



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0032433

(51)⁸ B62K 19/30; B62L 3/08; B60T 11/06

(13) B

(21) 1-2018-04664

(22) 09/02/2017

(86) PCT/JP2017/004735 09/02/2017

(87) WO2017/169161 05/10/2017

(30) 2016-065511 29/03/2016 JP

(45) 25/07/2022 412

(43) 25/01/2019 370A

(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)

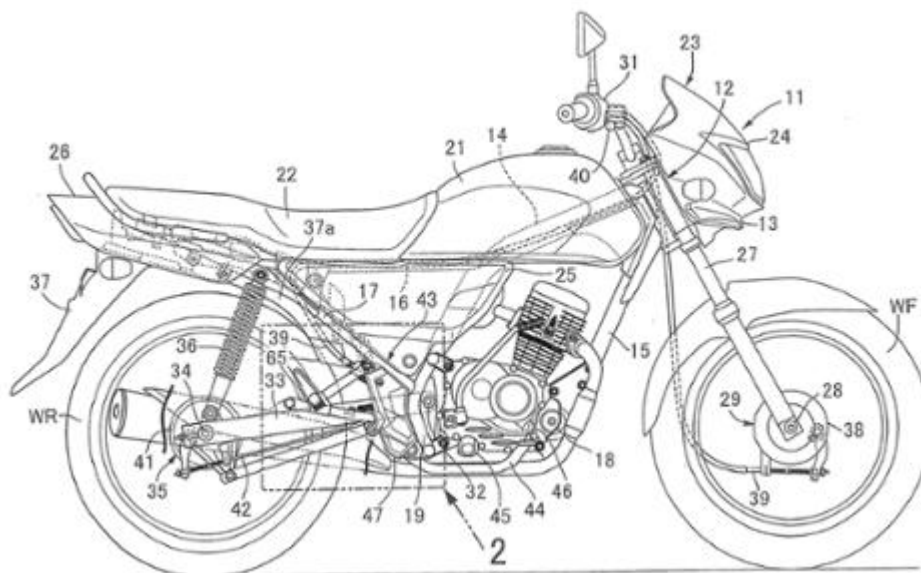
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan

(72) KOMATSU Akihiro (JP); MIYAZAKI Go (JP); SAKAMOTO Ken (JP).

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) XE NGỒI KIỂU ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe ngồi kiểu để chân hai bên bao gồm bàn đạp phanh (44), bộ hiệu chỉnh (43), chấn bunn sau, và vách chắn (65). Bàn đạp phanh (44) được gắn vào khung xoay (19). Bộ hiệu chỉnh (43) được nối với phanh bánh trước (29) bởi cáp phanh (39), và phân bố lực vận hành phanh đến phanh bánh trước (29) và phanh bánh sau theo mỗi liên kết vận hành với việc vận hành bàn đạp phanh (44). Chấn bunn sau (37) kéo dài theo hướng chu vi của bánh sau (WR) trong khi uốn cong dọc theo hình dạng của bánh sau (WR), và có phần uốn cong (37a), mà bề mặt lõm của nó được quay về bánh sau (WR). Vách chắn (65) liên tục từ phần uốn cong (37a), và kéo dài giữa bánh sau (WR) và cáp phanh (39). Chấn bunn sau (37) có lỗ (68) được bố trí ở vị trí nằm bên ngoài vách chắn (65) theo hướng chiều rộng xe, cáp phanh (39) được gài vào qua lỗ (68). Nhờ vậy, xe ngồi kiểu để chân hai bên được tạo ra có thể ngăn không cho cáp phanh bị bắn khi lực vận hành phanh được phân bố.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe ngồi kiểu để chân hai bên có bộ hiệu chỉnh dùng để phân bố lực vận hành phanh đến phanh bánh trước và phanh bánh sau theo mối liên kết vận hành với việc vận hành bàn đạp phanh.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Tài liệu sáng chế 1 bộc lộ xe máy hai bánh là ví dụ cụ thể về xe ngồi kiểu để chân hai bên. Bộ hiệu chỉnh được nối với bàn đạp phanh. Phanh bánh trước được nối với bộ hiệu chỉnh qua cáp phanh. Cáp phanh kéo dài về phía sau từ bộ hiệu chỉnh về phía bánh sau, sau đó uốn cong với bán kính cong lớn, và được nối với tay phanh dùng cho phanh bánh trước. Do vậy, tổn thất do ma sát của cáp phanh được giảm.

