

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6430652号
(P6430652)

(45) 発行日 平成30年11月28日(2018.11.28)

(24) 登録日 平成30年11月9日(2018.11.9)

(51) Int.Cl. F I
B 6 O R 21/2338 (2011.01) B 6 O R 21/2338
B 6 O R 21/207 (2006.01) B 6 O R 21/207

請求項の数 4 (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2017-543155 (P2017-543155)	(73) 特許権者	503358097
(86) (22) 出願日	平成28年9月16日 (2016. 9. 16)		オートリブ ディベロップメント エービー
(86) 国際出願番号	PCT/JP2016/077522		ー
(87) 国際公開番号	W02017/057073		スウェーデン国 エスイー-447 83
(87) 国際公開日	平成29年4月6日 (2017. 4. 6)		ポールゴータ
審査請求日	平成30年1月16日 (2018. 1. 16)	(74) 代理人	100124110
(31) 優先権主張番号	特願2015-190770 (P2015-190770)		弁理士 鈴木 大介
(32) 優先日	平成27年9月29日 (2015. 9. 29)	(74) 代理人	100120400
(33) 優先権主張国	日本国 (JP)		弁理士 飛田 高介
		(74) 代理人	503175047
			オートリブ株式会社
		(74) 復代理人	110000349
			特許業務法人 アクア特許事務所

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 サイドエアバッグ装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車両の座席に内蔵されて乗員の側方および車両前方にかけて膨張展開する袋状のメインバッグと、

前記メインバッグとは独立した袋状になっていて該メインバッグの内部の車両後方側にて膨張展開するインナバッグと、

前記インナバッグの内部に設けられてガスを供給するインフレーターと、

前記インナバッグの内部の車両前方側と車両後方側とにかけ渡されて該インナバッグの膨張展開に伴って緊張する緊張部材と、

を備え、

前記インナバッグは、前記緊張部材によって膨張時の車両前後方向の長さが所定の範囲に制限され、該制限されることによって車幅方向により膨張し、前記メインバッグの車両後方側を該メインバッグの内部から車幅方向両側に押し広げることの特徴とするサイドエアバッグ装置。

【請求項 2】

前記緊張部材は、前記インナバッグの内部の前端部と該前端部よりも車両後方側の所定箇所との間にかけ渡されていることを特徴とする請求項 1 に記載のサイドエアバッグ装置。

【請求項 3】

前記緊張部材は、前記インナバッグの内部の後端部と該後端部よりも車両前方側の所定

箇所との間にはかけ渡されていることを特徴とする請求項 1 に記載のサイドエアバッグ装置。

【請求項 4】

前記緊張部材は、帯状の複数のテザーを含み、該複数のテザーが前記インナバッグの内部にて車両前後方向の一方側の一点から他方側の複数個所にはかけ渡されていることを特徴とする請求項 1 から 3 のいずれか 1 項に記載のサイドエアバッグ装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両の座席の乗員の側方に膨張展開する袋状のエアバッグクッションを備えたサイドエアバッグ装置に関するものである。 10

【背景技術】

【0002】

近年の車両にはエアバッグ装置がほぼ標準装備されている。エアバッグ装置は、車両衝突などの緊急時に作動する安全装置であって、ガス圧でエアバッグクッション（以下、単にクッションと記載する）を膨張展開させて乗員を受け止めて保護する。エアバッグ装置には、設置箇所や用途に応じて様々な種類がある。例えば、前後方向からの衝突から運転者を守るために、ステアリングの中央にはフロントエアバッグ装置が設けられている。その他にも、側面衝突等による車幅方向からの衝撃から乗員を守るために、サイドウィンドウの上方の天井付近にはカーテンエアバッグ装置が設けられ、座席の側部にはサイドエア 20

【0003】

エアバッグクッションの形状や構造は、様々な状況や事態を考慮して設定されている。例えば、特許文献 1 に記載されているサイドエアバッグのエアバッグクッションは、エアバッグ 18 の内部にチューブ 48 を備えた二重の構造になっている。このチューブ 48 は、以下に説明するプリプッシュバッグとして利用し得る部位である。

