

(12) 发明专利

(10) 授权公告号 CN 101889800 B

(45) 授权公告日 2012. 07. 18

(21) 申请号 201010198054. 5

CN 2734038 Y, 2005. 10. 19,

(22) 申请日 2010. 06. 11

JP 特开平 11-46953 A, 1999. 02. 23,

(73) 专利权人 吴亚军

CN 201700848 U, 2011. 01. 12,

地址 322100 浙江省金华市东阳市吴宁镇月
亮湾小区 C39 幢

CN 201271053 Y, 2009. 07. 15,

审查员 陈君

(72) 发明人 吴亚军

(74) 专利代理机构 杭州杭诚专利事务所有限公
司 33109

代理人 尉伟敏

(51) Int. Cl.

A47G 9/00 (2006. 01)

A47G 9/10 (2006. 01)

A47C 7/38 (2006. 01)

A47C 7/40 (2006. 01)

B60N 2/44 (2006. 01)

(56) 对比文件

US 2003/0135924 A1, 2003. 07. 24,

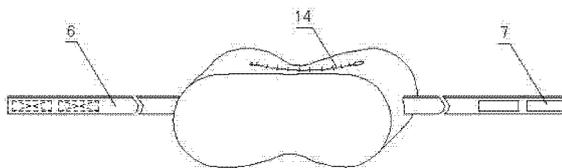
权利要求书 1 页 说明书 5 页 附图 3 页

(54) 发明名称

多用靠垫

(57) 摘要

本发明公开了一种多用靠垫,包括套袋及设置在套袋内的填充物,所述的填充物包括充气气囊,充气气囊由 2 至 3 个相互连接并连通的小气囊组成,小气囊之间通过分隔带分隔,分隔带上设有气流通道,充气气囊上设有充气口,套袋的两端设有连接装置。它有效地解决了现有技术的靠垫结构单一、不能对乘坐人员的提供全面防护、从而达到满意效果的问题,也解决了现有技术的靠垫不能解决乘客坐车睡觉时出现的“落枕”问题,本发明一物多用,可以对使用者尤其是乘车旅行者提供全面防护,效果明显。



1. 一种多用靠垫,包括套袋及设置在套袋内的填充物,其特征是:所述的填充物包括充气气囊(1),充气气囊由2至3个相互连接并连通的小气囊(2)组成,小气囊之间通过分隔带(3)分隔,分隔带上设有气流通道(4),充气气囊上设有充气口(5),套袋的两端设有连接装置(6);所述的套袋内设有颈围(8),所述的颈围包括中部一侧具有梯形结构的围颈气囊(9)及与围颈气囊的梯形结构相对的另一侧铰接的枕颈气囊(10),围颈气囊为长条状扁平结构,枕颈气囊呈块状结构,其长度小于围颈气囊,围颈气囊与枕颈气囊上均设有充气口,围颈气囊与枕颈气囊外设有护套,护套的长度大于围颈气囊,护套两端设有连接结构(11)。

2. 根据权利要求1所述的多用靠垫,其特征在于小气囊(2)为2个,小气囊的大小相同。

3. 根据权利要求1所述的多用靠垫,其特征在于小气囊(2)为3个,处于靠垫两头的小气囊大于处于靠垫中部的小气囊。

4. 根据权利要求1所述多用靠垫,其特征在于所述的充气气囊(1)为一体化的结构,由上下两层囊膜通过四周及分隔带连接封闭形成,充气气囊上的小气囊对称设置。

5. 根据权利要求1所述多用靠垫,其特征在于所述的连接装置(6)为设置在套袋两端的连接带,连接带上设有相互适配的粘扣带(7)或揷扣。

6. 根据权利要求1所述的多用靠垫,其特征在于所述的围颈气囊由上下两层囊膜通过四周连接封闭形成,围颈气囊的上囊膜与下囊膜之间设有多个连接条(12)。

7. 根据权利要求6所述的多用靠垫,其特征在于所述的连接条为片状结构,围颈气囊内的所有连接条的长度均相同,连接条的宽度方向与所在气囊的宽度方向一致,围颈气囊大体上为等厚结构。

