

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4968782号
(P4968782)

(45) 発行日 平成24年7月4日(2012.7.4)

(24) 登録日 平成24年4月13日(2012.4.13)

(51) Int.Cl.

F I

A 4 1 D	13/00	(2006.01)	A 4 1 D	13/00	B
A 4 1 D	1/02	(2006.01)	A 4 1 D	1/02	F
B 6 2 J	27/00	(2006.01)	B 6 2 J	27/00	A
B 6 3 C	9/01	(2006.01)	B 6 3 C	9/00	A
B 6 3 C	9/125	(2006.01)	B 6 3 C	9/12	B

請求項の数 6 (全 14 頁)

(21) 出願番号 特願2007-91902(P2007-91902)
 (22) 出願日 平成19年3月30日(2007.3.30)
 (65) 公開番号 特開2008-248440(P2008-248440A)
 (43) 公開日 平成20年10月16日(2008.10.16)
 審査請求日 平成21年11月18日(2009.11.18)

(73) 特許権者 000005326
 本田技研工業株式会社
 東京都港区南青山二丁目1番1号
 (74) 代理人 100084870
 弁理士 田中 香樹
 (74) 代理人 100079289
 弁理士 平木 道人
 (74) 代理人 100119688
 弁理士 田邊 壽二
 (72) 発明者 織田 雅良
 埼玉県和光市中央一丁目4番1号 株式会
 社 本田技術研究所内
 (72) 発明者 後藤 浩
 埼玉県和光市中央一丁目4番1号 株式会
 社 本田技術研究所内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 エアバッグジャケット

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

装着状態で使用者の背部側に取り付けられ、インフレーター(2)を收容するための窪みを有する皿状のアタッチメント(8)を備えており、

前記アタッチメント(8)が、前記インフレーター(2)を收容する窪みの底部側を、エアバッグジャケットの装着状態で使用者側に向けて配置されているとともに、前記窪みの周囲に張り出した鍔部(8a)を有しており、

前記鍔部(8a)とエアバッグジャケット(1)の生地とが互いに縫合または接着されていることを特徴とするエアバッグジャケット。

【請求項2】

前記アタッチメント(8)の窪みは、該窪み内に横置きされた前記インフレーター(2)がエアバッグジャケット(1)の外面から外に張り出さない程度の深さ(D)を有していることを特徴とする請求項1に記載のエアバッグジャケット。

【請求項3】

前記アタッチメント(8)が、前記窪み内に向けて突出して形成され、前記インフレーター(2)のデフューザケース(22)が嵌挿可能な筒状の取り出し口(10)を有していることを特徴とする請求項1または2に記載のエアバッグジャケット。

【請求項4】

前記アタッチメント(8)が、ゴムまたは布で形成されていることを特徴とする請求項1~3のいずれかに記載のエアバッグジャケット。

【請求項 5】

前記アタッチメント(8)が、前記窪みに収容された前記インフレーター(2)を覆うためのシート状の蓋を有することを特徴とする請求項1～4のいずれかに記載のエアバッグジャケット。

【請求項 6】

前記インフレーター(2)が、前記デフューザケース(22)に接続される推薬収容ケースを有し、

前記デフューザケース(22)と前記推薬収容ケースとが、互いにシフトして配置されていることを特徴とする請求項3記載のエアバッグジャケット。

【発明の詳細な説明】

10

【技術分野】

【0001】

本発明は、エアバッグジャケットに関し、特に、二輪車等の乗員に対する衝撃を緩和する緩衝装置としてのエアバッグを内蔵したエアバッグジャケットに関する。

【背景技術】

【0002】

近年、二輪車等の乗員に対する衝撃を緩和する緩衝装置としての膨張気室(エアバッグ)を内蔵した胴衣つまりエアバッグジャケットが提案されている。例えば、実用新案登録公報第3068775号公報に記載されたエアバッグは、エアバッグ内部に導通するコネクタに設けられた通気弁の一端に圧縮エアポンペを連結するとともに、感知された衝撃に

20

応答して圧縮エアポンペのシール口を刺針で破ることにより圧縮エアポンペ内の空気を急速にエアバッグ内部に導入させるインフレータの構造を有している。

【特許文献1】実用新案登録第3068775号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

特許文献1に記載されたような従来のエアバッグジャケットでは、圧縮エアポンペおよび圧縮エアポンペをエアバッグと連結するコネクタがエアバッグから外側に突出している立体構造を有しているため、この突出部を外部から目立つことがないように、かつ着心地を損なわないようにジャケットを製作するのが容易ではなかった。

30

【0004】

本発明の目的は、エアバッグから圧縮エアポンペ(インフレーター)およびコネクタを突出させない平面的な構造を有するエアバッグジャケットを提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0005】

上記課題を解決するための本発明は、装着状態で使用者の背部側に取り付けられ、インフレーター(2)を収容するための窪みを有する皿状のアタッチメント(8)を備えており、前記アタッチメント(8)が、前記インフレーター(2)を収容する窪みの底部側を、エアバッグジャケットの装着状態で使用者側に向けて配置されている点に第1の特徴がある。

40

【0006】

また、本発明は、前記アタッチメント(8)が、前記窪みの周囲に張り出した鍔部(8a)を有しており、該鍔部(8a)とエアバッグジャケット(1)の生地とが互いに縫合または接着されている点に第2の特徴がある。

【0007】

また、本発明は、前記アタッチメント(8)の窪みは、該窪み内に横置きされた前記インフレーター(2)がエアバッグジャケット(1)の外面から外に張り出さない程度の深さ(D)を有している点に第3の特徴がある。

