



(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)



1-0032799

(51)^{2016.01} B62J 17/02

(13) B

(21) 1-2019-00892

(22) 22/02/2019

(30) 2018-043112 09/03/2018 JP; 2018-149465 08/08/2018 JP

(45) 25/08/2022 413

(43) 25/09/2019 378A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

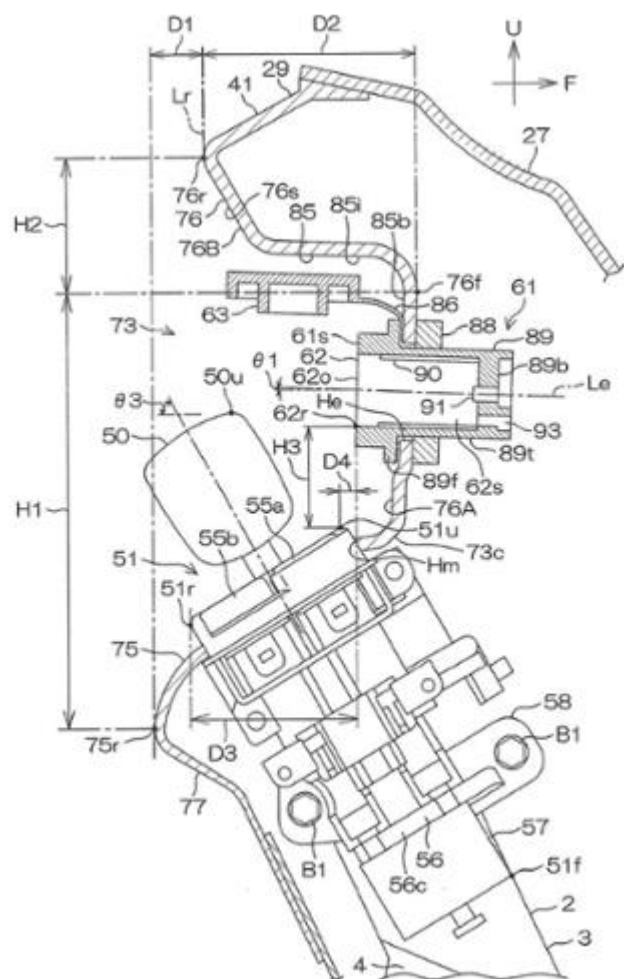
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Takashi ADACHI (JP); Yoshifumi OI (JP); Daisuke YOSHIGUCHI (JP); Koji TAKARA (JP); Phu NGUYENVAN (VN).

(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU NGỒI CHÂN ĐỂ HAI BÊN

(57) Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm bộ chuyển mạch chính (51) và ổ cắm cấp điện (61) được lắp vào tấm chắn chân (29). Ổ cắm cấp điện (61) được bố trí ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính (51) so với ống cổ. Lỗ lắp bộ đầu cuối (62) của ổ cắm cấp điện (61) được nằm phía trên bộ chuyển mạch chính (51). Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau (51r) của bộ chuyển mạch chính (51) trên hình chiếu nhìn từ một bên. Vách trước (76) của tấm chắn chân (29) gồm vách mái (76B) gồ chông ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Đường tâm (Le) của ổ cắm cấp điện (61) kéo dài theo phương ngang hoặc về phía sau và lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Tài liệu TW201627184A bộc lộ xe scutor là một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Xe scutor này gồm tấm che đầu gối được nằm ở phía trước yên, bộ chuyển mạch chính được lắp vào tấm che đầu gối, và ổ cắm nạp điện được lắp vào tấm che đầu gối.

Lỗ chìa khoá của bộ chuyển mạch chính được nằm ở phần đế lõm được bố trí trên phần phải trên của tấm che đầu gối. Bộ chuyển mạch chính kéo dài từ phần đế chệch ra phía trước và xuống phía dưới. Phần đầu dưới của bộ chuyển mạch chính được nằm bên trong vỏ che ngoài gồm tấm che đầu gối. Lỗ của ổ cắm nạp điện được làm hở ra hoặc đóng kín bởi tấm che bụi được nằm phía dưới lỗ chìa khoá của bộ chuyển mạch chính và được hướng xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ sau của xe scutor. Phần chứa của tấm che đầu gối được bố trí bên dưới ổ cắm nạp điện trên hình chiếu nhìn từ sau của xe scutor. Ổ cắm nạp điện không được nằm bên trong phần chứa mà được để lộ ra trên tấm che đầu gối.

Tuy nhiên, ở xe scutor được bộc lộ trong TW201627184A, phần đầu dưới của bộ chuyển mạch chính và phần đầu trước của ổ cắm nạp điện được nằm bên trong vỏ che ngoài và được bố trí gần với nhau. Vì thế, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện cần được bố trí để ngăn chặn việc bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện thực hiện việc tiếp xúc với nhau trong vỏ che ngoài. Ở xe scutor được bộc lộ trong TW201627184A, bộ chuyển mạch chính được nghiêng để ngăn ngừa việc bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện thực hiện việc tiếp xúc với nhau trong vỏ che ngoài. Do vậy, nếu lỗ của ổ cắm nạp điện được bố trí phía dưới lỗ chìa khoá của bộ chuyển mạch chính mà không gia tăng vỏ che ngoài về kích cỡ thì mức tự do khi bố trí bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện có thể bị hạ thấp.

Hơn nữa, ở xe scutor được bộc lộ trong TW201627184A, khi cáp cấp điện đã được nối vào ổ cắm nạp điện, cáp cấp điện sẽ được sắp xếp gần các chân của người điều khiển. Điều này có thể làm phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do đó, một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên cho phép đảm bảo mức tự do trong việc bố trí bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện và sự thoải mái của người điều khiển. Mục đích này đạt được bởi phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ.

Ở xe scutơ được bộc lộ trong TW201627184A, vì lỗ của ổ cắm nạp điện được hướng xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ sau của xe scutơ, khi thiết bị điện được đặt ở phần chứa được nối vào ổ cắm nạp điện qua cáp cấp điện, phần đầu trên của cáp cấp điện được bố trí để cho thông xuống về phía sau từ ổ cắm nạp điện hướng về các chân của người điều khiển. Cách sắp xếp cáp cấp điện này làm cho cáp cấp điện nhỏ về phía khoảng không để chân mà các bàn chân và các chân của người điều khiển được đặt trong đó. Điều này có thể làm phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển.

Trong ngữ cảnh này, năm yêu cầu đối với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể được tính đến: Yêu cầu 1) Bảo toàn hoặc cải thiện khả năng thao tác của bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện; Yêu cầu 2) Cải thiện về khả năng chịu nước của ổ cắm nạp điện; Yêu cầu 3) Ngăn ngừa sự cản trở giữa bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện ở vỏ che ngoài; Yêu cầu 4) Bảo toàn hoặc cải thiện mức tự do khi bố trí bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện; và Yêu cầu 5) Bảo toàn hoặc cải thiện sự thoải mái của người điều khiển.

Cần nhắc rằng trong lúc cả Yêu cầu 1, tức là việc bảo toàn hoặc cải thiện khả năng thao tác của bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện và Yêu cầu 4, tức là việc bảo toàn hoặc cải thiện mức tự do khi bố trí bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện được bảo toàn cùng lúc, Yêu cầu 3, tức là ngăn ngừa sự cản trở giữa bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện ở vỏ che ngoài được thực hiện. Trong trường hợp này, có thể nghĩ đến là kéo dài về phía sau phần của tấm che đầu gối mà ổ cắm nạp điện được lắp vào đó để di chuyển ổ cắm nạp điện về phía sau so với bộ chuyển mạch chính. Tuy nhiên, phương pháp này làm cho ổ cắm nạp điện tiến sát hơn các chân của người điều khiển, do vậy làm thu hẹp khoảng không mà các chân của người điều khiển được tiếp nhận ở đó. Hơn nữa, cáp cấp điện được lắp vào ổ cắm nạp điện tiến sát hơn các chân của người điều khiển. Do vậy, phương pháp này có thể đáp ứng được Yêu cầu 3, tức là ngăn ngừa sự cản trở giữa bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện ở vỏ che ngoài,

nhưng có thể không đáp ứng được Yêu cầu 5 hay thậm chí còn phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển.

Hơn nữa, cân nhắc là trong lúc sự phá hỏng cảm giác thoải mái của người điều khiển theo Yêu cầu 5 được ngăn ngừa, Yêu cầu 3, tức là ngăn ngừa sự cản trở giữa bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện ở vỏ che ngoài và Yêu cầu 4, tức là bảo toàn hoặc cải thiện mức tự do khi bố trí bộ chuyển mạch chính và ổ cắm nạp điện được thực hiện. Trong trường hợp này, có thể nghĩ đến là di chuyển ổ cắm nạp điện lên phía trên và bố trí ổ cắm nạp điện trên vách trước của phần lõm được bố trí trên phần phải trên của tấm che đầu gối. Khi ổ cắm nạp điện được bố trí ở vị trí phía trên lỗ chìa khoá của bộ chuyển mạch chính, điều làm làm cho khó để ổ cắm nạp điện tiếp xúc với bộ chuyển mạch chính ở vỏ che ngoài. Hơn nữa, vì việc đặt ổ cắm nạp điện trên vách trước của phần lõm sẽ làm cho ổ cắm nạp điện cũng được dịch ra phía trước, là có thể để nâng cao sự thoải mái của người điều khiển theo Yêu cầu 5.

Để giải quyết các vấn đề này, có thể tập trung sự chú ý tới khoảng không phía trên bộ chuyển mạch chính và thực hiện nghiên cứu sâu sắc về việc liệu khoảng không này có dùng được để chứa ổ cắm nạp điện hay không. Đây là vì đã được nghĩ rằng việc dùng khoảng không này để chứa cáp cấp điện sẽ không làm cho cáp cấp điện kéo dài về phía sau từ ổ cắm nạp điện làm thu hẹp khoảng không để chân. Mặt khác, khi ổ cắm nạp điện được di chuyển tới khoảng không phía trên bộ chuyển mạch chính với lỗ của ổ cắm nạp điện giữ nguyên được hướng xuống phía dưới, cáp cấp điện mà đã được lắp vào trong lỗ của ổ cắm nạp điện sẽ được bố trí để cho thông xuống về phía sau từ ổ cắm nạp điện về phía chìa khoá chính đã được gài vào trong bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, khi chìa khoá chính được thao tác, cáp cấp điện có thể gây ra sự cản trở. Theo cách khác, khi cáp cấp điện được nối vào ổ cắm nạp điện hoặc ngắt khỏi ổ cắm nạp điện, chìa khoá chính có thể gây ra sự cản trở.

Nếu tư thế của ổ cắm nạp điện được thay đổi sao cho lỗ của ổ cắm nạp điện không được định hướng xuống phía dưới, vấn đề bổ sung này có thể được giải quyết. Tuy nhiên, ví dụ, việc định hướng lỗ của ổ cắm nạp điện lên phía trên sẽ làm cho nước rơi như nước mưa chẳng hạn đi vào lỗ của ổ cắm nạp điện một cách dễ dàng khi nắp che bụi được mở.

Do đó, theo một phương án được ưu tiên, sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên gồm các dấu hiệu sau: động cơ chính sinh công suất để chạy phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên; khung gồm ống cổ được bố trí ở giữa phương tiện theo phương bề rộng của phương tiện; yên được nằm phía sau ống cổ cho người điều khiển ngồi lên; tấm chắn chân được nằm giữa ống cổ và yên theo hướng trước-sau của phương tiện và được nằm ở phía trước các chân của người điều khiển ngồi trên yên; bộ chuyển mạch chính được nằm ở bên phải hoặc bên trái của ống cổ theo phương bề rộng của phương tiện và để được thao tác bởi người điều khiển để khởi động động cơ chính; và ổ cắm cấp điện gồm lỗ lắp bộ đầu cuối mà bộ đầu cuối của thiết bị điện được lắp vào trong đó, ổ cắm cấp điện được bố trí ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính so với ống cổ theo phương bề rộng của phương tiện. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được làm thích ứng sao cho tấm chắn chân gồm đế mà bộ chuyển mạch chính được lắp vào đó, và vách trước được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau của bộ chuyển mạch chính và kéo dài lên phía trên từ đế, và ổ cắm cấp điện được lắp vào đó; bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện được nằm trên mặt ngoài của tấm chắn chân; lỗ lắp bộ đầu cuối của ổ cắm cấp điện được nằm phía trên bộ chuyển mạch chính; ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau của bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện; ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối gói chùng vách trước trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương tiện; đường tâm của ổ cắm cấp điện kéo dài theo phương ngang hoặc về phía sau và lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và vách trước của tấm chắn chân gồm vách mái có đầu sau được bố trí xa về phía sau hơn so với ổ cắm cấp điện và được nằm phía trên ổ cắm cấp điện.

Theo cách bố trí này, bộ chuyển mạch chính được nằm ở bên phải hoặc bên trái của ống cổ. Khi bộ chuyển mạch chính được thao tác, động cơ chính để chạy phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được khởi động. Ổ cắm cấp điện mà thiết bị điện như bộ sạc điện có ổ cắm hoặc cáp cấp điện chẳng hạn, được nối vào đó được nằm ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính so với ống cổ. Bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện được để lộ ra trên tấm chắn chân hướng vào người điều khiển ngồi trên yên.

Lỗ lắp bộ đầu cuối của ổ cắm cấp điện được nằm phía trên bộ chuyển mạch

chính. Do vậy, so với trường hợp mà một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm tại cùng độ cao như độ cao của bộ chuyển mạch chính, là khó để bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện thực hiện việc tiếp xúc với nhau trong khoảng không ở phía trước tấm chắn chân. Do vậy, không cần đến sự thay đổi bất kỳ về cách bố trí mà về cơ bản là không cần thiết, để ngăn ngừa việc bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện tiếp xúc với nhau. Việc này cho phép mức tự do khi bố trí bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện được gia tăng.

Hơn nữa, đường tâm của ổ cắm cấp điện kéo dài theo phương ngang hoặc về phía sau và lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Khi đầu cuối của cáp cấp điện được lắp vào trong lỗ lắp bộ đầu cuối, cáp cấp điện không thông xuống ngay lập tức từ lỗ lắp bộ đầu cuối của ổ cắm cấp điện mà thông xuống sau khi đã được kéo dài theo phương ngang hoặc chệch lên phía trên từ lỗ lắp bộ đầu cuối của ổ cắm cấp điện. Do vậy, so với trường hợp mà đường tâm của ổ cắm cấp điện kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, là dễ dàng hơn để thao tác bộ chuyển mạch chính và thiết bị điện.

Hơn nữa, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau của bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do vậy, thiết bị điện được nối vào ổ cắm cấp điện như cáp cấp điện chẳng hạn, cũng được dịch ra phía trước. Do vậy, là khó để cáp cấp điện hoặc bộ phận tương tự để thực hiện việc tiếp xúc với các chân của người điều khiển. Hơn nữa, cũng là có thể để mở rộng ra phía trước khoảng không có khả năng tiếp nhận các chân của người điều khiển. Điều này làm cho có thể để cải thiện sự thoải mái của người điều khiển.

Hơn nữa, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện không được nằm ở phần chứa mà được để lộ ra trên tấm chắn chân. Do vậy, là dễ dàng để thao tác bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện. Hơn nữa, vách trước của tấm chắn chân gồm vách mái được bố trí phía trên ổ cắm cấp điện, và đầu sau của vách mái tương ứng với đầu sau của vách trước được nằm xa về phía sau hơn so với ổ cắm cấp điện. Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối gối chồng vách trước trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương tiện. Tức là, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được che khuất bởi tấm chắn chân trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương tiện. Do vậy, cho dù lỗ lắp bộ đầu cuối không được hướng xuống phía dưới, là khó để nước rơi như nước mưa chẳng

hạn, đi vào lỗ lắp bộ đầu cuối. Do vậy, là khó để nước rơi về phía lỗ lắp bộ đầu cuối tới được lỗ lắp bộ đầu cuối.

Thiết bị điện dùng để chỉ thiết bị điện di động di chuyển cùng với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trong lúc phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên đang di chuyển. Đầu cuối của thiết bị điện có thể là bộ đầu cuối của bản thân thiết bị điện như bộ sạc điện có ổ cắm hoặc bộ sạc điện lắp sẵn trên phương tiện chẳng hạn, cũng có thể là bộ đầu cuối của bộ chuyển đổi điện gồm lỗ vừa khớp đầu cuối của thiết bị điện hoặc cáp cấp điện, hoặc cũng có thể là bộ đầu cuối của cáp cấp điện để nối thiết bị điện và ổ cắm cấp điện.

Ở phương án được ưu tiên này, ít nhất một trong số các dấu hiệu sau có thể được bổ sung vào phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây.

Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu trên của bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo cách bố trí này, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau của bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và cũng được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu trên của bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do vậy, ổ cắm cấp điện và thiết bị điện được nối vào ổ cắm cấp điện được đặt cách xa các chân của người điều khiển ngồi trên yên hơn nữa. Điều này làm cho có thể để cải thiện sự thoải mái của người điều khiển.

Toàn bộ lỗ lắp bộ đầu cuối gói chùng vách trước trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương tiện.

Theo cách bố trí này, không phải một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối mà toàn bộ lỗ lắp bộ đầu cuối gói chùng vách trước trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương tiện và được che khuất bởi vách trước trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương tiện. Do vậy, là khó hơn nữa cho nước rơi về phía lỗ lắp bộ đầu cuối tới được lỗ lắp bộ đầu cuối.

Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối gói chùng vách trước trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo cách bố trí này, không chỉ trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương

tiện mà còn trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được che khuất bởi vách trước. Ví dụ, khi phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên di chuyển trên mặt đường ướt, nước trên mặt đường có thể bị bắn toé theo phương bề rộng của phương tiện về phía lỗ lắp bộ đầu cuối. Do vậy, là khó hơn nữa cho nước bắn toé theo phương bề rộng của phương tiện về phía lỗ lắp bộ đầu cuối tới được lỗ lắp bộ đầu cuối.

Ổ cắm cấp điện gồm nắp để làm hở ra hoặc đóng kín lỗ lắp bộ đầu cuối và bản lề được uốn cong khi nắp được mở ra hoặc đóng lại, và ít nhất một phần của bản lề được bố trí phía trên đường tâm của ổ cắm cấp điện.

Theo cách bố trí này, lỗ lắp bộ đầu cuối được làm hở ra hoặc đóng kín bởi nắp. Do vậy, là có thể để bảo vệ lỗ lắp bộ đầu cuối khỏi các chất lỏng như nước mưa chẳng hạn hoặc các chất rắn như các hạt bụi chẳng hạn. Hơn nữa, vì bản lề được uốn cong khi nắp được mở ra hoặc đóng lại được nằm phía trên đường tâm của ổ cắm cấp điện, nắp được mở ngay phía trên hoặc chếch lên phía trên so với lỗ lắp bộ đầu cuối. Do vậy, trong lúc dùng ổ cắm cấp điện, ít nhất một phần của nắp được nằm phía trên lỗ lắp bộ đầu cuối. Nước rơi về phía lỗ lắp bộ đầu cuối trong lúc dùng ổ cắm cấp điện bị chặn không chỉ bởi tấm chắn chân mà còn cả bởi nắp. Việc này làm cho khó để nước tới được ổ cắm cấp điện trong lúc dùng ổ cắm cấp điện.