8. 根据权利要求1所述的多用靠垫,其特征在于所述的枕颈气囊由上下两层囊膜通过四周连接封闭形成,枕颈气囊的上囊膜与下囊膜之间设有连接带(13),枕颈气囊与围颈气囊为一体化的结构。

9. 根据权利要求1所述的护颈式休闲旅行服,其特征在于所述枕颈气囊的宽度与围颈气囊的最大宽度相适配,枕颈气囊的长度是围颈气囊总长度的25%至45%,枕颈气囊与围颈气囊的厚度比为2比1至4比1。

多用靠垫

技术领域

[0001] 本发明涉及一种靠垫,尤其是一种适合在乘车时使用的多用靠垫。

背景技术

[0002] 汽车是我们日常生活中最常使用的交通工具,许多人经常需要长时间地乘坐汽车,与飞机、火车及轮船等交通工具不同,通常汽车在行驶时较为颠簸,这导致了乘坐者颈部、腰部的疲劳,使乘坐汽车的舒适度下降,增加了人们的旅途劳累。为了提高乘坐者乘车的舒适度,许多汽车座椅上设有可调整位置的头枕,乘坐者可将头部靠在头枕上,使乘车时更具舒适性,但一般汽车头枕与头部的接触面只是于局部抵靠,路面状况不良而汽车摇晃时,头部随之摇晃,无法贴紧头枕,时间久了将使乘坐者颈部及腰部酸痛。另外,对于汽车乘坐者来说,坐车过程中经常会出现睡着的情况,而人在上身基本直立的状态下睡着时,则其颈部对头部的支撑力度不够,导致乘坐者头部歪斜,容易引起“落枕”等颈部症状,从而影响身体健康。公开日为 2007 年 2 月 21 日,公开号为 CN2870641Y 的中国专利文件公开了汽车的护枕,是指一种安置于汽车头枕上的护枕,该护枕由一体缝制的布套及其内部的填充物所组成,填充后的护枕在其长度方向的两端形成前凸的支撑部,两支撑部相对侧分别形成凹弧面,所述两凹弧面之间的护枕中段形成与人体头颈部形状相吻合的内凹空间。这种结构与人体头颈部的形状更加吻合,不因长时间使用而让使用者产生酸痛的现象。这种护枕虽然可以获得一定的舒适度,但这种护枕其外形结构是固定不变的,不能根据不同的司乘人员的需要对护枕进行调节,因此达不到最佳的效果,另外,它也不能解决乘客坐车睡觉时出现的“落枕”及腰部疲劳问题。公开日为 2009 年 1 月 7 日,公开号为 CN 101336852A 的中国专利文件公开了一种充气腰带及带充气腰带的服装,充气腰带包括充气气囊及其连接机构,所述的气囊是由内囊膜与外囊膜通过若干连接条连接而成,为长条状的扁平结构,气囊的四周通过内外囊膜连接封闭,气囊一端的外囊膜上设有充气口。带充气腰带的服装腰部内侧设有长条状的套袋,套袋靠近端部的位置设有开口,套袋的中部固定在服装内侧,套袋的两端设有连接装置,套袋内设有气囊。这种结构主要是作为腰椎牵引器使用,是腰椎病患者的辅助治疗工具,也可以为长时间站立或伏案工作的人群提供腰部保护。但这种结构由于整个腰部均受充气腰带约束,因此对人的肚子部位形成了较大的压迫,会使使用者感觉很不适;整个围腰结构也限制了使用者的活动范围,同时腰带充气后体积膨大,严重影响外形美观,因此这种结构无法在旅行途中使用。

发明内容

[0003] 本发明为解决现有技术的靠垫或护腰装置结构单一、使用效果差,不能对乘坐人员的提供全面防护,从而达不到满意效果的问题,提供一种既可护颈、又可以护腰的多用靠垫。

