

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6324784号
(P6324784)

(45) 発行日 平成30年5月16日(2018.5.16)

(24) 登録日 平成30年4月20日(2018.4.20)

(51) Int.Cl.	F 1	
B 6 4 C 1/00 (2006.01)	B 6 4 C	1/00 A
B 6 4 D 45/02 (2006.01)	B 6 4 D	45/02
F 1 6 B 37/14 (2006.01)	F 1 6 B	37/14 J
F 1 6 B 41/00 (2006.01)	F 1 6 B	37/14 A
B 2 9 C 45/26 (2006.01)	F 1 6 B	41/00 R

請求項の数 5 (全 20 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2014-60244 (P2014-60244)
 (22) 出願日 平成26年3月24日(2014.3.24)
 (65) 公開番号 特開2015-182578 (P2015-182578A)
 (43) 公開日 平成27年10月22日(2015.10.22)
 審査請求日 平成28年11月15日(2016.11.15)

(73) 特許権者 000006208
 三菱重工業株式会社
 東京都港区港南二丁目16番5号
 (74) 代理人 100112737
 弁理士 藤田 考晴
 (74) 代理人 100118913
 弁理士 上田 邦生
 (72) 発明者 別所 正博
 東京都港区港南二丁目16番5号 三菱重工業株式会社内
 (72) 発明者 石川 直元
 東京都港区港南二丁目16番5号 三菱重工業株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 キャップ、およびキャップの成型型、キャップを用いた固定構造部、キャップの装着方法

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

航空機の重ね合わされた複数の構造材に形成された貫通穴に挿通されたファスナと、該構造材の表面から突出した前記ファスナの先端部に締結されるカラーとによって、前記構造材同士を固定する固定構造部に適用され、前記ファスナの前記先端部および前記カラーを包囲するように装着されるキャップであって、

前記ファスナの先端部および前記カラーに対して非係合状態で被装されるとともに、その内周面には、前記キャップの中心軸線回りに旋回する雌ネジ状の螺旋形状を呈し、前記内周面と、前記ファスナおよび前記カラーならびに前記構造材の表面との間に形成される空間に充填されて硬化する充填材に対して係合する充填材係合部が形成され、
 該充填材係合部は、

前記中心軸線方向で前記内周面のキャップ内部側の領域に形成された第1の螺旋係合部と、

前記中心軸線方向で前記内周面のキャップ開口端部側の領域に形成され、前記第1の螺旋係合部よりも大きな内径を有し、且つ、その螺旋方向が前記第1の螺旋係合部とは逆である第2の螺旋係合部と、を具備していることを特徴とするキャップ。

【請求項2】

前記第1の螺旋係合部と前記第2の螺旋係合部の少なくとも一方は、前記キャップの開口端部側に向かって内径が大きくなるテーパねじ状であり、

前記第2の螺旋係合部の最小内径は、前記第1の螺旋係合部の最大内径以上であること

を特徴とする請求項 1 に記載のキャップ。

【請求項 3】

前記第 1 の螺旋係合部と前記第 2 の螺旋係合部の少なくとも一方は複数条設けられていることを特徴とする請求項 1 または 2 に記載のキャップ。

【請求項 4】

請求項 1 から 3 のいずれかに記載のキャップを射出成形するための成形型であって、前記キャップの外周面を成形する外型と、前記第 1 の螺旋係合部を成形する雄ネジ状の第 1 の中子型と、前記第 2 の螺旋係合部を成形する雄ネジ状の第 2 の中子型と、を具備し、前記第 2 の中子型は、前記第 1 の中子型に対して抜き方向側に同軸状に配置され、且つ、前記キャップの射出成形後に前記第 1 の中子型を残して先に前記キャップから抜脱可能であり、この第 2 の中子型の抜脱後に前記第 1 の中子型が抜脱されることを特徴とするキャップの成形型。

10

【請求項 5】

航空機の重ね合わされた複数の構造材に形成された貫通穴に挿通されたファスナと、該構造材の表面から突出した前記ファスナの先端部に締結されるカラーと、前記ファスナの前記先端部および前記カラーを包囲するように装着されるキャップと、を備え、

前記ファスナおよび前記カラーによって前記構造材同士を固定する固定構造部であって、

前記キャップは、

20

前記ファスナ先端部および前記カラーに対して非係合状態で被装されるとともに、その内周面には、前記キャップの中心軸線回りに旋回する雌ネジ状の螺旋形状を呈し、前記内周面と、前記ファスナおよび前記カラーならびに前記構造材の表面との間に形成される空間に充填されて硬化する充填材に対して係合する充填材係合部が形成され、

該充填材係合部は、

前記中心軸線方向で前記内周面のキャップ内部側の領域に形成される第 1 の螺旋係合部と、

前記中心軸線方向で前記内周面のキャップ開口端部側の領域に形成され、前記第 1 の螺旋係合部よりも大きな内径を有し、且つ、その螺旋方向が前記第 1 の螺旋係合部とは逆である第 2 の螺旋係合部と、を具備してなることを特徴とする固定構造部。

30

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、航空機の重ね合わせられた構造材をファスナで固定する固定構造部において、上記ファスナを覆うように装着される樹脂製のキャップ、およびキャップの成形型、キャップを用いた固定構造部、キャップの装着方法に関するものである。

【背景技術】

【0002】

航空機の機体は、例えばアルミ合金等の金属材料やCFRP（炭素繊維強化プラスチック）等の複合材によって構成されており、各構造材は、多数のファスナを用いた固定構造部によって互いに固定されている。このような固定構造部の一例として、重ね合わせた複数の構造材に貫通穴を形成し、この貫通穴に金属製のファスナを挿通させ、ファスナ先端部にナット状のカラーを締結することによって複数の構造材同士を固定するものがある。

40

【0003】

さらに、ファスナ先端部およびカラーを包囲するように、樹脂製のキャップを設ける場合がある。このキャップは、航空機に着雷した場合に、構造材と金属製のファスナやカラーとの間でスパークが発生することを防止するために用いられる。特に、燃料タンクの内面側にファスナ先端部およびカラーが位置する場合には、このようなキャップが有用である。

50

【 0 0 0 4 】

特許文献 1 には、このようなキャップを用いた固定構造部が開示されている。同文献では、キャップ内にガスを封入することによってスパークの発生を防止している。

【 0 0 0 5 】

ところが、特許文献 1 に記載のキャップは、その外周に塗布されたシーラントによって固定されているだけであり、これではキャップの固定の信頼性に欠け、脱落のおそれがある。

特に、航空機は、その運用中に、地上では高温（例えば 1 0 0 ）となり飛行時には低温（例えば - 6 0 ）となるといった過酷な温度変動を受ける。そのため、このような温度変動が生じる場合であってもキャップが脱落しないように固定することが要求される。

10

【 0 0 0 6 】

これに対して、特許文献 2 および特許文献 3 には、ファスナとキャップとを直接螺合させて固定する発明が開示されている。具体的には、キャップの内周に、ファスナ先端の雄ネジ部に螺合する雌ネジ部を形成し、ファスナの先端とキャップとを螺合することによってキャップを固定する発明が開示されている。

【 先行技術文献 】

【 特許文献 】

【 0 0 0 7 】

【 特許文献 1 】 米国特許第 4 9 0 5 9 3 1 号明細書

【 特許文献 2 】 米国特許第 6 1 3 5 6 9 1 号明細書

20

【 特許文献 3 】 特開 2 0 1 0 - 2 5 4 2 8 7 号公報

【 発明の概要 】

【 発明が解決しようとする課題 】

【 0 0 0 8 】

しかしながら、このようにキャップをファスナの先端部に直接螺合して固定する構造は、ファスナの先端部を延長し、この延長した部分の雄ネジ部にキャップを螺合する必要がある。即ち、既存のファスナよりも長い特殊サイズのファスナを用いることになり、コストの増大を招いてしまう。しかも、ファスナの先端部が延長されるので、これを覆うキャップの軸線方向寸法も増大してしまい、周辺構造材との干渉リスクが高まるとともに、重量が増加する問題がある。

30

【 0 0 0 9 】

さらに、特許文献 2 および特許文献 3 に開示されているキャップは、キャップを少なからず良好にファスナに固定して脱落を防止できるものの、長期間に亘る使用によってネジ結合が緩み、キャップがファスナから脱落してしまう懸念がある。

