



ESPAÑA

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 268536 (10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 30 JULIO 1981

1 JUN. 1983

MODELO DE UTILIDAD

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO 80 16949	(32) FECHA 31 julio 1980	(33) PAIS Francia
--	-----------------------------	----------------------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL A47C 1/028, B60N 1/00
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN "Butaca transformable" Transformación de: Solicitud de patente de invención 504.436
--

(71) SOLICITANTE (S) SOCIETE ANONYME DES USINES CHAUSSON

DOMICILIO DEL SOLICITANTE 35, rue Malakoff, 92600 Asnières, Hauts de Seine, Francia
--

(72) INVENTOR (ES) -----

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE M. Curell Suñol

80/7
EX-FR

M O D E L O D E U T I L I D A D

por VEINTE años

solicitado en España a favor de SOCIETE ANONYME DES USINES
CHAUSSON, de nacionalidad francesa, domiciliada en 35, rue
Malakoff, 92600 Asnières, Hauts de Seine, Francia, por "Bu-
taca transformable", con prioridad de la solicitud francesa
80 16949 de fecha 31 julio 1980.

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a una nueva buta-
ca transformable utilizable en numerosos campos pero que
presenta ventajas, particularmente, cuando se emplea en
vehículos en los cuales la butaca debe poder formar una ca-
ma confortable.

5

Hasta ahora, numerosos vehículos, especialmente
vehículos terrestres, están provistos de butacas-cama pero
presentan varios inconvenientes; ante todo, en la casi to-
talidad de los casos, existe un intervalo entre el respaldo
y el asiento cuando la butaca está en la posición de cama.

10

Tanto el asiento como el respaldo presentan, lo
más frecuentemente, una forma transversal que permite el
mantenimiento o apoyo lateral del usuario durante el despla-
zamiento del vehículo pero esta forma hace que la butaca
sea muy poco confortable cuando se utiliza como cama.

15

Este inconveniente aumenta aún cuando la butaca,
en posición de cama, se utiliza en su sentido transversal

como se produce en ciertos vehículos de recreo, en particular de camping, que prevén la utilización de las butacas delanteras en combinación con cojines intermedios para formar una cama cuya dirección longitudinal es perpendicular al eje longitudinal del vehículo.

La invención resuelve los problemas expuestos anteriormente y evita los inconvenientes mencionados.

Según la invención, la butaca transformable que presenta un asiento y un respaldo está caracterizada porque el respaldo está acoplado al soporte del asiento por un sistema de palancas de articulación que mantiene la parte inferior del respaldo en contacto permanente con la parte superior de la parte posterior del asiento y el extremo posterior de éste durante el pivotamiento del respaldo desde una posición levantada hasta una posición en la cual su superficie queda alineada con la parte superior del asiento.

Por lo demás, otras diversas características de la invención sobresaldrán de la descripción detallada que sigue.

En los planos anexos se representa, a título de ejemplo no limitativo, una forma de realización del objeto de la invención.

La fig. 1 es un alzado lateral esquemático y parcialmente arrancado de una butaca en que se aplica la invención.

La fig. 2 es una vista en alzado según la línea II-II de la fig. 1.

La fig. 3 es un alzado análogo a la fig. 1, estando el asiento vuelto en 180° con respecto a esta última figura.

5 La fig. 4 es un alzado análogo a la fig. 3 que ilustra una posición característica.

Los planos ilustran la butaca de la invención en su realización como butaca transformable en cama para vehículo pero es evidente que la invención puede emplearse de forma análoga en otros tipos de butacas, en particular butacas de amueblado.

10 En la aplicación considerada anteriormente, la butaca está montada en carriles 1 para que pueda hacerse avanzar y retroceder. La armadura de la butaca presenta largueros 2 y 3 previstos para poder ser desplazados con respecto a los carriles 1 y que presentan mecanismos de inmovilización que no se representan ni describen adicionalmente puesto que pueden realizarse de numerosas formas conocidas en la técnica y no constituyen directamente parte de la invención.

