



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0035993

(51)^{2020.01} B62J 27/20

(13) B

(21) 1-2019-07274

(22) 14/05/2018

(86) PCT/JP2018/018528 14/05/2018

(87) WO 2018/221180 06/12/2018

(30) 2017-110357 02/06/2017 JP

(45) 26/06/2023 423

(43) 25/02/2020 383A

(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)

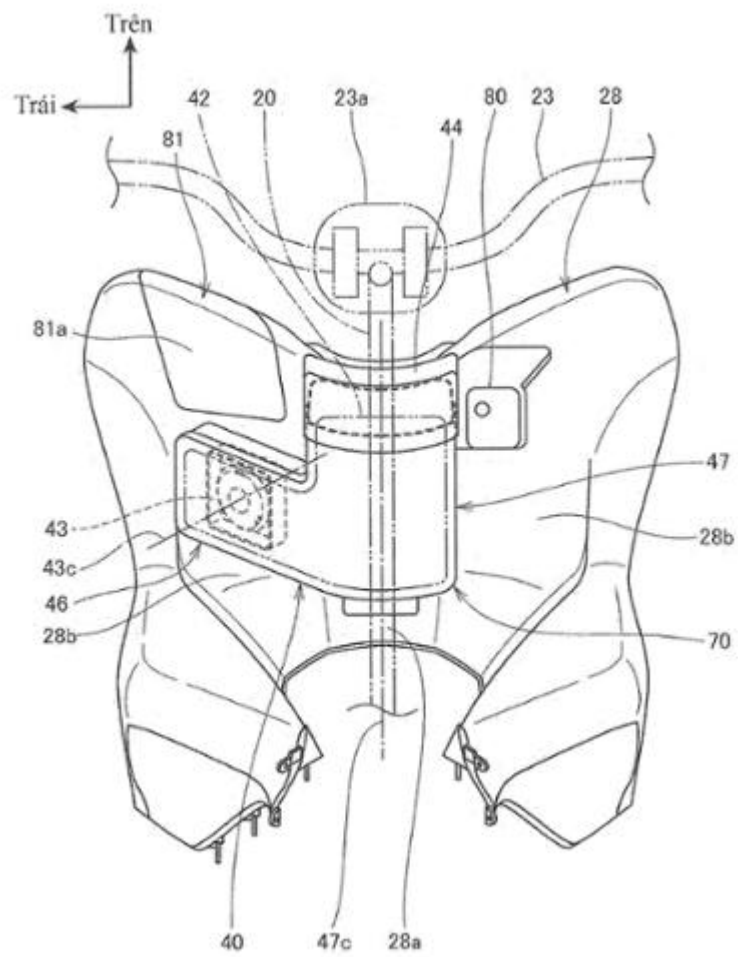
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan

(72) AIKYO Yutaka (JP); SATO Takashi (JP); MIYAKAWA Futoshi (JP);
KOBAYASHI Yuki (JP); FUMA Makoto (JP).

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) CƠ CẤU TÚI KHÍ CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên mà có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn theo hướng trước-sau. Cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên này bao gồm phần giữ (41) mà được bố trí ở phía trước yên xe cho người lái xe, bơm tăng áp (43) và túi khí mà được chứa trong phần giữ (41), được bơm phồng bởi khí xả ra từ bơm tăng áp (43) và nhờ vậy được bật ra phía trước người lái xe, và bơm tăng áp (43), được tạo ở dạng ống, được bố trí theo hướng sao cho đường trục (43c) của bơm tăng áp (43) được hướng về phía hướng trước-sau của xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên mà ở đó túi khí được bật ra một cách dễ dàng hướng lên trên bằng cách xả khí hướng lên trên từ bơm tăng áp được bố trí ở phía dưới của cơ cấu túi khí (ví dụ, xem tài liệu sáng chế 1).

Danh mục tài liệu được trích dẫn

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp Patent Nhật Bản số 2015-145151

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Nhân đây, khi công suất bơm tăng áp của cơ cấu túi khí được tăng theo thể tích của túi khí, kích thước của bơm tăng áp có thể tăng theo hướng vuông góc với hướng mà theo đó khí xả ra. Vì lý do này, khi bơm tăng áp được bố trí theo hướng mà theo đó khí xả ra hướng lên trên như trong trường hợp của tình trạng kỹ thuật nêu trên, kích thước của cơ cấu túi khí tăng lên theo hướng trước-sau.

Sáng chế đã được tạo ra trong bối cảnh nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên mà có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn theo hướng trước-sau.

Phần mô tả này bao gồm toàn bộ nội dung của Công bố đơn yêu cầu cấp Patent Nhật số 2017-110357 nộp ngày 2 tháng 6 năm 2017.

Theo một khía cạnh, sáng chế đề xuất cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm phần giữ (41) mà được bố trí ở phía trước yên xe (13) cho người lái xe, bơm tăng áp (43) và túi khí (42) mà được chứa trong phần giữ (41), được bơm phồng bởi khí xả ra từ bơm tăng áp (43) và được bật ra phía trước người lái xe, mà ở đó bơm tăng áp (43), được tạo ở dạng ống, được bố trí theo hướng sao cho đường trục (43c) của bơm tăng áp (43) được hướng về phía hướng trước-sau của xe.

Theo một khía cạnh khác, sáng chế được mô tả trên đây có thể có kết cấu sao cho bơm tăng áp (43) và túi khí (42) được cố định với phần giữ (41) nhờ bộ phận hình khuyên (65) mà bao quanh bơm tăng áp (43) từ ngoại vi, và bộ phận hình khuyên (65) được bố trí giữa bơm tăng áp (43) và túi khí (42).

Theo một khía cạnh nữa, sáng chế được mô tả trên đây có thể có kết cấu sao cho nắp che thân (26) của xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm nắp che trong (28) mà che trục lái (20) từ phía sau và đối diện với yên xe (13) từ phía trước, và phần giữ (41) được bố trí trên bề mặt sau của nắp che trong (28).

Hơn thế nữa, còn theo một khía cạnh nữa, sáng chế được mô tả trên đây có thể có kết cấu sao cho phần giữ (41) được tạo ở dạng hộp, và bao gồm bề mặt sau của phần giữ (57) đối diện với phía yên xe (13) và bề mặt trước của phần giữ (52) đối diện với bề mặt sau của phần giữ (57), và bơm tăng áp (43) được cố định với bề mặt trước của phần giữ (52).

Hơn thế nữa, còn theo một khía cạnh nữa của sáng chế được mô tả trên đây, bơm tăng áp (43) có thể được bố trí nghiêng theo hướng trái-phải so với giữa theo chiều rộng xe.

Hơn thế nữa, còn theo một khía cạnh nữa của sáng chế được mô tả trên đây, khí xả ra từ bơm tăng áp (43) có thể được dẫn bởi phần giữ (41) để thay đổi hướng từ hướng trái-phải thành hướng trên-dưới khiến cho túi khí (42) bật ra theo hướng lên trên từ giữa theo chiều rộng xe.

Cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế bao gồm phần giữ được bố trí ở phía trước yên xe (13) cho người lái xe, bơm tăng áp, và túi khí mà được chứa trong phần giữ, được bơm phồng bởi khí xả ra từ bơm tăng áp và được bật ra phía trước người lái xe, mà ở đó bơm tăng áp, được tạo ở dạng ống, được bố trí theo hướng sao cho đường trục của bơm tăng áp được hướng về phía hướng trước-sau của xe. Điều này khiến cho có thể bố trí bơm tăng áp theo hướng trước-sau theo cách tiết kiệm không gian, và bố trí cơ cấu túi khí theo cách nhỏ gọn theo hướng trước-sau.

Theo sáng chế được mô tả trên đây, bơm tăng áp và túi khí được cố định với phần giữ nhờ bộ phận hình khuyên mà bao quanh bơm tăng áp từ ngoại vi, và bộ phận hình khuyên được bố trí giữa bơm tăng áp và túi khí. Theo kết cấu này, có thể

cố định bơm tăng áp và túi khí nhờ sử dụng bộ phận hình khuyên theo kết cấu đơn giản. Nhờ sử dụng bộ phận hình khuyên được bố trí giữa bơm tăng áp và túi khí, có thể điều khiển hướng khí xả và ngăn không cho khí xả ra từ bơm tăng áp đập trực tiếp vào túi khí.

Theo sáng chế được mô tả trên đây, nắp che thân của xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể bao gồm nắp che trong mà che trực lái từ phía sau và đối diện với yên xe từ phía trước, và phần giữ có thể được bố trí trên bề mặt sau của nắp che trong. Với phần giữ được bố trí trên nắp che trong mà che trực lái phía trước yên xe theo cách này, có thể lắp cơ cấu túi khí ở vị trí thích hợp phía trước người lái xe.

Hơn thế nữa, sáng chế được mô tả trên đây có thể có kết cấu sao cho phần giữ được tạo ở dạng hộp, và bao gồm bề mặt sau của phần giữ đối diện với phía yên xe và bề mặt trước của phần giữ đối diện với bề mặt sau của phần giữ, và bơm tăng áp được cố định với bề mặt trước của phần giữ. Theo kết cấu này, do bơm tăng áp được cố định với bề mặt trước của phần giữ và rất khó có thể nhận ra bằng mắt từ phía người lái xe, cung cấp đặc điểm ngoại hình tốt. Có thể ngăn bơm tăng áp khỏi nhô ra về phía bề mặt sau của phần giữ và đảm bảo không gian lớn giữa người lái xe và cơ cấu túi khí.

Hơn thế nữa, theo sáng chế được mô tả trên đây, bơm tăng áp có thể được bố trí nghiêng theo hướng trái-phải so với giữa theo chiều rộng xe. Kết cấu này khiến cho có thể giảm kích thước của phần giữ ở giữa theo chiều rộng xe theo hướng trước-sau và đảm bảo không gian lớn giữa người lái xe và cơ cấu túi khí ở giữa theo chiều rộng xe.

Hơn thế nữa, theo sáng chế được mô tả trên đây, khí xả ra từ bơm tăng áp có thể được dẫn bởi phần giữ để thay đổi hướng từ hướng trái-phải thành hướng trên-dưới khiến cho túi khí bật ra theo hướng lên trên từ giữa theo chiều rộng xe. Theo kết cấu này, kể cả với kết cấu mà theo đó bơm tăng áp được bố trí lệch theo hướng trái-phải, phần giữ dẫn khí và có thể nhờ vậy làm cho túi khí bật ra theo hướng lên trên từ giữa theo chiều rộng xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ sơ đồ của phần theo chu vi của nắp che trong được nhìn từ phía sau (phía người lái xe).

Fig.3 là hình chiếu phía trước của cơ cấu túi khí được nhìn từ phía sau (phía người lái xe).

Fig.4 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của cơ cấu túi khí.

Fig.5 là hình vẽ sơ đồ của cơ cấu túi khí được nhìn từ bên trên.

Fig.6 là hình vẽ sơ đồ của cơ cấu túi khí được nhìn từ bên dưới.

Fig.7 là hình vẽ sơ đồ của vỏ được nhìn từ phía sau.

Fig.8 là hình chiếu phía trước của cơ cấu túi khí mà nắp che được tháo ra khỏi đó khi được nhìn từ phía sau.

Fig.9 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của cơ cấu túi khí mà nắp che được tháo ra khỏi đó.

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt ngang thể hiện trạng thái mà trong đó bơm tăng áp được gắn.

Fig.11 là sơ đồ thời gian liên tục thể hiện trạng thái bật ra của túi khí.

Fig.12 là sơ đồ thời gian liên tục thể hiện trạng thái bật ra của túi khí được nhìn từ một phía khác.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, thiết bị và xe theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Lưu ý rằng trong bản mô tả này, việc mô tả các hướng chẳng hạn như trước, sau, trái, phải và trên, dưới là tương tự với các hướng so với thân xe trừ khi có quy định khác. Kí hiệu “Trước” được thể hiện trên mỗi hình vẽ biểu thị phía trước thân xe, kí hiệu “Trên” biểu thị phía trên thân xe, và kí hiệu “Trái” biểu thị phía bên trái thân xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái xe máy 1 theo một phương án của sáng chế. Fig.1 thể hiện trạng thái của túi khí 42, sẽ được mô tả sau, mà ở đó túi khí được bơm phồng và được bật ra. Lưu ý rằng Fig.1 chỉ thể hiện phía bên trái của một trong mỗi chi tiết được bố trí dưới dạng một cặp bên trái và phải, kèm theo mỗi chữ số chỉ dẫn.

Xe máy 1 là xe scuter kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm khung thân 10, hệ thống lái 11 mà đỡ xoay được bánh trước 2, cụm động lực 12 được đỡ ở phía sau khung thân 10, bánh sau 3 và yên xe 13 cho người lái xe ngồi trên đó trong tư thế để chân hai bên.

Khung thân 10 bao gồm ống đầu 14 được bố trí ở đầu trước của nó, khung chính 15 mà kéo dài về phía sau và hướng xuống dưới từ ống đầu 14, khung dưới 16 mà kéo dài về phía sau từ đầu dưới của khung chính 15 và một cặp trái và phải khung sau 17, 17 mà được kéo dài về phía sau, dốc lên về phía sau từ khung dưới 16. Ống đầu 14 được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe.