Tài liệu sáng chế 1: Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2015-160548

Trong xe ngồi kiểu để chân hai bên được mô tả trong tài liệu sáng chế 1, hầu hết cáp phanh được che bởi nắp che thân xe. Do đó, chất lượng thiết kế của xe ngồi kiểu để chân hai bên có thể được duy trì rất đẹp. Mặt khác, cáp phanh đi qua ở phía bên bánh sau, và do đó cáp phanh bị bẩn bởi bùn bẩn lên bởi bánh sau.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe ngồi kiểu để chân hai bên mà có thể ngăn không cho cáp phanh bị bẩn khi lực vận hành phanh được phân bố.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe ngồi kiểu để chân hai bên bao gồm: bàn đạp phanh được vận hành bởi chân người lái xe; bộ hiệu chỉnh dùng để phân bố lực vận hành phanh đến phanh bánh trước và phanh bánh sau theo mối liên kết vận hành với việc vận hành bàn đạp phanh; cáp phanh nối phanh bánh trước và bộ hiệu chỉnh với nhau; chắn bùn sau có phần uốn cong, phần uốn cong này được uốn cong dọc theo hình dạng của bánh sau theo hướng chiều rộng xe và che bánh sau; và vách chắn liên tục từ phần uốn cong theo hướng chiều rộng xe, và được bố trí giữa bánh sau và cáp phanh, trong đó chắn bùn sau có lỗ ở vị trí nằm bên ngoài vách chắn theo hướng chiều rộng xe, cáp phanh được gài vào qua lỗ này.

Theo khía cạnh thứ hai, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, bộ hiệu chỉnh được gắn vào giá đỡ được bố trí ở phía sau khung xoay.

Theo khía cạnh thứ ba, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ hai, lỗ được tạo ra dưới dạng lỗ dài kéo dài theo hướng về phía trước-phía sau của xe.

Theo khía cạnh thứ tư, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ tứ nhất đến thứ ba, sáng chế đề xuất xe ngồi kiểu để chân hai bên, còn có: bộ phận đỡ được bố trí ở bên trong lỗ và đỡ cáp phanh trên khung thân xe.

Các hiệu quả của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất, vách chắn phân cách cáp phanh với bánh sau. Ngay cả khi bị bắn lên bởi bánh sau, vách chắn chặn bùn, và do đó ngăn không cho cáp phanh bị bắn.

Theo khía cạnh thứ hai, cáp phanh kéo dài từ phía sau khung xoay dọc theo bề mặt ngoài của chắn bùn sau. Do đó, cáp phanh có thể được uốn cong với bán kính cong lớn. Do vậy, tổn thất do ma sát của cáp phanh có thể được giảm.

Theo khía cạnh thứ ba, cáp phanh dễ chuyển động tiến vào trong lỗ dài vào thời điểm lắp ráp cáp phanh. Do đó, khả năng dễ làm việc trong khi lắp ráp xe được duy trì.

Theo khía cạnh thứ tư, cáp phanh được đỡ ở vị trí gần với lỗ. Do vậy, vị trí của cáp phanh không bị dịch chuyển bởi sự rung động hoặc các hiện tượng tương tự, và diện tích của lỗ có thể được giảm.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh thể hiện toàn bộ xe máy hai bánh theo một phương án thực hiện sáng chế. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.2 là hình chiếu cạnh riêng phần phóng to thể hiện dưới dạng sơ đồ khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau ở trạng thái mà trong đó nắp che bộ hiệu chỉnh được tháo ra. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.3 là hình chiếu cạnh riêng phần phóng to thể hiện dưới dạng sơ đồ bộ hiệu chỉnh, hình chiếu cạnh riêng phần phóng to này tương ứng với FIG.2. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh riêng phần phóng to thể hiện dưới dạng sơ đồ vách chắn của chắn bùn sau. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt riêng phần phóng to theo đường 5-5 được thể hiện trên FIG.2. (phương án thực hiện thứ nhất)

Mô tả các số chỉ dẫn

11 Xe ngồi kiểu để chân hai bên (xe máy hai bánh)

12	Khung thân xe
19	Khung xoay
29	Phanh bánh trước
35	Phanh bánh sau
37	Chấn bùn sau
37a	Phần uốn cong
39	Cáp phanh
43	Bộ hiệu chỉnh
44	Bàn đạp phanh
54	Giá đỡ
65	Vách chắn
68	Lỗ
69	Bộ phận đỡ
WR	Bánh sau

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Xe ngồi kiểu để chân hai bên theo một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Phương án thực hiện thứ nhất

FIG.1 thể hiện toàn bộ xe ngồi kiểu để chân hai bên theo một ví dụ cụ thể, tức là, xe máy hai bánh 11. Xe máy hai bánh 11 bao gồm khung thân xe 12. Khung thân xe 12 bao gồm ống đầu 13, cặp khung chính bên trái và bên phải 14, cặp ống nghiêng xuống bên trái và bên phải 15, thanh đỡ yên 16, và khung sau 17. Cặp khung chính bên trái và bên phải 14 kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu 13. Cặp ống nghiêng xuống bên trái và bên phải 15 kéo dài bên dưới các khung chính 14 và xuống dưới về phía sau từ ống đầu 13. Thanh đỡ yên 16 kéo dài về phía sau theo hướng nằm ngang từ vị trí giữa của các khung chính 14. Khung sau 17 được gắn chặt vào các khung chính 14 ở vị trí bên dưới vị trí giữa, kéo dài lên trên về phía sau, và được nối với thanh đỡ yên 16 ở vùng đầu sau. Các đầu dưới của các khung chính 14 được nối với phía sau của động cơ đốt trong 18. Các đầu dưới của các ống nghiêng xuống 15 được nối với phía trước của động cơ đốt trong 18. Do vậy, kết cấu thân cứng vững được thiết lập bởi động cơ đốt trong 18 cũng như các khung chính 14 và các ống nghiêng xuống 15. Khung xoay 19 được gắn chặt vào các đầu dưới của các khung chính 14.

