



(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)



1-0027984

(51)⁷ B62K 19/30

(13) B

(21) 1-2017-01081

(22) 30/09/2014

(86) PCT/JP2014/076226 30/09/2014

(87) WO2016/051548 07/04/2016

(45) 25/04/2021 397

(43) 26/06/2017 351A

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

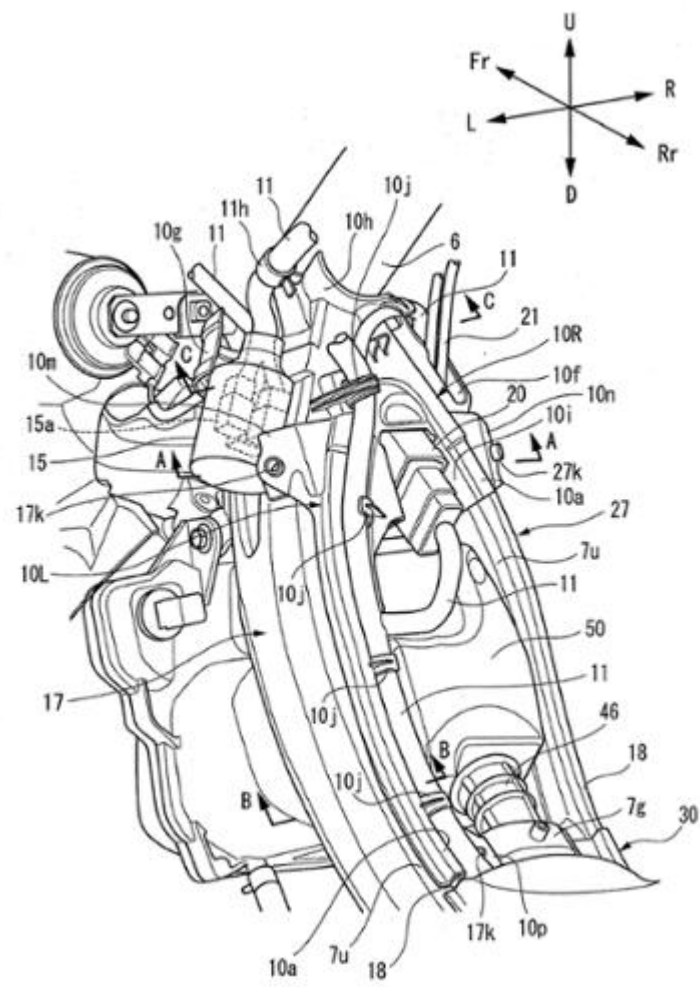
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan

(72) KAWANO Sunao (JP).

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

(54) KẾT CẤU ĐI DÂY DỪNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm khung chính có khung trái và khung phải kéo dài từ ụ trước về phía sau trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang, và phần dẫn hướng dây được gắn trên khung chính sao cho tiếp xúc với bề mặt trên của khung của khung chính để đỡ dây điện và dây. Khung chính được tạo bằng cách gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài mà tạo thành khung trái với nhau và gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài mà tạo thành khung phải với nhau, và bao gồm các gờ nhô lên từ bề mặt trên của khung trong khi kéo dài dọc theo hướng từ phía trước tới phía sau xe. Phần dẫn hướng dây bao gồm các phần giữ gờ dạng rãnh mà tiếp nhận các gờ trong đó trên bề mặt đáy dẫn hướng dưới đối mặt với khung chính, và bao gồm phần giữ dây điện mà giữ ít nhất dây điện trên bề mặt trên dẫn hướng trên đối diện với bề mặt dưới dẫn hướng.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới kết cấu đi dây dùng bên, và cụ thể là đề cập tới kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó dây dẫn như bộ dây dẫn điện được đỡ nhờ phần dẫn hướng dây mà được gắn vào thân khung.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong giải pháp kỹ thuật đã biết của kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, đã bộc lộ kết cấu đi dây trong đó phần giữ dây dẫn (phần dẫn hướng dây) được bố trí trên nắp chắn nhiệt mà được gắn trên khung chính để ôm từ hai phía hai khung trái và phải mà tạo thành khung chính (ví dụ, xem Tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1: JP-A-2009-234424

Theo kết cấu mô tả trong Tài liệu sáng chế 1, nắp chắn nhiệt được gắn vào các khung dạng ống trái và phải. Sau đó, trong kết cấu gắn của nắp chắn nhiệt được sử dụng, nắp chắn nhiệt được khóa trên mỗi một trong số các khung bằng phần móc mà kéo dài từ cả hai bề mặt bên tới bề mặt trên và bề mặt dưới của mỗi khung theo cách sao cho cuốn quanh khung này. Việc sử dụng kết cấu trong đó chu vi ngoài của khung được bao quanh (được cuốn quanh) phần lớn bằng phần móc đã gây ra vấn đề là kết cấu gắn bị tăng về kích thước. Như được mô tả trong kết cấu mô tả trong Tài liệu sáng chế 1, trong trường hợp mà phần giữ bộ dây dẫn được tạo trên mặt ngoài của khung sao cho liên tục với phần móc, không chỉ cần kết cấu đỡ trong đó bộ dây dẫn được quấn quanh từ phía dưới của nó, mà còn, do phần giữ bộ dây dẫn nhô ra ngoài thân nhiều hơn so với khung, cần phần giữ bộ dây dẫn phải có dạng sẽ bảo vệ bên ngoài bộ dây dẫn, dẫn tới vấn đề là kết cấu của nắp chắn nhiệt trở nên phức tạp.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được thực hiện khi xem xét các tình huống nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm phần dẫn hướng dây sẽ không bị mở rộng về kích thước của kết cấu gắn với thân khung và sẽ tốt hơn trong việc bảo vệ chi tiết giữ như bộ dây dẫn điện.

Để đạt được mục đích trên, theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, sáng chế đề xuất kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

khung chính có khung trái và khung phải mà kéo dài từ ụ trước về phía phía sau trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang; và

phần dẫn hướng dây mà được gắn trên khung chính sao cho tiếp xúc với bề mặt trên của khung của khung chính để đỡ ít nhất hoặc dây điện hoặc dây,

trong đó khung chính được tạo bằng cách gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài mà tạo thành khung trái với nhau và gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài mà tạo thành khung phải với nhau, và bao gồm gờ mà nhô ra từ bề mặt trên của khung trong khi kéo dài dọc theo hướng từ phía trước tới phía sau xe, và

phần dẫn hướng dây bao gồm phần giữ gờ dạng rãnh mà tiếp nhận gờ trong đó trên bề mặt đáy dẫn hướng đối mặt với khung chính, và bao gồm phần giữ dây điện mà giữ ít nhất dây điện trên bề mặt trên dẫn hướng đối diện với bề mặt dưới dẫn hướng.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, khía cạnh thứ hai theo sáng chế được đặc trưng trong đó gờ được tạo bằng cách ghép các bề mặt thành trong của các chi tiết dạng tấm trong và ngoài với nhau, và ít nhất gờ kéo này dài đi lên từ thân xe.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ hai, khía cạnh thứ ba theo sáng chế được đặc trưng trong đó phần dẫn hướng dây bao gồm các phần kéo dài trái và phải mà kéo dài từ ụ trước về phía sau xe trong khi nằm cách nhau theo

