

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2012 年 6 月 7 日(07.06.2012)



(10) 国際公開番号
WO 2012/073641 A1

- (51) 国際特許分類:
B60R 21/20 (2011.01) **B60R 21/205** (2011.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2011/075293
- (22) 国際出願日: 2011 年 11 月 2 日(02.11.2011)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2010-267026 2010 年 11 月 30 日(30.11.2010) JP
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): タカタ株式会社(TAKATA CORPORATION) [JP/JP]; 〒1078508 東京都港区赤坂 2 丁目 1 2 番 3 1 号 Tokyo (JP).
- (72) 発明者; および
- (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 辻本 慶 (TSUJIMOTO Kei) [JP/JP]; 〒1078508 東京都港区赤坂 2 丁目 1 2 番 3 1 号 タカタ株式会社内 Tokyo (JP). 小森 克也 (KOMORI Katsuya) [JP/JP]; 〒5638651 大阪府池田市桃園 2 丁目 1 番 1 号 ダイハツ工業株式会社内 Osaka (JP). 土田 佳史

(TSUCHIDA Yoshifumi) [JP/JP]; 〒5638651 大阪府池田市桃園 2 丁目 1 番 1 号 ダイハツ工業株式会社内 Osaka (JP).

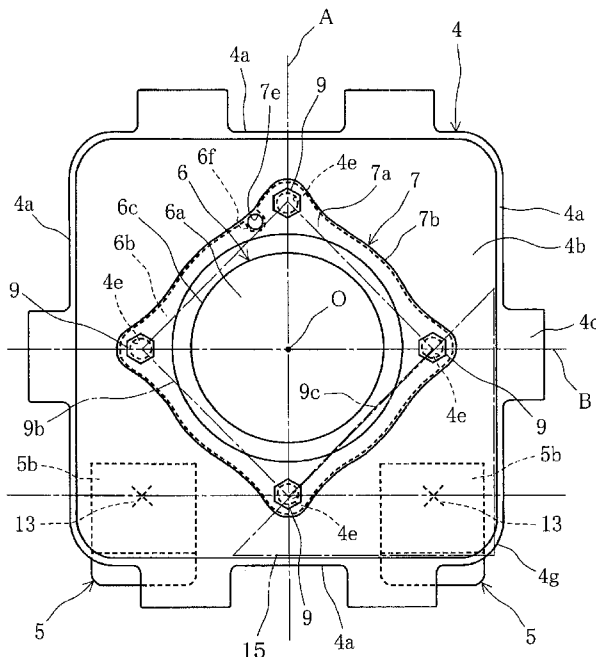
- (74) 代理人: 益田 博文 (MASUDA Hirofumi); 〒1100015 東京都台東区東上野 1-7-13 東上野上村ビル 2 階 Tokyo (JP).
- (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.
- (84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ユーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE,

[続葉有]

(54) Title: INFLATOR MOUNTING STRUCTURE FOR AIRBAG FOR FRONT PASSENGER SEAT

(54) 発明の名称: 助手席用エアバッグのインフレーター取付構造

[図2]



(57) Abstract: [Problem] To provide an inflator mounting structure for an airbag for a front passenger seat, the inflator mounting structure being configured in such a manner that a metallic case for housing the airbag is compact and that the inflator and the metallic case are joined together with increased rigidity. [Solution] An inflator (6) is disposed so that, in a plan view, a side (9c) of a substantially square connecting line (9b) formed by connecting multiple bolts (9) is tilted relative to a side wall (4a) of a metallic case (4), and so that the weld (13) at which a mounting bracket (5) is welded to the metallic case (4) is provided within a triangular region (15) formed by the side (9c) of the connecting line (9b) and a corner (4g) of the metallic case (4).

(57) 要約: 【課題】エアバッグを収納する金属ケースを小型化しつつ、インフレーターと金属ケースとの結合剛性を向上できる助手席用エアバッグのインフレーター取付構造を提供する。【解決手段】インフレーター6を、平面視で、ボルト9を結んで形成される略正方形の締結ライン9bの一边9cが、金属ケース4の側壁4aに対して傾斜するように配置し、マウントブラケット5の前記金属ケース4との溶接部13を、前記締結ライン9bの一边9cと前記金属ケース4の隅部4gとで形成される三角形の領域15内に設けた。



ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, 添付公開書類:

MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK,

SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ,

GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))

