

(11)特許出願公開番号

特開2006-282016

(P2006-282016A)

(43) 公開日 平成18年10月19日(2006.10.19)

(51) Int.Cl.

B6ON 2/18 (2006.01)

F I

B6ON 2/18

テーマコード (参考)

3B087

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 10 頁)

(21) 出願番号 特願2005-105421 (P2005-105421)

(22) 出願日 平成17年3月31日 (2005. 3. 31)

(71) 出願人 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 100077702

弁理士 竹下 和夫

(72) 発明者 星 正之

栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118-1
テイ・エス テック株式会社技術センタ
ー内

(72) 發明者 杉山 慎二

栃木県塩谷郡高根沢町大字太田118-1
テイ・エス テック株式会社技術センタ
ー内

Fターム(参考) 3B087 BA17

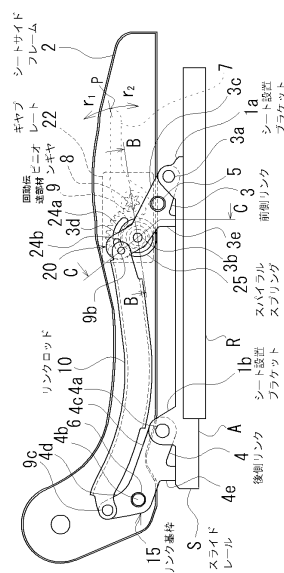
(54) 【発明の名称】 自動車用シートの高さ調整装置

(57) 【要約】

【課題】 簡単な構成により、リンク基枠の剛性を確保し易く、リンク基枠によりシートを安定して保持し易い自動車用シートの高さ調整装置を提供する。

【解決手段】 リンク 3、4 を左右のシート設置ブラケット 1 a、1 b と左右のシートサイドフレーム 2 とに掛け渡したリンク基枠 1 5 を備え、シートの片側部に操作ノブ 7 を備え付けると共に、操作ノブ 7 とリンク基枠 1 5 との間を操作伝達部 2 0 により接続し、操作ノブ 7 の操作に対応してリンク基枠 1 5 を上下に揺動可能に組み立てられてなり、操作伝達部 2 0 が、操作ノブ 7 の操作に対応して回動可能にシートサイドフレーム 2 に枢支された回動伝達部材 9 と、回動伝達部材 9 の回動中心から偏心した位置と後側リンク 4 とを接続するリンクロッド 1 0 とを有し、前側リンク 3 が延長部 3 d を一体に有し、前側リンク 3 の延長部 3 d に、回動伝達部材 9 とリンクロッド 1 0 とを連結する連結ピン 3 f が連結されている。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

シート高さ調整用のリンク（３）、（４）を左右対にシートの前後に配置して、各リンク（３）、（４）を左右のシート設置ブラケット（１ a）、（１ b）と左右のシートサイドフレーム（２）とに掛け渡すと共に、左右のリンク（３）、（４）を連結シャフト（５）、（６）で一体に保持したリンク基枠（１５）を備え、シートの片側部に操作ノブ（７）を備え付けると共に、操作ノブ（７）とリンク基枠（１５）との間を操作伝達部（２０）により接続し、操作ノブ（７）の操作に対応してリンク基枠（１５）を上下に揺動可能に組み立てられてなり、操作伝達部（２０）が、操作ノブ（７）の操作に対応して回動可能にシートサイドフレーム（２）に枢支された回動伝達部材（９）と、回動伝達部材（９）の回動中心から偏心した偏心位置とリンク基枠（１５）の後側リンク（４）とを接続するリンクロッド（１０）とを備える自動車用シートの高さ調整装置において、

リンク基枠（１５）の前側リンク（３）が、シート設置ブラケット（１ a）とシートサイドフレーム（２）との間のリンク（３）の本体部（３ c）から延びる延長部（３ d）を一体に有し、この延長部（３ d）に回動伝達部材（９）の偏心位置とリンクロッド（１０）とが連結されていることを特徴とする自動車用シートの高さ調整装置。