Ổ cắm cấp điện gồm vỏ hình ống bao quanh lỗ lắp bộ đầu cuối, và vỏ này gồm phần hình trụ bao quanh lỗ lắp bộ đầu cuối, phần đáy đóng kín đáy của phần hình trụ và lỗ thoát nước đi qua ít nhất một trong số các phần hình trụ và đáy và kéo dài từ lỗ lắp bộ đầu cuối tới khoảng không bên ngoài ổ cắm cấp điện.

Theo cách bố trí này, lỗ thoát nước để thoát chất lỏng ở ổ cắm cấp điện được bố trí ở vỏ của ổ cắm cấp điện. Vỏ gồm phần hình trụ bao quanh lỗ lắp bộ đầu cuối, và phần đáy đóng kín đáy của phần hình trụ. Lỗ thoát nước xuyên qua ít nhất một trong số các phần hình trụ và đáy, và kéo dài từ lỗ lắp bộ đầu cuối tới khoảng không bên ngoài ổ cắm cấp điện. Ngay cả khi chất lỏng như nước mưa chẳng hạn, đi vào lỗ lắp bộ đầu cuối hoặc các hạt nước được sinh ra bởi sự ngưng tụ ở lỗ lắp bộ đầu cuối, chất lỏng ở lỗ lắp bộ đầu cuối được xả ra qua lỗ thoát nước. Kết cấu này cho phép lượng chất lỏng ở lỗ lắp bộ đầu cuối được làm giảm.

Bộ chuyển mạch chính kéo dài chếch ra phía trước và xuống phía dưới từ đế về

phía khoảng không ở phía trước tấm chắn chân.

Theo cách bố trí này, bộ chuyển mạch chính được để lộ ra trên đế của tấm chắn chân. Bộ chuyển mạch chính kéo dài chếch ra phía trước và xuống phía dưới từ đế về phía khoảng không ở phía trước tấm chắn chân. Khoảng cách theo hướng lên-xuống từ bộ chuyển mạch chính tới ổ cắm cấp điện gia tăng khi tiến tới gần phần đầu trước của bộ chuyển mạch chính tương ứng với phần đầu dưới của bộ chuyển mạch chính. Dây dẫn điện được nối vào ổ cắm cấp điện trong khoảng không ở phía trước tấm chắn chân và thông xuống dưới về phía trước từ phần đầu trước của ổ cắm cấp điện. Do vậy, là có thể để mở rộng khoảng không có khả năng tiếp nhận dây dẫn điện được nối vào ổ cắm cấp điện, do vậy đem lại mức tự do cao hơn trong việc bố trí dây dẫn điện.

Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm giữa đường thẳng ảo thẳng đứng bên phải đi qua đầu phải của bộ chuyển mạch chính và đường thẳng ảo thẳng đứng bên trái đi qua đầu trái của bộ chuyển mạch chính, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

Theo cách bố trí này, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm ở vị trí xa sang trái hơn so với đầu phải của bộ chuyển mạch chính và xa sang phải hơn so với đầu trái của bộ chuyển mạch chính, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tức là, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm ngay phía trên bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Do vậy, là có thể để bố trí một cách nhỏ gọn bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện theo phương bề rộng của phương tiện. Điều này làm cho có thể để làm giảm tấm chắn chân về kích cỡ theo hướng phải-trái.

Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm xa ra phía ngoài hơn so với đường tâm của bộ chuyển mạch chính theo phương bề rộng của phương tiện, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

Theo cách bố trí này, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm ngay phía trên bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, và cũng được nằm xa ra phía ngoài hơn so với đường tâm của bộ chuyển mạch chính theo phương bề rộng của phương tiện trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tức là, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được dịch ra phía ngoài theo phương bề rộng của phương tiện so với đường tâm của bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ sau

của phương tiện. Do vậy, khi bộ chuyển mạch chính được thao tác, là khó để thiết bị điện được lắp vào trong lỗ lắp bộ đầu cuối gây ra sự cản trở. Theo cách khác, là khó để bộ chuyển mạch chính gây cản trở việc lắp thiết bị điện vào trong hoặc tháo thiết bị điện ra khỏi lỗ lắp bộ đầu cuối.

Khi bộ chuyển mạch chính gồm khoá cơ khí được khoá và mở khoá bằng cách thao tác chìa khoá cơ khí được gài vào trong lỗ chìa khoá, đường tâm của bộ chuyển mạch chính dùng để chỉ đường trục quay của chìa khoá cơ khí. Khi bộ chuyển mạch chính gồm khoá điện tử được khoá và mở khoá bằng cách thao tác chìa khoá điện tử và khoá điện tử gồm núm xoay để được thao tác bởi người điều khiển, đường tâm của bộ chuyển mạch chính dùng để chỉ đường trục quay của núm xoay. Khi khoá điện tử gồm nút bấm để được ấn xuống bởi người điều khiển, đường tâm của bộ chuyển mạch chính dùng để chỉ đường thẳng vuông góc với tâm của mặt của nút bấm để thực hiện việc tiếp xúc với tay của người điều khiển.

Lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm ở vị trí xa về phía sau hơn so với đầu trước của bộ chuyển mạch chính và xa ra phía trước hơn so với đầu sau của bộ chuyển mạch chính, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo cách bố trí này, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối được nằm ngay phía trên bộ chuyển mạch chính trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do vậy, là có thể để bố trí một cách nhỏ gọn bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện theo hướng trước-sau. Tấm chắn chân được bố trí phía sau tấm che trước được nằm ở phía trước ống cổ. Một phần của bộ chuyển mạch chính và một phần của ổ cắm cấp điện được bố trí giữa tấm chắn chân và tấm che trước. Do vậy, là có thể để làm giảm tấm chắn chân và tấm che trước về kích cỡ theo hướng trước-sau.

Khoảng cách từ đầu trên của bộ chuyển mạch chính tới đầu sau của lỗ lắp bộ đầu cuối theo hướng lên-xuống của phương tiện ngắn hơn so với khoảng cách từ đầu sau của bộ chuyển mạch chính tới đầu sau của lỗ lắp bộ đầu cuối theo hướng trước-sau của phương tiện.

Theo cách bố trí này, khoảng cách theo hướng lên-xuống từ đầu trên của bộ chuyển mạch chính tới đầu sau của lỗ lắp bộ đầu cuối ngắn hơn so với khoảng cách theo hướng trước-sau từ đầu sau của bộ chuyển mạch chính tới đầu sau của lỗ lắp bộ đầu cuối. Như được mô tả trên đây, vì khoảng cách theo hướng lên-xuống từ bộ

chuyển mạch chính tới ổ cắm cáp điện ngắn hơn, là có thể để bố trí một cách nhỏ gọn bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cáp điện theo hướng lên-xuống. Hơn nữa, vì khoảng cách từ bộ chuyển mạch chính tới ổ cắm cáp điện theo hướng trước-sau dài hơn, thiết bị điện được nối vào ổ cắm cáp điện và ổ cắm cáp điện được đặt cách xa các chân của người điều khiển hơn nữa. Do vậy, là có thể để nâng cao hơn nữa sự thoải mái của người điều khiển.

Ít nhất một phần của bộ chuyển mạch chính được nằm ở vị trí xa về phía sau hơn so với đầu trước của ống cổ và xa ra phía trước hơn so với đầu sau của ống cổ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo cách bố trí này, ít nhất một phần của bộ chuyển mạch chính được nằm ngay phía trên ống cổ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Tấm chắn chân được bố trí phía sau tấm che trước được nằm ở phía trước ống cổ. Một phần của bộ chuyển mạch chính được bố trí giữa tấm chắn chân và tấm che trước. Do vậy, so với trường hợp mà toàn bộ bộ chuyển mạch chính được đặt xa ra phía trước hoặc xa về phía sau hơn so với ống cổ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, là có thể để làm giảm tấm chắn chân và tấm che trước về kích cỡ theo hướng trước-sau.

Tấm chắn chân còn gồm phần chứa để chứa vật dụng. Phần chứa được nằm ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cáp điện so với ống cổ theo phương bề rộng của phương tiện và gồm phần miệng được nằm phía dưới lỗ lắp bộ đầu cuối.

Theo cách bố trí này, phần chứa được bố trí trên tấm chắn chân. Vật dụng được đặt trong phần chứa qua miệng của phần chứa. Miệng của phần chứa được nằm ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cáp điện so với ống cổ và được bố trí phía dưới lỗ lắp bộ đầu cuối. Khi điện thoại thông minh được đặt trong phần chứa được nối vào ổ cắm cáp điện qua cáp cáp điện, cáp cáp điện không đi qua đường trục tâm phương tiện mà thông xuống từ ổ cắm cáp điện tới điện thoại thông minh trong phần chứa. Do vậy, so với trường hợp mà miệng của phần chứa được bố trí ngược phía với bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cáp điện so với đường trục tâm phương tiện, là khó để cáp cáp điện gây ra sự cản trở.

Các yếu tố, dấu hiệu, công đoạn, đặc tính và thuận lợi trên đây và khác nữa của sáng chế sẽ trở nên rõ ràng hơn từ phần mô tả chi tiết về các phương án được ưu tiên có dựa vào các hình vẽ kèm theo dưới đây.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1A là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án được ưu tiên thứ nhất.

Fig.1B là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên mà một phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được đơn giản hoá.

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tám chân chân và kết cấu đi theo tám chân chân.

Fig.3 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện tám chân chân, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện.

Fig.4 là hình vẽ sơ đồ mạch thể hiện mạch điện dạng sơ đồ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Fig.5 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tám chân chân, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thẳng đứng của tám chân chân và ổ cắm cấp điện được cắt dọc theo đường VI-VI được chỉ ra trên Fig.5.

Fig.7 là hình vẽ được phóng to không hoàn toàn của Fig.6.

Fig.8 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tám chân chân, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện.

Fig.9 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện tám chân chân, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện.

Fig.10 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện tám chân chân, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt của ổ cắm cấp điện dọc theo phần có đường tâm của ổ cắm cấp điện.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt của ổ cắm cấp điện được cắt dọc theo đường XII-XII được chỉ ra trên Fig.11.

Fig.13 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tám chân chân, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện theo phương án được ưu tiên thứ hai.

Fig.14 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện tám chân, bộ chuyển mạch chính và ổ cắm cấp điện theo phương án được ưu tiên thứ hai.

Fig.15 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thẳng đứng của tám chân và ổ cắm cấp điện được cắt dọc theo đường XV-XV được chỉ ra trên Fig.13.

Mô tả chi tiết phương án ưu tiên thực hiện sáng chế

Các hướng trước-sau, lên-xuống và phải-trái được xác định trên cơ sở điểm nhìn của người điều khiển mặt hướng về phía trước ngồi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 di chuyển thẳng về phía trước trên mặt phẳng nằm ngang (trong đó tay lái 9 được bố trí ở vị trí di chuyển thẳng). Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn sẽ được mô tả dưới đây trừ khi quy định cụ thể được đưa ra.

Hướng phải-trái tương ứng với phương bề rộng phương tiện (phương bề rộng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1). Đường trục tâm phương tiện WO (xem Fig.2) tương ứng với mặt phẳng thẳng đứng đi qua đường tâm của ống cổ 3 và vuông góc với trục tâm quay của bánh sau Wr. “U” và “F” trên Fig.1 lần lượt biểu thị hướng lên trên và hướng phía trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. “L” trên Fig.2 biểu thị hướng sang trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Cùng cách thức này áp dụng cho các hình vẽ khác. Hình chiếu nhìn từ trên xuống, hình chiếu nhìn từ một bên và hình chiếu nhìn từ sau lần lượt có nghĩa là hình chiếu nhìn từ trên xuống, hình chiếu nhìn từ một bên và hình chiếu nhìn từ sau của xe máy 1 trừ khi quy định cụ thể được đưa ra.

Fig.1A là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo phương án được ưu tiên thứ nhất. Fig.1B là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 mà một phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 được đơn giản hoá.

Như được thể hiện trên Fig.1A, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 là xe scutơ chẳng hạn. Như được thể hiện trên Fig.1B, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm khung 2 được che bằng vỏ che ngoài. Khung 2 gồm ống cổ 3 kéo dài chếch về phía sau và lên phía trên, khung đi xuống 4 kéo dài chếch về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ 3 và cặp khung dưới 5 kéo dài chếch về phía

sau và lên phía trên từ khung đi xuống 4. Các đầu trước của cặp khung dưới 5 được bố trí phía dưới ống cổ 3. Cặp khung dưới 5 tương ứng được bố trí ở bên phải và ở bên trái của đường trục tâm phương tiện WO.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm yên ngồi kiểu chân đế hai bên 6 mà người điều khiển ngồi trên đó. Fig.1A và Fig.1B thể hiện một ví dụ mà yên 6 gồm yên chính 6m mà người điều khiển ngồi trên đó và yên cho người ngồi sau 6t mà người đi cùng ngồi trên đó. Yên 6 có thể là yên cho một người. Yên 6 được bố trí phía sau ống cổ 3. Yên 6 được bố trí phía trên cặp khung dưới 5. Yên 6 có thể được đỡ trực tiếp bởi cặp khung dưới 5 hoặc có thể được đỡ gián tiếp bởi cặp khung dưới 5.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm hộp chứa vật dụng 7 được bố trí bên dưới yên 6. Miệng được bố trí ở phần đầu trên của hộp chứa vật dụng 7 được là hở ra hoặc đóng kín bởi yên 6. Yên 6 có thể xoay được lên phía trên và xuống phía dưới so với hộp chứa vật dụng 7 giữa vị trí đóng (vị trí được thể hiện trên Fig.1A và Fig.1B) mà tại đó miệng của hộp chứa vật dụng 7 được đóng kín bởi yên 6 và vị trí mở mà tại đó miệng của hộp chứa vật dụng 7 được làm hở ra. Khi yên 6 được hạ tới vị trí đóng, phần đầu sau của yên 6 được khoá ở khung 2 bởi cơ cấu khoá yên 8.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm tay lái 9 được lái bởi người điều khiển và càng trước 10 để đỡ bánh trước Wf theo cách quay được. Càng trước 10 là một ví dụ về bộ phận đỡ bánh trước gồm cặp ống càng 12 được bố trí ở các bên phải và trái tương ứng của bánh trước Wf và trục lái 11 được lắp ở ống cổ 3. Trục lái 11 được nhô lên phía trên từ phần đầu trên của ống cổ 3. Tay lái 9 được nối vào phần đầu trên của trục lái 11. Tay lái 9 được bố trí phía trên ống cổ 3. Việc đánh lái tay lái 9 làm cho bánh trước Wf xoay sang phải hoặc sang trái quanh đường tâm của ống cổ 3 cùng với tay lái 9 và càng trước 10.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm cụm công suất 15 làm quay bánh sau Wr. Cụm công suất 15 gồm động cơ 16 sinh công suất để cho phép phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 di chuyển và cơ cấu dẫn động 17 truyền công suất của động cơ 16 cho bánh sau Wr. Động cơ 16 là một ví dụ về động cơ chính. Động cơ chính cũng có thể là động cơ điện. Nếu động cơ chính là động cơ 16 thì phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm bình nhiên liệu 13 để cất giữ nhiên liệu để được cấp cho động cơ 16. Cặp khung dưới 5 được bố trí ở các bên

phải và trái tương ứng của bình nhiên liệu 13. Bình nhiên liệu 13 được bố trí bên dưới bản đế chân 30 được thảo luận sau.

Fig.1A và Fig.1B thể hiện một ví dụ trong đó cụm công suất 15 là cụm động cơ có thể động cơ được lên và xuống so với khung 2. Trong trường hợp của ví dụ này, cụm công suất 15 được lắp vào khung 2 qua trục xoay 14 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Bánh sau Wr được đỡ theo cách quay được bởi phần đầu sau của cụm công suất 15. Bánh sau Wr và cụm công suất 15 động cơ được lên và xuống quanh trục xoay 14 so với khung 2. Phần đầu trên của bộ giảm chấn sau 18 được lắp vào khung 2, trong khi phần đầu dưới của bộ giảm chấn sau 18 được lắp vào phần đầu sau của cụm công suất 15.

Như được thể hiện trên Fig.1A, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm đèn trước 21 phát ánh sáng ra phía trước và hai đèn chớp trước 22 chớp sáng đáp lại thao tác của người điều khiển. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 còn gồm đèn sau 23 phát ánh sáng về phía sau và hai đèn chớp sau 24 chớp sáng đáp lại thao tác của người điều khiển. Đèn trước 21 và các đèn chớp trước 22 được bố trí xa ra phía trước hơn so với yên 6. Đèn sau 23 và các đèn chớp sau 24 được nằm xa về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau Wr.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm ắc quy 25 để lưu trữ điện để được cấp cho nhiều thiết bị điện được lắp ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Điện được lưu trữ ở ắc quy 25 được cấp cho nhiều thiết bị điện được lắp ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 như đèn trước 21 và các đèn chớp trước 22. Điện được sinh ra ở máy phát điện được dẫn động bởi động cơ 16 được cấp cho các thiết bị điện này và ắc quy 25. Theo cách thức này, ắc quy 25 được nạp điện. Ắc quy 25 được bố trí giữa hộp chứa vật dụng 7 và đèn sau 23. Phần đầu sau của yên 6 được bố trí phía trên ắc quy 25, trong lúc bánh sau Wr được bố trí phía dưới ắc quy 25.

Vỏ che ngoài của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm tấm che tay lái 26 được bố trí ở phía trước và phía sau tay lái 9, tấm che trước 27 được bố trí ở phía trước ống cổ 3 và tấm chắn chân 29 được bố trí phía sau ống cổ 3. Tấm chắn chân 29 được bố trí giữa ống cổ 3 và yên 6 theo hướng trước-sau. Yên 6 được bố trí phía sau tấm chắn chân 29. Chấn bụn trước 28 của vỏ che ngoài được bố trí phía trên bánh trước Wf. Chấn bụn trước 28 được xoay sang phải và sang trái cùng với bánh

trước Wf. Tấm che tay lái 26 được xoay sang phải và sang trái cùng với tay lái 9.

Vỏ che ngoài gồm bản đế chân 30 được bố trí phía trên cặp khung dưới 5, cặp tấm che phía dưới 31 được bố trí ở các bên phải và trái tương ứng của cặp khung dưới 5, và tấm che dưới 32 được bố trí bên dưới yên 6. Tấm che dưới 32 được bố trí phía sau tấm chắn chân 29. Vỏ che ngoài xác định khoảng không để chân 33 trong đó chứa các bàn chân và chân của người điều khiển ngồi trên yên 6, giữa tấm chắn chân 29 và tấm che dưới 32 theo hướng trước-sau.

Các bàn chân của người điều khiển ngồi trên yên 6 được đặt trên bề mặt phẳng 30s được bố trí trên mặt trên của bản đế chân 30. Bề mặt phẳng 30s giao cắt đường trục tâm phương tiện WO. Bề mặt phẳng 30s có thể là bề mặt phẳng hoàn hảo không có các phần lõm hoặc phần nhô hoặc cũng có thể gần như là mặt phẳng có các phần lõm hoặc phần nhô không cản trở việc đặt chân (ví dụ, các phần lõm hoặc phần nhô khoảng từ 1 đến 2cm). Như được thể hiện trên Fig.1A, khi bàn chân của người điều khiển ngồi trên yên 6 được đặt trên bề mặt phẳng 30s, chân của người điều khiển được sắp xếp phía sau tấm chắn chân 29. Chân của người điều khiển và mặt sau của tấm chắn chân 29 hướng trực tiếp vào nhau theo hướng trước-sau.

