

(10) ES (11) (21) (22)	NUMERO 295225	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 24 junio 1986	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

L 1 NOV. 1986

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(61) CLASIFICACION INTERNACIONAL A 45 F 3/22
--------------------------	--------------------------------------------------------

(54) TITULO DE LA INVENCION "TUMBONA"	
-----------------------------------------------------	--

(71) SOLICITANTE (S) D. Angel ARPON Basarte

DOMICILIO DEL SOLICITANTE VILLAVA (Navarra) - Avda. Serapio Huici, 17

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE MCDESTO POLO SANZ - Agente Oficial de la Propiedad Industrial

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta Memoria descriptiva a una tumbona, cuyas características estructurales han sido concebidas en orden a conseguir para el elemento de asiento propiamente dicho, respecto del correspondiente bastidor de sustentación, dos movimientos diferentes, uno de traslación y otro de basculación, con la especial particularidad de que estos movimientos están conjugados entre sí y se llevan a cabo de forma simultánea.

Para conseguir estos objetivos, la tumbona que se preconiza está constituida a partir de un bastidor de sustentación, materializado en dos arcos laterales, rigidizados entre sí mediante una pareja de travesaños, de manera que los citados arcos actúan paralelamente como railes de deslizamiento para un carro, soporte del asiento, y con patas del conjunto.

Dichos arcos están obtenidos mediante perfiles de sección rectangular preferentemente metálicos y huecos, dotados de una ranura inferior que se extiende sobre los mismos en correspondencia con la zona de movilidad del carro, ranuras en las que juegan respectivas parejas de pletinas, asociadas articuladamente a los extremos del borde correspondiente del carro, pletinas que por su extremidad superior se unen, también articuladamente, a sendas parejas de rodillos deslizantes en el interior hueco del perfil, quedando así el carro montado sobre el bastidor, con posibilidad de deslizamiento rodado, entre dos situaciones límites determinadas por la incidencia del propio carro sobre los travesaños que participan en dicho bastidor.

Al objeto de facilitar el montaje de los citados

rodillos, las ranuras de la cara inferior del perfil presentarán, al menos en uno de sus extremos, una ligera expansión transversal de anchura, coincidente con el diámetro de los citados rodillos, que a su vez es menor que la cota axial del bloque constituido por los mismos.

En cuanto al carro deslizante citado, está constituido a su vez mediante dos perfiles laterales, arqueados, relacionados mediante travesaños, siendo su curvatura contraria a la de los perfiles que participan en el bastidor, para definir un perfil acorde con la configuración anatómica del asiento o tumbona propiamente dicha, que ha de acoplarse y fijarse al mismo.

Evidentemente la anchura del citado carro, ha de ser menor que la del bastidor de sustentación, para que pueda desplazarse longitudinalmente en su seno, a cuyo efecto el citado carro incorpora en correspondencia con sus vértices y debidamente solidarizados a su estructura, bulones laterales a través de los que se relaciona con los correspondientes juegos de rodillos.

Como complemento de la estructura descrita, sobre los laterales del bastidor citado, se establecen y fijan respectivos apoyabrazos, preferentemente de madera, que quedan sensiblemente sobreelevados con respecto a tales perfiles en su zona media, que afectan mayoritariamente a dichos perfiles y que presentan una curvatura ligeramente menor que estos últimos, de manera que sus extremos se cierran sobre ellos penetrando en el interior hueco de los mismos, a través de ventanas operativamente practicadas al efecto, en las proximidades de sus extremos, sobre los que se sitúan correspondientes pies de apoyo materializados

en tacos debidamente conformados al efecto.

Cabe destacar, por último, como otra de las características de la invención, que se ha previsto la disposición entre el citado carro móvil y uno de los travesaños del bastidor, de un resorte de compensación, que colabora en la elevación de dicho carro, de manera que cuando éste ocupa una posición de máxima inclinación, correspondiente también a la posición de cota más baja en altura, el citado resorte se encuentra distendido al máximo y, en consecuencia, suministrando una tensión también máxima al carro, mientras que a medida que éste se eleva y que tiende hacia la horizontalidad, por lo que su desplazamiento requiere de un menor esfuerzo, el citado muelle se va distendiendo y sus efectos se van amortiguando, es decir, que dicho resorte facilita la movilidad del carro, cuando ésta requiere de un mayor esfuerzo de movilidad que se lleva a cabo mediante un empuje suministrado al mismo, con el propio cuerpo del usuario, utilizando como punto de apoyo fijo, los apoyabrazos de la tumbona.