【請求項 2】

前側リンク（３）の本体部（３ c）と回動伝達部材（９）とが同軸にシートサイドフレーム（２）に枢支されていることを特徴とする請求項 1 に記載の自動車用シートの高さ調整装置。

【請求項 3】

回動伝達部材（９）と前側リンク（３）とが相対回動可能に設けられると共に、回動伝達部材（９）の偏心位置とリンクロッド（１０）とが連結ピン（９ b）により連結され、この連結ピン（９ b）が前側リンク（３）の延長部（３ d）に弧状に形成された長孔（２ 4 b）に支持されていることを特徴とする請求項 2 に記載の自動車用シートの高さ調整装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、シート全体を高さ調整可能に装備する自動車用シートの高さ調整装置に関するものである。

【背景技術】

【0002】

スライドレール上に自動車用シートの高さ調整装置を介して座席が装着されたものが知られている（例えば、特許文献 1 参照）。この自動車用シートの高さ調整装置は、図 6 に示すように、スライドレール S のアッパーレール A のレール上に設置される左右の立付けブラケット 1 a, 1 b と、シートクッションのシートサイドフレーム 2 との間に備え付けられており、リンク 3, 4 を左右対にシートの前後に備え、各リンク 3, 4 をシート設置ブラケット 1 a, 1 b とシートサイドフレーム 2 との間に、支軸 3 a, 3 b, 4 a, 4 b を介して掛け渡し、リンク 3, 4 の左右相互を連結シャフト 5, 6 で一体に保持させて組み立てたリンク基枠 15 をベースに構成されている。

【0003】

このリンク基枠 15 を動作させるために、シートサイドフレーム 2 の片側部に操作ノブ 7 と、操作ノブ 7 の回転軸 7 a と同軸上でシートサイドフレーム 2 の内側に取り付けられるピニオンギヤ 8 と、ピニオンギヤ 8 と噛み合ってシートサイドフレーム 2 に支軸 9 a で回動自在に取り付けられるセクタギヤ 9 と、セクタギヤ 9 と後側リンク 4 との間に連結されるリンクロッド 10 とを備えている。

【0004】

この自動車用シートの高さ調整装置では、シート高の最下端の状態、前後のリンク 3

10

20

30

40

50

、4が後倒しに保たれている。この状態から、操作ノブ7を回転操作すると、ピニオンギヤ8が回転し、セクタギヤ9が支軸9aを中心とする半径の小さい方向に首振り回転することにより、リンクロッド10が支軸9bを支点として前方方向に引張られて移動する。これに伴って、後側リンク4が枢軸ピン11を支点として立ち上る方向に引っ張られると共に、前側リンク3が立上り揺動することにより、シート高を高く調整することができる。シート高を再び低い位置に調整するには、操作ノブ7を逆方向に操作することにより行うことができる。

【0005】

このような自動車用シートの高さ調整装置では、リンク基枠15の剛性が不足すると、大きな荷重が負荷された際、前後のリンク3、4やその周囲の部材に撓みが生じ、自動車用シートを安定して保持し難くなり、或いは、シート高の調整操作が行い難くなる。そのため、リンク基枠15の剛性を確保することが望まれるが、操作ノブ7が配置されている前側リンク3では、セクタギヤ9やリンクロッド10等の他の部材の動作を確保する必要があるため、前側リンク3の配置や形状に制約が多く、リンク基枠15の十分な剛性を確保することは容易でない。

【0006】

【特許文献1】WO 2004/094180A1 公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0007】

本発明は、簡単な構成により、リンク基枠の剛性を確保し易く、リンク基枠によりシートを安定して保持し易い自動車用シートの高さ調整装置を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

