



(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)



1-0041103

(51)⁸ B60T 7/06; B62L 3/04; B62K 19/38

(13) B

(21) 1-2018-04712

(22) 28/02/2017

(86) PCT/JP2017/007721 28/02/2017

(87) WO2017/169456 05/10/2017

(30) 2016-071527 31/03/2016 JP

(45) 25/09/2024 438

(43) 25/12/2018 369A

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

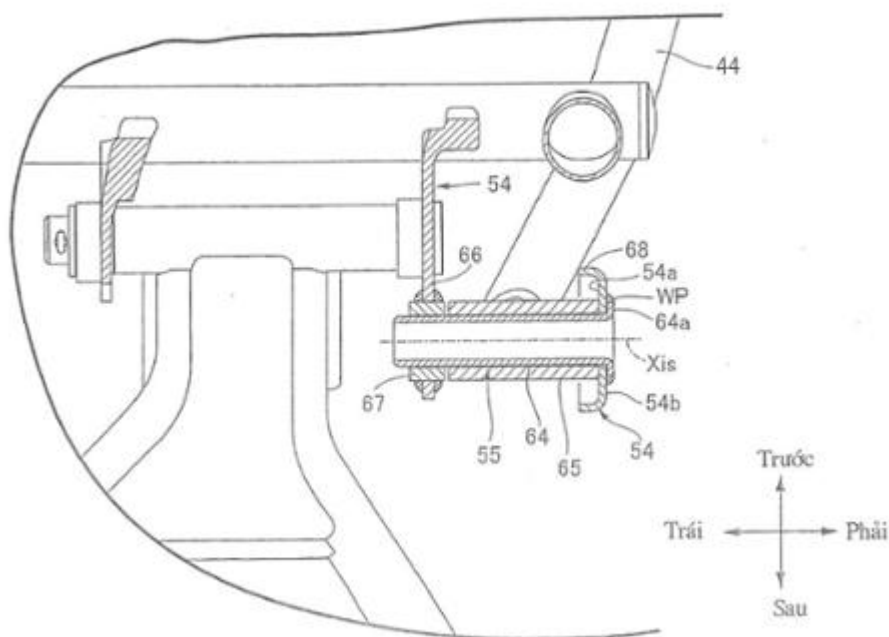
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) MIYAZAKI Go (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm bàn đạp phanh (44) kéo dài từ bộ phận hình trụ (65) theo cách để đi ra khỏi đường trục (Xis) và tạo ra bề mặt tiếp nhận bàn chân ở đầu mũi của nó, giá đỡ (54) có bộ phận trục (64) nhô vào trong từ bề mặt bên trong (54a) theo hướng chiều rộng xe và được gài vào trong bộ phận hình trụ (65) quay được quanh đường trục (Xis), và thành giữ (66) nối với bộ phận trục (64), bộ phận hình trụ (65) này được bố trí giữa thành giữ (66) và bề mặt bên trong (54a) theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ (54). Bằng cách này, xe kiểu ngồi để chân hai bên mà trong đó bàn đạp phanh có thể được lắp dễ dàng với số lượng các bước làm việc giảm có thể được tạo ra.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên có bàn đạp phanh.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Tài liệu sáng chế 1 bộc lộ kết cấu đỡ dùng cho bàn đạp phanh. Bộ phận hình trụ của bàn đạp phanh được bố trí giữa các giá đỡ bên trái và bên phải. Trục xoay xuyên qua các giá đỡ bên trái và bên phải và bộ phận hình trụ được gài vào. Các giá đỡ bên trái và bên phải được lắp vào khung thân ở trạng thái liên khối với các giá đỡ bậc để chân dùng cho người ngồi sau.

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2015-178307

Trong kết cấu được mô tả trong tài liệu sáng chế 1, vào thời điểm lắp bàn đạp phanh, trục xoay được gài vào trong các giá đỡ bên trái và bên phải và bộ phận hình trụ cho đến khi vành gờ ở một đầu của trục xoay được đặt trên bề mặt ngoài của một giá đỡ trong số các giá đỡ. Sau đó, chốt giữ tạo ra sự tiếp xúc với bề mặt ngoài của giá đỡ kia được gài vào trong đầu kia của trục xoay. Do đó, số lượng các bước làm việc sẽ nhiều.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên, mà trong đó bàn đạp phanh có thể được lắp dễ dàng với số lượng các bước làm việc giảm.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: bàn đạp phanh kéo dài từ bộ phận hình trụ để đi ra khỏi đường trục và có bề mặt tiếp nhận bàn chân ở đầu mũi của bàn đạp phanh; giá đỡ có bộ phận trục nhô vào trong từ bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe và đỡ bộ phận hình trụ quay được quanh đường trục; và thành giữ nối với bộ phận trục, bộ phận hình trụ này được bố trí giữa thành giữ và bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ.