chiều ngang, và được gắn vào khung chính sao cho ôm từ hai phía khung chính này.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ ba, khía cạnh thứ tư theo sáng chế được đặc trưng trong đó phần giữ dây điện được tạo sao cho bám theo phần giữ gờ.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ tư, khía cạnh thứ năm theo sáng chế được đặc trưng trong đó phần giữ dây điện được bố trí hướng vào trong thêm nữa theo hướng chiều rộng xe so với phần giữ gờ.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ năm, khía cạnh thứ sáu theo sáng chế được đặc trưng trong đó gờ ghép ở đó khung trái và khung phải được ghép với nhau được tạo trên bề mặt trên của khung gần ụ trước, và phần giữ gờ ghép có dạng rãnh để tiếp nhận trong đó gờ ghép được tạo trên bề mặt dưới dẫn hướng của phần dẫn hướng dây.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ sáu, khía cạnh thứ bảy theo sáng chế được đặc trưng trong đó phần dẫn hướng dây bao gồm phần giữ cụm điều khiển mà giữ cụm điều khiển giữa khung trái và khung phải.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ bảy, khía cạnh thứ tám theo sáng chế được đặc trưng trong đó phần giữ dây điện thẳng đứng mà giữ dây điện giao nhau với phần dẫn hướng dây gần như ở góc vuông và phần giữ dây thẳng đứng mà giữ dây giao nhau với phần dẫn hướng dây gần như ở góc vuông được tạo trên phần dẫn hướng dây.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ tám, khía cạnh thứ chín theo sáng chế được đặc trưng trong đó phần giữ bộ nối mà giữ bộ nối dùng để ghép nối dây điện gần ụ trước được tạo trên phần dẫn hướng dây.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới khía cạnh thứ chín, khía cạnh thứ mười theo sáng chế được đặc trưng trong đó phần giữ ụ trước có dạng hình cung khi nhìn từ bên trên và được tạo kết cấu để gài với bề mặt ngoài của ụ trước được tạo ở đầu trước của phần dẫn hướng dây.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ mười, khía cạnh thứ mười theo sáng chế được đặc trưng trong đó phần dẫn hướng dây riêng biệt được bố trí phía sau phần dẫn hướng dây về phía sau xe sao cho nằm gần với phần dẫn hướng dây.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, khung chính được tạo bằng cách gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài với nhau và bao gồm gờ nhô lên từ bề mặt trên của khung và kéo dài dọc theo hướng từ phía trước tới phía sau xe. Phần dẫn hướng dây mà được gắn vào khung chính bao gồm phần giữ gờ dạng rãnh sẽ tiếp nhận gờ trong đó trên bề mặt dưới dẫn hướng mà đối mặt với khung chính và cũng bao gồm phần giữ dây điện mà đỡ dây điện trên bề mặt trên dẫn hướng. Nhờ đó, gờ và phần giữ gờ được đưa vào gài với nhau chỉ bằng cách gắn phần dẫn hướng dây với khung chính sao cho phần dẫn hướng dây được đặt trên khung chính, nhờ đó phần dẫn hướng dây được ngăn không cho bị lệch theo chiều ngang, khiến cho phần dẫn hướng dây có thể đỡ dây điện và dây. Ngoài ra, do phần giữ gờ được đặt để che gờ, nên có thể ngăn ngừa sự tiếp xúc của gờ mà nhô ra từ bề mặt trên của khung của khung chính với các chi tiết cấu thành khác như dây điện bố trí ở phía trên khung chính.

Ngoài ra, trong trường hợp phần dẫn hướng dây thông thường, phần dẫn hướng dây được ngăn không cho bị lệch theo chiều ngang bằng kết cấu gắn mà quần lỏng quanh chu vi ngoài của khung chính có mặt cắt gần như hình tròn. Tuy nhiên, trong trường hợp của phần dẫn hướng dây theo sáng chế, phần dẫn hướng dây có thể được ngăn không cho bị lệch theo chiều ngang bằng cách gài gờ với phần giữ gờ. Do đó, không cần kết cấu gắn mà quần lỏng quanh chu vi ngoài khung của khung chính, nhờ đó giúp cho có thể giảm kích thước của kết

cầu gấn của phần dẫn hướng dây.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, gờ có thể dễ dàng tạo thành kết cấu mà nhô ra từ bề mặt ngoài của khung chính bằng cách ghép nối các bề mặt thành trong của các chi tiết dạng tấm trong và ngoài với nhau. Ngoài ra, do gờ nhô lên từ khung thân, khi phần dẫn hướng dây được gấn trên khung chính, các gờ này có thể dễ dàng được kết hợp với các phần giữ gờ để gấn chỉ bằng cách gấn phần dẫn hướng dây trên khung chính từ bên trên, nhờ đó vị trí của phần dẫn hướng dây có thể được giới hạn theo hướng từ trái sang phải tương đối với khung chính.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, phần dẫn hướng dây ôm từ hai phía khung chính trong khi bao gồm các phần kéo dài trái và phải mà kéo dài từ ụ trước về phía sau trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang, nhờ đó các phần kéo dài trái và phải của phần dẫn hướng dây được đưa vào gài với các gờ trái và phải. Nhờ đó, lực giữ của phần dẫn hướng dây với khung chính được tăng lên. Ngoài ra, các gờ kéo dài từ ụ trước trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang và điều này tạo ra các vùng kéo dài nghiêng trái và phải, nhờ đó sự gài của các gờ với các phần giữ gờ có thể sinh ra lực giữ sẽ hạn chế phần dẫn hướng dây di chuyển theo hướng từ phía trước về phía sau khung thân. Phần dẫn hướng dây ôm từ hai phía các khung trái và phải, và kết cấu này không những chỉ tăng diện tích bề mặt mà còn tăng mức tự do khi bố trí dây điện hoặc định vị các chi tiết để được giữ.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, do phần giữ dây điện được tạo sao cho bám theo phần giữ gờ, dạng nhô của phần giữ gờ có thể được sử dụng làm kết cấu dẫn hướng cho dây điện. Nhờ đó, dây điện có thể được giữ một cách chắc chắn mà không phải trang bị chi tiết hoặc kết cấu để dẫn hướng dây điện. Kết quả là, kết cấu của phần dẫn hướng dây có thể được đơn giản hóa.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, do phần giữ dây điện được bố trí hướng vào trong thêm nữa theo hướng chiều rộng xe so với phần giữ gờ, dây điện được định vị sao cho được che khuất bởi phần giữ gờ 10a khi nhìn từ bên