【0004】

プリプッシュバッグ（別名プリクラッシュバッグ）とは、エアバッグクッションが乗員に与え得る衝撃を和らげるために開発された機構である。プリプッシュバッグは、エアバッグクッションの全体から独立した袋状の構造になっていて、エアバッグクッションの内側や乗員側などに設けられている。プリプッシュバッグは、エアバッグクッションの全体よりも先に膨張展開して乗員に接触する。プリプッシュバッグが事前に乗員をある程度押し返すことで、エアバッグクッションの全体が乗員を拘束する際の衝撃を和らげ、乗員の傷害値を抑えることができる（プリプッシュ機能）。 30

【先行技術文献】

【特許文献】

【0005】

【特許文献 1】特表 2010 - 535121 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】 40

【0006】

サイドエアバッグ装置のエアバッグクッションは、主にシートバッグの車幅方向の外側（車外側）に内蔵されていて、危機が迫ったときにシートバッグの表面素材を開裂して室内空間に膨張展開する。より十全な乗員保護を目指して上記プリプッシュ機能を向上させるためには、シートバッグの表面素材を効率よく開裂し、プリプッシュバッグを迅速かつスムーズに室内空間に登場させることが有効である。

【0007】

本発明は、このような課題に鑑み、より十全な乗員保護を可能にするサイドエアバッグ装置を提供することを目的としている。

【課題を解決するための手段】 50

【0008】

上記課題を解決するために、本発明にかかるサイドエアバッグ装置の代表的な構成は、車両の座席に内蔵されて乗員の側方および車両前方にかけて膨張展開する袋状のメインバッグと、メインバッグとは独立した袋状になっていてメインバッグの内部の車両後方側にて膨張展開するインナバッグと、インナバッグの内部に設けられてガスを供給するインフレーターと、インナバッグの内部の車両前方側と車両後方側とにかけ渡されてインナバッグの膨張展開に伴って緊張する緊張部材と、を備え、インナバッグは、緊張部材によって膨張時の車両前後方向の長さが所定の範囲に制限され、制限されることによって車幅方向により膨張し、メインバッグの車両後方側をメインバッグの内部から車幅方向両側に押し広げることとを特徴とする。

10

【0009】

上記構成では、インナバッグがプリブッシュバッグとして機能し、インナバッグがメインバッグよりも先に膨張展開する。インナバッグは、緊張部材によって車両前後方向の膨張が制限されているため、車幅方向により厚く膨張する。そのため、インナバッグは、座席の表面素材をより広く開口し、室内空間へと迅速かつスムーズに膨張展開することができる。これらによって、上記構成によれば、インナバッグを乗員に効率よく接触させて乗員を押し返すことができ、十全な乗員保護が可能になる。

【0010】

上記の緊張部材は、インナバッグの内部の前端部と前端部よりも車両後方側の所定箇所との間にかけて渡されていてもよい。

20

【0011】

上記構成によっても、インナバッグは、緊張部材によって車両前後方向の膨張が制限されているため、車幅方向により厚く膨張する。そのため、インナバッグは、座席の表面素材をより広く開口し、室内空間へと迅速かつスムーズに膨張展開することができる。これらによって、上記構成によれば、インナバッグを乗員に効率よく接触させて乗員を押し返すことができ、十全な乗員保護が可能になる。

【0012】

上記の緊張部材は、インナバッグの内部の後端部と後端部よりも車両前方側の所定箇所との間にかけて渡されていてもよい。

【0013】

上記構成によっても、インナバッグは、緊張部材によって車両前後方向の膨張が制限されているため、車幅方向により厚く膨張する。そのため、インナバッグは、座席の表面素材をより広く開口し、室内空間へと迅速かつスムーズに膨張展開することができる。これらによって、上記構成によれば、インナバッグを乗員に効率よく接触させて乗員を押し返すことができ、十全な乗員保護が可能になる。

30

【0014】

上記の緊張部材は、帯状の複数のテザーを含み、複数のテザーがインナバッグの内部にて車両前後方向の一方側の一点から他方側の複数箇所にかけて渡されていてもよい。この構成によっても、インナバッグの車両前後方向の膨張を制限し、インナバッグを車幅方向により厚く膨張させることができる。

