



(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)



1-0023278

(51)⁷

B62J 99/00; B60T 7/06; B62L 3/04;
B62K 19/38; B60T 7/02

(13) **B**

(21) 1-2014-01744

(22) 29/05/2014

(30) 2013-177803 29/08/2013 JP

(45) 27/04/2020 385

(43) 25/08/2014 317A

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

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

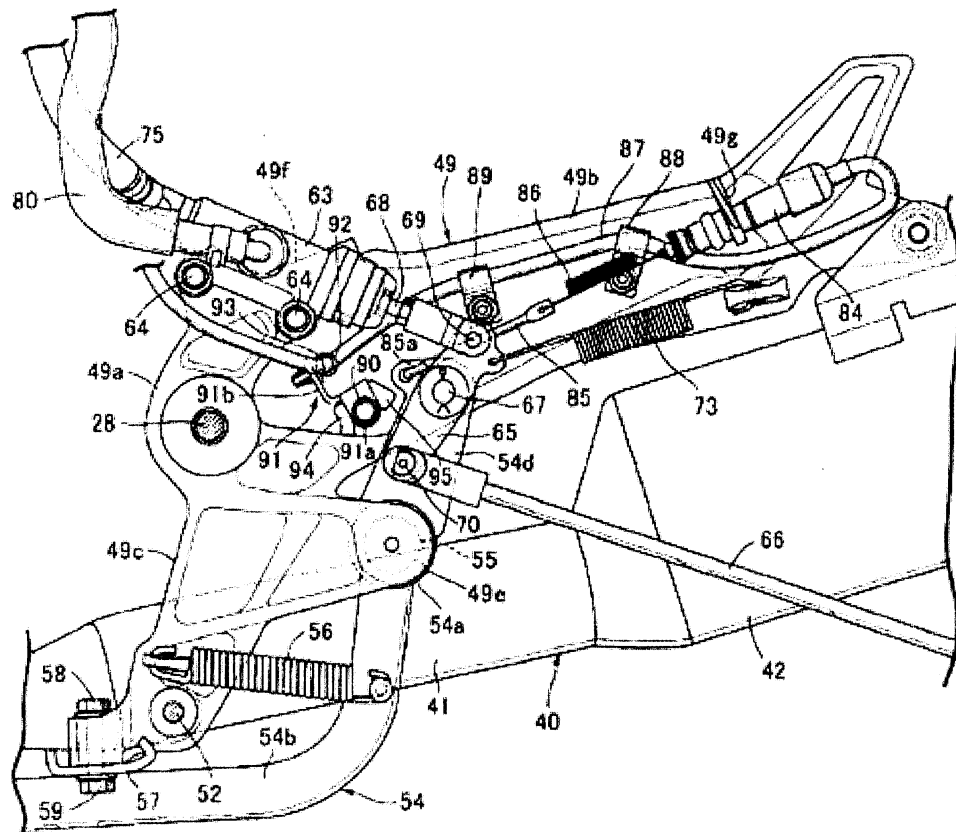
(72) Takamasa IGUCHI (JP); Yuta ISHIZAKA (JP)

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE MÁY

(57) Trong xe máy trong đó bậc để chân cho người ngồi sau được lắp trên giá đỡ bậc để chân, cần đạp phanh được đỡ theo cách quay được trên giá đỡ bậc để chân nhờ trục cần đạp, và công tắc phanh dùng để xác định hoạt động của cần đạp phanh được lắp trên giá đỡ bậc để chân, mục đích của sáng chế là cho phép bố trí công tắc phanh để xe máy có hình dạng bên ngoài được cải thiện đồng thời tránh được sự tăng kích thước của các bộ phận và sự tăng của số lượng các bộ phận.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất giá đỡ bậc để chân (49) bao gồm phần đỡ (49a) được lắp cố định vào khung chốt xoay (17), và phần kéo dài theo chiều dọc (49b) kéo dài về phía sau theo chiều dọc của xe từ phần đỡ (49a) như một bộ phận liền khối của nó. Cần đạp phanh (54) được tạo ra có phần đòn thẳng đứng (54d) kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho ít nhất phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng (54d) nằm ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc (49b), và phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng (54d) được nối với công tắc phanh (84) kéo dài dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc (49b) và được đỡ trên mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc (49b).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe máy, trong đó phần đầu trước của đòn lắc, dùng để đỡ theo cách quay được bánh sau trên phần đầu sau của nó, được đỡ lắc được nhờ trục đỡ trên khung chốt xoay, là một bộ phận của khung thân xe dùng để lắp yên xe dạng yên liền, bậc để chân cho người ngồi sau, nhằm cho phép người ngồi sau đặt chân của mình lên đó, được lắp trên giá đỡ bậc để chân lắp cố định vào khung thân xe, cần đạp phanh được đỡ theo cách quay được trên giá đỡ bậc để chân nhờ trục cần đạp, và công tắc phanh dùng để xác định hoạt động của cần đạp phanh được lắp trên giá đỡ bậc để chân.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết xe máy được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-56895 trong đó công tắc phanh dùng để xác định hoạt động của cần đạp phanh để bật đèn phanh được lắp trên giá lắp mà được lắp trên khung thân xe cùng với cần đạp phanh và xi lanh chính.

Tuy nhiên, trong xe máy được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-56895 nêu trên, phần nửa trên của công tắc phanh, vốn kéo dài theo chiều thẳng đứng và được đỡ trên mặt sau của giá lắp, được bố trí theo cách nhô lên trên từ giá lắp và do vậy, phần nửa trên của công tắc phanh được để lộ ra bên ngoài nên khó có thể nói được rằng xe máy có hình dạng bên ngoài hoàn hảo. Mặt khác, nếu toàn bộ công tắc phanh được che bởi giá lắp để khắc phục nhược điểm nêu trên thì giá lắp sẽ có kích thước lớn. Mặc dù có thể che khuất công tắc phanh bằng cách sử dụng một tấm ốp khác hay những bộ phận tương tự, thì tấm ốp này được xem là một bộ phận phụ trợ, do vậy làm tăng số lượng các bộ phận.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết các vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế đề xuất xe máy, trong đó công tắc phanh có thể được bố trí trong xe máy có hình dạng bên ngoài được cải thiện, đồng thời tránh được sự tăng kích thước của các bộ phận và sự tăng số lượng của các bộ phận.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất xe máy trong đó phần đầu trước của đòn lắc, dùng để đỡ theo cách quay được bánh sau trên phần đầu sau của nó, được đỡ lắc được nhờ trục đỡ trên khung chốt xoay, là một bộ phận của khung thân xe dùng để lắp yên xe dạng yên liền, bậc để chân cho người ngồi sau nhằm cho phép người ngồi sau đặt chân của mình lên đó được lắp trên giá đỡ bậc để chân lắp cố định vào khung thân xe, cần đạp phanh được đỡ theo cách quay được trên giá đỡ bậc để chân nhờ trục cần đạp, và công tắc phanh dùng để xác định hoạt động của cần đạp phanh được lắp trên giá đỡ bậc để chân, dấu hiệu khác biệt thứ nhất của sáng chế là ở chỗ giá đỡ bậc để chân bao gồm phần đỡ được lắp cố định vào khung chốt xoay nhờ trục đỡ, và phần kéo dài theo chiều dọc kéo dài về phía sau theo chiều dọc của xe từ phần đỡ như một bộ phận liền khối của nó, cần đạp phanh bao gồm phần đòn thẳng đứng kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho ít nhất phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng nằm ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc, xi lanh chính mà lực kích hoạt phanh của cần đạp phanh tác dụng lên đó nhờ phần đòn thẳng đứng được bố trí ở phía trước phần đòn thẳng đứng, và phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng được nối với công tắc phanh kéo dài dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc và được đỡ ở phía sau phần đòn thẳng đứng đứng trên mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc.

Bổ sung cho kết cấu có dấu hiệu khác biệt thứ nhất, dấu hiệu khác biệt thứ hai của sáng chế là ở chỗ, một phần của cáp công tắc phanh kéo dài từ công tắc phanh được đỡ ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc.

Bổ sung cho kết cấu có dấu hiệu khác biệt thứ nhất hoặc thứ hai, dấu hiệu khác biệt thứ ba của sáng chế là ở chỗ, phần kéo dài theo chiều thẳng đứng kéo dài xuống dưới từ phần đỡ được tạo ra liền khối với giá đỡ bậc để chân, và lò xo phản hồi, có một phần đầu của nó nối với cần đạp phanh sao cho lực lò xo dùng để kéo cần đạp phanh về phía thu lại được tạo ra, có đầu kia của nó nối với phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng.

Bổ sung cho kết cấu có dấu hiệu khác biệt bất kỳ từ thứ nhất đến thứ ba, dấu hiệu khác biệt thứ tư của sáng chế là ở chỗ, công tắc phanh được nối với phần trước của đầu trên của phần đòn thẳng đứng.

Bổ sung cho kết cấu có dấu hiệu khác biệt bất kỳ từ thứ nhất đến thứ tư, dấu hiệu khác biệt thứ năm của sáng chế là ở chỗ, mép dưới của tấm ốp bên, được bố trí

bên trên giá đỡ bậc để chân và được đỡ trên khung thân xe, được bố trí dọc theo mặt trên của ít nhất phần trước của giá đỡ bậc để chân.

Bổ sung cho kết cấu có dấu hiệu khác biệt thứ hai, dấu hiệu khác biệt thứ sáu của sáng chế là ở chỗ, chi tiết đỡ dạng kẹp, có mặt đỡ của nó dùng để lắp kẹp dây cáp dùng để giữ cáp công tắc phanh hướng về phía sau hoặc phía trước theo chiều dọc của xe, được lắp cố định vào mặt sau của giá đỡ bậc để chân nhờ chi tiết kẹp chặt nằm hướng theo chiều rộng của xe.

