



OPIS PATENTOWY PATENTU TYMCZASOWEGO

74 543

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

Kl. 63c,46

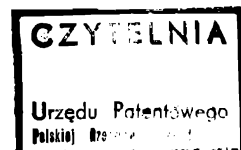
Zgłoszono: 31.12.1971 (P. 152630)

Pierwszeństwo: _____

MKP B60n 1/10

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 19.04.1975



Twórcy wynalazku: Lucjan Kowalczyk, Piotr Błasiński

Uprawniony z patentu tymczasowego: Fabryka Samochodów Ciężarowych im. Feliksa Dzierżyńskiego, Starachowice (Polska)

Leżanka, zwłaszcza do kabin kierowcy samochodów

1

Przedmiotem wynalazku jest leżanka, zwłaszcza do kabin kierowcy samochodów.

Znane leżanki, stosowane w samochodach, mają jednolitą ławę, która najczęściej połączona jest obrotowo z tylną ścianą kabiny kierowcy. Oprócz zasadniczego przeznaczenia leżanki do celów odpoczynku w pozycji leżącej osób obsługujących pojazd, niejednokrotnie spełnia ona ponadto funkcję siedzeń dla innych osób np. konwojujących przewożony towar względnie przewidzianych do jego przeładunku.

Sztywna jednolita ława mimo że pod względem funkcjonalności jest rozwiązaniem prawidłowym, pod zabudowę wymaga jednak znacznego wydłużenia kabiny kierowcy, a to ze względu na konieczność zachowania odstępu pomiędzy krawędzią jej ławy a oparciami siedzeń kierowcy i pasażera, niezbędnego dla nóg osób korzystających z niej w pozycji siedzącej.

Celem wynalazku jest wykonanie leżanki, która zachowując w pełni cechy funkcjonalne rozwiązania dotychczasowego, wymagałaby pod zabudowę mniejszej przestrzeni a tym samym nie powodowała konieczności niekorzystnego przede wszystkim ze względu na koszt tak dużego zwiększenia długości kabiny kierowcy.

Cel ten osiągnięty został przez zastosowanie leżanki składanej posiadającej dzieloną ławę, złożoną z trzech elementów, środkowego obrotowo po-

2

łączonego dłuższym bokiem z kabiną kierowcy oraz dwóch skrajnych związanych z nim za pomocą par dźwigni, których jedno końce ustalone są w elemencie środkowym przy jego środku symetrycznie do niego, natomiast drugie w elementach skrajnych w pobliżu krawędzi zajmujących dośrodkowe położenie w czasie ustawienia wszystkich elementów ławy w jednej płaszczyźnie, przy czym dla ustalenia granicznych położenia elementów skrajnych ławy w poszczególnych zestawieniach funkcjonalnych jako leżanka lub siedzenia, przewidziane zostały podpory utrzymujące elementy te w pozycji na płask właściwej dla leżanki, oraz ograniczniki zabezpieczające ich kątowne ustawienie, gdy są one wykorzystywane jako oparcie siedzeń.

Dla zwiększenia wygody jazdy, a zwłaszcza lepszego ustalenia korpusu ciała pasażerów korzystających z leżanki w pozycji siedzącej, skrajne elementy ławy mają kształt nieckowaty, najkorzystniej na niewielkiej długości przy krawędziach zajmujących zewnętrzne położenie po rozłożeniu leżanki.

Korzyścią jaka wynika z zastosowania tej konstrukcji leżanki, jest skrócenie długości kabiny kierowcy wynikające z całkowitej likwidacji przestrzeni dla nóg pasażerów pomiędzy krawędzią przednią ławy a oparciami siedzeń, która to przestrzeń w rozwiązaniu według wynalazku zlokalizowana została przy bocznych ścianach kabiny kierowcy, pod elementami skrajnymi ławy przesta-

wionymi na czas siedzenia pasażerów do pozycji w przybliżeniu pionowej.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku na którym fig. 1 przedstawia w widoku z góry rozmieszczenie siedzeń i leżanki w kabinie kierowcy, fig. 2 widok ogólny z boku leżanki w pozycji gdy elementy jej ławy zestawione są w jednej płaszczyźnie oraz fig. 3 widok ogólny z boku leżanki w zestawieniu przystosowanym do siedzenia.

