

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第4216933号
(P4216933)

(45) 発行日 平成21年1月28日 (2009. 1. 28)

(24) 登録日 平成20年11月14日 (2008. 11. 14)

(51) Int. Cl.

B 6 0 J 3/00 (2006. 01)

F 1

B 6 0 J 3/00

L

請求項の数 1 (全 6 頁)

(21) 出願番号 特願平10-323094
(22) 出願日 平成10年11月13日 (1998. 11. 13)
(65) 公開番号 特開2000-142107 (P2000-142107A)
(43) 公開日 平成12年5月23日 (2000. 5. 23)
審査請求日 平成17年9月26日 (2005. 9. 26)

(73) 特許権者 504136889
株式会社ファルテック
神奈川県川崎市幸区堀川町 5 8 0 番地
(73) 特許権者 594018887
ナガタベルリッツア株式会社
東京都中央区銀座 8 丁目 1 0 番 1 4 号
(74) 代理人 100074918
弁理士 瀬川 幹夫
(72) 発明者 岩瀬 裕之
東京都港区三田 3 丁目 5 番 2 8 号 日産ア
ルティア株式会社内
(72) 発明者 伽藍 稔浩
東京都港区三田 3 丁目 5 番 2 8 号 日産ア
ルティア株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 サイドバイザー用ブラケット

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

2つの対応片を組み合わせてなるブラケットの断面をコ字形、ロ字形等に形成し、上記対応片の一方をサイドバイザーの先端部の内側へ取付け、他方を窓枠に接合して上記サイドバイザーの先端部を窓枠に固定するとともに、上記ブラケットの内側に形成された間隙の入口側を遮蔽片で塞いで上記間隙に風を通さないようにしたことを特徴とするサイドバイザー用ブラケット。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、走行時に騒音を発生しないように改良したサイドバイザー用ブラケットに関する。

【0002】

【従来の技術】

従来、サイドバイザーの先端部を窓枠へ固定するブラケット12として、図11に示すようなコ字形断面に形成して、対応片の一方12aをサイドバイザー13の先端部内側へ成形ピンのかしめ（図面省略）により固定し、他方12bを両面接着テープ14等により窓枠（図面省略）へ接合して固定する構造のものは知られている。

【0003】

しかしながら、前記ブラケットは、対応片の間に風が通る間隙15が存在するため、自

10

20

動車の走行時、この間隙 15 を風が通って耳障りな風切り音や騒音を発し、バイザーの商品価値を低下させる問題点がある。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

本発明は、風が通る間隙の入口側にその遮蔽片を設けるだけで、コ字形、ロ字形等のブラケットを風が通る間隙のないものとして、前記従来の問題点が解消されたサイドバイザー用ブラケットを提供する。

【0005】

【課題を解決するための手段】

前記課題を解決するため本発明に係るサイドバイザー用ブラケットは、2つの対応片を組み合わせるブラケットの断面をコ字形、ロ字形等に形成し、上記対応片の一方をサイドバイザーの先端部の内側へ取付け、他方を窓枠に接合して上記サイドバイザーの先端部を窓枠に固定するとともに、上記ブラケットの内側に形成された間隙の入口側を遮蔽片で塞いで上記間隙に風を通さないようにしたことを特徴とする。

10

【0006】

【発明の実施の形態】

以下に本発明に係るサイドバイザー用ブラケットの実施の形態を図面に基づいて説明する。

【0007】

各図において符号 1 は、サイドバイザーである。このサイドバイザー 1 は、合成樹脂樹脂、又は、金属等により自動車 2 の窓枠 3 へ適合する形状に形成して、両面接着テープにより図 1 に示すように前記窓枠 3 へ取付ける。