Theo khía cạnh thứ hai, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, thành giữ được tạo kết cấu bởi khung thân.

Theo khía cạnh thứ ba, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất hoặc thứ hai, ổ trục đỡ bộ phận trục được kết hợp trong thành giữ.

Theo khía cạnh thứ tư, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các

khía cạnh từ thứ nhất đến thứ ba, bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ được tạo ra có thành bao quanh, thành này bao quanh bộ phận hình trụ quanh bộ phận trục.

Theo khía cạnh thứ năm, bổ sung cho kết cấu theo theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tư, bộ phận trục xuyên qua giá đỡ ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, có vành gờ được đặt trên bề mặt hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ, và được giữ cố định vào giá đỡ bằng cách được hàn vào giá đỡ quanh bộ phận trục bởi vành gờ.

Các hiệu quả của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất, bằng cách chỉ gắn cố định thành giữ sau khi gài bộ phận trục của giá đỡ vào trong bộ phận hình trụ của bàn đạp phanh, việc lắp bàn đạp phanh được hoàn thành. Số lượng các bước làm việc được giảm. Hơn nữa, số lượng các chi tiết thành phần để đỡ bàn đạp phanh được giảm.

Theo khía cạnh thứ hai, bàn đạp phanh có thể được lắp vào xe kiểu ngồi để chân hai bên bằng cách gắn cố định giá đỡ. Hơn nữa, do bộ phận có ban đầu của xe kiểu ngồi để chân hai bên được dùng làm thành giữ, ngăn không cho việc tăng số lượng các chi tiết thành phần.

Theo khía cạnh thứ ba, ổ trục được kết hợp trong thành giữ, khiến cho bộ phận trục của giá đỡ có thể được đỡ chắc chắn. Do bộ phận trục được đỡ trên cả hai đầu bởi giá đỡ và thành giữ, độ cứng vững để đỡ bộ phận trục được gia tăng.

Theo khía cạnh thứ tư, mặt đầu của bộ phận hình trụ được đóng bởi bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe. Ngay cả khi chất bôi trơn như mỡ rò rỉ ra từ đầu của bộ phận hình trụ, chất bôi trơn này chảy dọc theo bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe được giữ bởi thành bao quanh. Theo cách này, mỡ có thể được tạo ra hầu như không nhìn thấy được từ bên ngoài.

Theo khía cạnh thứ năm, trong vùng của mối hàn, chất bôi trơn được bơm vào giữa bộ phận trục và bộ phận hình trụ hầu như không rò rỉ ra bên ngoài. Hơn nữa, do vành gờ của bộ phận trục được hàn vào giá đỡ trên bề mặt hướng ra ngoài của giá đỡ, sự dịch chuyển dọc trục của bộ phận trục có thể được tiếp nhận một cách chắc chắn bởi bề mặt của giá đỡ.

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 ở dạng sơ đồ khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau ở trạng thái mà trong đó nắp che bộ hiệu chỉnh đã được tháo ra. (Phương án thực hiện thứ nhất)

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

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường 4-4 được thể hiện trên FIG.2. (Phương án thực hiện thứ nhất)

Mô tả các số chỉ dẫn

- 11 Xe kiểu ngồi để chân hai bên (Xe máy hai bánh)
- 12 Khung thân
- 44 Bàn đạp phanh
- 46 Bề mặt tiếp nhận bàn chân
- 54 Giá đỡ
- 54a Bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe
- 54b Bề mặt hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe
- 55 Trụ đỡ
- 64 Bộ phận trục
- 64a Vành gờ
- 65 Bộ phận hình trụ
- 66 Thành giữ
- 67 Ổ trục
- 68 Thành bao quanh
- Xis Đường trục