[0004] 本发明的另一目的是为解决现有技术的靠垫不能解决乘客坐车睡觉时出现“落枕”的问题,提供一种可以防止“落枕”的多用靠垫。

[0005] 本发明为达到上述技术目的所采用的具体技术方案为：一种多用靠垫，包括套袋及设置在套袋内的填充物，所述的填充物包括充气气囊，充气气囊由2至3个相互连接并连通的小气囊组成，小气囊之间通过分隔带分隔，分隔带上设有气流通道，充气气囊上设有充气口，套袋的两端设有连接装置；所述的套袋内设有颈围，所述的颈围包括中部一侧具有梯形结构的围颈气囊及与围颈气囊的梯形结构相对的另一侧铰接的枕颈气囊，围颈气囊为长条状扁平结构，枕颈气囊呈块状结构，其长度小于围颈气囊，围颈气囊与枕颈气囊上均设有充气口，围颈气囊与枕颈气囊外设有护套，护套的长度大于围颈气囊，护套两端设有连接结构。通过套袋两端的连接装置将靠垫固定在座椅头枕的下侧，则靠垫可以作为枕托颈部的枕头使用，避免了现有结构的座椅只对乘客的头部提供枕托，缺少对乘客颈部保护的缺陷；同时，由于充气气囊由若干个相互连接并连通的小气囊组成，当使用者颈部靠在靠垫上时，位于靠垫中部的气囊被压缩，而靠垫两端则相对鼓起，从而形成了中间低两端高的靠垫结构，这样的结构有利于使用者头部的固定，可以避免使用者头部随车摇晃，起到颈部保护的作用。另外，如果通过套袋两端的连接装置将靠垫固定在使用者的腰部后侧，则充气气囊就会紧紧包裹在使用者腰部的后侧，从而可以对使用者的腰部产生支撑作用，有效地减轻人体上身的重量对腰椎的压力，使使用者腰部得到很好的放松，则可以达到保护腰部目的。在套袋内设置颈围，当使用者将靠垫作为腰部靠垫使用时，可以取出颈围，将颈围的围颈气囊充气后围在颈部位置，用护套两端的连接结构加以固定，同时还可以将颈围的枕颈气囊充气后翻转与围颈气囊叠合后作为颈部枕头使用，尤其是乘客坐车睡觉时，颈围尤为适用，即使使用者睡着，由于围颈气囊将人体的头部相对固定，就不会出现头部因为自然下垂或弯斜而引起的“落枕”等颈部问题，也避免了通常车枕只对头部提供倚靠，缺少对乘坐者颈部保护的问题，乘客坐车时可以放心睡觉，从而使使用者颈部彻底放松，达到减轻旅途疲劳的目的。梯形结构的围颈气囊符合人体的生理结构特征，考虑了人体颈部在结构上其后部较长，因此在围颈气囊上设置梯形结构与其匹配，且梯形结构部位的气囊宽度大于两端部位的气囊宽度，因为在使用中，梯形结构的部位对应于颈的后部，而两侧延伸部分的气囊对应于颈的左右及前部，因此围颈气囊上的梯形结构部分通常设置在围颈气囊的中部，而枕颈气囊铰接在围颈气囊上与梯形结构相对的另一侧边上。两个气囊独立的充气口使得两个气囊的充气程度单独可调，从而满足不同的使用者对围颈气囊的硬度及枕颈气囊的厚度的不同要求。