【0008】

また、本発明は、前記アタッチメント(8)が、前記窪み内に向けて突出して形成され

50

、前記インフレーター(2)のデフューザケース(22)が嵌挿可能な筒状の取り出し口(10)を有している点に第4の特徴がある。

【0009】

また、本発明は、前記アタッチメント(8)が、ゴムまたは布で形成されている点に第5の特徴がある。

【0010】

また、本発明は、前記アタッチメント(8)が、前記窪みに収容された前記インフレーター(2)を覆うためのシート状の蓋を有する点に第6の特徴がある。

【0011】

また、本発明は、前記インフレーター(2)が、前記デフューザケース(22)に接続される推薬収容ケースを有し、前記デフューザケース(22)と前記推薬収容ケースとが、互いにシフトして配置されている点に第7の特徴がある。

10

【発明の効果】

【0016】

上記特徴を有する本発明によれば、エアバッグジャケットを平面展開した状態で、容易にインフレーターを取り付けることができる。

【0019】

また、上記特徴を有する本発明によれば、インフレーターは皿状アタッチメント内に収まってエアバッグジャケット表面から突出しないので、着心地がよい。

【発明を実施するための最良の形態】

20

【0025】

以下、図面を参照して本発明を説明する。図1は自動二輪車の乗員用エアバッグジャケットの、第1の参考例を示す展開図、図2はエアバッグジャケットの前部斜視図、図3は後部斜視図である。エアバッグジャケット1は、第1部分11と第2部分12とからなる。エアバッグ1の第1部分11は装着状態で使用者の胸から背上部にかけた領域に対応して該領域を覆う部分であり、頸部を取り巻くように環状部を有する。第2部分12は装着状態で使用者の腹および背下部つまり腰周り領域に対応して該領域を覆う部分である。第2部分12は腹部分12aと腰部分12bとからなり、腰部分12bの右脇腹と左脇腹には裾方向から上向きに切り込んだ入り江形状の凹部13Lと13Rとが形成される。但し、左脇腹の凹部13Lは完成品で腹部分12aの左縁に接合されて完全な凹部を形成するので、図1では、完全な凹部として記載されていない。

30

【0026】

右脇腹に当たる部分の凹部13Rには、その空間を利用してインフレーター2が取り付けられる。エアバッグジャケット1は2枚の生地から形成され、該2枚の生地は互いに重ねられ、空気導入空間を形成するため生地の縁部に沿って互いに縫合または接着されている。縫合または接着された部分(以下、「縫合部」と呼ぶ)は符号1cで示す。なお、縫合部1cは、生地の周縁に沿って形成されているだけでなく、第2部分12には縁から内方に向かって縦方向に延長された複数個所の縫合部1dが設けられている。この延長された縫合部1dは空気導入空間を区切り、エアバッグジャケット1の膨張時の厚さを平均化するとともに、エアバッグジャケット1の形状を維持する役目を果たす。

40

【0027】

図2に示すように、腹部分12aの右縁14と腰部分12bの右縁15とは互いに縫合または接着され(縫合部は符号12cで示す)、腹部分12aの左縁16と腰部分12bの左縁17とは互いに縫合または接着される(縫合部は符号12dで示す)。環状部を有する第1部分11は一部に切り欠き部11aを有している。図2に示したエアバッグジャケットは、インナージャケットであり、このインナージャケットをアウトジャケット(図示せず)の内側に収容してアウトジャケットとともに着用する。

【0028】

図4は、エアバッグジャケット1に取り付けられたインフレーター2の拡大図である。インフレーター2は、乗員が装着するエアバッグジャケット1に使用する観点から、一般に小

50

型でも大容量のガスを発生させることができるシリンダタイプであるのがよい。インフレーター2は、燃焼室と点火器と推薬などを収納した推薬収納ケース21とガス噴出口を備えたノズルを收容したデフューザケース22とからなる。図4に示したインフレーター2は、推薬収納ケース21とデフューザケース22との中心線が互いに偏って配置されているタイプである。

【0029】

エアバッグジャケット1の凹部13Rには、インフレーター取付口18が形成されている。インフレーター取付口18は凹部13Rの周縁から外側に突出しており、取付口18にはインフレーター2のデフューザケース22が挿入され、バンド（またはクランプ）3で固縛される。

10

【0030】

このようなインフレーター2の取り付け態様によれば、インフレーター2はエアバッグジャケット1の凹部13R内に収まって外側（エアバッグ裾下）にはみ出さないようにすることができる。なお、インフレーター2は凹部13Rに限らず凹部13Lつまり左脇腹に当たる位置に設けてもよい。

【0031】

図5は第2の参考例に係るエアバッグジャケット1の展開図であり、図1と同符号は同一または同等部分を示す。この例では、エアバッグジャケット1には第2部分12に凹部13Lや13Rは設けていない。インフレーター4は凹部13Lや13Rのような入り江状に切り込んだ空間ではなくエアバッグジャケット1の縁からエアバッグジャケット1の内側に埋没するように設けられている。つまり、インフレーター4はエアバッグジャケット1の腰部分12bの中央裾部端から上方に向けて挿入され、エアバッグジャケット1内部に収まっている。

