

【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 2 部門第 5 区分

【発行日】平成 25 年 9 月 12 日 (2013.9.12)

【公表番号】特表 2008-542123 (P2008-542123A)

【公表日】平成 20 年 11 月 27 日 (2008.11.27)

【年通号数】公開・登録公報 2008-047

【出願番号】特願 2008-515244 (P2008-515244)

【国際特許分類】

B 6 0 R 21/34 (2011.01)

B 6 2 D 25/10 (2006.01)

【F I】

B 6 0 R 21/34 6 9 2

B 6 2 D 25/10 E

【誤訳訂正書】

【提出日】平成 25 年 7 月 25 日 (2013.7.25)

【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】全文

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車輛のボディに関節連結態様で連結された車輛のエンジンルームのボンネット (1) が、少なくとも一つのフック (18) によって前記ボディにラッチ止めされた位置から、関節連結部を中心として車輛の後方から前方に回転することによって部分的に開放できるように、前記ボンネット (1) の開放を制御するためのデバイスであって、

前記車輛の前記前部に配置された衝撃検出器 (4) と、

前記フック (18) のラッチ解除を制御するため前記衝撃検出器 (4) と相互作用するアクチュエータ (5、19、21) と、

前記ボンネット (1) の開放を案内するための手段であって、この手段はボンネット (1) の前縁 (1b) を後方へスライドさせ、ボンネット (1) の後縁 (1a) を実質的に垂直方向 (D) に案内するための手段とを備え、前記ボンネット (1) の開放は後方移動と回転移動によって行われ、

前記ボンネット (1) の開放を案内するための前記手段は可動支持体 (9) を含み、この可動支持体 (9) は、前記レバー (11、12) の関節連結シャフトと平行なシャフト (17) によって前記ボンネット (1) に関節連結態様で連結され、

前記アクチュエータ (5、19、21) は、前記フック (18) のラッチ解除及び前記ボンネット (1) の開放を連続的に制御し、

前記アクチュエータ (5、19、21) の制御は、火工手段によってトリガーされ、

前記ボンネット (1) の開放を案内するための前記手段は、前記ボンネット (1) に関節連結態様で連結された可動支持体 (9) と、前記ボディに固定された固定支持体 (10) とを含み、これらの二つの支持体 (9、10) は、前レバー (11) 及び後レバー (12) によって関節連結態様で互いに連結されており、前記レバーの前記支持体 (9、10) に対する関節連結部 (13、14、15、16) により四辺形が形成され、

前記アクチュエータはシリンダであり、該シリンダの本体 (19) は、ボディに固定された前記支持体 (10) に関節連結されており、前記シリンダのロッド (21) は、関節連結態様で、かつ前記可動支持体 (9) に対して摺動自在に、前記ボンネット (1) に連結されており、前記ロッド (21) の端部は、前記フック (18) に押し付けられて前記

フック（１８）を前記ボディに対してラッチ解除位置に向かって移動し、

前記シリンダロッドは、前記ボンネット（１）に連結された前記可動支持体（９）に枢動するように取り付けられたリング（２４）に形成されたボア（２３）と係合し、前記シリンダロッドは、前記シリンダのトリガー後に前記リング（２４）に押し付けることができる肩部（２１ｂ）を含み、

前記ボンネット（１）を前記ボディに対してラッチ止めしたとき、一方では前記シリンダロッドの前記肩部（２１ｂ）と前記リング（２４）との間に、及び他方では前記ロッドの端部（２１ａ）と前記フック（１８）との間に所定の隙間がある、
ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項２】

請求項１に記載の制御デバイスにおいて、

前記ボンネット（１）の開放を案内するための前記手段は、前記ボンネット（１）に関節連結態様で連結された可動支持体（９）を含み、可動支持体（９）は、前レバー（１１）及び後レバー（１２）によって関節連結態様で互いに連結されている、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項３】

請求項１または２に記載の制御デバイスにおいて、

前記ボンネット（１）の前記前縁（１ｂ）は、前記ボンネット（１）の開放時に前記前縁（１ｂ）が後方にスライドできるようにする手段（７）によって前記ボディに連結されている、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項４】

請求項１乃至３のうちのいずれか一項に記載の制御デバイスにおいて、

前記フック（１８）は、前記ボンネット（１）に連結された前記可動支持体（９）の後部に、前記前後のレバー（１１、１２）の関節連結シャフトと平行なシャフト（１７）に沿って枢動するように固定されており、前記フック（１８）は、ばね（２５）の作用に抗して、前記ボディに対して固定されたフィンガ（２２）に対するラッチ位置と、このフィンガ（２２）に対するラッチ解除位置との間で枢動できる、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項５】

請求項１乃至４のうちのいずれか一項に記載の制御デバイスにおいて、

前記フック（１８）は、前記シリンダロッドの端部（２１ａ）に向う凸状部分（１８ａ）を有し、前記ボンネット（１）の開閉時に前記シリンダロッドの端部（２１ａ）が、前記凸状部分（１８ａ）上で摺動できる、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項６】

請求項１乃至５のうちのいずれか一項に記載の制御デバイスにおいて、

前記シリンダの前記本体（１９）は、前記ボディに固定された前記支持体（１０）に、前記前レバー（１１）の前方に配置されたシャフト（２０）に沿って関節連結されており、前記ロッドが係合するリング（２４）は、前記ボンネット（１）に連結された前記可動支持体（９）に対し、前記後レバー（１２）の後方に配置されている、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項７】

請求項１乃至６のうちのいずれか一項に記載の制御デバイスにおいて、更に、前記ボンネット（１）を部分開放位置にラッチ止めするための手段を含む、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項８】

