

ES 29 6 9 8 4 (X) Y
FECHA DE PRESENTACION
14 AGO. 1985



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B01D11/02
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN "COCHE CAMA PERFECCIONADO"

71 SOLICITANTE (S) INVESTIGACION Y ASESORAMIENTO TECNICO, S.A. INVASTESA
--

DOMICILIO DEL SOLICITANTE C/ Montalbán, 14 28014 MADRID

72 INVENTOR (ES) 1.- D. Francisco Caro Fernández, y 2.- D. Rafael Montero Agüera, quienes han cedido sus derechos a la Firma Solicitante.

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE D. FRANCISCO GARCIA CABRERIZO Ref.: O.G. 42.398/PP

El objeto de la presente invención es dotar de ducha y retrete, además del lavabo habitual, a las cabinas de camas, alojando dichos servicios en una zona de aseo que puede independizarse de la zona de estancia, lo que permite que en esta última puedan viajar indistintamente una o dos personas. Es aplicable, fundamentalmente a vehículos ferroviarios para tráfico nocturno.

El aumento del nivel de confort es una de las mayores exigencias que se plantean actualmente al tráfico ferroviario. Y ello ha de conseguirse al mínimo costo ya que existe una fuerte competencia entre las diversas modalidades de transporte.

Por consiguiente, los diseños más adecuados para alcanzar ambos objetivos son aquellos que combinan felizmente una adecuada disposición del limitado espacio disponible y unas atractivas prestaciones en cuanto a los servicios ofrecidos.

Tal es el caso de la invención aquí reivindicada.

Las cabinas están adosadas a uno de los laterales del vehículo. Cada dos cabinas adyacentes constituyen un módulo que se repite sucesivamente a lo largo del coche.

La incorporación de un compartimento dotado de ducha, lavabo y retrete anejo a cada cabina es una disposición fundamental para el confort, en una época en la que son normales los desplazamientos rápidos a otra ciudad que obligan a viajar, incluso, dos noches sucesivas.

A la hora de utilizar los servicios se proporciona al viajero la posibilidad de independizarse total-

mente de la zona de estancia, aislándose con la intimidad adecuada. Con ello se contribuye no solamente al confort sino a la economía ya que esta posibilidad es la que permite dotar a la cabina con dos camas.

5. Esta posibilidad de aislamiento es, sin embargo, compatible con la utilización simultánea de dos de los tres servicios disponibles en el cuarto de aseo, si así conviene a los dos viajeros que ocupan la cabina.

10. A las cualidades de confort y economía podría añadirse la versatilidad, característica fundamental para que tenga éxito la explotación comercial de cualquier vehículo. Ya se ha visto como éstas cabinas son aptas para ser utilizadas como sencillas o como dobles, en viajes puramente nocturnos o en viajes de largo recorrido en los que una parte importante se realiza sentado, en viajes de negocio o en viajes de turismo o placer.

A las ventajas apuntadas se irán añadiendo otras que se pondrán de manifiesto en la descripción que sigue, para lo cual se hará referencia a las siguientes figuras:

20. La figura 1 representa esquemáticamente, en planta, un módulo constituido por dos cabinas.

La figura 2 es el mismo módulo en alzado, según una sección por la línea II-II de la figura 1.

25. La figura 3 representa la aplicación práctica de esta modalidad de distribución a un coche completo.

Como ya se ha indicado, cada módulo está constituido por dos cabinas 2, 3 según se ha representado en las figuras 1 y 3.

30. Las zonas de servicios o aseo de ambas cabinas ocupan la parte central del módulo, quedando una de ellas

adyacente al lateral del vehículo y la otra adyacente al pasillo 18 del coche.

Las camas 1 van adosadas a los paneles 5 de separación entre módulos.

5. En posición de "noche", como se muestra en la cabina 2, las camas 1 están horizontales, en su posición de uso para el descanso por parte de los viajeros. Las butacas 4 quedan escamoteadas replegadas bajo la cama 1 inferior.

