

# URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

A45f 3/

Nr 30138

Kl. 33 b, 2/11

Alfred Ermrich, Opperau-Breslau

**Worek na nogi dla pasażerów pojazdów różnego rodzaju,  
zwłaszcza automobilistów**

Zgłoszono 20 lutego 1939

Udzielono 17 października 1941

Znane jest stosowanie w samochodach lub innych pojazdach worków podróżnych, posiadających dno, zaopatrzone do wsiadania i wysiadania w zapinaną szczelinę, sięgającą od górnego brzegu do dołu. Przy obsłudze pedałów w pojazdach silnikowych stosują dotychczas kierowcy pled, owijany dookoła tułowia i nóg, który jest zaopatrzony w przyszytą na wewnętrznej stronie do brzegu odchylną i przeciętą matę pod nogi, przez której szczeliny są przesuwane pedały, rozrządzane przez kierowcę. Owijanie się kierowcy takim pledem jest jednak ze względu na podwijanie maty z całkowicie rozpostartego pledu i z powodu przetykania pedałów przez matę z jednej strony, jak również wskutek następującego po tym zawijania rozpostartego

pled pod nogi i na siedzeniu z drugiej strony, bardzo uciążliwe, niewygodne i wymaga dużo czasu, przy czym w ten sposób założony pled nie zapewnia wygodnego siedzenia, a ponieważ mata pod nogami jest w tyle otwarta, nie daje dostatecznej ochrony przeciw ciągowi i zimnu.

Te niedogodności znanych okryć ochronnych dla automobilistów są według wynalazku usunięte, gdyż worek na nogi jest zaopatrzony w prostopadłe lub skośne dno, w którym jest wykonany otwór do przetknięcia pedałów, znajdujących się w samochodzie. Przez takie wykonanie worka do nóg jest zapewnione swobodne rozrządzanie pedałów przy całkowitym zabezpieczeniu automobilisty przeciw działaniu zimna i przewiewu i całkowitej swobodzie

nakładania lub zdejmowania tego worka. Przez zastosowanie klap, sięgających blisko lub do drążków pedałów, zapewnione jest łatwiejsze nasuwanie worka na podstawki pedałów i np. przy zastosowaniu podbicia włochatego, dobrze zakrywającego szczelinę, ruchy pedałów są swobodne, przy czym urządzenie zapięcia od strony wchodzenia do worka, a mianowicie najlepiej w górnej części tegoż, umożliwia automobilście zawsze szybkie i wygodne wkładanie i zdejmowanie worka.

Otwór w dnie worka może być zamykany za pomocą nakładki lub klapy, która celem szybkiego zakładania lub zdejmowania może być zaopatrzona w zatrzaski lub podobne zapięcia. Dalsza odmiana worka na nogi według wynalazku, nadająca się bardzo dobrze także dla pasażerów pojazdu, polega na tym, że worek jest zaopatrzony tylko w skośne dno bez otworu, przy czym w razie potrzeby może być przez wykonanie przecięcia przygotowany natychmiast do użytku przez kierowcę.

W odróżnieniu od znanych pledów dla kierowców samochodów lub worków na nogi, używanych w samochodach lub innych pojazdach, worek według wynalazku może podczas całego okresu zimowego pozostawać umocowany w wozie i nie potrzeba go wyjmować. Kierowca ma tylko jedną czynność do wykonania, mianowicie rozpiąć i zapiąć worek, gdy chce wsiąść, jechać lub wysiąść.

Rysunek przedstawia kilka przykładów wykonania worka na nogi według niniejszego wynalazku. Fig. 1 przedstawia otwarty worek dla automobilisty z bocznym u góry znajdującym się zapięciem ogniwkowym; fig. 2 — ten sam worek z zasuniętym zapięciem ogniwkowym i skośnym dnem; fig. 3 — zamknięty worek z prostopadłym dnem według fig. 1; fig. 4 — ten sam worek otwarty w widoku od wewnątrz z trzema pedałami sprzęgła, hamulca i gazowym; fig. 5 — worek założony na

nogi kierowcy w użyciu, a fig. 6 — worek ze skośnym dnem bez przecięcia dla pasażerów samochodu.

