

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 987 277**

51 Int. Cl.:

B64D 11/06 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **29.04.2019** E 19171623 (2)

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **29.05.2024** EP 3733516

54 Título: **Disposición de asientos para una cabina de avión, cabina de avión y avión**

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
14.11.2024

73 Titular/es:

**DEUTSCHE LUFTHANSA AG (100.0%)
Von-Gablenz-Strasse 2-6
50679 Köln, DE**

72 Inventor/es:

**STRATMANN, CHRISTOFFER;
WILDHABER, MARTIN y
PEARSON, LUKE**

74 Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

ES 2 987 277 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Europeo de Patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre Concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Disposición de asientos para una cabina de avión, cabina de avión y avión

La invención se refiere a una disposición de asientos para una cabina de avión, así como a una cabina de avión y a un avión, respectivamente con correspondiente disposición de asientos.

5 En los aviones, pero también en otros medios de transporte, existe básicamente el objetivo de disponer el mayor número posible de asientos para pasajeros en el espacio disponible para ello para aumentar de este modo la eficiencia económica de un avión o de otro medio de transporte. Al mismo tiempo, se debe ofrecer a los pasajeros individuales, en particular en las clases de reserva más altas, como, por ejemplo, la clase ejecutiva en aviones, el mayor confort posible.

10 Además de asientos ajustables, que también se pueden abatir para dar lugar a una superficie de descanso plana, en las clases de reserva más altas se espera regularmente que un pasajero también pueda llegar a los asientos más alejados del pasillo sin tener que molestar y/o pasar por encima de la persona sentada junto a él junto al pasillo. Este requisito aplica especialmente también al caso en el que el asiento más cercano al pasillo está abatido formando una superficie de descanso plana sobre la que se encuentra acostada la persona sentada a su lado y, dado el caso, duerme.

15 El documento US2017/327232 A1 divulga una disposición de asientos según el preámbulo de la reivindicación 1.

20 Por el documento EP 2 900 555 B1 se conoce una configuración de asientos para asientos de clase ejecutiva a bordo de un avión, en cuyo caso los asientos dispuestos a lo largo de un pasillo tienen una disposición pivotada de tal manera con respecto al eje longitudinal del avión, que también en caso de un ajuste de cama de estos asientos, pueden alcanzarse asientos orientados en paralelo con respecto al eje longitudinal del avión, alejados del pasillo, sin que para ello deba superarse el asiento respectivamente próximo al pasillo. Debido a la disposición pivotada descrita se puede reducir la extensión de los asientos afectados en dirección del eje longitudinal de avión, de modo que a partir de la diferencia entre esta extensión longitudinal reducida y la extensión longitudinal de los asientos no pivotados, alejados del pasillo en dirección del eje longitudinal del avión, resulta en cada fila de asientos un acceso nivelado al asiento alejado del pasillo. Los asientos alejados del pasillo pueden disponerse entonces tan juntos unos tras otros, que entre ellos, en posición de cama, no esté previsto o únicamente lo esté un espacio intermedio muy reducido.

25 Aunque la disposición de asientos conocida por el documento EP 2 900 555 B1 en zonas de la cabina del avión con sección transversal esencialmente constante sea ventajosa, ha podido verse que es menos adecuada en zonas con sección transversal que se estrecha, como, por ejemplo, en la zona delantera de la cabina de avión, en la que la pared exterior comienza a converger hacia el morro del avión. En el caso de la disposición de asientos conocida, los asientos individuales concretamente tendrían que configurarse más estrechos para poder disponerse entre pasillo y pared de cabina. Sin embargo, esto es desventajoso debido a la consiguiente disminución del confort de asiento.

30 De manera alternativa, básicamente también puede renunciarse al asiento más cercano al pasillo. En la extensión longitudinal, en el caso de un asiento dispuesto en principio en paralelo con respecto al eje longitudinal del avión, pero en este caso a lo largo de la pared de la cabina de avión, hay dispuesto entonces, sin embargo, concretamente un único asiento. El espacio existente entre el asiento en cuestión y el pasillo no se puede aprovechar de forma razonable y, en particular, no se puede utilizar para el alojamiento de un pasajero adicional, lo que en definitiva significa un mal aprovechamiento del espacio en la cabina de avión.

35 El objetivo de la presente invención es crear una disposición de asientos para una cabina de avión, así como una cabina de avión y un avión, en cuyo caso las desventajas del estado de la técnica ya no se presenten o lo hagan ya únicamente en menor medida.

