



(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) 
1-0021220

(51)⁷ **B62J 27/00, B60R 21/20**

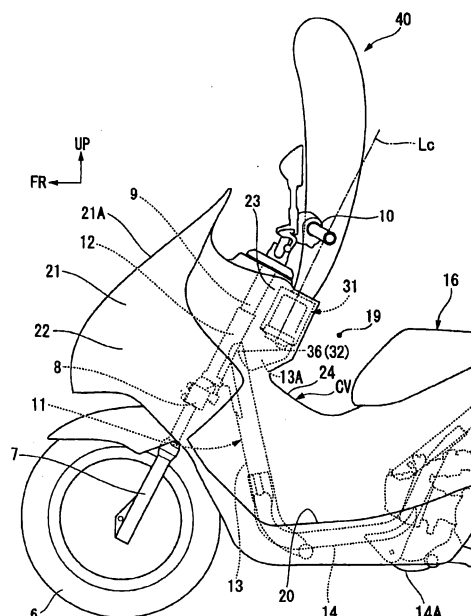
(13) **B**

(21) 1-2015-00126 (22) 15.01.2015
(30) 2014-017947 31.01.2014 JP
(45) 25.07.2019 376 (43) 27.04.2015 325
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN
(72) Kohei OSHIMA (JP)
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) **HỆ THỐNG TÚI KHÍ CỦA XE KIỂU YÊN NGỰA**

(57) Sáng chế đề xuất hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa mà có thể cải thiện được mức độ thoải mái của người đi xe ngay cả khi túi khí được bố trí ở phía trước xe.

Trong hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa bao gồm: tấm ốp thân tạo ra khoảng không vồng hình yên ngựa bằng cách che mặt sau của ống đầu và được bố trí ở phía trước yên xe mà người đi xe ngồi trên đó; và hộp chứa được bố trí trong khoảng không vồng hình yên ngựa và chứa túi khí, hộp chứa được bố trí theo cách nghiêng về phía sau lên phía trên dọc theo tấm ốp thân, và túi khí phình ra theo hướng nghiêng về phía trước đường tâm nằm nghiêng theo chiều nghiêng của hộp chứa, khi nhìn từ phía bên.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Cho đến nay, đã biết kết cấu để làm hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa như xe máy mà trong đó túi khí có phần gấp dạng cuộn và phần gấp dạng ống xếp, và túi khí bung ra từ hộp chứa trên phần sau của khoảng không vồng hình yên ngựa (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2003-327183).

Khi túi khí được bố trí ở phía trước xe, có nhu cầu về một kết cấu mà cho phép túi khí bung ra theo hướng vuông góc với chiều chuyển động của xe, đồng thời cải thiện được mức độ thoải mái của người đi xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa mà có thể cải thiện được mức độ thoải mái của người đi xe ngay cả khi túi khí được bố trí ở phía trước xe.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế sử dụng các phương tiện sau.

Cụ thể là, hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ là hệ thống túi khí (30) của xe kiểu yên ngựa bao gồm: tấm ốp thân (CV) tạo ra khoảng không vồng hình yên ngựa (19) bằng cách che mặt sau của ống đầu (12) và được bố trí ở phía trước yên xe (16) mà người đi xe ngồi trên đó; và hộp chứa (31) được bố trí trong khoảng không vồng hình yên ngựa (19) và chứa túi khí (40). Hộp chứa (31) được bố trí theo cách nghiêng về phía sau lên phía trên dọc theo tấm ốp thân (CV); và túi khí (40) phình ra theo hướng nghiêng về phía trước đường tâm (Lc) nằm nghiêng theo chiều nghiêng của hộp chứa (31), khi nhìn từ phía bên. Giá đỡ (13A) được tạo ra trên phần trên của khung chính (13), ở vị trí gần với ống đầu (12), khung chính (13) kéo dài từ ống đầu (12) xuống phía dưới, giá đỡ (13A) được làm thon dần về phía sau xe và nhô về phía sau xe.

Lưu ý là xe kiểu yên ngựa bao gồm tất cả các loại xe mà người đi xe ngồi lên

xe bằng cách dạng chân qua hai bên thân xe, và bao gồm không chỉ xe máy (kể cả xe gắn máy và xe kiểu scuter), mà còn xe ba bánh (kể cả xe có hai bánh ở phía trước và một bánh ở phía sau, ngoài xe có một bánh ở phía trước và hai bánh ở phía sau) hoặc xe bốn bánh.

Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, đầu dưới của hộp chứa (31) được bố trí cao hơn đầu dưới của yên xe (16).

Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 3 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, kết cấu của túi khí (40) bao gồm: phần bung ra theo chiều nghiêng (41) kéo dài lên trên ở phía đầu trong của túi khí, được gấp ngược về phía chiều chuyển động của xe, và sau đó kéo dài xuống dưới; và phần bung ra theo đường thẳng (42) được gấp thành hình ống xếp nằm liền kề với phần bung ra theo chiều nghiêng (41), ở phía đầu ngoài của túi khí (40).

Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, kết cấu của túi khí (40) có phần giới hạn độ nghiêng (43) được bố trí giữa phần bung ra theo chiều nghiêng (41) và phần bung ra theo đường thẳng (42), và được gấp theo hướng ngược với hướng mà phần bung ra theo chiều nghiêng được gấp.

Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo các điểm 5 và 6 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, phần bung ra theo chiều nghiêng (41) được bố trí trên phần sau của hộp chứa (31); và phần bung ra theo đường thẳng (42) được bố trí trên phần trước của hộp chứa (31).

Theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, ngay cả khi hộp chứa được tạo ra theo cách nghiêng về phía sau lên phía trên, túi khí có thể được bung ra theo hướng gần như vuông góc với chiều chuyển động của xe, do túi khí phình ra theo hướng nghiêng về phía trước đường tâm nằm nghiêng theo chiều nghiêng của hộp chứa. Do vậy, việc bố trí hộp chứa theo cách nghiêng về phía sau lên phía trên cho phép có được khoảng không vồng hình yên ngựa lớn hơn, và do vậy, mức độ thoải mái của người đi xe có thể được cải thiện.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, hộp chứa được bố trí cao hơn yên xe, khiến cho khoảng không vồng hình yên ngựa có kích thước lớn có thể được đảm bảo, và mức độ thoải mái của người đi xe có thể được cải thiện.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, khi phần bung ra theo chiều nghiêng được bố trí ở phía đầu dòng của khí cấp từ bơm (phía đầu trong của túi khí), hướng bung ra của túi khí so với chiều chuyển động của xe có thể được giữ ở tư thế không đổi bằng cách làm bung trước tiên phần bung ra theo chiều nghiêng, và do vậy việc tăng thể tích bơm phòng của túi khí có thể được hạn chế. Điều này làm giảm kích thước của túi khí, khiến cho kích thước của hộp chứa cũng có thể được giảm. Do vậy, khoảng không vồng hình yên ngựa có kích thước lớn hơn có thể được đảm bảo, khiến cho người đi xe lên và xuống xe theo cách dễ dàng hơn, và cải thiện được mức độ thoải mái của người đi xe.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, phần giới hạn độ nghiêng có thể khống chế theo cách thích hợp hướng bung ra của túi khí so với chiều chuyển động của xe. Do vậy, góc nghiêng của hộp chứa có thể được đặt theo cách thích hợp để có được khoảng không vồng hình yên ngựa có kích thước lớn nhất đến mức có thể. Điều này cho phép người đi xe lên và xuống xe một cách dễ dàng hơn, và cải thiện được mức độ thoải mái của người đi xe.

Theo sáng chế nêu tại các điểm 5 và 6 yêu cầu bảo hộ, phần bung ra theo đường thẳng và phần bung ra theo chiều nghiêng nằm cách nhau ở phía trước và phía sau, và do vậy có thể nạp đầy phần bung ra theo đường thẳng bằng khí của bơm theo cách có hiệu quả. Do vậy, túi khí có thể bung ra ngay lập tức.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

FIG.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện một phần của xe máy nêu trên mà hệ thống túi khí được lắp trên đó.

FIG.3 là hình vẽ nhìn theo chiều mũi tên A được thể hiện trên FIG.2.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường B-B được thể hiện trên FIG.3.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bơm và hộp chứa dùng để chứa túi khí nêu trên.

FIG.6 là hình vẽ phóng to thể hiện phần chính được thể hiện trên FIG.4.

FIG.7 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện trạng thái của hệ thống túi khí nêu trên khi túi khí được chứa trong hộp chứa.

FIG.8 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện quá trình mà túi khí được bơm phồng và bung ra trên xe máy nêu trên.

FIG.9 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa trạng thái tiếp theo trạng thái được thể hiện trên FIG.8, thể hiện quá trình mà túi khí được bơm phồng và bung ra.

FIG.10 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa trạng thái tiếp theo trạng thái được thể hiện trên FIG.9, thể hiện quá trình mà túi khí được bơm phồng và bung ra.

FIG.11 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa trạng thái tiếp theo trạng thái được thể hiện trên FIG.10, thể hiện quá trình mà túi khí được bơm phồng và bung ra.

FIG.12 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa trạng thái tiếp theo trạng thái được thể hiện trên FIG.11, thể hiện quá trình mà việc bơm phồng và bung ra của túi khí đã được hoàn tất.

Mô tả chi tiết các phương án được ưu tiên của sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý là các thuật ngữ chỉ hướng như phía trước, phía sau, bên trái và bên phải trong phần mô tả dưới đây cũng chính là các hướng của xe nếu không có quy định khác. Ký hiệu FR biểu thị phía trước của xe, ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của xe, và ký hiệu UP biểu thị phía trên của xe được đặt ở các vị trí thích hợp trên các hình vẽ dùng trong phần mô tả dưới đây.

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 1 (xe kiểu yên ngựa) theo một phương án của sáng chế. Dưới đây, đôi khi xe máy 1 đơn giản được gọi là xe.

FIG.1 thể hiện xe máy kiểu scutor 1 mà sáng chế theo một phương án của nó được áp dụng trên đó. Xe máy 1 có cụm lắc 4 trong đó động cơ 2 và cơ cấu truyền động lực 3 được liên kết liền khối với nhau. Xe máy 1 đỡ theo cách quay được bánh sau 5 trên phần sau của cụm lắc 4, và có bánh trước 6 được bố trí ở phía trước cụm lắc 4. Bánh trước 6 được đỡ theo cách quay được bởi các phần dưới của hai chạc trước bên trái và bên phải 7. Cầu nối 8 được đặt ngang qua các phần trên của hai chạc trước bên trái và bên phải 7. Trụ lái 9 được lắp theo cách dựng đứng ở chính giữa cầu nối 8

theo chiều rộng xe.