ngoài (mặt bên) của xe, nhờ đó dây điện có thể được bảo vệ bởi phần giữ gờ này.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, do gờ ghép ở đó các khung trái và phải được ghép với nhau được tạo trên bề mặt trên của khung chính gần ụ trước, độ bền ghép của các khung trái và phải gần ụ trước có thể được tăng lên. Ngoài ra, do phần giữ gờ ghép mà được tạo thành dạng rãnh để tiếp nhận gờ ghép trong đó được tạo trên phần dẫn hướng dây, lực giữ của phần dẫn hướng dây với khung chính có thể được gia cường thêm nữa bằng cách gài phần giữ gờ ghép với gờ ghép.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, do phần giữ cụm điều khiển mà giữ cụm điều khiển được tạo trên phần dẫn hướng dây giữa các khung trái và phải, cụm điều khiển được che từ bên trái và phải của nó bởi các khung trái và phải, nhờ đó cụm điều khiển có thể được bảo vệ chắc chắn khỏi các tác nhân có hại bên ngoài như nước mưa và sự va đập. Ngoài ra, do phần giữ cụm điều khiển được tạo trong phần dẫn hướng dây, cụm điều khiển và dây điện được đỡ theo cách liên khối bởi phần dẫn hướng dây, nhờ đó sự lệch của dây điện khỏi cụm điều khiển có thể được ngăn ngừa.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, do phần giữ dây điện thẳng đứng mà giữ dây điện giao nhau với phần dẫn hướng dây gần như ở các góc vuông và phần giữ dây thẳng đứng mà giữ dây giao nhau với phần dẫn hướng dây gần như ở các góc vuông được tạo trên phần dẫn hướng dây, dây điện và dây mà được bố trí theo phương thẳng đứng có thể được giữ bởi phần dẫn hướng dây mà có thể chống lại một cách chắc chắn sự dịch chuyển theo chiều ngang, nhờ đó dây điện và dây có thể được giữ một cách chắc chắn.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, phần giữ bộ nối mà giữ bộ nối dùng để ghép nối dây điện bố trí gần ụ trước được tạo trên phần dẫn hướng dây, nhờ đó bộ nối ở đó các dây điện của hệ thống điện gần ụ trước được tập trung thành một khối được đỡ bởi phần dẫn hướng dây này. Nhờ đó, cho phép đi dây một cách hiệu quả bằng cách đỡ dây điện 11 và bộ nối 15 theo cách liên khối,

và số lượng các vị trí để kiểm tra sự cắt điện có thể được giảm trong quá trình bảo dưỡng.

Theo khía cạnh thứ mười của sáng chế, do phần giữ ụ trước có dạng hình cung khi nhìn từ bên trên và được tạo kết cấu để gài với bề mặt ngoài của ụ trước được tạo ở đầu trước của phần dẫn hướng dây, nên vị trí của phần dẫn hướng dây có thể được giới hạn và được giữ tương đối với chuyển động về phía trước của xe bởi sự gài của ụ trước với phần giữ ụ trước. Ngoài ra, do phần giữ ụ trước có dạng hình cung tương đối với bề mặt ngoài của ụ trước, nên khi gắn phần dẫn hướng dây trên khung chính, vị trí gắn có thể dễ dàng được xác định bằng cách gắn phần giữ ụ trước với ụ trước theo cách sao cho phần giữ ụ trước chạm vào ụ trước, nhờ đó giúp cho có thể cải thiện công đoạn lắp ghép.

Theo khía cạnh thứ mười một của sáng chế, do phần dẫn hướng dây riêng biệt được bố trí phía sau phần dẫn hướng dây về phía sau xe sao cho nằm gần với phần dẫn hướng dây, việc dẫn hướng dây điện có thể được thực hiện một cách liên tục bằng các phần dẫn hướng dây, và việc tránh tiếp xúc của các kết cấu nhô như các gờ tạo trên khung chính với dây điện có thể được duy trì trên phạm vi rộng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án thực hiện sáng chế với nắp che thân đã tháo ra;

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của phần chính của xe kiểu ngồi để chân hai bên thể hiện trên Fig.1 với phần dẫn hướng dây được gắn;

Fig.3 là hình vẽ mặt cắt dạng sơ đồ theo đường A-A trên Fig.2 theo hướng nằm ngang của khung chính;

Fig.4 là hình vẽ mặt cắt dạng sơ đồ theo đường B-B trên Fig.2 theo hướng nằm ngang của khung chính;

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh của phần dẫn hướng dây tạo trên xe kiểu ngồi để chân hai bên thể hiện trên Fig.1;

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt dạng sơ đồ theo đường C-C trên Fig.2 theo hướng nằm ngang của khung chính; và

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh dạng sơ đồ thể hiện vị trí ở đó phần dẫn hướng dây riêng biệt được đặt liên tục với phần dẫn hướng dây theo phương án thực hiện này.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, dựa vào các hình vẽ từ Fig.1 tới Fig.7, xe máy, mà là xe kiểu ngồi để chân hai bên theo phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế, sẽ được mô tả. Các hình vẽ này sẽ được nhìn theo hướng trong đó các số chỉ dẫn cụ thể được nhìn chính xác. Trong phần mô tả dưới đây, phía trước (Fr), phía sau (Rr), trái (L), phải (R), trên (U) và dưới (D) biểu thị các hướng khi nhìn từ người lái xe.

Như được thể hiện trên Fig.1, khung thân 5 là khung của xe máy 1 và được tạo gồm khung chính 7 có hai khung trái và phải 17, 27 (xem Fig.2.) mà kéo dài từ ụ trước 6 về phía sau trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang, hai thanh đỡ yên xe trái và phải 12 mà kéo dài đi lên từ phần sau của khung chính 7 để đỡ yên xe 37 mà người lái ngồi trên đó, tấm quay 14 được bố trí gần động cơ 40, và hai khung đỡ trái và phải 13 nối các phần sau của các thanh đỡ yên xe 12 với tấm quay 14. Ngoài ra, các khung trái và phải 17, 27 được ghép với nhau bằng thanh ngang 7g (xem Fig.7) gần phía trên của động cơ 40.

Phần dẫn hướng dây 10 được gắn với phía sau của ụ trước 6 và trên khung chính 7 để đỡ các dây điện 11 và các dây 21 (xem Fig.2). Bộ lọc không khí 50 được lắp đặt sau ụ trước 6 và bên dưới khung chính 7, và động cơ 40 được lắp đặt sau bộ lọc không khí 50 và bên dưới khung chính 7. Trong động cơ 40, xi lanh 43 kéo dài từ hộp trục khuỷu gần như theo phương nằm ngang về phía trước, và thân van tiết lưu 45 bên trên xi lanh 43 được nối với bộ lọc không khí 50 qua ống nối 46 (xem Fig.3.), trong khi bộ giảm âm sau 48 được nối với cửa xả bên dưới xi lanh 43 qua ống xả 47.

Cơ cấu lái và treo dùng cho bánh xe trước FW có càng trước 4 mà được gắn với ụ trước 6 để được quay tự do và tay lái 3 mà được gắn vào đầu trên của trục lái 26 của càng trước 4.

Đòn lắc 52 được gắn vào tấm quay 14 trong khi được đỡ trên phần đỡ quay 51 để lắc theo phương thẳng đứng. Bánh xe sau RW được đỡ trên trục bánh xe ở phía đầu sau của đòn lắc 52. Giảm chấn sau 28 được lắp giữa phía đầu sau của đòn lắc 52 và một phần của thanh đỡ yên xe 12 mà nằm gần phần dưới của yên xe 37. Lực truyền động được truyền tới bánh xe sau RW bằng xích truyền động (không được thể hiện trên hình vẽ) mà được quấn quanh bánh xích chủ động (không được thể hiện trên hình vẽ) trên phía của động cơ và bánh xích chủ động (không được thể hiện trên hình vẽ) mà được đỡ trên phía của bánh xe sau RW.

Các kết cấu của phần dẫn hướng dây 10 và khung chính 7 theo phương án thực hiện này được thể hiện theo cách phóng to trên Fig.2, Fig.3, Fig.4, Fig.5 và Fig.6.

