(19)日本国特許庁(JP)　(12)特　許　公　報(B2)　(11)特許番号
特許第6254650号
(P6254650)
(45)発行日　平成29年12月27日(2017.12.27)　(24)登録日　平成29年12月8日(2017.12.8)

(51)Int.Cl.		F I	
B60N 2/44	(2006.01)	B60N	2/44
B60N 2/427	(2006.01)	B60N	2/427
B60R 21/207	(2006.01)	B60R	21/207

請求項の数 10　(全 15 頁)

(21)出願番号　特願2016-153994(P2016-153994)
(22)出願日　平成28年8月4日(2016.8.4)
(62)分割の表示　特願2011-260623(P2011-260623)の分割
原出願日　平成23年11月29日(2011.11.29)
(65)公開番号　特開2016-193729(P2016-193729A)
(43)公開日　平成28年11月17日(2016.11.17)
審査請求日　平成28年9月2日(2016.9.2)

(73)特許権者　000220066
テイ・エス　テック株式会社
埼玉県朝霞市栄町３丁目７番２７号
(74)代理人　100088580
弁理士　秋山　敦
(74)代理人　100111109
弁理士　城田　百合子
(72)発明者　田辺　仁一
栃木県塩谷郡高根沢町大字太田１１８番地１　テイ・エス　テック株式会社内
(72)発明者　伊澤　啓史
栃木県塩谷郡高根沢町大字太田１１８番地１　テイ・エス　テック株式会社内

審査官　渡邊　洋

最終頁に続く

(54)【発明の名称】クリップ部材及びエアバッグモジュール装備シート

(57)【特許請求の範囲】
【請求項１】
エアバッグモジュール装備シートのトリムカバーの破断部に一端部が取り付けられる力布に接続されるクリップ部材であって、
シートフレームのサイドフレームの端部を挟持するシートフレーム側溝部と、取付部材を介して前記力布の他端部が取り付けられる取付部材側溝部と、が形成されていることを特徴とするクリップ部材。
【請求項２】
前記取付部材側溝部は、シート幅方向外側に開口していることを特徴とする請求項１に記載のクリップ部材。
【請求項３】
前記取付部材側溝部は、前記シートフレーム側溝部とは逆側に開口しており、
前記シートフレーム側溝部が開口する方向は、前記取付部材から前記破断部に延在する前記力布の少なくとも一部の延在方向と同一の方向であることを特徴とする請求項１又は２に記載のクリップ部材。
【請求項４】
前記力布の他端部は、前記シートフレームの外側から回り込んで、前記取付部材側溝部に取り付けられていることを特徴とする請求項１乃至３のいずれか一項に記載のクリップ部材。
【請求項５】

前記取付部材側溝部は、前記シートフレームの一部の構成であるサイドフレームにおけるシート幅方向外側の端部と内側の端部との間に形成されていることを特徴とする請求項１乃至４のいずれか一項に記載のクリップ部材。
【請求項６】
前記取付部材側溝部から前記力布の延びる側へ延在するとともに鈍角に屈曲する外面が形成されていることを特徴とする請求項１乃至５のいずれか一項に記載のクリップ部材。
【請求項７】
請求項１乃至６のいずれか一項に記載のクリップ部材と、
前記クリップ部材が取り付けられる端部にフランジが形成されている前記シートフレームと、
前記シートフレームに取り付けられており、エアバッグを格納するエアバッグモジュールと、
前記エアバッグの膨張による応力を前記トリムカバーの前記破断部に伝達する前記力布と、
を備えることを特徴とするエアバッグモジュール装備シート。
【請求項８】
前記力布の他端部は、前記エアバッグモジュールと前記シートフレームとがボルトで接続される部分よりも、シート幅方向の内側に配置されていることを特徴とする請求項７に記載のエアバッグモジュール装備シート。
【請求項９】
前記力布の他端部は、前記シートフレームの前縁部における内端部と、前記シートフレームの後縁部における内端部とを結ぶ線分よりも、シート幅方向の外側に配置されていることを特徴とする請求項７又は８に記載のエアバッグモジュール装備シート。
【請求項１０】
前記クリップ部材は、前記シートフレームの一部の構成であるサイドフレームの端部の内側の面及び外側の面に覆い被さるように取り付けられていることを特徴とする請求項７乃至９のいずれか一項に記載のエアバッグモジュール装備シート。
【発明の詳細な説明】
【技術分野】
【０００１】
本発明は、クリップ部材及びエアバッグモジュール装備シートに係り、シートバックの側部に設けられたエアバッグモジュールを包み込む力布を係止するクリップ部材及びエアバッグモジュール装備シートに関する。
【背景技術】
【０００２】
従来、エアバッグモジュール装備シートとしては、シートバックフレームのサイドフレームにエアバッグモジュールを取り付けたシートであって、トリムカバーの各端末と二枚の力布の片端末を共縫いしてトリムカバーの破断部を形成し、破断部からトリムカバーの内側に引き込んだ二枚の力布でエアバッグモジュールを包み込んで、このエアバッグモジュールを含むシートバック全体をトリムカバーで被包するものが提案されている（例えば特許文献１）。
【０００３】
特許文献１では、サイドフレームのエアバッグモジュール逆側に、二つのリスティングワイヤが、知恵の輪状に相絡み合うように設けられている。破断部からエアバッグモジュールの両側に引き込まれた２枚の力布の端末は、エアバッグモジュールを包み込むようにして二つのリスティングワイヤまで伸ばされ、リスティングワイヤのそれぞれに取り付けられている。
特許文献１の発明によれば、力布でエアバッグモジュールを直接包み込めると共に、各力布を端部に備えるリスティングワイヤで確実に引張止着できるため、力布により、エアバッグの膨張圧をトリムカバーの破断部となる縫い合わせ目に、効率よく集中させること

