



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẢNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0024127

(51)⁷ B60R 16/02; H01R 13/639

(13) B

(21) 1-2015-00782

(22) 10/03/2015

(30) 2014-071313 31/03/2014 JP

(45) 25/06/2020 387

(43) 25/08/2015 329A

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

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

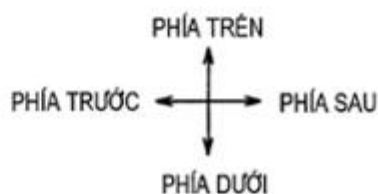
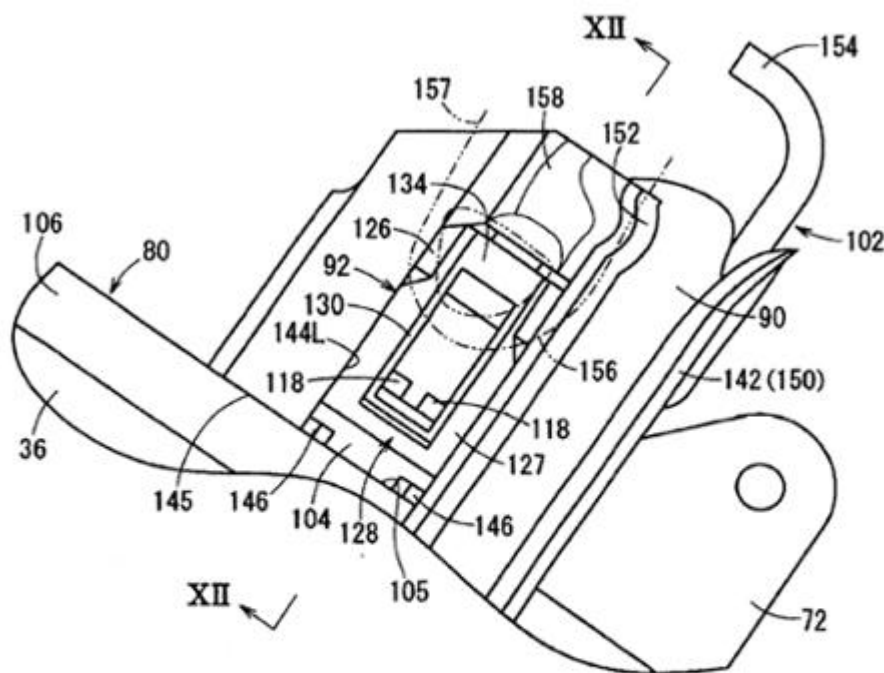
(72) Shinji KAWASUMI (JP); Takafumi YAMAGUCHI (JP); Shingo WATANABE (JP).

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

(54) XE KIỂU YÊN NGỰA

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu yên ngựa có bộ phận giữ dây điện mà có thể giải quyết được việc thay đổi về chiều rút dây điện ra khỏi bộ phận lắp trên xe mà không cần thay đổi kết cấu ở phía khung thân xe.

Phần giữ cố định (72) được lắp cố định vào giá đỡ kéo dài về phía trước từ ống đầu của xe máy. Phần lắp cố định (72) đỡ cụm điều khiển (36). Cụm điều khiển (36) được trang bị phần lắp đầu nối (80). Dây điện (90) kéo dài từ đầu nối (92) được giữ bởi bộ phận giữ dây điện (102). Bộ phận giữ dây điện (102) được lắp cố định ở phía cụm điều khiển (36) bằng cách nối đầu nối (92) vào phần lắp đầu nối (80).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu yên ngựa trong đó dây điện kéo dài từ bộ phận lắp trên xe hay các phương tiện tương tự được giữ bởi bộ phận giữ dây điện.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ví dụ, công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2006-147354 bộc lộ việc lắp cố định bộ phận giữ dây điện vào phần giữ cố định được tạo ra trên khung thân xe và việc giữ dây điện kéo dài từ bộ phận lắp trên xe hay các phương tiện tương tự nhờ bộ phận giữ dây điện này.

Trong xe kiểu yên ngựa có kết cấu nêu trên, khi các đặc tính của các bộ phận bị thay đổi, và do vậy chiều rút dây điện ra khỏi bộ phận này bị thay đổi, vị trí lắp của bộ phận giữ dây điện cần phải được thay đổi. Sự thay đổi này cũng kéo theo sự thay đổi về vị trí của phần lắp cố định ở phía khung thân xe. Do vậy, chỉ việc thay đổi các đặc tính của các bộ phận cũng kéo theo sự thay đổi về kết cấu xe ở mức độ lớn. Do vậy, các cải tiến liên quan đến vấn đề này là điều mong muốn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do vậy, mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu yên ngựa có bộ phận giữ dây điện mà có thể giải quyết được việc thay đổi về chiều rút dây điện ra khỏi bộ phận lắp trên xe mà không cần thay đổi kết cấu ở phía khung thân xe.