40

【発明の効果】

【0015】

本発明によれば、より十全な乗員保護を可能にするサイドエアバッグ装置を提供することが可能になる。

【図面の簡単な説明】

【0016】

【図1】本発明の実施形態に係るサイドエアバッグ装置を例示した図である。

【図2】図1(a)のクッションの内部を例示した図である。

【図3】図2(b)のクッション104のB-B断面図である。

【図4】図1(b)のクッション104が膨張展開する過程を例示した図である。

50

【図5】図2(b)に例示した緊張部材126の第1変形例を例示した図である。

【図6】図2(b)に例示した緊張部材126の第2変形例を例示した図である。

【符号の説明】

【0017】

100...サイドエアバッグ装置、102...座席、104...クッション、106...メインパネル、106a...車内側のメインパネル、106b...車外側のメインパネル、108...シートバック、109...板金プレート、110...インフレーター、112...スタッドボルト、114...ウレタン、116...力布、118...表面素材、120...メインバッグ、122...インナバッグ、124...ベントホール、126...緊張部材、128...インナバッグの前端部、130a...インナバッグの車内側の側部、130a...インナバッグの車外側の側部、132...インナバッグの後端部、134a...インナバッグの車内側の側部、134b...インナバッグの車外側の側部、200...第1変形例の緊張部材、202a...車内側のテザー、202b...車外側のテザー、220...第2変形例の緊張部材、222a...車内側のテザー、222b...車外側のテザー

10

【発明を実施するための形態】

【0018】

以下に添付図面を参照しながら、本発明の好適な実施形態について詳細に説明する。かかる実施形態に示す寸法、材料、その他具体的な数値などは、発明の理解を容易とするための例示に過ぎず、特に断る場合を除き、本発明を限定するものではない。なお、本明細書及び図面において、実質的に同一の機能、構成を有する要素については、同一の符号を付することにより重複説明を省略し、また本発明に直接関係のない要素は図示を省略する。

20

【0019】

図1は、本発明の実施形態に係るサイドエアバッグ装置100を例示した図である。図1(a)ではサイドエアバッグ装置100、およびこのサイドエアバッグ装置100が適用されている車両右側の座席102を、車幅方向の内側から例示している。図1(a)その他の本願のすべての図面において、車両前後方向をそれぞれ矢印F(Forward)、B(Back)、車幅方向の左右をそれぞれ矢印L(Left)、R(Right)、車両上下方向をそれぞれ矢印U(up)、D(down)で例示する。

【0020】

図1(a)に例示するように、サイドエアバッグ装置100は、エアバッグクッション(クッション104)が座席102の側方で膨張展開する構成となっている。クッション104は、車両に衝撃が発生した場合などの緊急時に乗員を受け止める袋状の部位であって、座席102の乗員(図示省略)とドアトリムとの間に扁平な形状に膨張展開する。

30

【0021】

クッション104の外表面は、メインパネル106(メインパネル106a、106b)が構成している。メインパネル106は基布から作られていて、縫製や接着などによって袋状に形成されている。

【0022】

クッション104は、シートバック108の側部に備えられた所定の収納部に、巻回または折り畳まれて収納されている。収納状態のクッション104は、その上をシートバック108の表面素材が覆っているため、外部からは視認不能である。サイドエアバッグ100の稼働時には、クッション104は表面素材118(図1(b))を開裂して乗員の側方へ膨張展開し、乗員を側方から拘束する。

40

【0023】

インフレーター110はガス発生装置であって、衝撃発生時に車両側から発信される稼働信号を受けて稼働し、クッション104の内部にガスを供給する。本実施形態で採用しているインフレーター110は、シリンダ型(筒型)のものであり、クッション104の内部の車両後方側に、長手方向を上下方向に向けて設置される。インフレーター110にはスタッドボルト112が設けられている。スタッドボルト112はクッション104を貫通し

50

てシートバック108の側部の内部部品等に締結される。

【0024】

現在普及しているインフレーターには、ガス発生剤が充填されていてこれを燃焼させてガスを発生させるタイプや、圧縮ガスが充填されていて熱を発生させることなくガスを供給するタイプ、または燃焼ガスと圧縮ガスを両方利用するハイブリッドタイプのものなどがある。インフレーター110としては、いずれのタイプのものも利用可能である。

【0025】

図1(b)は、図1(a)のエアバッグクッション104の収納時の様子を例示した図である。図1(b)は、図1(a)のシートバック108のA-A断面に対応している。図1(b)に例示するように、エアバッグクッション104は、シートバック108の側部に内蔵されていて、シートバック108の内部部材である板金プレート109に取り付けられている。クッション104の車両前方および車外側はウレタン114や力布116などの表面素材118で覆い隠されている。