10. En posición de "día", como se muestra en la cabina 3, las camas 1 están en posición vertical, quedando empotradas en el panel 5, que está dotado de los oportunos alojamientos.

Las butacas 4, articuladas sobre la cama 1 inferior, están en disposición de ser utilizadas como tales. Su posición es la adecuada para que los viajeros sentados queden situados al costado de las ventanas 6. Por delante de los viajeros queda un amplio espacio hasta el panel que separa la zona de estancia de la zona de aseo. En este

20. panel se encuentra la puerta que da acceso al habitáculo de aseo. Este está configurado en forma que recuerda una "L", uno de cuyos brazos se sitúa perpendicular al pasillo y el otro paralelo al mismo. En el extremo del primer brazo de dicha "L" se sitúa la taza del WC 7 y en el
25. segundo brazo la ducha 8. El lavabo 9 está situado cerca del vértice que forman ambos brazos.

Los dos departamentos de aseo que pertenecen a un mismo módulo se acoplan entre sí para formar una superficie sensiblemente rectangular.

30. Todos los aditamentos o accesorios necesarios -

- en la ducha como la alcachofa de la ducha, el grifo o llave, la jabonera, etc. se pueden disponer sobre una hornacina 10, remetida en la pared cilíndrica de la ducha. Esta puede cerrarse por medio de una puerta de corredera 11, también de forma cilíndrica, o una cortinilla. Un asiento o apoyo 12, en el interior de la ducha, y un asidero 13 - empotrado en la hornacina 10, proporcionan la comodidad y seguridad necesarias a los viajeros de cierta edad que -- utilicen la ducha. El apoyo 12 podría servir para establecer el tope a las dos posiciones límites de la puerta 11.
10. En la ducha 8 perteneciente a la cabina 2 la puerta o cortinilla 11 se ha representado en posición de "cerrada". El agua pasa a través de la rejilla 14, siendo recogida por la bandeja que forma el suelo. El agua que pudiera salir al exterior es recogida por la rejilla 15 que se encuentra en la zona de lavabo y WC.
- 15.

- En un vehículo es interesante reducir el consumo de agua para la ducha, dejándolo en la cantidad justa y suficiente. Para ello es imprescindible evitar el desperdicio de agua previo (mientras se regula para que salga a la temperatura deseada) y posterior a la utilización de la ducha (por no cerrar la llave, por ejemplo). Para conseguir esto puede recurrirse a distintos procedimientos, como, por ejemplo, que el agua pueda abrirse solamente si la puerta está cerrada, que el mando del agua esté temporizado, etc.
- 20.
- 25.

- Otra solución de las muchas posibles, sería colocar un detector de peso en la rejilla del suelo de forma que el agua se cortase automáticamente al abandonar el viajero la zona de ducha.
- 30.

Para que las limitaciones tendentes a disminuir el excesivo consumo de agua sean admisibles es necesario garantizar que el agua no salga nunca excesivamente caliente o extremadamente fría, así como que el viajero pueda regular, dentro de ciertos límites, la temperatura y el caudal.

Son innumerables los procedimientos posibles para conseguir este funcionamiento, por lo que no se entra en la descripción de los mismos.

10. Para entrar y salir con comodidad y seguridad del espacio de ducha 8 se dispone también de un asidero 16.

En el techo del habitáculo 8 de la ducha puede situarse un conducto de aspiración para asegurar la ventilación del compartimento de aseo.

15. El techo de la zona de aseo es más bajo que el de la zona de estancia, quedando entre ambos un espacio 17, accesible desde la zona de estancia, que se utiliza como maletero.

