

PŘIHLÁŠKA VYNÁLEZU

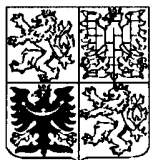
zveřejněná podle § 31 zákona č. 527/1990 Sb.

(21) Číslo dokumentu:

545-97

(19)

ČESKÁ
REPUBLIKA



ÚŘAD
PRŮMYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ

(22) Přihlášeno: **24. 02. 97**

(32) Datum podání prioritní přihlášky: **26.02.96**

(31) Číslo prioritní přihlášky: **96/29603467**

(33) Země priority: **DE**

(40) Datum zveřejnění přihlášky vynálezu: **17. 09. 97**
(Věstník č. 9/97)

(13) Druh dokumentu: **A3**

(51) Int. Cl. ⁶:

B 60 N 2/48

(71) Přihlášovatel:

TRW OCCUPANT RESTRAINT SYSTEMS
GMBH, Alfdorf, DE;

(72) Původce:

Föhl Artur, Schorndorf, DE;

(74) Zástupce:

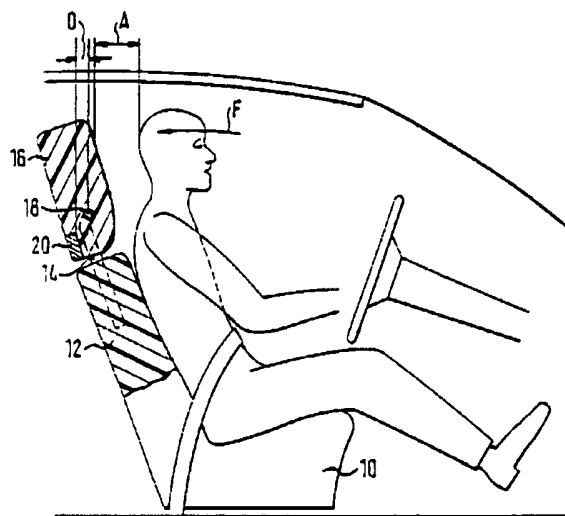
Korejzová Zdeňka JUDr., Břehová 1, Praha
1, 11000;

(54) Název přihlášky vynálezu:

Sedadlo vozidla

(57) Anotace:

U sedadla (10) vozidla je na opěradle (12) přestavitelně uspořádaná opěra (16) hlavy přemístitelná z normální výchozí polohy působením hmotnostních sil, které vznikají při zadním nárazu na hmotnostním tělese (20; 200), které je spojeno s opěrou (16) hlavy, do polohy přiblížené ke hlavě člena posádky vozidla, aby se při zadním nárazu zmenšil odstup mezi opěrou (16) hlavy a mezi hlavou člena posádky vozidla.



x)

PV 545-97

- 1 -

Sedadlo vozidla

č. j.	0 1 4 5 4 9
DOŠLO	2 4. II. 97
URAD PRO VYŠETŘENÍ VLASTNOSTÍ	
PŘÍL.	

Oblast techniky

Vynález se týká sedadla vozidla s opěrou hlavy, uspořádanou přestavitelně na opěradle.

Dosavadní stav techniky

Opěra hlavy mimo jiné zabráňuje v případě zadního nárazu tomu, aby hlava člena posádky vozidla nebyla vymrštnuta směrem dozadu relativně vzhledem k vozidlu. Obvykle jsou opěry hlavy do opěradla zasunutelné a výškově přestavitelné. Mimoto jsou známe také opěry hlavy, které jsou vytvořeny jako prodloužená pevná část opěradla sedadla vozidla. U těchto opěr hlav, které jsou v současné době ve vozidlech k dispozici, a to nezávisle na tom, zda se jedná o přestavitelné nebo nepřestavitelné opěry hlav, jsou při zadním nárazu krční obratle člena posádky vozidla vystaveny vysokým zatížením, protože odstup hlavy od opěry hlavy může být navzdory dosednutí zad na opěradle poměrně velký, například až 160 mm.

Aby se zabránilo tímto zatížením, bylo již navrženo upravit v opěře hlavy malý plynový vak. V případě kolize je aktivován čidlem řízený plynový generátor, který plynový vak v průběhu několika milisekund naplní. Protože odstup mezi hlavou a plynovým vakem však může být velmi rozdílný, došlo například k tomu, že při velmi krátkém odstupu hlavy od opěry hlavy byla hlava plynovým vakem téměř odražena, což vytvořilo nežádoucí zatížení.

Byla již také navržena zařízení, která v případě kolize

prostřednictvím pružinové akumulované energie nebo prostřednictvím pyrotechniky odpovídajícím způsobem vybavené vytvoří podepření pro hlavu tak, že při styku s hlavou okamžitě zůstane v odpovídající poloze. Pro ovládání jsou na povrchové ploše opěry hlavy uspořádána odpovídající čidla. I když se takto vytvořeným zařízením při pokusech dosáhlo velmi pozitivních výsledků, nebylo sériově vyráběno vzhledem k vysokým technickým nákladům, které jsou s ním spojeny.

