



(19) 대한민국특허청(KR)
(12) 등록특허공보(B1)

(45) 공고일자 2016년09월22일
(11) 등록번호 10-1658788
(24) 등록일자 2016년09월13일

(51) 국제특허분류(Int. Cl.)
B60N 2/015 (2006.01) B60N 2/22 (2006.01)
B60N 2/30 (2006.01) B60N 2/36 (2006.01)
(52) CPC특허분류
B60N 2/01516 (2013.01)
B60N 2/22 (2013.01)
(21) 출원번호 10-2015-7005364
(22) 출원일자(국제) 2013년07월25일
심사청구일자 2015년02월27일
(85) 번역문제출일자 2015년02월27일
(65) 공개번호 10-2015-0038528
(43) 공개일자 2015년04월08일
(86) 국제출원번호 PCT/EP2013/065722
(87) 국제공개번호 WO 2014/019931
국제공개일자 2014년02월06일
(30) 우선권주장
10 2012 015 287.6 2012년07월31일 독일(DE)
(56) 선행기술조사문헌
JP59213530 A
KR1020090121373 A
KR1020010040787 A
KR1020050063686 A

(73) 특허권자
존슨 컨트롤스 게엠베하
독일 51399 버스케이드 인더스트리스트라쎄 20-30
(72) 발명자
로트슈타인, 게르하르트
독일 42553 펠베르트 탄넨슈트라쎄 1
파홀, 미하엘
독일 51491 오페라트 로터 베크 31
(74) 대리인
특허법인 남앤드남

전체 청구항 수 : 총 15 항

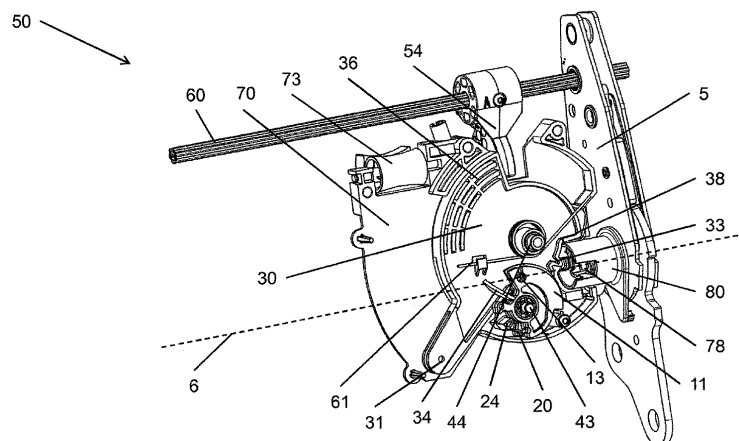
심사관 : 김동욱

(54) 발명의 명칭 조절가능식 차량 시트

(57) 요약

본 발명은 시트 부분(2); 하나 이상의 등받이 설정 핏팅(fitting)(5)에 의해 등받이 선회축(6)을 중심으로 시트 부분(2)에 대해 선회될 수 있으며, 복수 개의 각 위치(angular position)들에서 잠금될 수 있는 등받이(3); 및 시트 부분(2)이 차량 구조물에 잠금될 수 있게 하는 하나 이상의 잠금 장치(90)를 포함하는 조절가능식 차량 시트 (뒷면에 계속)

대표도



트(1)에 관한 것이다. 잠금해제 레버(30)가 본원에 제공되며, 상기 잠금해제 레버는 하나 이상의 잠금 장치(90)에 잠금해제를 위해 도입된 움직임을 전달하며, 제 1 상호잠금 요소(54)가 제공되며, 상기 제 1 상호잠금 요소는 등반이 설정 핏팅(5)이 잠금해제될 때, 잠금 장치(90)를 잠금해제하기 위한 잠금 해제 레버(30)의 움직임을 방지하고, 잠금 장치(90)가 잠금해제될 때, 등반이 설정 핏팅(5)의 잠금해제를 방지하며, 상기 제 1 상호잠금 요소(54)는 이와 함께 회전하도록 트랜스미션 로드(60)에 연결되는 블로킹 레버(54)로서 구성되며, 등반이 설정 핏팅(5)의 잠금해제는 트랜스미션 로드(60)의 회전 중에 발생하고, 상기 잠금해제 레버(30)는 잠금 장치(90)가 잠금해제될 때 등반이 설정 핏팅(5)을 잠금해제하기 위한 블로킹 레버(54)의 움직임을 방지하는 블로킹 요소(36, 37)를 갖거나 블로킹 요소(36, 37)와 상호작용한다.

(52) CPC특허분류

B60N 2/3011 (2013.01)

B60N 2/3031 (2013.01)

B60N 2/3059 (2013.01)

B60N 2/309 (2013.01)

B60N 2/366 (2013.01)

명세서

청구범위

청구항 1

시트 부분(2);

하나 이상의 등받이 설정 핏팅(fitting)(5)에 의해 등받이 선회축(6)을 중심으로 시트 부분(2)에 대해 선회될 수 있으며, 복수 개의 각 위치(angular position)들에서 잠금될 수 있는 등받이(3); 및

시트 부분(2)이 차량 구조물에 잠금될 수 있게 하는 하나 이상의 잠금 장치(90)를 포함하는, 조절가능식 차량 시트(1)에 있어서,

하나 이상의 잠금 장치(90)에 잠금해제를 위해 도입된 움직임을 전달하는 잠금해제 레버(30)가 제공되며, 등받이 설정 핏팅(5)이 잠금해제될 때, 잠금 장치(90)를 잠금해제하기 위한 잠금 해제 레버(30)의 움직임을 방지하고, 잠금 장치(90)가 잠금해제될 때, 등받이 설정 핏팅(5)의 잠금해제를 방지하는 제 1 상호잠금 요소(interlocking element)(54)가 제공되며, 상기 제 1 상호잠금 요소(54)는 이와 함께 회전하도록 트랜스미션 로드(transmission rod)(60)에 고정 연결되는 블로킹 레버(blocking lever)(54)로서 구성되며, 등받이 설정 핏팅(5)의 잠금해제는 트랜스미션 로드(60)의 회전 중에 발생하고, 상기 잠금해제 레버(30)는 잠금 장치(90)가 잠금해제될 때 등받이 설정 핏팅(5)을 잠금해제하기 위한 블로킹 레버(54)의 움직임을 방지하는 블로킹 요소(36, 37)를 갖거나 블로킹 요소(36, 37)와 상호작용하는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 2

제 1 항에 있어서,

2 개의 등받이 설정 핏팅(5)들이 제공되며, 트랜스미션 로드(60)는 등받이 설정 핏팅(5)들 양자 모두의 동시 잠금해제를 위해 작용하는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 3

제 1 항에 있어서,

상기 등받이 설정 핏팅(5)이 잠금해제될 때, 블로킹 레버(54)는 잠금 장치(90)를 잠금해제하기 위한 블로킹 요소(36, 37)의 움직임을 방지하는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 4

제 1 항 내지 제 3 항 중 어느 한 항에 있어서,

상기 등받이(3)가 직립상태(upright)일 때, 잠금 장치(90)를 잠금해제하기 위한 잠금해제 레버(30)의 움직임을 방지하는 제 2 상호잠금 요소(80)가 제공되는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 5

제 4 항에 있어서,

상기 등받이(3)가 시트 부분(2) 상에 놓일 때, 제 2 상호잠금 요소(80)는 잠금 장치(90)를 잠금해제하기 위한 잠금해제 레버(30)의 움직임을 허용하고, 잠금 장치(90)가 잠금해제될 때, 제 2 상호잠금 요소(80)는 시트 부분(2)에 대해 등받이(3)의 선회 움직임(pivoting movement)을 방지하는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 6

제 4 항에 있어서,

상기 제 2 상호잠금 요소(80)는, 시트 부분(2)에 체결되는 원통형 설계의 관통 요소(leadthrough element)(80)로서 구성되어, 그 요소의 실린더 축이 등받이 선회축(6)에 정렬되는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 7

제 6 항에 있어서,

상기 관통 요소(80)는 보덴 케이블(bowden cable)(83, 84)들을 통한 안내를 위한 2 개의 관통 개구(81, 82)들을 갖는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 8

제 6 항에 있어서,

일단부 측 상에서, 상기 관통 요소(80)는, 직경 방향으로 이어진 슬롯(slot)(78)을 가지며, 상기 슬롯은 등받이(3)가 시트 부분(2) 상에 놓일 때, 잠금해제 레버(30)에 부착되는 블로킹 러그(38)에 정렬되는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 9

제 8 항에 있어서,

상기 잠금 장치(90)가 잠금해제될 때, 블로킹 러그(38)는 슬롯(78) 내에 위치되는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 10

제 1 항 내지 제 3 항 중 어느 한 항에 있어서,

2 개 이상의 잠금 장치(90)들이 제공되는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 11

제 1 항 내지 제 3 항 중 어느 한 항에 있어서,

상기 잠금해제 레버(30)는 등받이 선회축(6)에 대해 직각으로 이어지는 구동 선회축(44)을 중심으로 선회될 수 있는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 12

제 8 항에 있어서,

복귀 스프링(61)은 잠금 장치(90)가 잠금될 때 잠금해제 레버(30)가 놓이는 휴지 위치(rest position)의 방향으로 잠금해제 레버(30)에 일정하게 부하를 가하는(load) 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 13

제 1 항 내지 제 3 항 중 어느 한 항에 있어서,

상기 블로킹 요소(36)는 잠금해제 레버(30)와 일체형(one piece)으로 구성되는 블로킹 아암(36)으로서 설계되는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 14

제 1 항 내지 제 3 항 중 어느 한 항에 있어서,

상기 블로킹 요소(37)는 잠금해제 레버(30)와 별개로 구성된 블로킹 세그먼트(37)로서 설계되는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

청구항 15

제 14 항에 있어서,

상기 블로킹 세그먼트(37) 및 잠금해제 레버(30)는, 동일한 구동 선회축(44)을 중심으로 선회될 수 있도록 장착되는 것을 특징으로 하는,

조절가능식 차량 시트.