40 Este objetivo se resuelve mediante una disposición de asientos según la reivindicación 1, una cabina de avión según la reivindicación 6 y un avión según la reivindicación 9. Perfeccionamientos ventajosos son objeto de las reivindicaciones dependientes.

45 Por consiguiente, la invención se refiere a una disposición de asientos para una cabina de avión según la reivindicación 1. Además, la invención se refiere a una cabina de avión con al menos un pasillo y una pluralidad de asientos dispuestos en filas a lo largo del al menos un pasillo, estando dispuesta al menos una parte de los asientos en correspondencia con una disposición de asientos de acuerdo con la invención, así como a un avión con una cabina de avión de acuerdo con la invención.

50 En primer lugar se explican algunos términos utilizados en relación con la invención.

55 Un "pasillo" es un corredor a bordo de un medio de transporte, como, por ejemplo, un avión, que está formado básicamente por asientos en al menos un lado, pero regularmente a ambos lados. En los aviones de fuselaje estrecho que se utilizan habitualmente en rutas de corta y media distancia, está previsto, por regla general, únicamente un pasillo o pasillo de cabina ("pasillo único"), mientras que los aviones de fuselaje ancho concebidos básicamente para la larga distancia presentan a menudo dos pasillos de cabina paralelos ("pasillo doble").

5 Un pasillo se considera "recto" en una sección cuando el eje central del pasillo no presenta en esa sección ninguna curvatura. Se dice que algo está alineado "en paralelo con respecto al pasillo" cuando su eje o dirección es esencialmente paralelo con respecto al eje central en la correspondiente sección de pasillo adyacente. Una orientación "oblicua con respecto al pasillo" se produce cuando existe un ángulo, preferentemente agudo, entre el eje o dirección en cuestión y el eje central en la correspondiente sección de pasillo adyacente.

10 La "dirección" hacia la que mira un asiento corresponde a la dirección de visión de una persona correctamente sentada en el asiento, con la vista orientada hacia adelante. En un plano horizontal, esta dirección, partiendo del respaldo del asiento, se extiende por regla general en perpendicular con respecto a éste, en dirección hacia el canto anterior del asiento. En el caso de asientos que permiten un ajuste entre una configuración de asiento y una configuración de superficie de descanso, la dirección del asiento se extiende por regla general en paralelo con respecto al eje longitudinal definido por la longitud de la superficie de descanso. Cuando la parte para la cabeza de la superficie de descanso en la configuración de superficie de descanso está formada por el reposacabezas del asiento en la configuración de superficie de descanso, la dirección del asiento se extiende a lo largo del eje longitudinal desde el extremo de cabeza hasta el de pies de la superficie de descanso en configuración de superficie de descanso.

15 Entonces, un asiento apunta "en una dirección predeterminada de un pasillo" cuando la dirección del asiento apunta esencialmente en paralelo o en un ángulo, preferentemente agudo, en una dirección predeterminada a lo largo del eje central del pasillo. En el caso de los aviones de línea conocidos, por ejemplo, al menos los asientos de la clase económica apuntan básicamente en una dirección paralela con respecto a aquella dirección del o de los pasillos intermedios, cuya orientación se corresponde con la dirección de vuelo.

20 En caso de que haya dispuestos en una fila de asientos a un lado del pasillo dos asientos, entonces aquel asiento directamente junto al pasillo se denomina "asiento más próximo al pasillo", lo que significa que el segundo asiento dispuesto al lado es un "asiento más alejado del pasillo". Por lo tanto, el asiento más próximo al pasillo está dispuesto entre el asiento más alejado del pasillo y el pasillo.

25 Un asiento está "girado apartándose" de un asiento o pasillo adyacente cuando la dirección del asiento se desvía de tal forma de la dirección del asiento o pasillo adyacente, que, básicamente, una persona correctamente sentada en el asiento da la espalda al menos ligeramente al asiento adyacente o al pasillo.