20 Los largueros 2 y 3 están unidos entre sí por una caja 4 y se prevé una traviesa posterior sobresaliente 5. La caja 4 sirve para soportar un asiento 6 convenientemente relleno que forma, en su parte posterior, una protuberancia 6a que recubre a la traviesa 5. El larguero 2 soporta por medio de un eje 7 de articulación la rama 8a de un estribo 8 cuya rama 8b está fijada a una manivela 10 de una caja 25 11 de retorno. La caja 11 de retorno puede ser de cualquier

tipo conocido en la técnica de las butacas y presenta un órgano de retorno o antagonista, particularmente un resorte espiral 12, que tiende siempre a hacer pivotar la manivela 10 en el sentido ilustrado por la flecha f en los planos.

5 La caja 11 de retorno puede ser maniobrada por una palanca 13 que permite inmovilizar la manivela 10 en diferentes posiciones angulares. El estribo 8 se mantiene aplicado contra la pared posterior de un respaldo 9 por medio de guías 14 y 14a, formadas por ejemplo por el extremo de un perfil 15 fijado a dicho respaldo. Es ventajoso que las guías 14 y 14a presenten contra su parte en contacto con las ramas 8a y 8b del estribo 8 unas guarniciones 16 de materia flexible antifricción, por ejemplo la conocida bajo el nombre de Téflon.

10
15 La traviesa 5 sirve de soporte a unas articulaciones 17 de bielas 18 cuyo otro extremo está acoplado por articulaciones 19 soportadas por una barra 20 fijada a la cara posterior del respaldo 9.

20 Como lo muestra la fig. 1, las bielas 18 están acodadas para que su articulación quede sensiblemente alineada con el plano medio del respaldo 9. La longitud de las bielas 18 se elige, por lo demás, para que la parte inferior 9a del respaldo 9 llegue justamente a apoyarse contra la parte superior del asiento 6 y, en particular, de la protuberancia 6a.

25 La disposición en la parte posterior del respaldo del estribo 8 de las bielas y de los órganos que acoplan

este estribo y estas bielas al respaldo permite un montaje fácil y permite igualmente disimular a la vista estos órganos mecánicos previendo una guarnición no representada en los planos.

5 Es evidente que el estribo podría presentar sólo sus ramas 8a y 8b que podrían estar introducidas en forros del respaldo y, asimismo, las bielas 18 podrían substituirse por manivelas fijadas en el espesor del respaldo o directamente en la parte posterior de éste.

10 En la posición normal de utilización, el respaldo 9 está levantado como se ilustra en las figs. 1 a 3 y está enclavado en su posición por la palanca 13. Si se desea inclinar ligeramente el respaldo, es suficiente presionar la palanca 13 o tirar de esta palanca según la naturaleza del mecanismo que le está asociado, lo que permite luego hacer pivotar el respaldo y las ramas del estribo alrededor del eje 7 para que dicho respaldo quede más inclinado hacia atrás.

20 El movimiento de pivotamiento hacia atrás del respaldo puede ser proseguido hasta el momento en que este respaldo ocupa una posición horizontal en la cual su cara externa está alineada con la parte superior del asiento 6, como lo ilustra la fig. 4.

25 Durante el movimiento de pivotamiento del respaldo desde la posición ilustrada en la fig. 1 hasta la posición ilustrada en la fig. 4, el respaldo es mantenido a una distancia constante de las articulaciones 17 de las bielas

o manivelas 18 puesto que éstas están fijadas al respaldo. Por consiguiente, la distancia que separa las articulaciones 17 de la parte inferior 9a del respaldo no varía. En cambio, la articulación de las ramas 8a y 8b que se halla a un nivel claramente inferior provoca un desplazamiento del conjunto del estribo 8 con respecto a la cara posterior del respaldo 9. Este desplazamiento es un movimiento de deslizamiento cuya trayectoria queda guiada gracias a las guías 14 y 14a.

Al final del movimiento de pivotamiento, la palanca 13 permite determinar de nuevo el enclavamiento del respaldo 9 en la posición representada en la fig. 4, posición en la cual el resorte 12 está bajo fuerte tensión.

Para devolver el respaldo a la posición representada en las demás figuras, es suficiente maniobrar de nuevo la palanca 13 para permitir que el resorte 12 se distienda, lo que hace pivotar el estribo 8 en el sentido de la flecha f arrastrando al respaldo.

