-2

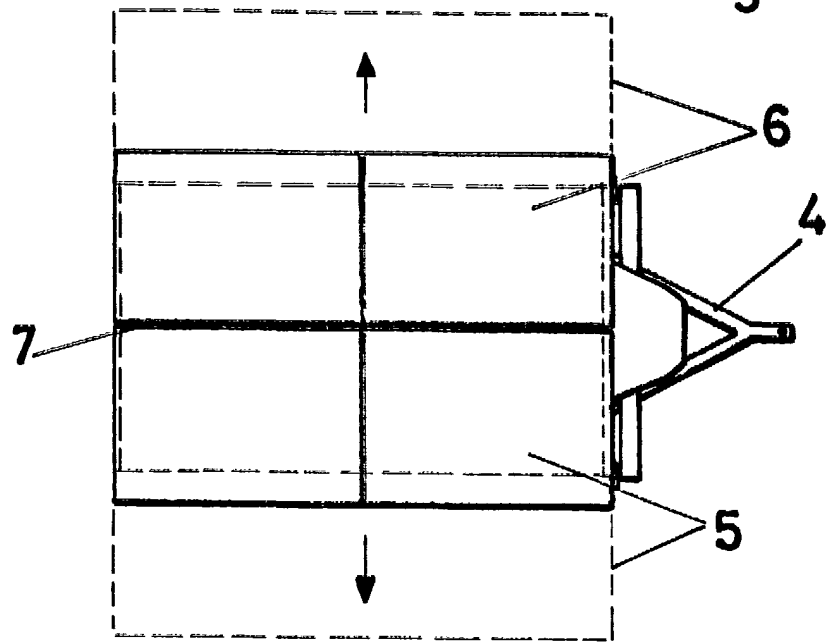


FIG.-3

23 FEB. 1985

MADRID

ESCALA VARIABLE