Tay lái 10 được bố trí bên trên trục lái 9. Tay lái 10 được tạo ra bởi một chi tiết dạng ống nằm dài theo chiều rộng xe. Hệ thống lái của xe máy 1 chủ yếu được tạo ra bởi bánh trước 6, các chạc trước 7, trục lái 9, tay lái 10, và các bộ phận tương tự.

Trục lái 9 được đỡ theo cách quay được bởi ống đầu 12 lắp trên đầu trước của khung thân 11, trong đó các chi tiết của khung được kết hợp với nhau bằng cách hàn chẳng hạn. Khung thân 11 bao gồm: ống đầu 12 nêu trên; khung chính 13 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 12; hai khung bên ở bên trái và bên phải 14 nối vào các mặt bên của phần dưới khung chính 13, kéo dài về phía sau, và kéo dài lên phía trên theo hướng về phía sau; và hai khung yên xe ở bên trái và bên phải 15 nối với các đầu trên của các phần sau của các khung bên 14 và kéo dài lên phía trên theo hướng về phía sau. Lưu ý, đúng ra là khung chính 13 kéo dài xuống dưới theo hướng về phía sau từ ống đầu 12, đồng thời hơi nghiêng so với phương thẳng đứng.

Cụm lắc 4 được đỡ bởi các phần dưới phía sau của hai khung bên ở bên trái và bên phải 14 thông qua chi tiết liên kết 14A, và có thể lắc được theo phương thẳng đứng. Bộ lọc không khí 28 được lắp trên phần trên của cụm lắc 4. Bộ lọc không khí 28 được nối với động cơ 2 thông qua ống nối, thân van tiết lưu, và ống nạp.

Yên xe 16 mà người đi xe ngồi trên đó được bố trí bên trên cụm lắc 4. Yên xe 16 kéo dài theo chiều dọc, và yên chính 17 mà người đi xe ngồi trên đó, và yên sau 18 mà người cùng đi ngồi trên đó được tạo ra theo cách liền khối.

Xe máy 1 được che bởi tấm ốp thân CV được tạo ra bởi các tấm ốp ngoài làm bằng nhựa. Một phần của tấm ốp thân CV che mặt sau của ống đầu 12 đồng thời được bố trí ở phía trước yên xe 16, nhờ đó tạo thành khoảng không vồng hình yên ngựa 19. Tấm ốp trước 21 được bố trí bên trên bánh trước 6 và ở phía trước ống đầu 12. Hai tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 22 được lắp theo cách nối tiếp với các phần mép sau của hai phần bên của tấm ốp trước 21.

Tấm ốp trước 21 được tạo ra có hình dạng khí động học thon dần về phía trước xe khi nhìn từ trên xuống. Vành chắn 21A được bố trí trên phần trên của tấm ốp trước 21. Vành chắn 21A được tạo ra theo cách nhô lên từ phía trước đến phía sau theo hướng nghiêng lên trên về phía sau khi nhìn từ phía bên, khiến cho gió thổi khi xe

chạy từ phía trước có thể được vành chắn 21A dẫn đi theo hướng nghiêng lên trên về phía sau. Tấm ốp trước 21 là một khối liền bao gồm đèn pha cũng như các đèn xi nhan bên trái và bên phải.

Khoảng không giữa các phần sau bên trái và bên phải của hai tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 22 có phía trên của nó được che bởi tấm ốp trong 23 kéo dài theo chiều rộng xe, và phía dưới của nó được che bởi tấm ốp giữa 24. Phần thành sau của tấm ốp trong 23 kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo trục lái 9, và đầu dưới của phần thành sau được bố trí nằm sau đầu dưới của giá đỡ 13A. Đồng thời, tấm ốp giữa 24 được lắp nối tiếp với đầu dưới của phần thành sau của tấm ốp trong 23 và kéo dài về phía sau, theo cách mà đầu sau của nó tiến đến phần bên dưới đầu trước của yên xe 16.

Hai tấm ốp thân phía sau bên trái và bên phải 29 nối tiếp trơn tru với phần sau của tấm ốp giữa 24 và các phần sau của các tấm ốp bên phía trước 22 và kéo dài về phía sau, được bố trí nằm sau tấm ốp giữa 24 và tấm ốp bên phía trước 22. Hai tấm ốp thân phía sau bên trái và bên phải 29 được bố trí bên dưới yên xe 16 và kéo dài theo cách liên tục theo chiều dọc của xe, theo cách tiến đến phần nằm bên trên bánh sau 5 từ phần sau của tấm ốp giữa 24 và các phần sau của các tấm ốp bên phía trước 22.

Các sàn để chân bên trái và bên phải 20, được bố trí nằm cách nhau ở bên trái và bên phải so với đường tâm theo chiều rộng xe, được bố trí trên các phần dưới ở khoảng giữa theo chiều dọc của xe. Sàn để chân 20 có chiều rộng cố định theo chiều rộng xe, và được tạo ra theo cách mà người đi xe có thể đặt bàn chân của mình lên trên mặt trên của nó. Hai phần ốp phía dưới thân xe bên trái và bên phải 25, nhô lên trên cũng như trải dài qua bên trên và nối tiếp trơn tru với các phần sau của các tấm ốp bên phía trước 22 và các phần trước của các tấm ốp thân phía sau 29, được lắp theo cách liền khối trên các phần đầu trong của các sàn để chân 20 theo chiều rộng xe. Phần ốp phía dưới thân xe 25 kéo dài theo cách liên tục theo chiều dọc của xe, và tiến đến phần bên dưới yên chính 17 từ khung chính 13.

Đồng thời, phần ốp gầm xe 26, kéo dài về phía đường tâm theo chiều rộng xe khi nó tiến lại gần mặt đáy, được lắp theo cách liền khối trên phần đầu ngoài của sàn để chân 20 theo chiều rộng xe. Lưu ý là mặc dù phần ốp phía dưới thân xe 25 và phần ốp gầm xe 26 là các chi tiết riêng biệt được lắp theo cách liền khối vào sàn để chân 20

theo phương án này, song tất cả các bộ phận này có thể được tạo ra theo cách liền khối chẳng hạn.

Khoảng không vỗng hình yên ngựa 19, mà người đi xe đưa chân của mình qua đó để ngồi lên xe, được tạo ra bên trên tấm ốp giữa 24 và giữa tay lái 10 và yên xe 16. Người lái xe (người đi xe) có thể ngồi lên xe máy 1 bằng cách đưa chân của mình qua khoảng không vỗng hình yên ngựa 19, ngồi lên yên xe 16 (yên chính 17), và đặt bàn chân của mình lên các sàn để chân bên trái và bên phải 20 được bố trí trên các phần dưới ở khoảng giữa theo chiều dọc của xe.

Hệ thống túi khí 30 được bố trí trong khoảng không vỗng hình yên ngựa 19. Hệ thống túi khí 30 bao gồm hộp chứa 31, túi khí 40 được chứa trong hộp chứa 31, và bơm 32 dùng để cấp khí nhằm làm bung và bơm phồng túi khí 40 ra khỏi hộp chứa 31. Hệ thống túi khí 30 được che bởi tấm ốp trong 23.

Xe máy 1 được trang bị cảm biến gia tốc (không được thể hiện trên hình vẽ) dùng để phát hiện sự va chạm. Cảm biến gia tốc được nối điện với bộ điều khiển (không được thể hiện trên hình vẽ), và bộ điều khiển được nối điện với bơm 32. Khi xảy ra va chạm, dữ liệu gia tốc khi va chạm phát hiện được bởi cảm biến gia tốc được truyền đến bộ điều khiển, và bộ điều khiển xác định ngay lập tức xem có cần kích hoạt túi khí 40 hay không trên cơ sở dữ liệu gia tốc khi va chạm này. Nếu xác định được rằng cần phải kích hoạt túi khí, dòng điện kích hoạt được truyền đến bơm 32, bơm 32 được kích hoạt, khí được tạo ra bên trong túi khí 40, và nhờ đó túi khí 40 được bơm phồng và bung ra.

Ví dụ, nếu xe máy 1 có người đi xe ngồi trên đó đâm vào đối tượng va chạm (ví dụ, xe đạp) theo chiều chuyển động của nó thì người đi xe có xu hướng bị nhao về phía trước xe. Trong trường hợp này, việc phát hiện thấy sự đâm vào đối tượng va chạm nhờ cảm biến gia tốc khiến cho khí được nạp vào trong túi khí 40 thông qua bơm 32 ở bên trong hộp chứa 31. Do vậy, túi khí 40 được bơm phồng và bung ra từ hộp chứa 31. Túi khí 40 giãn ra theo phương thẳng đứng của xe ở phía trước người đi xe, và được bung ra theo chiều dọc của xe với chiều dày định trước, để giảm bớt chấn thương của người đi xe. Như sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây, túi khí 40 phình ra theo hướng nghiêng về phía trước đường tâm Lc nằm nghiêng theo chiều nghiêng của hộp chứa 31, khi nhìn từ phía bên. Ở đây, đường tâm Lc nằm nghiêng

theo chiều nghiêng của hộp chứa 31 là đường thẳng đi qua tâm của hộp chứa 31 và song song với ống đầu 12.

Dưới đây, đôi khi thuật ngữ “đường tâm Lc nằm nghiêng theo chiều nghiêng của hộp chứa 31” đơn giản được gọi là “đường tâm Lc”.

FIG.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện phần của xe máy 1 nơi mà hệ thống túi khí 30 được lắp. FIG.3 là hình vẽ nhìn theo chiều mũi tên A được thể hiện trên FIG.2 (là hình vẽ nhìn dọc theo đường tâm Lc). FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường B-B được thể hiện trên FIG.3. Lưu ý là, trên FIG.2, tấm ốp trong 23 được bỏ qua để thuận tiện cho việc thể hiện.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.4, giá đỡ 13A được tạo ra trên phần trên của khung chính 13 ở vị trí gần với ống đầu 12. Giá đỡ 13A nhô về phía sau xe theo cách thon dần về phía sau xe.