Podstata vynálezu

Vynález si klade za úkol vytvořit sedadlo vozidla s opěrou hlavy, které by bylo možné ekonomicky vyrábět a které by při zadním nárazu redukovalo síly působící na hlavu a na oblast týlu. Vytčený úkol se řeší sedadlem vozidla s opěrou hlavy, uspořádanou přestavitelně na opěradle, jehož podstata spočívá v tom, že opěra hlavy je pohyblivá působením hmotnostních sil, vznikajících při zadním nárazu a působících na hmotu spojenou s opěrou hlavy do polohy přiblížené ke hlavě posádky vozidla. Pro přemístění opěry hlavy ke hlavě člena posádky vozidla se podle vynálezu využije jako základní myšlenka hmotnostní setrvačnost hmoty spojené s opěrou hlavy. Prostřednictvím této hmotnosti se celková hmotnost sedadla vozidla zvětší jen nepodstatně. Ve srovnání s aktivními řešeními uvedeného druhu, například při použití pružinového akumulátoru energie, se nevytvářejí žádné hmotnostní nevýhody.

Vynález lze v zásadě realizovat ve dvou variantách. Podle prvního příkladu provedení je opěra hlavy výkyvná kolem vodorovné osy a její těžiště je nad touto osou. Opěra hlavy potom působí jako dvouramenná páka, s jejímž spodním pákovým ramenem je v záběru do opěry hlavy integrované hmotnostní tě-

leso. Horní pákové rameno, které je podstatně delší než spodní pákové rameno, je tvořeno hlavním tělesem opěry hlavy.

U druhého příkladu provedení je opěra hlavy přestavně posuvná a samostatné hmotnostní těleso je na ni připojeno prostřednictvím dvouramenného, kolem vodorovné osy výkyvného vratného elementu. Výkyvný vratný element působí jako dvouramenná páka, jejíž spodní konec je připojen na hmotnostní těleso a jejíž horní konec je připojen na opěru hlavy. Také u tohoto provedení je horní pákové rameno podstatně delší než spodní pákové rameno, takže opěra hlavy uskutečňuje z výchozí polohy do polohy přiblížené ke hlavě člena posádky vozidla pohybový zdvih, který je podstatně větší než současně uskutečňovaná dráha pohybu hmotnostního tělesa.

U dalších provedení je opěra hlavy s výhodou zajištěna v poloze přiblížené ke hlavě člena posádky vozidla prostřednictvím vratného blokovacího ústrojí. Pro toto vratné blokovací ústrojí přicházejí v úvahu různá provedení, která jsou blíže popsána u dalších příkladů provedení vynálezu.

Přehled obrázků na výkresech

Vynález je v dalším podrobněji vysvětlen na příkladech provedení ve spojení s výkresovou částí.

Na obr. 1 je v částečném řezu schematicky znázorněn bokorys prvního příkladu provedení sedadla vozidla v normální užité poloze. Na obr. 2 je znázorněn odpovídající bokorys při zadním nárazu na vozidlo.

Na obr. 3 je znázorněn příčný řez vratným blokovacím

ústrojím, které je tvořeno pružinou zatíženým třecím západkovým ústrojím.

Na obr. 4 je znázorněn příčný řez vratným blokovacím ústrojím, které má vlastní hmotností zatíženou svěrnou páku.

Na obr. 5 je znázorněn příčný řez vratným blokovacím ústrojím, které je automaticky uvedeno do činnosti při styku hlavy s opěrou hlavy.

Na obr. 6 je znázorněn příčný řez provedením vratného blokovacího ústrojí, které je tvořeno západkovou pákou a ozubeným segmentem.

Na obr. 7 je znázorněn příčný řez analogickým příkladem provedení vratného blokovacího ústrojí, u kterého je západková páka zatížena vlastní hmotností.

Na obr. 8 je znázorněn příčný řez příkladu provedení vratného blokovacího ústrojí, u kterého je západková páka uvedena do činnosti hmotnostní setrvačností.

Na obr. 9 je znázorněn příčný řez opěrou hlavy sedadla vozidla podle druhého příkladu provedení. Na obr. 10 je znázorněn řez rovinou podle čáry X - X na obr. 9. Na obr. 11 je znázorněna varianta provedení předcházejícího provedení v příčném řezu.

Na obr. 12 je schematicky znázorněno vratné blokovací ústrojí, které je provedeno jako pružinou zatížená klínová brzda.

Na obr. 13 je schematicky znázorněno vratné blokovací

ústrojí se zaskakovacím ozubením.

Příklady provedení vynálezu

Na obr. 1 a obr. 2 znázorněné sedadlo 10 vozidla je opatřeno obvykle vytvořeným opěradlem 12, ze kterého vyčnívají směrem vzhůru dvě úložné tyče úložného třmenu 14, na kterém je výkyvně uložena opěra 16 hlavy. Prostřednictvím do opěradla 12 zasunutých úložných ramen je opěra 16 hlavy obvyklým způsobem výškově přestavitelná. Vykývnutí opěry 16 hlavy se uskutečňuje kolem osy 18, která je upravena na horních koncích úložných tyčí. Ve spodní zadní části opěry 16 hlavy je integrováno hmotnostní těleso 20, které má takové rozměry, že těžiště opěry 16 hlavy je celkově pod osou 18. Opěra 16 hlavy tak vytváří dvouramennou páku, jejíž spodní kratší pákové rameno je spojeno s hmotnostním tělesem 20 a jejíž horní delší pákové rameno je tvořeno hlavním tělesem opěry 16 hlavy.

V normální, na obr. 1 znázorněné výchozí poloze je hmotnostní těleso 20 vzhledem k ose 18 přesazeno nazpět o odstup D, čímž na opěru 16 hlavy působí moment, který se ji snaží vykývnout proti smyslu hodinových ručiček do výchozí polohy proti dorazu. Mezi hlavou člena posádky vozidla a mezi touto protilehlou částí opěry 16 hlavy zůstává v normálním případě odstup A hlavy, který může mít hodnotu až 160 mm.