Vỏ che ngoài gồm cặp tấm che phía sau phải và trái 34 được bố trí ở các bên phải và trái tương ứng của cặp khung dưới 5 và tấm che sau 35 được bố trí giữa các phần đầu sau của cặp tấm che phía sau 34. Các tấm che phía sau 34 được bố trí bên dưới yên 6 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Chấn bùn sau 36 của vỏ che ngoài kéo dài từ các tấm che phía sau 34 chệch về phía sau và xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ một bên. Chấn bùn sau 36 được bố trí phía trên và phía sau bánh sau Wr.

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tấm chắn chân 29 và kết cấu đi theo tấm chắn chân 29. Fig.3 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện tấm chắn chân 29, bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61. Fig.4 là hình vẽ sơ đồ mạch thể hiện mạch điện dạng sơ đồ 68 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

Như được thể hiện trên Fig.2, tấm chắn chân 29 gồm tấm chắn giữa 41 được bố trí phía sau tấm che trước 27, cặp tấm chắn phía bên 42 được bố trí ở các bên phải và trái tương ứng của tấm chắn giữa 41, và tấm chắn dưới 43 được bố trí bên dưới tấm chắn giữa 41 và cặp tấm chắn phía bên 42. Tấm chắn giữa 41, các tấm chắn phía bên 42 và tấm chắn dưới 43 tất cả được bố trí ở phía trước các chân của người điều khiển

ngồi trên yên 6 để cho hướng vào các chân của người điều khiển (xem Fig.1A).

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm vành đế 44 xác định cửa nạp nhiên liệu và nắp cửa nạp nhiên liệu 45 để làm hở ra và đóng kín cửa nạp nhiên liệu. Nắp cửa nạp nhiên liệu 45 được bố trí ở bên trái của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ sau. Nắp cửa nạp nhiên liệu 45 được nằm trên tấm chắn chân 29 và được để lộ ra trên mặt sau của tấm chắn chân 29. Nắp cửa nạp nhiên liệu 45 di chuyển được so với vành đế 44 giữa vị trí mở mà tại đó cửa nạp nhiên liệu được làm hở ra và vị trí đóng mà tại đó cửa nạp nhiên liệu được đóng kín (vị trí được thể hiện trên Fig.2). Nắp cửa nạp nhiên liệu 45 được khoá tại vị trí đóng bởi móc được bố trí trên nắp cửa nạp nhiên liệu 45.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bộ chuyển mạch chính 51 được thao tác bởi người điều khiển khi khởi động nhiều thiết bị điện và động cơ 16 được lắp ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Bộ chuyển mạch chính 51 gồm khoá 56 gồm lỗ chìa khoá 56h mà chìa khoá chính 50 (xem Fig.5) được gài vào trong đó và bảng chuyển mạch 52 gồm lỗ xuyên để lộ ra ngoài lỗ chìa khoá 56h. Bộ chuyển mạch chính 51 có thể gồm nút nhiên liệu 55a để được ấn xuống bởi người điều khiển khi người điều khiển mở nắp cửa nạp nhiên liệu 45 và nút yên 55b để được ấn xuống bởi người điều khiển khi người điều khiển mở yên 6.

Khoá 56, nút nhiên liệu 55a và nút yên 55b được bố trí trên bảng chuyển mạch 52. Bảng chuyển mạch 52 gồm bảng chính 53 mà khoá 56 được lắp trên đó và bảng phụ 54 mà nút nhiên liệu 55a và nút yên 55b được lắp trên đó. Nút nhiên liệu 55a và nút yên 55b được nằm quanh lỗ chìa khoá 56h. Fig.2 thể hiện một ví dụ trong đó nút nhiên liệu 55a và nút yên 55b được nằm ở bên phải của lỗ chìa khoá 56h trên hình chiếu nhìn từ sau, và nút nhiên liệu 55a và nút yên 55b được sắp hàng cạnh nhau theo hướng lên-xuống trên hình chiếu nhìn từ sau.

Bảng chính 53, bảng phụ 54, khoá 56, nút nhiên liệu 55a và nút yên 55b được nằm ở bên phải của ống cổ 3. Bảng chính 53 và bảng phụ 54 được nằm trên tấm chắn chân 29 và được để lộ ra trên mặt sau của tấm chắn chân 29. Theo cách tương tự, khoá 56, nút nhiên liệu 55a và nút yên 55b được nằm trên tấm chắn chân 29 và được để lộ ra trên mặt sau của tấm chắn chân 29. Bộ chuyển mạch chính 51 xuyên qua tấm chắn chân 29. Phần đầu dưới của bộ chuyển mạch chính 51 tương ứng với phần đầu trước

của bộ chuyển mạch chính 51 được nằm trong khoảng không giữa tấm chắn chân 29 và tấm che trước 27.

Như được thể hiện trên Fig.3, chìa khoá chính 50 gồm bộ chuyển mạch chọn 57 được chuyển sang nhiều trạng thái. Bộ chuyển mạch chọn 57 tương ứng với công tắc cấp điện và công tắc khởi động. Công tắc cấp điện ngắt và đóng mạch điện 68 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 (xem Fig.4). Công tắc khởi động làm quay động cơ khởi động 69 (xem Fig.4) và nhờ vậy khởi động động cơ 16. Bộ chuyển mạch chọn 57 được nằm trong khoảng không giữa tấm chắn chân 29 và tấm che trước 27. Khoá 56 kéo dài lên phía trên từ bộ chuyển mạch chọn 57. Việc chuyển của bộ chuyển mạch chọn 57 được khoá bởi khoá 56.

Ví dụ, khoá 56 của bộ chuyển mạch chính 51 là khoá trụ. Khoá trụ gồm rôto dạng cột trụ có mặt đầu mà trên đó lỗ chìa khoá 56h mà chìa khoá chính 50 được gài vào trong đó được bố trí, và vỏ hình trụ 56c, có dạng cột trụ, để chứa rôto. Rôto có thể quay được so với vỏ hình trụ 56c quanh đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 (đường tâm của rôto) và có khả năng dừng tại nhiều vị trí gồm vị trí TẮT, vị trí BẬT và vị trí KHỞI ĐỘNG. Khi chìa khoá chính 50 không được gài trong lỗ chìa khoá 56h, rôto bị khoá tại vị trí TẮT. Khi chìa khoá chính 50 được gài vào trong lỗ chìa khoá 56h, rôto được mở khoá.

Như được thể hiện trên Fig.4, trạng thái của bộ chuyển mạch chọn 57 của bộ chuyển mạch chính 51 được chuyển sang đáp lại góc quay của rôto. Khi người điều khiển xoay chìa khoá chính 50 được gài trong lỗ chìa khoá 56h từ vị trí TẮT sang vị trí BẬT, bộ chuyển mạch chọn 57 được chuyển từ trạng thái TẮT sang trạng thái BẬT để đóng mạch điện 68 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Trạng thái này cho phép điện của ắc quy 25 được cấp cho nhiều thiết bị điện được lắp ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Sau đó, khi người điều khiển xoay chìa khoá chính 50 được gài trong lỗ chìa khoá 56h từ vị trí BẬT sang vị trí KHỞI ĐỘNG, bộ chuyển mạch chọn 57 được chuyển từ trạng thái BẬT sang trạng thái KHỞI ĐỘNG để bật động cơ khởi động 69. Theo cách thức này, động cơ 16 được khởi động (kích hoạt).

Ví dụ, nhiều thiết bị điện được bố trí ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm điều khiển điện tử (Electronic Control Unit - ECU) để điều

khiến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 và cụm đánh lửa điện dung (Capacitor Discharge Ignition - CDI) để điều khiển việc đánh lửa. Ổ cắm cấp điện 61 được thảo luận sau cũng thuộc về nhiều thiết bị điện. Ổ cắm cấp điện 61 được nối vào ắcqui 25 qua mạch điện 68. Khi bộ chuyển mạch chọn 57 được chuyển từ trạng thái TẮT sang trạng thái BẬT, mạch được bố trí xen giữa ổ cắm cấp điện 61 và ắcqui 25 được đóng.

Như được thể hiện trên Fig.2, tấm chắn chân 29 gồm phần chứa 46 để chứa các vật dụng. Phần chứa 46 gồm phần miệng hình vòng 46o mà các vật dụng đi qua đó theo hướng lên-xuống, và các phần hình trụ từ 47 đến 48 xác định khoảng không chứa 46s mà vật dụng được đặt qua phần miệng 46o được nằm ở đó. Phần chứa 46 được nằm ở bên phải của ống cổ 3. Ít nhất một phần của phần chứa 46 được bố trí bên dưới bảng chuyển mạch 52 của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần miệng 46o của phần chứa 46 không được che bởi nắp mà được để lộ ra trên mặt sau của tấm chắn chân 29.

Các phần hình trụ từ 47 đến 48 gồm phần ngoài 47 được nằm phía sau khoảng không chứa 46s và phần trong 48 được nằm ở phía trước phần ngoài 47. Khoảng không chứa 46s của phần chứa 46 được xác định bởi phần ngoài 47 và phần trong 48. Phần ngoài 47 là một phần của tấm chắn giữa 41. Như được thể hiện trên Fig.3, phần trong 48 là bộ phận tách biệt được gắn vào tấm chắn giữa 41 và khác với tấm chắn giữa 41. Phần trong 48 có thể liên khối với tấm chắn giữa 41. Phần ngoài 47 có thể là bộ phận tách biệt được gắn vào tấm chắn giữa 41 và khác với tấm chắn giữa 41.

Như được thể hiện trên Fig.2, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm ổ cắm cấp điện 61 cấp điện một chiều (Direct Current - DC) được lưu trữ ở ắcqui 25. Ổ cắm cấp điện 61 được nằm ở bên phải của ống cổ 3. Ít nhất một phần của ổ cắm cấp điện 61 được nằm phía trên bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau. Ổ cắm cấp điện 61 được nằm trên tấm chắn chân 29 và được để lộ ra trên mặt sau của tấm chắn chân 29. Ổ cắm cấp điện 61 xuyên qua tấm chắn chân 29 theo hướng trước-sau. Như được thể hiện trên Fig.3, phần đầu trước của ổ cắm cấp điện 61 được nằm trong khoảng không ở phía trước tấm chắn chân 29. Dây dẫn điện 67 nối ổ cắm cấp điện 61 và ắcqui 25 được nối vào phần đầu trước của ổ cắm cấp điện 61.

Như được thể hiện trên Fig.2, một phần của bộ chuyển mạch chính 51 và một

phần của ổ cắm cấp điện 61 được nằm trên mặt sau của tấm chắn chân 29. Bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 được nhô ra từ mặt sau của tấm chắn chân 29. Một phần của bộ chuyển mạch chính 51 và một phần của ổ cắm cấp điện 61 được nằm phía ngoài tấm chắn chân 29. Mặt sau của tấm chắn chân 29 là một phần của mặt ngoài của tấm chắn chân 29. Do vậy, bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 được để lộ ra trên mặt ngoài của tấm chắn chân 29.

Ổ cắm cấp điện 61 gồm mặt đầu 61s gồm lỗ lắp bộ đầu cuối 62 mà bộ đầu cuối của thiết bị điện được lắp vào trong đó và nắp 63 làm hở ra và đóng kín lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Fig.2 thể hiện trạng thái trong đó nắp 63 được mở. Bộ đầu cuối của thiết bị điện được lắp vào trong lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể là bộ đầu cuối của bản thân thiết bị điện như bộ sạc điện có ổ cắm chẳng hạn; cũng có thể là bộ đầu cuối của bộ chuyển đổi điện được bố trí với lỗ khớp bộ đầu cuối của thiết bị điện hoặc cáp cấp điện; hoặc cũng có thể là bộ đầu cuối của cáp cấp điện để nối thiết bị điện và ổ cắm cấp điện 61.

Fig.2 thể hiện một ví dụ trong đó bộ chuyển đổi điện 64 là một ví dụ về thiết bị điện được lắp ở lỗ lắp bộ đầu cuối 62 và điện thoại thông minh 66 được nối vào ổ cắm cấp điện 61 qua cáp buýt nối tiếp đa năng (Universal Serial Bus - USB) 65, tức là một ví dụ về cáp cấp điện. Ở ví dụ này, điện thoại thông minh 66 được giữ bên trong phần chứa 46 được nằm phía dưới ổ cắm cấp điện 61. Cáp USB 65 kéo dài từ bộ chuyển đổi điện 64 tới điện thoại thông minh 66 qua khoảng không ở bên phải của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau. Bộ đầu cuối (bộ nối USB) của cáp USB 65 được lắp vào trong cổng USB được bố trí trên bộ chuyển đổi điện 64.

Fig.5 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tấm chắn chân 29, bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61. Fig.6 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thẳng đứng của tấm chắn chân 29 và ổ cắm cấp điện 61 được cắt dọc theo đường VI-VI được chỉ ra trên Fig.5. Fig.7 là hình vẽ được phóng to không hoàn toàn của Fig.6. Fig.8, Fig.9 và Fig.10 tương ứng là các hình vẽ nhìn từ sau, hình vẽ nhìn từ trên xuống và hình vẽ nhìn từ phải thể hiện tấm chắn chân 29, bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61.

Như được thể hiện trên Fig.5, tấm chắn chân 29 gồm vách trên 71 được nằm quanh trục lái 11. Vách trên 71 gồm phần sau 71r được bố trí phía sau trục lái 11, cặp phần phía bên 71s được bố trí ở các bên phải và trái tương ứng của trục lái 11, và phần

trước 71f được nằm xa ra phía trước hơn so với trục lái 11 và kéo dài ra phía ngoài từ cặp phần phía bên 71s theo phương bề rộng phương tiện.

Tấm chắn chân 29 còn gồm vách giữa 72 được nằm phía sau ống cổ 3. Vách giữa 72 kéo dài xuống phía dưới từ phần sau 71r của vách trên 71. Vách giữa 72 kéo dài xuống phía dưới từ mặt đầu trên của vách trên 71 tương ứng với mặt đầu trên của tấm chắn chân 29. Vách giữa 72 gối chồng ống cổ 3 và trục lái 11 trên hình chiếu nhìn từ sau. Bulông để bắt tấm chắn chân 29 vào ống cổ 3 được lắp vào trong lỗ xuyên h1 xuyên qua vách giữa 72 theo hướng trước-sau. Lỗ xuyên h1 được nằm ở đường trục tâm phương tiện WO.

Ngoài vách trên 71 và vách giữa 72, tấm chắn chân 29 còn gồm phần lõm phải 73 và phần lõm trái 79 được làm lõm ra phía trước từ mặt sau của vách giữa 72 gối chồng ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần lõm phải 73 được nằm ở bên phải của ống cổ 3 và trục lái 11. Phần lõm phải 73 gối chồng ống cổ 3 và trục lái 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần lõm trái 79 được nằm ở bên trái ống cổ 3 và trục lái 11. Phần lõm phải 73 và phần lõm trái 79, mỗi phần được làm hở về phía sau cũng như hở lên phía trên. Phần lõm phải 73 cũng được làm hở sang phải. Phần lõm trái 79 cũng được làm hở sang trái.

Tấm chắn chân 29 gồm vách trong phải 74 kéo dài ra phía trước từ phần đầu phải của vách giữa 72, đế phải 75 kéo dài ra phía ngoài từ phần đầu dưới của vách trong phải 74 theo phương bề rộng phương tiện, và vách trước phải 76 kéo dài lên phía trên từ phần đầu trước của đế phải 75. Tấm chắn chân 29 còn gồm vách sau phải 77 kéo dài xuống phía dưới từ phần đầu sau của đế phải 75, và vách ngoài phải 78 kéo dài xuống phía dưới từ phần đầu phải của đế phải 75. Phần lõm phải 73 được xác định bởi vách trong phải 74, đế phải 75 và vách trước phải 76. Đế phải 75 tương ứng với phần đáy của phần lõm phải 73 theo hướng lên-xuống.

Tấm chắn chân 29 gồm vách trong trái 80 kéo dài ra phía trước từ phần đầu trái của vách giữa 72, đế trái 81 kéo dài ra phía ngoài từ phần đầu dưới của vách trong trái 80 theo phương bề rộng phương tiện, và vách trước trái 82 kéo dài lên phía trên từ phần đầu trước của đế trái 81. Tấm chắn chân 29 còn gồm vách sau trái 83 kéo dài xuống phía dưới từ phần đầu sau của đế trái 81, và vách ngoài trái 84 kéo dài xuống phía dưới từ phần đầu trái của đế trái 81. Phần lõm trái 79 được xác định bởi vách

trong trái 80, đế trái 81 và vách trước trái 82. Đế trái 81 tương ứng với phần đáy của phân lõm trái 79 theo hướng lên-xuống.

Vách trong phải 74, đế phải 75, vách trước phải 76, vách sau phải 77 và vách ngoài phải 78 được nằm ở bên phải của đường trục tâm phương tiện WO. Vách trong trái 80, đế trái 81, vách trước trái 82, vách sau trái 83 và vách ngoài trái 84 được nằm ở bên trái của đường trục tâm phương tiện WO. Vách trong phải 74 được nằm ở bên phải của ống cổ 3 và trục lái 11, và gối chông ống cổ 3 và trục lái 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Theo cách tương tự, vách trong trái 80 được nằm ở bên trái của ống cổ 3 và trục lái 11, và gối chông ống cổ 3 và trục lái 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Bảng chuyển mạch 52 của bộ chuyển mạch chính 51 được lắp vào đế phải 75. Ổ cắm cấp điện 61 được lắp vào vách trước phải 76. Nắp cửa nạp nhiên liệu 45 được lắp vào đế trái 81. Đế phải 75 được nằm phía trên lỗ xuyên h1 của tấm chắn chân 29 trên hình chiếu nhìn từ sau. Một phần của đế trái 81 được nằm tại cùng độ cao như độ cao của lỗ xuyên h1 của tấm chắn chân 29. Ít nhất một phần của đế phải 75 được nằm phía trên đế trái 81 trên hình chiếu nhìn từ sau. Nắp cửa nạp nhiên liệu 45 được nằm phía dưới bảng chuyển mạch 52 trên hình chiếu nhìn từ sau.

Như được thể hiện trên Fig.6, đế phải 75 kéo dài ra phía trước từ vách sau phải 77. Đế phải 75 kéo dài lên phía trên từ vách sau phải 77. Vách trước phải 76 kéo dài lên phía trên từ đầu trước của đế phải 75. Vách trước phải 76 gồm phần trước 76A kéo dài lên phía trên từ đầu trước của đế phải 75, và vách mái 76B kéo dài về phía sau từ phần trước 76A.

Vách mái 76B được chia ra về phía sau từ phần trước 76A. Đầu sau của vách mái 76B tương ứng với đầu sau 76r của vách trước phải 76. Đầu sau 76r của vách trước phải 76 được nằm xa về phía sau hơn so với phần trước 76A. Hơn nữa, đầu sau 76r của vách trước phải 76 được nằm ở vị trí xa về phía sau hơn so với đầu trước của đế 75 và cao hơn so với đầu trước của đế 75. Vách trước phải 76 liền khối với đế phải 75 và nối thông với đế phải 75. Phần đầu trước của đế phải 75 và phần đầu dưới của vách trước phải 76 xác định phần góc 73c có mặt cắt thẳng đứng dạng hình cung.

Đầu sau 76r của vách trước phải 76 tương ứng với đầu trên của vách trước phải 76. Đầu sau 76r của vách trước phải 76 được nằm phía trên đầu sau 75r của đế phải 75.

Đầu sau 76r của vách trước phải 76 cũng được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau 75r của đế phải 75. Đầu trước 76f của vách trước phải 76 được nằm ở vị trí thấp hơn so với đầu sau 76r của vách trước phải 76 và cao hơn so với đầu sau 75r của đế phải 75.

