



(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)



1-0037656

(51)^{2022.01} B60T 8/36; B60T 17/04; B60T 8/32;
B60T 13/68; B60T 8/17

(13) B

(21) 1-2018-00711

(22) 21/02/2018

(30) 2017-028507 17/02/2017 JP

(45) 27/11/2023 428

(43) 27/08/2018 365A

(73) Hitachi Astemo, Ltd. (JP)

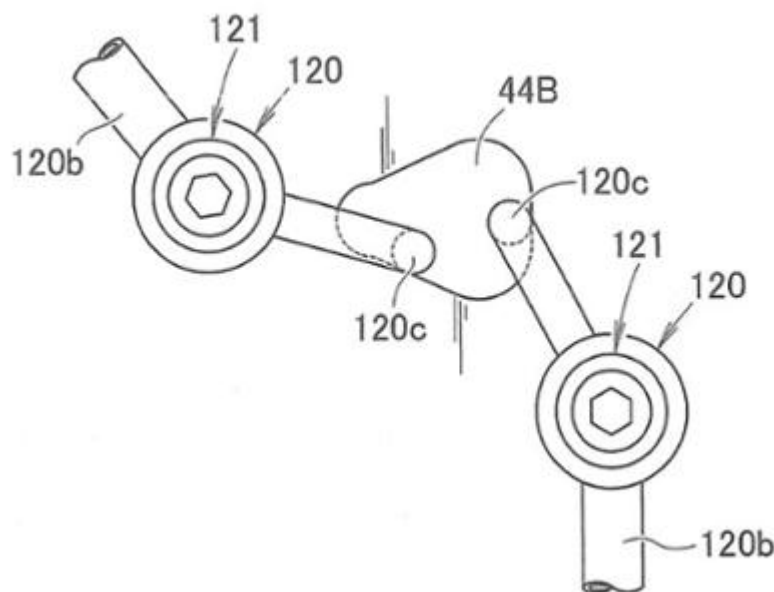
2520, Takaba, Hitachinaka-shi, Ibaraki, Japan

(72) Takuro KODAMA (JP).

(74) Công ty Cổ phần Sở hữu công nghiệp INVESTIP (INVESTIP)

(54) THIẾT BỊ KIỂM SOÁT ÁP SUẤT DẦU PHANH DỪNG CHO PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG VÀ PHƯƠNG PHÁP SẢN XUẤT THIẾT BỊ KIỂM SOÁT ÁP SUẤT DẦU PHANH DỪNG CHO PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG

(57) Sáng chế đề cập đến thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dừng cho phương tiện giao thông và phương pháp sản xuất thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dừng cho phương tiện giao thông. Thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dừng cho phương tiện giao thông theo sáng chế bao gồm để bao gồm đường dẫn dầu phanh được tạo ra ở đó. Ở một mặt của đế, nhiều lỗ lắp ghép trong đó nhiều dây phanh cần lắp được tạo ra, và hốc để dừng việc quay nhiều dây phanh được tạo ra, và các phần nhô của nhiều dây phanh được lắp vào trong hốc.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông và phương pháp sản xuất thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đối với kết cấu nối ống của thiết bị phanh, ví dụ, có kỹ thuật được bộc lộ trong JP-UM-H02-110792.

Trong kỹ thuật được bộc lộ trong JP-UM-H02-110792, lỗ ăn khớp được tạo ra ở thân gắn, và chân nhô ra của dây phanh ăn khớp vào trong lỗ ăn khớp, nhờ đó việc quay lại được chặn.

Trong kỹ thuật được bộc lộ trong JP-UM-H02-110792, ví dụ, trong trường hợp mà yêu cầu nối nhiều dây phanh vào thân gắn, do cần tạo ra nhiều lỗ ăn khớp bằng các dây phanh, giờ công để xử lý tăng lên.

Tuy nhiên, yêu cầu làm giảm chi phí sản xuất của thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông, và mong muốn làm giảm giờ công để xử lý ngay cả trong trường hợp đề ra giải pháp dừng việc quay của nhiều dây phanh.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là tạo ra thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông và phương pháp sản xuất thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh, mà bao gồm kết cấu được tạo kết cấu để có thể làm giảm giờ công để xử lý ngay cả trong trường hợp đề ra giải pháp dừng việc quay của nhiều dây phanh.

Sáng chế đề cập đến khía cạnh thứ nhất là thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông, mà bao gồm để chứa đường dẫn dầu phanh được tạo ra ở đó, thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh khác biệt ở chỗ

ở một mặt của đế, nhiều lỗ lắp ghép trong đó nhiều dây phanh cần lắp được tạo ra, và hốc để dừng việc quay của nhiều dây phanh được tạo ra, và các phần nhô của nhiều dây phanh được lắp vào trong hốc.

Sáng chế đề cập đến khía cạnh thứ hai là thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh theo khía cạnh thứ nhất, khác biệt ở chỗ

phần hở của hốc được tạo ra ở hình dạng gần như là tam giác.

Sáng chế đề cập đến khía cạnh thứ ba là thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh theo khía cạnh thứ nhất hoặc khía cạnh thứ hai, khác biệt ở chỗ

hốc được tạo ra ở vị trí được bao quanh bởi nhiều lỗ lắp ghép.

Sáng chế đề cập đến khía cạnh thứ tư là thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh theo khía cạnh bất kỳ trong số khía cạnh thứ nhất đến khía cạnh thứ ba, khác biệt ở chỗ

ở một mặt của đế, lỗ được tạo ra để được nối đến đường dẫn dầu phanh, và lỗ được tạo ra để được bao gồm trong hốc.

Sáng chế đề cập đến khía cạnh thứ năm là thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh theo khía cạnh bất kỳ trong số khía cạnh thứ nhất đến khía cạnh thứ tư, khác biệt ở chỗ

hốc được tạo ra ở hình dạng có mặt cắt ngang hình chữ U có các bề mặt chu vi bên trong phẳng.

