

【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17年4月7日(2005.4.7)

【公表番号】特表2001-504058(P2001-504058A)

【公表日】平成13年3月27日(2001.3.27)

【出願番号】特願平10-522755

【国際特許分類第7版】

B 6 0 N 2/42

B 6 0 R 22/26

B 6 0 R 22/30

【F I】

B 6 0 N 2/42

B 6 0 R 22/26

B 6 0 R 22/30

【手続補正書】

【提出日】平成16年7月9日(2004.7.9)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】補正の内容のとおり

【補正方法】変更

【補正の内容】

手 続 補 正 書

平成16年7月9日

特許庁長官 小 川 洋 殿

1. 事件の表示

平成10年特許願第522755号



2. 補正をする者

住所 アメリカ合衆国 ミシガン州 プリマス ハリヤード 49200

名称 フーヴァー・ユニヴァーサル・インコーポレイテッド

3. 代 理 人

郵便番号 105-0001

東京都港区虎ノ門一丁目4番3号

虎ノ門鳳ビル5階

電話 (03) 5501-1171

(6802) 弁理士 糸 谷 信 雄



4. 補正対象書類名

請求の範囲及び明細書

5. 補正対象項目名

請求の範囲及び明細書

方 登 査



6. 補正の内容

- (1) 請求の範囲を別紙の通り訂正。
- (2) 明細書10頁22行「スプリング140」を「スプリング（付勢手段）140」と訂正。
- (3) 明細書11頁7行「ワイヤ148」を「ワイヤ（開放手段）148」と訂正。

7. 添付書類の目録

- (1) 請求の範囲 1

別 紙

「請求の範囲

1. 下部に位置しほぼ水平に延びるシート部 (12) と、

上記シート部からほぼ上方に延びるバックレスト (14) と、

ほぼ水平なフレーム基部 (36) と、上記バックレスト (14) 内において上記フレーム基部からほぼ上方に延びるフレーム背部であって、上記フレーム基部 (36) に対する当該背部の角度調節をするとき横軸 (44) 回りに回転できるように、上記フレーム基部に回転可能に取り付けられたフレーム背部 (42) とを有するフレーム (34) と、

上記フレーム基部に対して上記フレーム背部を所望の位置に調節可能にロックするためのリクライニング手段 (46) と、

上記横軸の上方で上記フレーム背部に動作可能に付随し、上記フレーム背部から前方に延びるショルダーベルトであって、上記ショルダーベルトに作用する張力により上記フレーム背部 (42) を上記横軸 (44) 回りに前方回転させるショルダーベルト (28) とを備えた車両用シートアッセンブリ (10) であって、

上記横軸 (44) の後方において上記フレーム (34) の近傍に下端部を有し、且つ、上記横軸 (44) の上方において上記フレーム背部 (42) の近傍に上端部 (72) を有する引張り荷重支持部材であって、上記引張り荷重支持部材の一端が上記フレーム (34) に取り付けられ、他端が上記フレームから離される引張り荷重支持部材 (64、130) と、

上記フレームに設けられ、少なくとも上記ショルダーベルト (28) に所定量より大きい引張り荷重が作用すると、上記引張り荷重支持部材の上記離された他端を把持することにより上記引張り荷重支持部材 (64、130) の上記離された他端を上記フレームに付設させる把持手段 (58、74、88、98、102、106、110、134、138) であって、上記引張り荷重支持部材に引張り荷重が作用し、上記引張り荷重支持部材は上記フレーム (34) と協働して強固な三角形トラスを形成して上記フレーム背部の前方回転を抑制

