

【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 1/04 400  
 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 1/02 210  
 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く。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を防止できる。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】****【0 1 2 7】**

切り欠き49aは、取付孔48a(48b)の中心軸O<sub>48</sub>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O<sub>48</sub>及びシャフト本体31の中心軸O<sub>31</sub>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O<sub>31</sub>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