Bơm 32 có dạng hình đĩa. Như được thể hiện trên FIG.3, chỉ có một bơm 32 được bố trí ở chính giữa phần đáy của hộp chứa 31. Khi nhìn dọc theo đường tâm Lc, phần trên (phần cấp khí) của bơm 32 được để lộ ra trên phần bên trong của hộp chứa 31 ở trạng thái túi khí 40 không được chứa trong hộp chứa 31.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bơm 32 và hộp chứa 31 dùng để chứa túi khí 40. FIG.6 là hình vẽ phóng to thể hiện phần chính được thể hiện trên FIG.4.

Như được thể hiện trên FIG.5 và FIG.6, hộp chứa 31 có phần thân chính 34, phần nắp đậy 35, và phần chứa 36.

Phần thân chính 34 có miệng 34a trên phần đầu trên của nó. Phần thân chính 34 là một bộ phận có dạng hình hộp dùng để chứa túi khí 40 (xem FIG.7).

Phần nắp đậy 35 được bố trí trên phần đầu trên của phần thân chính 34. Phần nắp đậy 35 có kết cấu để mở ra, khi tiếp nhận phản lực của túi khí 40 khi nó được bơm phồng và bung ra.

Phần chứa 36 được tạo ra trên phần đáy của phần thân chính 34. Bơm 32 được chứa trong phần chứa 36.

Nhân đây, số lượng bơm 32 được chứa trong phần chứa 36 không chỉ giới hạn ở một chiếc, và có thể là hai hay nhiều hơn. Tuy nhiên, lưu ý rằng mong muốn là chỉ

có một bơm 32 được chứa trong phần chứa 36, xuất phát từ quan điểm cần làm cho hệ thống túi khí 30 nhỏ hơn và nhẹ hơn.

FIG.7 là hình vẽ thể hiện trạng thái của hệ thống túi khí 30 khi mà túi khí 40 được chứa trong hộp chứa 31. Lưu ý là, trên FIG.7, phần nắp đậy 35 của hộp chứa 31 được bỏ qua để thuận tiện cho việc thể hiện.

Như được thể hiện trên FIG.7, túi khí 40 có phần dưới của nó (phần tiếp nhận khí 44) được lắp vào phần trên (phần cấp khí) của bơm 32, và được chứa trong hộp chứa 31 ở trạng thái được gấp lại. Hệ thống túi khí 30 có kết cấu mà túi khí 40 được bơm phồng và bung ra khi nó được cấp khí từ bơm 32.

Kết cấu của túi khí 40 có phần bung ra theo chiều nghiêng 41, phần bung ra theo đường thẳng 42, phần giới hạn độ nghiêng 43, và phần tiếp nhận khí 44. Phần tiếp nhận khí 44, phần bung ra theo chiều nghiêng 41, phần giới hạn độ nghiêng 43, và phần bung ra theo đường thẳng 42 được bố trí theo thứ tự này từ phía đầu dòng của khí cấp từ bơm 32. Trong túi khí 40, phía bơm 32 là phía đầu trong của túi khí 40, và phía đối diện với bơm 32 là phía đầu ngoài của túi khí 40. Phần tiếp nhận khí 44 được bố trí ở phía đầu trong của túi khí 40, và phần bung ra theo đường thẳng 42 được bố trí ở phía đầu ngoài của túi khí 40.

Phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được bố trí trên phần sau của hộp chứa 31. Phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được gấp hướng về phía chiều chuyển động V của xe, là hướng về phía bên trái FIG.7. Cụ thể là, phần bung ra theo chiều nghiêng 41 có dạng hình chữ L khi nhìn từ phía bên, và được gấp từ phía bên trái FIG.7, bắt đầu từ phần nối với phần tiếp nhận khí 44. Phần bung ra theo chiều nghiêng 41 kéo dài lên trên ở phía đầu trong của nó, được gấp ngược về phía chiều chuyển động V của xe, và sau đó kéo dài xuống dưới. Nhờ kết cấu này, khi khí của bơm được nạp vào, phần bung ra theo chiều nghiêng 41 tác dụng một lực để khiến cho phần giới hạn độ nghiêng 43 và phần bung ra theo đường thẳng 42 nghiêng theo hướng về phía trước Vf, so với hướng vuông góc với chiều chuyển động V của xe (phương thẳng đứng).

Phần bung ra theo chiều nghiêng 41 bao gồm phần bung ra thứ nhất 41a có một đầu được nối với phần tiếp nhận khí 44, phần bung ra thứ hai 41b có một đầu được nối với đầu kia của phần bung ra thứ nhất 41a, phần bung ra thứ ba 41c có một đầu được

nối với đầu kia của phần bung ra thứ hai 41b, và phần bung ra thứ tư 41d có một đầu được nối với đầu kia của phần bung ra thứ ba 41c.

Phần bung ra thứ nhất 41a có hình dạng thẳng khi nhìn từ phía bên, và kéo dài xuống dưới theo hướng về phía sau đồng thời nằm nghiêng so với chiều chuyển động V của xe, bắt đầu từ phần nối với phần tiếp nhận khí 44.

Phần bung ra thứ hai 41b có hình dạng thẳng khi nhìn từ phía bên, và kéo dài lên phía trên theo hướng về phía sau đồng thời nằm nghiêng so với chiều chuyển động V của xe, theo cách nó đi men theo mặt thành trong phía sau của phần thân chính 34 của hộp chứa 31 và gần như vuông góc với phần bung ra thứ nhất 41a, bắt đầu từ phần nối với phần bung ra thứ nhất 41a.

Phần bung ra thứ ba 41c kéo dài lên trên theo hướng về phía trước đồng thời nằm nghiêng so với chiều chuyển động V của xe, theo cách gần như song song với phần bung ra thứ nhất 41a khi nhìn từ phía bên, bắt đầu từ phần nối với phần bung ra thứ hai 41b.

Phần bung ra thứ tư 41d có hình dạng thẳng khi nhìn từ phía bên, và kéo dài xuống dưới theo hướng về phía trước đồng thời nằm nghiêng so với chiều chuyển động V của xe, theo cách gần như song song với phần bung ra thứ hai 41b, bắt đầu từ phần nối với phần bung ra thứ ba 41c.

Phần giới hạn độ nghiêng 43 được bố trí giữa phần bung ra theo chiều nghiêng 41 và phần bung ra theo đường thẳng 42. Phần giới hạn độ nghiêng 43 được gấp theo hướng ngược với hướng mà phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được gấp. Cụ thể là, phần giới hạn độ nghiêng 43 có một đầu được nối với đầu kia của phần bung ra thứ tư 41d của phần bung ra theo chiều nghiêng 41, và đầu kia được nối với một đầu của phần bung ra theo đường thẳng 42. Phần giới hạn độ nghiêng 43 có hình dạng thẳng khi nhìn từ phía bên, và kéo dài lên trên theo hướng về phía trước đồng thời nằm nghiêng so với phần bung ra thứ nhất 41a, theo cách mà khoảng cách giữa chính nó và phần bung ra thứ nhất 41a tăng dần, bắt đầu từ phần nối với phần bung ra thứ tư 41d. Phần giới hạn độ nghiêng 43 được gấp từ bên phải FIG.7, bắt đầu từ phần nối với phần bung ra thứ tư 41d.

Nhờ kết cấu này, khi khí của bơm được nạp vào, phần giới hạn độ nghiêng 43

tác dụng một lực khiến cho phần bung ra theo đường thẳng 42 nghiêng theo hướng về phía sau Vr, so với hướng vuông góc với chiều chuyển động V của xe (phương thẳng đứng). Nói cách khác, khi khí của bơm được nạp vào, phần giới hạn độ nghiêng 43 tác dụng một lực theo hướng mà khiến cho lực làm nghiêng của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 có thể bị triệt tiêu, nhờ đó hạn chế lực làm nghiêng, và không chế được hướng bung ra của phần bung ra theo đường thẳng 42 so với chiều chuyển động V của xe.

Phần bung ra theo đường thẳng 42 được bố trí trên phần trước của hộp chứa 31. Phần bung ra theo đường thẳng 42 được bố trí liền kề với phần bung ra theo chiều nghiêng 41 ở phía đầu ngoài của túi khí 40. Kết cấu của phần bung ra theo đường thẳng 42 có các phần thẳng, và phần bung ra theo đường thẳng được gấp theo cách mà các phần thẳng được bố trí theo hình chữ chi, nghĩa là có hình dạng giống như hình ống xếp. Phần bung ra theo đường thẳng 42 có một đầu được nối với đầu kia của phần giới hạn độ nghiêng 43, và đầu kia nằm trong vùng lân cận phần đầu trên của hộp chứa 31.

Các hiệu quả của hệ thống túi khí 30 theo phương án này sẽ được mô tả dưới đây, có dựa vào các hình vẽ từ FIG.8 đến FIG.12.

FIG.8 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện quá trình mà túi khí 40 được bơm phồng và bung ra trên xe máy 1. FIG.9 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa trạng thái tiếp theo trạng thái được thể hiện trên FIG.8, thể hiện quá trình mà túi khí 40 được bơm phồng và bung ra. FIG.10 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa trạng thái tiếp theo trạng thái được thể hiện trên FIG.9, thể hiện quá trình mà túi khí 40 được bơm phồng và bung ra. FIG.11 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa trạng thái tiếp theo trạng thái được thể hiện trên FIG.10, thể hiện quá trình mà túi khí 40 được bơm phồng và bung ra. FIG.12 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa trạng thái tiếp theo trạng thái được thể hiện trên FIG.11, thể hiện quá trình mà việc bơm phồng và bung ra của túi khí 40 được hoàn tất. Lưu ý là, trên các hình vẽ từ FIG.8 đến FIG.12, phần nắp 35 được bỏ qua để thuận tiện cho việc thể hiện.

Như được thể hiện trên FIG.8, việc phát hiện được sự va chạm giữa xe máy 1 và ô tô nhờ cảm biến gia tốc (không được thể hiện trên hình vẽ) khiến cho khí được nạp vào trong túi khí 40 thông qua bơm 32 nằm bên trong hộp chứa 31. Do vậy, việc

bơm phồng và bung ra của túi khí 40 được bắt đầu.