20

【0008】

図 2～図 10 において符号 4 は、サイドバイザー 1 の先端部を窓枠 3 へ固定するブラケットである。このブラケット 4 は、図 4、図 6～図 9 に示すように L 形の下片 4 a と上片 4 b とをコ字形をなすように組み合わせ、重合部をねじ 5 等により結合して形成するか、図 10 に示すように L 形の下片 4 a と下向きのコ字形上片 4 b とをロ字形をなす様に組み合わせ、重合部をねじ 5 等により結合して形成するもので、材料としては金属、合成樹脂等を用いる。そして、このブラケット 4 は、下片 4 a の水平部に図 3、図 5、図 9 に示す通り孔 6 をあけ、この孔 6 にサイドバイザー 1 の先端部内側に一体成形されているピン 7 を図 3、図 5 に示すように通し、鎖線で示すようにかしめ 7 a を形成する等の手段によりサイドバイザー 1 へ固定し、上片 4 b の水平部には、図 2～図 10 に示すように両面接着テープ 8 の一面を接着し、他面を窓枠 3 へ接着すること等によってサイドバイザー 1 の先端側を窓枠 3 へ確実に固定させる。

30

【0009】

図 3～図 6 と図 10 において符号 9 は、ブラケット 4 における下片 4 a と上片 4 b との対応片の間に存在する間隙である。この間隙 9 は開放させて置くと自動車 2 の走行時、風が通って耳障りな風切り音や、騒音を発生する。そこで、ブラケット 4 における上片 4 b の垂直部に図 2～図 8 に示すように遮蔽片 10 を連設するか、図 9 に示すように下片 4 の垂直部に遮蔽片 10 を連設して、これら遮蔽片 10 により前記間隙 9 の入口側を塞がせ、自動車 2 の走行時も風が間隙 9 を通らないようにして、耳障りな風切り音や、騒音を発生させないようにする。前記遮蔽片 10 の形状は、なるべく空気抵抗を小さくすることが望ましいから、図 2、図 3、図 7 に示すような円弧状か、図 5、図 8、図 9 に示すような斜面状等とする。そして、このブラケット 4 は、サイドバイザー 1 との間に隙間ができて騒音を発生する原因になるので、図 3、図 7 に示すように下片 4 a の水平部が上片 4 b の垂直部の外形よりも小さく形成される場合は、上片 4 a の垂直部の下側に切欠 11 を設けて、この切欠 11 に下片 4 a の水平部を収まらせ、図 8 に示すように下片 4 a の水平部が上片 4 b の垂直部の外形に合う形状に形成される場合は、この水平部の上に上片 4 b を乗せてブラケット 4 とサイドバイザー 1 との間になるべく間隙ができないようにする。しかし、間隙を完全になくすことは難しいので、遮蔽片 10 の外側に軟質のためサイドバイザ

40

50

ー 1 へ自在に馴染んで間隙を密閉し得る貼部材（図面省略）を貼り付けるか、間隙の部分にこれを塞ぐ充填材を詰める等の手段を講じて極力間隙がなくなるようにする。

【0010】

前記ブラケット 4 の上片 4 b、又は、下片 4 a に設ける遮蔽片 10 は、機能的には間隙 9 の入口側だけを塞がせればよく、間隙 9 の出口側は開放していてもよい。しかし、ブラケット 4 は、対称形に形成される左右のサイドバイザー 1 へ共用すると部品の種類が減ってその製造、管理等に好都合であるから、ブラケット 4 を図 2、図 3、図 5、図 7～図 9 に示す通り、間隙 9 の入口側を塞ぐ遮蔽片 10 だけでなく、これと対称的に出口側にも同形の遮蔽片 10 を対称的に設けた構造としているが、ブラケット 4 を左用と右用を別々に形成して遮蔽片 10 を間隙の入口側だけに設けるようにしてもよい。

10

【0011】

前述した構成のサイドバイザー用ブラケットは、サイドバイザー 1 の先端部の内側にブラケット 4 の下片 4 a をかしめ等により固定し、上片 4 b には両面接着テープ 8 を接着して、この接着テープ 8 の他面を窓枠 3 へ接着すれば、サイドバイザー 1 の先端部は窓枠 3 へ確実に固定される。そして、このブラケット 4 はコ字、ロ字形等の構造であるため、風が通る間隙 9 が存在しても、遮蔽片 10 がこの間隙 9 の入口側を塞いで自動車が行くるとき風を通さない。従って、耳障りな風切り音や騒音を発生することがない。

