



(12) **Offenlegungsschrift**

(21) Aktenzeichen: **10 2019 115 618.1**

(22) Anmeldetag: **07.06.2019**

(43) Offenlegungstag: **10.12.2020**

(51) Int Cl.: **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:
Hoffmann, Hermann, 74523 Schwäbisch Hall, DE

(56) Ermittelter Stand der Technik:

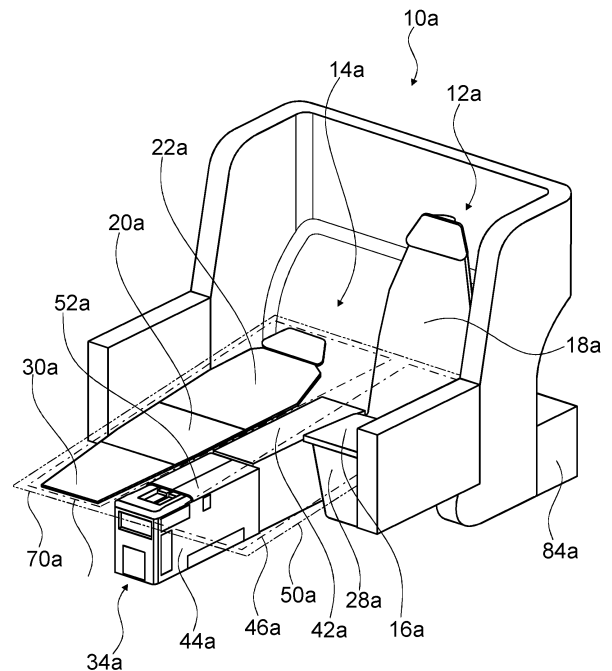
DE	10 2014 110 819	A1
DE	20 2006 020 823	U1
GB	2 469 180	A
GB	2 438 162	A
US	2010 / 0 201 172	A1
US	2015 / 0 274 301	A1
WO	2005 / 030 580	A1
WO	2018 / 178 246	A1

Rechercheantrag gemäß § 43 PatG ist gestellt.

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen.

(54) Bezeichnung: **Flugzeugsitzvorrichtung**

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung geht aus von einer Flugzeugsitzvorrichtung mit wenigstens einem ersten Flugzeugsitz (12a; 12d; 12f; 12g), der zumindest in einer Liegestellung dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen ebene Liegefläche (46a; 46d) auszubilden, mit zumindest einem zweiten Flugzeugsitz (14a; 14d; 14f; 14g), der zumindest in einer Liegestellung dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen ebene Liegefläche (48a; 48d) auszubilden, und mit wenigstens einer Konsole (34a; 34b; 34c; 34d, 34e; 34f; 34g), die zumindest teilweise zwischen den beiden Flugzeugsitzen (12a, 14a; 12d, 14d; 12f, 14f; 12g, 14g) angeordnet ist. Es wird vorgeschlagen, dass die Konsole (34a; 34b; 34c; 34d; 34e; 34f; 34g) zumindest einen Grundkörper (42a; 42b; 42c; 42d) und ein mit dem Grundkörper (42a; 42b; 42c; 42d) beweglich verbundenes Konsolenelement (44a; 44b; 44c; 78d, 80d) aufweist, das dazu vorgesehen ist, zwischen zumindest einer ersten Gebrauchsstellung und zumindest einer zweiten Gebrauchsstellung verstellbar zu sein, wobei das Konsolenelement (44a; 44b; 44c; 78d, 80d; 44e; 44f; 44g) in der zweiten Gebrauchsstellung zumindest zu einer Erweiterung einer von einem der Flugzeugsitze (12a, 14a; 12d, 14d; 12f, 14f; 12g, 14g) ausgebildeten Liegefläche (46a, 48a; 46d, 48d) vorgesehen ist.



Beschreibung

Stand der Technik

[0001] Die Erfindung betrifft eine Flugzeugsitzvorrichtung nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Es ist bereits eine Flugzeugsitzvorrichtung mit wenigstens einem ersten Flugzeugsitz, der zumindest in einer Liegestellung dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen ebene Liegefläche auszubilden, mit zumindest einem zweiten Flugzeugsitz, der zumindest in einer Liegestellung dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen ebene Liegefläche auszubilden, und mit wenigstens einer Konsole, die zumindest teilweise zwischen den beiden Flugzeugsitzen angeordnet ist, vorgeschlagen worden.

[0003] Die Aufgabe der Erfindung besteht insbesondere darin, eine gattungsgemäße Vorrichtung mit verbesserten Eigenschaften hinsichtlich eines Komforts und einer Variabilität bereitzustellen. Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst, während vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung den Unteransprüchen entnommen werden können.

Vorteile der Erfindung

[0004] Die Erfindung geht aus von einer Flugzeugsitzvorrichtung mit wenigstens einem ersten Flugzeugsitz, der zumindest in einer Liegestellung dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen ebene Liegefläche auszubilden, mit zumindest einem zweiten Flugzeugsitz, der zumindest in einer Liegestellung dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen ebene Liegefläche auszubilden, und mit wenigstens einer Konsole, die zumindest teilweise zwischen den beiden Flugzeugsitzen angeordnet ist.

[0005] Es wird vorgeschlagen, dass die Konsole zumindest einen Grundkörper und ein mit dem Grundkörper beweglich verbundenes Konsolenelement aufweist, das dazu vorgesehen ist, zwischen zumindest einer ersten Gebrauchsstellung und zumindest einer zweiten Gebrauchsstellung verstellbar zu sein, wobei das Konsolenelement in der Liegestellung zumindest zu einer Erweiterung einer von einem der Flugzeugsitze ausgebildeten Liegefläche vorgesehen ist. Unter einer „Flugzeugsitzvorrichtung“ soll insbesondere eine Anordnung von mehreren in einer Reihe, insbesondere nebeneinander angeordneten Flugzeugsitzen, die vorzugsweise auf einem Kabinenboden einer Flugzeugkabine nebeneinander aufgeständert sind, verstanden werden. Eine Flugzeugsitzvorrichtung umfasst vorzugsweise insbesondere zwei nebeneinander angeordnete Flugzeugsitze. Die Flugzeugsitzvorrichtung ist vorzugsweise als eine Business-Class-Flugzeugsitzvorrichtung

ausgebildet, die vorzugsweise zwei nebeneinander angeordnete Business-Class-Flugzeugsitze umfasst. In einer Flugzeugkabine sind vorzugsweise mehrere beabstandet hintereinander angeordnete Flugzeugsitzvorrichtungen angeordnet. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass die Flugzeugsitzvorrichtung als eine Premium-Economy-Flugzeugsitzvorrichtung ausgebildet ist. Unter einem „Flugzeugsitz“ soll dabei insbesondere ein Sitz verstanden werden, der dazu vorgesehen ist, in einer Flugzeugkabine eines Flugzeugs auf einem Kabinenboden aufgeständert zu werden, und auf dem ein Passagier während eines Flugs sitzen kann. Dabei weist der Flugzeugsitz zumindest einen Sitzboden und eine mit dem Sitzboden gekoppelte Rückenlehne auf, wobei die Rückenlehne vorzugsweise verschwenkbar mit dem Sitzboden verbunden ist, wodurch der Flugzeugsitz vorzugsweise in unterschiedliche Funktionsstellungen bewegbar ist. Der Flugzeugsitz ist vorzugsweise als ein Full-Flat-Flugzeugsitz ausgebildet, der in eine im Wesentlichen ebene Liegestellung verstellt werden kann, in der zumindest die Rückenlehne, der Sitzboden und/oder ein Beinstützelement eine im Wesentlichen ebene Liegefläche ausbilden. Der Flugzeugsitz ist vorzugsweise zwischen einer im Wesentlichen aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung, vorzugsweise stufenlos verstellbar. Unter einer „Aufständereinheit“ soll dabei insbesondere eine Einheit verstanden werden, über die der Flugzeugsitz fest mit einem Kabinenboden gekoppelt ist und dazu insbesondere wenigstens einen Sitzfuß, der über eine Befestigungsschiene fest mit dem Kabinenboden gekoppelt ist, und wenigstens ein mit dem Sitzfuß verbundenes Querelement aufweist, an dem zumindest ein Sitzteiler und/oder ein Sitzboden des Flugzeugsitzes angebunden ist. Unter einer „Rückenlehne“ soll dabei insbesondere ein Element des Flugzeugsitzes verstanden werden, das zumindest einen Teil einer Rückenlehnenauflagefläche ausbildet, an der ein auf dem Flugzeugsitz sitzender Passagier seinen Rücken anlehnen kann. Dabei umfasst die Rückenlehne vorzugsweise zumindest einen Grundkörper und eine Polstereinheit, welche die Rückenlehnenauflagefläche ausbildet. Die Rückenlehne weist vorzugsweise einen tragenden Rahmen auf, über den die Rückenlehne mit der Aufständereinheit und/oder dem Sitzboden verbunden ist. Ein Rahmen der Rückenlehne kann dabei als ein umlaufender Rahmen, beispielsweise aus einem Leichtmetall, oder einstückig mit dem Rest der Rückenlehne aus einem selbsttragenden Faserverbundwerkstoff gebildet sein. Die Rückenlehne ist dabei an einem hinteren Ende des Sitzbodens angeordnet und erstreckt sich von der Sitzbodeneinheit nach oben, von einer Aufständereinheit weg. Unter einem „Sitzboden“ soll dabei insbesondere ein Bauteil eines Flugzeugsitzes verstanden werden, das einen Sitzbereich für einen Passagier ausbildet. Unter einem „Sitzbereich“ soll dabei insbesondere ein Bereich des Flugzeugsitzes verstanden werden, der dazu vorgesehen ist, dass

ein Passagier, insbesondere während eines Flugs, darauf sitzt. Die Flugzeugsitze sind vorzugsweise als Businessclass-Flugzeugsitz oder Firstclass-Flugzeugsitz ausgebildet. Unter einer „Liegestellung“ soll insbesondere eine Stellung des Flugzeugsitzes verstanden werden, in der die Rückenlehne, der Sitzboden und/oder ein Beinablageelement im Wesentlichen parallel zueinander angeordnet sind und zusammen eine ebene Liegefläche für einen Passagier ausbilden. Der Flugzeugsitz bildet in seiner Liegestellung vorzugsweise eine im Wesentlichen parallel zu dem Kabinenboden, auf dem der Flugzeugsitz aufgeständert ist, ausgerichtete Liegefläche aus, wobei es vorzugsweise denkbar ist, dass die Liegefläche einen Winkel von 3 Grad zu dem Kabinenboden aufweist. Unter einem „zweiten Flugzeugsitz“ soll insbesondere ein weiterer Flugzeugsitz verstanden werden, der vorzugsweise im Wesentlichen identisch zu dem ersten Flugzeugsitz ausgebildet ist. Der zweite Flugzeugsitz bildet zusammen mit dem ersten Flugzeugsitz eine Sitzbaugruppe, insbesondere die Flugzeugsitzvorrichtung aus. Der zweite Flugzeugsitz ist vorzugsweise neben dem ersten Flugzeugsitz angeordnet. Es ist denkbar, dass der zweite Flugzeugsitz im Unterschied zu dem ersten Flugzeugsitz der Flugzeugsitzvorrichtung kleine Unterschiede aufweist, die beispielsweise insbesondere einer Anordnung auf einer linken oder einer rechten Seite der mittig angeordneten Konsole geschuldet sind. Unter einer „Konsole“ soll insbesondere eine Vorrichtung verstanden werden, die zwischen den beiden Flugzeugsitzen einer Flugzeugsitzvorrichtung angeordnet ist und insbesondere eine zumindest teilweise Trennung zwischen den Flugzeugsitzbereichen der beiden Flugzeugsitze darstellt. Die Konsole bildet vorzugsweise in zumindest einer Stellung eine Armlehne für zumindest einen der beiden Flugzeugsitze, vorzugsweise für beide Flugzeugsitze aus. Vorzugsweise bildet die Konsole zumindest einen Ablagebereich, zumindest ein Verstaufach für Reiseutensilien und/oder einen Verstauraum für einen in der Konsole verstaubaren Esstisch aus. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass die Konsole weitere Elemente der Flugzeugsitze und/oder der Flugzeugsitzbereiche aufweist, wie beispielsweise Bedienmodule. Unter einem „Grundkörper der Konsole“ soll insbesondere ein Hauptteil der Konsole verstanden werden, der vorzugsweise einen unteren Teil der Konsole ausbildet, der auf dem Kabinenboden aufgeständert ist. Vorzugsweise ist der Grundkörper der Konsole direkt oder über einen Grundrahmen der Flugzeugsitzvorrichtung mit dem Kabinenboden verbunden. Der Grundkörper der Konsole bildet insbesondere einen tragenden Rahmen der Konsole aus, der in einem montierten Zustand dazu vorgesehen ist, Kräfte in den Kabinenboden einzuleiten. Der Grundkörper der Konsole ist vorzugsweise als ein unterer, feststehender Teil der Konsole ausgebildet. Unter einem „Konsolenelement“ soll insbesondere ein Element verstanden werden, das zumindest einen Teil der Konsole ausbildet und vor-

zugsweise mit dem Grundkörper der Konsole verbunden ist. Das Konsolenelement bildet vorzugsweise zumindest die Armlehne der Konsole zumindest teilweise aus. Vorzugsweise bildet das Konsolenelement weitere Teile der Konsole aus, wie beispielsweise zumindest ein Verstaufach für Reiseutensilien und/oder zumindest einen Verstauraum für zumindest einen in der Konsole verstaubaren Esstisch. Unter „beweglich verbunden“ soll insbesondere verstanden werden, dass ein Element, wie insbesondere das Konsolenelement zu einem weiteren Element, wie insbesondere dem Grundkörper der Konsole mittels einer Lagervorrichtung translatorisch und/oder rotatorisch relativ zueinander beweglich miteinander verbunden sind. Vorzugsweise ist insbesondere das Konsolenelement über eine Schwenklagerung beweglich mit dem Grundkörper verbunden und kann über eine Schwenkbewegung zwischen zumindest zwei Stellungen verschoben werden. Vorzugsweise ist es ebenso denkbar, dass das Konsolenelement über eine oder mehrere Linearlager beweglich mit dem Grundkörper der Konsole verbunden ist und mittels einer Linearbewegung zwischen zumindest zwei Stellungen bewegt werden kann. Grundsätzlich ist es ebenso denkbar, dass das Konsolenelement über zumindest ein Schwenk- oder Rotationslager und zumindest eine Linearlagerung beweglich mit dem Grundkörper der Konsole verbunden ist und über eine kombinierte Bewegung aus einer Rotationsbewegung und einer Linearbewegung zwischen zumindest zwei Stellungen verstellt werden kann. Unter einer „ersten Gebrauchsstellung“ soll insbesondere eine erste Stellung des Konsolenelements relativ zu dem Grundkörper der Konsole verstanden werden, in dem das Konsolenelement vorzugsweise für einen Gebrauch von einem Passagier in zumindest einer ersten Weise vorgesehen ist. Insbesondere ist das Konsolenelement in der ersten Gebrauchsstellung dazu vorgesehen, eine zumindest teilweise Abtrennung zwischen den beiden Flugzeugsitzen der Flugzeugsitzvorrichtung bereitzustellen und vorzugsweise insbesondere jeweils eine Armlehne der beiden Flugzeugsitze auszubilden. In der ersten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement auf dem Grundkörper, insbesondere oberhalb des Grundkörpers angeordnet. In der ersten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement vorzugsweise in einem Bereich direkt zwischen den beiden Flugzeugsitzen der Flugzeugsitzvorrichtung angeordnet. Die erste Gebrauchsstellung des Konsolenelements ist vorzugsweise als eine Normalstellung ausgebildet, in der die Konsole sowie die Flugzeugsitze der Flugzeugsitzvorrichtung durch jeweils einen Passagier in ihrem jeweiligen vollen Umfang genutzt werden können. Unter einer „zweiten Gebrauchsstellung“ soll insbesondere eine zweite Stellung des Konsolenelements relativ zu dem Grundkörper der Konsole verstanden werden, in dem das Konsolenelement vorzugsweise für einen Gebrauch von einem Passagier in zumindest einer zweiten Weise vorgesehen ist. In der zwei-

ten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement insbesondere nicht für einen Gebrauch durch einen Passagier in der ersten Weise vorgesehen. Insbesondere ist das Konsolenelement in der ersten Gebrauchsstellung dazu vorgesehen, zumindest teilweise eine Liegefläche auszubilden. Das Konsolenelement ist in der zweiten Gebrauchsstellung vorzugsweise vor dem Grundkörper der Konsole angeordnet. Vorzugsweise stützt sich das Konsolenelement in beiden Gebrauchsstellungen im Wesentlichen an dem Grundkörper ab. Vorzugsweise stützt sich das Konsolenelement sowohl in der ersten Gebrauchsstellung zumindest im Wesentlichen an dem Grundkörper ab. Eine in das Konsolenelement in der zweiten Gebrauchsstellung eingeleitete Kraft, insbesondere eine Gewichtskraft eines Passagiers, wird vorzugsweise über eine Lagerung des Konsolenelements an dem Grundkörper in den Grundkörper eingeleitet und von dort insbesondere in den Kabinenboden abgeleitet. Eine auf das Konsolenelement wirkende Kraft wird vorzugsweise insbesondere an dem Grundkörper der Konsole abgestützt. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass das Konsolenelement in der zweiten Gebrauchsstellung zumindest einen Teil einer einwirkenden Kraft direkt in den Kabinenboden ableitet. Dazu ist es vorzugsweise insbesondere denkbar, dass das Konsolenelement in der zweiten Gebrauchsstellung mit zumindest in einem Teilbereich, wie beispielsweise einem oder mehreren Stützfüßen, auf dem Kabinenboden aufliegt. In der zweiten Gebrauchsstellung weist eine Oberseite des Konsolenelements vorzugsweise einen im Wesentlichen gleichen Vertikalabstand zu dem Kabinenboden auf wie eine Oberseite des Grundkörpers der Konsole. In der zweiten Gebrauchsstellung bildet das Konsolenelement mit seiner Oberseite vorzugsweise eine im Wesentlichen ebene Fläche mit der Oberseite des Grundkörpers der Konsole aus. Die zweite Gebrauchsstellung des Konsolenelements ist vorzugsweise als eine Liegestellung ausgebildet, in der das Konsolenelement vorzugsweise zusammen mit dem Grundkörper der Konsole eine Abstützfläche zur Erweiterung einer Liegefläche ausbilden. Unter zur „Erweiterung einer Liegefläche vorgesehen“ soll insbesondere verstanden werden, dass das Konsolenelement, vorzugsweise insbesondere zusammen mit dem Grundkörper dazu vorgesehen ist, die Liegefläche von zumindest einem der beiden Flugzeugsitze zu erweitern, also insbesondere zumindest seitlich zu vergrößern. Vorzugsweise ist das Konsolenelement, insbesondere zusammen mit dem Grundkörper der Konsole dazu vorgesehen, die Liegeflächen beider Flugzeugsitze der Flugzeugsitzvorrichtung zu erweitern. Vorzugsweise kann das Konsolenelement insbesondere dazu vorgesehen sein, die Liegeflächen beider Flugzeugsitze so zu erweitern, dass sie insbesondere eine gemeinsame, große Liegefläche ausbilden. Unter „vorgesehen“ soll insbesondere speziell ausgelegt und/oder ausgestattet verstanden werden. Darunter, dass ein Objekt zu einer bestimmten