Sáng chế đề cập đến khía cạnh thứ sáu là phương pháp sản xuất thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông, mà bao gồm để chứa đường dẫn dầu phanh được tạo ra ở đó, phương pháp được đặc trưng bằng cách bao gồm:

bước tạo ra hốc ở một mặt của đế;

bước xử lý đế trong khi kẹp đế bằng cách sử dụng hốc; và

bước lắp các phần đầu dẫn của nhiều dây phanh vào hốc.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, có thể dừng việc quay do hốc chung mà các phần đầu dẫn của nhiều dây phanh được lắp vào trong đó. So với trường hợp tạo ra nhiều hốc bằng các dây phanh, theo sáng chế, có thể làm giảm số hốc, và kết quả là, có thể giảm thiểu giờ công để xử lý cần để dừng việc quay của nhiều dây phanh.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, do hốc được tạo ra ở hình dạng gần như là tam giác, so với trường hợp mà hốc là lỗ tròn hoặc lỗ kéo dài, có thể lắp dễ dàng các phần đầu dẫn của nhiều dây phanh vào hốc, và có thể làm giảm giờ công để lắp ráp.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, có thể tiết kiệm không gian, và có thể làm giảm kích thước của thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, do lỗ được tạo ra ở hốc để được bao gồm

trong hốc, lỗ lớn gấp đôi làm một phần của hốc, và do đó có thể làm giảm chi phí xử lý.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, do hốc được tạo ra ở hình dạng có mặt cắt ngang hình chữ U có các bề mặt chu vi bên trong phẳng, có thể sử dụng hốc làm lỗ kẹp, và cần để tạo ra riêng lẻ hốc để dừng việc quay của các mối ghép kiểu đàn banjo và lỗ kẹp được loại bỏ, và do đó có thể làm giảm chi phí xử lý.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, ở cùng thời điểm khi quy trình xử lý bề mặt được thực hiện trên đế, có thể tạo ra hốc, và do đó có thể làm giảm giờ công để xử lý và chi phí xử lý.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là sơ đồ kết cấu để của thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông có khả năng xử lý hai hệ thống theo sáng chế.

Fig.2A là hình vẽ phối cảnh của thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông, và Fig.2B là hình vẽ mặt cắt một phần.

Các Fig.3A và 3B là các hình vẽ phối cảnh của thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông mà bao gồm hốc có hình dạng gần như là tam giác.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của mối ghép kiểu đàn banjo.

Fig.5 là hình vẽ bằng để giải thích mối quan hệ giữa các mối ghép kiểu đàn banjo và hốc.

Các Fig.6A đến 6C là các hình vẽ để giải thích quy trình xử lý ba mặt của đế trong khi tạo ra hốc trong đế.

Các Fig.7A đến 7C là các hình vẽ để giải thích quy trình xử lý ba mặt khác của đế.

Mô tả chi tiết sáng chế

Các phương án của sáng chế sẽ được mô tả ở dưới trên cơ sở các hình vẽ kèm theo. Nhờ đó, các hình vẽ nên được nhìn theo hướng của các ký hiệu tham khảo.

Đồng thời, thiết bị kiểm soát để kiểm soát áp suất dầu của phanh bánh trước và phanh bánh sau sẽ được gọi là thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông có khả năng xử lý hai hệ thống, và thiết bị kiểm soát để kiểm soát áp suất dầu của một trong số phanh bánh trước và phanh bánh sau sẽ được gọi là thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông có khả năng xử lý một hệ thống.

Như được thể hiện trên Fig.1, thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh 10 dùng cho phương tiện giao thông có khả năng xử lý hai hệ thống bao gồm: xy lanh chính thứ nhất 12 mà tăng áp chất lỏng thủy lực tương ứng với hoạt động trên cần phanh, nhờ đó tạo ra áp suất dầu; bình chứa thứ nhất 13 mà chứa tạm thời chất lỏng thủy lực được giải phóng từ bộ kẹp phanh bánh trước 14; van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15 và van kiểm soát đầu ra thứ nhất 16 mà là các bộ phận lắp ráp mà được lắp giữa xy lanh chính thứ nhất 12 và bộ kẹp phanh bánh trước 14, van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15 mà là van nam châm điện loại mở thông thường, van kiểm soát đầu ra thứ nhất 16 mà là van nam châm điện loại đóng thông thường; bơm thứ nhất 17 mà là bộ phận lắp ráp mà hút chất lỏng thủy lực được chứa trong bình chứa thứ nhất 13 và quay chất lỏng thủy lực về phía xy lanh chính thứ nhất 12; xy lanh chính thứ hai 22 mà tăng áp chất lỏng thủy lực tương ứng với hoạt động trên bàn đạp phanh 21, nhờ đó tạo ra áp suất dầu; bình chứa thứ hai 23 mà chứa tạm thời chất lỏng thủy lực được giải phóng từ bộ kẹp phanh bánh sau 24; van kiểm soát đầu vào thứ hai 25 và van kiểm soát đầu ra thứ hai 26 mà là các bộ phận lắp ráp được lắp giữa xy lanh chính thứ hai 22 và bộ kẹp phanh bánh sau 24, van kiểm soát đầu vào thứ hai 25 mà là van nam châm điện loại mở thông thường, van kiểm soát đầu ra thứ hai 26 mà là van nam châm điện loại đóng thông thường; bơm thứ hai 27 mà là bộ phận lắp ráp mà hút chất lỏng thủy lực được chứa trong bình chứa thứ hai 23 và quay chất lỏng thủy lực về phía xy lanh chính thứ hai 22; động cơ 29 mà dẫn động các bơm thứ nhất và thứ hai 17 và 27; thiết bị kiểm soát 30 mà thực hiện việc điều khiển dẫn động trên động cơ 29 và điều khiển việc mở và đóng trên các van kiểm soát đầu vào thứ nhất và thứ hai 15 và 25 và các van kiểm soát đầu ra thứ nhất và thứ hai 16 và 26; và các đường dẫn dầu phanh A1, B1, C1, D1, và E1 của hệ thống thứ nhất và các đường dẫn dầu phanh A2, B2, C2, D2, và E2 của hệ thống thứ hai mà được bố trí ở đế 40 và lưu thông dầu phanh.

Ở đây, đường dẫn dầu phanh A1 là đường dẫn chất lỏng kéo dài từ cửa vào 12P đến van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15, và đường dẫn dầu phanh B1 là đường dẫn chất lỏng kéo dài từ van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15 đến cửa ra 14P. Đồng thời, đường dẫn dầu phanh C1 là đường dẫn chất lỏng kéo dài từ đường dẫn dầu phanh B1 đến bình chứa thứ nhất 13, và đường dẫn dầu phanh D1 là đường dẫn chất lỏng kéo dài từ bình chứa thứ nhất 13 đến bơm thứ nhất 17. Hơn nữa, đường dẫn dầu phanh E1 là đường dẫn chất

lông kéo dài từ bơm thứ nhất 17 đến đường dẫn dầu phanh A1. Đối với các đường dẫn dầu phanh A2, B2, C2, D2, và E2, do phần mô tả sẽ trùng lặp, phần mô tả sẽ không được thực hiện.