Hệ thống lái 11 bao gồm trục lái 20 được đỡ xoay được bởi ống đầu 14, cặp càng trước bên trái và phải 21, 21 được bố trí ở cả hai phía bên trái và phải của bánh trước 2 để đỡ bánh trước 2, bộ phần cầu nối 22 được cố định với đầu dưới của trục lái 20 để nối phần trên của cặp càng trước bên trái và phải 21, 21 và tay lái 23 mà được cố định với đầu trên của trục lái 20. Tay lái 23 được nối với trục lái 20 qua giá đỡ tay lái 23a mà được cố định với đầu trên của trục lái 20.

Trên hình chiếu cạnh của xe, ống đầu 14 nghiêng về phía sau so với hướng trên-dưới bởi góc caster (góc tay lái xe máy) định trước cho xe máy 1. Trục lái 20 được lắp vào trong và được đỡ xoay được bởi ống đầu 14 và được bố trí để nghiêng về phía sau trên hình chiếu cạnh của xe. Trục lái 20 được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe.

Cụm động lực 12 là cụm động lực lắc có chức năng của một động cơ như nguồn dẫn động bánh sau 3 và có chức năng của đòn lắc mà đỡ bánh sau 3. Cụm động lực 12 được đỡ xoay được bởi khung thân 10 theo cách lắc được tùy ý qua bộ phận liên kết 24 mà được bố trí ở phần đầu trước.

Yên xe 13 được lắp trên khung sau 17. Yên xe 13 được tạo liền khối có yên xe phía trước 13a mà người lái xe ngồi trên đó và yên xe phía sau 13b mà người ngồi sau ngồi trên đó.

Các sà để chân 25, 25 mà người lái xe đặt hai chân của mình lên đó được lắp một cặp ở phía bên trái và phải của khung dưới 16 mà được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe.

Xe máy 1 bao gồm nắp che thân 26 mà che thân xe chẳng hạn như khung thân 10.

Nắp che thân 26 bao gồm nắp che trước 27 mà che các phần trên của ống đầu 14 và hệ thống lái 11 từ phía trước và phía bên trái và phải, và nắp che trong 28 mà liên tục tới mép sau của nắp che trước 27 và che các phần trên của ống đầu 14 và hệ thống lái 11 từ phía sau.

Nắp che thân 26 bao gồm nắp che giữa 29 mà được bố trí ở trước và dưới yên xe phía trước 13a, nắp che dưới 30 mà che thân xe từ phía dưới các sàn để chân 25, 25 và nắp che phía sau 31 mà che các khung sau 17, 17 dưới yên xe 13 từ các phía.

Xe máy 1 bao gồm vè xe trước 32 và vè xe sau 33.

Phần trước của nắp che giữa 29 liên tục tới phần dưới của nắp che trong 28. Nắp che giữa 29 được bố trí ở phía bên trong chân bên trái và phải của người lái xe kéo dài từ yên xe phía trước 13a tới các sàn để chân 25, 25. Mép trên 29a của nắp che giữa 29 được bố trí dưới yên xe phía trước 13a.

Trên hình chiếu cạnh của xe, bề mặt sau của nắp che trong 28, mép trên 29a của nắp che giữa 29 và bề mặt trước của yên xe phía trước 13a phân chia khoảng trống để chân hai bên 34 tạo lõm xuống. Khi lên và xuống xe máy 1, người lái xe có thể đưa chân sang hai bên xe máy 1 qua khoảng trống để chân hai bên 34 này.

Fig.2 là hình vẽ sơ đồ của phần theo chu vi của nắp che trong 28 được nhìn từ phía sau (phía người lái xe).

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, xe máy 1 bao gồm cơ cấu túi khí 40 mà bảo vệ người lái xe khỏi sự va đập. Cơ cấu túi khí 40 được lắp trên bề mặt sau của nắp che trong 28 và được bố trí phía trước người lái xe mà ngồi ở yên xe phía trước 13a. Hơn thế nữa, cơ cấu túi khí 40 cũng được lắp về phía sau trục lái 20 dưới tay lái 23 và được bố trí ở phía trước của khoảng trống để chân hai bên 34.

Trên hình chiếu cạnh của xe, bề mặt sau của nắp che trong 28 được lắp gần như song song với trục lái 20 và dốc xuống về phía sau dọc theo trục lái 20.

Ở phần trên của bề mặt sau của nắp che trong 28, như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, phần giữa 28a theo hướng chiều rộng xe được bố trí về phía sau trục lái 20 nằm ở phía sau cùng và các phần bên 28b và 28b mà được bố trí ở bên trái và phải

của phần giữa 28a được nghiêng để nằm ở phía trước hướng ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Fig.3 là hình chiếu phía trước của cơ cấu túi khí 40 được nhìn từ phía sau (phía người lái xe).

Cơ cấu túi khí 40 bao gồm phần giữ dạng hộp 41 được bố trí ở phía trước người lái xe ngồi trên yên xe 13, túi khí 42 được chứa trong phần giữ 41, bơm tăng áp 43 để xả khí vào trong túi khí 42 và nắp che 44 được gắn với phần trên của phần giữ 41.

Fig.4 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của cơ cấu túi khí 40. Fig.5 là hình vẽ sơ đồ của cơ cấu túi khí 40 được nhìn từ bên trên. Fig.6 là hình vẽ sơ đồ của cơ cấu túi khí 40 được nhìn từ bên dưới.

Tham khảo các hình vẽ từ Fig.2 tới Fig.6, phần giữ 41 khi được nhìn từ phía người lái xe (phía sau) là một bộ phận dạng hộp được tạo thành dưới dạng chữ L ngược. Lưu ý rằng dạng chữ L theo mô tả sau đây có nghĩa là phần giữ 41 xuất hiện dưới dạng chữ L khi được nhìn từ phía trước hay phía sau. Mặc dù phần giữ 41 xuất hiện dưới dạng chữ L ngược khi được nhìn từ phía sau, xong có thể nói rằng nó được tạo thành ở dạng chữ L.

Phần giữ 41 được lắp phía trước của yên xe phía trước 13a, đối diện với bề mặt trước của yên xe phía trước 13a.

Phần giữ 41 bao gồm phần kéo dài trái-phải 46 kéo dài theo hướng trái-phải (hướng chiều rộng xe) và phần kéo dài hướng lên trên 47 kéo dài hướng lên trên từ phần kéo dài trái-phải 46.

Phần kéo dài trái-phải 46 là phần có dạng hộp kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Phần đầu bên ngoài 46a theo hướng chiều rộng xe của phần kéo dài trái-phải 46 được bố trí bên ngoài trục lái 20 theo hướng chiều rộng xe mà được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe. Phần kéo dài trái-phải 46 kéo dài từ phần đầu bên ngoài 46a tới giữa theo chiều rộng xe dọc theo bề mặt sau của phần bên 28b của nắp che trong 28.

Phần kéo dài hướng lên trên 47 là phần có dạng hộp kéo dài theo hướng trên-dưới dọc theo trục lái 20 và dốc xuống về phía sau trên hình chiếu cạnh của xe. Phần kéo dài hướng lên trên 47 được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe và che phần giữa 28a của nắp che trong 28 từ phía sau.

Đường thẳng giữa 47c của phần kéo dài hướng lên trên 47 mà kéo dài theo hướng trên-dưới bằng cách đi qua phần giữa của phần kéo dài hướng lên trên 47 được bố trí gần như song song với trục lái 20 về phía sau trục lái 20 và dốc xuống về phía sau. Đường thẳng giữa 47c được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe.

Phần đầu bên trong theo hướng chiều rộng xe của phần kéo dài trái-phải 46 được nối với bề mặt ngoài phía dưới của phần dưới của phần kéo dài hướng lên trên 47. Nghĩa là, phần giữ 41 được tạo ở dạng chữ L bởi phần kéo dài hướng lên trên 47 kéo dài hướng lên trên từ phần đầu bên trong của phần kéo dài trái-phải 46. Khoảng trống chứa túi khí dạng chữ L 48 được tạo từ không gian bên trong của phần kéo dài trái-phải 46 và không gian bên trong của phần kéo dài hướng lên trên 47 được tạo ra ở bên trong của phần giữ 41.

Miệng bề mặt trên 49 mà lộ ra khoảng trống chứa túi khí 48 hướng lên trên được tạo ra ở bề mặt trên của phần kéo dài hướng lên trên 47. Túi khí 42 được bật ra theo hướng lên trên từ miệng bề mặt trên 49. Bề mặt miệng của miệng bề mặt trên 49 gần như vuông góc với đường thẳng giữa 47c của phần kéo dài hướng lên trên 47. Miệng bề mặt trên 49 được đóng kín bằng nắp che 44.

Phần giữ 41 được tạo ra bằng cách nối vỏ dạng hộp 50, bề mặt sau (bề mặt ở phía người lái xe) của nó mà được mở bằng nắp che 51 mà che miệng bề mặt sau 50a (xem Fig.7) của vỏ 50. Vỏ 50 và nắp che 51 được làm bằng, ví dụ, vật liệu kim loại.

Fig.7 là hình vẽ sơ đồ của vỏ 50 được nhìn từ phía sau.

Vỏ 50 bao gồm bề mặt trước của phần giữ dạng chữ L 52 và phần thành theo chu vi 53 được dựng thẳng theo cách hướng ra sau từ toàn bộ chu vi của phần chu vi bề mặt trước của phần giữ 52 trừ phần miệng bề mặt trên của vỏ 55a mà sẽ được mô tả sau. Miệng bề mặt sau 50a được phân chia bởi mép sau của phần thành theo chu vi 53.

Vỏ 50 được tạo liền khối có phần vỏ kéo dài trái-phải 54 tạo nên phần trước của phần kéo dài trái-phải 46 và phần vỏ kéo dài trên-dưới 55 tạo nên phần trước của phần kéo dài hướng lên trên 47.

Vỏ miệng bề mặt trên 55a mà không có phần thành theo chu vi 53 được tạo và nó được mở được tạo ra ở đầu trên của phần vỏ kéo dài trên-dưới 55. Vỏ miệng bề mặt trên 55a cấu thành phần lớn miệng bề mặt trên 49.

Phần của phần vỏ kéo dài trên-dưới 55 của bề mặt trước của phần giữ 52 tạo nên phần bề mặt cong phía trước 52a mà được tạo cong để lồi về phía sau khi được nhìn từ bên trên. Phần bề mặt cong phía trước 52a được tạo trên gần như toàn bộ chiều dài theo hướng trên-dưới của phần kéo dài hướng lên trên 47.

Phần của phần vỏ kéo dài trái-phải 54 của bề mặt trước của phần giữ 52 tạo nên phần phẳng phía trước 52b kéo dài dọc theo phần bên 28b (xem Fig.2) của nắp che trong 28.

Phần thành theo chu vi 53 của vỏ 50 bao gồm phần uốn 53a mà ở đó phần thành theo chu vi của bề mặt trên của phần vỏ kéo dài trái-phải 54 và phần thành theo chu vi của mặt bên phần kéo dài hướng lên trên 47 giao nhau thành dạng chữ L. Phần uốn 53a được tạo ra giống như bề mặt cong sao cho hướng của phần thành theo chu vi 53 thay đổi dần từ hướng trái-phải theo hướng hướng lên trên.

Fig.8 là hình chiếu phía trước của cơ cấu túi khí 40 mà nắp che 44 được tháo ra khỏi đó khi được nhìn từ phía sau. Fig.9 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của cơ cấu túi khí 40 mà nắp che 44 được tháo ra khỏi đó.

Nắp che 51 của phần giữ 41 bao gồm bề mặt sau của phần giữ 57 đối diện với người lái xe và yên xe 13 từ phía trước và phần sườn 58 đứng thẳng hướng ra trước từ toàn bộ chu vi của phần mép theo chu vi của bề mặt sau của phần giữ 57 trừ phần đầu trên.

Bề mặt sau của phần giữ 57 được tạo ở dạng chữ L như trong trường hợp của bề mặt trước của phần giữ 52 và đối diện với bề mặt trước của phần giữ 52 từ phía sau.

Nắp che 51 được lắp với vỏ 50 bởi phần sườn 58 gài với phần thành theo chu vi 53 của vỏ 50 để xếp chồng lên nhau từ bên ngoài. Nắp che 51 được lắp với vỏ 50 chẳng hạn bởi các điểm hàn dọc theo phần sườn 58.

Bề mặt sau của phần giữ 57 của nắp che 51 được tạo liền khối có phần nắp che kéo dài trái-phải 60 tạo nên phần bề mặt sau của phần kéo dài trái-phải 46 và phần nắp che kéo dài trên-dưới 61 tạo nên bề mặt sau của phần kéo dài hướng lên 47.

Phần nắp che kéo dài trên-dưới 61 tạo nên phần bề mặt cong phía sau 57a (phần bề mặt cong) đối diện với phần bề mặt cong phía trước 52a (xem Fig.7, Fig.8)

của vỏ 50 từ phía sau. Khi được nhìn từ bên trên, phần bề mặt cong phía sau 57a được tạo thành bề mặt cong mà được tạo cong để lồi về phía sau. Phần bề mặt cong phía sau 57a được tạo trên gần như toàn bộ chiều dài theo hướng trên-dưới của bề mặt sau của phần giữ 57.

