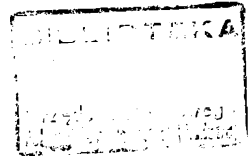


Warszawa, 23 grudnia 1938 r.

URZĄD PATENTOWY



B 61 d 31/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 27501.

Kl. 20 c, 40.

Hermann Alten
(Berlin-Schlachtensee, Niemcy).

Urządzenie do siedzenia i spania w pojazdach.

Zgłoszono 8 lipca 1936 r.

Udzielono 29 października 1938 r.

Pierwszeństwo: 9 lipca 1935 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy urządzenia do siedzenia i spania w pojazdach. Jak wiadomo, pojazdy, służące do przewożenia osób, zaopatruje się wzdłuż bocznych ścian w siedzenia. Wynalazek polega na tym, że w tego rodzaju pojazdach stwarza się pewną ilość miejsc sypialnych w ten sposób, że kilka kolejnych miejsc do siedzenia, których ogólna długość odpowiada długości ciała ludzkiego, zmienia się w ławki, które podczas dnia służą do siedzenia dla kilku osób, natomiast w nocy mogą być zamienione w łoża sypialne, odgródzone zasłonami. Ponad ławkami znajdują się siatki bagażowe, które podczas dnia, służąc do bagażu, są ustawione w swym najwyższym położe-

niu, natomiast nocą zostają opuszczone w dolne położenie i tak przystosowane, że tworzą drugie górne łoża sypialne w przedziale, oddzielnym zasłonami.

Ławki posiadają pod siedzeniami skrzynkową podstawę, zamykaną za pomocą kłap, w której przechowuje się podczas dnia bieliznę pościelową, klinowe poduszki i inne przedmioty, a nocą wkłada się przedmioty zbędne, używane podczas dnia, jak np. boczne oparcia, zbędne poduszki do siedzenia i tym podobne. Poduszki do siedzenia są miękko wyścielane i wraz z wyścielanymi, osadzonymi nieruchomo oparciami grzbietowymi, mogą być w zwykły sposób nieco wysuwane w celu zapew-

nienia niezbędnej do spania szerokości łóża. Bardziej celowym jest stosowanie dających się wyjmować oparc grzbietowych, wykonanych tak, aby nocą mogły być użyte jako materace, ułożone na siedzeniach. W tym przypadku siedzenia mogą być osadzone nieruchomo na skrzynce łóżka. W przypadku, gdy siedzenia są rozmieszczone wzdłuż bocznych ścian, korzystnym jest, aby poszczególne siedzenia i oparcia tylne były wykonane rozdzielnie, przy czym te ostatnie za pomocą dających się zdejmować wsporników powinny być tak połączone z siedzeniami, aby do użytku dziennego mogły być wraz z tymi ostatnimi przesuwane w położenie ukośne względem podłużnej osi pojazdu, a to w celu zapewnienia każdemu podróżnemu możliwości swobodnego, nieskrępowanego siedzenia, oraz dogodnego wyglądania przez okna. W tej postaci wykonania za każdym z siedzeń znajduje się na podłużnej ścianie pojazdu trójkątny składany stolik. W każdym przedziale znajduje się prócz tego obok ławek do siedzenia mała umywalka, a nad nią szafka lub schowek na bieliznę.

Na załączonym rysunku przedstawiono trzy przykładowe postacie wykonania wynalazku.

Na fig. 1 uwidoczniono podłużny przekrój pionowy przedziału z urządzeniem, przygotowanym do spania, według jednej postaci wykonania wynalazku; na fig. 2 — poprzeczny przekrój pionowy tej samej postaci wykonania, przy czym po lewej stronie przedstawiono urządzenie rozłożone na noc, a po prawej — złożone na dzień; na fig. 3 — po lewej stronie przekrój podłużny, a na fig. 4 — widok z góry tej samej postaci wykonania w położeniu, stosowanym podczas dnia; na fig. 3 po prawej stronie i na fig. 5 uwidoczniono widok boczny oraz pionowy przekrój poprzeczny górnego łóża według drugiej postaci wykonania, a na fig. 6 — 8 — w zwiększonej podziałce urządzenie do przestawiania górnego łóża,

zaś na fig. 9 przedstawiono zastosowanie przedmiotu wynalazku w pojazdach, w których siedzenia są umieszczone w poprzek podłużnej osi wozu.