Các van hút 31 được lắp lần lượt trên các phía hút của các bơm thứ nhất và thứ hai 17 và 27, và các van xả 32 được lắp lần lượt trên các phía xả của các bơm thứ nhất và thứ hai 17 và 27.

Đồng thời, để 40 bao gồm cửa vào 12P mà đường dẫn chất lỏng (dây phanh) kéo dài từ xy lanh chính thứ nhất 12 được nối tới đó, cửa vào 22P mà đường dẫn chất lỏng (dây phanh) kéo dài từ xy lanh chính thứ hai 22 được nối tới đó, cửa ra 14P mà đường dẫn chất lỏng (dây phanh) kéo dài đến bộ kẹp phanh bánh trước 14 được nối tới đó, và cửa ra 24P mà đường dẫn chất lỏng (dây phanh) kéo dài đến bộ kẹp phanh bánh sau 24 được nối tới đó.

Bây giờ, hoạt động của thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh 10 dùng cho phương tiện giao thông sẽ được mô tả. Tuy nhiên, do hệ thống thứ nhất từ bàn đạp phanh 21 đến bộ kẹp phanh bánh trước 14 và hệ thống thứ hai từ bàn đạp phanh 21 đến bộ kẹp phanh bánh sau 24 là giống nhau về hoạt động, nên chỉ hệ thống thứ nhất sẽ được mô tả.

- Trạng thái mà ABS không được vận hành

Khi không cần khóa bánh trước, thiết bị kiểm soát 30 dùng bơm thứ nhất 17, và mở van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15, và đóng van kiểm soát đầu ra thứ nhất 16. Ở trạng thái này, nếu cần phanh 11 được vận hành đến phía phanh, áp suất dầu được tăng lên bởi xy lanh chính thứ nhất 12, và áp suất dầu này được truyền đến bộ kẹp phanh bánh trước 14 qua van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15.

- ABS (Chế độ giảm áp)

Nếu sắp cần khóa bánh trước, thiết bị kiểm soát 30 đóng van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15, và mở van kiểm soát đầu ra thứ nhất 16. Áp suất dầu trong bộ kẹp phanh bánh trước 14 được giải phóng đến bình chứa thứ nhất 13 qua van kiểm soát đầu ra thứ nhất 16. Nhờ đó, áp suất dầu phanh của bộ kẹp phanh bánh trước 14 được giảm.

- ABS (Chế độ giữ)

Thiết bị kiểm soát 30 đóng cả hai van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15 và van kiểm soát đầu ra thứ nhất 16. Nhờ đó, áp suất dầu phanh của bộ kẹp phanh bánh trước 14 được giữ không đổi.

• ABS (Chế độ áp suất)

Khi tăng áp suất dầu phanh, thiết bị kiểm soát 30 mở van kiểm soát đầu vào thứ nhất 15, và đóng van kiểm soát đầu ra thứ nhất 16. Nhờ đó, áp suất dầu được tạo ra bởi xy lanh chính 12 được truyền đến bộ kẹp phanh bánh trước 14. Nhờ đó, áp suất dầu phanh của bộ kẹp phanh bánh trước 14 được tăng lên.

Như được thể hiện trên Fig.2A, thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh 10 dùng cho phương tiện giao thông bao gồm đế 40 có hình dạng khối, vỏ 36 được gắn trên đế 40, và động cơ 29 được gắn trên đế 40. Phần hở của vỏ 36 được che phủ với vỏ 38.

Ở một mặt của đế 40, các lỗ lắp ghép 42 trong đó các dây phanh được lắp được tạo ra ở các phần tương ứng với các cửa vào 12P và 22P và các cửa ra 14P và 24P được mô tả với Fig.1, và hốc 44B có hình dạng gần như là tam giác được tạo ra ở phần gần như là tâm.

Đồng thời, động cơ 29 được cố định vào đế 40 bằng nhiều ốc vít 29a, và vỏ 36 theo cách tích hợp có các phần đầu nổi 37 kéo dài dọc theo đế 40.

Fig.2B là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường B-B của Fig.2A.

Như được thể hiện trên Fig.2B, hốc 44B mà được tạo ra ở đế 40 được tạo ra ở hình dạng có hình dạng mặt cắt ngang hình chữ U có các bề mặt chu vi bên trong phẳng. Ở đáy của hốc 44B, lỗ 103 được tạo ra, và lỗ 103 được làm kín với chi tiết làm kín.

Fig.3A là hình vẽ phóng đại của phần chính như được nhìn từ phía động cơ 29, và Fig.3B là hình vẽ phóng đại của phần chính như được nhìn từ phía vỏ 36.

Như được thể hiện trên Fig.3A, ở mặt thứ nhất 111 của đế 40, hốc 44B có hình dạng gần như là tam giác được tạo ra, và các lỗ lắp ghép 42 để nối các dây phanh được tạo ra. Các dây phanh được nối tới các lỗ lắp ghép 42 qua các mối ghép kiểu đàn banjo (ký hiệu tham khảo “120” trên Fig.4) mà sẽ được mô tả ở dưới, tuy nhiên, các dây phanh có thể được nối qua các phần nối ống như các mối nối kiểu loe.

Tiếp theo, kết cấu của mối ghép kiểu đàn banjo 120 sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên Fig.4, mối ghép kiểu đàn banjo 120 được gắn vào đầu dẫn của dây phanh 118. Mỗi ghép kiểu đàn banjo 120 gồm có phần trụ 120a, phần ống 120b mà kéo dài từ phần trụ 120a và được lắp vào trong dây phanh 118, và phần nhô (phần đầu dẫn) 120c mà kéo dài từ phần trụ 120a và có hình dạng L hoặc J.

Mỗi ghép kiểu đàn banjo 120 được sử dụng thành bộ với bu lông banjo 121 mà

đi qua phần trụ 120a.

Bu lông banjo 121 gồm có phần đầu 121c bao gồm lỗ hình lục giác 121a và vành 121b, và phần trục 121e kéo dài từ phần đầu 121c và bao gồm phần vít đực 121d.

Lỗ tâm trục 121f được tạo ra ở phần trục 121e, và rãnh hình vành 121g được tạo ra ở một phần của phần trục 121e gần với vành 121b (phần mà không can thiệp với phần thân chính 128). Lỗ thông 121h được tạo ra từ rãnh hình vành 121g đến lỗ tâm trục 121f.

Ở đế 40, lỗ lắp ghép 42 tương ứng với dây phanh 118 được tạo ra. Đầu hở của lỗ lắp ghép 42, phần vít cái 42a được tạo ra.