- し、上記把持手段は上記フレーム背部を少なくとも上記フレーム基部に対して角度調節する間は上記引張り荷重支持部材の上記離された他端を離す把持手段とを備えたことを特徴とする車両用シートアッセンブリ（10）。
2. 上記把持手段（58、74）は上記ショルダーベルトに動作可能に付随し、上記ショルダーベルトに所定量より大きい張力が作用すると上記引張り荷重支持部材（64）の上記離された他端を把持し、上記引張り荷重支持部材の上記離された他端を上記フレームに付設させる請求項1記載の車両用シートアッセンブリ。
 3. 上記把持手段は上記フレーム（42）に取り付けられた一对の把持部材（58、74）を有し、これら一对の把持部材の間に上記引張り荷重支持部材が延び、上記一对の把持部材は互いに隔てられ、この隙間を上記引張り荷重支持部材が動くことができ、1つの把持部材は第2横軸（62）回りに回転できるように上記フレームに回転可能に取り付けられ、且つ、上記ショルダーベルト（28）に所定量より大きい張力が作用すると、第2横軸（62）回りに回転可能に上記ショルダーベルトに動作可能に付随し、よって、上記1つの把持部材（58）が他の把持部材（74）に向かって移動し、上記引張り荷重支持部材の上記離された他端が上記一对の把持部材の間に把持されると、上記引張り荷重支持部材の上記離された他端が上記フレームに付設させられる請求項1または2記載の車両用シートアッセンブリ。
 4. 上記把持手段（134、138）は、少なくとも上記フレーム背部を上記フレーム基部に対して角度調節する間、上記引張り荷重支持部材の上記離された他端を離すように上記リクライニング手段（46）に動作可能に付随することを特徴とする請求項1から3のいずれかに記載の車両用シートアッセンブリ。
 5. 上記把持手段は、基部壁（134）とこれに対して回転可能な爪（138）とを有し、上記基部壁と爪との間を上記引張り荷重支持部材（130）が通り、
上記引張り荷重支持部材（130）を上記爪と上記基部壁との間に把持するために、上記爪（138）を上記基部壁（134）に向けて強制する付勢手段

(140) をさらに備えると共に、

上記リクライニング手段(46)と上記把持手段との間に延出し、上記引張り荷重支持部材を上記爪の把持から開放することにより、上記フレーム背部を上記フレーム基部回りに回転可能とするために、上記付勢手段に対抗して上記爪を回転させる開放手段(148)とを備えることを特徴とする請求項4記載の車両用シートアセンブリ。

6. 上記引張り荷重支持部材(64)の上記下端部は上記フレーム基部(36)に上記横軸(44)の後方部において連結され、且つ、上記引張り荷重支持部材の上記上端部(72)は上記フレーム背部(42)から離されており、

上記把持手段は上記フレームの背部に連結され、上記ショルダーベルトに所定量より大きい張力が作用すると、上記引張り荷重支持部材(64、130)の上端部を把持し、上記引張り荷重支持部材の上記上端部を上記フレーム背部に付設させ、よって、上記引張り荷重支持部材に引張り荷重が作用し、上記引張り荷重支持部材が上記フレーム背部の前回転を抑制することを特徴とする請求項1記載の車両用シートアセンブリ。

7. 上記引張り荷重支持部材(64、130)が可撓性を有するストラップ(strap)であることを特徴とする請求項1から6のいずれかに記載の車両用シートアセンブリ。

8. 上記引張り荷重支持部材(64、130)は、鋼、ファイバーグラス、合成もしくは複合プラスチック、および織物のグループから選択された材料で作られることを特徴とする請求項1から6のいずれかに記載の車両用シートアセンブリ。

9. 上記引張り荷重支持部材は、マルテンサイト鋼からなる可撓性を有するストラップであることを特徴とする請求項1から6のいずれかに記載の車両用シートアセンブリ。

10. 前部および後部把持部材(74、58)は、上記引張り荷重支持部材(64、130)に係合すべく、互いに相補的な歯(78、82)を有することを特徴とする請求項3記載の車両用シートアセンブリ。

11. 上記引張り荷重支持部材の上端部（72）に取り付けられ、上記引張り荷重支持部材（64）を超えて横方向に突出して横方向に延びるピン（86）をさらに有し、

上記後部把持部材（88）は複数の前方に突出するフック（94）を有し、これらフックは垂直方向に間隔をおいて設けられ、それぞれ上向きに形成され、上記後部把持部材が前方に回転すると、上記ピンの下面に係合可能であり、係合すると、上記引張り荷重支持部材が上記フレーム背部に付設され、上記引張り荷重支持部材が上記フレーム背部の前方回転に抗することを特徴とする請求項3記載の車両用シートアセンブリ。