Xe kiểu yên ngựa (10) theo sáng chế có cụm (36) lắp cố định vào phần giữ cố định (72) ở phía xe kiểu yên ngựa (10), dây điện (90) nối với cụm (36), đầu nối (92) được trang bị cho dây điện (90), phần lắp đầu nối (80) được tạo ra ở phía cụm (36) và được nối với đầu nối (92), và bộ phận giữ dây điện (102) dùng để giữ dây điện (90). Xe kiểu yên ngựa (10) theo sáng chế có các dấu hiệu khác biệt sau.

Dấu hiệu thứ nhất: đầu nối (92) có phần nhô thứ nhất (128) nhô ra theo chiều khác với chiều lắp và tháo đầu nối (92) vào trong và ra khỏi phần lắp đầu nối (80). Phần lắp đầu nối (80) có phần nhô thứ hai (106) nhô ra theo chiều khác với chiều lắp và tháo. Bộ phận giữ dây điện (102) được lắp cố định vào phía cụm (36) bằng cách

nối đầu nối (92) vào phần lắp đầu nối (80). Bộ phận giữ dây điện (102) được bố trí có một phần nằm xen giữa phần nhô thứ nhất (128) và phần nhô thứ hai (106) khi đầu nối (92) và phần lắp đầu nối (80) được nối với nhau.

Dấu hiệu thứ hai: một phần của bộ phận giữ dây điện (102) nêu trên là phần vấu (146) nhô ra theo chiều khác với chiều lắp và tháo. Phần vấu (146) được bố trí ở vị trí xen giữa phần nhô thứ nhất (128) và phần nhô thứ hai (106) khi đầu nối (92) và phần lắp đầu nối (80) được nối với nhau.

Dấu hiệu thứ ba: phần nhô thứ nhất (128) có phần kéo dài (127) kéo dài theo chiều lắp và tháo. Trong trường hợp này, cơ cấu khoá (130) để nối theo cách tháo ra được đầu nối (92) vào phần lắp đầu nối (80) được tạo ra ở bên trong phần nhô thứ nhất (128) và phần kéo dài (127) của đầu nối (92), và bộ phận giữ dây điện (102) được để hở ở vị trí trùng với phần nhô thứ nhất (128) và phần kéo dài (127).

Dấu hiệu thứ tư: bộ phận giữ dây điện (102) còn có phần nắm tay (158) mà lực của bàn tay (157) có thể tác dụng lên đó. Phần nắm tay (158) được bố trí ở vị trí mà lực của bàn tay (157) tác dụng lên đó khi ngón tay (156) được đặt lên trên cơ cấu khoá (130). Phần vấu (146) đi vào tiếp xúc với phần nhô thứ nhất (128) khi bộ phận giữ dây điện (102) dịch chuyển theo chiều tháo đầu nối (92).

Dấu hiệu thứ năm: xe kiểu yên ngựa (10) còn có ống đầu (18) để giữ theo cách lái được tay lái (28). Trong trường hợp này, phần lắp cố định (72) được lắp cố định vào giá đỡ (34) kéo dài từ ống đầu (18), và bộ phận giữ dây điện (102) còn có phần điều chỉnh (154) nằm giữa dây điện (90) và tay lái (28), phần điều chỉnh (154) dùng để điều chỉnh dây điện (90) nằm nhiều hơn về phía trên xe kiểu yên ngựa (10) so với tay lái (28) và bên trong bộ phận giữ dây điện (102).

Dấu hiệu thứ sáu: xe kiểu yên ngựa (10) còn có ắc quy (38). Trong trường hợp này, cụm (36) là cụm điều khiển bao gồm bộ tản nhiệt (78), và ắc quy (38) được lắp cố định vào mặt sau (74R) ở phía đối diện với bề mặt giữ cố định (74L) của phần lắp cố định (72) lắp cố định vào phần giá đỡ (34), cụm điều khiển (36) được lắp cố định vào bề mặt giữ cố định (74L).

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, khi đầu nối được lắp vào phần lắp đầu nối, bộ phận giữ dây điện có thể được lắp cố định vào phía cụm này. Do vậy, ngay cả

trong trường hợp mà chiều rút dây điện ra khỏi cụm bị thay đổi do có thay đổi về các đặc tính của bộ phận (cụm) lắp trên xe, cụm mà cần có chiều rút ra khác có thể được lắp trên xe chỉ cần bằng cách thay đổi hình dạng của bộ phận giữ dây điện mà không cần thay đổi kết cấu ở phía khung thân xe.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, khi đầu nối và phần lắp đầu nối được nối với nhau, phần vấu nằm xen giữa phần nhô thứ nhất và phần nhô thứ hai. Do vậy, bộ phận giữ dây điện có thể được lắp cố định vào đầu nối.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, bộ phận giữ dây điện được để hở ở vị trí trùng với phần nhô thứ nhất và phần kéo dài. Do vậy, ngay cả ở trạng thái mà bộ phận giữ dây điện được lắp cố định vào đầu nối, đầu nối có thể dễ dàng được tháo ra khỏi phần lắp đầu nối miễn là ngón tay có thể tiếp cận cơ cấu khoá ở bên trong phần nhô thứ nhất và phần kéo dài.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, lực của bàn tay tác dụng lên phần nắm tay khi ngón tay được đặt lên trên cơ cấu khoá. Khi bộ phận giữ dây điện dịch chuyển theo chiều rút đầu nối ở trạng thái này, phần vấu đi vào tiếp xúc với phần nhô thứ nhất. Nhờ đó việc rút đầu nối và bộ phận giữ dây điện ra khỏi phần lắp đầu nối trở nên dễ dàng hơn.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, phần điều chỉnh được bố trí giữa tay lái và dây điện. Do vậy, sự tiếp xúc giữa tay lái, là một bộ phận dịch chuyển được của xe, và dây điện được ngăn chặn, khiến cho dây điện có thể được giữ theo cách có hiệu quả.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, các bộ phận tương đối nặng (ắc quy và cụm điều khiển) lắp trên xe có thể được lắp cố định liên khối với nhau nhờ một giá đỡ.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện, dưới dạng được phóng to, ống đầu được thể hiện trên FIG.1 và vùng xung quanh của nó.