ができ、エアバッグの高い展開性能が達成できる。
【先行技術文献】
【特許文献】
【０００４】
【特許文献１】特許第４５４３２７０号公報
【発明の概要】
【発明が解決しようとする課題】
【０００５】
しかし、特許文献１の発明では、リスティングワイヤを知恵の輪状に絡み合うように設けているため、リスティングワイヤの構造が複雑であり、取付工程も煩雑であった。また、力布をサイドフレームに取り付けるためにリスティングワイヤを要するため、サイドフレーム周辺が大型になり、よりコンパクトな構成が求められていた。
【０００６】
本発明は、上記の課題に鑑みてなされたものであり、本発明の目的は、エアバッグの高い展開性能を保ったまま、力布の取付部周辺がコンパクトで、取付の容易なクリップ部材及びこのクリップ部材を備えたエアバッグモジュール装備シートを提供することにある。
【課題を解決するための手段】
【０００７】
また、前記課題は、本発明に係るクリップ部材によれば、エアバッグモジュール装備シートのトリムカバーの破断部に一端部が取り付けられる力布に接続されるクリップ部材であって、シートフレームのサイドフレームの端部を挟持するシートフレーム側溝部と、取付部材を介して前記力布の他端部が取り付けられる取付部材側溝部と、が形成されていること、により解決される。
このように構成しているため、本発明のクリップ部材を、エアバッグモジュールをサイドフレームに取り付けたシートに適用できる。
【０００８】
また、力布に取り付けたクリップ部材で力布とシートフレームとを連結するため、エアバッグの膨張展開を阻害せずに高い展開性能を保持しつつ、力布の取付部周辺をコンパクトにすることができる。また、力布とクリップ部材とシートフレームのみにより、力布とシートフレームを連結できるため、構成が単純で、組み付け作業も簡単になる。更に、エアバッグ展開部やエアバッグの形状が変化しても、形状変更等を行うことなく、同じ部品を利用できる。
このとき、前記取付部材側溝部は、シート幅方向外側に開口していると好適である。
また、前記取付部材側溝部は、前記シートフレーム側溝部とは逆側に開口しており、前記シートフレーム側溝部が開口する方向は、前記取付部材から前記破断部に延在する前記力布の少なくとも一部の延在方向と同一の方向であると好適である。
また、前記力布の他端部は、前記シートフレームの外側から回り込んで、前記取付部材側溝部に取り付けられていると好適である。
【０００９】
このとき、前記取付部材側溝部は、前記シートフレームの一部の構成であるサイドフレームにおけるシート幅方向外側の端部と内側の端部との間に形成されていると好適である。
【００１０】
また、前記取付部材側溝部から前記力布の延びる側へ延在するとともに鈍角に屈曲する外面が形成されていると好適である。
【００１４】
前記課題は、本発明に係るエアバッグモジュール装備シートによれば、前記クリップ部材と、前記クリップ部材が取り付けられる端部にフランジが形成されている前記シートフレームと、前記シートフレームに取り付けられており、エアバッグを格納するエアバッグモジュールと、前記エアバッグの膨張による応力を前記トリムカバーの前記破断部に伝達

する前記力布と、を備えること、により解決される。
【００１５】
このとき、前記力布の他端部は、前記エアバッグモジュールと前記シートフレームとがボルトで接続される部分よりも、シート幅方向の内側に配置されていると好ましい。
また、前記力布の他端部は、前記シートフレームの前縁部における内端部と、前記シートフレームの後縁部における内端部とを結ぶ線分よりも、シート幅方向の外側に配置されていると好適である。
また、前記クリップ部材は、前記シートフレームの一部の構成であるサイドフレームの端部の内側の面及び外側の面に覆い被さるように取り付けられていると好ましい。
【発明の効果】
【００１６】
本発明によれば、力布に取り付けたクリップ部材で力布とシートフレームとを連結するため、エアバッグの膨張展開を阻害せずに高い展開性能を保持しつつ、力布の取付部周辺をコンパクトにすることができる。
また、力布とクリップ部材とシートフレームのみにより、力布とシートフレームを連結できるため、構成が単純で、組み付け作業も簡単になる。更に、エアバッグ展開部やエアバッグの形状が変化しても、形状変更等を行うことなく、同じ部品を利用できる。
【図面の簡単な説明】
【００１９】
【図１】本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートの外観図である。
【図２】本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートのシートフレームの斜視図である。
【図３】図１のＡ－Ａ断面図である。
【図４】本発明の一実施形態に係るトリムカバーと力布を破断部で共縫いした状態を示す説明図である。
【図５】本発明の一実施形態に係るクリップ部材を介して力布をシートバックフレームに連結した状態を示す説明図である。
【図６】本発明の一実施形態に係るクリップ部材をシートバックフレームに設置した状態を示す断面説明図である。
【図７】本発明の一実施形態に係るクリップ部材を介して力布をシートバックフレームに連結した状態を示す斜視図である。
【図８】本発明の一実施形態に係るクリップ部材の摺動，回転を阻止する突起を示す説明図である。
【図９】クリップ部材の変形例を示す断面図である。
【図１０】クリップ部材の他の変形例を示す断面図である。
【図１１】クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。
【図１２】クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。
【図１３】クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。
【図１４】クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。
【図１５】クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。
【発明を実施するための形態】
【００２０】
以下、本発明の一実施形態に係るクリップ部材及びエアバッグモジュール装備シートについて、図１～図１５を参照しながら説明する。
以下、被取付部の一例としてサイドフレーム１０に適用した場合について説明するが、被取付部は、これに限定されるものではなく、車両の他のフレームや、パイプ状部材の端部等にも適用可能である。また、被取付部は、車両の部材に限定されるものでなく、例えば、店頭やレジ前の行列管理に用いられるベルトパーテーションにおいて、ベルトを係止するポールの係止部等にも適用可能である。
【００２１】

図１は、本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートの外観図である。図２は、本発明の一実施形態に係るエアバッグモジュール装備シートのシートフレームの斜視図である。図３は、図１のＡ－Ａ断面図である。図４は、本発明の一実施形態に係るトリムカバーと力布を破断部で共縫いした状態を示す説明図である。図５は、本発明の一実施形態に係るクリップ部材を介して力布をシートバックフレームに連結した状態を示す説明図である。図６は、本発明の一実施形態に係るクリップ部材をシートバックフレームに設置した状態を示す断面説明図である。図７は、本発明の一実施形態に係るクリップ部材を介して力布をシートバックフレームに連結した状態を示す斜視図である。図８は、本発明の一実施形態に係るクリップ部材の摺動，回転を阻止する突起を示す説明図である。図９は、クリップ部材の変形例を示す断面図である。図１０は、クリップ部材の他の変形例を示す断面図である。図１１は、クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。図１２は、クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。図１３は、クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。図１４は、クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。図１５は、クリップ部材の更に他の変形例を示す断面図である。