발명의 설명

기술 분야

[0001]

본 발명은 청구항 1의 전제부의 특징들을 갖는 조절가능식 차량 시트에 관한 것이다.

배경 기술

[0002]

시트 부분 및 시트 부분 상에 선회가능하게 배열되는 등받이를 갖는 조절가능식 차량 시트들은 사용에 의해 공지된다. 게다가, 이러한 유형의 차량 시트는, 2 개의 등받이 설정 핏팅(backrest setting fitting)들을 가지며, 이에 의해 등받이가 시트 부분(seat part)에 대해 등받이 선회축을 중심으로 선회될 수 있고, 이에 의

해 등받이가 복수 개의 각 위치(angular position)들에서 시트 부분에 잠금될 수 있다.

[0003] 탑승자가 앉을 수 있고, 등받이가 대략 수직인 설계 위치로부터 시작하여, 등받이가 시트 부분 상에 놓이는 테이블 위치 내로, 차량 시트가 전달될 수 있다. 여기서, 등받이의 후방 측은 대략 수평하게 놓이며, 차량 시트는 테이블의 기능을 갖는다.

[0004] 게다가, 차량 시트가 시트 부분의 후방 구역에 부착되는 2 개의 잠금 장치들에 의해서 차량 구조물에 잠금될 수 있는 것이 공지되어 있다. 2 개의 상기 잠금 장치들의 잠금해제에 의해, 차량 시트의 후방 부분은 차량 구조물로부터 해제될 수 있다. 차량 시트의 후방 부분을 올리고 전방을 향해 선회시킴으로써, 추가의 적재 공간(cargo area)이 만들어지는 텀블(tumble) 위치로, 차량 시트가 전달될 수 있다.

발명의 내용

해결하려는 과제

[0005] 본 발명은, 서두에 언급된 유형의 차량 시트를 개선, 특히 잠금 장치들 및 등받이 설정 핏팅들의 동시 잠금해제를 방지하는 문제에 기초한다.

과제의 해결 수단

[0006] 본 발명에 따르면, 이 문제는 청구항 1에 언급된 특징들을 갖는 차량 시트에 의해 해결된다. 개별적으로 또는 서로 조합하여 사용될 수 있는 유리한 개선들이 종속항들의 요지이다.

[0007] 본 발명에 따른 조절가능식 차량 시트는 시트 부분; 하나 이상의 등받이 설정 핏팅에 의해 등받이 선회축을 중심으로 시트 부분에 대해 선회될 수 있으며, 복수 개의 각 위치(들에서 잠금될 수 있는 등받이; 및 시트 부분이 차량 구조물에 잠금될 수 있게 한다.

[0008] 본 발명에 따르면, 하나 이상의 잠금 장치에 잠금해제를 위해 도입된 움직임(movement)을 전달하는 잠금해제 레버가 제공되며, 등받이 설정 핏팅이 잠금해제될 때, 잠금 장치를 잠금해제하기 위한 잠금해제 레버의 움직임을 방지하고, 잠금 장치가 잠금해제될 때, 등받이 설정 핏팅의 잠금해제를 방지하는 제 1 상호잠금 요소가 제공되며, 상기 제 1 상호잠금 요소는 이와 함께 회전하도록 트랜스미션 로드와 고정 연결되는 블로킹 레버로서 구성되며, 등받이 설정 핏팅의 잠금해제가 트랜스미션 로드와 회전 중에 발생하고, 상기 잠금해제 레버는 잠금 장치가 잠금해제될 때 등받이 설정 핏팅을 잠금해제하기 위한 블로킹 레버의 움직임을 방지하는 블로킹 요소를 갖거나 블로킹 요소와 상호작용한다.

[0009] 이렇게 함으로써, 잠금 장치들 및 등받이 설정 핏팅들의 동시 잠금해제는 가능하지 않다.

[0010] 여기에, 2 개의 등받이 설정 핏팅들이 바람직하게 제공되며, 트랜스미션 로드와 등받이 설정 핏팅들 양자 모두의 동시 잠금해제를 위해 작용한다.

[0011] 등받이 설정 핏팅이 잠금해제될 때, 바람직하게는, 블로킹 레버가 잠금 장치를 잠금해제하기 위한 블로킹 요소의 움직임을 방지한다.

- [0012] 등받이가 대략 직립상태(upright)일 때, 잠금 장치를 잠금해제하기 위한 잠금해제 레버의 움직임을 방지하는 제 2 상호잠금 요소가 유리하게 제공된다.
- [0013] 여기서, 등받이가 시트 부분 상에 놓일 때, 제 2 상호잠금 요소는 잠금 장치를 잠금해제하기 위한 잠금해제 레버의 움직임을 허용하고, 잠금 장치가 잠금해제될 때, 제 2 상호잠금 요소는 시트 부분에 대해 등받이의 선회 움직임을 방지한다.
- [0014] 제 2 상호잠금 요소는 바람직하게는 대략 원통형 설계의 관통(lead through) 요소로서 구성되며, 그 요소의 실린더 축이 등받이 선회축에 정렬되도록 시트 부분에 체결된다.
- [0015] 관통 요소는, 유리하게는 보텐 케이블들을 통한 안내를 위한 2 개의 관통 개구들을 갖는다. 여기서, 보텐 케이블들은 잠금 장치들의 잠금해제를 위해 기능한다.
- [0016] 일단부 측 상에서, 관통 요소는 직경 방향으로 이어진 슬롯을 가지며, 상기 슬롯은 등받이가 시트 부분 상에 놓일 때, 잠금해제 레버에 부착되는 블로킹 러그(blocking lug)에 정렬된다.
- [0017] 여기서, 잠금 장치가 잠금해제될 때, 블로킹 러그는 슬롯 내에 위치된다.
- [0018] 바람직하게는, 2 개 이상의 잠금 장치들이 제공된다.
- [0019] 정확히 2 개의 잠금 장치들이 특히 유리하게 제공된다.
- [0020] 잠금해제 레버는, 유리하게는 등받이 선회축에 대해 직각으로 이어지는 구동 선회축을 중심으로 선회될 수 있다. 이는 비교적 단순한 구조를 유발한다.
- [0021] 바람직하게는, 잠금 장치(90)가 잠금될 때 잠금해제 레버가 놓이는 휴지 위치(rest position)의 방향으로 잠금해제 레버에 일정하게 부하를 가하는(load), 복귀 스프링(return spring)이 제공된다.
- [0022] 본 발명의 유리한 하나의 개선에 따르면, 블로킹 요소는, 잠금해제 레버와 일체형(one piece)으로 구성되는 블로킹 아암으로서 설계된다.
- [0023] 본 발명의 추가의 유리한 하나의 개선에 따르면, 블로킹 요소는, 잠금해제 레버와 별개로 구성된 블로킹 세그먼트로서 설계된다.
- [0024] 블로킹 세그먼트 및 잠금해제 레버는, 바람직하게는 이들이 동일한 구동 선회축을 중심으로 선회될 수 있도록 장착된다.
- [0025] 하기 문맥에서, 본 발명은 도면들에 도시된 유리한 예시적 실시예들을 사용하여 더욱 상세히 설명된다. 그러나, 본 발명은 상기 예시적 실시예들로 제한되지는 않는다.

도면의 간단한 설명

- [0026] 도 1은 설계 위치에서 예시적 제 1 실시예에 따른 차량 시트의 도식적 예시를 도시한다.
- 도 2는 테이블 위치에서 도 1에 따른 차량 시트의 도식적 예시를 도시한다.
- 도 3은 텀블 위치에서 도 1에 따른 차량 시트의 도식적 예시를 도시한다.
- 도 4는 예시적 제 1 실시예에 따른 상호잠금 유닛의 사시적 예시를 도시한다.
- 도 5는 설계 위치에서 도 4에 따른 상호잠금 유닛의 측면도를 도시한다.
- 도 6은 설계 위치에서 도 4에 따른 상호잠금 유닛의 정면도를 도시한다.
- 도 7은 테이블 위치에서 도 4에 따른 상호잠금 유닛의 측면도를 도시한다.
- 도 8은 테이블 위치에서 도 4에 따른 상호잠금 유닛의 정면도를 도시한다.
- 도 9는 텀블 위치에서 도 4에 따른 상호잠금 유닛의 측면도를 도시한다.
- 도 10은 텀블 위치에서 도 4에 따른 상호잠금 유닛의 정면도를 도시한다.
- 도 11은 설계 위치에서 예시적 제 2 실시예에 따른 차량 시트의 도식적 예시를 도시한다.
- 도 12는 테이블 위치에서 도 11에 따른 차량 시트의 도식적 예시를 도시한다.
- 도 13은 덤프(dump) 위치에서 도 11에 따른 차량 시트의 도식적 예시를 도시한다.
- 도 14는 예시적 제 2 실시예에 따른 상호잠금 유닛의 사시적 예시를 도시한다.
- 도 15는 설계 위치에서 도 14에 따른 상호잠금 유닛의 측면도를 도시한다.
- 도 16은 설계 위치에서 도 14에 따른 상호잠금 유닛의 정면도를 도시한다.
- 도 17은 테이블 위치에서 도 14에 따른 상호잠금 유닛의 측면도를 도시한다.
- 도 18은 테이블 위치에서 도 14에 따른 상호잠금 유닛의 정면도를 도시한다.
- 도 19는 덤프 위치에서 도 14에 따른 상호잠금 유닛의 측면도를 도시한다.
- 도 20은 덤프 위치에서 도 14에 따른 상호잠금 유닛의 정면도를 도시한다.