ファスナとキャップとの間には硬化性の充填材（シーラント等）が充填され、ファスナとキャップとの間を接着結合させることによって耐雷性の向上とキャップの緩み防止が図られているが、キャップの材質として充填材との接着性の良い高価な材料を選択したり、キャップの表面に密着性を高めるような処理（プラスト処理、シボ加工等）を行ったりしなければならず、この点もキャップの製造コストを高める原因となっていた。

40

【 0 0 1 0 】

一方、上記のようにファスナとキャップとの間に充填材が充填されるため、キャップをファスナに装着した時に、キャップの中に充填された充填材が外に食み出してキャップの周囲に付着してしまうことが多い。

例えば、燃料タンクの内面側に設けられたキャップの周囲に充填材が付着したままになっていると、この付着した充填材が燃料タンク内に剥がれ落ちて燃料と共に燃料フィルタに入り、燃料フィルタを詰まらせてしまう懸念がある。このため、膨大な数のキャップを全数点検し、付着した充填材を拭き取る作業が必要であり、この作業に多大な工数が費やされていた。

【 0 0 1 1 】

本発明は、このような事情に鑑みてなされたものであって、簡素で生産性が良く、製造

50

コストが安価な構造により、ファスナからの脱落を防止することができるキャップ、およびキャップの成形型、キャップを用いた固定構造部を提供することを目的とする。

また、充填材を用いてキャップをファスナに装着する際に、キャップから食み出した充填材がキャップの周囲に付着することを防止することができるキャップの装着方法を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0012】

本発明は、上記課題を解決するため、以下の手段を採用した。

本発明の第1の態様に係るキャップは、航空機の重ね合わされた複数の構造材に形成された貫通穴に挿通されたファスナと、該構造材の表面から突出した前記ファスナの先端部に締結されるカラーとによって、前記構造材同士を固定する固定構造部に適用され、前記ファスナの前記先端部および前記カラーを包囲するように装着されるキャップであって、前記ファスナの前記先端部および前記カラーに対して非係合状態で被装されるとともに、その内周面には、前記キャップの中心軸線回りに旋回する雌ネジ状の螺旋形状を呈し、前記内周面と、前記ファスナおよび前記カラーならびに前記構造材の表面との間に形成される空間に充填されて硬化する充填材に対して係合する充填材係合部が形成され、該充填材係合部は、前記中心軸線方向で前記内周面のキャップ内部側の領域に形成された第1の螺旋係合部と、前記中心軸線方向で前記内周面のキャップ開口端部側の領域に形成され、前記第1の螺旋係合部よりも大きな内径を有し、且つ、その螺旋方向が前記第1の螺旋係合部とは逆である第2の螺旋係合部と、を具備していることを特徴とする。

10

20

【0013】

前記構成のキャップによれば、ファスナの前記先端部およびカラーに対して非係合状態でキャップを被装した上で、キャップの内周面に形成した雌ネジ状の充填材係合部を充填材と係合させて、キャップと充填材とを機械的に結合することができる。

このため、従来のように先端部を延長した特殊サイズのファスナにキャップを直接螺合して固定する必要がなく、既存の短いファスナを用いてコストの増大や重量増加を抑えるとともに、キャップと周辺構造材との干渉リスクを低減させることができる。なお、充填材としてはシーラントを例示できるが、例えば接着剤のようなものであってもよい。

【0014】

キャップの内周面に形成された雌ネジ状の充填材係合部は、キャップの内部側の領域に形成される第1の螺旋係合部と、キャップの開口端部側の領域に形成される第2の螺旋係合部とを備えており、第2の螺旋係合部の螺旋方向は第1の螺旋係合部とは逆になっている。つまり、例えば第1の螺旋係合部が左ネジ（逆ネジ）ならば、第2の螺旋係合部は右ネジ（正ネジ）である。これら2つのネジの左右関係は反対でもよい。

30

【0015】

キャップの内部に充填された充填材が硬化すると、この硬化した充填材は、キャップの第1の螺旋係合部に螺合する第1の雄ネジ部分と、第2の螺旋係合部に螺合する第2の雄ネジ部分とが一体化したものとなる。この状態で、例えばキャップの第1の螺旋係合部が充填材の第1の雄ネジ部分に対して緩む方向に回ろうとすれば、同時にキャップの第2の螺旋係合部が充填材の第2の雄ネジ部分に対して締まる方向に回ることになる。回転方向が反対の場合も同様である。このため、キャップは硬化した充填材に対して正逆どちらの方向にも回転することができなくなり、これによってキャップの緩みが確実に防止される。

40

【0016】

キャップの内部側の領域に形成された第1の螺旋係合部の内径に対し、キャップの開口端部側の領域に形成された第2の螺旋係合部の内径は大きいいため、キャップの成形時には、第1の螺旋係合部を成形する中子型を、第2の螺旋係合部に干渉させることなく容易に抜き取ることができて生産性が良い。

【0017】

したがって、簡素で生産性が良く、製造コストが安価な構造により、ファスナからの脱

50

落を防止可能なキャップを提供することができる。

【0018】

前記構成のキャップにおいて、前記第1の螺旋係合部と前記第2の螺旋係合部の少なくとも一方は、前記キャップの開口端部側に向かって内径が大きくなるテーパねじ状であり、前記第2の螺旋係合部の最小内径は、前記第1の螺旋係合部の最大内径以上であることが好ましい。

【0019】

このように第1の螺旋係合部と第2の螺旋係合部をテーパねじ状にすることにより、射出成形部品であるキャップの成形後において、第1の螺旋係合部と第2の螺旋係合部を成形する中子型を容易に抜き取ることができ、キャップの生産性を高めることができる。

10

【0020】

前記構成のキャップにおいて、前記第1の螺旋係合部と前記第2の螺旋係合部の少なくとも一方は複数条設けられていることが好ましい。

このように第1の螺旋係合部と第2の螺旋係合部とを複数条設けることによっても、キャップの射出成形後に第1の螺旋係合部と第2の螺旋係合部の中子型を容易に抜き取ることができる。これは、複数条化された螺旋係合部のリード角が急になり、少ない回転角度で中子型を抜き取ることができるためである。このため、キャップの生産性をより向上させることができる。

【0021】

また、本発明の第2の態様に係る成形型は、前記第1の態様に係るキャップを射出成形するものであって、前記キャップの外周面を成形する外型と、前記第1の螺旋係合部を成形する雄ネジ状の第1の中子型と、前記第2の螺旋係合部を成形する雄ネジ状の第2の中子型と、を具備し、前記第2の中子型は、前記第1の中子型に対して抜き方向側に同軸状に配置され、且つ、前記キャップの射出成形後に前記第1の中子型を残して先に前記キャップから抜脱可能であり、この第2の中子型の抜脱後に前記第1の中子型が抜脱されることを特徴とする。

20

【0022】

前記の成形型を用いてキャップを射出成形する場合は、外型の内部に第1の中子型と第2の中子型を組み込み、樹脂材料を射出して成形を行った後に、先にキャップの開口端部側にある第2の中子型を所定の回転方向に回転させてキャップから抜き取り、次にキャップの内部側（奥側）にある第1の中子型を第2の中子型とは逆方向に回転させてキャップから抜き取ればよい。

30

【0023】

このようにして、螺旋方向が異なる第1の螺旋係合部と第2の螺旋係合部とを同時にキャップに成形可能にし、キャップの生産性を高めることができる。しかも、第2の中子型は第1の中子型に対して同軸状に配置されているため、キャップの第1の螺旋係合部と第2の螺旋係合部とを精度良く同軸状に形成することができる。

【0024】

また、本発明の第1の参考態様に係るキャップは、航空機の重ね合わされた複数の構造材に形成された貫通穴に挿通されたファスナと、該構造材の表面から突出した前記ファスナの先端部に締結されるカラーとによって、前記構造材同士を固定する固定構造部に適用され、前記ファスナの前記先端部および前記カラーを包囲するように装着されるキャップであって、前記構造材の表面と前記カラーとの間に挟装され、その周囲に雄ネジ状の雄螺旋係合部が設けられたキャップ係合用ワッシャと、前記ファスナの先端部および前記カラーに対して非係合状態で被装されるとともに、その開口端部側の内周面に、前記キャップ係合用ワッシャの前記雄螺旋係合部に螺合する雌ネジ状の雌螺旋係合部が設けられたキャップ本体と、を具備していることを特徴とする。