請求項１に記載の制御デバイスにおいて、

前記ボンネット（１）を前記部分開放位置にラッチ止めするための前記手段は、特に歩行者と衝突した場合に、前記ボンネット（１）に加わった所定の力の作用で壊れるように構成される、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項９】

請求項 1 乃至 8 のうちのいずれか一項に記載の制御デバイスにおいて、

前記二つのレバー（11、12）のうちの一方が、前記ボディに固定された前記支持体（10）と相互作用して前記ボンネット（1）を前記部分開放位置に係止する手段を含む、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項 10】

請求項 9 に記載の制御デバイスにおいて、

前記ボンネット（1）を前記部分開放位置に係止する前記手段は、

前記後レバー（12）を、前記ボディに固定された前記支持体（10）に関節連結態様で連結するリンクロッド（26）を含み、

前記後レバー（12）は、リンクロッド（26）を前記支持体（10）に関節連結するための前記シャフト（29）の方向に延びる長円形の開口部（28）と係合するピン（27）を含み、

前記リンクロッド（26）は、ピン（31）を支持する弾性ストリップ（30）を含み、前記ピンは、前記リンクロッド（26）の前記長円形の開口部（28）と係合でき且つ前記後レバー（12）に対するストッパを形成し、前記後レバー（12）が前記支持体（10）に向かって傾斜しないようにする、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項 11】

請求項 1 乃至 10 のうちのいずれか一項に記載の制御デバイスにおいて、

前記ボンネット（1）は、更に、前記可動支持体（9）と前記ボンネット（1）との間を連結するためのシャフト及び前記フック（18）の枢動シャフトと共通の関節連結シャフト（17）に沿って、前方から後方に、開放できるようになっている、ことを特徴とする制御デバイス。

【請求項 12】

車輛のボディに関節連結態様で連結された車輛のエンジンルームのボンネット（1）が、少なくとも一つのフック（18）によって前記ボディにラッチ止めされた位置から、関節連結部を中心として車輛の後方から前方に回転することによって部分的に開放できるように、前記ボンネット（1）の開放を制御するためのデバイスであって、

前記車輛の前記前部に配置された衝撃検出器（4）と、

前記フック（18）のラッチ解除を制御するため前記衝撃検出器（4）と相互作用するアクチュエータ（5、19、21）と、

前記ボンネット（1）の開放を案内するための手段であって、この手段はボンネット（1）の前縁（1b）を後方へスライドさせ、ボンネット（1）の後縁（1a）を実質的に垂直方向（D）に案内するための手段とを備え、前記ボンネット（1）の開放は後方移動と回転移動によって行われ、

前記ボンネット（1）の開放を案内するための前記手段は、前記ボンネット（1）に関節連結態様で連結された可動支持体（9）と、前記ボディに固定された固定支持体（10）とを含み、これらの二つの支持体（9、10）は、前レバー（11）及び後レバー（12）によって関節連結態様で互いに連結されており、前記レバーの前記支持体（9、10）に対する関節連結部（13、14、15、16）により四辺形が形成され、

前記アクチュエータはシリンダであり、該シリンダの本体（19）は、ボディに固定された前記支持体（10）に関節連結されており、前記シリンダのロッド（21）は、関節連結態様で、かつ前記可動支持体（9）に対して摺動自在に、前記ボンネット（1）に連結されており、前記ロッド（21）の端部は、前記フック（18）に押し付けられて前記フック（18）を前記ボディに対してラッチ解除位置に向かって移動し、

前記シリンダロッドは、前記ボンネット（1）に連結された前記可動支持体（9）に枢動するように取り付けられたリング（24）に形成されたボア（23）と係合し、前記シリンダロッドは、前記シリンダのトリガー後に前記リング（24）に押し付けることができる肩部（21b）を含み、

前記ボンネット（1）を前記ボディに対してラッチ止めしたとき、一方では前記シリンダロッドの前記肩部（21b）と前記リング（24）との間に、及び他方では前記ロッド

の端部（２１ａ）と前記フック（１８）との間に所定の隙間がある、
ことを特徴とする制御デバイス。

【誤訳訂正２】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】００３１

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【００３１】

急速トリガーを提供するため、上述のアクチュエータの制御は、エアバッグのトリガーに使用されるのと同じ種類の火工手段（pyrotechnic charge）によってトリガーされる。

【誤訳訂正３】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】００３４

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【００３４】

ボンネット１がボディに対してラッチ止めされている場合には、図２に示すように、一方では、シリンダロッドの肩部２１ｂと枢動リング２４との間に所定の隙間があり、他方では、ロッド２１ａの端部とフック１８との間に所定の隙間がある。これらの隙間は、製造許容誤差及び組み立て許容誤差を考慮して設けられたものであり、火工手段の賦勢後にシリンダロッドが最初にリング２４に作用し、次いでフック１８に作用するようにできる。

【誤訳訂正４】

【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】

更に、ボディに固定された支持体１０の底部には盛り上がった部分（図示せず）が設けられており、これにより、組み立て中、シリンダを枢動リンク２４内に案内できる。この盛り上がった部分は、とりわけ、リンクでの火工手段のトリガーの位置決めを容易にするという販売後の利点を有する。

【誤訳訂正５】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】００４６

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【００４６】

上述の制御デバイスは以下のように作動する。歩行者との衝突によって発生した衝撃が図１の矢印Ｆの方向に加わった場合、この衝撃は、検出器４によって検出され、検出器４は火工手段（pyrotechnic charge）によって、シリンダ１９、２１のトリガーを制御する。