FIG.3 là hình chiếu từ phía trước, dưới dạng được phóng to, ống đầu được thể

hiện trên FIG.1 và vùng xung quanh của nó.

FIG.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện trạng thái mà cụm điều khiển được tháo ra khỏi kết cấu được thể hiện trên FIG.2.

FIG.5 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện trạng thái mà phần giữ cố định được tháo ra khỏi kết cấu được thể hiện trên FIG.4.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh của bộ phận giữ dây điện.

FIG.7 là hình chiếu từ phía dưới của bộ phận giữ dây điện được thể hiện trên FIG.6.

FIG.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà bộ phận giữ dây điện được lắp vào đầu nối, và dây điện được dẫn ra từ đầu nối được đi trong bộ phận giữ dây điện.

FIG.9 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà phần lắp đầu nối ở phía cụm điều khiển và đầu nối bị tách ra khỏi nhau.

FIG.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà phần lắp đầu nối và đầu nối được lắp vào nhau.

FIG.11 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện, dưới dạng được phóng to, đầu nối, phần lắp đầu nối, và bộ phận giữ dây điện được thể hiện trên FIG.2.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt theo đường XII-XII được thể hiện trên FIG.11.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIII-XIII được thể hiện trên FIG.3.

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

Xe kiểu yên ngựa theo sáng chế sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây thông qua một phương án được ưu tiên của nó có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Cấu hình tổng thể của xe máy theo phương án này:

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 10 là xe kiểu yên ngựa theo sáng chế. Phương án này mô tả xe máy 10 là xe kiểu scuter có động cơ. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở xe loại này. Sáng chế có thể được áp dụng cho nhiều loại xe khác nhau như các xe máy chạy trên địa hình có đường giao thông và không có đường giao thông và xe ba bánh có động cơ chẳng hạn. Đối với các cơ cấu hay các bộ

phận cầu thành được bố trí theo cách đối xứng với nhau ở bên trái và bên phải thân xe, chữ “L” được bổ sung vào số chỉ dẫn để thể hiện bộ phận ở bên trái, và chữ “R” được bổ sung vào số chỉ dẫn để thể hiện bộ phận ở bên phải. Các hướng phía trước - phía sau, phía trên - phía dưới, và bên trái – bên phải sẽ được mô tả phù hợp với chiều của các mũi tên được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.3.

Như được thể hiện trên FIG.1, xe máy 10 bao gồm khung thân xe 12, cụm động lực 14, và tấm ốp thân xe 16. Khung thân xe 12 bao gồm ống đầu 18, khung chính 20, khung ngang 22, và hai thanh đỡ yên xe bên trái 24L và bên phải 24R.

Ống đầu 18 đỡ theo cách quay được cần lái 30 nối hai chạc trước bên trái 26L và bên phải 26R, dùng để đỡ theo cách quay được bánh trước WF là bánh lái, với tay lái 28. Các chạc trước 26L và 26R được trang bị chấn bùn trước 32 để chặn bùn đất, đá sỏi, và các vật tương tự do bánh trước WF làm văng lên.

Ngoài ra, ống đầu 18 đỡ cụm điều khiển 36 như ECU (Engine Control Unit - Cụm điều khiển động cơ) hay các bộ phận tương tự vốn là một bộ phận của xe và cụm ắc quy 40 có ắc quy 38 thông qua giá đỡ 34 kéo dài về phía trước. Cấu hình chi tiết xung quanh cụm điều khiển 36 và cụm ắc quy 40 sẽ được mô tả sau.

Khung chính 20 kéo dài về phía sau và nghiêng xuống dưới từ ống đầu 18, và sau đó kéo dài về phía sau gần như theo phương nằm ngang. Khung ngang 22 được bố trí trên đầu sau của khung chính 20, và kéo dài theo chiều rộng xe (theo chiều trái-phải). Các thanh đỡ yên xe 24L và 24R kéo dài về phía sau và nghiêng lên phía trên từ khung ngang 22.

Hai thanh đỡ yên xe bên trái 24L và bên phải 24R đỡ hộp chứa vật dụng 44, mà yên xe 42 được lắp theo cách có thể mở ra và đóng lại trên đó thông qua bản lề, và bình nhiên liệu 46 được bố trí ở phía sau hộp chứa vật dụng 44. Cụm động lực 14 có động cơ 48 được bố trí ở phía trước và cơ cấu bánh răng giảm tốc không được thể hiện trên hình vẽ được bố trí ở phía sau và được lắp bánh sau WR là bánh xe dẫn động thông qua đòn lắc 50.