明 細 書

発明の名称： 助手席用エアバッグのインフレーター取付構造

技術分野

[0001] エアバッグ本体を収納する金属ケース内にインフレーターを締結固定する助手席用エアバッグのインフレーター取付構造に関する。

背景技術

[0002] この種の助手席用エアバッグのインフレーター取付構造として、従来、例えば、特許文献1には、エアバッグ本体を収納する略長方形の金属ケース内に円筒型インフレーターを4個のボルト及びナットで縦置に締結固定したものが開示されている。

先行技術文献

特許文献

[0003] 特許文献1：特許第4039140号公報

発明の概要

発明が解決しようとする課題

[0004] ところでエアバッグにおいては、エアバッグ本体がインフレーター内に装備されている火薬によって爆発展開する際に、前記インフレーターから金属ケースを介して車体構成部材に大きな荷重が作用する。

[0005] 前記特許文献1では、インフレーターの前記4個のボルトからマウントブラケットまでの距離、及び前記金属ケースの側壁までの距離が大きいため、インフレーターと金属ケースとの結合剛性が低く、過大な応力が前記金属ケースやインフレーターに発生するという問題がある。

[0006] また、前記金属ケースはダッシュボードの助手席乗員の前方部分に配置されているが、最近では、助手席乗員への快適な空調を確保するためエアコンの風量調節器を前記助手席の前方に配設することが一般的となっている。そのためエアバックの配置スペースに制約が生じており、前記金属ケースの小型化が要請されている。

[0007] しかし、前記従来構造では、前記金属ケースにマウントブラケットを溶接固定するためのスペースが大きくなり、金属ケースを小型化するにも限度がある。

[0008] 本発明は、前記従来状況に鑑みてなされたもので、エアバッグ本体を収納する金属ケースを小型化しつつ、金属ケース及びインフレータの結合剛性を向上できる助手席用エアバッグのインフレータ取付構造を提供することを課題としている。

課題を解決するための手段

[0009] 請求項1の発明は、エアバッグ本体を収納する矩形の金属ケースにインフレータをボルト及びナットで締結し、前記金属ケースを、マウントブラケットを介して車体構成部材に固定する助手席用エアバッグのインフレータ取付構造において、前記インフレータを、前記ボルトを結んで形成される矩形の締結ラインの一辺が、前記金属ケースの側壁に対して傾くように配置し、前記マウントブラケットの前記金属ケースとの溶接部を、前記締結ラインの一辺と前記金属ケースの隅部とで形成される三角形の領域内に設けることを特徴としている。

発明の効果

[0010] 本発明によれば、インフレータを、締結ボルトを結んで形成される矩形の締結ラインの一辺が、金属ケースの側壁に対して傾くように配置するとともに、マウントブラケットの前記金属ケースとの溶接部を、前記傾けた締結ラインの一辺と前記金属ケースの隅部とで形成される三角形の領域内に配設したので、前記金属ケースを小型化しても前記マウントブラケットの溶接面を十分に確保できる。そして金属ケースの小型化によって前記締結ボルトから金属ケースの側壁及びマウントブラケットの溶接部位までの距離を小さくでき、その結果インフレータ、金属ケースの結合剛性を向上でき、前記インフレータ、金属ケースに発生する応力を小さくできる。

[0011] また、マウントブラケットを前記三角形領域に設けたので、締結ラインを、前記金属ケースの側壁に対して平行に配置した場合に比較して、マウント

ブラケットを金属ケースの中心に寄せて配置でき、それだけ金属ケースを小型化できる。

図面の簡単な説明

[0012] [図1]本発明の実施例による助手席用エアバッグの正面図である。

[図2]前記金属ケースに前記インフレーター及びリテーナを取り付けた状態の平面図である。

[図3]前記インフレータの取付構造の分解斜視図である。

[図4]前記インフレーター取付構造の断面側面図（図1のⅠⅤ－ⅠⅤ線断面図）である。

発明を実施するための形態

[0013] 以下、本発明の実施の形態を添付図面に基づいて説明する。

[0014] 図1ないし図4は、本発明の実施例による助手席用エアバッグのインフレーター取付構造を説明するための図である。なお、本実施例において、上、下、左、右という場合は、特記なき限り、車両の前進方向に向かって見た場合の上、下、左、右を意味する。

[0015] 図において、1はダッシュパネル14の助手席前方部分に配設された助手席用エアバッグを示している。この助手席用エアバッグ1は、前記ダッシュパネル14の開口14a内に挿入配置されたエアバッグカバー2と、該エアバッグカバー2内に配置された金属ケース4と、該金属ケース4内に配置され、その底面に固定されたインフレーター6と、前記金属ケース4内に収容され、前記インフレーター6を覆うように配置されたエアバッグ本体3と、該エアバッグ本体3を前記金属ケース4に固定するリテーナ7とを備えている。

