



(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) 
1-0020544

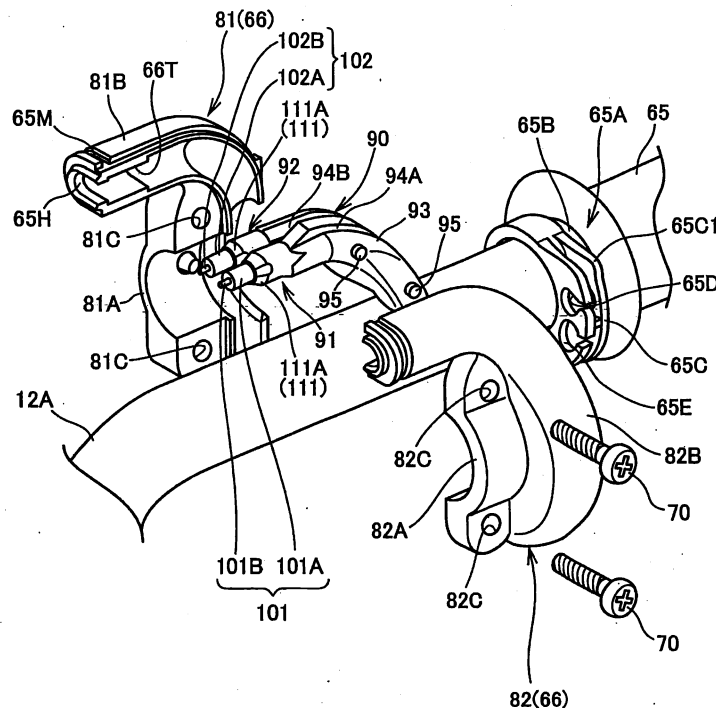
(51)⁷ **F02D 11/02, B62K 23/04**

(13) **B**

(21) 1-2015-04868 (22) 22.05.2013
(86) PCT/JP2013/064162 22.05.2013 (87) WO2014/188527 27.11.2014
(45) 25.02.2019 371 (43) 25.03.2016 336
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan
(72) MAEDA Tadamasa (JP), YAMAMOTO Takashi (JP)
(74) Văn phòng luật sư Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) **CỤM VẬN HÀNH DỪNG CHO XE KIỂU ĐỂ CHÂN HAI BÊN**

(57) Sáng chế đề xuất cụm vận hành dừng cho xe kiểu để chân hai bên có thể tăng mức tự do định tuyến cáp tiết lưu và thực hiện một cách dễ dàng công việc bảo dưỡng như thay thế cáp, v.v.. Để đạt được mục đích nêu trên cụm vận hành dừng cho xe theo sáng chế có bộ trượt (90) được tạo ra, bộ trượt này được kẹp bởi vỏ tiết lưu (66) có kết cấu chia tách và dẫn hướng các phần uốn cong (101C, 102C) của các dây lõi (101B, 102B) được kéo ra khỏi các vỏ cáp (101A, 102A), và các giá kẹp cáp (91, 92) được tạo ra trên bộ trượt (90) để hạn chế chuyển động theo hướng dọc của các cáp tiết lưu (101, 102), và được tạo kết cấu sao cho các cáp tương ứng (101, 102) được tách ra khỏi bộ trượt (90).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên có cấp tiết lưu để vận hành van tiết lưu theo việc vận hành tay ga, và vỏ tiết lưu để chứa cấp tiết lưu.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết trong xe kiểu để chân hai bên dùng cho xe máy hoặc các loại xe tương tự có kết cấu có tay ga, tay ga này được lắp ráp để xoay được tương đối vào ống tay lái, van tiết lưu để điều chỉnh lượng không khí cần được cấp đến động cơ đốt trong, cấp tiết lưu để vận hành van tiết lưu theo việc vận hành tay ga và vỏ tiết lưu để chứa cấp tiết lưu.

Trong kiểu kết cấu này, hai cấp tiết lưu để vận hành van tiết lưu về phía mở và phía đóng được tạo ra, vỏ tiết lưu được chia ra thành hai chi tiết theo hướng chiều rộng xe, các cấp ngoài của cả hai cấp tiết lưu được kẹp trong một chi tiết của vỏ tiết lưu trong khi được che bởi chi tiết kia của vỏ tiết lưu (ví dụ xem, tài liệu sáng chế 1 - JP-A-2013-7321).

Cần phải định tuyến các cấp tiết lưu trong khi các cấp tiết lưu được uốn cong dọc theo hướng xoay của tay ga. Theo giải pháp đã biết nêu trên, các cấp ngoài của các cấp tiết lưu cũng được uốn cong cùng với các cấp tiết lưu trong vỏ tiết lưu, và do đó, khó mà uốn cong đáng kể các cấp tiết lưu do sự hạn chế về mức độ uốn của các cấp ngoài. Do đó, mong muốn tăng mức tự do đối với việc điều khiển các cấp tiết lưu.

Hơn nữa, còn mong muốn thay thế các cấp tiết lưu một cách dễ dàng, và một số người sử dụng mong muốn thay thế các cấp tiết lưu từng cấp một.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra khi xem xét các vấn đề nêu trên, và mục đích của

sáng chế là đề xuất kết cấu cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên có thể tăng mức tự do đối với việc điều khiển các cấp tiết lưu, và tạo điều kiện thuận lợi cho công việc bảo dưỡng như thay thế cấp, v.v..

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất kết cấu cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên bao gồm: tay ga (65) được lắp ráp xoay được tương đối vào ống tay lái (12A); van tiết lưu (45V) để điều chỉnh lượng không khí cần được cấp đến động cơ đốt trong (14); cấp tiết lưu (101, 102) có dây lõi (101B, 102B) và vỏ cấp (101A, 102A) bọc dây lõi (101B, 102B), phần đầu một phía của dây lõi (101B, 102B) được lắp cố định vào tay ga (65) trong khi phần đầu phía kia của dây lõi được lắp cố định vào van tiết lưu (45V), và khởi động van tiết lưu (45V) bằng cách kéo dây lõi (101B, 102B) theo việc vận hành tay ga (65); và vỏ tiết lưu (66) giữ cấp tiết lưu (101, 102), khác biệt ở chỗ, vỏ tiết lưu (66) được tạo kết cấu theo kết cấu chia tách để kẹp một phần tay ga (65) và được lắp cố định vào ống tay lái (12A), và bộ trượt (90) được kẹp bởi vỏ tiết lưu (66) và dẫn hướng phần uốn cong (101C, 102C) của dây lõi (101B, 102B) kéo ra ngoài khỏi vỏ cấp (101A, 102A), và giá kẹp cấp (91, 92) được lắp vào bộ trượt (90) và được tạo kết cấu để hạn chế chuyển động theo hướng dọc của cấp tiết lưu (101, 102) và làm cho cấp tiết lưu (101, 102) tách ra khỏi bộ trượt (90) được tạo ra.

Theo kết cấu này, khi được so sánh với trường hợp mà trong đó vỏ cấp được uốn cong, mức tự do định tuyến cấp tiết lưu có thể được tăng đáng kể hơn, cấp tiết lưu có thể được tách ra một cách dễ dàng, và công việc bảo dưỡng như thay thế cấp, v.v., có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Theo kết cấu nêu trên, cấp tiết lưu (101, 102) có thể có cấp phía mở (101), cấp này khởi động van tiết lưu (45V) về phía mở theo việc vận hành mở tay ga (65), và cấp phía đóng (102), cấp này khởi động van tiết lưu (45V) về phía đóng theo việc vận hành đóng tay ga (65), và hai cấp (101, 102) này có thể được giữ bởi các giá kẹp cấp (91, 92) của bộ trượt (90).

Theo kết cấu này, hai cấp tiết lưu có thể được thay thế từng cấp một, và chi phí kết hợp với việc bảo dưỡng có thể được giảm.

Theo kết cấu nêu trên, giá kẹp cáp (91, 92) có thể có phần biến dạng (111), phần này giữ phần đầu của vỏ cáp (101A, 102A) và mở rộng ra ngoài theo hướng kính của vỏ cáp (101A, 102A) khi phần đầu của vỏ cáp (101A, 102A) được kéo ra, và vỏ tiết lưu (66) có thể kẹp phần biến dạng (111) nhằm hạn chế mức mở rộng ra ngoài theo hướng kính của phần biến dạng (111).

Theo kết cấu này, việc tuột vỏ cáp ra có thể được ngăn ngừa một cách có hiệu quả nhờ sử dụng lực kẹp của vỏ tiết lưu, và vỏ cáp có thể được tháo ra một cách dễ dàng bằng cách tháo vỏ tiết lưu ra.

Theo kết cấu nêu trên, nắp đầu (120) có đường kính ngoài lớn hơn đường kính ngoài của vỏ cáp (101A, 102A) có thể được lắp vào phần đầu của vỏ cáp (101A, 102A), giá kẹp cáp (91, 92) có thể có phần lỗ lắp (110), mà vỏ cáp (101A, 102A) được gài vào trong đó cùng với nắp đầu (120), phần đầu phía gài (111) của phần lỗ lắp (110) có thể được tạo kết cấu để có đường kính lỗ nhỏ hơn đường kính ngoài của nắp đầu (120), và được tạo ra có rãnh xẻ (113) dọc theo hướng dọc của cáp để tăng được đường kính, và vỏ tiết lưu (66) có thể kẹp phần lỗ lắp (110) nhằm hạn chế mở rộng theo hướng kính của giá kẹp cáp (91, 92).

Theo kết cấu nêu trên, việc giữ và lắp ráp vỏ cáp có thể được thực hiện một cách dễ dàng với kết cấu đơn giản, và chi phí có thể được giảm.

Theo kết cấu nêu trên, tay ga (65) có thể được tạo ra có phần cỡ chặn (65C1, 65C2) có mặt theo hướng xoay tay nắm, và bộ trượt (65) có thể được tạo ra có phần tiếp nhận cỡ chặn (96, 97), mà phần cỡ chặn (65C1, 65C2) được đưa vào tiếp xúc với nó nhằm hạn chế khoảng chuyển động xoay của tay ga (65).

Theo kết cấu này, tải trọng xảy ra do sự tiếp xúc có thể được tiếp nhận bởi toàn bộ vỏ tiết lưu qua bộ trượt, độ cứng vững của vỏ tiết lưu có thể được tối ưu hóa, và trọng lượng có thể được giảm.

Theo kết cấu nêu trên, các mặt tiếp xúc của phần cỡ chặn (65C1, 65C2) và phần tiếp nhận cỡ chặn (96, 97) có thể được tạo ra dọc theo mặt phẳng kéo dài theo hướng kính từ tâm quay (C1) của tay ga (65).

Theo kết cấu này, tải trọng có thể được tiếp nhận bởi toàn bộ các mặt tiếp xúc, độ cứng vững của các mặt tiếp xúc có thể được tối ưu hóa, trọng lượng có

thể được giảm, và khả năng vận hành trơn tru có thể được thực hiện.

Theo kết cấu nêu trên, vị trí định vị và lắp (95, 83) để định vị bộ trượt (90) và vỏ tiết lưu (66) tại nhiều vị trí có thể được tạo ra, và bộ trượt (90) và vỏ tiết lưu (66) có thể được tách ra khỏi nhau tại các vị trí khác với vị trí định vị và lắp (95, 83) khi ở trạng thái không vận hành của tay ga (65).

Theo kết cấu nêu trên, nắp đầu (120) có thể được tạo ra có đệm kín nước (131) để chặn khe hở giữa vỏ cấp (101A, 102A) và dây lõi (101B, 102B).

Theo kết cấu này, sự thâm nhập của nước mưa hoặc các loại chất tương tự vào trong dây lõi có thể được ngăn chặn, và độ bền có thể được tăng.

Theo kết cấu nêu trên, vỏ tiết lưu (66) có thể có lỗ dùng cho cấp (65H), mà cấp tiết lưu (101, 102) được gài vào trong đó, và có thể được tạo ra có chi tiết bịt kín (133) để chặn khe hở giữa lỗ dùng cho cấp (65H) và cấp tiết lưu (101, 102).

Theo kết cấu này, sự thâm nhập của nước mưa, bụi, v.v., vào trong vỏ tiết lưu có thể được ngăn chặn, độ bền có thể được tăng.

Hiệu quả của sáng chế

Theo sáng chế, bộ trượt được tạo ra, bộ trượt này được kẹp bởi kết cấu chia tách vỏ tiết lưu và dẫn hướng phân uốn cong của dây lõi kéo ra ngoài khỏi vỏ cấp của cấp tiết lưu, và giá kẹp cấp được lắp vào bộ trượt, hạn chế chuyển động theo hướng dọc của cấp tiết lưu và được tạo kết cấu để làm cho cấp tiết lưu tách ra khỏi bộ trượt. Do đó, mức tự do định tuyến cấp tiết lưu có thể được tăng, và công việc bảo dưỡng như thay thế cấp, v.v., có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Cấp tiết lưu có cấp phía mở để khởi động van tiết lưu về phía mở theo việc vận hành mở tay ga và cấp phía đóng để khởi động van tiết lưu về phía đóng theo việc vận hành đóng tay ga. Khi hai cấp được giữ bởi các giá kẹp cấp của bộ trượt, hai cấp tiết lưu có thể được thay thế từng cấp một.

Giá kẹp cấp giữ phần đầu của vỏ cấp, và có phần biến dạng mở rộng ra ngoài theo hướng kính của vỏ cấp khi phần đầu của vỏ cấp được kéo. Khi vỏ tiết lưu kẹp phần biến dạng nhằm hạn chế mức mở rộng theo hướng kính, thì việc

tuột vỏ cáp ra có thể được ngăn ngừa một cách có hiệu quả nhờ sử dụng lực kẹp của vỏ tiết lưu, và vỏ cáp có thể được tháo ra một cách dễ dàng bằng cách tháo vỏ tiết lưu ra.

Phần đầu của vỏ cáp được tạo ra có nắp đầu, mà đường kính ngoài của nó lớn hơn đường kính ngoài của vỏ cáp, giá kẹp cáp có phần lỗ lắp, mà vỏ cáp được gài vào trong đó cùng với nắp đầu, phần đầu phía gài của phần lỗ lắp được tạo kết cấu có đường kính lỗ nhỏ hơn đường kính ngoài của nắp đầu, và được tạo ra có rãnh xẻ dọc theo hướng dọc của cáp để tăng được đường kính, và vỏ tiết lưu kẹp phần lỗ lắp (110) nhằm hạn chế mở rộng theo hướng kính của giá kẹp cáp. Do vậy, việc giữ và lắp ráp vỏ cáp có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Tay ga được tạo ra có phần cũ chặn có mặt theo hướng xoay tay nắm, và bộ trượt được tạo ra có phần tiếp nhận cũ chặn, mà phần cũ chặn được đưa vào tiếp xúc với nó, nhằm hạn chế khoảng chuyển động xoay của tay ga. Do vậy, tải trọng xảy ra do sự tiếp xúc có thể được tiếp nhận bởi toàn bộ vỏ tiết lưu qua bộ trượt.