40

【0025】

前記構成のキャップによれば、ファスナとカラーとキャップ係合用ワッシャの上からキャップ本体を被装し、このキャップ本体を捻ることにより、キャップ本体の雌螺旋係合部

50

をキャップ係合用ワッシャの雄螺旋係合部に係合させ、キャップ本体をファスナに対して固定することができる。

【0026】

キャップ本体は、キャップ係合用ワッシャにのみ係合し、ファスナとカラーに対しては係合しないため、従来のように先端部を延長した特殊サイズ of ファスナにキャップを直接螺合して固定する必要がなく、既存の短いファスナを用いてコストの増大や重量増加を抑えるとともに、キャップ本体と周辺構造材との干渉リスクを低減させ、簡素で安価な構成によってファスナからキャップ本体が脱落することを防止することができる。

【0027】

しかも、キャップ本体がキャップ係合用ワッシャに係合されると同時に、キャップ本体がファスナおよびカラーに対して同心状に位置決め固定されるため、キャップ本体の内部に充填材を充填する場合には、充填材が硬化するまでキャップ本体を保持する必要がない。したがって、充填材の硬化中にキャップ本体がファスナに対して軸心ずれを起こしたり、ファスナから脱落してしまったりすることを防止することができ、キャップ本体の装着作業性を大幅に向上させることができる。

【0028】

前記構成のキャップにおいて、前記キャップ本体の、前記雌螺旋係合部よりも奥側の内周面には、前記ファスナおよび前記カラーならびに前記構造材の表面との間に形成される空間に充填されて硬化する充填材に対して係合する充填材係合部が形成され、該充填材係合部は、前記キャップ本体の中心軸線回りに旋回する雌ネジ状の螺旋形状を呈し、その螺旋方向が前記雌螺旋係合部とは逆であることが好ましい。

【0029】

このように、キャップ本体の内周面に、充填材に対して係合する充填材係合部を形成することにより、この充填材係合部が、硬化した充填材に係合する。この状態で、例えばキャップ本体の雌螺旋係合部がキャップ係合用ワッシャの雄螺旋係合部に対して緩む方向に回ろうとすれば、キャップ本体の充填材係合部が硬化した充填材に対して締まる方向に回ることになる。反対の場合も同様である。このため、キャップ本体はファスナおよびカラーに対して正逆どちらの方向にも回転することができなくなり、これによってキャップ本体の緩みが確実に防止される。

【0030】

前記構成のキャップにおいて、前記キャップ係合用ワッシャの前記雄螺旋係合部と前記キャップ本体の前記雌螺旋係合部は複数条設けられていることが好ましい。

このように雄螺旋係合部と雌螺旋係合部とを複数条設けることにより、キャップ係合用ワッシャに対してキャップ本体を取り付ける時におけるキャップ本体の回転角度を小さくことができ、キャップ本体の着脱性を向上させることができる。

【0031】

また、本発明の第2の態様に係る固定構造部は、航空機の重ね合わされた複数の構造材に形成された貫通穴に挿通されたファスナと、該構造材の表面から突出した前記ファスナの先端部に締結されるカラーと、前記ファスナの前記先端部および前記カラーを包囲するように装着されるキャップと、を備え、前記ファスナおよび前記カラーによって前記構造材同士を固定する固定構造部であって、前記キャップは、前記ファスナの先端部および前記カラーに対して非係合状態で被装されるとともに、その内周面には、前記キャップの中心軸線回りに旋回する雌ネジ状の螺旋形状を呈し、前記内周面と、前記ファスナおよび前記カラーならびに前記構造材の表面との間に形成される空間に充填されて硬化する充填材に対して係合する充填材係合部が形成され、該充填材係合部は、前記中心軸線方向で前記内周面のキャップ内部側の領域に形成される第1の螺旋係合部と、前記中心軸線方向で前記内周面のキャップ開口端部側の領域に形成され、前記第1の螺旋係合部よりも大きな内径を有し、且つ、その螺旋方向が前記第1の螺旋係合部とは逆である第2の螺旋係合部と、を具備してなることを特徴とする。

【0032】

前記構成の固定構造部によれば、前述した本発明の第1の態様に係るキャップと同様な作用・効果を得ることができる。

【0033】

また、本発明の第2の参考態様に係る固定構造部は、航空機の重ね合わされた複数の構造材に形成された貫通穴に挿通されたファスナと、該構造材の表面から突出した前記ファスナの先端部に締結されるカラーと、前記ファスナの前記先端部および前記カラーを包囲するように装着されるキャップと、を備え、前記ファスナおよび前記カラーによって前記構造材同士を固定する固定構造部であって、前記キャップは、前記構造材の表面と前記カラーとの間に挟装され、その周囲に雄ネジ状の雄螺旋係合部が設けられたキャップ係合用ワッシャと、前記ファスナの先端部および前記カラーに対して非係合状態で被装されるとともに、その開口端部側の内周面に、前記キャップ係合用ワッシャの前記雄螺旋係合部に係合する雌ネジ状の雌螺旋係合部が設けられたキャップ本体と、を具備していることを特徴とする。

10

【0034】

前記構成の固定構造部によれば、前述した本発明の第3の態様に係るキャップと同様な作用・効果を得ることができる。

【0035】

また、本発明の第3の参考態様に係るキャップの装着方法は、航空機の重ね合わされた複数の構造材に形成された貫通穴に挿通されたファスナと、該構造材の表面から突出した前記ファスナの先端部に締結されるカラーと、前記ファスナの前記先端部および前記カラーを包囲するように装着され、前記ファスナの前記先端部および前記カラーとの間に充填材が充填されるキャップの装着方法であって、前記キャップの外周面をマスキングするマスキング部材を装着するマスキング部材装着ステップと、前記キャップの内部に前記充填材を充填する充填材充填ステップと、前記キャップを前記ファスナの先端部および前記カラーに装着するキャップ装着ステップと、前記マスキング部材を前記キャップから除去するマスキング部材除去ステップと、を具備してなることを特徴とする。

20

【0036】

前記構成のキャップの装着方法によれば、充填剤が充填されたキャップをファスナおよびカラーに装着する時に、キャップの内部に充填された充填材が外に食み出しても、この食み出した充填剤は、キャップの外周面に装着されたマスキング部材に付着する。このように充填剤が付着したマスキング部材は、キャップがファスナおよびカラーに装着された後にキャップからマスキング部材ごと除去することができる。

30

【0037】

このため、充填材を用いてキャップをファスナに装着した際に、従来のようにキャップから食み出した充填材をいちいち拭き取る必要が不要になり、工数を低減することができる。

マスキング部材としては、繰り返し使用可能な厚手の樹脂スリーブを用いたり、薄手で安価な使い捨てのフィルムスリーブを用いたりすることができる。また、キャップへのマスキング部材の装着および除去は簡単な作業であるため、大きな工数の増大にはならない。このため、安価且つ容易にキャップの汚れを防止することができる。

40

【発明の効果】

【0038】

以上のように、本発明に係るキャップ、およびキャップの成形型、キャップを用いた固定構造部によれば、簡素で生産性が良く、製造コストが安価な構造により、ファスナからのキャップの脱落を防止することができる。

また、本発明に係るキャップの装着方法によれば、充填材を用いてキャップをファスナに装着する際に、キャップから食み出した充填材がキャップの周囲に付着することを容易に防止することができる。

【図面の簡単な説明】

【0039】

50

【図 1】本発明の第 1 実施形態に係る固定構造部およびキャップを示す縦断面図である。

【図 2】ファスナおよびカラーと、キャップとの間に充填剤が充填された状態を示す縦断面図である。

【図 3】図 1 中のキャップを単体で示す縦断面図である。

【図 4】キャップの成型型を構成する中子型の斜視図である。

【図 5】キャップおよび成型型の分解斜視図である。

【図 6】射出成形中のキャップおよび成型型の縦断面図である。

【図 7】射出成形後に第 2 の中子型が抜脱される状態を示す縦断面図である。

【図 8】第 2 の中子型に続いて第 1 の中子型が抜脱される状態を示す縦断面図である。

【図 9】外型が開かれてキャップが取り出される状態を示す縦断面図である。

10

【図 10】本発明の第 1 参考実施形態に係る固定構造部およびキャップを示す縦断面図である。

【図 11】図 10 中のキャップ係合用ワッシャを単体で示す斜視図である。

【図 12】図 10 中のキャップ本体を単体で示す縦断面斜視図である。

【図 13】本発明の第 2 参考実施形態に係るキャップの装着方法を示す固定構造部およびキャップの縦断面図である。

【図 14】キャップの装着工程の流れを示すフローチャートである。

【図 15】本発明の第 3 参考実施形態に係るキャップの装着方法を示す固定構造部およびキャップの縦断面図である。

【発明を実施するための形態】

20

【0040】

以下に、本発明の複数の実施形態について説明する。

[第 1 実施形態]