上記課題を解決する請求項1に記載の発明は、シート高さ調整用のリンクを左右対にシートの前後に配置して、各リンクを左右のシート設置ブラケットと左右のシートサイドフレームとに掛け渡すと共に、左右のリンクを連結シャフトで一体に保持したリンク基枠を備え、シートの片側部に操作ノブを備え付けると共に、操作ノブとリンク基枠との間を操作伝達部により接続し、操作ノブの操作に対応してリンク基枠を上下に揺動可能に組み立てられてなり、操作伝達部が、操作ノブの操作に対応して回動可能にシートサイドフレームに枢支された回動伝達部材と、回動伝達部材の回動中心から偏心した偏心位置とリンク基枠の後側リンクとを接続するリンクロッドとを備える自動車用シートの高さ調整装置において、リンク基枠の前側リンクが、シート設置ブラケットとシートサイドフレームとの間のリンク本体から延びる延長部を一体に有し、この延長部に回動伝達部材の偏心位置とリンクロッドとが連結されていることを特徴とする。

【0009】

請求項2に記載の発明は、前側リンクの本体部と回動伝達部材とが同軸にシートサイドフレームに枢支されていることを特徴とする。

【0010】

請求項3に記載の発明は、回動伝達部材と前側リンクとが相対回動可能に設けられると共に、回動伝達部材の偏心位置とリンクロッドとが連結ピンにより連結され、この連結ピンが前側リンクの延長部に弧状に形成された長孔に支持されていることを特徴とする。

【発明の効果】

【0011】

請求項1に記載の発明によれば、前側リンクがリンク本体から外側に延びる延長部を一体に有し、この延長部に回動伝達部材の偏心位置とリンクロッドとが連結されているので、前側リンクがシート設置ブラケット、シートサイドフレーム、及び回動伝達部材の偏心位置の3箇所において支持されて撓み難くなり、しかも、前側リンク、回動伝達部材、及びリンクロッドが一点で互いに連結されているため、夫々が別々に撓むことが防止できる。そのため、リンク基枠の剛性を確保することが可能で、リンク基枠によりシートを安定

10

20

30

40

50

して保持し易い。

【0012】

請求項2に記載の発明によれば、前側リンクの本体部と回動伝達部材とが同軸にシートサイドフレームに枢支されているので、前側リンクの延長部と回動伝達部材とが同軸に回動でき、回動伝達部材の偏心位置を前側リンクの延長部に連結することが容易で構成を簡単にできる。

【0013】

請求項3に記載の発明によれば、回動伝達部材と前側リンクとが相対回動可能に設けられ、回動伝達部材の偏心位置とリンクロッドとを連結する連結ピンが、前側リンクの延長部に弧状に形成された長孔に支持されているので、回動伝達部材と前側リンクの延長部とを連結ピンで連結していても、それぞれの回動量を異ならせることができる。そのため、回動伝達部材にリンクロッドを介して連結された後側リンクの回動量と前側リンクロッドの回動量とを異ならせることが可能で、リンク基枠をより適切に揺動させることが可能である。

10

【発明を実施するための最良の形態】

【0014】

以下、添付図面を参照して説明すると、図示実施の形態に係る自動車用シートの高さ調整装置は、図1で示すようにシート全体（図示せず）を前後に位置移動可能に支持する左右対のスライドレールS（以下、全て片側のみ図示）を備え、シート全体をロアレールRで車体フロアのフロア面に設置するスライド式シートに備え付けられている。また、リク

20

【0015】

その自動車用シートにおいては、高さ調整装置は、アッパーレールAのレール上に設置される左右のシート設置ブラケットとしての立付けブラケット1a、1bとシートサイドフレーム2との間に備え付けられたリンク基枠15をベースに組み立てられている。このリンク基枠15は、シートサイドフレーム2間の内側に配置されており、リンク3、4を左右対にシートの前後に備え、各リンク3、4を立付けブラケット1a、1bとシートサイドフレーム2との間に掛け渡し、リンク3、4の左右相互を連結シャフト5、6で一体に保持させて組み立てられている。