Như được thể hiện trên Fig.2, phần dẫn hướng dây 10 được gắn sao cho không chỉ được đặt trên các bề mặt trên của khung 7u của các khung trái và phải 17, 27 của khung chính 7 mà còn tiếp xúc với ụ trước 6. Đầu tiên, kết cấu của khung chính 7 mà phần dẫn hướng dây 10 được gắn vào đó sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên Fig.2, khung chính 7 theo phương án thực hiện này có khung trái 17 và khung phải 27 mà kéo dài từ ụ trước 6 về phía sau xe trong khi được làm nghiêng xuống. Mỗi một trong số các khung trái và phải 17, 27 có kết cấu ống rỗng mà được tạo bằng cách gắn các chi tiết dạng tấm với nhau. Một cách chi tiết, như được thể hiện bởi mặt cắt của nó trên Fig.3, chi tiết dạng tấm trong trái 17a mà được định vị phía trong và chi tiết dạng tấm ngoài trái 17b mà được định vị phía ngoài theo hướng từ trái sang phải của xe được kết hợp với nhau theo cách mà các phần ghép trên và dưới 18A được gắn với nhau nhờ đó khung trái 17 được tạo thành kết cấu ống rỗng. Cũng trong khung phải 27, chi tiết dạng tấm trong phải 27a mà được định vị phía trong và chi tiết

dạng tấm ngoài phải 27b mà được định vị phía ngoài được kết hợp với nhau theo cách mà các phần ghép trên và dưới 18A được gắn với nhau nhờ đó khung phải 27 được tạo thành kết cấu ống rỗng. Ở đây, mỗi phần ghép 18A được tạo như gờ 18 mà nhô lên từ bề mặt trên của khung 7u hoặc nhô xuống từ bề mặt dưới của khung 7d trong khi kéo dài dọc theo hướng từ phía trước về phía sau xe (hướng dọc khung).

Ở đây, các phần ghép 18A mà tạo thành các gờ 18, như được thể hiện trên Fig.3, được ghép với nhau theo cách sao cho bề mặt thành trong 17ai của chi tiết dạng tấm trong trái 17a và bề mặt thành trong 17bi của chi tiết dạng tấm ngoài trái 17b được đưa vào tiếp xúc với nhau. Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4, các phần ghép 18A được ghép với nhau theo cách sao cho bề mặt thành trong 27ai của chi tiết dạng tấm trong phải 27a và bề mặt thành trong 27bi của chi tiết dạng tấm ngoài phải 27b cũng được đưa vào tiếp xúc với nhau. Theo cách này, các gờ 18 nhô lên ở mức độ lớn từ khung bằng cách ghép các bề mặt thành trong 17ai, 17bi và các bề mặt thành trong 27ai, 27bi với nhau thành kết cấu phẳng.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4, đầu xa 17ae của chi tiết dạng tấm trong trái 17a ở phần ghép 18A và đầu xa 17be của chi tiết dạng tấm ngoài trái 17b ở phần ghép 18A được ghép với nhau theo cách sao cho các đầu xa 17ae và 17be không bằng nhau về chiều cao. Điều này có thể tạo thành bề mặt hàn lớn của mỗi hàn WB khi hàn cả hai đầu xa 17ae, 17be với nhau.

Như thể hiện trên Fig.5, phần dẫn hướng dây 10 theo phương án thực hiện này có các phần kéo dài trái và phải 10L, 10R mà kéo dài từ ụ trước 6 về phía sau trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang. Phần kéo dài trái 10L được tạo tương đối dài được gắn trên khung trái 17 để ôm từ hai phía khung trái này, trong khi phần kéo dài phải 10R được tạo tương đối ngắn và được gắn trên khung phải 27 để ôm từ hai phía khung phải này. Sau đó, như được thể hiện trên Fig.4, phần giữ gờ dạng rãnh 10a được tạo kết cấu để tiếp nhận trong đó gờ 18 được tạo trên bề mặt đáy dẫn hướng dưới 10d mà đối mặt với khung chính 7.

Theo cách này, phần dẫn hướng dây 10 được gắn trên khung chính 7 theo cách sao cho các phần giữ gờ 10a của nó bao quanh cả hai bên tay phải và tay trái và phía trên của các gờ 18 tương ứng nhờ đó phần dẫn hướng dây 10 được hạn chế di chuyển theo hướng từ trái sang phải để không bằng phẳng với khung chính 7.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5, phần dẫn hướng dây 10 có các phần giữ dây điện 10b được tạo kết cấu để giữ dây điện 11 mà được tạo trên các bề mặt dẫn hướng trên 10u của nó.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5, phần giữ dây điện 10b được tạo sao cho kéo dài dọc theo phần giữ gờ 10a ở vị trí nằm gần với phần giữ gờ 10a. Phần giữ gờ 10a là rãnh có mặt cắt dạng cung và được tạo kết cấu để tiếp nhận dây điện tương đối dày 11 trong đó các dây điện được cuộn. Việc tạo phần giữ dây điện 10b sao cho kéo dài dọc theo phần giữ gờ 10a cho phép phần giữ gờ 10a được sử dụng như bề mặt thành của phần giữ dây điện 10b.

Các móc khóa 10j được tạo ở các khoảng cách thích hợp dọc theo phần giữ dây điện 10b gần phần giữ dây điện 10b, và mỗi móc khóa 10j mỗi có dạng mà có thể gắn chặt phía bề mặt trên của dây điện 11 để cố định dây điện 11 với phần giữ dây điện 10b. Các móc khóa 10j được bố trí lần lượt ở các bên tay phải và tay trái của dây điện 11 để giữ dây điện 11 theo cách chắc chắn.

Theo phương án thực hiện này, như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.4, phần giữ dây điện 10b được bố trí hướng vào trong thêm nữa theo hướng chiều rộng xe so với phần giữ gờ 10a. Do đó, khi nhìn phần dẫn hướng dây 10 từ bên ngoài xe, dây điện 11 được bố trí sao cho được che khuất bởi phần giữ gờ 10a.

Theo phương án thực hiện này, như được thể hiện trên Fig.6, gờ ghép 19 ở đó khung trái 17 và khung phải 27 được ghép với nhau được tạo trên bề mặt trên của khung chính 7 gần ụ trước 6. Phần kéo dài khung trái 17bt của khung trái 17 và phần kéo dài khung phải 27bt của khung phải 27 được ghép với nhau theo cách chồng lên nhau theo phương thẳng đứng ở gờ ghép 19, và do đó, gờ ghép 19 được tạo dạng sao cho nhô lên từ bề mặt trên của khung

chính 7. Theo cách này, độ bền ghép của khung chính 7 với ụ trước 6 có thể được tăng nhờ các khung trái và phải 17, 27 được ghép với nhau gần ụ trước 6.

Ngoài ra, phần giữ gờ ghép 10c được tạo trên phần dẫn hướng dây 10, và phần giữ gờ ghép 10c này được tạo thành dạng rãnh sẽ tiếp nhận gờ ghép 19 trong đó. Do đó, phần giữ gờ ghép 10c có thể được gài theo cách sao cho bao quanh gờ ghép 19 từ các bên tay phải và tay trái và phía trên của nó.

Như thể hiện trên Fig.2 và Fig.5, phần dẫn hướng dây 10 bao gồm kết cấu rãnh gần như hình chữ nhật mà được làm lõm xuống giữa các khung trái và phải 17, 27. Kết cấu rãnh này được tạo kết cấu như phần giữ cụm điều khiển 10i sẽ giữ cụm điều khiển 20 theo phương án thực hiện này.