Bu lông 28 dùng trong kết cấu theo một phương án của sáng chế tương ứng với trục đỡ của xe máy trong yêu cầu bảo hộ, và bu lông 90 dùng trong kết cấu theo phương án này tương ứng với chi tiết kẹp chặt của xe máy trong yêu cầu bảo hộ.

Theo dấu hiệu khác biệt thứ nhất của sáng chế, giá đỡ bậc để chân bao gồm phần đỡ được lắp cố định vào khung chốt xoay, và phần kéo dài theo chiều dọc kéo dài về phía sau theo chiều dọc của xe từ phần đỡ, và đầu trên của phần đòn thẳng đứng thuộc cần đạp phanh, được nối với công tắc phanh kéo dài dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc và được đỡ trên mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc. Nhờ có kết cấu này, cùng với việc tránh được sự tăng kích thước của giá đỡ bậc để chân và sự tăng của số lượng các bộ phận của giá đỡ bậc để chân, hình dạng bên ngoài của xe máy có thể được cải thiện bằng cách che khuất công tắc phanh từ phía ngoài và đồng thời, các hành vi cố ý phá hoại công tắc phanh có thể được ngăn chặn.

Theo dấu hiệu khác biệt thứ hai của sáng chế, một phần của cáp công tắc phanh được đỡ ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc. Nhờ có kết cấu này, cáp công tắc phanh cũng không bị lộ ra bên ngoài trong vùng lân cận công tắc phanh và do vậy, hình dạng bên ngoài của xe máy có thể được cải thiện hơn nữa, và các hành vi cố ý phá hoại cáp công tắc phanh có thể được ngăn chặn.

Theo dấu hiệu khác biệt thứ ba của sáng chế, lò xo phản hồi để tạo ra lực lò xo dùng để kéo cần đạp phanh về phía thu lại được nối với phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng thuộc giá đỡ bậc để chân như một bộ phận liền khối của nó và kéo dài xuống dưới từ phần đỡ. Nhờ có kết cấu này, có thể hạn chế sự tăng kích thước của giá đỡ bậc để chân vốn xuất hiện do việc bố trí lò xo phản hồi trong vùng lân cận giá đỡ bậc để chân mà trong đó khoảng không theo chiều thẳng đứng bị hạn

ché.

Theo dấu hiệu khác biệt thứ tư của sáng chế, công tắc phanh được nối với phần trước của đầu trên của phần đòn thẳng đứng thuộc cần đạp phanh. Nhờ có kết cấu này, độ dài hành trình của công tắc phanh vốn nằm dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc có thể được đảm bảo.

Theo dấu hiệu khác biệt thứ năm của sáng chế, mép dưới của tấm ốp bên, được bố trí bên trên giá đỡ bậc để chân, được bố trí dọc theo mặt trên của ít nhất phần trước của giá đỡ bậc để chân. Nhờ có kết cấu này, bằng cách kéo dài cáp công tắc phanh về phía mặt sau của tấm ốp bên từ giá đỡ bậc để chân, việc để lộ cáp công tắc phanh ra bên ngoài có thể được giảm đến mức tối thiểu, nhờ đó cải thiện được hơn nữa hình dạng bên ngoài của xe máy và đồng thời, nâng cao hơn nữa hiệu quả ngăn chặn các hành vi cố ý phá hoại cáp công tắc phanh.

Theo dấu hiệu khác biệt thứ sáu của sáng chế, kẹp dây cáp dùng để giữ cáp công tắc phanh được đỡ trên chi tiết đỡ dạng kẹp, lắp cố định vào mặt sau của giá đỡ bậc để chân, và mặt đỡ dùng để lắp kẹp dây cáp trên chi tiết đỡ dạng kẹp hướng về phía sau hoặc phía trước theo chiều dọc của xe. Nhờ có kết cấu này, chiều đi dây của cáp công tắc phanh kéo dài theo chiều dọc của xe có thể được thay đổi theo chiều rộng của xe bởi kẹp dây cáp. Do vậy, bằng cách hướng chi tiết kẹp chặt dùng để kẹp chặt chi tiết đỡ dạng kẹp theo chiều rộng của xe, các thao tác đối với giá đỡ bậc để chân dùng để lắp chi tiết đỡ dạng kẹp được tạo điều kiện thuận lợi.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện phần cơ bản của xe máy.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của khung thân xe.

Fig.3 là hình vẽ phóng to của phần được biểu thị bởi mũi tên 3 được thể hiện trên Fig.1.

Fig.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường 4-4 được thể hiện trên Fig.3.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường 5-5 được thể hiện trên Fig.3.

Fig.6 là hình vẽ khi nhìn theo chiều mũi tên từ phía đường 6-6 được thể hiện trên Fig.3.

Fig.7 là hình vẽ phóng to thể hiện phần cơ bản được thể hiện trên Fig.3.

Mô tả chi tiết các phương án được ưu tiên của sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo từ Fig.1 đến Fig.7. Trước hết, như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, khung thân xe F của xe máy bao gồm: ống đầu 13 đỡ chạc trước 11 dùng để đỡ theo cách quay được bánh trước WF trên đó và đỡ tay lái 12 theo cách lái được; khung chính 14 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 13; hai khung phụ 15, 15 bên trái và bên phải được lắp theo cách liên tục với khung chính 14; khung nghiêng xuống dưới 16 được lắp theo cách liên tục với phần đầu trước của khung chính 14 và kéo dài về phía sau và xuống dưới với góc nghiêng lớn hơn khung chính 14; và khung chốt xoay 17 được liên kết với phần đầu sau của khung chính 14.

Thân động cơ 20 của động cơ đốt trong E được bố trí trên phần sau của khung chính 14 và ở phía trước khung chốt xoay 17. Thân động cơ 20 được lắp trên khung thân xe F ở trạng thái mà thân động cơ 20 được bao bọc bởi khung chính 14, khung nghiêng xuống dưới 16, và khung chốt xoay 17. Thân động cơ 20 được đỡ trên giá treo động cơ 18, lắp trên phần đầu dưới của khung nghiêng xuống dưới 16, và trên khung chốt xoay 17.

Bình nhiên liệu 21 được lắp trên khung chính 14 bên trên thân động cơ 20, và yên xe dạng yên liền 22, nằm sau bình nhiên liệu 21, được đỡ trên các khung phụ 15, 15.

Khung chốt xoay 17 bao gồm: hai phần tấm bên 17a, 17a ở bên trái và bên phải hướng về phía nhau theo cách đối diện nhau với một khoảng cách được tạo ra giữa chúng theo chiều rộng của xe và kéo dài theo chiều thẳng đứng; và phần tấm nối 17b nối các phần trên của các phần tấm bên 17a, 17a tương ứng như các bộ phận liền khối của nó. Khung chốt xoay 17 được tạo ra bằng cách uốn một chi tiết kim loại dạng tấm. Trụ đỡ đòn lắc 23 được bố trí giữa hai phần tấm bên 17a, 17a ở bên trái và bên phải ở trạng thái mà hai đầu của trụ đỡ đòn lắc 23 nhô ra phía ngoài từ các phần tấm bên 17a, 17a này.

Khung phụ 15 được tạo kết cấu để có mặt cắt ngang khép kín và rỗng bằng cách nối đối nhau các phần theo chu vi của hai chi tiết kết cấu khung bên trái và bên

phải, đều được tạo ra bằng cách dập chi tiết kim loại dạng tấm. Khung phụ 15 bao gồm: phần thanh đỡ yên xe 15a có phần đầu trước của nó được lắp theo cách liên tục với phần giữa của khung chính 14 và kéo dài về phía sau từ khung chính 14; và phần khung sau 15b kéo dài về phía trước và xuống dưới từ phần giữa của phần thanh đỡ yên xe 15a theo chiều dọc của xe, và khung phụ 15 được tạo ra có dạng gần như hình chữ Y khi nhìn từ phía bên.

Chi tiết ngang thứ nhất 24 được bố trí giữa hai phần thanh đỡ yên xe 15a, 15a ở phía trước phần mà các phần khung sau 15b, 15b được nối theo cách liên tục với hai phần thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 15a, 15a, và chi tiết ngang thứ hai 25 được bố trí giữa các phần đầu sau của hai phần thanh đỡ yên xe 15a, 15a. Yên xe 22 được đỡ trên các phần thanh đỡ yên xe 15a, 15a của hai khung phụ 15, 15, và phần đầu trước của các phần khung sau 15b, 15b được nối theo cách liên tục với khung chốt xoay 17.

Ống ngang 26 được bố trí giữa các phần thanh đỡ yên xe 15a, 15a trên phần tương ứng với phần mà các phần khung sau 15b, 15b được nối theo cách liên tục với các phần thanh đỡ yên xe 15a, 15a ở trạng thái mà các phần đầu ngoài của ống ngang 26 nhô ra từ các phần thanh đỡ yên xe 15a, 15a. Mặt khác, phần đầu trước của đòn lắc 27 dùng để đỡ theo cách quay được bánh sau WR trên phần đầu sau của nó được đỡ lắc được trên khung chốt xoay 17 nhờ bu lông 28 tạo thành trục đỡ được lồng vào trong trụ đỡ đòn lắc 23. Bộ giảm xóc sau 29 được bố trí giữa hai phần đầu của ống ngang 26 và đòn lắc 27 tương ứng.