20

【0032】

図6～図8はエアバッグジャケット1へのインフレーター4の取り付け手順を示す拡大図である。まず、図6において、インフレーター4は前記インフレーター2と異なり、推薬収納ケースとデフューザケースとが一体で構成されるシリンダ41を有している。シリンダ41の上部（ガス噴出口寄り部分）には第1のクランプ5が設けられている。そして、シリンダ41の下部にはスリーブ6が嵌着され、スリーブ6の外周に第1のクランプ5と同形式であるが第1のクランプ5より大径の筒（つまりスリーブ6）の外周に適合する第2のクランプ7が設けられている。なお、第1のクランプ5にはクランプ部51とクランプ部51の下部外周に形成されるねじに係合するナット52とを配し、ナット52をクランプ部51に対して締め付けることでクランプ部51とナット52との間に介挿されるシールリング53を圧縮変形して第1のクランプ5とシリンダ41との間に挟まれるエアバッグジャケット1を外周から押さえつけることができるように構成される。第2のクランプ7にはクランプ部71とクランプ部71の下部外周に形成されるねじに係合するナット72とを配し、ナット72をクランプ部71に対して締め付けることでクランプ部71とナット72との間に介挿されるシールリング73を圧縮変形させて第2のクランプ7とスリーブ6との間にエアバッグジャケット1を外周から押さえつけることができるように構成される。

30

40

【0033】

このように構成されたインフレーター4をエアバッグジャケット1の腰部分12bの中央裾部で下方に向けて開口されたインフレーター取付口19に挿入する。この際、図7に示すように、取付口19が形成されたエアバッグジャケット1の管状膨出部20はシリンダ41の外径に合うように絞られ、第1のクランプ5のクランプ部51とシリンダ41との間に挿入される。この状態でナット52をシリンダ41に沿って上方にねじ送りしてシールリング53を押さえ変形させ、管状膨出部20をシリンダ41の外周に密着させる。ナット52の下方には管状膨出部20の端部が延びている（符号201）。

【0034】

続いて、図8に示すように、インフレーター4をエアバッグジャケット1内にさらに深く

50

挿入する。つまりインフレータ4は図中上方に押し上げられ、管状膨出部20は、その外周がシリンダ41の外周を覆うように反転され、エアバッグジャケット1内に押し込まれる。管状膨出部20の反転部分20aが第2のクランプ7のクランプ部71に至るまでインフレータ4を押し込んだならば、クランプ部71とスリーブ6との間に管状膨出部20の反転部分20aを挟み込み、ナット72をスリーブ6に沿ってクランプ部71にねじ送りし、シールリング73をを押し込んで変形させ、反転部分20aをスリーブ6の外周に密着させる。図8において、管状膨出部20の折り返し部は符号202で示す。

【0035】

なお、第1のクランプ5および第2のクランプ7は上述のものに限定されず、筒状の生地からなる管状膨出部20の端部をシリンダ41の外周に密着したり、反転部分20aをスリーブ6の外周に密着したりすることができる帯状部材や紐状部材、つまりバンドやワイヤであってもよい。

【0036】

このようなインフレータ4の取り付け態様によれば、インフレータ4はエアバッグジャケット1の下部中央裾部内に収まって外側(下方)にはみ出さないようにすることができる。

【0037】

次に本発明の一実施形態を説明する。図9は一実施形態に係るエアバッグジャケット1の展開図であり、図1と同符号は同一または同等部分を示す。図9において、エアバッグジャケット1の腰部分12bの中央部にインフレータ2が取り付けられている。インフレータ2は、エアバッグジャケット1の生地に縫合または接着される皿状のアタッチメント8内に収容されている。

【0038】

図10は、図9の要部拡大図、図11は図10の断面図である。アタッチメント8は、そこへ収容されたインフレータ2がエアバッグジャケット1の外面から外に張り出さない程度の深さ(D)を有する皿状の部材であり、エアバッグジャケット1の生地と縫合または接着される鏝部8aを有し、ゴムや布等で形成することができる。エアバッグジャケット1にはインフレータ2のデフューザケース22が嵌挿可能な筒状の取付口10が形成されている。符号23はアタッチメント8の縫合または接着部を示す。インフレータ2のデフューザケース22は取付口10に挿入され、締め付け用バンド24で締め付けられてアタッチメント8にインフレータ2が接続される。

【0039】

皿状のアタッチメント8に取り付けるインフレータは図9に示した形状のものに限らず推薬収容ケースとデフューザケースとが1軸上に配置されているものであってもよい。また、インフレータの形状に合わせてアタッチメント8の形状は変形することができる。

【0040】

このように、第3実施形態によれば、インフレータ2はエアバッグジャケット1の外側に突出せず、アタッチメント8内の窪みに収容される。なお、皿状のアタッチメント8には、収容されたインフレータ2を覆うためのシート状の蓋を設けてもよい。

【0041】

図12は第3の参考例に係るエアバッグジャケット1の要部正面図(エアバッグジャケット1の内面から見た図)、図13同断面図である。この例ではインフレータ25はエアバッグジャケット1の腰部分12bの中央部内側に配される。アタッチメント26は、ゴムや布等、変形可能な材料からなり、エアバッグジャケット1の生地に周囲が縫合または接着される基部261と基部261からエアバッグジャケット1の内側に向けて突出して形成されたインフレータ25の先端支持部262および後端支持部263とを有する。後端支持部263の後方にはインフレータ25をこれら支持部262、263に装着するための作業スペース264が形成される。作業スペース264にはインフレータ25をエアバッグジャケット1内に組み入れるための開口26aが設けられる。