Như được thể hiện trên Fig.7, khoảng cách H1 theo hướng lên-xuống từ đầu sau 75r của đế phải 75 tới đầu trước 76f của vách trước phải 76 dài hơn so với khoảng cách H2 theo hướng lên-xuống từ đầu trước 76f của vách trước phải 76 tới đầu sau 76r của vách trước phải 76. Khoảng cách D1 theo hướng trước-sau từ đầu sau 75r của đế phải 75 tới đầu sau 76r của vách trước phải 76 ngắn hơn so với khoảng cách D2 theo hướng trước-sau từ đầu sau 76r của vách trước phải 76 tới đầu trước 76f của vách trước phải 76. Khoảng cách H1 có thể ngắn hơn so với khoảng cách H2 và cũng có thể bằng khoảng cách H2. Khoảng cách D1 có thể dài hơn so với khoảng cách D2 và cũng có thể bằng khoảng cách D2.

Như được mô tả trên đây, bộ chuyển mạch chính 51 gồm khoá 56, bảng chuyển mạch 52, nút nhiên liệu 55a, nút yên 55b và bộ chuyển mạch chọn 57. Ngoài các bộ phận này, bộ chuyển mạch chính 51 còn gồm giá 58 mà bulông B1 được lắp vào trong đó để bắt khoá 56 vào ống cổ 3. Giá 58 được nằm trong khoảng không giữa tấm chắn chân 29 và tấm che trước 27. Bộ chuyển mạch chọn 57 và giá 58 được che khuất bởi vỏ che ngoài gồm tấm chắn chân 29 và tấm che trước 27.

Bộ chuyển mạch chính 51 được nhô lên phía trên từ lỗ xuyên Hm xuyên qua đế phải 75 của tấm chắn chân 29. Bộ chuyển mạch chính 51 kéo dài chếch xuống phía dưới và ra phía trước từ đế phải 75. Nói cách khác, đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 kéo dài chếch xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu nhìn từ một bên. Đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 có thể nằm ngang hoặc thẳng đứng trên hình chiếu nhìn từ một bên. Đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 có thể được nghiêng so với đường trục tâm phương tiện WO trên hình chiếu nhìn từ trên xuống hoặc cũng có thể song song với đường trục tâm phương tiện WO trên hình chiếu nhìn từ trên xuống.

Tương tự với bộ chuyển mạch chính 51, ống cổ 3 kéo dài chếch xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu nhìn từ một bên. Như được thể hiện trên Fig.6, khoá 56, bảng chuyển mạch 52, nút nhiên liệu 55a, nút yên 55b, bộ chuyển mạch chọn

57 và giá 58 được nằm xa về phía sau hơn so với đầu trước 3f của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Khoá 56, bảng chuyển mạch 52, nút nhiên liệu 55a, nút yên 55b, bộ chuyển mạch chọn 57 và giá 58 cũng được nằm xa về phía sau hơn so với đầu dưới 3L của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ chuyển mạch chọn 57 và giá 58 được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau 3r của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Ổ cắm cấp điện 61 gồm vỏ hình ống 89 bao quanh lỗ lắp bộ đầu cuối 62, ốc hãm 88 để bắt chặt vỏ 89 vào tấm chắn chân 29, và bản lề 86 để nối nắp 63 với vỏ 89. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được hở trên mặt đầu 61s của vỏ 89. Như được thể hiện trên Fig.7, lỗ lắp bộ đầu cuối 62 gồm miệng 62o được nằm trên cùng mặt phẳng như mặt đầu 61s của vỏ 89, và khoảng không bên trong 62s kéo dài từ miệng 62o về phía bên trong của vỏ 89 theo phương dọc trục của ổ cắm cấp điện 61 (theo phương của đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61).

Miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 của ổ cắm cấp điện 61 không gói chông vỏ che ngoài như tấm chắn chân 29 chẳng hạn, trên hình chiếu nhìn từ sau. Nói cách khác, vỏ che ngoài như tấm chắn chân 29 chẳng hạn, không được nằm phía sau miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62, và không gói chông miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 theo hướng trước-sau. Như được thể hiện trên Fig.8, miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau. Ổ cắm cấp điện 61 không được nằm ở phần chứa của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

Như được thể hiện trên Fig.7, vỏ 89 được lắp vào trong lỗ xuyên He xuyên qua vách trước phải 76 của tấm chắn chân 29. Mặt đầu 61s, nắp 63 và bản lề 86 được nằm phía sau vách trước phải 76 và được để lộ ra trên mặt sau 76s của vách trước phải 76. Miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm phía sau vách trước phải 76. Khoảng không bên trong 62s của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 đi xuyên qua lỗ xuyên He. Ốc hãm 88 được nằm ở phía trước vách trước phải 76 và được che khuất bởi vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ sau.

Vỏ 89 gồm phần hình trụ 89t để bao quanh lỗ lắp bộ đầu cuối 62, phần đáy 89b để đóng kín đáy của phần hình trụ 89t, và mặt bích hình vòng 89f được nhô ra phía ngoài từ phần hình trụ 89t. Phần hình trụ 89t được lắp vào trong lỗ xuyên He xuyên qua vách trước phải 76 của tấm chắn chân 29. Mặt bích 89f được nằm phía sau vách

trước phải 76. Ren trong được bố trí trên mặt đường tròn trong của ốc hãm 88 được gắn vào ren ngoài được bố trí trên mặt đường tròn ngoài của phần hình trụ 89t. Vách trước phải 76 được kẹp giữa mặt bích 89f và ốc hãm 88. Kết cấu này cho phép vỏ 89 được bắt chặt vào tấm chắn chân 29.

Như được thể hiện trên Fig.5, ổ cắm cấp điện 61 còn gồm tai 87 được kẹp nhờ ngón tay cái và ngón trỏ của người điều khiển khi người điều khiển di chuyển nắp 63. Tai 87 được nhô ra từ mép ngoài của nắp 63. Theo cách tương tự, bản lề 86 được nhô ra từ mép ngoài của nắp 63. Fig.5 thể hiện trạng thái trong đó lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được làm hở ra. Khi lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được đóng kín với nắp 63, tai 87 được nằm phía dưới bản lề 86. Ít nhất một phần của bản lề 86 được nằm phía trên đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61. Fig.5 thể hiện một ví dụ trong đó toàn bộ bản lề 86 được nằm phía trên đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61.

Như được thể hiện trên Fig.6, để làm hở ra và đóng kín lỗ lắp bộ đầu cuối 62, nắp 63 được di chuyển theo hướng lên-xuống so với lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Bản lề 86 được uốn cong khi nắp 63 được mở ra hoặc đóng lại. Khi lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được làm hở ra, đó là khi lỗ lắp bộ đầu cuối 62 không được che bằng nắp 63, ít nhất một phần của nắp 63 được bố trí phía trên lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Vào lúc này, ít nhất một phần của nắp 63 được bố trí xa về phía sau hơn so với lỗ lắp bộ đầu cuối 62.

Như được thể hiện trên Fig.8, ổ cắm cấp điện 61 được nằm bên trong phần lõm 85 được bố trí trên vách trước phải 76. Phần lõm 85 được nằm xa ra phía ngoài hơn so với đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 theo phương bề rộng phương tiện. Phần lõm 85 gồm mặt đáy 85b được nằm xa ra phía trước hơn so với mặt sau 76s của vách trước phải 76, và mặt biên trong 85i kéo dài ra phía trước từ mặt sau 76s của vách trước phải 76 tới mặt đáy 85b. Ổ cắm cấp điện 61 được lắp vào trong lỗ xuyên He (xem Fig.7) xuyên qua mặt đáy 85b của phần lõm 85 theo hướng trước-sau. Toàn bộ miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm bên trong phần lõm 85 và được che khuất bởi mặt biên trong 85i của phần lõm 85 trên hình chiếu nhìn từ một bên (xem Fig.10).

Fig.7 thể hiện một ví dụ trong đó đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 kéo dài chệch về phía sau và lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nói cách khác, đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 kéo dài chệch về phía sau và lên phía trên theo

hướng trước-sau. Đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 kéo dài chéo về phía sau và lên phía trên từ ổ cắm cấp điện 61. Ở ví dụ này, lỗ lắp bộ đầu cuối 62 của ổ cắm cấp điện 61 được định hướng lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ sau. Đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 cũng có thể kéo dài theo phương nằm ngang trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 có thể được nghiêng so với đường trục tâm phương tiện WO trên hình chiếu nhìn từ trên xuống (xem Fig.5), hoặc cũng có thể song song với đường trục tâm phương tiện WO trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Fig.9 thể hiện một ví dụ trong đó đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 kéo dài chéo về phía sau và sang phải trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 của ổ cắm cấp điện 61 được định hướng về phía người điều khiển, do vậy có tính tới khả năng thao tác của ổ cắm cấp điện 61.

Như được thể hiện trên Fig.7, đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 được làm nghiêng theo một góc nghiêng θ_1 so với mặt phẳng nằm ngang. Như được thể hiện trên Fig.9, đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 được làm nghiêng theo một góc nghiêng θ_2 so với mặt phẳng thẳng đứng song song với đường trục tâm phương tiện WO. Góc nghiêng θ_1 của ổ cắm cấp điện 61 nhỏ hơn so với góc nghiêng θ_2 của ổ cắm cấp điện 61. Góc nghiêng θ_1 có thể lớn hơn so với góc nghiêng θ_2 hoặc cũng có thể bằng góc nghiêng θ_2 . Tuy nhiên, từ quan điểm về việc đảm bảo khả năng thao tác của ổ cắm cấp điện 61, lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được mong muốn là được định hướng về phía người điều khiển.

Như được thể hiện trên Fig.7, đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 được làm nghiêng theo một góc nghiêng θ_3 so với mặt phẳng nằm ngang. Góc nghiêng θ_1 của ổ cắm cấp điện 61 nhỏ hơn so với góc nghiêng θ_3 của bộ chuyển mạch chính 51. Theo cách tương tự, góc nghiêng θ_2 của ổ cắm cấp điện 61 (xem Fig.9) nhỏ hơn so với góc nghiêng θ_3 của bộ chuyển mạch chính 51. Góc nghiêng θ_1 có thể lớn hơn so với góc nghiêng θ_3 hoặc cũng có thể bằng góc nghiêng θ_3 . Theo cách tương tự, góc nghiêng θ_2 có thể lớn hơn so với góc nghiêng θ_3 hoặc cũng có thể bằng góc nghiêng θ_3 .

Như được thể hiện trên Fig.8, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ngay phía trên bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau. Nói cách

khác, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm trên hình chiếu nhìn từ sau giữa đường thẳng ảo thẳng đứng bên phải Lx đi qua đầu phải 51x của bộ chuyển mạch chính 51 và đường thẳng ảo thẳng đứng bên trái Ly đi qua đầu trái 51y của bộ chuyển mạch chính 51. Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm xa ra phía ngoài hơn so với đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ sau. Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ngay phía dưới vách mái 76B trên hình chiếu nhìn từ sau. Ít nhất một phần của vách mái 76B được nằm ở vị trí xa sang bên phải hơn so với đầu trái 62y của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 và xa sang bên trái hơn so với đầu phải 62x của lỗ lắp bộ đầu cuối 62.

Như được thể hiện trên Fig.9, phần bất kỳ của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 gói chùng vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, và được che khuất bởi vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Một phần của bảng chuyển mạch 52 gói chùng vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống và được che khuất bởi vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Đầu sau của bảng chuyển mạch 52 được nằm xa về phía sau hơn so với mép sau của mặt đầu trên của tấm chắn chân 29 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống (mép sau của mặt đầu trên của vách trên 71) và có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Đầu sau của bảng chuyển mạch 52 có thể được nằm xa ra phía trước hơn so với mép sau của mặt đầu trên của tấm chắn chân 29 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống.

Như được thể hiện trên Fig.10, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 gói chùng vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ một bên và được che khuất bởi vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nắp 63 cũng gói chùng vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ một bên và được che khuất bởi vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ngược lại với điều này, bảng chuyển mạch 52 không được che bằng vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ một bên và có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bảng chuyển mạch 52 được nằm ở bên phải của vách trong phải 74 của tấm chắn chân 29 và gói chùng vách trong phải 74 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được mô tả trên đây, vách trước phải 76 của tấm chắn chân 29 gồm phần trước 76A kéo dài lên phía trên từ đế phải 75 và vách mái 76B kéo dài về phía sau từ phần trước 76A. Như được thể hiện trên Fig.7, phần trước 76A được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau 51r của bộ chuyển mạch chính 51. Hơn nữa, phần trước 76A

được nằm xa ra phía trước hơn so với miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm trên cùng mặt phẳng như mặt đầu 61s của vỏ 89. Vách mái 76B được nằm phía trên lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Đầu sau của vách mái 76B tương ứng với đầu sau 76r của vách trước phải 76.

Đầu sau 76r của vách trước phải 76 của tấm chắn chân 29 tương ứng với đầu trên của vách trước phải 76. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ở vị trí thấp hơn so với đầu sau 76r của vách trước phải 76 và xa ra phía trước hơn so với đầu sau 76r của vách trước phải 76. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm xa ra phía trước hơn so với đường thẳng ảo thẳng đứng Lr đi qua đầu sau 76r của vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ngay cả khi nắp 63 của ổ cắm cấp điện 61 được nằm ở vị trí bất kỳ từ vị trí đóng sang vị trí mở, nắp 63 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với đầu sau 76r của vách trước phải 76 và xa ra phía trước hơn so với đầu sau 76r của vách trước phải 76.

Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ở vị trí xa về phía sau hơn so với đầu trước 51f của bộ chuyển mạch chính 51 và xa ra phía trước hơn so với đầu sau 51r của bộ chuyển mạch chính 51. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ở vị trí xa ra phía trước hơn so với bảng chuyển mạch 52 và cao hơn so với bảng chuyển mạch 52. Đầu trên 50u của chìa khoá chính 50 được gài trong bộ chuyển mạch chính 51 được nằm phía trên đầu sau 62r của lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Đầu trên 51u của bộ chuyển mạch chính 51 tương ứng với đầu trên của bảng chuyển mạch 52 được nằm ở vị trí xa về phía sau hơn so với đầu sau 62r của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 và thấp hơn so với đầu sau 62r của lỗ lắp bộ đầu cuối 62.

Khoảng cách H3 từ đầu trên 51u của bộ chuyển mạch chính 51 tới đầu sau 62r của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 theo hướng lên-xuống ngắn hơn so với khoảng cách D3 từ đầu sau 51r của bộ chuyển mạch chính 51 tương ứng với đầu sau của bảng chuyển mạch 52 tới đầu sau 62r của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 theo hướng trước-sau. Khoảng cách H3 dài hơn so với khoảng cách D4 từ đầu trên 51u của bộ chuyển mạch chính 51 tới đầu sau 62r của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 theo hướng trước-sau. Khoảng cách H3 có thể dài hơn so với khoảng cách D3 hoặc cũng có thể bằng khoảng cách D3. Khoảng cách H3 có thể ngắn hơn so với khoảng cách D4 hoặc cũng có thể bằng khoảng cách D4.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt của ổ cắm cấp điện 61 được cắt dọc theo phần gồm đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61. Fig.12 là hình vẽ mặt cắt thể hiện

mặt cắt của ổ cắm cấp điện 61 được cắt dọc theo đường XII-XII được thể hiện trên Fig.11. Như có thể thấy được bằng cách so sánh Fig.7 với Fig.11, tư thế của ổ cắm cấp điện 61 được thể hiện trên Fig.11 khác với tư thế của ổ cắm cấp điện 61 khi ổ cắm cấp điện 61 được lắp vào tấm chắn chân 29.

Như được thể hiện trên Fig.11, ổ cắm cấp điện 61 gồm đầu cuối đường tròn trong hình ống 90 được bố trí trên mặt đường tròn trong của vỏ 89 (mặt đường tròn trong của phần hình trụ 89t) và đầu cuối đáy 91 được bố trí trên mặt đáy của vỏ 89 (mặt đáy của phần đáy 89b). Cả đầu cuối đường tròn trong 90 và đầu cuối đáy 91 đều được làm bằng kim loại. Vỏ 89 được làm bằng vật liệu cách điện như nhựa chẳng hạn.

Một trong số đầu cuối đường tròn trong 90 và đầu cuối đáy 91 là đầu ra dương, trong lúc đầu kia trong số đầu cuối đường tròn trong 90 và đầu cuối đáy 91 là đầu ra âm. Điện lượng được cấp từ ắc quy 25 (xem Fig.4) chạy giữa đầu cuối đường tròn trong 90 và đầu cuối đáy 91 qua thiết bị điện được nối vào ổ cắm cấp điện 61. Theo cách thức này, điện của ắc quy 25 được cấp cho thiết bị điện.

Ngoài phần hình trụ 89t, phần đáy 89b và mặt bích 89f, vỏ 89 của ổ cắm cấp điện 61 gồm lỗ thoát nước 93 xuyên qua phần đáy 89b theo phương dọc trục của ổ cắm cấp điện 61 (theo phương của đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61). Đầu cuối đáy 91 được lắp vào trong lỗ giữa 92 xuyên qua phần giữa của phần đáy 89b theo phương dọc trục của ổ cắm cấp điện 61 và được để lộ ra tại phần giữa của phần đáy 89b.

Như được thể hiện trên Fig.12, khi ổ cắm cấp điện 61 được quan sát theo phương dọc trục của ổ cắm cấp điện 61, lỗ thoát nước 93 được nằm quanh đầu cuối đáy 91. Khi ổ cắm cấp điện 61 được lắp vào tấm chắn chân 29, lỗ thoát nước 93 tốt hơn nếu được nằm bên dưới phần đáy 89b (xem Fig.7). Khi ổ cắm cấp điện 61 được quan sát theo phương dọc trục của ổ cắm cấp điện 61, diện tích của lỗ thoát nước 93 có thể lớn hơn hoặc nhỏ hơn so với diện tích của đầu cuối đáy 91 hoặc cũng có thể bằng diện tích của đầu cuối đáy 91.

Như được mô tả trên đây, ở phương án được ưu tiên này, bộ chuyển mạch chính 51 được nằm ở bên phải của ống cổ 3. Khi bộ chuyển mạch chính 51 được thao tác, mạch điện 68 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được đóng và nhờ vậy điện được cấp cho thiết bị điện được lắp ở phương tiện giao thông kiểu ngồi

chân đế hai bên 1. Ổ cắm cấp điện 61 mà thiết bị điện như bộ sạc điện có ổ cắm hoặc cấp cấp điện được nối vào đó được bố trí ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính 51 so với ống cổ 3. Bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 được nằm trên tấm chắn chân 29 hướng vào người điều khiển ngồi trên yên 6.

Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 của ổ cắm cấp điện 61 được nằm phía trên bộ chuyển mạch chính 51. Do vậy, so với trường hợp mà một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm tại cùng độ cao như bộ chuyển mạch chính 51, là khó để bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 thực hiện việc tiếp xúc với nhau trong khoảng không ở phía trước tấm chắn chân 29. Do vậy, không cần đến sự thay đổi bất kỳ về cách bố trí mà về cơ bản là không cần thiết, để ngăn ngừa việc bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 tiếp xúc với nhau. Điều này cho phép mức tự do khi bố trí bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 được gia tăng.