10

【0026】

図2は、図1(a)のクッション104の内部を例示した図である。図2(a)では、クッション104の車内側のメインパネル106aの一部を省略し、その内部構成を例示している。

【0027】

クッション104は外側のメインバッグ120と、内側のインナバッグ122との二重構造になっている。メインバッグ120およびインナバッグ122は、ともに袋状に形成されている。

20

【0028】

メインバッグ120は、クッション104の外郭を構成し、座席102(図1(a)参照)から乗員の側方および車両前方にかけて膨張展開する。

【0029】

インナバッグ122は、メインバッグ120とは独立した袋状の構造になっていて、メインバッグ120の内部の車両後側に設けられている。インナバッグ122は、インフレーター110を内包していて、インフレーター110からのガスを最初に受けて、メインバッグ120よりも先に膨張展開する。

【0030】

インナバッグ122にはベントホール124が設けられていて、メインバッグ120にはインナバッグ122のベントホール124を通じてガスが供給される。インナバッグ122とメインバッグ120とのそれぞれに別々のインフレーターを設けることも可能ではあるが、本実施形態のようにインナバッグ122とメインバッグ120とでインフレーター110を共有する構成のほうがコストの面で有利であり、より狭い空間への収納が可能になる。

30

【0031】

インナバッグ122は、プリブッシュバッグとして機能する(プリブッシュ機能)。インナバッグ122は、衝撃の検知や衝撃の事前検知に起因してメインバッグ120よりも先に膨張展開し、車幅方向に膨張して乗員に迅速に作用する。インナバッグ122が展開初期に乗員をある程度、車両の衝突側から離れる方向に押すことで、その後にメインバッグ120が乗員を拘束するときの衝撃を和らげ、乗員の傷害値を抑えることができる。

40

【0032】

本実施形態のクッション104は、例えば正規着座状態以外の不測の姿勢で存在している乗員(通称アウトオブポジション)に対する加害性を下げることが可能である。例えば、乗員が座席の車外側寄りに存在していた場合、乗員はクッション104の車両前方に位置することになり、クッション104のうち特にメインバッグ120が乗員に対して直線的に接触してしまう。しかし、インナバッグ122が最初にガスを受けてクッション104の厚み方向(車幅方向)にすばやく膨張することで、インフレーター110の稼働直後におけるメインバッグ120の剛性は抑えられ、アウトオブポジションの乗員に対する入力

50

荷重を減らすことが可能になっている。

【 0 0 3 3 】

図 2 (b) は、図 2 (a) のインナバッグ 1 2 2 の車内側を一部省略し、その内部構造を例示している。本実施形態では、インナバッグ 1 2 2 の内部に緊張部材 1 2 6 が設けられている。緊張部材 1 2 6 は、車両前後方向にインナバッグ 1 2 2 を引っ張る部材である。本実施形態では、緊張部材 1 2 6 を利用した簡潔な構成によって、より十全な乗員保護を可能にしている。

【 0 0 3 4 】

図 3 は、図 2 (b) のクッション 1 0 4 の B - B 断面図である。図 3 (a) は、図 2 (b) と同じく、膨張展開時のクッション 1 0 4 を例示している。緊張部材 1 2 6 は、基布等を利用して形成され、インナバッグ 1 2 2 の内部にてインナバッグ 1 2 2 の車両前方側の前端部 1 2 8 と、前端部 1 2 8 よりも車両後方側である後端部 1 3 2 との間に車両前後方向にかけ渡されている。

【 0 0 3 5 】

緊張部材 1 2 6 は、インナバッグ 1 2 2 の膨張展開に伴って車両前後方向に緊張し、インナバッグ 1 2 2 を車両前後方向に引っ張る。言い換えると、緊張部材 1 2 6 のうち、前端部 1 2 8 と接合している箇所から後端部 1 3 2 と接合している箇所までの長さは、緊張部材 1 2 6 を設けなかった場合における膨張時の前端部 1 2 8 と後端部 1 3 2 との距離よりも短く設定されている。