まず、本発明の第 1 実施形態について、図 1 ~ 図 9 を参照しながら説明する。

図 1 は、本発明の第 1 実施形態に係る固定構造部 1 およびキャップ 9 を示す縦断面図である。

固定構造部 1 は、本実施形態では航空機の燃料タンク周りに適用され、重ね合わされた構造材 3, 3 に形成された貫通穴 3 a にワッシャ 4 を介して挿通されたファスナ 5 と、構造材 3, 3 の表面から突出したファスナ 5 の先端部 5 a に対して 2 枚のワッシャ 8 を介して締結されたナット状のカラー 7 と、ファスナ 5 の先端部 5 a およびカラー 7 を包囲するように装着された樹脂製のキャップ 9 とを備えている。

30

【0041】

構造材 3, 3 としては、例えば航空機の外板、ストリング、リブ、スパー等が挙げられ、アルミ合金等の金属材料や CFRP (炭素繊維強化プラスチック)、GFRP (ガラス繊維強化プラスチック) とされた複合材料が用いられる。図 1 において、構造材 3 の一側面 3 b 側 (同図において下方側) が燃料タンク外となり、構造材 3 の他側面 3 c 側 (同図において上方側) が燃料タンク内となる。

【0042】

ファスナ 5 は、アルミ合金やチタン合金等の金属製であり、中心軸線 CL 方向に延在する軸部 5 b と、この軸部 5 b の基端部側に設けられた頭部 5 c とを備えている。軸部 5 b は、典型的には円筒形状とされており、中心軸線 CL 方向の寸法は、重ね合わされた構造材 3, 3 にワッシャ 4, 8 およびカラー 7 を加えた軸線方向の寸法よりも長くなっている。

40

頭部 5 c の直径は軸部 5 b の直径よりも大きく、且つ、構造材 3 に形成された貫通穴 3 a の直径よりも大きい。これにより、頭部 5 c は、貫通穴 3 a に入り込まずに、ワッシャ 4 を介して構造材 3 の一側面 3 b 側にて係止される。そして、軸部 5 b の先端部 5 a 側には、カラー 7 を螺結するための雄ネジ溝 5 d が形成されている。

【0043】

カラー 7 もアルミ合金やチタン合金等の金属製であり、中心軸線 CL 方向に貫通穴が形成された円筒形状とされている。カラー 7 の貫通穴を画成する内周面には、ファスナ 5 の

50

雄ネジ溝 5 d に対応する雌ネジ溝 7 a が形成されており、これにより、ファスナ 5 とカラー 7 とが螺合されるようになっている。

【 0 0 4 4 】

キャップ 9 は、P T F E (ポリテトラフルオロエチレン) や P E E K (ポリエーテルエーテルケトン)、P O M (ポリアセタール) 等の絶縁性のある樹脂材料によって射出成形されており、一端側に開口が形成された開口端部 9 a を有し、他端側に底部 9 b を有するカップ形に形成されている。キャップ 9 の外周部 9 c は、底部 9 b から開口端部 9 a に向かって拡径する形状となっている。ただし、外周部 9 c の形状はこれに限定されるものではなく、同一径とされた円筒形状であってもよい。

【 0 0 4 5 】

キャップ 9 は、ファスナ 5 の先端部 5 a およびカラー 7 に対して非係合状態で被装される。即ち、キャップ 9 は、ファスナ 5 やカラー 7 に対して直接的に固定されるものではなく、図 2 に示すように、ファスナ 5 およびカラー 7 ならびに構造材 3 , 3 の他側面 3 c との間に形成される空間に隙間なく充填されて硬化するシーラント 1 1 (充填材) に対して機械的に係合するようになっている。

【 0 0 4 6 】

シーラント 1 1 としては、典型的にはシリコン系の絶縁材料が用いられ、航空機の燃料タンクに用いる場合には燃料タンク用シーラントが用いられる。なお、シーラント 1 1 に代えて耐薬品性に優れた接着剤のようなものを用いることも考えられる。シーラント 1 1 は、後述するようにキャップ 9 の内周面 9 e に形成された充填材係合部 9 1 の溝の内部に入り込んで硬化する。これにより、キャップ 9 とシーラント 1 1 とが機械的に係合して結合される。

【 0 0 4 7 】

このように、金属等の導電性材料で構成されたファスナ 5 およびカラー 7 を、絶縁材料であるキャップ 9 で包囲するとともに、キャップ 9 の内部に絶縁材料であるシーラント 1 1 を充填することによって、着雷時において燃料タンク内にスパークが発生することを防止できる。

【 0 0 4 8 】

図 3 にも示すように、キャップ 9 の内周面 9 e には、シーラント 1 1 に係合する充填材係合部 9 1 が形成されている。この充填材係合部 9 1 は、キャップの中心軸線 C L (即ちファスナ 5 の中心軸線 C L) 回りに回転する雌ネジ状の螺旋形状を呈している。

【 0 0 4 9 】

詳しくは、充填材係合部 9 1 は、中心軸線 C L 方向で内周面 9 e のキャップ内部側 (奥側) の領域に形成された螺旋係合部 9 1 a (第 1 の螺旋係合部) と、同じく中心軸線 C L 方向で内周面 9 e のキャップ開口端部 9 a 側の領域に形成された螺旋係合部 9 1 b (第 2 の螺旋係合部) とを具備している。

螺旋係合部 9 1 b は、螺旋係合部 9 1 a よりも大きな内径を有し、且つ、その螺旋方向が螺旋係合部 9 1 a とは逆になっている。本実施形態では、例えば螺旋係合部 9 1 a が左ネジ (逆ネジ) とされ、螺旋係合部 9 1 b が右ネジ (正ネジ) とされているが、この 2 つのネジの方向関係は反対であってもよい。

【 0 0 5 0 】

また、螺旋係合部 9 1 a と螺旋係合部 9 1 b は、共にキャップ 9 の開口端部 9 a 側に向かって内径が大きくなるテーパねじ状であり、螺旋係合部 9 1 b の最小内径は、螺旋係合部 9 1 a の最大内径以上に設定されている。例えば、本実施形態では、螺旋係合部 9 1 a の最大内径と螺旋係合部 9 1 b の最小内径とが同一径となっている。

さらに、螺旋係合部 9 1 a と螺旋係合部 9 1 b は、共に複数条設けられている。例えば、本実施形態では、螺旋係合部 9 1 a と螺旋係合部 9 1 b が、それぞれ円周方向に 9 0 度の間隔で 4 条ずつ設けられている。

【 0 0 5 1 】

次に、上記構成の固定構造部 1 の組立方法について説明する。

10

20

30

40

50

まず、重ね合わされた構造材 3, 3 に形成された貫通穴 3 a に、ワッシャ 4 を通したファスナ 5 の軸部 5 b を先端部 5 a 側から挿通させる。そして、構造材 3, 3 の他側面 3 c から突出した先端部 5 a に対して、ワッシャ 8 を環装した上でカラー 7 を螺合させ、所定のトルクで締結する。これにより、重ね合わされた構造材 3, 3 同士が固定される。

【 0 0 5 2 】

そして、キャップ 9 の内部にシーラント 1 1 を所定量だけ充填した上で、ファスナ 5 の先端部 5 a およびカラー 7 を包囲するようにキャップ 9 を被装する。キャップ 9 を、その開口端部 9 a が構造材 3 の他側面 3 c に当接するまで押し込む際に、キャップ 9 の内部に充填されたシーラント 1 1 がファスナ 5 およびカラー 7 の周囲に流動し、キャップ 9 の内周面 9 e と構造材 3 の他側面 3 c とで囲まれた領域内にシーラント 1 1 が隙間なく充填される。その後、この状態にて保持することにより、シーラント 1 1 が硬化し、シーラント 1 1 に対してキャップ 9 が機械的に結合される。

10

【 0 0 5 3 】

本実施形態によれば、以下の作用効果が奏される。

キャップ 9 は、ファスナ 5 の先端部 5 a およびカラー 7 に対して非係合状態で被装され、キャップ 9 の内周面 9 e に形成した雌ネジ状の螺旋形状を呈する充填材係合部 9 1 (9 1 a , 9 1 b) をシーラント 1 1 と係合させて、キャップ 9 とシーラント 1 1 とを機械的に結合することができる。