[0006] 作为优选，采用2个小气囊时，小气囊的大小相同；采用3个小气囊时，处于靠垫两头的小气囊大于处于靠垫中部的小气囊。无论作为颈部靠垫还是腰部靠垫使用，为了达到最佳的使用效果，靠垫都需要一个中间薄而两端厚的结构，作为腰部靠垫使用时，由于气囊的中间位置对应其腰椎，因此该处的气囊基本不起支撑作用，起主要作用的是靠垫的两端部分；而作为颈部靠垫使用时，中间薄而两端厚的靠垫结构有利于使用者头部的固定。采用2至3个小气囊即可用最简单的结构达到上述目的，采用2个小气囊时，由于两个小气囊之间具有分隔带，分隔带位置自然形成了一个凹陷结构，当选用3个小气囊的结构时，使靠垫两头的小气囊大于处于靠垫中部的小气囊，从而使靠垫形成中间薄而两端厚的结构。

[0007] 作为优选，充气气囊为一体化的结构，所述的充气气囊由上下两层囊膜通过四周及分隔带连接封闭形成，充气气囊上的小气囊对称设置。一体化的充气气囊由上下两层囊膜热压而成，小气囊由热压形成的分隔带分隔，分隔带上设置小孔径气流通道，整个充气的

囊使用一个充气嘴,这样的结构使得充气气囊的加工非常方便。

[0008] 作为优选,连接装置为设置在套袋两端的连接带,连接带上设有相互适配的粘扣带或揷扣。连接装置为长度可调节的结构形式,以便将靠垫固定在座椅的靠背上作为颈部靠垫使用,或将靠垫固定在使用者的腰部,使靠垫作为一个腰部靠垫使用。

[0009] 作为优选,围颈气囊由上下两层囊膜通过四周连接封闭形成,围颈气囊的上囊膜与下囊膜之间设有若干连接条。围颈气囊上下囊膜之间的连接条可以使围颈气囊的结构相对平整,保证使用者的舒适感。

[0010] 作为优选,连接条为片状结构,围颈气囊内的所有连接条的长度均相同,连接条的宽度方向与所在气囊的宽度方向一致,围颈气囊大体上为等厚结构。片状结构的连接条可以使围颈气囊在放气后的体积很小,便于将其放入套袋内;围颈气囊内的所有连接条的长度均相同,可以使围颈气囊成为大体上的等厚结构,改善其外形结构。连接条的宽度方向与围颈气囊的宽度方向一致有利于围颈气囊的折叠,使其在放气后可以方便的放入靠垫的套袋内。

[0011] 作为优选,枕颈气囊由上下两层囊膜通过四周连接封闭形成,枕颈气囊的上囊膜与下囊膜之间设有连接带,枕颈气囊与围颈气囊为一体化的结构。枕颈气囊与围颈气囊为一体化的结构即枕颈气囊与围颈气囊的上囊膜或下囊膜为公用囊膜,枕颈气囊与围颈气囊之间的铰接结构是利用囊膜柔软、可弯曲特性来实现的;枕颈气囊内的连接带作用与围颈气囊内的连接条相同,是为了形成一定几何结构的气囊外形。

[0012] 作为优选,枕颈气囊的宽度与围颈气囊的最大宽度相适配,枕颈气囊的长度是围颈气囊总长度的 25% 至 45%,枕颈气囊与围颈气囊的厚度比为 2 比 1 至 4 比 1。围颈气囊的最大宽度位于围颈气囊中部带有梯形结构的部位,这一部位对应于人体的后侧颈部,也是枕颈气囊的设置位置。

[0013] 本发明的有益效果是:它有效地解决了现有技术的靠垫结构单一、不能对乘坐人员的提供全面防护、从而达不到满意效果的问题,也解决了现有技术的靠垫不能解决乘客坐车睡觉时出现的“落枕”问题,本发明一物多用,可以对使用者尤其是乘车旅行者提供全面防护,效果明显。

附图说明

[0014] 图 1 是本发明多用靠垫的一种结构示意图;

[0015] 图 2 是本发明多用靠垫充气气囊的一种结构示意图;

[0016] 图 3 是图 2 的俯视图;

[0017] 图 4 是本发明多用靠垫充气气囊的另一种结构示意图;

[0018] 图 5 是本发明多用靠垫颈围的一种结构示意图;