Trên đế 40, gioăng 123 được gắn làm chi tiết làm kín dưới, và trên gioăng 123, phần trụ 120a của bu lông banjo 121 được gắn, và trên phần trụ 120a, gioăng 124 được gắn làm chi tiết làm kín trên.

Tiếp theo, phần trục 121e của bu lông banjo 121 được lắp qua gioăng 124, phần trụ 120a, và gioăng 123, và phần vít đực 121d được siết vào trong phần vít cái 42a. Do gioăng 124 được ép bởi vành 121b, và gioăng 123 được ép bởi phần trụ 120a, chúng có tác dụng làm kín hiệu quả với nhau.

Dầu phanh được cấp từ dây phanh 118 chảy trong phần ống 120b của mỗi ghép kiểu đàn banjo 120, rãnh hình vành 121g, lỗ thông 121h, và lỗ tâm trục 121f của bu lông banjo 121 theo thứ tự này, và chạm đường dẫn dầu phanh bên trong đế 40.

Do rãnh hình vành 121g được tạo ra, bất kể hướng của phần trụ 120a, dòng chảy của dầu phanh được đảm bảo.

Như được thể hiện trên Fig.5, các phần đầu dẫn 120c của các mối ghép kiểu đàn banjo 120 được lắp vào trong hốc 44B. Tiếp theo, các bu lông banjo 121 được quay theo hướng đã được xác định trước. Sau đó, các mối ghép kiểu đàn banjo 120 được quay với các bu lông banjo 121. Tuy nhiên, do các phần đầu dẫn 120c tiến vào tiếp xúc với thành của hốc 44B, việc quay các mối ghép kiểu đàn banjo 120 được dừng lại.

Có thể lắp các phần đầu dẫn 120c của nhiều mối ghép kiểu đàn banjo 120 vào hốc 44B và để dừng việc quay.

Tiếp theo, phương pháp xử lý đế 40 mà là phần chính của thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông.

Trên cơ sở các Fig.6A đến 6C, sự tạo ra hốc 44B trên đế 40, và gia công trên ba mặt của đế 40 sẽ được mô tả.

Fig.6B là hình vẽ bằng, Fig.6A là hình vẽ như được nhìn theo hướng mũi tên “a” của Fig.6B, và Fig.6C là hình vẽ như được nhìn theo hướng mũi tên “c” của Fig.6B.

Như được thể hiện trên Fig.6C, vật liệu 200 được đặt trên tám bề mặt 207 hoặc tương tự. Sau đó, vật liệu 200 được kẹp với các chi tiết ăn khớp kiểu kẹp 210. Như được thể hiện trên Fig.6B, vật liệu 200 được kẹp với các chi tiết ăn khớp kiểu kẹp 210. Ở trạng thái này, ba mặt (mặt thứ nhất 201, mặt thứ hai 202, và mặt thứ ba 203 của vật liệu 200) mà các chi tiết ăn khớp kiểu kẹp 210 và công cụ cắt không cản trở nhau được gia công. Ở thời điểm này, trên Fig.6A, hốc 44B được tạo ra.

Khi quy trình xử lý hốc 44B và vv.. được kết thúc, các chi tiết ăn khớp kiểu kẹp 210 được nói lỏng hoặc được bỏ đi, và vật liệu 200 được xoay theo chiều ngang 90 độ, và được xoay ngược.

Như được thể hiện trên Fig.7B, vị trí của hốc 44B đã được thay đổi. Trên Fig.7C, vật liệu 200 được kẹp với các chi tiết ăn khớp kiểu kẹp 210, và ở thời điểm này, hốc 44B được sử dụng để kẹp. Các chi tiết ăn khớp kiểu kẹp loại có thể dao động 210 được di chuyển theo chiều thẳng đứng để kẹp. Do hốc 44B có khoảng trống theo chiều cao, có thể sử dụng các chi tiết ăn khớp kiểu kẹp loại có thể dao động 210.

Sau khi kẹp, ba mặt khác (mặt thứ tư 204, mặt thứ năm 205, và mặt thứ sáu 206 của vật liệu 200) mà các chi tiết ăn khớp kiểu kẹp 210 và công cụ cắt không cản trở nhau được gia công.

Sau đó, như được thể hiện trên Fig.5, các phần đầu dẫn 120c của các môi ghép kiểu đàn banjo 120 được lắp vào trong hốc 44B, nhờ đó việc quay các môi ghép kiểu đàn banjo 120 được dừng lại.

Trong ví dụ sáng chế, hốc 44B có hình dạng gần như là tam giác được thể hiện, tuy nhiên, hình dạng của hốc không bị giới hạn vào đó, và có thể là hình dạng ngoài hình tam giác.

Đồng thời, phương pháp xử lý để 40 được thể hiện trên các Fig.6A đến 6C và các Fig.7A đến 7C là một ví dụ, và miễn là có thể sử dụng hốc 44B làm lỗ kẹp, phương pháp khác bất kỳ có thể được sử dụng.

Đồng thời, trong ví dụ, hốc 44B được tạo kết cấu để tăng gấp đôi làm lỗ kẹp, tuy nhiên, nếu mục đích chính là để dừng việc quay các dây phanh 118, hốc có thể được sử dụng chỉ để dừng việc quay mà không tăng gấp đôi làm lỗ kẹp.

Nói cách khác, trong đế 40 của thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh 10 dùng cho phương tiện giao thông, mà bao gồm các đường dẫn dầu phanh A1 đến E1 và A2 đến E2 được tạo ra ở đó, ở một mặt, các lỗ lắp ghép 42 để nối các dây phanh 118 được tạo ra, và hốc chung 40B để lắp các phần đầu dẫn 120c của nhiều dây phanh 118 được tạo ra, sao cho việc quay nhiều dây phanh 118 được dừng lại bởi hốc 40B, nhờ đó có thể giảm thiểu giờ công cho quy trình xử lý để dừng việc quay nhiều dây phanh 118.

Mặc dù hình dạng của hốc 44B là tùy ý, nếu hốc được tạo ra ở hình dạng gần như là tam giác, dễ dàng để lắp vào và kéo ra các phần đầu dẫn 120c và 120c so với hình dạng lỗ kéo dài.

Đồng thời, mặc dù sự tạo ra vị trí của hốc 40B là tùy ý, nếu hốc được tạo ra ở vị trí được bao quanh bởi nhiều lỗ lắp ghép 42 như ví dụ, có thể bố trí hốc 40B với sự cân bằng tốt đối với các lỗ lắp ghép 42.