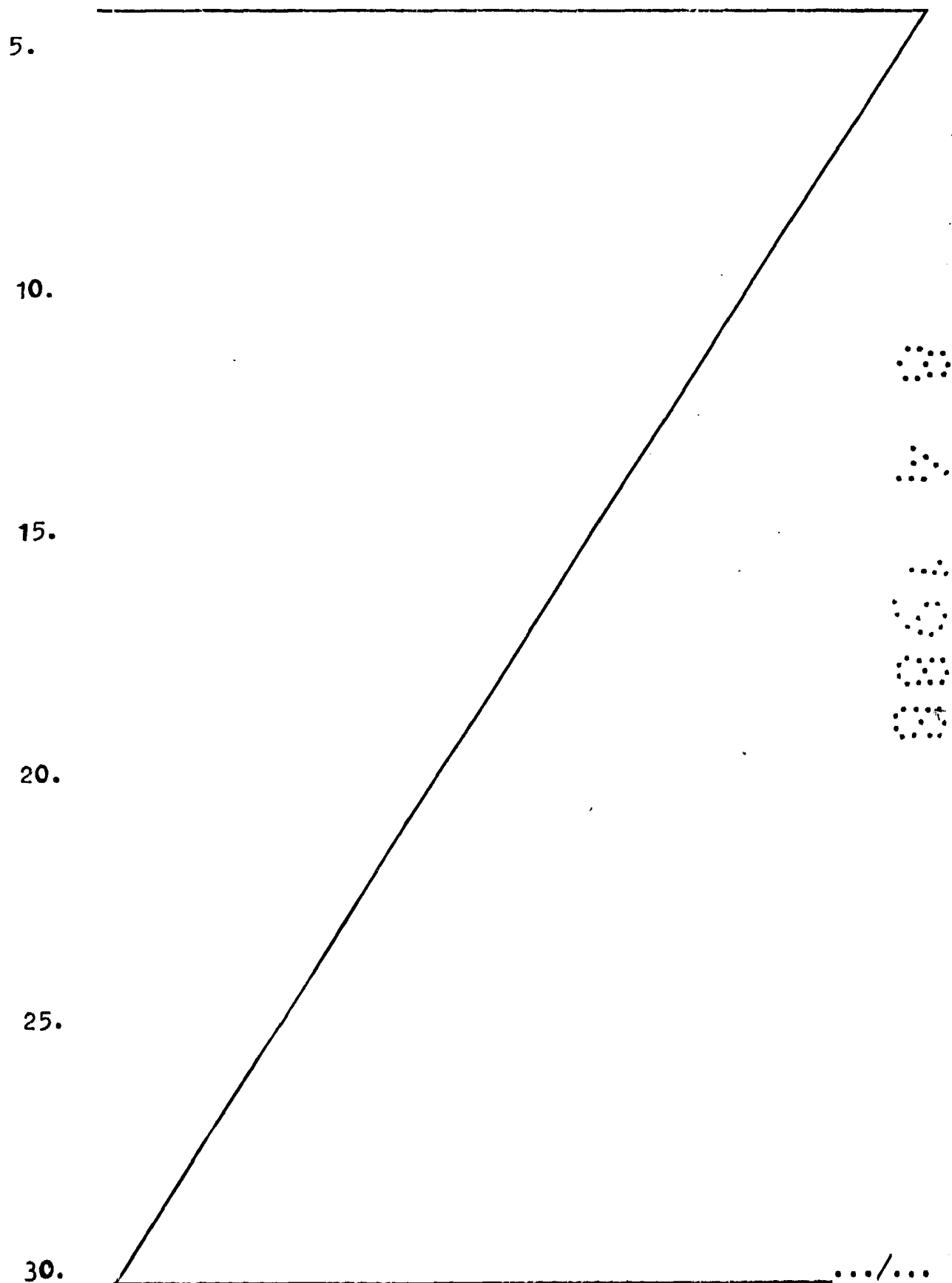
20. La puerta de acceso a la cabina está remetida hacia el interior de la misma. Con ello se consiguen en el pasillo 18 unos entrantes que facilitan el cruce de los viajeros que transiten por el mismo.

25. La Solicitante se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud, al amparo del Convenio Internacional para la protección de la Propiedad Industrial.