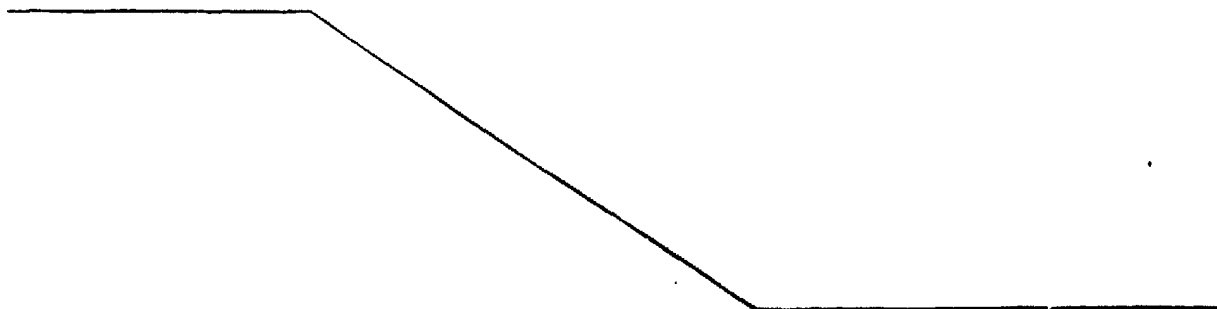
La invención prevé la posibilidad de realizar, tanto del cojín que forma el asiento como del que forma el respaldo 9, de una manera compuesta. En efecto, se pueden disponer, en los lados de los costados, unos largueros de materia de guarnición relativamente firme, por ejemplo de espuma de densidad relativamente grande que puede estar cargada de fibras y un alma central de material sensiblemente más flexible, por ejemplo de espuma de poca densidad. El conjunto está recubierto por una funda. Aunque no sea nece-

sario, en todos los casos es ventajoso que los largueros mencionados presenten zonas cortadas que hagan que la anchura del alma sea más importante cerca de la superficie del asiento y del respaldo que en su parte baja.

5 Como sobresale de lo que precede, el modo de realización descrito anteriormente para los rellenos hace que puedan presentar una superficie perfectamente plana cuando no se utilizan pero que tiendan a amoldarse al cuerpo del usuario que se sienta en la butaca. El usuario queda
10 pues mantenido como en una butaca de las denominadas "banquillo". Esta disposición permite igualmente utilizar el asiento y el respaldo para formar butacas-cama confortables cuando estas butacas-cama están asociadas a cojines y los usuarios están dispuestos transversalmente respecto al
15 vehículo, como puede suceder en ciertos vehículos de recreo.

 La invención no está limitada al ejemplo de realización representado y descrito en detalle, puesto que pueden introducirse en la misma numerosas modificaciones sin salir de su alcance.

20 A los efectos consiguientes se declaran de novedad, propiedad y utilidad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las reivindicaciones que siguen.



REIVINDICACIONES

1.- Butaca transformable, que presenta un asiento y un respaldo, caracterizada porque el respaldo está acoplado al soporte del asiento por un sistema de palancas de articulación que mantiene la parte inferior de este respaldo en contacto permanente con la parte superior de la parte posterior del asiento y el extremo posterior de éste durante el pivotamiento del respaldo desde una posición levantada hasta una posición en la cual su superficie queda alineada con la parte superior del asiento.

2.- Butaca según la reivindicación 1, caracterizada porque el respaldo está acoplado al soporte del asiento por elementos deslizantes y por un sistema de bielas o manivelas.

3.- Butaca según una de las reivindicaciones 1 y 2, caracterizada porque los elementos deslizantes están constituidos por un estribo cuyas ramas están guiadas sobre la cara posterior del respaldo, estando articulada una de dichas ramas a un larguero de soporte y estando articulada la otra rama a un mecanismo de enclavamiento de la posición angular del estribo.

4.- Butaca según una de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizada porque el sistema de bielas o manivelas que soporta al respaldo presenta dos manivelas o bielas fijadas al respaldo y cuyo extremo libre está articulado por debajo del respaldo y por encima de la parte posterior del asiento en una posición sensiblemente alineada con la pro-

yección del plano medio de dicho respaldo.

5 5.- Butaca según una de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizada porque el estribo está acoplado a un mecanismo de resorte que tiende a devolverlo, así como al respaldo al que guía, a la posición levantada.

10 6.- Butaca según una de las reivindicaciones 1 a 5, caracterizada porque el estribo está guiado por la parte posterior del respaldo mediante un perfil que forma en su extremo dos guías que se apoyan en las ramas de dicho estribo.

