

【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 1 部門第 2 区分

【発行日】平成25年5月9日(2013.5.9)

【公開番号】特開2013-46758(P2013-46758A)

【公開日】平成25年3月7日(2013.3.7)

【年通号数】公開・登録公報2013-012

【出願番号】特願2012-177816(P2012-177816)

【国際特許分類】

A 6 3 B 53/02 (2006.01)

A 6 3 B 53/04 (2006.01)

【F I】

A 6 3 B 53/02

A 6 3 B 53/04 A

【手続補正書】

【提出日】平成25年3月22日(2013.3.22)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

ホーゼル穴および複数のホーゼル整合機構を形成するホーゼルを含み、上記ホーゼル整合機構は上記ホーゼルの基端から離間して上記ホーゼル穴の内部に配置されるゴルフクラブヘッドと、

長尺なシャフトと、

上記シャフトの末端部分に結合され、複数のスリーブ整合機構を含むシャフトスリーブと、

複数の楔整合機構を含み、上記シャフトスリーブおよび上記ホーゼルの間に介挿され、少なくとも部分的に上記ホーゼル穴内に配置される楔部材と、

上記シャフトスリーブを上記クラブヘッドに取り外し可能に結合するファスナとを有し

、

上記楔部材は上記シャフトスリーブおよび上記ホーゼル管の間に楔角を実現し、上記シャフトスリーブは上記シャフトスリーブおよび上記シャフトの間にシャフト角を実現することを特徴とするゴルフクラブ。

【請求項 2】

ホーゼル穴を形成するホーゼルを含むゴルフクラブヘッドと、

長尺なシャフトと、

管状の楔部材と、

上記シャフトの末端部分に結合されるシャフトスリーブであって、当該シャフトスリーブの末端部分が上記楔部材を通じて伸び上記ホーゼル穴に収容される、上記シャフトスリーブと、

上記シャフトスリーブの末端部分に結合され上記シャフトスリーブの表面に上記楔部材を保持するリテーナと、

上記シャフトスリーブを上記クラブヘッドに取り外し可能に結合するファスナとを有し

、

上記楔部材は上記シャフトスリーブおよび上記ホーゼルの間に介挿されて少なくとも部分的に上記ホーゼル穴内に配置され、かつ、

上記楔部材は上記シャフトスリーブおよび上記ホーゼルの間に楔角を実現し、上記シャフトスリーブは上記シャフトスリーブおよび上記シャフトの間にシャフト角を実現することを特徴とするゴルフクラブ。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0186

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0186】

図81に示すように、他の実施例において、ホーゼル整合機構は整合部材662において構築されており、この整合部材662は鋳造ゴルフクラブヘッド660と別体に構築されそののちクラブヘッドに、例えば溶接、ロウ付け、または、接着剤使用により結合される。この構成は、ゴルフクラブのホーゼルの構造、とくにホーゼル整合機構の構造を単純化するのに採用して良い。整合部材662は全般的には管状の部材であり、複数のノッチ664を含み、これらノッチ664がシャフトスリーブの整合機構とびったり合うような寸法および形状を伴う。ノッチ664は好ましくは整合部材662の側壁の全体に渡って伸びて整合部材およびゴルフクラブヘッドの製造を単純化させる。ただし、整合部材662をクラブヘッド660に接着または溶接するために付加的な表面が必要ならば、ノッチは側壁の一部のみに伸びて良い。

以下、ここで説明された技術的な特徴を列挙する。

[技術的特徴1]

ホーゼル穴および複数のホーゼル整合機構を形成するホーゼルを含み、上記ホーゼル整合機構は上記ホーゼルの基端から離間して上記ホーゼル穴の内部に配置されるゴルフクラブヘッドと、