Đồng thời, mặc dù việc bố trí lỗ 103 ở đáy của hốc 44B là tùy ý, như được mô tả với Fig.3B, trong trường hợp tạo ra lỗ 103 ở đáy của hốc 44B, do lỗ 103 có thể được tạo ra từ đáy của hốc 44B, có thể làm giảm thời gian cần để tạo ra lỗ 103.

Đến giờ, thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh 10 dùng cho phương tiện giao thông có khả năng xử lý hai hệ thống để kiểm soát bộ kẹp phanh bánh trước (ký hiệu tham khảo “14” trên Fig.1) và bộ kẹp phanh bánh sau (ký hiệu tham khảo “24” trên Fig.1) đã được mô tả. Tuy nhiên, sáng chế cũng được áp dụng cho thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh dùng cho phương tiện giao thông có khả năng xử lý một hệ thống.

Hơn nữa, sáng chế phù hợp dùng cho xe máy, tuy nhiên, cũng được áp dụng cho xe ba bánh, và cũng có thể được áp dụng cho phương tiện giao thông nói chung.

Sáng chế phù hợp dùng cho xe máy.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh (10) dùng cho phương tiện giao thông, mà bao gồm đế (40) chứa đường dẫn dầu phanh (A1-E1, A2-E2) được tạo ra ở đó,

trong đó ở một mặt của đế (40), nhiều lỗ lắp ghép (42) trong đó nhiều dây phanh (118) cần lắp được tạo ra, và hốc (44B) để dừng việc quay của nhiều dây phanh (118) được tạo ra,

khác biệt ở chỗ

các phần nhô (120c) của nhiều dây phanh (118) được lắp vào trong hốc (44B).

2. Thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh (10) theo điểm 1,

trong đó phần hở của hốc (44B) được tạo ra ở hình dạng gần như là tam giác.

3. Thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh (10) theo điểm 1 hoặc 2,

trong đó hốc (44B) được tạo ra ở vị trí được bao quanh bởi nhiều lỗ lắp ghép (42).

4. Thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3,

trong đó ở một mặt của đế (40), lỗ (103) được tạo ra để được nối đến đường dẫn dầu phanh (A1-E1, A2-E2), và lỗ (103) được tạo ra để được bao gồm trong hốc (44B).

5. Thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4,

trong đó hốc (44B) được tạo ra ở hình dạng có mặt cắt ngang hình chữ U có các bề mặt chu vi bên trong phẳng.

6. Phương pháp sản xuất thiết bị kiểm soát áp suất dầu phanh (10) dùng cho phương tiện giao thông, mà bao gồm đế (40) chứa đường dẫn dầu phanh (A1-E1, A2-E2) được tạo ra ở đó, phương pháp này bao gồm:

bước tạo ra hốc (44B) ở một mặt của đế (40); và

bước xử lý đế (40) trong khi kẹp đế (40) bằng cách sử dụng hốc (44B);

khác biệt ở chỗ

bước lắp các phần nhô (120c) của nhiều dây phanh (118) vào hốc (44B).

FIG. 1.