Hơn nữa, các mặt tiếp xúc của phần cũ chặn và phần tiếp nhận cũ chặn được tạo ra dọc theo mặt phẳng kéo dài theo hướng kính từ tâm quay của tay ga. Do vậy, tải trọng có thể được tiếp nhận bởi toàn bộ các mặt tiếp xúc.

Hơn nữa, vị trí định vị và lắp để định vị bộ trượt và vỏ tiết lưu tại nhiều vị trí được tạo ra, và khi ở trạng thái không vận hành của tay ga, bộ trượt và vỏ tiết lưu được tách ra khỏi nhau ngoài vị trí định vị và lắp. Do vậy, tải trọng, vốn được truyền từ bộ trượt đến vỏ tiết lưu có thể được điều khiển một cách chính xác.

Nắp đầu được tạo ra có đệm kín nước để chặn khe hở giữa vỏ cáp và dây lõi, nhờ vậy sự thâm nhập của nước mưa hoặc các loại chất tương tự vào trong dây lõi có thể được ngăn chặn, và độ bền có thể được tăng.

Vỏ tiết lưu có lỗ dùng cho cáp, mà cáp tiết lưu được gài vào trong đó, chỉ tiết bịt kín để chặn khe hở giữa lỗ dùng cho cáp và cáp tiết lưu được tạo ra, nhờ vậy sự thâm nhập của nước mưa, có thể ngăn không cho bụi hoặc các thứ tương

tự vào trong vỏ tiết lưu, và có thể tăng độ bền.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh bên trái thể hiện xe máy theo phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu bằng thể hiện tay lái và kết cấu theo chu vi của nó của xe máy.

Fig.3 là hình vẽ thể hiện khi phần đầu bên phải của tay lái và kết cấu theo chu vi của nó được nhìn từ phía sau của xe.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh các chi tiết rời thể hiện vỏ tiết lưu và kết cấu theo chu vi của nó.

Fig.5(A) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện vỏ tiết lưu và kết cấu bên trong của nó, và Fig.5(B) là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X trên Fig.5(A).

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt cạnh thể hiện phần móc và quần cáp cùng với các dây lõi.

Fig.7(A) là hình vẽ phối cảnh thể hiện bộ trượt, và Fig.7(B) là hình vẽ thể hiện khi bộ trượt được nhìn từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Fig.8(A) là hình vẽ thể hiện khi bộ trượt được nhìn từ phía sau của thân xe, và Fig.8(B) là hình vẽ thể hiện khi bộ trượt được nhìn từ bên trong theo hướng chiều rộng xe.

Fig.9(A) là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái lắp ráp của phần dẫn hướng dây lõi và phần móc và quần cáp, và Fig.9(B) là hình vẽ phối cảnh phóng to của một phần trên Fig.9(A).

Fig.10(A) là hình vẽ thể hiện nửa thân vỏ, Fig.10(B) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện cách bố trí bộ trượt trên nửa thân vỏ, và Fig.10(C) là hình vẽ mặt cắt theo đường Y-Y trên Fig.10(B).

Fig.11(A) là hình vẽ mặt cắt dạng sơ đồ thể hiện kết cấu của giá kẹp cáp cùng với vỏ tiết lưu, Fig.11(B) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện kết cấu phần đầu của vỏ cáp, và Fig.11(C) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện việc vận hành giá kẹp cáp.

Fig.12(A) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện khía cạnh mà nắp đầu được tạo ra có đệm kín nước, và Fig.12(B) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện khía cạnh mà vỏ tiết lưu được tạo ra có chi tiết bịt kín.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Phương án thực hiện theo sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trong phần mô tả, phần mô tả về các hướng trước-và-sau, phải-và-trái và lên trên-và-xuống dưới là tương tự như các hướng kết hợp với thân xe nếu không được mô tả một cách cụ thể.

Fig.1 là hình chiếu cạnh bên trái thể hiện xe máy theo phương án thực hiện của sáng chế.

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 10 là xe kiểu để chân hai bên có khung thân xe 11, bánh trước 13 được lái bởi tay lái 12, tay lái này được đỡ lái được một cách tự do bởi khung thân xe 11, động cơ (động cơ đốt trong) 14 được đỡ bởi khung thân xe 11, bánh sau 16 được đỡ thông qua đòn lắc 15 bởi khung thân xe 11, và yên dùng cho người lái xe 17 được bố trí giữa bánh trước 13 và bánh sau 16, và được ngồi trong khi người lái xe ngồi để chân hai bên trên yên dùng cho người lái xe 17.

Fig.2 là hình chiếu bằng thể hiện tay lái 12 cùng với kết cấu theo chu vi của nó, và Fig.3 là hình vẽ thể hiện khi phần đầu bên phải của tay lái 12 cùng với kết cấu theo chu vi của nó được nhìn từ phía sau thân xe.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, khung thân xe 11 có ống đầu 21, ống đầu này đỡ trụ lái (không được thể hiện trên hình vẽ) để đỡ tay lái 12 sao cho trụ lái quay tự do được, khung chính 22 kéo dài về phía sau và xuống dưới từ ống đầu 21, thanh đỡ yên 23 kéo dài về phía sau và lên trên từ phần sau của khung chính 22, và cặp tấm xoay bên phải và bên trái 24 kéo dài xuống dưới từ phần sau của khung chính 22.

Cặp càng trước bên phải và bên trái 25 được nối với phần dưới của trụ lái, và bánh trước 13 được đỡ giữa các phần dưới của cả hai càng trước 25. Cặp tấm xoay bên phải và bên trái 24 đỡ đòn lắc 15 sao cho đòn lắc 15 lắc được một cách

tự do theo hướng lên trên-và-xuống dưới, và bánh sau 16 được đỡ ở phần đầu sau của đòn lắc 15. Giảm xóc sau 26 được bố trí giữa đòn lắc 15 và thanh đỡ yên 23.

Xe máy 10 được che bởi nắp che thân xe 30 làm bằng nhựa. Nắp che thân xe 30 có nắp che trước 31, nắp che này che phần trước của xe máy 10, cặp nắp che bên phải và bên trái 32, các nắp che này che bề mặt bên của xe máy 10, và nắp che giữa 33, nắp che này che khe hở giữa nắp che trước 31 và yên dùng cho người lái xe 17.

Nắp che trước 31 còn có chức năng làm tấm che cẳng chân, tấm che này nhô theo hướng bên phải-và-bên trái và che các phía trước của cả hai chân người lái xe. Nắp che giữa 33 kéo dài dọc theo khung chính 22 ở vùng lân cận khung chính 22 để bảo đảm khoảng trống hình yên ngựa lõm xuống dưới trên hình chiếu cạnh của thân xe và nằm giữa nắp che trước 31 và yên dùng cho người lái xe 17, và che phía trên động cơ 14.

Chấn bần trước 35 được bố trí ở phía trên bánh trước 13, tay lái nắp che 36 được bố trí ở phần giữa theo hướng chiều rộng xe của tay lái 12, và chấn bần sau 37 được bố trí ở phía trên bánh sau 16.

Động cơ 14 được đỡ bởi khung chính 22. Động cơ 14 là động cơ một xi lanh kiểu nằm ngang, mà đường trục xi lanh 41 của nó kéo dài gần như theo phương nằm ngang theo hướng trước-và-sau, và có hộp trục khuỷu 42, cụm xi lanh 43 và đầu xi lanh 44 theo thứ tự này từ phía sau.

Cửa nạp không khí 44A được lắp vào bề mặt trên của đầu xi lanh 44, và cửa xả 44B được lắp vào bề mặt dưới của đầu xi lanh 44. Thân van tiết lưu 45 được nối với cửa nạp không khí 44A, và hộp bộ lọc không khí (không được thể hiện trên hình vẽ) được nối với đầu phía trước của thân van tiết lưu 45.

Thân van tiết lưu 45 có van tiết lưu 45V để điều chỉnh lượng không khí cần được cấp đến động cơ 14. Van tiết lưu 45V được nối với tay ga 65 (xem Fig.2 và Fig.3), được lắp vào phần đầu bên phải của tay lái 12 thông qua hai cáp tiết lưu 101, 102 (xem Fig.2 và Fig.3), và mức độ mở của van tiết lưu được thay đổi tùy theo việc vận hành tay ga 65 (vận hành van tiết lưu). Thân van tiết lưu

45 và hộp bộ lọc không khí tạo thành hệ thống nạp không khí cho động cơ.

Ống xả 46 được nối với cửa xả 44B của đầu xi lanh 44, và ống xả 46 đi qua phía dưới động cơ 14 và kéo dài về phía sau. Ống giảm âm khí xả 47 được nối với đầu sau của ống xả 46. Ống xả 46 và ống giảm âm khí xả 47 tạo thành hệ thống xả cho động cơ. Trục đầu ra 48 của động cơ 14 nhô ra khỏi bề mặt bên trái của động cơ 14, và chuyển động quay của trục đầu ra 48 được truyền đến bánh sau 16 qua cơ cấu truyền động xích 49.

Trên Fig.1, số chỉ dẫn 50 biểu thị bậc để chân, mà người lái (người lái xe) ngồi ở phần trước của yên dùng cho người lái xe 17 đặt chân của họ lên đó, và số chỉ dẫn 51 biểu thị bậc để chân, mà người ngồi sau người lái xe ngồi ở phần sau của yên dùng cho người lái xe 17 đặt chân của họ lên đó. Trên Fig.2, số chỉ dẫn 52 biểu thị bàn đạp sang số, và số chỉ dẫn 53 biểu thị bàn đạp phanh.

Như được thể hiện trên Fig.2, tay lái 12 là tay lái dạng thanh được chế tạo bằng cách uốn cong một ống tay lái dạng hình trụ bằng kim loại 12A. Tay nắm (còn được gọi là tay nắm của tay lái) 61 (xem Fig.2), tay nắm này được lắp cố định vào ống tay lái 12A và được nắm bởi tay trái người lái (người lái xe), được lắp vào phần đầu bên trái của tay lái 12. Hộp công tắc 62, mà người vận hành vận hành bởi tay trái được bố trí trên đó, và gương chiếu hậu bên trái 63 được lắp vào phần bên trái của ống tay lái 12A.

Như được thể hiện trên Fig.3, tay ga 65 được lắp ráp vào ống tay lái 12A để xoay tương đối được một cách tự do, và vỏ tiết lưu 66, vỏ tiết lưu này được tạo ra ở bên trong theo hướng chiều rộng của tay ga 65 được lắp vào phần đầu bên phải của tay lái 12.

Vỏ tiết lưu 66 kẹp ống tay lái 12A cùng với một phần tay ga 65 (phần móc và quần cáp 65A được mô tả dưới đây), và đỡ các cáp tiết lưu 101, 102 kéo dài từ tay ga 65.

Tay phanh được vận hành bởi tay phải, công tắc còi 68 và gương chiếu hậu bên phải 69 cũng được lắp vào phần bên phải của ống tay lái 12A. Trên Fig.3, số chỉ dẫn 70 biểu thị chi tiết bắt chặt (cặp vít bắt chặt trên và dưới theo

phương án thực hiện này) để lắp cố định vỏ tiết lưu 66 vào ống tay lái 12A. Số chỉ dẫn 71 biểu thị chi tiết bắt chặt (cặp vít bắt chặt trên và dưới theo phương án thực hiện này) để lắp cố định giá kẹp 67A của tay phanh 67 vào ống tay lái 12A.

Như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, các cấp tiết lưu 101, 102 được luôn qua vỏ tiết lưu 66 và kéo vào trong theo hướng chiều rộng xe ở phía trên tay lái 12. Sau đó, các cấp tiết lưu 101, 102 được định tuyến vào trong theo hướng chiều rộng xe dọc theo bề mặt trên của ống tay lái 12A, và tiếp theo được nối với van tiết lưu 45V (xem Fig.1).

Như được mô tả trên đây, bằng cách định tuyến các cấp tiết lưu 101, 102 ở phía trên tay lái 12, nước mưa, v.v., từ bên ngoài rơi xuống dọc theo các cấp tiết lưu 101, 102, và khó mà thâm nhập vào trong các vỏ cấp 101A, 102A. Hơn nữa, do các cấp tiết lưu 101, 102 dễ dàng nhận ra bằng mắt từ bên ngoài ở trạng thái mà tay lái nắp che 36 được tháo ra, khi đó tính năng bảo dưỡng khi các cấp tiết lưu 101, 102 được gắn/tháo ra được tăng.

Như được thể hiện trên Fig.3, dây 68A kéo dài từ công tắc còi 68 được định tuyến về phía dưới tay lái 12, và không hạn chế việc điều khiển các cấp tiết lưu 101 102. Trong xe máy 10 này, tay lái nắp che 36 che vỏ tiết lưu 66, các cấp tiết lưu 101, 102 được lộ ra bên ngoài vỏ tiết lưu 66, dây 68A, giá kẹp 67A, v.v., khiến cho nước mưa, v.v., từ bên ngoài có thể được ngăn một cách có hiệu quả không cho bám vào các chi tiết này. Do vậy, trong xe máy 10 này, việc bịt kín đối với vỏ tiết lưu 66 là không cần thiết.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh các chi tiết rời thể hiện vỏ tiết lưu 66 cùng với kết cấu theo chu vi của nó. Như được thể hiện trên Fig.4, vỏ tiết lưu 66 có các nửa thân vỏ 81, 82, các nửa thân vỏ này được chia tách theo hướng trước-và-sau. Các nửa thân vỏ 81, 82 được đối tiếp với nhau để kẹp xen ống tay lái 12A vào giữa chúng, và cặp chi tiết bắt chặt trên và dưới 71 được bắt chặt, nhờ vậy các nửa thân vỏ 81, 82 được lắp cố định vào ống tay lái 12A.

Cụ thể hơn, vỏ tiết lưu 66 có các phần kẹp ống tay lái 81A, 82A, các phần này được tạo ra có hình dạng lõm và kẹp ống tay lái 12A, và các phần chứa cấp 81B, 82B để tạo ra khoảng trống chứa, mà hai cấp tiết lưu 101, 102 được chứa

trong đó, các phần kẹp ống tay lái 81A và 82A và các phần chứa cáp 81B, 82B được tạo ra liền khối với nhau, và các chi tiết thu được bằng cách chia đôi các phần này theo hướng trước-và-sau tương ứng với các nửa thân vỏ 81, 82. Nửa thân vỏ 81, 82 được đúc liền khối bằng nhựa. Các vật liệu khác với nhựa cũng có thể được áp dụng.

Các phần kẹp ống tay lái 81A, 82A có các cặp phần bắt chặt trên và dưới 81C và qua các lỗ 82C để bắt chặt các chi tiết bắt chặt 70, và nối các nửa thân vỏ 81, 82 ở vùng lân cận các phía trên và phía dưới của ống tay lái 12A.