Khi phần bung ra thứ nhất 41a và phần bung ra thứ hai 41b (xem FIG.7) của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 của túi khí 40 được nạp đầy khí từ bơm, một phần của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 và một phần của phần bung ra theo đường thẳng 42 của túi khí 40 nhô ra khỏi hộp chứa 31. Vào thời điểm này, sự giãn ra của phần bung ra thứ nhất 41a và phần bung ra thứ hai 41b của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 tác dụng lên túi khí 40, nhờ đó tác dụng một lực lên đó khiến cho túi khí tạm thời giãn ra theo hướng nghiêng lên phía trên dọc theo đường tâm Lc, và hướng phần bung ra theo đường thẳng 42 theo hướng trùng với đường tâm Lc để tránh tay lái 10. Sau đó, sự giãn ra của phần bung ra thứ ba 41c, phần bung ra thứ tư 41d, và phần giới hạn độ nghiêng 43 của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 tác dụng lên túi khí 40, nhờ đó tác dụng một lực lên đó khiến cho túi khí nghiêng theo hướng về phía trước Vf (xem FIG.7) so với đường tâm Lc, và hướng phần bung ra theo đường thẳng 42, vốn đang được hướng theo hướng trùng với đường tâm Lc, theo hướng về phía trước Vf (xem FIG.7) so với đường tâm Lc.

Tiếp theo, như được thể hiện trên FIG.9, ngoài phần bung ra thứ nhất 41a và phần bung ra thứ hai 41b của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 của túi khí 40, khi phần bung ra thứ ba 41c (xem FIG.7) được nạp đầy khí từ bơm, một phần của phần bung ra theo chiều nghiêng 41, phần giới hạn độ nghiêng 43, và phần bung ra theo đường thẳng 42 của túi khí 40 nhô ra khỏi hộp chứa 31.

Túi khí 40 được định vị theo cách mà phần bung ra theo chiều nghiêng 41 kéo dài lên phía trên theo hướng về phía sau so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ đầu trên của hộp chứa 31; phần giới hạn độ nghiêng 43 kéo dài lên trên theo hướng về phía trước so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ phần nối với phần bung ra theo chiều nghiêng 41; và phần bung ra theo đường thẳng 42 kéo dài lên trên theo hướng về phía trước so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ phần nối với phần giới hạn độ nghiêng 43. Ngoài ra, túi khí 40 được định vị theo cách mà phần bung ra theo đường thẳng 42, phần giới hạn độ nghiêng 43, và phần trước của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được bố trí nằm trước đường tâm Lc khi nhìn từ phía bên; và phần giữa và các phần sau của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 theo chiều dọc được bố trí nằm sau đường tâm Lc khi nhìn từ phía bên.

Tiếp theo, như được thể hiện trên FIG.10, ngoài phần bung ra thứ nhất 41a, phần bung ra thứ hai 41b, và phần bung ra thứ ba 41c của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 của túi khí 40, khi phần bung ra thứ tư 41d (xem FIG.7) được nạp đầy khí từ bơm, phần bung ra theo chiều nghiêng 41, phần giới hạn độ nghiêng 43, và phần bung ra theo đường thẳng 42, mà cấu thành túi khí 40, nhô ra khỏi hộp chứa 31.

Túi khí 40 được định vị theo cách mà phần bung ra theo chiều nghiêng 41 kéo dài lên phía trên theo hướng về phía sau so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ đầu trên của hộp chứa 31; phần giới hạn độ nghiêng 43 kéo dài xuống dưới theo hướng về phía trước so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ phần nối với phần bung ra theo chiều nghiêng 41; và phần bung ra theo đường thẳng 42 kéo dài về phía trước theo cách gần như vuông góc với phương thẳng đứng, bắt đầu từ phần nối với phần giới hạn độ nghiêng 43. Đúng hơn là, phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được định vị ở tư thế cong theo cách mà phần dưới của nó kéo dài lên phía trên theo hướng về phía sau so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ đầu trên của hộp chứa 31; phần giữa của nó, vốn được nối tiếp với phần dưới, kéo dài theo hướng song song với phương thẳng đứng; và phần trên của nó, vốn được nối tiếp với phần giữa, kéo dài lên trên theo hướng về phía trước so với phương thẳng đứng. Ngoài ra, túi khí 40 được định vị theo cách mà phần bung ra theo đường thẳng 42, phần giới hạn độ nghiêng 43, và phần trước của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được bố trí nằm trước đường tâm Lc khi nhìn từ phía bên; và phần sau của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 nằm sau đường tâm Lc khi nhìn từ phía bên.

Tiếp theo, như được thể hiện trên FIG.11, ngoài phần bung ra theo chiều nghiêng 41 của túi khí 40, khi phần giới hạn độ nghiêng 43 được nạp đầy khí từ bơm, phần giới hạn độ nghiêng 43 tác dụng lên túi khí 40, nhờ đó tác dụng một lực lên đó khiến cho túi khí nghiêng theo hướng về phía sau Vr (xem FIG.7) so với phương thẳng đứng, và lực tác dụng của phần bung ra theo chiều nghiêng 41 bị hạn chế. Nhờ kết cấu này, túi khí 40 có thể được điều khiển theo cách không phình ra quá mức theo hướng về phía trước Vf (xem FIG.7) so với phương thẳng đứng.

Túi khí 40 được định vị theo cách mà phần bung ra theo chiều nghiêng 41 kéo dài lên phía trên theo hướng về phía sau so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ đầu trên của hộp chứa 31; phần giới hạn độ nghiêng 43 kéo dài về phía trước so với

phương thẳng đứng, bắt đầu từ phần nối với phần bung ra theo chiều nghiêng 41; và phần bung ra theo đường thẳng 42 kéo dài xuống dưới theo hướng về phía trước so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ phần nối với phần giới hạn độ nghiêng 43. Đúng hơn là, phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được định vị ở tư thế cong theo cách mà phần dưới của nó kéo dài lên phía trên theo hướng về phía sau so với phương thẳng đứng, bắt đầu từ đầu trên của hộp chứa 31; phần giữa của nó, vốn được nối tiếp với phần dưới, kéo dài theo hướng song song với phương thẳng đứng; và phần trên của nó, vốn được nối tiếp với phần giữa, kéo dài lên trên theo hướng về phía trước so với phương thẳng đứng.

Sau đó, như được thể hiện trên FIG.12, ngoài phần bung ra theo chiều nghiêng 41 và phần giới hạn độ nghiêng 43 của túi khí 40, khi phần bung ra theo đường thẳng 42 được nạp đầy khí từ bơm, phần bung ra theo chiều nghiêng 41 và phần giới hạn độ nghiêng 43 tác dụng lên túi khí 40, nhờ đó hướng bung ra của phần bung ra theo đường thẳng 42 bị giới hạn ở phương thẳng đứng lên phía trên, khiến cho phần bung ra theo đường thẳng 42 được bơm phồng và bung ra theo đường thẳng về phía phương thẳng đứng lên phía trên.

Giả sử trường hợp mà trong đó túi khí có phần gấp dạng cuộn và phần gấp dạng ống xếp và có kết cấu mà phần gấp dạng cuộn bao quanh phần gấp dạng ống xếp. Trong trường hợp này, do phần gấp dạng cuộn cản trở sự bung ra của phần gấp dạng ống xếp, đôi khi túi khí không thể bung ra ngay lập tức ngay cả khi phần gấp dạng ống xếp được nạp đầy khí từ bơm. Mặt khác, theo phương án này, do phần bung ra theo đường thẳng 42 được bố trí trên phần trên của hộp chứa 31 nên không có gì cản trở sự bung ra của phần bung ra theo đường thẳng 42 khi nó được nạp đầy khí từ bơm, và do vậy túi khí 40 có thể bung ra ngay lập tức.

Túi khí 40 được định vị theo cách mà phần trên và phần giữa của nó phình ra theo hướng nghiêng về phía trước đường tâm Lc, khi nhìn từ phía bên. Kết quả là, toàn bộ túi khí 40 bung ra theo phương thẳng đứng, nghĩa là theo hướng vuông góc với chiều chuyển động của xe.

Như đã được mô tả trên đây, hệ thống túi khí 30 của xe máy 1 theo phương án này là hệ thống túi khí 30 của xe kiểu yên ngựa bao gồm tấm ốp thân CV tạo ra khoảng không vồng hình yên ngựa 19 bằng cách che mặt sau của ống đầu 12 và được

bố trí ở phía trước yên xe 16 mà người đi xe ngồi trên đó; và hộp chứa 31 được bố trí trong khoảng không vồng hình yên ngựa 19 và chứa túi khí 40, trong đó hộp chứa 31 được bố trí theo cách nghiêng về phía sau lên phía trên dọc theo tấm ốp thân CV, và túi khí 40 phình ra theo hướng nghiêng về phía trước đường tâm Lc nằm nghiêng theo chiều nghiêng của hộp chứa 31, khi nhìn từ phía bên.

Theo phương án này, ngay cả khi hộp chứa 31 được tạo ra theo cách nghiêng về phía sau lên phía trên, túi khí 40 có thể được bung ra theo hướng gần như vuông góc với chiều chuyển động của xe, do túi khí 40 phình ra theo hướng nghiêng về phía trước đường tâm Lc nằm nghiêng theo chiều nghiêng của hộp chứa 31. Do vậy, việc bố trí hộp chứa 31 theo cách nghiêng về phía sau lên phía trên cho phép có được khoảng không vồng hình yên ngựa 19 lớn hơn, và do vậy mức độ thoải mái của người đi xe có thể được cải thiện.

Ngoài ra, trong hệ thống túi khí 30 của xe máy 1 theo phương án này, hộp chứa 31 được bố trí cao hơn yên xe 16 bằng cách bố trí đầu dưới của hộp chứa 31 cao hơn đầu dưới của yên xe 16, khiến cho có thể đảm bảo cho khoảng không vồng hình yên ngựa 19 có được kích thước lớn, và mức độ thoải mái của người đi xe có thể được cải thiện.

Hơn nữa, trong hệ thống túi khí 30 của xe máy 1 theo phương án này, kết cấu của túi khí 40 bao gồm: phần bung ra theo chiều nghiêng 41 kéo dài lên trên ở phía đầu trong của túi khí, được gấp ngược về phía chiều chuyển động V của xe, và sau đó kéo dài xuống dưới; và phần bung ra theo đường thẳng 42 được gấp thành hình ống xếp nằm liền kề với phần bung ra theo chiều nghiêng 41, ở phía đầu ngoài của túi khí 40. Nhờ kết cấu này, khi phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được bố trí ở phía đầu dòng của khí cấp từ bơm 32 (phía đầu trong của túi khí 40), hướng bung ra của túi khí 40 so với chiều chuyển động V của xe có thể được giữ ở tư thế không đổi bằng cách làm bung trước tiên phần bung ra theo chiều nghiêng 41, và do vậy việc tăng thể tích bơm phồng của túi khí 40 có thể được hạn chế. Điều này làm giảm kích thước của túi khí 40, khiến cho kích thước của hộp chứa 31 cũng có thể được giảm. Do vậy, có thể đảm bảo cho khoảng không vồng hình yên ngựa 19 có được kích thước lớn hơn, khiến cho người đi xe lên và xuống xe theo cách dễ dàng hơn và cải thiện được mức độ thoải mái của người đi xe.