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Xe kiểu ngồi 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 kiểu ngồi để chân hai bên theo ví dụ cụ thể, tức là, xe máy hai bánh 11. Xe máy hai bánh 11 bao gồm khung thân 12. Khung thân 12 bao gồm ống đầu 13, 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 xuống dưới về phía sau từ ống đầu 13, bên dưới các khung chính 14, các thanh đỡ yên 16 kéo dài nằm ngang về phía sau từ các vị trí giữa của các khung chính 14, và

các khung sau 17 được gắn chắc chắn vào các khung chính 14 bên dưới các vị trí giữa, kéo dài lên trên về phía sau, và được nối với các thanh đỡ yên 16 ở vùng đầu sau. Các đầu dưới của các khung chính 14 được nối với phía sau động cơ đốt trong 18, và các đầu dưới của các ống nghiêng xuống 15 được nối với phía trước động cơ đốt trong 18. Do vậy, động cơ đốt trong 18 bổ sung cho các khung chính 14 và các ống nghiêng xuống 15 thiết lập nên kết cấu cứng vững. Các khung xoay 19 được gắn chắc chắn 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 các thanh đỡ yên 16. Yên dùng cho người lái xe 22 được lắp trên các thanh đỡ yên 16, liền kề với bình nhiên liệu 21.

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

Càng trước 27 được đỡ lái được trên ống đầu 13. Bánh trước WF được đỡ trên càng trước 27 theo cách để quay được quanh trục 28. Phanh bánh trước 29 được lắp vào bánh trước WF. Tay lái 31 được nối với đầu trên của càng trước 27.

Đòn lắc 33 được nối với các khung xoay 19 theo cách để có thể lắc lên trên và xuống dưới quanh xoay 32. Bánh sau WR được đỡ trên đầu sau của đòn lắc 33 theo cách để quay được quanh trục 34. Phanh bánh sau 35 được lắp vào bánh sau WR. Cụm giảm xóc sau 36 được nối giữa đòn lắc 33 và khung sau 17.

Ví dụ, phanh bánh trước 29 là phanh kiểu tang. Phanh kiểu tang 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 thao tác phanh được tác dụng từ cáp phanh 39. Tay phanh 40 được nối với cáp phanh 39. Tay phanh 40 có thể được đỡ trên tay lái 31.

Ví dụ, phanh bánh sau 35 là phanh kiểu tang. Phanh kiểu tang 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 thao tác phanh được tác dụng từ cần phanh 42. Bàn đạp phanh 44 được nối với cần phanh 42 qua bộ hiệu chỉnh 43, như mô tả dưới đây. Bàn đạp phanh 44 có bề mặt tiếp nhận bàn chân 46, bề mặt này được 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, nắp che này được lắp trên phía sau các khung xoay 19.

Như 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 để chân dùng cho người ngồi sau 49. Bậc để chân dùng cho người ngồi sau 48 kéo dài theo phương nằm ngang song song với trục 34. Khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau 49 bao gồm tấm đỡ 51 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 được gắn chặt, ở đầu trước của nó, vào thanh 52a kéo dài về phía sau từ khung chính 14, và thân khung thứ hai 53b kéo dài về phía trước từ tấm đỡ 51 ở phía trên của thân khung thứ nhất 53a và được gắn chặt, ở đầu trước của nó, 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 12.

Như được thể hiện trên FIG.3, bàn đạp phanh 44 được lắp vào bộ phận trục 64 của giá đỡ 54. Giá đỡ 54 được giữ cố định vào khung xoay 19. Giá đỡ 54 được tạo ra liền khối với khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau 49, và được bắt bu lông vào các thanh 52a và 52b. Bàn đạp phanh 44 được lắp vào giá đỡ 54 theo cách để quay được quanh trục đỡ 55. Bàn đạp phanh 44 được tạo ra có đòn đầu vào 56a kéo dài về phía trước từ trục đỡ 55 và tạo ra bề mặt tiếp nhận bàn chân 46 nêu trên ở đầu mũi của nó, và đòn đầu ra 56b kéo dài lên trên về phía sau từ trục đỡ 55. Đòn đầu ra 56b được che bởi nắp che bộ hiệu chỉnh 47 ở bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Khi lực vận hành được tác dụng vào bề mặt tiếp nhận bàn chân 46 của đòn đầu vào 56a, đòn đầu ra 56b được 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 có lực đàn hồi để 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 theo cách 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 được tạo ra có thân tác động phía bánh sau 59a kéo dài xuống dưới theo hướng thứ nhất từ chốt 58, và thân tác động phía bánh trước 59b kéo dài lên trên theo hướng thứ hai từ chốt 58. Đầu mũi của cần phanh 42 được nối với đầu dưới của thân tác động phía bánh sau 59a theo cách quay được. Khi cần phanh 42 được kéo về phía trước khi đòn đầu ra 56b của bàn đạp phanh 44 được quay theo hướng quay thứ nhất DR1 quanh trục đỡ 55, lực thao tác phanh được tác dụng vào phanh bánh sau 35 và guốc phanh được ép tỳ vào tang 41.