Phần nắp che kéo dài trái-phải 60 tạo nên phần phẳng phía sau 57b đối diện với phần phẳng phía trước 52b (xem Fig.7) của vỏ 50 từ phía sau.

Phần kéo dài hướng lên trên 47 của phần giữ 41 bao gồm phần thành trên theo chu vi dạng khung 47a khi được nhìn từ bên trên ở đầu trên. Miệng bề mặt trên 49 được phân chia bởi phần thành trên theo chu vi 47a.

Phần kéo dài hướng lên trên 47 của phần giữ 41 bao gồm miệng phía người lái xe 62 mà được mở về phía sau về phía người lái xe. Miệng phía người lái xe 62 được cắt ra từ đầu trên của phần bề mặt sau của phần thành trên theo chu vi 47a hướng xuống dưới và tạo ra phần đầu trên của khoảng trống chứa túi khí 48 để nối thông với phần sau. Miệng phía người lái xe 62 được bố trí về phía sau miệng bề mặt trên 49 và nối thông với miệng bề mặt trên 49.

Cụ thể hơn, như được thể hiện trên Fig.8, miệng phía người lái xe 62 được tạo ra theo cách sao cho như được cắt khỏi đầu trên 61a của phần nắp che kéo dài trên-dưới 61 của bề mặt sau của phần giữ 57 của nắp che 51 hướng xuống dưới từ đầu trên 55b của phần vỏ kéo dài trên-dưới 55 của bề mặt trước của phần giữ 52 của vỏ 50. Miệng phía người lái xe 62 được tạo ra qua toàn bộ đầu trên của phần nắp che kéo dài trên-dưới 61 theo hướng chiều rộng. Độ cao giữa đầu trên 61a của phần nắp che kéo dài trên-dưới 61 và đầu trên 55b của phần vỏ kéo dài trên-dưới 55 gần như tương tự qua toàn bộ phần nắp che kéo dài trên-dưới 61 theo hướng chiều rộng.

Lưu ý rằng đầu trên 61a cũng là đầu trên của phần bề mặt sau của phần thành trên theo chu vi 47a của phần giữ 41.

Nắp che 44 được tạo liền khối với phần nắp che bề mặt trên 44a mà che miệng bề mặt trên 49 từ phía trên và phần nắp che thành theo chu vi 44b mà gài với phần thành trên theo chu vi 47a của phần kéo dài hướng lên trên 47.

Nắp che 44 được gắn với phần giữ 41 bởi bề mặt trong của phần nắp che thành theo chu vi 44b gài với bề mặt ngoài theo chu vi của phần thành trên theo chu vi 47a. Miệng bề mặt trên 49 và miệng phía người lái xe 62 được đóng kín bằng nắp che 44.

Phần lõm 44c (xem Fig.5) được làm lõm hướng xuống dưới để tránh giá đỡ tay lái 23a (xem Fig.1) được tạo ra ở phía trước của phần nắp che bề mặt trên 44a.

Như được thể hiện trên các Fig.2, Fig.3, Fig.5 và Fig.7, bơm tăng áp 43 được lắp ở phần vỏ kéo dài trái-phải 54 của phần kéo dài trái-phải 46 và được bố trí lệch theo hướng trái-phải (phía bên trái) so với trục lái 20 được đặt ở giữa theo chiều rộng xe.

Bơm tăng áp 43 được gắn với phần phẳng phía trước 52b (xem Fig.7) của bề mặt trước của phần giữ 52 của phần vỏ kéo dài trái-phải 54.

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt ngang thể hiện trạng thái mà trong đó bơm tăng áp 43 được gắn.

Bơm tăng áp 43 bao gồm vỏ được tạo dạng trụ (dạng ống) 43a. Chất tạo khí và bộ phận kích mà bắt đầu phản ứng để tạo ra khí từ chất tạo khí được bố trí trong vỏ 43a. Bộ phận kích bao gồm cơ cấu mồi. Lưu ý rằng mặt đầu kín theo dọc trục của vỏ 43a cũng được bao gồm ở dạng trụ. Các lỗ xả khí 43b được tạo ra trên bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ 43a. Nhiều lỗ xả khí 43b được bố trí cạnh nhau theo phương theo chu vi của vỏ 43a.

Bộ phận hình khuyên 65 được nối liền khối với bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ 43a. Bộ phận hình khuyên 65 bao gồm phần đế 65a mà kéo dài theo hướng đường kính từ bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ 43a và phần thành theo chu vi 65b mà kéo dài theo phương dọc trục của bơm tăng áp 43 từ mép phía ngoài theo chu vi của phần đế 65a.

Vỏ 43a của bơm tăng áp 43 được lắp vào lỗ đỡ bơm tăng áp 52c được tạo ra ở bề mặt trước của phần giữ 52 từ bên trong của phần vỏ kéo dài trái-phải 54. Vỏ 43a được bố trí theo phương dọc trục của bơm tăng áp 43 với phần đế 65a đến tiếp xúc với bề mặt trong của bề mặt trước của phần giữ 52.

Bơm tăng áp 43 được bắt chặt với bề mặt trước của phần giữ 52 nhờ các bu lông 66 được lắp vào trong phần đế 65a và bề mặt trước của phần giữ 52 và các đai ốc 66a được vặn ren vào các bu lông 66. Nhiều bu lông 66 và đai ốc 66a được bố trí theo phương theo chu vi của phần đế 65a.

Phần đế 65a có đường viền dạng chữ nhật khi được nhìn theo phương đường trục 43c của bơm tăng áp 43.

Phần thành theo chu vi 65b của bộ phận hình khuyên 65 được tạo ở dạng khung chữ nhật theo hướng nhìn theo phương dọc trục của đường trục 43c để che bề mặt ngoài theo chu vi của bơm tăng áp 43 từ bên ngoài. Cụ thể hơn, phần thành theo chu vi 65b che nhiều lỗ xả khí 43b từ bên ngoài

Bơm tăng áp 43 xả khí G theo hướng bán kính từ nhiều lỗ xả khí 43b về phía bên ngoài theo hướng đường kính và khí G thay đổi hướng nhờ đập vào bề mặt trong theo chu vi của phần thành theo chu vi 65b và được xả ra theo phương đường trục 43c của bơm tăng áp 43. Nghĩa là, hướng mà theo đó khí G của bơm tăng áp 43 được xả vào trong túi khí 42 được kéo dài theo phương của đường trục 43c. Bộ phận hình khuyên 65 có chức năng như bộ phận dẫn hướng mà sẽ điều khiển hướng xả của khí G.

Bơm tăng áp 43 được bố trí theo hướng mà theo đó đường trục 43c được hướng về phía hướng trước-sau của xe. Với đường trục 43c được hướng về phía hướng trước-sau theo cách này, kể cả khi bơm tăng áp 43 có đường kính lớn, có thể giảm không gian chiếm chỗ của bơm tăng áp 43 theo hướng trước-sau của xe và có thể bố trí bơm tăng áp 43 theo cách nhỏ gọn theo hướng trước-sau.

Đầu vào 42a của túi khí 42 theo dòng khí G được giữ giữa phần đế 65a của bộ phận hình khuyên 65 và bề mặt trước của phần giữ 52 và nhờ vậy được cố định với phần giữ 41. Hơn thế nữa, túi khí 42 được cố định với phần giữ 41 bởi các bu lông 66 được lắp vào trong đầu vào 42a.

Phần thành theo chu vi 65b của bộ phận hình khuyên 65 được bố trí giữa các lỗ xả khí 43b và đầu vào 42a của túi khí 42 theo hướng đường kính của bơm tăng áp 43. Điều này ngăn không cho khí G xả ra từ các lỗ xả khí 43b đập trực tiếp vào đầu vào 42a của túi khí 42 và bảo vệ túi khí 42 khỏi khí G.

Phần đầu trước 43d của bơm tăng áp 43 nhô ra từ lỗ đỡ bơm tăng áp 52c về phía nắp che trong 28 ở trước của bề mặt trước của phần giữ 52. Do bơm tăng áp 43 được bố trí ở phía nắp che trong 28, có thể ngăn không cho bơm tăng áp 43 nổi lên và ngăn không cho bơm tăng áp 43 nhô về phía khoảng trống để chân hai bên 34.

Như được thể hiện trên Fig.3, túi khí 42 được chứa trong khoảng trống chứa túi khí dạng chữ L 48 và được bố trí từ phần kéo dài trái-phải 46 tới phần kéo dài hướng lên trên 47.

Đầu vào 42a của túi khí 42 được nối với bơm tăng áp 43 trong phần kéo dài trái-phải 46. Túi khí 42 kéo dài từ bơm tăng áp 43 theo hướng trái-phải qua phần kéo dài trái-phải 46, và đầu ra của nó được bố trí ở phần kéo dài hướng lên trên 47.

Xe máy 1 bao gồm cảm biến gia tốc (không được thể hiện trên hình vẽ) mà phát hiện va đập tác động vào xe máy 1. Cảm biến gia tốc được nối điện với phần điều khiển (không được thể hiện trên hình vẽ) của xe máy 1 và phần điều khiển được nối điện với bơm tăng áp 43. Phần điều khiển quyết định việc vận hành và không vận hành của cơ cấu túi khí 40 dựa trên gia tốc được phát hiện. Khi vận hành cơ cấu túi khí 40, phần điều khiển kích hoạt bơm tăng áp 43 để xả khí vào trong túi khí 42. Túi khí 42 được bơm phồng dưới áp lực của khí và được bật ra theo hướng lên trên.

Fig.11 là sơ đồ thời gian liên tục thể hiện trạng thái bật ra của túi khí 42. Đường trục ngang được thể hiện trên Fig.11 biểu thị thời gian trôi qua T. Thời điểm T_s biểu thị thời điểm vận hành của bơm tăng áp 43 và thời điểm T_f biểu thị thời điểm mà tại đó sự bật ra được hoàn thành.

Như được thể hiện trên Fig.11, túi khí 42 được bơm phồng theo thứ tự phần dưới, phần giữa và phần trên theo thời gian và được bật ra để kéo dài hướng lên trên.

Từ đây, dòng khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên Fig.3, bơm tăng áp 43 xả khí G vào trong túi khí 42 về phía sau của xe dọc theo đường trục 43c. Nghĩa là, khí G xả theo phương của bơm tăng áp 43 được kéo dài theo phương của đường trục 43c. Có thể nói rằng bơm tăng áp 43 xả khí G về phía người lái xe dọc theo đường trục 43c.

Cụ thể hơn, bơm tăng áp 43 được bố trí nghiêng theo độ nghiêng của phần bên 28b của nắp che trong 28 và xả khí G theo phương của đường trục nghiêng 43c. Đường trục 43c của bơm tăng áp 43 được nghiêng để bố trí hướng ra ngoài và hướng xuống dưới theo hướng chiều rộng xe khi đường trục 43c tiến về phía sau.

Lưu ý rằng theo phương án thực hiện sáng chế, bơm tăng áp 43 xả khí G về phía sau dọc theo đường trục 43c, nhưng hướng không cần phải đúng ngay đằng sau, và có thể nghiêng trong phạm vi góc định trước. Ví dụ, đường trục 43c của bơm tăng áp 43 có thể được nghiêng so với đường thẳng theo phương ngang kéo dài về phía sau trong phạm vi 45° lần lượt theo hướng trên-dưới trên hình chiếu cạnh của xe. Theo hướng nhìn từ bề mặt trên của xe, đường trục 43c cũng có thể được nghiêng so

với đường thẳng giữa theo chiều rộng xe trong phạm vi 45° lần lượt sang bên trái và phải.

Khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 vào trong túi khí 42 được dẫn vào đường dẫn của nó bởi phần kéo dài trái-phải 46 và phần kéo dài hướng lên trên 47, và di chuyển qua khoảng trống chứa túi khí 48 ở dạng chữ L.

Khí G xả ra về phía sau từ bơm tăng áp 43 đập vào bề mặt trong của phần nắp che kéo dài trái-phải 60 qua bề mặt trong của túi khí 42, di chuyển qua phần nắp che kéo dài trái-phải 46 theo hướng trái-phải (hướng bên phải) và đi đến phần dưới của phần kéo dài hướng lên trên 47.

Trong lúc di chuyển tới phần dưới của phần kéo dài hướng lên trên 47, khí G đập vào bề mặt trong của phần bề mặt cong phía sau 57a của phần nắp che kéo dài trên-dưới 61 qua bề mặt trong của túi khí 42 và thay đổi hướng một cách êm nhẹ dọc theo phần bề mặt cong phía sau 57a. Trong phần kéo dài hướng lên trên 47, phần bề mặt cong phía trước 52a cũng có bề mặt dạng cong, và vì thế khí G có thể được dẫn một cách êm nhẹ.

Khi khí G di chuyển từ phần kéo dài trái-phải 46 tới phần kéo dài hướng lên trên 47, dòng khí thay đổi từ hướng trái-phải thành hướng hướng lên trên, và di chuyển hướng lên trên qua phần kéo dài hướng lên trên 47. Nghĩa là, phần kéo dài trái-phải 46 và phần kéo dài hướng lên trên 47 tạo nên phần uốn cong 70 mà uốn cong dòng khí G từ hướng trái-phải thành hướng hướng lên trên.