Funktion vorgesehen ist, soll insbesondere verstanden werden, dass das Objekt diese bestimmte Funktion in zumindest einem Anwendungs- und/oder Betriebszustand erfüllt und/oder ausführt. Durch eine erfindungsgemäße Ausgestaltung kann vorteilhaft eine Flugzeugsitzvorrichtung bereitgestellt werden, die besonders flexibel ausgebildet ist und insbesondere in zumindest einer Konfiguration eine besonders vorteilhaft große Liegefläche für einen Passagier eines Flugzeugsitzes oder für Passagiere beider Flugzeugsitze der Flugzeugsitzvorrichtung bereitstellen.

[0006] Weiter wird vorgeschlagen, dass das wenigstens eine Konsolenelement bei einer Verstellung von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung dazu vorgesehen ist, nach unten, insbesondere in Richtung eines Kabinenbodens, bewegt zu werden. Unter „nach unten bewegt“ soll insbesondere verstanden werden, dass das Konsolenelement entlang einer Bewegungsbahn relativ zu dem Kabinenboden nach unten, also in dessen Richtung bewegt wird. Vorzugsweise ist die Bewegungsbahn insbesondere als eine Kurvenbahn ausgebildet. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass die Bewegungsbahn, über die das Konsolenelement zwischen der ersten und zweiten Gebrauchsstellung bewegbar ist, als eine Gerade, eine Kombination aus mehreren Geraden oder als eine Kombination aus zumindest einer Geraden und einer Kurvenbahn ausgebildet ist. Dadurch kann das Konsolenelement besonders vorteilhaft zwischen seinen Gebrauchsstellungen bewegt werden.

[0007] Ferner wird vorgeschlagen, dass das wenigstens eine Konsolenelement in der zweiten Gebrauchsstellung zumindest mit einem Teil des Grundkörpers eine im Wesentlichen ebene Abstützfläche ausbildet. Unter einer „im Wesentlichen ebenen Abstützfläche“ soll insbesondere eine Fläche verstanden werden, die vorzugsweise im Wesentlichen eben zu einem Kabinenboden ausgerichtet ist. Die Abstützfläche ist vorzugsweise insbesondere als eine Auflagefläche ausgebildet, auf die vorzugsweise ein Element, wie insbesondere ein Polsterelement zur Ausbildung der Liegefläche aufgelegt werden kann. Die Abstützfläche ist vorzugsweise insbesondere von einer Oberseite des Konsolenelements und einer Oberseite des Grundkörpers gebildet. Dadurch kann das Konsolenelement und der Grundkörper der Konsole besonders einfach zur Erweiterung einer Liegefläche verwendet werden.

[0008] Es wird weiterhin vorgeschlagen, dass die Flugzeugsitzvorrichtung wenigstens ein Polsterelement aufweist, das dazu vorgesehen ist, zur Ausbildung der Erweiterung der Liegefläche auf der Abstützfläche angebracht zu werden. Unter einem „Polsterelement“ soll insbesondere ein vorzugsweise flächiges Element aus einem weichen Material, wie insbesondere einem Schaumstoff, verstan-

den werden, das vorzugsweise eine Erstreckung aufweist, die der Abstützfläche im Wesentlichen entspricht. Das Polsterelement ist vorzugsweise von einem Schaumkern mit einem abnehmbaren Bezug ausgebildet. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass das Polsterelement von einem aufblasbaren Element gebildet ist, wie insbesondere einer Luftmatratze. Vorzugsweise ist es ebenso denkbar, dass das Polsterelement von einer selbstfüllenden Luftmatratze gebildet ist, die dazu beispielsweise einen von einer Hülle aus einem luftdichten Material umgebenen Schaumkern umfasst. Das Polsterelement kann als ein separates Bauteil ausgebildet sein, das von der Flugzeugsitzvorrichtung getrennt verstaut werden kann. Das Polsterelement kann beispielsweise dazu vorgesehen sein, in einem über dem Flugzeugsitz angeordneten Verstaufach (Overheadbin) angeordnet zu werden. Insbesondere ist es dabei denkbar, dass das Polsterelement für eine besonders platzsparende Verstaung gefaltet und/oder komprimiert werden kann. Vorzugsweise ist es ebenfalls denkbar, dass das Polsterelement dazu vorgesehen ist, direkt an der Flugzeugsitzvorrichtung verstaubar zu sein. Vorzugsweise ist es insbesondere denkbar, dass das Polsterelement dazu vorgesehen ist, in der Konsole, beispielsweise insbesondere in dem Grundkörper und/oder dem Konsolenelement der Konsole, verstaubar zu sein. Grundsätzlich ist es ebenso denkbar, dass das Polsterelement an einer Seite der Konsole, insbesondere an einer Seite des Grundkörpers und/oder des Konsolenelements der Konsole, in einer Verstaustellung verstaut werden kann. Unter „angebracht werden“ soll insbesondere verstanden werden, dass das Polsterelement vorzugsweise lediglich auf die Abstützfläche aufgelegt wird, wobei es insbesondere denkbar ist, dass das Polsterelement insbesondere in dem für ihn vorgesehenen Raum zumindest teilweise eingeklemmt ist, um einen sicheren Halt zu gewährleisten. Grundsätzlich ist es ebenso denkbar, dass die Flugzeugsitzvorrichtung Befestigungselemente aufweist, mittels denen das Polsterelement positionssicher auf der Abstützfläche angeordnet werden kann. Befestigungselemente können dabei vorzugsweise insbesondere als Flansch- und Hakenbänder ausgebildet sein. Dadurch kann die erweiterte Liegefläche besondere vorteilhaft ausgebildet werden.

[0009] Des Weiteren wird vorgeschlagen, dass das wenigstens eine Konsolenelement dazu vorgesehen ist, bei einer Verstellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung zumindest teilweise verschwenkt zu werden. Unter „verschwenkt“ soll insbesondere mittels zumindest eines Rotationslagers über eine Rotationsachse direkt rotiert, oder über eine Gelenkeinheit über zumindest zwei Rotationsachsen rotiert verstanden werden. Vorzugsweise ist das Konsolenelement mittels einer Gelenkeinheit zu dem Grundkörper über zwei Rotationsachsen schwenkbar, sodass das Konso-

lenelement bei einer Verschwenkung insbesondere im Wesentlichen in einer gleichen Ausrichtung bleibt. Insbesondere ist die Oberseite des Konsolenelements sowohl in der ersten Gebrauchsstellung als auch in der zweiten Gebrauchsstellung als eine dem Kabinenboden entfernte Seite ausgebildet. Grundsätzlich ist es ebenso denkbar, dass das Konsolenelement über eine, vorzugsweise an einem vorderen Ende des Grundkörpers angeordnete Rotationsachse schwenkbar zu dem Grundkörper gelagert ist, wobei das Konsolenelement bei einer Verschwenkung von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung seine Ausrichtung ändert, insbesondere um 180 Grad umgedreht wird. Dadurch kann das Konsolenelement besonders vorteilhaft und einfach verstellbar an dem Grundkörper der Konsole angebracht werden.

[0010] Weiterhin wird vorgeschlagen, dass das wenigstens eine Konsolenelement dazu vorgesehen ist, bei einer Verstellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung zumindest teilweise linear verfahren zu werden. Unter „zumindest teilweise linear verfahren“ soll insbesondere verstanden werden, dass das Konsolenelement bei einer Verstellung zwischen den beiden Gebrauchsstellungen zumindest in einem Teilbereich entlang einer Geraden linear verfahren wird. Das Konsolenelement ist vorzugsweise mittels zumindest einer Linearführung relativ zu dem Grundkörper gelagert und zwischen den beiden Gebrauchsstellungen verfahrbar. Dadurch kann das Konsolenelement einfach mit dem Grundkörper verbunden werden.

[0011] Außerdem wird vorgeschlagen, dass das Konsolenelement lediglich zur Erweiterung der Liegefläche eines der beiden benachbart angeordneten Flugzeugsitze vorgesehen ist. Unter „lediglich zur Erweiterung einer Liegefläche“ soll insbesondere verstanden werden, dass das Konsolenelement in seiner zweiten Gebrauchsstellung lediglich den Liegebereich des einen Flugzeugsitzes erweitert, während der Liegebereich von dem Konsolenelement nicht erweitert wird. Dadurch kann mittels dem Konsolenelement vorzugsweise insbesondere nur der eine Liegebereich vergrößert werden, während die Liegefläche des daneben angeordneten Flugzeugsitzes unberührt bleibt und dieser beispielsweise in seiner Sitzstellung bleiben kann. Dadurch kann insbesondere eine Flexibilität der Flugzeugsitzvorrichtung erhöht werden.

[0012] Es wird weiter vorgeschlagen, dass das Konsolenelement in seiner zweiten Gebrauchsstellung zur Erweiterung der Liegeflächen beider Flugzeugsitze vorgesehen ist, wobei dabei insbesondere eine gemeinsame Liegefläche ausgebildet werden kann. Unter „zur Erweiterung der Liegeflächen beider Flugzeugsitze“ soll insbesondere verstanden werden, dass die Liegeflächen beider Flugzeugsitze von dem

gleichen Konsolenelement erweitert werden, wobei diese die beiden von den Flugzeugsitzen ausgebildeten Liegeflächen vorzugsweise miteinander verbindet. Mittels des Konsolenelements kann vorzugsweise eine sich über beide Flugzeugsitze erstreckende gemeinsame Liegefläche bereitgestellt werden. Dadurch kann eine besonders vorteilhaft große Liegefläche mittels beider Flugzeugsitze der Flugzeugsitzvorrichtung geschaffen werden.

[0013] Zudem wird vorgeschlagen, dass die Konsole wenigstens ein zweites mit dem Grundkörper beweglich verbundenes Konsolenelement aufweist, das dazu vorgesehen ist, unabhängig von dem ersten Konsolenelement zwischen zumindest einer ersten Gebrauchsstellung und zumindest einer zweiten Gebrauchsstellung verstellbar zu sein. Unter einem „zweiten Konsolenelement“ soll insbesondere ein im Wesentlichen identisch zu dem ersten Konsolenelement ausgebildetes Konsolenelement verstanden werden. Die beiden Konsolenelemente weisen vorzugsweise jeweils eine Quererstreckung auf, die halb so groß ist wie eine Quererstreckung des Grundkörpers der Konsole. Die beiden Konsolenelemente sind vorzugsweise nebeneinander angeordnet und jeweils separat mit dem Grundkörper verbunden. Die beiden Konsolenelemente bilden in ihrer ersten Gebrauchsstellung vorzugsweise zusammen einen oberen Teil der Konsole aus und sind insbesondere auf dem Grundkörper der Konsole angeordnet. Dadurch kann insbesondere eine Flexibilität der Flugzeugsitzvorrichtung erhöht werden, indem die Liegefläche wahlweise durch ein Konsolenelement oder beide Konsolenelemente erweitert werden kann.

[0014] Weiter wird vorgeschlagen, dass das erste Konsolenelement in seiner zweiten Gebrauchsstellung zur Erweiterung der Liegefläche des ersten Flugzeugsitzes und das zweite Konsolenelement in seiner zweiten Gebrauchsstellung zur Erweiterung der Liegefläche des zweiten Flugzeugsitzes vorgesehen ist. Dadurch können vorteilhaft beide Flugzeugsitze unabhängig voneinander in ihrer Liegefläche erweitert werden

[0015] Ferner wird vorgeschlagen, dass die beiden Konsolenelemente zusammen in ihrer Liegestellung zur Erweiterung und der Kombination der Liegeflächen beider Flugzeugsitze vorgesehen sind. Dadurch kann eine besonders große Liegefläche bereitgestellt werden.

[0016] Es wird weiterhin vorgeschlagen, dass die Konsole wenigstens ein Trennelement umfasst, das dazu vorgesehen ist, in zumindest einer Gebrauchsstellung die Liegebereiche beider Flugzeugsitze zumindest teilweise voneinander abzutrennen. Unter einem „Trennelement“ soll insbesondere ein Element, vorzugsweise ein flächiges Element, verstanden werden, das zumindest zu einer teilweisen Ab-

trennung von wenigstens zwei Bereichen, wie insbesondere den beiden Liegebereichen der zwei nebeneinander angeordneten Flugzeugsitze vorgesehen ist. Das Trennelement ist vorzugsweise insbesondere für einen Sichtschutz und einen Durchgreifschutz vorgesehen. Das Trennelement verhindert in einer Gebrauchsstellung vorzugsweise insbesondere ein Durchgreifen von dem Liegebereich des einen Flugzeugsitzes in den Liegebereich des anderen Flugzeugsitzes. Das Trennelement verhindert in einer Gebrauchsstellung vorzugsweise insbesondere ein Einsehen des Liegebereichs des einen Flugzeugsitzes von dem Liegebereich des anderen Flugzeugsitzes. Das Trennelement ist vorzugsweise insbesondere als eine Platte ausgebildet, die zwischen einer Verstaustellung und einer Gebrauchsstellung verfahrbar ist. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass das Trennelement als ein Faltelement oder als ein Textil ausgebildet ist. Dadurch kann besonders vorteilhaft eine Privatsphäre der Liegebereiche der Flugzeugsitze erhöht werden.

[0017] Die erfindungsgemäße Flugzeugsitzvorrichtung soll hierbei nicht auf die oben beschriebene Anwendung und Ausführungsform beschränkt sein. Insbesondere kann die erfindungsgemäße Flugzeugsitzvorrichtung zu einer Erfüllung einer hierin beschriebenen Funktionsweise eine von einer hierin genannten Anzahl von einzelnen Elementen, Bauteilen und Einheiten abweichende Anzahl aufweisen.

Zeichnungen

[0018] Weitere Vorteile ergeben sich aus der folgenden Zeichnungsbeschreibung. In der Zeichnung sind sieben Ausführungsbeispiele der Erfindung dargestellt. Die Zeichnung, 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.

[0019] Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische Darstellung einer Flugzeugsitzvorrichtung in einem ersten Ausführungsbeispiel, mit zwei nebeneinander angeordneten Flugzeugsitzen und einer dazwischen angeordneten Konsole,

Fig. 2 eine schematische Darstellung der Flugzeugsitzvorrichtung mit einem Flugzeugsitz in seiner Liegestellung und der Konsole mit ihrem Konsolenelement in einer zweiten Gebrauchsstellung,

Fig. 3 eine schematische Schnittansicht durch die Konsole mit ihrem Grundkörper und dem Konsolenelement in einer ersten Gebrauchsstellung,

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

Fig. 4 eine schematische Schnittansicht durch die Konsole mit ihrem Grundkörper und dem Konsolenelement während einer Verstellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung,

Fig. 5 eine schematische Schnittansicht durch die Konsole mit ihrem Grundkörper und dem Konsolenelement in der zweiten Gebrauchsstellung,

Fig. 6 eine schematische Schnittansicht durch die Konsole mit ihrem Grundkörper und dem Konsolenelement in der zweiten Gebrauchsstellung und mit einem Polsterelement,

Fig. 7 eine schematische Ansicht eines Flugzeugsitzlayouts mit zwei Flugzeugsitzvorrichtungen ,

Fig. 8 eine schematische Schnittansicht durch eine Konsole einer Flugzeugsitzvorrichtung in einem zweiten Ausführungsbeispiel mit einem Konsolenelement in einer Stellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung,

Fig. 9 eine schematische Schnittansicht durch eine Konsole einer Flugzeugsitzvorrichtung in einem dritten Ausführungsbeispiel mit einem Konsolenelement in einer Stellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung,

Fig. 10 eine schematische Schnittansicht durch die Konsole der Flugzeugsitzvorrichtung in dem dritten Ausführungsbeispiel mit dem Konsolenelement in der zweiten Gebrauchsstellung,

Fig. 11 eine schematische Ansicht einer Flugzeugsitzvorrichtung in einem vierten Ausführungsbeispiel mit einer Konsole, die zwei unabhängig voneinander bewegbare Konsolenelemente aufweist,

Fig. 12 eine schematische Draufsicht auf die Flugzeugsitzvorrichtung in dem vierten Ausführungsbeispiel

Fig. 13 eine schematische Darstellung einer Flugzeugsitzvorrichtung in einem fünften Ausführungsbeispiel,

Fig. 14 eine weitere schematische Darstellung der Flugzeugsitzvorrichtung in dem fünften Ausführungsbeispiel,

Fig. 15 eine schematische Darstellung einer Flugzeugsitzvorrichtung in einem sechsten Ausführungsbeispiel und

Fig. 16 eine schematische Darstellung einer Flugzeugsitzvorrichtung in einem siebten Ausführungsbeispiel.