Hơn thế nữa, trong hệ thống túi khí 30 của xe máy 1 theo phương án này, kết cấu của túi khí 40 có phần giới hạn độ nghiêng 43, được bố trí giữa phần bung ra theo chiều nghiêng 41 và phần bung ra theo đường thẳng 42, và được gấp theo hướng ngược với hướng mà phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được gấp. Nhờ kết cấu này, phần giới hạn độ nghiêng 43 có thể không chế theo cách thích hợp hướng bung ra của túi khí 40 so với chiều chuyển động V của xe. Do vậy, góc nghiêng của hộp chứa 31 có thể được đặt theo cách thích hợp để có được khoảng không vồng hình yên ngựa 19 có kích thước lớn nhất đến mức có thể. Điều này cho phép người đi xe lên và xuống xe một cách dễ dàng hơn, và cải thiện được mức độ thoải mái của người đi xe.

Ngoài ra, trong hệ thống túi khí 30 của xe máy 1 theo phương án này, phần bung ra theo chiều nghiêng 41 được bố trí trên phần sau của hộp chứa 31, trong khi phần bung ra theo đường thẳng 42 được bố trí trên phần trước của hộp chứa 31. Do phần bung ra theo đường thẳng 42 và phần bung ra theo chiều nghiêng 41 nằm cách nhau ở phía trước và phía sau, có thể nạp đầy phần bung ra theo đường thẳng 42 bằng khí của bơm theo cách có hiệu quả. Do vậy, túi khí 40 có thể bung ra ngay lập tức.

Mặc dù sáng chế theo một phương án của nó đã được mô tả trên đây, song kết cấu theo phương án này chỉ là một ví dụ thực hiện sáng chế, và nhiều thay đổi, như việc thay thế một bộ phận trong kết cấu theo phương án này bằng một bộ phận đã biết khác, có thể được thực hiện mà không vượt quá ^{phạm vi bảo hộ} ~~ý tưởng~~ của sáng chế. Ví dụ, mặc dù bơm 32 có dạng hình đĩa, song nó có thể được thay bằng bơm có dạng hình trụ.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Hệ thống túi khí (30) của xe kiểu yên ngựa bao gồm:

tấm ốp thân (CV) tạo ra khoảng không vồng hình yên ngựa (19) bằng cách che mặt sau của ống đầu (12) và được bố trí ở phía trước yên xe (16) mà người đi xe ngồi trên đó; và

hộp chứa (31) được bố trí trong khoảng không vồng hình yên ngựa (19) và chứa túi khí (40),

hệ thống túi khí (30) của xe kiểu yên ngựa này khác biệt ở chỗ:

hộp chứa (31) được bố trí theo cách nghiêng về phía sau lên phía trên dọc theo tấm ốp thân (CV); và

túi khí (40) phình ra theo hướng nghiêng về phía trước đường tâm (Lc) nằm nghiêng theo chiều nghiêng của hộp chứa (31), khi nhìn từ phía bên,

giá đỡ (13A) được tạo ra trên phần trên của khung chính (13), ở vị trí gần với ống đầu (12), khung chính (13) kéo dài từ ống đầu (12) xuống phía dưới, giá đỡ (13A) được làm thon dần về phía sau xe và nhô về phía sau xe.

2. Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, khác biệt ở chỗ đầu dưới của hộp chứa (31) được bố trí cao hơn đầu dưới của yên xe (16).

3. Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ kết cấu của túi khí (40) bao gồm phần bung ra theo chiều nghiêng (41) kéo dài lên trên ở phía đầu trong của túi khí, được gấp ngược về phía chiều chuyển động của xe, và sau đó kéo dài xuống dưới; và phần bung ra theo đường thẳng (42) được gấp thành hình ống xếp nằm liền kề với phần bung ra theo chiều nghiêng (41), ở phía đầu ngoài của túi khí (40).

4. Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 3, khác biệt ở chỗ kết cấu của túi khí (40) có phần giới hạn độ nghiêng (43) được bố trí giữa phần bung ra theo chiều nghiêng (41) và phần bung ra theo đường thẳng (42), và được gấp theo hướng ngược với hướng mà phần bung ra theo chiều nghiêng (41) được gấp.

5. Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 3, khác biệt ở chỗ:

phần bung ra theo chiều nghiêng (41) được bố trí trên phần sau của hộp chứa (31); và

phần bung ra theo đường thẳng (42) được bố trí trên phần trước của hộp chứa (31).

6. Hệ thống túi khí của xe kiểu yên ngựa theo điểm 4, khác biệt ở chỗ:

phần bung ra theo chiều nghiêng (41) được bố trí trên phần sau của hộp chứa (31); và

phần bung ra theo đường thẳng (42) được bố trí trên phần trước của hộp chứa (31).

