

【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 6 年 3 月 7 日(2024.3.7)

【公開番号】特開 2022-85813(P2022-85813A)

【公開日】令和 4 年 6 月 8 日(2022.6.8)

【年通号数】公開公報(特許)2022-102

【出願番号】特願 2021-38304(P2021-38304)

【国際特許分類】

B 6 2 D 1/20(2006.01)

B 6 2 D 1/19(2006.01)

F 1 6 D 1/04(2006.01)

F 1 6 D 3/06(2006.01)

F 1 6 D 9/06(2006.01)

F 1 6 D 1/068(2006.01)

F 1 6 D 1/072(2006.01)

F 1 6 D 1/02(2006.01)

F 1 6 D 9/08(2006.01)

10

【F I】

B 6 2 D 1/20

B 6 2 D 1/19

F 1 6 D 1/04 4 0 0

F 1 6 D 3/06 Z

F 1 6 D 9/06

F 1 6 D 1/068

F 1 6 D 1/072

F 1 6 D 1/02 2 1 0

F 1 6 D 9/08

20

【手続補正書】

30

【提出日】令和 6 年 2 月 28 日(2024.2.28)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0084

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0084】

また、第一外筒 12a を構成するシャフト本体 31 の内周面に備える雌スプライン 36 の軸方向寸法を、第一内軸 11a を構成する棒状部 26 の外周面に備えられた雄スプライン 28 の軸方向寸法よりも十分に大きくしている。そして、定常状態において、雌スプライン 36 の軸方向一方側部分のみを、雄スプライン 28 に対してスプライン係合させている。このため、衝突事故が発生した場合に、雄スプライン 28 を、雌スプライン 36 の軸方向他方側部分に対してスプライン係合させて、収縮シャフト 9a を収縮させることができる。また、収縮シャフト 9a が収縮した状態で、第一内軸 11a と第一外筒 12a との間でトルク伝達が不能になり、ステアリングホイール 1a の操作が操舵輪に伝わらなくなること防止できる。収縮シャフト 9a を完全に収縮した状態では、雄スプライン 28 の軸方向他方側の端部は、大径筒部 34 (逃げ部 80) の内側に配置される。

40

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0127

50

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0127】

切り欠き49aは、取付孔48a(48b)の中心軸O₄₈よりも軸方向他方側(図29の右側)に位置している。具体的には、切り欠き49aの軸方向一方側の端縁は、取付孔48a、48bの軸方向他方側の端縁とほぼ同じ軸方向位置に存在している。また、連結部46bの円周方向に関する切り欠き49aの端部は、シャフト本体31(図12等参照)の中心軸と平行に配置されており、取付孔48a(48b)の中心軸O₄₈及びシャフト本体31の中心軸O₃₁にそれぞれ直交する方向(図29の上下方向)に関して、シャフト本体31の中心軸O₃₁よりも取付孔48a(48b)に近い側(図29の上側)に位置している。このような本例では、嵌合筒部35(図12等参照)の軸方向他方側部分のうちで、直径方向に関してスリット42(図11等参照)の反対側に位置する部分が、実施の形態の第1例の場合よりも広い範囲で、切り欠き49aから外部に露出する。

10

20

30

40

50