このため、キャップ 9 とファスナ 5 の先端部 5 a とを直接螺合させる従来の構成 (特許文献 2 および 3 参照) を採用することなく、キャップ 9 をファスナ 5 およびカラー 7 に対して堅固に固定することができる。

20

【 0 0 5 4 】

したがって、従来のように先端部を延長した特殊サイズ of ファスナにキャップを直接螺合して固定する必要がなく、既存の短いファスナを用いてコストの増大や重量増加を抑えるとともに、キャップ 9 と周辺構造材との干渉リスクを低減させることができる。

【 0 0 5 5 】

キャップ 9 の内周面 9 e に形成された雌ネジ状の充填材係合部 9 1 は、キャップ 9 の内部側の領域に形成される螺旋係合部 9 1 a と、キャップの開口端部 9 a 側の領域に形成される螺旋係合部 9 1 b とを備えて構成されており、螺旋係合部 9 1 b の螺旋方向と螺旋係合部 9 1 a の螺旋方向とは逆になっている。

30

【 0 0 5 6 】

キャップ 9 の内部に充填されたシーラント 1 1 が硬化すると、この硬化したシーラント 1 1 は、図 2 に示すように、キャップ 9 の螺旋係合部 9 1 a に螺合する第 1 の雄ネジ部分 1 1 a と、螺旋係合部 9 1 b に螺合する第 2 の雄ネジ部分 1 1 b とが一体化したものとなる。

この状態で、例えばキャップ 9 の螺旋係合部 9 1 a がシーラント 1 1 の第 1 の雄ネジ部分 1 1 a に対して緩む方向に回ろうとすれば、同時にキャップ 9 の螺旋係合部 9 1 b がシーラント 1 1 の第 2 の雄ネジ部分 1 1 b に対して締まる方向に回ることになる。回転方向の正逆関係が反対の場合も同様である。

このため、キャップ 9 は硬化したシーラント 1 1 に対して正逆どちらの方向にも回転することができなくなり、これによってキャップ 9 の緩みを確実に防止することができる。

40

【 0 0 5 7 】

発明者らは、キャップ 9 の内周面 9 e に一方向のみの螺旋形状を有する充填材係合部を形成してシーラント 1 1 との密着力 (接着力) のみで結合させた場合と、本実施形態のようにキャップ 9 に内周面 9 e に正逆両方向の螺旋係合部 9 1 a , 9 1 b を形成してシーラント 1 1 と結合させた場合とで、キャップ 9 を緩めるのに必要なトルクを計測する実験を行った。

【 0 0 5 8 】

この実験に際しては、キャップ 9 をシーラント 1 1 を用いて装着後、常温下にて 4 8 時間放置し、シーラント 1 1 を完全に硬化させた状態でトルクレンチを用いて緩みトルクの

50

計測を行った。また、一方向のみの螺旋形状を有する充填材係合部を形成したキャップ 9 には、その内面にプラスト処理またはシボ加工を行い、内面に細かい凹凸を形成してシーラント 11 との接着性を高めた。

【0059】

その結果、一方向のみの螺旋形状を有する充填材係合部を形成したキャップを緩めるのに必要なトルクは、PEEK で形成されたキャップ 9 が最も高い 160 ~ 170 cN・m という値を示した。

一方、正逆両方向の螺旋係合部 91a, 91b を有する充填材係合部 91 を形成したキャップ 9 の場合は、その材質がシーラント 11 との密着性が良くない POM であり、しかもプラスト処理またはシボ加工を行っていないにも拘わらず、360 cN・m 以上という高数値を記録した。

【0060】

このように、正逆両方向の螺旋係合部 91a, 91b を形成したキャップ 9 の緩みトルクが高数値になる理由は、キャップ 9 の材質や内周面 9e の処理の有無に拘わらず、硬化したシーラント 11 の第 1 の雄ネジ部分 11a または第 2 の雄ネジ部分 11b のいずれかが専断破壊されるまでキャップ 9 が緩まない（脱落しない）ためである。

これに対して、一方向のみの螺旋形状を有する充填材係合部を形成したキャップでは、シーラント 11 との密着性（接着性）のみで緩みを防止しているため、シーラント 11 との接着が剥離した時点で緩んでしまい、緩みトルクが大幅に低い数値となる。

【0061】

したがって、キャップ 9 の内周面 9e に正逆両方向の螺旋係合部 91a, 91b を形成した場合には、キャップ 9 の材質として、シーラント 11 との接着性が悪くても安価な POM 等を用いることができる。しかも、キャップ 9 の内周面 9e にシーラント 11 との接着性を高めるべくプラスト処理やシボ加工等を行わなくてもよい。このため、キャップ 9 の製造コストを低減させることができる。

このように、簡素で生産性が良く、製造コストが安価な構造により、ファスナ 5 からの脱落を防止可能なキャップ 9 を提供することができる。

【0062】

また、キャップ 9 の螺旋係合部 91a と螺旋係合部 91b は、共にキャップ 9 の開口端部 9a 側に向かって内径が大きくなるテーパねじ状であり、螺旋係合部 91b の最小内径は、螺旋係合部 91a の最大内径以上に設定されている。

このため、射出成形部品であるキャップ 9 の成形後において、螺旋係合部 91a と螺旋係合部 91b を成形する後述の中子型を容易に抜き取ることができ、この点でもキャップ 9 の生産性を高めることができる。

【0063】

さらに、螺旋係合部 91a と螺旋係合部 91b は、それぞれ複数条（例えば 4 条）設けられているため、キャップ 9 の射出成形後に螺旋係合部 91a と螺旋係合部 91b を成形する中子型を容易に抜き取ることができる。これは、複数条化された螺旋係合部 91a, 91b のリード角が急になり、少ない回転角度（4 条の場合は 90 度程度）で中子型を抜き取ることができるためである。このため、キャップ 9 の生産性をより向上させることができる。

【0064】

図 4 は、キャップ 9 の成形型を構成する中子型の斜視図である。また、図 5 と図 6 は、キャップ 9 およびその成形型を示している。ここで、図 5 においては図面に向かって上側、図 6 においては図面に向かって右側が、それぞれキャップ 9 の抜き方向となっている。

【0065】

キャップ 9 の成形型 21 は、キャップ 9 の外周面を成形する外型 22, 23 と、キャップ 9 の充填材係合部 91 (91a, 91b) を成形する中子型 24, 25 と、を具備して構成されている。中子型 24 (第 1 の中子型) は螺旋係合部 91a を成形し、中子型 25 (第 2 の中子型) は螺旋係合部 91b を成形する部分である。

10

20

30

40

50

【0066】

外型22は凡そ箱状を呈しており、キャップ9の外周部9cおよび底部9bを成形する椀状のキャビティ22aと、イジェクトピン27の摺動穴22bとを備えている。また、外型23は外型22のキャビティ22aを閉塞するように被装されるが、キャビティ22aと同軸となる位置に中子型24, 25の挿通穴23aが形成されている。

【0067】

一方、中子型24は、略円錐台形状の螺旋成形部24aと、この螺旋成形部24aの中心部から抜き方向側に延びる円柱部24bとを備えている。そして、この円柱部24bの周囲に、略円筒状の中子型25が密に、且つ円柱部24b回りに回転自在、および軸方向にスライド自在に軸装されている。つまり、中子型25は中子型24に対して抜き方向側に同軸状に配置されている。中子型25の先端部には螺旋成形部25aが形成されている。

10

そして、後述するように、中子型25は、キャップ9の射出成形後に中子型24を残して先にキャップ9から抜脱可能であり、この中子型25の抜脱後に中子型24が抜脱されるようになっている。

【0068】

上記のように構成された成型型21を用いてキャップ9を射出成形する場合は、図6に示すように、外型22, 23を閉じた状態で内部に中子型24, 25を組み込み、図示しない射出孔からキャビティ22aの内部に樹脂材料を射出して成形を行う。この時、外型22のキャビティ22aによってキャップ9の外周部9cと底部9bとが成形され、中子型24と25とによって、キャップ9の螺旋係合部91aと91bとがそれぞれ成形される。

20

【0069】

キャップ9の射出成形後は、図7に示すように、外型22, 23が閉じられたままの状態、まず中子型25を反時計回りに回転させてキャップ9の螺旋係合部91bから取り外し、外型22, 23の外部に取り出す。