Tấm ốp thân xe 16 bao gồm tấm ốp tay lái 52, tấm ốp trước 54, tấm ốp gầm xe 56, và tấm ốp sau 58. Tấm ốp tay lái 52 che phần trên của cần lái 30 và một phần của tay lái 28. Đền pha 60 được bố trí trên tấm ốp tay lái 52.

Tấm ốp trước 54 che ống đầu 18 và phần nghiêng ở phía trước của khung chính 20. Tấm ốp trước 54 được trang bị tấm che chân 62 để bảo vệ chân của người đi xe. Tấm ốp gầm xe 56 được lắp vào tấm ốp trước 54. Tấm ốp gầm xe 56 che phần nằm ngang ở phía sau khung chính 20. Tấm ốp sau 58 được lắp vào tấm ốp gầm xe 56. Tấm ốp sau 58 che các thanh đỡ yên xe 24L và 24R. Tấm ốp sau 58 được trang bị chắn bùn sau 64 để chặn bùn đất, đá sỏi và các vật tương tự do bánh sau WR làm văng lên và đèn đuôi 66.

Nhân đây, cấu hình của xe máy 10 theo phương án này mà không phải là các bộ phận nằm ở phía trước ống đầu 18 được che bởi tấm ốp trước 54 sẽ được mô tả dưới đây, nghĩa là các bộ phận ngoại vi bao gồm cụm điều khiển 36 và cụm ắc quy 40 là tương tự như cấu hình của xe máy thông thường. Do vậy, việc mô tả chi tiết của cấu hình mà không phải là các bộ phận nằm ở phía trước ống đầu 18 sẽ được bỏ qua.

Cấu hình của các bộ phận nằm ở phía trước ống đầu:

Cấu hình của các bộ phận nằm ở phía trước ống đầu 18 được che bởi tấm ốp trước 54 sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.13.

Phần giá đỡ 34 kéo dài về phía trước được tạo ra trong vùng lân cận ống đầu 18 ở vị trí mà ống đầu 18 được lắp vào khung chính 20. Phần giá đỡ 34 được tạo ra bằng cách trang bị cho mặt trước của ống đầu 18 các giá đỡ 70 kéo dài về phía trước từ ống đầu 18. Phần giữ cố định 72, là một chi tiết dạng tấm có hình dạng gần như hình chữ nhật, được lắp cố định theo chiều trên - dưới vào từng giá đỡ 70 nhờ các đỉnh vít hay các chi tiết tương tự không được thể hiện trên hình vẽ. Như được thể hiện trên FIG.1, FIG.2, FIG.4, và FIG.5, các chạc trước 26L và 26R và ống đầu 18 kéo dài về phía sau và nghiêng lên phía trên tương đối với bánh trước WF, và các giá đỡ 70 kéo dài về phía trước từ ống đầu 18. Do vậy, phần lắp cố định 72 được lắp cố định vào từng giá đỡ 70 ở trạng thái nằm nghiêng theo chiều gần như dọc theo ống đầu 18.

Cụm điều khiển 36 được lắp cố định bởi đỉnh vít hay các chi tiết tương tự không được thể hiện trên hình vẽ vào bề mặt giữ cố định 74L, là mặt bên trái của phần lắp cố định 72, ở trạng thái nghiêng về phía sau và chéo lên phía trên. Ngoài ra, cụm điều khiển 36 có bộ tản nhiệt 78 có các cánh làm mát 76 được tạo ra trên đó.

Trong trường hợp này, cụm điều khiển 36 được lắp cố định vào bề mặt giữ cố

đỉnh 74L ở trạng thái mà mặt bên phải của cụm điều khiển 36 nằm ở trạng thái tiếp xúc theo bề mặt với bề mặt giữ cố định 74L. Ngoài ra, mặt trên của cụm điều khiển 36 được trang bị phần lắp đầu nối 80, và mặt dưới của cụm điều khiển 36 được trang bị phần lắp đầu nối thứ nhất 82 và phần lắp đầu nối thứ hai 84. Như vậy, bộ tản nhiệt 78 được bố trí theo cách che các bề mặt của cụm điều khiển 36 mà không phải là mặt bên phải của cụm điều khiển 36, phần lắp đầu nối 80, phần lắp đầu nối thứ nhất 82, và phần lắp đầu nối thứ hai 84. Các cánh làm mát 76 của bộ tản nhiệt 78 được tạo ra trên mặt bên trái của cụm điều khiển 36.

Mặt trước và mặt sau của cụm điều khiển 36 được trang bị các gờ 86 kéo dài từ bộ tản nhiệt 78. Mỗi gờ 86 có lỗ bắt vít 88 được tạo ra trên đó mà đỉnh vít không được thể hiện trên các hình vẽ được lồng vào trong các lỗ bắt vít này để giữ cố định cụm điều khiển 36 vào phần lắp cố định 72.