발명을 실시하기 위한 구체적인 내용

- [0027] 자동차용 차량 시트(1)는 시트 부분(2) 및 등받이(3)를 갖는다. 자동차 내에서의 차량 시트(1)의 배열 및 그의 통상적인 구동 방향은, 하기 문맥에서 사용된 방향 정보를 규정한다. 여기서, 그라운드에 대해 수직하게 배향된 방향은, 하기 문맥에서 수직 방향으로 불릴 것이며, 수직 방향에 대해 수직하고 구동 방향에 대해 수직한 방향은 하기 문맥에서 횡단 방향으로 불릴 것이다.
- [0028] 등받이(3)는 횡단 방향으로 연장하며 특히 등받이 플레이트를 포함하는 등받이 선회축(6)을 중심으로 선회될 수 있도록 시트 부분(2)에 부착된다. 본 경우에, 래칭 핏팅(latching fitting)으로서 구성되는 2 개의 등받이 설정 핏팅(5)에 의해, 등받이(3)는 시트 부분(2)에 대해 복수 개의 불연속적인 각 위치들에 설정될 수 있다. 이러한 유형의 등받이 설정 핏팅은 예컨대 DE 10 2004 041 449 B3에 개시되며, 그의 개시물은 이와 관련하여 본원에 명확히 포함된다.
- [0029] 본 경우에 높이 조절가능하고 경사 조절가능한 구성인 머리 받침대(headrest)가 등받이(3)의 일단부에 부착되며, 이 단부는 시트 부분에 대해 등진다(faces away from).
- [0030] 도 1 및 도 11에 도시된 차량 시트(1)의 설계 위치에서, 등받이(3)는 대략 수직 위치에 있다. 등받이 설정 핏

팅(5)들의 잠금해제 및 등받이(3)의 수평 위치 내로의 선회의 방법으로, 차량 시트(1)는 테이블 위치로 전달될 수 있다. 도 2 및 도 12에 도시된 테이블 위치에서, 등받이(3)는 시트 부분(2) 상에 놓이며, 시트 부분에 대해 대략 평행하게 그리고 차량 플로어(floor)에 대해 평행하게 연장한다.

[0031] 도 1 내지 도 10에 도시된 예시적 제 1 실시예에 따르면, 시트 부분(2)은 차량 구조물에 해제가능하게 연결된다. 이를 위해, 시트 부분(2)은, 각각의 경우에, 구동 방향으로 전방 구역에서 양쪽면들 상에 하나의 전방 풋(8)을 가지며, 이러한 전방 풋(8)은 잠금 장치(90)를 포함한다. 게다가, 시트 부분(2)은, 각각의 경우에, 구동 방향으로 후방 구역에서 양쪽면들 상에 하나의 후방 풋(9)을 가지며, 이러한 후방 풋(9)은 잠금 장치(90)를 포함한다. 이러한 유형의 잠금 장치는, 예컨대, WO 2004 069 585 A1에 개시되어 있으며, 이러한 관점에서, 그 개시물은 본원에 명확히 포함된다.

[0032] 차량 시트(1)의 설계 위치 및 테이블 위치에서, 잠금 장치(90)는 차량 구조물에 부착되는 핀들에 잠금된다. 차량 시트(1)를 테이블 위치로부터 텀블 위치로 전달하기 위해서, 후방 풋(9)의 2 개의 잠금 장치(90)들이 동시에 잠금해제되며, 그 결과 후방 풋(9)이 차량 구조물로부터 해제된다.

[0033] 도 3에 도시된 텀블 위치에서, 등받이(3)는 시트 부분(2) 상에 놓이며 시트 부분에 대해 대략 평행하게 연장한다. 차량 시트(1)는 전방으로 접히며, 등받이(3) 및 시트 부분(2)은 차량 플로어에 대해 경사진다. 여기서, 차량 시트(1)는 스트럿(75)에 의해 텀블 위치에 유지된다.

[0034] 안전상의 이유들로, 후방 풋(9)의 2 개의 잠금 장치(90)들은 설계 위치에서 잠금해제되는 것이 아니라 오히려 단지 테이블 위치에서 잠금해제되어야 한다. 텀블 위치에서, 잠금 장치(90)들은 잠금해제된다. 이에 따라, 잠금 장치(90)들은 등받이(3)가 시트 부분(2) 상에 놓일 때만 잠금해제될 수 있다.

[0035] 안전상의 이유들로, 2 개의 등받이 설정 핏팅(5)들은, 마찬가지로 텀블 위치에서 잠금해제되는 것이 아니라 오히려 단지 테이블 위치 및 설계 위치에서 잠금해제되어야 한다. 이에 따라, 등받이 설정 핏팅(5)들은 잠금 장치(90)들 양자 모두가 잠금될 때만 잠금해제될 수 있다.

[0036] 차량 시트(1)는 상호잠금 유닛(50)을 포함하며, 이 유닛은 하기 문맥에서 보다 상세히 설명될 것이며 상기 설명된 잠금해제 프로세스들이 차량 시트(1)의 대응하게 규정된 위치들에서만 실행될 수 있음을 보장한다.

[0037] 등받이(3)에 운동학적으로(kinematically) 할당된 트랜스미션 로드(60)는 등받이 선회축(6)에 대해 평행하게 연장한다. 트랜스미션 로드(60)는 차량 시트(1)의 측면에 부착되는 양쪽 등받이 설정 핏팅(5)들에 연결되며 양쪽 등받이 설정 핏팅(5)들의 동시 잠금해제를 위해 기능한다. 트랜스미션 로드(60)는 등받이 플레이트의 구동(driving) 방향으로 전방측 상에 배열된다.

[0038] 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제는, 횡단 방향으로 이어지는 트랜스미션 로드(60)의 중심축을 중심으로 미리 규정된 각도만큼 트랜스미션 로드(60)를 회전시킴으로써 발생한다. 등받이 설정 핏팅(5)들이 잠금해제된다면, 등받이(3)는 등받이 선회축(6)을 중심으로 시트 부분(2)에 대해 선회될 수 있다.

[0039] 설계 위치, 테이블 위치 그리고 텀블 위치에서, 등받이 설정 핏팅(5)들은 각각의 경우에 잠금된다. 등받이 설정 핏팅(5)들은 등받이(3)의 선회 움직임 중에만 잠금해제된다.

