

# 新型專利說明書

(本說明書格式、順序及粗體字，請勿任意更動，※記號部分請勿填寫)

※申請案號：96201984

※申請日期：96.2.01

※IPC 分類：B62L 3/02 (2006.01)

一、**新型名稱**：(中文/英文)

手剎車結構改良

二、**申請人**：(共1人)

姓名或名稱：(中文/英文)

謝 雅 惠

代表人：(中文/英文)

住居所或營業所地址：(中文/英文)

50846 彰化縣和美鎮和順路 332 號

國 籍：(中文/英文) 中 華 民 國

三、**創作人**：(共1人)

姓 名：(中文/英文)

謝 雅 惠

國 籍：(中文/英文)

中 華 民 國

四、聲明事項：

主張專利法第九十四條第二項  第一款或  第二款規定之事實，其事實發生日期為： 年 月 日。

申請前已向下列國家（地區）申請專利：

【格式請依：受理國家（地區）、申請日、申請案號 順序註記】

有主張專利法第一百零八條準用第二十七條第一項國際優先權：

無主張專利法第一百零八條準用第二十七條第一項國際優先權：

主張專利法第一百零八條準用第二十九條第一項國內優先權：

【格式請依：申請日、申請案號 順序註記】

## 八、新型說明：

### 【新型所屬之技術領域】

本創作係有關於一種手剎車結構改良，尤其是指一種於剎車線末端處接設有數接頭，於是每次接頭斷裂時皆由最接近剎車線末端之接頭遞補，不需要更換為新品，且能保障使用者生命安全之手剎車結構改良。

### 【先前技術】

按，目前國人最常使用的交通工具皆以機車為主，這是因為機車具有機動、方便及經濟等使用上優點，對居住於交通擁擠、身受塞車及停車位一位難求之都會人士而言，可說是最恰當之代步工具，而就機車之作動，係將混合燃油及空氣之油氣輸入引擎點火燃爆，從而產生動力使後輪前進，再由後輪帶動前輪同步旋轉，以達到機車前進之目的，且在機車行進中可利用把手處之手剎車帶動剎車機構之作動，來令機車停止定位，而自行車同樣也是利用把手處之手剎車帶動剎車機構之作動，再由剎車機構令自行車停止定位。

上述之手剎車，請參照第五圖以及第六圖所示，該手剎車係具有一剎車握把(3)，剎車握把(3)開設有一穿孔(31)，並於剎車握把(3)內設置一剎車線(4)，剎車線(4)之末端處接設有一接頭(41)以嵌卡於剎車握把(3)之穿孔(31)，而剎車線(4)之另一端係連接至機車或自行車之剎車機構。

然而，上述之手剎車在使用上會有下列之缺失：

1. 上述之手剎車在損壞時，往往是在剎車線與接頭相連接

之位置產生斷裂，而剎車線與接頭產生斷裂之後，整體結構就失去作用，必須整個更換為新品，而更換新品之過程十分耗時又費力，造成使用者之困擾。

2. 上述之手剎車如果是在使用者行駛於道路上時突然損壞，使得手剎車之整體結構失去作用，將危害到使用者之生命安全。

**【新型內容】**

緣此，本創作人鑑於上述之手剎車在剎車線與接頭產生斷裂之後，必須整個更換為新品，造成使用者之困擾，甚至會危害到使用者之生命安全，於是本著求進步之精神及理念，並藉助多年所累積的專業知識、技術、經驗的輔佐下，不斷致力於改良與開發，因而創作出一種於剎車線末端處接設有數接頭，於是每次接頭斷裂時皆由最接近剎車線末端之接頭遞補，不需要更換為新品，且能保障使用者生命安全之手剎車結構改良。