【 0 0 3 6 】

上記構成によって、緊張部材 1 2 6 は、インナバッグ 1 2 2 の前端部 1 2 8 と後端部 1 3 2 とを車両前後方向に引っ張る。この緊張部材 1 2 6 によってインナバッグ 1 2 2 は膨張時の車両前後方向の長さが所定の範囲に制限され、その分、インナバッグ 1 2 2 は車幅方向により厚くなるように膨張する。

【 0 0 3 7 】

インナバッグ 1 2 2 はメインバッグ 1 2 0 とは独立した袋状の構成になっていて、インナバッグ 1 2 2 の基布の表面はメインバッグ 1 2 0 の基布の内面上を滑ることができる。よってインナバッグ 1 2 2 は、膨張するメインバッグ 1 2 0 から受ける影響が少なく、メインバッグ 1 2 0 とは独立した動きで膨張展開することができる。

【 0 0 3 8 】

メインバッグ 1 2 0 の車両後方側の外形は、インナバッグ 1 2 2 の膨張時の形状に影響される。メインバッグ 1 2 0 の車両後方側は、インナバッグ 1 2 2 によって内部から車幅方向両側に押し広げられ、車幅方向により厚く膨張する。本実施形態におけるメインバッグ 1 2 0 の車両後方側の車幅方向の厚みは、従来におけるインナバッグ 1 2 2 を設けていないメインバッグの車両後方側の車幅方向の厚みよりも厚くなっている。

【 0 0 3 9 】

図 3 (b) は、図 3 (a) のクッション 1 0 4 の膨張展開の初期の状態を例示した図である。本実施形態のメインバッグ 1 2 0 は、上述したインナバッグ 1 2 2 を備えることで、膨張展開の初期において車両後方側の車幅方向の厚みが迅速に厚くなる。これによって、前述したプリブッシュ機能が実現される。

【 0 0 4 0 】

図 4 は、図 1 (b) のクッション 1 0 4 が膨張展開する過程を例示した図である。図 4 (a) は、クッション 1 0 4 の膨張展開の初期を例示している。図 4 (a) に例示するように、メインバッグ 1 2 0 は、その全体が膨張展開する前に、インナバッグ 1 2 2 によって車両後方側における車幅方向の厚みが迅速に厚くなる。したがって、プリブッシュ機能として、メインバッグ 1 2 2 の車両後方側は、衝撃の検知および衝撃の事前検知から早期に、乗員を車両の衝突側から離れる方向へと押すことが出来る。

【 0 0 4 1 】

図 4 (b) は、図 4 (a) に続くクッション 1 0 4 の膨張展開の過程を例示した図である。図 4 (a) に例示した膨張展開の初期では、インナバッグ 1 2 2 が緊張部材 1 2 6 の

10

20

30

40

50

働きによって車幅方向により厚く膨張するため、座席102の表面素材118をより広く開口することもできる。したがって、インナバッグ122によるプリプッシュ機能が好適に実現できるだけでなく、図4(b)のようにメインバッグ120が室内空間へと迅速かつスムーズに膨張展開することも達成できる。

【0042】

上記のように、本実施形態によれば、膨張展開の初期にインナバッグ122を乗員に作用させて乗員を押し出すことができるため、衝突後のより早い時点から十全な乗員保護が可能になる。また、緊張部材126を利用した簡潔な構成で乗員保護性能を向上させているため、クッション104自体の形状の変更や採用するインフレーター110の変更などによって対応する場合に比べて、労力および費用の面で有効である。

10

【0043】

(第1変形例)

図5は、図2(b)に例示した緊張部材126の第1変形例を例示した図である。以降の記載において、既に説明した構成要素については、同じ符号を付することによって、その説明を省略する。また、異なる符号が付された構成要素であっても、既に説明した構成要素と同じ名称のものは、同じ構成および機能を有するものとする。

【0044】

図5(a)は、図2(b)に対応して緊張部材200を例示した図である。緊張部材200は、2枚の帯状のテザー202a、202bによって構成されている。テザー202a、202bは、インナバッグ122の内部にて、車両前後方向の前方側から後方側の2カ所

20

【0045】

図5(b)は、図5(a)のC-C断面図である。テザー202a、202bは、インナバッグ122の車両前後方向の前端部128の一点と、前端部128よりも車両後方側の側部130a、130bの2カ所との間にわたってかけ渡されている。