[0016] 前記エアバッグカバー2は、例えば、樹脂製であり、略矩形の筒状を成す係止壁2bと、該係止壁2bの開口を覆うとともに前記ダッシュパネル14と連続面を成す蓋部2eとを一体形成したものである。前記蓋部2eには、破断予定部2cと、複数の係止爪2aとが形成されており、前記エアバッグカバー2は、ダッシュパネル14の開口部14aに前記係止爪2aに係止させることにより、前記ダッシュパネル14の内側に配置固定されている。

- [0017] 前記金属ケース4は、平面視で略正方形を成しており、前、後、左、右の側壁4aと、底壁4bとを有し、前記各側壁4aの上端には1つ又は複数の係止爪4cが一体に折り曲げ形成されている。この各係止爪4cは前記係止壁2bの高さ方向略中央部に形成された各係止孔2dに挿入され、係止可能となっている。
- [0018] 前記底壁4bには、前記インフレータ6を挿入するための開口部4dと、前記インフレータ6を取り付けるための4つの取付孔4eと、前記インフレータ6の位置決めをするための1つの位置決め孔4fとが形成されている。前記各取付孔4eは、前記金属ケース4の前後方向中心線A及び左右方向中心線B上の各側壁4a寄りに形成されており、各取付孔4eを結ぶラインは略正方形を成している。
- [0019] 前記金属ケース4の底壁4bの後側の左右のコーナ部には、左、右のマウントブラケット5、5が固定されている。該左、右のマウントブラケット5、5は、板金製であり、車幅方向視で略L字形状を成しており、その縦辺部5aが車幅方向に延びるリインフォースメント（車体構成部材）8にボルト8aで固定され、その横辺部5bが、前記金属ケース4の底壁4bにスポット溶接部13により固定されている。
- [0020] 前記インフレータ6は、円筒形状を成す本体部6aと、前記金属ケース4に取り付けるためのフランジ部6bとを有する。前記本体部6aの内部には、前記エアバッグ3を爆発展開させるための火薬（不図示）が内蔵されており、該火薬は、前記金属ケース4の中心点Oを中心にして配設されている。前記本体部6aの上部には、前記火薬の爆発時に発生して前記エアバッグ3を膨張させるガスを噴出させるための複数の噴出孔6dが形成されている。
- [0021] 前記フランジ部6bは、前記本体部6aの外周面から突き出るように形成され、平面視で略正方形を成している。前記フランジ部6bの四隅には、取付孔6eが形成されている。また、前記フランジ部6bの四隅のうちの一隅には、前記インフレータ6の位置決めをするための位置決め孔6fが形成されている。

[0022] 前記リテーナ 7 は、板金製であり、平面視で略正方形を成しており、底壁 7 a と、該底壁 7 a の外周縁から上方に立ち上がるように一体形成された縦壁 7 b とを有する。前記底壁 7 a には、前記インフレータ 6 の本体部 6 a を挿入するための挿入孔 7 c が形成されている。また前記底壁 7 a の四隅には、前記インフレータ 6 及び前記エアバッグ本体 3 を金属ケース 4 に取り付けるため締結ボルト 9 が下方に貫通するように挿入され、溶接固定されている。また、前記底壁 7 a の四隅のうちの一隅には、前記インフレータ 6 の位置決めをするための切り起こし 7 e が形成されている。

[0023] 前記エアバッグ本体 3 は、可撓性を有するポリエステルやポリアミド糸等から成る織布により袋状に形成されている。前記エアバッグ本体 3 の所定箇所には、前記インフレータ 6 の本体部 6 a を挿通させるための挿通孔 3 a と、前記リテーナ 7 を介して取り付けるための取付孔 3 b と、位置決め孔 3 c とが形成されている。

[0024] 本実施例のエアバッグ 1 の組立てにあたっては、前記エアバッグ本体 3 を前記金属ケース 4 の底壁 4 b 上に載置するとともに、前記金属ケース 4 の開口部 4 d に前記インフレータ 6 の本体部 6 a を下方から上方に縦置に挿入する。そして前記インフレータ 6 のフランジ部 6 b の位置決め孔 6 f，前記金属ケース 4 の位置決め孔 4 f，前記エアバッグ 3 の位置決め孔 3 c を一致させるとともに、リテーナ 7 の 4 個の締結ボルト 9 を前記エアバッグ 3 の取付孔 3 b，前記金属ケース 4 の取付孔 4 e 及び前記フランジ部 6 b の取付孔 6 e に挿入しつつ、前記切り起こし 7 e を位置決め孔 3 c 等に挿入し、4 個の締結ナット 10 を締結ボルト 9 の下方突出部に螺装することによって締結固定する。