Bình nhiên liệu 21 được đỡ trên các khung chính 14. Vùng sau của bình nhiên liệu 21 được đỡ bởi thanh đỡ yên 16. Yên 22 dùng cho người lái xe được lắp trên thanh đỡ yên 16 để nối liền với bình nhiên liệu 21.

Khung thân xe 12 được che một phần bởi nắp che thân xe 23. Nắp che thân xe 23 bao gồm nắp che trước 24, nắp che bên 25, và nắp che sau 26. Nắp che trước 24 che phía trước ống đầu 13. Nắp che bên 25 che vùng được bao quanh bởi các khung chính 14, thanh đỡ yên 16, và khung sau 17. Nắp che sau 26 che các đầu sau của thanh đỡ yên 16 và khung sau 17.

Ống đầu 13 đỡ lái được càng trước 27. Bánh trước WF được đỡ bởi càng trước 27 để quay được quanh trục 28. Bánh trước WF được trang bị phanh bánh trước 29. Tay lái 31 được nối với đầu trên của càng trước 27.

Đòn lắc 33 được nối với khung xoay 19 để lắc được lên trên và xuống dưới quanh xoay 32. Bánh sau WR được đỡ bởi đầu sau của đòn lắc 33 để quay được quanh trục 34. Bánh sau WR được trang bị phanh bánh sau 35. Cụm giảm xóc sau 36 được nối giữa đòn lắc 33 và khung sau 17.

Chấn bụn sau 37 được nối với khung sau 17. Chấn bụn sau 37 kéo dài theo hướng chu vi của bánh sau WR trong khi uốn cong dọc theo hình dạng của bánh sau WR. Chấn bụn sau 37 có phần uốn cong 37a, mà bề mặt lõm của nó được quay về bánh sau WR.

Phanh bánh trước 29 được tạo ra bởi phanh kiểu tang chẳng hạn. Phanh kiểu tang này bao gồm tang 38 được giữ cố định vào bánh trước WF, và guốc phanh tác dụng lực ma sát vào tang 38 theo lực vận hành phanh, được tác dụng từ cáp phanh 39. Tay phanh 40 được nối với cáp phanh 39. Tay phanh 40 được đỡ bởi tay lái 31.

Phanh bánh sau 35 được tạo ra bởi phanh kiểu tang chẳng hạn. Phanh kiểu tang này bao gồm tang 41 được giữ cố định vào bánh sau WR, và guốc phanh tác dụng lực ma sát vào tang 41 theo lực vận hành phanh được tác dụng từ cần phanh 42. Bàn đạp phanh 44 được nối với cần phanh 42 qua bộ hiệu chỉnh 43, như được mô tả dưới đây. Bàn đạp phanh 44 có bề mặt tiếp nhận bàn chân 46 bố trí ở phía trước bậc đế chân 45. Bộ hiệu chỉnh 43 được che từ phía bên bởi nắp che bộ hiệu chỉnh 47 gắn vào phía sau khung xoay 19.

Như được thể hiện trên FIG.2, bậc đế chân dùng cho người ngồi sau 48 được nối với khung xoay 19. Bậc đế chân dùng cho người ngồi sau 48 được đỡ bởi bộ phận đỡ bố trí ở phía sau khung xoay 19, tức là, khung bậc đế chân dùng cho người ngồi sau 49. Bậc đế chân dùng cho người ngồi sau 48 kéo dài theo hướng nằm ngang

song song với trục 34. Khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau 49 bao gồm tấm đỡ 51, thân khung thứ nhất 53a, và thân khung thứ hai 53b. Tấm đỡ 51 được nối với bậc để chân dùng cho người ngồi sau 48. Thân khung thứ nhất 53a kéo dài về phía trước từ tấm đỡ 51 và có đầu trước được gắn chặt vào thanh 52a kéo dài về phía sau từ khung xoay 19. Thân khung thứ hai 53b kéo dài bên trên thân khung thứ nhất 53a và về phía trước từ tấm đỡ 51 và có đầu trước được gắn chặt vào thanh 52b kéo dài về phía sau từ khung sau 17. Thân khung thứ nhất 53a và thân khung thứ hai 53b tạo ra thân dạng giàn kết hợp với khung thân xe 12.

Như được thể hiện trên FIG.3, bàn đạp phanh 44 được gắn vào giá đỡ 54 để quay được quanh trục đỡ 55. Bàn đạp phanh 44 bao gồm đòn đầu vào 56a, và đòn đầu ra 56b. Đòn đầu vào 56a kéo dài về phía trước từ trục đỡ 55 và có đầu mũi, mà bề mặt tiếp nhận bàn chân 46 nêu trên được giới hạn tại đó. Đòn đầu ra 56b kéo dài lên trên về phía sau từ trục đỡ 55. Đòn đầu ra 56b được bố trí ở bên trong nắp che bộ hiệu chỉnh 47 theo hướng chiều rộng xe, và được che bởi nắp che bộ hiệu chỉnh 47. Khi lực vận hành được tác dụng vào bề mặt tiếp nhận bàn chân 46 của đòn đầu vào 56a, đòn đầu ra 56b quay quanh trục đỡ 55 theo hướng quay thứ nhất DR1 từ vị trí chuẩn. Lò xo kéo 57 được nối giữa đòn đầu ra 56b và thân khung thứ nhất 53a của khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau 49. Lò xo kéo 57 tác dụng lực đàn hồi, lực này giữ đòn đầu ra 56b ở vị trí chuẩn bằng cách kéo đòn đầu ra 56b theo hướng quay thứ hai DR2 ngược lại với hướng quay thứ nhất DR1 quanh trục đỡ 55.