【0042】

10

20

30

40

50

図14は、アタッチメント26に対する組み付け段階のインフレーター25を示す断面図である。この図に示すように、アタッチメント26が接合されたエアバッグジャケット1の作業スペース264を変形させて、開口26aからインフレーター25を差し込みやすいようにエアバッグジャケット1を押し広げる。こうして押し広げられた作業スペース264を經由して、インフレーター25を後端支持部263側からエアバッグジャケット1内に差し込む。インフレーター25の先端部が先端支持部262に嵌挿されるまで、インフレーター25を矢印方向に押し込んでエアバッグジャケット1内に挿入すれば、インフレーター25の後端部は後端支持部263で周囲を囲まれた状態つまり図12、図13に示した位置に収まる。アタッチメント26に取り付けられたインフレーター25の後端部と後端支持部263との隙間には接着剤等を注入してシールを施す。

10

【0043】

この例によれば、インフレーター25はエアバッグジャケット1内に收容され、エアバッグジャケット1の外部への突出部がない平面的な外観を形成することができる。

【0044】

図15は、第4の参考例に係るエアバッグジャケット1の要部断面図、図16は図15のA-A位置で断面図である。この例では、インフレーター32はエアバッグジャケット1の腰部分12bの中央部外側に取り付けられる。エアバッグジャケット1の生地に孔をあけ、その孔に適合する金属製プレートからなるアタッチメント27を止めてある。エアバッグジャケット1に形成された孔28の縁には、複数本のボルト（ここでは6本）29が溶接されて保持されている円環状のボルト支持プレート30が孔28に沿って縫い込まれている。ボルト29の先端はエアバッグジャケット1を貫通して外側に突出している。

20

【0045】

インフレーター32の先端は噴出口32aがエアバッグジャケット1の内側に突出するように位置決めされて、口付け等、適宜の接合方法でアタッチメント27に接合されている。アタッチメント27には、前記突出されたボルト29と適合する貫通孔が設けられており、アタッチメント27が一体になったインフレーター32の先端をエアバッグジャケット1の孔28に臨ませた状態で、ボルト29をアタッチメント27の貫通孔に貫通させ、ナット33をボルト29に螺着する。

この取付構造では、インフレーター32は、エアバッグジャケット1の表面に沿って配置される推薬收容ケース32bに対してデフューザ部32cを屈曲させたものを使用している。また、アタッチメント27やインフレーター32は、第3実施形態に示したようなエアバッグジャケット1に形成される窪み内に收容する。

30

【0046】

この例によれば、インフレーター32をエアバッグジャケット1の表面に形成された窪みに收容してエアバッグジャケット1から外側への突出部を無くして平面的に取り付けることができる。

【0047】

図17は第5の参考例に係るエアバッグジャケット1の要部断面図であり、図18は同正面図である。この例では、インフレーター38はエアバッグジャケット1の腰部分12bの中央部内側に取り付けられる。インフレーター38は金属製アタッチメントを用いてエアバッグジャケット1の内側に收容される。エアバッグジャケット1の生地に長孔34（図18参照）をあけ、この長孔34に適合する長方形の金属製プレートからなるアタッチメント35をボルト止めする。エアバッグジャケット1に形成された長孔34の縁には、複数本のボルト（ここでは10本）36が溶接されて保持されている長方形環状のボルト支持プレート37が長孔34に沿って縫い込まれている。ボルト36の先端はエアバッグジャケット1を貫通して外側に突出している。

40

【0048】

インフレーター38はアタッチメント35の内側（エアバッグジャケット内部に向いている面）に接合されたクリップ（保持部材）39、40で保持され、アタッチメント35をボルト支持プレート37に対向させ、ボルト36をアタッチメント35に通してナット4

50

1を螺着する。これによってインフレータ38が取り付けられたアタッチメント35はボルト支持プレート37に結合され、インフレータ38はエアバッグジャケット1内に収容される。

【0049】

図19は、第6の参考例に係るエアバッグジャケット1の縦断面図、図20は図19のB-B位置での断面図である。インフレータ42は円筒状の推薬収納ケース42aに対してデフューザケース42bが直交するように取り付けられている。エアバッグジャケット1の腰部分12bの中央部にはゴム製のアタッチメント43が縫い合わされる。アタッチメント43はエアバッグジャケット1の内側に凹んだ皿状の全体形状を有しており、一部にインフレータ42のデフューザケース42bが嵌合する筒状の受け入れ部44を備えている。インフレータ42はアタッチメント43の長手方向に推薬収納ケース42aの長手方向が一致するように配置され、デフューザケース42bの外周を受け入れ部44の内周に嵌合させることによりアタッチメント43に固定される。

10

【0050】

第6の参考例では、インフレータ42のうちデフューザケース42bが皿状アタッチメント43の窪み内に収まってエアバッグジャケット1の表面内に納まっている。しかし、皿状アタッチメント43を深くしてインフレータ42の全体がエアバッグジャケット1の表面から突出しないように構成することもできる。

【0051】

次に示す第7および第8の参考例では、インフレータをエアバッグジャケット1に接続するとともに、インフレータを台座に取り付けて乗員の胴部にも固定できるように構成する。

20

【0052】

図21は第7の参考例に係るエアバッグジャケット1の分解斜視図である。インフレータ46はクランプ47を用いて内側台座(アタッチメント)48に取り付けられている。内側台座48には先端がエアバッグジャケット1を貫通して外部に突出するように指向して配置されたボルト49が溶接されている。エアバッグジャケット1の外側には外側台座50が設けられ、前記ボルト49は外側台座50を貫通して外側台座50の裏側でナット53と結合される。外側台座50は内側台座48とエアバッグジャケット1の生地を介して対向する面50aとエアバッグジャケット1を装着する乗員の背中の形状に沿うように成型されたベース部50bとからなる。ベース部50bにはエアバッグジャケット用ECU54と、着衣ベルト55と、ELRベルト56とが取り付けられる。