[0025] これにより、本実施例のインフレータ 6 は、平面視で、前記 4 個の締結ボルト 9 を結んで形成される略正方形の締結ライン 9 b の一辺 9 c が、前記金属ケース 4 の 1 つの側壁 4 a に対して 45° 傾斜した状態に配置されている。そのため前記左、右のマウントブラケット 5，5 は、前記締結ライン 9 b の一辺 9 c と前記金属ケース 4 の隅部 4 g とで形成される三角形の領域 15

内に位置することとなる。また、前記各締結ボルト 9 は、前記金属ケース 4 の各側壁 4 a に近接しており、さらに 1 つの締結ボルト 9 は左、右のマウントブラケット 5、5 を結ぶ直線上に位置している。

[0026] そして、前記エアバッグ本体 3 を収納した前記金属ケース 4 を、前記マウントブラケット 5、5 を介して前記リインフォースメント 8 に取り付け、前記エアバッグカバー 2 の前記係止孔 2 d に前記金属ケース 4 の前記係止爪 4 c を係止させるとともに、前記係止爪 2 a を前記ダッシュボード 1 4 の開口部 1 4 a に係止させることにより、前記助手席用エアバッグ 1 が前記ダッシュボード 1 4 に取り付けられる。

[0027] 本実施例では、インフレータ 6 を、平面視で、締結ボルト 9 を結んで形成される略正方形の締結ライン 9 b の一辺 9 c が、金属ケース 4 の側壁 4 a に対して 45° 傾斜するように配置し、左、右のマウントブラケット 5、5 の前記金属ケース 4 とのスポット溶接部 1 3 を、前記傾斜させた締結ライン 9 b の一辺 9 c と前記金属ケース 4 の隅部 4 g とで形成される三角形の領域 1 5 内に配設したので、前記各締結ボルト 9 から前記金属ケース 4 の各側壁 4 a まで、及び前記マウントブラケット 5 のスポット溶接部 1 3 までの距離が短くなり、それだけインフレータ 6 と前記金属ケース 4 との結合剛性を向上できる。また、1 つの締結ボルト 9 については前記左、右のマウントブラケット 5、5 を結ぶ直線上に位置したので、前記締結ボルト 9 を結んだ前記締結ライン 9 b を、前記金属ケース 4 の側壁 4 a に対して平行に配置した場合に比較して、前記エアバッグ本体 3 が車室内方向へ展開したときの荷重に対する剛性を向上できる。

[0028] また、前記マウントブラケット 5 を前記三角形の領域 1 5 部分に配置したので、前記金属ケース 4 を小型化しながら、該金属ケース 4 の底壁 4 b に前記マウントブラケット 5 の溶接面を十分に確保でき、前記金属ケース 4 の軽量化及び小型化を図ることができる。

[0029] なお、前記実施例では、4 個の締結ボルト 9 で締結した場合を説明したが、本発明の締結ボルトは 4 個に限定されない。また、締結ボルト 9 を結んで

形成される締結ライン 9 b が略正方形の場合を説明したが、本発明の締結ラインは矩形であれば良い。また前記締結ラインを、金属ケース 4 の側壁 4 a に対して 45° 傾けて配置した場合を説明したが、本発明の傾斜角度は 45° に限定されない。要は、左、右のマウントブラケット 5、5 の前記金属ケース 4 との溶接部 13 を、前記傾斜している締結ライン 9 b の一辺 9 c と前記金属ケース 4 の隅部 4 g とで形成される三角形の領域内に配置可能の程度に傾斜させれば良い。

符号の説明

- [0030] 1 助手席用エアバッグ
3 エアバッグ本体
4 金属ケース
4 a 側壁
4 g 金属ケースの隅部
5 マウントブラケット
6 インフレーター
8 リンフォースメント（車体構成部材）
9 ボルト
9 b 締結ライン
9 c 締結ラインの一辺
10 ナット
13 スポット溶接部
15 三角形の領域

請求の範囲

[請求項1]