W pierwszych dwóch postaciach wykonania na wspólnej, nieruchomej skrzyni 1 łóża, zamykanej za pomocą klap, są ruchomo umieszczone trzy poszczególne siedzenia tak, że można je wraz z ich oparciami grzbietowymi i bocznymi przesuwac do użytku dziennego w położenie ukośne, przedstawione liniami przerywanymi na fig. 4. Każde z wyściełanych siedzeń 2 jest z boku zaopatrzone w dwie tulejki 3, w które można wsuwać wsporniki bocznego oparcia 4. Do każdego bocznego oparcia są przymocowane dwa drążki 5, których tylne końce są ze sobą połączone za pomocą tulejki 6. Do tej tulejki oraz do podobnej, zamocowanej na drugiej bocznej powierzchni siedzeń 2, wsuwa się wspornik oparcia grzbietowego, wykonany z żelaza okrągłego. Swobodne oparcie grzbietowe składa się z dwóch materacy 8 i 9, których górne, sąsiadujące ze sobą brzegi podłużne stykają się ze sobą celowo. Materace posiadają taką szerokość, że po rozłożeniu przykrywają całkowitą szerokość siedzenia 2, tworząc materac łóża, który uzupełnia się już tylko klinowymi poduszkami 10. Kołdry i bieliznę pościelową przechowuje się podczas dnia w skrzyni 1 łóża i ewentualnie w skrzyni na bieliznę lub w schowku 11. Za każdym siedzeniem znajduje się na ścianie pojazdu mały trójkątny składany stolik 12, który przy ukośnym ustawieniu siedzeń może być podniesiony, przez co wypełnia przestrzeń pomiędzy oparciem grzbietowym i ścianą pojazdu. W kącie, utworzonym po ukośnym ustawieniu siedzeń, ustawia się umywalkę 13.

W postaci wykonania, przedstawionej na fig. 1, 2 i 3 (z lewej strony), bagażowa siatka 14 składa się z ramy z lekkiego metalu, na której jest naciągnięta plecionka z drutu; rama posiada na tylnym końcu czo-

py, za pomocą których daje się przesuwac i unieruchomiac w dwóch szczelinowych prowadnicach 15. Ramę podnosi się lub opuszcza ręcznie lub za pomocą urządzenia korbowego; do zamocowania ramy w szczelinowych prowadnicach w położeniach końcowych służą zatyczki lub podobne części. Rama siatki bagażowej jest zawieszona swym przednim brzegiem na dwóch pasach 16, zwisających z sufitu, podobnie jak w pojazdach sypialnych. W celu przygotowania górnego łóża do spania nakłada się na opuszczoną siatkę bagażową materac i klinowe poduszki.

W drugiej postaci wykonania wynalazku, przedstawionej na fig. 3 (z prawej strony), 5, 6, 7 i 8, rama 18 siatki bagażowej jest zaopatrzona po jednej stronie w rusztowe dno lub plecionkę do układania bagażu, a po drugiej stronie w nieruchomy wyścielany materac 17. Pośrodku wąskiego boku ramy 18 są zamocowane czopy 19, służące za osie obrotu. Czopy te wodzą się w szynach 21, przymocowanych za pomocą śrub z jednej strony do ściany pojazdu, a z drugiej strony do ściany schowka 11 na bieliznę. Aby zapobiec niepotrzebnemu wystawianiu prowadniczej szyny w dół po stronie schowka 11 w przypadku, gdy siatka bagażowa znajduje się w swym górnym położeniu, dolną część szyny zaopatruje się w zawiasę, na której może ona być zakładana w górę. Koniec czopa 19 ślizga się w rowku 20 prowadniczej szyny. Szersza, zamknięta przez szynę 22 część prowadnicy 21 posiada po jednej stronie uzębienie 23, z którym jest zazębione zębate koło 24, zamocowane na czopie 19. Siatkę bagażową przesuwa się przez obrót dokoła środkowej osi 19 w jej górne lub dolne położenie, w którym zostaje unieruchomiona w prowadnicy (za pomocą wtyczek) i po przedniej stronie za pomocą pasów 25. W dolnym położeniu wyścielona strona siatki bagażowej znajduje się u góry, a w górnym położeniu u dołu.