7.- Butaca según una de las reivindicaciones 1 a 6, caracterizada por la provisión de guarniciones de materia flexible y antifricción previstas en las guías de las ramas del estribo.

15 8.- Butaca según una de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizada porque las bielas están acodadas y están acopladas, por una parte, a una traviesa dispuesta debajo de una protuberancia que prolonga el asiento y, por otra parte, en los extremos de una barra fijada a la parte posterior del respaldo.

9.- Butaca según una de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizada porque tanto el asiento como el respaldo presentan un relleno complejo formado por largueros laterales más rígidos que un alma central a la que rodean.

25 10.- Butaca según una de las reivindicaciones 1 a 9, caracterizada porque los largueros laterales de relleno del asiento y del respaldo presentan bordes inclinados

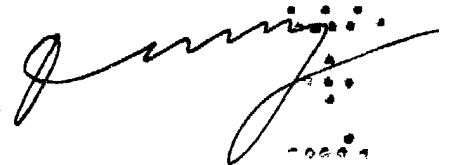
para conferir al alma central una flexibilidad variable.

11.- "BUTACA TRANSFORMABLE".

5 Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de diez hojas, foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras, y de una lámina de dibujos que la ilustra.

MADRID, 30 JULIO, 1981

P.A. M. CURELL SUÑOL



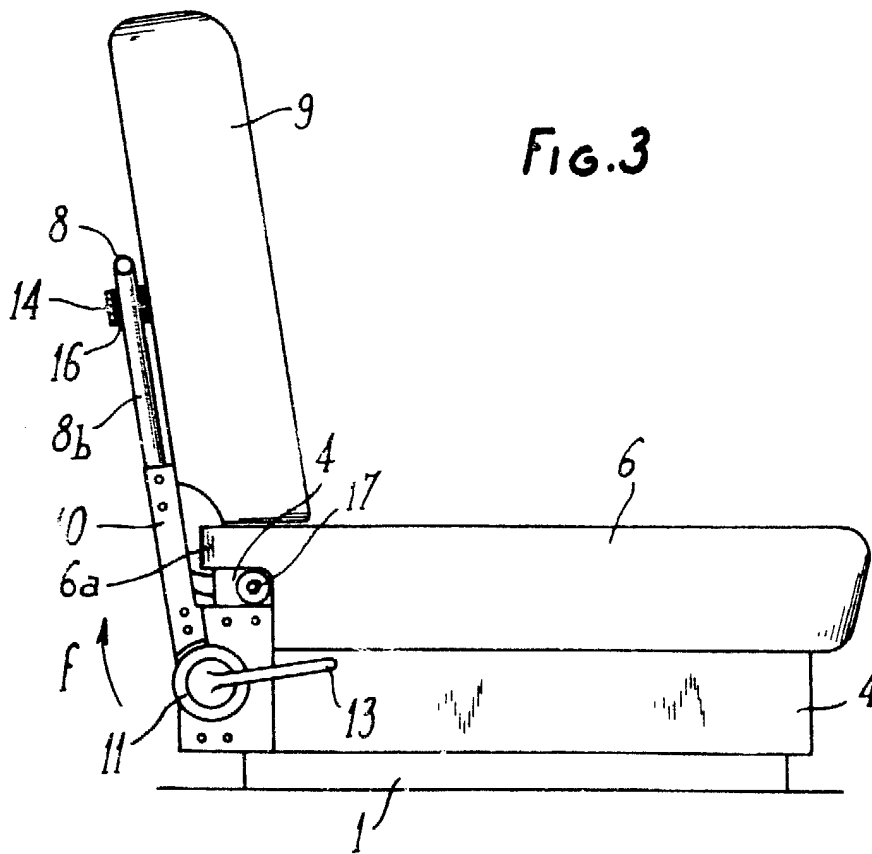
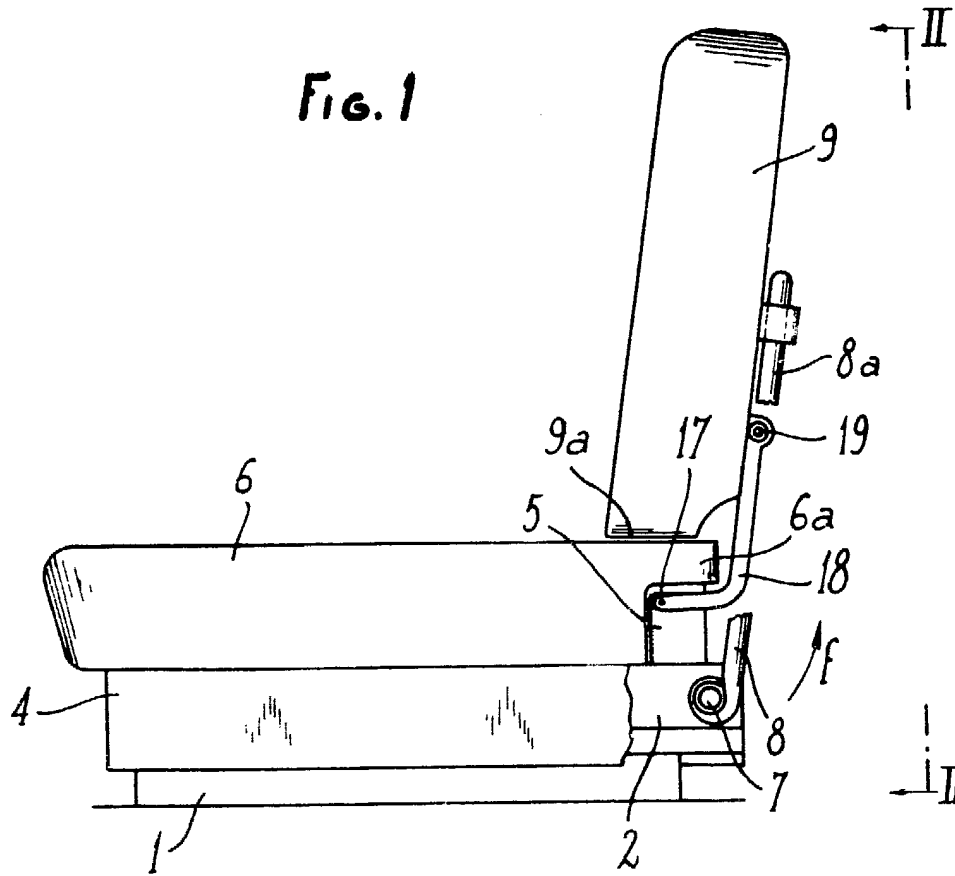