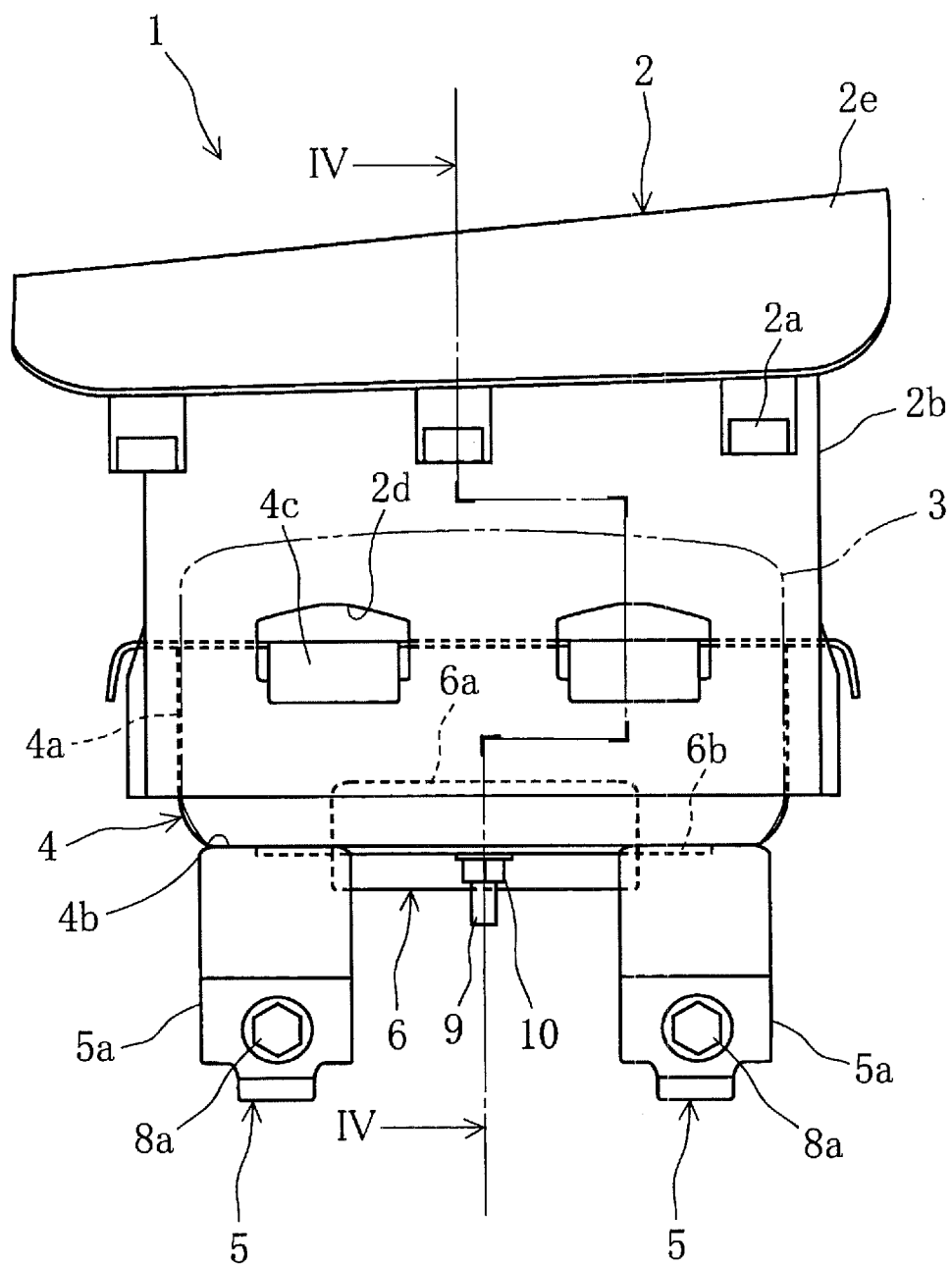
エアバッグ本体（３）を収納する矩形の金属ケース（４）にインフレーター（６）をボルト（９）及びナット（１０）で締結し、前記金属ケース（４）をマウントブラケット（５）を介して車体構成部材（８）に固定する助手席用エアバッグ（１）のインフレーター取付構造において、

前記インフレーター（６）を、前記ボルト（９）を結んで形成される矩形の締結ライン（９ｂ）の一辺（９ｃ）が、前記金属ケース（４）の側壁（４ａ）に対して傾くように配置し、