Při zadním nárazu na vozidlo je hlava člena posádky vyvrstvena nazpět ve směru šipky F na obr. 1 relativně vzhledem k sedadlu 10 vozidla. Prostřednictvím setrvačné hmotnosti hmotnostního tělesa 20 však působí na opěru 16 hlavy moment, který ji vykývne ve smyslu hodinových ručiček ve směru k hla-

vě člena posádky vozidla. Opěra 16 hlavy se tak dostane do polohy přiblížené ke hlavě člena posádky vozidla, jak je to znázorněno na obr. 2, takže pohyb hlavy je zadržen opěrou 16 hlavy již po krátké dráze S pohybu, jak je to zakresleno na obr. 2. Opěra 16 hlavy potom vykoná v oblasti, ve které na ni dosedla hlava člena posádky vozidla, dráhu B pohybu. Tím se ve srovnání s původním odstupem A hlavy dráha S pohybu značně redukuje, čímž se také redukuje zatížení posádky v oblasti krčních obratlů.

Vytvoření sedadla 10 vozidla podle vynálezu je ve srovnání s aktivními provedeními, u kterých je opěra 16 hlavy představována působením cizí síly, například pyrotechnické náplně, nejen jednodušší a méně nákladné, ale má také funkční výhody. Zatímco aktivování přestavného mechanismu pracujícího s akumulovanou energií vyžaduje určitou dobu, uskutečňuje se u řešení podle vynálezu přestavení opěry 16 hlavy bezprostředně při vzniku zrychlení vozidla způsobeného zadním nárazem. Při zadním nárazu se zpravidla vychází ze středního zrychlení vozidla o hodnotě zhruba 8 g. Bez přestavení opěry 16 hlavy by hlava člena posádky narazila na opěru 16 hlavy rychlostí zhruba 5 m/sec. Při zachycené hmotnosti hlavy o hodnotě 6 kg a tlumicí dráze na opěře 16 hlavy o hodnotě zhruba 30 mm působí na hlavu zatížení o hodnotě zhruba 2500 N. Při tomto zatížení nelze zabránit poranění v oblasti krčních obratlů.

Na rozdíl od toho vzniká u sedadla 10 vozidla vytvořeného podle vynálezu podstatné zmenšení zatížení. U provedení, které je znázorněno na obr. 1 a 2, má poměr podílejících se pákových ramen hodnotu zhruba 1 : 3. V důsledku toho je při uvedení do činnosti setrvačných sil přemístěna opěra 16 hlavy ke hlavě člena posádky vozidla třikrát rychleji než se společ-

né hmotnostní těžiště opěry 16 hlavy přemísťuje v protilehlém směru. Hlava člena posádky narazí po vykonání dráhy S pohybu o hodnotě zhruba 40 mm na opěru 16 hlavy s rychlostí o hodnotě zhruba 2,5 m/sec. Při opět vykonané tlumicí dráze o hodnotě 30 mm na opěře 16 hlavy má tedy zatížení hlavy již jen hodnotu 630 N. Tak se vytvoří snížení zatížení o zhruba 75 %. Také zatížení v oblasti krčních obratlů se prostřednictvím na čtvrtinu redukované dráhy S pohybu značně zmenší.

Dalšího přínosu ke snížení zatížení lze dosáhnout tím, že se polštářování opěry 16 hlavy vytvoří podstatně tvrdší než polštářování opěradla 12 v oblasti podepření ramen. Člen posádky vozidla tak může hlouběji vniknout do polštářování opěradla, čímž se dále redukuje odstup mezi hlavou a mezi opěrou 16 hlavy. Výhoda u tohoto vytvoření spočívá také v tom, že hmotnostní těleso 20 může mít menší rozměry, takže opěra 16 hlavy se pohybuje jemněji proti hlavě.

Opěra 16 hlavy může být také držena ve své výchozí poloze, která je znázorněna na obr. 1, prostřednictvím vratné pružiny nebo střižného kolíku, případně podobně.

Opěra 16 hlavy musí být ve své poloze blízké ke hlavě člena posádky vozidla zajištěna vratným blokovacím ústrojím. Různá provedení vhodného vratného blokovacího ústrojí jsou znázorněna na obr. 3 až obr. 8.

U příkladu provedení, který je znázorněn na obr. 3, sestává vratné blokovací ústrojí z třecího západkového ústrojí, které má na horním konci úložného třmenu 14 pevně upravené křivkové blokovací těleso a na opěře 16 hlavy výkyvně uloženou dvouramennou blokovací páku 24, která je zatlačována prostřednictvím pružiny 25 do třecího záběru s povrchovou plo-

chou křivkového blokovacího tělesa 22. Pružinou zatížené pákové rameno vytváří současně manipulační rukojeť, prostřednictvím které lze vratné blokovací ústrojí uvolnit, aby se opěra 16 hlavy opět přivedla nazpět do své výchozí polohy.

Příklad provedení, který je znázorněn na obr. 4, se liší od příkladu provedení znázorněného na obr. 3 jen vytvořením dvouramenné blokovací páky 24, která zde není ovládána samostatnou pružinou, ale jen vlastní hmotností, která je v záběru s jejím těžištěm 24a.