本創作之手剎車結構改良，其主要係具有一剎車握把，剎車握把開設有數穿孔，穿孔自剎車握把之一端往另一端排列成一直線，且穿孔間相隔有一適當距離，並於剎車握把內設置一剎車線，剎車線之末端處接設有數接頭以分別嵌卡於剎車握把之穿孔，接頭係對應於剎車握把之穿孔而相隔有一適當距離，且接頭之橫截面積係小於穿孔之面積，使得僅剎車線末端之接頭頂觸於穿孔接近剎車線之一端，其餘之接頭則頂觸於穿孔遠離剎車線之一端，俾令每次損壞時係自剎車線末端之接頭開始損耗，且由最接近剎車線末端之接頭遞補，所以不需要每次損壞即將整組剎車線更換為新品，且能保障使用者之生命安全。

【實施方式】

為令本創作所運用之技術內容、創作目的及其達成之功效有更完整且清楚的揭露，茲於下詳細說明之，並請一併參閱所揭之圖式及圖號：

首先，請參照第一圖所示，本創作之手剎車結構改良係包括一剎車握把(1)及一剎車線(2)，其中：

該剎車握把(1)之一端開設有數穿孔(11)，穿孔(11)自剎車握把(1)之一端往另一端排列成一直線，且穿孔(11)間相隔有一適當距離；

該剎車線(2)之末端處接設有數接頭(21)，接頭(21)係對應於剎車握把(1)之穿孔(11)而相隔有一適當距離，且接頭(21)之橫截面積係小於穿孔(11)之面積。

於實施組裝時，請參閱第二圖以及第三圖，其係將剎車線(2)設置於剎車握把(1)之內部，且剎車線(2)之接頭(21)係分別嵌卡於剎車握把(1)之穿孔(11)，由於接頭(21)之橫截面積係小於穿孔(11)之面積，使得僅剎車線(2)末端之接頭(21)頂觸於穿孔(11)接近剎車線(2)之一端，其餘之接頭(21)則頂觸於穿孔(11)遠離剎車線(2)之一端，而剎車線(2)之另一端係連接至機車或自行車之剎車機構。

於實施使用時，請參閱第三圖以及第四圖，可先利用剎車握把(1)之穿孔(11)拉動剎車線(2)之接頭(21)，再由剎車線(2)啟動機車或自行車之剎車機構，而由於僅剎車線(2)末端之接頭(21)頂觸於穿孔(11)接近剎車線(2)之一端，使得剎車握把(1)之穿孔(11)於每次剎車時僅拉動剎車線(2)末端之接頭(21)，所以其餘之接頭(21)全都不

會受到磨損，等到剎車線(2)末端之接頭(21)因為過度磨損而產生斷裂時，其餘之接頭(21)中最接近剎車線(2)末端者將頂觸於穿孔(11)接近剎車線(2)之一端，並於每次剎車時供剎車握把(1)之穿孔(11)拉動，以此類推，剎車線(2)之接頭(21)將自末端之接頭(21)開始損耗，且每次接頭(21)斷裂時皆由最接近剎車線(2)末端之接頭(21)遞補，不但不需要每次損壞即將整組剎車線(2)更換為新品，也不會因為於道路上突然損壞而危害到使用者之生命安全。

由上述之元件組成與實施說明可知，本創作與現有結構相較之下，本創作具有以下之優點：

1. 本創作之剎車線末端處接設有數接頭，於是在損壞時係自剎車線末端之接頭開始損耗，且每次接頭斷裂時皆由最接近剎車線末端之接頭遞補，所以不需要每次損壞即將整組剎車線更換為新品，更增實用上之便利性。
2. 本創作即使是在使用者行駛於道路上時突然損壞，也會由最接近剎車線末端之接頭依序遞補，使得手剎車之整體結構依舊能維持剎車之作用，以保障使用者之生命安全。

綜上所述，本創作實施例確能達到所預期之使用功效，又其所揭露之具體構造，不僅未曾見諸於同類產品中，亦未曾公開於申請前，誠已完全符合專利法之規定與要求，爰依法提出新型專利之申請，懇請惠予審查，並賜准專利，則實感德便。