30

【0053】

着衣ベルト55は乗員の胴回りに取り付けエアバッグジャケット1を乗員に確保するためのものであり、外側台座50に結合してあってもよいし、外側台座50に設けたスリーブ50cに通すようにしてもよい。ELRベルト56は一端がベース部50bに取り付けられ、図示しない他端が自動二輪車のフレームに取り付けられて、乗員が自動二輪車から脱出するなどして自動二輪車との位置関係が所定位置からずれたときに張力がかかり、エアバッグジャケット1を作動させる情報を提供するものである。ECU54はELRベルト56にかかる張力により乗員が所定位置からずれたことを検出すると、インフレータ46に点火指示を出力してエアバッグジャケット1を作動させる。

40

【0054】

図22は第8の参考例に係るエアバッグジャケット1の斜視図である。インフレータ46は台座57にクランプ47で取り付けられている。台座57はECU54と、図示しない着衣ベルトおよびELRベルトを有する点で図21に示したものと同様である。しかし、この第9実施形態ではインフレータ46はエアバッグジャケット1の外側に配置され、デフューザケース46bの外周がエアバッグジャケット1の、インフレータ取付口(図4の符号18と同様のもの)に接続されている。デフューザケース46bとエアバッグジャケット1との接続部は図4、図19、図20等に示したのと同様に構成することができる。つまり、エアバッグジャケット1に取り付けたゴム製のアタッチメントに受け入れ部4

50

5や図4の取付口18と同様の受け入れ部を形成し、デフューザケース46bをこの受け入れ部に嵌挿する。

【0055】

また、デフューザケース46bをエアバッグジャケット1に取り付けるのに限らず、図5～図8に関して説明したようにインフレーター4の全体をエアバッグジャケット1に押し込む構造において、インフレーター4に取り付けたスリーブ6のベースを台座57のように形成して、インフレーター4をこの台座状に形成したスリーブ6を介して乗員に装着するようにしてもよい。

【0056】

なお、エアバッグジャケット1にインフレーターを接続するために、ゴムや金属製のアタッチメントを使用した例に代えて、エアバッグジャケット1を形成している材料と同一または同等の材質の生地（共生地）でアタッチメントを構成してもよい。図23はエアバッグジャケット1と同一または同等の生地でアタッチメントを構成した例を示す図である。図23において、アタッチメント58はエアバッグジャケット1と同一または同等の材質で構成されており、エルボー管をなしている。アタッチメント58はエアバッグジャケット1の、例えば第2部分12に形成された孔59に突き合わせ、その会合部を縫い合わせている。インフレーター2はデフューザケース22の外周がアタッチメント58の内周に適合するように構成されており、デフューザケース22をアタッチメント58に嵌め込み、バンド59で固定している。このように、エアバッグジャケット1と共生地でアタッチメント58を構成することにより、エアバッグジャケット1を製造する縫製工程で、アタッチメント58を縫い合わせることができるので、好都合である。また、アタッチメント58はエルボー形状であるので、インフレーター2をエアバッグジャケット1の面に沿って配置することができる。また、エアバッグジャケットを平面展開した状態でインフレーターを容易に取り付けることができる。

【0057】

上述のように、本発明の実施形態では、インフレーターをエアバッグジャケットから突出させないか、突出量を小さくして着心地のよいエアバッグジャケットを容易に製作できるようにした。なお、本実施形態は、本発明の最良の実施形態を示したものであり、本発明はこれに限定されず、インフレーターやアタッチメントや台座の形状、寸法および材質は本発明の趣旨を逸脱しない範囲で適宜変形して適用できることはもちろんである。