[0019] 图 6 是本发明多用靠垫围颈气囊与枕颈气囊的一种结构示意图;

[0020] 图 7 是图 6 的左视图。

具体实施方式

[0021] 下面通过实施例,并结合附图对本发明技术方案的具体实施方式作进一步的说明。

[0022] 实施例 1

[0023] 在图 1 图 2 所示的实施例 1 中,一种多用靠垫,包括套袋及设置在套袋内的填充物,套袋上设有拉链 14,所述的填充物包括充气气囊 1,充气气囊由 2 个大小相同、相互连接并连通的小气囊 2 组成,小气囊之间通过分隔带 3 分隔,分隔带上设有气流通道 4,充气气囊上设有充气口 5(见图 3),套袋的两端设有连接装置 6,连接装置为设置在套袋两端的连接带,连接带上设有相互适配的粘扣带 7。

[0024] 实施例 2

[0025] 实施例 2 的小气囊为 3 个(见图 4),处于靠垫两头的小气囊大于处于靠垫中部的小气囊,充气气囊 1 为一体化的结构,由上下两层囊膜通过四周及分隔带连接封闭形成,充气气囊上的小气囊对称设置,连接装置为设置在套袋两端的连接带,连接带上设有相互适配的揷扣,其余和实施例 1 相同。

[0026] 实施例 3

[0027] 实施例 3 的多用靠垫套袋内设有颈围 8(见图 5),颈围 8 上设有拉链 14,所述的颈围包括中部一侧具有梯形结构的围颈气囊 9 及与围颈气囊的梯形结构相对的另一侧铰接的枕颈气囊 10(见图 6),围颈气囊为长条状扁平结构,枕颈气囊呈块状结构(见图 7),其长度小于围颈气囊,围颈气囊与枕颈气囊上均设有充气口,围颈气囊与枕颈气囊外设有护套,护套的长度大于围颈气囊,护套两端设有连接结构 11。围颈气囊由上下两层囊膜通过四周连接封闭形成,围颈气囊的上囊膜与下囊膜之间设有多个连接带 13。连接条为片状结构,围颈气囊内的所有连接条的长度均相同,连接条的宽度方向与所在气囊的宽度方向一致,围颈气囊大体上为等厚结构。

[0028] 枕颈气囊由上下两层囊膜通过四周连接封闭形成,枕颈气囊的上囊膜与下囊膜之间设有连接条,枕颈气囊与围颈气囊为一体化的结构,枕颈气囊与围颈气囊为一体化的结构即枕颈气囊与围颈气囊的上囊膜或下囊膜为公用囊膜,枕颈气囊与围颈气囊之间的铰接结构是利用囊膜柔软、可弯曲特性来实现的。枕颈气囊的宽度与围颈气囊的最大宽度相适配,枕颈气囊的长度是围颈气囊总长度的 35%,枕颈气囊与围颈气囊的厚度比为 3 比 1。

[0029] 多用靠垫使用时,可以根据具体情况加以灵活组合。多用靠垫作为枕托颈部的枕头时,对充气气囊充气,然后通过套袋两端的连接装置将靠垫固定在座椅头枕的下侧,避免了现有结构的座椅只对乘客的头部提供枕靠,缺少对乘客颈部保护的缺陷,而中间低两端高的靠垫结构有利于使用者头部的固定,可以避免使用者头部随车摇晃,起到颈部保护的作用。

[0030] 多用靠垫作为护腰靠垫使用时,通过套袋两端的连接装置将靠垫固定在使用者的腰部后侧,则充气气囊就会紧紧包裹在使用者腰部的后侧,从而可以对使用者的腰部产生支撑作用,有效地减轻人体上身的重量对腰椎的压力,使使用者腰部得到很好的放松,进而达到减轻旅途疲劳、提升旅行质量的目的。