Chi tiết tác động 59 được nối với đầu mũi của đòn đầu ra 56b để quay được quanh chốt 58. Chốt 58 có đường trục kéo dài song song với trục đỡ 55 của bàn đạp phanh 44. Chi tiết tác động 59 bao gồm thân tác động phía bánh sau 59a kéo dài xuống dưới từ chốt 58 theo hướng quay thứ nhất DR1, và thân tác động phía bánh trước 59b kéo dài lên trên từ chốt 58 theo hướng quay thứ hai DR2. Đầu mũi của cần phanh 42 được nối quay được với đầu dưới của thân tác động phía bánh sau 59a. Khi cần phanh 42 được kéo về phía trước vào thời điểm quay đòn đầu ra 56b của bàn đạp phanh 44 theo hướng quay thứ nhất DR1 quanh trục đỡ 55, lực vận hành phanh được tác dụng vào phanh bánh sau 35, khiến cho guốc phanh được ép tỳ vào tang 41.

Chi tiết nối 61 nối với dây bên trong của cáp phanh 39 được nối quay được với đầu trên của thân tác động phía bánh trước 59b. Cáp bên ngoài của cáp phanh 39 được giữ cố định vào giá đỡ cố định 62 liên tục từ thân khung thứ hai 53b của khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau 49. Cáp phanh 39 được nối với phanh bánh trước 29. Khi chi tiết nối 61 của dây bên trong được kéo về phía trước để đi ra khỏi

giá đỡ cố định 62 vào thời điểm quay đòn đầu ra 56b của bàn đạp phanh 44 theo hướng quay thứ nhất DR1 quanh trục đỡ 55, lực vận hành phanh được tác dụng vào phanh bánh trước 29, khiến cho guốc phanh được ép tỳ vào tang 38.

Đầu trên của thân tác động phía bánh trước 59b được nối với thân khung thứ hai 53b của khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau 49 bởi lò xo kéo 63. Khi đòn đầu ra 56b của bàn đạp phanh 44 quay theo hướng quay thứ nhất DR1 quanh trục đỡ 55, trong khoảng góc quay ban đầu, lò xo kéo 63 duy trì khoảng cách giữa đầu trên của chi tiết tác động phía bánh trước 59b và giá đỡ cố định 62. Khi đòn đầu ra 56b quay hơn nữa quanh trục đỡ 55, và khoảng cách giữa chốt 58 và giá đỡ cố định 62 vượt quá khoảng cách xác định, lực vận hành phanh được truyền từ dây bên trong đến phanh bánh trước 29. Do vậy, bộ hiệu chỉnh 43 phân bố lực vận hành phanh đến phanh bánh trước 29 và phanh bánh sau 35 theo mối liên kết vận hành với vận hành bàn đạp phanh 44.

Như được thể hiện trên FIG.4, chấn bunn sau 37 có vách chấn 65 được tạo ra để kéo dài giữa bánh sau WR và cáp phanh 39. Vách chấn 65 liên tục từ đầu trước của phần uốn cong 37a (xem FIG.1). Chi tiết dẫn hướng 66, mà giữ cáp phanh 39 trên bề mặt ngoài của phần uốn cong 37a, được tạo ra trên phần uốn cong 37a. Cáp phanh 39 được dẫn hướng dọc theo bề mặt ngoài của phần uốn cong 37a. Cáp phanh 39 kéo dài từ phía sau khung xoay 19 dọc theo bề mặt ngoài của chấn bunn sau 37. Do đó, cáp phanh 39 có thể được uốn cong với bán kính cong lớn. Do vậy, tổn thất do ma sát của cáp phanh 39 có thể được giảm.

Chi tiết định vị 65a, mà nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, được tạo ra liền khối với bề mặt ngoài của vách chấn 65. Chi tiết định vị 65a tiếp xúc tỳ vào khung sau 17 từ bên dưới theo hướng trọng lực. Do vậy, đầu trước của chấn bunn sau 37 có thể được định vị so với khung sau 17.

Chi tiết dẫn hướng 66 bao gồm vách 67, vách này nhô lên từ bề mặt ngoài của phần uốn cong 37a và có bề mặt quay xuống dưới 67a, và lỗ 68, lỗ này được phân ranh giới trong bề mặt quay xuống dưới 67a và tiếp nhận cáp phanh 39. Lỗ 68 được tạo ra dưới dạng lỗ dài kéo dài theo hướng về phía trước-phía sau của xe. Như được thể hiện trên FIG.5, bộ phận đỡ 69 có dạng móc được gắn vào khung thân xe 12 ở bên trong vách 67. Bộ phận đỡ 69 đỡ cáp phanh 39 trên khung thân xe 12.