Các phần chứa cáp 81B, 82B kẹp bộ trượt 90 có chức năng làm chi tiết dẫn hướng cho hai cáp tiết lưu 101, 102, và còn che phần móc và quần cáp 65A như một phần tay ga 65. Hơn nữa, các phần chứa cáp 81B, 82B có, ở một đầu (các phần đầu bên trái phía trên) của chúng, các lỗ cáp 65H, mà các cáp tiết lưu 101, 102 được luồn qua đó.

Phần móc và quần cáp 65A có chức năng làm phần kéo, phần này được nối với các đầu của hai cáp tiết lưu 101 và 102 và kéo các cáp tiết lưu 101, 102 theo thao tác của tay ga 65.

Cụ thể là, phần móc và quần cáp 65A được lắp liền khối vào phần đầu gốc của ống tay nắm 65B, phần này được làm liền khối với tay ga 65, và các đầu của cặp cáp tiết lưu 101, 102 được móc vào phần móc và quần cáp 65A. Ống tay nắm 65B là chi tiết được gắn chặt vào tay lái 12 để xoay tương đối được một cách tự do, và phần móc và quần cáp 65A được xoay liền khối với tay ga 65 theo thao tác xoay tay ga 65, nhờ vậy các cáp tiết lưu 101, 102 được kéo lên hoặc lấy ra.

Hai cáp tiết lưu 101, 102 được tạo kết cấu như các cáp đẩy-kéo mà trong đó các dây lõi (còn được gọi là các cáp trong) 101B, 102B được gài chuyển động một cách tự do được vào trong các vỏ cáp (còn được gọi là các cáp ngoài) 101A, 102A.

Fig.5(A) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện kết cấu bên trong của vỏ tiết lưu 66, và Fig.5(B) là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X trên Fig.5(A).

Như được thể hiện trên Fig.5(A) và Fig.5(B), phần móc và quần cáp 65A

có phần nhô 65C, phần này nhô theo hướng kính ra khỏi phần đầu gốc của ống tay nắm 65B và kéo dài theo kiểu quạt theo hướng chu vi, và cặp phần lỗ móc 65D, 65E, các lỗ này được đặt cách nhau, được tạo ra trên phần nhô 65C.

Như được thể hiện trên Fig.5(A), so với hai cặp tiết lưu 101, 102, các dây lõi 101B, 102B được kéo ra ngoài khỏi các vỏ cáp 101A, 102A, và các dây lõi 101B, 102B, các dây này được kéo ra ngoài như được mô tả trên đây, được đỡ bởi các bộ trượt 90.

Các dây lõi 101B, 102B được dẫn hướng bởi các bộ trượt 90 để tạo ra các phần uốn cong 101C, 102C, các phần này được uốn cong về phía phần móc và quần cáp 65A theo góc gần bằng 90° , nhờ vậy các dây lõi được dẫn hướng về phần móc và quần cáp 65A.

Trong trường hợp này, do các dây lõi 101B, 102B được uốn cong dễ dàng hơn so với các vỏ cáp 101A, 102A, các dây lõi có thể được uốn cong đáng kể hơn khi được so sánh với trường hợp mà trong đó các vỏ cáp 101A, 102A được uốn cong, và do đó chúng có thể được tạo ra nhỏ gọn. Do vậy, toàn bộ vỏ tiết lưu 66 có thể được thiết kế nhỏ gọn, và nó có thể được bố trí trong khoảng trống giới hạn bên trong tay lái nắp che 36.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt cạnh thể hiện phần móc và quần cáp 65A cùng với các dây lõi 101B, 102B.

Như được thể hiện trên Fig.6, dây lõi 101B của một cặp tiết lưu (phía sau) 101 đi qua phía sau tay ga 65, và tang (chi tiết hình trụ) 101K, được tạo ra ở đầu của dây lõi 101B, được móc vào phần lỗ móc 65D. Do đó, khi tay ga 65 được xoay về phía mở van tiết lưu (hướng được biểu thị bởi mũi tên α trên Fig.6), thì dây lõi 101B của cặp tiết lưu 101 được kéo, và van tiết lưu 45V nối với đầu kia của dây lõi 101B được khởi động về phía mở. Tức là, cặp tiết lưu 101 có chức năng làm cáp phía mở để khởi động van tiết lưu 45V về phía mở.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.6, dây lõi 102B của cặp tiết lưu kia (phía sau) 102 đi qua phía trước tay ga 65, và tang 102K, được tạo ra ở đầu của dây lõi 102B, được móc vào phần lỗ móc 65E. Do đó, khi tay ga 65 được xoay về phía đóng van tiết lưu (hướng ngược lại với hướng của mũi tên α trên Fig.6),

thì dây lõi 102B của cáp tiết lưu 102 được kéo, và van tiết lưu 45V nối với đầu kia của dây lõi 102B được khởi động về phía đóng. Tức là, cáp tiết lưu 102 có chức năng làm cáp phía đóng để khởi động tay ga 65 về phía đóng.

Fig.7(A) là hình vẽ phối cảnh thể hiện bộ trượt 90, và Fig.7(B) là hình vẽ thể hiện khi bộ trượt 90 được nhìn từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Fig.8(A) là hình vẽ thể hiện khi bộ trượt 90 được nhìn từ phía sau của thân xe, và Fig.8(B) là hình vẽ thể hiện khi bộ trượt 90 được nhìn từ bên trong theo hướng chiều rộng xe.

Bộ trượt 90 có các giá kẹp cáp 91, 92 để chứa các vỏ cáp 101A, 102A của hai cáp tiết lưu 101, 102, và phần dẫn hướng dây lõi 93 để dẫn hướng các dây lõi 101B, 102B kéo ra ngoài khỏi các vỏ cáp 101A, 102A để tạo ra các phần uốn cong 101C, 102C.

Bộ trượt 90 được đúc liền khối bằng nhựa trong khi chứa các giá kẹp cáp 91, 92. Các vật liệu khác với nhựa có thể được áp dụng.

Phần dẫn hướng dây lõi 93 có liền khối thân chính dẫn hướng 94, thân này kéo dài theo hình dạng cong và mở rộng ra ngoài theo hình dạng quạt từ các giá kẹp cáp 91, 92 về phía phần móc và quần cáp 65A, các phần nhô lồi 95 (kết cấu này có bốn phần), các phần này được tạo ra để nằm cách nhau trên cả hai bề mặt bên của thân chính dẫn hướng 94 theo hướng dọc của thân chính dẫn hướng 94 này, và cặp phần chân 96, 97 được tạo ra ở phần đầu của thân chính dẫn hướng 94, thân này nằm ở phía phần móc và quần cáp 65A.

Phần dẫn hướng dây lõi 93 được tạo ra có hình dạng đối xứng so với mặt tâm M1 (tương ứng với mặt chia tách của vỏ tiết lưu 66) được thể hiện trên Fig.7(B).

Thân chính dẫn hướng 94 có cặp rãnh lõm (các rãnh dẫn hướng) 94A, 94B, các rãnh này kéo dài dọc theo hình dạng cong của thân chính dẫn hướng 94 và có khoảng cách dài hơn ở giữa chúng khi chúng đến gần phần móc và quần cáp 65A, và các dây lõi 101B, 102B lần lượt được dẫn hướng bởi các rãnh lõm 94A, 94B.

Các rãnh lõm 94A, 94B được tạo ra như các rãnh dạng hình chữ V, các

rãnh này được mở lên trên và có chiều rộng rãnh hẹp hơn khi đến gần phía dưới (xem Fig.5(B)). Do đó, các dây lõi 101B, 102B có thể được tháo ra một cách dễ dàng lên trên từ các rãnh lõm 94A, 94B, và các dây lõi cũng có thể được dẫn hướng một cách chính xác trong khi ngăn không cho dịch chuyển (dịch chuyển theo hướng chiều rộng rãnh) của các dây lõi 101B, 102B trong các rãnh lõm 94A, 94B.

Do cặp dây lõi 101B, 102B được dẫn hướng bởi thân chính dẫn hướng 94, như được thể hiện trên Fig.7(B), nên các dây lõi có thể được định tuyến một cách dễ dàng từ thân chính dẫn hướng 94 dọc theo hướng xoay của tay ga 65, và được quấn một cách dễ dàng quanh và móc vào phần móc và quấn cáp 65A.

Cặp phần chân 96, 97 của thân chính dẫn hướng 94 được tạo ra ở bên ngoài cặp rãnh lõm 94A, 94B. Cặp phần chân 96, 97 này có chức năng làm các phần tiếp nhận cũ chặn, mà phần móc và quấn cáp 65A tỳ vào đó, khi tay ga 65 được xoay về vị trí ban đầu hoặc vị trí van tiết lưu mở hoàn toàn. Phần mô tả cụ thể sẽ được mô tả dưới đây.

Fig.9(A) là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà phần dẫn hướng dây lõi 93 và phần móc và quấn cáp 65A được lắp ráp với nhau, và Fig.9(B) là hình vẽ phối cảnh phóng to của một phần trên Fig.9(A). Như được thể hiện trên các hình vẽ này, cặp phần chân 96, 97 của thân chính dẫn hướng 94 được bố trí ở phía theo chu vi ngoài của phần đầu gốc của ống tay nắm 65B, và quay về đường chuyển động của phần móc và quấn cáp 65A.

Fig.9(A) và Fig.9(B) thể hiện trạng thái mà mômen trở về được tác dụng vào tay ga 65 để xoay cưỡng bức hơn nữa tay ga 65 từ vị trí van tiết lưu đóng hoàn toàn bình thường. Khi tay ga 65 được xoay cưỡng bức, thì phần đầu một phía 65C1 của phần nhô 65C như một đầu theo hướng chu vi của phần móc và quấn cáp 65A đi đến tiếp xúc với một phần chân 96 của bộ trượt 90, nhờ vậy phần móc và quấn cáp 65A và tay ga 65 bị hạn chế không cho xoay hơn nữa về phía đóng. Vị trí van tiết lưu đóng hoàn toàn bình thường tương ứng với vị trí dừng của tay ga 65 khi van tiết lưu 45V được đóng hoàn toàn và do đó chuyển động xoay hơn nữa của nó bị hạn chế.

Mặt khác, khi tay ga 65 được xoay cưỡng bức hơn nữa từ vị trí van tiết lưu mở hoàn toàn bình thường, thì phần đầu phía kia 65C2 (xem Fig.6) của phần nhô 65C ở đầu kia theo hướng chu vi của phần móc và quần cáp 65A đi đến tiếp xúc với phần chân 97 kia của bộ trượt 90, nhờ vậy phần móc và quần cáp 65A và tay ga 65 bị hạn chế không cho xoay hơn nữa về phía mở. Vị trí van tiết lưu mở hoàn toàn bình thường tương ứng với vị trí dừng của tay ga 65 khi van tiết lưu 45V được mở hoàn toàn và chuyển động xoay hơn nữa của nó bị hạn chế.

Tức là, phần đầu một phía 65C1 của phần nhô 65C và một phần chân 96 của bộ trượt 90 có chức năng làm phần cũ chặn có mặt ở phía xoay đóng van tiết lưu và phần tiếp nhận cũ chặn, và khi mômen quá mức được tác dụng về phía đóng của tay ga 65, thì khoảng chuyển động xoay ở phía đóng của tay ga 65 có thể được hạn chế.

Hơn nữa, phần đầu phía kia 65C2 của phần nhô 65C và phần chân 97 kia của bộ trượt 90 có chức năng làm cũ chặn có mặt ở phía xoay mở van tiết lưu và phần tiếp nhận cũ chặn, và khi mômen quá mức được tác dụng về phía mở của tay ga 65, thì khoảng chuyển động xoay ở phía mở của tay ga 65 có thể được hạn chế.

Như được thể hiện trên Fig.6, các mặt tiếp xúc của phần cũ chặn và phần tiếp nhận cũ chặn được tạo ra trên mặt phẳng dọc theo mặt phẳng kéo dài theo hướng kính từ tâm quay C1 của tay ga 65. Do đó, mỗi mặt tiếp xúc nằm vuông góc với hướng xoay của tay ga 65, và tải trọng có thể được tiếp nhận bởi toàn bộ mặt. Do vậy, độ cứng vững của mặt tiếp xúc có thể được bảo đảm có hiệu quả, và không cần thiết phải tạo ra chi tiết chuyên dụng bất kỳ để tăng độ cứng vững, khiến cho trọng lượng có thể được giảm và khả năng vận hành trơn tru có thể được thực hiện.

Ở đây, do vỏ tiết lưu 66 được chia tách ra thành hai chi tiết theo hướng trước-và-sau, nên hướng chia tách của các nửa thân vỏ 81, 82 tương ứng với hướng trước-và-sau (hướng được biểu thị bởi mũi tên β trên Fig.6). Nếu phần tiếp nhận cũ chặn nêu trên được đúc liền khối với các nửa thân vỏ 81, 82, có thể cần thực hiện việc cắt gọt, và do đó quy trình đúc có thể trở nên phức tạp, bất lợi

đối với việc giảm chi phí. Theo kết cấu này, phần tiếp nhận cỡ chặn không được tạo ra liên khối với các nửa thân vỏ 81, 82, và do đó không cần việc cắt gọt. Kết cấu này có lợi đối với việc giảm chi phí.

Trên Fig.9(A) và 9(B), các số chỉ dẫn 65F, 65G biểu thị các rãnh cắt bỏ được tạo ra trên bề mặt theo chu vi ngoài của phần nhô 65C của phần móc và quần cáp 65A và mà các dây lõi tương ứng 101B, 102B lần lượt được luồn qua đó và được dẫn hướng về cặp phần lỗ móc 65D, 65E.

Như được mô tả trên đây, các dây lõi tương ứng 101B, 102B kéo dài từ bộ trượt 90 được gài vào vào trong các rãnh cắt bỏ 65F, 65G, các rãnh này được mở về bề mặt theo chu vi ngoài của phần nhô 65C, sao cho các dây lõi tương ứng 101B, 102B có thể dễ dàng nhận ra bằng mắt từ hình dạng bên ngoài và có thể được gắn và tháo ra một cách dễ dàng.

Tiếp theo, các phần nhô lắp 95 của bộ trượt 90 và kết cấu theo chu vi của nó sẽ được mô tả.

Fig.10(A) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện nửa thân vỏ 81 của vỏ tiết lưu 66, vỏ tiết lưu này kẹp bộ trượt 90, Fig.10(B) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện bộ trượt 90 được bố trí trong nửa thân vỏ 81, và Fig.10(C) là hình vẽ mặt cắt theo đường Y-Y trên Fig.10(B).

Nửa thân vỏ 81 có các phần rãnh lắp 83, mà các phần nhô lắp tương ứng 95 của bộ trượt 90 được lắp vào trong đó. Nửa thân vỏ 82, không được thể hiện trên Fig.10, cũng có các phần rãnh lắp 83 (xem Fig.10(C)), mà các phần nhô lắp tương ứng 95 của bộ trượt 90 được lắp vào trong đó.