[0020] Die **Fig. 1** bis **Fig. 7** zeigen eine Flugzeugsitzvorrichtung **10a** in einem ersten Ausführungsbeispiel. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10a** ist vorzugsweise als ein Businessclass- oder Firstclass-Flugzeugsitzbereich ausgebildet. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10a** ist dazu vorgesehen, in einer nicht näher dargestellten Flugzeugkabine aufgeständert zu werden. In der Flugzeugkabine ist vorzugsweise ein Flugzeugsitzlayout mit mehreren, vorzugsweise hintereinander angeordneten Flugzeugsitzvorrichtungen **10a**, angeordnet. Die Flugzeugsitzvorrichtungen **10a** sind in einer Kabinenlängsrichtung beabstandet zueinander angeordnet. Das Flugzeuglayout weist vorzugsweise zwei Reihen **24a**, **26a** von hintereinander angeordneten Flugzeugsitzvorrichtungen **10a** auf. Die zwei Reihen **24a**, **26a** von hintereinander angeordneten Flugzeugsitzvorrichtungen **10a** sind insbesondere durch einen Mittelkabinengang voneinander getrennt. Die Flugzeugsitzvorrichtungen **10a** sind vorzugsweise im Wesentlichen identisch zueinander ausgebildet. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass die Flugzeugsitzvorrichtungen **10a** zumindest in Teilbereichen unterschiedlich ausgebildet sind.

[0021] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10a** umfasst einen ersten Flugzeugsitz **12a**. Der Flugzeugsitz **12a** ist vorzugsweise als ein First-Class-Flugzeugsitz oder ein Businessclass-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **12a** ist vorzugsweise insbesondere als ein Full-Flat-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **12a** umfasst dazu einen Sitzboden **16a**. Der Flugzeugsitz **12a** weist eine schwenkbare Rückenlehne **18a** auf. Die Rückenlehne **18a** ist an einem hinteren Ende des Sitzbodens **16a** angeordnet. Die Rückenlehne **18a** ist vorzugsweise beweglich an die Aufständereinheit angebunden. Die Rückenlehne **18a** kann vorzugsweise in eine im Wesentlichen horizontale Stellung gebracht werden. Der Flugzeugsitz **12a** umfasst eine Aufständereinheit, über die der Flugzeugsitz **12a** auf einer Aufständerebene, die vorzugsweise von einem Kabinenboden der Flugzeugkabine ausgebildet ist, aufgeständert ist. Der Flugzeugsitz **12a** kann zwischen einer im Wesentlichen aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung verstellt werden. In der aufrechten Sitzstellung ist die Rückenlehne **18a** im Wesentlichen orthogonal zu der Aufständerebene ausgerichtet. In der aufrechten Sitzstellung ist der Sitzboden **16a** im Wesentlichen parallel zu der Aufständerebene ausgerichtet. Der Flugzeugsitz **12a** umfasst ein Beinabstützmodul **28a**. Das Beinabstützmodul **28a** ist an einem vorderen Ende des Sitzbodens **16a** angeordnet. Das Beinabstützmodul **28a** ist vorzugsweise schwenkbar an die Aufständereinheit des Flugzeugsitzes **12a** angebunden. Das Beinabstützmodul **28a** kann zwischen einer im Wesentlichen senkrecht nach unten ausgerichteten Verstaustellung und einer Liegestellung, in der das Beinabstützmodul **28a**

im Wesentlichen parallel zu dem Sitzboden **16a** ausgerichtet ist, verschwenkt werden. Der Flugzeugsitz **12a** bildet in seiner Liegestellung eine im Wesentlichen ebene Liegefläche **46a** aus. Die Rückenlehne **18a**, der Sitzboden **16a** und das Beinabstützmodul **28a** bilden in der Liegestellung des Flugzeugsitzes **12a** zusammen die ebene Liegefläche **46a** aus. Der Flugzeugsitz **12a** umfasst eine nicht näher dargestellte Aktuatorvorrichtung, mittels der der Flugzeugsitz **12a** zwischen der aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung verstellt werden kann. Die Aktuatorvorrichtung ist vorzugsweise insbesondere dazu vorgesehen, den Sitzboden **16a**, die Rückenlehne **18a** und/oder das Beinabstützmodul **28a** des Flugzeugsitzes **12a** zwischen der aufrechten Sitzstellung und der Liegestellung zu verstellen.

[0022] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10a** weist einen zweiten Flugzeugsitz **14a** auf. Der zweite Flugzeugsitz **14a** ist benachbart zu dem ersten Flugzeugsitz **12a** angeordnet. Der Flugzeugsitz **14a** ist vorzugsweise als ein First-Class-Flugzeugsitz oder ein Businessclass-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **14a** ist im Wesentlichen identisch ausgebildet. Der Flugzeugsitz **14a** ist vorzugsweise insbesondere als ein Full-Flat-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **14a** umfasst dazu einen Sitzboden **20a**. Der Flugzeugsitz **14a** weist eine schwenkbare Rückenlehne **22a** auf. Die Rückenlehne **22a** ist an einem hinteren Ende des Sitzbodens **20a** angeordnet. Die Rückenlehne **22a** ist vorzugsweise beweglich an die Aufständereinheit angebunden. Die Rückenlehne **22a** kann vorzugsweise in eine im Wesentlichen horizontale Stellung gebracht werden. Der Flugzeugsitz **14a** umfasst eine Aufständereinheit, über die der Flugzeugsitz **14a** auf einer Aufständerebene, die vorzugsweise von einem Kabinenboden der Flugzeugkabine ausgebildet ist, aufgeständert ist. Vorzugsweise ist es insbesondere denkbar, dass die Aufständereinheit des ersten Flugzeugsitzes **12a** und die Aufständereinheit des zweiten Flugzeugsitzes **14a** einstückig miteinander ausgebildet sind. Der Flugzeugsitz **14a** umfasst ein Beinabstützmodul **30a**. Das Beinabstützmodul **30a** ist an einem vorderen Ende des Sitzbodens **20a** angeordnet. Das Beinabstützmodul **30a** ist vorzugsweise schwenkbar an die Aufständereinheit des Flugzeugsitzes **14a** angebunden. Das Beinabstützmodul **30a** kann zwischen einer im Wesentlichen senkrecht nach unten ausgerichteten Verstaustellung und einer Liegestellung, in der das Beinabstützmodul **30a** im Wesentlichen parallel zu dem Sitzboden **20a** ausgerichtet ist, verschwenkt werden. Der Flugzeugsitz **14a** kann zwischen einer im Wesentlichen aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung verstellt werden. Der Flugzeugsitz **14a** bildet in seiner Liegestellung eine im Wesentlichen ebene Liegefläche **48a** aus. Die Rückenlehne **22a**, der Sitzboden **20a** und das Beinabstützmodul **30a** bilden in der Liegestellung des

Flugzeugsitzes **14a** zusammen die ebene Liegefläche **48a** aus. Die Liegefläche **48a** des zweiten Flugzeugsitzes **14a** ist getrennt von der Liegefläche **46a** des ersten Flugzeugsitzes **12a** ausgebildet. Der Flugzeugsitz **14a** umfasst eine nicht näher dargestellte Aktuatorvorrichtung, mittels der der Flugzeugsitz **14a** zwischen der aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung verstellt werden kann. Die Aktuatorvorrichtung ist vorzugsweise insbesondere dazu vorgesehen, den Sitzboden **20a**, die Rückenlehne **22a** und/oder das Beinabstützmodul **30a** des Flugzeugsitzes **14a** zwischen der aufrechten Sitzstellung und einer Liegestellung zu verstellen.

[0023] Vorzugsweise weist die Flugzeugsitzvorrichtung **10a** jeweils einen nicht näher dargestellten Ottoman für die Flugzeugsitze **12a**, **14a** auf. Die nicht näher dargestellten Ottomane sind jeweils vor dem jeweiligen Flugzeugsitz **12a**, **14a** angeordnet. Die Ottomane bilden vorzugsweise einen Fußablagebereich aus, der eine jeweilige Liegefläche **46a**, **48a** des jeweiligen Flugzeugsitzes **12a**, **14a** erweitert. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10a** umfasst ein Umhausungselement **32a**. Das Umhausungselement **32a** erstreckt sich zumindest hinter den beiden Flugzeugsitzen **12a**, **14a**. Das Umhausungselement **32a** ist dazu vorgesehen, die Flugzeugsitze **12a**, **14a** nach hinten von einem Rest der Kabine zumindest teilweise abzugrenzen. Das Umhausungselement **32a** ist von einer geformten Wandung gebildet. Vorzugsweise ist das Umhausungselement **32a** aus einem Kunststoff, einem Metall oder einem Composite-Material gebildet. Das Umhausungselement **32a** erstreckt sich in einem Randbereich zumindest teilweise in einen Bereich neben den Flugzeugsitzen **12a**, **14a**. Das Umhausungselement **32a** bildet auf seiner Rückseite zwei Ottomane **84a** für dahinter angeordnete, nicht näher dargestellte Flugzeugsitze aus. Die Ottomane **84a** entsprechen dabei vorzugsweise den oben genannten, nicht näher dargestellten Ottomanen der Flugzeugsitze **12a**, **14a**.

[0024] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10a** umfasst eine Konsole **34a**. Die Konsole **34a** ist zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12a**, **14a** angeordnet. Die Konsole **34a** ist vorzugsweise insbesondere direkt zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12a**, **14a** angeordnet. Die Konsole **34a** ist auf dem Kabinenboden aufgeständert. Die Konsole **34a** ist vorzugsweise über die Aufständereinheit, mittels der die Flugzeugsitze **12a**, **14a** auf dem Kabinenboden aufgeständert sind, an dem Kabinenboden angebracht. Die Konsole **34a** ist für beide Flugzeugsitze **12a**, **14a** vorgesehen. Die Konsole **34a** ist insbesondere als ein Trennelement zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12a**, **14a** vorgesehen. Die Konsole **34a** bildet vorzugsweise jeweils eine mittlere Armlehne **36a**, **38a** für die Flugzeugsitze **12a**, **14a** der Flugzeugsitzvorrichtung **10a** aus. Die Konsole **34a** bildet vorzugsweise einen Ab-

lagebereich **40a** aus. Der Ablagebereich **40a** ist vorzugsweise an einem vorderen Ende der Konsole **34a** angeordnet. Die Konsole **34a** weist vorzugsweise für jeden Flugzeugsitz **12a**, **14a** ein Verstaufach für einen Ausklapp Tisch auf.

[0025] Die Konsole **34a** weist einen Grundkörper **42a** und ein mit dem Grundkörper **42a** beweglich verbundenes Konsolenelement **44a** auf. Der Grundkörper **42a** ist zur Anbindung an den Kabinenboden vorgesehen. Die Konsole **34a** ist vorzugsweise über den Grundkörper **42a** mit dem Kabinenboden verbunden. Der Grundkörper **42a** ist vorzugsweise mit der Aufständereinheit der Flugzeugsitze **12a**, **14a** verbunden. Der Grundkörper **42a** ist insbesondere starr mit der Aufständereinheit verbunden. Der Grundkörper **42a** ist insbesondere als ein unterer Teil der Konsole **34a** ausgebildet. Der Grundkörper **42a** der Konsole **34a** bildet insbesondere einen tragenden Rahmen der Konsole **34a** aus. Der Grundkörper **42a** der Konsole **34a** ist vorzugsweise als ein unterer, feststehender Teil der Konsole **34a** ausgebildet. Der Grundkörper **42a** bildet vorzugsweise einen im Wesentlichen geschlossenen Körper aus. Der Grundkörper **42a** spannt vorzugsweise einen Innenraum aus. In dem von dem Grundkörper **42a** aufgespannten Innenraum können vorzugsweise insbesondere eine elektronische Steuereinheit, eine Verkabelung und/oder ein Verstaufach angeordnet sein.

[0026] Das Konsolenelement **44a** ist mit dem Grundkörper **42a** verbunden. Das Konsolenelement **44a** bildet vorzugsweise insbesondere einen oberen Teil der Konsole **34a** aus. Das Konsolenelement **44a** bildet vorzugsweise insbesondere die Armlehnen **36a**, **38a** und den Ablagebereich **40a** der Konsole **34a** aus. Das Konsolenelement **44a** ist beweglich mit dem feststehenden Grundkörper **42a** verbunden. Das Konsolenelement **44a** kann in zumindest zwei Stellungen relativ zu dem Grundkörper **42a** angeordnet werden. Zwischen den zumindest zwei Stellungen kann das Konsolenelement **44a** relativ zu dem Grundkörper **42a** bewegt werden. Das Konsolenelement **44a** ist zwischen zwei Gebrauchsstellungen relativ zu dem Grundkörper **42a** beweglich gelagert. In seiner ersten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44a** auf dem Grundkörper **42a** angeordnet. In der ersten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44a** so angeordnet, dass die von dem Konsolenelement **44a** ausgebildeten Armlehnen **36a**, **38a**, der Ablagebereich **40a** und insbesondere auch mögliche weitere Elemente der Konsole **34a**, die von dem Konsolenelement **44a** ausgebildet sind, von Passagieren, die auf den Flugzeugsitzen **12a**, **14a** sitzen, vorzugsweise in vollem Umfang genutzt werden können. In der ersten Gebrauchsstellung liegt das Konsolenelement **44a** mit einer Unterseite auf einer Oberseite des Grundkörpers **42a** auf. Das Konsolenelement **44a** ist in der ersten Gebrauchsstellung unmittelbar über dem Grundkörper **42a** angeordnet. Vor-

zugsweise ist das Konsolenelement **44a** in der ersten Gebrauchsstellung deckungsgleich mit dem Grundkörper **42a** der Konsole **34a** ausgebildet. Die erste Gebrauchsstellung des Konsolenelements **44a** ist als eine Normalbetriebsstellung ausgebildet. In der ersten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44a** direkt zwischen den beiden benachbarten Flugzeugsitzen **12a**, **14a** angeordnet. In der ersten Gebrauchsstellung bildet das Konsolenelement **44a** zumindest eine teilweise Abtrennung der Flugzeugsitze **12a**, **14a**, insbesondere ihrer Sitzbereiche aus. In der ersten Gebrauchsstellung erstreckt sich das Konsolenelement **44a** vorzugsweise insbesondere bis in eine Hüfthöhe von in den Flugzeugsitz **12a**, **14a** sitzenden Passagieren. Vorzugsweise kann das Konsolenelement **44a** in der ersten Gebrauchsstellung verriegelt werden. Zur Verriegelung ist das Konsolenelement **44a** vorzugsweise insbesondere starr mit dem Grundkörper **42a** verbunden. Zur Verriegelung des Konsolenelements **44a** mit dem Grundkörper **42a** weist die Konsole **34a** eine nicht näher dargestellte Verriegelungseinheit auf. Mittels der Verriegelungseinheit kann das Konsolenelement **44a** mittels zumindest einem Verriegelungselement, das vorzugsweise als ein Kraft- und/oder Formschlusselement ausgebildet ist, starr mit dem Grundkörper **42a** gekoppelt werden. Vorzugsweise ist es denkbar, dass die Verriegelungseinheit lediglich von einem autorisierten Personal bedienbar ausgebildet ist, beispielsweise nur mittels eines bestimmten Werkzeugs bedienbar ist, oder durch andere Methoden gesichert wird. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass die Verriegelungseinheit durch einen Passagier bedienbar ausgebildet ist.