【圖式簡單說明】

第一圖：本創作之立體結構分解圖

第二圖：本創作之立體結構組合圖

第三圖：本創作之組合結構仰視圖

第四圖：本創作末端接頭斷裂後之組合結構仰視圖

第五圖：現有結構之立體分解圖

第六圖：現有結構之組合仰視圖

【主要元件符號說明】

< 本創作 >

(1)	剎車握把	(11)	穿孔
(2)	剎車線	(21)	接頭

< 現有 >

(3)	剎車握把	(31)	穿孔
(4)	剎車線	(41)	接頭

**五、中文新型摘要：**

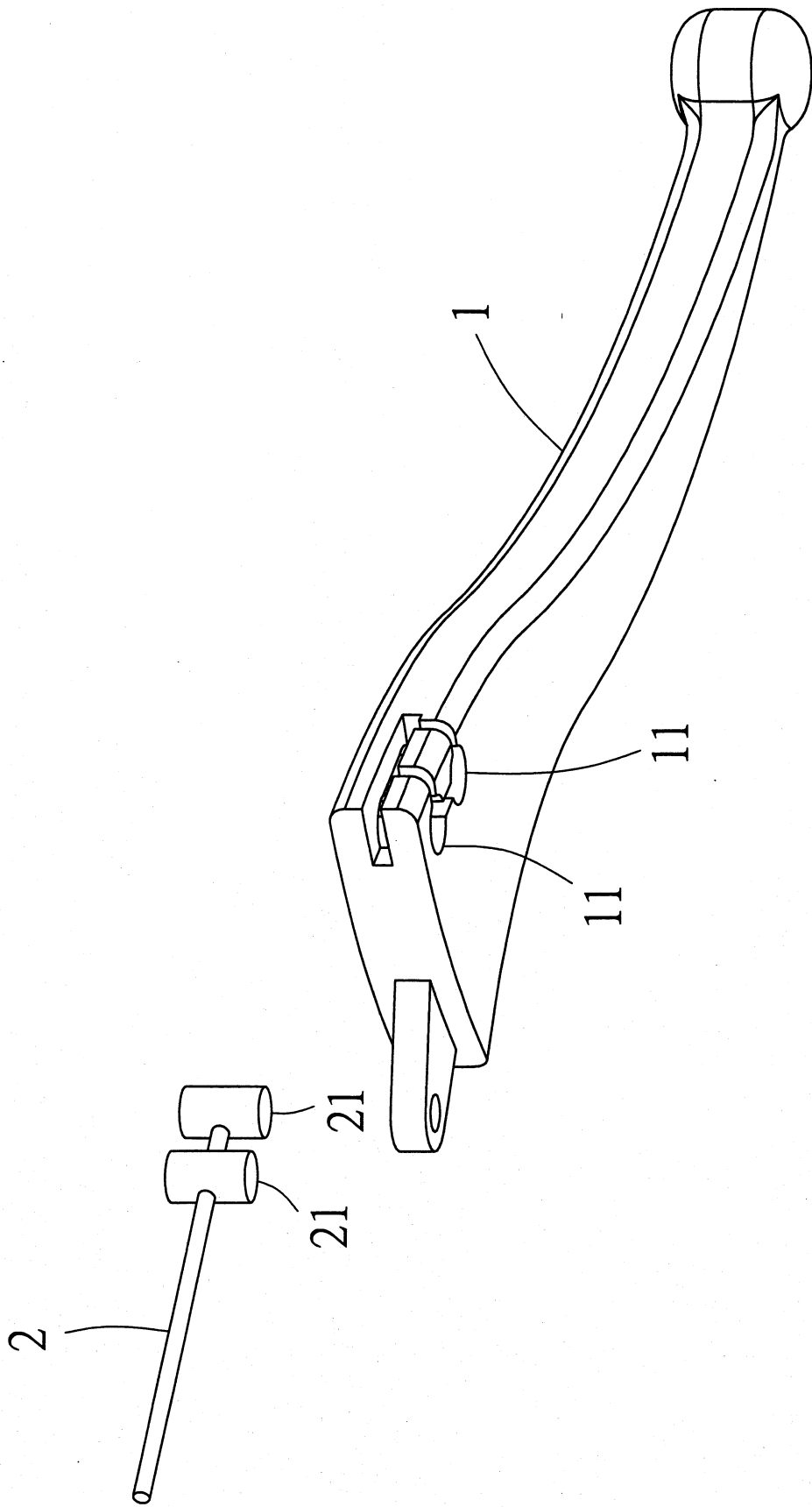
本創作係有關於一種手剎車結構改良，其主要係於剎車握把開設有數穿孔，並於剎車握把內設置一剎車線，剎車線之末端處接設有數接頭以分別嵌卡於剎車握把之穿孔，且僅剎車線末端之接頭頂觸於穿孔接近剎車線之一端，其餘之接頭則頂觸於穿孔遠離剎車線之一端，俾令每次損壞時係自剎車線末端之接頭開始損耗，且由最接近剎車線末端之接頭遞補，所以不需要每次損壞即將整組剎車線更換為新品，且能保障使用者之生命安全。