Phần giữ dây điện thẳng đứng 10e, mà được tạo kết cấu để giữ dây điện 11 giao nhau với phần dẫn hướng dây 10 gần như ở các góc vuông, được tạo trên phần dẫn hướng dây 10 ở bên tay phải của ụ trước 6 gần đó, như thể hiện trên Fig.5. Phần giữ dây điện thẳng đứng 10e này có dạng móc mà kéo dài gần như theo phương nằm ngang tới mức độ phù hợp với đường kính của dây điện 11. Theo phương án thực hiện này, ví dụ, phần giữ dây điện thẳng đứng 10e có thể giữ dây điện 11 mà được bố trí để kéo dài theo hướng từ trái sang phải sao cho dây điện 11 được định hướng đi xuống.

Phần giữ dây thẳng đứng 10f, mà được tạo kết cấu để giữ dây điện 21 giao nhau với phần dẫn hướng dây 10 gần như ở các vuông góc, được tạo ở vị trí nằm ngay đằng sau phần giữ dây điện thẳng đứng 10e. Phần giữ dây thẳng đứng 10f này được tạo dưới dạng kết cấu hở dạng elip, ví dụ, và giữ các dây 21 theo cách sao cho các dây 21 được cho phép đi qua phần giữ dây thẳng đứng 10f.

Phần giữ bộ nối 10g, mà được tạo kết cấu để giữ bộ nối 15 dùng để ghép nối dây điện 11 nằm gần ụ trước 6, được tạo trên phía đối diện (bên tay trái) của phần dẫn hướng dây 10 với phía ở đó phần giữ dây thẳng đứng 10f được tạo. Bộ nối 15 này hợp nhất trong đó các ổ nối 15a sẽ cho phép nối, ví dụ, các dây vào đó.

Như được thể hiện trên Fig.5, phần giữ ụ trước 10h được tạo ở đầu trước của phần dẫn hướng dây 10, và phần giữ ụ trước 10h này có dạng hình cung khi được nhìn từ bên trên và được tạo kết cấu để gài với bề mặt ngoài của ụ trước 6. Phần giữ ụ trước 10h này có dạng hình cung mà tương ứng với chu vi của ụ trước 6 và có thể giới hạn vị trí của phần dẫn hướng dây 10 theo hướng từ trái sang phải cũng như về phía trước xe bằng cách gài phần giữ ụ trước 10h với ụ trước 6.

Các chi tiết cố định 10m, 10n, 10p để gắn phần dẫn hướng dây 10 với khung chính 7 được tạo lần lượt ở bên trái, bên phải và phía sau mỗi một trong số các phần kéo dài trái và phải 10L, 10R của phần dẫn hướng dây 10. Ví dụ, lỗ gắn 10k được tạo trong mỗi một trong số các chi tiết cố định 10m, 10n, 10p. Nhờ đó, phần dẫn hướng dây 10 có thể được cố định ở đúng vị trí bằng cách gắn phần dẫn hướng dây 10 với khung chính 7 theo cách sao cho các phần gắn 17k, 17k, 27k mà được tạo trên các khung trái và phải 17, 27 được lắp vào trong các lỗ gắn tương ứng 10k và vặn ren các vít vào trong các lỗ gắn 10k này.

Theo phương án thực hiện này, như được thể hiện trên Fig.7, phần dẫn hướng dây riêng biệt 30 được bố trí ở phía sau phần dẫn hướng dây 10 theo hướng từ phía trước về phía sau xe để nằm gần với phần dẫn hướng dây 10. Phần dẫn hướng dây riêng biệt 30 này được bố trí bên trên động cơ 40 một cách đáng kể và bao gồm các phần giữ gờ 30a mà được bố trí ở các bên tay phải và tay trái của nó. Phần dẫn hướng dây riêng biệt 30 liên tục với phần giữ gờ 10a của phần kéo dài trái 10L của phần dẫn hướng dây 10 để che gờ 18. Sau đó, phần dẫn hướng dây riêng biệt 30 có thể giữ dây điện 11 mà kéo dài từ phần dẫn hướng dây 10 một cách liên tục từ phần dẫn hướng dây 10.

Theo cách này, theo phương án thực hiện này, khung chính 7 được tạo bằng cách gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài trái 17a, 17b với nhau và gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài phải 27a, 27b với nhau và bao gồm các gờ 18 mà nhô lên từ các bề mặt trên của khung 7u và kéo dài dọc theo hướng từ phía trước tới phía sau xe. Phần dẫn hướng dây 10 mà được gắn vào khung

chính 7 bao gồm các phần giữ gờ dạng rãnh 10a mà tiếp nhận các gờ 18 trong đó trên các bề mặt đáy dẫn hướng dưới 10d mà đối mặt với khung chính 7 và cũng bao gồm các phần giữ dây điện 10b mà đỡ dây điện 11 trên các bề mặt trên dẫn hướng 10u. Nhờ đó, các gờ 18 và các phần giữ gờ 10a có thể được đưa vào gài với nhau chỉ bằng cách gắn phần dẫn hướng dây 10 với khung chính 7 sao cho phần dẫn hướng dây 10 được đặt trên khung chính 7, nhờ đó các gờ 18 và các phần giữ gờ 10a có thể được đưa vào gài với nhau. Kết quả là, sự lệch theo chiều ngang của phần dẫn hướng dây 10 được ngăn ngừa, và các dây điện 11 và các dây 21 có thể được đỡ. Ngoài ra, do phần giữ gờ 10a được đặt để che gờ 18, nên có thể ngăn ngừa sự tiếp xúc của gờ 18 mà nhô ra từ bề mặt trên của khung 7u của khung chính 7 với các chi tiết cấu thành khác như dây điện 11 bố trí ở phía trên khung chính 7.

Ngoài ra, trong trường hợp phần dẫn hướng dây thông thường, phần dẫn hướng dây được ngăn không cho bị lệch theo chiều ngang bằng kết cấu gắn mà quán lỏng quanh chu vi ngoài của khung chính có mặt cắt gần như hình tròn. Tuy nhiên, trong trường hợp của phần dẫn hướng dây 10 theo sáng chế, phần dẫn hướng dây 10 có thể được ngăn không cho bị lệch theo chiều ngang nhờ sự gài của các gờ 18 với các phần giữ gờ 10a. Do đó, không cần kết cấu gắn mà quán lỏng quanh chu vi ngoài khung của khung chính, nhờ đó giúp cho có thể giảm kích thước của kết cấu gắn của phần dẫn hướng dây.

Theo phương án thực hiện này, các gờ 18 có thể dễ dàng tạo thành kết cấu mà nhô ra từ bề mặt ngoài của khung chính 7 bằng cách ghép nối các bề mặt thành trong 17ai, 17bi của các chi tiết dạng tấm trong và ngoài 17a, 17b với nhau. Ngoài ra, do các gờ 18 nhô lên từ khung thân, khi phần dẫn hướng dây 10 được gắn trên khung chính 7, các gờ 18 có thể được kết hợp dễ dàng với các phần giữ gờ 10a để gắn chỉ bằng cách gắn phần dẫn hướng dây 10 lên khung chính 7 từ trên đó, nhờ đó vị trí của phần dẫn hướng dây 10 có thể được giới hạn theo hướng từ trái sang phải tương đối với khung chính 7.