【００２２】

本実施の形態に係る車両用シートＳは、図１で示すように、シートバックＳ１、着座部Ｓ２、ヘッドレストＳ３より構成されている。

【００２３】

車両用シートＳの中には、図２に示すようなシートフレームＦが設けられている。シートフレームＦは、シートバックＳ１のフレームであるシートバックフレーム１と、着座部Ｓ２のフレームである着座フレーム２とから構成されている。着座フレーム２とシートバックフレーム１は、リクライニング機構３を介して連結されている。シートバックフレーム１および着座フレーム２の外側には、クッションおよびトリムカバーが設けられることで、シートバックＳ１および着座部Ｓ２が構成される。

【００２４】

シートバックＳ１は、図１，図２に示すように、シートバックフレーム１と、シートバックフレーム１上に載置されるクッションパッド５と、シートバックフレーム１及びクッションパッド５を覆うトリムカバー４と、トリムカバー４の破断部４０に一端が縫い付けられた一対の力布３１，３２を主要構成要素とする。

シートバックフレーム１は、図１，図２に示すように、左右に離間して配置され上下方向に延在するサイドフレーム１０と、このサイドフレーム１０の上端部を連結する上部フレーム２１と、下端部を連結する下部フレーム２２とにより枠状に構成されている。

上部フレーム２１には、ピラー支持部２３が設けられ、ピラー支持部２３には、図示しないヘッドレストフレームが設けられる。ヘッドレストフレームの外側にクッション部材を設けることでヘッドレストＳ３が構成される。

【００２５】

サイドフレーム１０は、板金をプレス加工して成形され、図３に示すように、ほぼ平板状の側板１１と、この側板１１の前端部を内側にＵ字状に折り返してなる前縁部１２と、後端部をＬ字型に内側に屈曲させた後縁部１３とを有している。前縁部１２が、特許請求の範囲のフランジに該当する。

サイドフレーム１０には、エアバッグモジュール６が固定されている。

【００２６】

エアバッグモジュール６は、公知の構成からなり、特に図示しないが、インフレータをリテーナで保持し、そのリテーナの締付けボルトをエアバッグより外部に突出させて、インフレータをリテーナと一体にエアバッグの取付基部寄り内部に組み付け、更に、リテーナの締付けボルトを外部に突出させて全体をモジュールケースの内部に収容し、衝撃センサー等の関連機器と回路構成するのに必要なハーネス，コネクタを備えることにより組み立てられている。

【００２７】

モジュールケースとしては、開閉可能なリッドをケース本体にヒンジ接続したもの、ま

たは、Ｖ溝等による脆弱部を前部面に設けたケース本体とロアプレートとからなるハウジングにより、エアバッグの膨張圧で開放可能なものが備え付けられている。
クッションパッド５には、図３に示すように、エアバッグモジュール６を格納するための空間７が形成されている。
【００２８】
トリムカバー４は、公知の材料からなり、座面中央から左右の土手面を被包する前面マチ部４１と周側面から背面に至る側面マチ部４２とを縫い合わせ、更に、不図示の背面マチ部を不図示のスライドファスナーで側面マチ部４２に対して開閉自在に連結することにより袋状に縫製されている。
トリムカバー４には、前面マチ部４１と側面マチ部４２との土手部において膨出した頂点に、破断部４０が形成されている。破断部４０は、前面マチ部４１と側面マチ部４２の端部を、通常の使い勝手に耐えられる強度を保ちつつ、エアバッグの膨張による引張力で裂断可能なように、相互に縫製されている。
【００２９】
第一の力布３１，第二の力布３２は、伸縮性の小さい布状素材からなり、エアバッグの膨張による応力を破断部４０に伝達する役割を果たす。
第一の力布３１は、図４に示すように、引張力が掛かる方向に長くなった略矩形の布からなり、一端は、破断部４０で、トリムカバー４の前面マチ部４１と側面マチ部４２の端部及び第二の力布３２の一端と共縫いされている。第一の力布３１の他端には、樹脂製からなり断面略Ｊ字状で長尺の係止部材３３が縫い付けられている。
【００３０】
第二の力布３２は、図４に示すように、破断部４０側の辺３４と破断部４０逆側の辺３５とが略平行で、破断部４０側の辺３４が長く形成された略台形の布からなる。破断部４０逆側の辺３５は、矩形状に突出したトリムプレート３７取付用の取付部３６が、複数設けられている。
第二の力布３２の破断部４０側の辺３４は、破断部４０で、トリムカバー４の前面マチ部４１と側面マチ部４２の端部及び第一の力布３１の一端と共縫いされている。第二の力布３２逆側の辺３５の取付部３６には、それぞれ、図４，図５に示すように、トリムプレート３７が縫い付けられている。
トリムプレート３７は、硬質樹脂製からなる矩形の板体である。
【００３１】
第一の力布３１，第二の力布３２は、図３に示すように、破断部４０より空間７へ引き込まれている。第一の力布３１の他端の係止部材３３は、サイドフレーム１０の後縁部１３に係止され、第二の力布３２の他端のトリムプレート３７は、クリップ部材５０を介してサイドフレーム１０の前縁部１２に係止されている。
【００３２】
クリップ部材５０は、硬質樹脂から一体成形されてなり、図５，図６に示すように、サイドフレーム１０の前縁部１２の内壁の形状に略沿った形状を有する幅広部５１と、幅広部５１の前縁部１２の端部側に形成されたクリップ部５２と、クリップ部５２の幅広部５１逆側の端部が第二の力布３２の伸びる側へ延出し、前縁部１２の外側の面に覆い被さるように設けられた延出部５４と、第二の力布３２から伝達される引張力を吸収して前記接続部に生じる回転力を減じる引張力吸収部５６，５７を備えている。
クリップ部５２には、幅広部５１の前縁部１２端部側に、溝５３が、幅広部５１から連続して形成されている。溝５３は、前縁部１２の端部を挟持している。
【００３３】
幅広部５１には、前縁部１２の開口側に、トリムプレート３７を係止する係止部５５が形成されている。係止部５５は、断面略長方形で、トリムプレート３７を内部に係止可能な大きさの溝からなる。係止部５５は、特許請求の範囲の接続部に該当する。
【００３４】
トリムプレート３７は、図３乃至図５に示すように、係止部５５に挿入されて係止され