**六、英文新型摘要：**

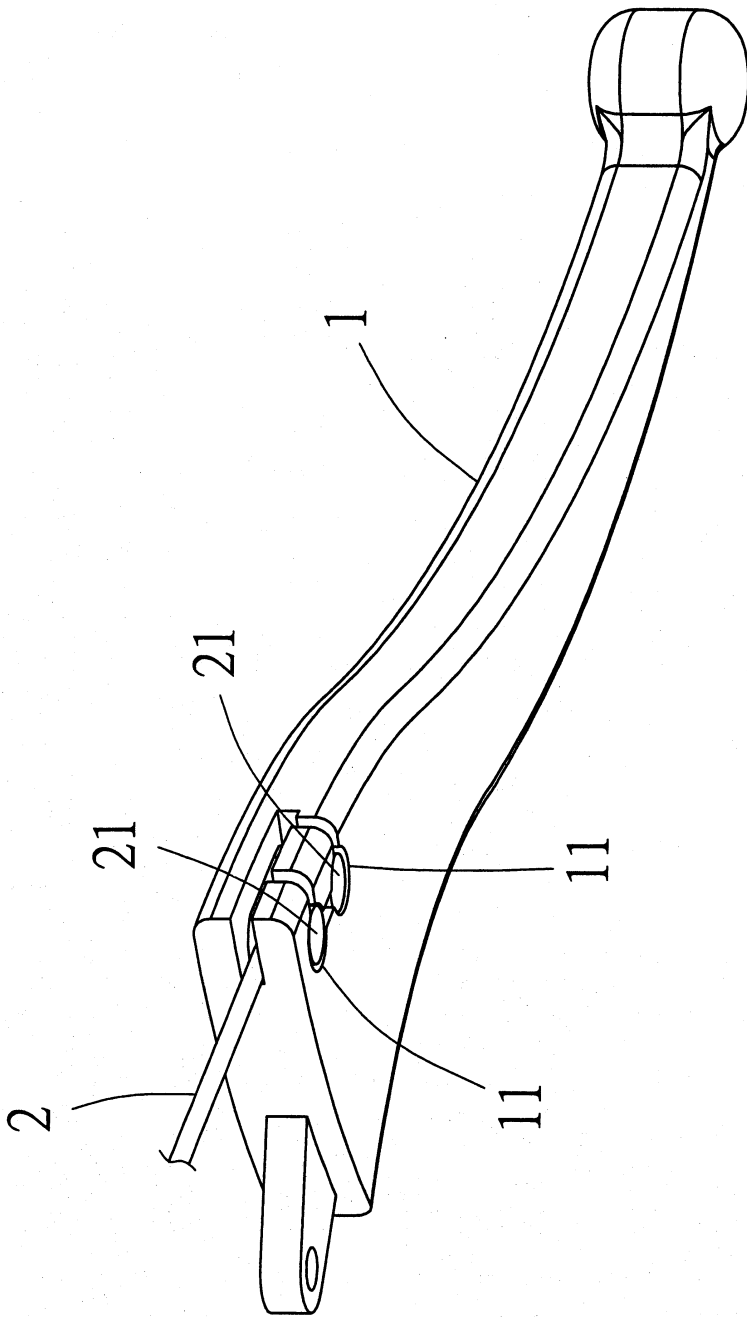


九、申請專利範圍：

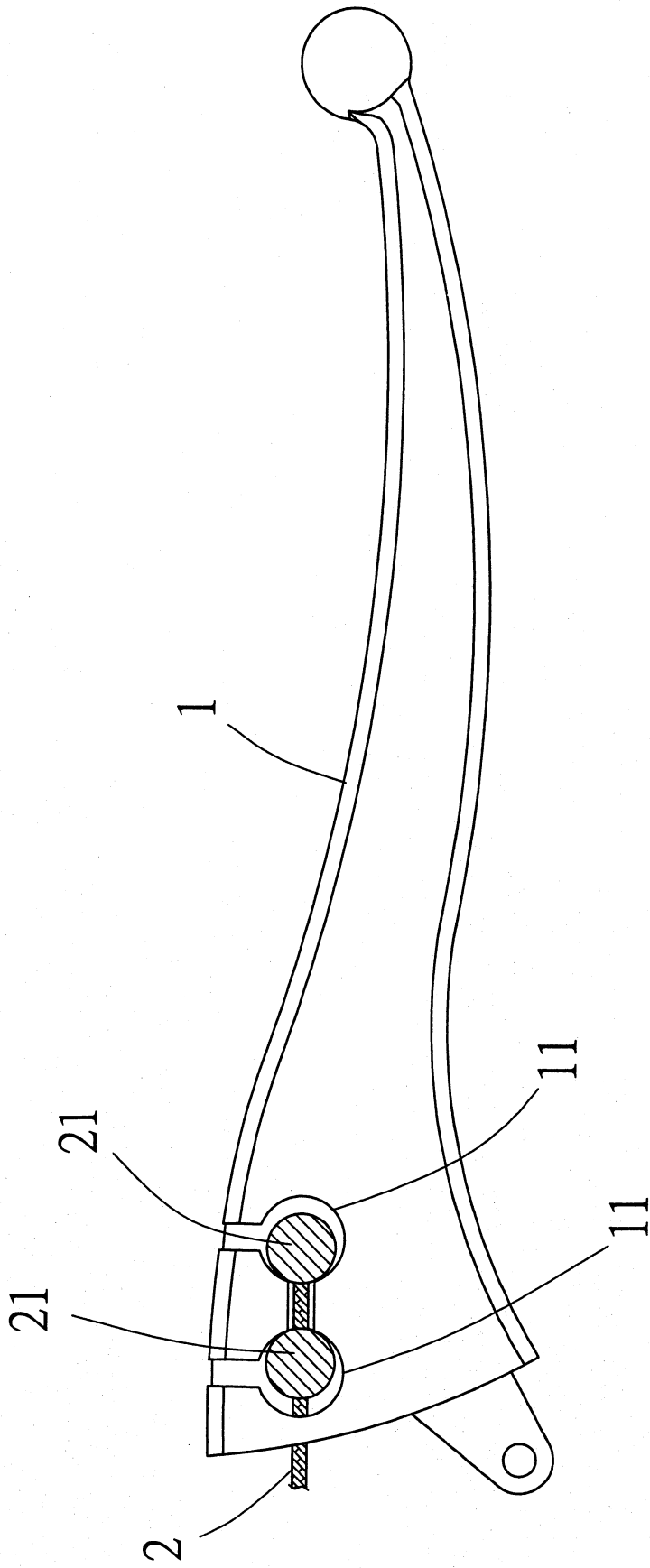
1. 一種手剎車結構改良，係具有一剎車握把，剎車握把開設有數穿孔，並於剎車握把內設置一剎車線，剎車線之末端處接設有數接頭以分別嵌卡於剎車握把之穿孔，接頭之橫截面積係小於穿孔之面積，使得僅剎車線末端之接頭頂觸於穿孔接近剎車線之一端，其餘之接頭則頂觸於穿孔遠離剎車線之一端。
2. 如申請專利範圍第 1 項所述之手剎車結構改良，其中，該剎車握把之穿孔自該剎車握把之一端往另一端排列成一直線，且穿孔間相隔有一適當距離。
3. 如申請專利範圍第 2 項所述之手剎車結構改良，其中，該剎車線之接頭係對應於剎車握把之穿孔而相隔有一適當距離。