Każdy z przedziałów sypialnych można oddzielić od sąsiedniego na noc za pomocą zwijanych lub wyciąganych zasłon 26. Do oddzielenia od pozostałego środkowego przejścia służą zwijane lub wyciągane zasłony 27.

Jeżeli nowe urządzenie do siedzenia i spania ma być zastosowane w pojazdach z poprzecznymi siedzeniami, wówczas dwa przeciwległe miejsca do siedzenia łączy się w jedno łóżo do spania, nad którym daje się również urządzić drugie łóżo z przesuwnej w kierunku pionowym siatki bagażowej, znajdującej się nad siedzeniami. W tym celu znajdujące się nad skrzyniami 1, 1 (fig. 9) ramy dźwigające wyścielonych siedzeń 2, 2 dają się wyciągać, i to celowo tak daleko, aż się wzajemnie zetkną pośrodku przedziału. Połączone przegubowo z ramami pary nóg otwierają się przy tym w dół, jak np. w znanych wyciąganych stołach. Na fig. 9 przedstawiono po lewej stronie taki przedział do użytku dziennego, a po prawej stronie — przygotowany do użytku nocnego. Sposób użycia tej postaci wykonania wynika z objaśnień, dotyczących używania pierwszych dwóch postaci wykonania.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do siedzenia i spania w pojazdach z podłużnymi lub poprzecznymi siedzeniami, z których kilka sąsiednich lub dwa przeciwległe miejsca do siedzenia dają się zmieniać w łóżo do spania, znamienne tym, że siedzenia, z których zostaje utworzone łóżo, są umieszczone na skrzyni łóża i zaopatrzone w dające się zdejmować oparcia grzbietowe, które w celu utworzenia łóża do spania układa się na wyścielanych siedzeniach, a nad siedzeniami tych łóż są umieszczone dające się przesuwać w kierunku pionowym siatki bagażowe, z których można urządzić górne łóżo.

2. Urządzenie do siedzenia i spania

według zastrz. 1, znamienne tym, że rama siatki bagażowej (14), z której urządza się górne łoże do spania, jest wykonana z lekkiego metalu, przy czym jej tylny koniec daje się przesuwac i unieruchomiac w przymocowanych do podłużnych ścian prowadnicach szczelinowych (15, względnie 21), podczas gdy przedni koniec ramy jest zawieszony w znany sposób na pasach (16).

3. Urządzenie do siedzenia i spania według zastrz. 1, którego górna siatka bagażowa jest zaopatrzona po jednej stronie w nieruchome wyścielenie, po drugiej zaś

— w dno rusztowe, znamienne tym, że siatka ta posiada po stronie węższej czopy (19) z osadzonymi na nich czołowymi zębatymi kołami (24), zazębionymi z uzębieniami (23) pionowych prowadnic (21) tak, iż przez obrót łoża dokoła czopów (19), tworzących jego oś podłużną, można przesunąć łoże to w jego górne lub dolne położenie.