N O T A

30. El Modelo de Utilidad que se solicita por vein-

te años para España, de acuerdo con la vigente Legislación deberá recaer sobre: "COCHE CAMA PERFECCIONADO", según -- las características esenciales de las siguientes:



REIVINDICACIONES

1.- Coche cama perfeccionado dotado de cabinas dispuestas unas a continuación de otras sobre un lateral del vehículo, con pasillo de comunicación situado entre -
 5. éstas y el lateral opuesto caracterizado porque cada dos cabinas adyacentes forman un módulo en cuya parte central se disponen dos espacios para aseo, uno para cada cabina, configurados en forma de "L", cada uno de los cuales está dotado de ducha, situada en uno de los extremos de la L,
 10. taza de retrete en el otro extremo de la L y lavabo cerca del vértice de la misma L.

2.- Coche cama perfeccionado según reivindicación 1 caracterizado porque, en cada cabina, los espacios destinados a estancia y aseo son independientes, comuni-
 15. cándose por medio de una puerta, lo que proporciona en la zona de aseo la intimidad suficiente para hacer permisi-
 ble utilizar en la zona de estancia una o dos camas indis-
 tintamente.

3.- Coche cama perfeccionado según reivindicación 1 caracterizado porque el espacio destinado a ducha
 20. dispone de un saliente a la altura adecuada para servir -
 de asiento o apoyo.

4.- Coche cama perfeccionado según reivindicación 3 caracterizado porque el espacio destinado a ducha
 25. es sensiblemente cilíndrico y se cierra por medio de una puerta o cortinilla que se adapta a dicha forma cilíndrica, deslizando para pasar de la posición de abierta a la de cerrada siguiendo una trayectoria circular paralela a la pared cilíndrica.

30. 5.- "COCHE CAMA PERFECCIONADO".