Chi tiết nối 61 nối với dây bên trong của cáp phanh 39 được nối với đầu trên của thân tác động phía bánh trước 59b theo cách quay được. Cáp bên ngoài của cáp

phanh 39 được giữ cố định vào giá đỡ cố định 62, giá đỡ này liên tục với 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 theo cách để đi ra khỏi giá đỡ cố định 62 khi đòn đầu ra 56b của bàn đạp phanh 44 được quay theo hướng quay thứ nhất DR1 quanh trục đỡ 55, lực thao tác phanh được tác dụng vào phanh bánh trước 29 và 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 được quay theo hướng quay thứ nhất DR1 quanh trục đỡ 55, trong khoảng góc quay ở giai đoạn 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 được quay hơn nửa quanh trục đỡ 55 và khoảng cách giữa chốt 58 và giá đỡ cố định 62 vượt quá khoảng cách xác định, lực thao tác phanh được truyền qua dây bên trong đến phanh bánh trước 29. Theo cách này, bộ hiệu chỉnh 43 phân bố lực thao tác phanh đến phanh bánh trước 29 và phanh bánh sau 35 theo mỗi liên kết vận hành với vận hành bàn đạp phanh 44.

Như thể hiện trên FIG.4, trục đỡ 55 được tạo ra từ bộ phận trục 64 nhô vào trong từ bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54. Bộ phận trục 64 có thể được tạo ra có dạng ống chẳng hạn. Bàn đạp phanh 44 được tạo ra có bộ phận hình trụ 65 tạo ra giữa đòn đầu vào 56a và đòn đầu ra 56b. Đòn đầu vào 56a và đòn đầu ra 56b kéo dài từ bộ phận hình trụ 65 theo cách để đi ra khỏi đường trục Xis của bộ phận hình trụ 65. Bộ phận trục 64 của giá đỡ 54 được gài vào trong bộ phận hình trụ 65 theo cách để đỡ bộ phận hình trụ 65 quay được quanh đường trục Xis.

Bộ phận trục 64 có vành gờ 64a, vành gờ này được tạo ra ở đầu xuyên qua (phần dạng tấm của) giá đỡ 54 ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và được bố trí ở bên ngoài theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54. Khi tạo ra vành gờ 64a, ống của bộ phận trục 64 được uốn cong và mở rộng theo hướng kính ra ngoài. Vành gờ 64a được đặt trên bề mặt hướng ra ngoài 54b theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54. Vành gờ 64a được giữ cố định vào giá đỡ 54 bằng cách được hàn vào giá đỡ 54 quanh bộ phận trục 64. Mỗi hàn WP có thể được tạo ra trên toàn bộ chu vi quanh đường trục Xis của bộ phận trục 64. Ngoài ra, mỗi hàn WP có thể được tạo ra một phần theo hướng chu vi, chỉ ở phía dưới theo hướng trọng lực.

Bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54 được ốp bởi thành giữ 66. Thành giữ 66 được tạo ra trong giá đỡ 54 của khung thân 12. Thành

giữ 66 được nối với bộ phận trục 64. Bộ phận hình trụ 65 được bố trí giữa thành giữ 66 và bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54. Ổ trục 67 đỡ bộ phận trục 64 được kết hợp trong thành giữ 66. Ổ trục 67 có thể được giữ cố định vào giá đỡ 54 bằng cách hàn, ví dụ.

Bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54 được tạo ra có thành bao quanh 68, thành này bao quanh bộ phận hình trụ 65 quanh bộ phận trục 64. Thành bao quanh 68 liên tục với bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54. Thành bao quanh 68 có thể quay về chu vi ngoài của bộ phận hình trụ 65 ít nhất ở phía dưới theo hướng trọng lực.