Phần trước của bình nhiên liệu 21 và các phần trên hai mặt bên của bình nhiên liệu 21 gần với phần trước được che bởi vỏ bảo vệ 30 mà được đỡ trên phần trước của khung thân xe F. Một phần của động cơ E, một phần của khung chính 14, và phần trước của các khung phụ 15 được che từ các phía bên bởi hai tấm ốp bên ở bên trái và bên phải 31 được đỡ trên khung thân xe F và được bố trí bên dưới bình nhiên liệu 21. Phần sau của các khung phụ được che từ các phía bên bởi tấm ốp sau 32 được đỡ trên các khung phụ 15.

Kết cấu theo phương án này cũng được mô tả có dựa vào Fig.3, cơ cấu nạp 34 thuộc động cơ đốt trong E được nối với mặt bên phía sau của đầu xi lanh 33 của thân động cơ 20. Cơ cấu nạp 34 bao gồm: bộ lọc không khí 35 được bố trí ở vị trí mà bộ

lọc không khí 35 được bao bọc bởi các phần thanh đỡ yên xe 15a và các phần khung sau 15b của các khung phụ 15 khi nhìn từ phía bên và được che từ các phía bên bởi các tấm ốp bên 31; thân van tiết lưu 36 được nối với bộ lọc không khí 35; và ống nạp 37 nối thân van tiết lưu 36 và đầu xi lanh 33 với nhau. Hộp dụng cụ 38, mà các dụng cụ có thể được đặt vào hoặc lấy ra khỏi đó bằng cách mở tấm ốp bên 31, được bố trí bên dưới bộ lọc không khí 35.

Cơ cấu xả 40 thuộc động cơ đốt trong E được nối với mặt bên phía trước của đầu xi lanh 33. Cơ cấu xả 40 bao gồm: ống xả 41 đi qua bên dưới thân động cơ 20 từ mặt bên phía trước của đầu xi lanh 33 và kéo dài về phía sau; và bộ giảm thanh khí xả 42 được bố trí theo cách kéo dài về phía sau và lên phía trên ở phía bên phải bánh sau WR và được nối với đầu sau của ống xả 41.

Phần đầu sau của ống xả 41 gần với bộ giảm thanh khí xả 42 được che bởi tấm chắn nhiệt 43 được lắp trên ống xả 41, và bộ giảm thanh khí xả 42 được che bởi tấm che bộ giảm thanh 44 được lắp trên bộ giảm thanh khí xả 42 và giá đỡ bậc để chân bên phải 49.

Kết cấu theo phương án này cũng được mô tả có dựa vào Fig.4, các chi tiết dạng ống 45, 45, có dạng ống lót ngắn hình trụ được bố trí đồng trục với nhau, được lắp cố định trên các mặt trong ở phần dưới của các phần tấm bên 17a, 17a của khung chốt xoay 17. Phần ống lót hình trụ 46a, được tạo ra trên phần gần của chân chống chính 46, được bố trí giữa các chi tiết dạng ống 45, 45, và trục chân chống 47 được lồng vào trong các chi tiết dạng ống 45, 45 và phần hình trụ 46a. Nhờ có kết cấu này, chân chống chính 46 được đỡ theo cách quay được ở phần dưới của khung chốt xoay 17 nhờ trục chân chống 47.

Đòn lắc 27 bao gồm hai phần đòn bên trái và bên phải 27a, 27a kéo dài theo chiều dọc ở hai phía bên trái và bên phải của bánh sau WR, và phần đầu trước của các phần đòn 27a, 27a tương ứng được bố trí theo cách thẳng hàng với hai phần đầu của trụ đỡ đòn lắc 23 lắp trên khung chốt xoay 17.

Các giá đỡ bậc để chân 48, 49 được bố trí ở phía ngoài bên trái và bên phải của khung chốt xoay 17 theo chiều rộng của xe, và các giá đỡ bậc để chân 48, 49 lần lượt được bố trí theo cách kẹp phần đầu trước của các phần đòn 27a, 27a của đòn lắc 27

vào giữa các giá đỡ bậc để chân 48, 49 và trụ đỡ đòn lắc 23 của khung chốt xoay 17. Bu lông 28, có phần nhô có đường kính lớn 28a được đưa vào tiếp xúc với và tỳ vào giá đỡ bậc để chân bên trái 48 từ phía ngoài, được lồng vào trong giá đỡ bậc để chân 48, phần đầu trước của phần đòn bên trái 27a, trụ đỡ đòn lắc 23, phần đầu trước của phần đòn bên phải 27a, và giá đỡ bậc để chân bên phải 49 từ phía giá đỡ bậc để chân bên trái 48, và đai ốc 50 được đưa vào tiếp xúc với và tỳ vào giá đỡ bậc để chân bên phải 49 được vặn ren vào phần của bu lông 28 mà nhô ra từ bên phải giá đỡ bậc để chân 49.

Nghĩa là, phần đầu trước của đòn lắc 27 được đỡ lắc được trên khung chốt xoay 17 nhờ bu lông 28 và đồng thời, hai giá đỡ bậc để chân bên trái và bên phải 48, 49 được lắp cố định vào khung chốt xoay 17 nhờ bu lông 28.

Các giá đỡ bậc để chân 48, 49 được tạo ra dưới dạng các khối liền và lần lượt bao gồm: các phần đỡ 48a, 49a được lắp cố định vào khung chốt xoay 17 nhờ bu lông 28; phần kéo dài theo chiều dọc 48b, 49b kéo dài về phía sau theo chiều dọc của xe từ các phần đỡ 48a, 49a; và phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c, 49c kéo dài xuống phía dưới đến vùng bên dưới đòn lắc 27 từ các phần đỡ 48a, 49a khi nhìn từ phía bên.

Trong khi phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c của giá đỡ bậc để chân bên trái 48 được tạo ra sao cho phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c nằm gần với phần dưới của phần tấm bên trái 17a của khung chốt xoay 17, thì phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân bên phải 49 được tạo ra sao cho phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c nằm ở vị trí cách xa tương đối với phần dưới của phần tấm bên phải 17a của khung chốt xoay 17. Ống đỡ 51, trong đó lượng nhô ra của ống đỡ 51 từ phần tấm bên phải 17a được đặt lớn hơn lượng nhô ra của ống đỡ 51 từ phần tấm bên trái 17a, được lắp cố định trên các phần dưới của hai phần tấm bên 17a, 17a của khung chốt xoay 17 sao cho ống đỡ 51 đi xuyên qua hai phần tấm bên 17a, 17a. Phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c, 49c, được đưa vào tiếp xúc với hai phần đầu của ống đỡ 51, lần lượt được lắp cố định vào phần dưới của khung chốt xoay 17 nhờ sử dụng bu lông 52 (xem Fig.3 và Fig.6) được lồng vào trong phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c, 49c và ống đỡ 51 và đai ốc (không được thể hiện trên hình vẽ) được vặn ren vào bu lông 52. Nghĩa là, các phần đỡ 48a, 49a của các giá đỡ bậc để chân 48, 49 được lắp cố định vào khung chốt xoay

17, và các phần dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c, 49c cũng được lắp cố định vào khung chốt xoay 17.

Các bậc đế chân cho người ngồi sau 53, 53 nhằm cho phép người ngồi sau ngồi trên phần sau của yên xe 22 đặt chân của mình lên đó lần lượt được lắp trên các giá đỡ bậc đế chân 49, 49. Các bậc đế chân cho người ngồi sau 53, 53 được lắp trên các phần đỡ bậc đế chân 48a, 49a lần lượt được tạo ra trên phần sau của phần kéo dài theo chiều dọc 48b, 49b theo cách sao cho các bậc đế chân cho người ngồi sau 53, 53 có thể quay giữa vị trí gập lại mà ở đó các bậc đế chân cho người ngồi sau 53, 53 được gập về phía các giá đỡ bậc đế chân 48, 49 và vị trí nhô ra mà ở đó các bậc đế chân cho người ngồi sau 53, 53 nhô sang các phía bên từ các giá đỡ bậc đế chân 48, 49.

Kết cấu theo phương án này cũng được mô tả có dựa vào Fig.5 và Fig.6, cần đạp phanh 54 được đỡ theo cách quay được trên giá đỡ bậc đế chân bên phải 49 nhờ trục cần đạp 55. Phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc đế chân bên phải 49 là một khối liền bao gồm: phần đỡ trục cần đạp 49e nhô về phía sau theo chiều dọc của xe. Một phần đầu của trục cần đạp 55 kéo dài theo chiều rộng của xe được liên kết với phần đỡ trục cần đạp 49e bằng cách đúc.

Ít nhất một phần của trục cần đạp 55 được bố trí ở vị trí nằm bên dưới đòn lắc 27 và trong đó phần của trục cần đạp 55 nằm chồng lên một phần của cơ cấu xả 40 khi nhìn từ phía bên. Trong kết cấu theo phương án này, một phần của trục cần đạp 55 được bố trí trên phần đầu sau của ống xả 41 của cơ cấu xả 40 khi nhìn từ phía bên.

Cần đạp phanh 54 bao gồm: phần ống đỡ 54a có dạng ống hình trụ được đỡ theo cách quay được trên trục cần đạp 55; phần đòn nằm ngang 54b kéo dài về phía trước từ phần ống đỡ 54a theo chiều dọc của xe; phần bàn đạp 54c được tạo ra trên đầu trước của phần đòn nằm ngang 54b; và phần đòn thẳng đứng 54d được nối với phần ống đỡ 54a theo cách kéo dài theo chiều thẳng đứng. Cần đạp phanh 54 được đỡ theo cách quay được trên phần đỡ trục cần đạp 49e của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c nhờ trục cần đạp 55 nằm bên dưới đòn lắc 27 khi nhìn từ phía bên.

