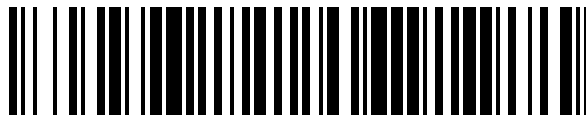


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 301 468**

21 Número de solicitud: 202330633

51 Int. Cl.:

A47C 17/86 (2006.01)

A47C 3/00 (2006.01)

A47C 7/02 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

17.04.2023

43 Fecha de publicación de la solicitud:

05.07.2023

71 Solicitantes:

FAMA SOFAS, S.L.U. (100.0%)
Dr. Jiménez Díaz, s/n P.I. Las Teresas
30510 Yecla (Murcia) ES

72 Inventor/es:

LÓPEZ GIL, Félix

74 Agente/Representante:

BALLESTER INTELLECTUAL PROPERTY S.L.P.U

54 Título: **MUEBLE DE ASIENTO CON ELEMENTO DE AMORTIGUACIÓN INDEPENDIENTE**

ES 1 301 468 U

DESCRIPCIÓN

MUEBLE DE ASIENTO CON ELEMENTO DE AMORTIGUACIÓN INDEPENDIENTE

5 Sector de la técnica

La presente invención está referida a un mueble de asiento, tal como un sillón, un sofá o similar, del tipo que comprende un armazón de soporte y una o más almohadas, y que presenta la particularidad de incorporar un elemento de amortiguación independiente del
10 armazón y de las almohadas.

Estado de la técnica

En la actualidad, en los sofás existentes en el mercado, la almohada de asiento se apoya en
15 una base de suspensión de cinchas elásticas o muelles. A mediados del siglo XX se utilizaba un sistema de suspensión para los sofás que consistía en una base de muelles cónicos que, de una forma artesanal, se iban atando entre sí con hilo bramante para configurar una base sobre la que apoyar la almohada. Este sistema constructivo ofrece una comodidad y durabilidad difícilmente igualables, pero la complejidad del proceso de fabricación hizo que
20 quedase en desuso. Con el paso del tiempo estos muelles terminaban rompiendo la protección superior y terminaban saliendo, proporcionando una imagen que todos hemos visto donde los muelles sobresalen en sofás deteriorados.

En los años finales del siglo XX y comienzos del siglo XXI, se comenzaron a usar muelles
25 cónicos embolsados en bolsas de tejido. Estos muelles se introducían en el interior de las almohadas de asiento de los sofás. La comodidad es excelente, pero con el uso, los muelles tienden a cortar la parte superior de la goma de la almohada de asiento. Es decir, con el uso, los muelles tienden a salir a la superficie, acortando la durabilidad de estas almohadas de asiento y, por tanto, de los sofás. Con el paso del tiempo debido al grosor escaso de la goma
30 colocada sobre los muelles cónicos ensacados, terminan notándose al sentarse o tal como hemos comentado rompiendo la parte superior y saliendo al exterior.

Además, se conoce el uso de muelles en colchones y almohadas que se colocan en el interior de la almohada de asiento, próximos a su parte superior, bien un recuadro hueco creado *ad*
35 *hoc*, o en recortes circulares dentro de la espuma que conforma el núcleo de la almohada, donde dichos muelles se colocan ensacados. No obstante, esta solución presenta tres

problemas técnicos: (a) la complejidad en su fabricación; (b) los muelles, con el uso continuado, acaban rompiendo la almohada, normalmente por su parte superior, es decir, por la zona de asiento propiamente dicha; y (c) el reciclaje de los distintos elementos que conforman la almohada es muy complicado, ya que se necesitaría separar los muelles del relleno y/o del tapizado.

Estos problemas se solucionan con el mueble de asiento de la reivindicación 1.