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

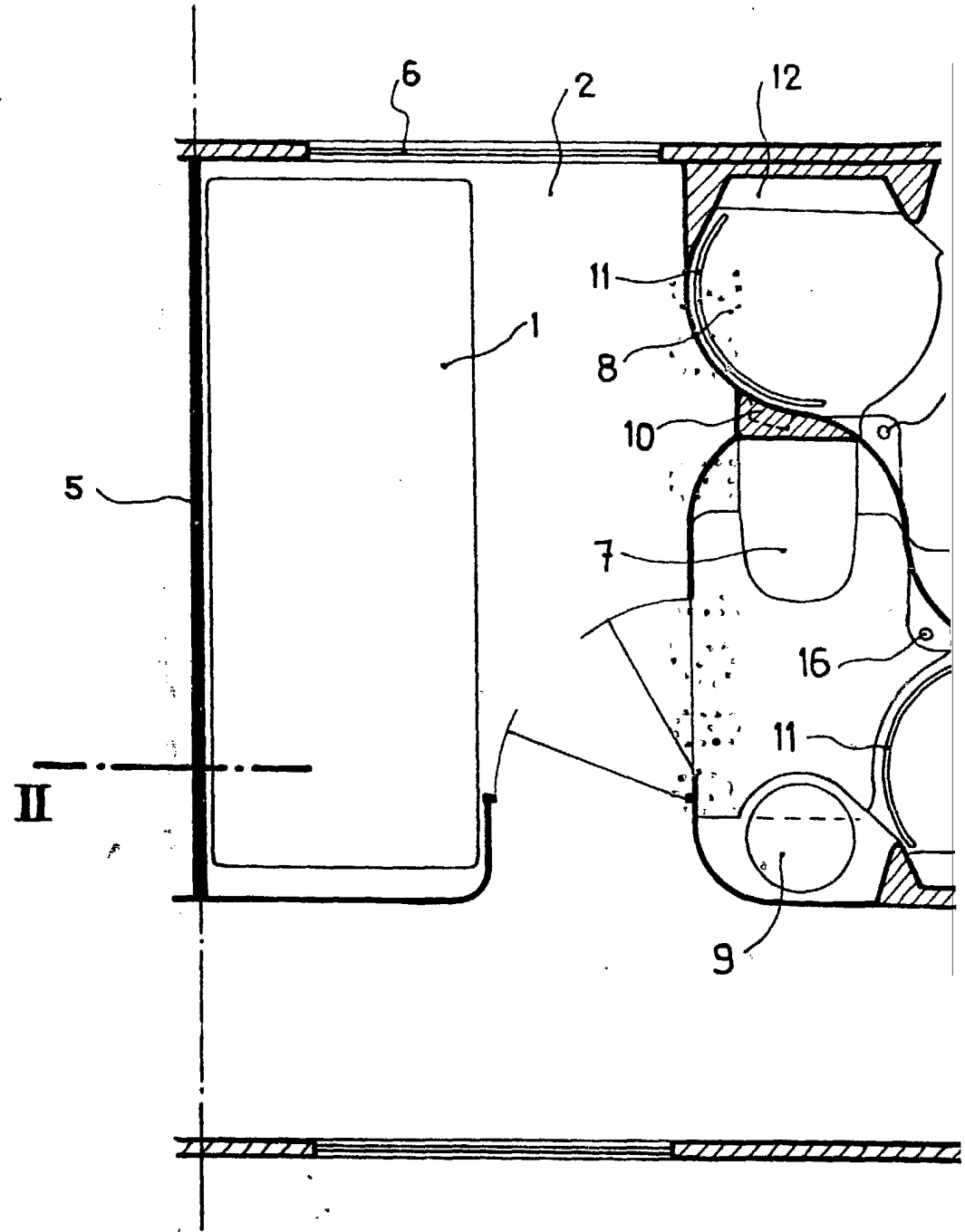
Madrid, **14 AGO. 1985**

5.

INVESTIGACION Y ASESORAMIENTO TECNICO, S.A.
INVASTESA

P.P.