[0031] 另外,当使用者将靠垫作为腰部靠垫使用时,还可以从套袋内取出颈围,将颈围的围颈气囊充气后围在颈部位置,用护套两端的连接结构加以固定,同时还可以将颈围的枕颈气囊充气后翻转与围颈气囊叠合后作为颈部枕头使用,尤其是乘客坐车睡觉时,颈围尤为适用,即使使用者睡着,由于围颈气囊将人体的头部相对固定,就不会出现头部因为自然下垂或弯斜而引起的“落枕”等颈部问题,也避免了通常车枕只对头部提供倚靠,缺少对乘

坐者颈部保护的问题,乘客坐车时可以放心睡觉,从而使使用者颈部彻底放松,达到减轻旅途疲劳的目的。

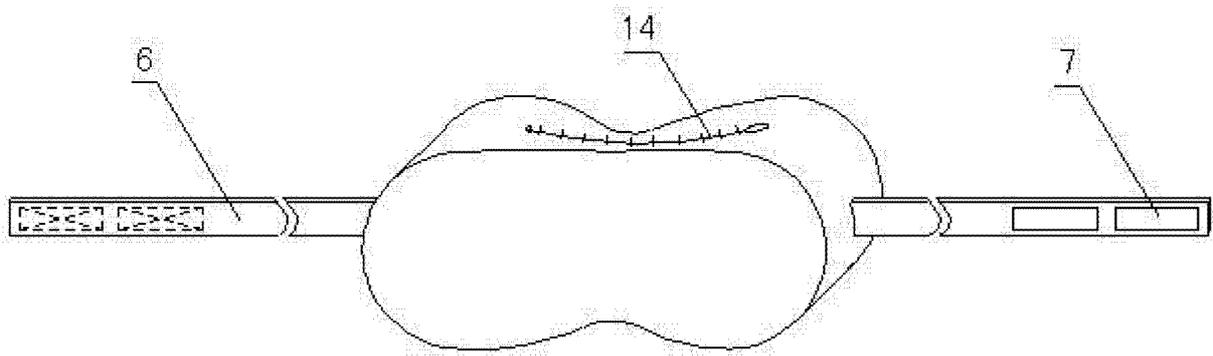