Phần lắp đầu nối 80 được lắp vào đầu nối 92 của dây điện 90. Phần lắp đầu nối thứ nhất 82 được lắp vào đầu nối thứ nhất 96 của dây điện thứ nhất 94. Phần lắp đầu nối thứ hai 84 được lắp vào đầu nối thứ hai 100 của dây điện thứ hai 98. Bộ phận giữ dây điện 102, được tạo ra theo cách riêng biệt với đầu nối 92, được lắp vào đầu nối 92 trong số các đầu nối nêu trên. Bộ phận giữ dây điện 102 giữ phần của dây điện 90 mà được dẫn ra từ đầu nối 92, là phần của dây điện 90 nằm trong vùng lân cận đầu nối 92.

Kết cấu của phần lắp đầu nối 80, đầu nối 92, và bộ phận giữ dây điện 102 sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây.

Như được thể hiện trên FIG.2, FIG.4, FIG.5, FIG.9, và FIG.10, phần lắp đầu nối 80 có: vỏ thứ nhất 104 kéo dài từ mặt trên của cụm điều khiển 36 về phía sau và nghiêng lên phía trên theo cách gần như song song với ống đầu 18; và phần nhô thứ hai 106 là một gờ nhô ra từ phần đầu đế thứ nhất 105 của vỏ thứ nhất 104 dọc theo mặt trên của cụm điều khiển 36 theo cách gần như song song với phần nhô thứ nhất 128 của đầu nối 92 sẽ được mô tả dưới đây. Trong trường hợp này, phần nhô thứ hai 106 nhô ra theo chiều gần như vuông góc với chiều lắp và tháo đầu nối 92 vào trong và ra khỏi phần lắp đầu nối 80 (chiều nghiêng dọc theo ống đầu 18). Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.13, phần lõm để lắp 108 để lắp vào bộ tản nhiệt 78 được tạo ra trên phần nhô thứ hai 106.

Vỏ thứ nhất 104 là một chi tiết dạng ống làm bằng nhựa. Khối đỡ 112 dùng để đỡ các cụm chi tiết tiếp xúc 110, mỗi cụm được tạo ra bởi hai chi tiết tiếp xúc 110, được lắp vào vỏ thứ nhất 104 ở vị trí trên mặt bên của phần nhô thứ hai 106 trong phần rỗng của vỏ thứ nhất 104. Khối đỡ 112 và vỏ thứ nhất 104 tạo ra phần lõm thứ nhất 114 mở về phía đầu nối 92. Nhân đây, các chi tiết tiếp xúc 110 của mỗi cụm được nối với chốt nối 116 mà đi xuyên qua khối đỡ 112 và được nối điện với các linh kiện điện tử không được thể hiện trên các hình vẽ nằm bên trong cụm điều khiển 36.

Như được thể hiện trên FIG.9, FIG.10, FIG.11, và FIG.12, hai vấu khóa 118 được bố trí cạnh nhau trên mặt bên trái của vỏ thứ nhất 104.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.5 và các hình vẽ từ FIG.8 đến FIG.13, đầu nối 92 có vỏ thứ hai 120 làm bằng nhựa, vỏ thứ hai này có kích thước để có thể lắp được vào trong phần lõm thứ nhất 114 của vỏ thứ nhất 104. Phần đầu của vỏ thứ hai 120 được trang bị các phần lõm thứ hai 122 mà mỗi phần lõm thứ hai này có kích thước để có thể tiếp nhận một cụm chi tiết tiếp xúc 110 khi vỏ thứ hai 120 được lồng vào trong phần lõm thứ nhất 114, các phần lõm thứ hai 122 có số lượng bằng số lượng các cụm chi tiết tiếp xúc 110.

Ngoài ra, các chốt tiếp xúc 124 được tạo ra trong phần đầu của vỏ thứ hai 120 theo cách đi xuyên qua các phần lõm thứ hai 122 tương ứng. Các chốt tiếp xúc 124 được nối điện với các dây điện không được thể hiện trên các hình vẽ nằm bên trong dây điện 90 mà được dẫn ra từ phần đầu đế thứ hai 126 của đầu nối 92. Trong trường hợp này, khi vỏ thứ hai 120 được lồng vào trong phần lõm thứ nhất 114, và phần đầu của vỏ thứ hai 120 tỳ vào khối đỡ 112 để nhờ đó tiếp nhận các cụm chi tiết tiếp xúc 110 trong các phần lõm thứ hai 122 tương ứng, các chốt tiếp xúc 124 được kẹp vào giữa bởi các cụm chi tiết tiếp xúc 110 tương ứng.

Bề mặt theo chu vi ngoài của phần đầu đế thứ hai 126 của vỏ thứ hai 120 được tạo ra theo cách gần như ngang bằng với bề mặt theo chu vi ngoài của vỏ thứ nhất 104 của phần lắp đầu nối 80 khi các cụm chi tiết tiếp xúc 110 được nối với các chốt tiếp xúc 124 tương ứng như được mô tả trên đây. Ngoài ra, phần nhô thứ nhất 128 gần như nằm vuông góc với chiều lắp và tháo đầu nối 92 được tạo ra trên mặt bên trái của phần đầu đế thứ hai 126. Trong trường hợp này, khi phần đầu của vỏ thứ hai 120 được lồng vào trong phần lõm thứ nhất 114, và các cụm chi tiết tiếp xúc 110 được nối với các

chốt tiếp xúc 124 tương ứng, phần nhô thứ nhất 128 và phần nhô thứ hai 106 nằm đối diện nhau theo chiều lắp và tháo.