Như được mô tả trên đây, các (bốn) phần nhô lắp 95 của bộ trượt 90 được lắp vào các phần rãnh lắp tương ứng 83 tạo ra trên các nửa thân vỏ 81, 82, và do đó bộ trượt 90 và vỏ tiết lưu 66 có thể được định vị tại bốn vị trí lắp này. Tức là, vị trí định vị và lắp để định vị bộ trượt 90 và vỏ tiết lưu 66 được tạo ra bởi phần nhô lắp 95 của bộ trượt 90 và phần rãnh lắp 83 của vỏ tiết lưu 66.

Phần dẫn hướng dây lõi 93 của bộ trượt 90 được tạo ra sao cho hình dạng bên ngoài của nó hơi nhỏ hơn hình dạng bên trong của vỏ tiết lưu 66 (tương ứng với các hình dạng bên trong của các phần chứa cáp 81B, 82B). Do đó, phần dẫn

hướng dây lõi 93 và vỏ tiết lưu 66 được đặt cách nhau tại các vị trí khác với các vị trí định vị và lắp (các phần nhô lắp 95, các phần rãnh lắp 83), và bộ trượt 90 và vỏ tiết lưu 66 được tách ra khỏi nhau quanh các vị trí định vị và lắp (các phần nhô lắp 95, các phần rãnh lắp 83) như được thể hiện trên Fig.10(C).

Tức là, theo kết cấu này, việc định vị giữa bộ trượt 90 và vỏ tiết lưu 66 về cơ bản được thực hiện tại các vị trí định vị và lắp (các phần nhô lắp 95, các phần rãnh lắp 83), và khi ở trạng thái không vận hành của tay ga 65, bộ trượt 90 và vỏ tiết lưu 66 được đặt cách nhau tại các vị trí khác với các vị trí định vị và lắp.

Bộ trượt 90 và vỏ tiết lưu 66 được đặt cách nhau như được mô tả trên đây. Do đó, khi tay ga 65 được vận hành bởi lực thao tác mạnh và tải trọng có trị số định trước hoặc lớn hơn được tác dụng vào các phần chân 96, 97 của bộ trượt 90, bộ trượt 90 bị biến dạng so với phía phần chân 96, 97, phần chân này tiếp nhận tải trọng và tỳ vào vỏ tiết lưu 66. Do đó, khi tải trọng có trị số định trước hoặc lớn hơn được tác dụng, thì toàn bộ vỏ tiết lưu 66 hơi bị biến dạng, nhờ vậy tải trọng từ bộ trượt 90 có thể được tiếp nhận.

Theo kết cấu này, vị trí mà tại đó tải trọng được truyền đến vỏ tiết lưu 66 trở nên rõ ràng, khiến cho độ cứng vững của vỏ tiết lưu 66 có thể được tối ưu hóa một cách dễ dàng, trọng lượng của vỏ tiết lưu 66 có thể được giảm và vỏ tiết lưu 66 có thể được tạo ra khó mà mở bị.

Hơn nữa, do bộ trượt 90 bị biến dạng so với phía phần chân 96, 97, nên tải trọng được truyền đến phần dưới của vỏ tiết lưu 66. Theo kết cấu này, phần dưới của vỏ tiết lưu 66 nằm gần với các phần kẹp ống tay lái 81A, 82A, khiến cho độ cứng vững là tương đối cao, và sự biến dạng của vỏ tiết lưu 66 có thể được ngăn chặn một cách dễ dàng.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.6, các nửa thân vỏ 81, 82 có liên khối cặp gân 85, các gân này được lắp trong cặp rãnh 90M của bộ trượt tạo ra giữa các phần chân 96, 97 của bộ trượt 90 và các phần nhô lắp 95. Cặp gân 85 này được lắp vào các rãnh 90M của bộ trượt, nhờ vậy lực thao tác của tay ga, tác dụng vào các phần chân 96, 97, cũng có thể được tiếp nhận bởi vỏ tiết lưu 66.

Như được mô tả trên đây, theo kết cấu này, bộ trượt 90 bị biến dạng so với

phía phân chân 96, 97, phía này tiếp nhận tải trọng, và do đó tải trọng được truyền từ các phân chân 96, 97 đến cặp gân 85 tạo ra ở vỏ tiết lưu 66. Do đó, các gân 85 cho phép tải trọng được tiếp nhận đúng vị trí, nhờ vậy độ bền là lớn cục bộ, và độ cứng vững của vỏ tiết lưu 66 có thể được bảo đảm một cách chính xác.

Các giá kẹp cấp 91, 92 của bộ trượt 90 sẽ được mô tả dưới đây.

Các giá kẹp cấp 91, 92 có kết cấu tương tự. Do đó, giá kẹp cấp 92 sẽ được mô tả dưới đây, và phần mô tả tương tự như giá kẹp cấp 91 sẽ được bỏ qua.

Fig.11(A) là hình vẽ mặt cắt dạng sơ đồ thể hiện kết cấu của giá kẹp cấp 92 cùng với vỏ tiết lưu 66, Fig.11(B) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện kết cấu của phần đầu của vỏ cấp 102A, và Fig.11(C) là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện việc vận hành giá kẹp cấp 92.

Như được thể hiện trên Fig.11(A), giá kẹp cấp 92 được tạo ra có dạng hình trụ có phân lỗ lắp 110, mà phần đầu của vỏ cấp 102A được gài vào trong đó. Phần đầu phía gài 111 của phân lỗ lắp 110 được tạo ra có đường kính lỗ (trị số $r1$) nhỏ hơn hình dạng bên ngoài (trị số $R1$) của nắp đầu 120 được lắp vào phần đầu của vỏ cấp 102A ($R1 > r1$).

Cụ thể hơn, giá kẹp cấp 92 có liên khối thân chính hình trụ 112, thân chính này kéo dài theo dạng hình trụ từ phần dẫn hướng dây lõi 93 của bộ trượt 90 dọc theo hướng dọc của vỏ cấp 102A trong khi đường kính trong của nó được giữ không đổi (trị số $r2$), phần đầu phía gài hình trụ 111 có bề mặt nghiêng 111K, bề mặt này có đường kính giảm dần từ đầu của thân chính hình trụ 112 đến đường kính lỗ (trị số $r1$) và sau đó có đường kính tăng về phía đầu, và phần vành gờ 114, phần này kéo dài về phía theo chu vi trong tạo đầu gốc của thân chính hình trụ 112 và hạn chế hơn nữa việc gài nắp đầu 120 vào.

Hơn nữa, các rãnh xẻ 113 (xem Fig.8(B)), các rãnh này đi ngang qua ít nhất phần đầu phía gài 111 và kéo dài theo hướng dọc của vỏ cấp 102A, được tạo ra trong giá kẹp cấp 92. Bằng cách tạo ra các rãnh xẻ 113, phần đầu phía gài 111 được chia ra theo hướng chu vi, và mỗi phần chia 111A được biến dạng đàn hồi một cách dễ dàng theo hướng kính của vỏ cấp 102A.

Do đó, khi vỏ cấp 102A, mà nắp đầu 120 được lắp vào đó, được gài vào

trong hoặc được kéo ra khỏi giá kẹp cấp 92, thì các phần chia tương ứng 111A mở rộng ra ngoài bởi đường kính ngoài của nắp đầu 120 hoặc lớn hơn, và do đó vỏ cấp 102A có thể được gài vào và kéo ra một cách dễ dàng. Tức là, các phần đầu phía gài 111 (các phần chia 111A) có chức năng làm phân biến dạng, phần này mở rộng theo hướng kính khi phần đầu của vỏ cấp 101A được kéo ra.

Theo phương án thực hiện này, như được thể hiện trên Fig.8(B), các (hai) rãnh xẻ 113 được tạo ra để nằm cách nhau theo hướng chu vi, và các rãnh xẻ 113 này được tạo kết cấu để kéo dài đến thân chính hình trụ 112, nhờ vậy các phần tương ứng 111A được tạo ra để mở rộng ra ngoài một cách dễ dàng theo hướng kính.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.8(B), các rãnh xẻ 113 này được tạo ra theo hướng khác với hướng của các rãnh lõm (các rãnh dẫn hướng) 94A, 94B của bộ trượt 90. Cụ thể hơn, các rãnh xẻ 113 được tạo ra ở phía giá kẹp cấp liền kề 91 kia và ở phía dưới theo hướng nghiêng.

Một trong số các rãnh xẻ này (rãnh xẻ ở phía giá kẹp cấp liền kề 91 kia) 113 đi ngang qua toàn bộ giá kẹp cấp 92, và nối thông với rãnh lõm 94B thông qua phần lỗ nối thông 115 (xem Fig.7(A)) tạo ra giữa giá kẹp cấp 92 và rãnh lõm 94B.

Như được mô tả trên đây, rãnh xẻ 113 của giá kẹp cấp 92 và rãnh lõm 94B nối thông với nhau, khiến cho dây lõi 102B kéo ra ngoài khỏi vỏ cấp 102A có thể được gài vào trong/rút ra khỏi rãnh xẻ 113 và rãnh lõm 94B một cách dễ dàng.

Hơn nữa, do rãnh xẻ 113 và rãnh lõm 94B, vốn nối thông với nhau, được mở theo các hướng khác nhau, nên dây lõi 102B có thể được làm khó mà tuột ra, và được lắp ráp thành cụm một cách dễ dàng. Ngoài ra, ngay cả khi nước mưa thâm nhập từ phía giá kẹp cấp 92, thì nước mưa khó mà chảy vào rãnh lõm 94B.

Như thấy rõ trên Fig.7(A), phần lỗ nối thông 115 cho phép không chỉ nối thông giữa giá kẹp cấp 92 và rãnh lõm 94B, mà còn nối thông giữa giá kẹp cấp 91 và rãnh lõm 94B. Do đó, dây lõi 101B kéo ra ngoài khỏi vỏ cấp 102A có thể được gài vào trong và rút ra khỏi rãnh xẻ 113 và rãnh lõm 94A một cách dễ

dàng.

Như được thể hiện trên Fig.11(B), nắp đầu 120 là chi tiết hình trụ để che lên phần đầu của vỏ cáp 102A. Một đầu của nắp đầu 120 được tạo ra có phần lõ có đường kính lớn 121, mà phần đầu của vỏ cáp 102A được đặt vào trong đó, trong khi đầu kia của nắp đầu 120 được tạo ra có phần đầu chặn 123, phần này chặn phần đầu của vỏ cáp 102A trong khi để hở phần lõ có đường kính nhỏ 122, mà dây lõi 102B được luồn qua đó.

Nắp đầu 102 được tạo ra bằng kim loại. Nắp đầu 102 được che lên phần đầu của vỏ cáp 102A và sau đó được ép bằng dụng cụ ép, nhờ vậy nắp đầu 102 được lắp cố định vào vỏ cáp 102A bằng cách còn được gọi là bóp kẹp. Việc lắp cố định này không chỉ giới hạn ở kiểu bóp kẹp, mà có thể là lắp chặt khít hoặc lắp có ma sát. Không chỉ kim loại, mà còn các vật liệu khác có thể được sử dụng.

Như được thể hiện trên Fig.11(A), trong vỏ tiết lưu 66, phần che giá kẹp cáp 92 của bộ trượt 90 được tạo ra như phần tiếp xúc 66T, phần này đi đến tiếp xúc với bề mặt theo chu vi ngoài của giá kẹp cáp 92.

Do đó, khi bộ trượt 90 được lắp trong vỏ tiết lưu 66, thì phần tiếp xúc 66T đi đến tiếp xúc với bề mặt theo chu vi ngoài của giá kẹp cáp 92 nhằm hạn chế mức mở rộng theo hướng kính của phần đầu phía gài 111 của giá kẹp cáp 92. Do vậy, nắp đầu 120 không tuột ra khỏi giá kẹp cáp 92, và do đó chuyển động theo hướng dọc của vỏ cáp 102A có thể được hạn chế.

Mặt khác, khi vỏ tiết lưu 66 được tháo ra, thì mức mở rộng theo hướng kính của giá kẹp cáp 92 không hạn chế, khiến cho vỏ cáp 102A có thể được kéo ra cùng với nắp đầu 120. Tức là, bằng cách kéo vỏ cáp 102A theo hướng kéo ra, phần đầu phía gài 111 của giá kẹp cáp 92 được đẩy và mở rộng ra ngoài theo hướng kính bởi nắp đầu 120, và có thể được kéo ra khỏi giá kẹp cáp 92 một cách dễ dàng.

Theo kết cấu nêu trên, khi cáp tiết lưu 102 được lắp, thì trước hết nắp đầu 120 được lắp vào phần đầu của vỏ cáp 102A, và phần đầu của vỏ cáp 102A được gài vào trong phần lõ lắp 110 của giá kẹp cáp 92 của bộ trượt 90 cùng với nắp

đầu 120. Đối với dây lõi 102B, nó có thể được kéo trước ra khỏi vỏ cáp 102A, và được định tuyến trong rãnh lõm 94B của bộ trượt 90.

Trong trường hợp này, bề mặt nghiêng 111K, bề mặt này có đường kính tăng đến đầu của nó, được lắp vào đầu của phần đầu phía gài 111 của giá kẹp cáp 92. Do đó, phần đầu phía gài 111 mở rộng ra ngoài một cách dễ dàng theo hướng kính theo việc gài vào vỏ cáp 102A, và do đó vỏ cáp 102A có thể được gài vào một cách dễ dàng.

Khi phần đầu của vỏ cáp 102A được gài vào, nắp đầu 120 đi đến tiếp xúc với phần vành gờ 114 tạo ra ở vị trí sâu của phần lỗ lắp 110, và do đó việc gài nắp đầu 120 vào hơn nữa có thể bị hạn chế. Vị trí hạn chế này được đặt là vị trí mà tại đó nắp đầu 120 có được luôn bên trên phần đầu phía gài 111 của giá kẹp cáp 92. Do đó, phần đầu phía gài 111 của giá kẹp cáp 92 được đóng, và vỏ cáp 102A hầu như không bị kéo ra cùng với nắp đầu 120. Do vậy, vỏ cáp 102A có thể được lắp cố định tạm thời vào bộ trượt 90.

Sau đó, tang 102K, được lắp vào đầu của dây lõi 102B, được gắn chặt vào phần móc và quần cáp 65A. Sau đó, bộ trượt 90 được kẹp bởi vỏ tiết lưu 66. Do vậy, như được thể hiện trên Fig.11(A), giá kẹp cáp 92 của bộ trượt 90 được kẹp bởi vỏ tiết lưu 66, và cáp tiết lưu 102 không tuột ra khỏi bộ trượt 90, khiến cho chuyển động theo hướng dọc của cáp tiết lưu 102 có thể được hạn chế. Nhờ quy trình nêu trên, việc lắp cáp tiết lưu 102 được hoàn thành.

Cách tương tự được áp dụng cho việc lắp cáp tiết lưu 101.