長尺なシャフトと、

上記シャフトの末端部分に結合され、複数のスリーブ整合機構を含むシャフトスリーブと、

複数の楔整合機構を含み、上記シャフトスリーブおよび上記ホーゼルの間に介挿され、少なくとも部分的に上記ホーゼル穴内に配置される楔部材と、

上記シャフトスリーブを上記クラブヘッドに取り外し可能に結合するファスナとを有し

、

上記楔部材は上記シャフトスリーブおよび上記ホーゼル管の間に楔角を実現し、上記シャフトスリーブは上記シャフトスリーブおよび上記シャフトの間にシャフト角を実現することを特徴とするゴルフクラブ。

[技術的特徴2]

上記スリーブ整合機構は上記シャフトスリーブの末端部分の外側壁部から外側に伸び、上記スリーブ整合機構は、上記シャフトスリーブの基端から上記シャフトスリーブの長さの約30%から約60%まで位置決めされる技術的特徴1記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴3]

上記スリーブ整合機構は上記シャフトスリーブの末端部分の外側壁部から外側に伸び、上記スリーブ整合機構は、上記シャフトスリーブの基端から上記シャフトスリーブの長さの約40%から約50%まで位置決めされる技術的特徴1記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴4]

上記ホーゼル整合機構は上記ホーゼルの基端から約15.0mmから約20.0mmだけ離間される技術的特徴1記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴5]

上記シャフトスリーブおよび上記楔部材は表示を含み、上記ホーゼルは上記表示の少なくとも1つがそれを通じて見ることができる少なくとも1つの窓を含む技術的特徴1記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴6]

上記窓は上記ホーゼルのヒール側に配置される技術的特徴 5 記載のゴルフボール。

[技術的特徴 7]

上記窓は、上記ゴルフクラブヘッドのホーゼルの基端からソールに向かって伸びる溝である技術的特徴 5 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 8]

上記楔角および上記シャフト角の大きさが異なる技術的特徴 1 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 9]

上記楔角および上記シャフト角の大きさは少なくともほぼ同一である技術的特徴 1 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 10]

上記シャフト角の大きさは約 5 ° 未満である技術的特徴 1 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 11]

上記楔角の大きさは約 5 ° 未満である技術的特徴 1 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 12]

ホーゼル穴を形成するホーゼルを含むゴルフクラブヘッドと、
長尺なシャフトと、
管状の楔部材と、

上記シャフトの末端部分に結合されるシャフトスリーブであって、当該シャフトスリーブの末端部分が上記楔部材を通じて伸び上記ホーゼル穴に収容される、上記シャフトスリーブと、

上記シャフトスリーブの末端部分に結合され上記シャフトスリーブの表面に上記楔部材を保持するリテーナと、

上記シャフトスリーブを上記クラブヘッドに取り外し可能に結合するファスナとを有し、

上記楔部材は上記シャフトスリーブおよび上記ホーゼルの間に介挿されて少なくとも部分的に上記ホーゼル穴内に配置され、かつ、

上記楔部材は上記シャフトスリーブおよび上記ホーゼルの間に楔角を実現し、上記シャフトスリーブは上記シャフトスリーブおよび上記シャフトの間にシャフト角を実現することを特徴とするゴルフクラブ。

[技術的特徴 13]

上記シャフトスリーブおよび上記楔部材は表示を含み、上記ホーゼルは上記表示の少なくとも 1 つがそれを通じて見ることができる少なくとも 1 つの窓を含む技術的特徴 12 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 14]

上記窓は上記ホーゼルのヒール側に配置される技術的特徴 13 記載のゴルフボール。

[技術的特徴 15]

上記窓は、上記ゴルフクラブヘッドのホーゼルの基端からソールに向かって伸びる溝である技術的特徴 13 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 16]

上記楔角および上記シャフト角の大きさが異なる技術的特徴 12 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 17]

上記楔角および上記シャフト角の大きさは少なくともほぼ同一である技術的特徴 12 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 18]

上記シャフト角の大きさは約 5 ° 未満である技術的特徴 12 記載のゴルフクラブ。

[技術的特徴 19]

上記楔角の大きさは約 5 ° 未満である技術的特徴 12 記載のゴルフクラブ。