Theo phương án thực hiện này, phần dẫn hướng dây 10 ôm từ hai phía

khung chính 7 trong khi bao gồm các phần kéo dài trái và phải 10L, 10R mà kéo dài từ ụ trước 6 về phía sau trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang, nhờ đó các phần kéo dài trái và phải 10L, 10R của phần dẫn hướng dây 10 được đưa vào gài với các gờ trái và phải 18. Nhờ đó, lực giữ của phần dẫn hướng dây 10 với khung chính 7 được tăng lên. Ngoài ra, các gờ 18 kéo dài từ ụ trước 6 trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang và điều này tạo ra các vùng kéo dài nghiêng trái và phải, nhờ đó sự gài của các gờ 18 với các phần giữ gờ 10a có thể sinh ra lực giữ sẽ hạn chế phần dẫn hướng dây 10 di chuyển theo hướng từ phía trước về phía sau khung thân. Phần dẫn hướng dây 10 ôm từ hai phía các khung trái và phải 17, 27, và kết cấu này không những chỉ tăng diện tích bề mặt mà còn tăng mức tự do khi bố trí các dây điện 11 hoặc định vị các chi tiết để được giữ.

Theo phương án thực hiện này, do phần giữ dây điện 10b được tạo sao cho bám theo phần giữ gờ 10a trong khi nằm sát vào đó, dạng nhô của phần giữ gờ 10a có thể được sử dụng làm kết cấu dẫn hướng cho dây điện 11. Nhờ đó, dây điện 11 có thể được giữ một cách chắc chắn mà không cần trang bị chi tiết hoặc kết cấu để dẫn hướng dây điện 11. Kết quả là, kết cấu của phần dẫn hướng dây 10 có thể được đơn giản hóa.

Theo phương án thực hiện này, do phần giữ dây điện 10b được bố trí hướng vào trong thêm nữa theo hướng chiều rộng xe so với phần giữ gờ 10a, dây điện 11 được định vị sao cho được che khuất bởi phần giữ gờ 10a khi nhìn từ bên ngoài (mặt bên) của xe, nhờ đó dây điện 11 có thể được bảo vệ bởi phần giữ gờ 10a này.

Theo phương án thực hiện này, do gờ ghép 19 ở đó các khung trái và phải 17, 27 được ghép với nhau được tạo trên bề mặt trên của khung chính 7 gần ụ trước 6, nên độ bền ghép của các khung trái và phải 17, 27 gần ụ trước 6 có thể được tăng lên. Ngoài ra, do phần giữ gờ ghép 10c mà được tạo thành dạng rãnh để tiếp nhận gờ ghép 19 trong đó được tạo trên phần dẫn hướng dây 10, lực giữ của phần dẫn hướng dây 10 với khung chính 7 có thể được gia

cường nhiều hơn bằng cách gài phần giữ gờ ghép 10c với gờ ghép 19.

Theo phương án thực hiện này, do phần giữ cụm điều khiển 10i mà giữ cụm điều khiển 20 được tạo trên phần dẫn hướng dây 10 giữa các khung trái và phải 17, 27, cụm điều khiển 20 được che từ bên trái và phải của nó bởi các khung trái và phải 17, 27, nhờ đó cụm điều khiển 20 có thể được bảo vệ chắc chắn khỏi các tác nhân có hại bên ngoài như nước mưa và sự va đập. Ngoài ra, do phần giữ cụm điều khiển 10i được tạo trong phần dẫn hướng dây 10, cụm điều khiển 20 và dây điện 11 được đỡ theo cách liên khối bởi phần dẫn hướng dây 10, nhờ đó sự lệch của dây điện 11 khỏi cụm điều khiển 20 có thể được ngăn ngừa.

Theo phương án thực hiện này, do phần giữ dây điện thẳng đứng 10e mà giữ dây điện 11 giao nhau với phần dẫn hướng dây 10 gần như ở các góc vuông và phần giữ dây thẳng đứng 10f mà giữ dây 21 giao nhau với phần dẫn hướng dây 10 gần như ở các góc vuông được tạo trên phần dẫn hướng dây 10, dây điện 11 và dây 21 mà được bố trí theo phương thẳng đứng có thể được giữ bởi phần dẫn hướng dây 10 mà có thể chống lại một cách chắc chắn sự dịch chuyển theo chiều ngang, nhờ đó dây điện 11 và dây 21 có thể được giữ một cách chắc chắn.

Theo phương án thực hiện này, phần giữ bộ nối 10g mà giữ bộ nối 15 dùng để ghép nối dây điện 11 bố trí gần ụ trước 6 được tạo trên phần dẫn hướng dây 10, Nhờ đó bộ nối 15 ở đó các dây điện 11 của hệ thống điện gần ụ trước 6 được tập trung thành một khối được đỡ bởi phần dẫn hướng dây 10. Nhờ đó, cho phép đi dây một cách hiệu bằng cách đỡ dây điện 11 và bộ nối 15 theo cách liên khối, và số lượng các vị trí để kiểm tra sự cắt điện có thể được giảm trong quá trình bảo dưỡng.

Theo phương án thực hiện này, do phần giữ ụ trước 10h có dạng hình cung khi nhìn từ bên trên và được tạo kết cấu để gài với bề mặt ngoài của ụ trước 6 được tạo ở đầu trước của phần dẫn hướng dây 10, vị trí của phần dẫn hướng dây 10 có thể được giới hạn và duy trì tương đối với chuyển động về

phía trước của xe bởi sự gài của ụ trước 6 với phần giữ ụ trước 10h. Ngoài ra, do phần giữ ụ trước 10h có dạng hình cung tương đối với bề mặt ngoài của ụ trước 6, khi gắn phần dẫn hướng dây 10 lên khung chính 7, vị trí gắn có thể được xác định một cách dễ dàng bằng cách gắn phần giữ ụ trước 10h với ụ trước 6 theo cách sao cho phần giữ ụ trước 10h chạm vào ụ trước 6, nhờ đó giúp cho có thể cải thiện công đoạn lắp ghép.

Theo phương án thực hiện này, do phần dẫn hướng dây riêng biệt 30 được bố trí phía sau phần dẫn hướng dây 10 về phía sau xe sao cho nằm gần với phần dẫn hướng dây 10, việc dẫn hướng dây điện 11 có thể được thực hiện một cách liên tục bởi các phần dẫn hướng dây 10, 30, và việc tránh tiếp xúc của các kết cấu nhô như các gờ 18 tạo trên khung chính 7 với dây điện 11 có thể được duy trì trên phạm vi rộng.

Do đó, mặc dù một phương án thực hiện sáng chế đã được mô tả trên đây, nhưng sáng chế không bị giới hạn ở đó, và do đó, ví dụ, hình dạng của phần dẫn hướng dây 10, nghĩa là, các hình dạng của phần giữ gờ 10a, phần giữ dây điện 10b, phần giữ gờ ghép 10c, phần giữ dây điện thẳng đứng 10e, phần giữ dây thẳng đứng 10f, phần giữ bộ nối 10g, phần giữ ụ trước 10h, và phần giữ cụm điều khiển 10i, và ngoài ra kích thước và kết cấu cố định của phần kéo dài trái 10L và phần kéo dài phải 10R có thể được thay đổi nếu cần.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:

khung chính (7) có khung trái (17) và khung phải (27) mà kéo dài từ ụ trước (6) về phía sau trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang; và

phần dẫn hướng dây (10) mà được gắn trên khung chính (7) sao cho tiếp xúc với bề mặt trên của khung (7u) của khung chính (7) để đỡ ít nhất hoặc dây điện (11) hoặc dây (21),

trong đó khung chính (7) được tạo bằng cách gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài (17a, 17b) mà tạo thành khung trái (17) với nhau và gắn các chi tiết dạng tấm trong và ngoài (27a, 27b) mà tạo thành khung phải (27) với nhau, và bao gồm gờ (18) nhô ra từ bề mặt trên của khung (7u) trong khi kéo dài dọc theo hướng từ phía trước tới phía sau xe, và

phần dẫn hướng dây (10) bao gồm phần giữ gờ dạng rãnh (10a) mà tiếp nhận gờ (18) trong đó trên bề mặt đáy dẫn hướng (10d) mà đối mặt với khung chính (7), và bao gồm phần giữ dây điện (10b) giữ ít nhất dây điện (11) trên bề mặt trên dẫn hướng (10u) mà đối diện với bề mặt dưới dẫn hướng (10d), và

phần dẫn hướng dây (10) được gắn vào khung trái (17) và khung phải (27) để ôm từ hai phía khung trái (17) và khung phải (27), đầu trước của phần dẫn hướng dây (10) tỳ vào ụ trước (6).

2. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 1,

trong đó gờ (18) được tạo bằng cách ghép nối các bề mặt thành trong (17ai, 17bi, 27ai, 27bi) của các chi tiết dạng tấm trong và ngoài (17a, 17b, 27a, 27b) với nhau, và

ít nhất gờ (18) kéo dài đi lên từ thân xe.

3. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 1 hoặc 2,
 trong đó phần dẫn hướng dây (10) bao gồm các phần kéo dài trái và phải (10L, 10R) mà kéo dài từ ụ trước (6) về phía sau xe trong khi nằm cách nhau theo chiều ngang.
4. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 3,
 trong đó phần giữ dây điện (10b) được tạo sao cho bám theo phần giữ gờ (10a).
5. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 4,
 trong đó phần giữ dây điện (10b) được bố trí hướng vào trong hơn nữa theo hướng chiều rộng xe so với phần giữ gờ (10a).
6. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 5,
 trong đó gờ ghép (19) ở đó khung trái (17) và khung phải (27) được ghép với nhau được tạo trên bề mặt trên của khung (7u) gần ụ trước (6), và phần giữ gờ ghép (10c) có dạng rãnh để tiếp nhận gờ ghép (19) trong đó được tạo trên bề mặt dưới dẫn hướng (10d) của phần dẫn hướng dây (10).
7. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 6,
 trong đó phần dẫn hướng dây (10) bao gồm phần giữ cụm điều khiển (10i) sẽ giữ cụm điều khiển (20) giữa khung trái (17) và khung phải (27).
8. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ

trong số các điểm từ 1 tới 7,

trong đó phần giữ dây điện thẳng đứng (10e) giữ dây điện (11) mà giao nhau với phần dẫn hướng dây (10) và phần giữ dây thẳng đứng (10f) giữ dây (21) mà giao nhau với phần dẫn hướng dây (10) được tạo trên phần dẫn hướng dây (10).

9. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 8,

trong đó phần giữ bộ nối (10g) mà giữ bộ nối (15) mà có thể nối dây điện (11) theo cách chung và riêng biệt được tạo trên phần dẫn hướng dây (10).

10. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 9,

trong đó phần giữ ụ trước (10h) mà có dạng hình cung khi nhìn từ bên trên và được tạo kết cấu để gài với bề mặt ngoài của ụ trước (6) được tạo ở đầu trước của phần dẫn hướng dây (10).

11. Kết cấu đi dây dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 10,

trong đó phần dẫn hướng dây riêng biệt (30) được bố trí phía sau phần dẫn hướng dây (10) về phía sau xe sao cho nằm gần với phần dẫn hướng dây (10).