Hơn nữa, đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 kéo dài theo phương ngang hoặc chéo về phía sau và lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên. Khi đầu cuối của cấp cấp điện được lắp vào trong lỗ lắp bộ đầu cuối 62, cấp cấp điện không thông xuống ngay lập tức từ lỗ lắp bộ đầu cuối 62 của ổ cắm cấp điện 61 mà thông xuống sau khi đã được kéo dài theo phương ngang hoặc chéo lên phía trên từ lỗ lắp bộ đầu cuối 62 của ổ cắm cấp điện 61. Do vậy, so với trường hợp mà đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 kéo dài chéo về phía sau và xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ một bên, là dễ dàng hơn để thao tác bộ chuyển mạch chính 51 và thiết bị điện.

Hơn nữa, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau 51r của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, thiết bị điện như cấp cấp điện chẳng hạn, được nối vào ổ cắm cấp điện 61 cũng được dịch ra phía trước. Do vậy, là khó để cấp cấp điện hoặc thiết bị tương tự khác thực hiện việc tiếp xúc với các chân của người điều khiển. Hơn nữa, là có thể để mở rộng ra phía trước khoảng không mà có khả năng tiếp nhận các chân của người điều khiển ở đó. Điều này làm cho có thể để cải thiện sự thoải mái của người điều khiển.

Hơn nữa, bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 không được nằm ở phần chứa 46 mà được để lộ ra trên tấm chắn chân 29. Do vậy, là dễ dàng để thao tác bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61. Hơn nữa, vách trước phải 76 của tấm

chấn chân 29 gồm vách mái 76B được bố trí phía trên ổ cắm cấp điện 61, và đầu sau của vách mái 76B tương ứng với đầu sau 76r của vách trước phải 76 được nằm xa về phía sau hơn so với ổ cắm cấp điện 61. Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 gói chồng vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Tức là, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được che khuất bởi tấm chấn chân 29 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Do vậy, cho dù lỗ lắp bộ đầu cuối 62 không được hướng xuống phía dưới, là khó để nước rơi như nước mưa chẳng hạn, đi vào lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Do vậy, là khó để nước rơi về phía lỗ lắp bộ đầu cuối 62 để đến được lỗ lắp bộ đầu cuối 62.

Ở phương án được ưu tiên này, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau 51r của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên, và cũng được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu trên 51u của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, ổ cắm cấp điện 61 và thiết bị điện được nối vào ổ cắm cấp điện 61 được đặt cách xa các chân của người điều khiển ngồi trên yên 6 hơn nữa. Điều này làm cho có thể để cải thiện sự thoải mái của người điều khiển.

Ở phương án được ưu tiên này, không chỉ một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 mà toàn bộ lỗ lắp bộ đầu cuối 62 gói chồng vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống và được che khuất bởi vách trước phải 76 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Do vậy, là khó hơn nữa cho nước rơi về phía lỗ lắp bộ đầu cuối 62 để tới được lỗ lắp bộ đầu cuối 62.

Ở phương án được ưu tiên này, không chỉ trên hình chiếu nhìn từ trên xuống mà còn cả trên hình chiếu nhìn từ một bên, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được che khuất bởi vách trước phải 76. Ví dụ, khi phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 di chuyển trên mặt đường ướt, nước trên mặt đường có thể bị bắn toé theo phương bề rộng phương tiện về phía lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Do vậy, là khó hơn nữa cho nước bị bắn toé theo phương bề rộng phương tiện về phía lỗ lắp bộ đầu cuối 62 để tới được lỗ lắp bộ đầu cuối 62.

Ở phương án được ưu tiên này, lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được làm hở ra hoặc đóng kín bởi nắp 63. Do vậy, là có thể để bảo vệ lỗ lắp bộ đầu cuối 62 khỏi các chất lỏng như nước mưa chẳng hạn hoặc các chất rắn như các hạt bụi chẳng hạn. Hơn nữa, vì bản lề 86 được uốn cong khi nắp 63 được mở ra hoặc đóng lại được nằm phía trên

đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61, nắp 63 được mở ngay lên phía trên hoặc chéch lên phía trên so với lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Do vậy, trong quá trình sử dụng ổ cắm cấp điện 61, ít nhất một phần của nắp 63 được bố trí phía trên lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Nước rơi về phía lỗ lắp bộ đầu cuối 62 trong lúc dùng ổ cắm cấp điện 61 bị chặn không chỉ bởi tấm chắn chân 29 mà còn cả bởi nắp 63. Việc này làm cho khó để nước tới được ổ cắm cấp điện 61 trong lúc dùng ổ cắm cấp điện 61.

Ở phương án được ưu tiên này, lỗ thoát nước 93 để thoát chất lỏng ở ổ cắm cấp điện 61 được bố trí ở vỏ 89 của ổ cắm cấp điện 61. Vỏ 89 gồm phần hình trụ 89t bao quanh lỗ lắp bộ đầu cuối 62 và phần đáy 89b đóng kín đáy của phần hình trụ 89t. Lỗ thoát nước 93 xuyên qua ít nhất một trong số phần hình trụ 89t và phần đáy 89b và kéo dài từ lỗ lắp bộ đầu cuối 62 tới khoảng không bên ngoài ổ cắm cấp điện 61. Ngay cả khi chất lỏng như nước mưa chẳng hạn, đi vào lỗ lắp bộ đầu cuối 62 hoặc các giọt nước được sinh ra bởi sự ngưng tụ ở lỗ lắp bộ đầu cuối 62, chất lỏng ở lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được xả ra qua lỗ thoát nước 93. Kết cấu này cho phép lượng chất lỏng ở lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được làm giảm.

Ở phương án được ưu tiên này, bộ chuyển mạch chính 51 được để lộ ra trên đế phải 75 của tấm chắn chân 29. Bộ chuyển mạch chính 51 kéo dài chéch ra phía trước và xuống phía dưới từ đế phải 75 về phía khoảng không ở phía trước tấm chắn chân 29. Khoảng cách theo hướng lên-xuống từ bộ chuyển mạch chính 51 tới ổ cắm cấp điện 61 gia tăng khi tiến tới gần phần đầu trước của bộ chuyển mạch chính 51 tương ứng với phần đầu dưới của bộ chuyển mạch chính 51. Dây dẫn điện 67 (xem Fig.3) được nối vào ổ cắm cấp điện 61 trong khoảng không ở phía trước tấm chắn chân 29 và thông xuống dưới về phía trước từ phần đầu trước của ổ cắm cấp điện 61. Do vậy, là có thể để mở rộng khoảng không có khả năng tiếp nhận dây dẫn điện 67 được nối vào ổ cắm cấp điện 61, do vậy đem lại mức tự do cao hơn trong việc bố trí dây dẫn điện 67.

Ở phương án được ưu tiên này, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ở vị trí xa sang trái hơn so với đầu phải của bộ chuyển mạch chính 51 và xa sang phải hơn so với đầu trái của bộ chuyển mạch chính 51, trên hình chiếu nhìn từ sau. Tức là, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ngay phía trên bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau. Do vậy, là có thể để bố trí một cách nhỏ gọn bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 theo phương bề rộng phương tiện.

Việc này làm cho có thể dễ làm giảm tấm chắn chân 29 về kích cỡ theo hướng phải-trái.

Ở phương án được ưu tiên này, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ngay phía trên bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau, và cũng được nằm xa ra phía ngoài hơn so với đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ sau. Tức là, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được dịch ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện so với đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau. Do vậy, khi bộ chuyển mạch chính 51 được thao tác, là khó để thiết bị điện được lắp ở lỗ lắp bộ đầu cuối 62 gây ra sự cản trở. Theo cách khác, là khó để bộ chuyển mạch chính 51 cản trở việc lắp vào hoặc tháo thiết bị điện ra khỏi lỗ lắp bộ đầu cuối 62.

Ở phương án được ưu tiên này, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ngay phía trên bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, là có thể dễ bố trí một cách nhỏ gọn bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 theo hướng trước-sau. Tấm chắn chân 29 được bố trí phía sau tấm che trước 27 được nằm ở phía trước ống cổ 3. Một phần của bộ chuyển mạch chính 51 và một phần của ổ cắm cấp điện 61 được bố trí giữa tấm chắn chân 29 và tấm che trước 27. Do vậy, là có thể dễ làm giảm tấm chắn chân 29 và tấm che trước 27 về kích cỡ theo hướng trước-sau.

Ở phương án được ưu tiên này, khoảng cách H3 theo hướng lên-xuống từ đầu trên 51u của bộ chuyển mạch chính 51 tới đầu sau 62r của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 ngắn hơn so với khoảng cách D3 theo hướng trước-sau từ đầu sau 51r của bộ chuyển mạch chính 51 tới đầu sau 62r của lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Như được mô tả trên đây, vì khoảng cách H3 theo hướng lên-xuống từ bộ chuyển mạch chính 51 tới ổ cắm cấp điện 61 ngắn hơn nên có thể dễ bố trí một cách nhỏ gọn bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 theo hướng lên-xuống. Hơn nữa, vì khoảng cách D3 theo hướng trước-sau từ bộ chuyển mạch chính 51 tới ổ cắm cấp điện 61 dài hơn, ổ cắm cấp điện 61 và thiết bị điện được nối vào ổ cắm cấp điện 61 được đặt cách xa các chân của người điều khiển hơn nữa. Do vậy, là có thể dễ nâng cao hơn nữa sự thoải mái của người điều khiển.

Ở phương án được ưu tiên này, ít nhất một phần của bộ chuyển mạch chính 51

được nằm ngay phía trên ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Tấm chắn chân 29 được bố trí phía sau tấm che trước 27 được nằm ở phía trước ống cổ 3. Một phần của bộ chuyển mạch chính 51 được bố trí giữa tấm chắn chân 29 và tấm che trước 27. Do vậy, so với trường hợp mà toàn bộ bộ chuyển mạch chính 51 được nằm xa ra phía trước hơn hoặc phía sau ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên, là có thể để làm giảm tấm chắn chân 29 và tấm che trước 27 về kích cỡ theo hướng trước-sau.

Ở phương án được ưu tiên này, phần chứa 46 được bố trí trên tấm chắn chân 29. Các vật dụng được đặt ở phần chứa 46 qua phần miệng 46o của phần chứa 46. Phần miệng 46o của phần chứa 46 được nằm ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 so với đường trục tâm phương tiện WO và được bố trí phía dưới lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Khi điện thoại thông minh 66 được đặt trong phần chứa 46 được nối vào ổ cắm cấp điện 61 qua cáp cấp điện, cáp cấp điện không đi qua đường trục tâm phương tiện WO mà thông xuống từ ổ cắm cấp điện 61 tới điện thoại thông minh 66 ở phần chứa 46. Do vậy, so với trường hợp mà phần miệng 46o của phần chứa 46 được bố trí ngược phía với bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 so với đường trục tâm phương tiện WO, là khó để cáp cấp điện gây ra sự cản trở.

Phương án được ưu tiên thứ hai

Bây giờ, dựa vào các hình vẽ từ Fig.13 đến Fig.15, phương án được ưu tiên thứ hai sẽ được mô tả. Trên các hình vẽ từ Fig.13 đến Fig.15, các bộ phận tương đương với các bộ phận được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.12 trên đây được gán cùng các ký hiệu chỉ dẫn như các ký hiệu chỉ dẫn trên Fig.1 v.v., và sẽ không được giải thích lặp lại.

Fig.13 và Fig.14 là hình vẽ nhìn từ sau và hình vẽ nhìn từ phải, mỗi hình vẽ thể hiện tấm chắn chân 29, bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 theo phương án được ưu tiên thứ hai. Fig.15 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thẳng đứng của tấm chắn chân 29 và ổ cắm cấp điện 61 được cắt dọc theo đường XV-XV được thể hiện trên Fig.13. Các hình vẽ từ Fig.13 đến Fig.15, mỗi hình vẽ thể hiện trạng thái trong đó nắp 63 được mở.

Khoá 56 của bộ chuyển mạch chính 51 không bị giới hạn ở khoá cơ khí 56 được khoá và mở khoá nhờ việc thao tác chìa khoá cơ khí được gài vào trong lỗ chìa khoá 56h, mà còn có thể là khoá điện tử 56 được khoá và mở khoá nhờ việc thao tác

chìa khoá điện tử.

Trong trường hợp khoá điện tử 56 của bộ chuyển mạch chính 51, khoá 56 của bộ chuyển mạch chính 51 có thể được bố trí với núm xoay được xoay quanh đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 khi người điều khiển thao tác, cũng có thể được bố trí với nút bấm để được ấn xuống bởi người điều khiển, hoặc có thể được bố trí với cả núm xoay và nút bấm. Fig.13 thể hiện một ví dụ trong đó khoá 56 là khoá điện tử và khoá 56 gồm cả núm xoay 101 và nút bấm 102.

Như được thể hiện trên Fig.13, tấm chắn chân 29 gồm phần lõm phải 73 được làm lõm ra phía trước từ mặt sau của vách giữa 72. Phần lõm phải 73 được làm hở xuống phía dưới và hở lên phía trên. Phần lõm phải 73 còn được làm hở sang phải. Phần lõm phải 73 gồm đế phải 75 tương ứng với phần đáy của phần lõm phải 73 theo hướng lên-xuống, vách trong phải 74 kéo dài lên phía trên từ phần đầu trái của đế phải 75, và vách trước phải 76 kéo dài lên phía trên từ phần đầu trước của đế phải 75.

Bảng chuyển mạch 52 của bộ chuyển mạch chính 51 được lắp vào đế phải 75. Núm xoay 101 của bộ chuyển mạch chính 51 được nằm trên bảng chuyển mạch 52. Nút bấm 102 của bộ chuyển mạch chính 51 được nằm trên núm xoay 101. Ổ cắm cấp điện 61 được lắp vào vách trước phải 76. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm phía trên núm xoay 101 và nút bấm 102 trên hình chiếu nhìn từ sau.

Như được thể hiện trên Fig.14, lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm xa ra phía trước hơn so với bảng chuyển mạch 52 và núm xoay 101 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm phía sau tấm che trước 27 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ một bên. Fig.14 thể hiện một ví dụ trong đó đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 kéo dài chếch về phía sau và lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên. Đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61 có thể kéo dài theo phương ngang trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên Fig.15, vách trước phải 76 của tấm chắn chân 29 gồm phần trước 76A kéo dài lên phía trên từ đế phải 75, và vách mái 76B kéo dài về phía sau từ phần trước 76A. Phần trước 76A được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau 51r của bộ chuyển mạch chính 51. Phần trước 76A cũng được bố trí xa ra phía trước hơn so với miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm trên cùng mặt phẳng như

mặt đầu 61s của vỏ 89. Vách mái 76B được nằm phía trên lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Đầu sau của vách mái 76B tương ứng với đầu sau 76r của vách trước phải 76.

Đầu sau 76r của vách trước phải 76 của tấm chắn chân 29 tương ứng với đầu trên của vách trước phải 76. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm ở vị trí thấp hơn so với đầu sau 76r của vách mái 76B và xa ra phía trước hơn so với đầu sau 76r của vách mái 76B. Lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được nằm xa ra phía trước hơn so với đường thẳng ảo thẳng đứng Lr đi qua đầu sau 76r của vách mái 76B trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 gối chồng vách mái 76B trên hình chiếu nhìn từ trên xuống và được che khuất bởi vách mái 76B trên hình chiếu nhìn từ trên xuống.

Như được thể hiện trên Fig.13, trên hình chiếu nhìn từ sau, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 của ổ cắm cấp điện 61 được bố trí bên trong phần lõm 85 được bố trí trên vách trước phải 76. Phần lõm 85 gồm mặt đáy 85b được nằm xa ra phía trước hơn so với miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62, và mặt biên trong 85i kéo dài ra phía trước từ mặt sau 76s của vách trước phải 76 tới mặt đáy 85b. Vùng được gạch chéo trên Fig.13 chỉ ra mặt biên trong 85i của phần lõm 85. Phần lõm 85 có hình dạng sao cho che nửa trên của ổ cắm cấp điện 61.

Như được thể hiện trên Fig.14, một phần của ổ cắm cấp điện 61 gối chồng mặt biên trong 85i của phần lõm 85 trên hình chiếu nhìn từ một bên, và được che khuất bởi mặt biên trong 85i của phần lõm 85 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Cụ thể hơn là, một phần của vỏ 89 của ổ cắm cấp điện 61 gối chồng mặt biên trong 85i của phần lõm 85 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Mặt khác, ổ cắm cấp điện 61 gồm phần không gối chồng phần lõm 85 trên hình chiếu nhìn từ một bên và có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ví dụ, mặt đầu 61s của ổ cắm cấp điện 61 và miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 không được che với mặt biên trong 85i của phần lõm 85 trên hình chiếu nhìn từ một bên và có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Các phương án được ưu tiên khác

Sáng chế không bị hạn chế ở các phương án được ưu tiên được mô tả trên đây và nhiều cải biến khác nhau là có thể.

Bộ chuyển mạch chính 51 có thể gồm công tắc cấp nguồn thay cho bộ chuyển mạch chọn 57 tương ứng với công tắc cấp điện và công tắc khởi động. Trong trường hợp này, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể được bố trí với nút

khởi động sẽ được ấn xuống bởi người điều khiển khi người điều khiển chuyển công tắc khởi động từ trạng thái TẮT sang trạng thái BẬT.

Nếu ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 được bố trí xa ra phía trước hơn so với đầu sau 51r của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể không được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu trên 51u của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ví dụ, đầu trước của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể được bố trí ngay phía trên bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Chỉ một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể được che khuất bởi tấm chắn chân 29 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, và phần còn lại của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể là nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ trên xuống.

Không phần nào của miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể gói chồng, trên hình chiếu nhìn từ một bên, vách mái 76B được bố trí trên vách trước phải 76 của tấm chắn chân 29 và toàn bộ miệng này có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ví dụ, phần ngoài của vách mái 76B có thể được loại bỏ để cho phần bất kỳ của miệng 62o của lỗ lắp bộ đầu cuối 62 sẽ không bị che khuất trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Toàn bộ bản lề 86 được uốn cong khi nắp 63 được mở ra hoặc đóng lại có thể được nằm phía dưới đường tâm Le của ổ cắm cấp điện 61. Nắp 63 và bản lề 86 có thể được loại bỏ khỏi ổ cắm cấp điện 61.

Lỗ thoát nước 93 xả chất lỏng bên trong ổ cắm cấp điện 61 có thể không xuyên qua phần đáy 89b của vỏ 89, mà có thể xuyên qua phần hình trụ 89t của vỏ 89. Lỗ thoát nước 93 xuyên qua phần đáy 89b và lỗ thoát nước 93 xuyên qua phần hình trụ 89t có thể được bố trí trên vỏ 89. Lỗ thoát nước 93 có thể được loại bỏ khỏi ổ cắm cấp điện 61.

Toàn bộ lỗ lắp bộ đầu cuối 62 có thể được bố trí vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện từ đường tâm Lm của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau. Toàn bộ lỗ lắp bộ đầu cuối 62 cũng có thể được bố trí sang phải từ đầu phải của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau. Theo cách khác, toàn bộ lỗ lắp bộ đầu cuối 62 cũng có thể được bố trí sang trái từ đầu trái của bộ chuyển mạch chính 51 trên hình chiếu nhìn từ sau.

Toàn bộ bộ chuyển mạch chính 51 có thể được bố trí xa ra phía trước hơn so với đầu trước 3f của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Theo cách khác, toàn bộ bộ chuyển mạch chính 51 có thể được bố trí xa về phía sau hơn so với đầu sau 3r của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Phần miện 46o của phần chứa 46 có thể được bố trí phía trên lỗ lắp bộ đầu cuối 62. Phần miện 46o của phần chứa 46 có thể được bố trí ngược phía với bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 so với ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần chứa 46 cũng có thể được loại bỏ khỏi tấm chắn chân 29.

Bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 có thể không được bố trí ở bên phải của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ sau, mà có thể được bố trí ở bên trái của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ sau. Ví dụ, bộ chuyển mạch chính 51 có thể được bố trí không ở trên đế phải 75 mà trên đế trái 81. Theo cách tương tự, ổ cắm cấp điện 61 có thể được bố trí không ở trên vách trước phải 76 mà trên vách trước trái 82. Tức là, bộ chuyển mạch chính 51 có thể chỉ phải được bố trí trên đế, và ổ cắm cấp điện 61 có thể chỉ phải được đặt trên vách trước. Nói cách khác, bộ chuyển mạch chính 51 và ổ cắm cấp điện 61 có thể chỉ phải được đặt ở phần lõm được bố trí ở bên phải hoặc bên trái của ống cổ 3 (ở một trong số phần lõm phải 73 và phần lõm trái 79).

Ít nhất một phần của bộ chuyển mạch chính 51 có thể được bố trí trên vách trước (một trong số vách trước phải 76 và vách trước trái 82). Ít nhất một phần của ổ cắm cấp điện 61 có thể cũng được bố trí trên đế (một trong số đế phải 75 và đế trái 81). Ví dụ, một phần của bộ chuyển mạch chính 51 có thể được bố trí trên vách trước phải 76 và phần còn lại của bộ chuyển mạch chính 51 có thể được bố trí trên đế phải 75 hoặc phần góc 73c.

Nắp cửa nạp nhiên liệu 45 có thể được bố trí ở vị trí khác với mặt sau của tấm chắn chân 29. Theo cách tương tự, bình nhiên liệu 13 có thể được bố trí ở vị trí khác với khoảng không bên dưới bản đế chân 30.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 không bị giới hạn ở xe máy gồm cụm động cơ đẩy bánh sau W_r và động cơ được lên và xuống so với khung 2, mà có thể là xe máy gồm tay đòn động cơ đẩy bánh sau W_r và động cơ được lên và xuống so với động cơ 16 và khung 2. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 cũng có thể là xe máy gồm ba bánh hoặc nhiều hơn, phương tiện giao thông

chạy mọi địa hình hoặc xe đi tuyết.

Hai hoặc nhiều cách bố trí hơn trong số tất cả các cách bố trí được mô tả trên đây có thể được kết hợp.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) bao gồm:

động cơ chính (16) được tạo kết cấu để sinh công suất để chạy phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1);

khung (2) gồm ống cổ (3) được bố trí ở giữa phương tiện (WO) theo phương bề rộng của phương tiện giao thông (1);

yên (6) được nằm phía sau ống cổ (3) cho người điều khiển ngồi trên;

tấm chắn chân (29) được nằm giữa ống cổ (3) và yên (6) theo hướng trước-sau của phương tiện giao thông (1) và được nằm ở phía trước các chân của người điều khiển ngồi trên yên (6);

bộ chuyển mạch chính (51) được tạo kết cấu để được thao tác bởi người điều khiển để khởi động động cơ chính (16); và

ổ cắm cáp điện (61) gồm lỗ lắp bộ đầu cuối (62) được tạo kết cấu để lắp bộ đầu cuối của thiết bị điện (64), trong đó:

tấm chắn chân (29) gồm đế (75), và vách trước (76) kéo dài lên phía trên từ đế (75) và ổ cắm cáp điện (61) được lắp vào đó, trong đó bộ chuyển mạch chính (51) được nằm ở bên phải hoặc bên trái của ống cổ (3) theo phương bề rộng của phương tiện giao thông (1); và

ổ cắm cáp điện (61) được bố trí ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính (51) so với ống cổ (3) theo phương bề rộng của phương tiện giao thông (1), khác biệt ở chỗ

bộ chuyển mạch chính (51) được lắp vào đế (75) của tấm chắn chân (29) và vách trước (76) được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau (51r) của bộ chuyển mạch chính (51), bộ chuyển mạch chính (51) và ổ cắm cáp điện (61) được nằm trên mặt ngoài của tấm chắn chân (29),

lỗ lắp bộ đầu cuối (62) của ổ cắm cáp điện (61) được nằm phía trên bộ chuyển mạch chính (51),

ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu sau (51r) của bộ chuyển mạch chính (51) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông (1),

ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) gói chồng vách trước (76) trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương tiện giao thông (1),

đường tâm (Le) của ổ cắm cấp điện (61) kéo dài theo phương ngang hoặc về phía sau và lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông (1), và

vách trước (76) của tấm chắn chân (29) gồm vách mái (76B) có đầu sau (76r) được bố trí xa về phía sau hơn so với ổ cắm cấp điện (61) và được nằm phía trên ổ cắm cấp điện (61).

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) được nằm xa ra phía trước hơn so với đầu trên (51u) của bộ chuyển mạch chính (51) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông (1).

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ, toàn bộ lỗ lắp bộ đầu cuối (62) gói chồng vách trước (76) trên hình chiếu nhìn trên xuống của phương tiện giao thông (1).

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) gói chồng vách trước (76) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông (1).

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ, ổ cắm cấp điện (61) gồm nắp (63) được tạo kết cấu để làm hở ra hoặc đóng kín lỗ lắp bộ đầu cuối (62) và bản lề (86) được uốn cong khi nắp (63) được mở ra hoặc đóng lại, và

ít nhất một phần của bản lề (86) được bố trí phía trên đường tâm (Le) của ổ cắm cấp điện (61).

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, khác biệt ở chỗ, ổ cắm cấp điện (61) gồm vỏ hình ống (89) bao quanh lỗ lắp bộ đầu cuối (62), và

vỏ (89) gồm phần hình trụ (89t) bao quanh lỗ lắp bộ đầu cuối (62), phần đáy (89b) đóng kín đáy của phần hình trụ (89t), và lỗ thoát nước (93) đi qua ít nhất một trong số phần hình trụ (89t) và phần đáy (89b) và kéo dài từ lỗ lắp bộ đầu cuối (62) tới khoảng không bên ngoài ổ cắm cấp điện (61).

7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, khác biệt ở

chỗ, bộ chuyển mạch chính (51) kéo dài chếch ra phía trước và xuống phía dưới từ đế (75) về phía khoảng không ở phía trước tấm chắn chân (29).

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) được nằm giữa đường thẳng ảo thẳng đứng bên phải (L_x) đi qua đầu phải (51x) của bộ chuyển mạch chính (51) và đường thẳng ảo thẳng đứng bên trái (L_y) đi qua đầu trái (51y) của bộ chuyển mạch chính (51), trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông (1).

9. Phương tiện giao thông theo điểm 8, khác biệt ở chỗ, ít nhất một phần của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) được nằm xa ra phía ngoài hơn so với đường tâm (L_m) của bộ chuyển mạch chính (51) theo phương bề rộng của phương tiện giao thông (1), trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông (1).

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt ở chỗ, lỗ lắp bộ đầu cuối (62) được nằm ở vị trí xa về phía sau hơn so với đầu trước (51f) của bộ chuyển mạch chính (51) và xa ra phía trước hơn so với đầu sau (51r) của bộ chuyển mạch chính (51), trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông (1).

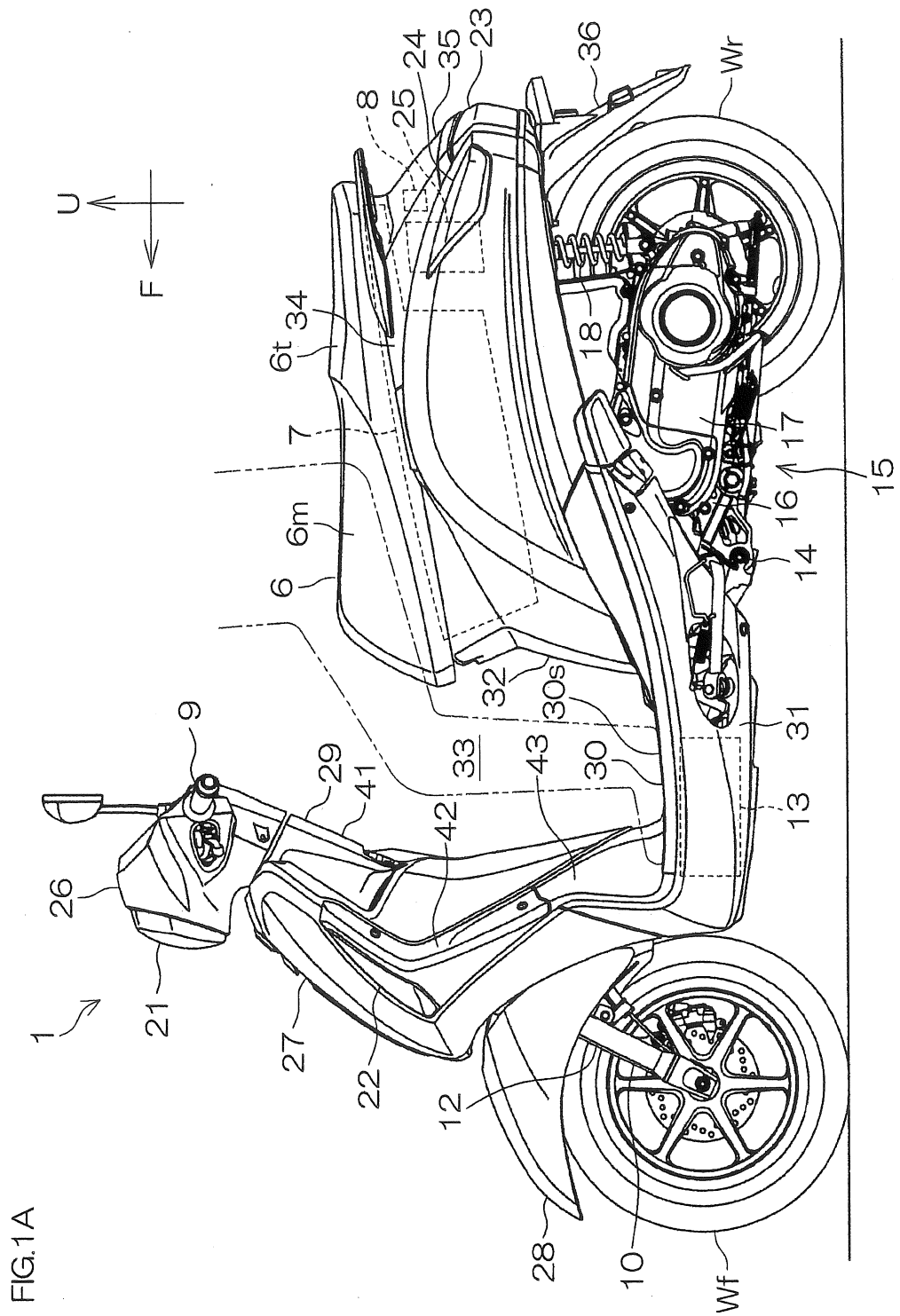
11. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, khác biệt ở chỗ, khoảng cách (H_3) từ đầu trên (51u) của bộ chuyển mạch chính (51) tới đầu sau (62r) của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) theo hướng lên-xuống của phương tiện giao thông (1) ngắn hơn so với khoảng cách (D_3) từ đầu sau (51r) của bộ chuyển mạch chính (51) đến đầu sau (62r) của lỗ lắp bộ đầu cuối (62) theo hướng trước-sau của phương tiện giao thông (1).

12. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, khác biệt ở chỗ, ít nhất một phần của bộ chuyển mạch chính (51) được nằm ở vị trí xa về phía sau hơn so với đầu trước (3f) của ống cổ (3) và xa ra phía trước hơn so với đầu sau (3r) của ống cổ (3), trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông (1).

13. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 12, khác biệt ở chỗ:

tấm chắn chân (29) còn gồm phần chứa (46) được tạo kết cấu để chứa vật dụng, và

phần chứa (46) được bố trí ở cùng phía như bộ chuyển mạch chính (51) và ở cấp điện (61) so với ống cổ (3) theo phương bề rộng của phương tiện giao thông (1) và gồm phần miệng (46o) được nằm phía dưới lỗ lắp bộ đầu cuối (62).