Khi lắp ráp bàn đạp phanh 44 trong xe máy hai bánh 11, trước hết, bộ phận trục 64 của giá đỡ 54 được gài vào trong bộ phận hình trụ 65 của bàn đạp phanh 44. Sau đó, giá đỡ 54 được giữ cố định vào các thanh 52a và 52b cùng với khung bậc để chân dùng cho người ngồi sau 49. Trong trường hợp này, bộ phận trục 64 của giá đỡ 54 được nối, ở đầu mũi của nó, với thành giữ 66 của khung xoay 19. Bộ phận trục 64 được đỡ bởi ổ trục 67. Theo cách này, bằng cách chỉ gắn cố định thành giữ 66 vào bộ phận trục 64 của giá đỡ 54 sau khi gài bộ phận trục 64 vào trong bộ phận hình trụ 65 của bàn đạp phanh 44, việc lắp bàn đạp phanh 44 được hoàn thành. Số lượng các bước làm việc được giảm. Hơn nữa, số lượng các chi tiết thành phần để đỡ bàn đạp phanh 44 được giảm.

Như được mô tả trên đây, thành giữ 66 được tạo ra trong khung thân 12. Bàn đạp phanh 44 được lắp vào xe máy hai bánh 11 bằng cách gắn cố định giá đỡ 54. Hơn nữa, do bộ phận có ban đầu của xe máy hai bánh 11 được dùng làm thành giữ 66, ngăn không cho việc tăng số lượng các chi tiết thành phần.

Do ổ trục 67 đỡ bộ phận trục 64 được kết hợp trong thành giữ 66, bộ phận trục 64 của giá đỡ 54 được đỡ theo cách ổn định. Do bộ phận trục 64 được đỡ ở cả hai đầu bởi giá đỡ 54 và thành giữ 66, độ cứng vững để đỡ bộ phận trục 64 được gia tăng.

Bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54 được tạo ra có thành bao quanh 68, thành này bao quanh bộ phận hình trụ 65 quanh bộ phận trục 64. Mặt đầu của bộ phận hình trụ 65 được đóng bởi bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54. Ngay cả khi mỡ (chất bôi trơn) rò rỉ ra từ đầu của bộ phận hình trụ 65, mỡ chảy dọc theo bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe được giữ bởi thành bao quanh 68. Do vậy, mỡ có thể được tạo ra hầu như không nhìn thấy được từ bên ngoài.

Bộ phận trục 64 có vành gờ 64a, vành gờ này được tạo ra ở đầu xuyên qua (phần dạng tấm của) giá đỡ 54 ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và được bố trí ở bên ngoài theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54. Vành gờ 64a được giữ cố định vào giá đỡ 54 bằng cách được hàn vào giá đỡ 54 quanh bộ phận trục 64. Trong vùng của mỗi hàn WP, chất bôi trơn như mỡ được bơm vào giữa bộ phận trục 64 và bộ phận hình trụ 65 hầu như không rò rỉ ra bên ngoài. Hơn nữa, do vành gờ 64a của bộ phận trục 64 được hàn vào giá đỡ 54 trên bề mặt hướng ra ngoài 54b theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54, bộ phận hình trụ 65 tạo ra bề mặt tiếp xúc với bề mặt bên trong 54a theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 54 ở mặt đầu của nó, khiến cho sự dịch chuyển dọc trục của bộ phận trục 64 được tiếp nhận một cách chắc chắn bởi bề mặt của giá đỡ 54.

YÊU CẦU BẢO HỘ

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

bàn đạp phanh (44) kéo dài từ bộ phận hình trụ (65) để đi ra khỏi đường trục (Xis) và có bề mặt tiếp nhận bàn chân (46) ở đầu mũi của bàn đạp phanh (44);

giá đỡ (54) có bộ phận trục (64) nhô vào trong từ bề mặt bên trong (54a) theo hướng chiều rộng xe và đỡ bộ phận hình trụ (65) quay được quanh đường trục (Xis);

thành giữ (66) nối với bộ phận trục (64), bộ phận hình trụ (65) này được bố trí giữa thành giữ (66) và bề mặt bên trong (54a) theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ (54); và

bề mặt bên trong (54a) theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ (54) được tạo ra có thành bao quanh (68), thành này bao quanh bộ phận hình trụ (65) quanh bộ phận trục (64).

