



(10) **DE 10 2011 011 657 A1** 2012.08.23

(12)

Offenlegungsschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2011 011 657.5**

(22) Anmeldetag: **18.02.2011**

(43) Offenlegungstag: **23.08.2012**

(51) Int Cl.: **B60N 3/00 (2006.01)**
B64D 11/06 (2006.01)

(71) Anmelder:

**RECARO Aircraft Seating GmbH & Co. KG, 74523,
Schwäbisch Hall, DE**

(74) Vertreter:

Daub, Thomas, Dipl.-Ing., 88662, Überlingen, DE

(72) Erfinder:

Schürg, Christoph, 74523, Schwäbisch Hall, DE

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
gezogene Druckschriften:

DE	43 02 868	A1
DE	100 31 700	A1
DE	10 2007 045 171	A1
DE	600 25 155	T2
US	6 550 861	B1

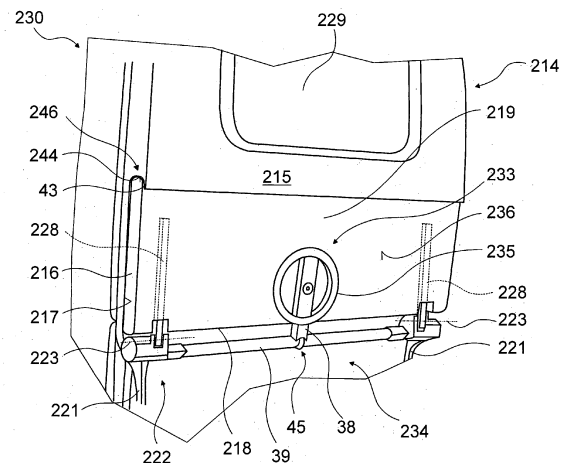
Rechercheantrag gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 PatG ist gestellt.

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Bezeichnung: **Tischvorrichtung**

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung geht aus von einer Tischvorrichtung eines Fahrzeugsitzes, insbesondere eines Fluggaststuhls (12; 30), die zumindest eine Abstellfläche (16) und eine Lagereinheit (20) aufweist, die dazu vorgesehen ist, die zumindest eine Abstellfläche (16) bei einer Bewegung zwischen zumindest einer Gebrauchslageposition und zumindest einer ersten Verstauposition zu führen.

Es wird vorgeschlagen, dass die Tischvorrichtung eine Verriegelungseinheit (26; 33) aufweist, die dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche (16) verlaufende Bewegung der Abstellfläche (16) als Verriegelungsbewegung zu nutzen.



Beschreibung

Stand der Technik

[0001] Die Erfindung betrifft eine Tischvorrichtung eines Fahrzeugsitzes, insbesondere eines Fluggast-sitzes, nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 und einen Fahrzeugsitz, insbesondere einen Flug-gast-sitz, mit einer derartigen Tischvorrichtung.

[0002] Es sind bereits Tischvorrichtungen von Fahr-zeugsitzen bekannt, die zumindest eine Abstellfläche und eine Lagereinheit aufweisen. Die Lagereinheit ist dazu vorgesehen, die zumindest eine Abstellfläche bei einer Bewegung zwischen zumindest einer Gebrauchposition und zumindest einer ersten Verstauposition zu führen. In bekannten Ausführungen ist die Tischvorrichtung an einer Rückseite einer Rückenlehne eines Fahrzeugsitzes angeordnet. In der Gebrauchposition der Abstellfläche steht diese einem Fahrgast; der in einem rückwärtigen Raum des Fahrgast-sitzes üblicherweise einen dort angebrachten zweiten Fahrgast-sitz benutzt, zum Gebrauch zur Verfügung. Zur Verbringung in die Verstauposition kann die Abstellfläche durch eine Schwenkbewegung der Lagereinheit an die Rückseite der Rückenlehne des Fahrgast-sitzes angelegt und mit einer Riegeleinrichtung, beispielsweise einem drehbar gelagerten Knebelknopf, in der Verstauposition fixiert werden. Nachteilig nimmt die Riegeleinrichtung in einem räumlichen Bereich des Fahrgast-sitzes, der in zunehmendem Maße zur Anordnung von Bildschirmen für eine Bereitstellung von unterhaltenden oder informativen Bildinhalten für Fahrgäste verwendet wird, einen relativ großen Raum ein. Weiterhin stellen Elemente der Riegeleinrichtung auch in der Verstauposition der Abstellfläche im Fall eines Aufprallereignisses oftmals eine Gefahr insbesondere für Kopfparten der Fahrgäste dar, da sie oftmals aus der Rückseite der Rückenlehne des Fahrgast-sitzes hervorstehen und sich im Fall des Aufprallereignisses unmittelbar in einem Aufprallbereich der Kopfparten befinden.

[0003] Der Erfindung liegt insbesondere die Aufgabe zugrunde, eine Tischvorrichtung und einen Fahrzeugsitz mit einer Tischvorrichtung bereitzustellen, durch die die Sicherheit der Fahrgäste und ein Bedienkomfort für die Fahrgäste erhöht werden können.

[0004] Diese Aufgabe ist durch eine Tischvorrichtung gemäß dem Patentanspruch 1 gelöst. Weitere vorteilhafte Ausführungen der Erfindung können den Unteransprüchen entnommen werden.

Vorteile der Erfindung

[0005] Die Erfindung geht aus von einer Tischvorrichtung eines Fahrzeugsitzes, insbesondere eines Fluggast-sitzes, die zumindest eine Abstellfläche und eine Lagereinheit aufweist, die dazu vorgesehen ist,

die zumindest eine Abstellfläche bei einer Bewegung zwischen zumindest einer Gebrauchposition und zumindest einer ersten Verstauposition zu führen.

[0006] Es wird vorgeschlagen, dass die Tischvorrichtung eine Verriegelungseinheit aufweist, die dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche verlaufende Bewegung der Abstellfläche als Verriegelungsbewegung zu nutzen. Vorzugsweise kann die Bewegung aus der ersten Verstauposition heraus erfolgen. Unter „parallel zur Abstellfläche“ soll in diesem Zusammenhang insbesondere verstanden werden, dass die Abstellfläche in der ersten Verstauposition einen Teil einer ersten Ebene bildet und die Abstellfläche nach erfolgter Bewegung einen Teil der ersten Ebene oder einen Teil einer zweiten Ebene bildet, die im Wesentlichen parallel zur ersten Ebene angeordnet ist. Unter „im Wesentlichen parallel“ soll in diesem Zusammenhang insbesondere verstanden werden, dass nach erfolgter Bewegung der Abstellfläche die Abstellfläche parallel zur ersten Ebene ausgerichtet ist oder ein Schnittwinkel, unter dem sich die erste Ebene und die zweite Ebene schneiden, weniger als 30°, bevorzugt weniger als 20° und besonders bevorzugt weniger als 15° beträgt.

[0007] Bei geeigneter Ausgestaltung kann auf in einem Kopfaufschlagbereich des Fahrzeugsitzes angeordnete Haltemittel der Riegeleinheit verzichtet werden, wodurch die Sicherheit der Fahrgäste erhöht werden kann. Weiterhin kann eine Lösung mit verbesserter Designfreiheit in Bezug auf eine Auslegung eines Fahrgast-Unterhaltungsgeräts oder Informationsgeräts, beispielsweise eines Bildschirms als Teil eines In-Flight Entertainment(IFE)-Systems in einem als Flugzeug ausgebildeten Fahrzeug, bereitgestellt werden. Eine Höhe einer Rückenlehne eines als Fluggast-sitz ausgebildeten Fahrgast-sitzes kann bei gleich großem Bildschirm des IFE-Geräts verringert und dadurch können Material und Kosten eingespart werden.

[0008] Weiterhin wird vorgeschlagen, dass die Verriegelungseinheit eine Anhebeeinheit zum Anheben zumindest der Abstellfläche durch die im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche verlaufende Bewegung der Abstellfläche aus der ersten Verstauposition in eine zweite, verriegelte Verstauposition aufweist. Unter „Anheben“ soll in diesem Zusammenhang insbesondere eine Durchführung einer Bewegung verstanden werden, die zumindest eine Komponente in einer Richtung aufweist, die der Schwerkraft entgegengesetzt ist. Dadurch kann eine einfache und platzsparende Ausgestaltung einer verriegelten Verstauposition ohne Haltemittel im Kopfaufschlagbereich des Fahrzeugsitzes ermöglicht werden.

[0009] Wenn ein randnaher Bereich der Abstellfläche in einer der Verstaupositionen ein korrespondierendes Teilelement einer Formschlussverbindung bildet, kann eine konstruktiv einfache und zuverlässige Halterung der Abstellfläche ohne Haltemittel im Kopfaufschlagbereich des Fahrzeugsitzes erreicht werden. Bei einer geeigneten Ausgestaltung kann für den Fall eines Aufprallereignisses ein für den Fahrgast ungefährlicherer und damit günstigerer Übergang an dem randnahen Bereich der Abstellfläche im Aufprallbereich der Kopfparten des Fahrgasts bereitgestellt werden.