【0046】

テザー202a、202bは、インナバッグ122の膨張展開に伴って緊張する。このとき、テザー202aはインナバッグ122の前端部128と車内側の側部130aとを引っ張り、テザー202bはインナバッグ122の前端部128と車外側の側部130bとを引っ張る。このようにして2つのテザー202a、202bからの力が前端部128の一点に集中するため、前端部128の車両前方側への膨張は制限され、インナバッグ122は車幅方向により厚く膨張する。

30

【0047】

緊張部材200によっても、インナバッグ122を車幅方向により厚く膨張させることができ、座席102(図1(b)参照)の表面素材118をより広く開口することができる。したがって、インナバッグ122のプリプッシュ機能が向上し、インナバッグ122は室内空間へと迅速かつスムーズに膨張展開することができる。このように、複数のテザー202a、202bを含んで構成した緊張部材200によって、インナバッグ122のプリプッシュ機能の向上が可能である。

【0048】

(第2変形例)

図6は、図2(b)に例示した緊張部材126の第2変形例を例示した図である。図6(a)は、図2(b)に対応して緊張部材220を例示した図である。緊張部材220もまた、2枚の帯状のテザー222a、222bによって構成されている。テザー222a、222bは、インナバッグ122の内部にて、車両前後方向の後方から前方側の2カ所

40

【0049】

図6(b)は、図6(a)のD-D断面図である。テザー222a、222bは、インナバッグ122の車両前後方向の後端部132の一点と、後端部132よりも車両前方側の側部134a、134bの2カ所との間にわたってかけ渡されている。

50

【 0 0 5 0 】

テザー 2 2 2 a、2 2 2 b は、インナバッグ 1 2 2 の膨張展開に伴って緊張する。このとき、テザー 2 2 2 a はインナバッグ 1 2 2 の後端部 1 3 2 と車内側の側部 1 3 4 a とを引っ張り、テザー 2 2 2 b はインナバッグ 1 2 2 の後端部 1 3 2 と車外側の側部 1 3 4 b とを引っ張る。このようにして 2 つのテザー 2 2 2 a、2 2 2 b からの力が後端部 1 3 2 の一点に集中するため、後端部 1 3 2 の車両後方側への膨張は制限され、インナバッグ 1 2 2 は車幅方向により厚く膨張する。

【 0 0 5 1 】

緊張部材 2 2 0 によっても、インナバッグ 1 2 2 を車幅方向により厚く膨張させることができ、座席 1 0 2 (図 1 (b) 参照) の表面素材 1 1 8 をより広く開口することができる。したがって、インナバッグ 1 2 2 のプリプッシュ機能が向上し、インナバッグ 1 2 2 は室内空間へと迅速かつスムーズに膨張展開することができる。このように、複数のテザー 2 2 2 a、2 2 2 b で構成した緊張部材 2 2 0 によっても、インナバッグ 1 2 2 のプリプッシュ機能の向上が可能である。

10

【 0 0 5 2 】

以上、添付図面を参照しながら本発明の好適な実施例について説明したが、以上に述べた実施形態は、本発明の好ましい例であって、これ以外の実施態様も、各種の方法で実施または遂行できる。特に本願明細書中に限定される主旨の記載がない限り、この発明は、添付図面に示した詳細な部品の形状、大きさ、および構成配置等に制約されるものではない。また、本願明細書の中に用いられた表現および用語は、説明を目的としたもので、特に限定される主旨の記載がない限り、それに限定されるものではない。例えば、本発明は、車両のドアと乗員との間で膨張展開するサイドエアバッグだけでなく、車幅方向のシートとの間で膨張展開するセンターエアバッグにも適用可能である。また、車両の前席だけでなく、後席用のサイドエアバッグおよびセンターエアバッグとしても適用可能である。

20

【 0 0 5 3 】

したがって、当業者であれば、特許請求の範囲に記載された範疇内において、各種の変更例または修正例に想到し得ることは明らかであり、それらについても当然に本発明の技術的範囲に属するものと了解される。