[0027] In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44a** zu einer Erweiterung der Liegeflächen **46a**, **48a** der beiden Flugzeugsitze **12a**, **14a** vorgesehen. Das Konsolenelement **44a** ist insbesondere zu einer Erweiterung der Liegeflächen **46a**, **48a** beider Flugzeugsitze **12a**, **14a** vorgesehen. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44a** vorzugsweise insbesondere dazu vorgesehen, die beiden Liegeflächen **46a**, **48a** der beiden Flugzeugsitze **12a**, **14a** miteinander zu verbinden. In der zweiten Gebrauchsstellung des Konsolenelements **44a** bilden die beiden Flugzeugsitze **12a**, **14a** eine gemeinsame, vergrößerte Liegefläche **50a** aus. Die gemeinsame Liegefläche **50a** erstreckt sich vorzugsweise über die Liegeflächen **46a**, **48a** beider Flugzeugsitze **12a**, **14a** und dem Bereich der Konsole **34a**. Die zweite Gebrauchsstellung des Konsolenelements **44a** ist als eine Liegebetriebsstellung ausgebildet. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44a** in einem Bereich vor dem Grundkörper **42a** der Konsole **34a** angeordnet. Das Konsolenelement **44a** stützt sich in der zweiten Gebrauchsstellung vorzugsweise ebenfalls an dem Grundkörper **42a** ab. Vorzugsweise liegt das Konsolenelement **44a** in der zweiten Gebrauchs-

stellung nicht auf dem Kabinenboden der Flugzeugkabine auf. Vorzugsweise werden Kräfte, insbesondere Gewichtskräfte, die auf das Konsolenelement **44a** wirken, direkt in den Grundkörper **42a** der Konsole **34a** abgeleitet. Das Konsolenelement **44a** stützt sich direkt an dem Grundkörper **42a** der Konsole **34a** ab. Grundsätzlich ist es denkbar, dass das Konsolenelement **44a** in der zweiten Gebrauchsstellung über eine weitere Sicherung mit dem Grundkörper **42a** gekoppelt und dadurch in der zweiten Gebrauchsstellung gesichert wird. In der zweiten Gebrauchsstellung weist das Konsolenelement **44a** vorzugsweise eine im Wesentlichen gleiche Höhe auf wie der Grundkörper **42a**. Vorzugsweise weist das Konsolenelement **44a** in der zweiten Gebrauchsstellung eine gleiche Höhe relativ zu dem Kabinenboden auf wie der Grundkörper **42a** der Konsole **34a**. Vorzugsweise schließt das Konsolenelement **44a** in der zweiten Gebrauchsstellung mit einem hinteren Ende unmittelbar an einem vorderen Ende des Grundkörpers **42a** der Konsole **34a** an. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass zwischen dem vorderen Ende des Grundkörpers **42a** und dem hinteren Ende des Konsolenelements **44a** ein Spalt vorhanden ist. Der Spalt zwischen dem Grundkörper **42a** und dem Konsolenelement **44a** in der zweiten Gebrauchsstellung beträgt vorzugsweise maximal 15 cm, besonders bevorzugt weniger als 5 cm. Grundsätzlich wäre es denkbar, dass ein Zwischenelement vorgesehen ist, das einen Spalt zwischen dem Grundkörper **42a** und dem Konsolenelement **44a** in dessen zweiter Gebrauchsstellung schließt.

[0028] Das Konsolenelement **44a** bildet zusammen mit zumindest einem Teil des Grundkörpers **42a** in der zweiten Gebrauchsstellung eine im Wesentlichen ebene Abstützfläche **52a** aus. Die Abstützfläche **52a**, die das Konsolenelement **44a** zusammen mit dem Grundkörper **42a** ausbildet, kann vorzugsweise durchgängig ausgebildet oder auch durch den Spalt getrennt sein. Vorzugsweise verläuft die Abstützfläche **52a** im Wesentlichen parallel zu dem Kabinenboden der Flugzeugkabine. Die Abstützfläche **52a** wird von der Oberseite des Konsolenelements **44a** und der Oberseite des Grundkörpers **42a** ausgebildet. Die Oberseite des Konsolenelements **44a** und die Oberseite des Grundkörpers **42a** der Konsole **34a** sind in der zweiten Gebrauchsstellung im Wesentlichen in der gleichen Höhe zu dem Kabinenboden angeordnet. Vorzugsweise sind die Oberseite des Konsolenelements **44a** und die Oberseite des Grundkörpers **42a** der Konsole **34a** in der zweiten Gebrauchsstellung im Wesentlichen parallel zueinander ausgerichtet. Vorzugsweise verlaufen die Oberseite des Konsolenelements **44a** und die Oberseite des Grundkörpers **42a** der Konsole **34a** in der zweiten Gebrauchsstellung parallel zueinander. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass die Oberfläche des Grundkörpers **42a** der Konsole **34a** und/oder die Oberfläche des Konsolenelements **44a** Einbuchtun-

gen aufweisen und dadurch keine durchgehend ebene Abstützfläche **52a** ausbilden.

[0029] Das Konsolenelement **44a** ist bei einer Verstellung von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung dazu vorgesehen, nach unten, insbesondere in Richtung des Kabinenbodens, bewegt zu werden. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44a** insbesondere dazu vorgesehen, bei einer Verstellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung verschwenkt zu werden. Zur Verstellung des Konsolenelements **44a** zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen weist die Konsole **34a** eine Lagervorrichtung **54a** auf. Die Lagervorrichtung **54a** ist dazu vorgesehen, das Konsolenelement **44a** relativ zu dem Grundkörper **42a** zu lagern. Die Lagervorrichtung **54a** ist dazu vorgesehen, das Konsolenelement **44a** entlang einer Kreisbahn zu führen und so zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen zu verstellen. Die Lagervorrichtung **54a** ist dazu vorgesehen, das Konsolenelement **44a** relativ zu dem Grundkörper **42a** zu verschwenken. Die Lagervorrichtung **54a** umfasst ein Koppelgetriebe **56a**, das zur Lagerung des Konsolenelements **44a** relativ zu dem Grundkörper **42a** vorgesehen ist. Das Koppelgetriebe **56a** ist vorzugsweise insbesondere als ein Führungsgetriebe ausgebildet. Das Koppelgetriebe **56a** ist vorzugsweise insbesondere als ein Viergelenkgetriebe ausgebildet. Das als Viergelenkgetriebe ausgebildete Koppelgetriebe **56a** umfasst zwei parallel zueinander angeordnete Lagerelemente **58a**, **60a**. Die Lagerelemente **58a**, **60a** sind jeweils mit einem ersten Ende gelenkig mit dem Grundkörper **42a** verbunden. Die Lagerelemente **58a**, **60a** sind mit ihrem ersten Ende jeweils drehbar an dem Grundkörper **42a** angebunden. Die Lagerelemente **58a**, **60a** sind an ihren ersten Enden über Drehlager **62a**, **64a** drehbar mit dem Grundkörper **42a** verbunden. Die Lagerelemente **58a**, **60a** sind mit jeweils einem zweiten Ende gelenkig an dem Konsolenelement **44a** angebunden. Die Lagerelemente **58a**, **60a** sind mit ihrem zweiten Ende jeweils drehbar an das Konsolenelement **44a** angebunden. Die Lagerelemente **58a**, **60a** sind an ihren zweiten Enden über Drehlager **66a**, **68a** drehbar mit dem Konsolenelement **44a** verbunden. Die Lagerelemente **58a**, **60a** sind als Lagerstangen ausgebildet, die insbesondere eine längliche Erstreckung aufweisen und vorzugsweise insbesondere flach ausgebildet sind. Zur Verstellung zwischen den zwei Gebrauchspositionen wird das Konsolenelement **44a** über die zwei Lagerelemente **58a**, **60a** geführt verstellt, wobei die Lagerelemente **58a**, **60a** bei einer Verstellung jeweils um ihre Drehlager **62a**, **64a** relativ zu dem Grundkörper **42a** rotiert werden. Durch die Drehlager **66a**, **68a**, die eine Rotation der Lagerelemente **58a**, **60a** zu dem Konsolenelement **44a** erlauben, kann eine Ausgleichsbewegung des Konsolenelements **44a** bei der Verstellung zwischen den Gebrauchsstellungen erfolgen. Dadurch bleibt

eine Ausrichtung des Konsolenelements **44a** bei einer Verstellung zwischen den beiden Gebrauchsstellungen bestehen.

[0030] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10a** umfasst wenigstens ein Polsterelement **70a**. Das Polsterelement **70a** ist dazu vorgesehen, zur Ausbildung der Erweiterung der Liegefläche **50a** auf der Abstützfläche **52a** angebracht zu werden. Das Polsterelement **70a** ist vorzugsweise aus einem Schaumstoff gebildet. Vorzugsweise weist das Polsterelement **70a** einen nicht näher dargestellten Überzug auf, der einen Schaumstoffkern des Polsterelements **70a** umschließt. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass das Polsterelement **70a** aus einem anderen, dem Fachmann als sinnvoll erscheinenden Material gebildet ist. Das Polsterelement **70a** ist insbesondere so ausgebildet, dass es einen Zwischenraum zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12a**, **14a** in ihrer Liegestellung zumindest im Wesentlichen, vorzugsweise komplett ausfüllt. Das Polsterelement **70a** weist vorzugsweise eine Länge auf, die einer Länge der Liegeflächen **46a**, **48a** entspricht. Das Polsterelement **70a** weist vorzugsweise eine Breite auf, die einem Abstand zwischen den beiden Liegeflächen **46a**, **48a** der beiden Flugzeugsitze **12a**, **14a** entspricht. Vorzugsweise weist das Polsterelement **70a** eine Dicke auf, die entsprechend ausgebildet ist, dass das Polsterelement **70a** zusammen mit Polsterelementen der Flugzeugsitze **12a**, **14a** in einem auf der Abstützfläche **52a** angebrachten Zustand eine ebene Liegefläche ausbildet. Vorzugsweise kann das Polsterelement **70a** fest auf der Abstützfläche **52a** angebracht und mit dem Konsolenelement **44a** und/oder dem Grundkörper **42a** der Konsole **34a** fest verbunden werden. Vorzugsweise kann das Polsterelement **70a** über Flansch- und Hakenbänder fest mit auf der Abstützfläche **52a** angebunden werden. Vorzugsweise ist es auch denkbar, dass das Polsterelement **70a** auf eine andere Weise fest mit dem Konsolenelement **44a** und/oder dem Grundkörper **42a** der Konsole **34a** verbunden ist. Es ist beispielsweise auch denkbar, dass das Polsterelement **70a** zwischen den beiden Liegeflächen **46a**, **48a** der beiden Flugzeugsitze **12a**, **14a** eingeklemmt ist.

[0031] Grundsätzlich ist es insbesondere auch denkbar, dass das Polsterelement **70a** auf eine andere Weise ausgebildet und insbesondere verstaut ist. Beispielsweise ist es denkbar, dass das Polsterelement **70a** dazu vorgesehen ist, in einem verstauten Zustand zusammengerollt und/oder zusammengefoldet in einem Teil der Konsole **34a**, insbesondere in einem Teil des Grundkörpers **42a**, angeordnet zu werden, wie in **Fig. 10** des dritten Ausführungsbeispiels angedeutet ist. Grundsätzlich ist es ebenso denkbar, dass das Polsterelement **70a** seitlich an der Konsole **34a**, in dem Grundkörper **42a** oder dem Konsolenelement **44a** angeordnet ist. Grundsätzlich wäre es ebenso denkbar, dass das Polsterelement **70a** in ei-

nem verstauten Zustand an oder in einem der beiden Flugzeugsitze **12a**, **14a** oder dem Umhausungselement **32a** angeordnet ist.

[0032] In **Fig. 8** bis **Fig. 16** sind sechs weitere Ausführungsbeispiele der Erfindung gezeigt. Die nachfolgenden Beschreibungen und die Zeichnungen beschränken sich im Wesentlichen auf die Unterschiede zwischen den Ausführungsbeispielen, wobei bezüglich gleich bezeichneter Bauteile, insbesondere in Bezug auf Bauteile mit gleichen Bezugszeichen, grundsätzlich auch auf die Zeichnungen und/oder die Beschreibung der anderen Ausführungsbeispiele, insbesondere der **Fig. 1** bis **Fig. 7**, verwiesen werden kann. Zur Unterscheidung der Ausführungsbeispiele ist der Buchstabe a den Bezugszeichen des Ausführungsbeispiels in **Fig. 1** bis **Fig. 7** nachgestellt. In den Ausführungsbeispielen der **Fig. 8** bis **Fig. 16** ist der Buchstabe a durch die Buchstaben b bis g ersetzt.

[0033] **Fig. 8** zeigt ein zweites Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Flugzeugsitzvorrichtung **10b**. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10b** umfasst einen ersten Flugzeugsitz und einen zweiten Flugzeugsitz. Der zweite Flugzeugsitz ist benachbart zu dem ersten Flugzeugsitz angeordnet. Die Flugzeugsitze sind äquivalent zu den Flugzeugsitzen des ersten Ausführungsbeispiels ausgebildet und sollen deshalb hier nicht näher beschrieben werden.

[0034] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10b** umfasst eine Konsole **34b**. Die Konsole **34b** ist zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12b**, **14b** angeordnet. Die Konsole **34b** ist vorzugsweise insbesondere direkt zwischen den beiden Flugzeugsitzen angeordnet. Die Konsole **34b** ist insbesondere als ein Trennelement zwischen den beiden Flugzeugsitzen vorgesehen. Die Konsole weist einen Grundkörper **42b** und ein mit dem Grundkörper **42b** beweglich verbundenes Konsolenelement **44b** auf. Der Grundkörper **42b** ist zur Anbindung an den Kabinenboden vorgesehen. Die Konsole **34b** ist vorzugsweise über den Grundkörper **42b** mit dem Kabinenboden verbunden. Der Grundkörper **42b** ist insbesondere als ein unterer Teil der Konsole **34b** ausgebildet.

[0035] Das Konsolenelement **44b** ist mit dem Grundkörper **42b** verbunden. Das Konsolenelement **44b** bildet vorzugsweise insbesondere einen oberen Teil der Konsole **34b** aus. Das Konsolenelement **44b** ist beweglich mit dem feststehenden Grundkörper **42b** verbunden. Das Konsolenelement **44b** kann in zumindest zwei Stellungen relativ zu dem Grundkörper **42b** angeordnet werden. Zwischen den zumindest zwei Stellungen kann das Konsolenelement **44b** relativ zu dem Grundkörper **42b** bewegt werden. Das Konsolenelement **44b** ist zwischen zwei Gebrauchsstellungen relativ zu dem Grundkörper **42b** beweglich gelagert.

[0036] In seiner ersten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44b** auf dem Grundkörper **42b** angeordnet. Das Konsolenelement **44b** ist in der ersten Gebrauchsstellung unmittelbar über dem Grundkörper **42b** angeordnet. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44b** in der ersten Gebrauchsstellung deckungsgleich mit dem Grundkörper **42b** der Konsole **34b** ausgebildet. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44b** zu einer Erweiterung der Liegeflächen der beiden Flugzeugsitze vorgesehen. Das Konsolenelement **44b** ist insbesondere zu einer Erweiterung der Liegeflächen beider Flugzeugsitze vorgesehen. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44b** vorzugsweise insbesondere dazu vorgesehen, die beiden Liegeflächen der beiden Flugzeugsitze miteinander zu verbinden. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44b** in einem Bereich vor dem Grundkörper **42b** der Konsole **34b** angeordnet. Das Konsolenelement **44b** steht vorzugsweise auf dem Kabinenboden der Flugzeugkabine auf. Das Konsolenelement **44b** liegt mit einer Unterseite auf dem Kabinenboden auf.

[0037] Das Konsolenelement **44b** ist bei einer Verstellung von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung dazu vorgesehen, nach unten, insbesondere in Richtung des Kabinenbodens, bewegt zu werden. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44b** insbesondere dazu vorgesehen, bei einer Verstellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung linear zu verfahren. Im Unterschied zu dem ersten Ausführungsbeispiel wird das Konsolenelement **44b** nicht zu dem Grundkörper **42b** verschwenkt, sondern linear verfahren. Zur Verstellung des Konsolenelements **44b** zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen weist die Konsole **34b** eine Lagervorrichtung **54b** auf. Die Lagervorrichtung **54b** ist dazu vorgesehen, das Konsolenelement **44b** relativ zu dem Grundkörper **42b** zu lagern. Die Lagervorrichtung **54b** ist dazu vorgesehen, das Konsolenelement **44b** entlang linear zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen zu verstellen. Die Lagervorrichtung **54b** ist insbesondere als eine Linearlagervorrichtung ausgebildet. Die Lagervorrichtung **54b** weist ein Linearlager **72b** auf, das dazu vorgesehen ist, das Konsolenelement **44b** linear zu dem Grundkörper **42b** zu verfahren. Mittels des ersten Linearlagers **72b** kann das Konsolenelement **44b** von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung entlang einer Verschiebeachse linear verfahren werden. Die Verschiebeachse ist insbesondere schräg zu dem Kabinenboden ausgerichtet. Die Verschiebeachse ist insbesondere nach vorne geneigt. Das Konsolenelement **44b** wird bei einer Verstellbewegung von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung nach vorne und nach unten in Richtung des Kabinenbodens bewegt. Das Linearlager **72b** weist zumindest eine fest mit dem Grundkörper **42b** verbundene Führungsschiene und eine fest mit dem

Konsolenelement **44b** verbundene Führungsschiene auf. Die beiden Führungsschienen sind formschlüssig miteinander verbunden und lassen sich entlang ihrer Verschiebeachse relativ zueinander bewegen. Bis auf die Ausgestaltung der Lagervorrichtung **54b** entspricht die Flugzeugsitzvorrichtung **10b** der des ersten Ausführungsbeispiels und soll hier nicht näher dargestellt werden.

[0038] Grundsätzlich wäre es auch denkbar, dass die Lagervorrichtung **54b** zwei separate Linearlager aufweist, wobei ein erstes Linearlager lediglich für eine Höhenverstellung des Konsolenelements **44b** und das zweite Linearlager für eine Vorwärtsbewegung des Konsolenelements vorgesehen ist. Über eine Lagervorrichtung mit zwei Linearlagern könnte die Verschiebeachse des oben beschriebenen einen Linearlagers **72b** in seine beiden orthogonal und parallel zu dem Kabinenboden ausgerichteten Komponenten aufgeteilt werden.