FIG. 1

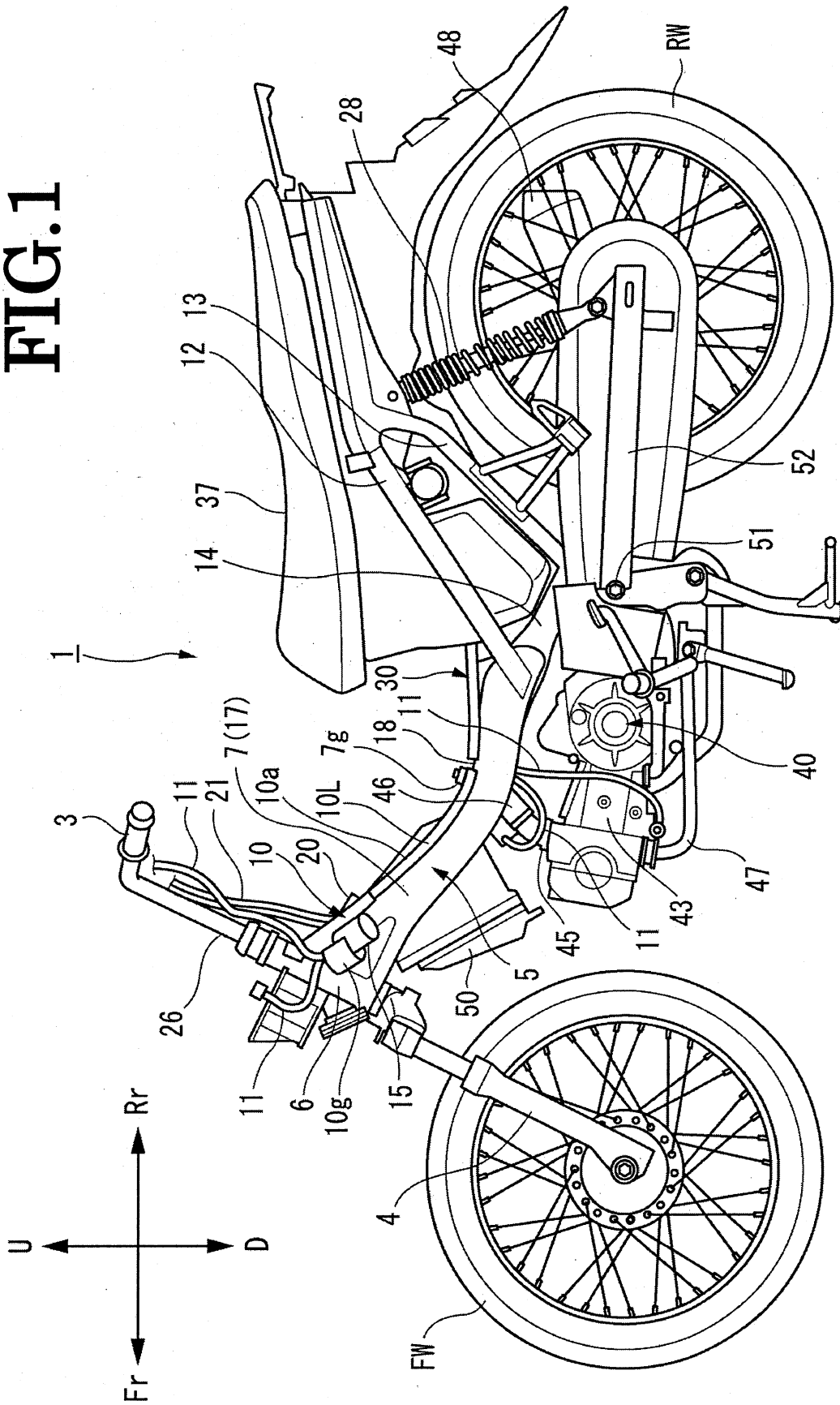


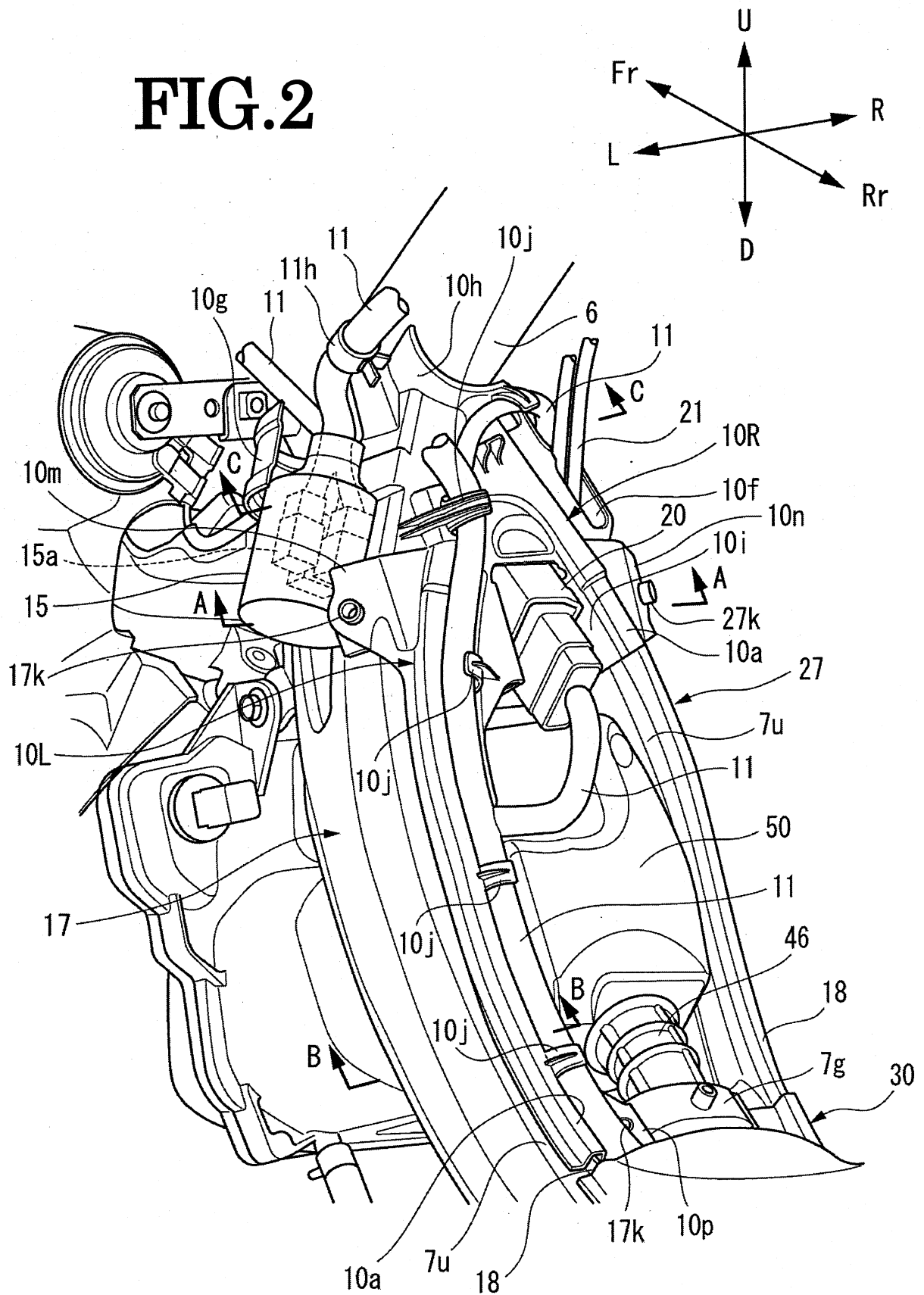
FIG.2

FIG. 3

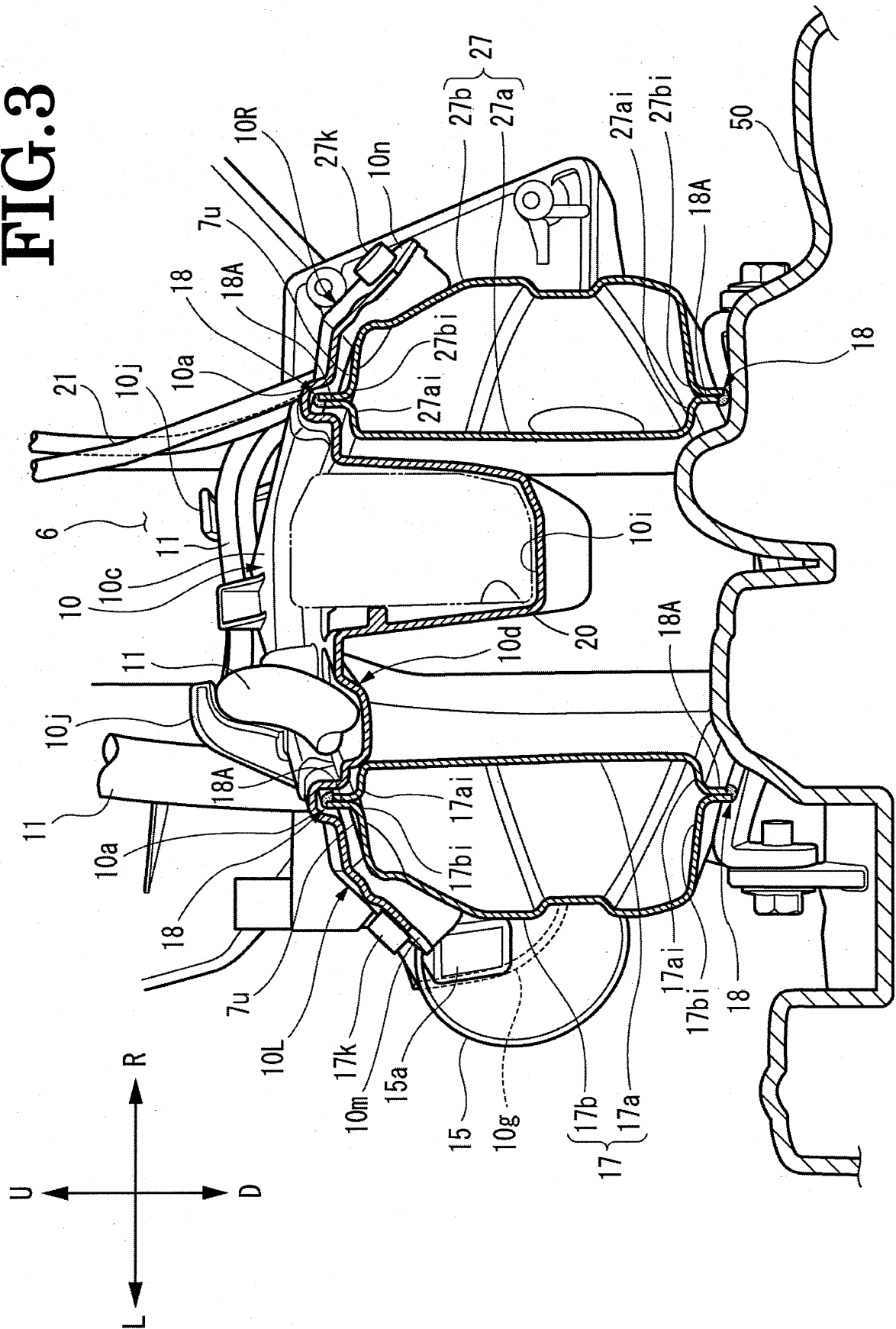


FIG.4