

【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】令和1年6月6日(2019.6.6)

【公表番号】特表2018-520930(P2018-520930A)

【公表日】平成30年8月2日(2018.8.2)

【年通号数】公開・登録公報2018-029

【出願番号】特願2017-562593(P2017-562593)

【国際特許分類】

B 6 0 C 5/00 (2006.01)

B 6 0 C 19/12 (2006.01)

B 2 9 D 30/30 (2006.01)

B 2 9 C 73/20 (2006.01)

【F I】

B 6 0 C 5/00 F

B 6 0 C 19/12 A

B 2 9 D 30/30

B 2 9 C 73/20

【誤訳訂正書】

【提出日】平成31年4月19日(2019.4.19)

【誤訳訂正1】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 1 1

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 1 1】

吸音材本体が好ましくは、10mm～70mm、好ましくは20mm～40mmの直径を有する、球体または多面体など幾何学的に規則的な本体である場合、有利である。吸音材を形成する全球状吸音材本体の接触面が理想的には小さくなるように、球体は、例えばシーリング材上に点状にかかる接触面のみを有する。吸音材により覆われていない大きいシーリング材表面が利用可能である。したがって、全表面積にわたってある発泡体リングに比べて、シーリング材の流動性は大幅に向上する。

【誤訳訂正2】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 2 1

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 2 1】

1 トレッド

2 サイドウォール

3 ビード領域

4 ビードコア

5 ベルト組立

6 カーカスインサート

7 内部層

8 シーリング材層

9 内部吸収材 / 吸音材

10 吸音材本体

11 吸音材本体の直径

12 シーリング材の層厚さ

本願は特許請求の範囲に記載の発明に係るものであるが、本願の開示は以下も包含する：

1.

空気入り自動車タイヤであって、前記タイヤの内部において、トレッド(1)の反対側に位置する内面に接着して取り付けられた発泡体からなる吸音材(9)を有する空気入り自動車タイヤであって、前記吸音材(9)が、予め施された自己シール性シーリング材(8)であって、少なくともその塗布の直後には、前記吸音材(9)の接着取付けに必要とされる粘着性を有する予め施された自己シール性シーリング材(8)に付着する空気入り自動車タイヤにおいて、前記吸音材(9)が、互いに接続されていない複数の独立した幾何学的吸音材本体(10)から構成されることと、前記幾何学的吸音材本体(10)の各々が前記シーリング材(8)に付着することと、前記幾何学的吸音材本体(10)の各々が1mm～50mmの直径(11)を有することとを特徴とする、空気入り自動車タイヤ。

2.

前記吸音材本体(10)が、10mm～70mm、好ましくは20mm～40mmの直径(11)を好ましくは有する、球体または多面体などの幾何学的に規則的な本体であることを特徴とする、上記1に記載の空気入り自動車タイヤ。

3.

前記吸音材本体(10)が、好ましくは10mm～70mm、好ましくは20mm～40mmの直径(11)を有する幾何学的に不規則な本体であることを特徴とする、上記1に記載の空気入り自動車タイヤ。

4.

前記シーリング材(8)がポリウレタンゲルであることを特徴とする、上記1～3のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

5.

前記シーリング材(8)が、ブチルゴム、ポリブテンに基づく、またはシリコーンに基づく粘性混合物であることを特徴とする、上記1～3のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

6.

前記シーリング材(8)の層厚さ(12)が2mm～5mm、好ましくはおよそ3.5mmであることを特徴とする、上記1～5のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

7.

タイヤ内の前記吸音材本体(10)が、等しいサイズのものであるか、異なるサイズのものであるかのいずれかであることを特徴とする、上記1～6のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

8.

吸音材本体(10)が、前記吸音材本体(10)への投影において、前記トレッドの反対側に位置する前記表面の30～95%、好ましくは70～90%が吸音材本体(10)で覆われるような数で配置されることを特徴とする、上記1～7のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

9.