Phần đòn nằm ngang 54b được tạo ra bởi một ống kim loại kéo dài dọc theo chiều dọc của xe và có phần đầu sau và phần đầu trước của nó lần lượt được uốn cong lên trên, và phần đầu sau của ống kim loại được hàn vào phần ống đỡ 54a. Phần đòn

thẳng đứng 54d được bố trí giữa đòn lắc 27 và giá đỡ bậc để chân 49 theo chiều rộng của xe ở trạng thái mà ít nhất phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng 54d nằm ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b.

Một phần đầu của lò xo phản hồi 56, để tạo ra lực lò xo nhằm kéo cần đạp phanh 54 về phía thu lại, được nối với phần đầu sau của phần đòn nằm ngang 54b của cần đạp phanh 54, và phần đầu kia của lò xo phản hồi 56 được nối với phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân 49.

Cữ chặn 57 dùng để giới hạn đầu quay về phía thu lại của cần đạp phanh 54 được lắp trên phần dưới của giá đỡ bậc để chân 49 và, trong kết cấu theo phương án này, cữ chặn 57 được lắp trên phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân 49 nhờ sử dụng bu lông 58 và đai ốc 59.

Kết cấu theo phương án này sẽ được mô tả tập trung vào Fig.1, tay phanh 61 được lắp theo cách bóp lại được trên phần đầu bên phải của tay lái 12, và xi lanh chính thứ nhất 62 dùng để cấp ra áp suất thủy lực phanh để đáp lại thao tác xoay của tay phanh 61 được lắp trên phần đầu bên phải của tay lái 12.

Phanh đĩa B1, dùng để thực hiện thao tác phanh để đáp lại thao tác bóp tay phanh 61 và cũng thực hiện thao tác phanh để đáp lại thao tác đạp lên cần đạp phanh 54, được lắp trên bánh trước WF, và phanh trống B2, dùng để thực hiện thao tác phanh nhằm đáp lại thao tác đạp lên cần đạp phanh 54 được lắp trên bánh sau WR.

Kết cấu theo phương án này sẽ được mô tả tập trung vào Fig.6, xi lanh chính thứ hai 63, có thể tạo ra áp suất thủy lực nhằm cho phép phanh đĩa B1 thực hiện thao tác phanh được bố trí ở phía mặt sau của giá đỡ bậc để chân bên phải 49. Xi lanh chính thứ hai 63 được lắp ở phía mặt sau của phần trước của phần kéo dài theo chiều dọc 49b của giá đỡ bậc để chân 49 theo cách hơi nghiêng về phía trước và lên phía trên. Nghĩa là, xi lanh chính thứ hai 63 được lắp trên mặt sau của phần trước của phần kéo dài theo chiều dọc 49b nhờ sử dụng hai bu lông 64, 64.

Lực kích hoạt được tạo ra bởi cần đạp phanh 54 được cấp đến xi lanh chính thứ hai 63 thông qua cơ cấu phân bố lực phanh 65 và đồng thời, cũng được cấp đến thanh 66 dùng làm phương tiện truyền lực kích hoạt phanh để truyền theo cách cơ học lực kích hoạt phanh đến phanh trống B2 của bánh sau WR. Phần giữa của cơ cấu phân bố

lực phanh 65 được nối theo cách quay được với phần đầu trên của phần đòn thắng đứng 54d nhờ trục 67 ở phía sau phần đòn thắng đứng 54d của cần đạp phanh 54.

Cần pit tông 68 của xi lanh chính thứ hai 63 nằm ở phía trước cơ cấu phân bố lực phanh 65 được nối với phần đầu trên của cơ cấu phân bố lực phanh 65 nhờ chốt nối 69. Một phần đầu của thanh 66 được nối với phần đầu dưới của cơ cấu phân bố lực phanh 65 nhờ chốt nối 70, và như được thể hiện rõ được thể hiện trên Fig.1, phần đầu kia của thanh 66 được nối với phần đầu ngoài của cần đầu vào 71 thuộc phanh trống B2 nhờ chốt nối 72.

Lò xo trễ 73 được bố trí giữa cơ cấu phân bố lực phanh 65 và giá đỡ bậc để chân 49. Lò xo trễ 73 điều khiển tư thế của cơ cấu phân bố lực phanh 65 tương đối với phần đòn thắng đứng 54d ở giai đoạn đầu của thao tác đạp lên cần đạp phanh 54 sao cho cần pit tông 68 của xi lanh chính thứ hai 63 bị đẩy sau khi cơ cấu phân bố lực phanh 65 được kích hoạt nhằm kéo thanh 66 để đáp lại thao tác đạp lên cần đạp phanh 54. Lò xo trễ 73, được lắp xen giữa phía bên của phần đầu trên của cơ cấu phân bố lực phanh 65 và phần sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b, được bố trí ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b đồng thời kéo dài dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc 49b.

Ống thủy lực 75, dùng để dẫn áp suất thủy lực được cấp ra từ xi lanh chính thứ hai 63 đến cụm má phanh 76, được nối với cụm má phanh 76 của phanh đĩa B1 của bánh trước WF thông qua phần bên trong của tấm ốp bên ở bên phải 31 và phần bên trong của vỏ bảo vệ 30. Hơn nữa, ống thủy lực 77 dùng để dẫn áp suất thủy lực đến cụm má phanh 76 từ xi lanh chính thứ nhất 62 cũng được nối với cụm má phanh 76.

Mép dưới 31a của tấm ốp bên ở bên phải 31 được bố trí dọc theo mép trên 49f của phần trước của giá đỡ bậc để chân bên phải 49 trong khi che ít nhất mép trên 49f từ phía ngoài. Xi lanh chính thứ hai 63 cũng được bố trí sao cho một phần của xi lanh chính thứ hai 63 nhô về phía phần bên trong của tấm ốp bên ở bên phải 31 từ phía sau của giá đỡ bậc để chân bên phải 49, và ống thủy lực 75 được nối với xi lanh chính thứ hai 63 ở bên trong tấm ốp bên 31.

Kết cấu theo phương án này cũng được mô tả có dựa vào Fig.7, hộp chứa dầu 78 dùng để cấp dầu phanh cho xi lanh chính thứ hai 63 được bố trí ở phía trước và bên

trên xi lanh chính thứ hai 63, và hộp chứa dầu 78 được đỡ trên giá đỡ 79 được lắp cố định vào khung chính 14 của khung thân xe F. Hộp chứa dầu 78 được nối với xi lanh chính thứ hai 63 bởi ống mềm 80 dùng để dẫn dầu phanh vào trong xi lanh chính thứ hai 63.

Hộp chứa dầu 78 được làm bằng nhựa tổng hợp trong suốt sao cho mức chứa của dầu phanh lưu trong hộp chứa dầu 78 có thể nhận biết được bằng mắt từ phía ngoài. Cửa kiểm tra 81, mà qua đó một phần của hộp chứa dầu 78 có thể nhận biết được bằng mắt từ phía ngoài, được tạo ra trên tấm ốp bên ở bên phải 31 dùng để che hộp chứa dầu 78 từ phía ngoài.

Kết cấu theo phương án này sẽ được mô tả tập trung vào Fig.5 và Fig.6, công tắc phanh 84 dùng để xác định hoạt động của cần đạp phanh 54 được lắp trên giá đỡ bậc để chân bên phải 49. Công tắc phanh 84 kéo dài theo cách nằm dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc 49b của giá đỡ bậc để chân 49, và được đỡ trên mặt sau của phần sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b. Nghĩa là, phần tấm đỡ 49g được tạo ra liền khối trên mặt sau của phần sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b theo cách nhô ra, và công tắc phanh 84 được lồng vào trong và được đỡ trên phần tấm đỡ 49g này.

Phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng 54d của cần đạp phanh 54 được nối với công tắc phanh 84. Trong kết cấu theo phương án này, thanh nối 85 có phần móc treo 85a gài với và được nối với phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng 54d trên một phần đầu của nó, và đầu kia của thanh nối 85 được nối với công tắc phanh 84 nhờ lò xo 86.

Cáp công tắc phanh 87 kéo dài từ công tắc phanh 84 được bố trí sao cho cáp công tắc phanh 87 kéo dài về phía trước ở phía mặt sau của phần trên của phần kéo dài theo chiều dọc 49b. Một phần của cáp công tắc phanh 87 được đỡ ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b nhờ hai giá đỡ cáp 88, 89 lắp trên mặt sau của phần trên của phần kéo dài theo chiều dọc 49b.

Chi tiết đỡ dạng kẹp 91 được lắp cố định vào mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b của giá đỡ bậc để chân 49 ở phía trước giá đỡ cáp phía trước 89 trong số hai giá đỡ cáp 88, 89 nhờ sử dụng bu lông 90 là chi tiết kẹp chặt nằm theo chiều rộng của xe. Mặt đỡ 93, hướng về phía trước hoặc phía sau (trong kết cấu theo phương

án này là phía sau) dọc theo chiều dọc của xe, được tạo ra trên chi tiết đỡ dạng kẹp 91, và cáp công tắc phanh 87 được giữ bởi kẹp dây cáp 92 được đỡ trên mặt đỡ 93.

Chi tiết đỡ dạng kẹp 91 bao gồm: phần tấm lắp 91a được lắp cố định vào mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b nhờ các bu lông 90; và phần tấm đỡ 91b được nối theo cách liên tục với phần tấm lắp 91a như một bộ phận liền khối của nó, và mặt đỡ 93 được tạo ra trên phần tấm đỡ 91b.