12. 上記引張り荷重支持部材（64）の上端部（72）に取り付けられ、上記引張り荷重支持部材を超えて横方向に突出する横方向に延びるピン（86）をさらに有し、

上記前部把持部材（102）は複数の後方に突出するフック（104）を有し、これらフックは垂直方向に間隔をおいて設けられ、それぞれ上向きに形成され、上記後部把持部材（106）が前方に回転されて上記ピンを上記フックに係合させるように押すと、上記ピンの下面に係合可能であり、係合すると、上記引張り荷重支持部材が上記フレーム背部に付設され、上記引張り荷重支持部材が上記フレーム背部の前方回転に抗することを特徴とする請求項3記載の車両用シートアセンブリ。

13. 上記後部把持部材（58、88、110、106）に取り付けられたスプールを有するベルトリトラクタ（56）をさらに具備し、上記ショルダーベルト（28）の端部は上記スプールに巻かれ、よって上記ショルダーベルトの引張り荷重は上記後部把持部材に伝達されることを特徴とする請求項3記載の車両用シートアセンブリ。

14. 上記ショルダーベルト（28）のベルト（16）は、後部把持部材（58）を通り、上記後部把持部材から下方に延び、上記後部把持部材に動作可能に付随することにより、上記ショルダーベルトに引張り荷重が作用すると上記後部把持部材を前方に回転させることを特徴とする請求項3記載の車両用シートア

ッセンブリ。

15. 上記ショルダーベルト (28) の上記ベルト (16) は、上記フレーム基部 (36) に動作可能に付随され、上記横軸 (44) 上方の上記フレーム背部 (42) まで上方に延び、上記フレーム背部から前方にさらに延びるショルダーベルトであって、上記ショルダーベルトに作用する張力により上記フレーム背部を上記横軸回りに前方回転させることを特徴とする請求項1から14のいずれか一つに記載の車両用シートアッセンブリ。
16. 上記ショルダーベルト (28) の上記ベルト (16) に動作可能に付随し、上記ショルダーベルトが前方に延びる上記横軸 (44) の上方に位置するベルトガイド (160) をさらに備え、
上記把持手段は上記フレームに取り付けられた一对の把持部材 (58、74) を有し、これら一对の把持部材の間に上記引張り荷重支持部材 (64) が延び、上記一对の把持部材は互いに隔てられ、この隙間を上記引張り荷重支持部材が動くことができ、1つの把持部材 (58) は第2横軸 (62) 回りに回転できるように上記フレームに回転可能に取り付けられ、且つ、上記ショルダーベルト (28) の上記ベルト (16) に所定量より大きい張力が作用すると上記第2横軸 (62) 回りに回転できるように、上記ベルトガイド (160) に動作可能に連結され、よって、上記1つの把持部材 (58) が他の把持部材 (74) に向かって移動し、上記引張り荷重支持部材 (64) の上記離された他端が上記一对の把持部材の間に把持されると、上記引張り荷重支持部材の上記離された他端が上記フレームに付設させられることを特徴とする請求項15記載の車両用シートアッセンブリ。
17. 上記ショルダーベルト (28) は、リトラクタ部 (56) と該リトラクタ部から延びるベルト (16) を有し、上記リトラクタ部は旋回軸の後部で上記フレーム基部 (36) に連結され、上記ベルト (16) は上記リトラクタ部 (56) から上記ベルトガイド (160) まで延び、上記ベルト (16) が上記把持手段 (58、74) を通ることにより、上記ベルトの途中が上記引張り荷重支持部材の上記離された端部となり、上記リトラクタ部が上記引張り荷重支持

部材の上記取り付けられた端部となることを特徴とする請求項15または16記載の車両用シートアッセンブリ。

- 18.** 上記ショルダーベルト(28)に引張り荷重が作用すると、上記リトラクタ部(56)は上記ベルト(16)が上記リトラクタ部から延びるのを防止し、上記把持手段(58、74)は上記ベルトの途中に係合し、上記ベルトと上記フレームが協働してトラスを形成することを特徴とする請求項17記載の車両用シートアッセンブリ。」