[0039] Fig. 9 und Fig. 10 zeigen ein drittes Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Flugzeugsitzvorrichtung **10c**. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10c** umfasst einen ersten Flugzeugsitz und einen zweiten Flugzeugsitz. Der zweite Flugzeugsitz ist benachbart zu dem ersten Flugzeugsitz angeordnet. Die Flugzeugsitze sind äquivalent zu den Flugzeugsitzen des ersten Ausführungsbeispiels ausgebildet und sollen deshalb hier nicht näher beschrieben werden.

[0040] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10c** umfasst eine Konsole **34c**. Die Konsole **34c** ist zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12c**, **14c** angeordnet. Die Konsole **34c** ist vorzugsweise insbesondere direkt zwischen den beiden Flugzeugsitzen angeordnet. Die Konsole **34c** ist insbesondere als ein Trennelement zwischen den beiden Flugzeugsitzen vorgesehen. Die Konsole weist einen Grundkörper **42c** und ein mit dem Grundkörper **42c** beweglich verbundenes Konsolenelement **44c** auf. Der Grundkörper **42c** ist zur Anbindung an den Kabinenboden vorgesehen. Die Konsole **34c** ist vorzugsweise über den Grundkörper **42c** mit dem Kabinenboden verbunden. Der Grundkörper **42c** ist insbesondere als ein unterer Teil der Konsole **34c** ausgebildet.

[0041] Das Konsolenelement **44c** ist mit dem Grundkörper **42c** verbunden. Das Konsolenelement **44c** bildet vorzugsweise insbesondere einen oberen Teil der Konsole **34c** aus. Das Konsolenelement **44c** ist beweglich mit dem feststehenden Grundkörper **42c** verbunden. Das Konsolenelement **44c** kann in zumindest zwei Stellungen relativ zu dem Grundkörper **42c** angeordnet werden. Zwischen den zumindest zwei Stellungen kann das Konsolenelement **44c** relativ zu dem Grundkörper **42c** bewegt werden. Das Konsolenelement **44c** ist zwischen zwei Gebrauchsstellungen relativ zu dem Grundkörper **42c** beweglich gelagert.

[0042] In seiner ersten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44c** auf dem Grundkörper **42c** angeordnet. Das Konsolenelement **44c** ist in der ersten Gebrauchsstellung unmittelbar über dem Grundkörper **42c** angeordnet. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44c** in der ersten Gebrauchsstellung deckungsgleich mit dem Grundkörper **42c** der Konsole **34c** ausgebildet. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44c** zu einer Erweiterung der Liegeflächen der beiden Flugzeugsitze vorgesehen. Das Konsolenelement **44c** ist insbesondere zu einer Erweiterung der Liegeflächen beider Flugzeugsitze vorgesehen. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44c** vorzugsweise insbesondere dazu vorgesehen, die beiden Liegeflächen der beiden Flugzeugsitze miteinander zu verbinden. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44c** in einem Bereich vor dem Grundkörper **42c** der Konsole **34c** angeordnet. Das Konsolenelement **44c** steht vorzugsweise auf dem Kabinenboden der Flugzeugkabine auf.

[0043] Das Konsolenelement **44c** ist bei einer Verstellung von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung dazu vorgesehen, nach unten, insbesondere in Richtung des Kabinenbodens, bewegt zu werden. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44c** insbesondere dazu vorgesehen, bei einer Verstellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung um eine Rotationsachse **74c** zu rotieren. Im Unterschied zu dem ersten Ausführungsbeispiel wird das Konsolenelement **44c** lediglich um eine Rotationsachse **74c** gedreht und ändert seine Ausrichtung bei einer Verstellung zwischen den Gebrauchsstellungen. Zur Verstellung des Konsolenelements **44c** zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen weist die Konsole **34c** eine Lagervorrichtung **54c** auf. Die Lagervorrichtung **54c** ist dazu vorgesehen, das Konsolenelement **44c** relativ zu dem Grundkörper **42c** zu lagern. Die Lagervorrichtung **54c** weist ein Rotationslager **76c** auf. Das Rotationslager **76c** bildet die Rotationsachse **74c** aus. Das Rotationslager **76c** ist an einem vorderen Ende des Grundkörpers **42c** und des Konsolenelements **44c** angeordnet. Das Konsolenelement **44c** ist mit einem vorderen, unteren Ende an das Rotationslager **76c** angebunden. Der Grundkörper **42c** ist mit einem vorderen, oberen Ende an das Rotationslager **76c** angebunden. Über das Rotationslager **76c** ist das Konsolenelement **44c** zu dem Grundkörper **42c** rotierbar. Bei einer Verstellung aus der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung wird das Konsolenelement **44c** um die Rotationsachse **74c** rotiert und liegt in seiner zweiten Gebrauchsstellung mit seiner Oberseite auf dem Kabinenboden auf. Eine Unterseite des Konsolenelements **44c**, die in der ersten Gebrauchsstellung auf dem Grundkörper **42c** aufliegt, bildet eine Abstützfläche **52c** aus, die zur Erweiterung der Liegeflächen der Flugzeugsitze vorgesehen ist.

[0044] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10c** umfasst wenigstens ein Polsterelement **70c**. Das Polsterelement **70c** ist dazu vorgesehen, zur Ausbildung der Erweiterung der Liegefläche **50c** auf der Abstützfläche **52c** angebracht zu werden. Das Polsterelement **70c** ist dazu vorgesehen, in einem verstaute Zustand zusammengerollt und/oder zusammengefaltet in einem Teil der Konsole **34a**, insbesondere in einem Teil des Grundkörpers **42a**, angeordnet zu sein. Das Polsterelement **70c** ist vorzugsweise als eine Luftmatratze ausgebildet. Grundsätzlich ist es auch denkbar, dass das Polsterelement **70c** als eine Weichschaummatratze oder eine Hybridmatratze, also aus einer Kombination aus einem Weichschaum und Luftkammern ausgebildet ist. Das Polsterelement **70c** kann in der zweiten Gebrauchsstellung des Konsolenelements **44c** durch eine nicht näher dargestellte Öffnung aus dem Grundkörper **42c** der Konsole **34c** entnommen werden. Vorzugsweise entfaltet und füllt sich das Polsterelement **70c** insbesondere selbsttätig in der dafür vorgesehenen Liegefläche.

[0045] Die Fig. 11 und Fig. 12 zeigen ein viertes Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Flugzeugsitzvorrichtung **10d**. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10d** umfasst einen ersten Flugzeugsitz **12d**. Der Flugzeugsitz **12d** ist vorzugsweise als ein First-Class-Flugzeugsitz oder ein Businessclass-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **12d** ist vorzugsweise insbesondere als ein Full-Flat-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **12d** kann zwischen einer im Wesentlichen aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung verstellt werden. Der Flugzeugsitz **12d** bildet in seiner Liegestellung eine im Wesentlichen ebene Liegefläche **46d** aus. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10d** weist einen zweiten Flugzeugsitz **14d** auf. Der zweite Flugzeugsitz **14d** ist benachbart zu dem ersten Flugzeugsitz **12d** angeordnet. Der Flugzeugsitz **14d** ist vorzugsweise als ein First-Class-Flugzeugsitz oder ein Businessclass-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **14d** ist vorzugsweise insbesondere als ein Full-Flat-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **14d** kann zwischen einer im Wesentlichen aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung verstellt werden. Der Flugzeugsitz **14d** bildet in seiner Liegestellung eine im Wesentlichen ebene Liegefläche **48d** aus.

[0046] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10d** umfasst eine Konsole **34d**. Die Konsole **34d** ist zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12d**, **14d** angeordnet. Die Konsole **34d** ist vorzugsweise insbesondere direkt zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12d**, **14d** angeordnet. Die Konsole **34d** ist insbesondere als ein Trennelement zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12d**, **14d** vorgesehen. Die Konsole **42d** weist einen Grundkörper **42d** auf. Der Grundkörper **42d** ist zur Anbindung an den Kabinenboden vorgesehen. Die Konsole **34d** ist vorzugsweise über den Grund-

körper **42d** mit dem Kabinenboden verbunden. Der Grundkörper **42d** ist insbesondere als ein unterer Teil der Konsole **34d** ausgebildet. Im Unterschied zu den anderen Ausführungsbeispielen weist die Konsole **34d** ein erstes Konsolenelement **78d** und ein zweites Konsolenelement **80d** auf. Die beiden Konsolenelemente **78d**, **80d** sind jeweils zwischen zwei Stellungen, insbesondere zwei Gebrauchsstellungen verstellbar. Im Vergleich zu dem ersten Ausführungsbeispiel ist dessen eines Konsolenelement durch die beiden im folgenden beschriebenen Konsolenelemente **78d**, **80d** ausgebildet. Die beiden Konsolenelemente **78d**, **80d** bilden gemeinsam einen oberen Bereich der Konsole **34d** aus. Das erste Konsolenelement **78d** ist dem ersten Flugzeugsitz **12d** zugeordnet. Das zweite Konsolenelement **80d** ist dem zweiten Flugzeugsitz **14d** zugeordnet. Die Konsolenelemente **78d**, **80d** bilden jeweils eine Armlehne **36d**, **38d** des Flugzeugsitzes **12d** aus, dem sie zugeordnet sind. Die beiden Konsolenelemente **78d**, **80d** sind jeweils im Wesentlichen gleich ausgebildet. Die Konsolenelemente **78d**, **80d** sind vorzugsweise spiegelsymmetrisch zueinander ausgebildet. Die Konsolenelemente **78d**, **80d** sind zwischen zwei Gebrauchsstellungen relativ zu dem Grundkörper **42d** beweglich gelagert. In den ersten Gebrauchsstellungen sind die Konsolenelemente **78d**, **80d** auf dem Grundkörper **42d** angeordnet. In der ersten Gebrauchsstellung liegen die Konsolenelemente **78d**, **80d** mit ihren Unterseiten auf einer Oberseite des Grundkörpers **42d** auf. In der zweiten Gebrauchsstellung sind die Konsolenelemente **78d**, **80d** jeweils zu einer Erweiterung einer der Liegeflächen **46d**, **48d** der Flugzeugsitze **12d**, **14d** vorgesehen, dem sie zugeordnet sind. Das erste Konsolenelement **78d** ist zur Erweiterung der Liegefläche **46d** des ersten Flugzeugsitzes **12d** vorgesehen. Das zweite Konsolenelement **80d** ist zur Erweiterung der Liegefläche **48d** des zweiten Flugzeugsitzes **14d** vorgesehen.

[0047] Die zwei Konsolenelemente **78d**, **80d** sind unabhängig voneinander in ihre ersten und zweiten Gebrauchsstellungen verstellbar. Das erste Konsolenelement **78d** kann unabhängig von dem zweiten Konsolenelement **80d** zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen verfahren werden. Das zweite Konsolenelement **80d** kann unabhängig von dem ersten Konsolenelement **78d** zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen verfahren werden. So können die Liegeflächen **46d**, **48d** der Flugzeugsitze **12d**, **14d** unabhängig voneinander erweitert werden. Es ist denkbar, dass lediglich die Liegefläche **46d**, **48d** einer der beiden Flugzeugsitze **12d**, **14d** oder die Liegeflächen **46d**, **48d** beider Flugzeugsitze **12d**, **14d** erweitert werden. Die Konsole **34d** umfasst je Konsolenelement **78d**, **80d** eine Lagervorrichtung, über die die Konsolenelemente **78d**, **80d** zwischen ihren Gebrauchsstellungen verstellbar werden können. Die Lagervorrichtungen sollen hier nicht näher beschrieben werden. Die Lagervorrichtungen können vorzugswei-

se insbesondere einer der in den vorhergehenden Ausführungsbeispielen beschriebenen Lagervorrichtungen entsprechen.

[0048] Die Konsole **34d** umfasst ein Trennelement **82d**. Das Trennelement **82d** ist dazu vorgesehen, die Liegeflächen **46d**, **48d** der beiden Flugzeugsitze **12d**, **14d** voneinander abzutrennen. Das Trennelement **82d** ist vorzugsweise insbesondere dazu vorgesehen, die beiden erweiterten Liegeflächen **46d**, **48d** der Flugzeugsitze **12d**, **14d** voneinander abzutrennen. Das Trennelement **82d** ist vorzugsweise als eine dünne Wandung ausgebildet. Das Trennelement **82d** ist vorzugsweise zwischen einer Verstaustellung und einer Gebrauchsstellung verstellbar. In der Gebrauchsstellung trennt das Trennelement die Liegeflächen **46d**, **48d** der Flugzeugsitze **12d**, **14d** vorzugsweise über eine gesamte Länge voneinander ab. Das Trennelement **82d** ist vorzugsweise mittig zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12d**, **14d** angeordnet. Vorzugsweise ist das Trennelement **82d** insbesondere zwischen den beiden Konsolenelementen **78d**, **80d** der Konsole **34d** angeordnet. Das Trennelement **82d** ist vorzugsweise über eine Lagervorrichtung beweglich zwischen seiner Verstaustellung und seiner Gebrauchsstellung verstellbar.

[0049] Die Flugzeugsitzvorrichtung weist vorzugsweise je Konsolenelement **78d**, **80d** ein Polsterelement auf, das zur Erweiterung der Liegeflächen **46d**, **48d** auf einer von dem entsprechenden Konsolenelement **78d**, **80d** und dem Grundkörper **42d** gebildeten Abstützfläche angeordnet werden kann.

[0050] Die Fig. 13 und Fig. 14 zeigen ein fünftes Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Flugzeugsitzvorrichtung **10e**. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10e** umfasst einen ersten Flugzeugsitz und einen zweiten Flugzeugsitz. Der zweite Flugzeugsitz ist benachbart zu dem ersten Flugzeugsitz angeordnet. Die Flugzeugsitze sind äquivalent zu den Flugzeugsitzen des ersten Ausführungsbeispiels ausgebildet und sollen deshalb hier nicht näher beschrieben werden.

[0051] Die Flugzeugsitzvorrichtung **10e** umfasst eine Konsole **34e**. Die Konsole **34e** ist zwischen den beiden Flugzeugsitzen angeordnet. Die Konsole **34e** ist vorzugsweise insbesondere direkt zwischen den beiden Flugzeugsitzen angeordnet. Die Konsole **34e** ist insbesondere als ein Trennelement zwischen den beiden Flugzeugsitzen vorgesehen. Die Konsole **34e** weist einen Grundkörper **42e** und ein mit dem Grundkörper **42e** beweglich verbundenes Konsolenelement **44e** auf. Der Grundkörper **42e** ist zur Anbindung an den Kabinenboden vorgesehen. Die Konsole **34e** ist vorzugsweise über den Grundkörper **42e** mit dem Kabinenboden verbunden. Der Grundkörper **42e** ist im Unterschied zu den anderen Ausführungsbeispielen zweiteilig ausgeführt. Der Grundkörper **42e** weist

einen starren Teilbereich **86e** auf, der fest mit dem Kabinenboden verbunden ist. Der Grundkörper **42e** weist einen oberen Teilbereich **88e** auf, der die Konsole **34e** nach oben hin abschließt. Der obere Teilbereich **88e** des Grundkörpers **42e** bildet vorzugsweise die Armlehnen für die Flugzeugsitze aus.

[0052] Das Konsolenelement **44e** ist mit dem Grundkörper **42e** verbunden. Das Konsolenelement **44e** ist vorzugsweise insbesondere dazu vorgesehen, in zumindest einer Stellung innerhalb des Grundkörpers **42e** der Konsole **34e** angeordnet zu sein. Das Konsolenelement **44e** ist insbesondere dazu vorgesehen, zumindest in einer Stellung zwischen den beiden Teilbereichen **86e**, **88e** des Grundkörpers **42e** angeordnet zu sein. Das Konsolenelement **44e** ist vorzugsweise in zumindest der ersten Gebrauchsstellung in einem Bereich zwischen den beiden Teilbereichen **86e**, **88e** des Grundkörpers **42e** angeordnet. Zwischen dem ersten Teilbereich **86e** und dem zweiten Teilbereich **88e** des Grundkörpers **42e** ist in der ersten Gebrauchsstellung vorzugsweise ein Verstaumraum gebildet, in dem das Konsolenelement **44e** angeordnet werden kann.

[0053] Das Konsolenelement **44e** kann in zumindest zwei Stellungen relativ zu dem Grundkörper **42e** angeordnet werden. Zwischen den zumindest zwei Stellungen kann das Konsolenelement **44e** relativ zu dem Grundkörper **42e** bewegt werden. Das Konsolenelement **44e** ist zwischen zwei Gebrauchsstellungen relativ zu dem Grundkörper **42e** beweglich gelagert. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44e** zu dem Grundkörper **42e** linear verfahrbar. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44e** zu dem Grundkörper **42e** vorzugsweise in einer im Wesentlichen parallel zu dem Kabinenboden verlaufenden Verfahrachse verschiebbar. Grundsätzlich wäre es auch denkbar, dass das Konsolenelement **44e** zu dem Grundkörper **42e** in einer schräg zu dem Kabinenboden verlaufenden Verfahrachse verschiebbar ist. Vorzugsweise ist es dabei denkbar, dass die Verfahrachse in einer Verfahrachse nach unten, also in Richtung des Kabinenbodens oder nach oben, also weg von dem Kabinenboden ausgerichtet ist.