[0010] Weiterhin wird vorgeschlagen, dass die Anhebeeinheit zumindest ein biegeweiches Zugmittel aufweist, durch dessen Streckung die Abstellfläche durch die im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche verlaufende Bewegung der Abstellfläche aus der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition verbringbar ist. Unter einem „biegeweichen“ Zugmittel soll insbesondere ein Zugmittel verstanden werden, das freistehend in zumindest einer Richtung, die von einer Richtung der Hauptstreckung des Zugmittels abweicht, keine Kraft aufnehmen kann, wie beispielsweise eine Gliederkette, ein Draht, eine Schnur oder ein Band. Insbesondere kann die Richtung quer zur Längserstreckung des Zugmittels verlaufen. Dadurch kann eine einfache und kostengünstige Lösung zur Verbringung der Abstellfläche erzielt werden. Vorzugsweise kann die Streckung so vorgesehen sein, dass eine Länge des Zugmittels zwischen einem Befestigungspunkt des Zugmittels und einem Kraftangriffspunkt des Zugmittels an der Abstellfläche oder an einem mit der Abstellfläche starr verbundenem Körper nach der Streckung verändert ist. Alternativ kann die Streckung in einer Weise vorgesehen sein, in der das Zugmittel vor der Streckung ungeradlinig und nach der Streckung zumindest in Teilen geradlinig verläuft.

[0011] In einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung wird vorgeschlagen, dass die Anhebeeinheit zumindest einen starren Stützkörper aufweist, der zum Anheben der Abstellfläche aus der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition vorgesehen ist. Bei einer geeigneten Ausgestaltung kann dadurch eine einfache Lösung einer verriegelten Verstauposition der Abstellfläche ohne Haltemittel im Aufprallbereich der Kopfparten des Fahrgasts ermöglicht werden. Vorzugsweise kann das Anheben der Abstellfläche durch eine Änderung einer relativen Position des starren Stützkörpers in Bezug auf die Abstellfläche vorgesehen sein.

[0012] Besonders vorteilhaft kann in einer weiteren Ausgestaltung das zumindest eine biegeweiche Zugmittel bei Streckung mit dem zumindest einen starren Stützkörper in Anlage bringbar sein, wodurch eine besonders einfache und kostengünstige Lösung zur Verbringung der Abstellfläche erreicht werden kann.

[0013] Wenn die Tischvorrichtung zumindest einen weiteren Stützkörper umfasst, der durch ein zu einer Versteifung vorgesehenes Versteifungsmittel gebildet ist, kann durch eine Übertragung einer Funktion des zumindest einen weiteren Stützkörpers auf das in einer Auslegung bereits vorhandene und für eine vorgesehene Funktion der Tischvorrichtung notwendige Versteifungsmittel eine Anzahl von Bauelementen reduziert und es können Kosten, Material und Gewicht eingespart werden.

[0014] Ferner wird vorgeschlagen, dass der zumindest eine Stützkörper drehbar in der Abstellfläche gelagert ist. Dadurch kann eine besonders einfache Lösung einer verriegelten Verstauposition der Abstellfläche ohne Haltemittel im Aufprallbereich der Kopfparten des Fahrgasts bereitgestellt werden.

[0015] Besonders vorteilhaft kann in einer weiteren Ausgestaltung der zumindest eine Stützkörper mit dem zumindest einen Zugmittel mechanisch verbunden und die Länge des Zugmittels zwischen einem Befestigungspunkt des Zugmittels und dem Stützkörper durch eine Drehung des drehbar gelagerten Stützkörpers veränderbar sein, wodurch die Abstellfläche auf einfache Weise aus der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition verbringbar ist.

[0016] Wenn der zumindest eine Stützkörper exzentrisch in der Abstellfläche gelagert ist, kann bei geeigneter Ausgestaltung auf eine besonders einfache Weise eine Abstützbewegung ermöglicht werden

[0017] Zudem wird vorgeschlagen, dass die Verriegelungseinheit zumindest ein Rastmittel zur Fixierung der Abstellfläche in der zweiten, verriegelten Verstauposition aufweist. Unter „Rastmittel“ sollen in diesem Zusammenhang insbesondere Mittel verstanden werden, die dazu vorgesehen sind, bei einer relativen Bewegung in eine vorbestimmte Anordnung unter Überwindung einer der relativen Bewegung entgegenwirkenden Kraft eine Formschlussverbindung zu bilden, die nur bei Aufbringung zumindest der entgegenwirkenden Kraft wieder lösbar ist. Dadurch können eine Bestätigung eines Abschlusses der Verriegelungsbewegung für den Bediener zur Erhöhung des Bedienkomforts und ein bedingter Schutz gegen eine unbeabsichtigte Entriegelung der Tischvorrichtung erreicht werden.

[0018] Ein verbesserter Schutz gegen die unbeabsichtigte Entriegelung der Tischvorrichtung, die beispielsweise in einem Flugzeug durch Turbulenzen oder in einem Bus durch Fahrbahnebenenheiten verursachbar ist, kann erzielt werden, wenn die Verriegelungseinheit zumindest ein Sicherungsmittel zur Sicherung der Abstellfläche in der zweiten, verriegelten Verstauposition aufweist.

[0019] Außerdem wird vorgeschlagen, dass die Verriegelungseinheit ein Absenkmittel aufweist, das dazu vorgesehen ist, bei einer Entriegelungsbewegung die Abstellfläche aus der zweiten, verriegelten Verstauposition in die erste Verstauposition abzusenken. Dadurch kann einerseits der Bedienkomfort für den Fahrgastsitz weiter erhöht werden und des Weiteren kann die Bedienuverlässigkeit durch eine einfache, sichere und kontrollierte Bewegung zur Verbringung der Abstellfläche aus der zweiten Verstauposition gesteigert werden.

[0020] Darüber hinaus wird ein Fahrzeugsitz mit einer Rückenlehne und mit einer Tischvorrichtung entsprechend einer der vorher beschriebenen Ausgestaltungen vorgeschlagen. Wenn weiterhin eine Unterseite des randnahen Bereichs der Abstellfläche der Tischvorrichtung zumindest in der zweiten, verriegelten Verstauposition in einer Fahrtrichtung eine Überdeckung mit einer rückseitigen Oberfläche der Rückenlehne bildet, kann bei einer geeigneten Ausgestaltung ein Spaltmaß zwischen der Unterseite des randnahen Bereichs der Abstellfläche und der rückseitigen Oberfläche der Rückenlehne verringert werden, wodurch die Sicherheit des Fahrgasts erhöht und außerdem ein optisch ansprechendes, glattes Erscheinungsbild einer Rückseite des Fahrzeugsitzes erzielt werden kann.

Zeichnungen

[0021] Weitere Vorteile ergeben sich aus der folgenden Zeichnungsbeschreibung. In den Zeichnungen sind Ausführungsbeispiele der Erfindung dargestellt. Die Beschreibung und die Ansprüche enthalten zahlreiche Merkmale in Kombination. Der Fachmann wird die Merkmale zweckmäßigerweise auch einzeln betrachten und zu sinnvollen weiteren Kombinationen zusammenfassen.

[0022] Es zeigen:

[0023] [Fig. 1](#) als Fluggastsitze ausgebildete Fahrzeugsitze mit Tischvorrichtungen gemäß dem Stand der Technik in einer schematischen Darstellung,

[0024] [Fig. 2a](#) eine erfindungsgemäße Tischvorrichtung eines als Fluggastsitz ausgebildeten Fahrzeugsitzes in einer schematischen Darstellung,

[0025] [Fig. 2b](#) die Tischvorrichtung gemäß der [Fig. 2a](#) in einer ersten Verstauposition,

[0026] [Fig. 2c](#) die Tischvorrichtung gemäß der [Fig. 2a](#) in einer zweiten, verriegelten Verstauposition,

[0027] [Fig. 3](#) mehrere Ausgestaltungsformen randnaher Bereiche von Abstellflächen einer Tischvorrichtung gemäß den [Fig. 2a–Fig. 2d](#) in einer zweiten, verriegelten Verstauposition,

[0028] [Fig. 4](#) ein alternatives Ausführungsbeispiel einer Verriegelungseinheit der Tischvorrichtung an dem als Fluggastsitz ausgebildeten Fahrzeugsitz gemäß den [Fig. 2a–Fig. 2d](#).

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

[0029] [Fig. 1](#) zeigt in einer schematischen Darstellung als Fluggastsitze **12** ausgebildete Fahrzeugsitze mit Tischvorrichtungen gemäß dem Stand der Technik in einem Einbauzustand in einem Innenraum **10** eines als Flugzeug ausgebildeten Fahrzeugs. Auf einem Boden **11** des Innenraums **10** sind in bekannter Weise als Fluggastsitze **12** ausgebildete Fahrzeugsitze als Sitzgruppe nebeneinander angeordnet und in mehreren Sitzreihen hintereinander aufgeständert. Die Fluggastsitze **12** weisen jeweils eine Sitzrichtung **13** auf, die parallel zu einer Erstreckungsrichtung des Innenraums **10** des Flugzeugs und identisch zu einer Flugrichtung ist.