Như được thể hiện trên Fig.7, phần giữ 41 bao gồm phần uốn bề mặt dạng cong 53a ở góc mà ở đó dòng khí G thay đổi từ hướng trái-phải thành hướng hướng lên trên. Vì lý do này, do khí G thay đổi hướng một cách êm nhẹ dọc theo phần uốn 53a, khí G có thể di chuyển một cách hiệu quả.

Khi túi khí 42 được bơm phồng hướng lên trên bởi khí G di chuyển hướng lên trên qua phần kéo dài hướng lên trên 47, nắp che 44 được đẩy bởi túi khí 42 và bật mở tung. Túi khí 42 được bật ra bởi dòng khí hướng lên trên G hướng lên trên từ miệng bề mặt trên 49.

Fig.12 là sơ đồ thời gian liên tục thể hiện trạng thái bật ra của túi khí 42 khi được nhìn từ một phía khác. Trên Fig.12, đường trục ngang biểu thị thời gian trôi

qua T. Lưu ý rằng trên Fig.12, khung thân 10 chỉ được thể hiện ở trạng thái tại thời điểm T1. Fig.12 thể hiện trạng thái ở bên trong của phần kéo dài hướng lên trên 47.

Phần giữ 41 được đỡ bởi khung thân 10 qua bộ đỡ 10a mà được bố trí ở khung thân 10.

Trạng thái tại thời điểm T1 thể hiện trạng thái mà trong đó túi khí 42 không vận hành.

Túi khí 42 bao gồm phần gấp thứ nhất 71 mà được bố trí để chạy dọc theo bề mặt đáy của phần kéo dài hướng lên trên 47, phần gấp thứ hai 72 (phần gấp phía đầu vào) mà được bố trí ở phía ra của phần gấp thứ nhất 71, phần gấp thứ ba 73 mà được bố trí ở phía ra của phần gấp thứ hai 72, và phần gấp thứ tư 74 (phần gấp phía đầu ra) mà được bố trí ở phía ra của phần gấp thứ ba 73.

Phần gấp thứ hai 72 kéo dài hướng lên trên từ đầu ra 71a của phần gấp thứ nhất 71 tới gần miệng phía người lái xe 62 dọc theo bề mặt trong của bề mặt sau của phần giữ 57.

Phần gấp thứ ba 73 bao gồm phần kéo dài hướng xuống dưới 73a mà được gấp hướng ra trước và hướng xuống dưới ở đầu ra 72a của phần gấp thứ hai 72 và kéo dài hướng xuống dưới dọc theo phần gấp thứ hai 72, và phần kéo dài hướng ra trước 73b mà cong ở đầu dưới của phần kéo dài hướng xuống dưới 73a và kéo dài hướng ra trước dọc theo bề mặt trên của phần gấp thứ nhất 71.

Phần gấp thứ tư 74 kéo dài hướng lên trên từ đầu ra 73c của phần gấp thứ ba 73. Phần gấp thứ tư 74 kéo dài hướng lên trên bằng cách xếp chồng nhiều phần gấp được gấp ở dạng hộp xếp (dạng chữ Z) trên hình chiếu cạnh. Phần gấp thứ tư 74 kéo dài hướng lên trên dọc theo đường thẳng giữa 47c của phần kéo dài hướng lên trên 47 và được chứa giữa phần gấp thứ hai 72 và bề mặt trong của bề mặt trước của phần giữ 52.

Từ đây, những thay đổi trạng thái của việc bật ra của túi khí 42 sẽ được mô tả.

Tham khảo Fig.12, tại thời điểm T2, khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 vào trong túi khí 42 và phần gấp thứ nhất 71 được bơm phồng. Trong trạng thái này, phần gấp thứ nhất 71 được bơm phồng hướng lên trên và phần gấp thứ hai 72, phần gấp thứ ba 73 và phần gấp thứ tư 74 cũng dịch chuyển hướng lên trên và nắp che 44 được bật

mở tung. Hơn thế nữa, phần gấp thứ tư 74 dịch chuyển hướng lên trên từ miệng bề mặt trên 49.

Tại thời điểm T3, phần gấp thứ nhất 71 tiếp tục được bơm phồng hướng lên trên và phần gấp thứ hai 72 cũng được bơm phồng. Trong trạng thái này, phần gấp thứ hai 72 được bơm phồng hướng lên trên từ phía miệng phía người lái xe 62 và kéo dài hướng lên trên từ miệng bề mặt trên 49. Cụ thể hơn, trong lúc bơm phồng, phần gấp thứ hai 72 được bơm phồng hướng ra trước hoặc về phía sau hoặc hướng lên trên hoặc hướng xuống dưới, và đẩy bề mặt sau của phần dưới của phần gấp thứ tư 74 hướng ra trước. Điều này khiến cho phần gấp thứ tư 74 mà dốc xuống về phía sau để có tư thế theo phương thẳng đứng.

Theo phương án thực hiện sáng chế, do tạo ra miệng phía người lái xe 62, sự bơm phồng phần trên của phần gấp thứ hai 72 rất khó bị ngăn cản bởi phần đầu trên của bề mặt sau của phần giữ 57. Vì thế, có thể làm cho phần trên của phần gấp thứ hai 72 được bơm phồng một cách êm nhẹ và làm cho phần gấp thứ hai 72 đẩy phần gấp thứ tư 74 hướng ra trước.

Tại thời điểm T4, phần gấp thứ ba 73 được bơm phồng, làm cho phần gấp thứ tư 74 tiếp tục dịch chuyển hướng lên trên.

Sau đó, khí G di chuyển đến phần gấp thứ tư 74, phần gấp thứ tư 74 do đó được bật ra hướng lên trên theo phương thẳng đứng và việc bật ra của túi khí 42 được hoàn thành.

Theo cách này, túi khí 42 có thể được bật ra theo phương thẳng đứng bằng cách chỉnh tư thế của phần gấp thứ tư 74 theo phương thẳng đứng qua việc bơm phồng của phần gấp thứ hai 72.

Như được thể hiện trên Fig.2, công tắc chính 80 để chuyển bật/tắt nguồn điện của xe máy 1 được bố trí ở phía đối diện với bơm tăng áp 43 ngang qua phần kéo dài hướng lên trên 47 của phần giữ 41. Công tắc chính 80 được bố trí để được gắn vào phần bên 28b của nắp che trong 28.

Hơn thế nữa, ngăn chứa 81 được bố trí phía trên bơm tăng áp 43. Ngăn chứa 81 được bố trí ở phía đối diện với công tắc chính 80 ngang qua phần kéo dài hướng lên trên 47 của phần giữ 41.

Ngăn chứa 81 bao gồm phần chứa (không được thể hiện trên hình vẽ) được tạo sao cho phần bên 28b của nắp che trong 28 được lõm vào hướng ra trước và nắp 81a mà che phần chứa theo cách mở được/đóng được.

Do ngăn chứa 81 được bố trí phía trên phần kéo dài trái-phải 46 và bên ngoài phần kéo dài hướng lên trên 47, ngăn chứa 81 có thể được mở/đóng một cách dễ dàng kể cả khi cơ cấu túi khí 40 được gắn vào nắp che trong 28.

Như đã mô tả trên đây, theo phương án thực hiện theo sáng chế, cơ cấu túi khí 40 cho xe máy 1 bao gồm phần giữ 41 được bố trí ở phía trước yên xe 13 cho người lái xe, bơm tăng áp 43 và túi khí 42 mà được chứa trong phần giữ 41, được bơm phồng bởi khí G xả ra bởi bơm tăng áp 43 và được bật ra phía trước người lái xe, mà ở đó phần giữ 41 bao gồm miệng bề mặt trên 49 mà qua đó túi khí 42 bật ra theo hướng lên trên đi qua và miệng bề mặt trên 49 được bố trí về phía sau trục lái 20. Phần giữ 41 bao gồm miệng phía người lái xe 62 mà nối thông với miệng bề mặt trên 49 và được mở về phía sau yên xe 13. Do đó, phần giữ 41 có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn về phía sau trục lái 20. Hơn thế nữa, nhờ khí G xả ra bởi bơm tăng áp 43, túi khí 42 được bơm phồng hướng lên trên từ miệng bề mặt trên 49 được bơm phồng một cách dễ dàng ở phía miệng phía người lái xe 62. Túi khí 42 được ưu tiên bơm phồng ở phía miệng phía người lái xe 62, và nhờ vậy có thể tạo ra sự vận hành của túi khí 42 dốc xuống hướng ra trước, và vì thế túi khí 42 có thể được bơm phồng hướng lên trên theo phương thẳng đứng. Hơn thế nữa, phụ thuộc vào kích thước của miệng phía người lái xe 62, diễn biến của việc bơm phồng túi khí 42 ở miệng phía người lái xe 62 sẽ thay đổi. Vì lý do này, có thể điều chỉnh sự vận hành của túi khí 42 dốc xuống hướng ra trước bằng cách điều chỉnh kích thước của miệng phía người lái xe 62.

Hơn thế nữa, trên hình chiếu cạnh, phần giữ 41 được bố trí nghiêng dọc theo trục lái 20. Do đó, phần giữ 41 có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn dọc theo trục lái 20. Hơn thế nữa, túi khí 42 được bật ra theo hướng lên trên từ phần giữ 41 mà được bố trí nghiêng để có thể được bật ra hướng lên trên theo phương thẳng đứng để dốc xuống hướng ra trước.

Phần giữ 41 được tạo ở dạng hộp có miệng bề mặt trên 49 ở bề mặt trên, và bao gồm bề mặt sau của phần giữ 57 đối diện với phía yên xe 13 và bề mặt trước của

phần giữ 52 đối diện với bề mặt sau của phần giữ 57, và túi khí 42 được gấp và chứa trong phần giữ 41. Túi khí 42 bao gồm phần gấp thứ hai 72 và phần gấp thứ tư 74 nằm ở phía đầu ra của phần gấp thứ hai 72 theo hướng dòng khí G, phần gấp thứ hai 72 kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo bề mặt sau của phần giữ 57, và phần gấp thứ tư 74 được chứa giữa phần gấp thứ hai 72 và bề mặt trước của phần giữ 52. Khi túi khí 42 được bật ra bởi khí G, phần gấp thứ hai 72 kéo dài theo hướng trên-dưới dọc theo bề mặt sau của phần giữ 57 được bật ra trước phần gấp thứ tư 74. Phần gấp thứ tư 74 được làm cho dốc xuống hướng ra trước bởi phần gấp thứ hai 72 được bật ra trước đó. Vì lý do này, kể cả với kết cấu mà theo đó phần giữ 41 được bố trí nghiêng dọc theo trục lái 20, túi khí 42 có thể được bật ra hướng lên trên theo phương thẳng đứng.

Miệng phía người lái xe được cắt ra từ đầu trên 61a của phần bề mặt sau của phần thành trên theo chu vi 47a của phần giữ 41, mà sẽ chia miệng bề mặt trên 49. Miệng phía người lái xe 62 có thể được tạo theo kết cấu đơn giản mà theo đó đầu trên 61a của phần thành trên theo chu vi 47a của phần giữ 41 được cắt ra.

Hơn thế nữa, phần giữ 41 bao gồm vỏ dạng hộp 50, bề mặt sau của nó được mở và nắp che 51 mà che miệng bề mặt sau 50a của vỏ 50, và miệng phía người lái xe 62 được cắt ra khỏi đầu trên 61a của nắp che 51. Nhờ vậy có thể tạo ra phần giữ dạng hộp 41, bề mặt sau của nó được đóng kín bằng nắp che 51 và tạo ra miệng phía người lái xe 62 theo kết cấu đơn giản mà theo đó đầu trên 61a của nắp che 51 được cắt ra.

Hơn nữa, miệng bề mặt trên 49 và miệng phía người lái xe 62 được đóng kín bằng nắp che 44 được gắn với phần đầu trên của phần giữ 41. Điều này khiến cho có thể che miệng bề mặt trên 49 và miệng phía người lái xe 62 bằng nắp che 44, cải thiện đặc điểm ngoại hình và ngăn không cho tạp chất chẳng hạn như bụi chui vào phần giữ 41.

Theo phương án thực hiện theo sáng chế, cơ cấu túi khí 40 cho xe máy 1 bao gồm phần giữ 41 được bố trí ở phía trước yên xe 13 cho người lái xe, bơm tăng áp 43 và túi khí 42 mà được chứa trong phần giữ 41, được bơm phồng bởi khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 và được bật ra phía trước người lái xe, mà ở đó bơm tăng áp 43, được tạo ở dạng ống, được bố trí theo phương mà theo đó đường trục 43c được hướng

về phía hướng trước-sau của xe, và phần giữ 41 bao gồm phần uốn cong 70 mà uốn cong khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 vào trong túi khí 42 từ dòng khí theo hướng trái-phải thành dòng khí theo hướng hướng lên trên. Điều này khiến cho có thể bố trí bơm tăng áp 43 theo hướng trước-sau theo cách tiết kiệm không gian, và bố trí cơ cấu túi khí 40 theo cách nhỏ gọn theo hướng trước-sau. Hơn thế nữa, khí G của bơm tăng áp 43 được uốn cong bởi phần uốn cong 70 từ dòng khí theo hướng trái-phải thành dòng khí theo hướng hướng lên trên, và nhờ vậy có thể bật túi khí 42 hướng lên trên.