- [0040] 잠금해제 유닛이 후방 풋(9)들의 양쪽 잠금 장치(90)들의 동시 잠금해제를 위해 제공되며, 잠금해제 유닛은 등받이 플레이트에 체결되며, 이에 따라 마찬가지로 등받이(3)에 운동학적으로 할당된다. 여기서, 잠금해제 유닛은 등받이 플레이트의 구동 방향으로 전방측 상에 배열된다.
- [0041] 잠금해제 유닛(10)은 등받이 플레이트에 대해 주로 평행하게 배열된 베이스 플레이트(70)를 포함한다.
- [0042] 잠금해제 레버(30)는 구동 선회축(44)을 중심으로 선회될 수 있도록 장착된다. 구동 선회축(44)의 배향은 시트 부분(2)에 대한 등받이(3)의 위치에 따라 변한다. 그러나, 구동 선회축(44)은 등받이 선회축(6)에 대해 대략 직각으로 일정하게 연장한다. 복귀 스프링(61)은 휴지 위치의 방향으로 잠금해제 레버(30)에 일정하게 부하를 가한다.
- [0043] 반경 방향으로 돌출하는 아암 레버 상에서, 잠금해제 레버(30)는 벨트 아이(belt eye)(31)를 가지며, 벨트 아이 내로, 구동 요소로서 기능하는 벨트 스트랩이 후크결합된다. 벨트 스트랩은, 무엇보다도, 편향 롤러(73)에 수직인 방향으로 벨트 아이(31)로부터 연장한다. 벨트 스트랩은 구동 방향에 반대로(counter) 편향 롤러(73) 상에 편향되며 등받이 플레이트에서 벨트 개구에 안내된다. 벨트 스트랩(62)은 벨트 개구를 통해 안내되고, 구동 방향에 반대로, 즉 후방을 향하여 등받이(3) 밖으로 돌출한다.
- [0044] 등받이(3) 밖으로 돌출하는 벨트 스트랩의 그 단부를 잡아당김으로써, 잠금해제 레버(30)는 그의 구동 위치의 방향으로 구동 선회축(44)을 중심으로 선회된다. 제한 요소(도시 생략)가 정지부(stop)로서 작동하며, 구동 위치에 도달된 이후에 잠금해제 레버(30)의 움직임을 제한한다.
- [0045] 구동 선회축(44)에 대해 평행하게 이어지는 제어 선회축(43)을 중심으로 회전될 수 있도록, 제어 기어 휠(20)이 장착된다. 대략 그의 절반 둘레를 따라, 제어 기어 휠(20)은 잠금해제 레버(30)의 잠금해제 치형부 시스템(33)과 맞물림하는(mesh) 제어 치형부 시스템(예시에서 볼 수 없음)을 갖는다.
- [0046] 제어 선회축(43)을 중심으로 회전될 수 있도록, 제 1 잠금해제 요소(11)가 제어 기어 휠(20) 옆에 축 방향으로 장착된다. 제 1 잠금해제 요소(11)는, 특히, 제 1 둘레면(55)을 갖는 원통형 세그먼트 형상 구역을 가지며, 여기서, 제 1 가이드 그루브가 형성된다. 제 1 보덴 케이블(도시 생략)이 제 1 가이드 그루브 내로 삽입된다. 그의 단부에서, 제 1 보덴 케이블은 제 1 잠금 요소(11)의 제 1 보덴 케이블 후크-인 수단(13) 내로 후크결합되는 제 1 니플(nipple)을 갖는다.
- [0047] 제 1 보덴 케이블은 제 1 잠금해제 요소(11)로부터, 시트 부분(2)에 체결되는 관통 요소(80)에 연장한다. 제 1 보덴 케이블은 관통 요소(80)의 제 1 관통 개구(81)를 통해서 후방 풋(9)들 중 하나에서 2 개의 잠금 장치(90)들 중 하나에 추가로 연장한다.
- [0048] 제어 선회축(43)을 중심으로 회전될 수 있도록, 제 2 잠금해제 요소(예시에서 볼 수 없음)가 제어 기어 휠(20) 옆에 축방향으로 마찬가지로 장착된다. 제 2 잠금해제 요소는, 특히, 제 2 둘레면을 갖는 원통형 세그먼트 형상 구역을 가지며, 여기서 제 2 가이드 그루브가 형성된다. 제 2 보덴 케이블(도시 생략)이 제 2 가이드 그루브 내로 삽입된다. 그의 단부에서, 제 2 보덴 케이블은 제 2 잠금해제 요소의 제 2 보덴 케이블 후크-인(hook-in) 수단 내로 후크결합되는 제 2 니플을 갖는다.
- [0049] 제 2 보덴 케이블은 제 2 잠금해제 요소로부터, 시트 부분(2)에 체결되는 관통 요소(80)에 연장한다. 제 2 보덴 케이블은 관통 요소(80)의 제 2 관통 개구(82)를 통해서 후방 풋(9)들 중 하나에서 2 개의 잠금 장치(90)들

중 다른 하나에 추가로 연장한다.

- [0050] 잠금해제 유닛(10)이 시작 위치에 놓이면, 잠금해제 레버(30)는 휴지 위치에 놓이며, 제어 기어 휠(20)은 잠금 위치에 놓이고, 잠금 요소(11)들은 잠금 위치에 놓이며, 2 개의 잠금 장치(90)들은 잠금된다. 잠금해제 유닛(10)이 구동 위치에 놓이면, 잠금해제 레버(30)는 구동 위치에 놓이며, 제어 기어 휠(20)은 잠금해제 위치에 놓이고, 잠금해제 요소(11)들은 잠금 위치에 놓이며, 2 개의 잠금 장치(90)들은 잠금된다.
- [0051] 제어 스프링(도시 생략)이 제어 기어 휠(20)과 제 1 잠금해제 요소(11) 사이에 제공되며, 이 제어 스프링은 잠금해제 위치를 향해서 제어 기어 휠(20)에 대해 제 1 잠금해제 요소(11)에 부하를 가한다. 제어 스프링은, 마찬가지로 제어 기어 휠(20)과 제 2 잠금해제 요소 사이에 제공되며, 이 제어 스프링은 잠금해제 위치를 향해서 제어 기어 휠(20)에 대해 제 2 잠금해제 요소에 부하를 가한다. 여기서, 2 개의 제어 스프링들은, 본 경우에 스윙블 핀(swivel pin) 스프링들로서 구성되며 잠금해제 요소(11)들 및 제어 기어 휠(20)에서 대응하는 개구들 내로 플러그 결합된다(plugged). 여기서, 제어 기어 휠(20)은 제어 선회축(43)에 대해서 축방향으로 제 1 잠금해제 요소(11)와 제 2 잠금해제 요소 사이에 배열된다. 2 개의 제어 스프링들은, 각각의 경우에, 제어 기어 휠(20)과 연관된 잠금해제 요소(11) 사이에 놓인다.
- [0052] 잠금해제 유닛(10)의 시작 위치에서, 벨트 스트랩의 비교적 짧은 단부가 후방으로 향해서 등반이(3) 밖으로 돌출한다. 이는, 양쪽 잠금 장치(90)들이 잠금되어 있음을 사용자에게 신호로 알린다.
- [0053] 등반이(3) 밖으로 돌출하는 벨트 스트랩의 그 단부를 잡아당김으로써, 잠금해제 레버(30)는 복귀 스프링(61)의 힘에 반대로 구동 위치의 방향으로 선회된다. 여기서, 제어 기어 휠(20)은 잠금해제 위치의 방향으로 회전된다. 제어 기어 휠(20)이 아이들 트래블(idle travel)을 통해 통과된 이후에, 제어 기어 휠(20)에 부착되는 드라이버(24)가 제 1 잠금해제 요소(11)의 제 1 카운터 스톱(counter stop) 및 제 2 잠금해제 요소의 제 2 카운터 스톱에 접촉하게 된다.
- [0054] 본 경우에, 드라이버(24)는 제어 기어 휠(20)의 구역에 부착되며, 이 구역은 제어 치형부 시스템에 정반대로 놓이며, 상기 제어 기어 휠(20)로부터 양측면 상에 축방향으로 돌출한다. 잠금해제 요소(11)들의 카운터 스톱들은 반경 및 축방향으로 이어지는 평활면들로서 실질적으로 구성된다.
- [0055] 벨트 스트랩의 단부를 더 잡아당김으로써, 제어 기어 휠(20)은 잠금해제 요소(11)들을 구동하며, 그 결과, 잠금해제 요소는 잠금해제 위치의 방향으로 회전된다. 여기서, 보덴 케이블들이 잡아당겨지게 되며, 그 결과, 잠금장치(90)들이 잠금해제 된다. 이러한 움직임은, 잠금해제 레버(30)가 제한 요소에 맞닿아(against) 지탱되고 잠금해제 레버가 구동 위치에 놓일 때 종료한다. 이후, 벨트 스트랩은 등반이(3) 밖으로 비교적 멀리 돌출한다. 이는, 2 개의 잠금 장치(90)들 중 하나 이상이 잠금해제되는 것을 사용자에게 신호로 알린다.
- [0056] 사용자가 벨트 스트랩을 풀면, 잠금해제 레버(30)는 복귀 스프링(61)의 힘에 의해 휴지 위치의 방향으로 선회된다. 그 결과, 제어 기어 휠(20)은, 잠금 위치의 방향으로 또한 회전되고, 드라이버(24)는 잠금해제 요소(11)들의 카운터 스톱들로부터 멀리 움직인다. 잠금해제 요소(11)들은, 제어 스프링들에 의한 부하를 고려하여 잠금해제 위치를 유지한다.
- [0057] 잠금해제 레버(30)의 움직임은, 잠금해제 레버(30)의 스톱 요소(34)가 제 1 둘레면(55) 및/또는 제 2 둘레면에 맞닿아(against) 지탱될 때 종료한다. 본 경우에, 스톱 요소(34)는 잠금해제 레버(30)의 아암에 부착된다. 스톱 요소(34)는 벨트 아이(31)보다 구동 선회축(44)에 반경 방향으로 더 근접하게 배열되고, 아암으로부터 양측면들 상에 축방향으로 돌출한다.