U příkladu provedení podle obr. 5 je opět upraveno křivkové blokovací těleso 22, které je například vytvořeno jako segmentový oblouk a je svařeno s úložnými tyčemi spojujícími úložný třmen 14. S křivkovým blokovacím tělesem 22 spolupůsobí výstředně na opěře 16 hlavy výkyvně uložená výstředná blokovací páka 26. V normální výchozí poloze má výstředná blokovací páka nepatrný odstup a od povrchové plochy křivkového blokovacího tělesa 22. Těžiště 26a výstředné blokovací páky 26 je proti ose výkyvu přesazeno o rozměr b. Prostřednictvím tohoto přesazení o rozměr b se vytváří působením setrvačných sil, které vznikají zabrzděním opěry 16 hlavy při styku s hlavou člena posádky vozidla, krouticí moment, kterým je výstředná blokovací páka 26 vykývnuta proti povrchové ploše křivkového blokovacího tělesa 22. U tohoto provedení je tedy vratné blokovací ústrojí aktivováno teprve při vzniku zadního nárazu.

U příkladu provedení, který je znázorněn na obr. 6, sestává vratné blokovací ústrojí ze západkové blokovací páky 30, která je výkyvně uložena na opěře 16 hlavy, a z blokovacího tělesa 32, které je pevně uloženo na úložném třmenu 14 opěry 16 hlavy a které je opatřeno blokovacím ozubením. Pro-

střednictvím pružiny 34 je západková blokovácí páka 30 uváděna do záběru s blokovacím ozubením. U tohoto provedení je opěra 16 hlavy stupňovitě výkyvná a je v každém stupni výkyvného pohybu aretována. Manuálním ovládáním západkové blokovácí páky 30 lze aretování uvolnit, aby se opěra 16 hlavy mohla přemístit nazpět do své výchozí polohy.

Analogicky k příkladu provedení, který je znázorněn na obr. 4, je u varianty provedení podle obr. 7 západková blokovácí páka 30a ovládána vlastní hmotností a nikoli samostatnou pružinou.

U varianty provedení, která je znázorněna na obr. 8, se dostává západková blokovácí páka 30b analogicky s provedením podle obr. 5 teprve hmotnostní setrvačností při zabrzdění opěry 16 hlavy do záběru s blokovacím tělesem 32.

U příkladu provedení, který je znázorněn na obr. 9 a obr. 10, není opěra 116 hlavy výkyvná, ale přestavně posuvná. Na horních koncích úložných tyčí je pevně upravena vodicí část 40. Opěra 116 hlavy je na vodicí části 40 vedena kluzně posuvně ve vodorovném směru. Za účelem tohoto vedení je jádro 116a opěry 116 hlavy opatřeno bočně vystupujícími lištami 116b, 116c, které jsou posuvně vedeny ve vodicích drážkách vodicí části 40. Na spodní straně vodicí části 40 je vytvořeno příslušně upravené vedení pro samostatné hmotnostní těleso 200, které je také opatřeno bočně vyčnívajícími vodicími lištami 200a, 200b. Na vodicí části 40 je dále výkyvně uložen vratný element 44 ve tvaru dvouramenné vratné páky. Spodní, podstatně kratší pákové rameno tohoto vratného elementu 44 zabírá svým vypoukle zaobleným koncem do vybrání 200c hmotnostního tělesa 200. Horní, podstatně delší

pákové rameno zabírá svým také vypoukle zaobleným koncem do vybrání 116d na jádru 116a opěry 116 hlavy. Hmotnostní těleso 200 je tak prostřednictvím vratného elementu 44 připojeno na opěru 116 hlavy.

Při zadním nárazu je hmotnostní těleso 200 relativně přemístěno ve vozidle nazpět ve směru šipky P na obr. 9. Vratný element 44 ve tvaru páky přemění pohybový zdvih hmotnostního tělesa 200 na zdvih opěry 116 hlavy, který je zvětšený o poměr délky pákových ramen a který směřuje v protilehlém směru. Stejně tak jako u dříve popsaných provedení se tedy přibliží opěra 116 hlavy ke hlavě posádky vozidla.

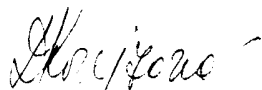
Provedení podle obr. 11 se liší od provedení podle obr. 9 a obr. 10 jen vytvořením vratného elementu, který je zde tvořen dvěma pevně navzájem spojenými a kolem vodorovné osy na opěře 116 hlavy výkyvně uloženými ozubenými vratnými elementy 50, 52. Oba ozubené vratné elementy 50, 52 opět vytvářejí dvouramennou páku, přičemž horní pákové rameno je podstatně delší než spodní pákové rameno. Horní ozubený vratný element 50 je v ozubeném záběru s ozubenou lištou 54 na opěře 116 hlavy, zatímco spodní ozubený vratný element 52 je v ozubeném záběru s ozubenou lištou 56 na hmotnostním tělese 200. Funkce je přitom zcela shodná jako u předcházejícího provedení.

Také u provedení, která jsou znázorněna na obr. 9 až obr. 11, a která mají přestavně posuvnou opěru 16 hlavy, je nutné vratné blokovací ústrojí. Na obr. 12 a obr. 13 jsou znázorněna dvě provedení vratného blokovacího ústrojí, které je vhodné pro přestavně posuvnou opěru 16 hlavy.