Explicación de la invención

Es un objeto de la presente invención conseguir ofrecer la comodidad de los sofás con muelles atados de forma manual de mediados del siglo XX, pero con un método de fabricación que no sea tan complejo y artesanal. Además, es un objeto de la invención que los muelles puedan ser reemplazados de forma fácil con el paso del tiempo, para poder alargar la vida de los sofás o colchones, y también que, a la hora de reciclar, puedan separarse los distintos componentes de forma fácil y sencilla.

Conseguir un nuevo sistema de fabricación automatizado, que pueda ofrecer la comodidad de este sistema en desuso por los problemas que presentaba y que se pueda adaptar a las nuevas necesidades de sostenibilidad y economía circular, en el que los elementos sean fáciles de fabricar, reemplazables para poder multiplicar los años de vida de uso y cuando llegue su fin, poder separar los distintos componentes de forma fácil y sencilla.

Es un objeto de la presente invención un mueble de asiento que comprende un bastidor y una almohada, independientes entre sí, y que tiene la particularidad de que el bastidor comprende un cajón hueco, en cuya parte superior se dispone de forma removible al menos una almohada. El cajón hueco aloja en su interior un elemento de amortiguación monobloque dispuesto por debajo de la almohada, siendo ese elemento de amortiguación monobloque independiente tanto del cajón hueco del bastidor, como de la almohada.

En una realización particular, el elemento de amortiguación monobloque está configurado dimensionalmente para ocupar el volumen interno del cajón hueco del bastidor. En otra realización particular, el elemento de amortiguación monobloque comprende una pluralidad de muelles encapsulados en su interior.

Gracias al mueble de asiento así descrito es posible tener un cajón indeformable que, por su

propia naturaleza, podría durar decenas de años. Este cajón hace de contenedor de los elementos de amortiguación, lo que permite que vayan por separado, sin ningún tipo de unión. De esta forma, la fabricación (y el montaje) es mucho más sencilla, y permite reemplazar con los años los componentes internos que se hayan podido ir desgastando con el uso, permitiendo multiplicar la vida útil del asiento.

Además, cuando sea necesario reciclar el mueble de asiento, es mucho más fácil separar los elementos que lo componen, sin ningún tipo de manipulación. Por ejemplo, la almohada se recicla de forma independiente al elemento de amortiguación monobloque o al bastidor. Finalmente, pero no por ello menos importante, el colocar el bloque de muelles (el elemento amortiguador) en la parte inferior de la almohada (en vez de próximos a su parte superior, como en los sistemas descritos en el estado de la técnica), la sensación al sentarse por parte del usuario es totalmente distinta, como si la almohada fuese *flotante* respecto de los propios elementos de amortiguación monobloque.

Breve descripción de los dibujos

A continuación, se pasa a describir de manera muy breve una serie de dibujos que ayudan a comprender mejor la invención y que se relacionan expresamente con una realización de dicha invención, que se ilustra como un ejemplo no limitativo de ésta.

La FIG.1 muestra una vista explosionada del mueble de asiento de acuerdo con la presente invención

La FIG.2 muestra el sistema tradicional usado (izquierda) y el nuevo mueble de la invención (derecha) con el cajón al que se accede por la parte superior para poder intercambiar el bloque de muelles.

Descripción detallada de un modo de realización de la invención

Tal y como puede observarse en las figuras adjuntas, el mueble de asiento de la invención comprende un bastidor (10) y una almohada (20), que son independientes entre sí. El bastidor (10) comprende un cajón hueco (11), y un fondo (12) debajo de las cuales se sitúan las patas (13). De esa forma, el cajón hueco (11) está cerrado por todos lados excepto por su parte superior, donde queda dispuesto de forma removible la almohada (20).

El cajón hueco (11) está destinado a recibir y alojar en su interior un elemento de amortiguación o suspensión monobloque (30) que, por tanto, en posición de uso se sitúa debajo de la almohada (20). El elemento de amortiguación monobloque (30) es, en definitiva, independiente del cajón hueco (11) y de la almohada (20), de tal forma que para cambiar el elemento de amortiguación monobloque (30) simplemente será necesario retirar la almohada (20) para extraerlo, sin necesidad de ninguna herramienta u operativa particular.