【図面の簡単な説明】

【0058】

【図1】第1の参考例に係る自動二輪車の乗員用エアバッグジャケットの展開図である。

【図2】エアバッグジャケットの前部斜視図である。

【図3】エアバッグジャケットの後部斜視図である。

【図4】エアバッグジャケットに取り付けられたインフレータの拡大図である。

【図5】第2の参考例に係るエアバッグジャケットの展開図である。

【図6】第2の参考例に係るエアバッグジャケットの組み立て第1段階を示す拡大図である。

【図7】第2の参考例に係るエアバッグジャケットの組み立て第2段階を示す拡大図である。

【図8】第2の参考例に係るエアバッグジャケットの組み立て最終段階を示す図である。

【図9】本発明の一実施形態に係るエアバッグジャケットの展開図である。

【図10】図9の要部拡大正面図である。

【図11】図10の断面図である。

【図12】第3の参考例に係るエアバッグジャケット1の要部正面図である。

【図13】図12の断面図である。

【図14】アタッチメントに対する組み付け段階のインフレーターを示す断面図である。

【図15】第4の参考例に係るエアバッグジャケットの要部断面図である。

【図16】図15のA-A位置での断面図である。

10

20

30

40

50

【図17】第5の参考例に係るエアバッグジャケットの要部断面図である。

【図18】第5の参考例に係るエアバッグジャケットの要部正面図である。

【図19】第6の参考例に係るエアバッグジャケットの縦断面図である。

【図20】図19のB - B位置での断面図である。

【図21】第7の参考例に係るエアバッグジャケットの分解斜視図である。

【図22】第8の参考例に係るエアバッグジャケットの斜視図である。

【図23】エアバッグジャケットと共生地で構成したアタッチメントの側面断面図である。

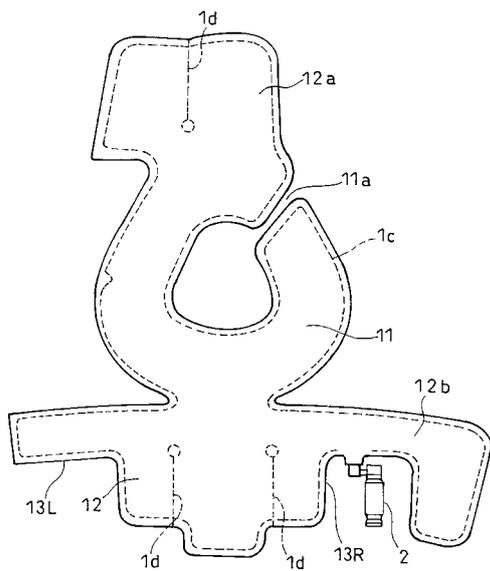
【符号の説明】

【0059】

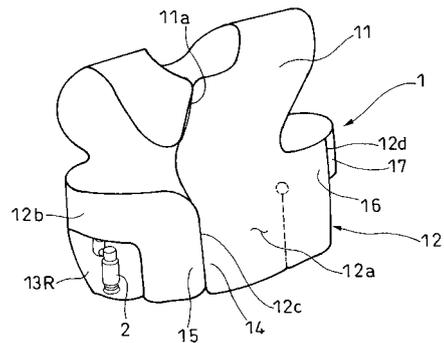
1...エアバッグジャケット、 2、4、25、32、38、42、46...インフレーター、 8、26、58...アタッチメント、 11...第1部分、 12...第2部分、 18...インフレーター取付口