A continuación se hará una descripción completa de la aludida tumbona, con referencia a los dibujos que se acompañan, en los cuales se representa, a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas modificaciones de detalle que no alteren fundamentalmente sus características esenciales.

En dichos dibujos:

La Figura 1 muestra una vista en perspectiva de una tumbona realizada de acuerdo con el objeto de la presente invención, la cual aparece desprovista del elemento de asiento propiamente dicho, por cuanto que éste puede variar a voluntad sin que ello afecte a la esencia de la invención.

La Figura 2 muestra una vista en alzado lateral de la misma tumbona, en la que con trazo discontinuo se ha representado el citado asiento propiamente dicho, inexistente en la figura 1, además en tres posiciones distintas.

La Figura 4 muestra una sección transversal de la tumbona, de acuerdo con la línea de corte A-B de la figura 1, en la que tan sólo se ha representado una de sus dos mitades, por cuanto que la otra es simétrica.

La Figura 5 muestra un detalle ampliado y en alzado lateral de uno de los puntos de acoplamiento del carro móvil al bastidor.

La Figura 6 muestra, finalmente, otro detalle ampliado ahora en sección transversal del mismo punto de acoplamiento.

A la vista de estas figuras puede observarse cómo la tumbona que se preconiza está constituida a partir de un bastidor materializado en dos perfiles laterales y arqueados (1), con su concavidad orientada hacia abajo, cuyos extremos definen las patas de apoyo del conjunto, a través de los correspondientes pies o tacos (2), estando estos dos perfiles laterales (1) relacionados mediante una pareja de travesaños (3), que completan la estructura del citado bastidor, travesaños que se sitúan en posiciones relativamente próximas a los extremos de los perfiles laterales (1).

Sobre la cara superior de los citados perfiles laterales (1), se rigidizan al mismo cortos puntales (4), constitutivos de medios de apoyo y fijación para apoyabrazos (5), que adoptan también una configuración arqueada, con su radio de curvatura menor que el de los perfiles (1), de manera que los citados apoyabrazos (5) y como se observa don todo deta-

lle en la figura 2, ofrecen su máximo distanciamiento con respecto a los perfiles (1) en la zona media del conjunto, mientras que sus zonas extremas se aproximan progresivamente a tales perfiles (1) hasta que sus extremos (6) penetren en el interior hueco de los perfiles (1), a través de ventanas (7) operativamente practicadas en estos últimos y situadas prácticamente en los extremos de los repetidamente citados perfiles laterales (1).

La estructura descrita se complementa con un carro móvil, materializado a su vez en dos perfiles laterales (8), relacionados mediante travesaños (9), presentando dichos perfiles laterales (8) también una trayectoria arqueada, pero con su concavidad orientada hacia arriba, en orden a establecer un imaginario plano de apoyo para el asiento propiamente dicho (10) que se ajuste a las características anatómicas clásicas de este último como muestra la figura 2.

Este carro (8-9) se relaciona con los perfiles laterales (1) del bastidor, y es desplazable a lo largo del mismo, de manera que puede adoptar múltiples posiciones tanto de inclinación como de desplazamiento longitudinal, como se ha representado también en la figura 2.

Para ello los perfiles laterales (8) del carro, en correspondencia con sus extremos, reciben solidariamente a respectivos bulones laterales (11) que se sitúan inmediatamente por debajo de los perfiles tubulares (1), perfiles que como anteriormente se ha dicho, son huecos y presentan en su cara inferior una amplia ranura longitudinal (12), recibiendo los bulones (11), por su extremidad libre y con la colaboración de tornillos (13) o por cualquier otro medio, a respectivas pletinas soporte (14) que penetran en el seno de los perfiles (1), y que son atravesadas, en una unión articulada

por respectivos ejes (5) a cuyos extremos se asocian sendos rodillos (16-16'), capacidades para rodar sobre la superficie interna de la cara inferior de los perfiles tubulares (1) como se observa con todo detalle en la figura 6, de manera que el carro es desplazable con respecto al bastidor, con un coeficiente de rozamiento mínimo.

Obviamente, la longitud de la ranura (12) de cada uno de los perfiles laterales (1) que participan en el bastidor, será la adecuada de acuerdo con el desplazamiento máximo previsto para el carro, y éste será limitado tal desplazamiento longitudinal por su propia incidencia sobre los travesaños (3) del bastidor, como a su vez se observa en la figura 2.