FIG. 2

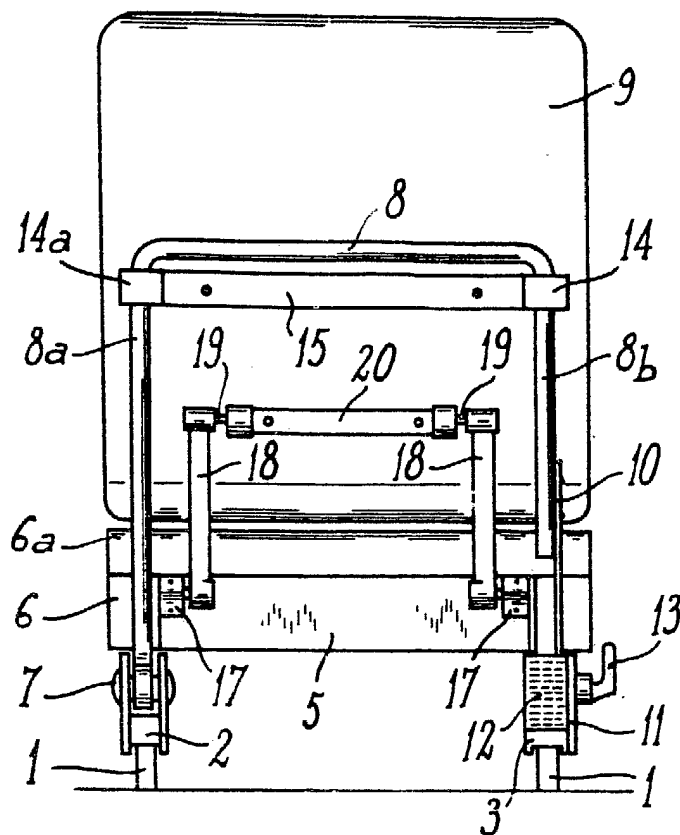
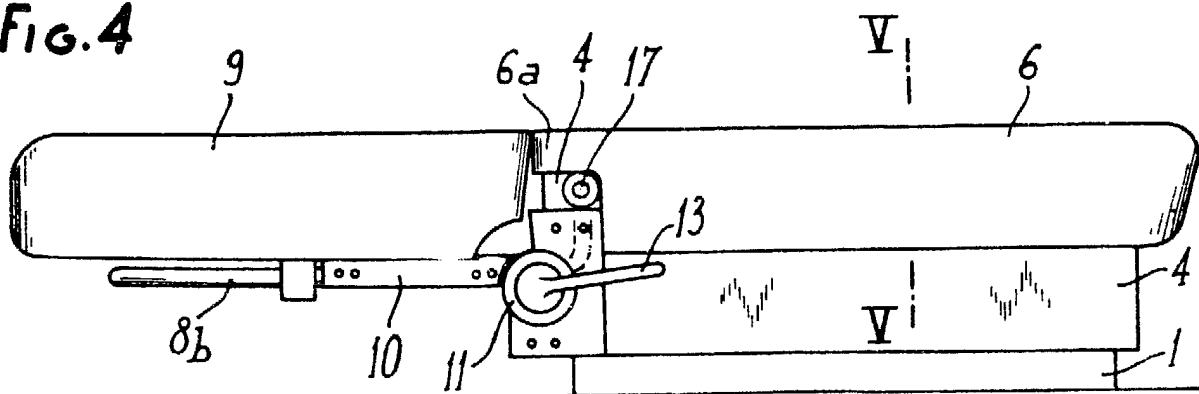