10

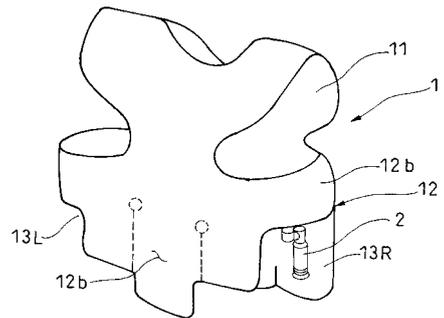
【図1】



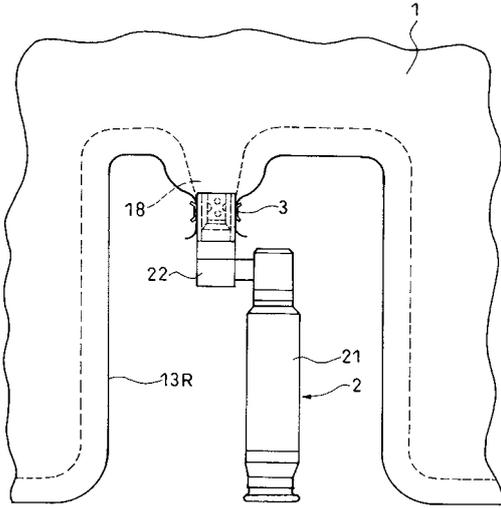
【図2】



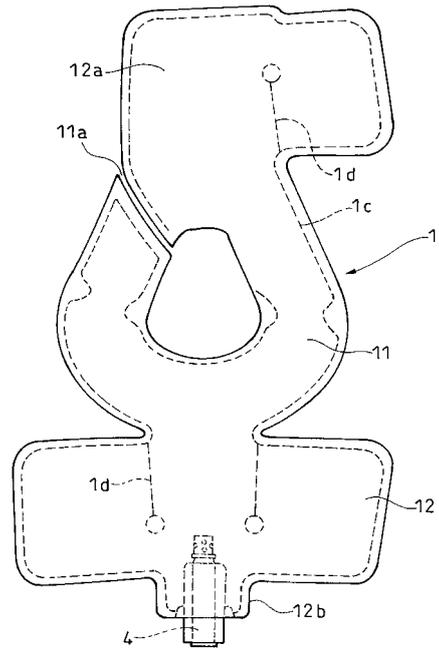
【図3】



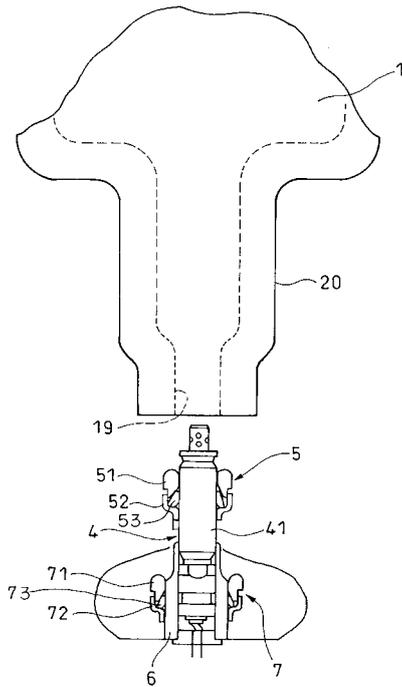
【図4】



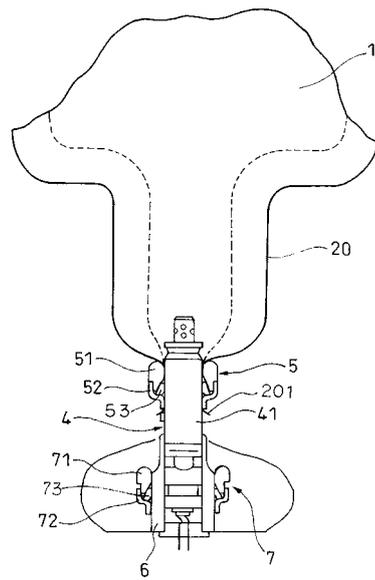
【図5】



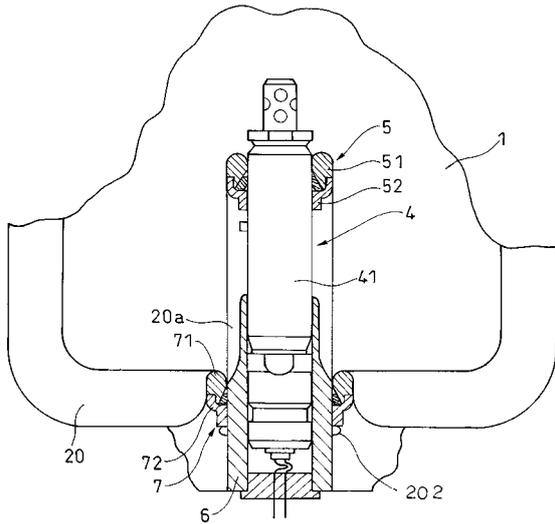
【図6】



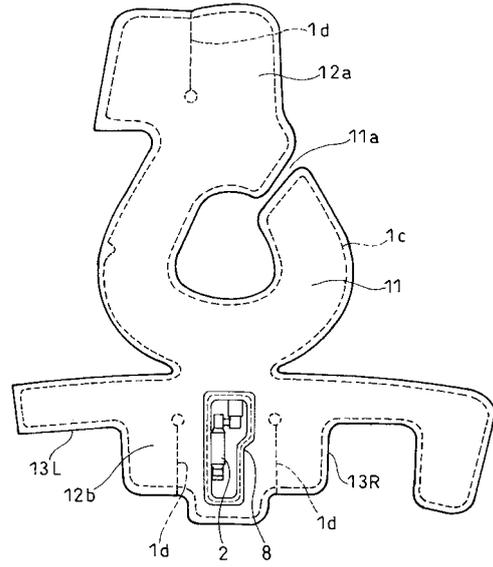
【図7】



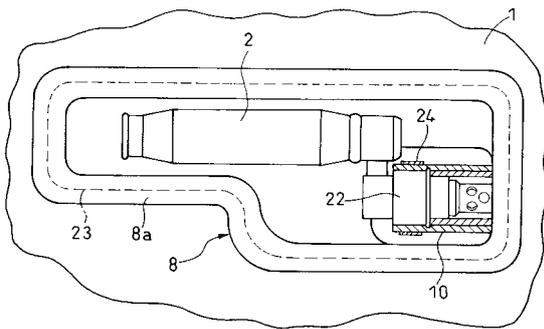
【図 8】



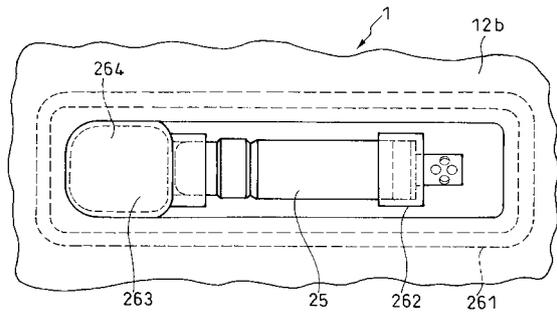
【図 9】



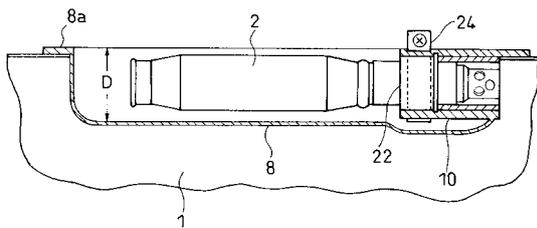
【図 10】



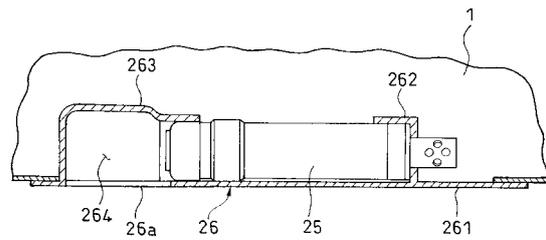
【図 12】



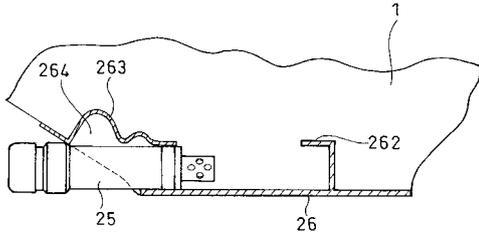
【図 11】



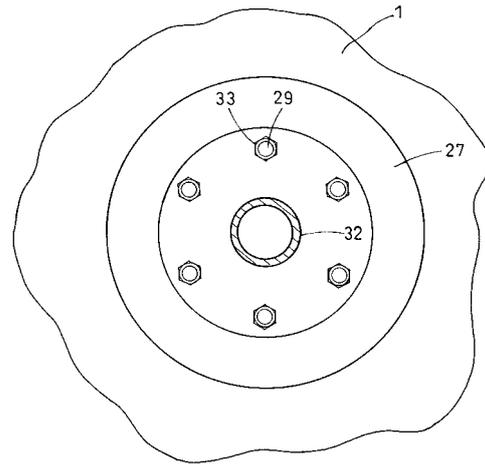
【図 13】



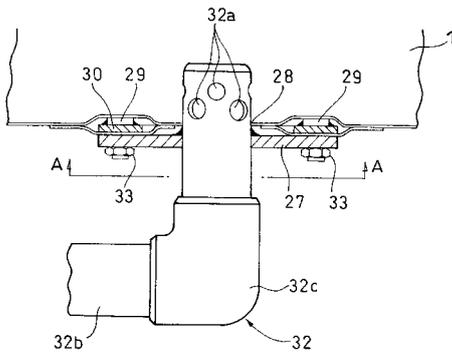
【図14】



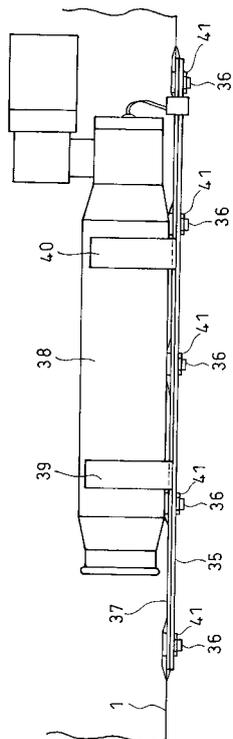