- [0058] 이제, 잠금해제 레버(30)는 홀드 오픈(hold-open) 위치에 놓이고, 잠금해제 유닛(10)은 디스플레이 위치에 놓인다. 비록, 구동 위치에 비해서, 벨트 스트랩이 등받이(3) 내로 부분적으로 당겨질지라도, 벨트 스트랩은 여전히 등받이(3) 밖으로 비교적 멀리 돌출한다. 이는, 2 개의 잠금 장치(90)들 중 하나 이상이 잠금해제되는 것을 사용자에게 신호로 알린다.
- [0059] 이후, 차량 시트(1)의 후방 풋(9)들은, 차량 구조물로부터 제거될 수 있고, 차량 시트(1)는 텀블 위치 내를 향해서 접혀질 수 있다.
- [0060] 후방 풋(9)들이 차량 구조물의 핀들 상에 다시 배치될 때, 차량 시트(1)는 기울어질 수 있다. 여기서, 2 개의 잠금 장치(90)들 중 단지 하나만이 차량 구조물에서 연관된 핀에 고정되는 반면, 2 개의 잠금 장치(90)들 중 다른 하나는 차량 구조물에서 할당된 핀에 잠금되지 않거나 단지 시간 지연된 채(with a time delay) 잠금된다.
- [0061] 예컨대, 후방 풋들이 핀들 상에 배치된 이후에, 제 1 잠금해제 요소(11)에 연결된 잠금 장치(90)는 잠금해제되고, 제 2 잠금해제 요소에 연결된 잠금 장치(90)는 잠금된다. 잠금 동안, 제 2 잠금해제 요소에 연결되는 잠금 장치(90)는 제 2 보텐 케이블 상에 당겨지고, 그 결과, 제 2 잠금해제 요소는 잠금 위치 내로 회전된다. 그러나, 제 1 잠금해제 요소(11)는 잠금해제 위치에 유지된다.
- [0062] 여기서, 잠금해제 레버(30)의 스톱 요소(34)는 제 2 돌레면과 접촉하지 않지만, 여전히 제 1 돌레면(55)에 맞닿아 지탱한다. 따라서, 잠금해제 레버(30)는 홀드 오픈(hold-open) 위치에서 유지되고, 벨트 스트랩은, 여전히 등받이(3) 밖으로 비교적 멀리 돌출한다. 따라서, 2 개의 잠금 장치(90)들 중 하나 이상이 잠금해제되는 것이 사용자에게 신호로 알려진다.
- [0063] 제 1 잠금해제 요소(11)에 연결되는 잠금 장치(90)가 이제 또한 잠금된다면, 이는 제 1 보텐 케이블 상에 당겨지고, 그 결과, 제 1 잠금해제 요소(11)는 잠금 위치 내로 또한 회전된다. 여기서, 잠금해제 레버(30)의 스톱 요소(34)는 제 1 돌레면(55)과 접촉하지 않으며, 잠금해제 레버(30)는 복귀 스프링의 힘에 의해 휴지 위치 내로 역회전된다. 여기서, 제어 기어 휠(20)은 또한 잠금 위치 내로 역회전된다.
- [0064] 따라서, 잠금해제 유닛은 시작 위치로 다시 놓인다. 여기서, 벨트 스트랩은, 벨트 스트랩의 비교적 짧은 단부가 외부측으로부터 여전히 볼 수 있는 그러한 정도로 등받이(3) 내로 잠금해제 레버(30)에 의해 당겨진다. 이는, 양쪽 잠금 장치(90)들이 잠금되어 있음을 사용자에게 신호로 알린다.
- [0065] 잠금해제 유닛에 근접하게, 블로킹 레버(54)가 트랜스미션 로드(60) 상에 부착되고, 트랜스미션 로드와 함께 회전하도록 트랜스미션 로드(60)에 고정식으로 연결된다. 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제 동안, 블로킹 레버(54)는 또한 이에 대응하여 선회된다. 잠금해제 레버(30)는 블로킹 레버(54)와 상호작용하는 블로킹 아암(36)을 갖는다.
- [0066] 도 5 및 도 6에 도시된 설계 위치, 도 7 및 도 8에 도시된 테이블 위치에서, 잠금해제 레버(30)는 각각의 경우에 휴지 위치에 놓이며, 블로킹 아암(36)은 블로킹 레버(54) 옆에 측방향으로 놓인다. 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제 동안, 블로킹 레버(54)는 블로킹 아암(36)을 지나 측방향으로 선회한다. 이에 따라, 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제는, 차량 시트(1)의 설계 위치 및 테이블 위치에서 가능하다. 블로킹 아암(36)은, 마찬가지로 잠금 장치(90)들의 잠금해제 동안 블로킹 레버(54)를 지나 선회한다. 이에 따라, 잠금 장치(90)들의 잠금

해제는, 차량 시트(1)의 테이블 위치에서 가능하다. 그러나, 하기에 여전히 도시되는 바와 같이, 잠금 장치(90)들의 잠금해제는 차량 시트(1)의 설계 위치에서 가능하지 않다.

- [0067] 도 5에 따른 예시에서, 블로킹 레버(54)는 또한 등받이 설정 핏팅(5)들을 잠금해제하기 위해 선회된 상태에서 일점쇄선식 윤곽(dashed-dotted outline)들을 추가로 사용하여 도시된다.
- [0068] 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제 동안, 즉 등받이 설정 핏팅(5)들이 잠금해제되는 한, 블로킹 레버(54)는 블로킹 아암(36)의 전방에 놓인다. 잠금 장치(90)들을 잠금해제 하기 위한 시도 중, 잠금해제 레버(30)의 블로킹 아암(36)은 블로킹 레버(54)와 접촉하게 된다. 따라서, 등받이 설정 핏팅(5)들이 잠금해제될 때 잠금 장치(90)들의 잠금해제는, 가능하지 않다.
- [0069] 도 9 및 도 10에 도시된 턴블 위치에서, 잠금해제 레버(30)는 홀드-오픈 위치에 놓인다. 여기서, 블로킹 아암(36)은 블로킹 레버(54)의 바로 전방에 놓인다. 등받이 설정 핏팅(5)들을 잠금해제 하기 위한 시도 중, 블로킹 레버(54)는 블로킹 아암(36)에 접촉하게 된다. 이에 따라, 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제는, 차량 시트(1)의 턴블 위치에서 가능하지 않다.
- [0070] 시트 부분(2)에 체결되는 관통 요소(80)는, 대체로 원통형 설계이며, 그의 실린더 측은 등받이 선회축(6)에 정렬된다. 이에 따라, 관통 요소(80)는 시트 부분(2)에 운동학적으로 할당된다. 설계 위치로부터 테이블 위치로의 등받이(3)의 선회 중, 관통 요소(80)는 이에 따라 잠금해제 유닛에 대해 회전한다.
- [0071] 관통 요소(80)는 일단부 측 상에서 직경 방향으로 이어지는 슬롯(78)을 가지며, 이 슬롯은 차량 시트(1)의 내부에서 횡단 방향을 가리키며, 즉 잠금해제 유닛을 향한다. 관통 요소(80)는, 차량 시트(1)가 테이블 위치에 놓일 때, 슬롯(78)이 잠금해제 레버(30)에 부착되는 블로킹 러그(38)에 정렬되도록 배열된다.
- [0072] 차량 시트(1)가 설계 위치에 놓일 때, 슬롯(78)은 도 4 및 도 6에 도시된 바와 같이, 블로킹 러그(38)의 움직임 방향에 대해 경사지게 연장한다. 잠금 장치(90)들을 잠금해제 하기 위한 시도 중, 잠금해제 레버(30)의 블로킹 러그(38)는 관통 요소(80)의 원통형 셸과 접촉하게 된다. 이에 따라, 잠금 장치(90)들의 잠금해제는, 차량 시트(1)가 설계 위치에 놓일 때 가능하지 않다.
- [0073] 차량 시트(1)가 테이블 위치에 놓일 때, 슬롯(78)은 도 8에 도시된 바와 같이, 블로킹 러그(38)의 움직임 방향과 동일한 방향으로 연장한다. 슬롯(78)은 이 예시에서 볼 수 없다. 잠금 장치(90)들의 잠금해제 중, 블로킹 러그(38)는 슬롯(78) 내로 선회한다. 이에 따라, 잠금 장치(90)들의 잠금해제는, 차량 시트(1)의 테이블 위치에서 가능하다.
- [0074] 도 10에 도시된 턴블 위치에서, 잠금해제 레버(30)는 홀드-오픈 위치에 놓인다. 여기서, 잠금해제 레버(30)의 블로킹 러그(38)는 관통 요소(80)의 슬롯(78) 내에 놓인다. 상기 설명된 바와 같이, 턴블 위치에서, 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제는 가능하지 않다. 등받이 설정 핏팅(5)들이 턴블 위치에서 잠금해제되었을지라도, 시트 부분(2)에 대한 등받이(3)의 선회 움직임은 가능하지 않았을 것이다. 이 경우에, 슬롯(78)의 예지 구역들은, 블로킹 러그(38)와 접촉하고 시트 부분(2)에 대한 등받이(3)의 선회 움직임을 방지했을 것이다.
- [0075] 도 11 내지 도 20에 도시된 예시적 제 2 실시예에 따르면, 시트 부분(2)은 차량 시트에 고정식으로 연결된다. 예시적 제 2 실시예에 따른 차량 시트(1)는, 예시적 제 1 실시예의 차량 시트(1)와 대체로 동일한 설계이다. 하기 문맥에서, 대체로, 예시적 제 1 실시예와 제 2 실시예 사이의 차이점만이 설명될 것이다.