[0054] In seiner ersten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44e** in dem Grundkörper **42e** angeordnet. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44e** in der ersten Gebrauchsstellung deckungsgleich mit dem Grundkörper **42e** der Konsole **34e** ausgebildet. Vorzugsweise ist das Konsolenelement **44e** in der ersten Gebrauchsstellung vollständig in dem Grundkörper **42e** der Konsole **34e** angeordnet. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44e** zu einer Erweiterung der Liegeflächen der beiden Flugzeugsitze vorgesehen. Das Konsolenelement **44e** ist insbesondere zu einer Erweiterung der Liegeflächen beider Flugzeugsitze vorgesehen. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenele-

ment **44e** vorzugsweise insbesondere dazu vorgesehen, die beiden Liegeflächen der beiden Flugzeugsitze miteinander zu verbinden. In der zweiten Gebrauchsstellung ist das Konsolenelement **44e** in einem Bereich vor dem Grundkörper **42e** der Konsole **34e** angeordnet. Bei einer Verstellung von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung wird das Konsolenelement **44e** aus dem Grundkörper **42e** herausbewegt. Vorzugsweise weist die Konsole **34e** eine nicht näher dargestellte Linearlagerung auf, über die das Konsolenelement **44e** zu dem Grundkörper **42e** linear gelagert ist.

[0055] Der obere Teilbereich **88e** des Grundkörpers **42e** ist in einer Vertikalrichtung linear zu dem unteren Teilbereich **86e** des Grundkörpers **42e** beweglich gelagert. Ist das Konsolenelement **44e** in seine zweite Gebrauchsstellung vor dem Grundkörper **42e** verstellt, kann der obere Teilbereich **88e** des Grundkörpers **42e** in eine zweite Gebrauchsstellung abgesenkt werden. In seiner zweiten Gebrauchsstellung ist der obere Teilbereich **88e** des Grundkörpers **42e** vorzugsweise in einer Ebene mit dem Konsolenelement **44e** in seiner zweiten Gebrauchsstellung ausgerichtet. Vorzugsweise bilden der obere Teilbereich **88e** des Grundkörpers **42e** und das Konsolenelement **44e** in ihren zweiten Gebrauchsstellungen zusammen die erweiterte Liegefläche aus. Vorzugsweise weisen die Lagerungen des Konsolenelements **44e** und des oberen Teilbereichs **88e** des Grundkörpers eine Kopplung auf, sodass eine Bewegung des oberen Teilbereichs **88e** vorzugsweise durch eine Verstellung des Konsolenelements **44e** initiiert wird. Der obere Teilbereich **88e** wird vorzugsweise durch eine Verstellung des Konsolenelements **44e** zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen automatisch ebenfalls zwischen seinen beiden Gebrauchsstellungen verstellt.

[0056] Die Fig. 15 zeigt ein sechstes Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Flugzeugsitzvorrichtung **10f**. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10f** umfasst einen ersten Flugzeugsitz **12f**. Der Flugzeugsitz **12f** ist vorzugsweise als ein First-Class-Flugzeugsitz oder ein Businessclass-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **12f** ist vorzugsweise insbesondere als ein Full-Flat-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **12f** kann zwischen einer im Wesentlichen aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung verstellt werden. Der Flugzeugsitz **12f** bildet in seiner Liegestellung eine im Wesentlichen ebene Liegefläche **46f** aus. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10f** weist einen zweiten Flugzeugsitz **14f** auf. Der zweite Flugzeugsitz **14f** ist benachbart zu dem ersten Flugzeugsitz **12f** angeordnet. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10f** umfasst eine Konsole **34f**. Die Konsole **34f** ist zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12f**, **14f** angeordnet. Die Konsole **34f** ist vorzugsweise insbesondere direkt zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12f**, **14f** angeordnet. Die Konsole

34f ist insbesondere als ein Trennelement zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12f**, **14f** vorgesehen. Die Konsole **34f** weist einen Grundkörper **42f** und ein mit dem Grundkörper **42f** beweglich verbundenes Konsolenelement **44f** auf. Der Grundkörper **42f** ist zur Anbindung an den Kabinenboden vorgesehen. Das Konsolenelement **44f** ist zwischen zwei Gebrauchsstellungen relativ zu dem Grundkörper **42f** beweglich gelagert. Das Konsolenelement **44f** ist äquivalent zu den vorhergehenden Ausführungsbeispielen dazu vorgesehen, in der zweiten Gebrauchsstellung eine Liegefläche zu erweitern und dazu vor dem Grundkörper **42f** angeordnet zu sein.

[0057] Im Unterschied zu den anderen Ausführungsbeispielen weisen die Flugzeugsitze **12f**, **14f** eine andere Ausrichtung zueinander auf. Der zweite Flugzeugsitz **14f** ist relativ zu dem ersten Flugzeugsitz **12f** nach hinten versetzt. Ein hinteres Ende des ersten Flugzeugsitzes **12f** ist vor einem hinteren Ende des zweiten Flugzeugsitzes **14f** angeordnet. Eine Erweiterung einer Liegefläche wenigstens einer der beiden Flugzeugsitze **12f**, **14f** kann entsprechend einem der vorhergehenden Ausführungsbeispiele erfolgen und soll deshalb hier nicht näher beschrieben werden.

[0058] Die **Fig. 16** zeigt ein siebtes Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Flugzeugsitzvorrichtung **10g**. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10g** umfasst einen ersten Flugzeugsitz **12g**. Der Flugzeugsitz **12g** ist vorzugsweise als ein First-Class-Flugzeugsitz oder ein Businessclass-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **12g** ist vorzugsweise insbesondere als ein Full-Flat-Flugzeugsitz ausgebildet. Der Flugzeugsitz **12g** kann zwischen einer im Wesentlichen aufrechten Sitzstellung und der im Wesentlichen ebenen Liegestellung verstellt werden. Der Flugzeugsitz **12g** bildet in seiner Liegestellung eine im Wesentlichen ebene Liegefläche **46g** aus. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10g** weist einen zweiten Flugzeugsitz **14g** auf. Der zweite Flugzeugsitz **14g** ist benachbart zu dem ersten Flugzeugsitz **12g** angeordnet. Die Flugzeugsitzvorrichtung **10g** umfasst eine Konsole **34g**. Die Konsole **34g** ist zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12g**, **14g** angeordnet. Die Konsole **34g** ist vorzugsweise insbesondere direkt zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12g**, **14g** angeordnet. Die Konsole **34g** ist insbesondere als ein Trennelement zwischen den beiden Flugzeugsitzen **12g**, **14g** vorgesehen. Die Konsole weist einen Grundkörper **42g** und ein mit dem Grundkörper **42g** beweglich verbundenes Konsolenelement **44g** auf. Der Grundkörper **42g** ist zur Anbindung an den Kabinenboden vorgesehen. Das Konsolenelement **44g** ist zwischen zwei Gebrauchsstellungen relativ zu dem Grundkörper **42g** beweglich gelagert. Das Konsolenelement **44g** ist äquivalent zu den vorhergehenden Ausführungsbeispielen dazu vorgesehen, in der zweiten Gebrauchsstellung eine Liegefläche zu er-

weitern und dazu vor dem Grundkörper **42g** angeordnet zu sein.

[0059] Im Unterschied zu den anderen Ausführungsbeispielen weisen die Flugzeugsitze **12g**, **14g** eine andere Ausrichtung zueinander auf. Der beiden Flugzeugsitze **12g**, **14g** sind geneigt zueinander ausgerichtet. Die Flugzeugsitze **12g**, **14g** weisen insbesondere jeweils eine Sitzrichtung auf, wobei die Sitzrichtungen vorzugsweise insbesondere einander zugewandt sind. Die Sitzrichtungen der Flugzeugsitze **12g**, **14g** weisen vorzugsweise einen Schnittpunkt auf, der vor den Flugzeugsitzen **12g**, **14g** liegt. Hintere Enden der Flugzeugsitze **12g**, **14g** sind weiter voneinander beabstandet als vordere Enden der Flugzeugsitze **12g**, **14g**. Eine Erweiterung einer Liegefläche wenigstens einer der beiden Flugzeugsitze **12g**, **14g** kann entsprechend einem der vorhergehenden Ausführungsbeispiele erfolgen und soll deshalb hier nicht näher beschrieben werden.

Bezugszeichenliste

10	Flugzeugsitzvorrichtung
12	Flugzeugsitz
14	Flugzeugsitz
16	Sitzboden
18	Rückenlehne
20	Sitzboden
22	Rückenlehne
24	Reihe
26	Reihe
28	Beinabstützmodul
30	Beinabstützmodul
32	Umhausungselement
34	Konsole
36	Armlehne
38	Armlehne
40	Ablagebereich
42	Grundkörper
44	Konsolenelement
46	Liegefläche
48	Liegefläche
50	Liegefläche
52	Abstützfläche
54	Lagervorrichtung
56	Koppelgetriebe
58	Lagerelement

60	Lagerelement
62	Drehlager
64	Drehlager
66	Drehlager
68	Drehlager
70	Polsterelement
72	Linearlager
74	Rotationsachse
76	Rotationslager
78	Konsolenelement
80	Konsolenelement
82	Trennelement
84	Ottoman
86	Teilbereich
88	Teilbereich

Patentansprüche

1. Flugzeugsitzvorrichtung mit wenigstens einem ersten Flugzeugsitz (12a; 12d; 12f; 12g), der zumindest in einer Liegestellung dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen ebene Liegefläche (46a; 46d) auszubilden, mit zumindest einem zweiten Flugzeugsitz (14a; 14d; 14f; 14g), der zumindest in einer Liegestellung dazu vorgesehen ist, eine im Wesentlichen ebene Liegefläche (48a; 48d) auszubilden, und mit wenigstens einer Konsole (34a; 34b; 34c; 34d, 34e; 34f; 34g), die zumindest teilweise zwischen den beiden Flugzeugsitzen (12a, 14a; 12d, 14d; 12f, 14f; 12g, 14g) angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Konsole (34a; 34b; 34c; 34d; 34e; 34f; 34g) zumindest einen Grundkörper (42a; 42b; 42c; 42d) und ein mit dem Grundkörper (42a; 42b; 42c; 42d) beweglich verbundenes Konsolenelement (44a; 44b; 44c; 78d, 80d) aufweist, das dazu vorgesehen ist, zwischen zumindest einer ersten Gebrauchsstellung und zumindest einer zweiten Gebrauchsstellung verstellbar zu sein, wobei das Konsolenelement (44a; 44b; 44c; 78d, 80d; 44e; 44f; 44g) in der zweiten Gebrauchsstellung zumindest zu einer Erweiterung einer von einem der Flugzeugsitze (12a, 14a; 12d, 14d; 12f, 14f; 12g, 14g) ausgebildeten Liegefläche (46a, 48a; 46d, 48d) vorgesehen ist.

2. Flugzeugsitzvorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das wenigstens eine Konsolenelement (44a; 44b; 44c; 78d, 80d) bei einer Verstellung von der ersten Gebrauchsstellung in die zweite Gebrauchsstellung dazu vorgesehen ist, nach unten, insbesondere in Richtung eines Kabinenbodens, bewegt zu werden.

3. Flugzeugsitzvorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass das wenigstens eine Konsolenelement (44a; 44b; 44c; 78d, 80d) in der zweiten Gebrauchsstellung zumindest mit einem Teil des Grundkörpers (42a; 42b; 42c; 42d) eine im Wesentlichen ebene Abstützfläche (52a; 52b; 52c; 52d) ausbildet.

4. Flugzeugsitzvorrichtung nach Anspruch 3, **gekennzeichnet durch** wenigstens ein Polsterelement (70a), das dazu vorgesehen ist, zur Ausbildung der Erweiterung der Liegefläche auf der Abstützfläche (52a; 52b; 52c; 52d) angebracht zu werden.

5. Flugzeugsitzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das wenigstens eine Konsolenelement (44a; 44c; 78d, 80d) dazu vorgesehen ist, bei einer Verstellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung zumindest teilweise verschwenkt zu werden.

6. Flugzeugsitzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das wenigstens eine Konsolenelement (44b) dazu vorgesehen ist, bei einer Verstellung zwischen der ersten Gebrauchsstellung und der zweiten Gebrauchsstellung zumindest teilweise linear verfahren zu werden.

7. Flugzeugsitzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Konsolenelement (78d; 80d) lediglich zur Erweiterung der Liegefläche (46d, 48d) eines der beiden benachbart angeordneten Flugzeugsitze (12d, 14d) vorgesehen ist.

8. Flugzeugsitzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Konsolenelement (44a; 44b; 44c;) in seiner zweiten Gebrauchsstellung zur Erweiterung der Liegeflächen (46a, 48a) beider Flugzeugsitze (12a, 14a) vorgesehen ist, wobei dabei insbesondere eine gemeinsame Liegefläche ausgebildet werden kann.

9. Flugzeugsitzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Konsole (34d) wenigstens ein zweites mit dem Grundkörper (42d) beweglich verbundenes Konsolenelement (80d) aufweist, das dazu vorgesehen ist, unabhängig von dem ersten Konsolenelement (78d) zwischen zumindest einer ersten Gebrauchsstellung und zumindest einer zweiten Gebrauchsstellung verstellbar zu sein.

10. Flugzeugsitzvorrichtung nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass das erste Konsolenelement (78d) in seiner zweiten Gebrauchsstellung zur Erweiterung der Liegefläche (46d) des ersten Flugzeugsitzes (12d) und das zweite Konsolenelement

ment (80d) in seiner zweiten Gebrauchsstellung zur Erweiterung der Liegefläche (48d) des zweiten Flugzeugsitzes (14d) vorgesehen ist.

11. Flugzeugsitzvorrichtung nach Anspruch 9 oder 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass die beiden Konsolenelemente (78d, 80d) zusammen in ihrer Liegestellung zur Erweiterung und der Kombination der Liegeflächen (46d, 48d) beider Flugzeugsitze (12d, 14d) vorgesehen sind.

12. Flugzeugsitzvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Konsole (34d) wenigstens ein Trennelement (82d) umfasst, das dazu vorgesehen ist, in zumindest einer Gebrauchsstellung die Liegebereiche (46d, 48d) beider Flugzeugsitze (12d, 14d) zumindest teilweise voneinander abzutrennen.