30 La invención se basa en el conocimiento de que, partiendo de una ventajosa disposición de asientos conocida para zonas con anchura constante en un lado de un pasillo, en particular en caso de anchura menor en la zona de la primera fila de asientos, es ventajosa una disposición de acuerdo con la invención que se desvía por completo de la restante disposición de los asientos, de un asiento individual en la primera fila de asientos. En cuanto que el eje longitudinal del asiento en la primera fila de asientos está orientado oblicuamente con respecto al pasillo, de tal modo que el asiento se presenta girado apartándose del pasillo y, de este modo, en la dirección opuesta, más que los asientos próximos al pasillo de las segundas filas de asientos que se encuentran por detrás, el asiento puede configurarse de manera que sea al menos tan cómodo como los asientos que se encuentran por detrás, presentando, sin embargo, debido a la disposición oblicua en dirección longitudinal del pasillo, una extensión menor, de la que resultaría en caso de adopción simple de la configuración del asiento más alejado del pasillo de la segunda fila de asientos. De este modo se puede reducir el espacio necesario para la primera y segunda fila de asientos en comparación con el estado de la técnica.

40 Es preferente que el asiento de la primera fila de asientos y el asiento de la segunda fila de asientos más alejado del pasillo se superpongan en configuración de superficie de descanso en dirección de pasillo, de tal manera que una parte de la superficie de descanso del asiento de la primera fila de asientos quede dispuesta entre el pasillo y una parte de la superficie de descanso del asiento de la segunda fila de asientos, más alejado del pasillo. Mediante una correspondiente superposición en dirección longitudinal, se puede reducir aún más el espacio requerido por la primera y segunda fila de asientos. El asiento de la primera fila de asientos puede estar girado alejándose a este respecto de tal modo del pasillo, que se extienda por toda la anchura entre el pasillo y la pared de cabina, de modo que la extensión longitudinal de este asiento sea mínima, en particular en configuración de superficie de descanso.

50 También en caso de una configuración de este tipo es preferente además que la distancia entre la primera y la segunda fila de asientos y/o un desplazamiento del asiento de la segunda fila de asientos más cercano al pasillo con respecto al asiento de la segunda fila de asientos, más alejado del pasillo, se seleccione en dirección del pasillo de tal modo que en configuración de superficie de descanso de todos los asientos haya un acceso nivelado al asiento más alejado del pasillo de la segunda fila de asientos. Incluso con la configuración de acuerdo con la invención del asiento de la primera fila de asientos debería continuar garantizándose el confort y, en particular, el libre acceso al asiento de la segunda fila de asientos, más alejado del pasillo, como también se conoce por el estado de la técnica. La anchura de acceso al asiento más alejado del pasillo de la segunda fila de asientos depende, a este respecto, básicamente de los factores del grado de inclinación del asiento más cercano al pasillo, de la distancia entre primera y segunda fila de asientos y de un posible desplazamiento del asiento de la segunda fila de asientos, más próximo al pasillo, con respecto al asiento más alejado del pasillo de la segunda fila de asientos en dirección del pasillo. El desplazamiento en cuestión significa en última instancia que las superficies de asiento de los dos asientos de la segunda fila de asientos en la configuración de asiento no están dispuestas en una línea común perpendicular con respecto a la dirección del pasillo, sino que el asiento más próximo al pasillo está dispuesto, por regla general, más retrasado en

contra de la dirección de la vista con respecto al asiento más alejado del pasillo.

Es preferente que para el asiento de la primera fila de asientos haya dispuesto un elemento de apoyo abierto hacia el asiento, de tal manera que el asiento, en configuración de superficie de descanso, se extienda hacia el interior del elemento de apoyo y en la configuración de asiento quede un espacio para los pies libre entre asiento y elemento de apoyo con una longitud de al menos 30 cm. Por lo tanto, el elemento de apoyo está dispuesto y configurado de tal manera que básicamente no afecta negativamente al confort del pasajero en el asiento de la primera fila de asientos. Debido a la distancia mínima predeterminada existe suficiente espacio para los pies en la configuración de asiento y la longitud de la superficie de descanso en la configuración de superficie de descanso no está limitada. En particular, los pies de un pasajero tumbado en el asiento en configuración de superficie de descanso pueden alojarse en el elemento de apoyo. En cuanto que está previsto un elemento de apoyo, que cubre el elemento de apoyo y, de este modo, se aprovecha el espacio directamente por encima del elemento de apoyo.