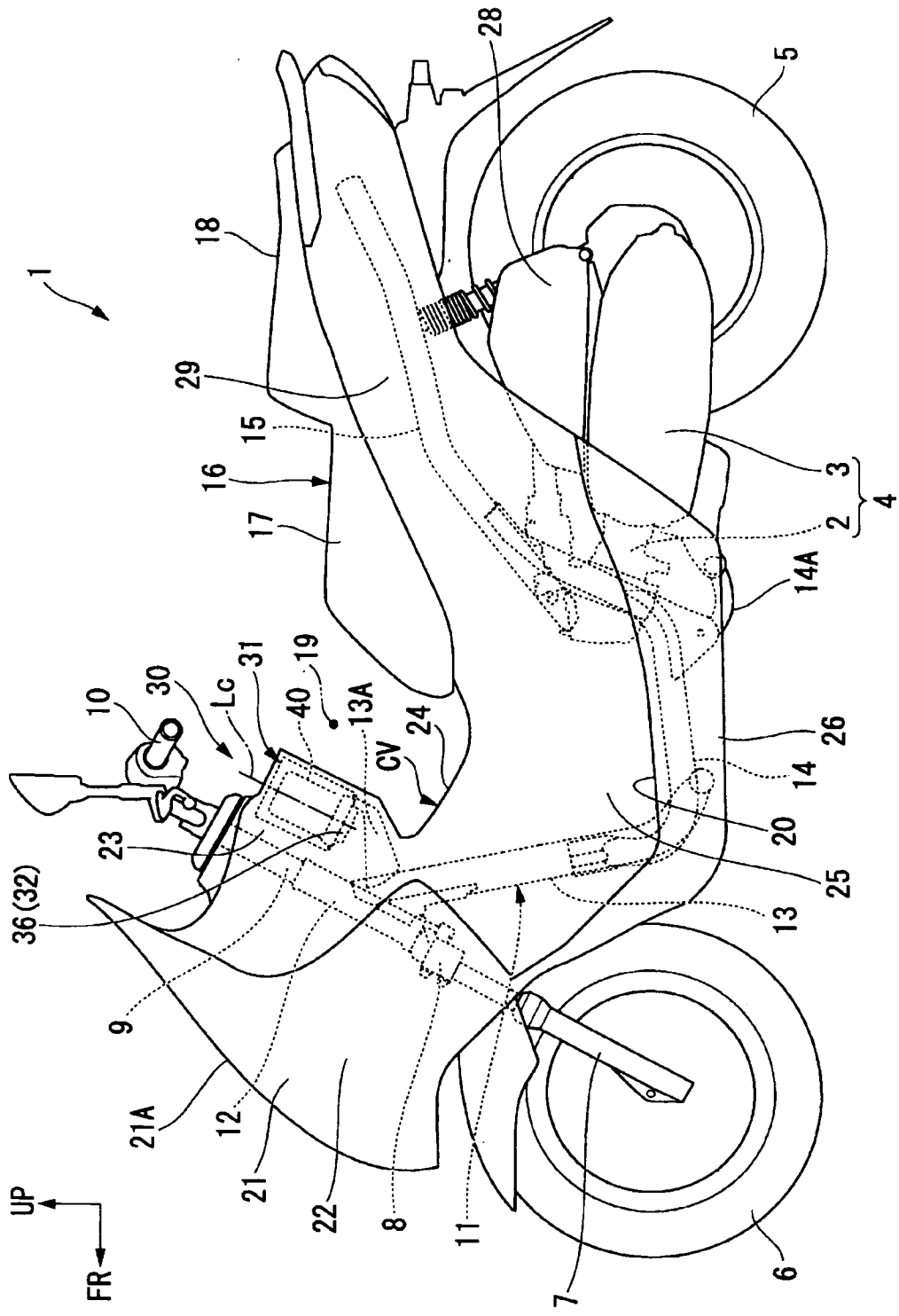


Fig.1

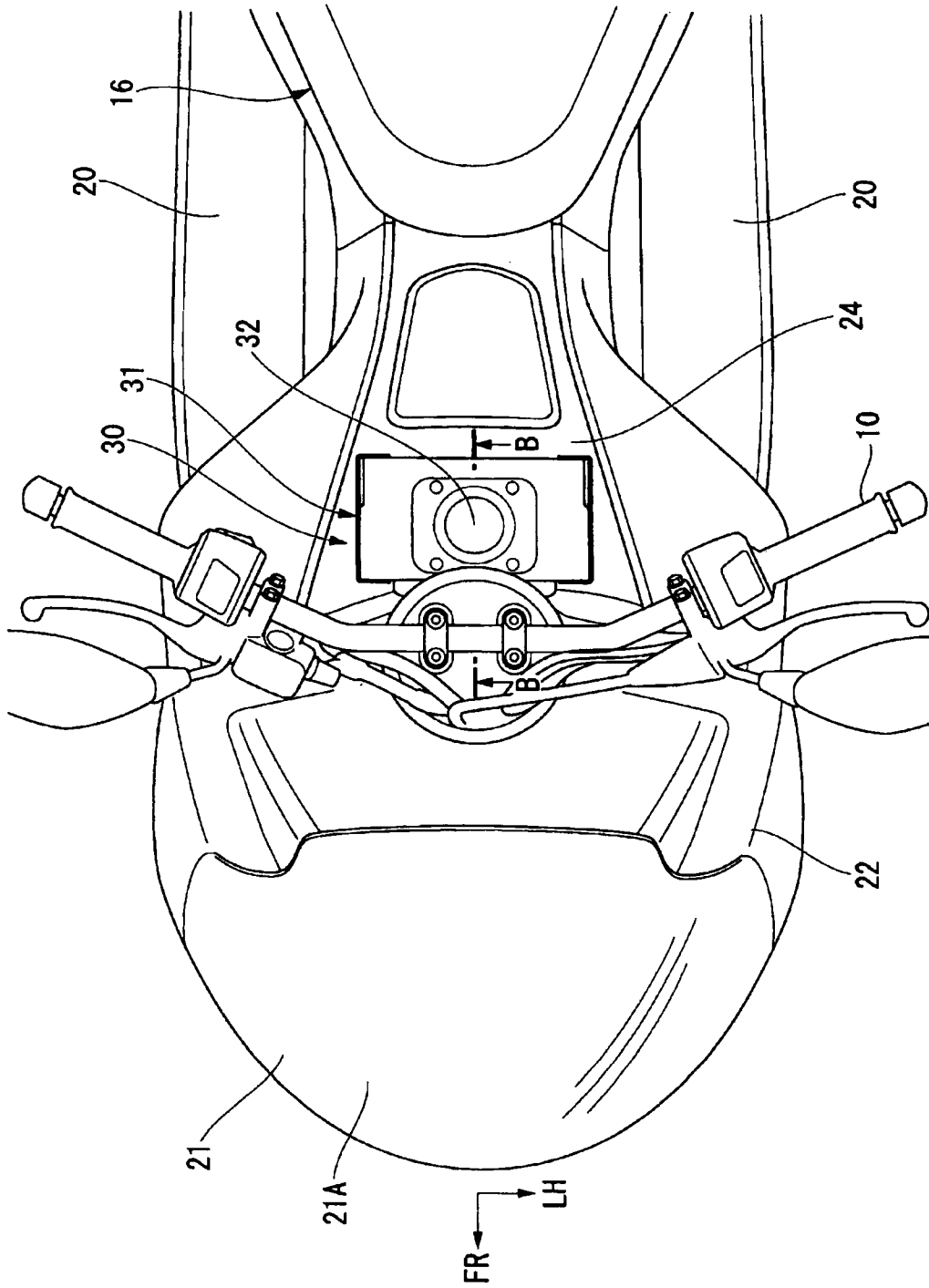


Fig.3

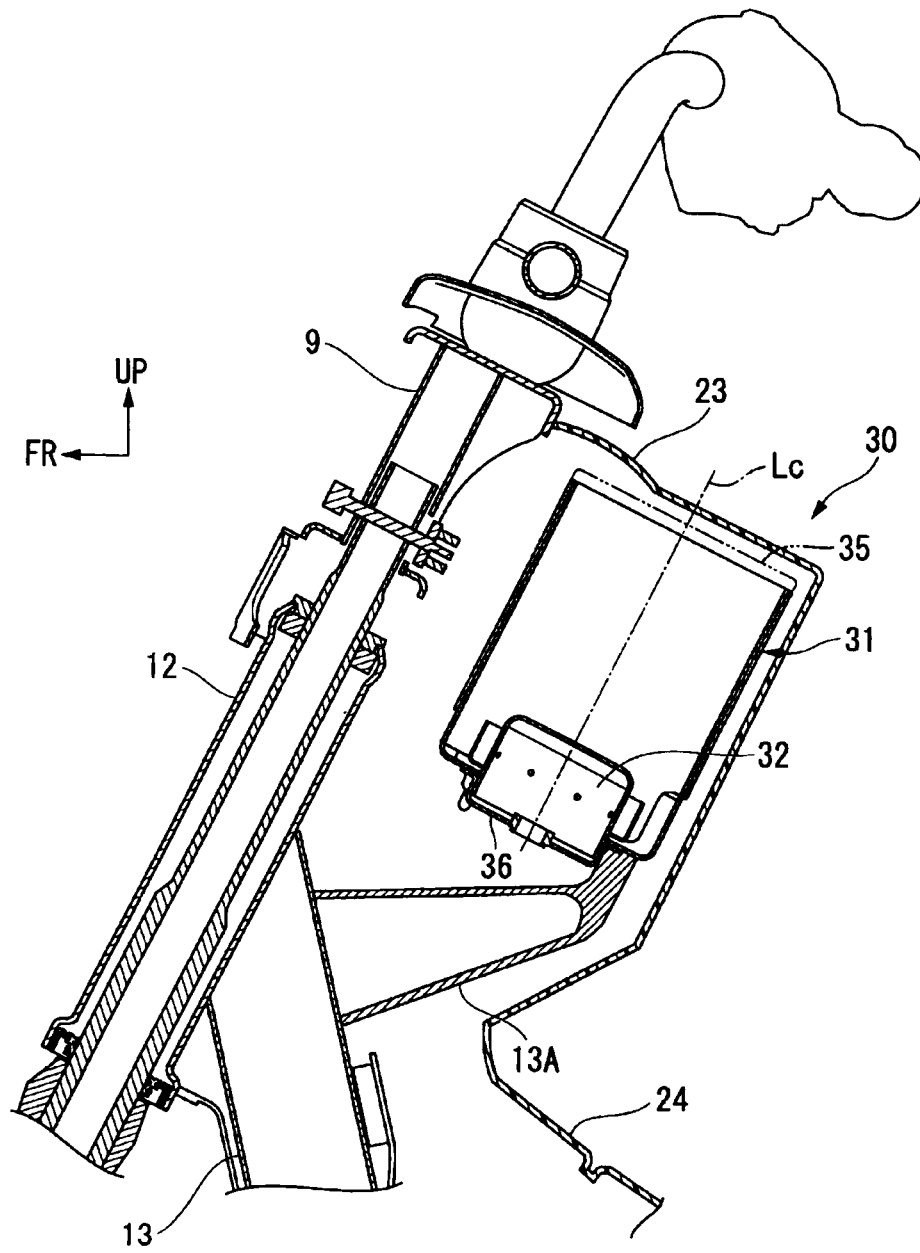


Fig.4

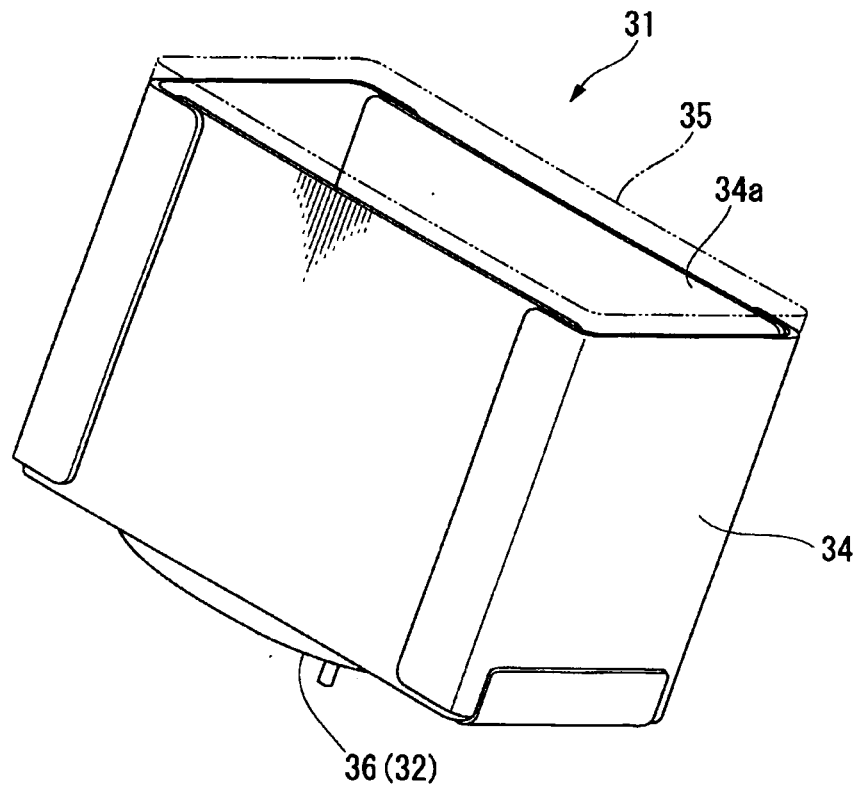