Khi cáp tiết lưu 102 được tháo ra, thì vỏ cáp 102A có thể được tháo ra một cách dễ dàng khỏi giá kẹp cáp 92 bằng cách tháo vỏ tiết lưu 66 ra và chỉ cần kéo vỏ cáp 102A ra do mức mở rộng theo hướng kính của giá kẹp cáp 92 không bị hạn chế.

Sau đó, dây lõi 102B đã được kéo ra ngoài khỏi vỏ cáp 102A được tháo ra khỏi bộ trượt 90 và phần móc và quần cáp 65A, nhờ vậy cáp tiết lưu 102 được tháo ra. Do vậy, việc tháo cáp tiết lưu 102 ra được hoàn thành. Việc tháo cáp tiết lưu 101 ra cũng được thực hiện theo cách tương tự.

Như được mô tả trên đây, phương án thực hiện này được tạo ra có bộ trượt

90, bộ trượt này được kẹp bởi vỏ tiết lưu 66, vỏ tiết lưu này được tạo kết cấu để chia tách và dẫn hướng các phần uốn cong 101C, 102C của các dây lõi 101B, 102B, được kéo ra ngoài khỏi các vỏ cáp 101A, 102A, và các giá kẹp cáp 91, 92, các giá kẹp này được tạo ra trên bộ trượt 90 nhằm hạn chế chuyển động theo hướng dọc của các cáp tiết lưu 101, 102 và được tạo kết cấu sao cho các cáp tương ứng 101, 102 được tách ra khỏi bộ trượt 90 như được thể hiện trên Fig.4. Do đó, khi được so sánh với trường hợp mà trong đó các vỏ cáp 101A, 102A được uốn cong, mức tự do định tuyến các cáp tiết lưu 101, 102 có thể được tăng, và các cáp tiết lưu 101, 102 có thể được tách ra một cách dễ dàng, khiến cho các công việc bảo dưỡng thay thế các cáp, cáp dầu, v.v., có thể được thực hiện một cách dễ dàng. Hơn nữa, hai cáp tiết lưu 101, 102 có thể được thay thế từng cáp một, và chi phí kết hợp với việc bảo dưỡng có thể được giảm.

Các giá kẹp cáp 91, 92 có phần đầu phía gài 111, phần này giữ các phần đầu của các vỏ cáp 101A, 102A và có chức năng làm phân biến dạng mở rộng theo hướng kính của các vỏ cáp 101A, 102A khi các phần đầu của các vỏ cáp 101A, 102A được kéo ra, và vỏ tiết lưu 66 kẹp phần đầu phía gài 111 và hạn chế mức mở rộng theo hướng kính của phần đầu phía gài 111, khiến cho các vỏ cáp 101A, 102A có thể được ngăn ngừa một cách có hiệu quả không cho tuột ra nhờ sử dụng lực kẹp của vỏ tiết lưu 66. Hơn nữa, bằng cách tháo vỏ tiết lưu 66 ra, các vỏ cáp 101A, 102A có thể được tháo ra một cách dễ dàng.

Ngoài ra, như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.11(A) đến Fig.11(C), nắp đầu 120 có đường kính ngoài lớn hơn đường kính của các vỏ cáp 101A, 102A được lắp vào các phần đầu của các vỏ cáp 101A, 102A, và các giá kẹp cáp 91, 92 có phần lỗ lắp 110, mà vỏ cáp 101A, 102A được gài vào trong đó cùng với nắp đầu 120. Phần đầu phía gài 111 của phần lỗ lắp 110 được tạo ra có đường kính lỗ nhỏ hơn đường kính ngoài của nắp đầu 120, và được tạo ra có các rãnh xẻ 113 dọc theo hướng dọc của cáp khiến cho đường kính của nó có thể tăng, và vỏ tiết lưu 66 kẹp phần lỗ lắp 110 nhằm hạn chế mức mở rộng theo hướng kính của giá kẹp cáp 91, 92, sao cho việc giữ các vỏ cáp 101A, 102A và công việc lắp ráp nó dễ dàng có thể được thực hiện, và chi phí có thể được giảm.

Như được thể hiện trên Fig.6, tay ga 65 được tạo ra có phần đầu một phía 65C1 và phần đầu phía kia 65C2 của phần nhô 65C có chức năng làm phân cử chặn có các mặt theo hướng xoay tay nắm, và bộ trượt 90 được tạo ra có cặp phân chân 96, 97 có chức năng làm các phân tiếp nhận cử chặn, mà các cử chặn tương ứng tỳ vào đó, nhằm hạn chế khoảng xoay của tay ga 65. Do đó, tải trọng xảy ra qua sự tiếp xúc có thể được tiếp nhận bởi toàn bộ vỏ tiết lưu 66 thông qua bộ trượt 90. Do vậy, độ cứng vững của vỏ tiết lưu 66 có thể được tối ưu hóa, và trọng lượng của vỏ tiết lưu 66 có thể được giảm.

Ngoài ra, các mặt tiếp xúc của phân cử chặn và phân tiếp nhận cử chặn được tạo ra dọc theo mặt phẳng kéo dài từ tâm quay C1 của tay ga 65 theo hướng kính, khiến cho tải trọng có thể được tiếp nhận bởi toàn bộ mặt tiếp xúc, độ cứng vững của mặt tiếp xúc có thể được tối ưu hóa, trọng lượng có thể được giảm, và khả năng gia công cực dễ có thể được thực hiện.

Hơn nữa, như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.10(A) đến Fig.10(C), có tạo ra các phần nhô lắp 95 và các phần rãnh lắp 83, chúng có chức năng làm các vị trí định vị và lắp để định vị bộ trượt 90 và vỏ tiết lưu 66 tại nhiều vị trí, và bộ trượt 90 và vỏ tiết lưu 66 được đặt cách nhau tại các vị trí khác với các vị trí định vị và lắp (các phần nhô lắp 95, các phần rãnh lắp 83) khi ở trạng thái không vận hành của tay ga 65. Do đó, tải trọng, vốn được truyền từ bộ trượt 90 đến vỏ tiết lưu 66, có thể được điều khiển một cách chính xác, độ cứng vững của vỏ tiết lưu 66 có thể được tối ưu hóa, và trọng lượng của vỏ tiết lưu 66 có thể được giảm.

Theo kết cấu này, như được thể hiện trên Fig.7(A) và Fig.8(B), v.v., bộ trượt 90 có các rãnh lõm (các rãnh dẫn hướng) 94A, 94B, các rãnh này dẫn hướng các dây lõi 101B, 102B và được mở ở một phía của chúng, và ít nhất một trong số các rãnh xẻ 113 được tạo ra trên bộ trượt 90 nối thông với rãnh lõm 94A, 94B, và do đó các dây lõi 101B, 102B có thể được gài vào và rút ra một cách dễ dàng.

Hơn nữa, các rãnh lõm 94A, 94B và rãnh xẻ 113 nối thông với nhau được mở theo các hướng khác nhau, khiến cho các dây lõi 101B, 102B có thể được

làm khó mà tuột ra khỏi rãnh lõm và rãnh xẻ này, và chúng có thể được lắp ráp thành cụm một cách dễ dàng. Ngoài ra, ngay cả khi nước mưa thâm nhập vào trong phía rãnh xẻ 113, thì nước mưa khó mà chảy vào trong các rãnh lõm 94A, 94B.

Phương án thực hiện nêu trên thể hiện ví dụ của sáng chế, và cải biến và biến thể bất kỳ có thể được tạo ra mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, theo phương án thực hiện nêu trên, sáng chế được áp dụng cho xe máy 10 mà trong đó các cấp tiết lưu 101, 102 được định tuyến ở phía trên tay lái 12. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở loại xe máy này, và sáng chế có thể được áp dụng chung cho xe máy 10 mà trong đó các cấp tiết lưu 101, 102 được định tuyến ở phía dưới tay lái 12, xe máy mà trong đó vỏ tiết lưu 66 không được che bởi tay lái nắp che 36 hoặc các loại xe máy tương tự.

Trong trường hợp mà trong đó các cấp tiết lưu 101, 102 được định tuyến ở phía dưới tay lái 12, khi nước mưa thâm nhập vào trong vỏ tiết lưu 66, thì có nguy cơ là nước mưa đi dọc theo các dây lõi 101B, 102B của các cấp tiết lưu 101, 102 và thâm nhập vào trong các vỏ cấp 101A, 102A. Để tránh nguy cơ này, như được thể hiện theo ví dụ trên Fig.12(A), tốt hơn là lắp đệm kín nước 131 để chặn khe hở giữa vỏ cấp 102A và dây lõi 102B. Theo kết cấu này, sự thâm nhập của nước mưa, v.v., vào trong dây lõi 102B có thể được ngăn chặn, và độ bền có thể được tăng.

Cụ thể hơn, trên Fig.12(A), nắp đệm kín 132, vỏ đệm kín này tiếp xúc với mặt đầu của vỏ cấp 102A có thể được tạo ra trong nắp đầu 120, và đệm kín nước 131 để chặn khe hở giữa dây lõi 102B và vỏ cấp 102A có thể được tạo ra giữa vỏ đệm kín 132 và phần vành gờ 114 của nắp đầu 120. Bằng cách tạo ra vỏ đệm kín 132, đệm kín nước 131 có thể được ngăn không cho bị phá hỏng khi các cấp được lắp, và tính năng bịt kín có thể được duy trì một cách dễ dàng trong khi ngăn chặn sự biến dạng cục bộ của đệm kín nước 131.

Trong trường hợp xe dừng trong môi trường có nhiều bụi hoặc an xe địa hình chạy trên mặt đất gồ ghề, tốt hơn là lắp chi tiết bịt kín 133 để chặn khe hở giữa lỗ dùng cho cấp 65H của vỏ tiết lưu 66 và cấp tiết lưu 101, 102 như được

thể hiện trên Fig.12(B). Theo kết cấu này, sự thâm nhập của nước mưa, bụi hoặc các thứ tương tự vào trong vỏ tiết lưu 66 có thể được ngăn chặn, và độ bền có thể được tăng.

Cụ thể hơn, vỏ tiết lưu 66 theo kết cấu này có phần rãnh 65M trên phần theo chu vi ngoài của lỗ dùng cho cáp 65H, mà cáp tiết lưu 101, 102 được gài vào trong đó, và chi tiết bịt kín dạng mũ bịt 133 có thể được gắn chặt bằng cách móc phần đầu của chi tiết bịt kín 133 vào phần rãnh 65M.

Vật liệu có độ đàn hồi như cao su hoặc vật liệu tương tự được dùng cho chi tiết bịt kín 133, sao cho chi tiết bịt kín 133 có thể được lắp một cách dễ dàng. Hơn nữa, chi tiết bịt kín 133 được móc vào phần rãnh 65M khi được lắp, khiến cho hầu như không tháo ra được. Ngoài ra, đệm kín nước 131 có thể được tạo ra.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện nêu trên, sáng chế được áp dụng cho xe máy 10 có hai cáp tiết lưu 101, 102. Tuy nhiên, sáng chế áp dụng được cho xe máy có một cáp tiết lưu.

Hơn nữa, sáng chế áp dụng được không chỉ cho kết cấu cụm vận hành dùng cho xe máy 10, mà còn kết cấu cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên khác với xe máy. Xe kiểu để chân hai bên bao gồm tất cả các kiểu xe mà người lái xe lái xe trong khi ngồi để chân hai bên thân xe, và còn bao gồm không chỉ các xe máy (bao gồm cả các xe đạp gắn động cơ), mà còn các xe ba bánh và bốn bánh, vốn được liệt vào loại xe địa hình (ATV - All-Terrain Vehicle).

Tóm lại, sáng chế áp dụng chung cho kết cấu cụm vận hành dùng cho xe có một hoặc nhiều cáp tiết lưu để vận hành van tiết lưu 45V theo việc vận hành tay ga 65, và vỏ tiết lưu 66 để giữ các cáp tiết lưu.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên bao gồm:

tay ga (65) được lắp ráp xoay được tương đối vào ống tay lái (12A);

van tiết lưu (45V) để điều chỉnh lượng không khí cần được cấp đến động cơ đốt trong (14) ;

cáp tiết lưu (101, 102) có dây lõi (101B, 102B) và vỏ cáp (101A, 102A) bọc dây lõi (101B, 102B), phần đầu một phía của dây lõi (101B, 102B) được lắp cố định vào tay ga (65) trong khi phần đầu phía kia của dây lõi được lắp cố định vào van tiết lưu (45V), và khởi động van tiết lưu (45V) bằng cách kéo dây lõi (101B, 102B) theo việc vận hành tay ga (65);

vỏ tiết lưu (66) giữ cáp tiết lưu (101, 102), khác biệt ở chỗ, vỏ tiết lưu (66) được tạo kết cấu theo kết cấu chia tách để kẹp một phần tay ga (65) và được lắp cố định vào ống tay lái (12A), và bộ trượt (90) được kẹp bởi vỏ tiết lưu (66) và dẫn hướng phần uốn cong (101C, 102C) của dây lõi (101B, 102B) kéo ra ngoài khỏi vỏ cáp (101A, 102A), và giá kẹp cáp (91, 92) được lắp vào bộ trượt (90) và được tạo kết cấu để hạn chế chuyển động theo hướng dọc của cáp tiết lưu (101, 102) và làm cho cáp tiết lưu (101, 102) tách ra khỏi bộ trượt (90) được tạo ra;

tay ga (65) được tạo ra có phần cũ chặn (65C1, 65C2) có mặt theo hướng xoay tay nắm; và

bộ trượt (65) được tạo ra có phần tiếp nhận cũ chặn (96, 97), mà phần cũ chặn (65C1, 65C2) được đưa vào tiếp xúc với nó nhằm hạn chế khoảng chuyển động xoay của tay ga (65).

2. Cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm 1, trong đó các mặt tiếp xúc của phần cũ chặn (65C1, 65C2) và phần tiếp nhận cũ chặn (96, 97) được tạo ra dọc theo mặt phẳng kéo dài theo hướng kính từ tâm quay (C1) của tay ga (65).

3. Cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo 1 hoặc 2, trong đó cáp

tiết lưu (101, 102) có cấp phía mở (101), cấp này khởi động van tiết lưu (45V) về phía mở theo việc vận hành mở tay ga (65), và cấp phía đóng (102), cấp này khởi động van tiết lưu (45V) về phía đóng theo việc vận hành đóng tay ga (65), và hai cấp (101, 102) này được giữ bởi các giá kẹp cấp (91, 92) của bộ trượt (90).

4. Cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó giá kẹp cấp (91, 92) có phần biến dạng (111), phần này giữ phần đầu của vỏ cấp (101A, 102A) và mở rộng ra ngoài theo hướng kính của vỏ cấp (101A, 102A) khi phần đầu của vỏ cấp (101A, 102A) được kéo ra, và vỏ tiết lưu (66) kẹp phần biến dạng (111) nhằm hạn chế mức mở rộng ra ngoài theo hướng kính của phần biến dạng (111).

5. Cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm 4, trong đó cụm vận hành này có nắp đầu (120) có đường kính ngoài lớn hơn đường kính ngoài của vỏ cấp (101A, 102A) được lắp vào phần đầu của vỏ cấp (101A, 102A), giá kẹp cấp (91, 92) có phần lỗ lắp (110), mà vỏ cấp (101A, 102A) được gài vào trong đó cùng với nắp đầu (120), phần đầu phía gài (111) của phần lỗ lắp (110) được tạo kết cấu có đường kính lỗ nhỏ hơn đường kính ngoài của nắp đầu (120), và được tạo ra có rãnh xẻ (113) dọc theo hướng dọc của cấp để tăng được đường kính, và vỏ tiết lưu (66) kẹp phần lỗ lắp (110) nhằm hạn chế mở rộng theo hướng kính của giá kẹp cấp (91, 92).

6. Cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó vị trí định vị và lắp (95, 83) để định vị bộ trượt (90) và vỏ tiết lưu (66) tại nhiều vị trí được tạo ra, và bộ trượt (90) và vỏ tiết lưu (66) được tách ra khỏi nhau tại các vị trí khác với vị trí định vị và lắp (95, 83) khi ở trạng thái không vận hành của tay ga (65).

7. Cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm 5, trong đó nắp

đầu (120) được tạo ra có đệm kín nước (131) để chặn khe hở giữa vỏ cáp (101A, 102A) và dây lõi (101B, 102B).

8. Cụm vận hành dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó vỏ tiết lưu (66) có lỗ dùng cho cáp (65H), mà cáp tiết lưu (101, 102) được gài vào trong đó, và được tạo ra có chi tiết bịt kín (133) để chặn khe hở giữa lỗ dùng cho cáp (65H) và cáp tiết lưu (101, 102).

FIG.1

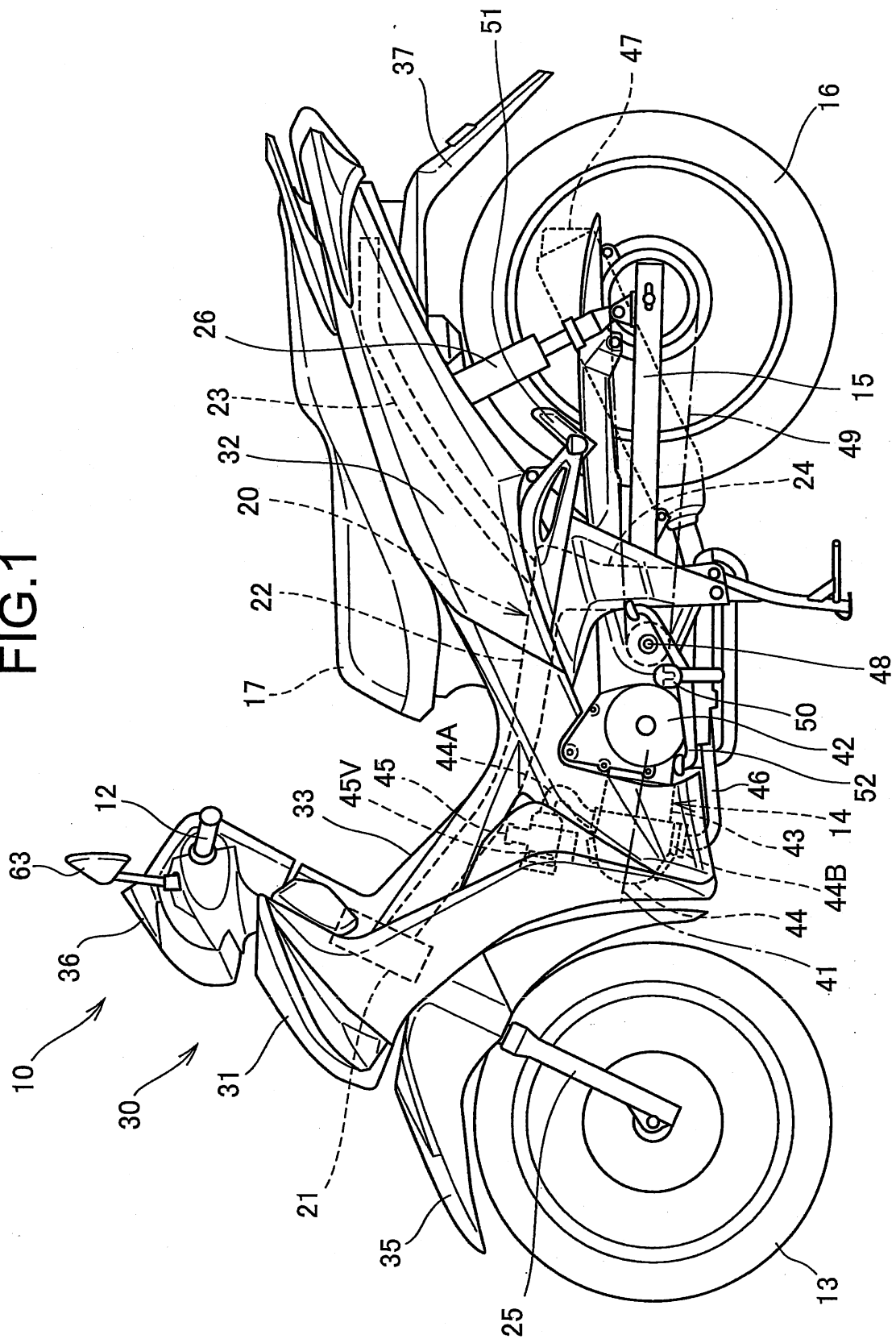


FIG.2

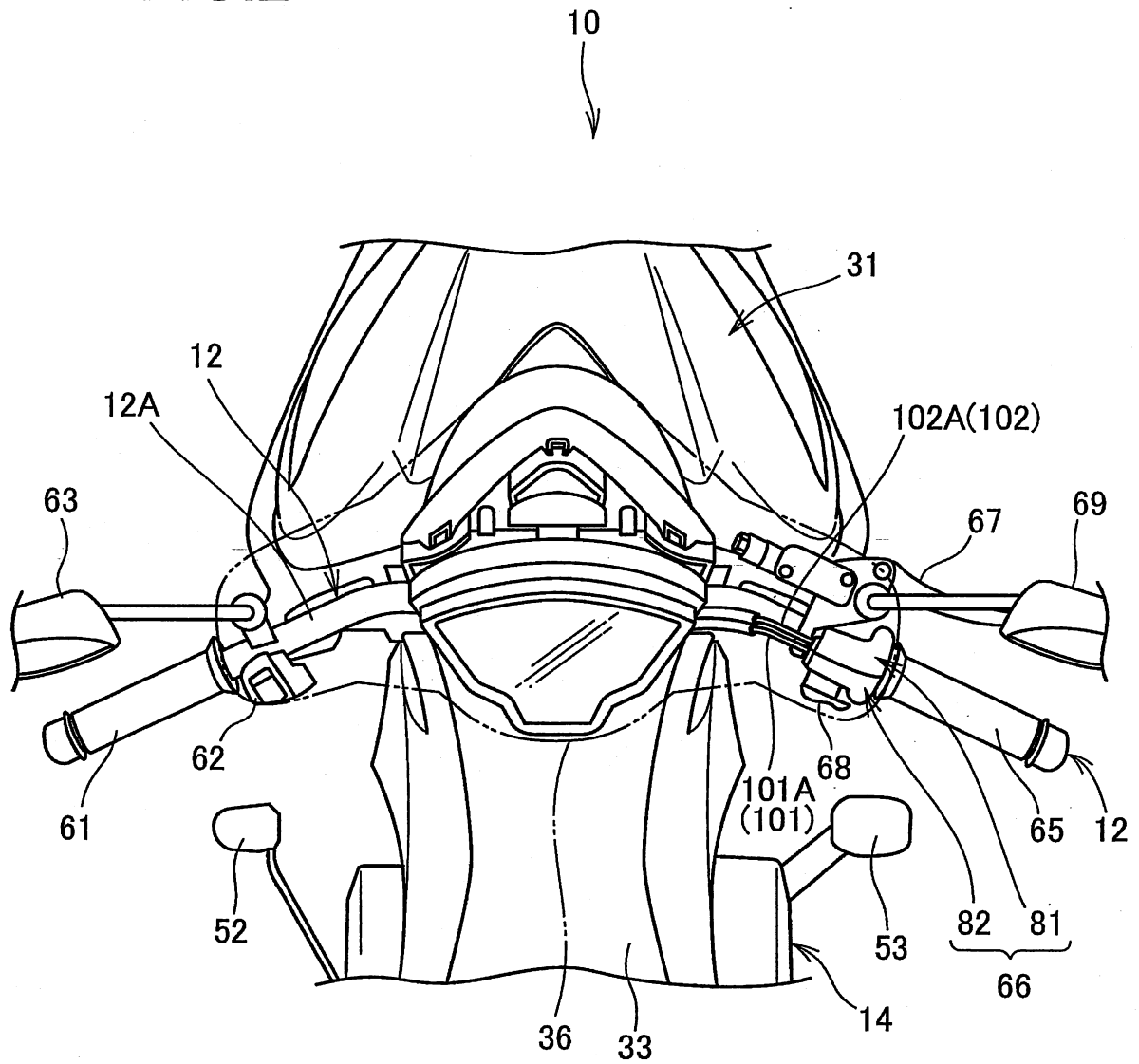


FIG.3

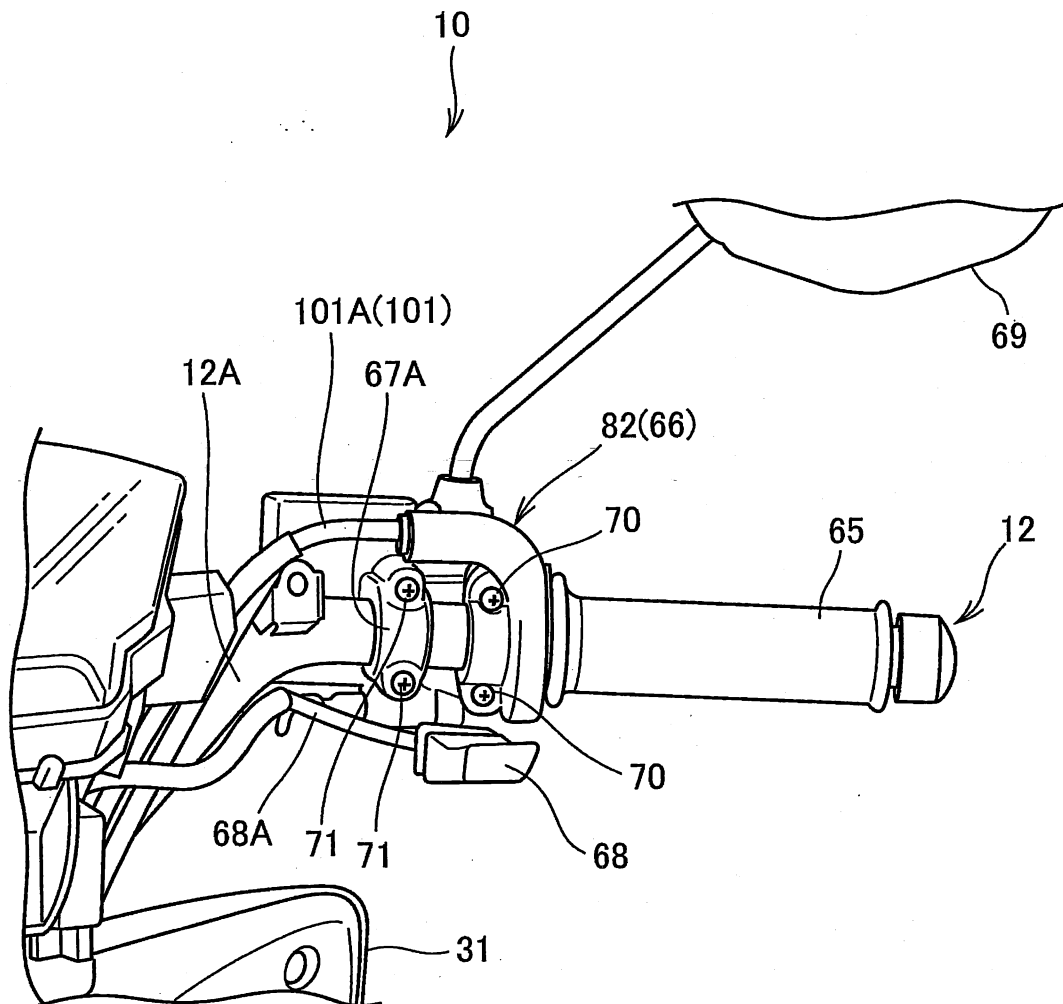
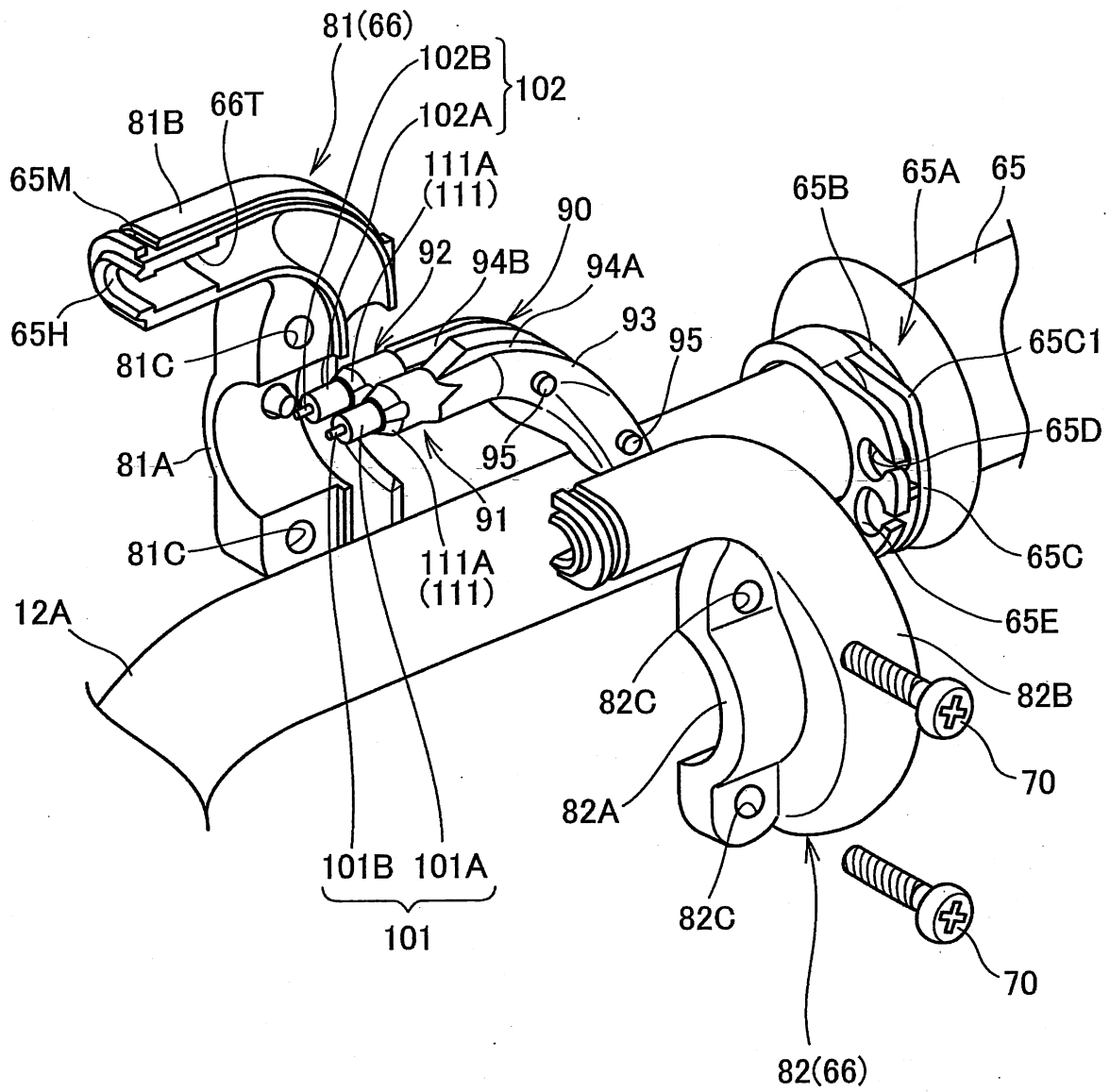