Debido a la distancia mínima predeterminada, resulta regularmente también la posibilidad de aprovechar el espacio entre elementos de apoyo y pasillo o pared de cabina para otros fines, ya que al menos cuando la zona entre los elementos de apoyo y pasillo únicamente se usa en dirección perpendicular con respecto al pasillo, debido al espacio mínimo predeterminado entre elemento de apoyo y asiento queda garantizado un acceso nivelado al asiento. En particular, el elemento de apoyo del asiento de la primera fila de asientos puede estar al menos parcialmente integrado en un elemento de pared que delimita el espacio de pasajero, estando configurado y/o dispuesto el elemento de pared preferentemente de tal modo que exista un acceso nivelado al asiento de la primera fila de asientos. Esto último ocurre habitualmente, por ejemplo, cuando el elemento de pared se extiende en perpendicular con respecto a la dirección del pasillo y, por ejemplo, está a ras del elemento de apoyo. La zona situada más allá del elemento de pared se puede aprovechar entonces para otros fines, por ejemplo, para una cocina de a bordo, estando limitada ésta ligeramente entonces solo por el elemento de apoyo.

Es preferente que esté prevista una tercera fila de asientos a lo largo del pasillo en correspondencia con la segunda fila de asientos. En este contexto, "en correspondencia" significa que la configuración básica de la tercera fila de asientos se corresponde con aquella de la segunda fila de asientos, es decir, comprende en particular dos asientos, en cuyo caso el asiento más alejado del pasillo está orientado esencialmente en paralelo con respecto al pasillo, mientras que el asiento más próximo al pasillo está girado alejándose del asiento adyacente más alejado del pasillo, sin que tengan que ser idénticos, por ejemplo, en lo que se refiere a las diversas dimensiones y ángulos. Sin embargo, puede ser ventajoso que la segunda y la tercera fila de asientos sean idénticas, ya que esto puede reducir regularmente los costes de fabricación en comparación con la producción individual de cada fila de asientos.

La distancia entre la segunda y tercera fila de asientos y/o un desplazamiento del asiento de la tercera fila de asientos, más próximo al pasillo con respecto al asiento más alejado del pasillo en la tercera fila de asientos en dirección del pasillo se selecciona a este respecto preferentemente, de modo que en la configuración de superficie de descanso de todos los asientos haya un acceso nivelado al asiento de la tercera fila de asientos, más alejado del pasillo.

Para explicar la cabina de avión de acuerdo con la invención, así como el avión de acuerdo con la invención, se hace referencia a las declaraciones anteriores.

La invención será descrita ahora a modo de ejemplo mediante una forma de realización ventajosa haciendo referencia al dibujo que acompaña. Muestra:

Figura 1: una representación esquemática de una disposición de asientos en la cabina de un avión.

En la figura 1 se muestra esquemáticamente en vista superior una parte de la disposición de cabina de una cabina de avión 1 de un avión no representado con mayor detalle. La parte representada muestra la disposición de asientos 10 de los asientos 11 de las tres primeras filas de asientos 12.1, 12.2, 12.3 en la zona en la que la cabina 1 ya se estrecha hacia el morro del avión, entre una pared 2 de la cabina de avión 1 y un pasillo 3 adyacente, indicado con líneas discontinuas. En el lado no representado con mayor detalle del pasillo 3 pueden haber dispuestos asientos adicionales (11), en el caso de un avión grande, dado el caso, interrumpidos por otro pasillo (3).

Todos los asientos 11 de la disposición de asientos 10 representada se pueden ajustar entre una configuración de asiento y una configuración de superficie de descanso, estando los asientos 11 de la figura 1 todos en la configuración de superficie de descanso. Según las direcciones 90 dibujadas a lo largo del respectivo eje longitudinal 13 de los asientos desde el extremo superior hasta el de los pies, todos los asientos 11 de la disposición de asientos están orientados en aquella dirección 91 del pasillo 3, la cual está orientada a lo largo de su eje central 3' en dirección del morro del avión y, por tanto, en dirección de vuelo.

En la segunda y tercera fila de asientos 12.2, 12.3, las cuales se corresponden ambas básicamente en la disposición de asientos y están configuradas de forma comparable al estado de la técnica según el documento EP 2 900 555 B1, están previstos respectivamente dos asientos 11. El eje longitudinal 13 del asiento 11 más alejado del pasillo está orientado, a este respecto, esencialmente en paralelo con respecto al eje longitudinal 3' del pasillo 3. El asiento 11 de la segunda y tercera fila de asientos 12.2, 12.3 más próximo al pasillo está dispuesto desplazado en contra de la dirección 91 con respecto al asiento 11 respectivamente más alejado del pasillo y está girado apartándose del asiento 11 más alejado del pasillo, de tal modo que el eje longitudinal 13 de los asientos 11 de la segunda y tercera fila de

asientos 12.2, 12.3 más próximos al pasillo se extiende oblicuamente con respecto al eje longitudinal 3' del pasillo 3. La distancia entre la segunda y tercera fila de asientos 12.2, 12.3 entre sí, así como el desplazamiento de los asientos 11 en cada una de las filas de asientos 12.2, 12.3 se selecciona a este respecto de tal manera que resulte un acceso nivelado 14 al asiento 11 de la tercera fila de asientos 12.3, más alejado del pasillo.