FIG. 4



MADRID, 30 JUL. 1981

P. A. M. CUREL SUÑOL

[Handwritten signature]

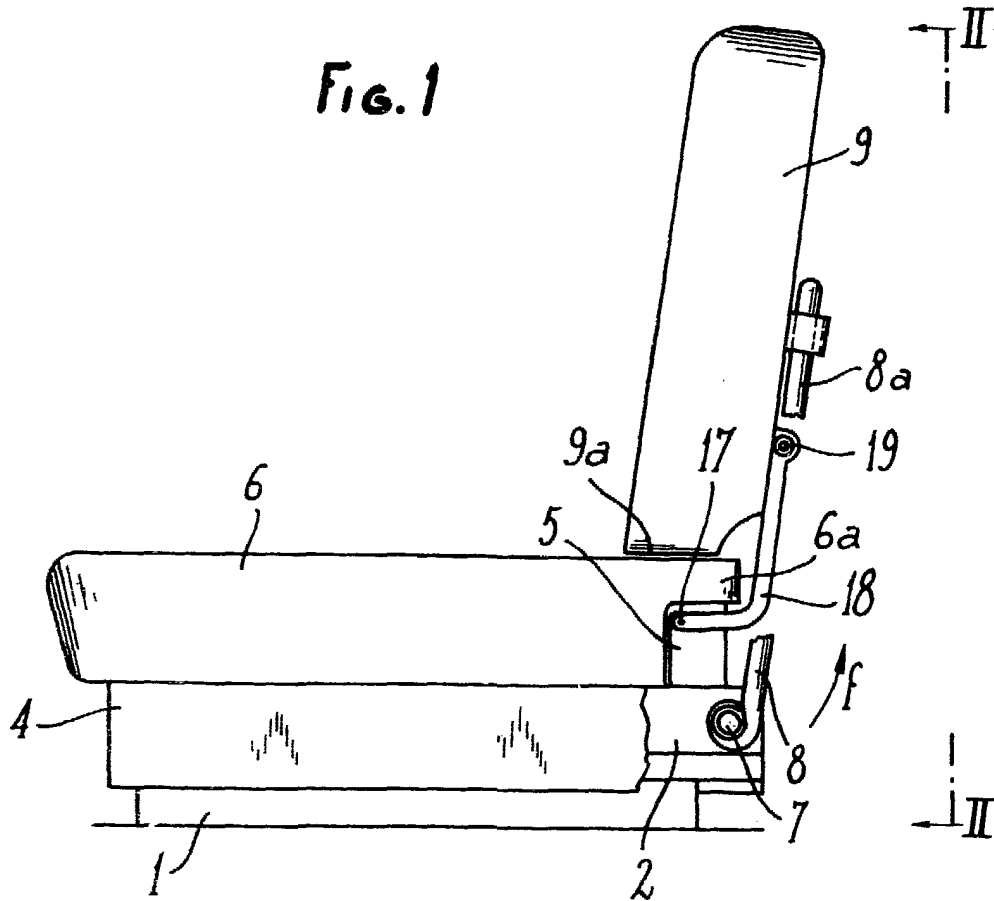
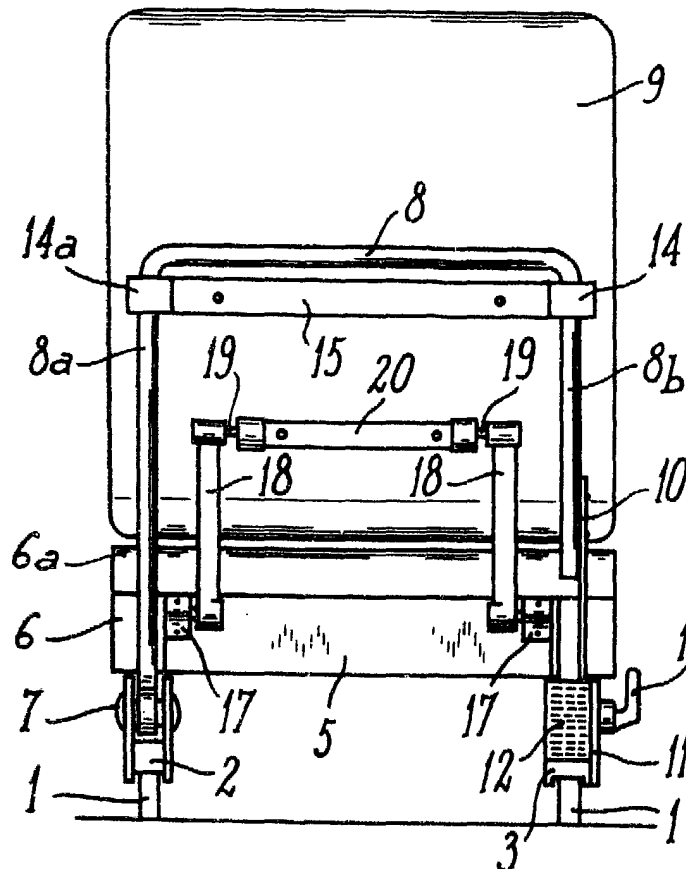