U příkladu provedení podle obr. 12 je na spodní stranu

jádra 116a opěry 116 hlavy přitlačeno tlačnou pružinou 62 klínové brzdící těleso 60. Klínové brzdící těleso 60 je opřeno na nájezdové ploše na vodicí části 40. Na vodicí části 40 je dále výkyvně uložena dvouramenná uvolňovací páka 64. Uvolňovací páka 64 tlačí při manuálním ovládání jejího spodního konce svým horním koncem na brzdící těleso 60, čímž se toto proti působení síly tlačné pružiny 62 přemístí do uvolňovací polohy, aby se opěra 116 hlavy mohla přemístit nazpět do své výchozí polohy.

U provedení podle obr. 13 je na spodní straně jádra 116a opěry 116 hlavy vytvořeno blokovací ozubení 70. Na vodicí části výkyvně uložena dvouramenná západková páka 72 je pružinou 74 držena v blokovacím záběru s blokovacím ozubením 70. Prostřednictvím manuálního ovládání západkové páky 72 lze zaskočení uvolnit.


JUDr. ZDENKA KOREJZOVÁ
ADVOKÁTKA

X

PV 545-97

č.j.	014549
DOKLAD	24. II. 97
URAD	PRŮMYSLOVÉHO VLASTNICTVÍ
PRIL.	12

P A T E N T O V É N Á R O K Y

1. Sedadlo vozidla s opěrou hlavy, uspořádanou přestavitelně na opěradle, v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (16; 116) hlavy je pohyblivá působením hmotnostních sil, vznikajících při zadním nárazu a působících na hmotnostní těleso (20; 200), spojené s opěrou (16; 116) hlavy, do polohy přiblížené ke hlavě posádky vozidla.
2. Sedadlo vozidla podle nároku 1, v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (16) hlavy je výkyvná kolem vodorovné osy (18) a její těžiště je pod touto osou (18).
3. Sedadlo vozidla podle nároku 1, v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (116) hlavy je přestavně posuvná a hmotnostní těleso (20) je na ni připojeno prostřednictvím dvouramenného, kolem vodorovné osy výkyvného vratného elementu (44; 50, 52).
4. Sedadlo vozidla podle jednoho z nároků 1 až 3, v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (16) hlavy provádí z výchozí polohy do polohy přiblížené ke členu posádky vozidla pohybový zdvih, který je podstatně větší než současně probíhající dráha pohybu hmotnostního tělesa (20; 200).
5. Sedadlo vozidla podle nároku 2, v y z n a č u j í c í s e t í m , že osa (18) je vytvořena na úložném třmenu (14) vyčnívajícím z opěradla (12).
6. Sedadlo vozidla podle nároku 2 nebo 5, v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (16) hlavy vytváří dvouramennou páku, jejíž horní pákové rameno je podstatně delší než spod-

ní, a že na spodní pákové rameno je připojeno oddělené, do opěry (16) hlavy integrované hmotnostní těleso (20).

7. Sedadlo vozidla podle nároku 3, v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (116) hlavy je uložena kluzně posuvně na vodící části (40), na které je také kluzně posuvně vedeno samostatné hmotnostní těleso (200) a výkyvně uložen vratný element (40).
8. Sedadlo vozidla podle nároku 7, v y z n a č u j í c í s e t í m , že horní, silově pevně na opěře (116) hlavy připojené pákové rameno vratného elementu (44) je vytvořeno podstatně delší než spodní, v silově pevném záběru s hmotnostním tělesem (200) upravené pákové rameno.
9. Sedadlo vozidla podle nároku 8, v y z n a č u j í c í s e t í m , že vratný element (44) tvoří dvouramenná výkyvná páka, která je na obou koncích vypoukle zaoblена, přičemž horní konec je v záběru ve vybrání (116d) opěry (116) hlavy a spodní konec je v záběru ve vybrání (200c) hmotnostního tělesa (200).
10. Sedadlo vozidla podle nároku 8, v y z n a č u j í c í s e t í m , že vratný element je tvořen dvěma navzájem pevně spojenými, kolem vodorovné osy výkyvnými ozubenými vratnými elementy (50, 52), z nichž horní ozubený vratný element (50), upravený v záběru s ozubenou lištou (54) na opěře (116) hlavy, je podstatně větší než spodní ozubený vratný element (52), který je v záběru s ozubenou lištou (56) na hmotnostním tělese (200).
11. Sedadlo vozidla podle jednoho z nároků 7 až 10, v y z n a -

č u j í c í s e t í m , že vodicí část (40) je upevně-
na na dvou z opěradla (12) vyčnívajících ramenech úložného
třmenu (14).

12. Sedadlo vozidla podle jednoho z předcházejících nároků,
v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (16; 116)
hlavy je ve výchozí poloze zatížena pružinovou silou.
13. Sedadlo vozidla podle jednoho z předcházejících nároků,
v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (16; 116)
hlavy je ve výchozí poloze držena odstřižitelným přidržova-
cím elementem.
14. Sedadlo vozidla podle jednoho z předcházejících nároků,
v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (16; 116)
hlavy je vypolštářována tvrději než opěradlo (12) v oblasti
podpěry ramen.
15. Sedadlo vozidla podle jednoho z předcházejících nároků,
v y z n a č u j í c í s e t í m , že opěra (16; 116)
hlavy je v poloze přiblížené k hlavě člena posádky vozidla
zajištěna vratným blokovacím ústrojím.
16. Sedadlo vozidla podle nároku 15, v y z n a č u j í c í
s e t í m , že vratné blokovací ústrojí je odaktivova-
telné manuálním ovládacím elementem.
17. Sedadlo vozidla podle nároku 15 nebo 16, v y z n a č u -
j í c í s e t í m , že vratné blokovací ústrojí je
aktivovatelné setrvačnými silami, vytvářenými při odbrzdě-
ní opěry (16) hlavy v její ke hlavě člena posádky vozidla
přiblížené poloze.