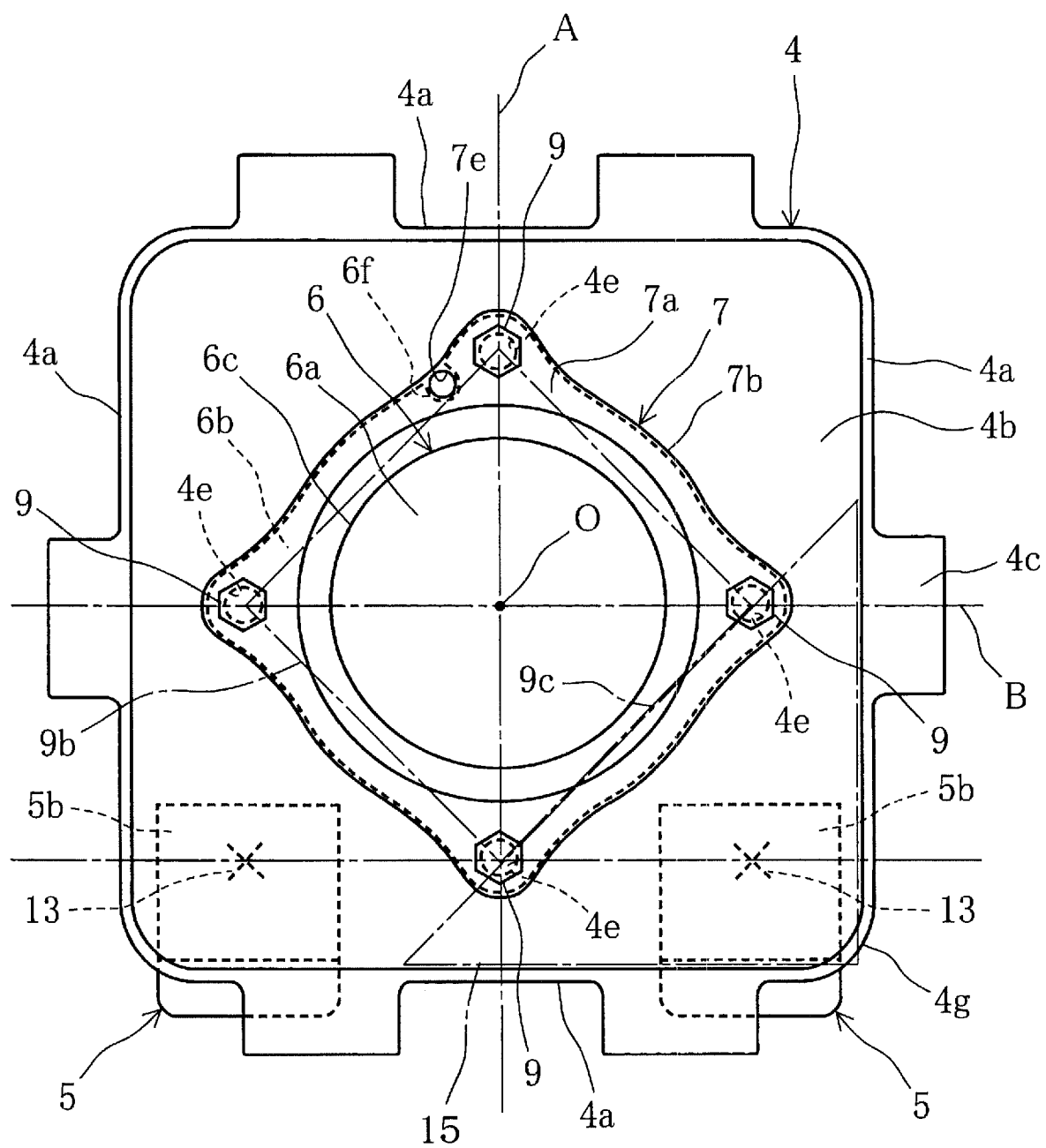
前記マウントブラケット（５）の前記金属ケース（４）との溶接部（１３）を、前記締結ライン（９ｂ）の一辺（９ｃ）と前記金属ケース（４）の隅部（４ｇ）とで形成される三角形の領域（１５）内に設けた