1/7

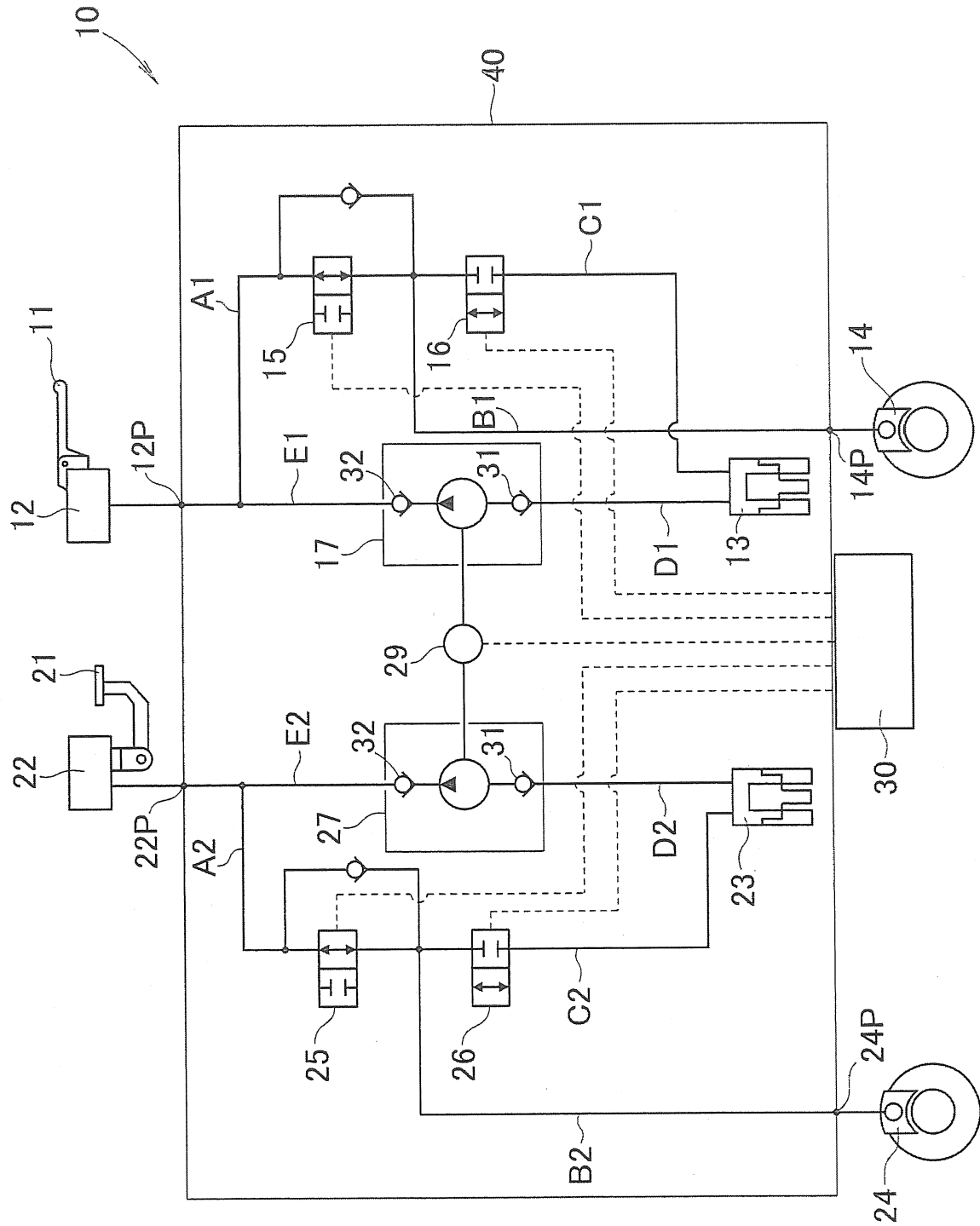


FIG.2A

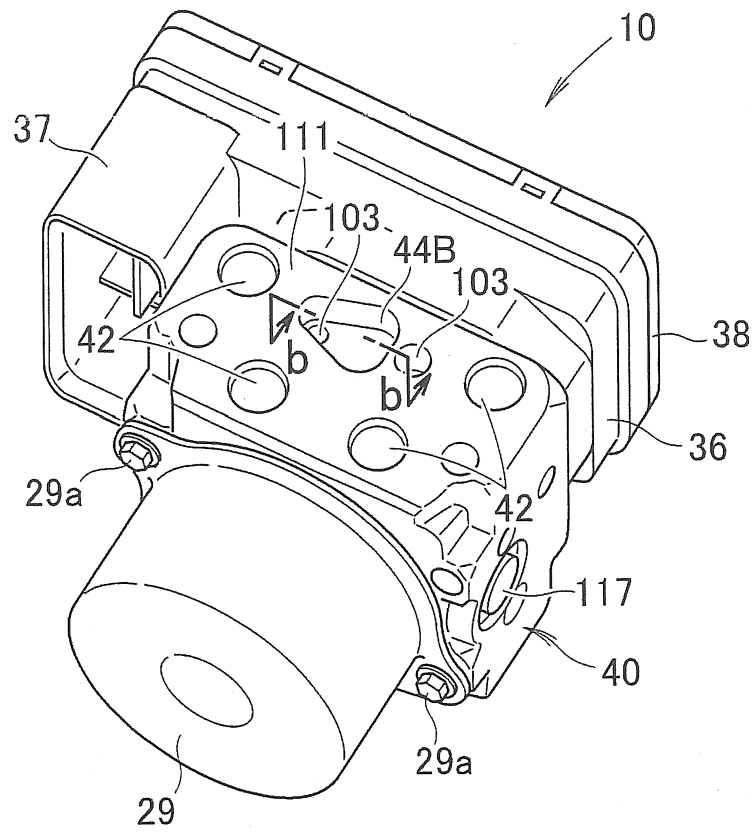


FIG.2B

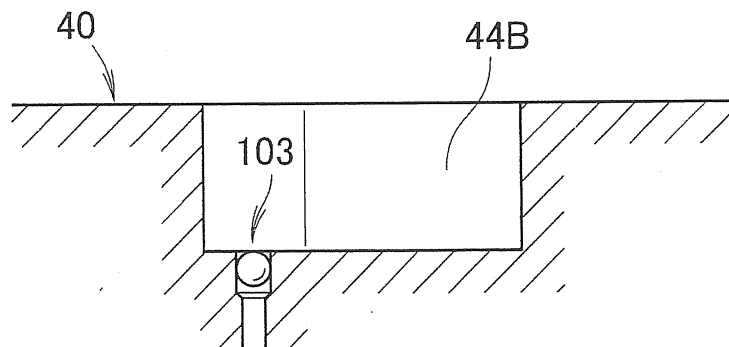


FIG.3A

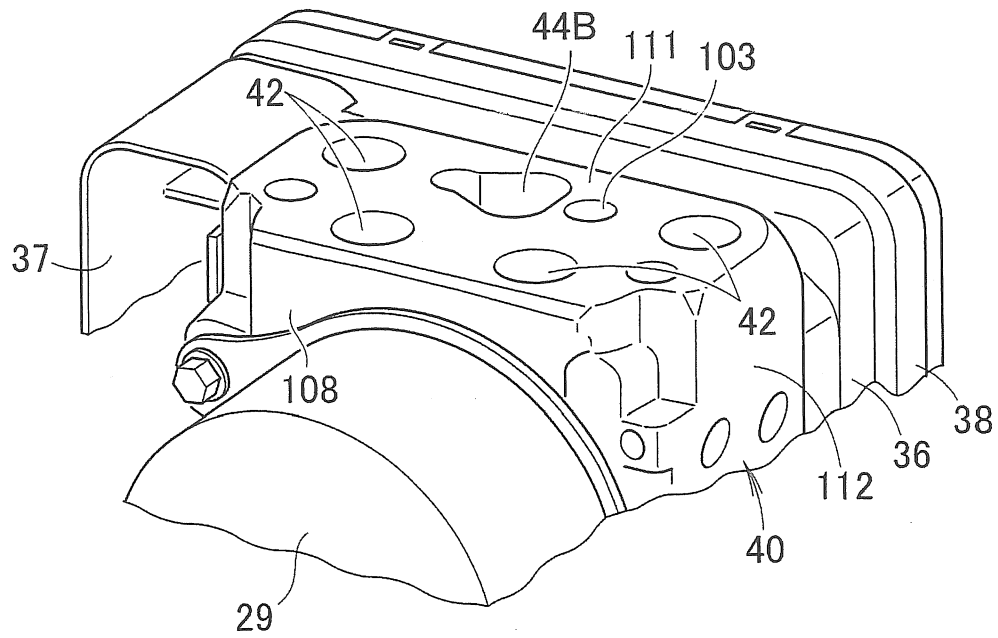


FIG.3B