Al objeto de facilitar la implantación de cada grupo de rodillos (16) con su correspondiente eje (15) y pletina (14), en el seno de las ranuras (12), éstas presentan al menos en uno de sus extremos, una ligera expansión lateral (17), cuya cota longitudinal coincide con la cota axial de uno de estos grupos rodantes, mientras que su anchura es a su vez acorde con la anchura máxima de la pletina (14) y de los rodillos (16), lo que permite la introducción de dicho conjunto rodante en una posición girada 90º con respecto a la definitiva, para alcanzar posteriormente dicha posición definitiva, y fijarse al bulón correspondiente del carro móvil, mediante la implantación del correspondiente tornillo de fijación (13).

Finalmente y como complemento de la estructura descrita, se ha previsto que entre uno de los travesaños extremos (9) del carro móvil y el travesaño correspondiente (3) del bastidor fijo, se establezca un resorte (18) que, como

anteriormente se ha dicho, favorece la elevación del carro, a partir de la situación de máximo descenso.

Así pues, y de acuerdo con la estructuración descrita, a partir de la situación para el carro (8-9) mostrada en la figura 2 y en consecuencia, de la correspondiente posición para el asiento o tumbona propiamente dicha (10), el usuario de la tumbona, asiéndose a los apoyabrazos (5) puede efectuar un empuje con su cuerpo, hacia atrás, que dará lugar a un desplazamiento en este sentido del carro, paralelamente a una progresiva basculación del mismo hacia atrás, de acuerdo, entre otras, con las posiciones representadas en trazo discontinuo de la citada figura 2, y desde una primera situación límite en la que el carro incide sobre el travesaño frontal (3) del bastidor, hasta otra situación límite en la que dicho carro incide sobre el travesaño posterior, es decir, que en un sólo accionamiento consigue simultáneamente la basculación del asiento y su desplazamiento hacia atrás.

La forma, dimensiones y materiales podrán ser variables y, en general, todo cuanto sea accesorio o secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

Los términos en que queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

REIVINDICACIONES

1.- Tumbona, caracterizada por estar constituida a partir de un bastidor, materializado en dos perfiles laterales, arqueados, relacionados mediante una pareja de travesaños sensiblemente desplazados hacia sus extremos, perfiles orientados con su concavidad hacia abajo, de manera que sus propios extremos definen patas de apoyo del bastidor, asistidas por correspondientes tacos o pies, con la especial particularidad de que dichos perfiles laterales, preferentemente metálicos, son huecos y están provistos en su cara inferior de respectivas ranuras longitudinales, en las que juegan medios de sustentación, desde grupos de rodadura interiores a tales perfiles, de un carro móvil materializado a su vez en dos perfiles laterales y arqueados, ahora de concavidad orientada hacia arriba, relacionados mediante travesaños, constituyendo dicho carro la superficie de apoyo y fijación para el asiento propiamente dicho, con cualquier configuración convencional, todo ello de forma que en el desplazamiento longitudinal del carro, y consecuentemente del asiento, se produce una paralela basculación del mismo.

2.- Tumbona, según reivindicación 1, caracterizada porque el citado carro incorpora en correspondencia con sus vértices y debidamente solidarizados a su estructura, respectivos bulones laterales a los que se fijan pletinas de soporte que acceden al seno de los perfiles laterales del bastidor a través de las ranuras de estos últimos y que, por su extremidad superior, se unen articuladamente a respectivos ejes, a los que son solidarias

sendas parejas de rodillos que apoyan sobre las zonas marginales del tabique inferior de dichos perfiles, con respecto a la ranura citada.

3.-- Tumbona, según reivindicaciones anteriores, caracterizada porque las citadas ranuras de los perfiles laterales del bastidor se extienden a lo largo de los mismos en una amplitud acorde con el grado de desplazamiento máximo previsto para el carro, preferentemente entre las zonas de los mismos correspondientes a la ubicación de los travesaños del bastidor, que actúan además como topes limitadores de tal desplazamiento, habiéndose previsto que las citadas ranuras presenten, al menos en uno de sus extremos, un corto sector expandido que facilite la penetración en su interior de los grupos de rodadura.