H e r m a n n A l t e n.
Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

Fig.1

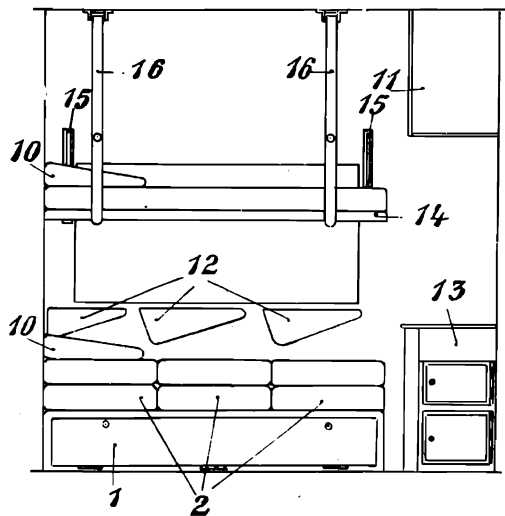


Fig.5

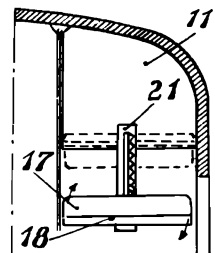


Fig.6 Fig.7

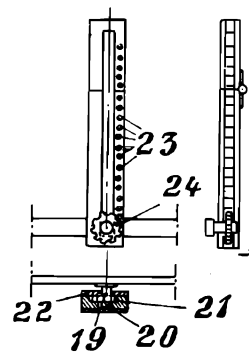


Fig.8

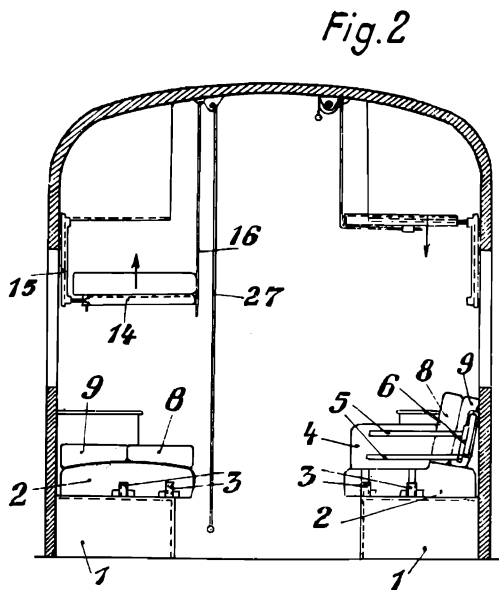


Fig.3

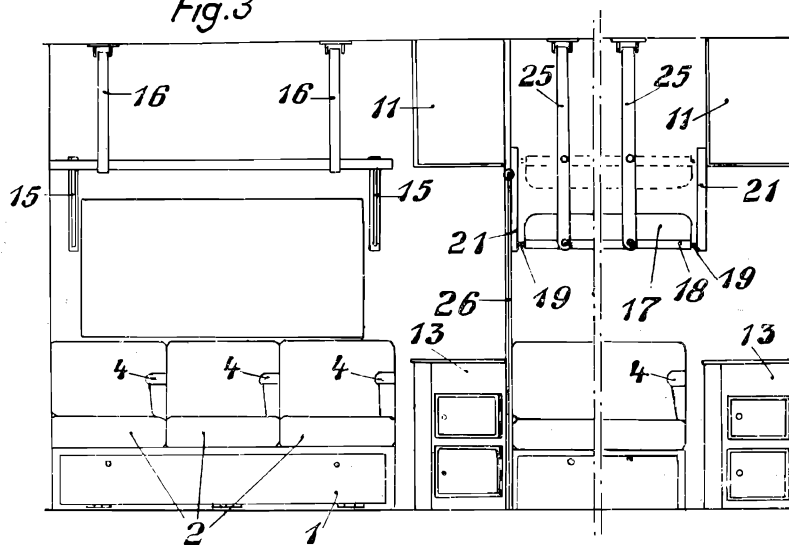


Fig.4

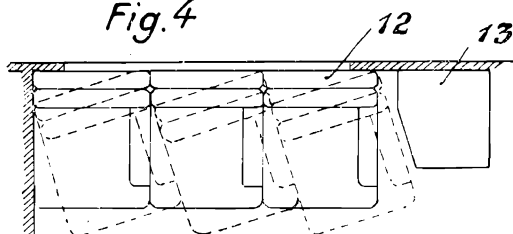


Fig.9