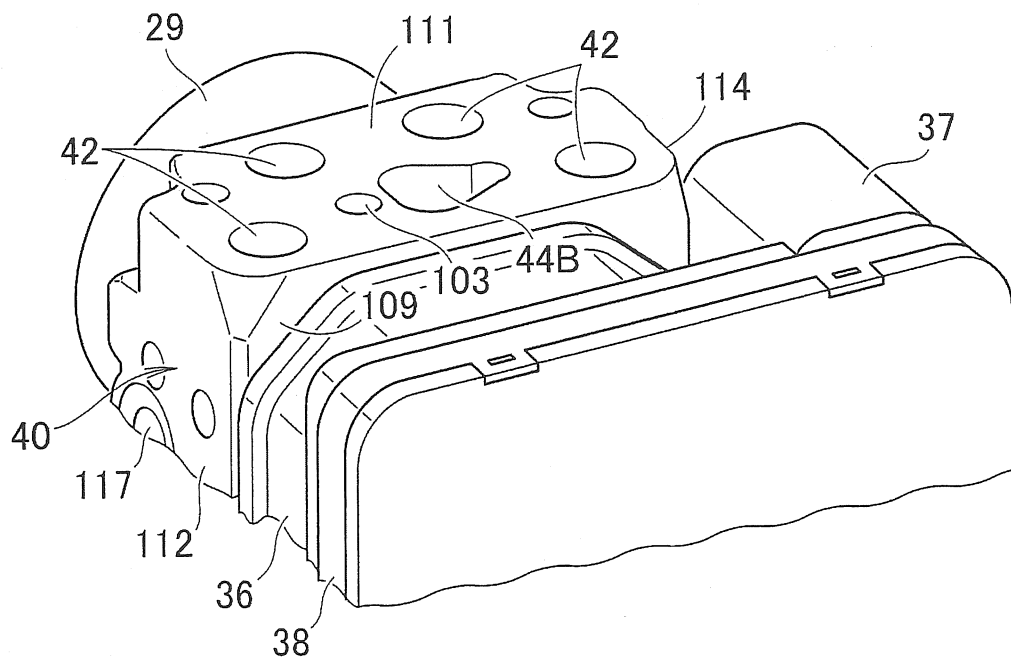


FIG.4

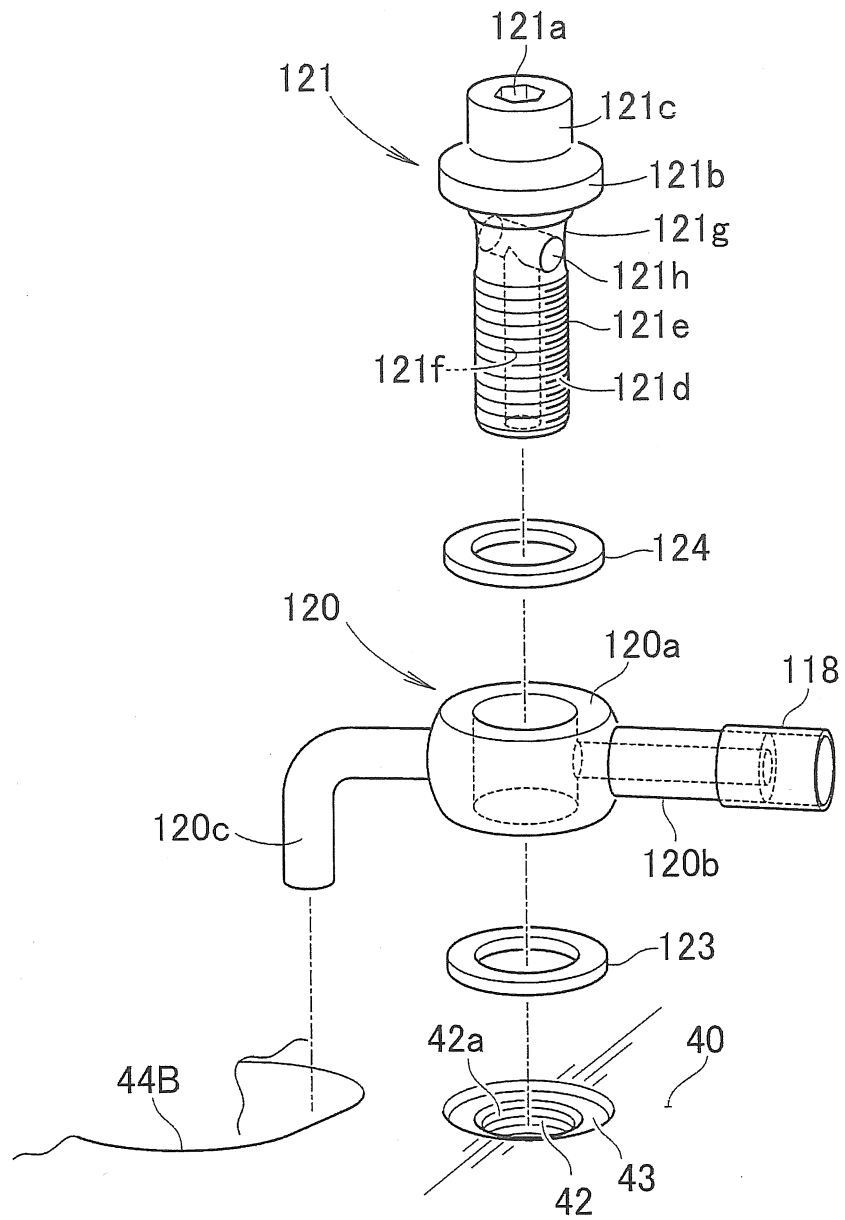


FIG. 5

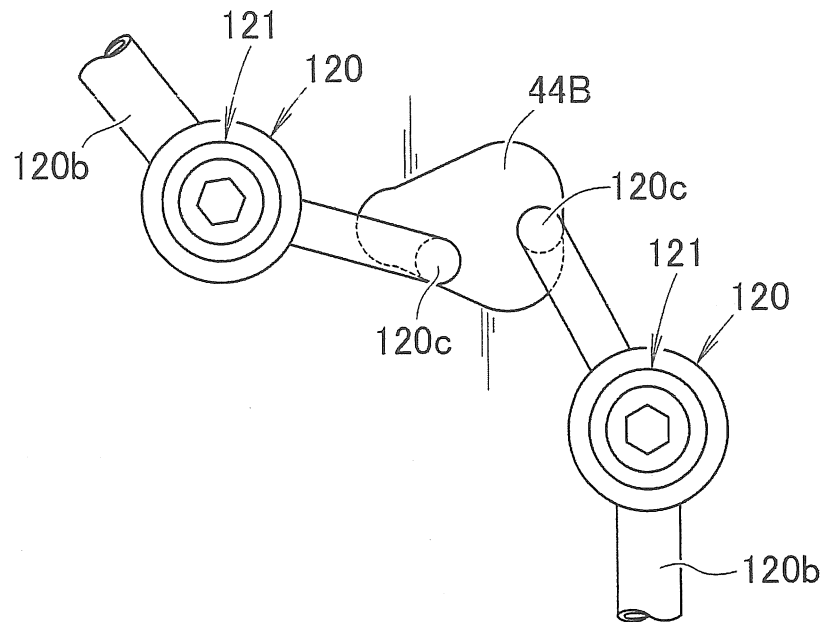


FIG.6A

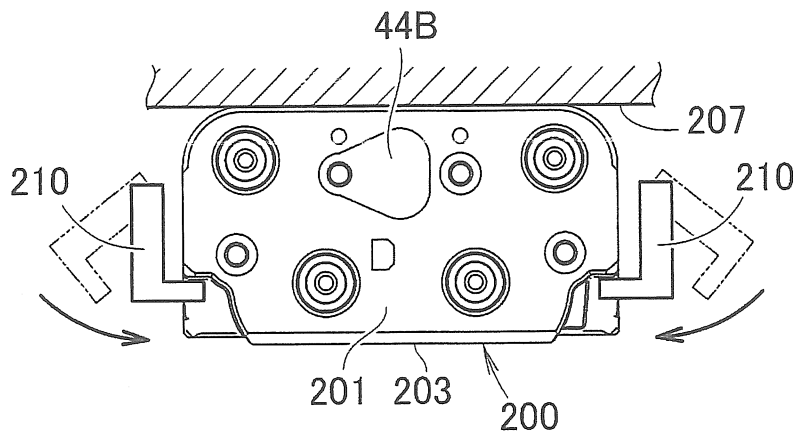


FIG.6B