Hơn nữa, hai phần nhô 94, 95 kẹp lấy phần tấm lắp 91a từ phía trước và phía sau được tạo ra liền khối theo cách nhô ra trên mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b. Do chuyển động quay của phần tấm lắp 91a bị chặn nhờ việc kẹp phần tấm lắp 91a vào giữa các phần nhô 94, 95 này nên chi tiết đỡ dạng kẹp 91 có thể được lắp cố định vào phần kéo dài theo chiều dọc 49b mà chỉ cần sử dụng một bu lông 90.

Trong số các phần nhô 94, 95, phần nhô ở phía sau 95 được bố trí ở vị trí hướng về phía phần đòn thắng đứng 54c của cần đạp phanh 54 theo cách đối diện nhau từ phía trước và do vậy, phần nhô 95 giới hạn vị trí quay được tối đa của cần đạp phanh 54 nhờ việc đi vào tiếp xúc với phần đòn thắng đứng 54c khi cần đạp phanh 54 bị đạp hết cỡ.

Cách thức hoạt động của kết cấu theo phương án này sẽ được mô tả dưới đây. Bậc để chân cho người ngồi sau 53, nhằm cho phép người ngồi sau đặt chân của mình lên đó, được lắp trên giá đỡ bậc để chân bên phải 49 vốn lắp cố định vào khung thân xe F, cần đạp phanh 54 được đỡ theo cách quay được trên giá đỡ bậc để chân bên phải 49 nhờ trục cần đạp 55, và công tắc phanh 84 dùng để xác định hoạt động của cần đạp phanh 54 được lắp trên giá đỡ bậc để chân 49. Trong kết cấu này, giá đỡ bậc để chân 49 bao gồm: phần đỡ 49a được lắp cố định vào khung chốt xoay 17 nhờ bu lông 28; và phần kéo dài theo chiều dọc 49b kéo dài về phía sau theo chiều dọc của xe từ phần đỡ 49a như một bộ phận liền khối của nó. Cần đạp phanh 54 bao gồm phần đòn thắng đứng 54d kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho ít nhất phần đầu trên của phần đòn thắng đứng 54d được bố trí ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b. Phần đầu trên của phần đòn thắng đứng 54d được nối với công tắc phanh 84 kéo dài dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc 49b và được đỡ trên mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b. Do vậy, cùng với việc tránh được sự tăng kích thước của giá đỡ bậc để chân 49 và sự tăng của số lượng các bộ phận của giá đỡ bậc để chân 49, hình

dạng bên ngoài của xe có thể được cải thiện bằng cách che khuất công tắc phanh 84 từ phía ngoài và đồng thời, các hành vi cố ý phá hoại công tắc phanh 84 có thể được ngăn chặn.

Một phần của cáp công tắc phanh 87, kéo dài từ công tắc phanh 84, được đỡ ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b. Do vậy, cáp công tắc phanh 87 cũng không bị lộ ra bên ngoài trong vùng lân cận công tắc phanh 84 và do vậy, hình dạng bên ngoài của xe có thể được cải thiện hơn nữa, và các hành vi cố ý phá hoại cáp công tắc phanh 87 có thể được ngăn chặn.

Phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c kéo dài xuống dưới từ phần đỡ 49a được tạo ra liền khối trên giá đỡ bậc để chân 49, và phần đầu kia của lò xo phản hồi 56 có một phần đầu của nó nối với cần đạp phanh 54 để tạo ra lực lò xo dùng để kéo cần đạp phanh 54 về phía thu lại được nối với phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c và do vậy, có thể hạn chế sự tăng kích thước của giá đỡ bậc để chân 49 vốn xuất hiện do việc bố trí lò xo phản hồi 56 trong vùng lân cận giá đỡ bậc để chân 49 mà trong đó khoảng không theo chiều thẳng đứng bị hạn chế.

Do công tắc phanh 84 được nối với phần trước của đầu trên của phần đòn thẳng đứng 54d, độ dài hành trình của công tắc phanh 84 vốn nằm dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc 49b có thể được đảm bảo.

Mép dưới 31a của tấm ốp bên 31, được bố trí bên trên giá đỡ bậc để chân 49 và được đỡ trên khung thân xe F, được bố trí dọc theo mép trên 49f của ít nhất phần trước của giá đỡ bậc để chân 49. Do vậy, bằng cách kéo dài cáp công tắc phanh 87 về phía mặt sau của tấm ốp bên 31 từ giá đỡ bậc để chân 49, việc để lộ cáp công tắc phanh 87 ra bên ngoài có thể được giảm đến mức tối thiểu, nhờ đó cải thiện được hơn nữa hình dạng bên ngoài của xe và đồng thời nâng cao hơn nữa hiệu quả ngăn chặn các hành vi cố ý phá hoại cáp công tắc phanh 87.

Chi tiết đỡ dạng kẹp 91, mà nhờ nó mặt đỡ 93 dùng để đỡ kẹp dây cáp 92 nhằm giữ cáp công tắc phanh 87 trên đó theo cách hướng về phía sau theo chiều dọc của xe, được lắp cố định vào mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b của giá đỡ bậc để chân 49 nhờ các bu lông 90 hướng theo chiều rộng của xe. Do vậy, chiều đi dây của cáp công tắc phanh 87 kéo dài theo chiều dọc của xe có thể được thay đổi theo chiều

rộng của xe nhờ kẹp dây cáp 92. Do bu lông 90 dùng để kẹp chặt chi tiết đỡ dạng kẹp 91 nằm hướng theo chiều rộng của xe, các thao tác đối với giá đỡ bậc để chân 49 để lắp chi tiết đỡ dạng kẹp 91 được tạo điều kiện thuận lợi.

Phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân 49 kéo dài xuống dưới từ phần đỡ 49a ở trạng thái mà phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c kéo dài xuống dưới đến vùng bên dưới đòn lắc 27 khi nhìn từ phía bên. Ít nhất một phần của trục cần đạp 55 được bố trí ở vị trí mà ở đó phần này nằm chồng lên một phần của cơ cấu xả 40 của động cơ đốt trong E khi nhìn từ phía bên. Cần đạp phanh 54, được đỡ theo cách quay được trên phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c nhờ trục cần đạp 55 bên dưới đòn lắc 27 khi nhìn từ phía bên, bao gồm phần đòn thẳng đứng 54d kéo dài theo chiều thẳng đứng ở trạng thái mà phần đòn thẳng đứng 54d được bố trí giữa đòn lắc 27 và giá đỡ bậc để chân 49 theo chiều rộng của xe. Do vậy, ngay cả khi cơ cấu xả 40 được bố trí ở phía bên của cần đạp phanh 54 theo chiều rộng của xe, có thể đỡ cần đạp phanh 54 trên giá đỡ bậc để chân 49 với một lực đỡ đủ lớn.

Lực kích hoạt phanh cấp từ cần đạp phanh 54 được phân phối đến xi lanh chính thứ hai 63 lắp trên giá đỡ bậc để chân 49 khiến cho xi lanh chính thứ hai 63 có thể tạo ra áp suất thủy lực để làm cho phanh đĩa B1 lắp trên bánh trước WF thực hiện thao tác phanh và thanh 66 truyền theo cách cơ học lực kích hoạt phanh đến phanh trống B2 lắp trên bánh sau WR nhờ cơ cấu phân bố lực phanh 65. Do vậy, có thể tạo ra phanh liên động để làm cho phanh đĩa B1 của bánh trước WF và phanh trống B2 của bánh sau WR thực hiện thao tác phanh theo cách liên động với nhau bằng cách kích hoạt cần đạp phanh 54.

Phần giữa của cơ cấu phân bố lực phanh 65 có một phần đầu của nó nối với xi lanh chính thứ hai 63 và có phần đầu kia của nó nối với thanh 66 được nối với phần đòn thẳng đứng 54d ở phía sau phần đòn thẳng đứng 54d. Do vậy, thanh 66 có thể được bố trí gần nhất đến mức có thể với phía đòn lắc 27 và do vậy, thanh 66 có thể được bố trí gần nhất đến mức có thể với phanh trống B2 của bánh sau WR theo chiều rộng của xe.

Lò xo trễ 73, được bố trí ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc 49b, được lắp xen giữa một phía đầu của cơ cấu phân bố lực phanh 65 và phần sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b thuộc giá

đỡ bậc đế chân 49 như một bộ phận liền khối của nó và kéo dài về phía sau theo chiều dọc của xe. Do vậy, có thể đảm bảo được lực lò xo cần có bằng cách đảm bảo chiều dài của lò xo trở 73 đồng thời cải thiện được hình dạng bên ngoài của xe.

Cử chặn 57 dùng để giới hạn đầu quay theo chiều thu lại của cần đạp phanh 54 được lắp trên phần dưới của giá đỡ bậc đế chân 49. Do vậy, toàn bộ giá đỡ bậc đế chân 49 có thể được tạo ra dưới dạng một cụm có cả cử chặn 57, nhờ đó nâng cao được đặc tính lắp ráp của xe.