30

【0016】

前側リンク3は、左右のシートサイドフレーム2の内面側に配置されている。各前側リンク3は、左右対称に形成され、シートサイドフレーム2と立付けブラケット1aとの間に掛け渡される本体部3cと、本体部3cから外側に略くの字状となるように延長された延長部3dとを有するプレート部材からなる。本体部3cは前側リンク3の折曲り中腹部となる本体部3cの上端寄りが支軸3bでシートサイドフレーム2に軸承枢支されると共に、下端寄りが支軸3aで立付けブラケット1aに軸承枢支されることにより、立付けブラケット1aとシートサイドフレーム2とに掛渡し装着されている。

【0017】

後側リンク4は、左右のシートサイドフレーム2の内面側に配置されており、片側の後側リンク4はシートサイドフレーム2と立付けブラケット1bとの間に掛け渡される本体部4cと、本体部4cから外側に延長された延長部4dとを有する略くの字状のプレート部材からなると共に、他片側の後側リンク4が延長部4dのない本体部4cに対応する略直線状に形成されたプレート部材（図示せず）からなる。

40

【0018】

この後側リンク4では、左右相互を一方の本体部4cの上端寄りと他方の上端寄りとは連結シャフト6により一体に保持されている。詳細な図示は省略されているが、この連結シャフト6の両端部から車幅方向外側に突出した支軸4bによりシートサイドフレーム2の板面に軸承枢支され、下端寄りが支軸4aで立付けブラケット1bに軸承枢支されることにより、立付けブラケット1bとシートサイドフレーム2とに掛渡し装着されている。

50

この実施の形態では、後側リンク４の支軸４ a、４ b間の距離は、前側リンク３の支軸３ a、３ b間の距離より長く形成されている。

【００１９】

左右の前側リンク３の本体部３ cの下側縁部と、左右の後側リンク４の支軸４ a、４ b間の下側縁部とは、それぞれ突起状のストッパ部３ e、４ eが設けられている。このストッパ部３ e、４ eは、シート高が最下端位置に達したときに、アッパーレールＡに当接するように構成されている。

【００２０】

図２乃至は図４に示すように、この高さ調整装置ではこのようなリンク基枠１５を上下に揺動させるための操作ノブ７がシートの片側部に備え付けられ、操作ノブ７とリンク基枠１５との間が操作伝達部２０により接続されて組み立てられている。

10

【００２１】

操作ノブ７は、レバー形状を有し、シートサイドフレーム２の一方の前側リンク３付近の外側に沿って固定されたギヤケース２２に装着されている。詳細な図示は省略されているが、操作ノブ７は、回転軸７ aと、この回転軸７ aの回動を所定回動角毎に解除可能に係止できるラチェット機構７ cとを有しており、回転軸７ aの先端部をギヤケース２２の板面内側に挿通して、シートサイドフレーム２に支持させた状態で、軸受けフレーム７ bをギヤケース２２の板面外側に取付け固定することにより、装着されている。

【００２２】

この操作ノブ７は、図１に示すシートサイドフレーム２の側面側の中立位置Ｐから上向き r １及び下向き r ２の両方向に所定量だけ回動操作が可能で、開放することにより中立位置Ｐに自動復帰可能となっている。この操作ノブ７の回動及び復帰を繰り返すことで、ラチェット機構７ cにより回転軸７ aの回動量を所定量毎に増加又は減少可能である。

20

【００２３】

操作伝達部２０は、シートサイドフレーム２の外表面とギヤケース２２の内面との間に形成された収容空間２２ a内に回動可能に配置されて操作ノブ７の回転軸７ aに固定されたピニオンギヤ８と、同じく収容空間２２ a内に回動可能に配置されてピニオンギヤ８と噛み合わされた回動伝達部材としてのセクタギヤ９と、シートサイドフレーム２の内面側に配置されて、セクタギヤ９と後側リンク４の延長部４ dとの間を連結するリンクロッド１０とを備えて組み立てられている。