Worek na nogi *a* jest według wynalazku zaopatrzony w dnie w szczelinę *d*, przez którą są przesunięte pedały *g*, *h*, *i* sprzęgła, hamulca i gazowy tak, iż podstawki tych pedałów znajdują się wewnątrz worka (fig. 4), wobec czego pedały mogą być przez kierowcę swobodnie rozrządzane, przy czym za pomocą tego worka są zabezpieczone jego nogi i tułów przed działaniem zimnego powietrza, którego przepływ jest uniemożliwiony przez zastosowanie zwłaszcza włochatego podbicia worka, dobrze przykrywającego tę szczelinę. W przedstawionym przykładzie wykonania szczelina *d* jest wykonana w oddzielnej dolnej części *b*, połączonej z workiem, która jest odpowiednio sztywna i zapobiega ewentualnemu zwięzaniu się szczeliny i wskutek tego utrudnianiu ruchów pedałów. W pewnych przypadkach szczelina może być także wykonana bez zastosowania dolnej części *b* na końcu worka celem osiągnięcia zamierzonego według wynalazku swobodnego rozrządzania pedałów przy użyciu worka na nogi. W worku według fig. 2 dno *b*<sup>1</sup> jest ukośne, dzięki czemu przylega całą swą powierzchnią do skośnej ściany błotnikowej pojazdu i ma dobre oparcie. W pojazdach mechanicznych z drążkiem kierownicy, znajdującym się blisko pedałów może być w dolnej części worka wykonane odpowiednie wycięcie dla tego drążka.

Szczelina *d* w dolnej części worka może być podzielona dla pojedynczych pedałów celem zmniejszenia przekroju poprzecznego. Przeciwnie brzegi szczeliny, najlepiej na górnej i dolnej stronie lub po obu stronach tej szczeliny (fig. 3) mogą być wykonane jako ruchome aż do drążków pedałów sięgające klapy *f*, umożliwiające łatwiejsze nasuwanie worka na podstawki pedałów i ograniczające otwar-

ty przekrój tej szczeliny do możliwie jak najmniejszego wymiaru. Przy zastosowaniu tylko jednej szczeliny *d* długość jej zależy od odstępów trzech pedałów.

Umocowany w wozie worek jest do nakładania i zdejmowania zaopatrzony w szczelinę, sięgającą od górnego końca ku dołowi, która w przedstawionych przykładach wykonania jest zaopatrzona w zamknięcie ogniwkowe *c*, zamiast którego mogą być zastosowane także guziki, zatrzaski lub inne narządy łączące. Zapinana szczelina worka na nogi znajduje się według wynalazku od strony wsiadania do wozu, a mianowicie najlepiej, jak to widać na wszystkich figurach, w górnej części lub na górnym brzegu z tej strony, dzięki czemu możliwe jest szybkie otwieranie i zamykanie tej szczeliny i niezwłoczne wsiadanie lub wysiadanie.

Przy dolnym otworze worka mogą być zastosowane także zatrzaski lub podobne narządy (fig. 2), do których przymocowuje się nakładkę *e* zamykającą szczelinę, aby worek mógł być użyty przez innych pasażerów pojazdu. Tak samo worek na nogi, jak to uwidoczniło na fig. 6, może być wykonany ze skośnym dnem *b*<sup>2</sup> bez szczeliny w dnie, celem użycia przez pasażerów samochodu, przy czym w razie potrzeby przez przecięcie otworu może być użyty przez kierowcę.

Szczególna zaleta worka na nogi według wynalazku polega na tym, że w czasie całego okresu zimowego nie trzeba go wyjmować z wozu, a dalsza, iż kierowca musi tylko otworzyć lub zapiąć worek, aby w niego wejść lub wyjść.

Jako materiał do wytwarzania worka na nogi stosuje się: na powłokę zewnętrzną np. tkaninę, płótno brezentowe, jedwab, surowy jedwab, skórę lub podobne materiały, na podbicie futro, wełnę, watę, włóśnie lub inne materiały. Dolną część worka

wytwarza się ze skóry, płótna żaglowego lub innych podobnych materiałów.

Jak widać na fig. 5, tego rodzaju worek na nogi może w pewnych przypadkach dać skuteczną ochronę kierowcy przy zdarzeniach, nieszczęśliwych wypadkach, gdyż przez grube podbicie worka na nogi uderzenia lub wstrząsy zostają znacznie osłabione, dzięki czemu nogi i tułów kierowcy są do pewnego stopnia zabezpieczone przeciw uszkodzeniu, albo też te uszkodzenia są zmniejszone. Worek na nogi może być oczywiście wykonany w dowolny inny sposób, jak opisano i przedstawiono w granicach niniejszego wynalazku.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Worek na nogi dla pasażerów pojazdów różnego rodzaju, zwłaszcza automobilistów, z nałożonym dnem oraz szczeliną zapinaną do wsiadania i wysiadania, sięgającą od górnego brzegu w dół, znamieny tym, że wskazane dno jest prostopadłe lub skośne i zaopatrzone w otwór (*d*) do pedałów.