5 Por el contrario, en la primera fila de asientos 12.1 está previsto solo un asiento 11, que se puede ajustar entre una configuración de asiento y la configuración de superficie de descanso mostrada en la figura 1. Este asiento 11 también está orientado básicamente en la misma dirección 91 que los asientos 11 que se encuentran por detrás, de la segunda y tercera fila de asientos 12.2, 12.3. Sin embargo, el eje longitudinal 13 del asiento 11 en la primera fila de asientos 12.1 está dispuesto básicamente de forma diferente con respecto al eje longitudinal 3' del pasillo, concretamente en
10 ángulo, de tal manera que el asiento 11 está girado apartándose del pasillo 3.

El asiento 11 de la primera fila de asientos 12.1 está dispuesto de manera que, en la configuración de superficie de descanso representada, se superpone en dirección longitudinal del pasillo 3 en la zona indicada por la referencia 15 al asiento 11 de la segunda fila de asientos 12.2 más alejado del pasillo. A este respecto, la distancia entre la primera y la segunda fila de asientos 12.1, 12.2 se selecciona de modo que resulte un acceso nivelado 14 al asiento 11 de la
15 segunda fila de asientos 12.2, más alejado del pasillo, incluso cuando todos los asientos 11 de la disposición de asientos 10, tal como se representa, se encuentran en la configuración de superficie de descanso. La parte del asiento 11 de la segunda fila de asientos 12.2, más alejado del pasillo, que se encuentra inmediatamente junto al asiento 11 de la primera fila de asientos 12.1, está provista de una cubierta 16 que sirve como apoyo para el asiento 11 en la primera fila de asientos 12.1.

20 El asiento 11 en la primera fila de asientos 12.1 comprende además un elemento de apoyo 17 abierto hacia el asiento 11, hacia cuyo interior se extiende la zona de los pies del asiento 11 en la configuración de superficie de descanso. Al mismo tiempo, en configuración de asiento, el elemento de apoyo 17 está tan alejado del asiento 11 que en dirección del eje longitudinal 13 del asiento 11 resulta un espacio para los pies libre con una longitud de al menos 30 cm.

25 El elemento de apoyo 17 está integrado a este respecto en un elemento de pared 18, existiendo entre elemento de pared 18 y panel de asiento 19 en la zona superior del asiento 11 un espacio suficiente para crear un acceso plano 14 al asiento 11 de la primera fila de asientos 12.1.

30 El elemento de pared 18 separa la zona de pasajeros propiamente dicha que comprende la disposición de asientos 10 de una zona de cocina. Debido a la configuración de acuerdo con la invención de la disposición de asientos 10 mostrada en la figura 1, es posible a este respecto aprovechar la zona entre elemento de apoyo 17 y pasillo 3, por ejemplo, como zona de almacenamiento para un carrito 4 al que se puede acceder desde el lado alejado de la disposición de asientos 10.