Phần uốn cong 70 bao gồm phần kéo dài trái-phải 46 mà kéo dài theo hướng trái-phải từ phía bơm tăng áp 43 và phần kéo dài hướng lên trên 47 mà kéo dài hướng lên trên từ phần kéo dài trái-phải 46. Nhờ vậy có thể để phần kéo dài trái-phải 46 dẫn khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 theo hướng trái-phải và để phần kéo dài hướng lên trên 47 dẫn khí G hướng lên trên và bật túi khí 42 hướng lên trên.

Hơn thế nữa, phần kéo dài hướng lên trên 47 được bố trí về phía sau trục lái 20, và bơm tăng áp 43 và công tắc chính 80 của xe máy 1 được bố trí ở bên trái và phải ngang qua phần kéo dài hướng lên trên 47. Điều này khiến cho có thể bật túi khí 42 hướng lên trên từ phía trục lái 20 và bố trí một cách hiệu quả bơm tăng áp 43 và công tắc chính 80 ở bên trái và phải của phần kéo dài hướng lên trên 47.

Hơn thế nữa, ngăn chứa 81 được bố trí phía trên bơm tăng áp 43. Điều này khiến cho có thể bố trí ngăn chứa 81 nhờ sử dụng không gian phía trên bơm tăng áp 43.

Hơn thế nữa, phần kéo dài hướng lên trên 47 bao gồm phần bề mặt cong phía sau 57a mà tiếp nhận khí G di chuyển vào trong phần kéo dài hướng lên trên 47 từ phần kéo dài trái-phải 46. Theo cách này, phần bề mặt cong phía sau 57a tiếp nhận khí G di chuyển từ phần kéo dài trái-phải 46 vào trong phần kéo dài hướng lên trên 47, và nhờ vậy có thể làm cho khí G di chuyển hướng lên trên một cách êm nhẹ và bật túi khí 42 một cách hiệu quả.

Phần uốn cong 70 được tạo từ phần kéo dài trái-phải 46 và phần kéo dài hướng lên trên 47 ở dạng chữ L, và phần uốn dạng chữ L 53a được tạo ở dạng bề mặt cong. Nhờ vậy có thể dẫn khí G một cách hiệu quả mà thay đổi hướng hướng lên trên ở phần uốn cong dạng chữ L 70 nhờ sử dụng phần uốn bề mặt dạng cong 53a và làm cho khí G di chuyển hướng lên trên một cách êm nhẹ.

Theo phương án thực hiện theo sáng chế, cơ cấu túi khí 40 cho xe máy 1 bao gồm phần giữ 41 được bố trí ở phía trước yên xe 13 cho người lái xe, bơm tăng áp 43 và túi khí 42 mà được chứa trong phần giữ 41, được bơm phồng bởi khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 và được bật ra phía trước người lái xe, mà ở đó bơm tăng áp 43, được tạo ở dạng ống, được bố trí theo phương mà theo đó đường trục 43c được hướng về phía hướng trước-sau của xe. Nhờ vậy có thể có thể bố trí bơm tăng áp 43 theo hướng trước-sau theo cách tiết kiệm không gian, và bố trí cơ cấu túi khí 40 theo hướng trước-sau theo cách nhỏ gọn.

Bơm tăng áp 43 và túi khí 42 được cố định với phần giữ 41 nhờ bộ phận hình khuyên 65 mà bao quanh bơm tăng áp 43 và bộ phận hình khuyên 65 được bố trí giữa bơm tăng áp 43 và túi khí 42. Điều này cho phép bộ phận hình khuyên 65 cố định bơm tăng áp 43 và túi khí 42 theo kết cấu đơn giản. Bộ phận hình khuyên 65 được bố trí giữa bơm tăng áp 43 và túi khí 42 có thể điều khiển hướng xả của khí G và ngăn không cho khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 đập trực tiếp vào túi khí 42.

Nắp che thân 26 của xe máy 1 bao gồm nắp che trong 28 mà che trục lái 20 từ đằng sau và đối diện với yên xe 13 từ phía trước và phần giữ 41 được bố trí trên bề mặt sau của nắp che trong 28. Do đó, có thể lắp cơ cấu túi khí 40 ở vị trí thích hợp phía trước người lái xe bằng cách bố trí phần giữ 41 trên nắp che trong 28 mà che trục lái 20 ở phía trước của yên xe 13.

Hơn thế nữa, phần giữ 41 được tạo ở dạng hộp, bao gồm bề mặt sau của phần giữ 57 đối diện với phía yên xe 13 và bề mặt trước của phần giữ 52 đối diện với bề mặt sau của phần giữ 57, và bơm tăng áp 43 được cố định với bề mặt trước của phần giữ 52. Theo cách này, bơm tăng áp 43 được cố định với bề mặt trước của phần giữ 52 và rất khó có thể nhận ra bằng mắt từ phía người lái xe, cung cấp đặc điểm ngoại hình tốt. Hơn thế nữa, có thể ngăn bơm tăng áp 43 khỏi nhô ra về phía bề mặt sau của phần giữ 57, đảm bảo không gian lớn giữa người lái xe và cơ cấu túi khí 40 và cải thiện sự thoải mái của người lái xe.

Hơn thế nữa, bơm tăng áp 43 được bố trí lệch theo hướng trái-phải so với giữa theo chiều rộng xe. Điều này khiến cho có thể giảm kích thước của phần giữ 41 theo hướng trước-sau ở giữa theo chiều rộng xe, đảm bảo không gian lớn giữa người lái xe và cơ cấu túi khí 40 ở giữa theo chiều rộng xe. Ở đây, bơm tăng áp 43 được bố trí

dọc theo phần bên 28b của nắp che trong 28 được nghiêng về vị trí phía trước khi nó tiến ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, và vì thế bơm tăng áp 43 có thể được bố trí theo hướng trước-sau theo cách nhỏ gọn. Vì lý do này, có thể đảm bảo không gian giữa cơ cấu túi khí 40 và người lái xe.

Khí G xả ra từ bơm tăng áp 43 được dẫn bởi phần giữ 41 để thay đổi hướng từ hướng trái-phải thành hướng trên-dưới, và túi khí 42 được bật ra theo hướng lên trên từ giữa theo chiều rộng xe. Theo cách này, kể cả với kết cấu mà theo đó bơm tăng áp 43 được bố trí lệch theo hướng trái-phải, khí G được dẫn bởi phần giữ 41 và nhờ vậy có thể bật túi khí 42 hướng lên trên từ giữa theo chiều rộng xe.

Lưu ý rằng phương án thực hiện mô tả trên đây thể hiện một khía cạnh theo sáng chế, nhưng sáng chế không giới hạn với phương án thực hiện mô tả trên đây.

Theo phương án thực hiện mô tả trên đây, bơm tăng áp 43 đã được mô tả khi xả khí G vào trong túi khí 42 về phía sau của xe dọc theo đường trục 43c, nhưng sáng chế không chỉ giới hạn với điều này. Ví dụ, kết cấu cũng có thể được chọn mà theo đó bơm tăng áp 43 được bố trí ở phía nắp che 51 và khí xả ra phía trước của xe dọc theo đường trục 43c.

Hơn thế nữa, kết cấu cũng có thể được chọn mà theo đó phần giữ được tạo ở dạng chữ L đối diện với phần giữ được thể hiện trên Fig.2 với mốc quy chiếu là đường thẳng giữa 47c và khí di chuyển qua phần giữ từ phía bên phải tới giữa theo chiều rộng xe được uốn cong hướng lên trên.

Theo phương án thực hiện được mô tả trên đây, bơm tăng áp 43 đã được mô tả giả sử rằng vỏ 43a (xem Fig.10) được lắp vào trong lỗ đỡ bơm tăng áp 52c của bề mặt trước của phần giữ 52 từ phía trong của phần vỏ kéo dài trái-phải 54, nhưng không chỉ giới hạn bởi điều này, kết cấu cũng có thể được chọn mà theo đó vỏ 43a được lắp vào trong lỗ đỡ bơm tăng áp 52c từ phía ngoài của phần vỏ kéo dài trái-phải 54. Trong trường hợp này, khi phần đế được bố trí ở phía ngoài theo chu vi của vỏ 43a đến tiếp xúc với bề mặt ngoài của bề mặt trước của phần giữ 52, bơm tăng áp 43, ví dụ, được bố trí theo phương dọc trục của bơm tăng áp 43 và được cố định với bề mặt trước của phần giữ 52 bằng các bu lông được lắp từ phía ngoài của phần vỏ kéo dài trái-phải 54. Theo kết cấu này, bơm tăng áp 43 có thể được gắn hoặc tháo từ phía ngoài của phần giữ 41, tạo ra khả năng lắp ráp tuyệt hảo.

Hơn thế nữa, theo phương án thực hiện được mô tả trên đây, bơm tăng áp 43 được tạo ở dạng ống được đặt ở giữa trên đường trục 43c của vỏ được tạo dạng trụ 43a, nhưng sáng chế không chỉ giới hạn với điều này. Bơm tăng áp 43 có thể được tạo ở dạng ống đa giác chẳng hạn như dạng chữ nhật và đường trục có thể được bố trí hướng về phía hướng trước-sau của xe.

Hơn thế nữa, mặc dù xe máy 1 đã được chọn làm ví dụ về xe kiểu ngồi để chân hai bên theo phương án thực hiện được mô tả trên đây, sáng chế không chỉ giới hạn với điều này, và sáng chế cũng áp dụng được với xe ba bánh kiểu ngồi để chân hai bên với hai bánh trước hoặc hai bánh sau hoặc xe kiểu ngồi để chân hai bên với bốn hoặc nhiều bánh hơn hoặc các xe kiểu tương tự.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

phần giữ (41) mà được bố trí ở phía trước yên xe (13) cho người lái xe;
 bơm tăng áp (43); và
 túi khí (42) mà được chứa trong phần giữ (41), được bơm phồng bởi khí xả ra từ bơm tăng áp (43) và được bật ra phía trước người lái xe, trong đó
 bơm tăng áp (43), mà được tạo ở dạng ống, được bố trí theo hướng sao cho đường trục (43c) của bơm tăng áp (43) được hướng về phía hướng trước-sau của xe, và
 khí xả ra từ bơm tăng áp (43) được dẫn bởi phần giữ (41) để thay đổi hướng từ hướng trái-phải thành hướng trên-dưới khiến cho túi khí (42) bật ra theo hướng lên trên từ giữa theo chiều rộng xe.

2. Cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

phần giữ (41) mà được bố trí ở phía trước yên xe (13) cho người lái xe;
 bơm tăng áp (43); và
 túi khí (42) mà được chứa trong phần giữ (41), được bơm phồng bởi khí xả ra từ bơm tăng áp (43) và được bật ra phía trước người lái xe, trong đó
 bơm tăng áp (43), mà được tạo ở dạng ống, được bố trí hướng xuống dưới từ tay lái xoay (23) theo hướng sao cho đường trục (43c) của bơm tăng áp (43) được hướng về phía hướng trước-sau của xe, và
 phần giữ (41) bao gồm phần kéo dài hướng lên trên (47) mà dẫn và bật hướng lên trên, túi khí (42) được bơm phồng bởi khí,
 nắp che thân (26) của xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm nắp che trong (28) mà che trục lái (20) từ phía sau và đối diện với yên xe (13) từ phía trước, và
 phần giữ (41) được bố trí trên bề mặt sau của nắp che trong (28).

3. Cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó bơm tăng áp (43) và túi khí (42) được cố định với phần giữ (41) nhờ bộ phận hình khuyên

(65) mà bao quanh bơm tăng áp (43) từ ngoại vi, và bộ phận hình khuyên (65) được bố trí giữa bơm tăng áp (43) và túi khí (42).

4. Cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó nắp che thân (26) của xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm nắp che trong (28) mà che trục lái (20) từ phía sau và đối diện với yên xe (13) từ phía trước, và phần giữ (41) được bố trí trên bề mặt sau của nắp che trong (28).

5. Cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó

phần giữ (41) được tạo ở dạng hộp, và bao gồm bề mặt sau của phần giữ (57) đối diện với phía yên xe (13) và bề mặt trước của phần giữ (52) đối diện với bề mặt sau của phần giữ (57), và bơm tăng áp (43) được cố định với bề mặt trước của phần giữ (52).

6. Cơ cấu túi khí cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó bơm tăng áp (43) được bố trí lệch theo hướng trái-phải so với giữa theo chiều rộng xe.