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

bàn đạp phanh (44) kéo dài từ bộ phận hình trụ (65) để đi ra khỏi đường trục (Xis) và có bề mặt tiếp nhận bàn chân (46) ở đầu mũi của bàn đạp phanh (44);

giá đỡ (54) có bộ phận trục (64) nhô vào trong từ bề mặt bên trong (54a) theo hướng chiều rộng xe và đỡ bộ phận hình trụ (65) quay được quanh đường trục (Xis);

thành giữ (66) nối với bộ phận trục (64), bộ phận hình trụ (65) này được bố trí giữa thành giữ (66) và bề mặt bên trong (54a) theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ (54); và

bộ phận trục (64) xuyên qua giá đỡ (54) ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, có vành gờ (64a) được đặt trên bề mặt hướng ra ngoài (54b) theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ (54), và được giữ cố định vào giá đỡ (54) bằng cách được hàn vào giá đỡ (54) quanh bộ phận trục (64) bởi vành gờ (64a).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó bộ phận trục (64) xuyên qua giá đỡ (54) ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, có vành gờ (64a) được đặt trên bề mặt hướng ra ngoài (54b) theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ (54), và được giữ cố định vào giá đỡ (54) bằng cách được hàn vào giá đỡ (54) quanh bộ phận trục (64) bởi vành gờ (64a).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm 1, 2 và 3, trong

đó thành giữ (66) được tạo kết cấu bởi khung thân (12).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm 1 và từ 2 đến 4, trong đó ổ trục (67) đỡ bộ phận trục (64) được kết hợp trong thành giữ (66).