【0012】

【発明の効果】

前述した通り、本発明に係るサイドバイザー用ブラケットは、コ字形、ロ字形等の構造が簡単なもので確実なサイドバイザーの取付ができて、しかも、風が通る間隙を遮蔽片により塞がせて風を通さないようにしたから、自動車の走行時に耳障りな風切り音や騒音を発生しないため快適に走行ができて、サイドバイザーの商品価値が高められる。

20

【図面の簡単な説明】

【図 1】 本発明に係るサイドバイザー用ブラケットを用いてサイドバイザーを窓枠へ取付けた自動車の一部分を示す斜視図である。

【図 2】 同上ブラケットをサイドバイザーへ取り付け付けた状態を示す一部分の斜視図である。

【図 3】 同上ブラケットの一部を破断して示す正面図である。

【図 4】 同上ブラケットの正面図である。

30

【図 5】 同上ブラケットの他の例の一部を破断して示す正面図である。

【図 6】 同上ブラケットの正面図である。

【図 7】 同上ブラケットの一例の分解斜視図である。

【図 8】 同上ブラケットの他の例の分解斜視図である。

【図 9】 同上ブラケットの更に他の例の分解斜視図である。

【図 10】 同上ブラケットの下片と上片がロ字形をなすように組み合わせられた状態の断面図である。

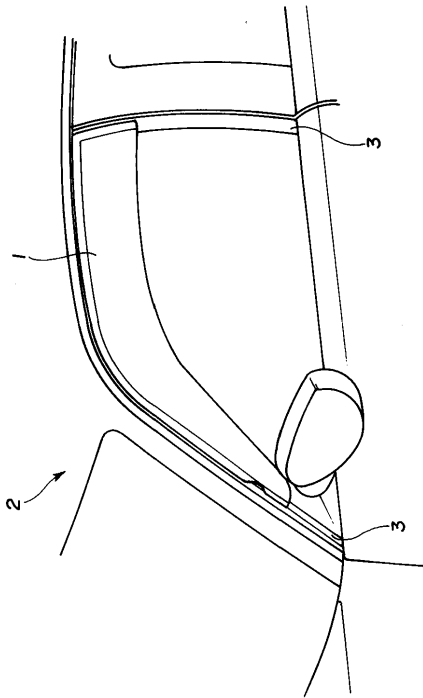
【図 11】 従来のブラケットのサイドバイザーへの取付状態を示す斜視図である。

【符号の説明】

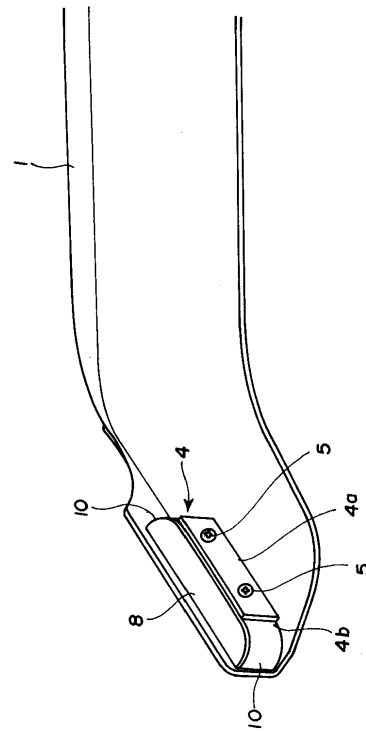
- 1 サイドバイザー
- 3 窓枠
- 4 ブラケット
- 4 a 下片
- 4 b 上片
- 9 間隙
- 10 遮蔽片