、第二の力布３２は、係止部５５から引き出されて、クリップ部５２及び延出部５４の外面を包み込むように被覆して延出し、破断部４０まで導かれている。

このように係止された第二の力布３２は、図７に示すように配置される。

【００３５】

引張力吸収部５６，５７は、図５に示すように、クリップ部５２の外面が９０°～１２０°の範囲内で屈曲した領域からなる。

第二の力布３２が取り付けられたトリムプレート３７が係止部５５に係止され、クリップ部材５０が前縁部１２に取付けられたとき、係止部５５から引張力吸収部５６を経て引張力吸収部５７までの部分は、図５に示すように、第二の力布３２によって被覆される。第二の力布３２は、エアバッグがの非展開時及び膨張展開中において、引張力吸収部５６に接した箇所から破断部４０方向である矢印Ｄ１方向の引張力を受けている。

クリップ部材５０は、硬質樹脂よりなるため、引張力吸収部５６，５７は、若干の弾性を備えており、外部から圧力がかかったときに、内側に向かって収縮する。そのため、矢印Ｄ１方向の引張力は、第二の力布３２が引張力吸収部５６，５７の外面で順次延出方向が曲げられた箇所において、引張力吸収部５６，５７が内側へ収縮することで、弱められる。

【００３６】

従って、図５の矢印Ｄ３の方向に第二の力布３２が延出する場合と対比して、矢印Ｄ１，Ｄ２の方向に第二の力布３２が延出する場合には、第二の力布３２にかかる引張力は、引張力吸収部５６，５７において弱められ、その結果、第二の力布３２がクリップ部材５０に接続される係止部５５に生じる回転力Ｒが減ぜられる。

【００３７】

また、サイドフレーム１０の側板１１には、図８に示すように、クリップ部材５０の幅広部５１と側板１１とが接触する面の両側に、クリップ部材５０の前縁部１２に沿った摺動と、溝５３を軸とした回転を阻止するために、一対の突起１４を設けてもよい。この突起１４は、先端がクリップ部材５０の内側を向くように、クリップ部材５０が側板１１に沿って摺動可能な方向に対して傾斜している。また、クリップ部材５０の溝５３を軸とした回転を阻止するよう、クリップ部材５０が溝５３を軸として回転する方向に対して角度を持っている。

【００３８】

本実施形態では、本発明のクリップ部材としてクリップ部材５０を用いているが、その代わりに、図９乃至図１５に示すクリップ部材５０ａ～５０ｆ，５０ｉとして構成してもよい。

図９のクリップ部材５０ａは、トリムプレート３７を係止する係止部５５ａが、幅広部５１の前縁部１２に対向する面に設けられている。その他の構成は、クリップ部材５０と同様である。

【００３９】

図１０のクリップ部材５０ｂは、トリムプレート３７を係止する係止部を備えず、第二の力布３２の端部が延出部５４に縫い付けられている。その他の構成は、クリップ部材５０と同様である。

図１１のクリップ部材５０ｃは、図１０のクリップ部材５０ｂと同様に、トリムプレート３７を係止する係止部を備えず、第二の力布３２の端部が延出部５４に縫い付けられている。幅広部５１は、サイドフレーム１０の前縁部１２に対向する面に突起５１ｐを備え、この突起５１ｐは、前縁部１２の端部の近くに設けられた孔１２ｈに係合するように構成されている。その他の構成は、クリップ部材５０と同様である。

【００４０】

図１２のクリップ部材５０ｄは、図１０のクリップ部材５０ｂと同様に、トリムプレート３７を係止する係止部を備えず、延出部５４に、延出部５４の延出方向に対して略直角に延びるスリット５４ｓが形成されている。第二の力布３２の端部は、スリット５４ｓに挿入された後折り返されて、重なった部分を縫い付けることにより固定されている。その

他の構成は、クリップ部材５０と同様である。

【００４１】

図１３のクリップ部材５０ｅは、硬質の樹脂を屈曲させた断面略ｎ字状からなり、前縁部１２の内壁に略沿った形状からなる幅広部５１ｅと、前縁部１２の端部を溝５３ｅで挟持するクリップ部５２ｅと、クリップ部５２ｅの幅広部５１ｅ逆側の端部が第二の力布３２の伸びる側へ延出し、前縁部１２の外側の面に覆い被さるように設けられた延出部５４ｅと、を備えている。

延出部５４ｅには、延出部５４ｅの延長方向に第二の力布３２が延出するよう、インサート成形により第二の力布３２の端部が固定されている。その他の構成は、クリップ部材５０と同様である。

【００４２】

図１４のクリップ部材５０ｆは、第一クリップ５０ｇと第二クリップ５０ｈに第二の力布３２の端部を挟持するように形成されている。

第一クリップ５０ｇは、硬質の樹脂を屈曲させた断面略ｎ字状からなり、前縁部１２の内壁に略沿った形状からなる幅広部５１ｇと、前縁部１２の端部を溝５３ｇで挟持するクリップ部５２ｇと、クリップ部５２ｇの幅広部５１ｇ逆側の端部が第二の力布３２の伸びる側へ延出し、前縁部１２の外側の面に覆い被さるように設けられた延出部５４ｇと、を備えている。