【図16】



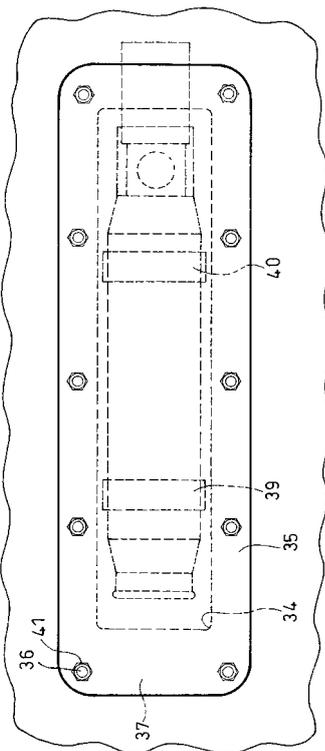
【図15】



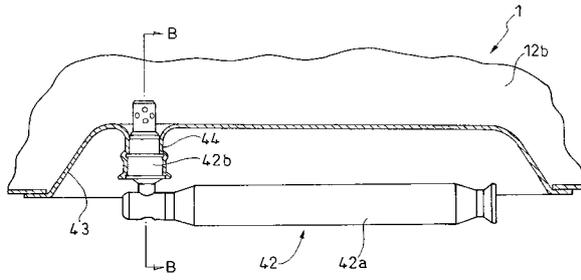
【図17】



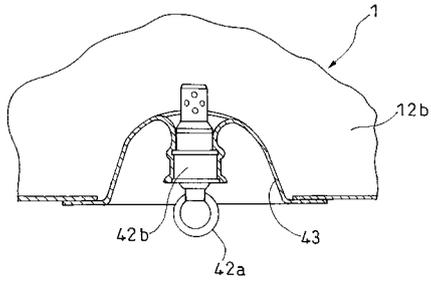
【図18】



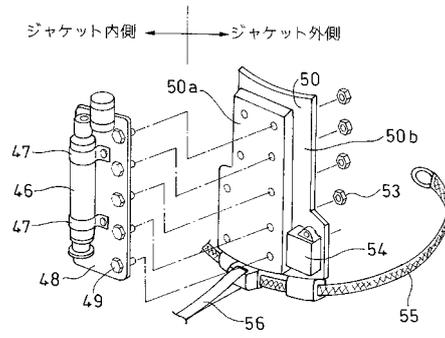
【図19】



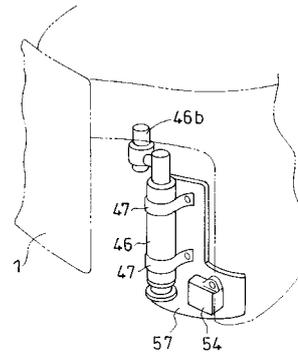
【図20】



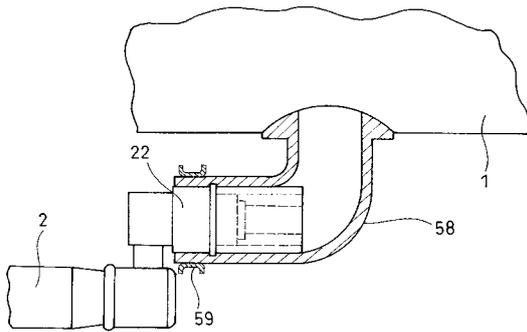
【図21】



【図22】



【図23】



フロントページの続き

- (72)発明者 小林 祐樹
埼玉県和光市中央一丁目4番1号 株式会社 本田技術研究所内
- (72)発明者 菊地 浩之
埼玉県和光市中央一丁目4番1号 株式会社 本田技術研究所内

審査官 西本 浩司

- (56)参考文献 特表平08-512369(JP,A)
特開2003-138407(JP,A)
特開2007-045173(JP,A)
特開2004-066921(JP,A)
特表2007-518885(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

A 4 1 D	1 3 / 0 0	-	1 3 / 1 2
A 4 1 D	1 / 0 0	-	1 / 0 4
B 6 2 J	2 7 / 0 0		
B 6 0 R	2 1 / 1 6	-	2 1 / 3 3
B 6 3 C	9 / 0 0	-	9 / 3 2