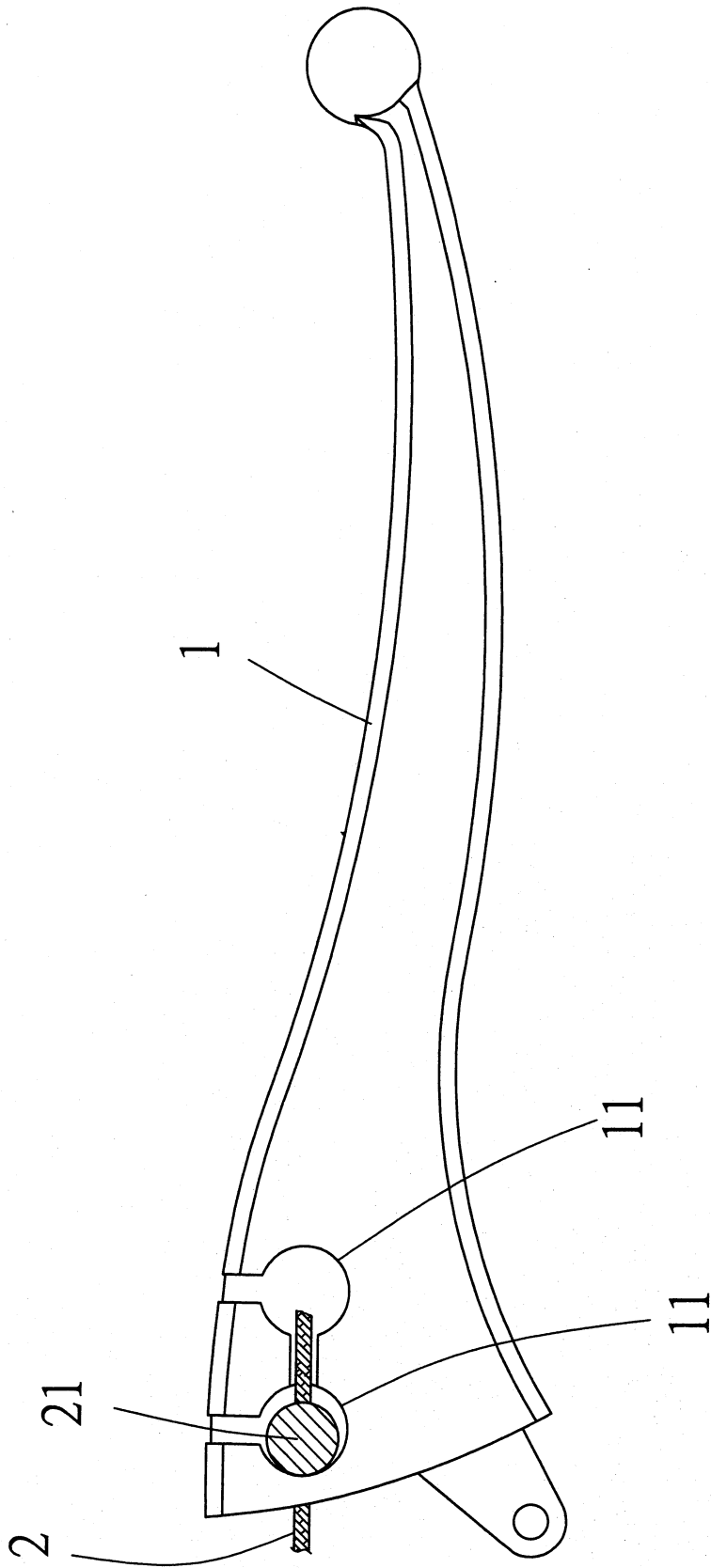
第一圖



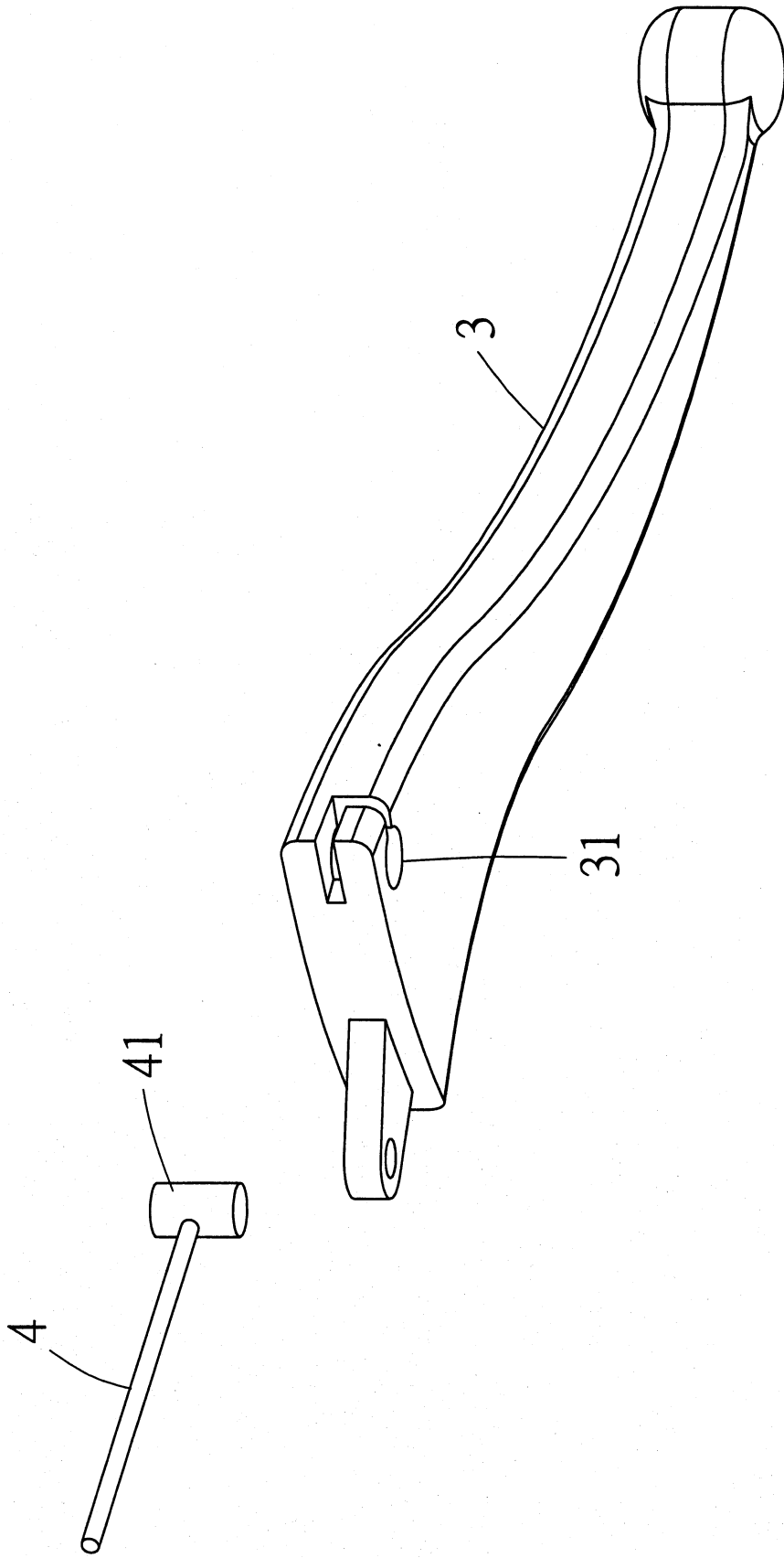