Escala variable

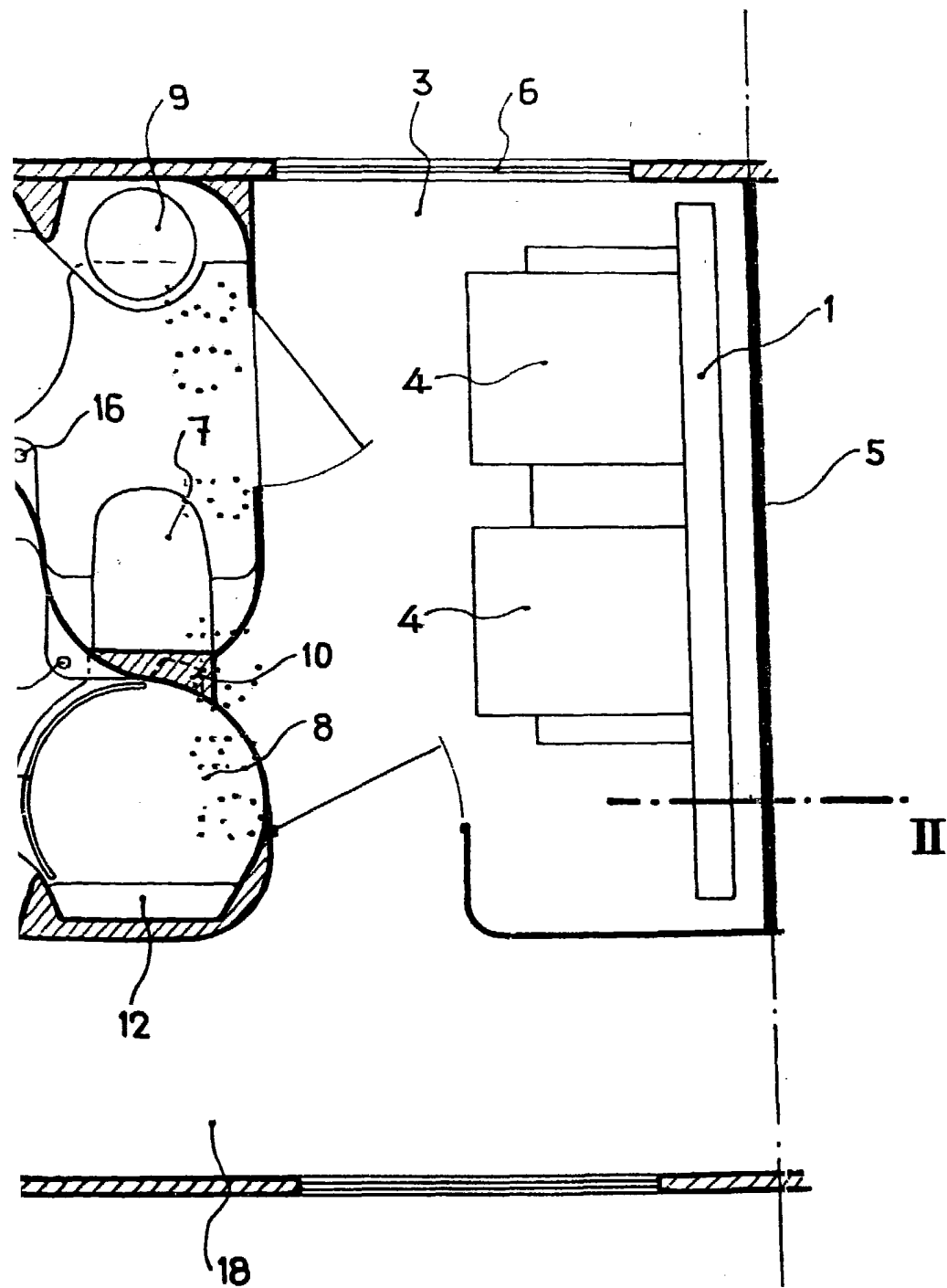


Fig. 1

Madrid, 14 AGO. 1985
P. P.

FRANCISCO GARCIA CABRERIZO
P. P.