Ngoài ra, phần nhô thứ nhất 128, nằm ở trạng thái được nối với phần kéo dài 127, kéo dài về phía phần nhô thứ hai 106 khi nhìn từ mặt bên trái trên các hình vẽ từ FIG.8 đến FIG.11. Cơ cấu khoá 130 được tạo ra ở bên trong phần nhô thứ nhất 128 có phần kéo dài 127. Như được thể hiện trên FIG.12, phần gài 132 để gài vào các vấu khóa 118 của vỏ thứ nhất 104 được tạo ra trên phần đầu của cơ cấu khoá 130.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.8, FIG.11, và FIG.13, bộ phận giữ dây điện 102 bao gồm: phần hình ống 140 bao quanh các mặt bên của đầu nối 92; và phần đi dây điện 142 được nối với phần hình ống 140 và phần này dẫn và giữ dây điện 90 được dẫn ra từ đầu nối 92.

Các chỗ hở 144L và 144R lần lượt được tạo ra trên mặt bên trái và mặt bên phải của phần hình ống 140. Trong trường hợp này, chỗ hở 144L được tạo ra nhằm để lộ phần kéo dài 127, phần nhô thứ nhất 128, và cơ cấu khoá 130 khi đầu nối 92 được lắp vào bộ phận giữ dây điện 102. Ngoài ra, khi nhìn từ phía dưới được thể hiện trên FIG.7, phần rỗng của phần hình ống 140 có kích thước được đặt theo cách có thể chứa phần lắp đầu nối 80 và đầu nối 92.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.6 đến FIG.8 và FIG.11, các phần vấu 146 nằm đối diện nhau được tạo ra trên phần đầu 145 ở phía mặt dưới của bộ phận giữ dây điện 102. Mỗi phần vấu 146 nhô ra theo chiều gần như vuông góc với chiều lắp và tháo đầu nối 92 vào trong và ra khỏi phần lắp đầu nối 80. Khi đầu nối 92 và phần lắp đầu nối 80 được nối với nhau, mỗi phần vấu 146 được giữ cố định ở vị trí xen giữa phần nhô thứ nhất 128 của đầu nối 92 và phần nhô thứ hai 106 của phần lắp đầu nối 80.

Nhân đây, như được thể hiện trên FIG.11, phần đầu 145 của bộ phận giữ dây điện 102 mà các phần vấu 146 được tạo ra trên phần đầu này nằm ở trạng thái tiếp xúc theo bề mặt với phần nhô thứ hai 106. Kết quả là, bộ phận giữ dây điện 102 được lắp cố định bằng cách nối với đầu nối 92.

FIG.11 thể hiện trạng thái mà các phần vấu 146 nằm tiếp xúc với phần nhô thứ hai 106 của phần lắp đầu nối 80. Hơn nữa, theo phương án này, các phần vấu 146 có

thể được giữ cố định ở trạng thái có một khe hở nhất định giữa phần nhô thứ nhất 128 và phần nhô thứ hai 106, hoặc có thể được giữ cố định mà không có khe hở nào giữa phần nhô thứ nhất 128 và phần nhô thứ hai 106.

Phần đi dây điện 142 được tạo ra bằng cách làm phình phần sau của mặt bên trái của phần hình ống 140 về phía bên trái. Cụ thể là, phần phình 150 mà phình ra từ phần sau mặt bên trái của phần hình ống 140 về phía bên trái được uốn cong từ mặt trên đến mặt bên trái của phần phình 150. Ngoài ra, phần dẫn hướng 152 dạng tấm được tạo ra theo cách cong dần từ phần trên của mặt bên trái của phần hình ống 140 dọc theo mặt trên và phần trước của mặt bên trái của phần phình 150.

Do vậy, khi bộ phận giữ dây điện 102 được lắp vào đầu nối 92, và dây điện 90 được dẫn ra từ phần đầu đế thứ hai 126 của đầu nối 92, dây điện 90 có thể được giữ bởi phần đi dây điện 142 bằng cách đi dây điện 90 xuống dưới qua mặt trên và mặt bên trái của phần phình 150 đồng thời một phần của dây điện 90, là phần nằm ở phía bên của phần đầu đế thứ hai 126, được bố trí dọc theo phần dẫn hướng 152.

Ngoài ra, phần điều chỉnh 154 có hình dạng gần như hình chữ J được tạo ra trên phần sau của mặt trên của phần phình 150. Trong trường hợp này, phần điều chỉnh 154 được bố trí giữa dây điện 90, mà được dẫn và được giữ bởi phần đi dây điện 142, và tay lái 28 và cần lái 30, vốn là các bộ phận có thể dịch chuyển được của xe máy 10. Nhân đây, do phần điều chỉnh 154 được uốn cong về phía trước với hình dạng gần như hình chữ J, phần điều chỉnh 154 có thể dẫn dây điện 90 theo cách kết hợp với phần dẫn hướng 152, và còn giữ dây điện 90 theo cách kết hợp với phần đi dây điện 142.