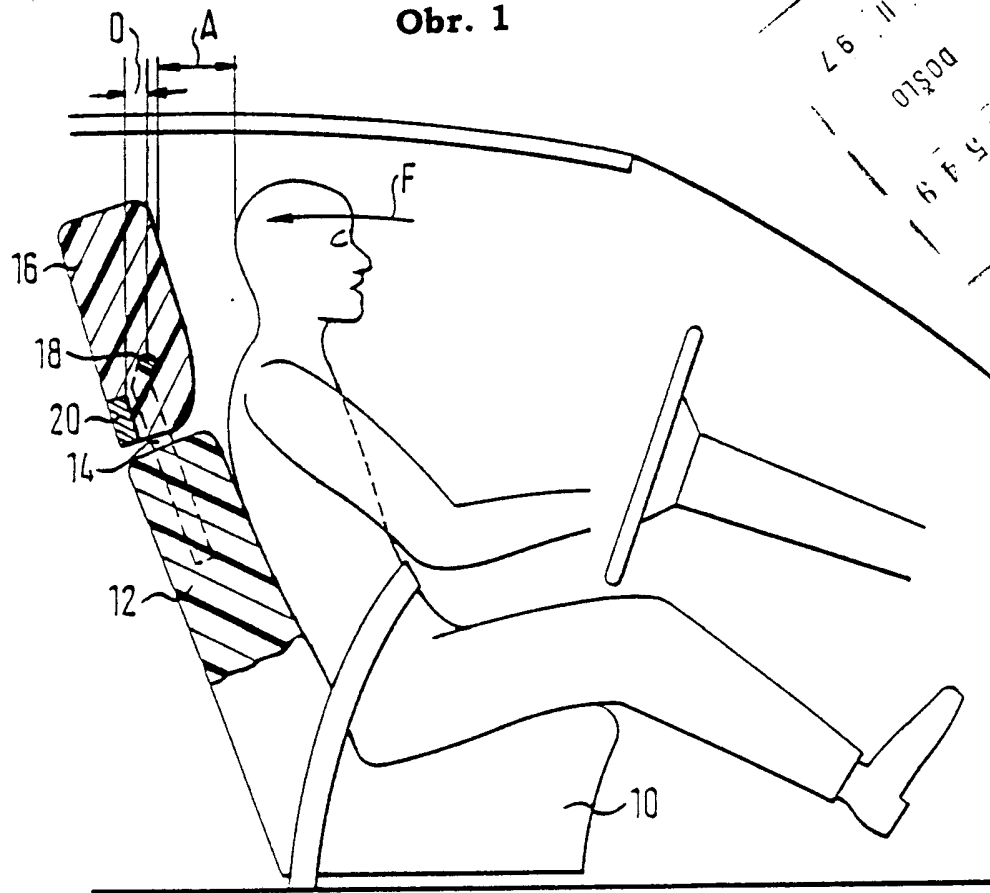
18. Sedadlo vozidla podle jednoho z nároků 15 až 17, v y z n a -
č u j í c í s e t í m , že vratné blokovací ústrojí má
mimo svoje těžiště výkyvně uloženou blokovací páku (18; 26;
30; 30a).
19. Sedadlo vozidla podle jednoho z nároků 15 až 18, v y -
z n a č u j í c í s e t í m , že vratné blokovací ústro-
jí má výkyvnou blokovací páku (24; 18; 30), která je v zábě-
ru na blokovacím tělese (22; 32) v třecím styku pevně nebo
tvarově pevně.
20. Sedadlo vozidla podle nároku 19, v y z n a č u j í c í
s e t í m , že blokovací páka (24; 18; 30) je uložena
na opěře (16) hlavy a blokovací těleso (22; 32) je upraveno
na úložném třmenu (14) opěry (16) hlavy.