图 1

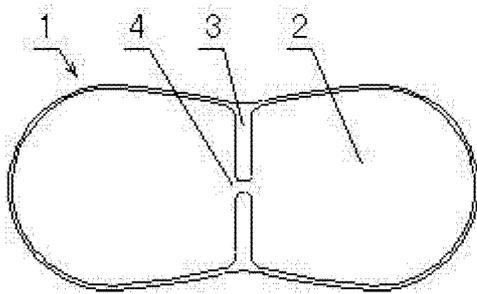


图 2

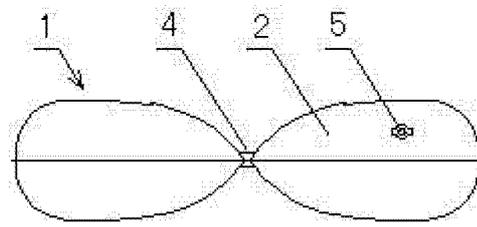


图 3

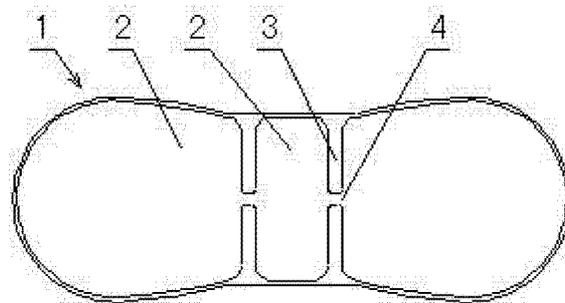


图 4

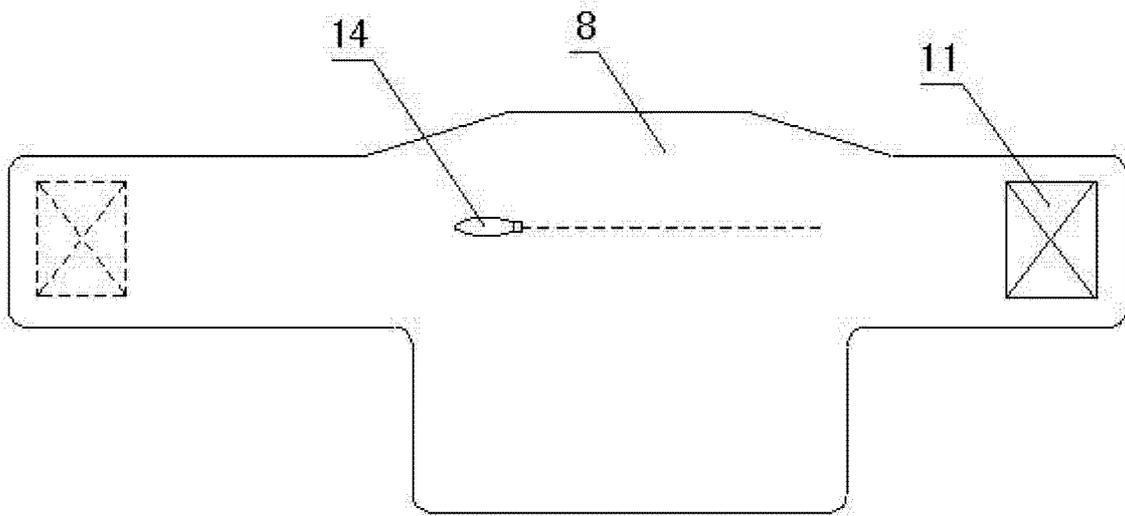


图 5

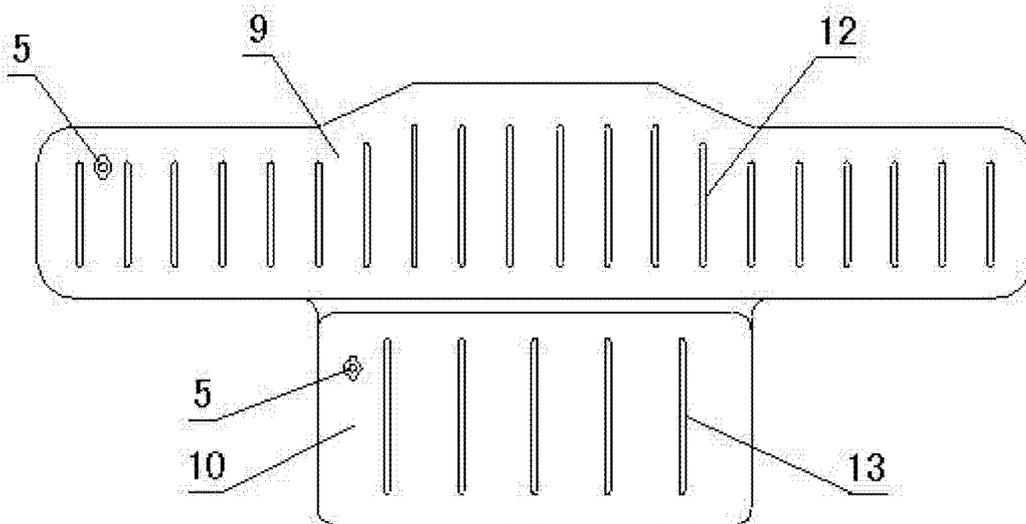


图 6

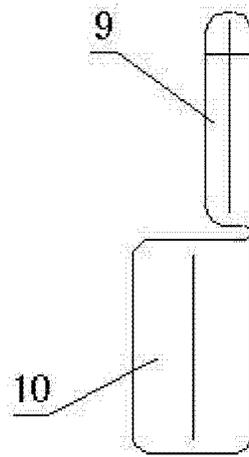


图 7