Fig.5

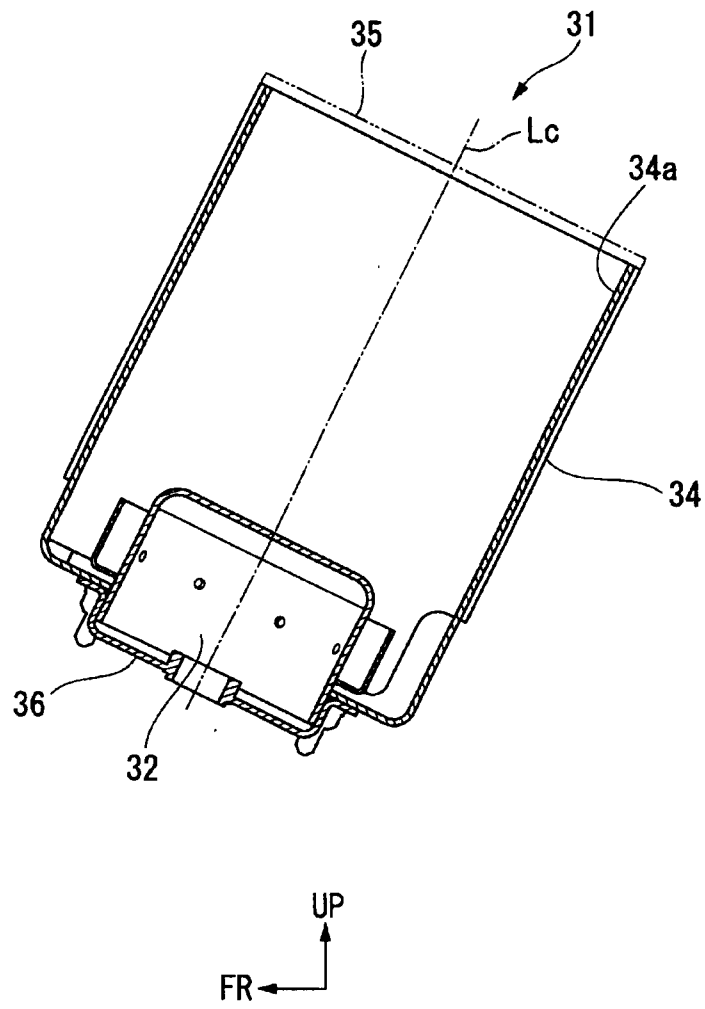


Fig.6

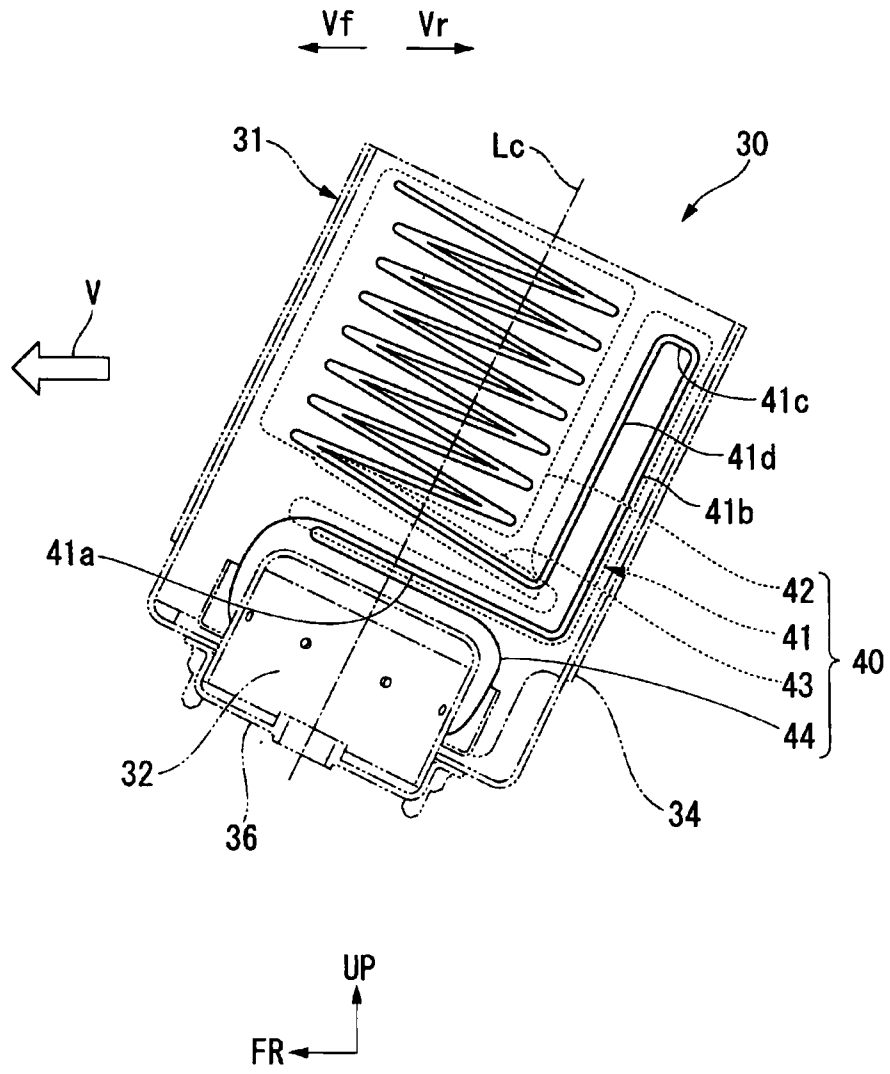


Fig.7

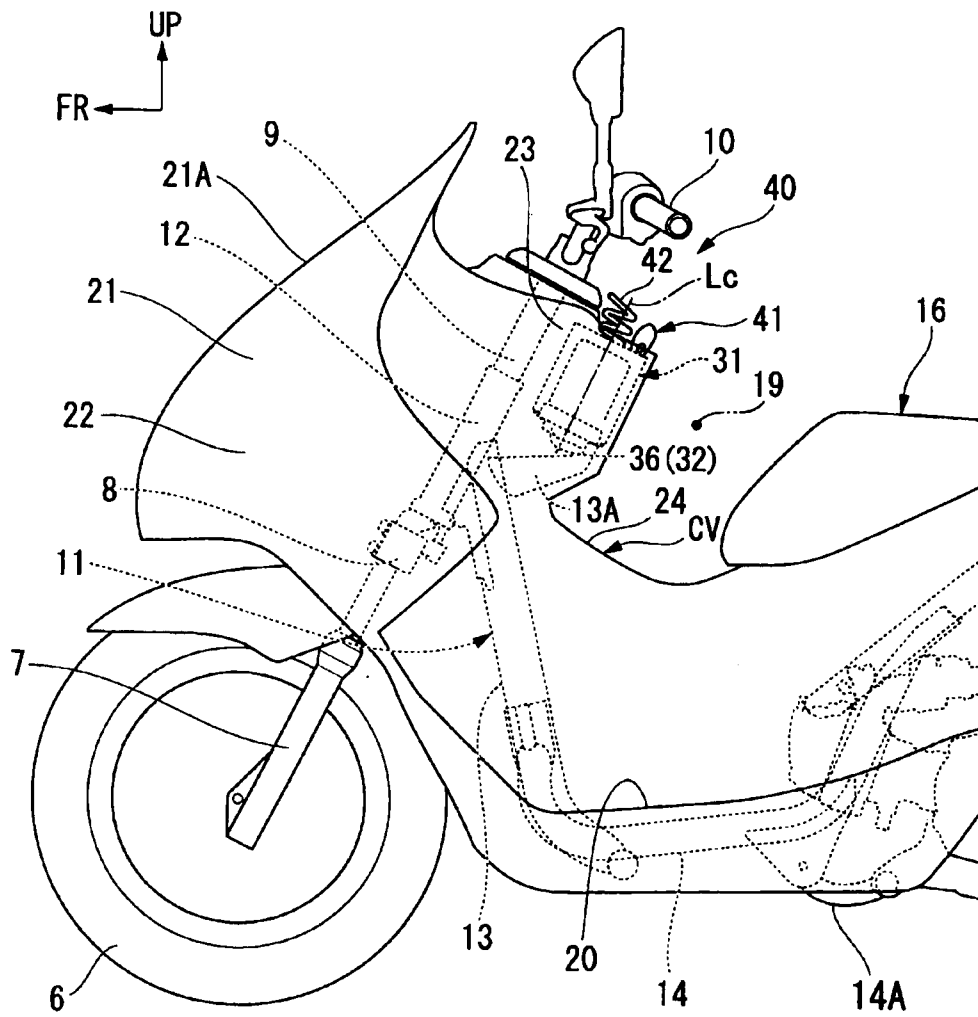


Fig.8