次に、図8に示すように、中子型24を時計回りに回転させてキャップ9の螺旋係合部91aから取り外し、外型22, 23の外部に取り出す。この時には、キャップ9の内部側の領域に形成された螺旋係合部91aの内径に対して、キャップ9の開口端部9a側の領域に形成された螺旋係合部91bの内径が大きいため、螺旋係合部91aを成形した中子型24(螺旋成形部24a)を螺旋係合部91bに干渉させることなく容易に抜き取ることができる。このため、生産性が良い。

30

そして最後に、図9に示すように、外型22, 23を開き、イジェクトピン27を外型22のキャビティ22a内に突出させて外型22のキャビティ22aからキャップ9を押し出してキャップ9の完成となる。

【0070】

このような成型型21によれば、螺旋方向が異なる螺旋係合部91aと螺旋係合部91bとを同時にキャップ9に成形可能にし、キャップ9の生産性を高めることができる。しかも、中子型25は中子型24に対して同軸状に配置されているため、キャップ9の螺旋係合部91aと91bとを精度良く同軸状に形成することができる。

40

【0071】

[第1参考実施形態]

次に、本発明の第1参考実施形態について、図10～図12を参照しながら説明する。

図10は、本発明の第1参考実施形態に係る固定構造部51およびキャップ31を示す縦断面図である。

【0072】

固定構造部51は、第1実施形態における固定構造部1と同様に、重ね合わされた構造材3, 3に形成された貫通穴3aにファスナ5が挿通され、構造材3, 3の表面から突出したファスナ5の先端部5aに、専用のキャップ係合用ワッシャ32を介してナット状のカラー7が締結されている。そして、ファスナ5の先端部5aと、キャップ係合用ワッシ

50

ャ 3 2 と、カラー 7 とを包囲するように樹脂製のキャップ本体 3 3 が被装される構造となっている。

【 0 0 7 3 】

キャップ 3 1 は、上記のように構造材 3 , 3 の表面とカラー 7 との間に挟装される専用のキャップ係合用ワッシャ 3 2 と、キャップ本体 3 3 と具備したものである。

図 1 1 にも示すように、キャップ係合用ワッシャ 3 2 は、一般のワッシャと同じく、その中心部にファスナ 5 が通る貫通穴 3 2 a が形成されている。また、周囲には浅いリード角が付いたフィン状の雄螺旋係合部 3 2 b が一体的に形成されている。この雄螺旋係合部 3 2 b は、不連続な雄ネジ状のネジ山として機能するものであり、例えば円周方向に 1 2 0 度間隔で 3 つ設けられている。したがって、雄螺旋係合部 3 2 b は 3 条のごく短い雄ネジと見做してよい。

10

【 0 0 7 4 】

一方、キャップ本体 3 3 は、図 1 2 に示すように、第 1 実施形態におけるキャップ 9 と概ね同じ形状を有しており、キャップ 9 と同様に P T F E や P E E K、P O M 等の絶縁性のある樹脂材料によって射出成形される。このキャップ本体 3 3 は、ファスナ 5 の先端部 5 a およびカラー 7 に対しては非係合状態で被装されるが、その開口端部側の内周面に形成された雌ネジ状の雌螺旋係合部 3 3 a が、キャップ係合用ワッシャ 3 2 の雄螺旋係合部 3 2 b に螺合することによってファスナ 5 の先端部 5 a およびカラー 7 を覆うように固定される。雌螺旋係合部 3 3 a は 3 条の短い雌ネジとなっている。

【 0 0 7 5 】

20

さらに、キャップ本体 3 3 の、雌螺旋係合部 3 3 a よりも奥側の内周面には充填材係合部 3 3 b が形成されている。この充填材係合部 3 3 b は、キャップ本体 3 3 の中心軸線回りに旋回する雌ネジ状の螺旋形状を呈し、その螺旋方向が雌螺旋係合部 3 3 a とは逆になっている。本実施形態では、例えば雌螺旋係合部 3 3 a が右ネジ（正ネジ）とされ、充填材係合部 3 3 b が左ネジ（逆ネジ）となっている。この第 1 参考実施形態では、充填材係合部 3 3 b がキャップ本体 3 3 の高さ方向のほぼ中間部に短い幅で 2 ~ 3 条の螺旋溝状に形成されているが、より幅広く形成してもよい。この充填材係合部 3 3 b は、ファスナ 5 およびカラー 7 ならびに構造材 3 の表面との間に形成される空間に充填されて硬化する図示しないシーラントに対して機械的に係合する。

【 0 0 7 6 】

30

次に、上記構成の固定構造部 5 1 の組立方法について説明する。

まず、重ね合わされた構造材 3 , 3 に形成された貫通穴 3 a にファスナ 5 の軸部 5 b を先端部 5 a から挿通させる。そして、構造材 3 , 3 の他側面 3 c から突出した先端部 5 a にキャップ係合用ワッシャ 3 2 を環装してからカラー 7 を螺合し、所定のトルクで締結する。これにより、重ね合わされた構造材 3 , 3 同士が固定される。

【 0 0 7 7 】

そして、キャップ本体 3 3 の内部に図示しないシーラント（充填材）を所定量だけ充填した上で、ファスナ 5 の先端部 5 a とカラー 7 とキャップ係合用ワッシャ 3 2 とを包囲するようにキャップ本体 3 3 を被装する。この時、キャップ本体 3 3 を時計回りに 1 0 0 度 ~ 1 2 0 度程度捻ることにより、キャップ本体 3 3 の雌螺旋係合部 3 3 a がキャップ係合用ワッシャ 3 2 の雄螺旋係合部 3 2 b に係合し、キャップ本体 3 3 がファスナ 5 に対して固定される。

40

【 0 0 7 8 】

上記のようにキャップ本体 3 3 がファスナ 5 およびカラー 7 の上から押し込まれる際に、キャップ本体 3 3 の内部に充填されたシーラントがファスナ 5 およびカラー 7 の周囲に流動し、キャップ本体 3 3 の内周面と構造材 3 とで囲まれた領域内にシーラントが充填される。シーラントは、キャップ本体 3 3 の内周面に形成された雌ネジ状の充填材係合部 3 3 b の内部にも充填される。その後、シーラントが硬化し、シーラントに対してキャップ本体 3 3 が機械的に結合される。

【 0 0 7 9 】

50

本実施形態によれば、以下の作用効果が奏される。

即ち、キャップ本体 33 は、キャップ係合用ワッシャ 32 にのみ係合し、ファスナ 5 とカラー 7 に対しては係合しない。このため、従来のように先端部を延長した特殊サイズのファスナにキャップを直接螺合して固定する必要がない。したがって、既存の短いファスナを用いてコストの増大や重量増加を抑えるとともに、キャップ本体 33 と周辺構造材との干渉リスクを低減させ、簡素で安価な構成によってファスナからキャップ本体 33 が脱落することを防止することができる。

【0080】

しかも、キャップ本体 33 がキャップ係合用ワッシャ 32 に係合されると同時に、キャップ本体 33 がファスナ 5 およびカラー 7 に対して同心状に位置決め固定される。このため、キャップ本体 33 の内部に充填されたシーラントが硬化するまでキャップ本体を保持する必要がない。したがって、充填材の硬化中にキャップ本体 33 がファスナ 5 に対して軸心ずれを起こしたり、ファスナ 5 から脱落してしまったりすることを防止することができる。キャップ本体 33 の装着作業性を大幅に向上させることができる。

【0081】

また、キャップ本体 33 の雌螺旋係合部 33 a よりも奥側の内周面に形成された充填材係合部 33 b が、キャップ本体 33 の内部に充填されて硬化したシーラントに対して機械的に係合する。充填材係合部 33 b の螺旋方向は、雌螺旋係合部 33 a の螺旋方向とは逆方向であるため、シーラントが硬化した状態で、例えばキャップ本体 33 の雌螺旋係合部 33 a がキャップ係合用ワッシャ 32 の雄螺旋係合部 32 b に対して緩む方向に回ろうとすれば、キャップ本体 33 の充填材係合部 33 b が硬化したシーラントに対して締まる方向に回ることになる。反対の場合も同様である。

このため、キャップ本体 33 はファスナ 5 およびカラー 7 に対して正逆どちらの方向にも回転することができなくなり、これによってキャップ本体 33 の緩みを確実に防止することができる。