Mặc dù kết cấu theo một phương án của sáng chế đã được mô tả trên đây song sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án nêu trên, và nhiều cải biến về kết cấu có thể được thực hiện mà không vượt quá phạm vi của sáng chế được xác định bởi các điểm yêu cầu bảo hộ.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe máy trong đó phần đầu trước của đòn lắc (27), dùng để đỡ theo cách quay được bánh sau (WR) trên phần đầu sau của nó, được đỡ lắc được nhờ trục đỡ (28) trên khung chốt xoay (17) là một bộ phận của khung thân xe (F) dùng để lắp yên xe dạng yên liền (22), bậc để chân cho người ngồi sau (53), nhằm cho phép người ngồi sau đặt chân của mình lên đó, được lắp trên giá đỡ bậc để chân (49) lắp cố định vào khung thân xe (F), cần đạp phanh (54) được đỡ theo cách quay được trên giá đỡ bậc để chân (49) nhờ trục cần đạp (55), và công tắc phanh (84) dùng để xác định hoạt động của cần đạp phanh (54) được lắp trên giá đỡ bậc để chân (49), trong đó:

giá đỡ bậc để chân (49) bao gồm phần đỡ (49a) được lắp cố định vào khung chốt xoay (17) nhờ trục đỡ (28), và phần kéo dài theo chiều dọc (49b) kéo dài về phía sau theo chiều dọc của xe từ phần đỡ (49a) như một bộ phận liền khối của nó,

cần đạp phanh (54) bao gồm phần đòn thẳng đứng (54d) kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho ít nhất phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng (54d) nằm ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc (49b), xi lanh chính (63) mà lực kích hoạt phanh của cần đạp phanh (54) tác dụng lên đó nhờ phần đòn thẳng đứng (54d) được bố trí ở phía trước phần đòn thẳng đứng (54d), và phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng (54d) được nối với công tắc phanh (84) kéo dài dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều dọc (49b) và được đỡ ở phía sau phần đòn thẳng đứng (54d) trên mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc (49b).

2. Xe máy theo điểm 1, trong đó một phần của cáp công tắc phanh (87) kéo dài từ công tắc phanh (84) được đỡ ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc (49b).
3. Xe máy theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần kéo dài theo chiều thẳng đứng (49c) kéo dài xuống dưới từ phần đỡ (49a) được tạo ra liền khối với giá đỡ bậc để chân (49), và lò xo phản hồi (56), có một phần đầu của nó nối với cần đạp phanh (54) sao cho lực lò xo dùng để kéo cần đạp phanh (54) về phía thu lại được tạo ra, có đầu kia của nó nối với phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng (49c).

4. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó công tắc phanh (84) được nối với phần trước của đầu trên của phần đòn thẳng đứng (54d).
5. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó xe máy này còn bao gồm tấm ốp bên (31), được bố trí bên trên giá đỡ bậc để chân (49) và được đỡ trên khung thân xe (F), có mép dưới (31a) của nó được bố trí dọc theo mặt trên (49f) của ít nhất phần trước của giá đỡ bậc để chân (49).
6. Xe máy theo điểm 2, trong đó xe máy này còn bao gồm chi tiết đỡ dạng kẹp (91), có mặt đỡ (93) của nó dùng để lắp kẹp dây cáp (92) dùng để giữ cáp công tắc phanh (87) hướng về phía sau hoặc phía trước theo chiều dọc của xe, được lắp cố định vào mặt sau của giá đỡ bậc để chân (49) nhờ chi tiết kẹp chặt (90) nằm hướng theo chiều rộng của xe.