30

【００２４】

セクタギヤ９は、シートサイドフレーム２を貫通して配置される前側リンク３の支軸３ bに支持されている。

この支軸３ bは、側周面に一对の平行面３ gを有し、この側周面に対応した形状のシートサイドフレーム２の貫通孔２ gに嵌合することにより、シートサイドフレーム２に対して回動不能に固定されている。

セクタギヤ９は、この支軸３ bの端部に回動可能に枢支されており、支軸３ bを回動中心としてシートサイドフレーム２に対して回動可能である。この支軸３ bの他端部には前側リンク３が回動可能に枢支されているため、セクタギヤ９は、前側リンク３と同軸に相對回動可能となっている。

40

このセクタギヤ９が支軸３ b側から広がる略扇形を呈し、その弧状部位でピニオンギヤ８と噛み合わされているため、操作ノブ７の操作によるピニオンギヤ８の回動に応じて、略扇形の弧状部位の範囲内で回動可能である。

【００２５】

これらのピニオンギヤ８及びセクタギヤ９は、収容空間２２ a内で回動可能とされることで、シートサイドフレーム２の外表面とギヤケース２２の内面との間で変位が規制されている。この実施の形態では、ギヤケース２２の内面側に変形された変形部２２ bとシートサイドフレーム２との間でピニオンギヤ８及びセクタギヤ９を摺動可能に挟持することにより、ピニオンギヤ８とセクタギヤ９との噛み合わせ部位近傍の変位がより確実に規制されている。

50

【0026】

セクタギヤ9の支軸3bとは偏心したピニオンギヤ8の後方側となる位置には、図2及び図4に示すように、内側に向けて突出する連結ピン9bが回動不能に固定して設けられている。一方、シートサイドフレーム2の連結ピン9bに対応する位置には、支軸3bを中心に弧状の貫通孔としての長孔24aが設けられており、連結ピン9bは、この長孔24aを貫通してシートサイドフレーム2の内側に突出して配置されている。この長孔24aの長さはセクタギヤ9の最大の回動量を許容する長さとなっている。

【0027】

更に、前側リンク3の延長部3dの連結ピン9bに対応する位置にも、支軸3bを中心に弧状の長孔24bが設けられており、連結ピン9bは長孔24bを通して前側リンク3の内側に突出して配置されている。延長部3dの長孔24bの長さは、前側リンク3の本体部3cと後側リンク4の本体部4cとの長さの差などに起因して生じる前側リンク3の回動量とセクタギヤ9の回動量との差を許容する長さとなっている。なお、この長孔24bの幅は、連結ピン9bが摺動可能な狭い幅とすることにより、連結ピン9bの幅方向の変位を阻止するように構成してもよい。

【0028】

この前側リンク3の内側に突出した連結ピン9bの内側端部がリンクロッド10に回動可能に枢支されることにより、セクタギヤ9の支軸3bから偏心した位置とリンクロッド10とが連結されている。

リンクロッド10は、このような連結ピン9bの内側端部と後側リンク4の延長部4dに固定された連結ピン9cとの間を連結することにより、セクタギヤ9の前後方向の回動をリンク基枠15に伝達するようになっている。

【0029】

そして、図2乃至は図4示すように、前側リンク3とセクタギヤ9との間のシートサイドフレーム2の内側となる位置には、スパイラルスプリング25が配置されている。このスパイラルスプリング25は、図5に示すように、内側端部がセクタギヤ9及び前側リンク3を支持する支軸3bの一对の平行面3gに回動不能に固定されている。

このスパイラルスプリング25は、前側リンク3の倒れ方向周りに拡径するように支軸3b周囲に巻回され、外側端部がセクタギヤ9とリンクロッド10とを連結する連結ピン9bに係止されることにより、セクタギヤ9がリンク基枠15の前側リンク3及び後側リンク4の立上り方向となる回動方向に付勢されている。

