

【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 4 部門第 1 区分

【発行日】平成24年6月21日 (2012.6.21)

【公開番号】特開2011-246955(P2011-246955A)

【公開日】平成23年12月8日 (2011.12.8)

【年通号数】公開・登録公報2011-049

【出願番号】特願2010-120797(P2010-120797)

【国際特許分類】

E 0 2 F 9/20 (2006.01)

E 0 2 F 9/00 (2006.01)

E 0 2 F 9/22 (2006.01)

【 F I 】

E 0 2 F 9/20 Z

E 0 2 F 9/00 Z

E 0 2 F 9/22 A

【手続補正書】

【提出日】平成24年5月9日 (2012.5.9)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 5 1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【 0 0 5 1 】

しかし、前述の図 4 に示したようにポンプレギュレータ 27 の最大吸収トルク特性は第 1 パネ 27 b 及び第 2 パネ 27 c によって直線 TP 1 , TP 2 からなる折れ曲げ線のように設定されており、図 5 (A) に示す油圧ポンプ 21 の PQ 特性 D も折れ曲げ線形状となる。そのため、通常作業時ではエンジン出力馬力の制限値 H E L c に対して油圧ポンプ 21 の出力使用範囲 C が X 2 と大きく離れて、余裕がありすぎる状態となる。これは、エンジン出力馬力をフルに使用していないことを意味する。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 5 8

【補正方法】変更

【補正の内容】

【 0 0 5 8 】

車体コントローラ 46 は、走行速度切換スイッチ 41 の指示信号、操作パイロット圧センサ 42 の検出信号、及びバッテリーコントローラ 34 の蓄電情報に基づき、例えば走行速度切換スイッチ 41 が走行高速を指示しかつ走行用の操作装置 25 が操作されているときにバッテリー 33 の充電状態が十分である（例えば充電率が 30 % 以上である）と判定した場合、走行速度切替電磁弁 45 に制御信号を出力して、走行用油圧モータ 24 a , 24 b を高速小容量モードに制御する（走行高速）。また、この走行高速時に、発電・電動機 31 を電動機として作動させて出力アシストを行わせる。一方、例えば走行速度切換スイッチ 41 が走行高速を指示しかつ走行用の操作装置 25 が操作されているときにバッテリー 33 の充電状態が不十分である（例えば充電率が 30 % 未満である）と判定した場合、走行高速の指示を無効にして走行用油圧モータ 24 a , 24 b を低速大容量モードに制御し（走行低速）、バッテリー 33 の充電を行う。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】 0 0 7 8

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【 0 0 7 8 】

運転席台座 8 5 は、床板 8 4 の後部から垂直に立上げた立上げ板部 8 5 A と、この立上げ板部 8 5 A の上部から後側に延在する座席支持板部 8 5 B と、この座席支持板部 8 5 B の後部から後方に傾斜するように立上げた背板部 8 5 C と、座席支持板部 8 5 B 及び背板部 8 5 C の右側に位置するボックス取付板部 8 5 D と、背板部 8 5 C 及びボックス取付板部 8 5 D の上部から後側に延在する建屋取付板部 8 5 E とを有している。運転席台座 8 5 の立上げ板部 8 5 A には前部台座 1 1 1 が取付けられ、この前部台座 1 1 1 及び運転席台座 8 5 の座席支持板部 8 5 B に運転席 6 6 が設置されている。また、運転席台座 8 5 のボックス取付部 8 5 D にはスイッチボックス 6 7 が取付けられている。また、運転席台座 8 5 の建屋取付板部 8 5 E には 2 柱キャノピ 6 8 がボルト等を用いて取付けられている。

【手続補正 4】

【補正対象書類名】 明細書

【補正対象項目名】 0 0 9 3

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【 0 0 9 3 】

また、エンジン 1 1 には前後方向に離間して 2 つの支持ブラケット 1 0 6 A , 1 0 6 B が設けられ、ギヤボックス 1 0 5 には前後方向に離間して 2 つの支持ブラケット 1 0 6 C , 1 0 6 D が設けられている。支持ブラケット 1 0 6 A は防振マウント 1 0 7 を介し旋回フレーム 6 1 のエンジン支持部 8 0 I に取付けられ、支持ブラケット 1 0 6 B は防振マウント 1 0 7 を介し旋回フレーム 6 1 の支持金具 8 0 J に取付けられている。また、支持ブラケット 1 0 6 C は防振マウント 1 0 7 を介し旋回フレーム 6 1 の支持金具 8 0 K に取り付けられ、支持ブラケット 1 0 6 D は防振マウント 1 0 7 を介し旋回フレーム 6 1 の支持金具 8 0 L に取付けられている。すなわち、パワーユニットは、支持ブラケット 1 0 6 A ~ 1 0 6 D 及び防振マウント 1 0 7 を介し旋回フレーム 6 1 上で支持されている。

【手続補正 5】

【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図 1 2

【補正方法】 変更

【補正の内容】

This exploded perspective view shows the seat assembly components. The seat backrest 65 is shown with its internal frame 85, including side rails 85A and 85B, and a top rail 85C. A headrest 111 is positioned above the backrest. The seat cushion 61 is shown below the backrest, with its internal frame 84 and a base 84A. A sliding mechanism 83 is shown at the bottom, including a track 80M, a slider 61, and a bracket 81G. The backrest is shown in a tilted position, with a hinge 86A and a pivot 86 connecting it to the seat base. The backrest is also shown in a retracted position, with a hinge 86B and a pivot 86 connecting it to the seat base. The backrest is shown in a folded position, with a hinge 86C and a pivot 86 connecting it to the seat base. The backrest is shown in a reclined position, with a hinge 86D and a pivot 86 connecting it to the seat base. The backrest is shown in a fully extended position, with a hinge 86E and a pivot 86 connecting it to the seat base.