2. Worek według zastrz. 1, znamieny tym, że zapinana szczelina (*c*) znajduje się od strony wkładania worka, najlepiej w jego górnej części, zaś otwór (*d*) w dnie tego worka jest zakryty nakładkami lub klapami (*f*), sięgającymi blisko lub do drążków pedałów pojazdu, przy czym może być on podzielony dla poszczególnych pedałów.

3. Worek według zastrz. 2, znamieny tym, że nakładki lub klapy (*e*) są przypięte do worka za pomocą zatrzasków lub podobnych narządów.

Alfred Ermrich  
Zastępca: inż. F. Winnicki  
rzecznik patentowy

Fig.1.

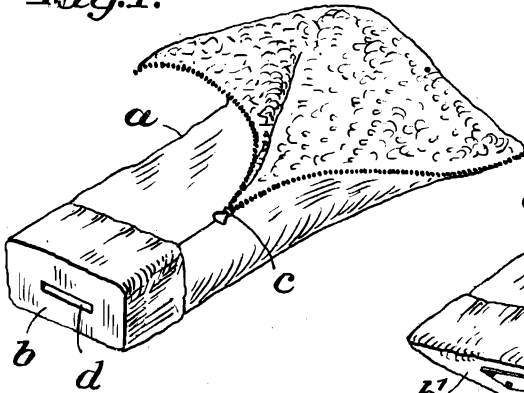


Fig.2.

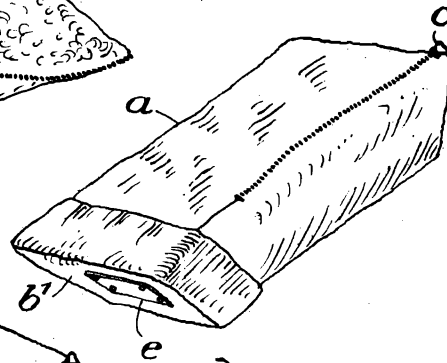


Fig.3.

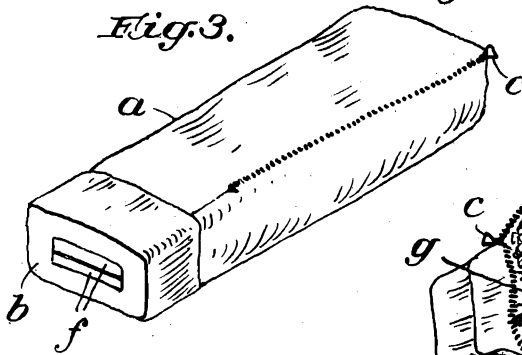


Fig.4.

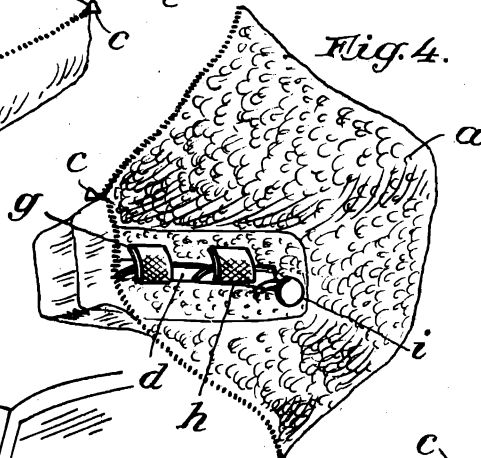


Fig.5.

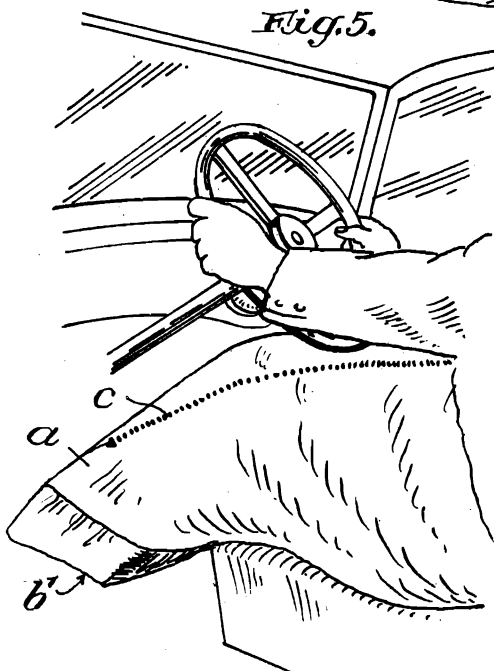


Fig.6.

