

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載

【部門区分】第5部門第2区分

【発行日】平成23年5月12日(2011.5.12)

【公表番号】特表2009-534595(P2009-534595A)

【公表日】平成21年9月24日(2009.9.24)

【年通号数】公開・登録公報2009-038

【出願番号】特願2009-505752(P2009-505752)

【国際特許分類】

*F 16 F 15/26 (2006.01)*

【F I】

F 16 F	15/26	G
F 16 F	15/26	N
F 16 F	15/26	H
F 16 F	15/26	L

【誤訳訂正書】

【提出日】平成23年3月14日(2011.3.14)

【誤訳訂正1】

【訂正対象書類名】特許請求の範囲

【訂正対象項目名】請求項4

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【請求項4】

前記くぼみ(31)は、前記バランシングシャフト(11)の長手方向に關し対称的に構成されるか、あるいは前記軸受(16, 17)の前記走行面(18)により羽根車状を形成することを特徴とする請求項1記載のバランシングシャフト。

【誤訳訂正2】

【訂正対象書類名】特許請求の範囲

【訂正対象項目名】請求項14

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【請求項14】

前記走行リング(39)は、前記軸受(16, 17)の部分的に形成された前記走行面(18)にプレスされて、形状結合および/または嵌め結合されるか、または、前記走行リング(39)は、前記軸受(16, 17)に材料一体化結合されることを特徴とする請求項13に記載のバランシングシャフト。

【誤訳訂正3】

【訂正対象書類名】特許請求の範囲

【訂正対象項目名】請求項15

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【請求項15】

前記軸受(16, 17)は前記走行リング(39)を受け、前記走行リング(39)は縁が開いた状態で、前記軸受(16, 17)の部分的に構成された前記走行面(18)を取り囲み、形状結合及び/又は嵌め結合及び/又は材料一体化結合によって配置されることを特徴とする請求項1に記載のバランシングシャフト。

【誤訳訂正4】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0014

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0014】

軸受の更に他の代替実施形態は、軸受の周囲に部分的に延びる走行面により羽根車状の断面を形成するためにくぼみを備える。これは、潤滑液の輸送に極めて有利である。

【誤訳訂正5】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0024

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0024】

保持される軸受位置を取り囲む走行リングが、軸受に対する形状結合及び／又は嵌め結合によって形成されると有利である。これにより、走行リングを追加の操作で軸受に容易に固定することができる。特に嵌め結合の場合は、走行面を確実に受けるために、少なくとも $180^{\circ}$ の周囲角を有する軸受を形成することが好ましい。代替として、走行リング内の軸受の近くに内方を向く突出部を設けてもよく、これにより、 $180^{\circ}$ 未満の走行面の周囲角で嵌め結合とし、同時に形状結合が可能になる。

【誤訳訂正6】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0025

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0025】

本発明の更に他の代替構成によれば、材料一体化結合によって軸受上に保持される走行リングが設けられる。このタイプの材料一体化結合は、はんだ付け又は溶接工程によって作成することができる。材料一体化結合では、走行面の部分的周囲角はほとんど周囲を取り囲むことができず、従って、走行面は、アンバランスの結果として負荷が最も大きくなる周囲角で軸受面に対する支持が容易になるよう向かれる。更に、代替として、走行リングは、走行面に対して形状結合及び／又は嵌め結合及び／又は材料一体化結合によって設けられてもよい。

【誤訳訂正7】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0039

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0039】

図10は、図9の代替実施形態としての軸受16、17の概略断面図である。くぼみ31は、走行面18と共に、羽根車状の断面を形成し、それにより潤滑剤の巻き込みが強化される。

【誤訳訂正8】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0044

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0044】

図15から図17は、図7から図9による前述のバランシングシャフト11に対するバランシングシャフト11の更に他の代替実施形態を示す。更に、図7から図9によるバランシングシャフト11に走行面18を取り囲む走行リング39を有する。これにより、エンジンユニットにおいて、バランシングシャフト11を、滑り軸受、具体的にはころ軸受又は転がり軸受として構成された軸受用に修正することができる。それでも、くぼみ31

のために、軸受 16、17 の重量の減少が実現される。1つの実施形態によれば、走行リング 39 は、バランシングシャフト 31 の挿入前に走行面 18 にプレスされる。この実施形態では、走行面 18 の周囲角が 180° より大きくなるように構成されることが好ましい。代替として、内方に突出し、走行面 18 の一部分又は走行面 18 の自由端に作用し、従って嵌め結合及び形状結合を生成する突出部を有するように走行リング 39 を作成してもよい。後の実施形態では、走行面 18 は、180° 未満のラップ角を有してもよい。