[0030] Jeder Fluggastsitz **12** ist mit einer Rückenlehne **14** und mit einer Tischvorrichtung gemäß dem bekannten Stand der Technik ausgestattet, die einem hinter dem Fluggastsitz **12**, befindlichen Fluggast zu einer Benutzung bereitgestellt ist. Jede der Tischvorrichtungen des Fluggastsitzes **12** umfasst eine Abstellfläche **16**, die in einer Gebrauchslage zum Abstellen von Gebrauchsgegenständen des Fluggasts vorgesehen ist, und eine Lagereinheit **20**, die dazu vorgesehen ist, die Abstellfläche **16** bei einer Bewegung zwischen der Gebrauchslage und der Verstauposition zu führen.

[0031] Dazu weist die Lagereinheit **20** zu beiden Seiten je einen Schwenkarm **21** auf, der an einem oberen Ende mit einem ersten Lagermittel **22** schwenkbar an einem in der Gebrauchslage vorderen Bereich einer Seitenkante **17** der Abstellfläche **16** um eine erste Lagerachse **23** gelagert ist, die parallel zu einer in der Gebrauchslage in Sitzrichtung **13** gesehen vorderen Kante **18** der Abstellfläche **16** angeordnet ist. An einem unteren Ende ist jeder der Schwenkarme **21** mit einem zweiten Lagermittel **24** an einem unteren Ende der Rückenlehne **14** des Fluggastsitzes **12** schwenkbar um eine zweite Lagerachse **25** gelagert, die sich quer zur Sitzrichtung **13** und parallel zur ersten Lagerachse **23** erstreckt.

[0032] Zur Einstellung der Gebrauchslage ist die Tischvorrichtung durch eine erste Schwenkbewegung der Lagereinheit **20** um die zweite Lagerachse **25** zu dem hinter dem Fluggastsitz **12** befindlichen Fluggast hin schwenkbar, und die Abstellfläche **16** ist durch eine zweite Schwenkbewegung in die Gebrauchslage, in der die Abstellfläche **16** im Wesentlichen parallel zum Boden **11** des Innenraums **10** des Flugzeugs ausgerichtet ist, verbringbar. In der Gebrauchslage kann die Abstellfläche **16** überdies an zwei nicht dargestellten Tischführungen in be-

kanter Weise entgegen der Sitzrichtung **13** in Richtung auf den Fluggast gezogen werden, um eine für den Fluggast optimale Position der Abstellfläche **16** zu erreichen.

[0033] Zur Einstellung der Verstauposition ist die Tischvorrichtung durch eine dritte Schwenkbewegung der Lagereinheit **20** um die zweite Lagerachse **25** zur Rückenlehne **14** hin schwenkbar, und die Abstellfläche **16** ist durch eine vierte Schwenkbewegung um die erste Lagerachse **23** in die Verstauposition verbringbar, in der die Abstellfläche **16** im Wesentlichen senkrecht zum Boden **11** des Innenraums **10** des Flugzeugs ausgerichtet ist und sich zumindest teilweise in Anlage zu einer rückseitigen Oberfläche **15** der Rückenlehne **14** befindet. Oberhalb der Abstellfläche **16** ist die Rückenlehne **14** des Fluggast-sitzes **12** mit einer Verriegelungseinheit **26** ausgestattet, die einen drehbar gelagerten Knebel **27** umfasst. In der Verstauposition der Abstellfläche **16** ist der Knebel **27** in eine Stellung verbringbar, in der zu einer Sicherung der Abstellfläche **16** in Sitzrichtung **13** gesehen eine Teilüberdeckung zwischen der Abstellfläche **16** und dem Knebel **27** hergestellt ist. Die Tischvorrichtungen der **Fig. 1** sind mit den Abstellflächen **16** in der Verstauposition dargestellt.

[0034] Oberhalb des Knebels **27** ist der Fluggast-sitz **12** auf der rückseitigen Oberfläche **15** der Rückenlehne **14** im Kopfstützenbereich mit einem Bildschirm **29** eines IFE-Systems ausgerüstet. Erkennbar ist eine Größe des Bildschirms **29** auch von einer Anordnung des Knebels **27** und von einer verdeckt innerhalb der Rückenlehne **14** angeordneten Aufnahme zur Halterung des Knebels **27** begrenzt.

[0035] In den **Fig. 2a–Fig. 2d**, **Fig. 3** und **Fig. 4** sind mehrere Varianten der Erfindung oder von Teilen der Erfindung dargestellt. Jede Variante enthält Merkmale, deren Funktion identisch oder grundlegend identisch ist. Diese Merkmale sind mit Bezugszeichen versehen, die aus der Figurennummer und der Nummer des allen Varianten gemeinsamen Merkmals bestehen und somit eine einzige Zahl bilden. Für den Fall, dass das identische oder grundlegend identische Merkmal einer Variante in einer Figur nicht dargestellt ist, wird auf die Beschreibung der Figur eines Ausführungsbeispiels verwiesen, in dem dieses Merkmal gezeigt ist.

[0036] Die **Fig. 2a** zeigt in einer schematischen Darstellung einen Ausschnitt einer erfindungsgemäßen Tischvorrichtung eines als Fluggast-sitz **230** ausgebildeten Fahrzeugsitzes. Dieser Fluggast-sitz **230** kann die Fluggast-sitze **12** gemäß der **Fig. 1** in allen Belangen außer denen, die die Tischvorrichtung betreffen, ersetzen, weshalb auf eine Darstellung eines gesamten Fluggast-sitzes **230** und einer gegenseitigen Anordnung mehrerer Fluggast-sitze **230** mit erfindungsgemäßen Tischvorrichtungen verzichtet und die Aus-

gestaltung der Tischvorrichtung im Folgenden an einem Ausschnitt eines einzelnen Fluggast-sitzes **230** erläutert wird.

[0037] Der als Fluggast-sitz **230** ausgebildete Fahrzeugsitz gemäß der **Fig. 2a** ist mit einer Rückenlehne **214** und mit einer Tischvorrichtung ausgestattet, die für einen hinter dem Fluggast-sitz **230** befindlichen Fluggast zu einer Benutzung bereitgestellt ist. Der Fahrzeugsitz kann in weiteren Ausführungen grundsätzlich auch in weiteren Transportmitteln genutzt werden, und zwar beispielsweise in einem Eisenbahnwagen oder in einem Reisebus. Jede der Tischvorrichtungen des Fluggast-sitzes **230** umfasst eine Abstellfläche **216**, die in einer Gebrauchslage zum Abstellen von Gebrauchsgegenständen des Fluggasts vorgesehen ist, und eine Lagereinheit **220**, die dazu vorgesehen ist, die Abstellfläche **216** bei einer Bewegung zwischen der Gebrauchslage und einer ersten Verstauposition zu führen. Die Abstellfläche **216** ist im Inneren mit einem Hohlraum **231** ausgestattet, der zu einer Aufnahme verschiedener mechanischer Elemente dient, die von außen nicht sichtbar sind.

[0038] Zur Führung der Bewegung der Abstellfläche **216** weist die Lagereinheit **220** zu beiden Seiten je einen Schwenkarm **221** auf, der an einem oberen Ende mit einem ersten Lagermittel **222** schwenkbar an einem in der Gebrauchslage in Sitzrichtung **213** gesehen vorderen Bereich einer Seitenkante **217** der Abstellfläche **216** um eine erste Lagerachse **223** gelagert ist, die parallel zu einer in der Gebrauchslage in Sitzrichtung **213** gesehen vorderen Kante **218** der Abstellfläche **216** und parallel zum Boden **211** des Innenraums **210** des Flugzeugs angeordnet ist. Parallel zur ersten Lagerachse **223** angeordnet weist die Tischvorrichtung ein von einem Torsionsrohr gebildetes, zu einer Versteifung der Schwenkarme **221** vorgesehenes Versteifungsmittel **232** auf. An einem unteren Ende ist jeder Schwenkarm **221** mit einem zweiten Lagermittel **224** an einem unteren Ende der Rückenlehne **214** des Fluggast-sitzes **230** schwenkbar um eine zweite Lagerachse **225** gelagert, die sich quer zur Sitzrichtung **213** und parallel zur ersten Lagerachse **223** erstreckt.

[0039] Zur Einstellung der Gebrauchslage ist die Tischvorrichtung durch eine erste Schwenkbewegung der Lagereinheit **220** um die zweite Lagerachse **225** zu dem hinter dem Fluggast-sitz **230** befindlichen Fluggast hin schwenkbar. Die **Fig. 2a** zeigt die Tischvorrichtung in einer mittleren Stellung der ersten Schwenkbewegung. Die Abstellfläche **216** ist durch eine zweite Schwenkbewegung um die erste Lagerachse **223** in die Gebrauchslage, in der die Abstellfläche **216** im Wesentlichen parallel zum Boden **211** des Innenraums **210** des Flugzeugs ausgerichtet ist, verbringbar. In der Gebrauchslage kann die Abstellfläche **216** überdies an zwei in Sitzrichtung

213 verlaufenden Tischführungen **228** entgegen der Sitzrichtung **213** in Richtung auf den Fluggast gezogen werden, um eine für den Fluggast optimale Position der Abstellfläche **216** zu erreichen.

[0040] Zur Einstellung der Verstauposition ist die Tischvorrichtung durch eine dritte Schwenkbewegung der Lagereinheit **220** um die zweite Lagerachse **225** zur Rückenlehne **214** hin schwenkbar, und die Abstellfläche **216** ist durch eine vierte Schwenkbewegung um die erste Lagerachse **223** in die erste Verstauposition verbringbar, in der die Abstellfläche **216** im Wesentlichen senkrecht zum Boden **211** des Innenraums **210** des Flugzeugs ausgerichtet ist und sich in teilweiser Anlage zu einer rückseitigen Oberfläche **215** der Rückenlehne **214** befindet. Diese Stellung der Tischvorrichtung ist in [Fig. 2b](#) dargestellt.