Trong xe máy hai bánh 11, chấn bunn sau 37 kéo dài theo hướng chu vi của bánh sau WR trong khi uốn cong dọc theo hình dạng của bánh sau WR, và có phần uốn cong 37a, mà bề mặt lõm của nó được quay về bánh sau WR. Vách chấn 65 liên

tục từ phần uốn cong 37a, và kéo dài giữa bánh sau WR và cáp phanh 39. Do vậy, cáp phanh 39 phân cách vách chắn 65 với bánh sau WR. Ngay cả khi bunn bị bắn lên bởi bánh sau WR, vách chắn 65 chặn bunn, và do đó ngăn không cho cáp phanh 39 bị bắn.

Chấn bunn sau 37 có chi tiết dẫn hướng 66, liên tục từ phần uốn cong 37a và giữ cáp phanh 39 trên bề mặt ngoài của phần uốn cong 37a. Do vậy, cáp phanh 39 được dẫn hướng dọc theo bề mặt ngoài của phần uốn cong 37a. Ngay cả khi bunn bị bắn lên bởi bánh sau WR, phần uốn cong 37a chặn bunn, và do đó ngăn không cho cáp phanh 39 bị bắn. Hơn nữa, do cáp phanh 39 được giữ nằm bên ngoài phần uốn cong 37a, Việc ngăn cáp phanh 39 khỏi bunn được duy trì.

Bộ hiệu chỉnh 43 được gắn vào giá đỡ 54 bố trí ở phía sau khung xoay 19. Cáp phanh 39 kéo dài từ phía sau khung xoay 19 dọc theo bề mặt ngoài của chấn bunn sau 37. Do đó, cáp phanh 39 có thể được uốn cong với bán kính cong lớn. Do vậy, tổn thất do ma sát của cáp phanh 39 có thể được giảm.

Chi tiết dẫn hướng 66 bao gồm vách 67, vách này nhô lên từ bề mặt ngoài của phần uốn cong 37a và có bề mặt quay xuống dưới 67a, và lỗ 68, lỗ này được phân ranh giới trong bề mặt quay xuống dưới 67a và tiếp nhận cáp phanh 39. Do lỗ 68, mà dẫn hướng cáp phanh 39, được phân ranh giới trong bề mặt quay xuống dưới 67a, lỗ 68 nằm kín đáo. Do vậy, chất lượng thiết kế của xe máy hai bánh 1 1 được duy trì.

Lỗ 68 của chi tiết dẫn hướng 66 được tạo ra dưới dạng lỗ dài kéo dài theo hướng về phía trước-phía sau của xe. Do đó, cáp phanh 39 dễ chuyển động tiến vào trong lỗ dài vào thời điểm lắp ráp cáp phanh 39. Do đó, khả năng dễ làm việc trong khi lắp ráp xe được duy trì rất đẹp.

Bộ phận đỡ 69, đỡ cáp phanh 39, được gắn vào khung thân xe 12 ở bên trong vách 67 của chấn bunn sau 37. Cáp phanh 39 được đỡ ở vị trí gần với lỗ 68. Do vậy, vị trí của cáp phanh 39 sẽ ổn định, và diện tích của lỗ có thể được giảm.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe ngồi kiểu để chân hai bên bao gồm:

bàn đạp phanh (44) được vận hành bởi chân người lái xe;

bộ hiệu chỉnh (43) dùng để phân bố lực vận hành phanh đến phanh bánh trước (29) và phanh bánh sau (35) theo mối liên kết vận hành với việc vận hành bàn đạp phanh (44);

cáp phanh (39) nối phanh bánh trước (29) và bộ hiệu chỉnh (43) với nhau;

chấn bùn sau (37) có phần uốn cong (37a), phần uốn cong (37a) uốn cong dọc theo hình dạng của bánh sau (WR) theo hướng chiều rộng xe và che bánh sau (WR); và

vách chắn (65) liên tục từ phần uốn cong (37a) theo hướng chiều rộng xe, và được bố trí giữa bánh sau (WR) và cáp phanh (39),

trong đó chấn bùn sau (37) có lỗ (68) ở vị trí nằm bên ngoài vách chắn (65) theo hướng chiều rộng xe, cáp phanh (39) được gài vào qua lỗ (68).

2. Xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 1, trong đó bộ hiệu chỉnh (43) được gắn vào giá đỡ (54) được bố trí ở phía sau khung xoay (19).

3. Xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 2, trong đó lỗ (68) được tạo ra dưới dạng lỗ dài kéo dài theo hướng về phía trước-phía sau của xe.

4. Xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó xe này còn có bộ phận đỡ (69) được bố trí ở bên trong lỗ (68) và đỡ cáp phanh (39) trên khung thân xe (12).