FIG.4



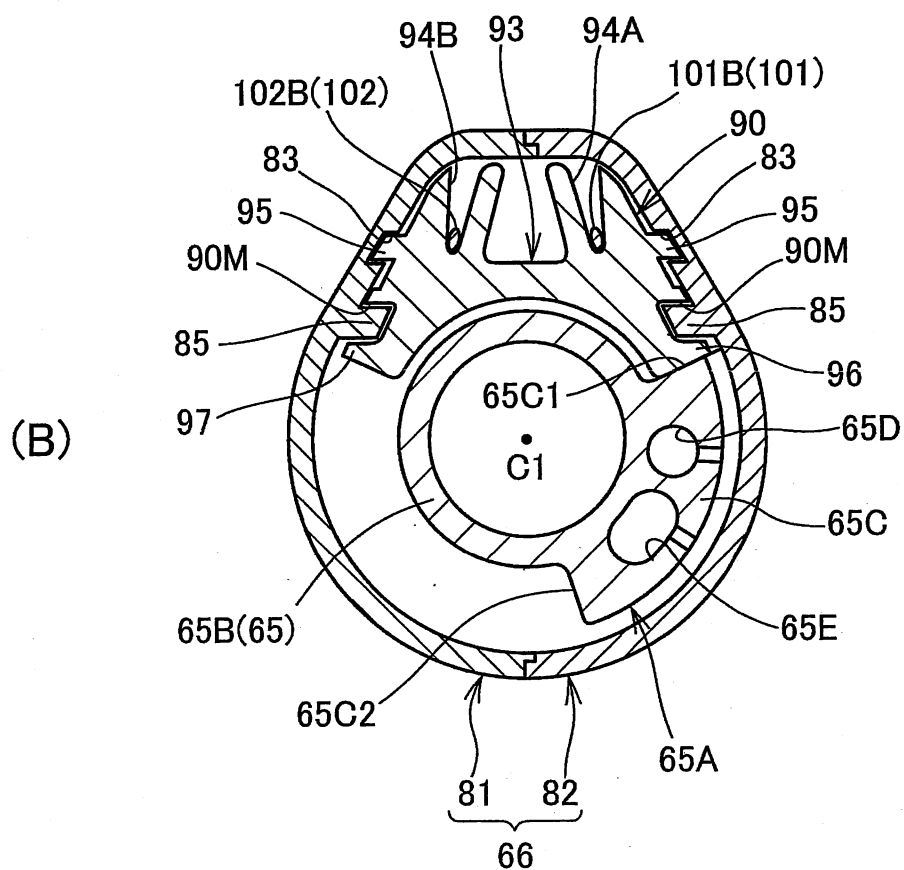
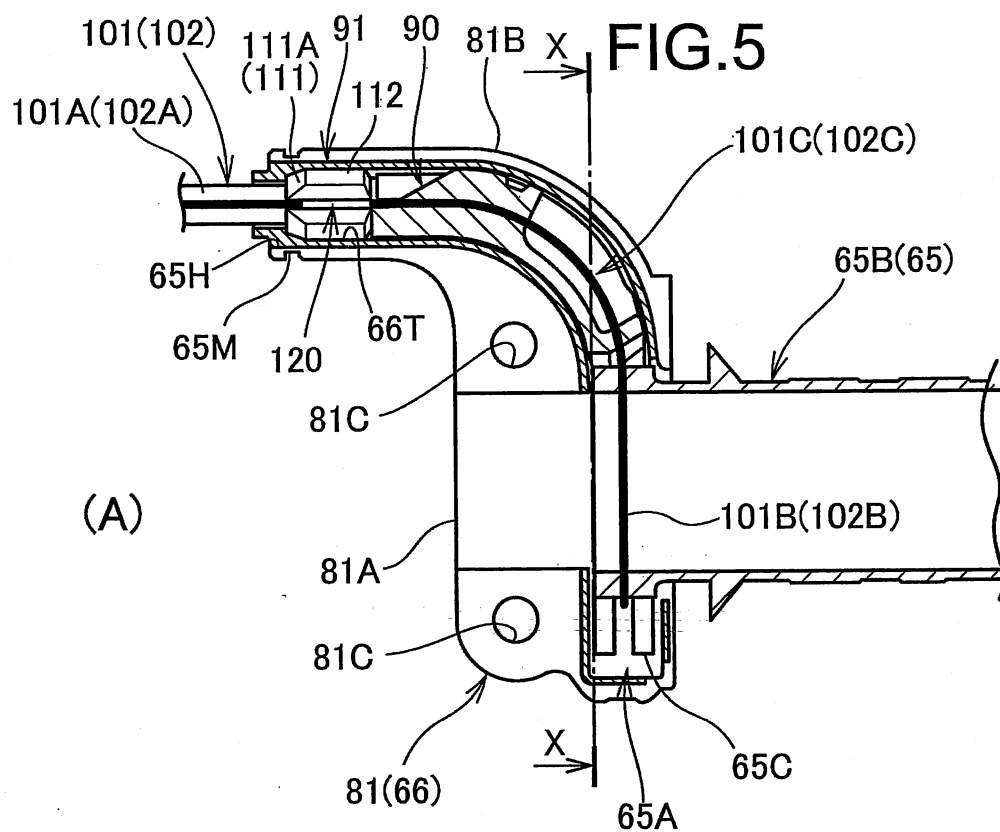