【0030】

一方、操作ノブ7が配置されていない側のシートサイドフレーム2では、操作伝達部20が設けられておらず、図6に示すように、シートサイドフレーム2の外側に、前側リンク3の延長部3dに対応する形状の補強プレート26が配置されている。この補強プレート26は、シートサイドフレーム2を貫通して配置されている支軸3bから偏心した位置に設けられた連結ピン3fにより、前側リンク3の延長部3dに移動不能に固定されている。また、シートサイドフレーム2の連結ピン3fに対応する位置には、支軸3bを中心に弧状の長孔24aが設けられており、連結ピン3fは長孔24aを貫通した状態で配置されている。この補強プレート26は前側リンク3と一体に支軸3bを中心に回動可能である。

【0031】

補強プレート26と前側リンク3との間のシートサイドフレーム2の内側となる位置には、上述と同様のスパイラルスプリング25が配置されている。このスパイラルスプリング25は、内側端が支軸3bに回動不能に係止されると共に、外側端が連結ピン3fに係止されており、リンク基枠15の前側リンク3を、直接、立上り方向に付勢している。

【0032】

このように構成された自動車用シートの高さ調整装置では、図1に示すように、シート全体の高さが最下位に配置されていると、セクタギヤ9がピニオンギヤ8と噛み合った状態で回動範囲の一端側に配置され、これによりリンクロッド10がセクタギヤ9で後に押

10

20

30

40

50

し込められた状態で、前後のリンク 3, 4 が後倒しに保たれている。このとき、各リンク 3, 4 のストッパ部 3 e、4 e が、立付けブラケット 1 a、1 b が設置されたアッパーレール A に当接した状態となっている。

【0033】

その状態から、操作ノブ 7 を図 1 の矢印 r 1 方向に回動操作すると、ラチェット機構 7 を介してピニオンギヤ 8 が回転し、シートサイドフレーム 2 とギヤケース 2 2 との間で支持された状態でピニオンギヤ 8 の回転がセクタギヤ 9 に伝達され、スパイラルスプリング 2 5 により付勢されつつ、支軸 3 b を中心としてセクタギヤ 9 が回動範囲の他端側に回動する。これにより、セクタギヤ 9 に連結ピン 9 b で連結されたリンクロッド 1 0 が前方に引張られて移動し、後側リンク 4 が支軸 4 a を支点として立ち上る方向に引っ張られる。このとき、操作ノブ 7 b が設けられていない側の前側リンク 3 もスパイラルスプリング 2 5 により立上り方向に付勢されている。そして、この操作ノブ 7 の回動操作により、リンク基枠 1 5 が上方に揺動し、図 7 に示すようにシート全体の高さが上昇する。操作ノブ 7 の回動操作の終了後には、ラチェット機構 7 c により回転軸 7 a が係止されて、上昇後のシート全体の高さが保持される。

なお、シート全体の高さを下降させるには、操作ノブ 7 を前記と反対の矢印 r 2 方向に回動操作することにより、シート重量などが負荷された状態で、リンク基枠 1 5 を下方に揺動させることにより行う。

【0034】

以上のような自動車用シートの高さ調整装置によれば、前側リンク 3 がシートサイドフレーム 2 側の支軸 3 b より外側に延びる延長部 3 d を一体に有し、この前側リンク 3 の延長部 3 d に、セクタギヤ 9 とリンクロッド 1 0 とを連結する連結ピン 9 b が連結されているので、前側リンク 3 が立付けブラケット 1 a 側の支軸 3 a、シートサイドフレーム 2 側の支軸 3 b、及びセクタギヤ 9 の連結ピン 9 b の 3 箇所において支持されて撓み難い。しかも、大きな荷重が負荷され易い前側リンク 3、セクタギヤ 9、及びリンクロッド 1 0 が、一点で互いに連結されているため、夫々が別々に撓むことが防止できる。そのため、リンク基枠 1 5 の剛性を確保することができ、シートを上昇させた状態でシートの荷重や乗員の体重等の大きな荷重が負荷されてもシートを安定して保持し易い。