4.- Tumbona, según reivindicaciones anteriores, caracterizada porque sobre cada uno de los perfiles laterales del bastidor se sitúa un apoyabrazos, preferentemente de madera, también de configuración arqueada y de curvatura sensiblemente menor que la de tales perfiles, de manera que dichos apoyabrazos quedan sustancialmente distanciados del bastidor en su zona media y se aproximan progresivamente hacia dicho bastidor, por sus extremos, hasta que tales extremos se insertan en el seno de los perfiles laterales del bastidor, a través de ventanas operativamente practicadas al efecto, en las inmediaciones de las patas de apoyo del mismo.

5.- Tumbona, según reivindicaciones anteriores, caracterizada porque el carro móvil está relacionado a través de uno de sus travesaños extremos, con el travesaño correspondiente del bastidor, a través de un resorte de

compensación, que facilita la elevación del carro.

6.- "TUMBONA", tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria y en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de once hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara.

MADRID, 24 JUN. 1986

P.A.

Modesto Polo
P.F.



5

10

15

20

25

30

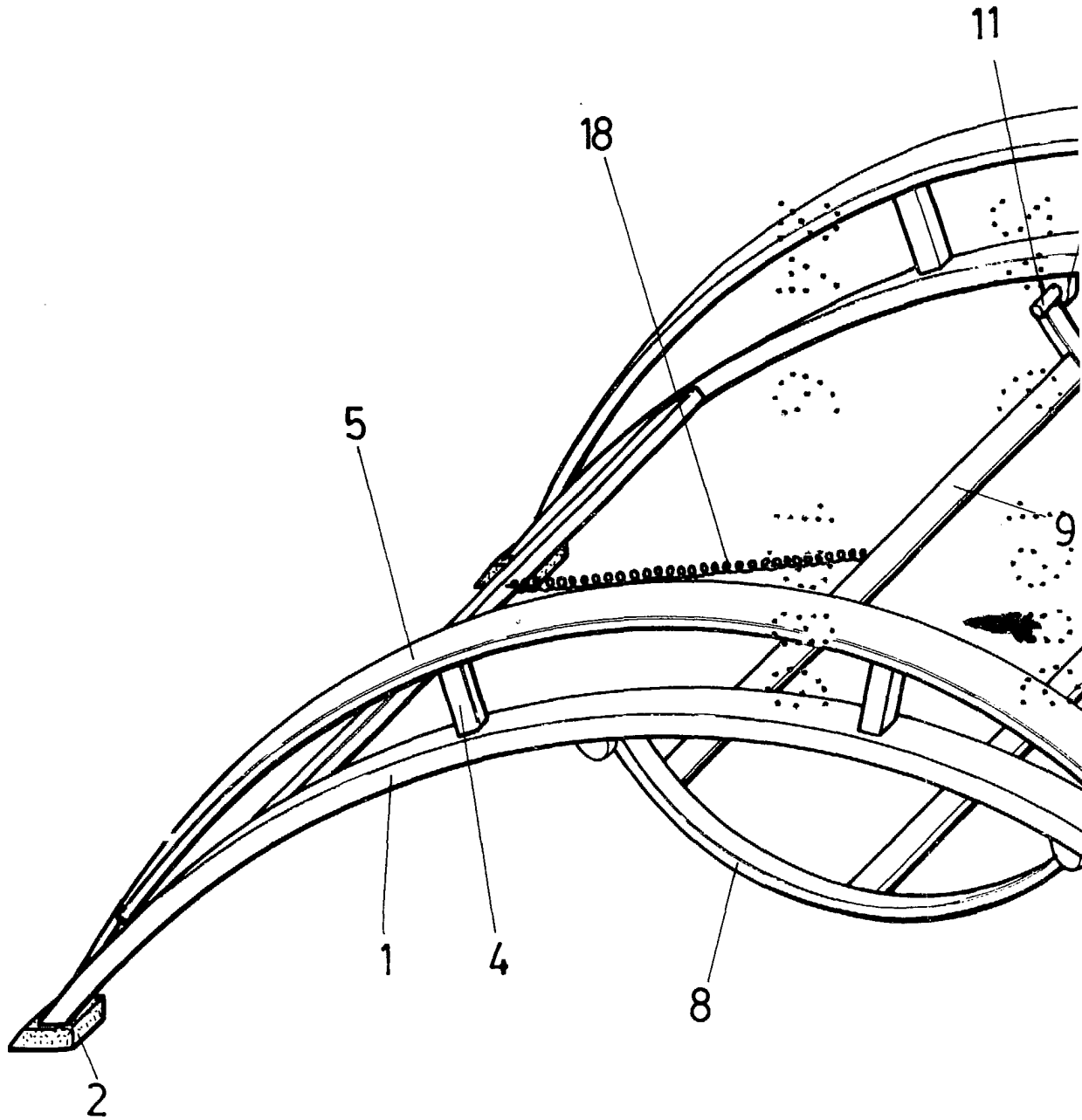
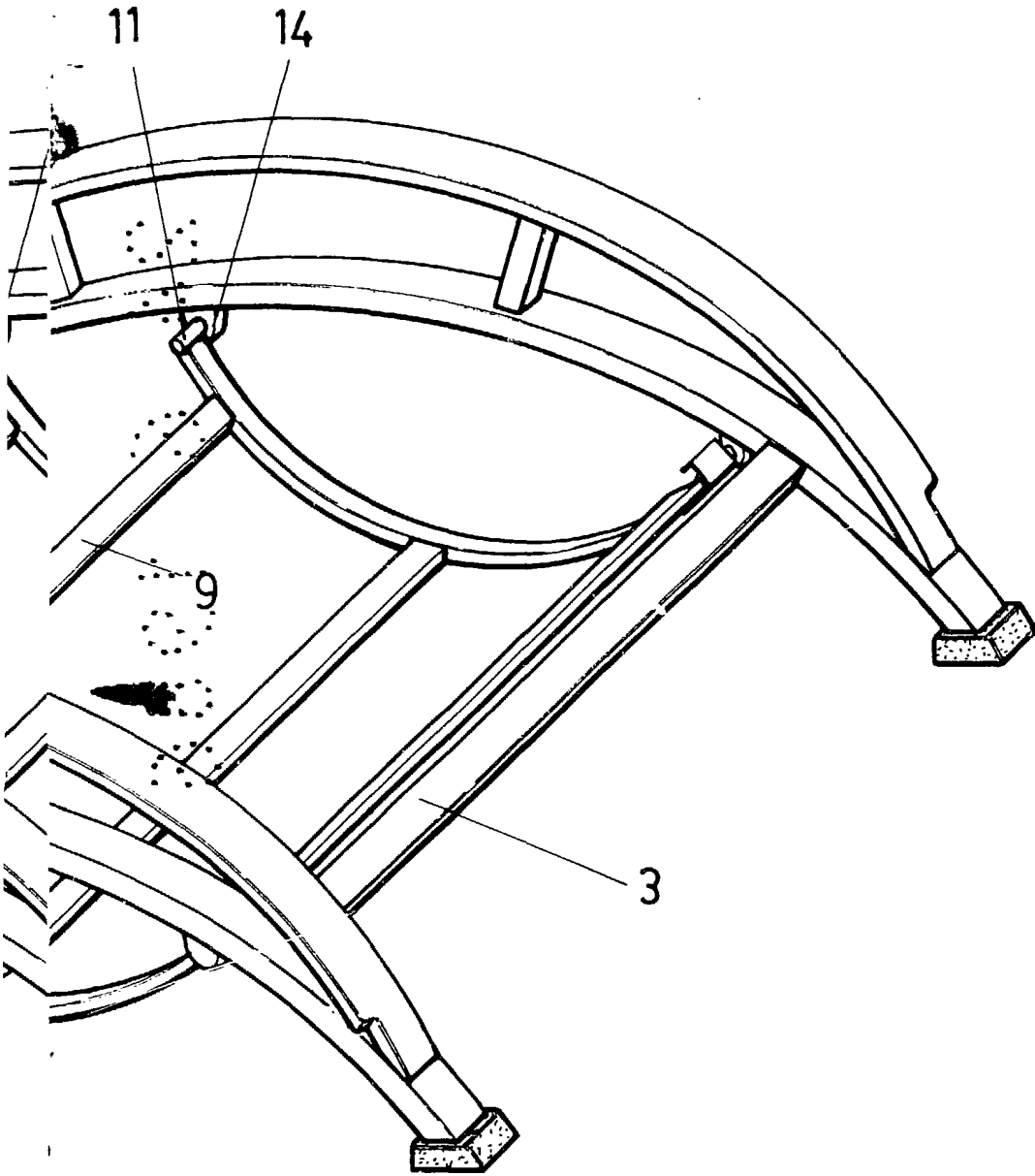


FIG.-1

ESCALA VARIABLE



1

MADRID 24. 11. 1936
Manuel Polo
P. P.