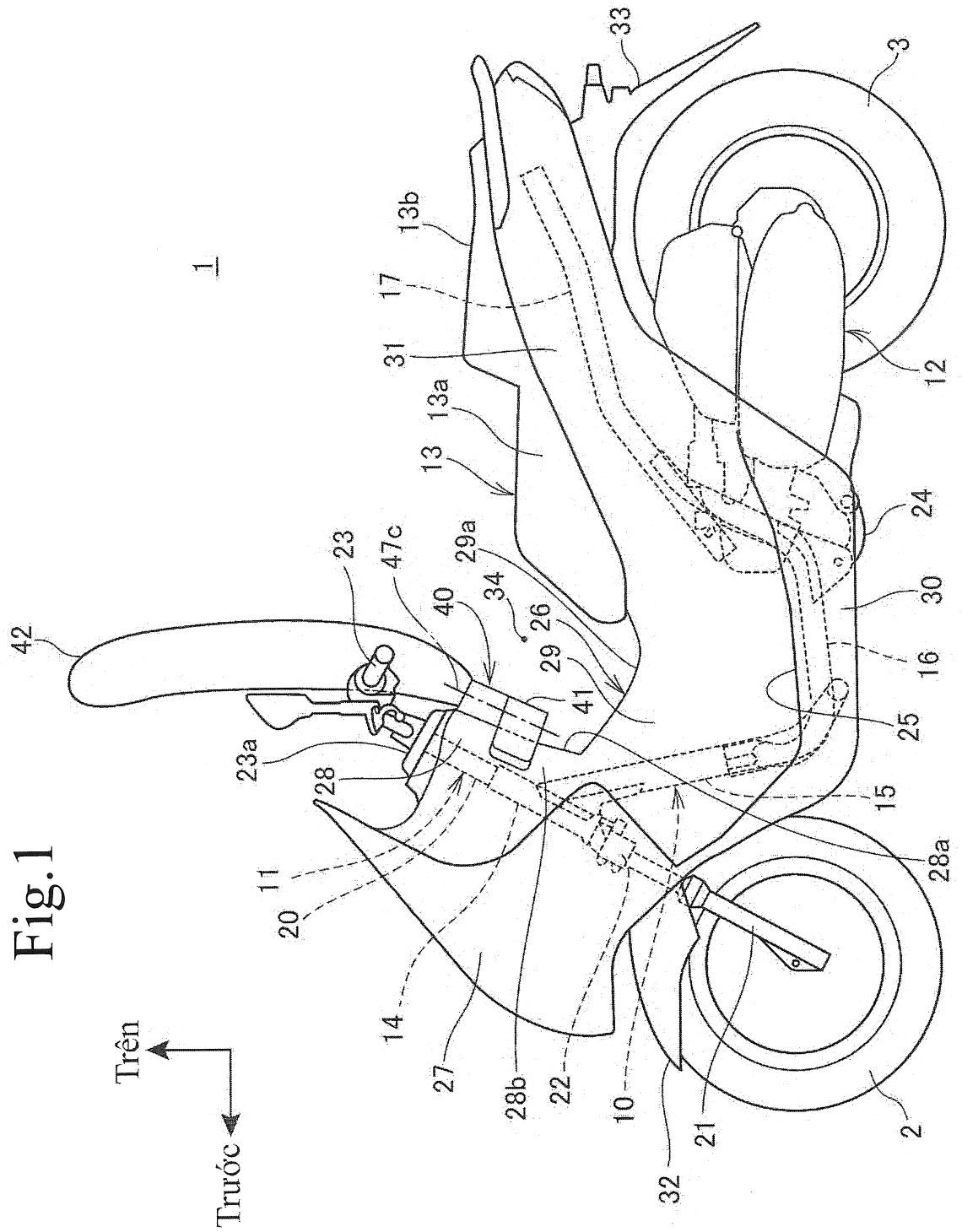


Fig.2

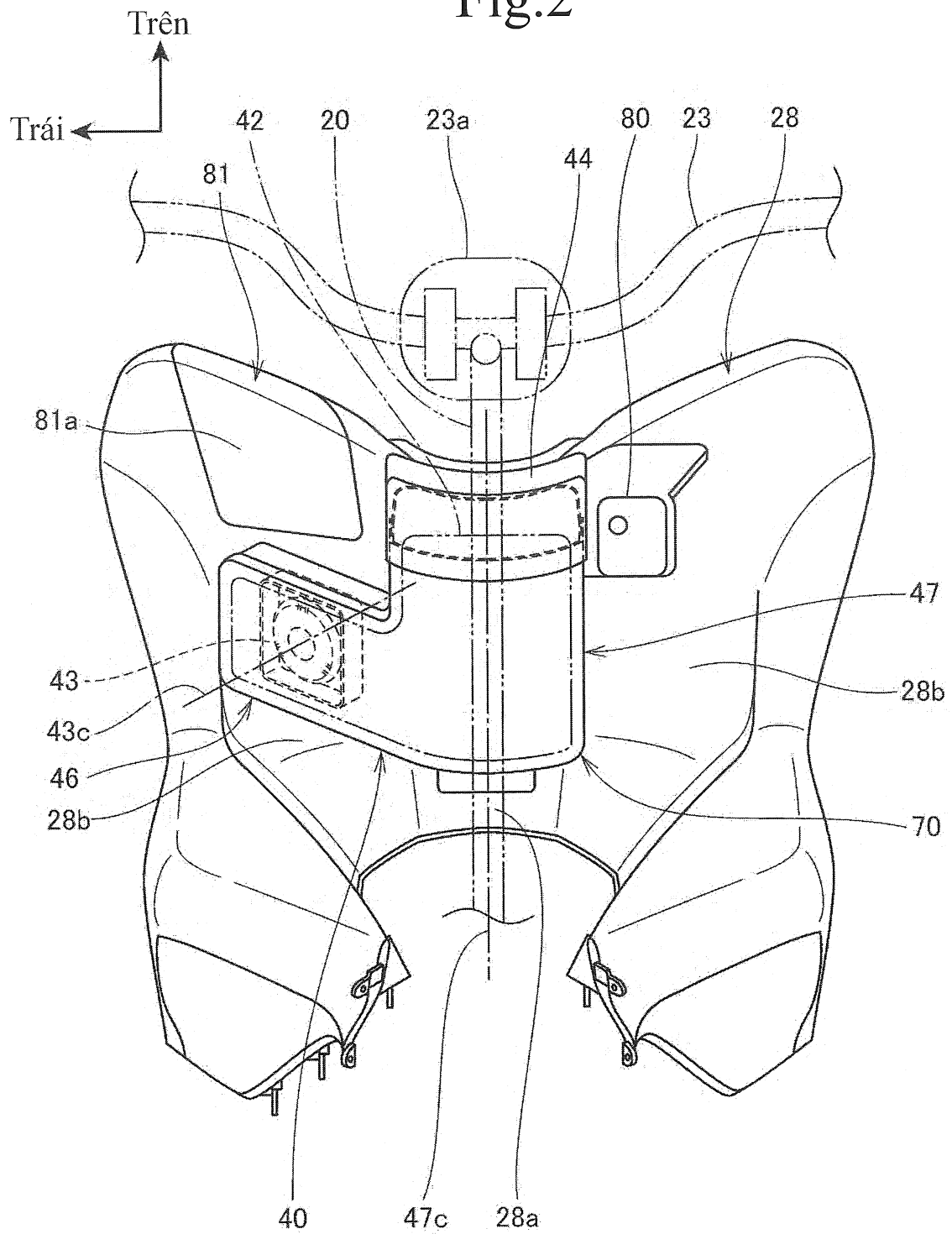


Fig.3

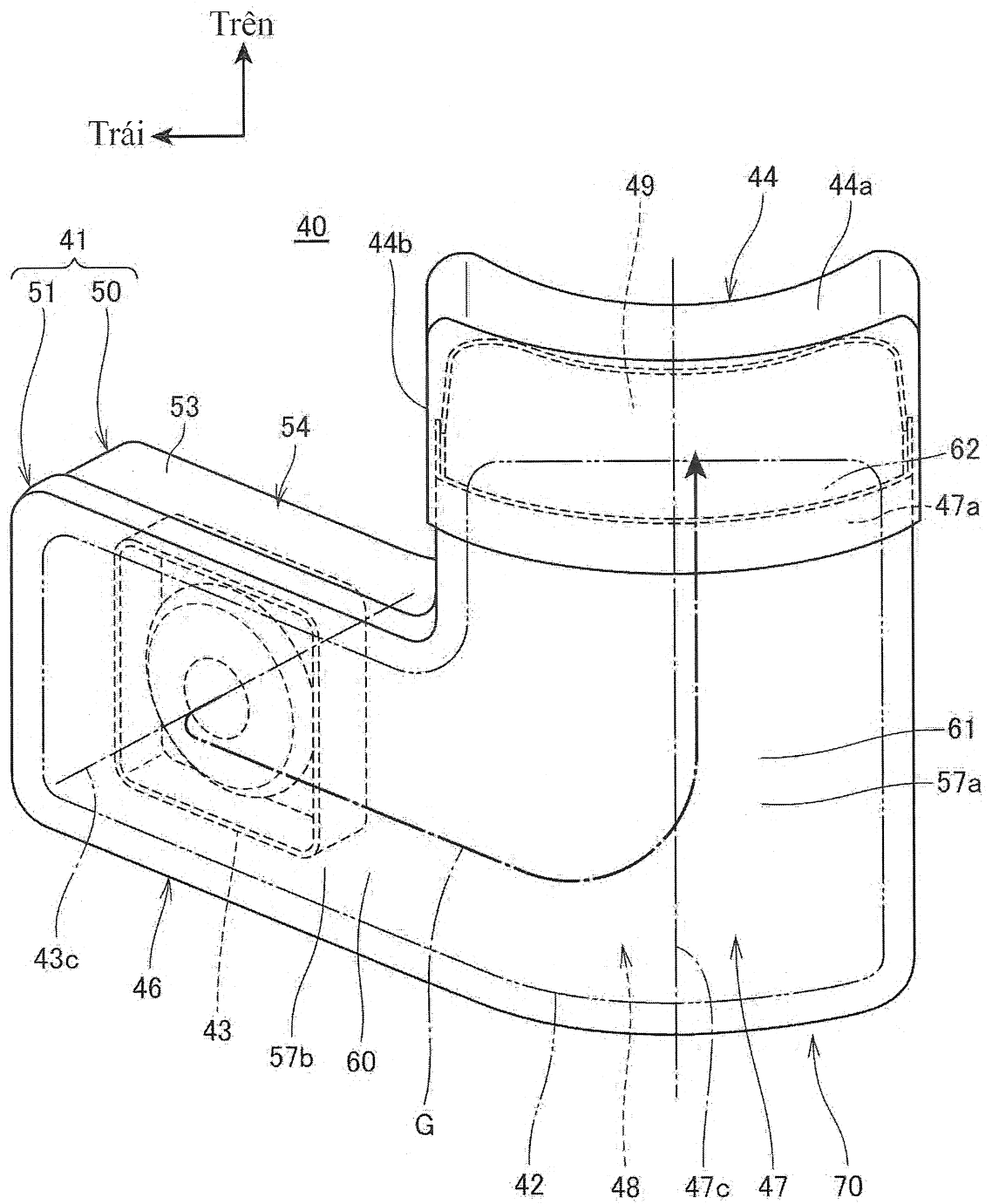


Fig.4

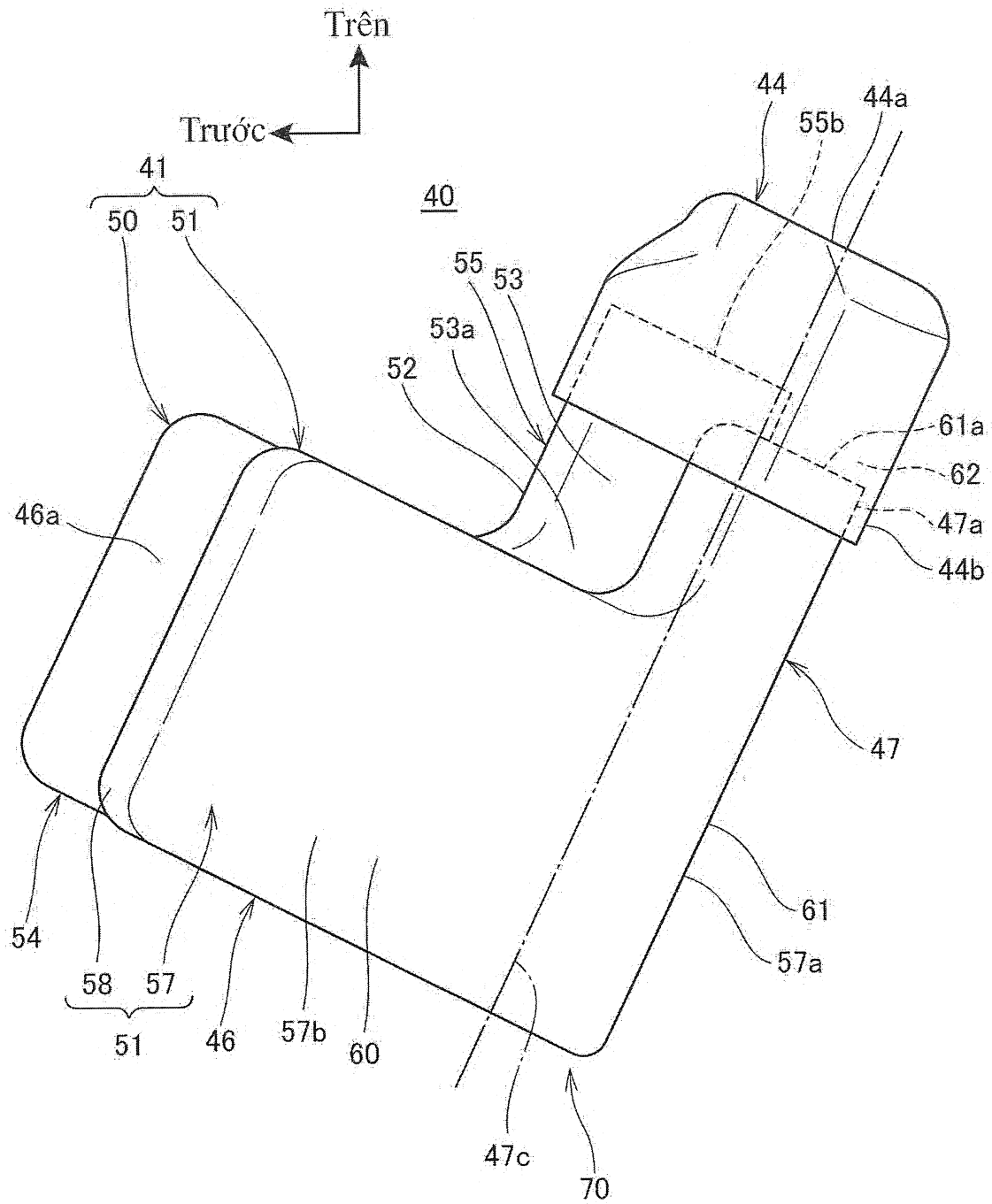