El elemento de amortiguación o suspensión monobloque (30), en una realización particular, ocupa todo el espacio interior del cajón hueco (11). En otra realización particular, el elemento de amortiguación monobloque (30) comprende una pluralidad de muelles (31) que son independientes entre sí, aunque están encapsulados en el interior de una o más esponjas (32).

El resultado es un nuevo sistema de asiento que trabaja de forma distinta a los medios habituales, en lo que se consigue una comodidad muy superior a todas las existentes en el mercado, en la que la producción se puede industrializar y que, además, permite multiplicar la vida del asiento en condiciones de uso perfectas, permitiendo intercambiar todos los elementos constructivos que pueden ir envejeciendo con el tiempo de una forma fácil y sencilla.

El nuevo mueble de asiento tiene la ventaja de poder utilizarse de dos formas distintas: accediendo a los elementos por la parte superior o por la parte inferior.

Acceso por la parte inferior

En primer lugar, se crea un sistema de construcción del recuadro de la almohada de asiento marcando los cuatro lados o contornos del asiento de goma de densidad dura, se cubre con una tapa de goma en la parte superior que sirve para dar uniformidad a la parte superior de la almohada, permitiendo intercambiar el relleno de la almohada sin necesidad de pegarlo con elementos adhesivos.

Opcionalmente, es posible cubrir la parte superior de la almohada con un edredón de fibra o una combinación de fibra y pluma que se adhiere a los cuatro lados mediante cintas adhesivas de tipo velcro, lo que permite ser reemplazado con el tiempo para poder volver a tener una almohada completamente nueva con un coste mínimo.

En el interior de la almohada (20) se introducen varios módulos de relleno que pueden ser de goma de distintas densidades, con recortes internos para dar más comodidad o de goma y fibra, o fibra más pluma. En la parte inferior se sustituye la suspensión de cinchas por un bloque de muelles unidos de forma automática y envueltos por una funda de tejido -o tejido sin tejer-, y cubierto en ambos lados por una esterilla de tejido potente que pueda evitar que los muelles corte o dañen el resto de los elementos de amortiguación o suspensión monobloque (30).

En la parte inferior se coloca un tablero o fondo (12) que sirve de base para el nuevo sistema de asiento. Para poder acceder al interior de la almohada, el tablero se sujeta con tornillos o las mismas patas (13) de apoyo al suelo. En la FIGURA 1 se pueden apreciar los elementos que conforman el mueble de asiento de la invención, de tal forma que quitando el tablero o fondo (12) inferior es posible intercambiar los elementos internos, que se configuran como elementos consumibles, para intercambiar los núcleos de goma, fibra y pluma, así como el elemento de amortiguación o suspensión monobloque (30).

Acceso por la parte superior

La segunda opción es que la parte inferior o fondo (12) del mueble de asiento sea un tablero firme, y el bastidor (10) se configure como un cajón (11) donde se introduce el elemento de amortiguación o suspensión monobloque (30) sin unir al cajón (11) y encima se coloca la almohada (20) de goma o fibra y pluma. Para intercambiar el elemento monobloque (30) simplemente habrá que levantar la almohada (20) y sustituirlo.