Francisco García del Santo Cabrerizo

Firmador: P. García del Santo Cabrerizo

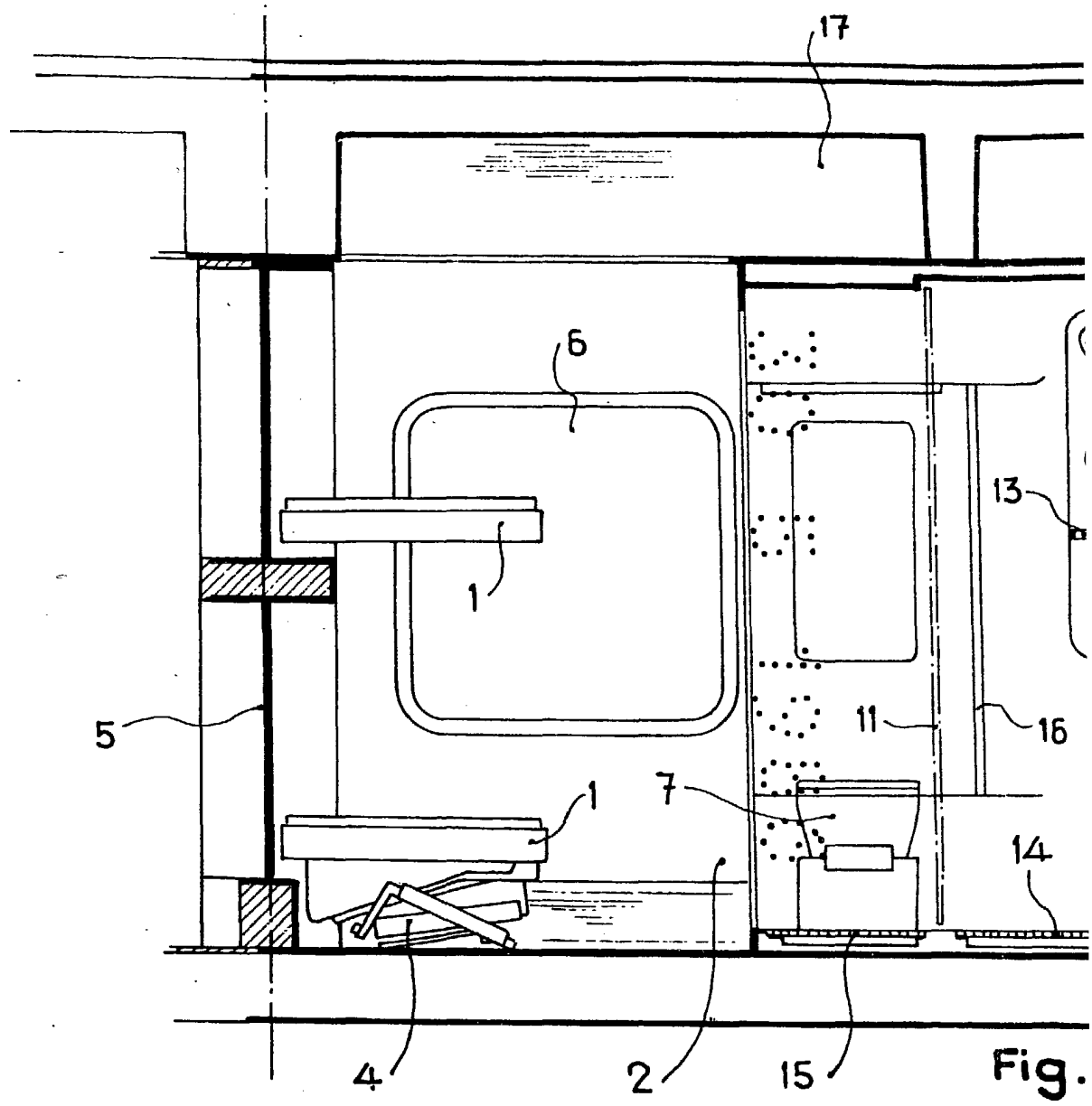
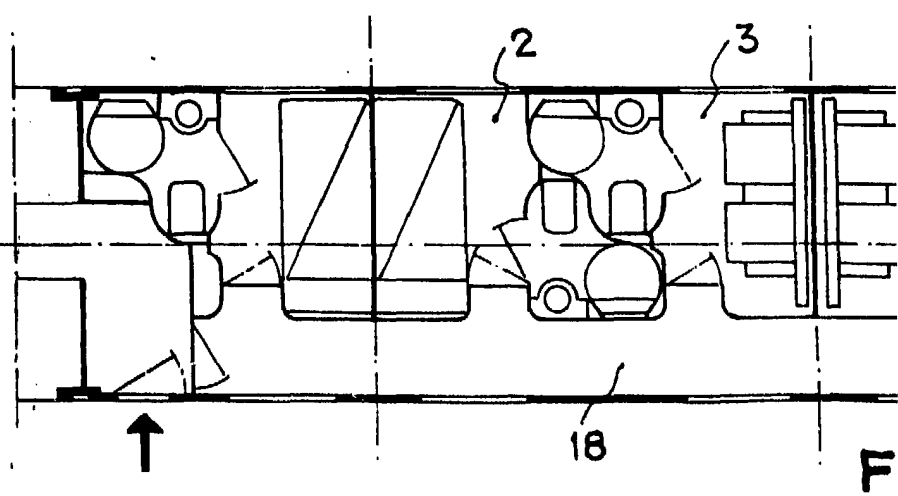


Fig.