ことを特徴とする助手席用エアバッグ（１）のインフレーター取付構造。

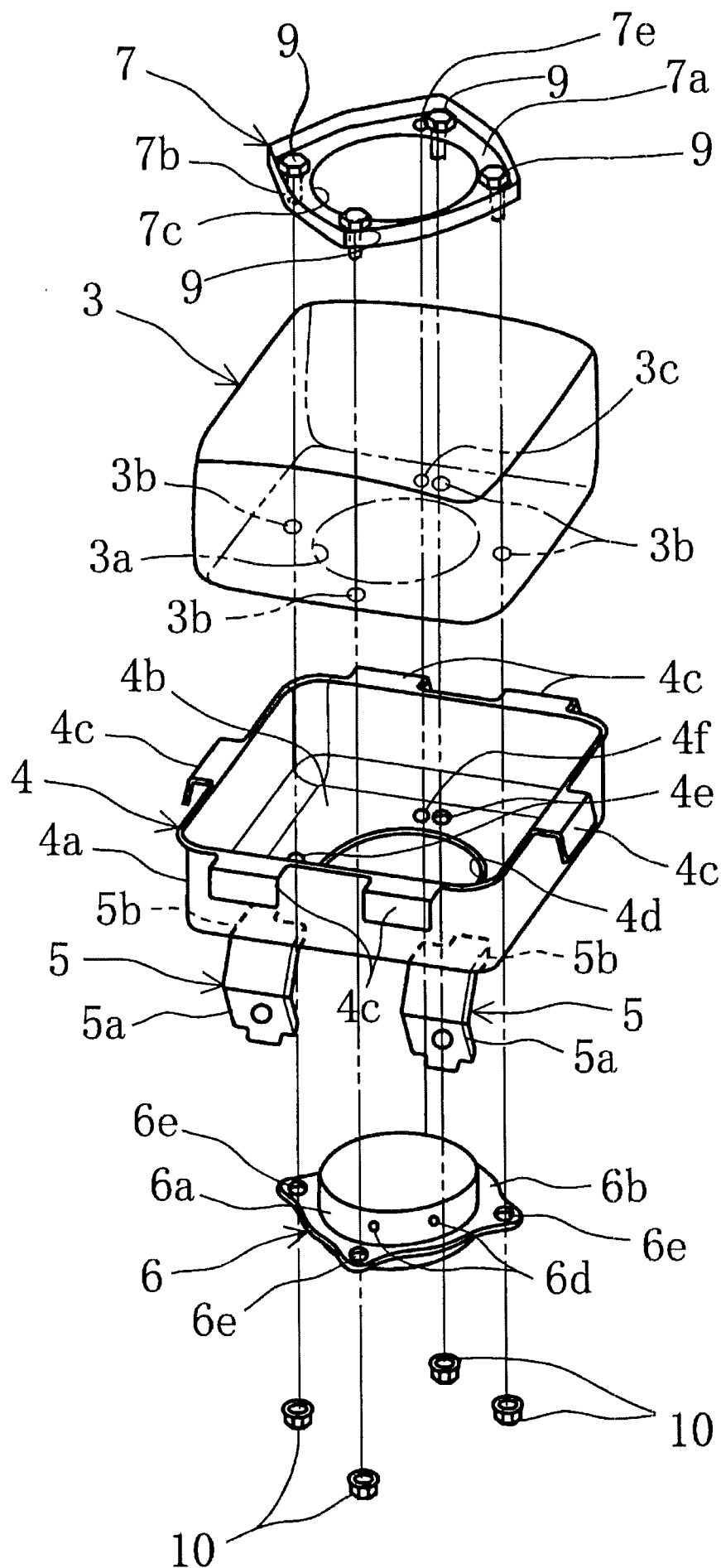
[図1]



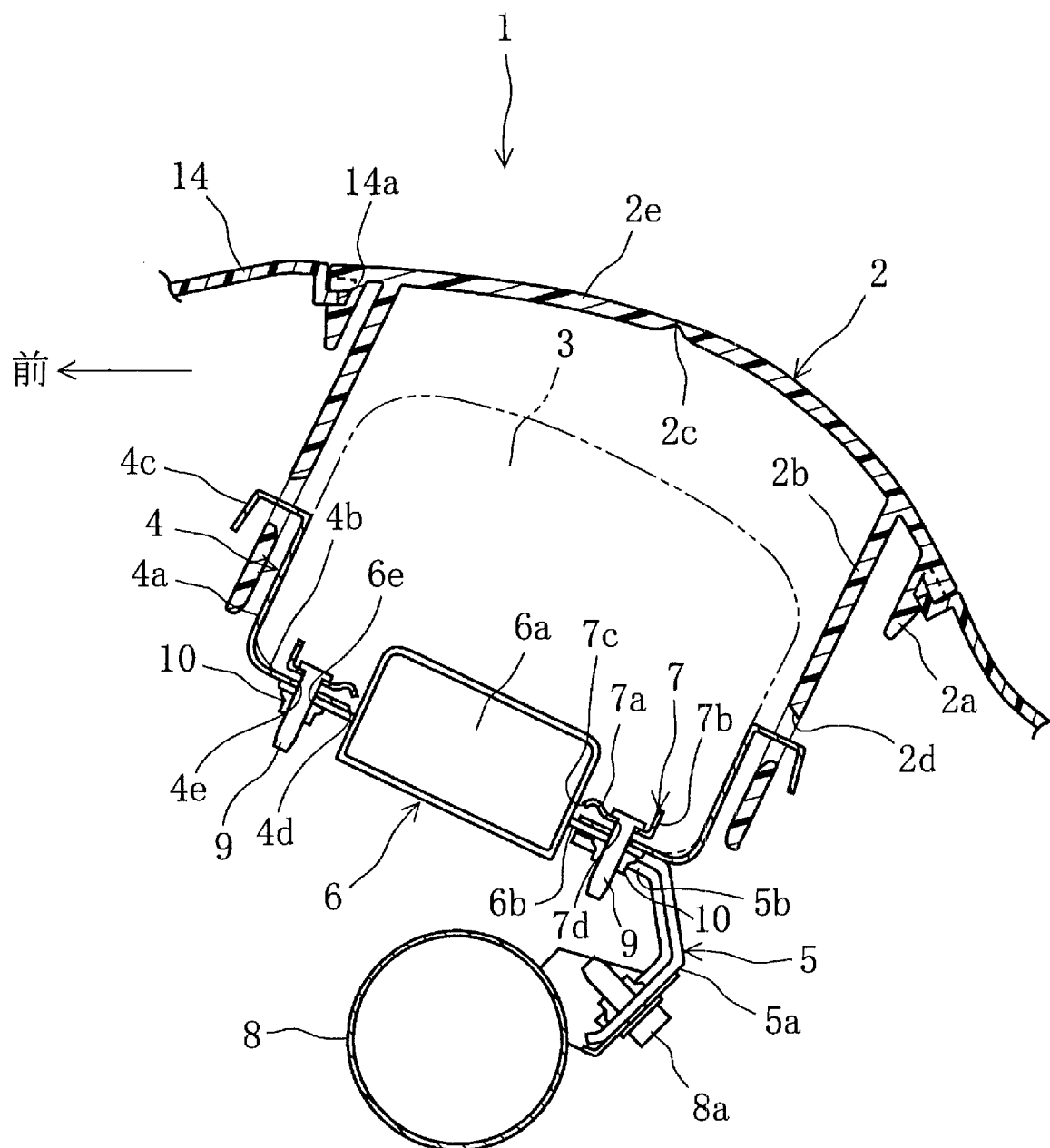
[図2]