REIVINDICACIONES

- 1.- Un mueble de asiento que comprende un bastidor (10) y una almohada (20), que son independientes entre sí, donde el bastidor (10) comprende un cajón hueco (11) que está cerrado por todos lados excepto por su parte superior, donde queda dispuesto de forma removible la almohada (20) y que se **caracteriza porque** el cajón hueco (11) está destinado a recibir y alojar en su interior un elemento de amortiguación o suspensión monobloque (30) que, en posición de uso, se sitúa debajo de la almohada (20) y es independiente tanto del cajón hueco (11) del bastidor (10) como de la almohada (20)
- 2.- El mueble de asiento de acuerdo con la reivindicación 1 donde el elemento de amortiguación o suspensión monobloque (30) está configurado dimensionalmente para ocupar el volumen interno del cajón hueco (11) del bastidor (10).
- 3.- El mueble de asiento de acuerdo con la reivindicación 1 o la reivindicación 2 donde el elemento de amortiguación monobloque (30) comprende una pluralidad de muelles encapsulados en su interior.

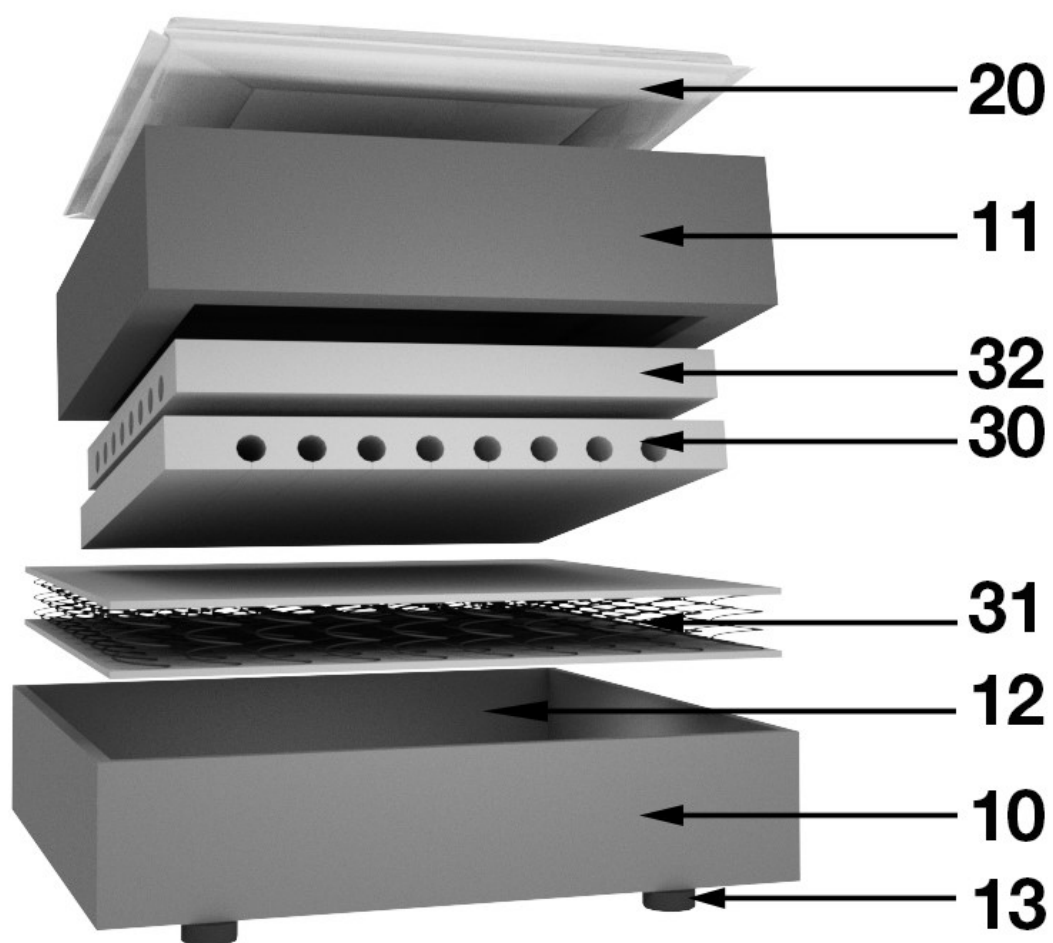


FIGURA 1



FIGURA 2