REIVINDICACIONES

- 5 1. Disposición de asientos (10) para una cabina de avión con un pasillo esencialmente recto, comprendiendo la disposición de asientos una primera, segunda y tercera fila de asientos (12.1, 12.2, 12.3), las cuales están dispuestas en un lado a lo largo del pasillo, comprendiendo la segunda y tercera fila de asientos (12.2, 12.3) respectivamente dos asientos (11) orientados básicamente en una dirección (91) común predeterminada del pasillo (3), los cuales pueden ajustarse respectivamente entre una configuración de asiento y una configuración de superficie de descanso con un eje longitudinal (13) definido por la longitud de la superficie de descanso, y estando orientado el eje longitudinal (13) del asiento (11) de la segunda y tercera fila de asientos (12.2, 12.3), más alejado del pasillo, esencialmente en paralelo con respecto al pasillo (3), mientras que el eje longitudinal (13) del asiento (11) de la segunda y tercera fila de asientos (12.2, 12.3), más próximo al pasillo, está orientado oblicuamente con respecto al pasillo (3), de tal manera que el asiento (11) más próximo al pasillo está girado apartándose del asiento (11) de la misma fila de asientos (12.2, 12.3), más alejado del pasillo, caracterizada por que la primera fila de asientos (12.1) comprende solo un asiento (11) que se puede ajustar entre una configuración de asiento y una configuración de superficie de descanso, que está orientado en la dirección de pasillo (91) común de los asientos (11) de la segunda y tercera fila de asientos (12.2, 12.3), y cuyo eje longitudinal (13) está orientado oblicuamente con respecto al pasillo (3), de tal manera que el asiento (11) está girado alejándose del pasillo (3) y superponiéndose el asiento (11) de la primera fila de asientos (12.1) y el asiento (11) de la segunda fila de asientos (12.2), más alejado del pasillo, en dirección del pasillo (91) en configuración de superficie de descanso, de tal manera que una parte de la superficie de descanso del asiento (11) de la primera fila de asientos (12.1) está dispuesta entre el pasillo (3) y una parte de la superficie de descanso del asiento (11) de la segunda fila de asientos (12.2), más alejado del pasillo.
- 25 2. Disposición de asientos según una de las reivindicaciones anteriores, caracterizada por que la separación entre la primera y segunda fila de asientos (12.1, 12.2) y/o un desplazamiento del asiento (11) de la segunda fila de asientos (12.2), más próximo al pasillo, con respecto al asiento (11) de la segunda fila de asientos (12.2), más alejado del pasillo, se selecciona en dirección (91) del pasillo (3) de tal manera que en configuración de superficie de descanso de todos los asientos (11), resulta un acceso a nivel (14) al asiento (11) de la segunda fila de asientos (12.2), más alejado del pasillo.
- 30 3. Disposición de asientos según una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que para el asiento (11) de la primera fila de asientos (12.1) hay dispuesto un elemento de apoyo (17) abierto hacia el asiento (11), de tal manera que, en configuración de superficie de descanso, el asiento (11) se extiende hacia el interior del elemento de apoyo (17) y, en configuración de asiento, existe un espacio para los pies libre con una longitud de al menos 30 cm entre asiento (11) y elemento de apoyo (17).
4. Disposición de asientos según una de las reivindicaciones anteriores, caracterizada por que la tercera fila de asientos (12.3) está configurada idéntica a la segunda fila de asientos (12.2).
- 35 5. Disposición de asientos según la reivindicación 1, caracterizada por que la separación de la segunda y tercera fila de asientos (12.2, 12.3) y/o un desplazamiento del asiento (11) de la tercera fila de asientos (12.3), más próximo al pasillo, con respecto al asiento (11) de la tercera fila de asientos (12.3), más alejado del pasillo, se selecciona en dirección (91) del pasillo (3) de tal manera que, en configuración de superficie de descanso de todos los asientos (11), resulta un acceso a nivel (14) al asiento (11) de la tercera fila de asientos (12.3), más alejado del pasillo.
- 40 6. Cabina de avión (1) con al menos un pasillo (3) y una pluralidad de asientos (11) dispuestos en filas (12.1, 12.2, 12.3) a lo largo del al menos un pasillo, caracterizada por que al menos una parte de los asientos (11) están dispuestos según una disposición de asientos (10) según una de las reivindicaciones anteriores.
- 45 7. Cabina de avión según la reivindicación 6, caracterizada por que la cabina de avión (1) está estrechada o se estrecha en la zona de la primera fila de asientos (12.1) con respecto a la zona de la segunda fila de asientos (12.2) y al menos una disposición de asientos (10) según las reivindicaciones 1 a 6 está dispuesta entre un pasillo (3) y la pared (2) de la cabina de avión (1).
8. Cabina de avión según la reivindicación 6 o 7, caracterizada por que el elemento de apoyo (17) del asiento (11) de la primera fila de asientos (12.1) está integrado al menos parcialmente en un elemento de pared (18) que delimita la zona de pasajero, estando configurado y/o dispuesto preferentemente el elemento de pared (18) de tal manera que resulta un acceso a nivel (14) al asiento de la primera fila de asientos (12.1).
- 50 9. Avión comprendiendo una cabina de avión, caracterizado por que la cabina de avión (1) está configurada según una de las reivindicaciones 6 a 8.
10. Avión según la reivindicación 9, caracterizado por que la dirección (91) común del pasillo (3) predeterminada para la orientación de los asientos (11) se corresponde con la dirección de vuelo.