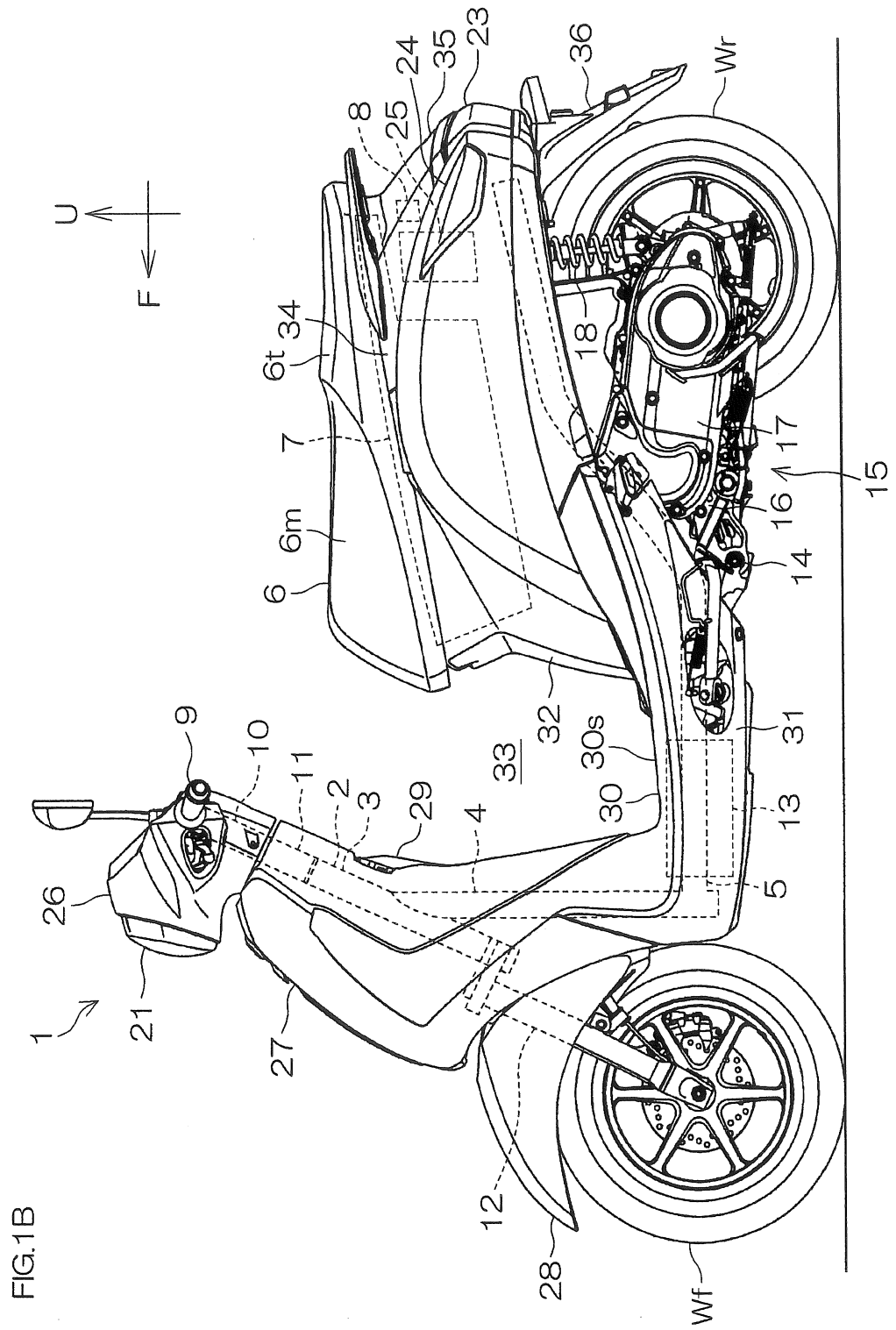


FIG.2

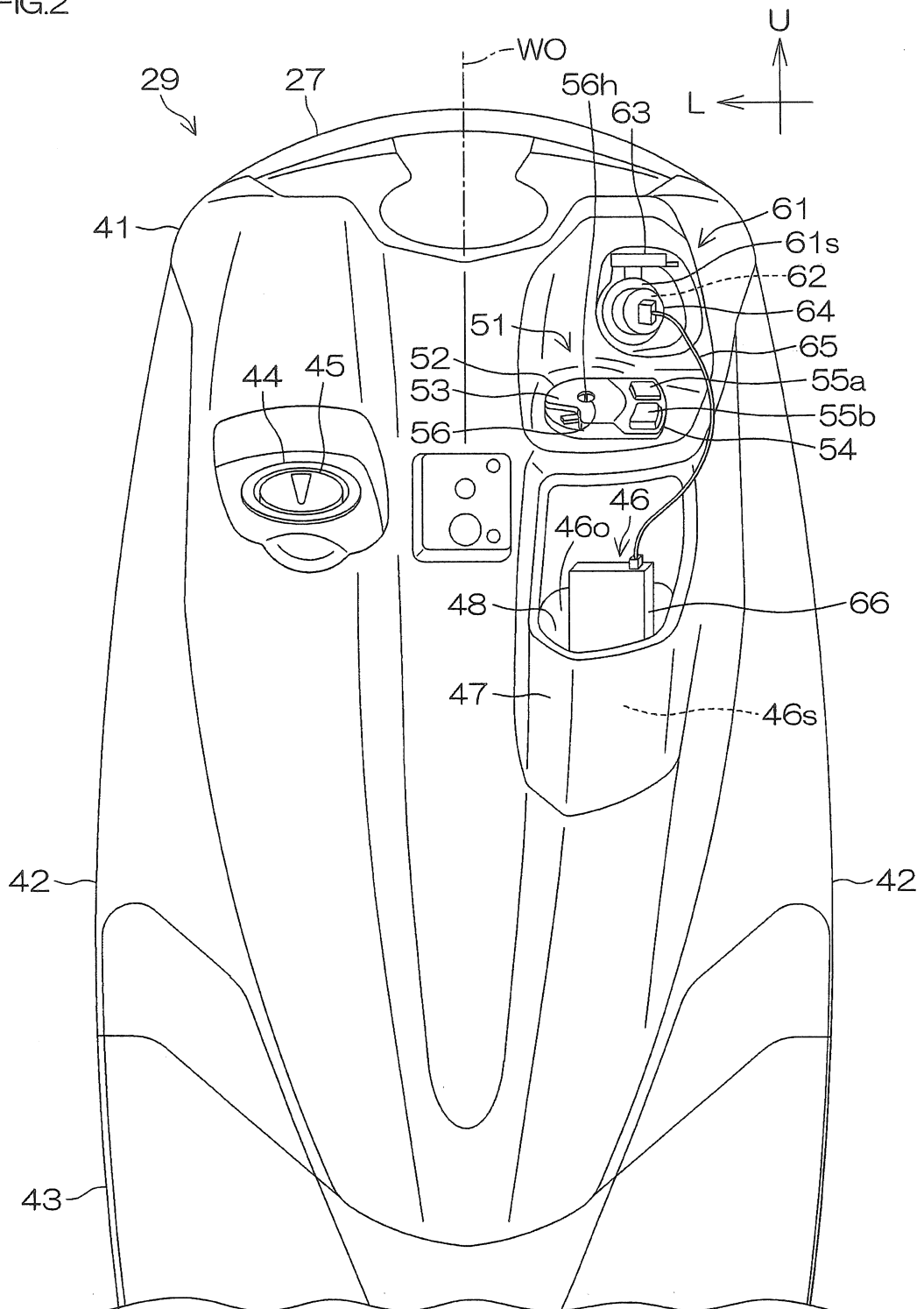


FIG.3

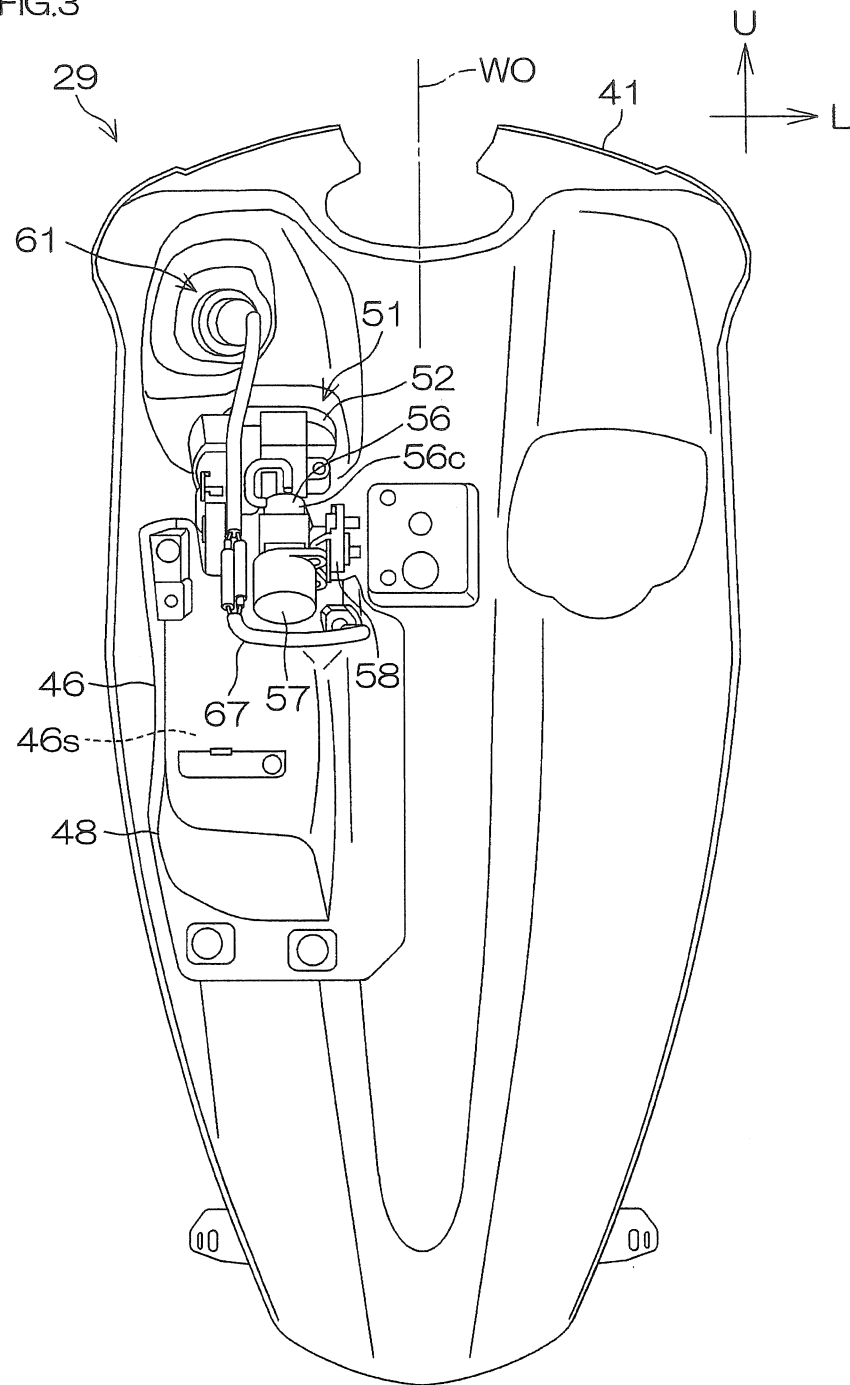
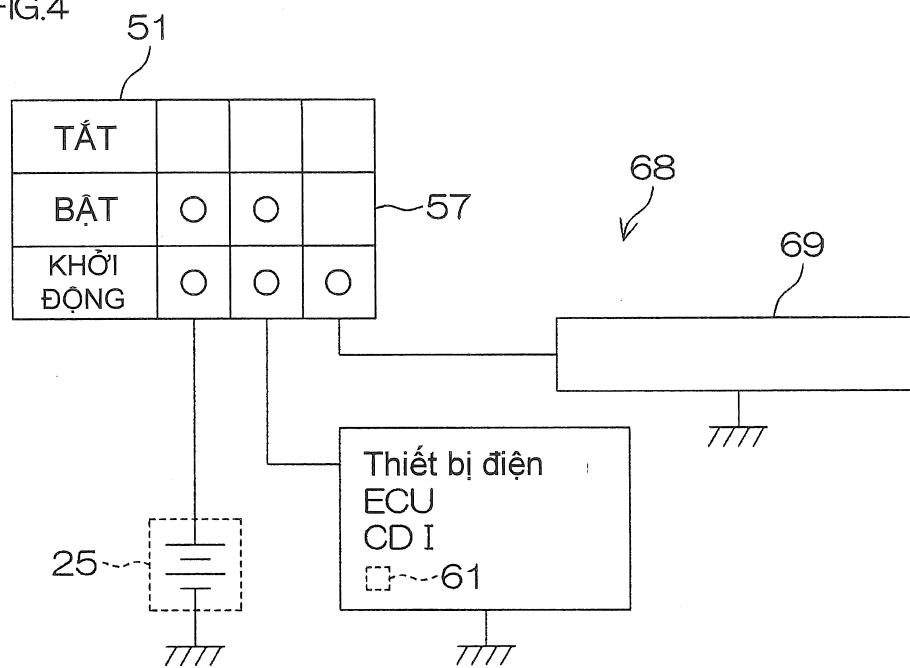