Ngoài ra, phần trên của mặt bên trái của phần hình ống 140 thực hiện chức năng làm phần nắm tay 158 mà một phần của ngón tay cái 156 đi vào tiếp xúc với nó và lực từ bàn tay 157 (ngón tay cái 156 của bàn tay 157) tác dụng lên đó khi người đi xe của xe máy 10 hay những người tương tự đặt ngón tay cái 156 lên cơ cấu khoá 130 của đầu nối 92.

Đồng thời, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.5, cụm ắc quy 40 được lắp cố định vào mặt sau 74R, là mặt bên phải của phần lắp cố định 72, bởi đinh vít hay các chi tiết tương tự.

Cụm ắc quy 40 có ắc quy 38 và hộp cầu chì không được thể hiện trên các hình vẽ, hộp cầu chì này được bố trí nằm liền kề với ắc quy 38. Ắc quy 38 được chứa trong hộp ắc quy 160. Hộp ắc quy 160 được lắp cố định vào phần lắp cố định 72 và phần giá đỡ 34 thông qua giá đỡ ắc quy 162 được tạo ra bởi các giá đỡ được uốn thành hình dạng chữ U.

Cụ thể là, giá đỡ ắc quy 162 có: giá đỡ dưới thứ nhất 164 dùng để đỡ mặt trước, mặt sau, và mặt dưới của hộp ắc quy 160; giá đỡ dưới thứ hai 166 dùng để đỡ mặt bên phải, mặt bên trái, và mặt dưới của hộp ắc quy 160; và giá đỡ bên 168 dùng để đỡ mặt trước, mặt bên trái, mặt sau, và mặt bên phải của hộp ắc quy 160.

Hai đầu của giá đỡ bên 168 đi trên các mặt bên của hộp ắc quy 160 được lắp cố định vào đầu trước của giá đỡ dưới thứ nhất 164 trên mặt trước của hộp ắc quy 160. Ngoài ra, hai đầu của giá đỡ bên 168 được nối với nhau thông qua giá lắp cố định 170. Đầu sau của giá đỡ dưới thứ nhất 164 được lắp cố định vào giá đỡ 70 ở phía trên của ống đầu 18 bởi đinh vít hay các chi tiết tương tự. Các lỗ 172L và 172R được tạo ra ở hai đầu của giá đỡ dưới thứ hai 166 kéo dài bên trên ắc quy 38. Chi tiết giữ giá đỡ 174 được lồng xuyên qua các lỗ 172L và 172R. Nhờ đó, hai đầu của giá đỡ dưới thứ hai 166 được nối và được giữ cố định với nhau.

Như vậy, cụm ắc quy 40 có thể được lắp cố định vào và được đỡ bởi phần lắp cố định 72 bằng cách lắp cố định đầu sau của giá đỡ dưới thứ nhất 164 vào giá đỡ 70 ở phía trên của ống đầu 18, và lắp cố định giá lắp cố định 170 vào phần lắp cố định 72 bởi đinh vít hay các chi tiết tương tự.

Lắp đầu nối vào và tháo ra khỏi phần lắp đầu nối

Xe máy 10 theo phương án này được tạo ra như được mô tả trên đây. Tiếp theo, việc lắp đầu nối 92 vào phần lắp đầu nối 80 được tạo ra cho cụm điều khiển 36 và việc tháo đầu nối 92 ra khỏi phần lắp đầu nối 80 sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.13.

Trước tiên, việc lắp đầu nối 92 vào phần lắp đầu nối 80 sẽ được mô tả.

Trước hết, bộ phận giữ dây điện 102 được lắp vào đầu nối 92 theo cách bao quanh các mặt bên của đầu nối 92. Trong trường hợp này, khi đầu nối 92 được lắp vào bên trong bộ phận giữ dây điện 102 sao cho các mặt bên phải của các phần vấu 146

tương ứng nằm ở trạng thái tiếp xúc theo bề mặt với mặt bên trái của vỏ thứ hai 120, đầu nối 92 được đỡ bên trong bộ phận giữ dây điện 102 bởi các mặt bên của phần hình ống 140 và các phần vấu 146.

Tiếp theo, dây điện 90 được dẫn ra từ đầu nối 92 được đi trên mặt trên và mặt bên trái của phần hình 150 tạo thành phần đi dây điện 142 trong khi dây điện 90 được bố trí dọc theo phần dẫn hướng 152.

Tiếp theo, người đi xe của xe máy 10 cầm lấy phần nắm tay 158 của phần hình ống 140 và cơ cấu khoá 130 bằng ngón tay cái 156, và cầm lấy mặt bên phải của phần hình ống 140 bằng ngón tay trỏ 176. Ở trạng thái này, người đi xe cầm phần đầu của vỏ thứ hai 120 của đầu nối 92 vào trong phần lõm thứ nhất 114 của vỏ thứ nhất 104 của phần lắp đầu nối 80.