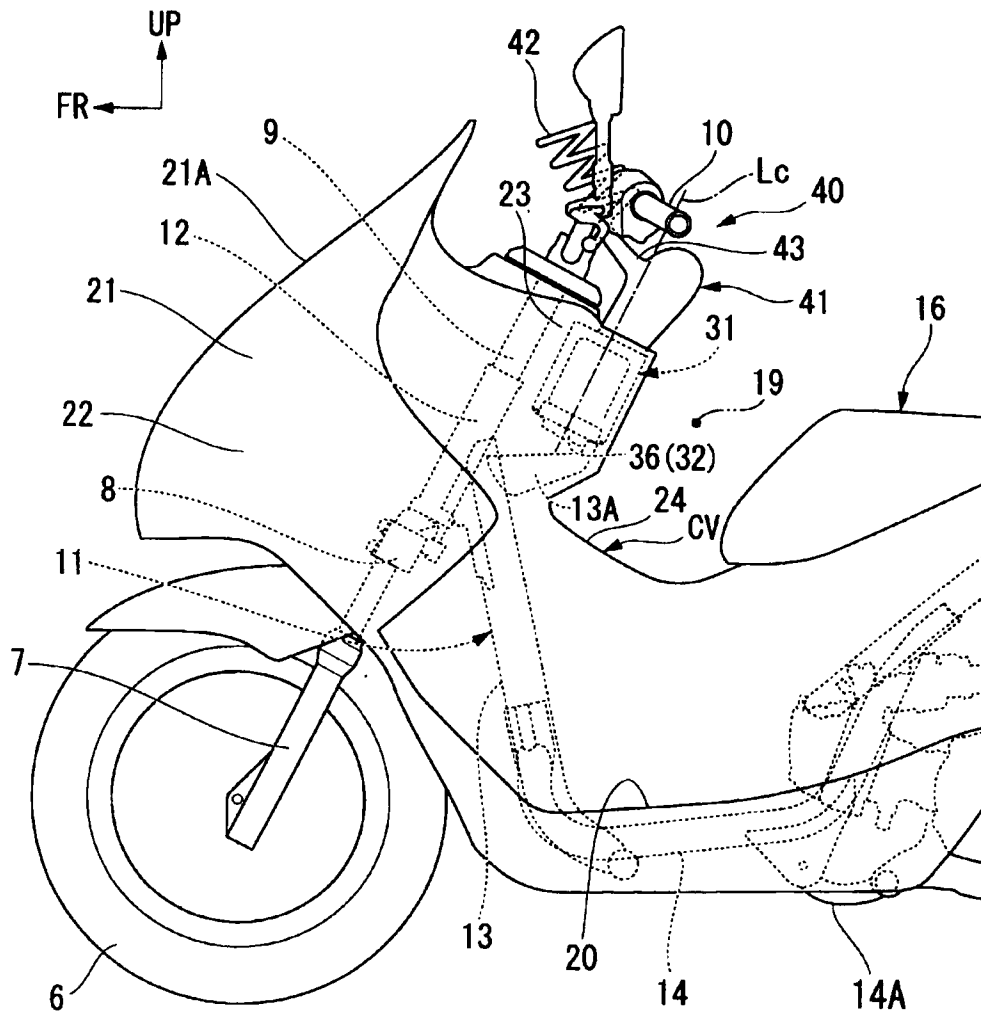


Fig.9

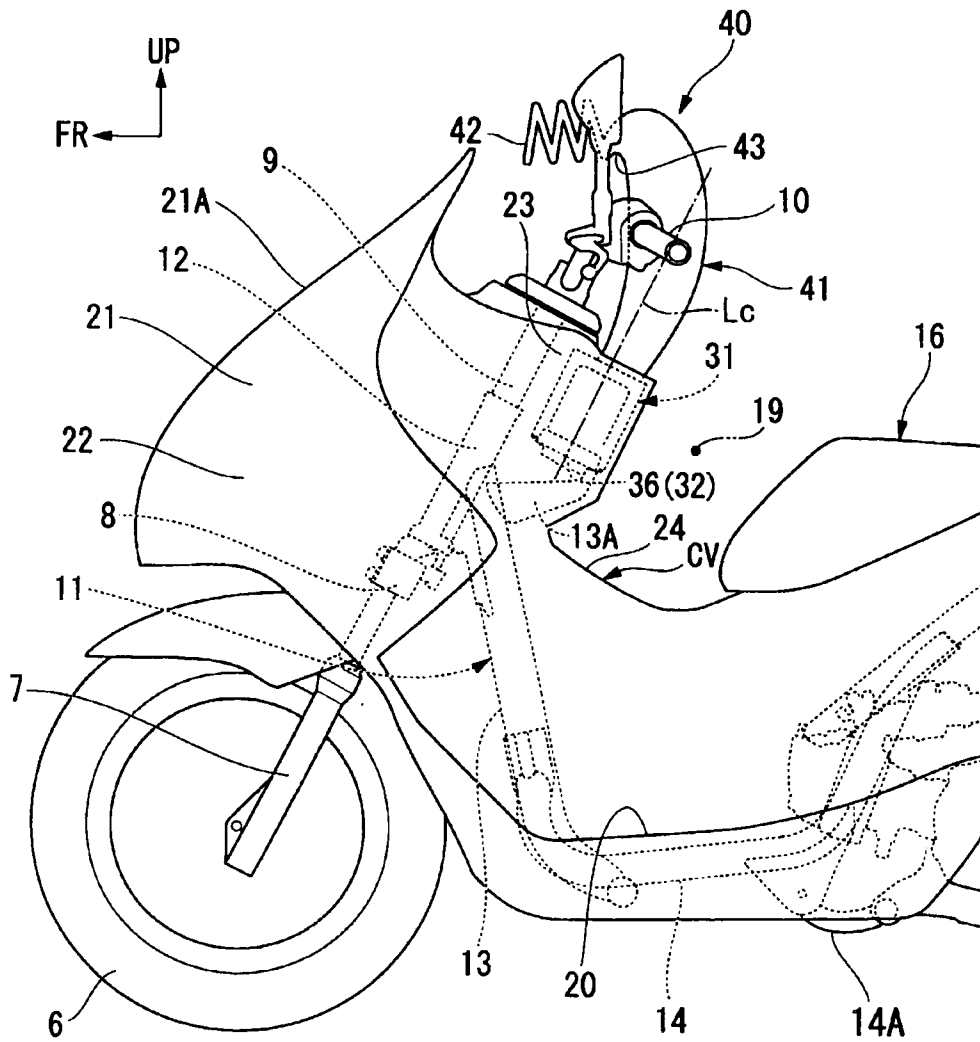


Fig.10

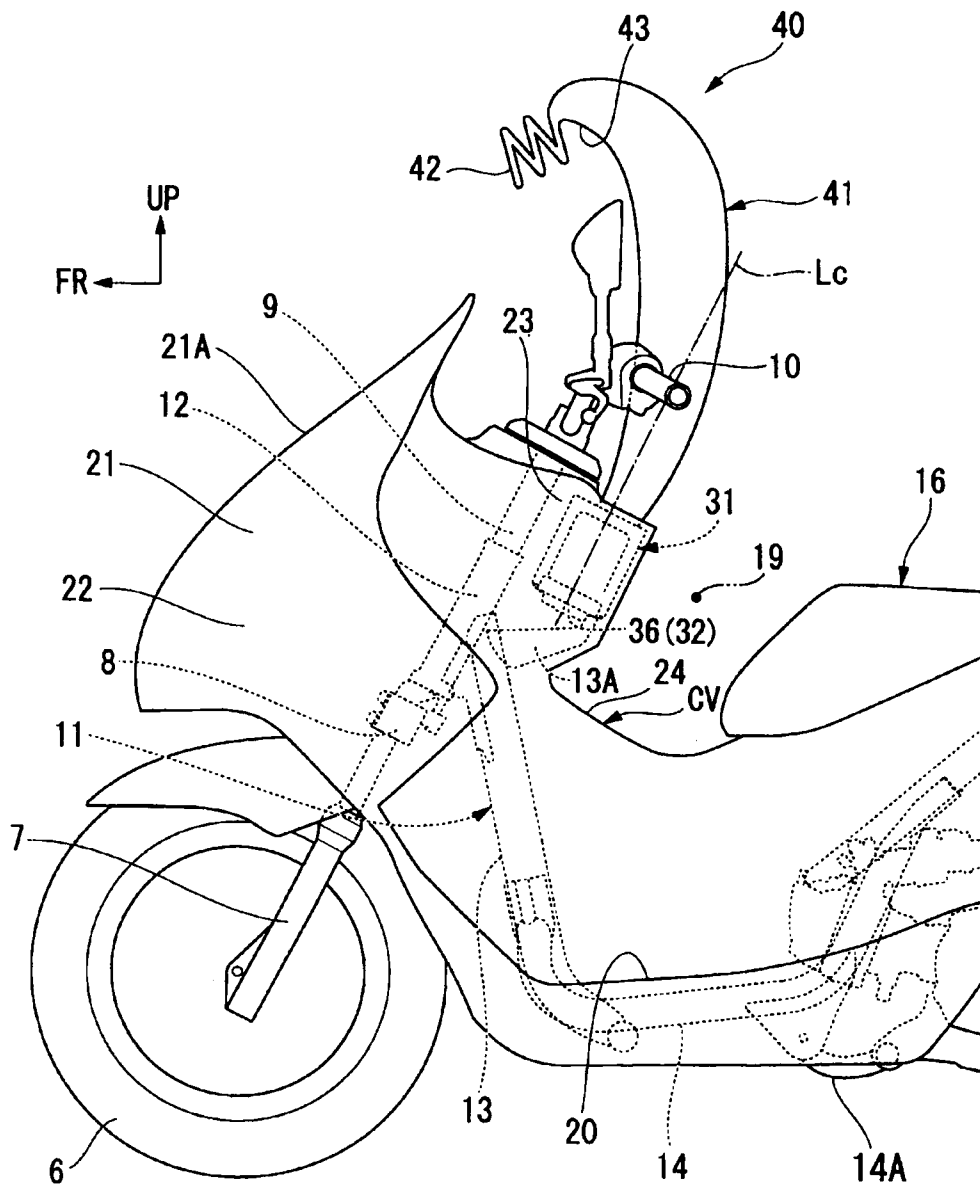


Fig.11

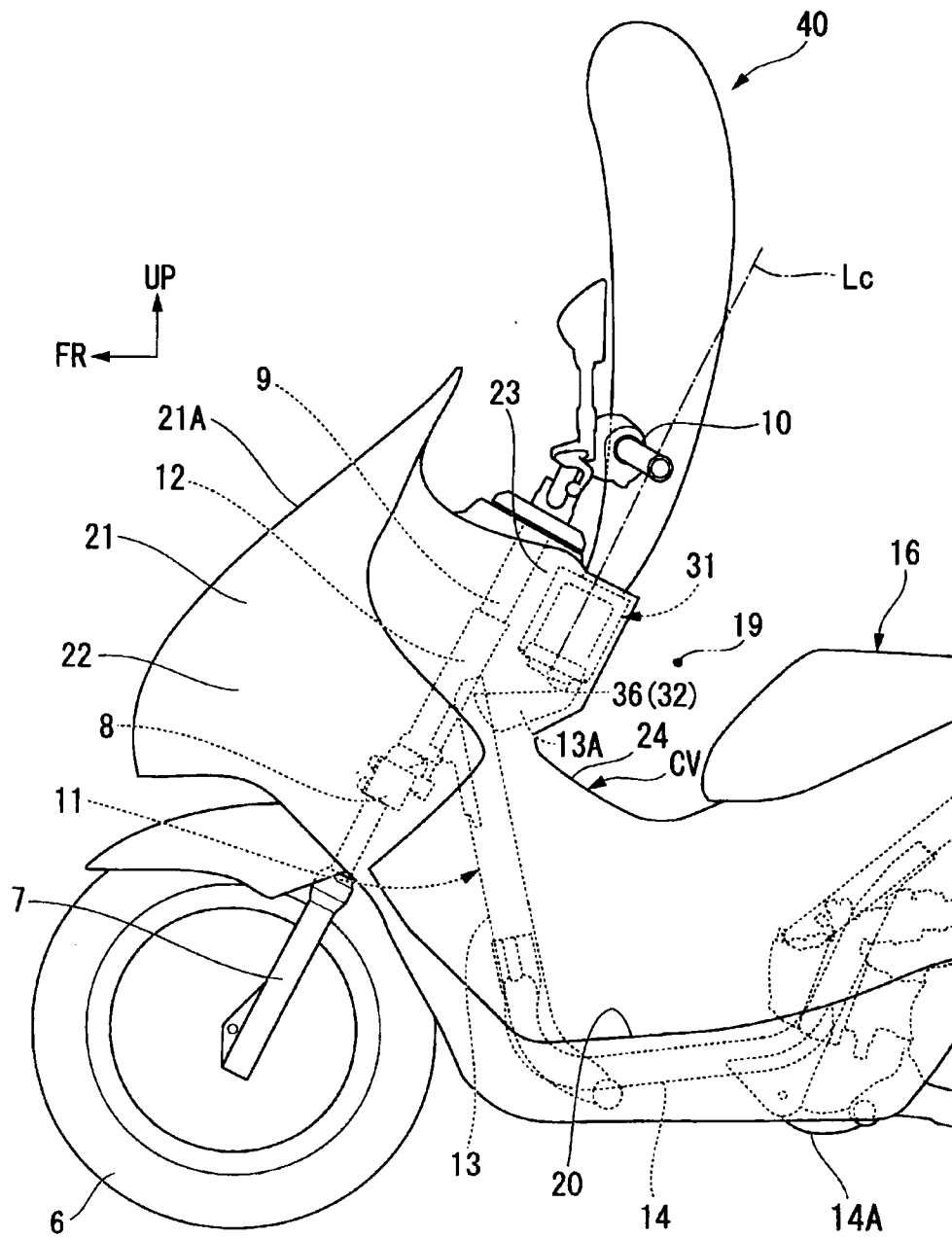


Fig.12