[図3]



[図4]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2011/075293

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

B60R21/20 (2011.01) i, B60R21/205 (2011.01) i

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

B60R21/20, B60R21/205

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho 1922-1996 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2011

Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2011 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2011

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 4039140 B2 (Toyoda Gosei Co., Ltd.), 30 January 2008 (30.01.2008), fig. 3 (Family: none)	1
A	JP 2006-151128 A (Autoliv Development AB.), 15 June 2006 (15.06.2006), fig. 13 (Family: none)	1
A	JP 07-277128 A (Nippondenso Co., Ltd.), 24 October 1995 (24.10.1995), entire text; all drawings & US 5547215 A & DE 19512436 A1	1

☒ Further documents are listed in the continuation of Box C.☐ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
27 December, 2011 (27.12.11)Date of mailing of the international search report
17 January, 2012 (17.01.12)Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2011/075293

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 08-150891 A (Toyoda Gosei Co., Ltd.), 11 June 1996 (11.06.1996), entire text; all drawings & US 5613700 A & AU 3911995 A & CN 1131626 A & AU 692618 B	1

A. 発明の属する分野の分類（国際特許分類（I P C））
Int.Cl. B60R21/20(2011.01)i, B60R21/205(2011.01)i

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料（国際特許分類（I P C））

Int.Cl. B60R21/20, B60R21/205

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報	1 9 2 2 - 1 9 9 6 年
日本国公開実用新案公報	1 9 7 1 - 2 0 1 1 年
日本国実用新案登録公報	1 9 9 6 - 2 0 1 1 年
日本国登録実用新案公報	1 9 9 4 - 2 0 1 1 年

国際調査で使用した電子データベース（データベースの名称、調査に使用した用語）

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求項の番号
A	JP 4039140 B2（豊田合成株式会社）2008.01.30, 図3（ファミリーなし）	1
A	JP 2006-151128 A（オートリブ ディベロップメント エービー）2006.06.15, 図13（ファミリーなし）	1
A	JP 07-277128 A（日本電装株式会社）1995.10.24, 全文、全図 & US 5547215 A & DE 19512436 A1	1
A	JP 08-150891 A（豊田合成株式会社）1996.06.11, 全文、全図 & US 5613700 A & AU 3911995 A & CN 1131626 A & AU 692618 B	1

☐ C欄の続きにも文献が列挙されている。

☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献（理由を付す）

「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

2 7 . 1 2 . 2 0 1 1

国際調査報告の発送日

1 7 . 0 1 . 2 0 1 2

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁（I S A / J P）

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官（権限のある職員）

栗倉 裕二

電話番号 03-3581-1101 内線 3381

3 Q

3 2 2 0