幅広部５１ｇは、前縁部１２の開口側に凹部５８ｇを備え、凹部５８ｇの面に、第二クリップ５０ｈの突起５８ｈが係止する溝５９ｇを備えている。

【００４３】

第二クリップ５０ｈは、硬質の樹脂製で、内壁の形状が第一クリップ５０ｇの外面形状と略同じ形状からなる断面略コ字状からなる。第二クリップ５０ｈは、対向する一対の壁部のうち一方の壁部が、第一クリップ５０ｇの幅広部５１ｇの凹部５８ｇ内に配置される。また、この一方の壁部には、突起５８ｈが設けられ、第一クリップ５０ｇと第二クリップ５０ｈとの間に第二の力布３２を挟持させ、突起５８ｈが第一クリップ５０ｇの溝５９ｇに係合することにより、クリップ部材５０ｆに第二の力布３２の端部が連結されている。

【００４４】

図１５のクリップ部材５０ｉは、硬質樹脂から一体成形されてなり、図１５に示すように、サイドフレーム１０の前縁部１２の内壁の形状に略沿った形状を有する幅広部５１ｉと、幅広部５１ｉの前縁部１２の端部側に形成されたクリップ部５２ｉと、クリップ部５２ｉの幅広部５１ｉ逆側の端部が第二の力布３２の伸びる側へ延出し、前縁部１２の外側の面に覆い被さるように設けられた延出部５４ｉを備えている。

クリップ部５２ｉには、幅広部５１ｉの前縁部１２端部側に、溝５３ｉが、幅広部５１ｉから連続して形成されている。溝５３ｉは、前縁部１２の端部を挟持している。

【００４５】

幅広部５１ｉには、トリムプレート３７を係止する係止部５５ｉが形成されている。係止部５５ｉは、断面略長方形で、トリムプレート３７を内部に係止可能な大きさの溝からなり、係止部５５ｉの開口は、前縁部１２の開口側に形成されている。

係止部５５ｉの開口側には、第一の壁部５９ｉと、第二の壁部６０ｉが設けられている。第一の壁部５９ｉは、トリムプレート３７の一端側に当接する係止部５５ｉの面から延長しており、第二の壁部６０ｉは、トリムプレート３７の他端側に当接する係止部５５ｉの面から延長している。第一の壁部５９ｉと第二の壁部６０ｉとは、第一の壁部５９ｉの外側の面と第二の壁部６０ｉの内側の面が、相互に一定の間隔を置いて対向しており、かつ、相互に逆方向に延長している。

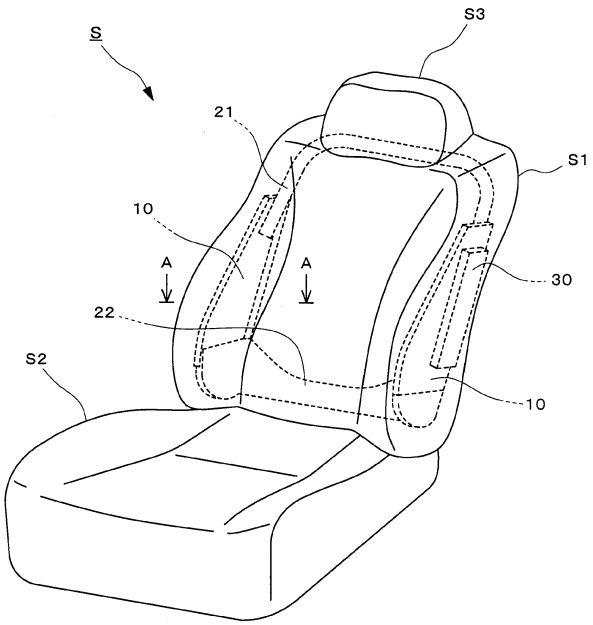
【００４６】

第二の壁部６０ｉは、第一の壁部５９ｉの端部を外側から覆い隠している。第二の壁部６０ｉは、サイドフレーム１０の側板１１に当接して延出した後、側板から略垂直に立ち上がるように形成されている。第二の壁部６０ｉの端部は、第一の壁部５９ｉの端部より

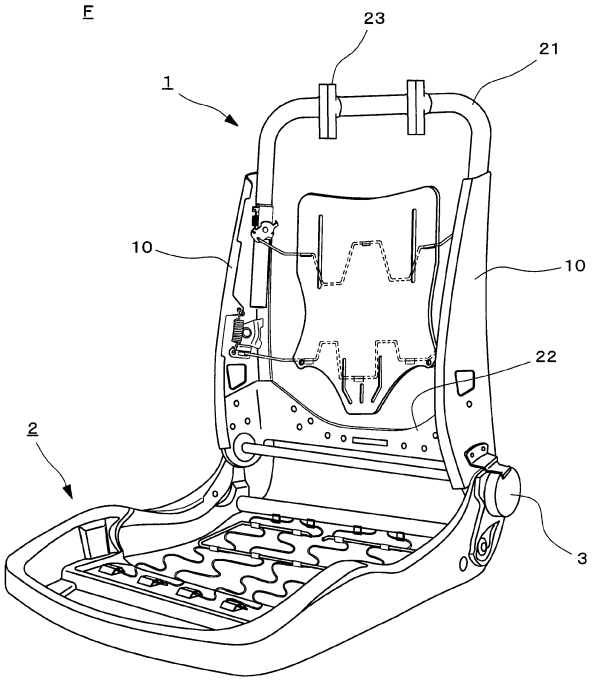
も、サイドフレーム１０の側板１１逆方向に位置している。
　第一の壁部５９ｉと第二の壁部６０ｉとの間の間隔は、図１５に示すように、第二の力布３２の通路となり、第二の力布３２は、第一の壁部５９ｉの外面に押し付けられるように密着して延びている。
【００４７】
　第二の壁部６０ｉの外面とサイドフレーム１０とが接触する領域の前縁部１２逆側の端部には、サイドフレーム１０の内面に、第二の壁部６０ｉに当接する突起１４′が形成されている。突起１４′は、サイドフレーム１０の切り起こしにより形成され、端部が、第二の壁部６０ｉが側板１１から立ち上がる位置を支持するよう、第二の壁部６０ｉが立ち上がる部分に平行に延びている。この突起１４′により、クリップ部材５０ｉの前縁部１２に沿った摺動と、溝５３を軸とした回転を阻止可能となる。
　クリップ部材５０ｉのその他の構成は、クリップ部材５０と同様である。
　クリップ部材５０ｉは、第二の壁部６０ｉが、第一の壁部５９ｉの端部を外側から覆い隠すように設けられ、第一の壁部５９ｉと第二の壁部６０ｉとの間の隙間が、第二の力布３２の通路として形成されているため、第二の力布３２から伝達される引張力によりトリムプレート３７に生じる回転力を、更に強く減らすことが可能となる。
【符号の説明】
【００４８】
Ｓ１　シートバック
Ｓ２　着座部
Ｓ３　ヘッドレスト
Ｆ　シートフレーム
Ｄ１，Ｄ２，Ｄ３　矢印
Ｒ　回転力
１　シートバックフレーム
２　着座フレーム
３　リクライニング機構
４　トリムカバー
５　クッションパッド
６　エアバッグモジュール
７　空間
１０　サイドフレーム
１１　側板
１２　前縁部
１２ｈ　孔
１３　後縁部
１４，１４′，５１ｐ，５８ｈ　突起
２１　上部フレーム
２２　下部フレーム
２３　ピラー支持部
３１　第一の力布
３２　第二の力布
３３　係止部材
３４　破断部側の辺
３５　破断部逆側の辺
３６　取付部
３７　トリムプレート
４０　破断部
４１　前面マチ部
４２　側面マチ部