Fig.5

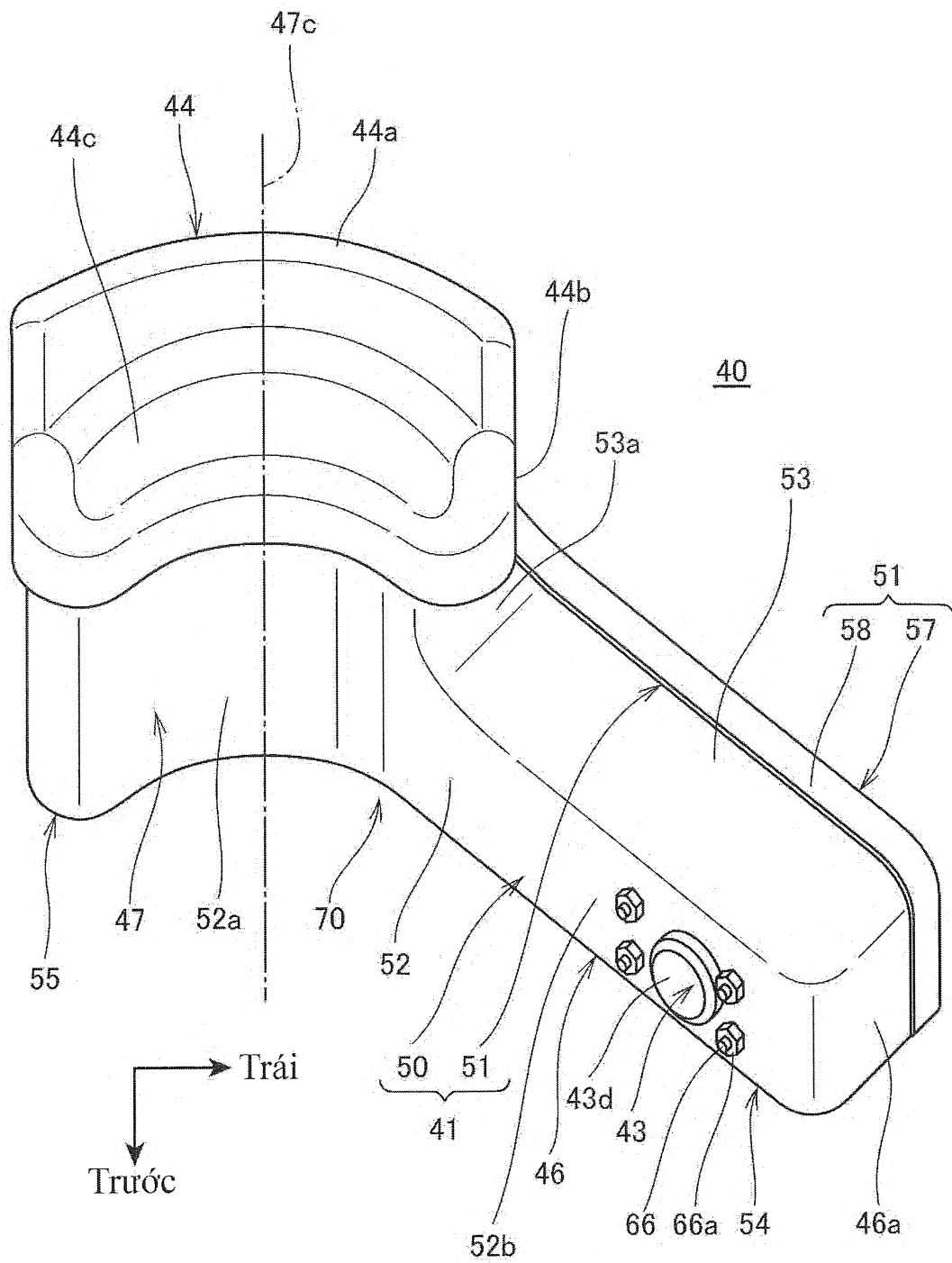


Fig.6

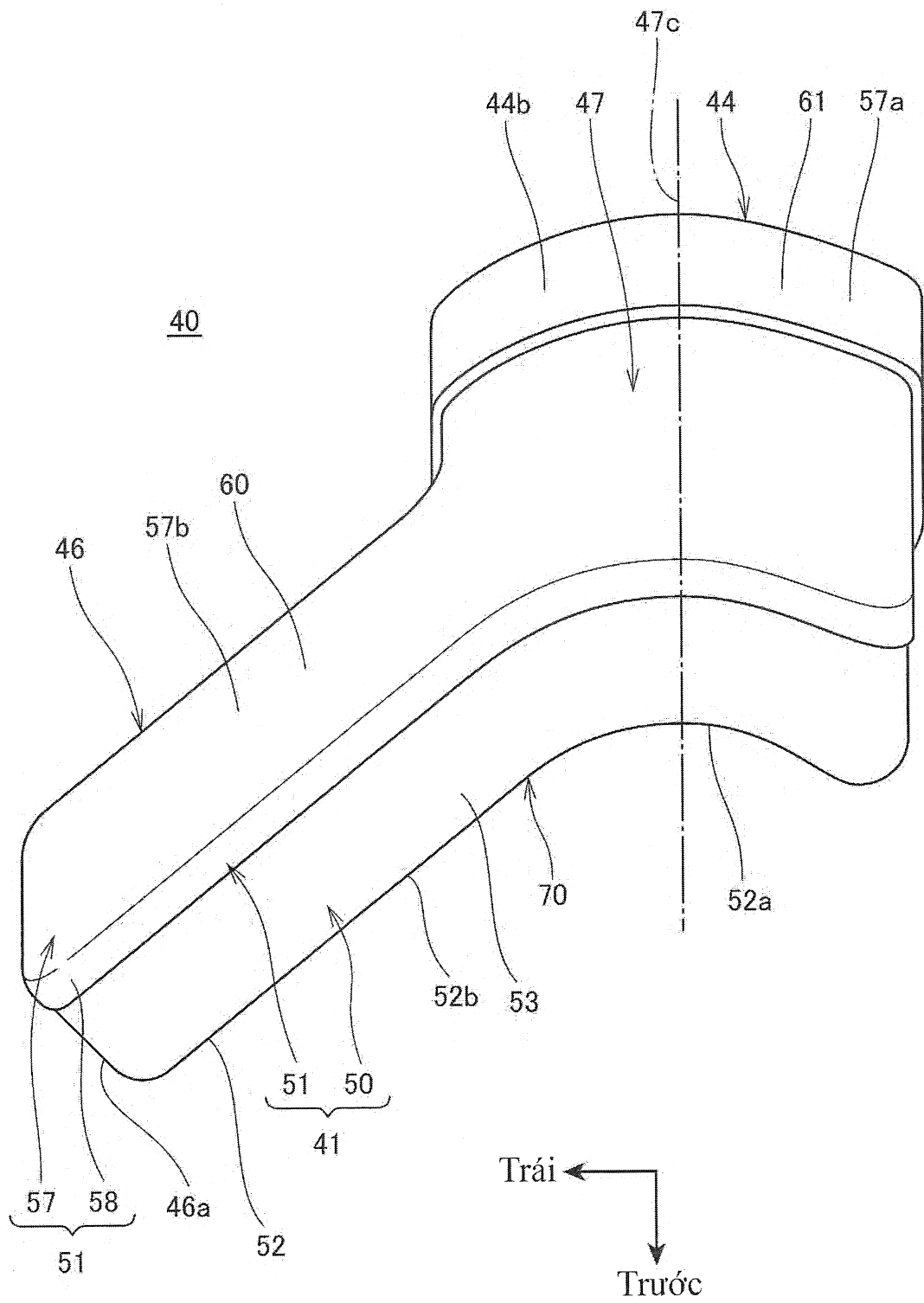


Fig.7

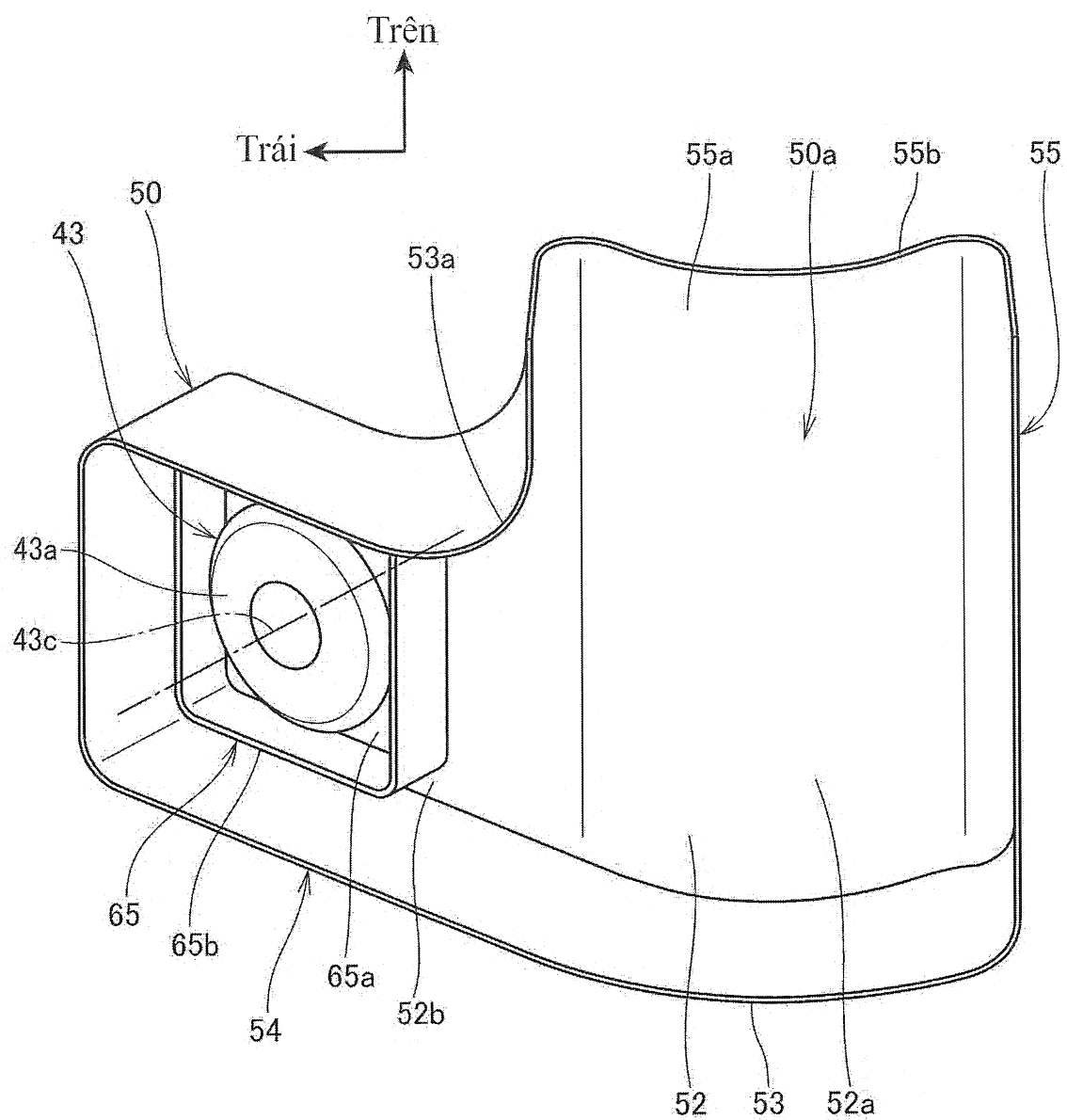


Fig.8

