

【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5部門第2区分

【発行日】平成18年12月28日(2006.12.28)

【公開番号】特開2001-200870(P2001-200870A)

【公開日】平成13年7月27日(2001.7.27)

【出願番号】特願2000-10389(P2000-10389)

【国際特許分類】

F 16 D 55/228 (2006.01)

F 16 D 65/02 (2006.01)

【F I】

F 16 D 55/228

F 16 D 65/02 B

【手続補正書】

【提出日】平成18年11月14日(2006.11.14)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0014

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0014】

上述の様にして行なう本発明の対向ピストン型ディスクブレーキ1aの制動時に、上記アウター側ボディ3及びインナー側ボディ4には、上記各パッドのライニングとロータ2の両側面との摩擦やこのロータ2の両側面のうねり等に基づく振動が加わる。従来構造の場合には、この振動に基づいて、上記両ボディ3、4が低周波振動したが、本発明の対向ピストン型ディスクブレーキ1aの場合には、前記連結材11が、この様な低周波振動の発生を抑える。即ち、この連結材11が前述の様に、上記アウター側ボディ3の一端寄り部分と上記インナー側ボディ4の他端寄り部分とを、上記アウター側ボディ3の他端寄り部分と上記インナー側ボディ4の一端寄り部分とを、互いに連結して、互いに連結した部分同士が互いに遠近動する事を阻止する。この為、上記連結材11が上記両ボディ3、4の剛体モードの揃り振動を抑制して、上述した様な制動時に、上記各パッドのライニングとロータ2の両側面との摩擦やこのロータ2の両側面のうねり等に基づく振動に拘らず、上記両ボディ3、4が低周波振動するのを防止して、運転者等の乗員に不快な振動や騒音が発生するのを防止できる。又、図面に示す様に、上記連結材11によりパッドスプリング15を押圧する事も可能である。そして、この場合には、従来構造の場合に必要とされたパッドスプリング支持用のピンは不要になり、コスト低減を図れる。

【手続補正2】

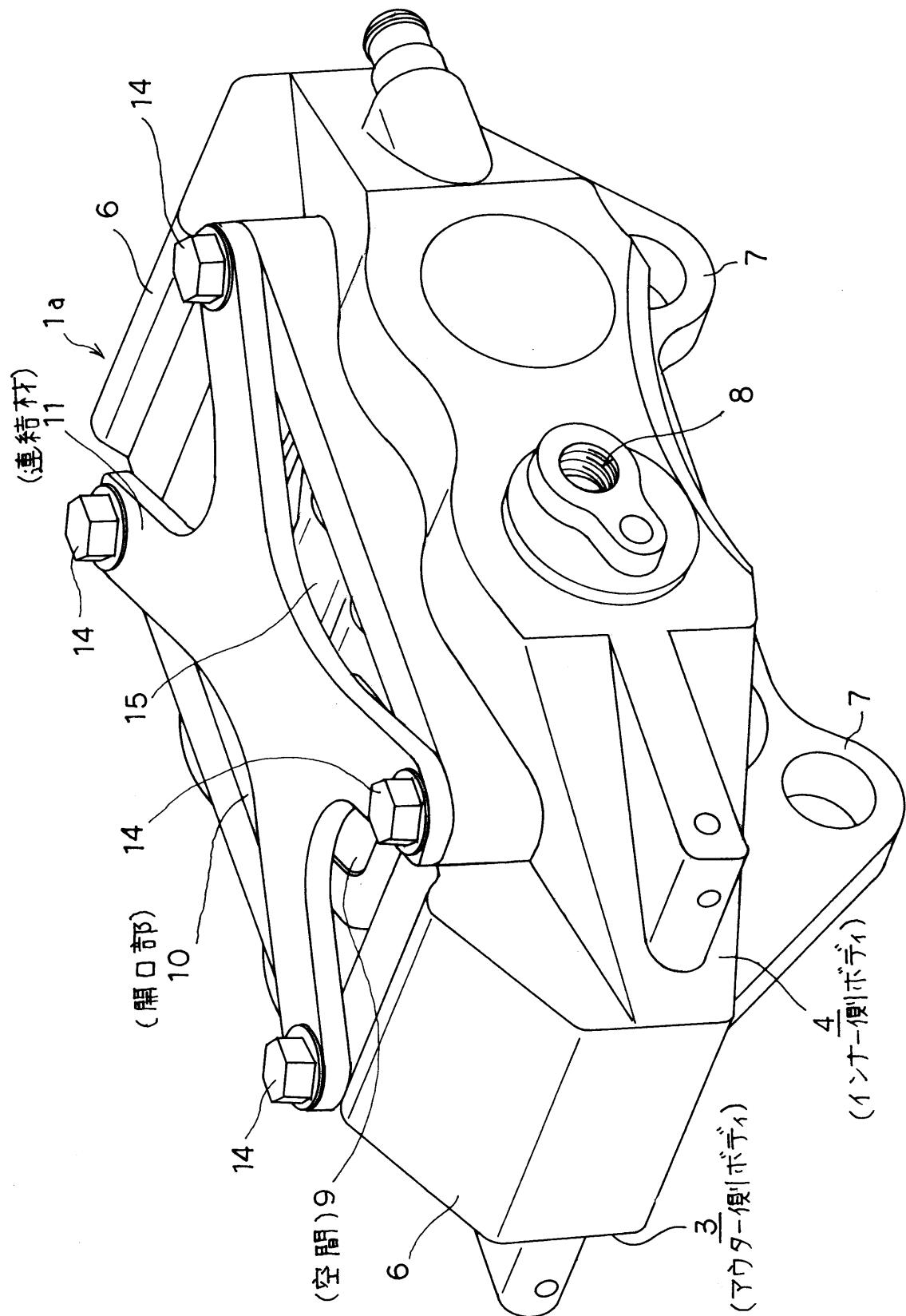
【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【図1】



【手続補正3】

【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図 2

【補正方法】変更

【補正の内容】

【図 2】