- [0076] 구동방향에서 양측면 상의 전방 구역에서, 시트 부분(2)은 각각의 경우에 하나의 4-바 링크지(7)에 의해 차량 구조물 상에 관절 결합된다. 게다가, 예시적 제 1 실시예의 경우에서와 같이, 시트 부분(2)은, 각각의 경우에, 구동 방향으로 후방 구역에서 양쪽면들 상에 하나의 후방 풋(9)을 가지며, 이러한 후방 풋(9)은 잠금 장치(90)를 포함한다.
- [0077] 등받이(3)의 수평 위치 내로의 선회에 의해, 차량 시트(1)는 마찬가지로 도 11에 도시된 설계위치로부터 도 12에 도시된 테이블 위치로 전달될 수 있다. 설명된 테이블 위치로부터, 차량 시트(1)는 도 13에 도시된 덤프 위치 내로 전달될 수 있다. 차량 시트(1)의 덤프 위치에서, 등받이(3)는 시트 부분(2) 상에 놓이며, 시트 부분(2)은 4-바 링크지(7)에 의해 구동 방향에 전방향을 향해 그리고 수직 방향에 하방을 향해 선회된다. 여기서, 잠금 장치(90)들은 구동 방향을 향해 추가로 배열된 차량 구조물 상에 2 개의 상이한 핀들에 잠금된다.
- [0078] 차량 시트(1)가 덤프 위치에 놓일 때, 즉 잠금 장치(90)들이 잠금될 때, 2 개의 등받이 설정 핏팅(5)들은 또한 안전 상의 이유로 잠금해제되어서는 안 된다.
- [0079] 따라서, 덤프 위치 내로 전달될 수 있는 예시적 제 2 실시예에 따른 차량 시트(1)는, 추가로 트랜스미션 유닛(도시 생략)을 가지며, 이 유닛은 차량 시트(1)가 덤프 위치에 놓일 때, 상호잠금 유닛(50)에 대응 신호를 공급한다. 트랜스미션 유닛은, 실질적으로 트랜스미션 보덴 케이블을 포함하며, 이 케이블은 차량 시트(1)가 덤프 위치에 놓일 때, 구동 선회축(44)을 중심으로 선회될 수 있는 트랜스미션 레버를 선회한다. 여기서, 트랜스미션 레버는, 구동 선회축(44)을 중심으로 선회될 수 있도록 마찬가지로 장착되는 추가의 블로킹 세그먼트(37)와 상호작용한다. 여기서, 블로킹 세그먼트(37)는 잠금해제 레버(30)에 대해 대체로 동축으로 배열된다.
- [0080] 도 15 및 도 16에 도시된 설계 위치로부터 도 17 및 도 18에 도시된 테이블 위치로의 전환(transition) 중, 예시적 제 1 실시예에서와 같이, 관통 요소(80)는 등받이(3)에 대해 회전하게 되며, 그 결과, 슬롯(78)은 잠금해제 레버(30)에 부착되는 블로킹 러그(38)에 정렬된다.
- [0081] 도 15에 따른 예시에서, 블로킹 레버(54)는 또한 등받이 설정 핏팅(5)들을 잠금해제 하기 위해 선회된 상태에서 일점쇄선식 윤곽(dashed-dotted outline)들을 추가로 사용하여 도시된다.
- [0082] 도 17 및 도 18에 도시된 테이블 위치로부터 도 19 및 도 20에 도시된 덤프 위치로의 전환 중, 무엇보다도, 잠금 장치(90)들은 잠금해제 레버(30)의 선회에 의해 개방된다. 여기서, 블로킹 레버(30)는 블로킹 세그먼트(37)를 구동하며, 블로킹 레버(54)의 전방에서 이를 선회한다. 이에 따라, 블로킹 세그먼트(37)는 블로킹 레버(54)의 움직임 그리고, 이에 따라 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제를 방지하는 한편, 잠금 장치(90)들 중 하나는 개방된다. 잠금 장치(90)들 중 하나가 개방되는 한, 잠금해제 레버(30)는 홀드-오픈 위치를 유지하며, 이에 따라 블로킹 레버(54) 전방에서 블로킹 세그먼트(37)를 또한 유지한다.
- [0083] 덤프 위치에 도달된 후에, 잠금 장치(90)들은 차량 구조물 상에서 전방 핀들에 잠금되며, 잠금해제 레버(30)는 그의 휴지 위치 내로 역으로 선회한다.
- [0084] 그러나, 덤프 위치에서, 블로킹 세그먼트(37)는 트랜스미션 레버에 의해 블로킹 레버(54)의 전방에서 그의 위치에 유지되며, 이 레버는 트랜스미션 보덴 케이블에 의해 선회되어 거기서 유지한다. 이에 따라, 블로킹 세그먼트(37)는 블로킹 레버(54)의 움직임 그리고, 이에 따라 등받이 설정 핏팅(5)들의 잠금해제를 방지하는 한편, 차량 시트(1)가 덤프 위치에 놓인다.

[0085] 도 19 및 도 20에 도시된 덤프 위치로부터 도 17 및 도 18에 도시된 테이블 위치로의 복귀 중, 무엇보다도, 잠금 장치(90)들은 잠금해제 레버(30)의 선회에 의해 개방된다. 여기서, 잠금해제 레버(30)는 잠금 장치(90)들 중 하나가 개방되는 한 홀드 오픈 위치에서 유지된다.

[0086] 후방을 향한 시트 부분(2)의 움직임 중, 트랜스미션 보덴 케이블은 트랜스미션 레버를 해제하며, 이 레버는 그 결과(thereupon) 스프링 부하 방식으로 역으로 선회한다. 그 결과, 트랜스미션 레버는 또한 블로킹 세그먼트(37)를 해제하며, 이 세그먼트는 그러나 잠금해제 레버(30)에 의해 블로킹 레버(54)의 전방에서 여전히 위치가 유지된다.

[0087] 테이블 위치에 도달된 후, 잠금해제 레버(30)는 그의 홀드 오픈 위치 내로 역으로 선회하며, 그리고 이에 따라 블로킹 세그먼트(37)를 또한 해제한다. 그 결과, 블로킹 세그먼트(37)는 스프링 부하 방식으로 역으로 선회하며 블로킹 레버(54)를 해제한다.

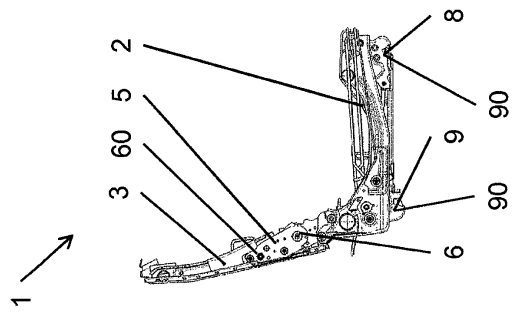
[0088] 상기 설명, 청구항들 및 도면들에 개시된 특징들은 본 발명의 실현을 위해서 본 발명의 상이한 개선들에 개별 그리고 조합 모두에 중요할 수 있다.

부호의 설명

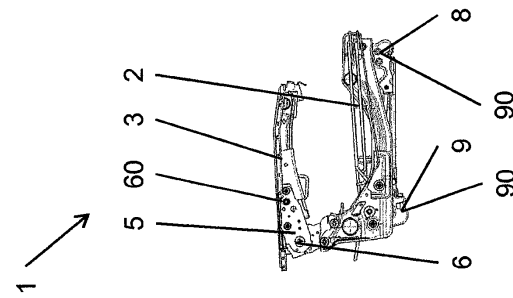
- | | | |
|--------|-------------------------|----------------|
| [0089] | 1 : 차량 시트 | 2 : 시트 부분 |
| | 3 : 등받이 | 5 : 등받이 설정 핏팅 |
| | 6 : 등받이 선회축 | 7 : 4-바 링크지 |
| | 8 : 전방 풋 | 9 : 후방 풋 |
| | 11 : 제 1 잠금해제 요소 | |
| | 13 : 제 1 보덴 케이블 후크-인 수단 | |
| | 20 : 제어 기어휠 | 24 : 드라이버 |
| | 30 : 잠금해제 레버 | 31 : 벨트 아이 |
| | 33 : 잠금해제 기어링 치형부 | 34 : 멈춤 요소 |
| | 36 : 블로킹 아암 | 37 : 블로킹 세그먼트 |
| | 38 : 블로킹 리그 | 43 : 제어 선회축 |
| | 44 : 구동 선회축 | 50 : 상호잠금 유닛 |
| | 54 : 블로킹 레버 | 55 : 제 1 둘레면 |
| | 60 : 트랜스미션 로드 | 61 : 복귀 스프링 |
| | 70 : 베이스 플레이트 | 73 : 편향 롤러 |
| | 75 : 스트럿 | 78 : 슬롯 |
| | 80 : 관통 요소 | 81 : 제 1 관통 개구 |
| | 82 : 제 2 관통 개구 | 90 : 잠금 장치 |