Podana w przykładzie wykonania leżanka, posiada ławę składającą się z trzech elementów jednostronnie wyłożonych tapicerką, połączonych ze sobą za pomocą par dźwigni. Element środkowy 1 posiadający długość w przybliżeniu trzykrotnie większą od elementów skrajnych 2 swym dłuższym bokiem połączony jest na stałe z tylną ścianą kabiny kierowcy obrotowo za pomocą zawias 3. Po obydwu stronach tego elementu na dłuższych bokach symetrycznie do jego środka umieszczone są odpowiednio w pobliżu tego środka w punktach 4 osie obrotu dźwigni 5 i w ich sąsiedztwie ograniczniki 6 ustalające skrajne wychylenie tych dźwigni w momencie gdy elementy 2 wykorzystywane są jako oparcia siedzeń, oraz przy jego końcach podpory 7 o które opierają się dźwignie 5 gdy wszystkie elementy ławy ułożone są w jednej płaszczyźnie.

Elementy skrajne 2 oprócz zaczepów 8 z którymi połączone są drugie końce dźwigni 5, osadzonych przy bokach zajmujących dośrodkowe położenie w czasie rozłożenia ławy, przy przeciwnych bokach do punktów zaczepienia dźwigni, mają ograniczniki 9 służące do ustalania dolnych części tych elementów o dźwignie 5 przy ustawieniu tych elementów w pozycji oparcia siedzenia.

Poza wymienionymi oporami i ogranicznikami usytuowanymi w poszczególnych elementach ławy leżanki, przewidziane są ponadto podpory 10 osadzone na bocznych ścianach kabiny kierowcy, podtrzymujące końce elementów skrajnych w jednej płaszczyźnie z elementem środkowym ławy, przy czym opory te ze względu na bezpieczeństwo pasażerów przewożonych na leżance w pozycji siedzącej przystosowane są do chowania ich pod obicie kabiny.

Dla zapewnienia większej wygody jazdy, a przede wszystkim lepszego ustalenia korpusu ciała pasażerów przewożonych na leżance w pozycji sie-

dzącej, obicie tapicerskie skrajnych elementów 2 ławy po obu stronach najkorzystniej na niewielkiej długości w okolicy boków zewnętrznie usytuowanych gdy elementy te są położone, jest tak ukształtowane, że mają one nieckowaty kształt z dość wysoko uniesioną lokalnie częścią brzegową 11.

Zastrzeżenia patentowe

1. Leżanka, zwłaszcza do kabin kierowcy samochodów **znamienna tym**, że ma dzieloną ławę składającą się z trzech elementów, środkowego (1) obrotowo przymocowanego dłuższym bokiem do ściany kabiny kierowcy, oraz dwóch skrajnych (2) połączonych z nim za pomocą obustronnie położonych par dźwigni (5), których jedne końce ustalone są w elemencie środkowym w punktach (4) usytuowanych przy jego środku symetrycznie do niego, natomiast drugie w punktach (8) w elementach skrajnych w pobliżu krawędzi zajmujących dośrodkowe położenie w czasie ustawienia wszystkich elementów ławy w jednej płaszczyźnie, przy czym dla ustalania granicznych położów elementów skrajnych ławy w poszczególnych zestawieniach funkcjonalnych jako leżanka lub siedzenia przewidziane są symetrycznie położone względem osi poprzecznej leżanki podpory (7) i (10) utrzymujące elementy te w pozycji na płask oraz ograniczniki (6) i (9) zabezpieczające kątowe ustawienie, gdy są one wykorzystane jako oparcia siedzeń.

2. Leżanka według zastrz. 1 **znamienna tym**, że podpory utrzymujące elementy skrajne ławy w pozycji na płask, rozmieszczone są po obu stronach każdego elementu ławy, przy czym podpory zewnętrzne (10) usytuowane są przy ścianach kabiny kierowcy, podczas gdy wewnętrzne (11) w elemencie środkowym ławy, natomiast ograniczniki wyznaczające skrajne pochylenie tych elementów gdy są one wykorzystywane jako oparcie siedzeń, umieszczone są odpowiednio na elemencie środkowym w pobliżu punktu zaczepienia tych dźwigni oraz w elementach skrajnych ławy, po przeciwnej stronie punktów zaczepienia dźwigni.

3. Leżanka według zastrz. 1 i 2, **znamienna tym**, że jej elementy skrajne (2) mają kształt nieckowaty, najkorzystniej na niewielkiej długości, przy czym największa wysokość części brzegowej (11) niecki znajduje się po stronie boków zewnętrznie usytuowanych przy rozłożeniu leżanki.