Fig. 2



13 MADRID 30 JUL. 1981

P. A. M. CURELL SURDOL

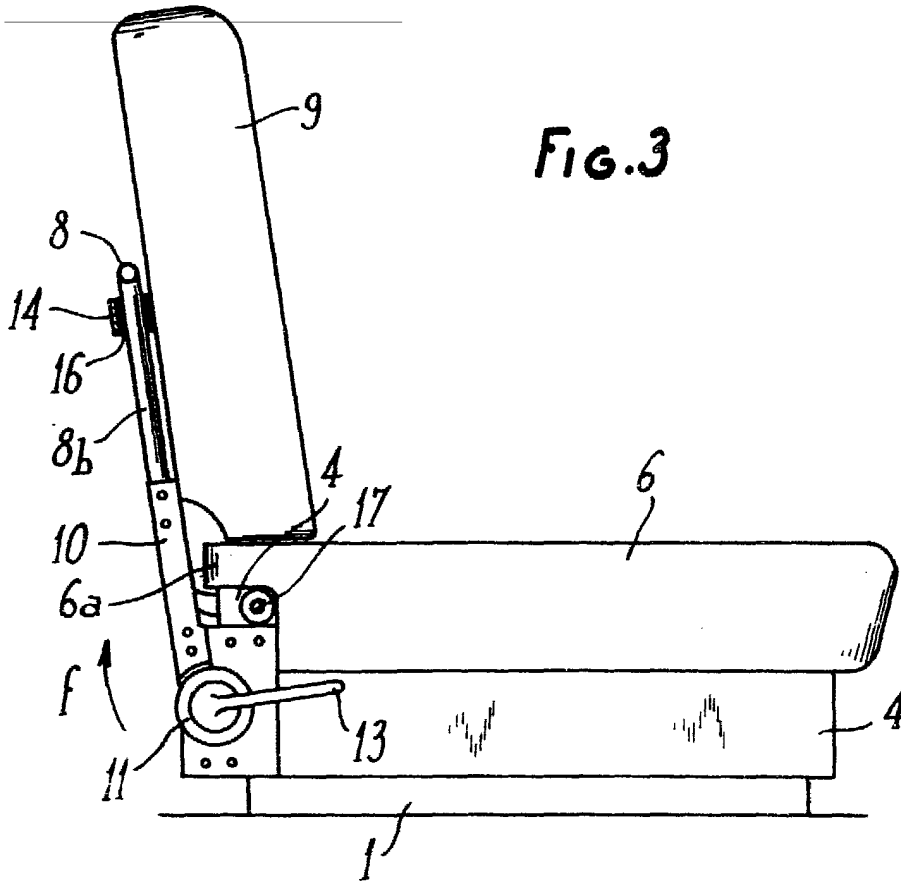


FIG. 3

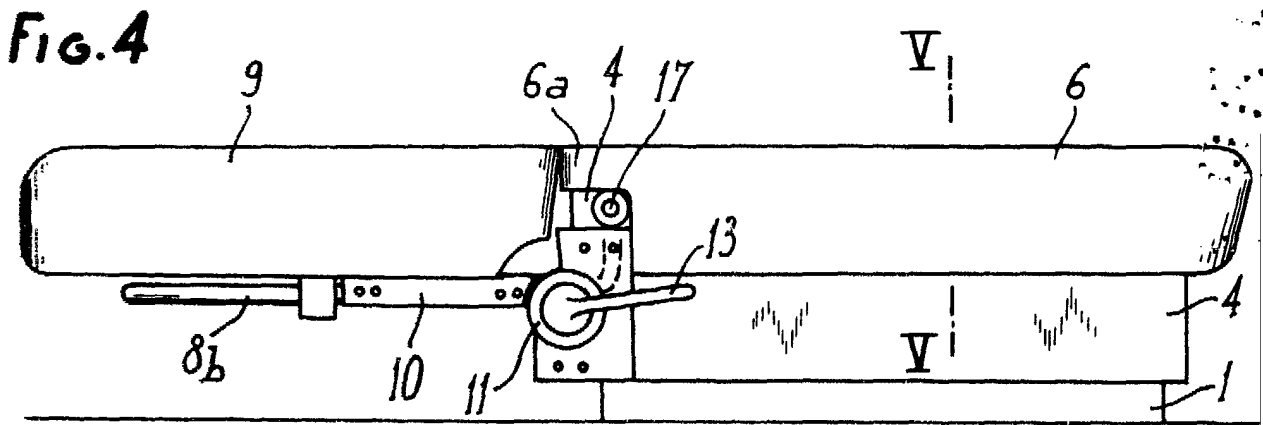


FIG. 4

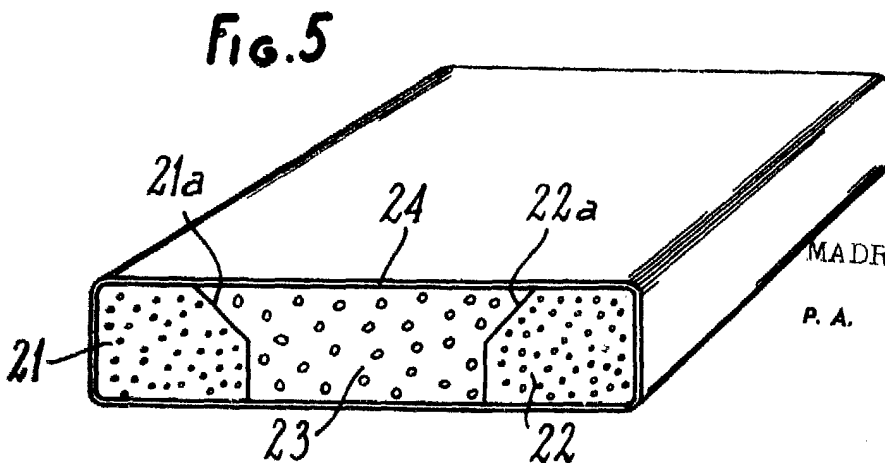


FIG. 5

MADRID 30 JUL. 1981

P. A. M. CURELL SUJOL