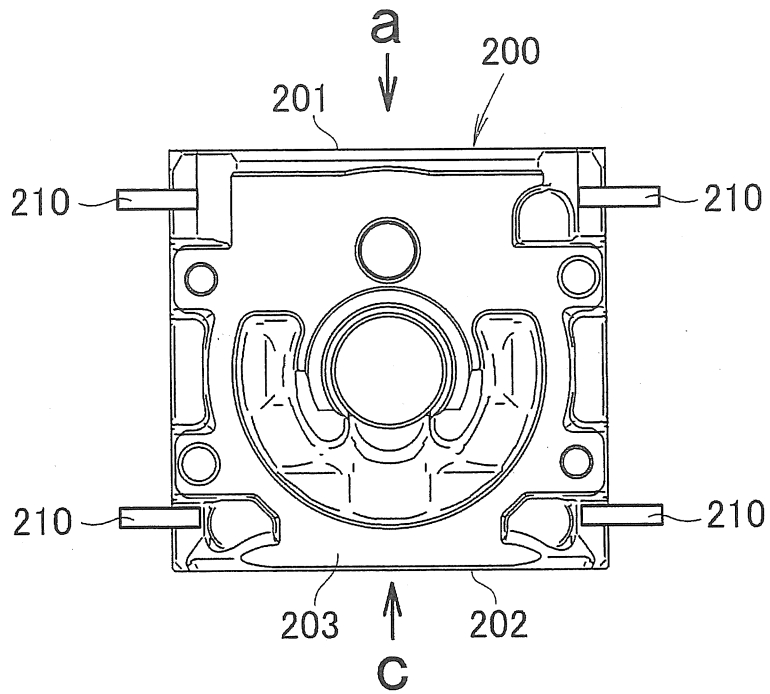


FIG.6C

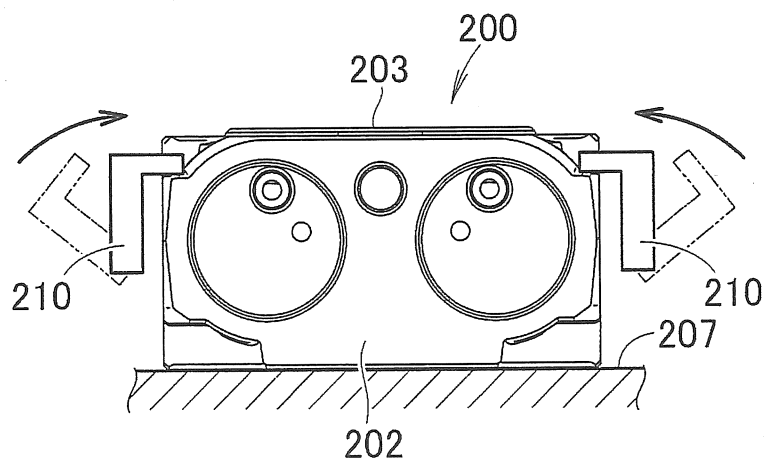


FIG.7A

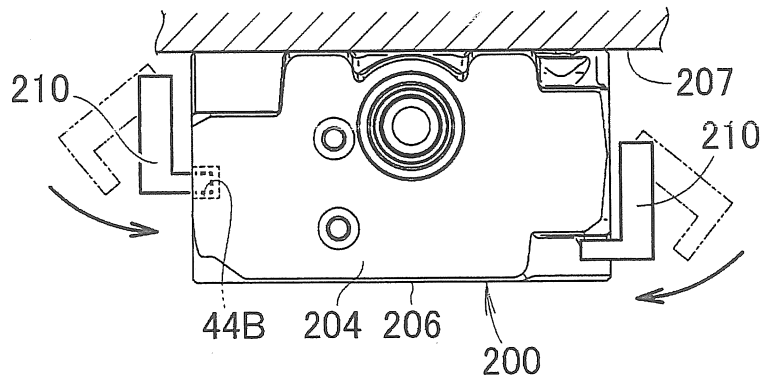


FIG.7B

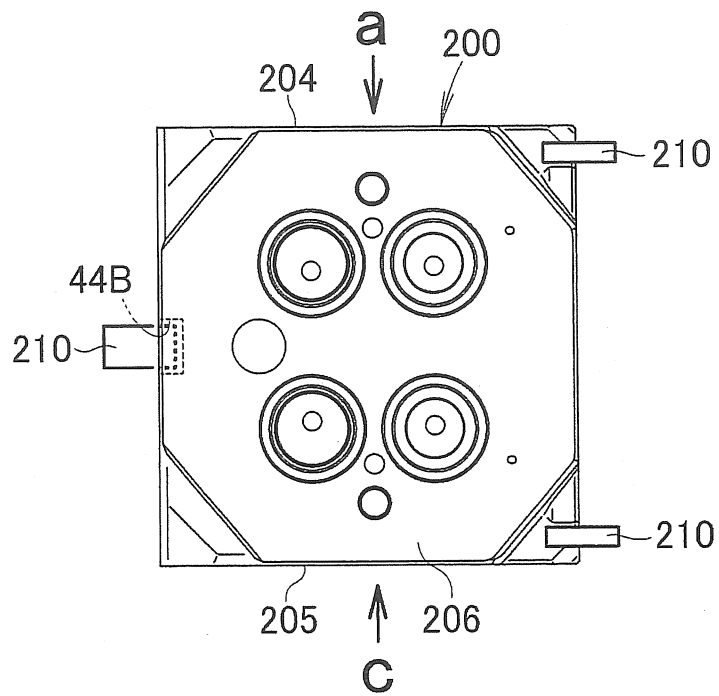


FIG.7C