第二圖



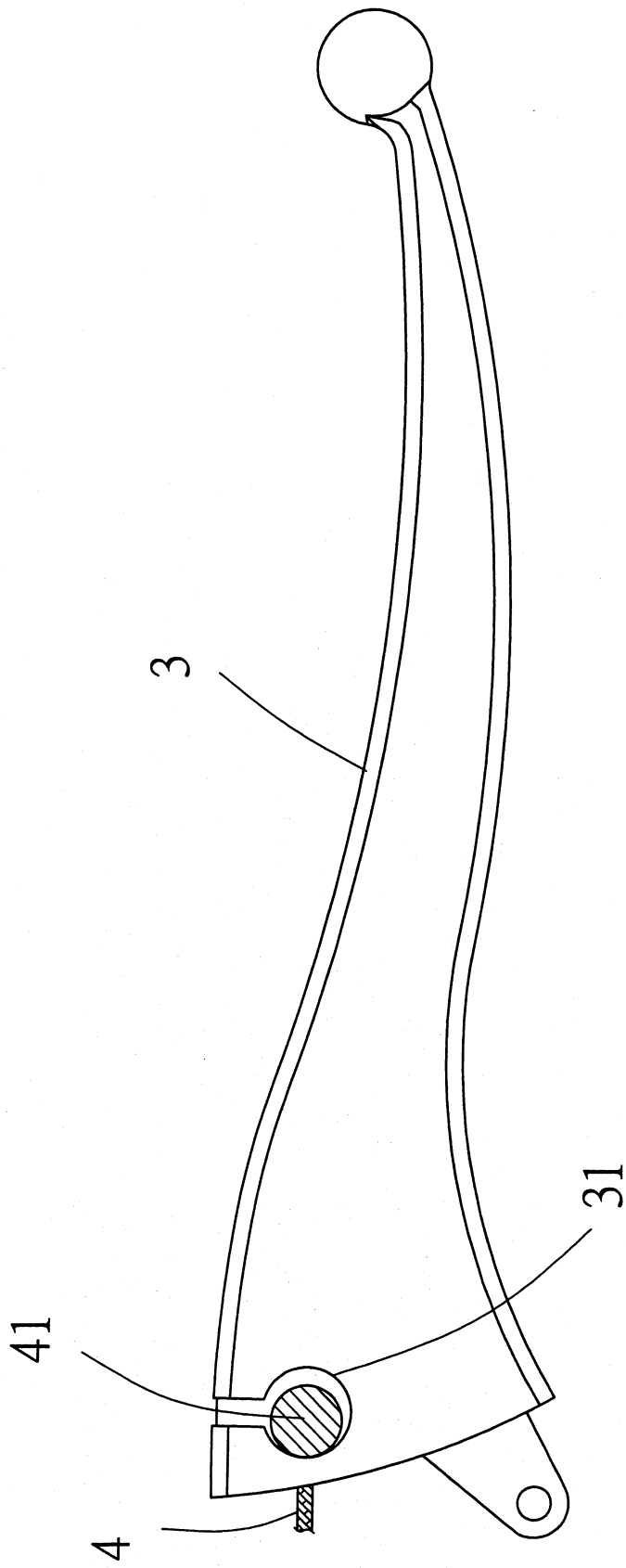
第三圖



第四圖



第五圖



第 六 圖

七、指定代表圖：

(一)本案指定代表圖為：第(一)圖。

(二)本代表圖之元件符號簡單說明：

(1)	剎車握把	(11)	穿孔
(2)	剎車線	(21)	接頭