【0082】

また、キャップ係合用ワッシャ 32 の雄螺旋係合部 32 b とキャップ本体 33 の雌螺旋係合部 33 a は複数条設けられているため、キャップ係合用ワッシャ 32 に対してキャップ本体 33 を取り付ける時におけるキャップ本体の回転角度を小さくすることができ、キャップ本体 33 の着脱性を向上させることができる。

【0083】

なお、上記実施形態の変形例として、キャップ係合用ワッシャ 32 をカラー 7 に対して一体もしくは一体的に設けてもよい。

【0084】

[第2参考実施形態]

次に、本発明の第2参考実施形態に係るキャップの装着方法について説明する。

図13は、例えば第1実施形態に示した固定構造部1におけるキャップ9の装着方法を示す縦断面図である。なお、このキャップの装着方法を第1参考実施形態に示した固定構造部51に適用してもよい。

【0085】

このキャップ装着方法においては、キャップ9の周囲に厚手の樹脂スリーブ61(マスキング部材)が密に装着される。樹脂スリーブ61の材質としては、シーラントに対する接着性が低くて適度な弾力性があり、できれば透明もしくは半透明なものが望ましく、例えばポリプロピレンが好適である。樹脂スリーブ61の内径は、キャップ9の外周面に対して軽く締め付けられる程度に設定する。

【0086】

キャップ9の装着方法は、図14のフローチャートに示すように、キャップ9の外周面にマスキング部材である樹脂スリーブ61を装着するマスキング部材装着ステップS1と、キャップ9の内部にシーラント11等の充填材を充填する充填材充填ステップS2と、キャップ9をファスナ5の先端部5aおよびカラー7に装着するキャップ装着ステップS

10

20

30

40

50

3と、シーラント11の硬化後に樹脂スリーブ61をキャップ9から除去するマスキング部材除去ステップS4と、を具備している。

【0087】

マスキング部材装着ステップS1においては、樹脂スリーブ61を、その一端がキャップ9の開口端部9aに揃うように装着する。

充填材充填ステップS2およびキャップ装着ステップS3においては、キャップ9の内部に充填されたシーラント11が外に食い出して樹脂スリーブ61の外周面に付着したとしても特に拭き取る必要はなく、この付着したシーラント11は、その硬化後に簡単に樹脂スリーブ61から剥がすことができる。

マスキング部材除去ステップS4においては、樹脂スリーブ61の外周面に付着しているシーラント11が硬化してから樹脂スリーブ61をキャップ9から取り外すようにした方が作業効率は良いが、硬化前に樹脂スリーブ61を取り外してもよい。

【0088】

このように、樹脂スリーブ61を装着してキャップ9の外周面をマスキングしながらキャップ9を装着する方法によれば、シーラント11が充填されたキャップ9をファスナ5およびカラー7に装着する時に、キャップ9の内部に充填されたシーラント11が外に食い出しても、この食い出したシーラント11は、キャップ9の外周面に装着された樹脂スリーブ61に付着する。このようにシーラント11が付着した樹脂スリーブ61は、キャップ9がファスナ5およびカラー7に装着された後にキャップ9から樹脂スリーブ61ごと除去することができる。

【0089】

このため、シーラント11を用いてキャップ9をファスナ5に装着した際に、従来のようにキャップ9から食い出したシーラント11をいちいち拭き取る手間が不要になり、作業工数を低減することができる。

【0090】

樹脂スリーブ61は繰り返し使用可能であるため経済的である。また、キャップ9への樹脂スリーブ61の装着作業および除去作業は簡単であるため、大きな工数の増大にはならない。このため、シーラント11の付着によるキャップ9の汚れを安価且つ容易に防止することができる。

【0091】

[第3参考実施形態]

次に、本発明の第3参考実施形態に係るキャップの装着方法について説明する。

図15は、第2参考実施形態(図13参照)における厚手の樹脂スリーブ61に代えて、薄手のフィルムスリーブ62をキャップ9の外周面に装着した例を示している。このフィルムスリーブ62は使い捨てとしてもよい。それ以外の構成や手順は第2参考実施形態の場合と同様である。ここでも、第2参考実施形態の場合と同じく、シーラント11が食い出してキャップ9の外周面に付着することによる汚損を簡単に防止することができる。

【0092】

以上説明したように、本実施形態に係るキャップ9,31、およびキャップの成形型21、キャップを用いた固定構造部1,51によれば、簡素で生産性が良く、製造コストが安価な構造により、ファスナ5からのキャップ9,31の脱落を防止することができる。

また、本実施形態に係るキャップの装着方法によれば、シーラント11を用いてキャップ9(31)をファスナ5に装着する際に、キャップ9(31)から食い出したシーラント11がキャップ9(31)の周囲に付着することを容易に防止することができる。

【0093】

なお、本発明は、上記実施形態の構成のみに限定されるものではなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲内において適宜変更や改良を加えたり、適用分野を変更したりすることもでき、このように変更や改良を加えた実施形態も本発明の権利範囲に含まれるものとする。

10

20

30

40

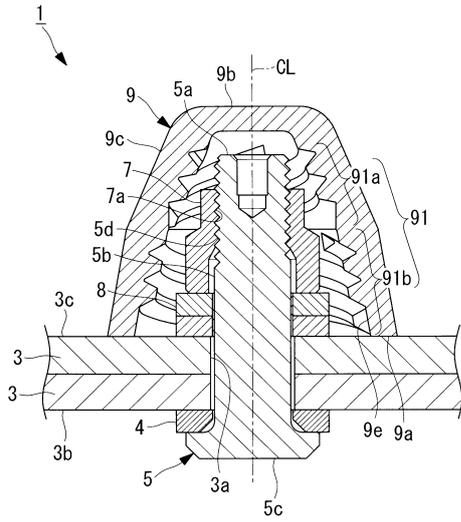
50

【符号の説明】

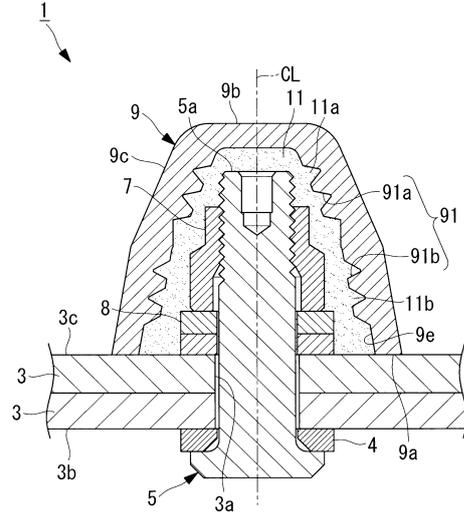
【0094】

1, 5 1	固定構造部	
3	構造材	
3 a	貫通穴	
5	ファスナ	
5 a	ファスナの先端部	
7	カラー	
9	キャップ	
9 a	キャップ開口端部	10
1 1	シーラント(充填材)	
2 1	成形型	
2 2, 2 3	外型	
2 4	中子型(第1の中子型)	
2 5	中子型(第2の中子型)	
3 1	キャップ	
3 2	キャップ係合用ワッシャ	
3 2 b	雄螺旋係合部	
3 3	キャップ本体	
3 3 a	雌螺旋係合部	20
3 3 b	充填材係合部	
6 1	樹脂スリーブ(マスキング部材)	
6 2	フィルムスリーブ(マスキング部材)	
9 1	充填材係合部	
9 1 a	螺旋係合部(第1の螺旋係合部)	
9 1 b	螺旋係合部(第2の螺旋係合部)	
C L	中心軸線	
S 1	マスキング部材装着ステップ	
S 2	充填材充填ステップ	
S 3	キャップ装着ステップ	30
S 4	マスキング部材除去ステップ	