Z. Korejzová
JUDr. ZDENKA KOREJZOVÁ
ADVOKÁTKA

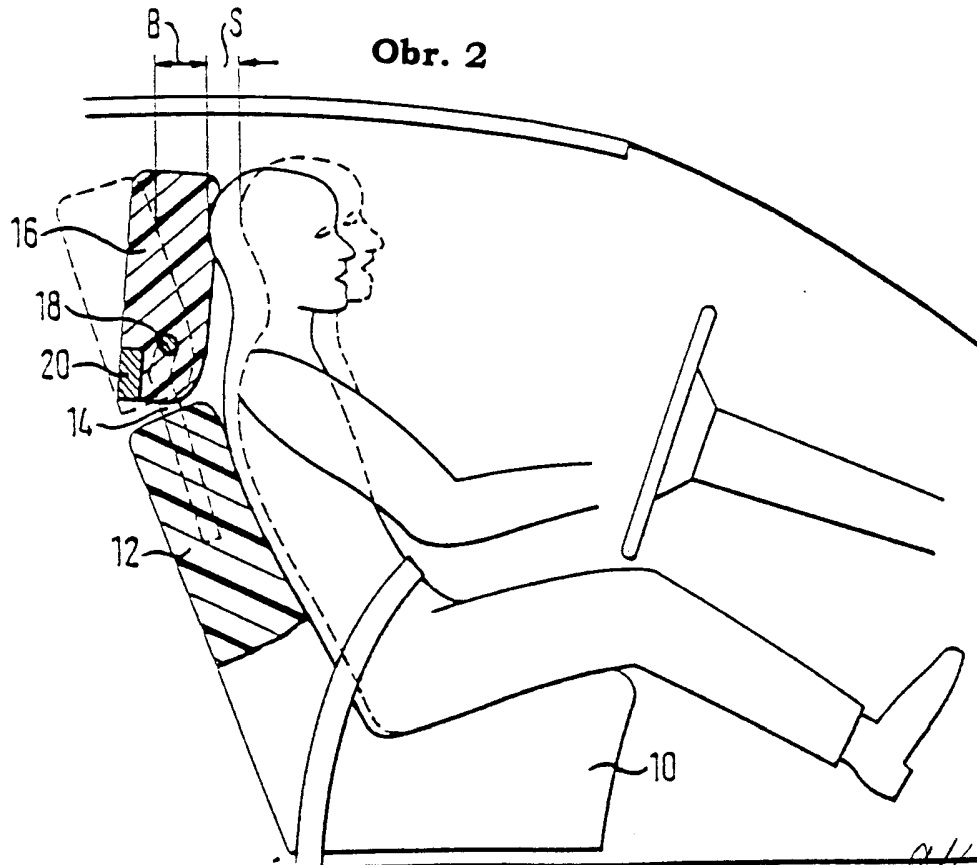
x)

1/3

Obr. 1

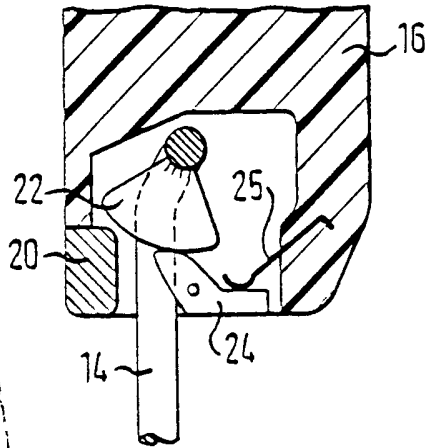


Obr. 2

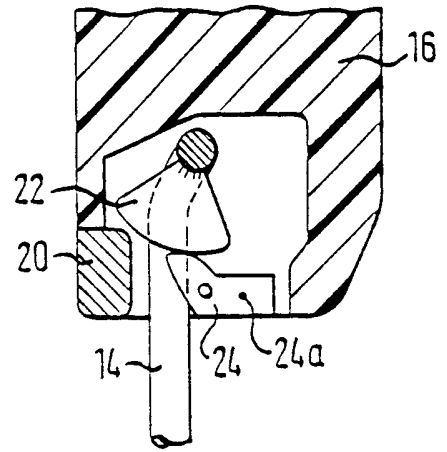


Škřejčková
JUDr. ZDEŇKA KOREJZOVÁ
ADVOKÁTKA

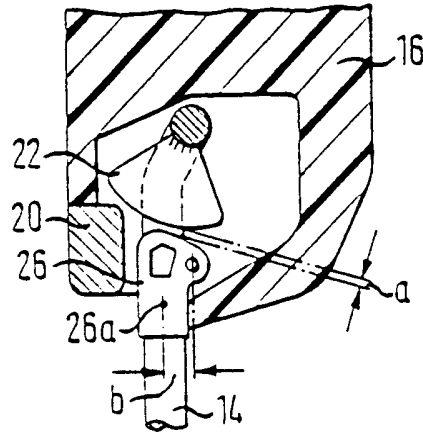
Obr. 3



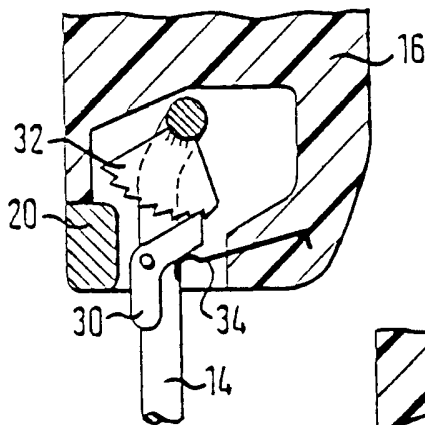
Obr. 4



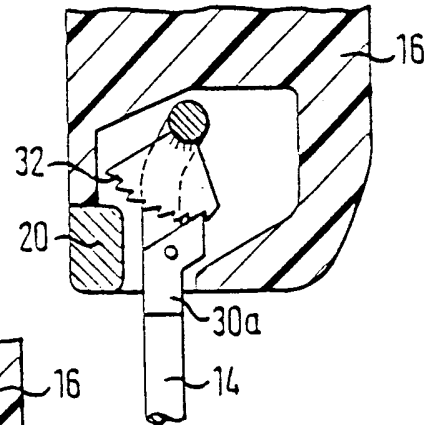
Obr. 5



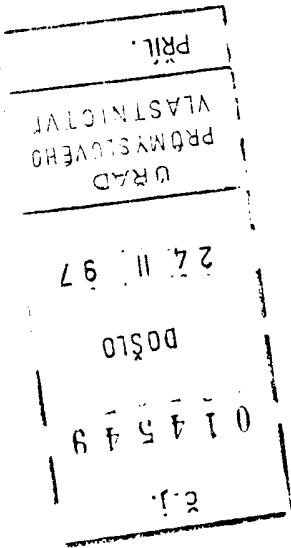
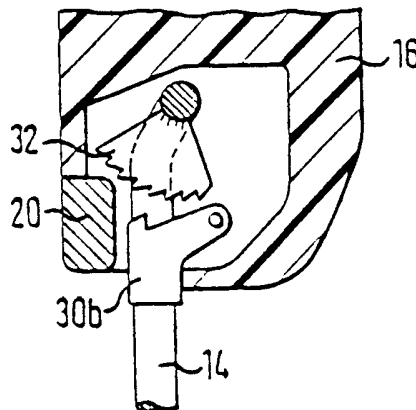
Obr. 6