FIG.1

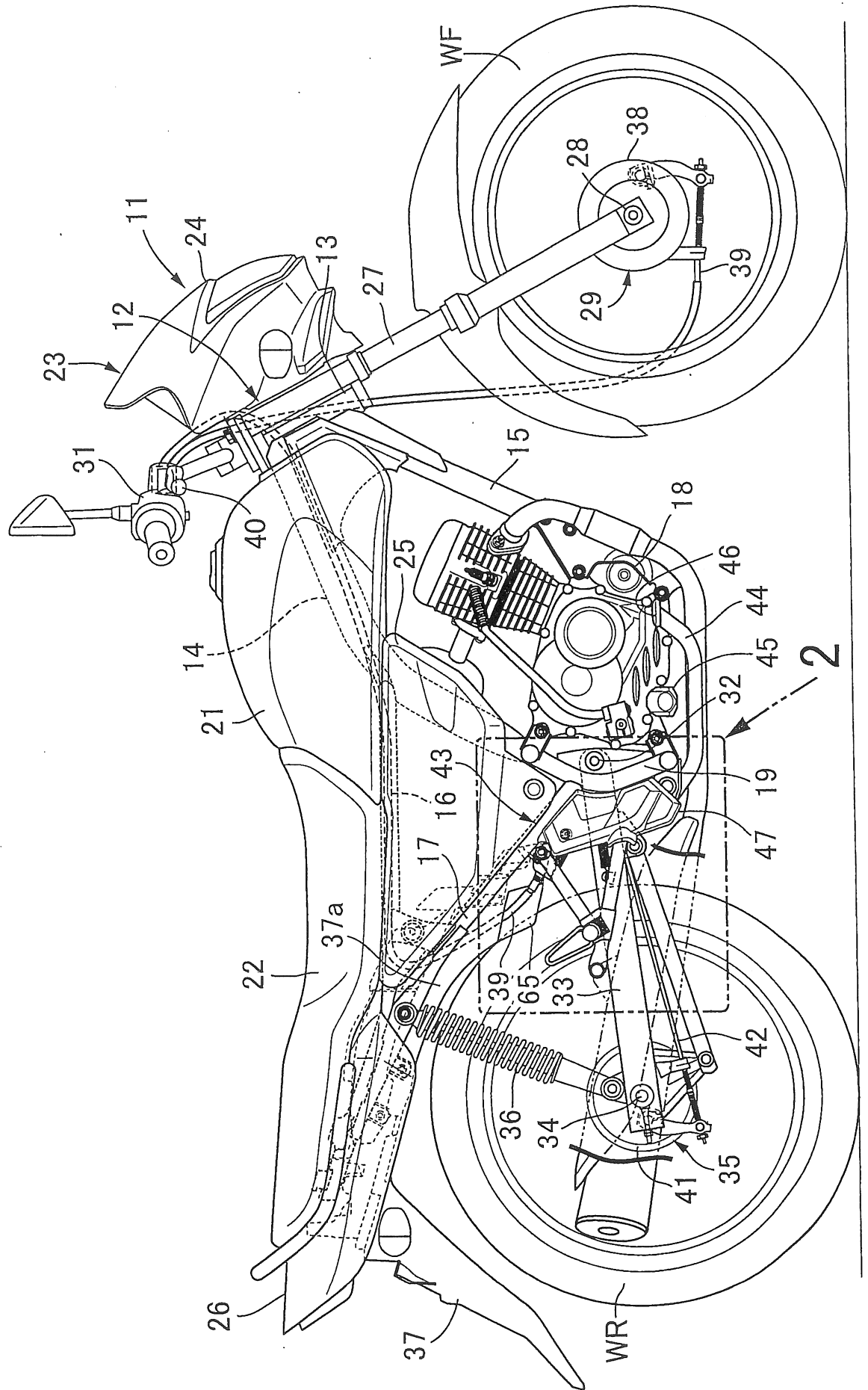
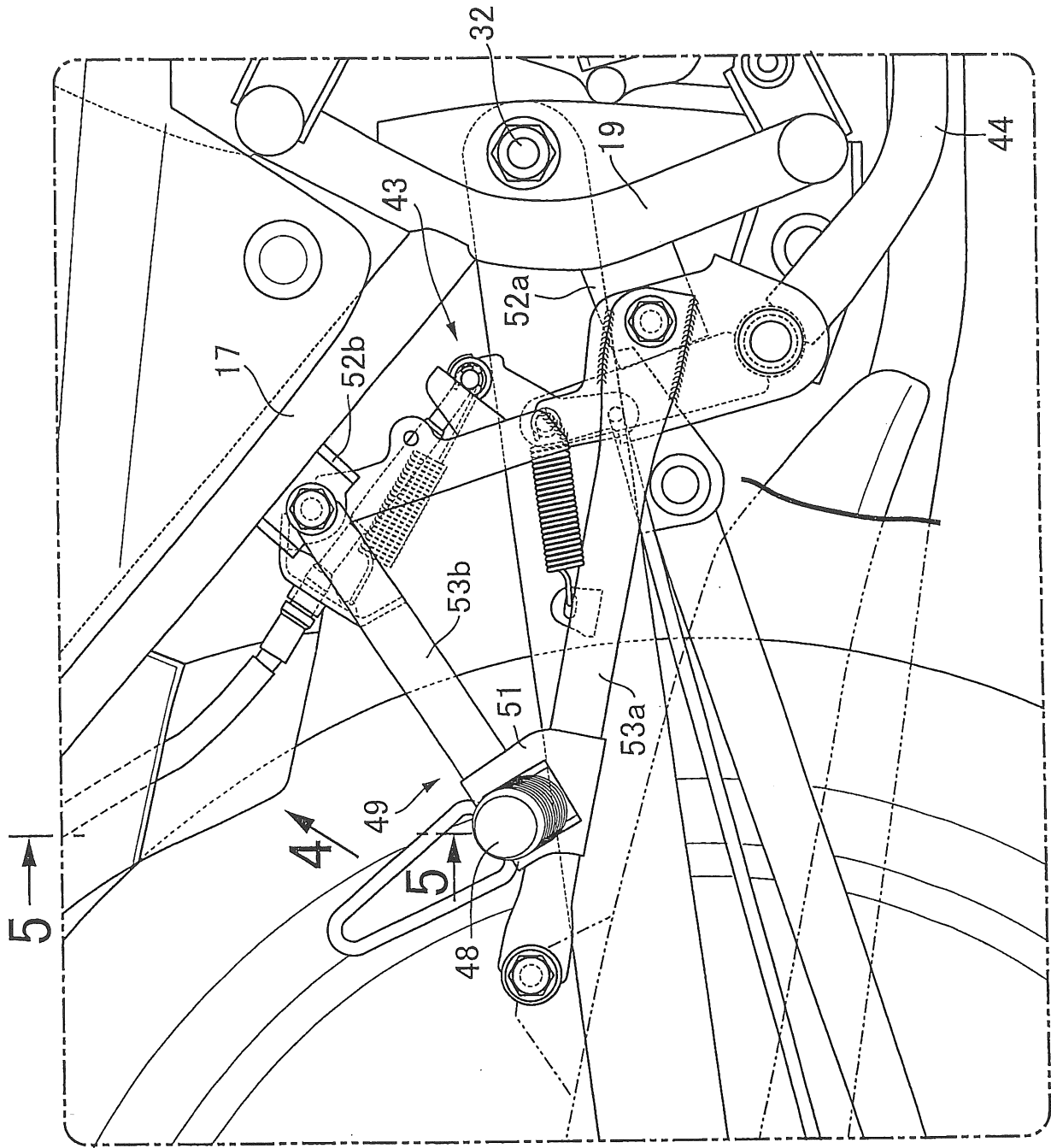