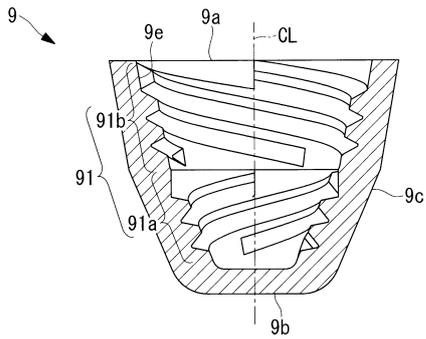
【 図 1 】



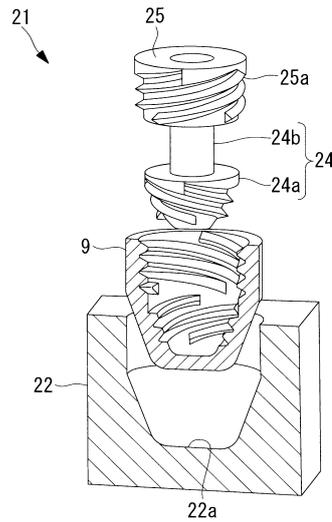
【 図 2 】



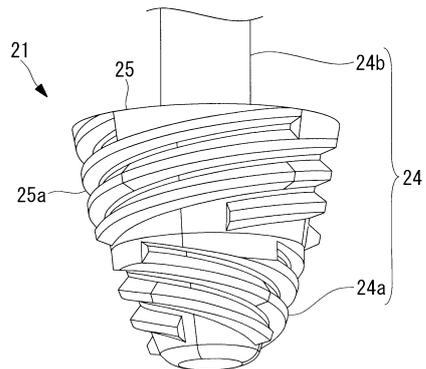
【 図 3 】



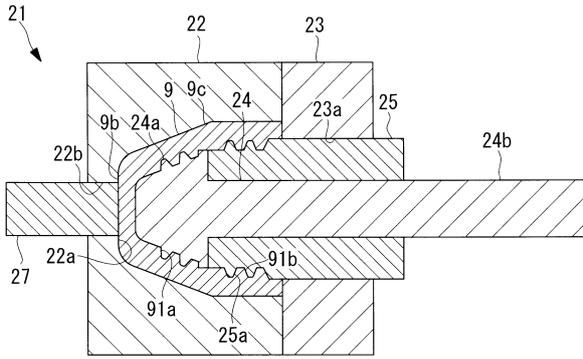
【 図 5 】



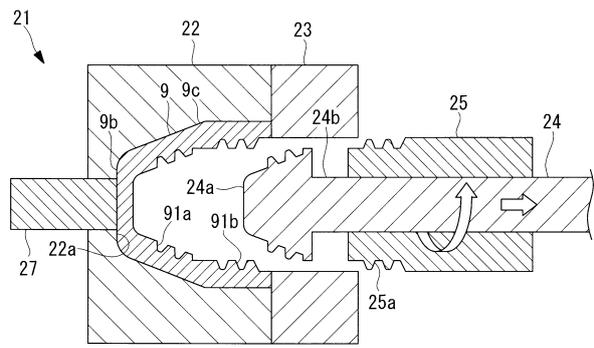
【 図 4 】



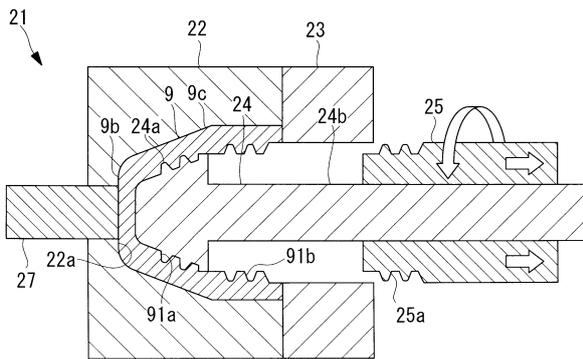
【図 6】



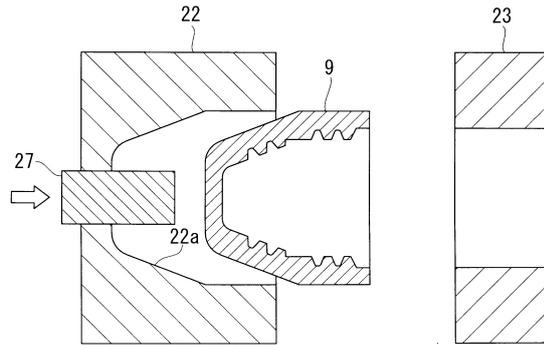
【図 8】



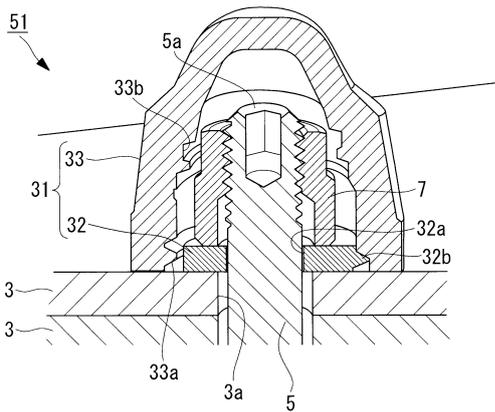
【図 7】



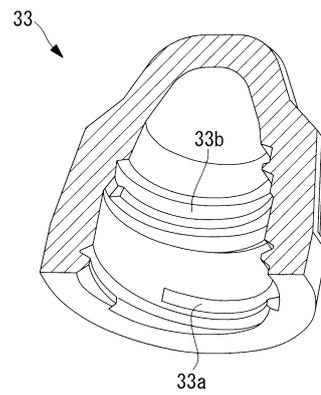
【図 9】



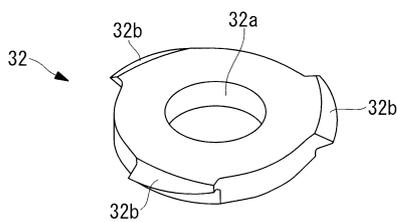
【図 10】



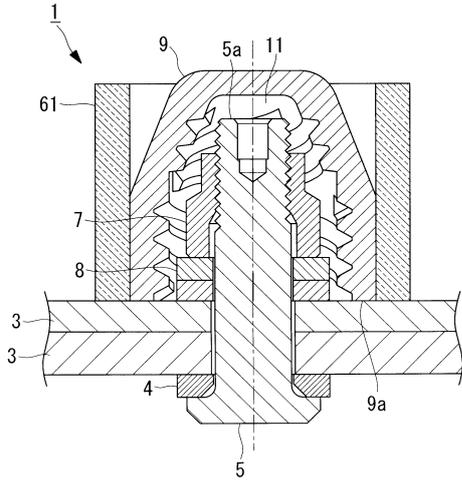
【図 12】



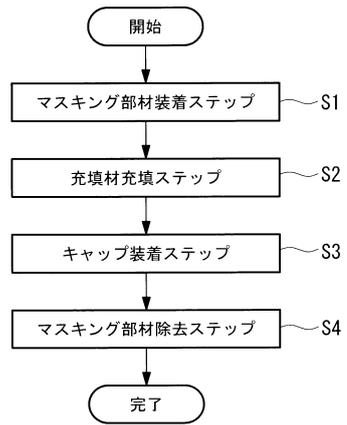
【図 11】



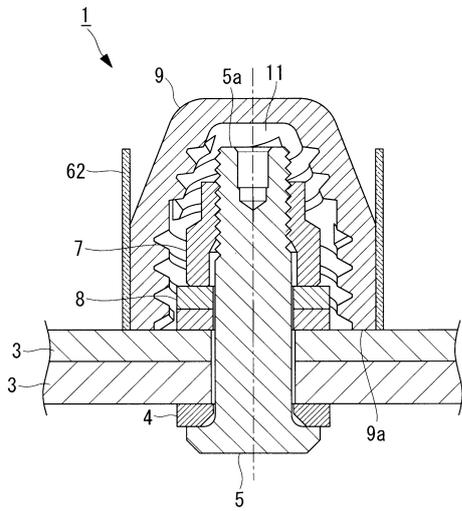
【図13】



【図14】



【図15】



フロントページの続き

(51)Int.Cl. F I
B 2 9 C 45/26

- (72)発明者 神原 信幸
東京都港区港南二丁目16番5号 三菱重工業株式会社内
- (72)発明者 神納 祐一郎
東京都港区港南二丁目16番5号 三菱重工業株式会社内
- (72)発明者 田中 久嗣
東京都港区港南二丁目16番5号 三菱重工業株式会社内
- (72)発明者 枅川 高久
東京都港区港南二丁目16番5号 三菱重工業株式会社内

審査官 諸星 圭祐

- (56)参考文献 特開2012-232692(JP,A)
国際公開第2012/147645(WO,A1)
特開2010-254287(JP,A)
国際公開第2013/117756(WO,A1)
米国特許出願公開第2009/0126973(US,A1)
米国特許第04826380(US,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B 6 4 C 1 / 0 0
B 2 9 C 4 5 / 2 6 - 4 5 / 3 7
B 6 4 D 4 5 / 0 2
F 1 6 B 3 7 / 1 4
F 1 6 B 4 1 / 0 0