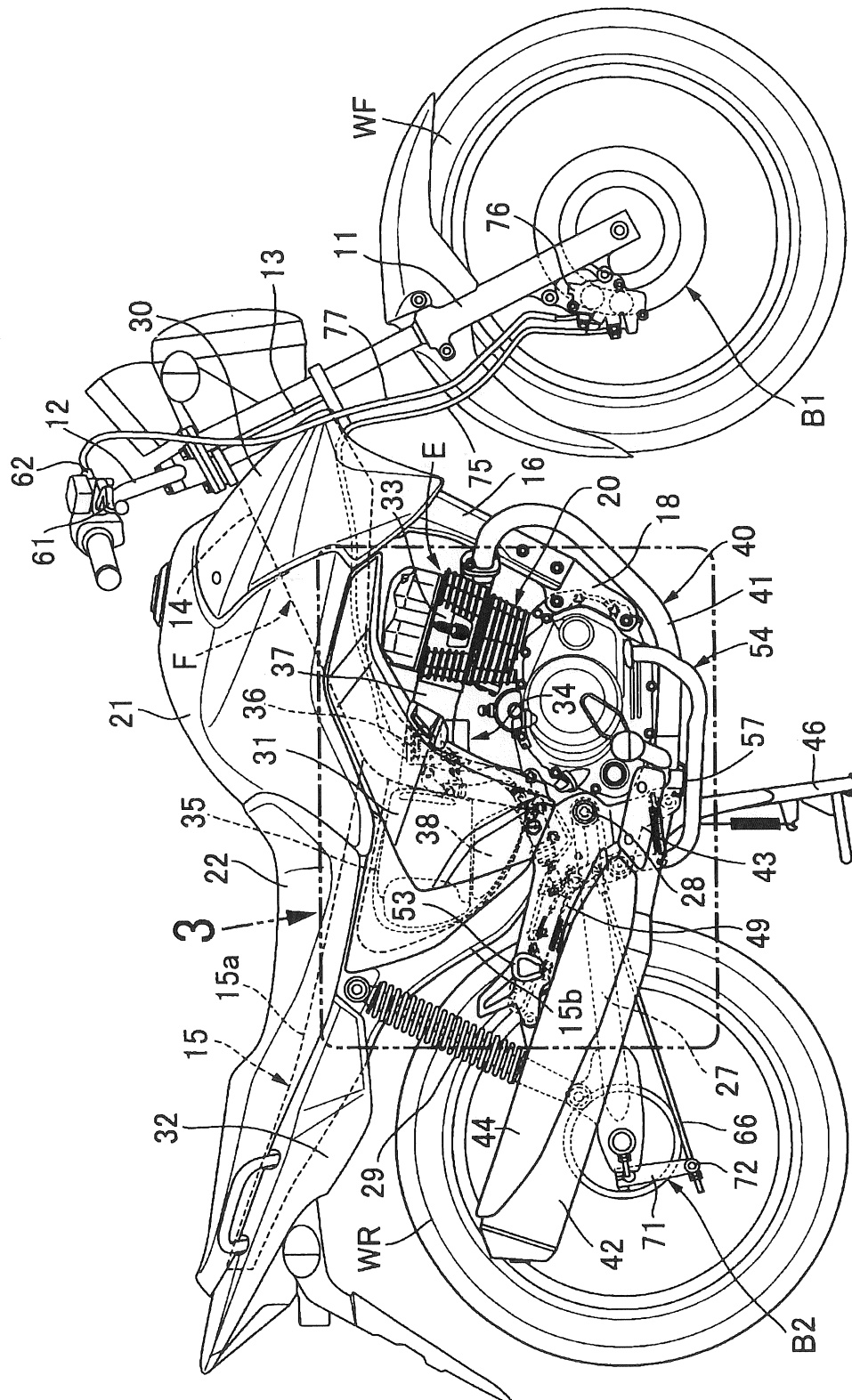


FIG. 1

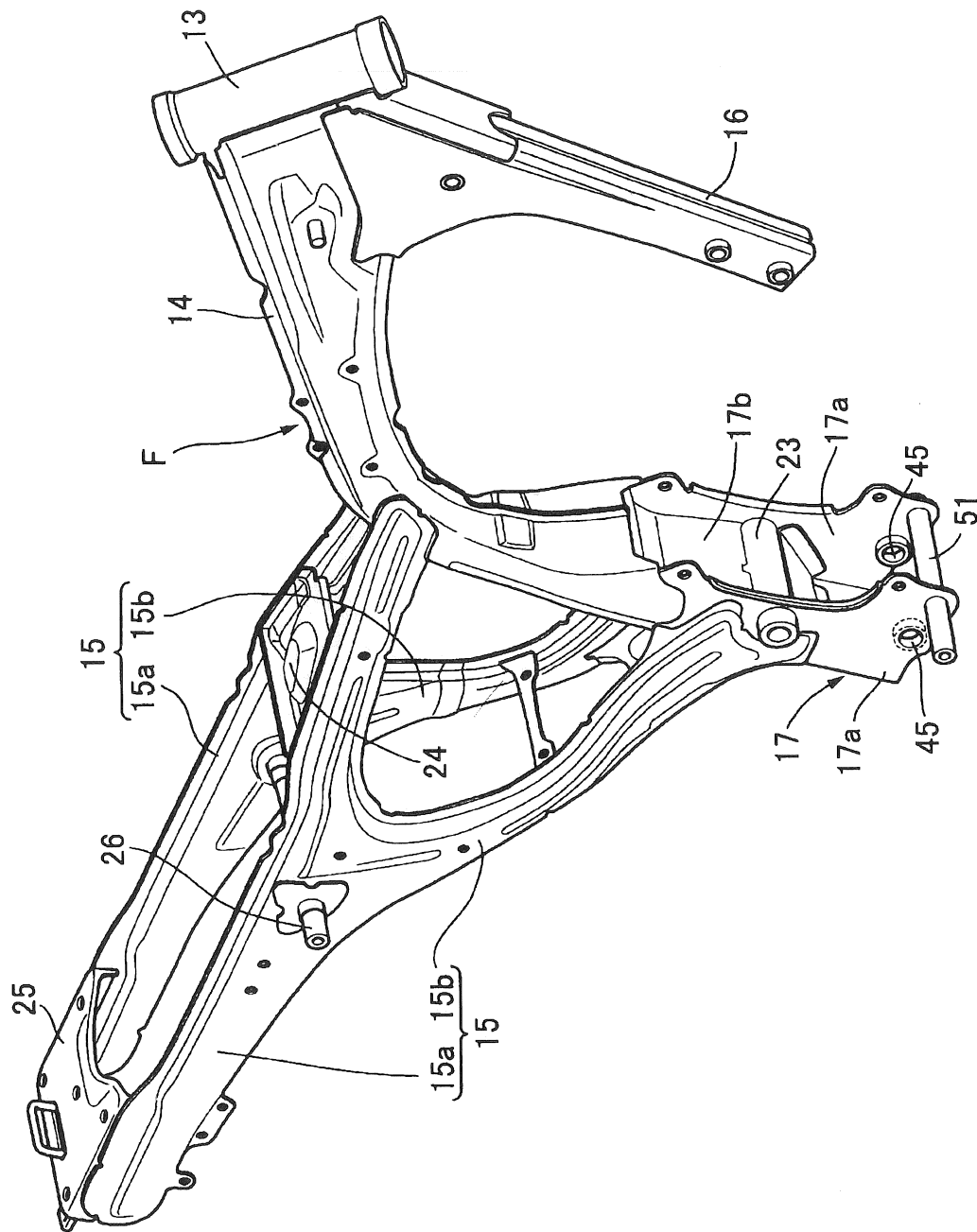


FIG. 2

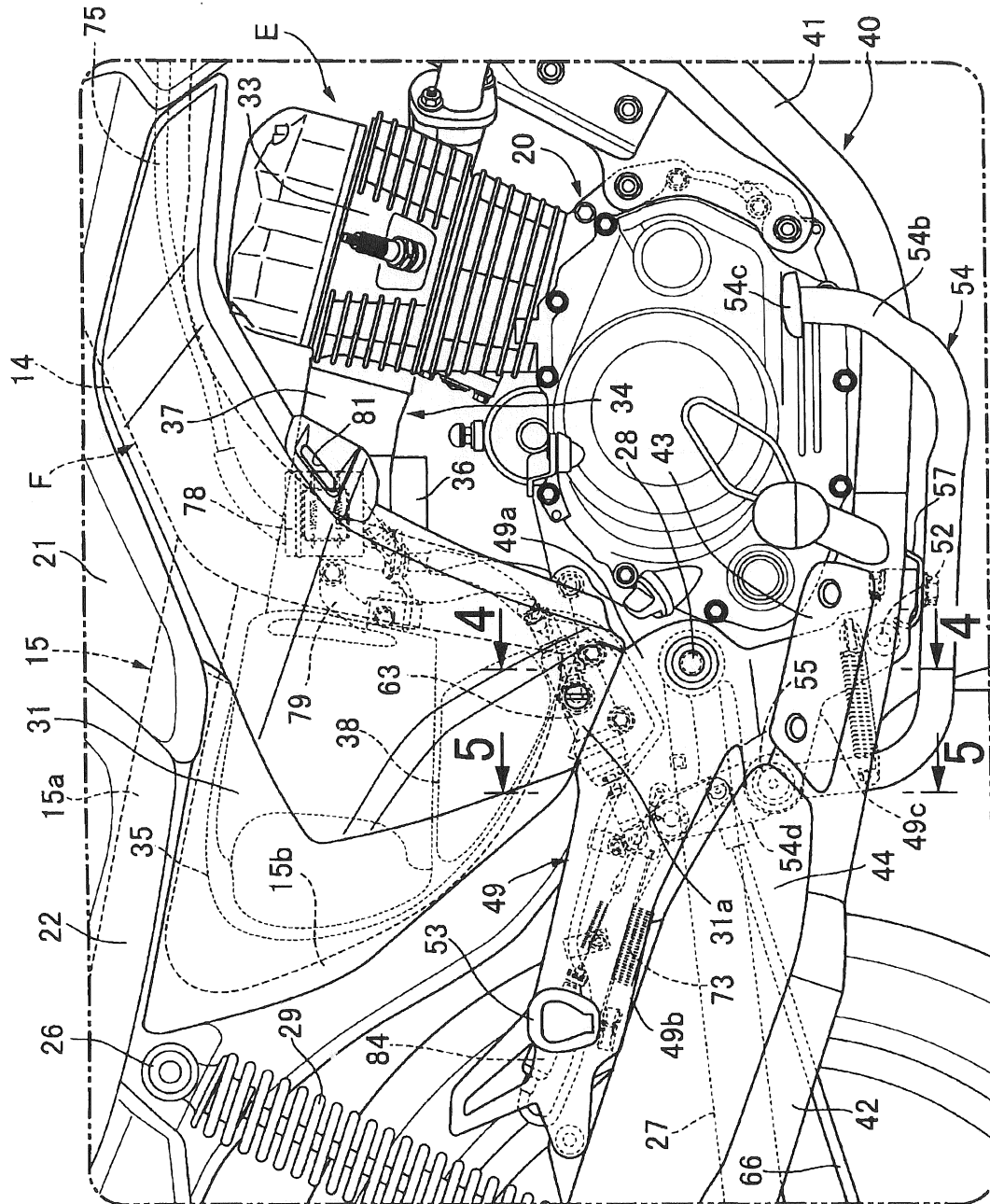


Fig. 3

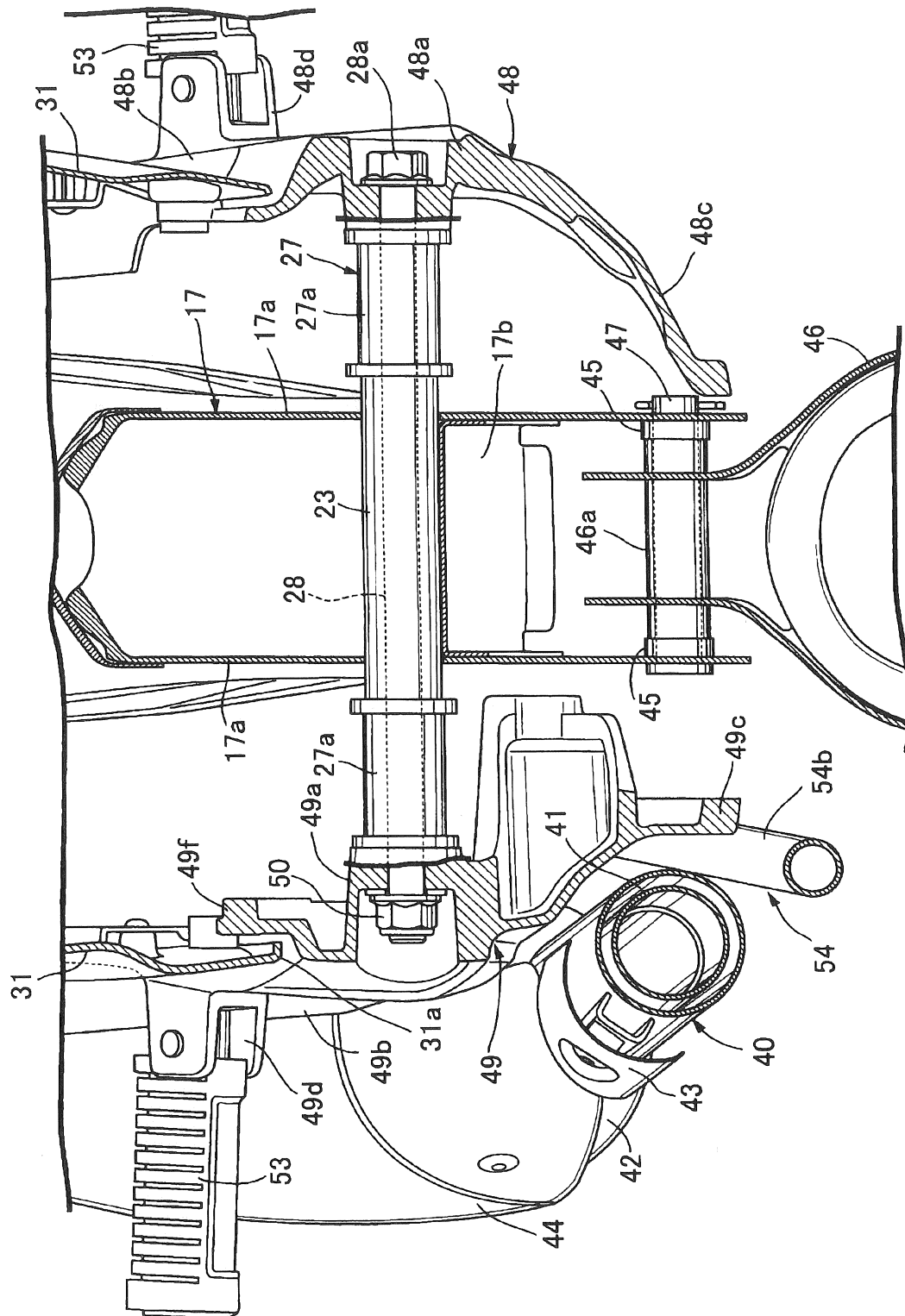