【0035】

ここでは、セクタギヤ 9 と前側リンク 3 の本体部 3 c とが、シートサイドフレーム 2 に回動可能に支軸 3 b に同軸に枢支されて、互いに連結されているので、前側リンク 3 の延長部 3 d とセクタギヤ 9 とが同軸に回動するため、セクタギヤ 9 の連結ピン 3 f を前側リンク 3 の延長部 3 d に容易に連結でき、構成を簡単にすることができる。同時に、撓み等によりシート高の調整操作が行い難くなることも防止できる。

【0036】

また、セクタギヤ 9 と前側リンク 3 とが相対回動可能に設けられ、セクタギヤ 9 とリンクロッド 1 0 とを連結する連結ピン 9 b が、前側リンク 3 の延長部 3 d に回動方向に形成された長孔 2 4 b に支持されているので、セクタギヤ 9 と前側リンク 3 の延長部 3 d とを連結ピン 9 b で連結していても、それぞれの回動量を異ならせることができる。そのため、セクタギヤ 9 にリンクロッド 1 0 を介して連結された後側リンク 4 の回動量と前側リンク 3 の回動量とを異ならせることが可能で、リンク基枠 1 5 をより適切に揺動させることが可能である。

【0037】

なお、上記実施の形態では、操作伝達部 2 0 にピニオンギヤ 8 及びセクタギヤ 9 を用いた例について説明したが、限定されるものではなく、操作ノブ 7 の操作に応じて回動可能なアームやプレート部材等を配置して、前側リンク 3 の延長部 3 d と連結するようにしてもよい。

【図面の簡単な説明】

【0038】

【図 1】本発明に係る自動車用シートの高さ調整装置を低位の設定状態で示す側面図であ

10

20

30

40

50

る。

【図 2】本発明に係る自動車用シートの高さ調整装置の前側リンク周りの分解斜視図である。

【図 3】図 1 の B - B 端面図である。

【図 4】図 1 の C - C 端面図である。

【図 5】本発明に係る自動車用シートの高さ調整装置にスパイラルスプリングを装着した状態をシートサイドフレームの内側から示す側面図である。

【図 6】本発明に係る自動車用シートの高さ調整装置の操作ノブが設けられていない側のサイドフレーム周りを示す図 1 の B - B 端面相当図である。

【図 7】本発明に係る自動車用シートの高さ調整装置を高位の設定状態で示す側面図である。 10

【図 8】従来の自動車用シートの高さ調整装置を低位の設定状態で示す側面図である。

【符号の説明】

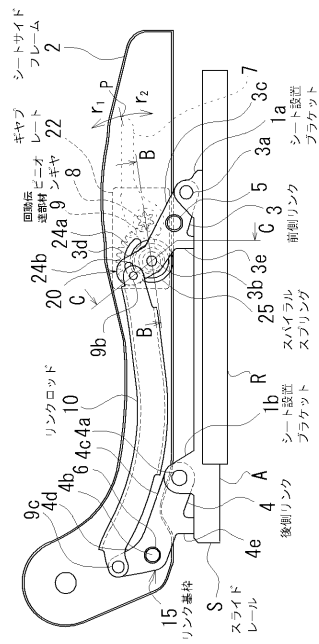
【0039】

1 a、1 b	立付けブラケット
2	シートサイドフレーム
3	前側リンク
3 a、3 b	支軸
3 c	本体部
3 d	延長部
3 e	ストッパ部
4	後側リンク
4 a、4 b	支軸
4 c	本体部
4 d	延長部
5、6	連結シャフト
7	操作ノブ
8	ピニオンギヤ
9	セクタギヤ
10	リンクロッド
15	リンク基枠
20	操作伝達部
22	ギヤケース
25	スパイラルスプリング
26	補強プレート