[0041] Die Tischvorrichtung ist mit einer Verriegelungseinheit **233** ausgestattet, die dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche **216** verlaufende Bewegung der Abstellfläche **216** nach oben als Verriegelungsbewegung zu nutzen. Dazu weist die Verriegelungseinheit **233** eine Anhebeeinheit **234** zum Anheben der Abstellfläche **216** durch die im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche **216** verlaufende Bewegung der Abstellfläche **216** aus der ersten Verstauposition in eine zweite, verriegelte Verstauposition auf. Die Funktion der Anhebeeinheit **234** wird im Folgenden erläutert.

[0042] Die Anhebeeinheit **234** umfasst einen Drehknopf **235**, der an einer in der Gebrauchslage der Abstellfläche **216** dem Boden **211** des Innenraums **210** zugewandten Unterseite **236** der Abstellfläche **216** in einer Mittenposition um eine Drehachse **37** innerhalb eines vorgegebenen Drehbereichs drehbar gelagert angeordnet ist. Der Drehknopf **235** kann aus Gründen des Bedienkomforts mit einer Unternehmung ausgestattet sein. Solche Mechanismen sind dem Fachmann geläufig, weshalb darauf hier nicht näher eingegangen werden soll. Exzentrisch in der Drehachse **37** des Drehknopfs **235** gelagert und drehfest mit dem Drehknopf **235** gekoppelt ist ein starrer, stabförmig ausgebildeter Stützkörper **38** der Anhebeeinheit **234**, der mit einem Stütze **40** unter dem Drehknopf **235** herausragt und der zum Anheben der Abstellfläche **216** aus der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition vorgesehen ist. An dem Stütze **40** ist der Stützkörper **38** mit einem von einer angeformten Rundkerbe gebildeten, ersten Rastmittel **41** der Verriegelungseinheit **233** ausgestattet.

[0043] In der ersten Verstauposition befindet sich der Drehknopf **235** in einer Anfangsstellung, in der sich das Stütze **40** des drehfest gekoppelten Stützkörpers **38** oberhalb des als Torsionsrohr ausgebildeten Versteifungsmittels **232** befindet. Sollte dies aufgrund einer unbeabsichtigten Verstellung des

Drehknopfs **235** nicht der Fall sein, kann die Stellung des Drehknopfs **235** durch den Fluggast in entsprechender Weise korrigiert werden, um die erste Verstauposition der Abstellfläche **216** zu erreichen. Das Torsionsrohr weist in einer zentralen Position ein von einer einstückig angeformten Nocke gebildetes zweites Rastmittel **42** der Verriegelungseinheit **233** auf. Durch eine Drehung des Drehknopfs **235** aus der Anfangsstellung kommt der drehfest gekoppelte Stützkörper **38** gegen die Nocke des Torsionsrohrs in Anlage, wodurch einer weiteren Bewegung des Drehknopfs **235** eine von der Abstellfläche **216** ausgeübte Gewichtskraft entgegenwirkt. Durch deren Überwindung wird die Abstellfläche **216** aus der ersten Verstauposition heraus und, durch die Tischführungen **228** geführt, nach oben in die zweite Verstauposition verbracht ([Fig. 2c](#)). Dabei bildet das als Torsionsrohr ausgebildete Versteifungsmittel **232** einen zweiten Stützkörper **39** der Anhebeeinheit **234**, an dem sich der erste, starre, stabförmig ausgebildete Stützkörper **38** abstützt. Bei ausreichender Drehung des Drehknopfs **235**, bei der fortwährend die Gewichtskraft der Abstellfläche **216** und ggf. vorhandene Reibungskräfte der Tischführungen **228** überwunden werden müssen, bilden das als Rundkerbe des Stützkörpers **38** ausgebildete Rastmittel **41** und das als einstückig angeformte Nocke des Torsionsrohrs ausgebildete Rastmittel **42** eine Formschlussverbindung **45**, wobei die Abstellfläche **216** zur Bildung der Formschlussverbindung **45** aus einer höchsten Position heraus wieder leicht abgesenkt wird ([Fig. 2c](#)). Durch die Formschlussverbindung **45** der Rastmittel **41**, **42** der Verriegelungseinheit **233** ist die Abstellfläche **216** in der zweiten, verriegelten Verstauposition in einer fixierten Position gehalten, da eine Bewegung der Abstellfläche **216** aus der zweiten, verriegelten Verstauposition nur durch Überwindung der Gewichtskraft der Abstellfläche **216** möglich ist.

[0044] Das hier beschriebene Ausführungsbeispiel enthält einen Drehknopf **235** zur Bewegung des ersten starren Stützkörpers **38**, mit der die Abstellfläche **216** von der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition verbringbar ist. Grundsätzlich können zur Durchführung der Bewegung des starren Stützkörpers **38** an Stelle einer Drehvorrichtung auch andere, dem Fachmann geläufige Mittel zum Einsatz gebracht werden, beispielsweise Klappvorrichtungen oder Schiebvorrichtungen.

[0045] Der als Fluggastsitz **230** ausgebildete Fahrzeugsitz weist an der rückseitigen Oberfläche **215** der Rückenlehne **214** eine einstückig an der Rückenlehne **214** angeformte Überstandslippe **43** und, in Sitzrichtung **213** an die Überstandslippe **43** anschließend, eine Anlagefläche **244** auf. Durch die Bewegung der Abstellfläche **216** von der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition wird die Abstellfläche **216** mit einer Unterseite **236** eines randnahen Bereichs **219** in Sitzrichtung **213** gesehen

vor die Überstandslippe **43** geschoben und mit einer Stirnfläche der Abstellfläche **216** an die Anlagefläche **244** angelegt, so dass die Unterseite **236** des randnahen Bereichs **219** der Abstellfläche **216** der Tischvorrichtung in der zweiten, verriegelten Verstauposition in der Sitzrichtung **213** eine Überdeckung mit der rückseitigen Oberfläche **215** der Rückenlehne **214** bildet. In der zweiten, verriegelten Verstauposition bildet der randnahe Bereich **219** der Abstellfläche **216** ferner ein korrespondierendes Teilelement einer Formschlussverbindung **246**. Das andere korrespondierende Teilelement der Formschlussverbindung **246** ist von einer der Rückenlehne **214** zugewandten Innenseite der angeformten Überstandslippe **43** und der Anlagefläche **244** der rückseitigen Oberfläche **215** der Rückenlehne **214** gebildet.

[0046] In **Fig. 3** sind mehrere weitere Ausführungsformen eines randnahen Bereichs **319** von Abstellflächen **316** einer Tischvorrichtung gemäß den **Fig. 2a–Fig. 2d** in einer zweiten, verriegelten Verstauposition dargestellt.

[0047] In Ausführungsform „A“ der **Fig. 3** ist eine in der Gebrauchsposition in Sitzrichtung **313** gesehen vordere Stirnfläche der Abstellfläche **316** mit einer Abschrägung **47** ausgestattet, die ein erstes korrespondierendes Teilelement einer Formschlussverbindung **346** bildet. Ein zweites Teilelement der Formschlussverbindung **346** bildet eine der Abschrägung **47** entsprechende Hinterschneidung **48**, die an der rückseitigen Oberfläche **315** der Rückenlehne **314** einstückig angeformt ist. In der Sitzrichtung **313** bildet die Unterseite **336** des randnahen Bereichs **319** der Abstellfläche **316** in der zweiten, verriegelten Verstauposition eine Überdeckung mit der rückseitigen Oberfläche **315** der Rückenlehne **314**.

[0048] In Ausführungsform „B“ der **Fig. 3** ist eine in der Gebrauchsposition in Sitzrichtung **313** gesehen vordere Stirnfläche der Abstellfläche **316** mit einem zu dieser senkrecht ausgeführten Abschlusskante **49** ausgestattet, die ein erstes korrespondierendes Teilelement einer Formschlussverbindung **346** bildet. Ein zweites Teilelement der Formschlussverbindung **346** ist durch eine an der rückseitigen Oberfläche **315** der Rückenlehne **314** befestigte Blende **50** und eine Anlagefläche **344**, die einen Teil der rückseitigen Oberfläche **315** der Rückenlehne **314** bildet, gegeben. In der Sitzrichtung **313** bildet die Unterseite **336** des randnahen Bereichs **319** der Abstellfläche **316** in der zweiten, verriegelten Verstauposition eine Überdeckung mit der an der rückseitigen Oberfläche **315** der Rückenlehne **314** befestigten Blende **50**.

[0049] In Ausführungsform „C“ der **Fig. 3** ist eine in der Gebrauchsposition in Sitzrichtung **313** gesehen vordere Stirnfläche der Abstellfläche **316** mit einem verjüngten Randsteg **51** ausgestattet, der ein erstes korrespondierendes Teilelement einer Formschluss-

verbindung **346** bildet. Ein zweites Teilelement der Formschlussverbindung **346** ist durch eine Nut **52** gebildet, die in der rückseitigen Oberfläche **315** der Rückenlehne **314** ausgeformt ist. In der zweiten, verriegelten Verstauposition greift der Randsteg **51** in die Nut **52** ein und bildet in der Sitzrichtung **313** gesehen eine Überdeckung mit der rückseitigen Oberfläche **315** der Rückenlehne **314**.