FIG.2



361

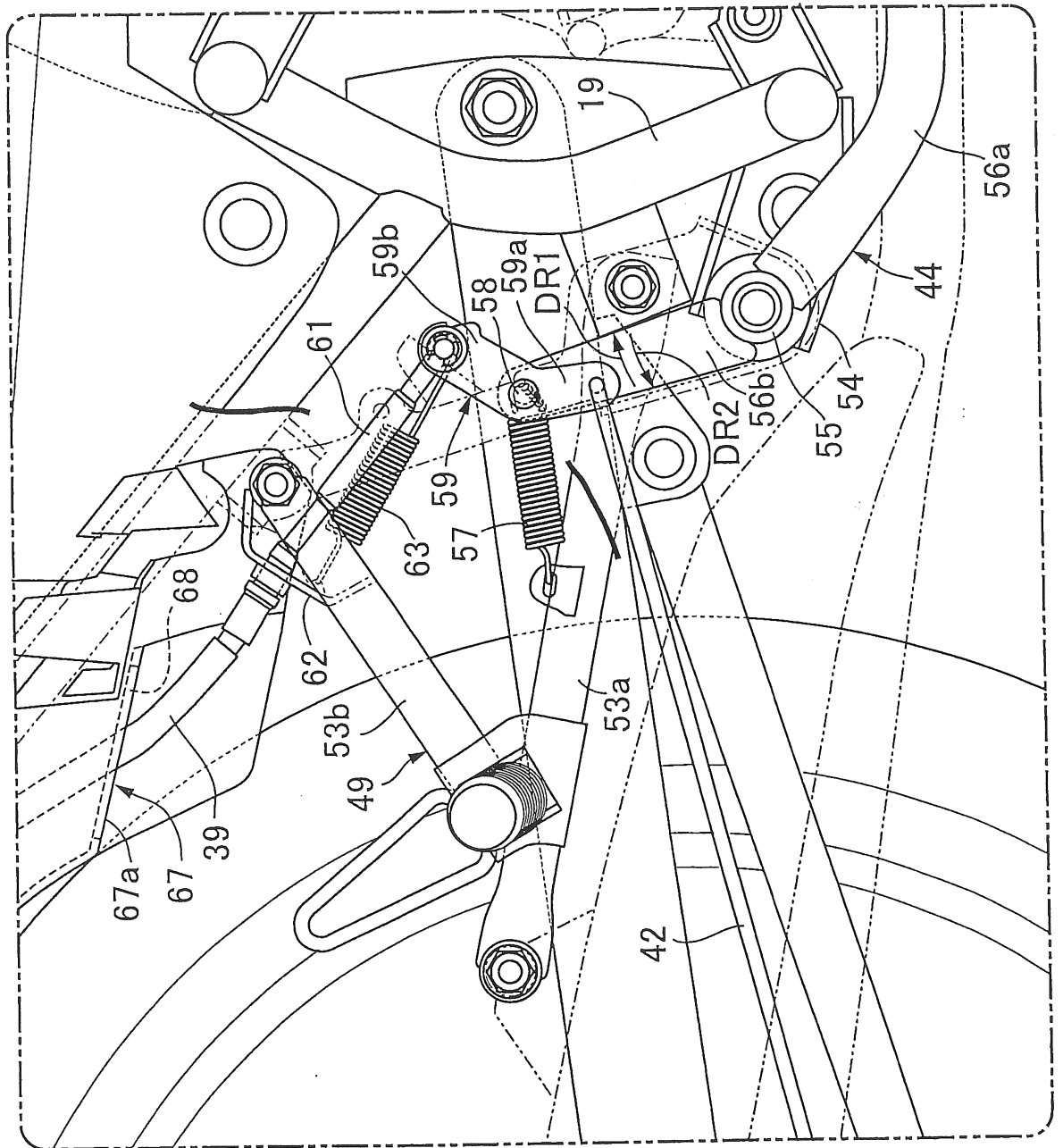