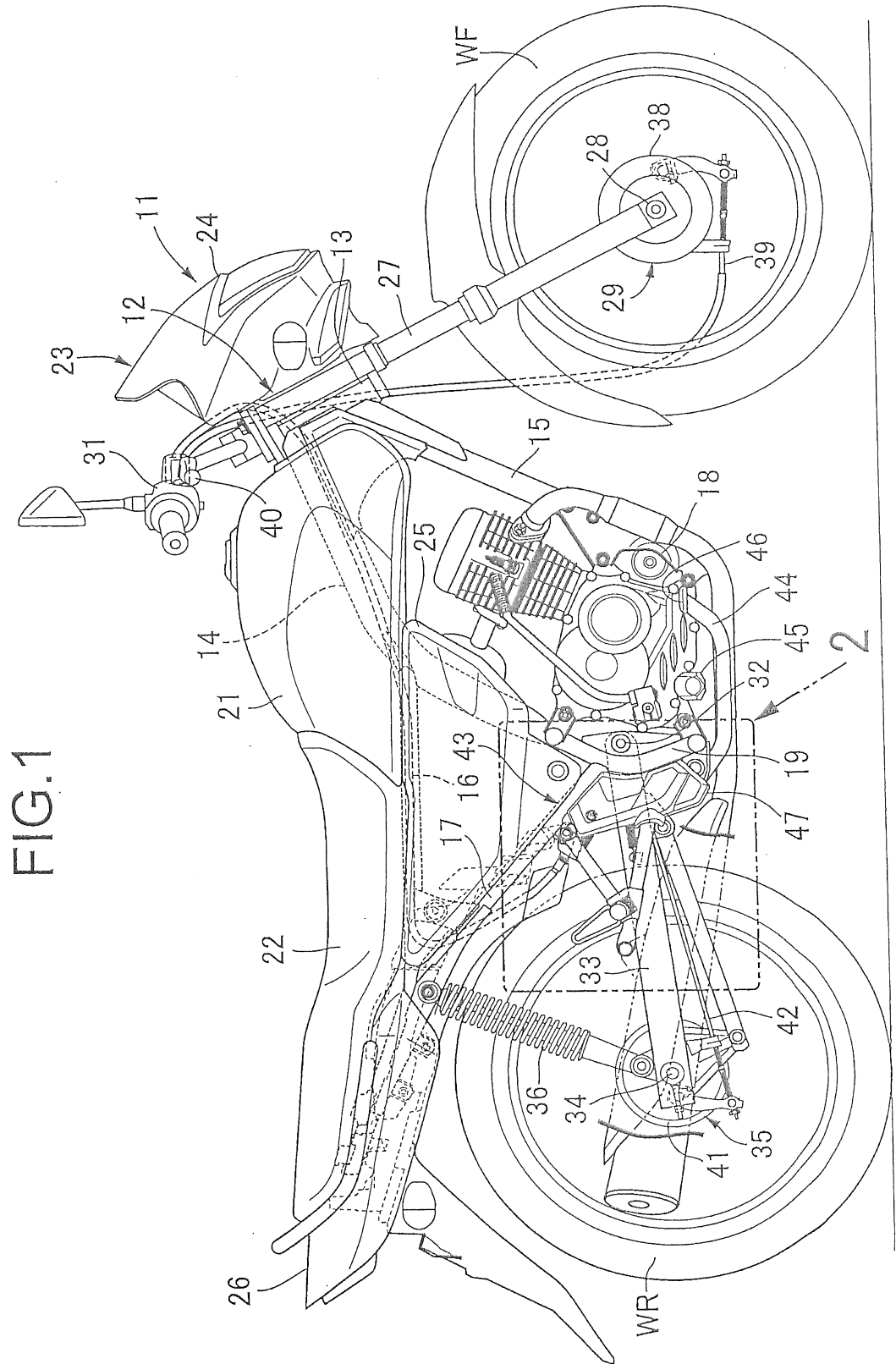


FIG.2

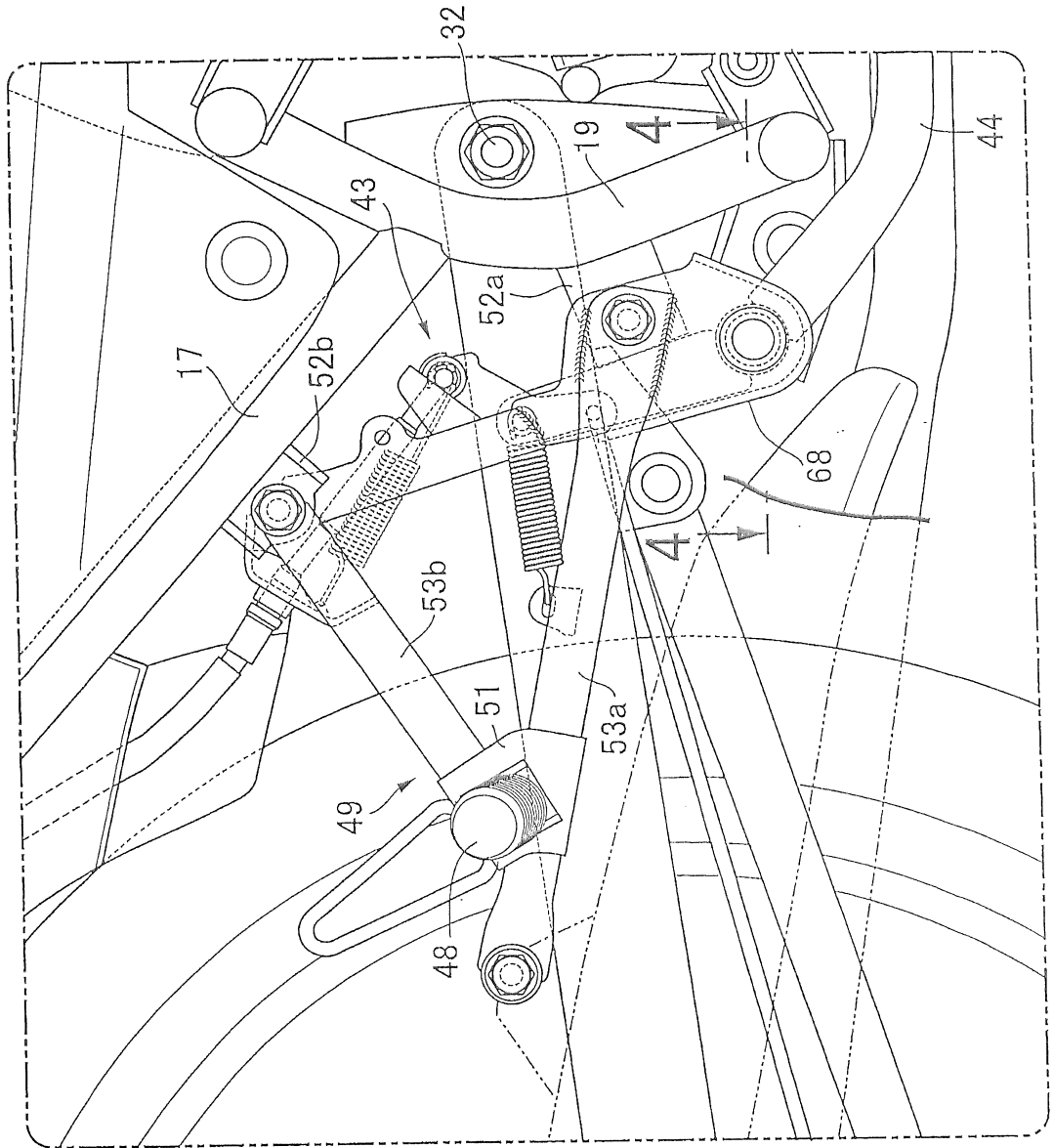