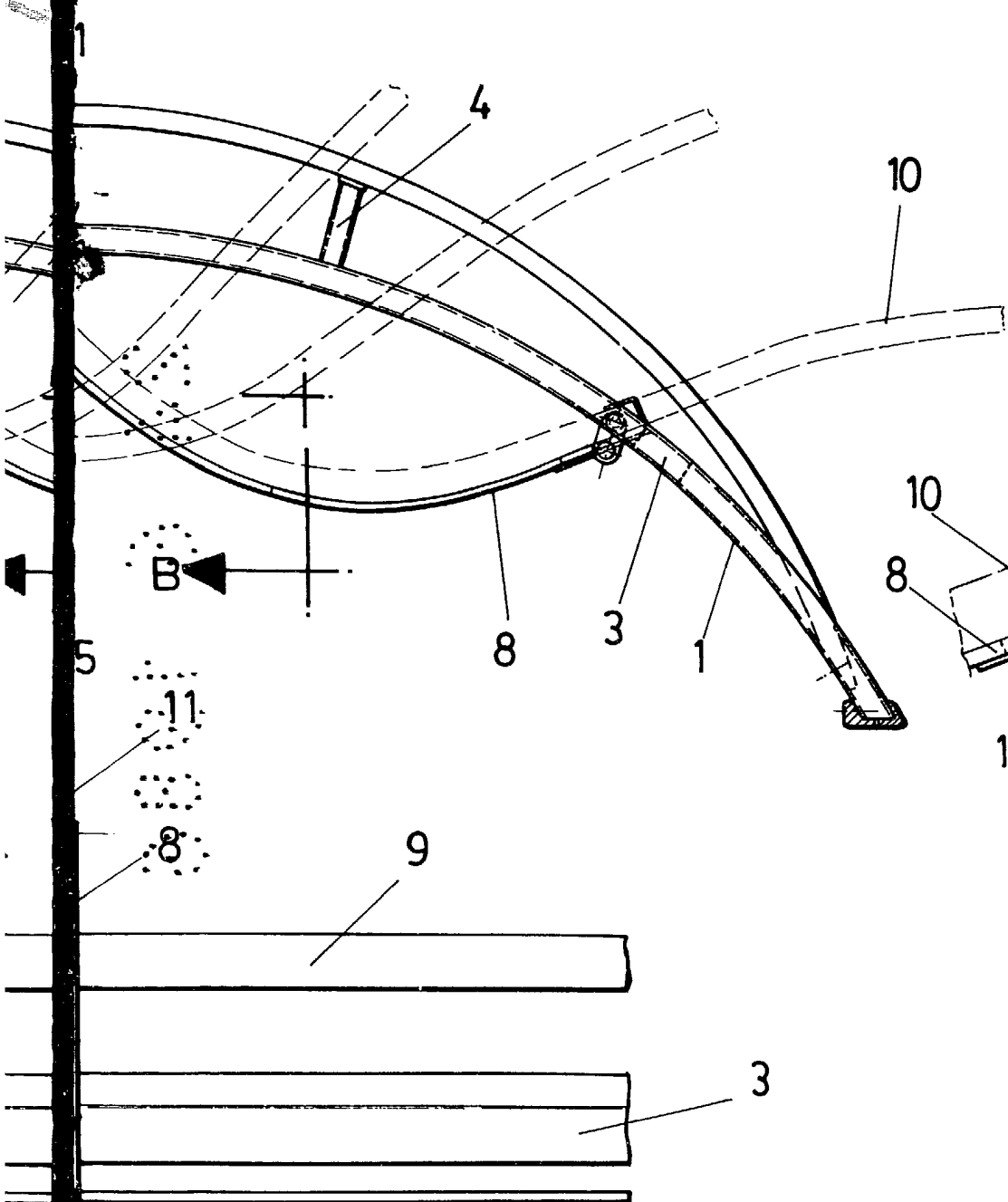


FIG.-4
A-B

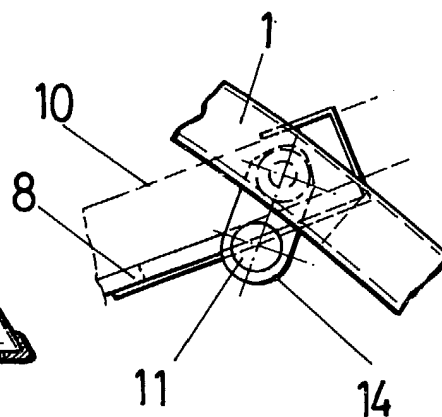


FIG.-5

MADRID 24 JUN. 1986
Modesto Polo
P. F.

2