Es folgen 9 Seiten Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen

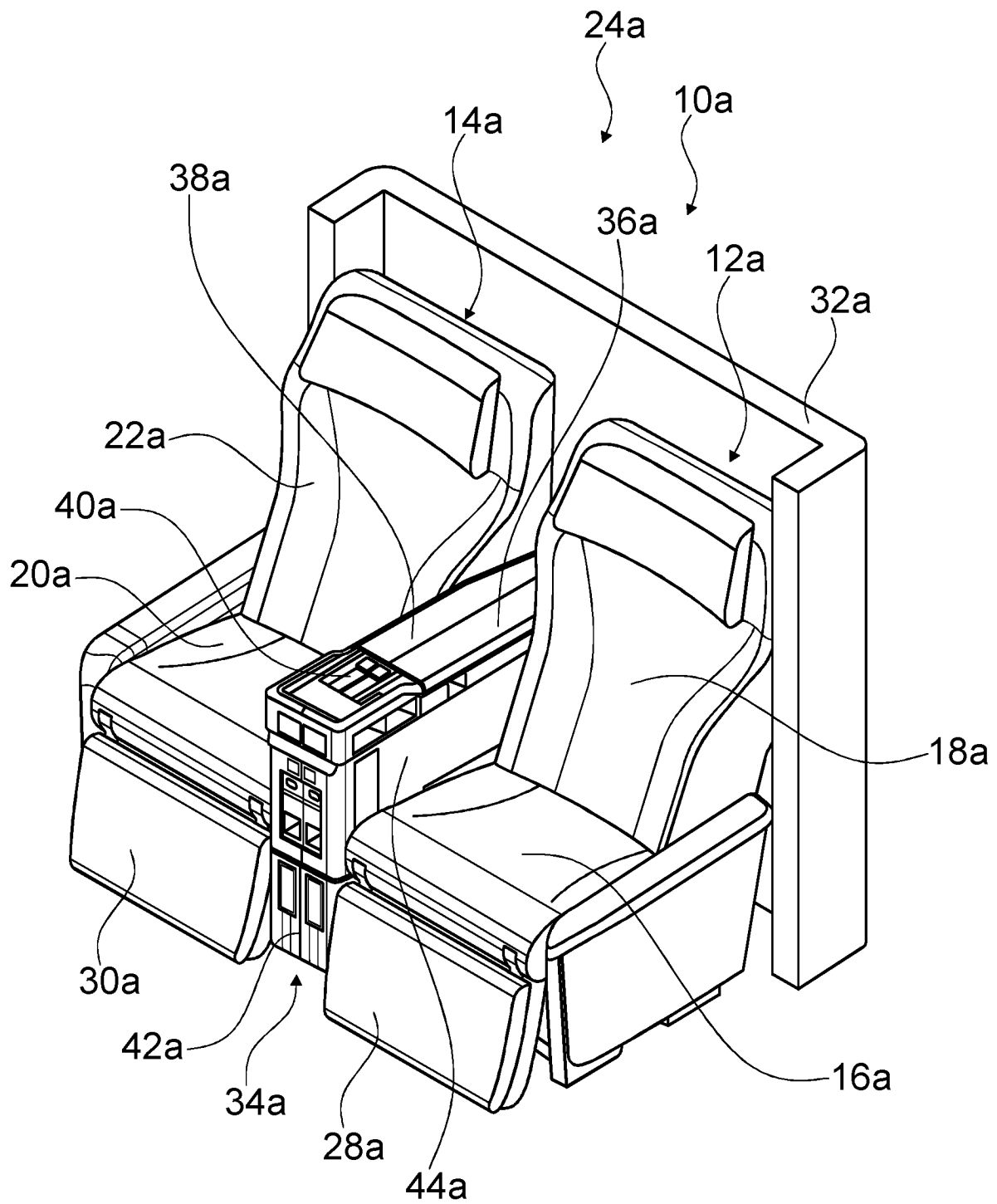


Fig. 1

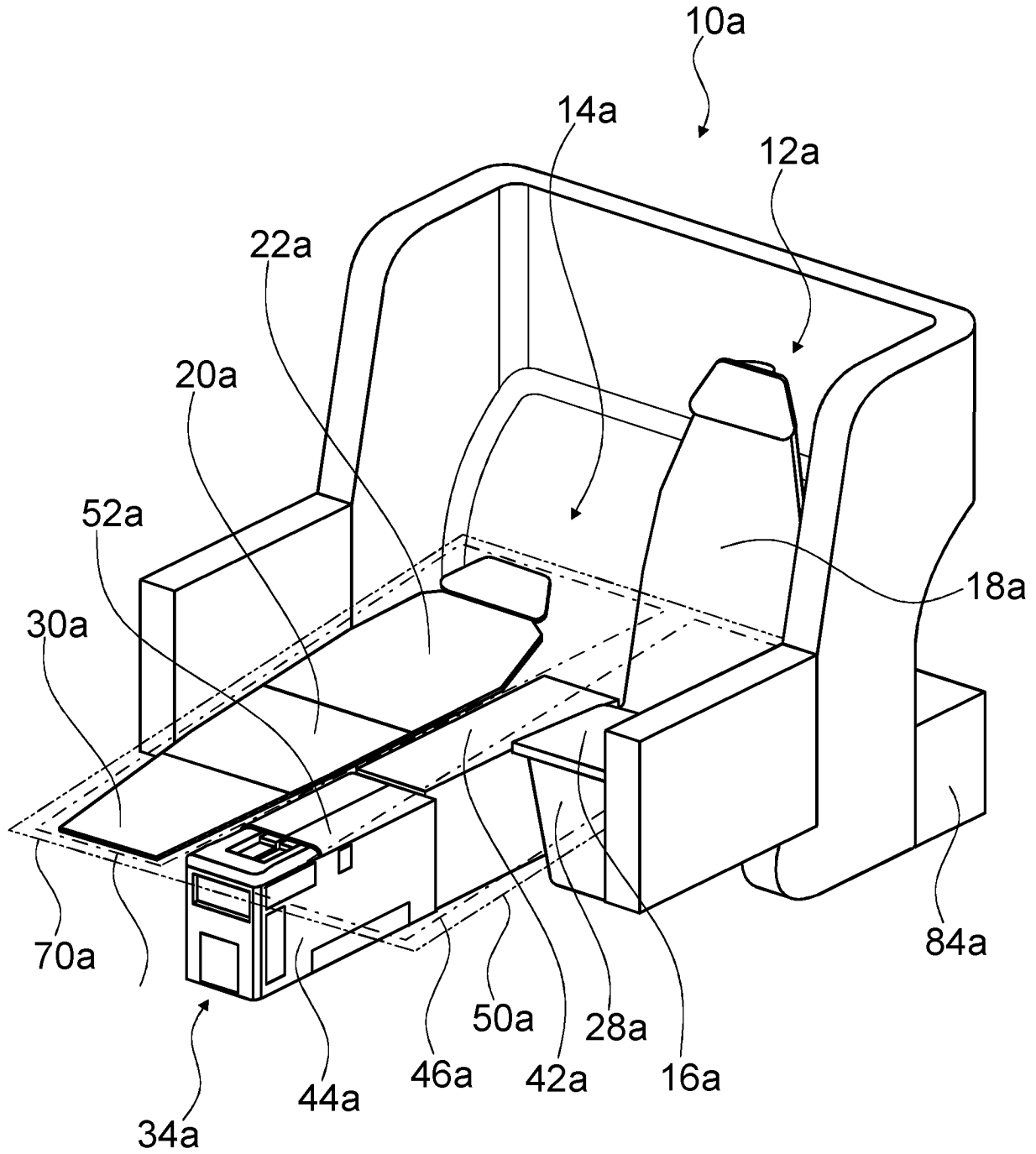


Fig. 2

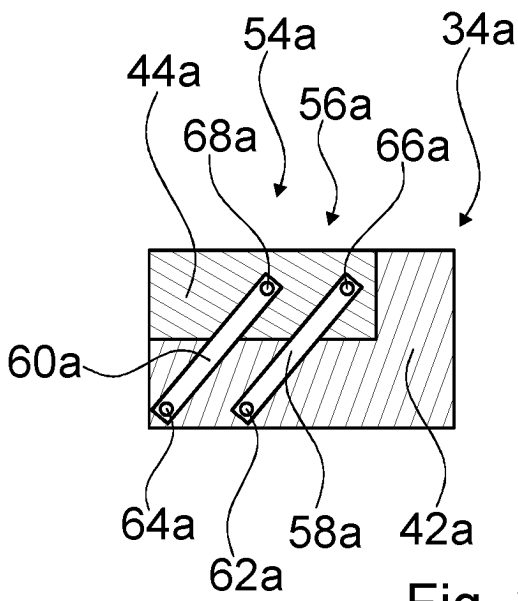


Fig. 3

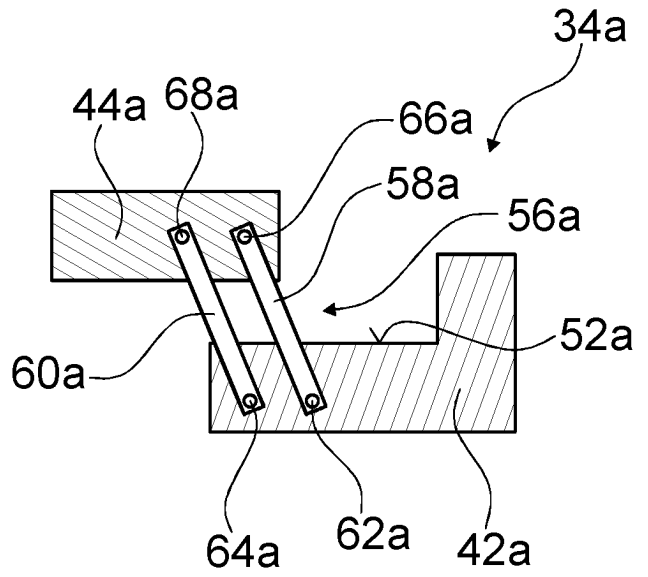


Fig. 4

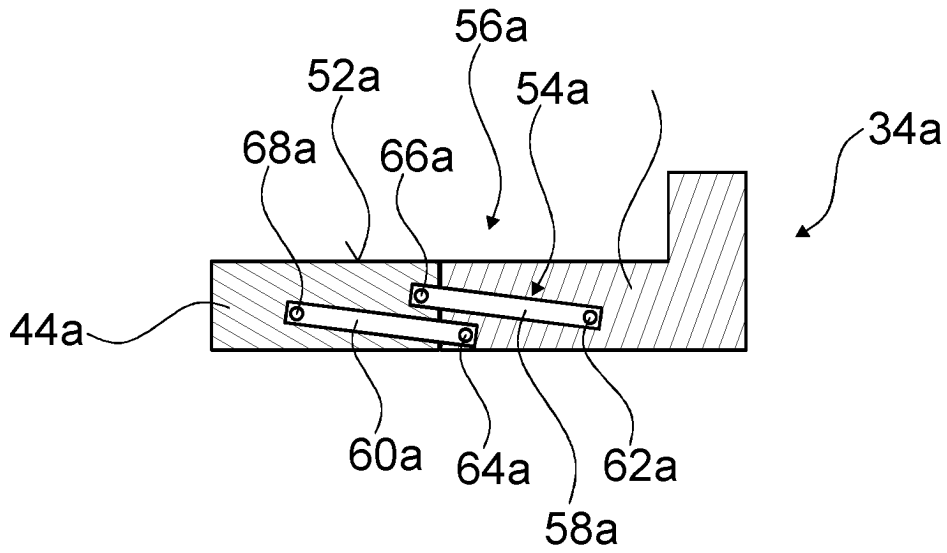


Fig. 5

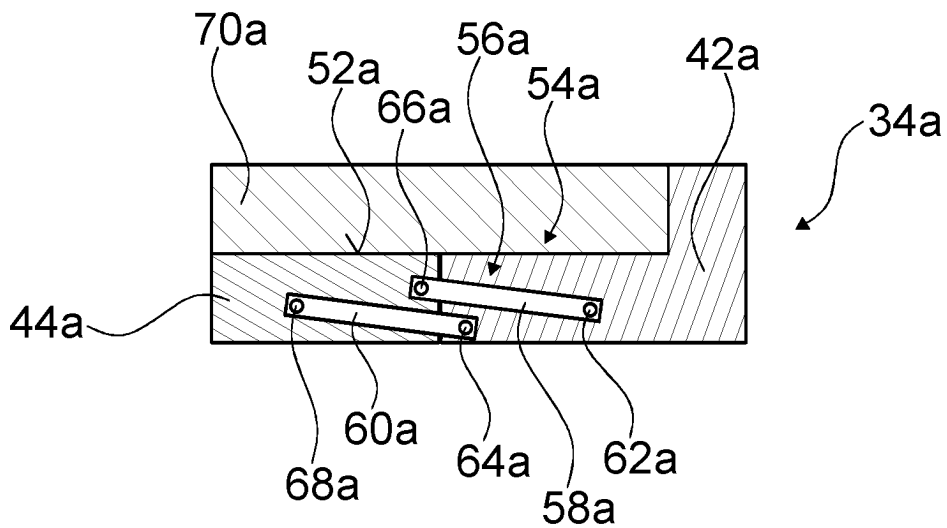


Fig. 6

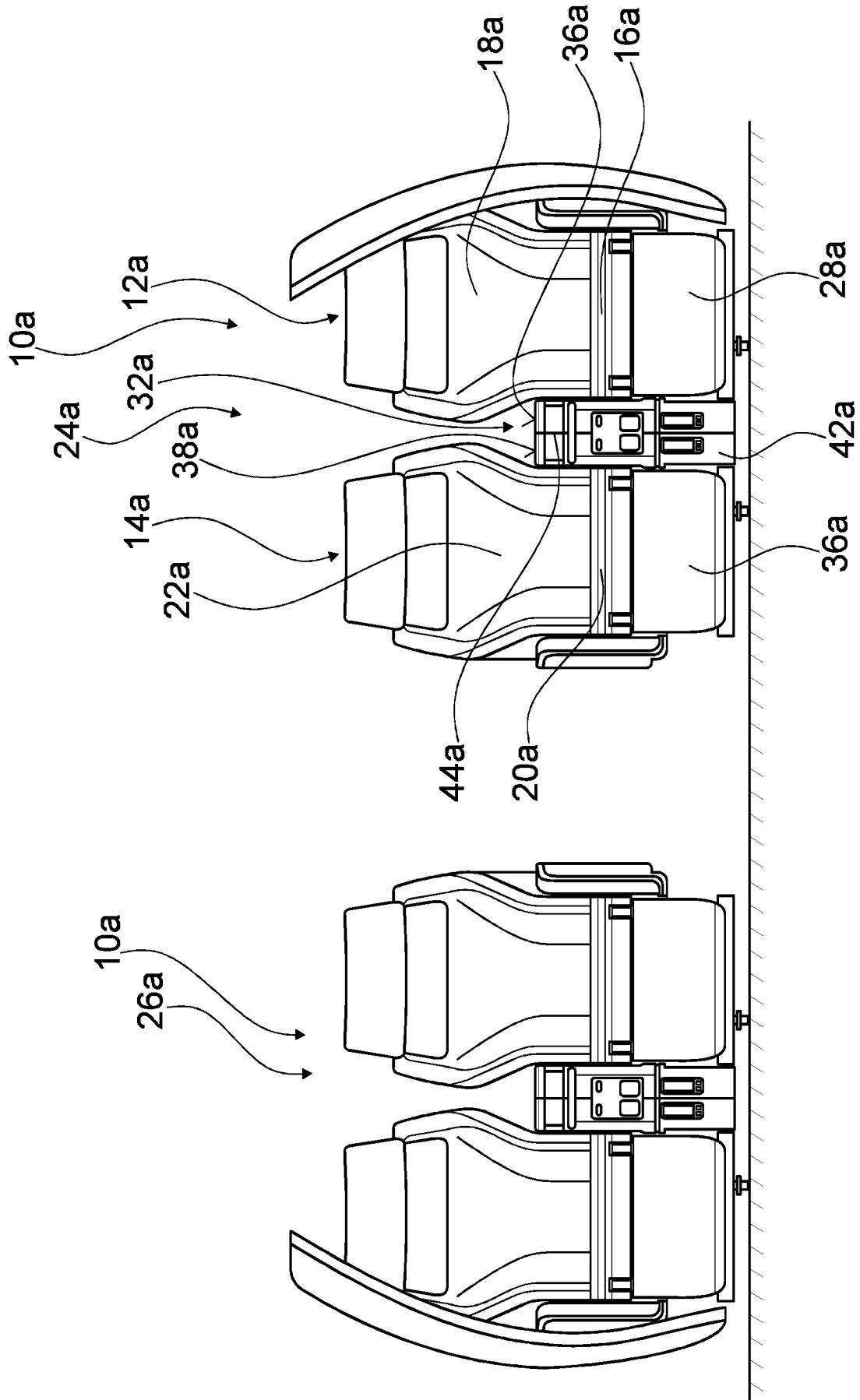


Fig. 7