FIG. 3

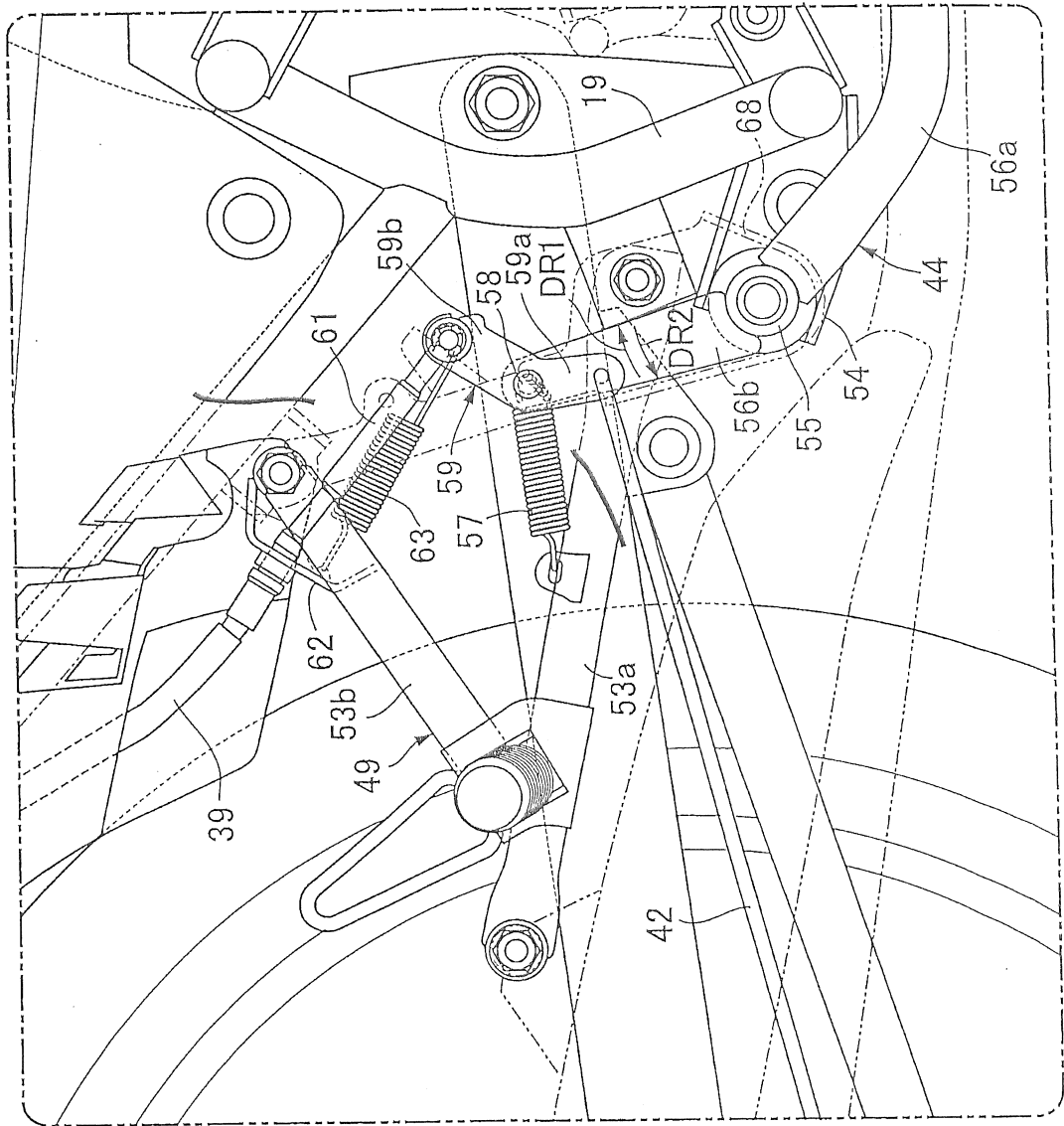


FIG.4