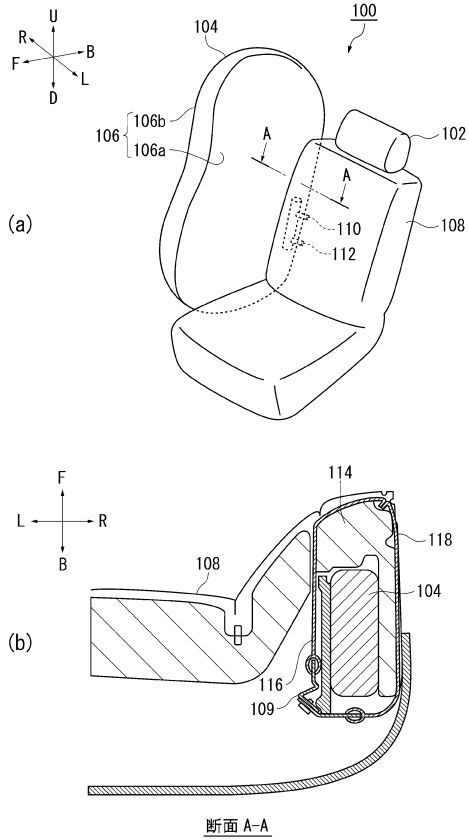
【 産業上の利用可能性 】

【 0 0 5 4 】

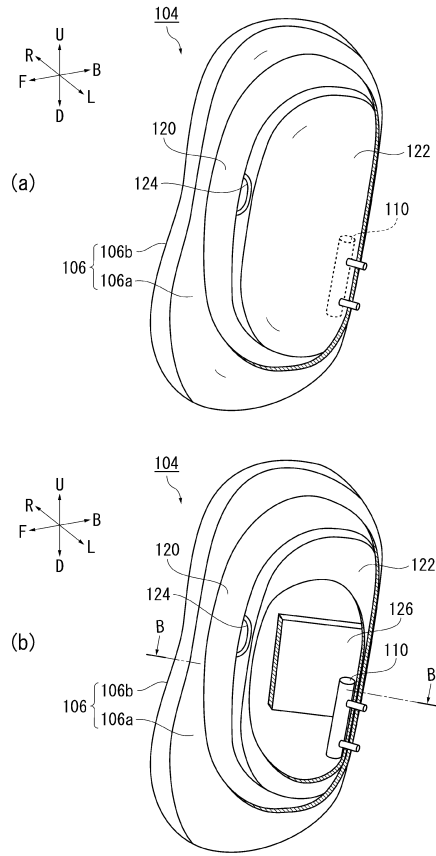
本発明は、車両の座席の乗員の側方に膨張展開する袋状のエアバッグクッションを備えたサイドエアバッグ装置に利用することができる。