５０，５０ａ，５０ｂ，５０ｃ，５０ｄ，５０ｅ，５０ｆ，５０ｉ　クリップ部材
５０ｇ　第一クリップ
５０ｈ　第二クリップ
５１，５１ｅ，５１ｇ，５１ｉ　幅広部
５２，５２ｅ，５２ｇ，５２ｉ　クリップ部
５３，５３ｇ，５３ｉ，５９ｇ　溝
５４，５４ｅ，５４ｇ，５４ｉ　延出部
５４ｓ　スリット
５５，５５ａ，５５ｉ　係止部
５６，５７　引張力吸収部
５８ｇ　凹部
５９ｉ　第一の壁部
６０ｉ　第二の壁部

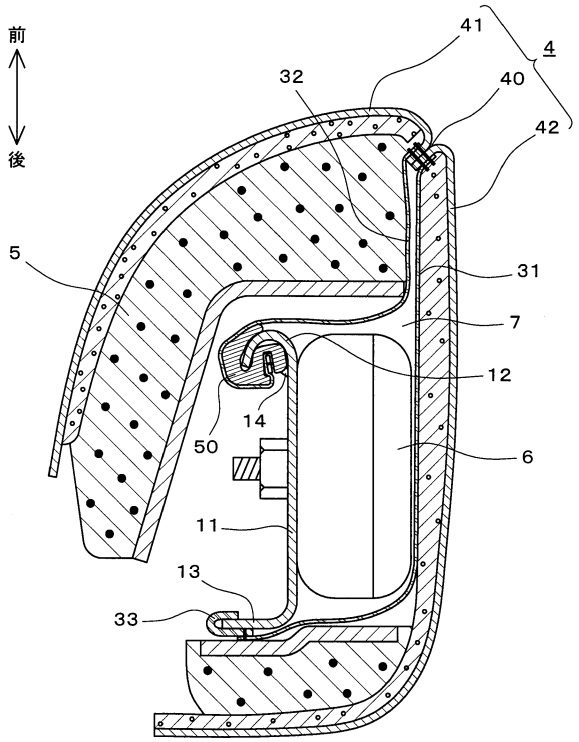
【図１】



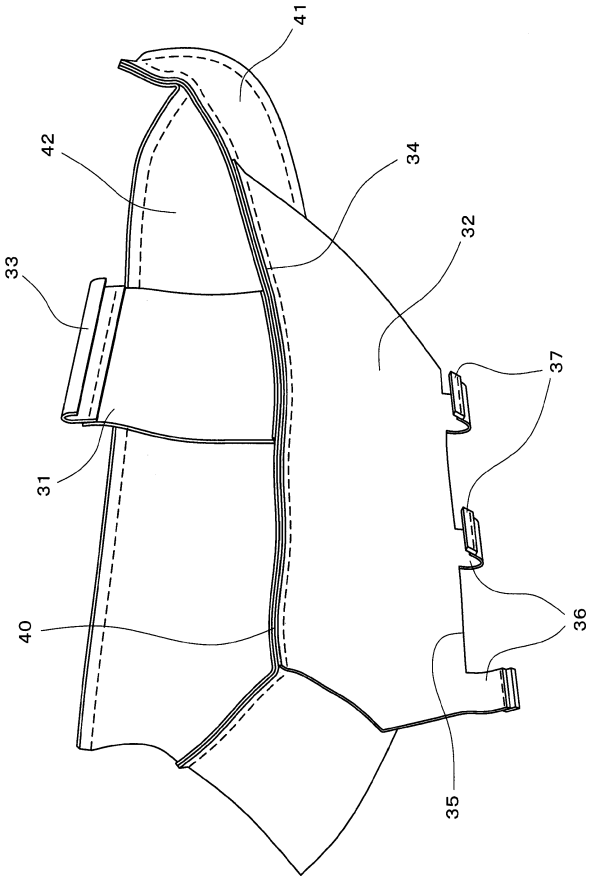
【図２】



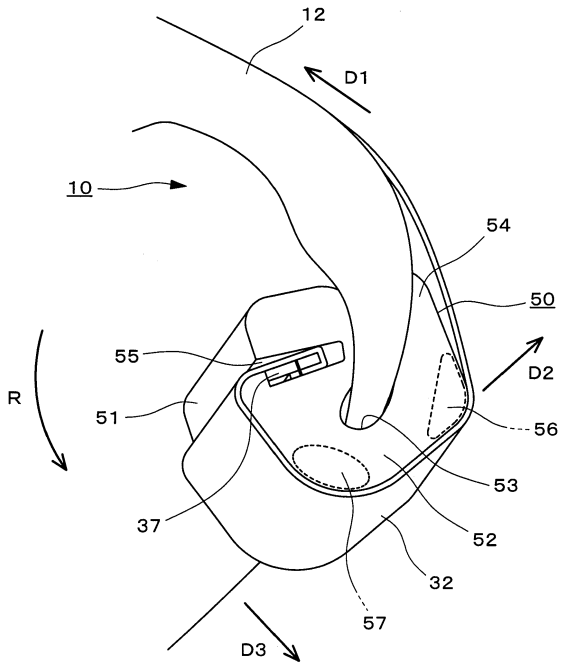
【図３】


前
後
41
4
32
40
42
5
31
7
12
14
50
6
11
13
33

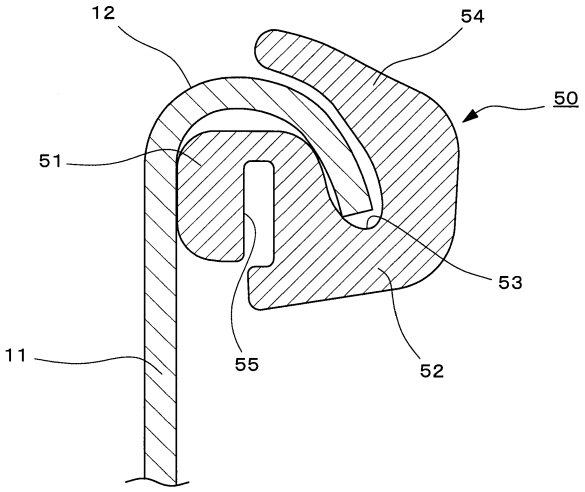
【図４】


41
