

【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 17 年 5 月 19 日 (2005.5.19)

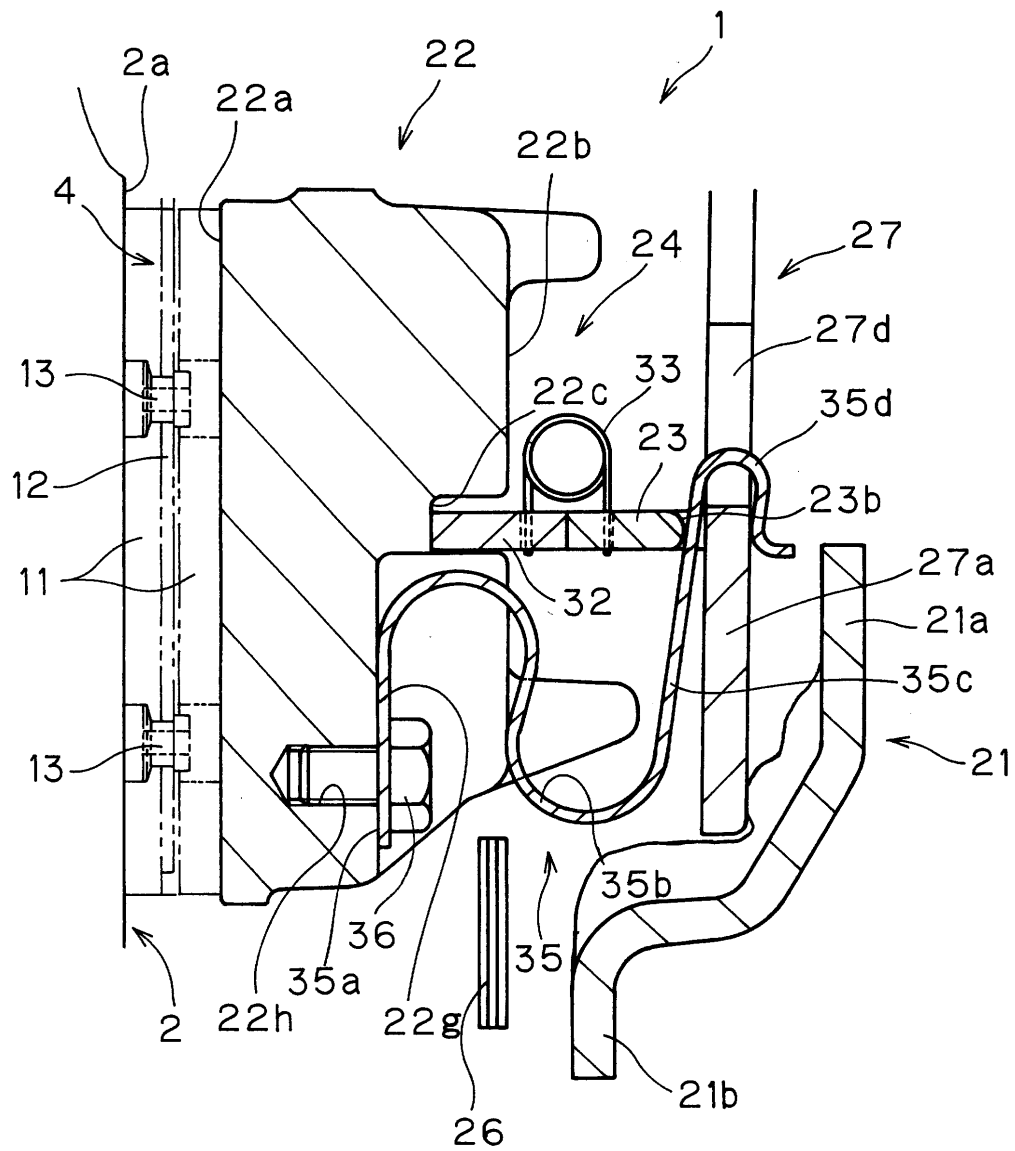
【公開番号】特開 2003-240014 (P2003-240014A)  
【公開日】平成 15 年 8 月 27 日 (2003.8.27)  
【出願番号】特願 2002-39828 (P2002-39828)  
【国際特許分類第 7 版】  
F 1 6 D 13/75  
【F I】  
F 1 6 D 13/75 B

【手続補正書】  
【提出日】平成 16 年 7 月 7 日 (2004.7.7)  
【手続補正 1】  
【補正対象書類名】明細書  
【補正対象項目名】0 0 3 5  
【補正方法】変更  
【補正の内容】  
【0 0 3 5】

次にクラッチリリース動作を行うと、ストラッププレート 26 の反力によって、プレッシャープレート 22 とフルクラムリング 23 はともに軸方向トランスミッション側に移動する。ブッシュ 46 のフランジ 48 がクラッチカバー 21 に当接すると、プレッシャープレート 22 の軸方向移動は停止する。この動作においてプレッシャープレート 22 のクラッチカバー 21 に対する軸方向移動量は非摩耗動作時と同一であるが、プレッシャープレート 22 のクラッチカバー 21 に対する軸方向移動停止位置は摩耗量だけ軸方向エンジン側にずれている。以上より、プレッシャープレート 22 の軸方向移動停止時においてクラッチは最大リリース状態になっておらず、それ以降さらにダイヤフラムスプリング 27 はリリース装置 28 によって姿勢を変化させられていく。このとき、ダイヤフラムスプリング 27 がリーフスプリング 35 の一端を軸方向トランスミッション側に引き上げていき、これにより、リーフスプリング 35 からフルクラムリング 23 に付与されるクリップ荷重が解除される。この結果、フルクラムリング 23 が付勢機構 24 からのオフセット荷重によってプレッシャープレート 22 から離れていく。このとき、フルクラムリング 23 は軸方向トランスミッション側面がダイヤフラムスプリング 27 に当接した状態を続けており、両者の間に隙間は形成されない。ダイヤフラムスプリング 27 の先端が最大ストローク点まで移動すると（最大リリース時）、フルクラムリング 23 の分離移動は停止する。

【手続補正 2】  
【補正対象書類名】図面  
【補正対象項目名】図 5  
【補正方法】変更  
【補正の内容】

【図 5】



【手続補正 3】

【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図 1 7

【補正方法】変更

【補正の内容】

【補正の内容】

【 図 2 4 】