FIG. 4

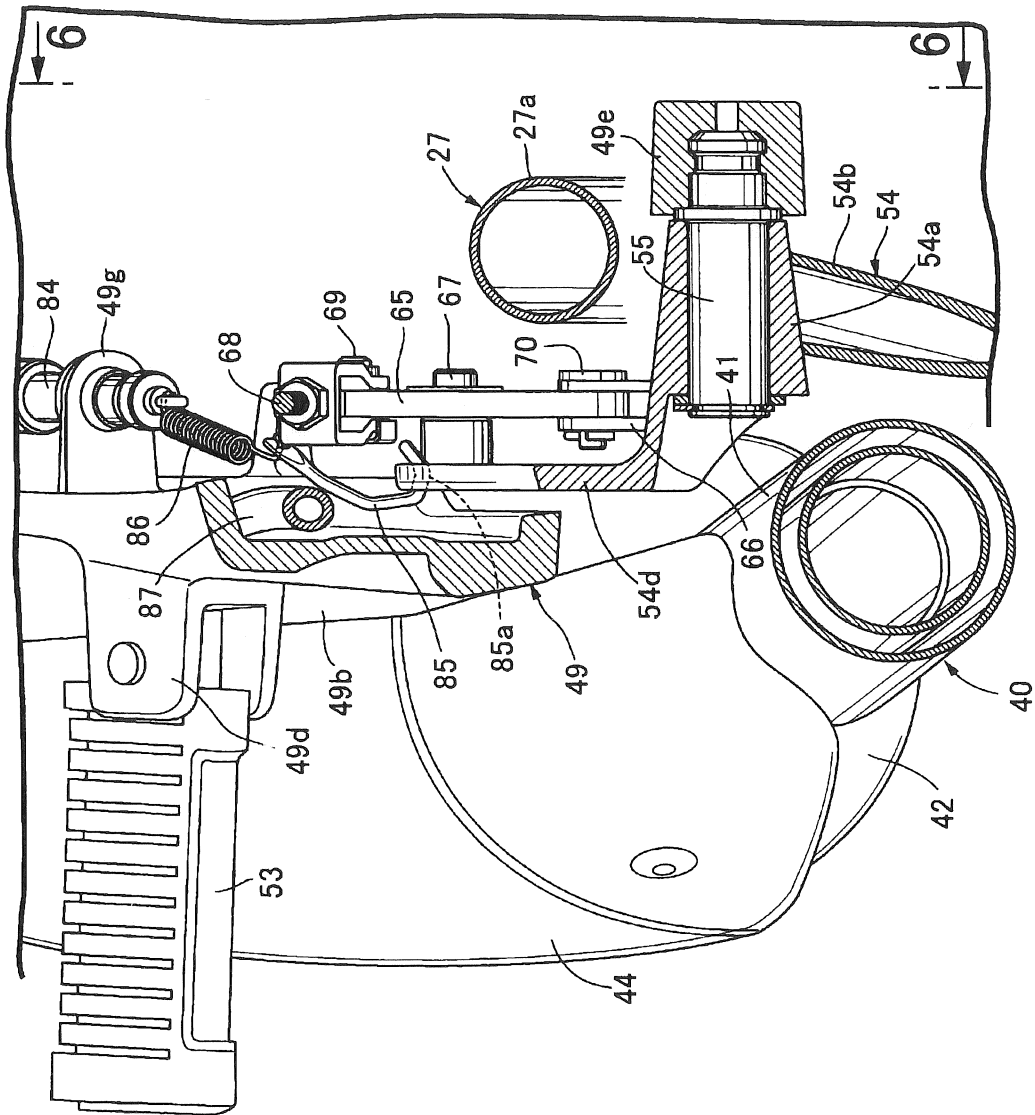


FIG. 5

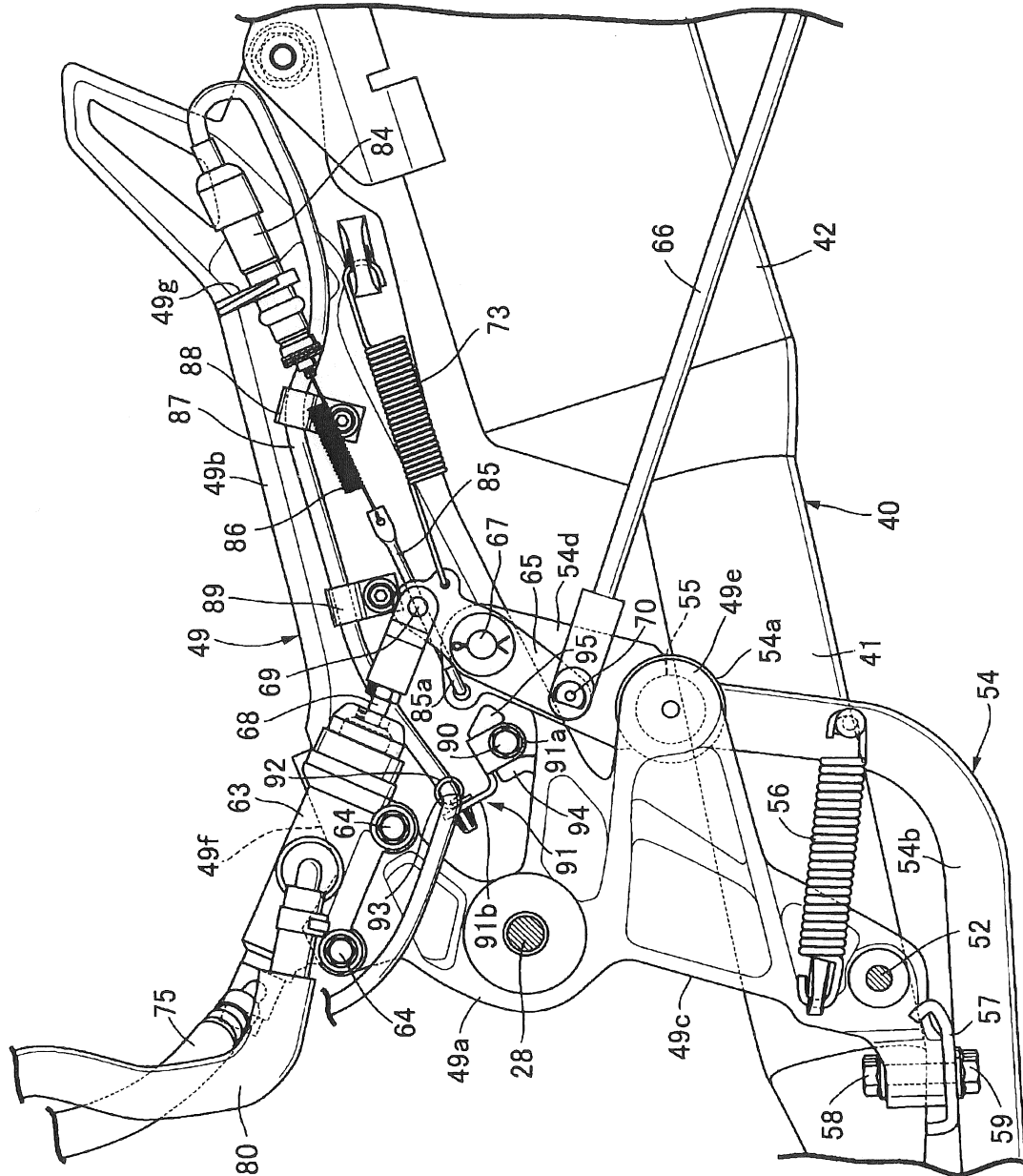


FIG. 6

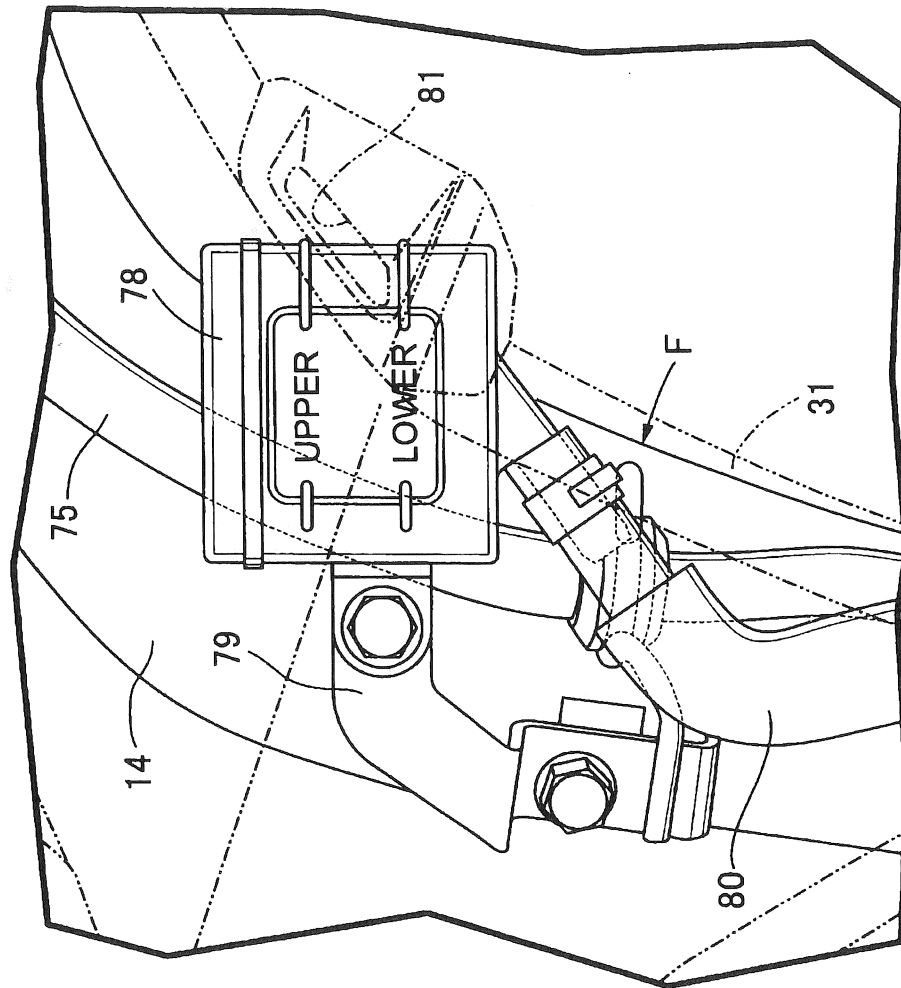


FIG. 7