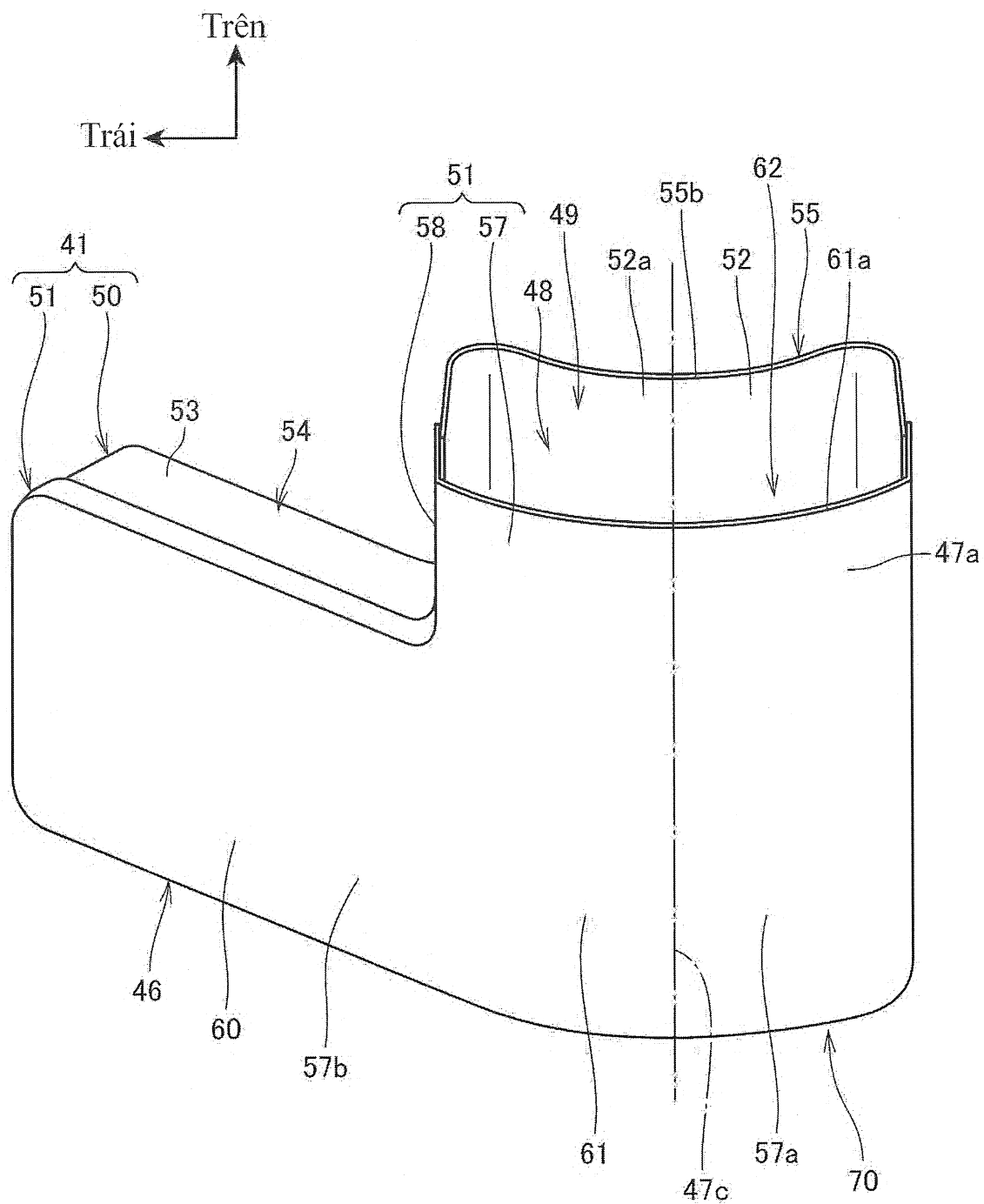


Fig.9

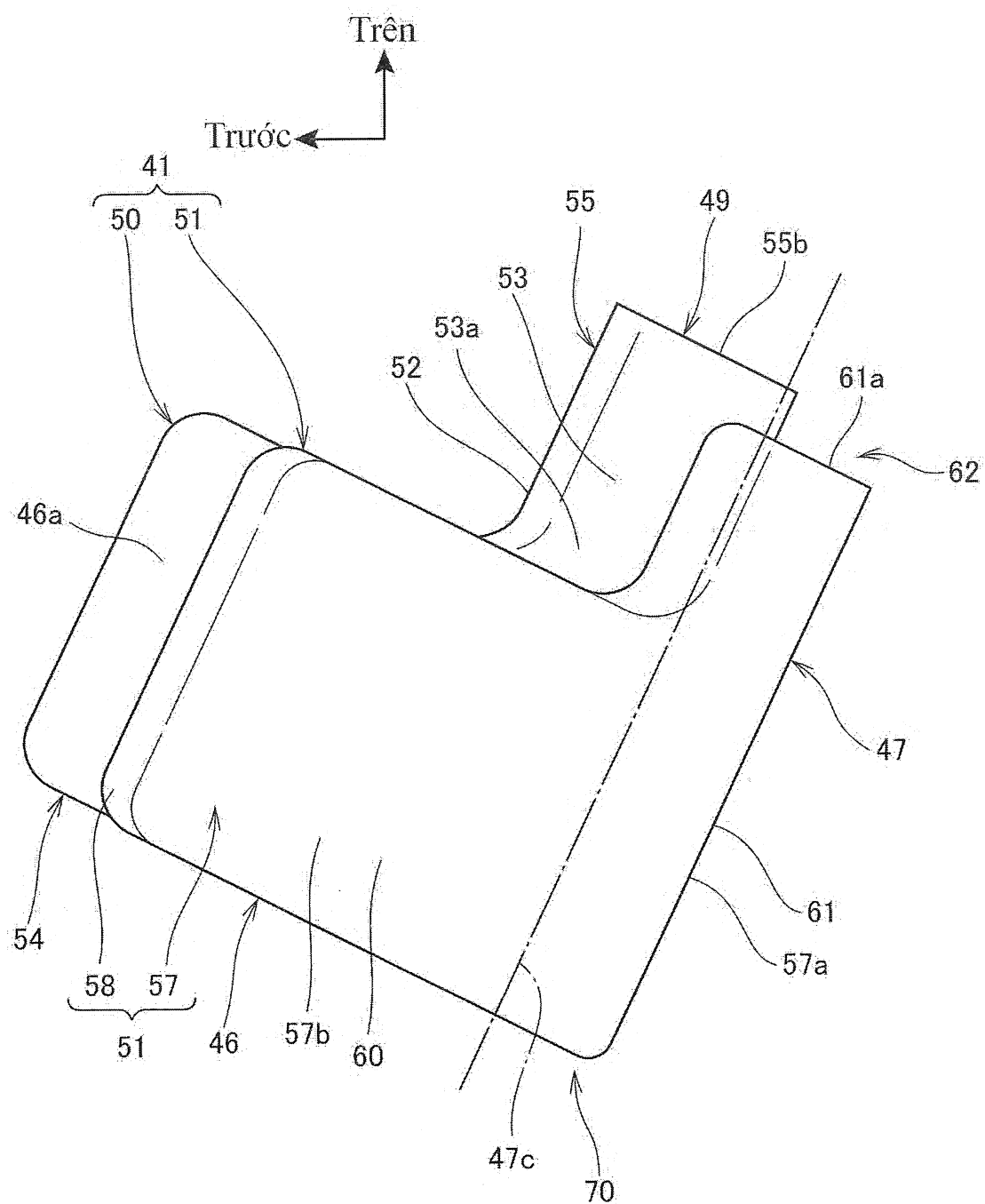


Fig.10

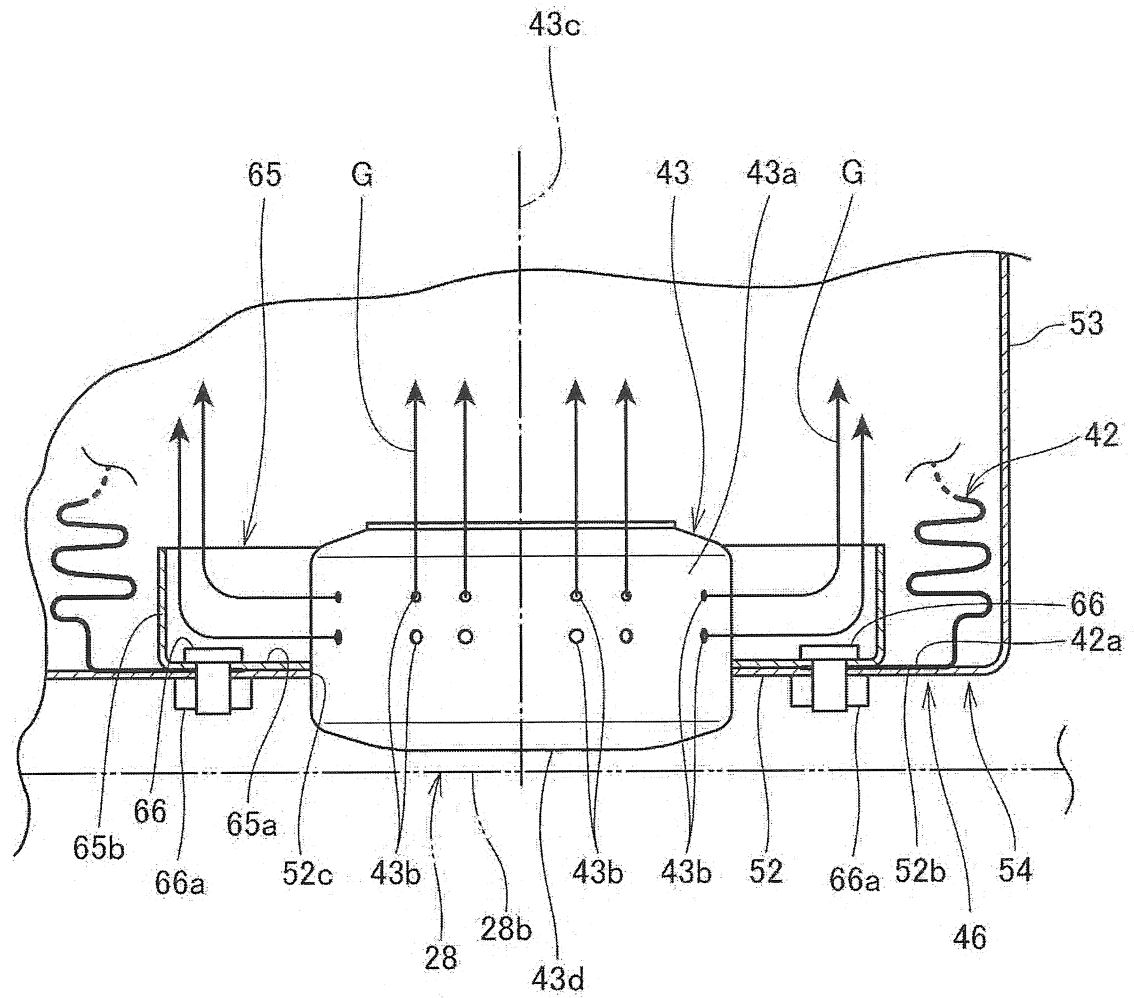


Fig.11

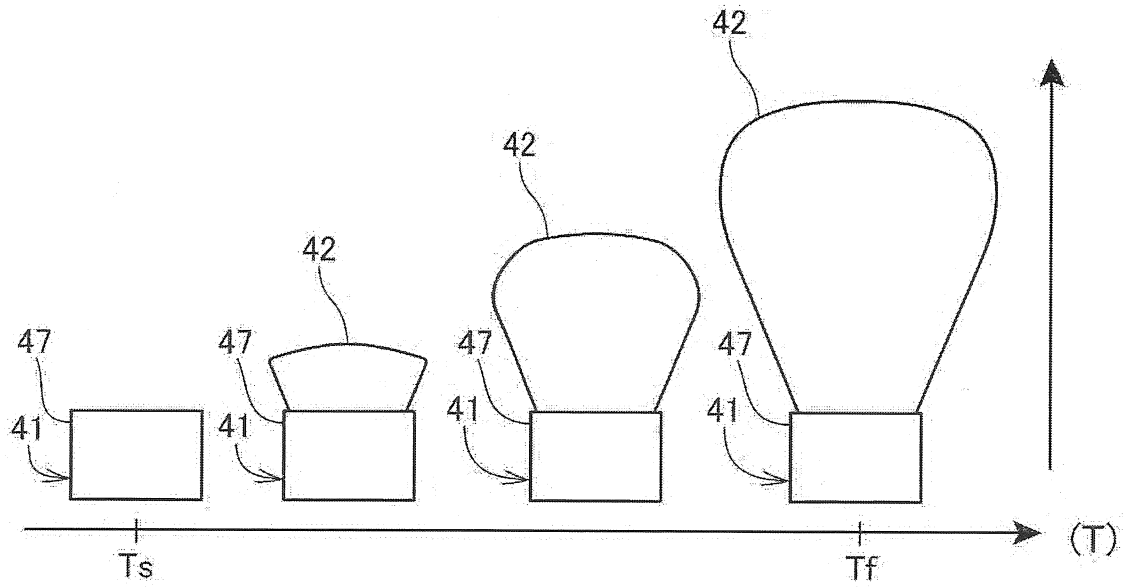


Fig. 12