FIG.4

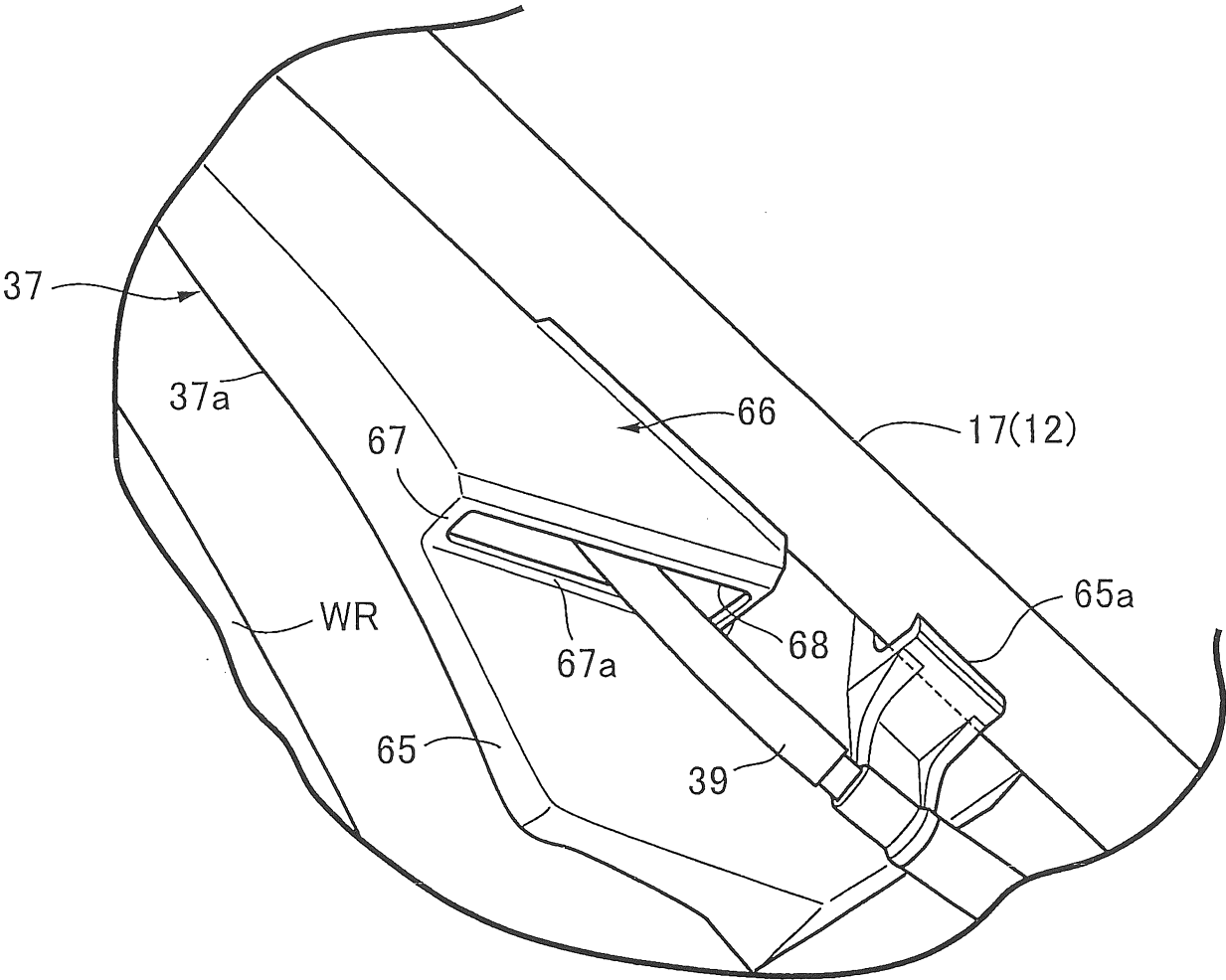


FIG.5