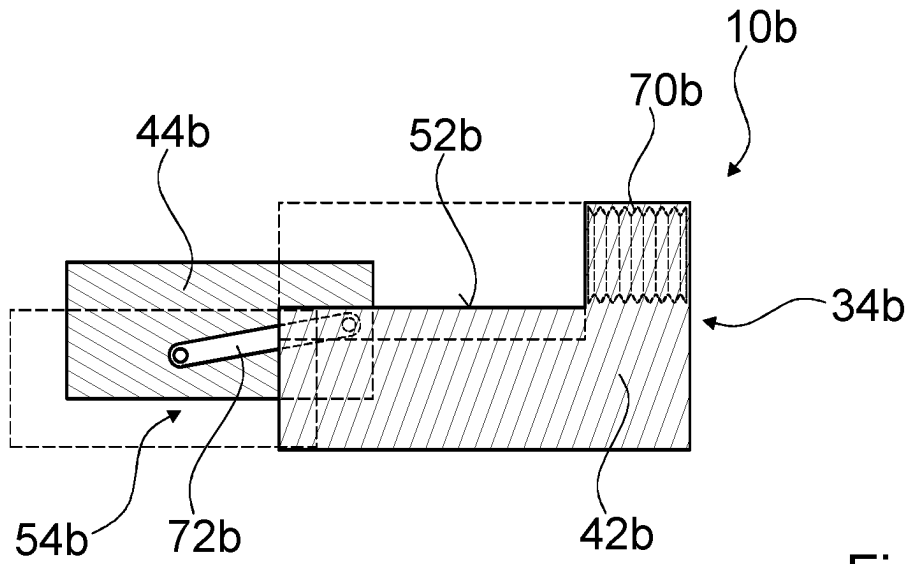


Fig. 8

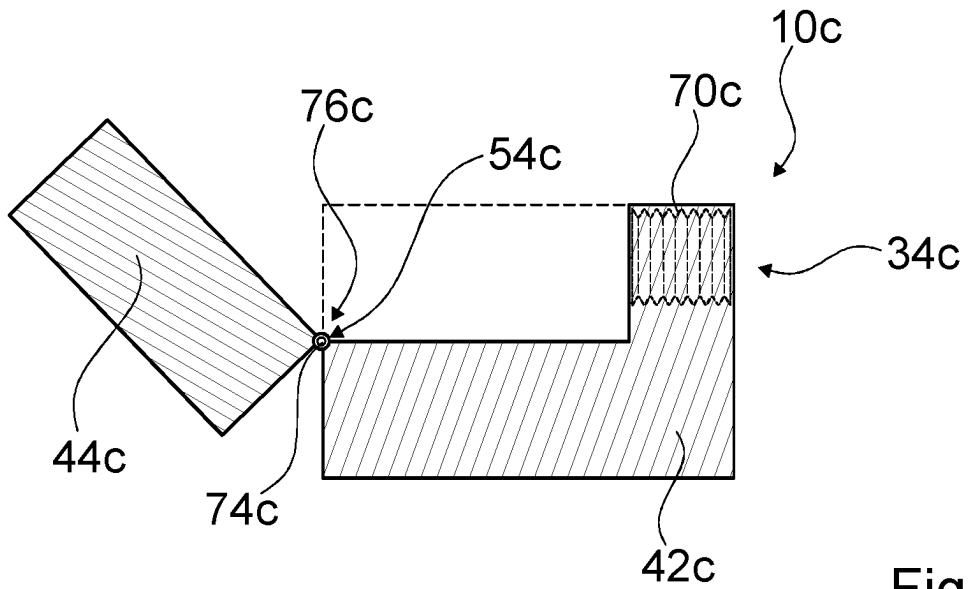


Fig. 9

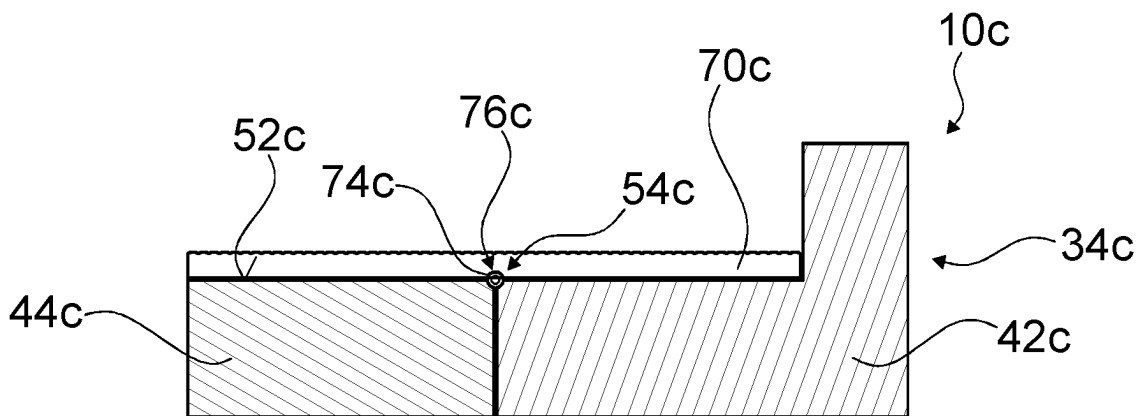


Fig. 10

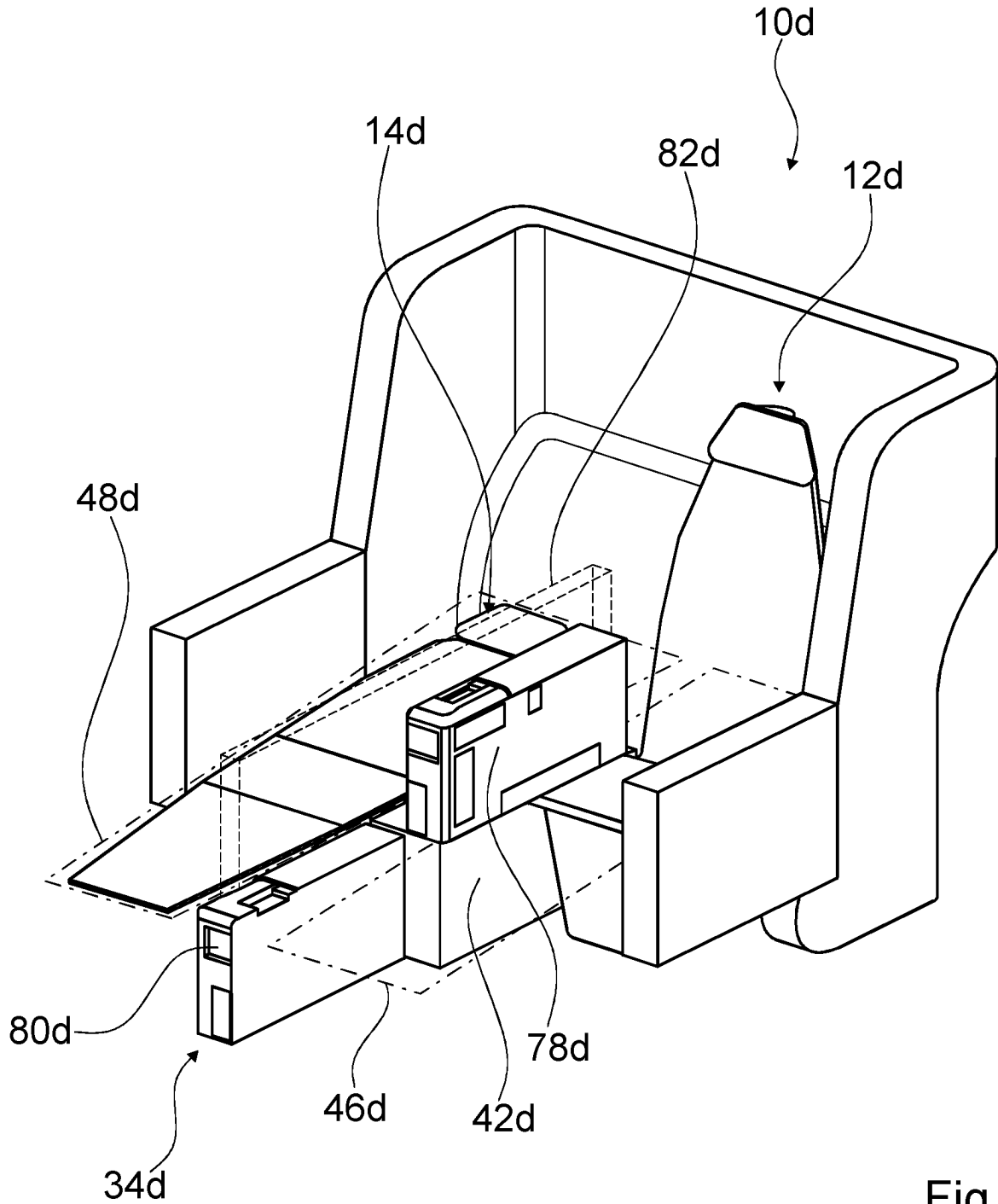


Fig. 11

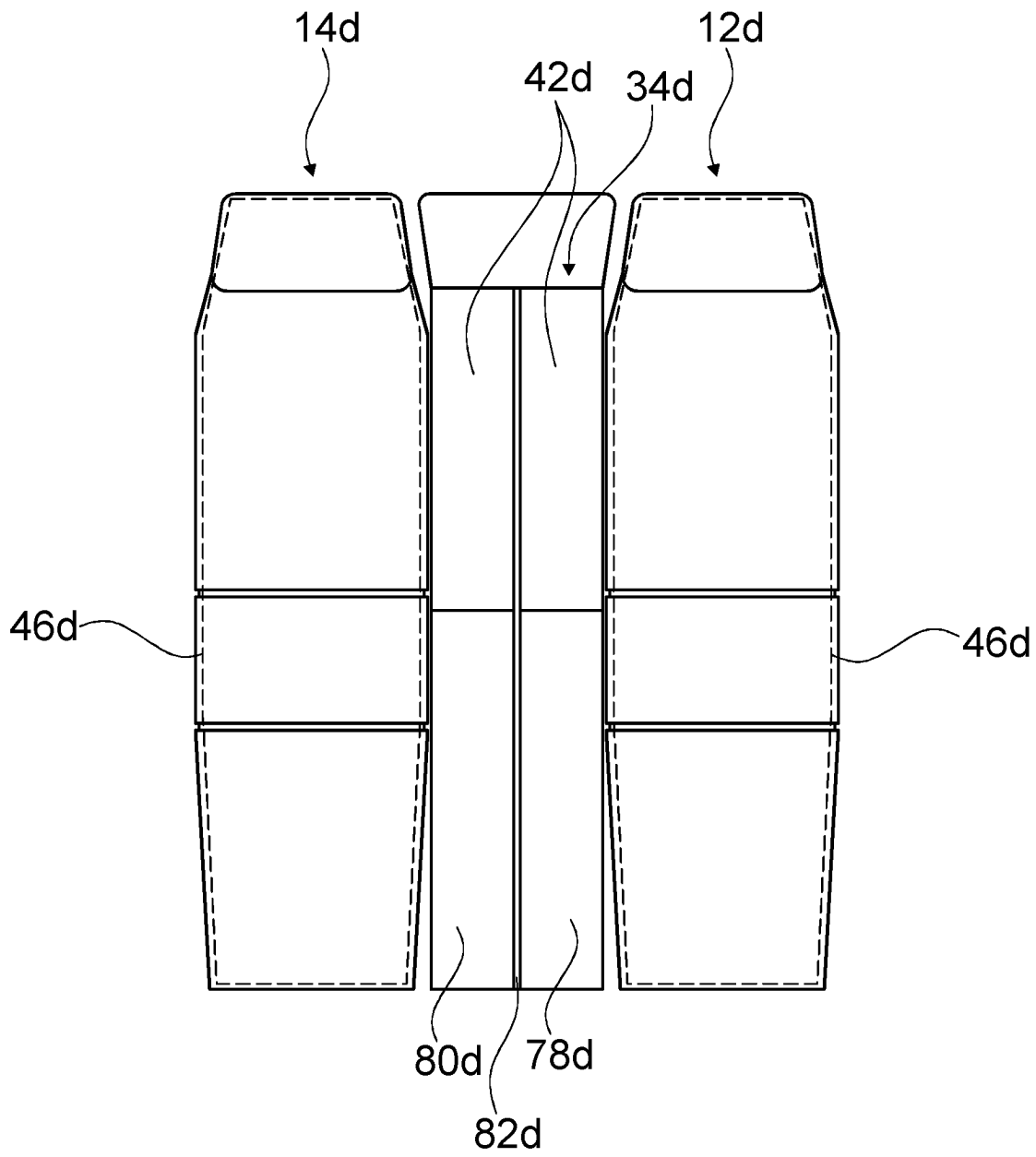


Fig. 12

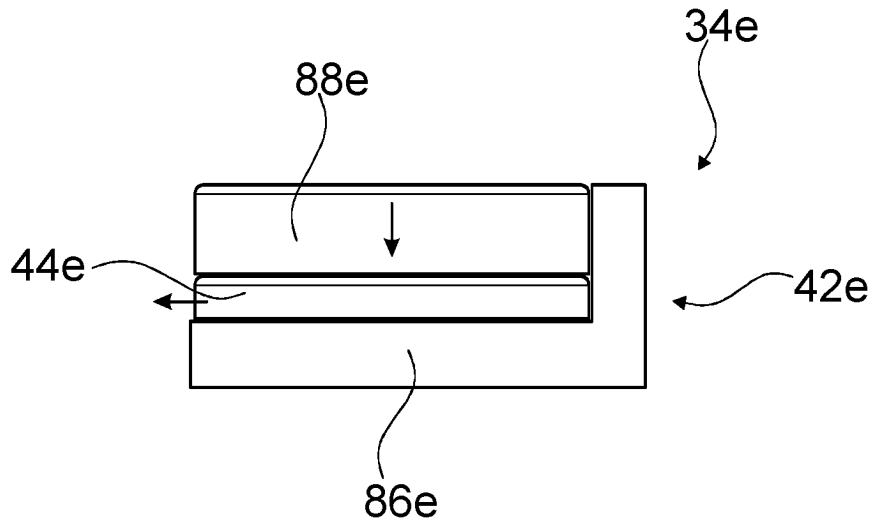


Fig. 13

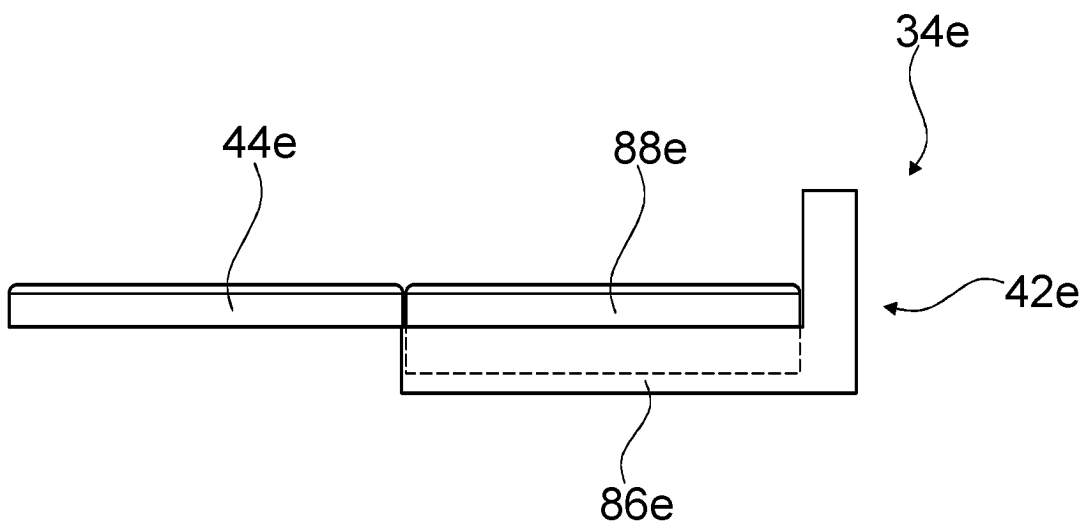


Fig. 14

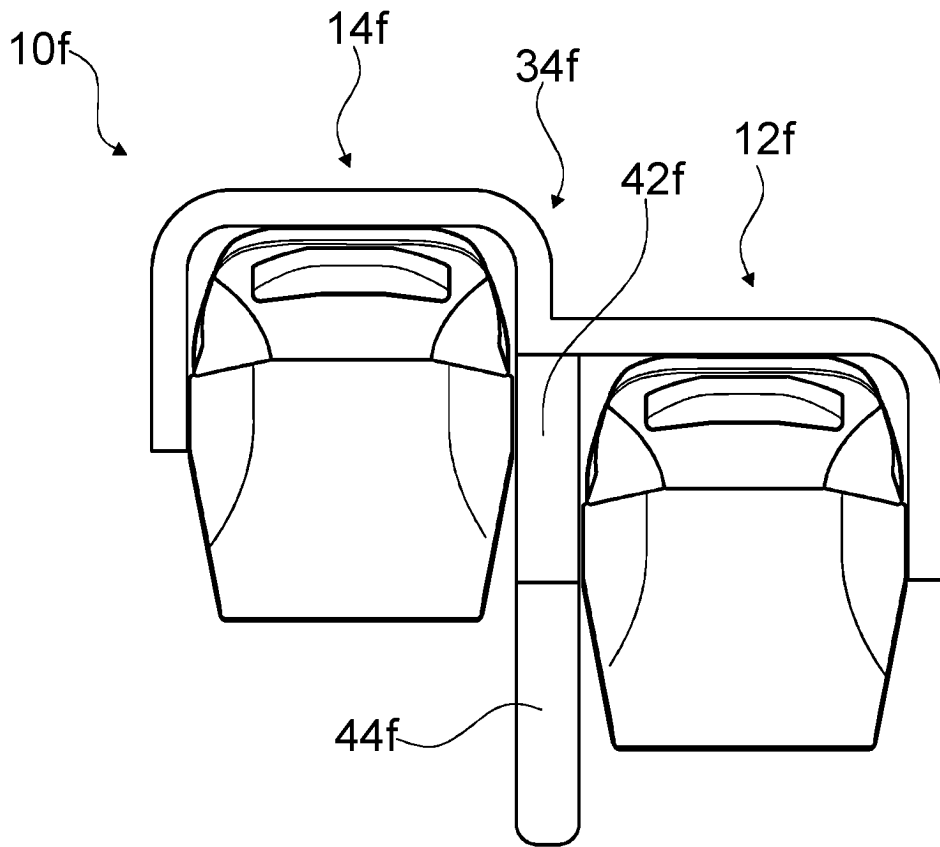


Fig. 15

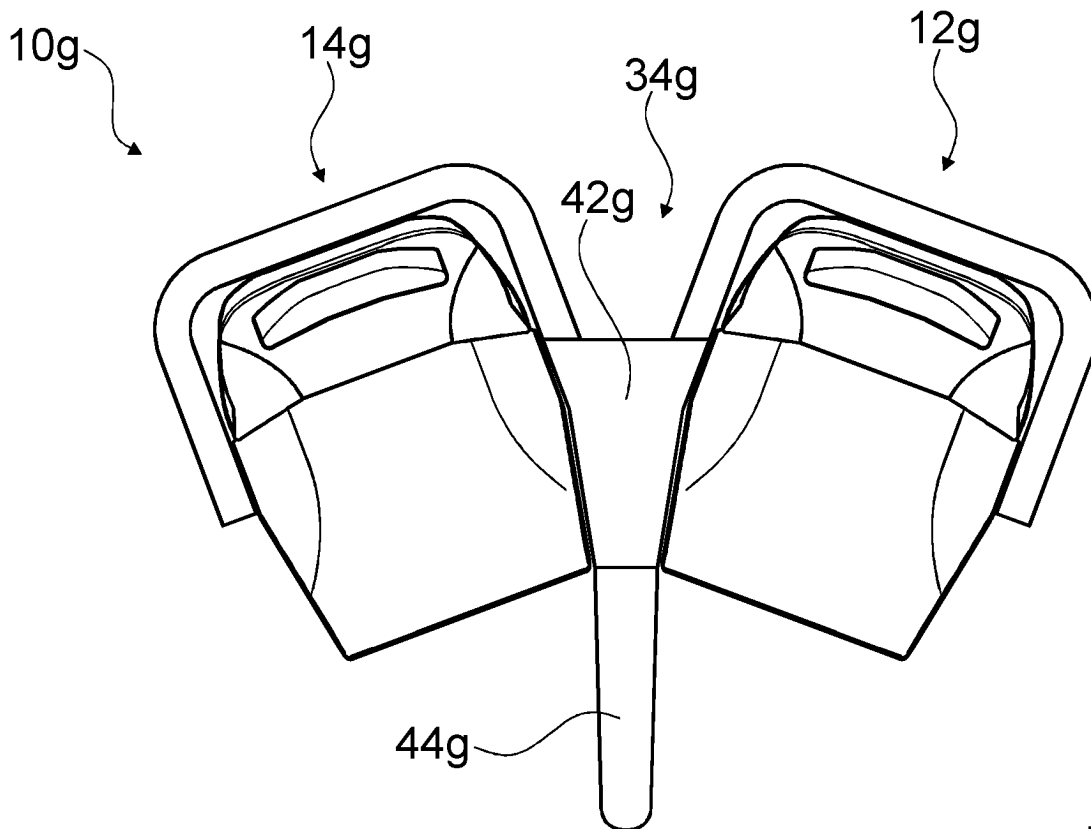


Fig. 16