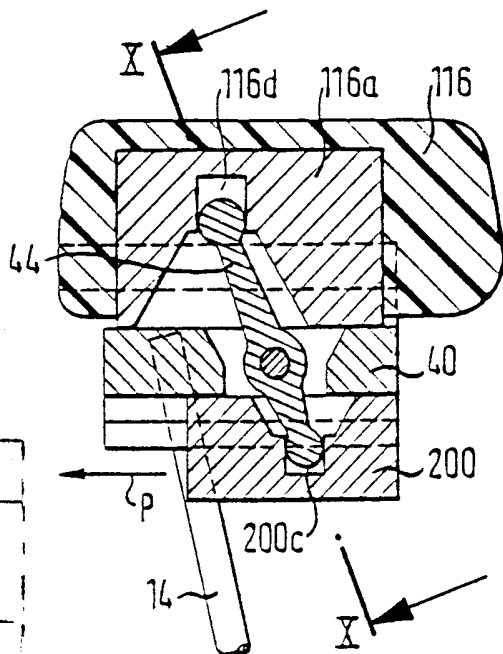
Obr. 7



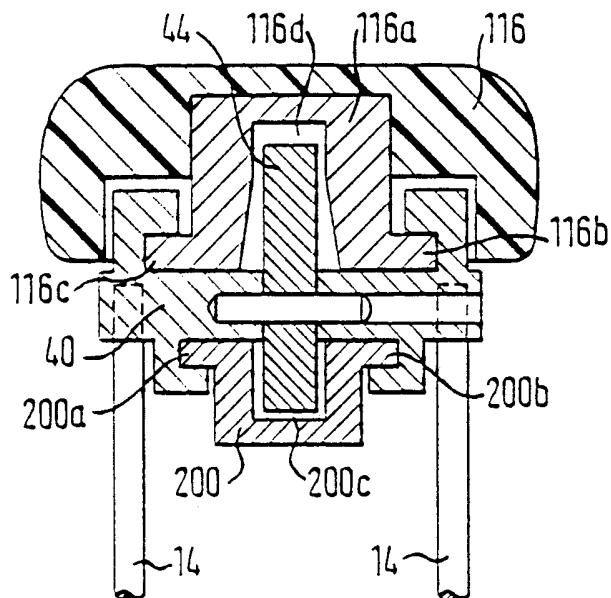
Obr. 8



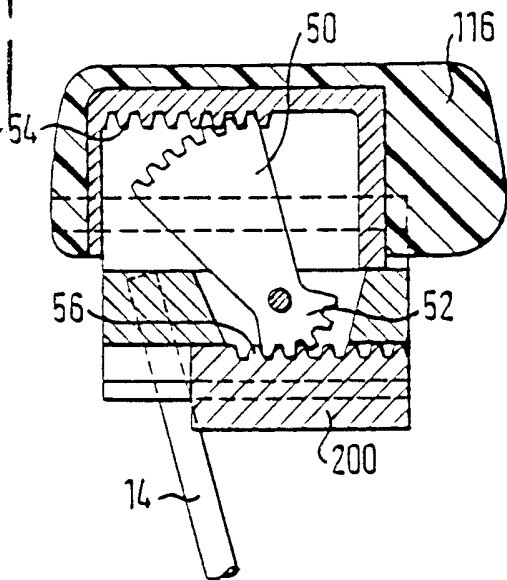
Obr. 9



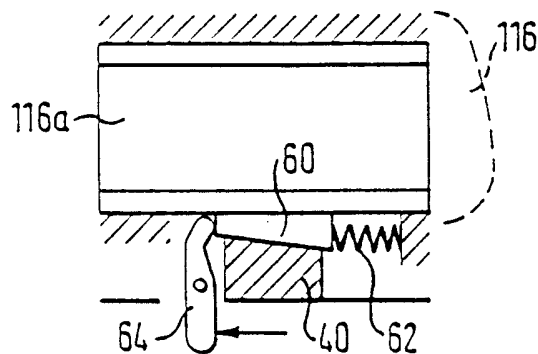
Obr. 10



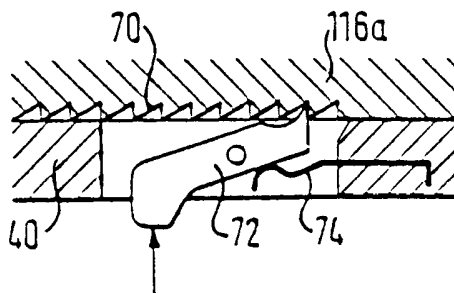
Obr. 11



Obr. 12



Obr. 13



PRIL.
PRO MYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ
27. II. 97
DOŠLO
014549
g.j.