FIG.4



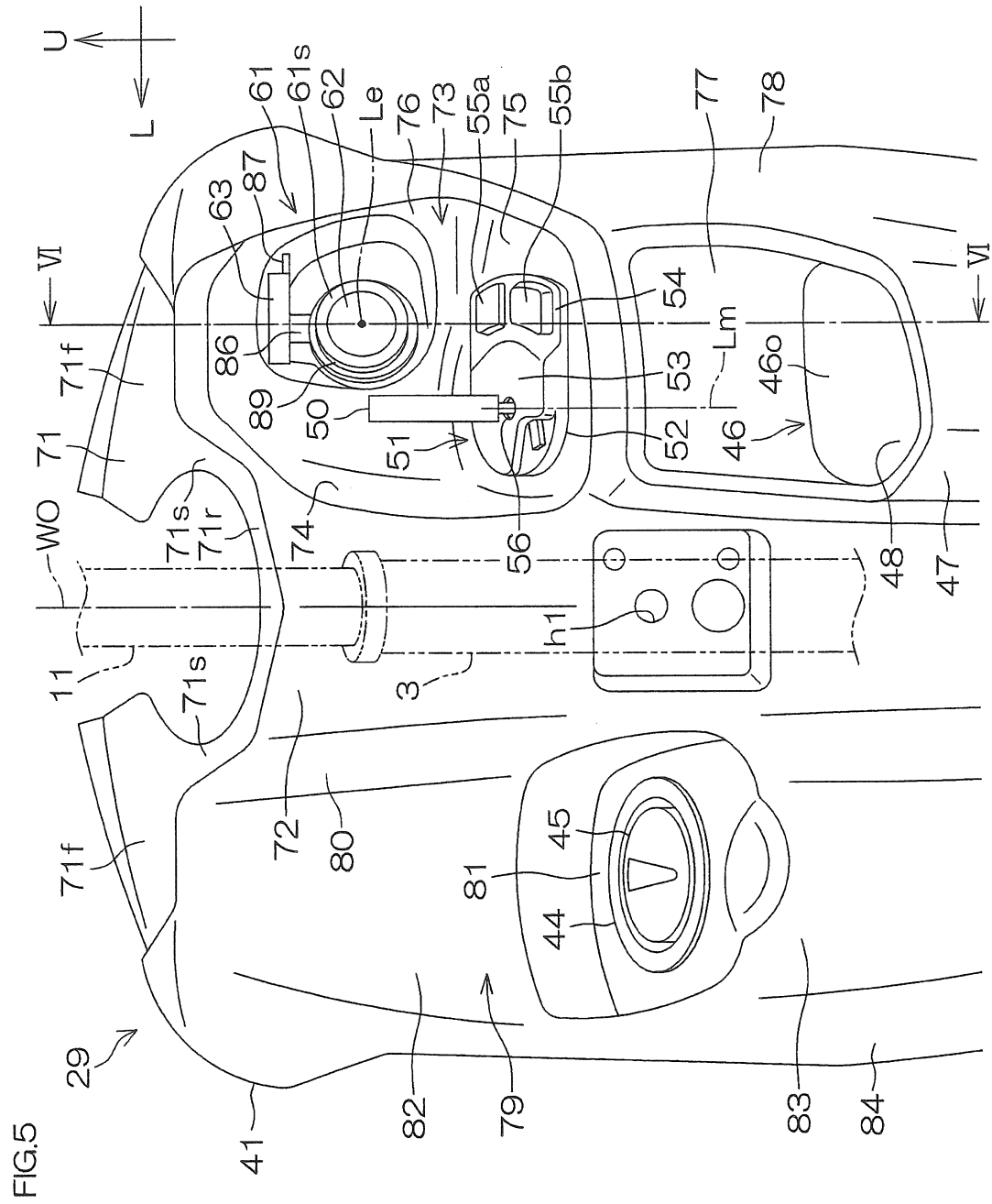


FIG.6

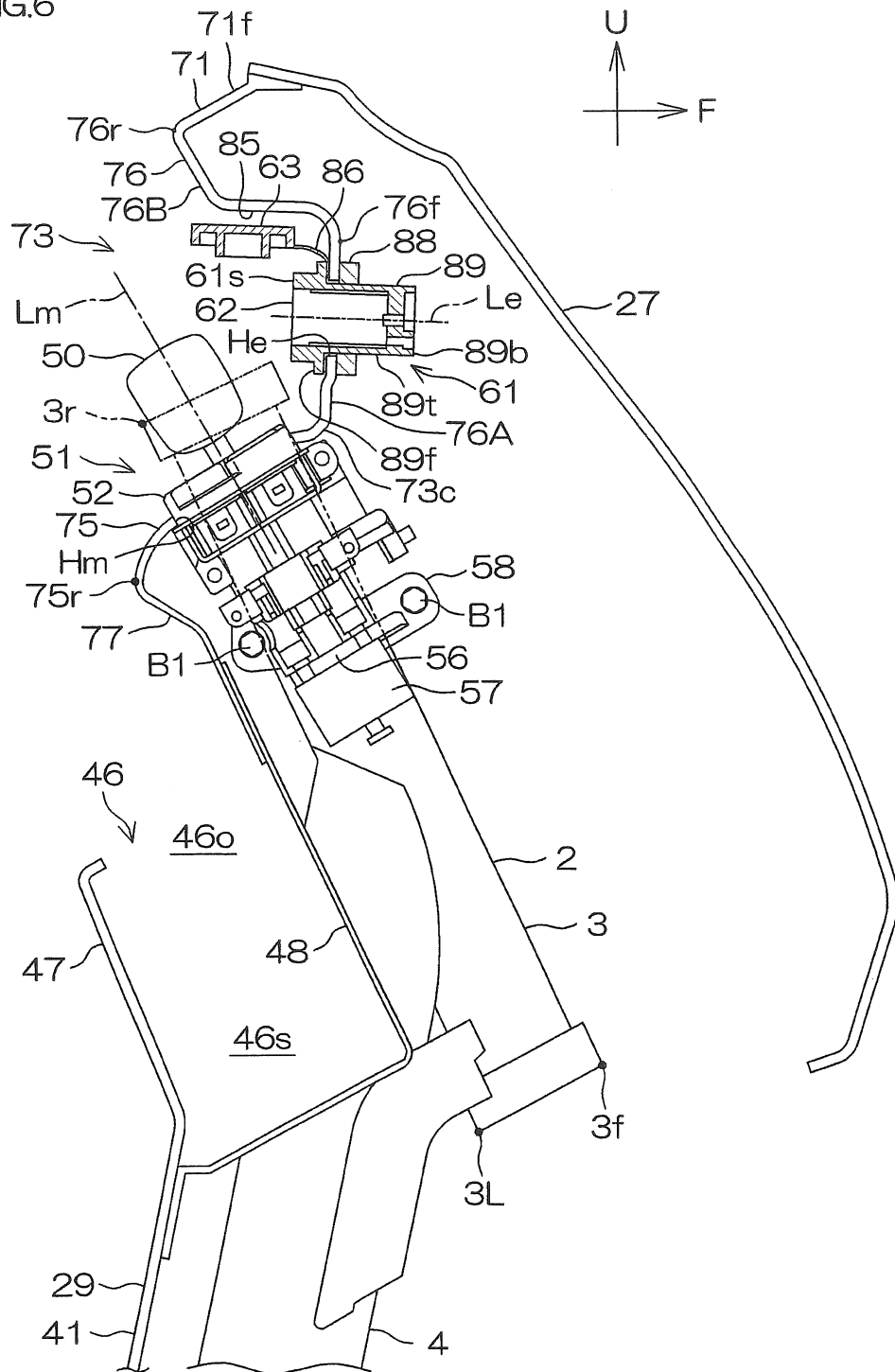


FIG. 7

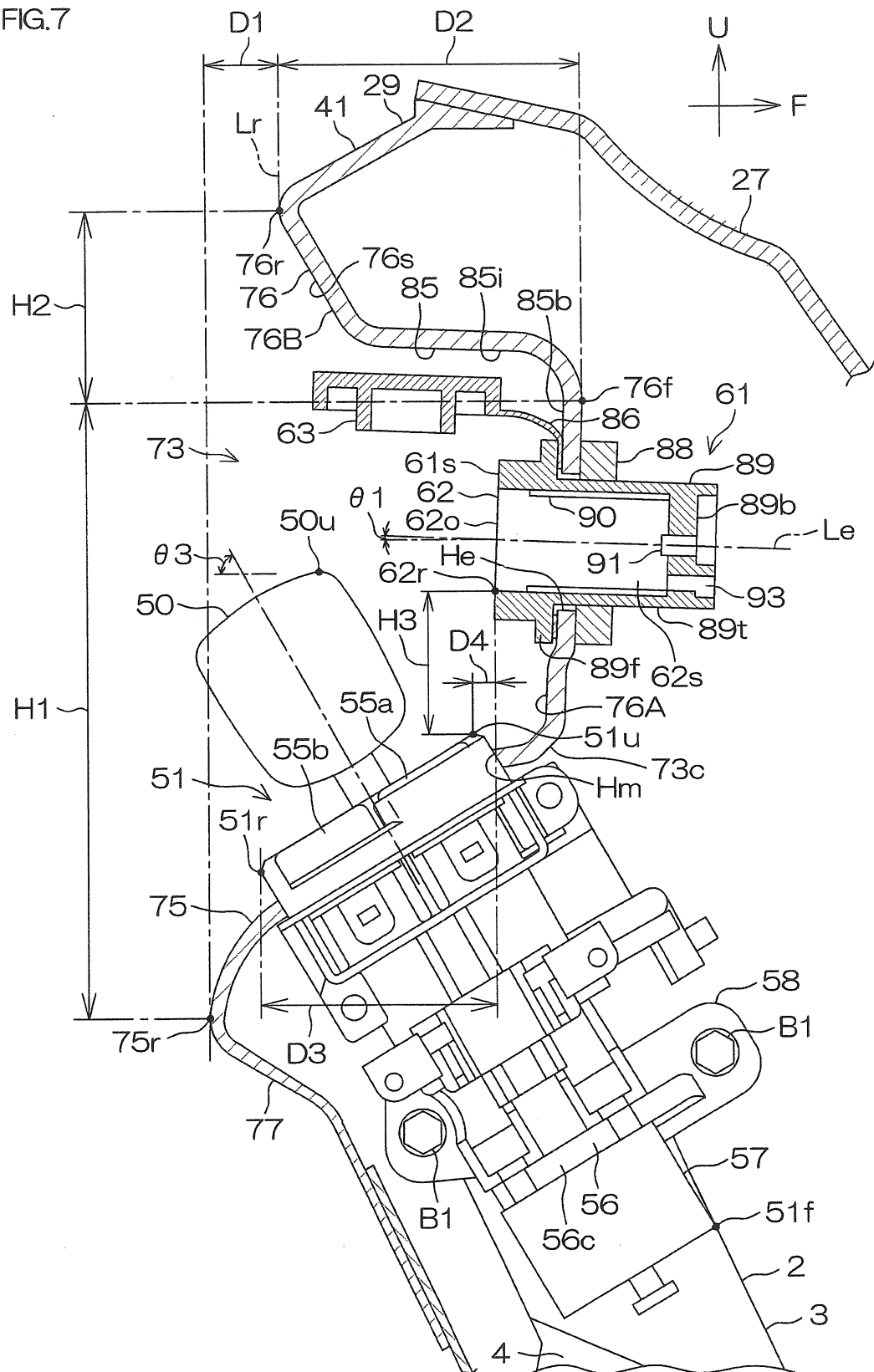


FIG.8

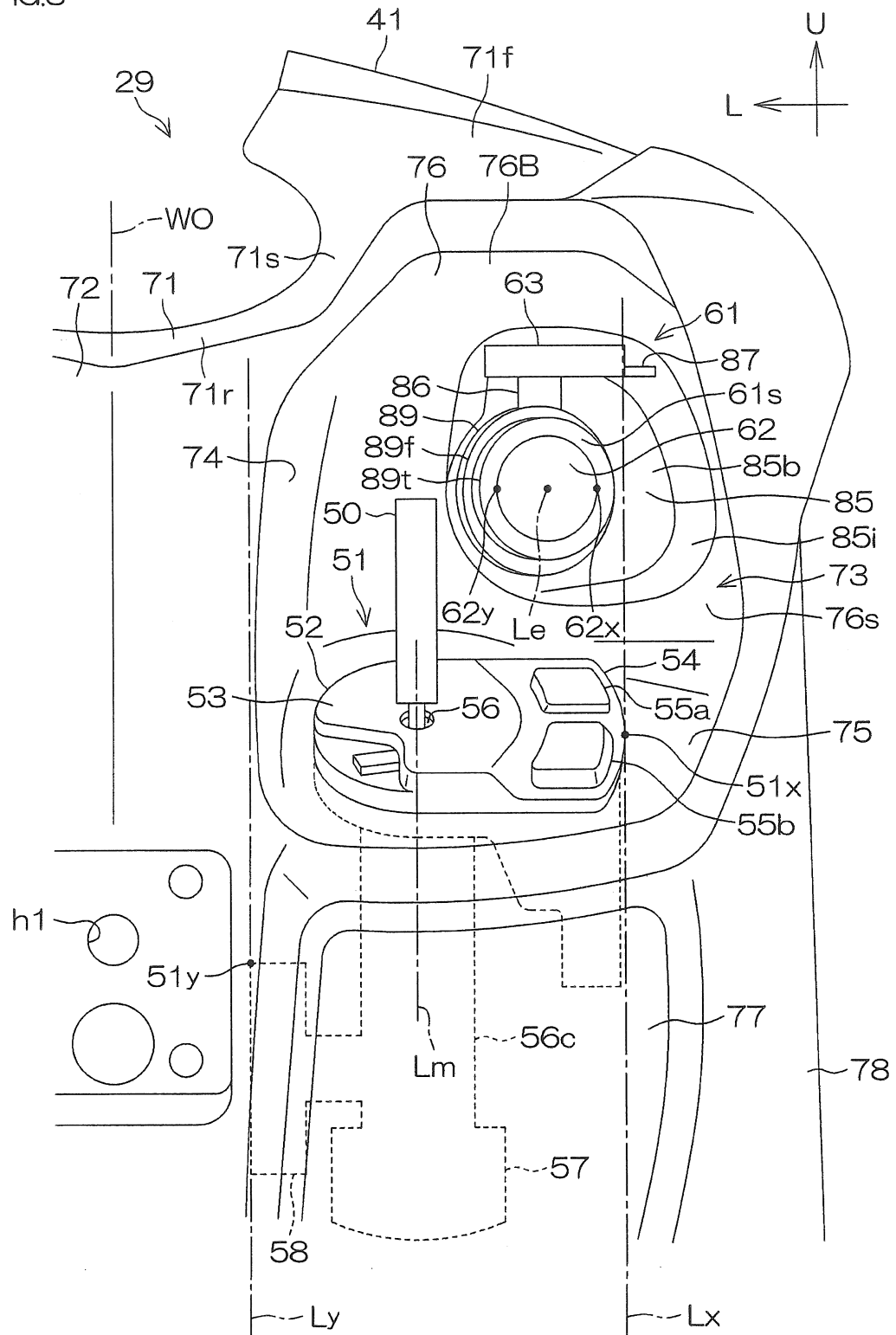


FIG.9

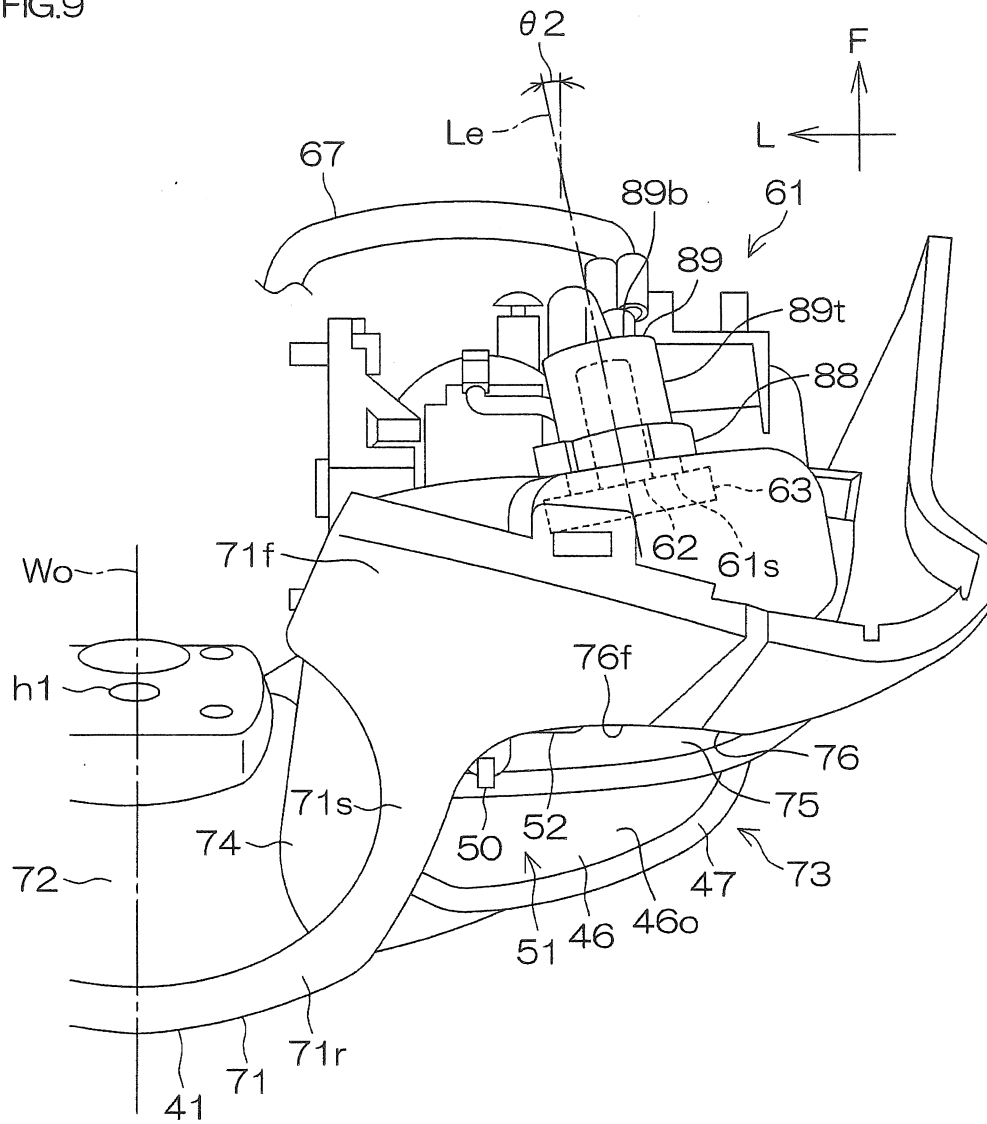


FIG.10

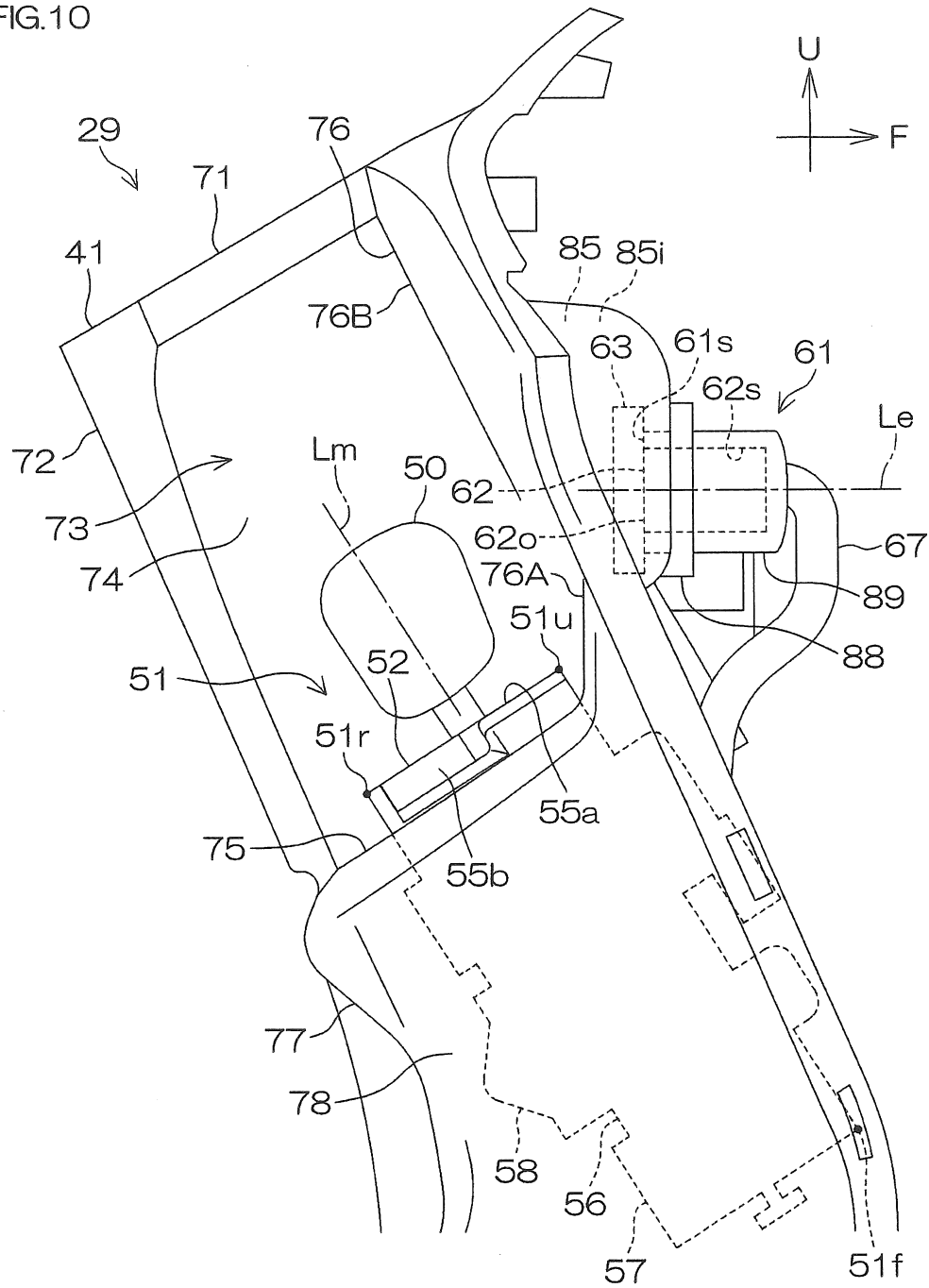


FIG.1 1

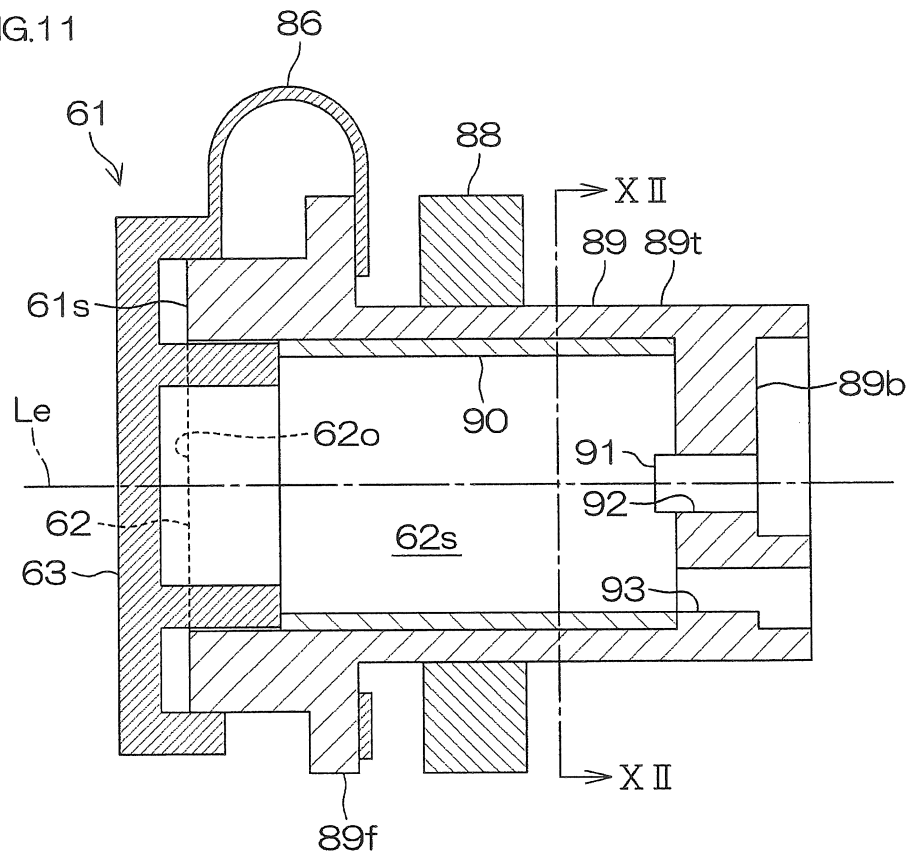


FIG.12

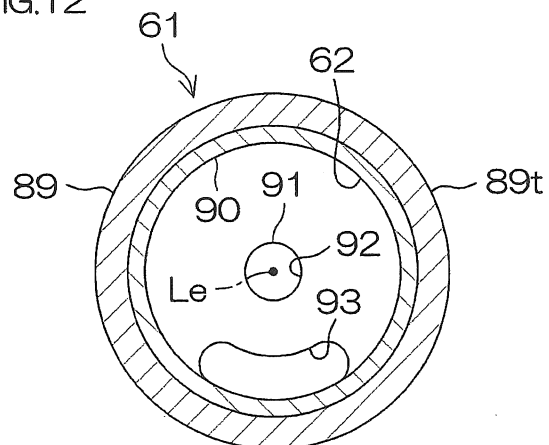


FIG.13

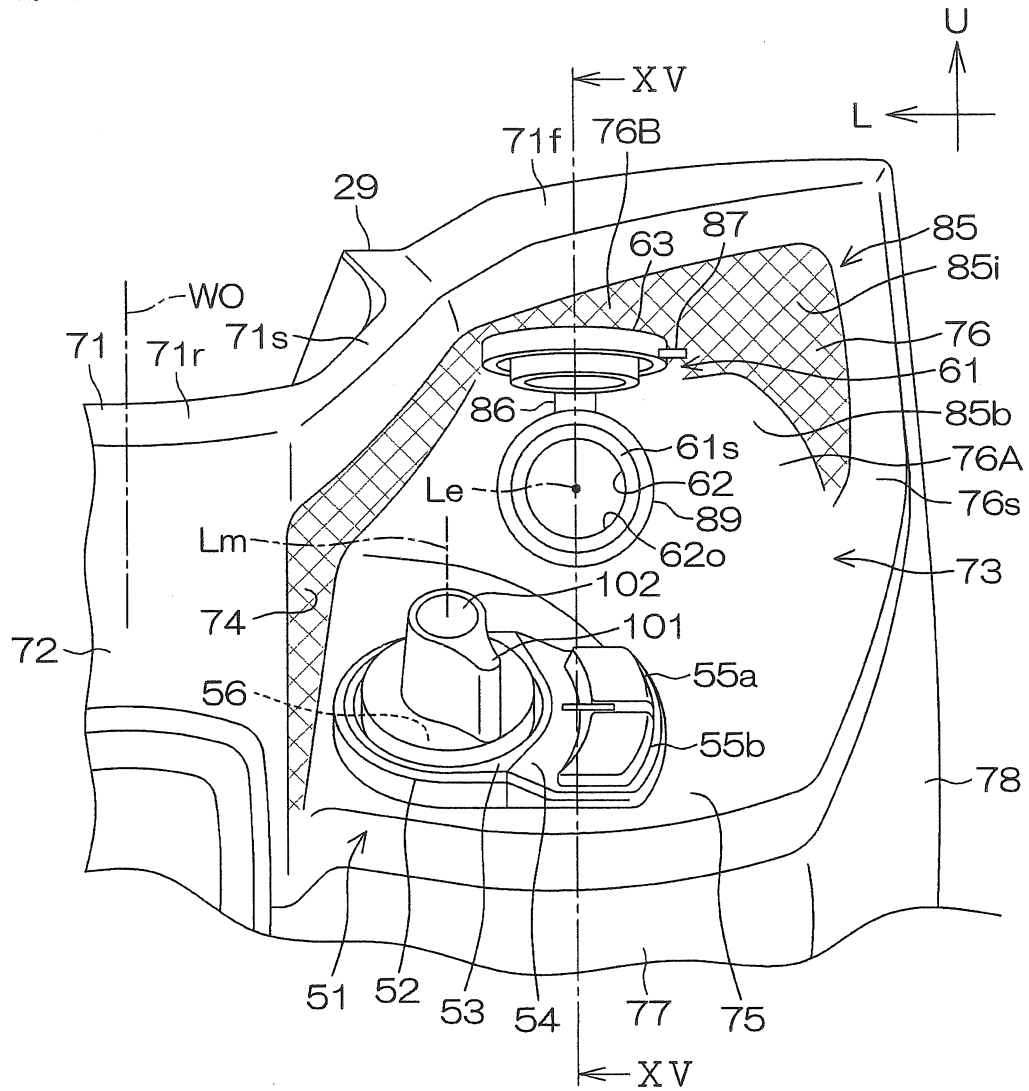


FIG.14

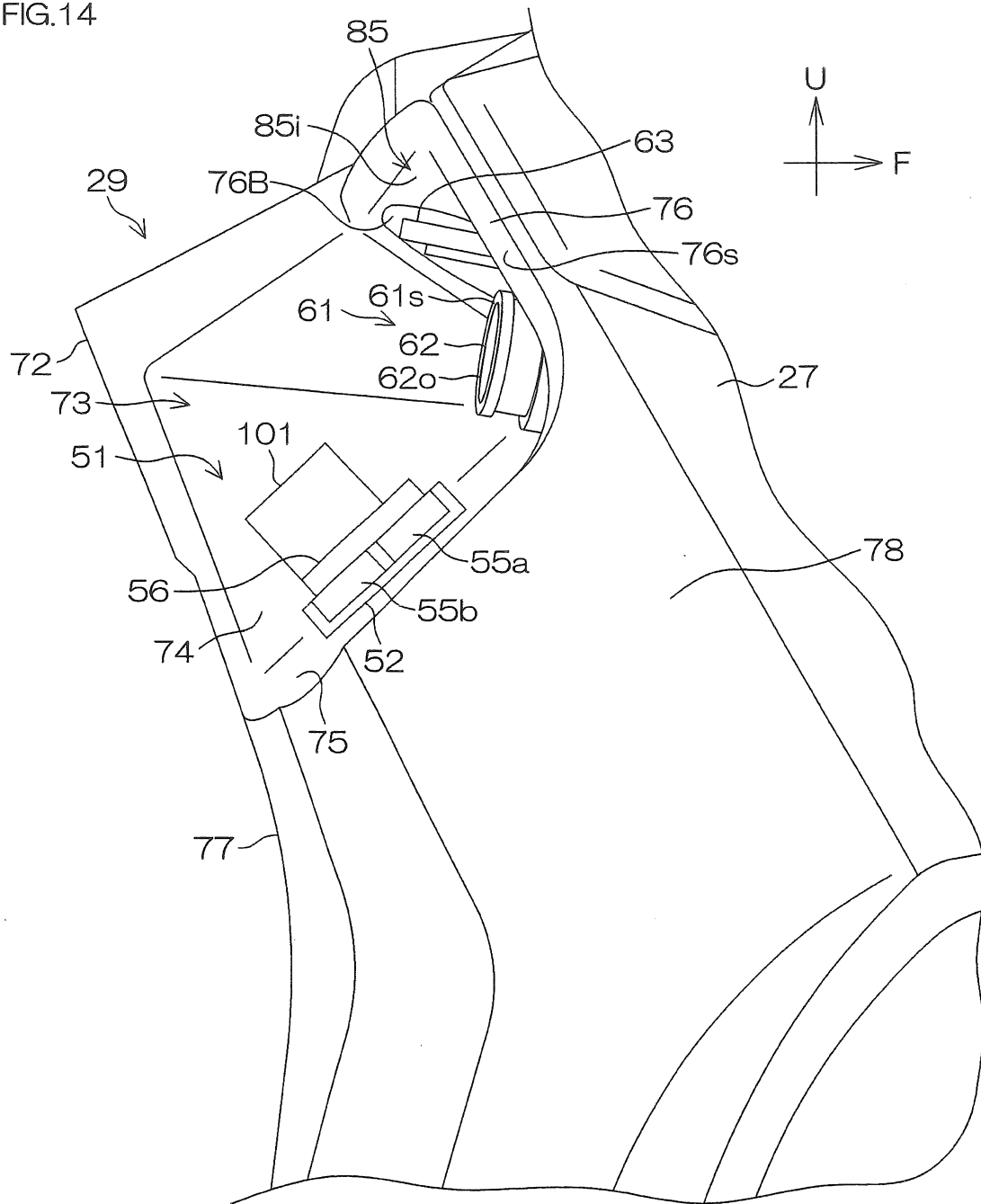


FIG.15