30

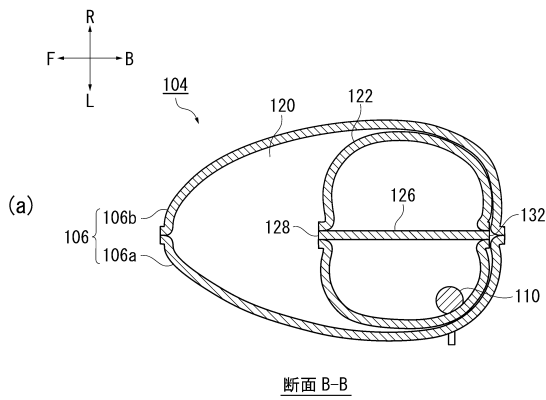
【図1】



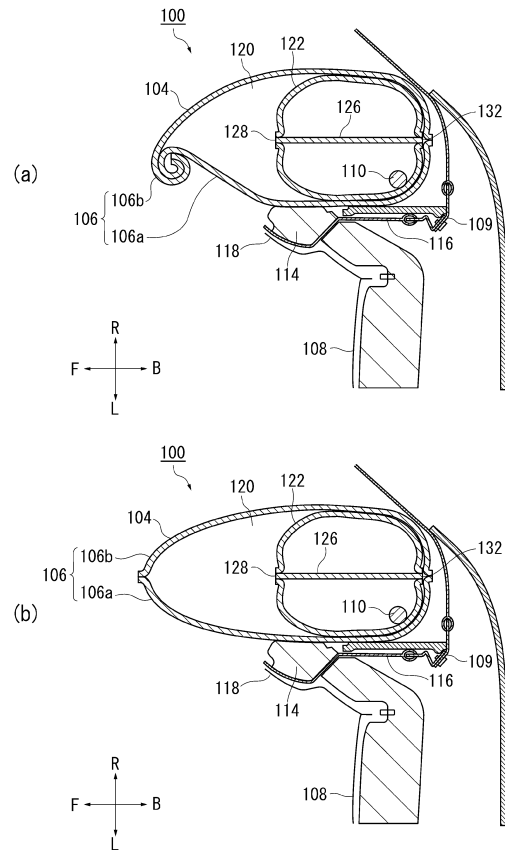
【図2】



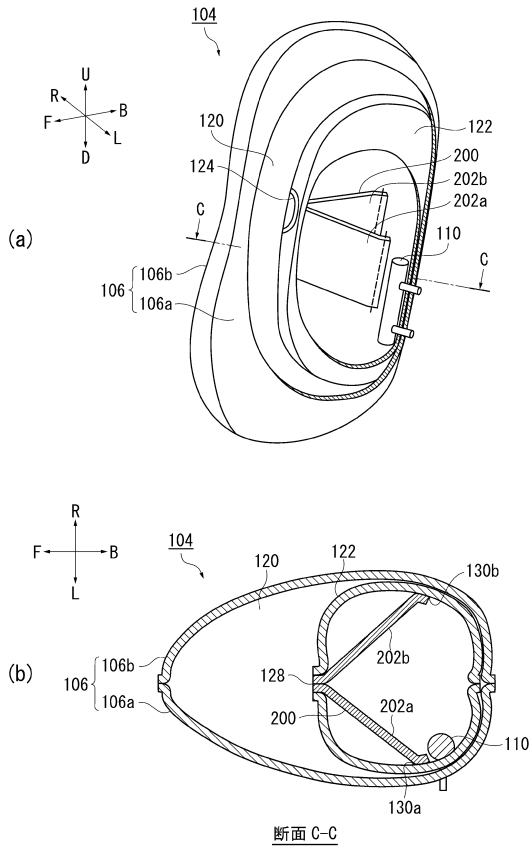
【図3】



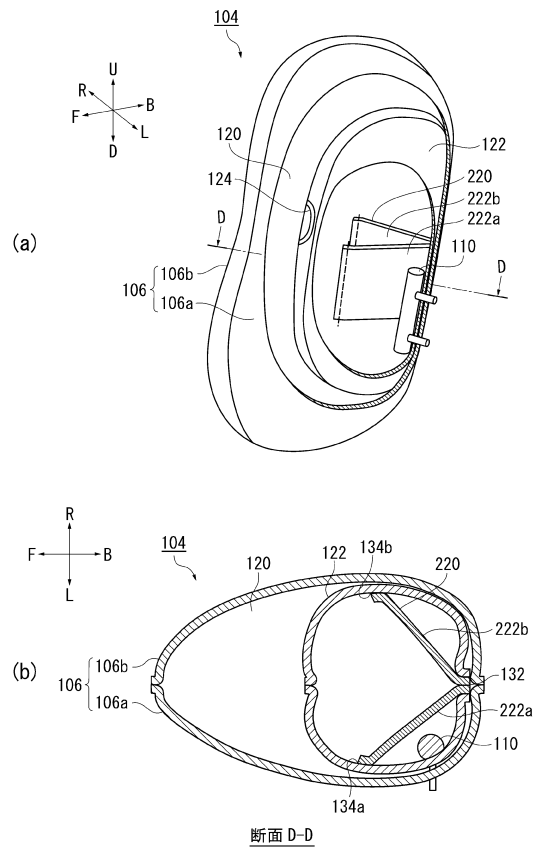
【図4】



【 図 5 】



【 図 6 】



フロントページの続き

- (72)発明者 小林 優斗
神奈川県横浜市港北区新横浜3丁目17番6号 オートリブ株式会社内
- (72)発明者 田口 博之
神奈川県横浜市港北区新横浜3丁目17番6号 オートリブ株式会社内

審査官 青木 良憲

- (56)参考文献 国際公開第2015/001912(WO, A1)
国際公開第2013/114591(WO, A1)
特開2012-46050(JP, A)
特開2008-201175(JP, A)
特表2010-535121(JP, A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
- | | |
|------|---------|
| B60R | 21/2338 |
| B60R | 21/207 |