도면

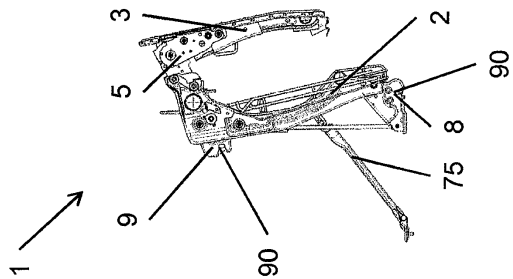
도면1



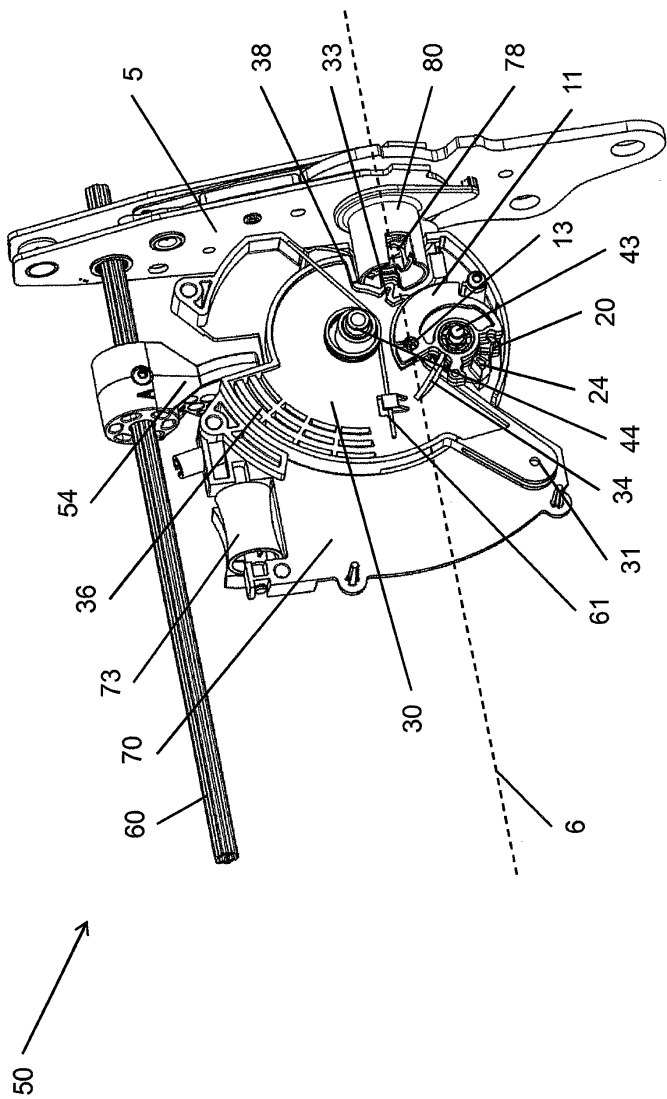
도면2



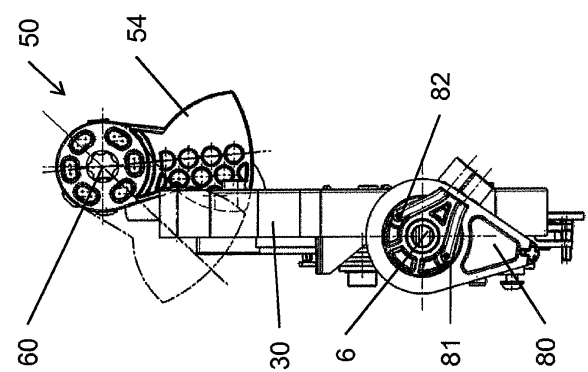
도면3



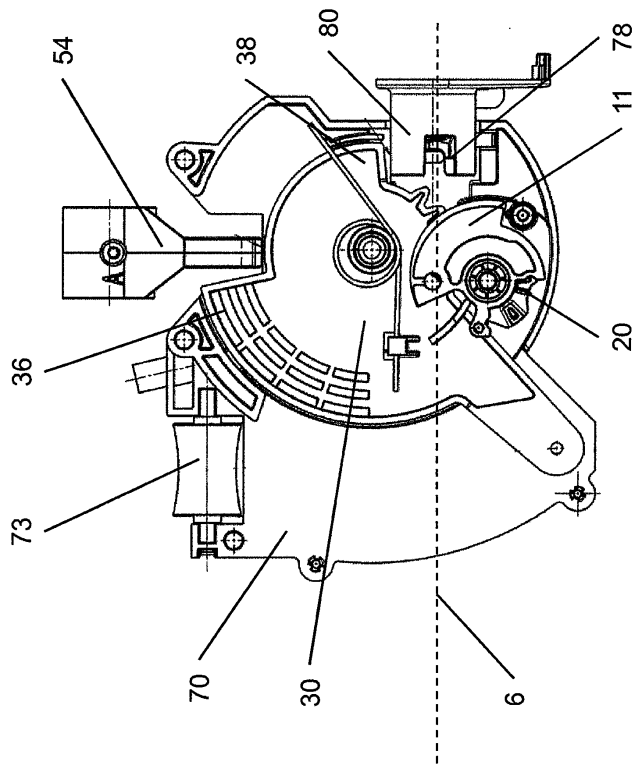
도면4



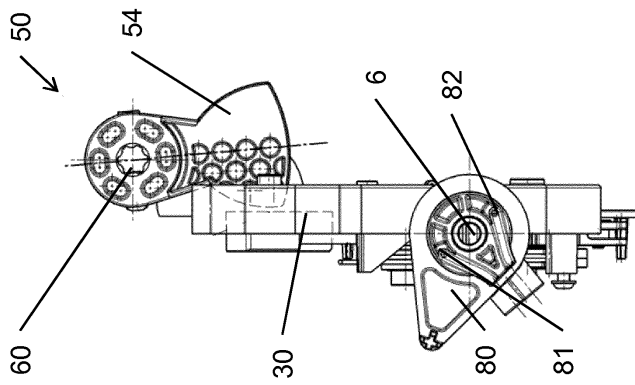
도면5



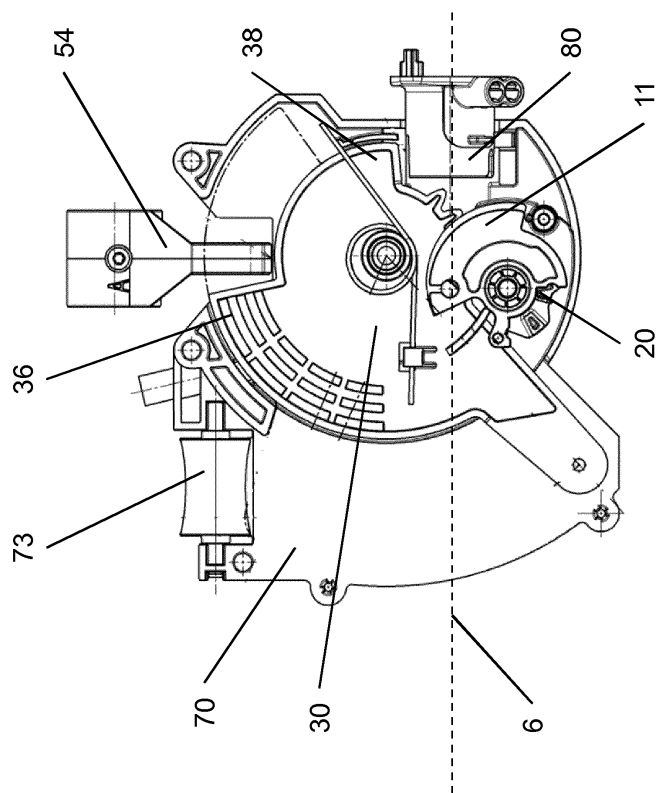
도면6



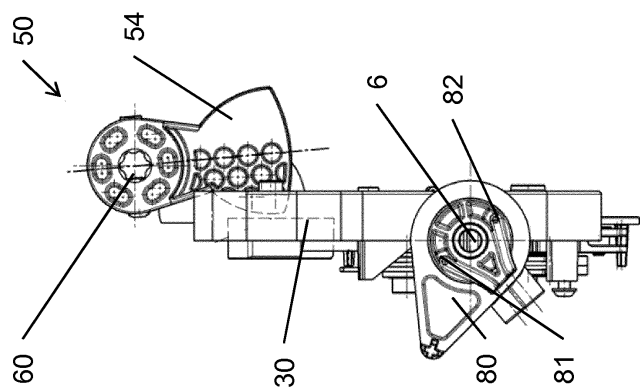
도면7



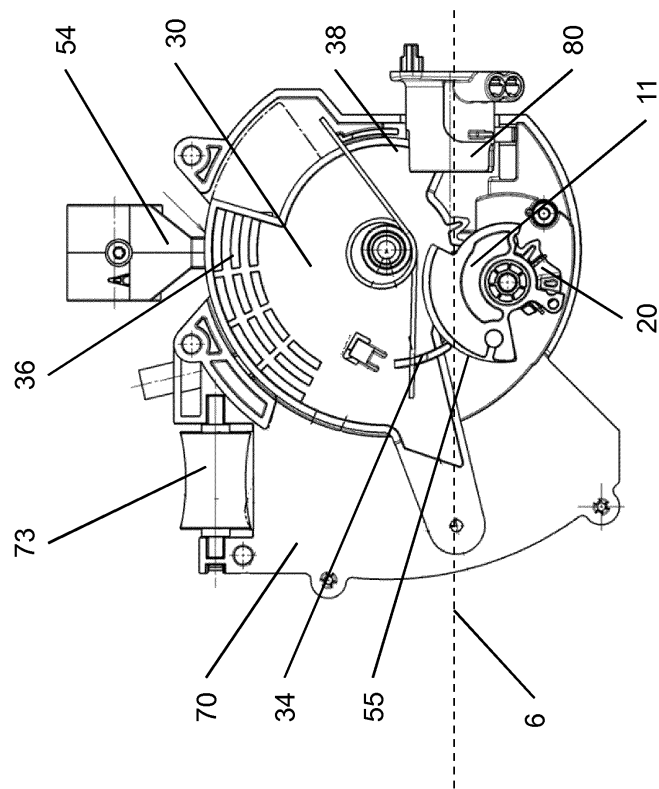
도면8



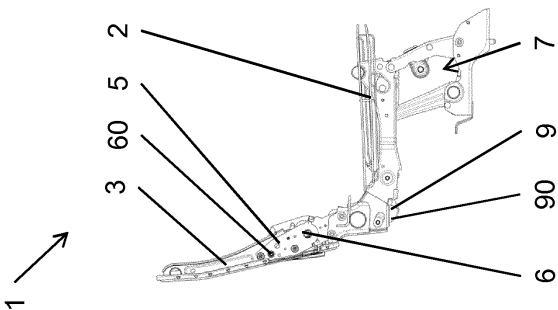