Escala variable

F

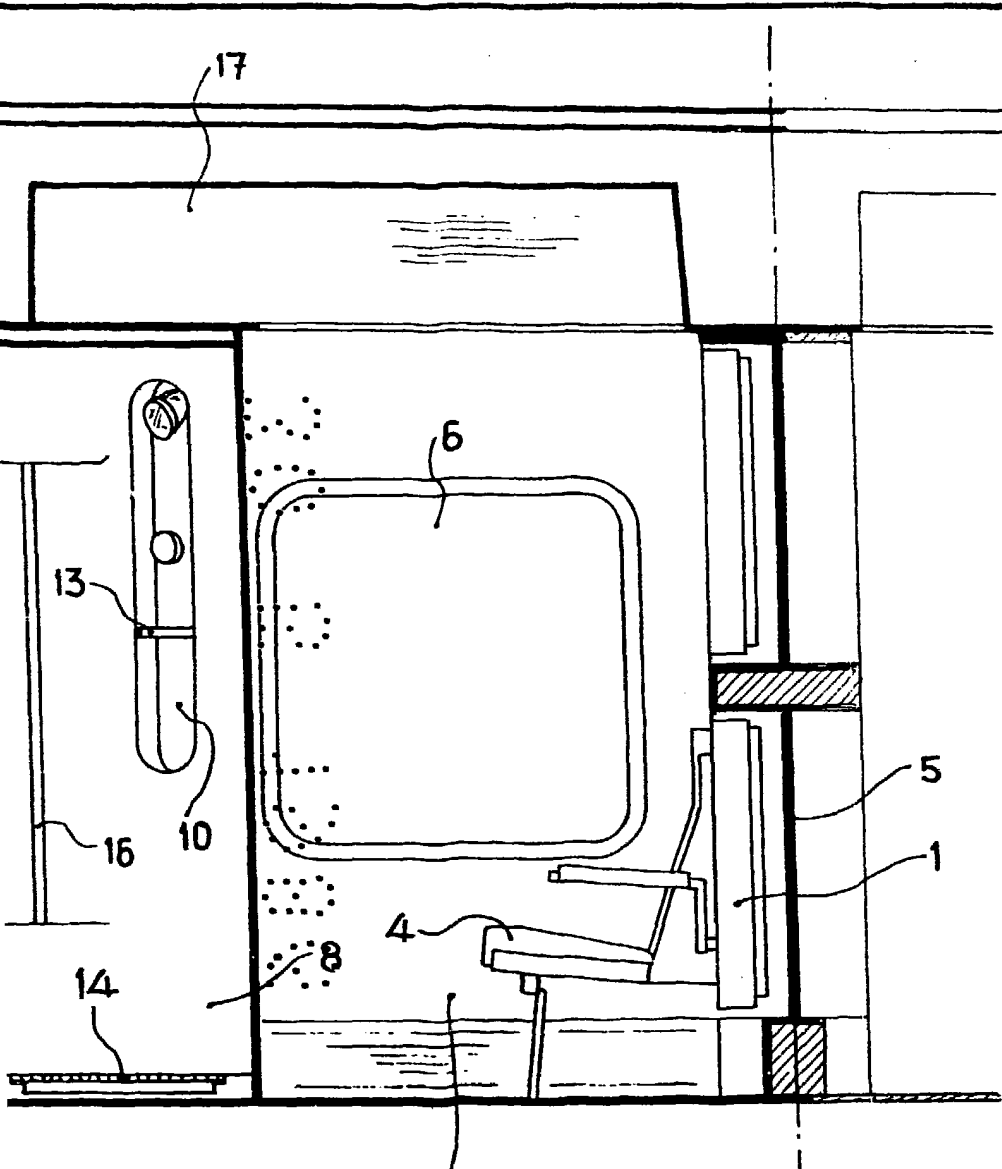


Fig. 2

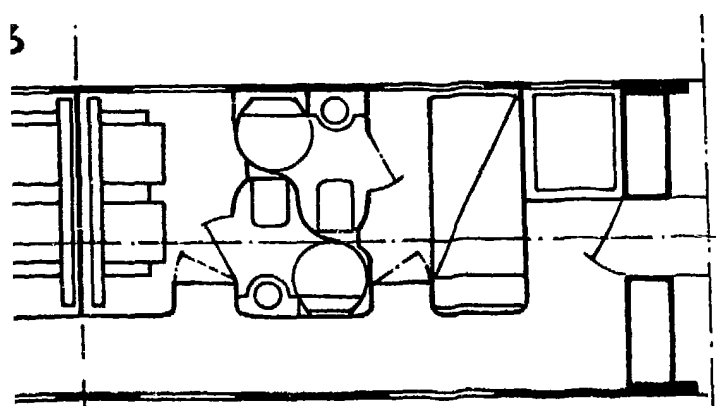


Fig. 3

Madrid,
P. P. FRANCISCO GARCIA CABRERIZO
P. P. *Francisco Garcia del Santo*
Firmado: P. García del Santo Cabrerizo.