[0050] Ein alternatives Ausführungsbeispiel einer Verriegelungseinheit **433** der Tischvorrichtung an dem als Fluggastsitz **430** ausgebildeten Fahrzeugsitz gemäß den **Fig. 2a–Fig. 2d** ist in **Fig. 4** dargestellt.

[0051] Die Verriegelungseinheit **433** weist ebenfalls eine Anhebeeinheit **434** zum Anheben der Abstellfläche **416** durch die im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche **416** verlaufende Bewegung der Abstellfläche **416** aus der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition auf. Im Unterschied zu der Verriegelungseinheit **233** gemäß dem Ausführungsbeispiel der **Fig. 2a–Fig. 2d** umfasst die Verriegelungseinheit **433** ein als Kunststoffband ausgebildetes Absenkmittel **53**, das dazu vorgesehen ist, bei einer Entriegelungsbewegung die Abstellfläche **416** aus der zweiten, verriegelten Verstauposition in die erste Verstauposition abzusenken.

[0052] Die Anhebeeinheit **434** umfasst zwei als Kunststoffbänder ausgebildete, biegegewiche Zugmittel **54**, **55**, die in dem Hohlraum **431** im Inneren der Abstellfläche **416** mit je einem Ende **56**, **57** an je einer der beiden Tischführungen **428** befestigt sind. Die beiden Enden **56**, **57** jedes der zwei Kunststoffbänder sind, in der ersten Verstauposition der Abstellfläche **416** betrachtet, in gleicher Höhe befestigt, und die an derselben Tischführung **428** befestigten Enden **56**, **56'** und **57**, **57'** der zwei Kunststoffbänder sind in der Höhe beabstandet. Durch eine Streckung des einen der zwei Kunststoffbänder ist die Abstellfläche **416** durch die im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche **416** verlaufende Bewegung der Abstellfläche **416** aus der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition verbringbar und durch eine Streckung des anderen der zwei Kunststoffbänder ist die Abstellfläche **416** durch die im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche **416** verlaufende Bewegung der Abstellfläche **416** aus der zweiten, verriegelten Verstauposition in die erste Verstauposition verbringbar, wie im Folgenden erläutert wird.

[0053] Die Anhebeeinheit **434** umfasst ferner einen drehbar um eine Drehachse **58** in der Abstellfläche **416** gelagerten Drehknopf **435** und einen Stützkörper **59** mit elliptisch geformtem Querschnitt, der exzentrisch zur Drehachse **58** drehfest mit dem Drehknopf **435** verbunden ist. In einer Gebrauchsposition der Abstellfläche **416** befindet sich der Drehknopf **435** in einer Drehlage, in der eine Hauptachse **60** des elliptisch geformten Querschnitts des Stützkörpers **59**

quer zur Sitzrichtung **413** und parallel zum Boden **411** des Innenraums **410** des Flugzeugs angeordnet ist. Das Absenkmittel **53**, das in der ersten Verstauposition der Abstellfläche **416** von dem höher angeordneten der zwei Kunststoffbänder gebildet ist, ist in der Gebrauchsposition der Abstellfläche **416** teilweise in loser Anlage mit einer oberen Umfangsseite **61** des elliptisch geformten Querschnitts des Stützkörpers **59**. Das in der ersten Verstauposition der Abstellfläche **416** tiefer angeordnete der zwei Kunststoffbänder ist in der Gebrauchsposition der Abstellfläche **416** teilweise in loser Anlage mit einer unteren Umfangsseite **62** des elliptisch geformten Querschnitts des Stützkörpers **59**.

[0054] Bei einer Drehung des Drehknopfs **435** im Uhrzeigersinn aus der bei der Gebrauchsposition der Abstellfläche **416** bestehenden Drehlage führt eine Mitnahmebewegung des Stützkörpers **59** zu einer Streckung des tiefer angeordneten Kunststoffbands, bis das Kunststoffband zwischen den jeweiligen befestigten Enden **56'**, **57'** und einem Beginn einer Anlagefläche **63** des Kunststoffbands an dem Stützkörper **59** geradlinig verläuft. Der Stützkörper **59** stützt sich und somit die Abstellfläche **416** bei weiterer Drehung des Drehknopfs **435** im Uhrzeigersinn, wobei der Drehung eine von der Abstellfläche **416** ausgeübte Gewichtskraft entgegenwirkt, an dem tiefer angeordneten Kunststoffband ab, wodurch die Abstellfläche **416** aus der ersten Verstauposition heraus und, durch die Tischführungen **428** geführt, nach oben in die zweite Verstauposition verbringbar ist. Die Länge des höher angeordneten Kunststoffbands ist so ausgelegt, dass das höher angeordnete Kunststoffband in der zweiten Verstauposition der Abstellfläche **416** durch die Wirkung der Schwerkraft auf dem Stützkörper **59** aufliegt und bei einer geringfügigen weiteren Bewegung des Stützkörpers **59** nach oben zur Anlage an den Stützkörper **59** und in einen Zustand der Streckung gelangte. In der [Fig. 4](#) ist die Verriegelungseinrichtung in der zweiten Verstauposition der Abstellfläche **416** mit gestrichelter Linie dargestellt.

[0055] Bei einer Drehung des Drehknopfs **435** gegen den Uhrzeigersinn aus der bei der zweiten Verstauposition der Abstellfläche **416** bestehenden Drehlage führt die Mitnahmebewegung des Stützkörpers **59** zu einer Streckung des höher angeordneten Kunststoffbands, da sich ein Abstand von der Anlagefläche des Kunststoffbands an dem Stützkörper **59** bis zur Drehachse **58** des Drehknopfs **435** durch die Drehung vergrößert. Dadurch ist die Abstellfläche **416** aus der zweiten Verstauposition in die erste Verstauposition in einer kontrollierten Weise verbringbar. Die Bewegung der Abstellfläche **416** durch die Anhebeeinheit **434** von der zweiten Verstauposition in die erste Verstauposition ist zu einem überwiegenden Teil von einer Wirkung der Schwerkraft unabhängig. Eine unerwünschte Verhinderung der Bewegung der Abstellfläche **416** von der zweiten Verstauposition in die ers-

te Verstauposition durch eine Haftreibung zwischen der Abstellfläche **416** und der Überstandslippe **443** und der Anlagefläche **444** der rückseitigen Oberfläche **415** der Rückenlehne **414** wird durch das Absenkmittel **53** vorteilhaft vermieden.

[0056] Zur Sicherung der Abstellfläche **416** in der zweiten, verriegelten Verstauposition weist die Verriegelungseinheit **433** Sicherungsmittel auf. Der Drehknopf **435** ist mit einer zylindrischen Ausnehmung versehen, in der ein von einem Druckknopf **65** gebildetes erstes Sicherungsmittel in einer Richtung senkrecht zur Abstellfläche **416** beweglich gehalten und in bekannter Weise durch einen Haltering (nicht dargestellt) gegen ein Herausfallen gesichert ist. Auf einer dem Hohlraum **431** der Abstellfläche **416** zugewandten Seite bildet der Druckknopf **65** einen zylindrischen Hohlraum aus, der zur Aufnahme eines von einem federbelasteten, zylindrischen Zapfen **64** gebildeten zweiten Sicherungsmittels vorgesehen ist. Der federbelastete, zylindrische Zapfen **64** ist im Hohlraum **431** der Abstellfläche **416** an einer Stelle positioniert, die in der zweiten Verstauposition der Abstellfläche **416** in Sitzrichtung **413** gesehen mit dem Druckknopf **65** in Überdeckung steht, so dass der federbelastete, zylindrische Zapfen **64** nach einer Verbringung der Abstellfläche **416** in die zweite Verstauposition in den zylindrischen Hohlraum des Druckknopfs **65** gelangt und eine Drehung des Drehknopfs **435** gegen den Uhrzeigersinn sperrt, so dass die Abstellfläche **416** in der zweiten Verstauposition gegen eine weitere Bewegung gesichert ist, die erst nach einem Betätigen des Druckknopfs **65** und gleichzeitigem Drehen des Drehknopfs **435** gegen den Uhrzeigersinn erfolgen kann.