42
34
32
33
37
31
36
40
35

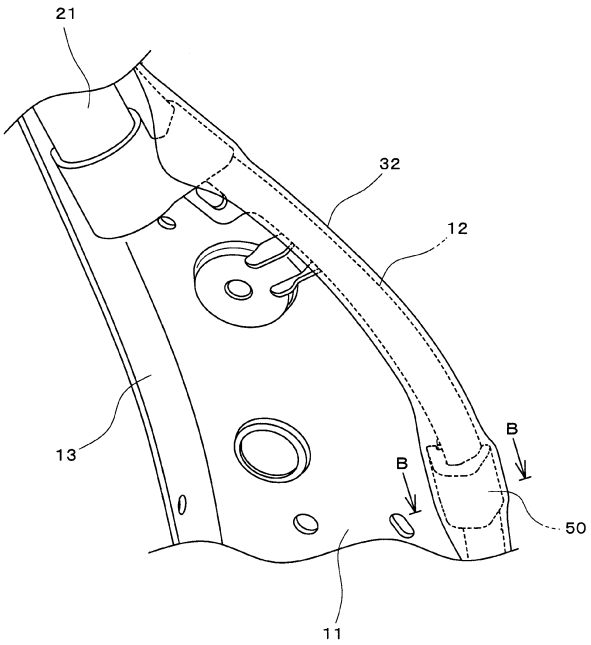
【図５】


12
D1
10
54
50
55
D2
R
51
56
53
37
52
32
57
D3

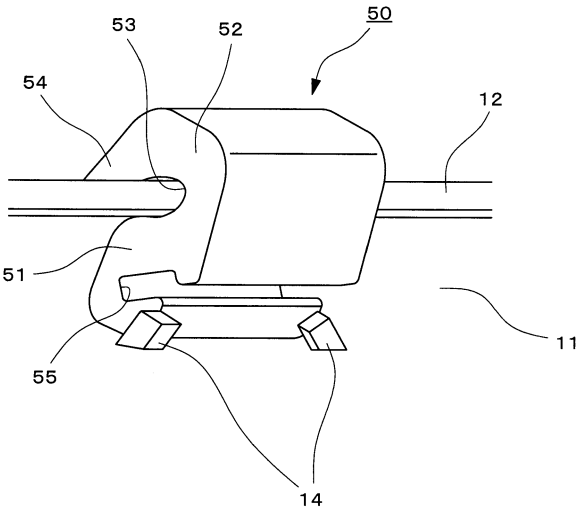
【図６】


12
54
50
51
53
11
55
52

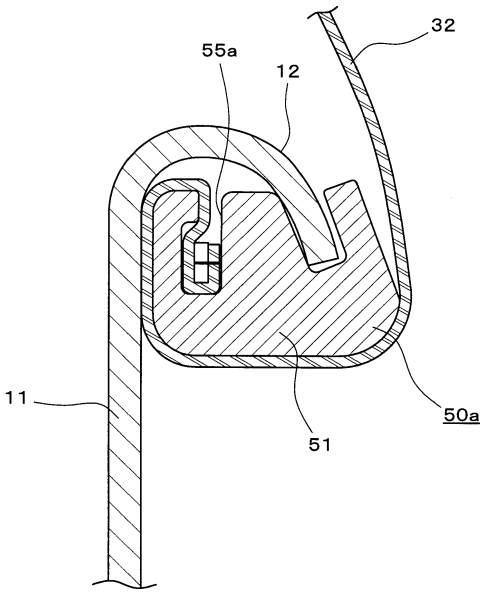
【図７】


21
32
12
13
B
B
50
11

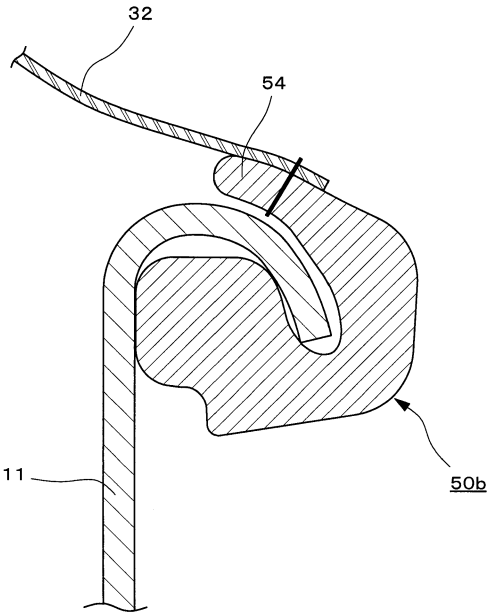
【図８】


50
53
52
54
12
51
11
55
14

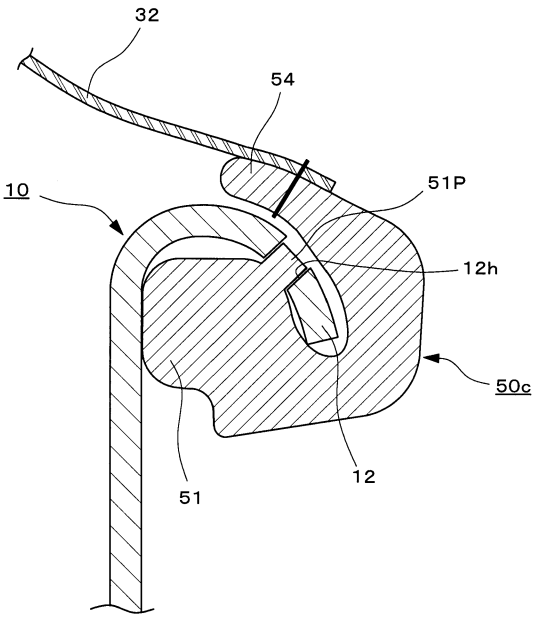
【図９】


32
55a
12
11
50a
51

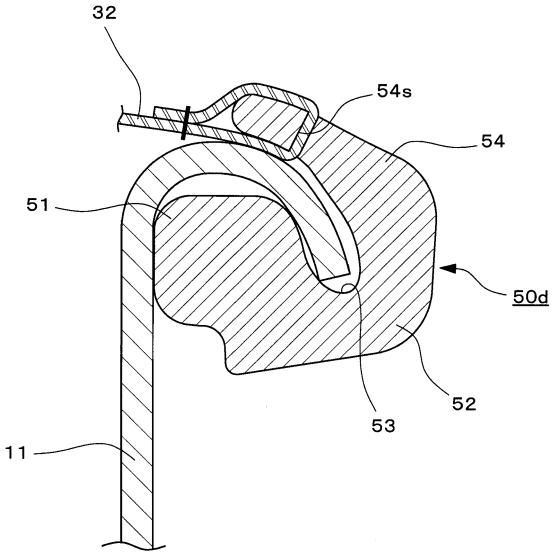