FIG.6

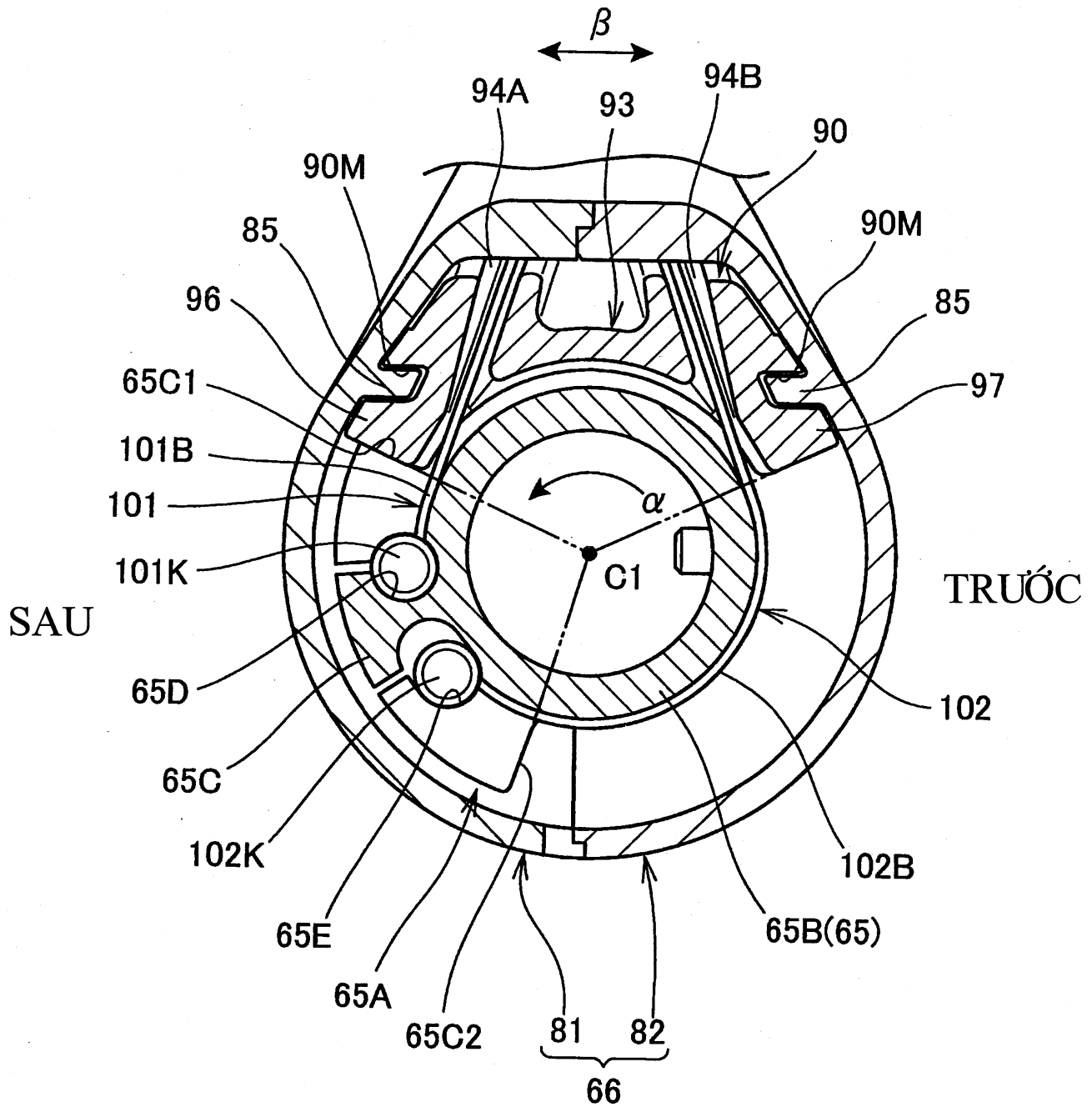


FIG.7

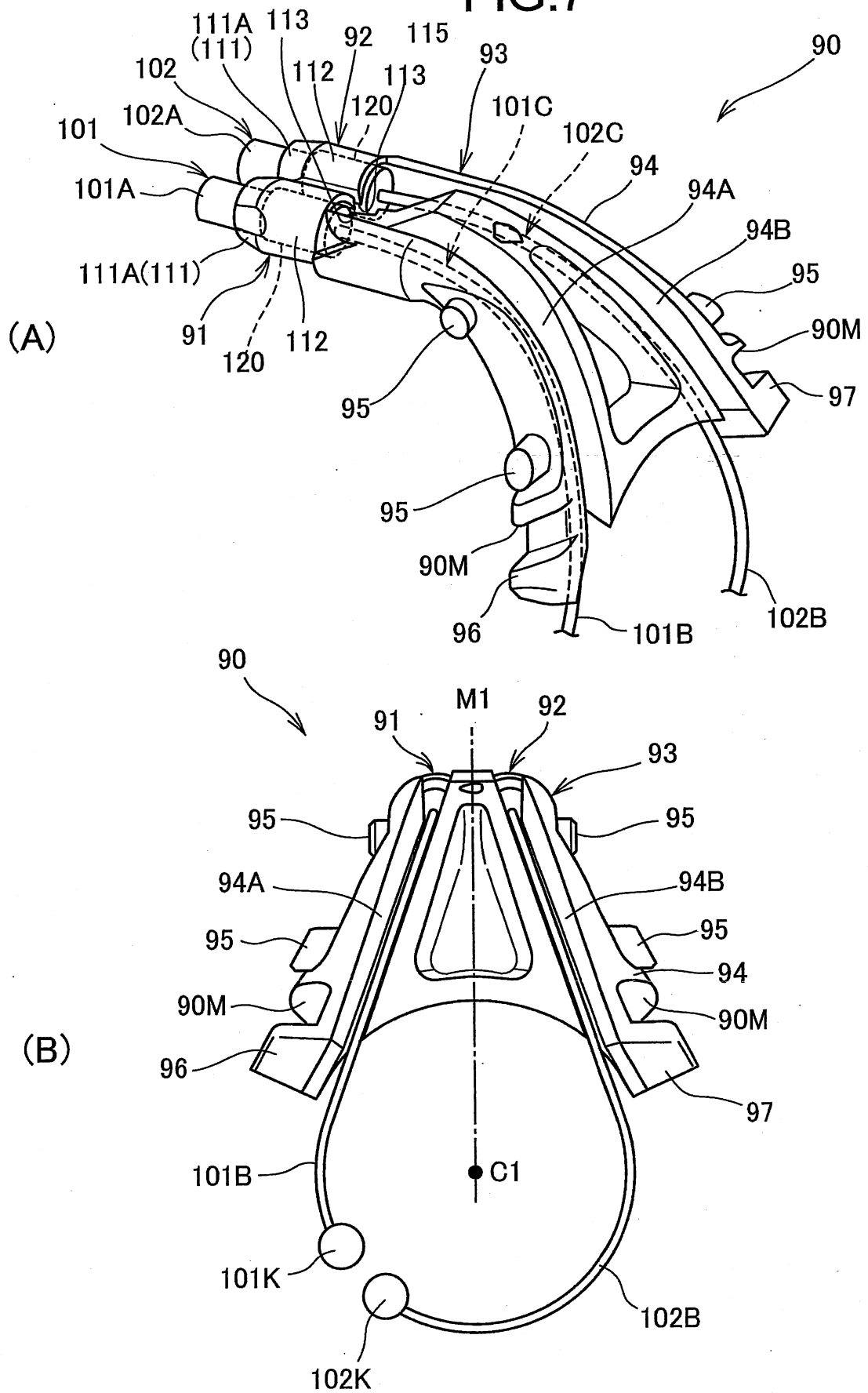


FIG.8

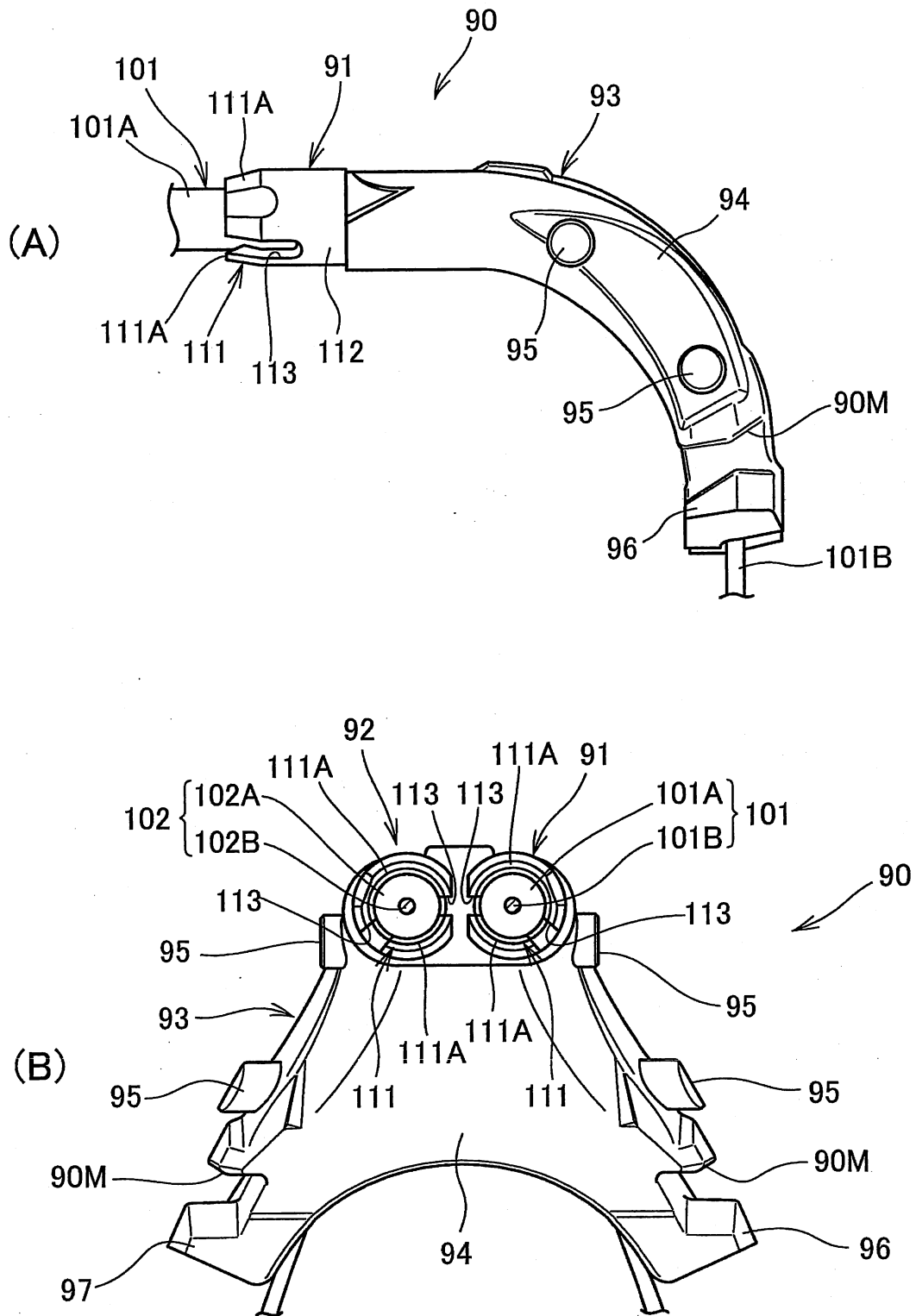


FIG. 9

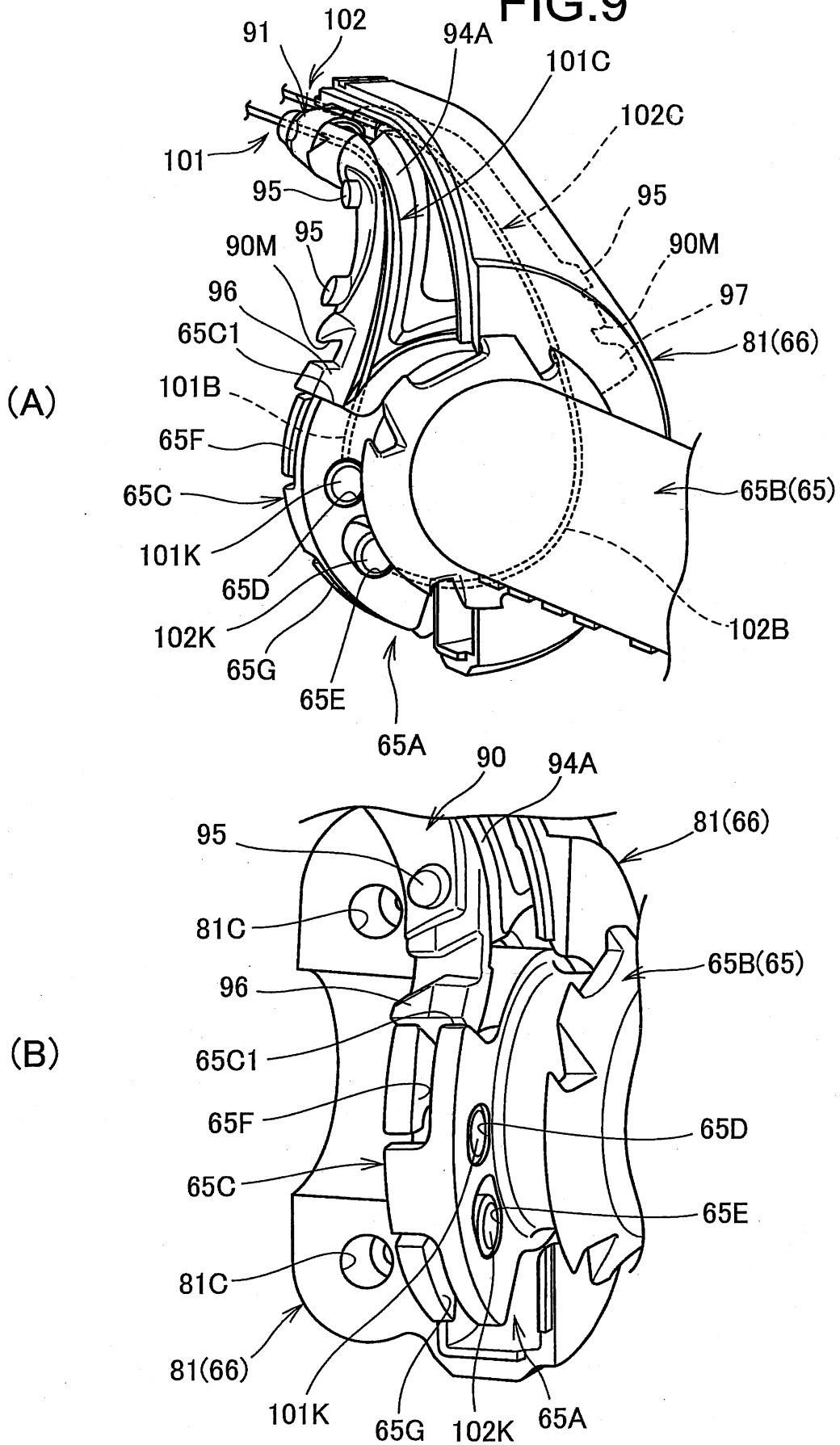


FIG.10

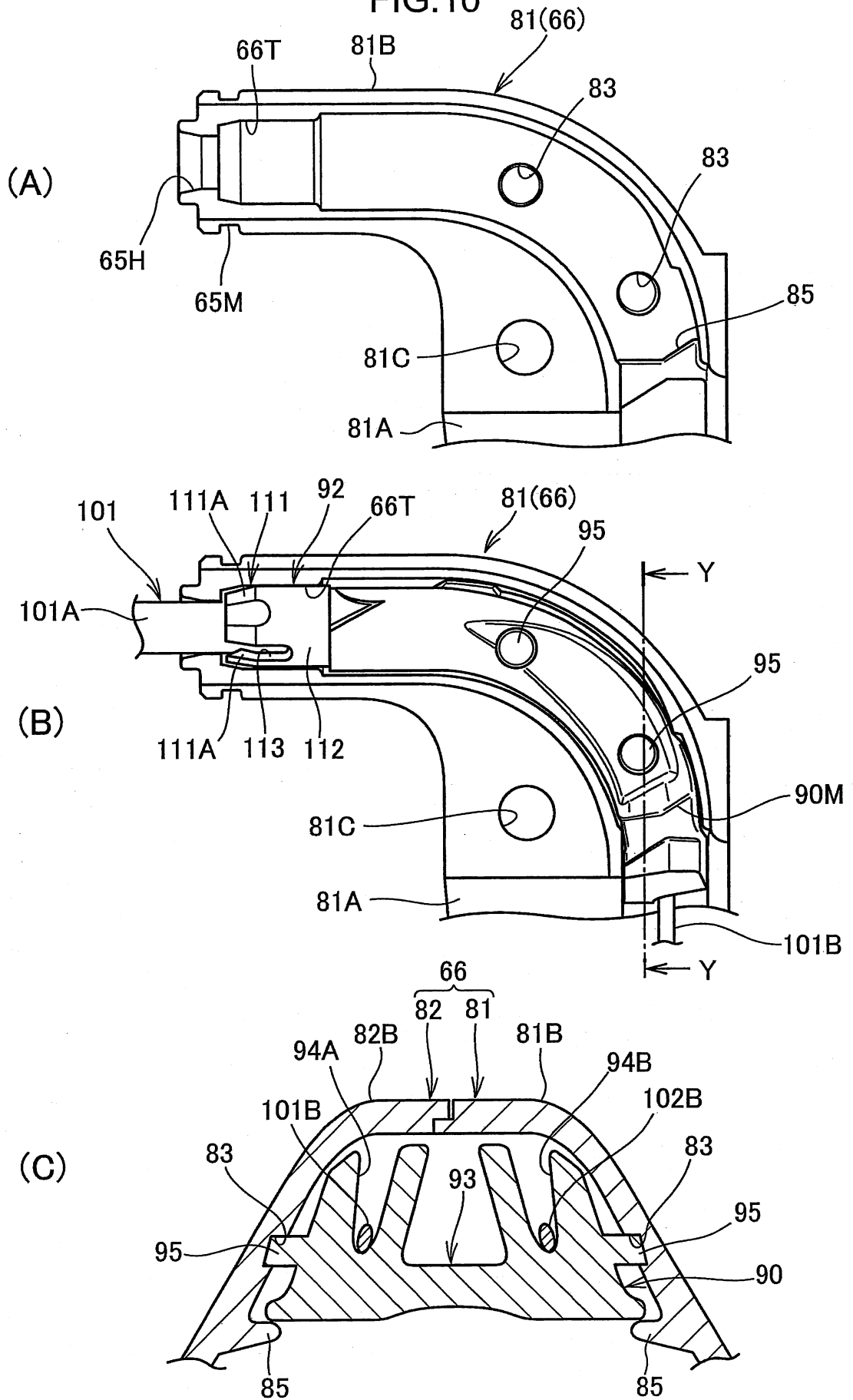


FIG. 11

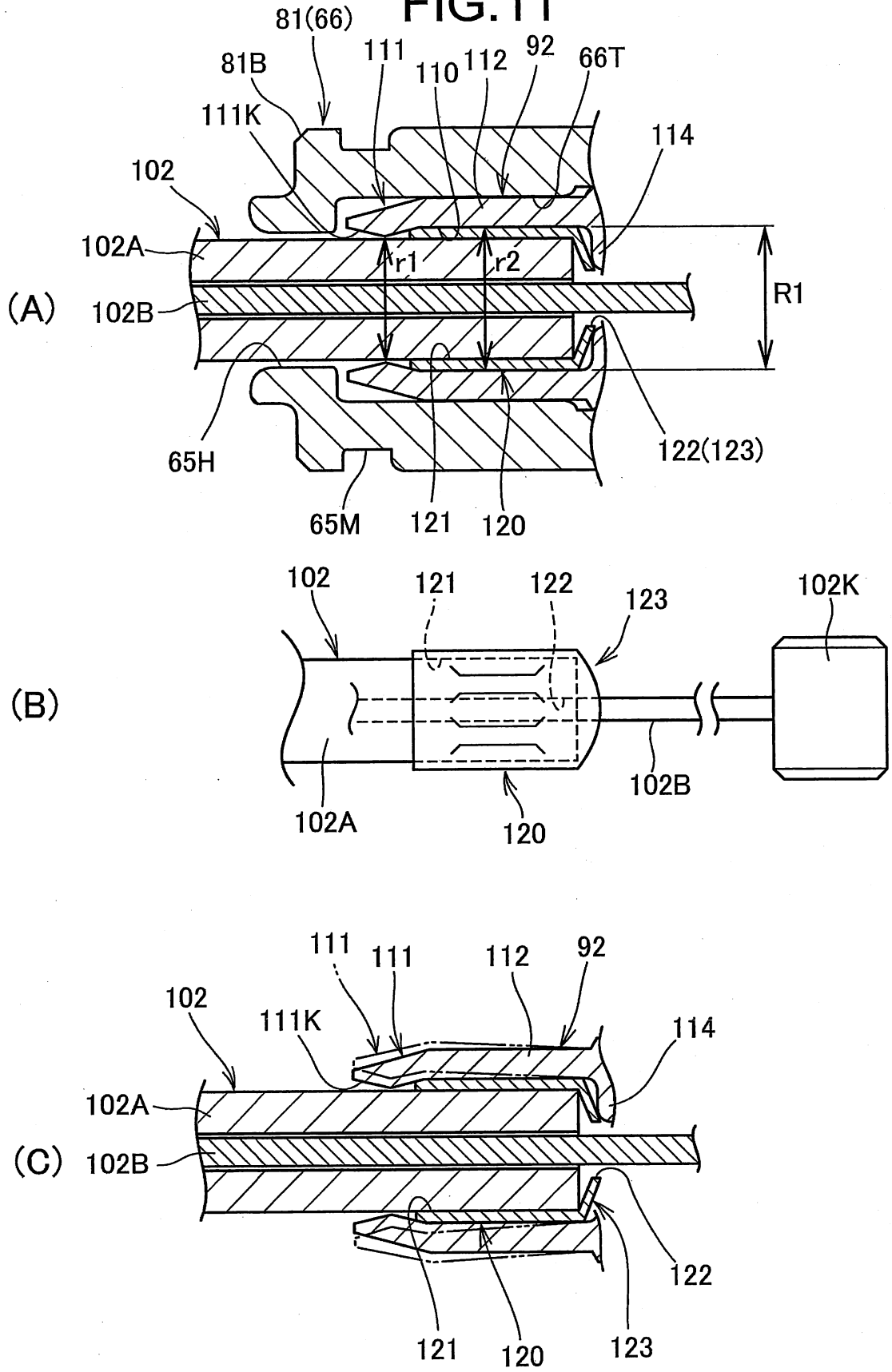


FIG. 12