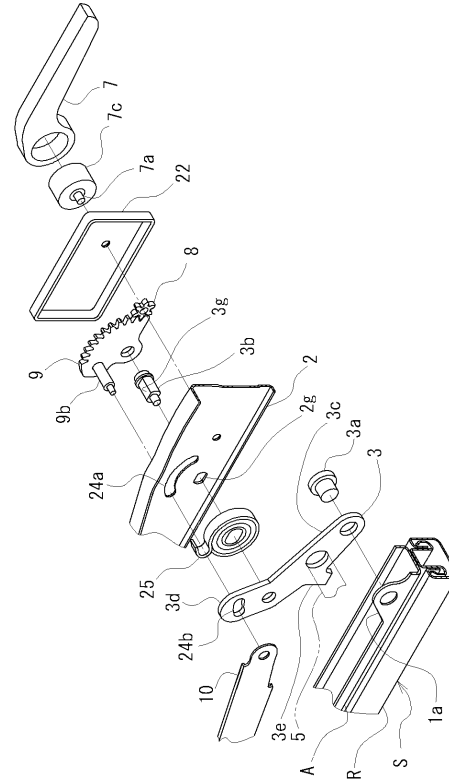
20

30

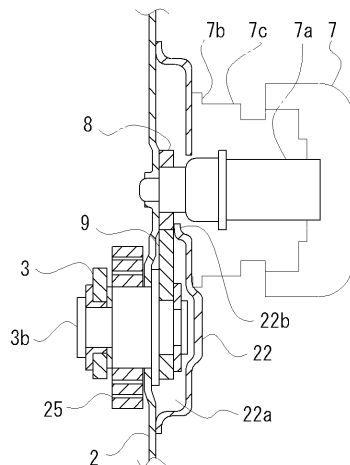
【 図 1 】



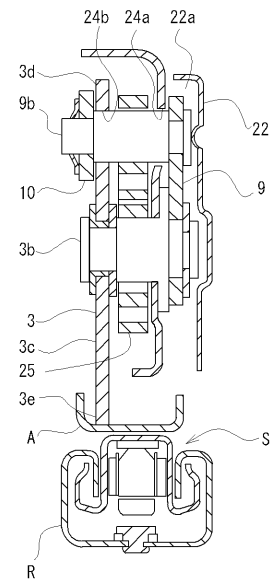
【 図 2 】



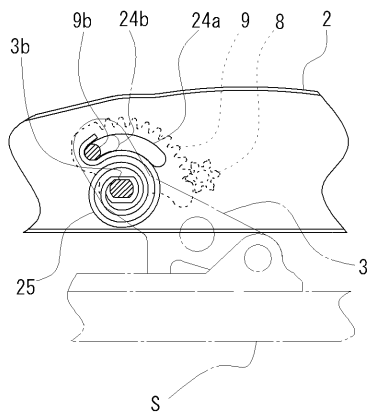
【 図 3 】



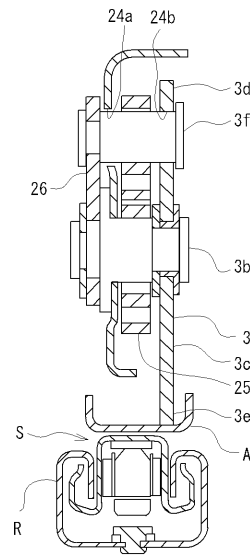
【 図 4 】



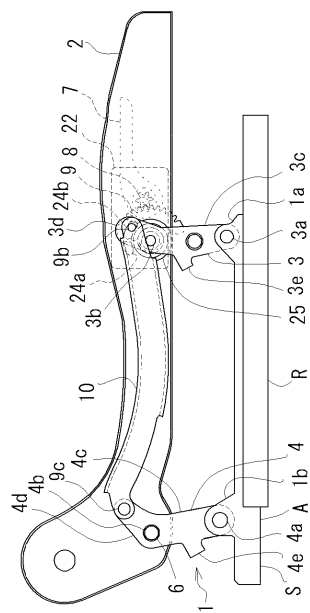
【図 5】



【図 6】



【図 7】



【図 8】