上記1～8のいずれか一項に記載の、シーリング材および吸音材を備えた空気入り自動車タイヤを作るための方法であって、以下のステップ、すなわち、

- 前記環状シーリング材層を前記タイヤの内部層に配置するステップと、
- 十分な数の幾何学的吸音材本体を前記タイヤ内部空間へ流し込むステップと、
- 前記幾何学的吸音材本体が前記環状シーリング材層に付着するように、前記タイヤを回転させるステップと

を有する方法。

【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】全文

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

空気入り自動車タイヤであって、前記タイヤの内部において、トレッド(1)の反対側に位置する内面に接着して取り付けられた発泡体からなる吸音材(9)を有する空気入り自動車タイヤであって、前記吸音材(9)が、予め施された自己シール性シーリング材(8)であって、少なくともその塗布の直後には、前記吸音材(9)の接着取付けに必要とされる粘着性を有する予め施された自己シール性シーリング材(8)に付着する空気入り自動車タイヤにおいて、前記吸音材(9)が、互いに接続されていない複数の独立した幾何学的吸音材本体(10)から構成されることと、前記幾何学的吸音材本体(10)の各々が前記シーリング材(8)に付着することと、前記幾何学的吸音材本体(10)の各々が $1\text{ mm} \sim 50\text{ mm}$ の直径(11)を有することとを特徴とする、空気入り自動車タイヤ。

【請求項 2】

前記吸音材本体(10)が、幾何学的に規則的な本体であることを特徴とする、請求項1に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 3】

前記幾何学的に規則的な本体が $10\text{ mm} \sim 70\text{ mm}$ の直径(11)を有することを特徴とする、請求項2に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 4】

前記幾何学的に規則的な本体が $20\text{ mm} \sim 40\text{ mm}$ の直径(11)を有することを特徴とする、請求項2に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 5】

前記幾何学的に規則的な本体が球体または多面体であることを特徴とする、請求項2～4のいずれか一つに記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 6】

前記吸音材本体(10)が幾何学的に不規則な本体であることを特徴とする、請求項1に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 7】

前記幾何学的に不規則な本体が、 $10\text{ mm} \sim 70\text{ mm}$ の直径(11)を有することを特徴とする、請求項6に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 8】

前記幾何学的に不規則な本体が、 $20\text{ mm} \sim 40\text{ mm}$ の直径(11)を有することを特徴とする、請求項6に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 9】

前記シーリング材(8)がポリウレタンゲルであることを特徴とする、請求項1～8のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 10】

前記シーリング材(8)が、ブチルゴム、ポリプロピレンに基づく、またはシリコーンに基づく粘性混合物であることを特徴とする、請求項1～8のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 11】

前記シーリング材(8)の層厚さ(12)が $2\text{ mm} \sim 5\text{ mm}$ であることを特徴とする、請求項1～10のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 12】

前記シーリング材(8)の層厚さ(12)が 3.5 mm であることを特徴とする、請求項1～10のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項 13】

タイヤ内の前記吸音材本体（10）が、等しいサイズのものであるか、異なるサイズのものであるかのいずれかであることを特徴とする、請求項1～12のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項14】

吸音材本体（10）が、前記吸音材本体（10）への投影において、前記トレッドの反対側に位置する前記表面の30～95%が吸音材本体（10）で覆われるような数で配置されることを特徴とする、請求項1～13のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ。

【請求項15】

吸音材本体（10）が、前記吸音材本体（10）への投影において、前記トレッドの反対側に位置する前記表面の70～90%が吸音材本体（10）で覆われるような数で配置されることを特徴とする、請求項1～13のいずれか一項に記載の空気入り自動車タイヤ

【請求項16】

請求項1～15のいずれか一項に記載の、シーリング材および吸音材を備えた空気入り自動車タイヤを作るための方法であって、以下のステップ、すなわち、

- 前記環状シーリング材層を前記タイヤの内部層に配置するステップと、
- 十分な数の幾何学的吸音材本体を前記タイヤ内部空間へ流し込むステップと、
- 前記幾何学的吸音材本体が前記環状シーリング材層に付着するように、前記タイヤを回転させるステップと

を有する方法。