40

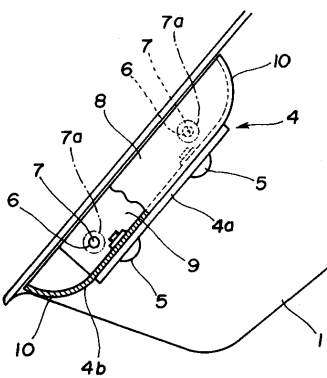
【図 1】



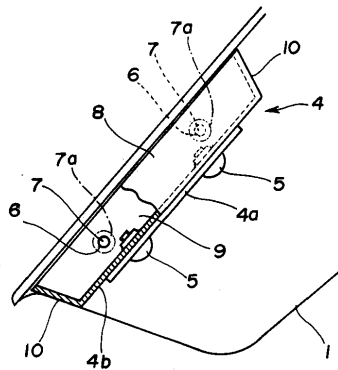
【図 2】



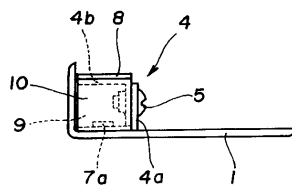
【図 3】



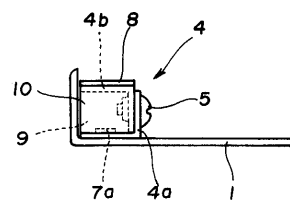
【図 5】



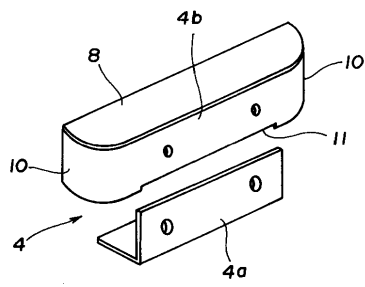
【図 4】



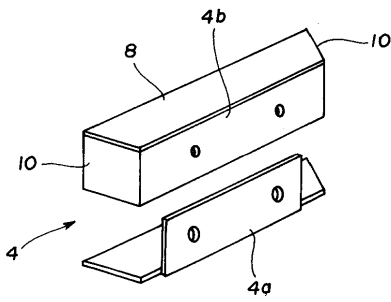
【図 6】



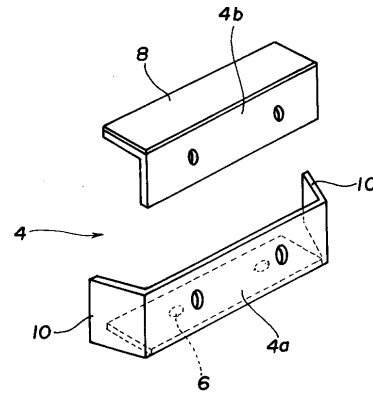
【図 7】



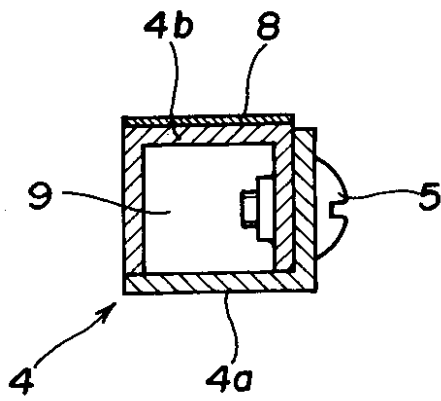
【図 8】



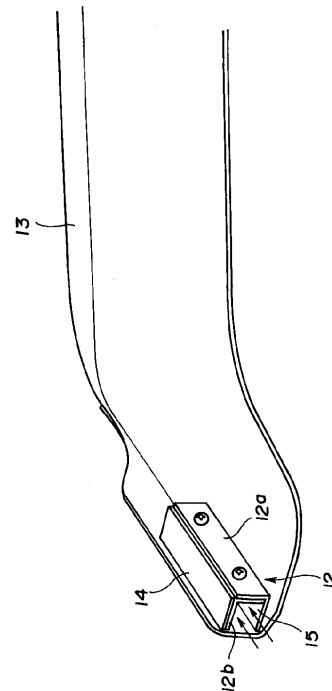
【図 9】



【図 10】



【図 11】



フロントページの続き

- (72)発明者 安田 秀則
東京都港区三田3丁目5番28号 日産アルティア株式会社内
- (72)発明者 神戸 高尚
神奈川県茅ヶ崎市矢畑1222番地 永田通商株式会社内

審査官 加藤 友也

- (56)参考文献 実開平01-027461 (JP, U)
実開平01-087916 (JP, U)
特開平08-324242 (JP, A)
特開昭63-265723 (JP, A)
実公平06-024254 (JP, Y2)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
B60J 3/00