도면9



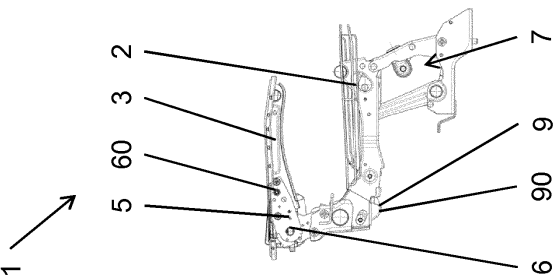
도면10



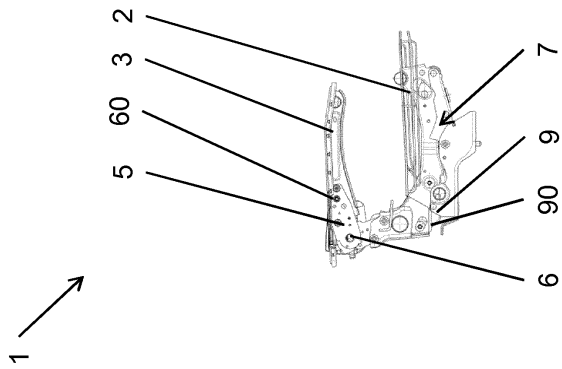
도면11



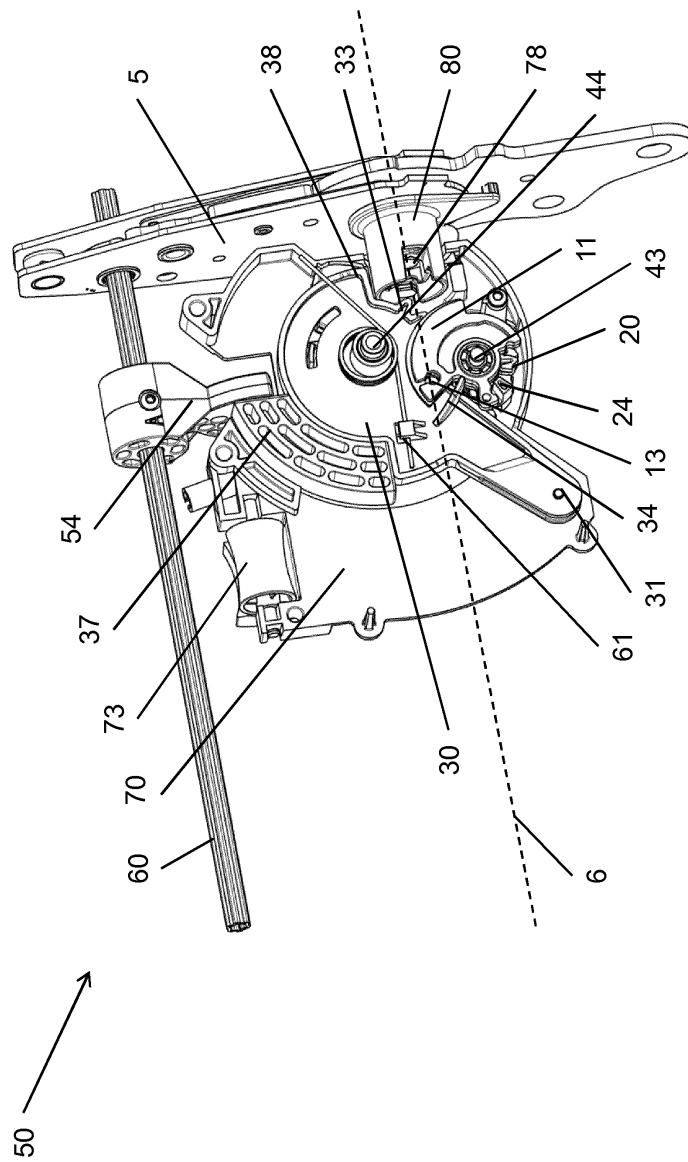
도면12



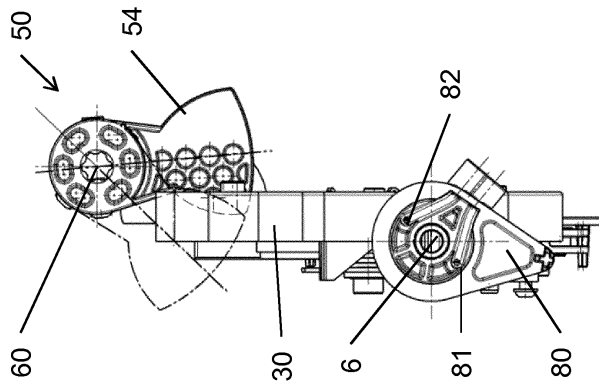
도면13



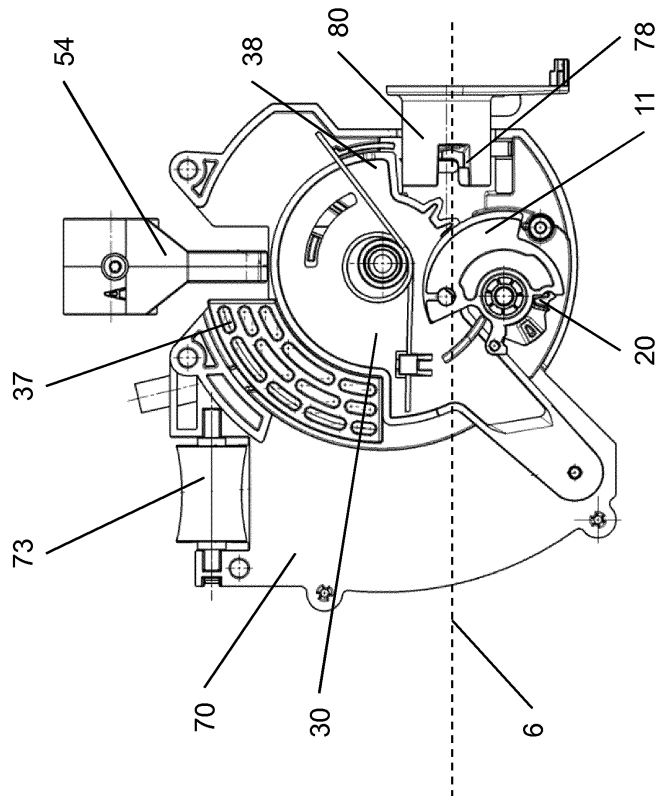
도면14



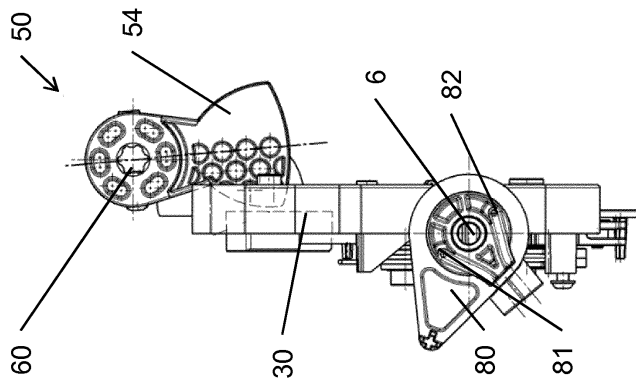
도면15



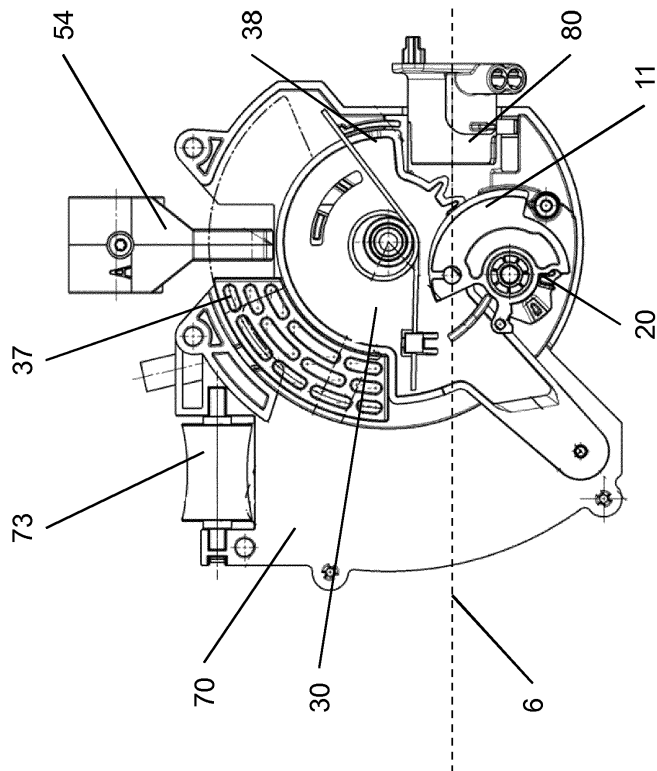
도면16



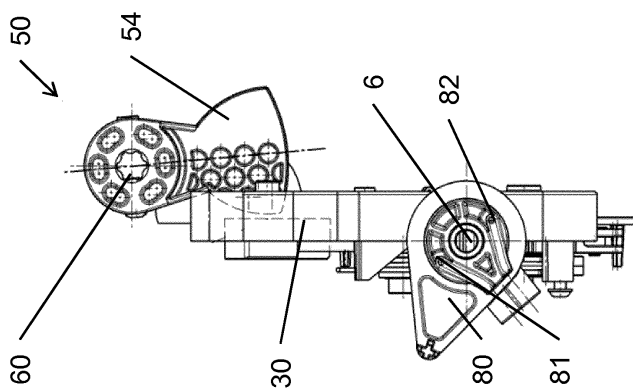
도면17



도면18



도면19



도면20