Bezugszeichenliste

10	Innenraum
11	Boden
12	Fluggastsitz
13	Sitzrichtung
14	Rückenlehne
15	rückseitige Oberfläche
16	Abstellfläche
17	Seitenkante
18	vordere Kante
19	randnaher Bereich
20	Lagereinheit
21	Schwenkarm
22	Lagermittel
23	Lagerachse
24	Lagermittel
25	Lagerachse
26	Verriegelungseinheit
27	Knebel
28	Tischführung
29	Bildschirm
30	Fluggastsitz
31	Hohlraum

32	Versteifungsmittel
33	Verriegelungseinheit
34	Anhebeeinheit
35	Drehknopf
36	Unterseite
37	Drehachse
38	Stützkörper
39	Stützkörper
40	Stützende
41	Rastmittel
42	Rastmittel
43	Überstandslippe
44	Anlagefläche
45	Formschlussverbindung
46	Formschlussverbindung
47	Abschrägung
48	Hinterschneidung
49	Abschlusskante
50	Blende
51	Randsteg
52	Nut
53	Absenkmittel
54	Zugmittel
55	Zugmittel
56	Ende
57	Ende
58	Drehachse
59	Stützkörper
60	Hauptachse
61	obere Umfangsseite
62	untere Umfangsseite
63	Anlagefläche
64	Zapfen
65	Druckknopf

Patentansprüche

1. Tischvorrichtung eines Fahrzeugsitzes, insbesondere eines Fluggastsitzes (**12; 30**), die zumindest eine Abstellfläche (**16**) und eine Lagereinheit (**20**) aufweist, die dazu vorgesehen ist, die zumindest eine Abstellfläche (**16**) bei einer Bewegung zwischen zumindest einer Gebrauchsposition und zumindest einer ersten Verstauposition zu führen, gekennzeichnet durch eine Verriegelungseinheit (**26; 33**), die dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche (**16**) verlaufende Bewegung der Abstellfläche (**16**) als Verriegelungsbewegung zu nutzen.

2. Tischvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Verriegelungseinheit (**26; 33**) eine Anhebeeinheit (**34**) zum Anheben zumindest der Abstellfläche (**16**) durch die im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche (**16**) verlaufende Bewegung der Abstellfläche (**16**) aus der ersten Verstauposition in eine zweite, verriegelte Verstauposition aufweist.

3. Tischvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass ein randnaher Bereich (**19**) der Abstellfläche (**16**) in einer Verstauposition ein

korrespondierendes Teilelement einer Formschlussverbindung (**46**) bildet.

4. Tischvorrichtung zumindest nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Anhebeeinheit (**34**) zumindest ein biegeweiches Zugmittel (**54, 55**) aufweist, durch dessen Streckung die Abstellfläche (**16**) durch die im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche (**16**) verlaufende Bewegung der Abstellfläche (**16**) aus der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition verbringbar ist.

5. Tischvorrichtung zumindest nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Anhebeeinheit (**34**) zumindest einen starren Stützkörper (**38, 39; 59**) aufweist, der zum Anheben der Abstellfläche (**16**) aus der ersten Verstauposition in die zweite, verriegelte Verstauposition vorgesehen ist.

6. Tischvorrichtung zumindest nach Anspruch 5, gekennzeichnet durch zumindest einen weiteren Stützkörper (**38, 39; 59**), der von einem zu einer Versteifung vorgesehenen Versteifungsmittel (**32**) gebildet ist.

7. Tischvorrichtung zumindest nach Anspruch 5 und 6, dadurch gekennzeichnet, dass der zumindest eine Stützkörper (**38, 39; 59**) drehbar in der Abstellfläche (**16**) gelagert ist.

8. Tischvorrichtung zumindest nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass der zumindest eine Stützkörper (**38, 39; 59**) exzentrisch in der Abstellfläche (**16**) gelagert ist.

9. Tischvorrichtung zumindest nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Verriegelungseinheit (**26; 33**) zumindest ein Rastmittel (**41, 42**) zur Fixierung der Abstellfläche (**16**) in der zweiten, verriegelten Verstauposition aufweist.

10. Tischvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Verriegelungseinheit (**26; 33**) zumindest ein Sicherungsmittel zur Sicherung der Abstellfläche (**16**) in der zweiten, verriegelten Verstauposition aufweist.

11. Tischvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Verriegelungseinheit (**26; 33**) ein Absenkmittel (**53**) aufweist, das dazu vorgesehen ist, bei einer Entriegelungsbewegung die Abstellfläche (**16**) aus der zweiten, verriegelten Verstauposition in die erste Verstauposition abzusenken.

12. Fahrzeugsitz, insbesondere Fluggastsitz (**12; 30**), mit einer Rückenlehne (**14**) und mit einer Tischvorrichtung zumindest nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

13. Fahrzeugsitz nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass eine Unterseite (**36**) des randnahen Bereichs (**19**) der Abstellfläche (**16**) der Tischvorrichtung zumindest in der zweiten, verriegelten Verstauposition in einer Fahrtrichtung eine Überdeckung mit einer rückseitigen Oberfläche (**15**) der Rückenlehne (**14**) bildet.

14. Verfahren zur Verriegelung einer Tischvorrichtung nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch eine Verriegelungsbewegung, bei der die Abstellfläche (**16**) durch eine im Wesentlichen parallel zur Abstellfläche (**16**) verlaufende Bewegung der Abstellfläche (**16**) verriegelt wird.