【図１０】


32
54
11
50b

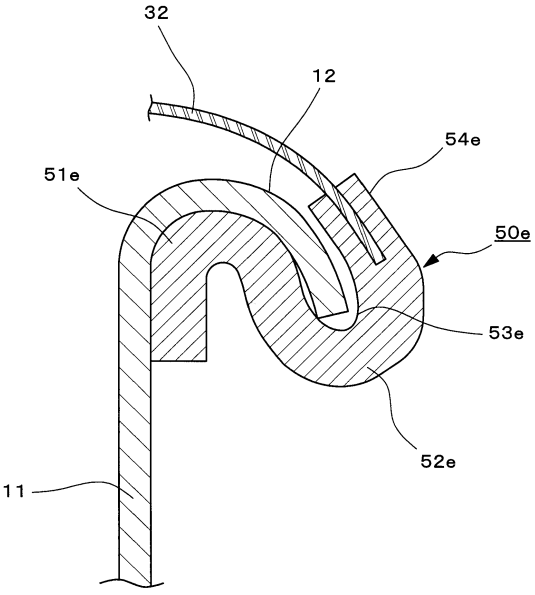
【図１１】



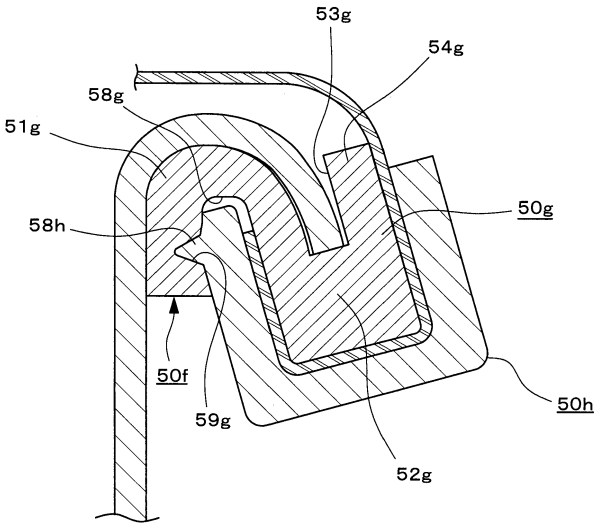
【図１２】



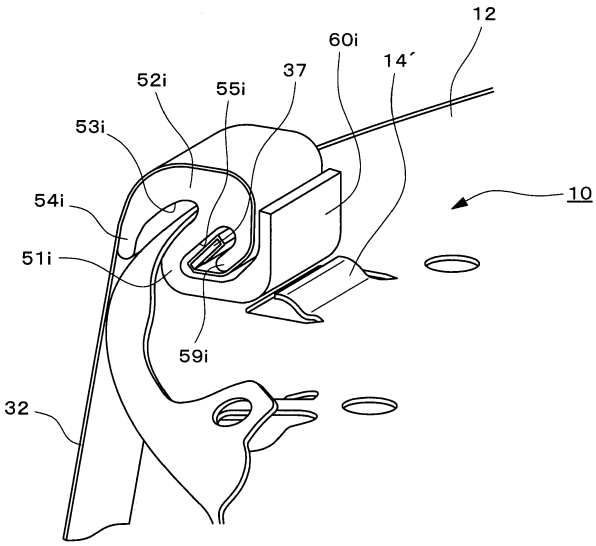
【図１３】



【図１４】



【図１５】



フロントページの続き

(56)参考文献 特開２００３－２２０９２３（ＪＰ，Ａ）
実開平０２－０２６６００（ＪＰ，Ｕ）
実公平０４－０５３７１８（ＪＰ，Ｙ２）
実公平０７－０２７９２０（ＪＰ，Ｙ２）
実公平０３－０４４０６６（ＪＰ，Ｙ２）
実開昭６３－１９９６６０（ＪＰ，Ｕ）
米国特許出願公開第２００９／０２４３２６６（ＵＳ，Ａ１）
特開２００９－１１２５７１（ＪＰ，Ａ）

(58)調査した分野(Int.Cl.，ＤＢ名)
Ｂ６０Ｎ ２／００－ ２／７２
Ｂ６０Ｒ２１／１６－２１／３３