Es folgen 6 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

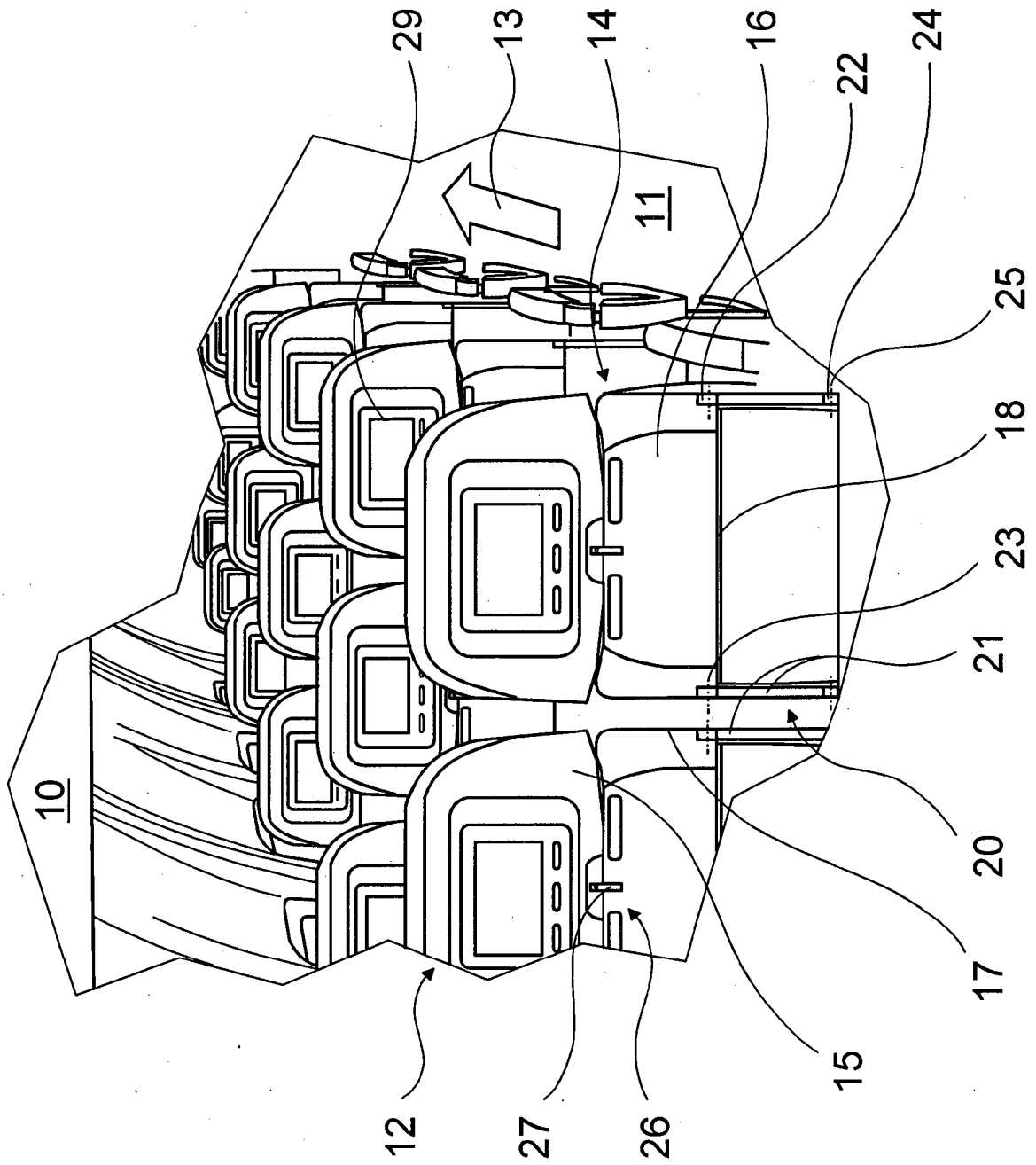


Fig. 1

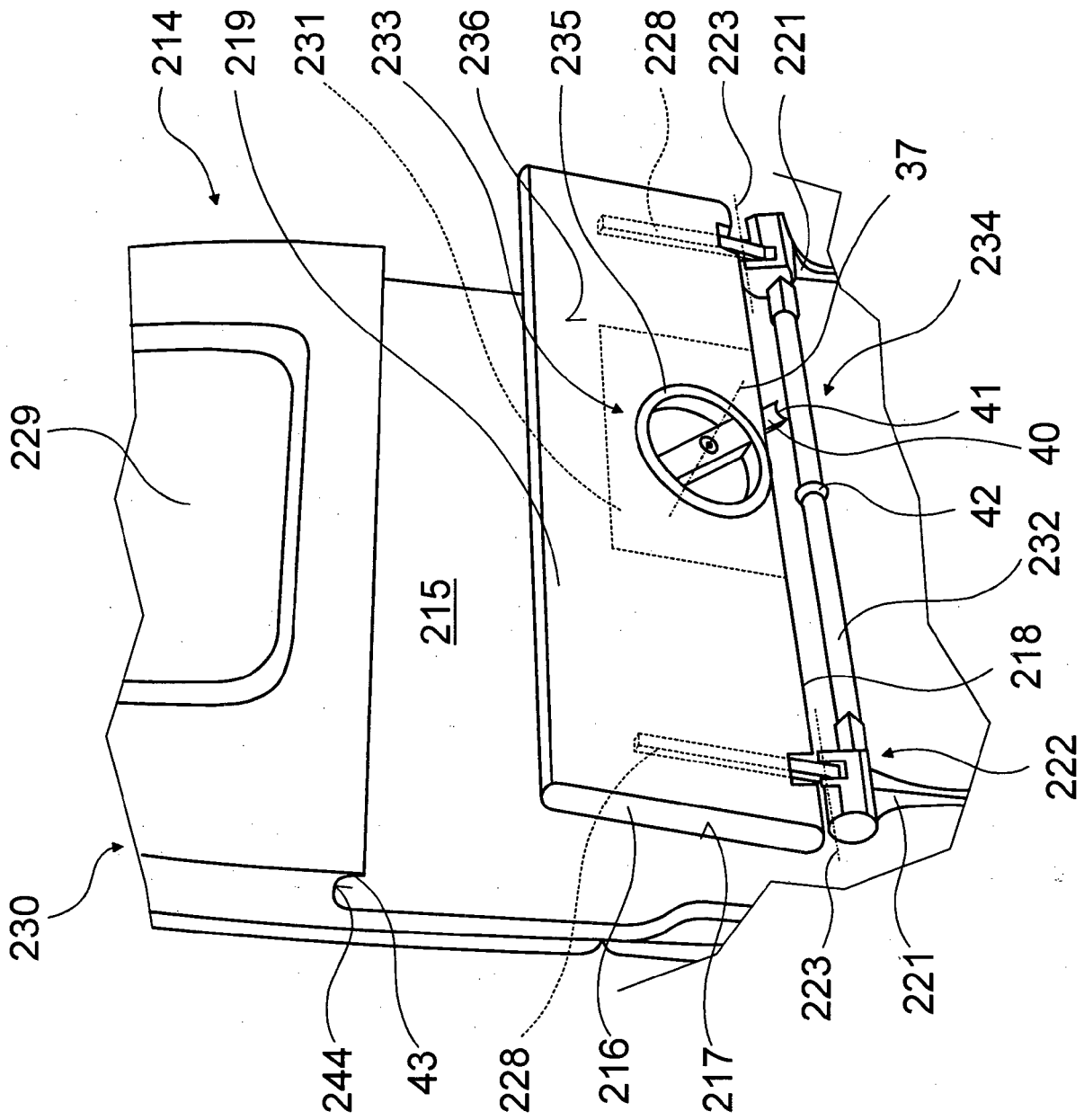


Fig. 2a

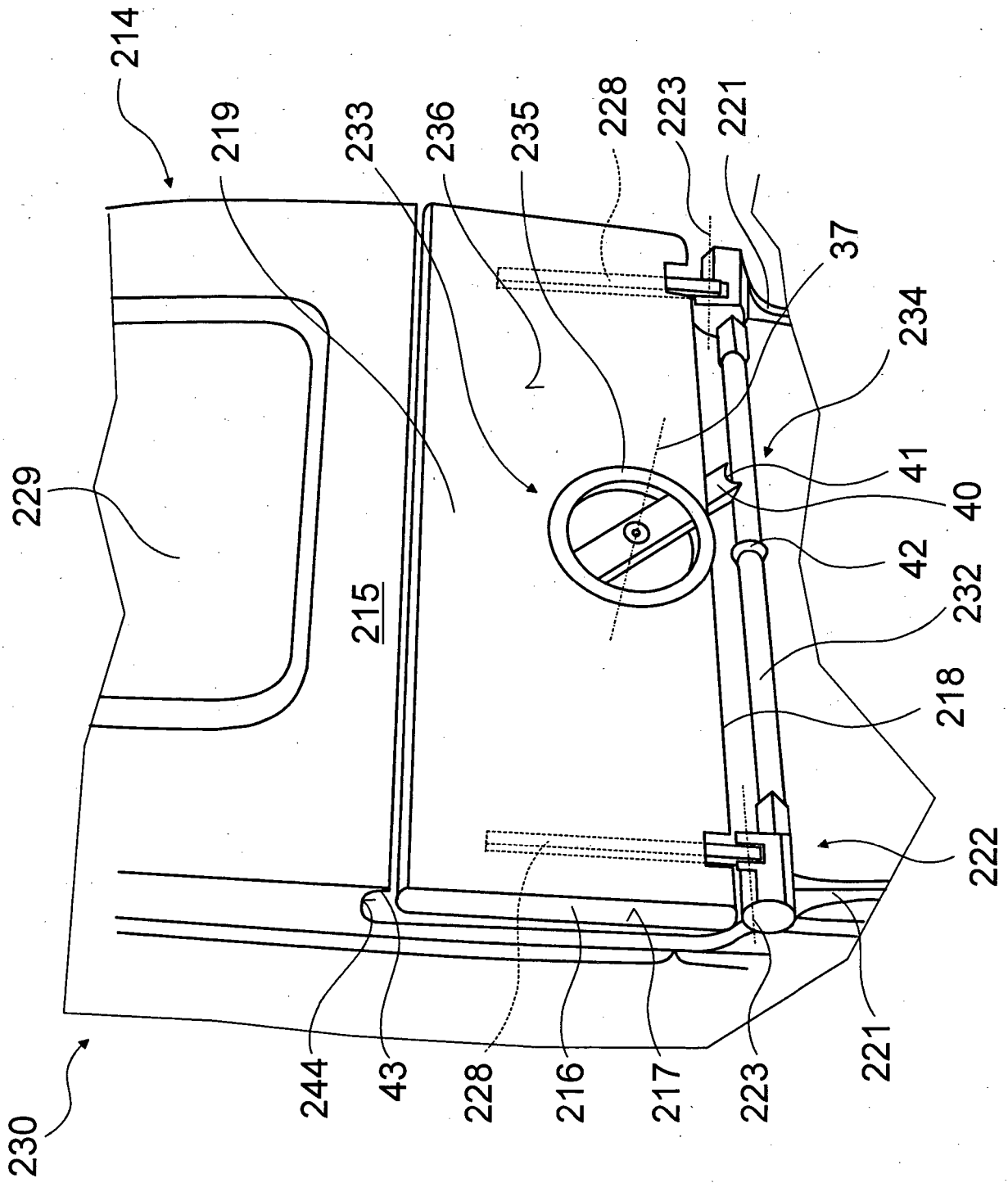


Fig. 2b

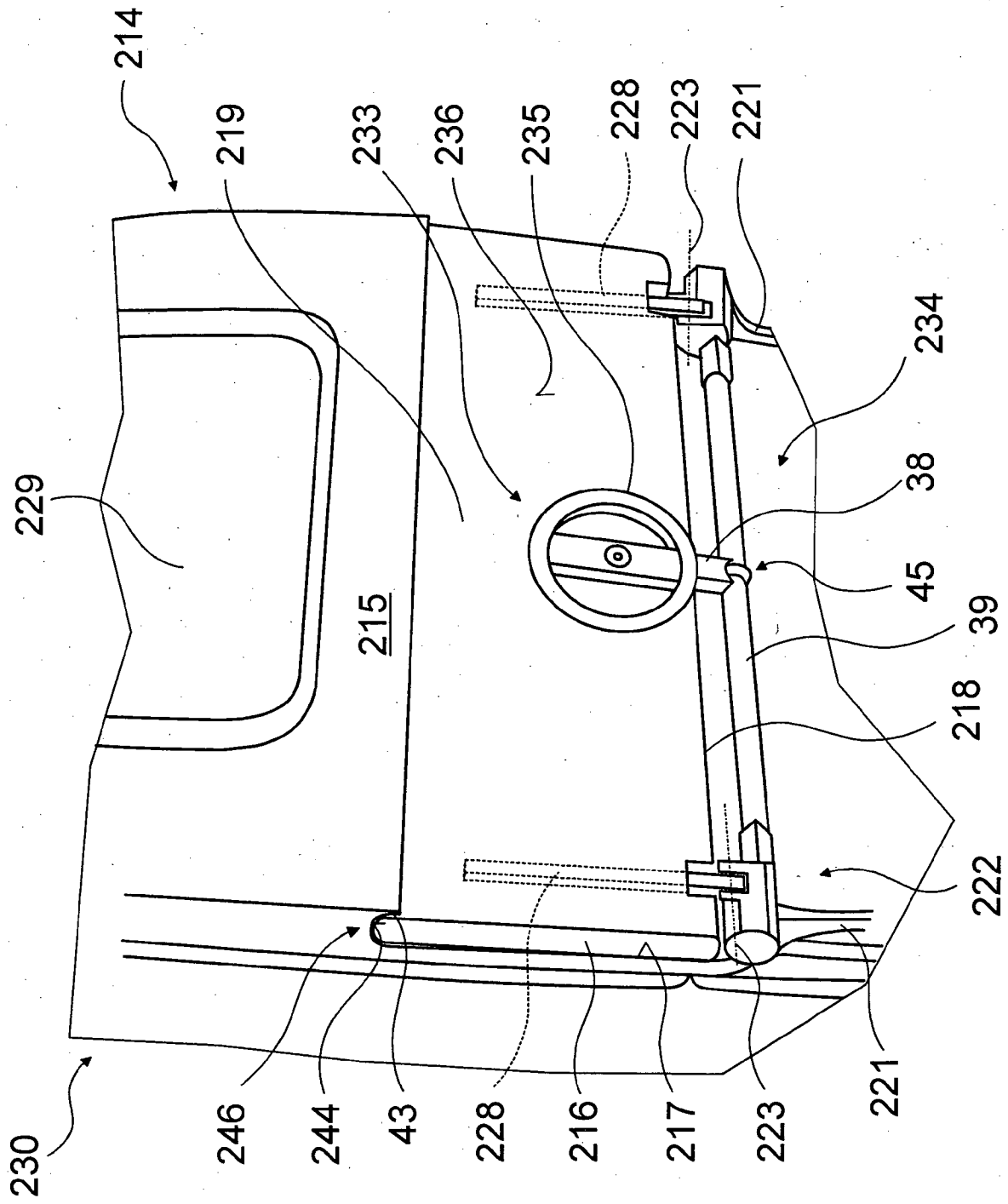


Fig. 2c

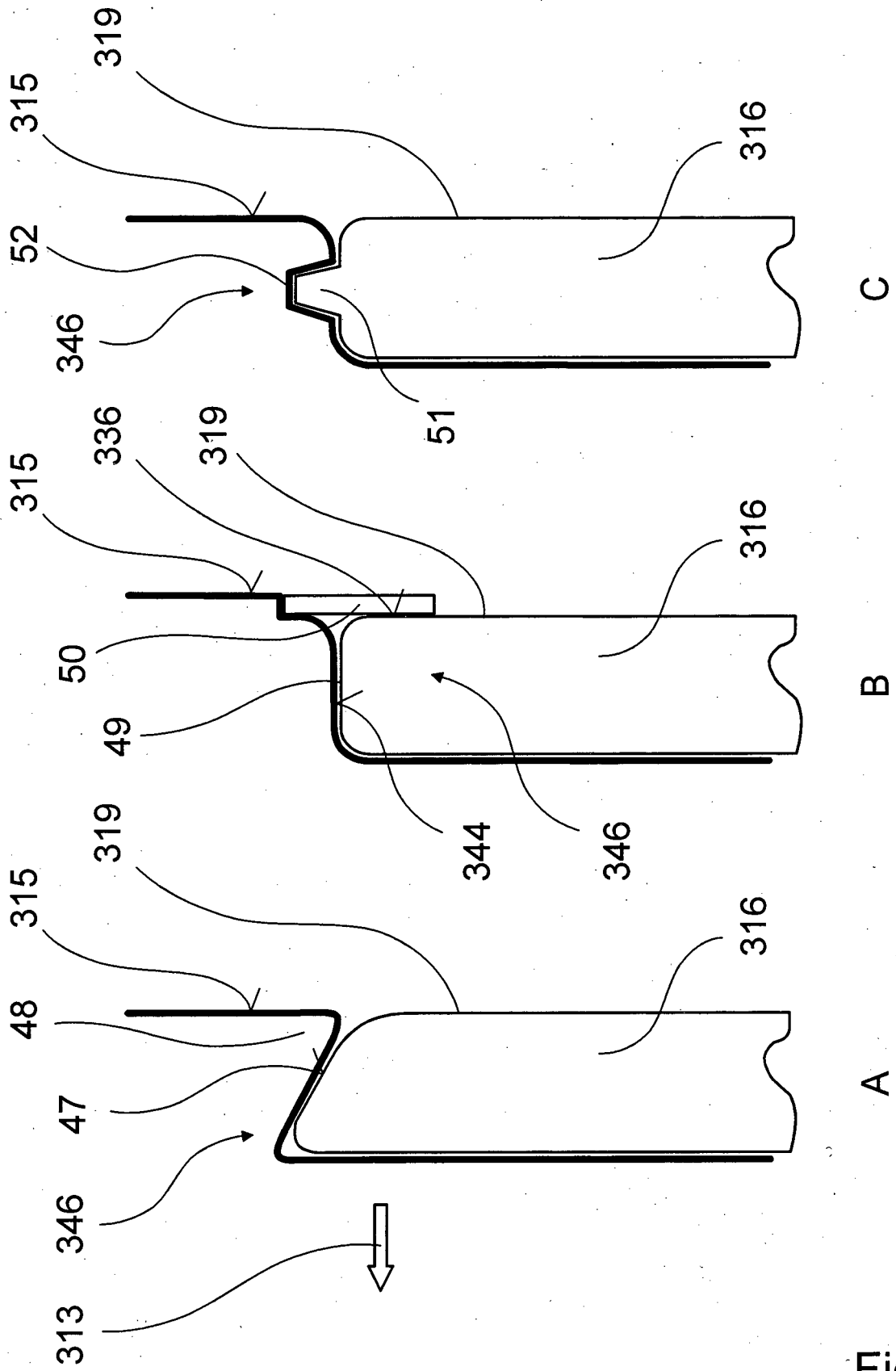


Fig. 3

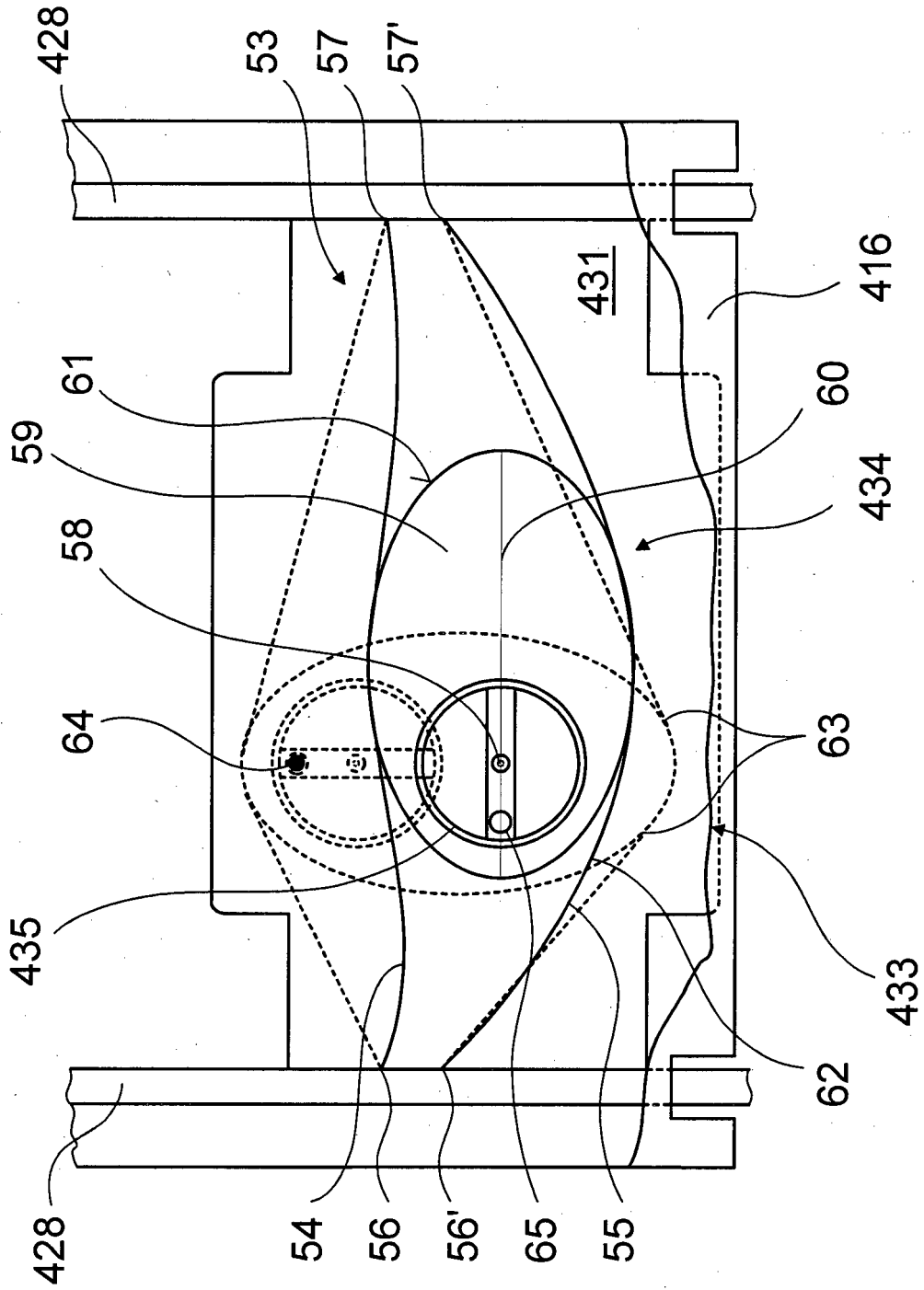


Fig. 4