Khi người đi xe cầm phần đầu của vỏ thứ hai 120 vào trong phần lõm thứ nhất 114, phần gài 132 của cơ cấu khoá 130 tỳ vào các vấu khóa 118 của vỏ thứ nhất 104. Sau đó, khi người đi xe tiếp tục đẩy phần đầu của vỏ thứ hai 120 vào trong phần lõm thứ nhất 114, phần gài 132 của cơ cấu khoá 130 trượt qua các vấu khóa 118 của vỏ thứ nhất 104, và các vấu khóa 118 được gài vào phần gài 132.

Do đó, hai phần vấu 146 của bộ phận giữ dây điện 102 được bố trí xen giữa phần nhô thứ nhất 128 của đầu nối 92 và phần nhô thứ hai 106 của phần lắp đầu nối 80. Trong trường hợp này, như được thể hiện trên FIG.11, mỗi phần vấu 146 được lắp cố định ở trạng thái có một khe hở nhất định giữa phần nhô thứ nhất 128 và phần nhô thứ hai 106.

Đồng thời, bên trong phần lõm thứ nhất 114, các cụm chi tiết tiếp xúc 110 ở phía khối đỡ 112 được lồng vào trong các phần lõm thứ hai 122 tương ứng của vỏ thứ hai 120, và các cụm chi tiết tiếp xúc 110 được đưa vào tiếp xúc với các chốt tiếp xúc 124 tương ứng. Khi phần đầu của vỏ thứ hai 120 tỳ vào khối đỡ 112, các cụm chi tiết tiếp xúc 110 kẹp giữa các chốt tiếp xúc 124 tương ứng.

Như vậy, đầu nối 92 và bộ phận giữ dây điện 102 được nối với phần lắp đầu nối 80.

Việc tháo (rút) đầu nối 92 ra khỏi phần lắp đầu nối 80 sẽ được mô tả dưới đây.

Trước hết, người đi xe cầm lấy phần nắm tay 158 và cơ cấu khoá 130 bằng ngón tay cái 156, và cầm lấy mặt bên phải của phần hình ống 140 bằng ngón tay trỏ 176. Trong trường hợp này, khi người đi xe cầm lấy phần kéo dài 134 bằng ngón tay cái 156, lực từ bàn tay 157 (ngón tay cái 156 của bàn tay 157) của người đi xe tác dụng lên cơ cấu khoá 130. Nhờ đó, như được biểu thị bởi các đường có các nét dài và ngắn xen kẽ nhau được thể hiện trên FIG.12, phía phần gài 132 của cơ cấu khoá 130 hơi quay lên trên quanh phần đầu đế thứ hai 126 của vỏ thứ hai 120. Nhân đây, do người đi xe cũng cầm lấy phần nắm tay 158 bằng ngón tay cái 156, bộ phận giữ dây điện 102 bị kẹp trên phần nắm tay 158 và mặt bên phải bởi lực tác dụng từ bàn tay 157 của người đi xe.

Ở trạng thái này, người đi xe kéo cơ cấu khoá 130 và bộ phận giữ dây điện 102 về phía sau và nghiêng lên phía trên (theo chiều rút đầu nối 92 ra khỏi phần lắp đầu nối 80). Nhờ đó, phần gài 132 của cơ cấu khoá 130 tỳ vào các vấu khóa 118 của vỏ thứ nhất 104. Ngoài ra, bộ phận giữ dây điện 102 chỉ được lắp vào đầu nối 92 theo cách bao quanh các mặt bên của đầu nối 92, và các phần vấu 146 được giữ cố định ở trạng thái có một khe hở nhất định giữa phần nhô thứ nhất 128 và phần nhô thứ hai 106. Do vậy, khi bộ phận giữ dây điện 102 dịch chuyển theo chiều rút ra, các phần vấu 146 của bộ phận giữ dây điện 102 cũng tỳ vào phần nhô thứ nhất 128.

Như vậy, khi người đi xe tiếp tục kéo cơ cấu khoá 130 và bộ phận giữ dây điện 102 theo chiều rút ra ở trạng thái cầm lấy phần nắm tay 158 và cơ cấu khoá 130 bằng ngón tay cái 156, lực tác dụng trực tiếp từ ngón tay cái 156 lên cơ cấu khoá 130 để dịch chuyển cơ cấu khoá 130 theo chiều rút ra và lực tác dụng bởi các phần vấu 146 nhằm cố dịch chuyển theo chiều rút ra, lực này truyền gián tiếp đến cơ cấu khoá 130 thông qua phần nhô thứ nhất 128, phần kéo dài 127, và phần đầu đế thứ hai 126, khiến cho phần gài 132 trượt qua các vấu khóa 118 của vỏ thứ nhất 104, và dịch chuyển theo chiều rút ra.

Kết quả là, phần đầu của vỏ thứ hai 120 bị tách ra khỏi khối đỡ 112, và các cụm chi tiết tiếp xúc 110 tách ra khỏi các phần lõm thứ hai 122 tương ứng. Nhờ đó, các cụm chi tiết tiếp xúc 110 được ngắt ra khỏi các chốt tiếp xúc 124 tương ứng.

Sau đó, khi người đi xe tiếp tục kéo cơ cấu khoá 130 và bộ phận giữ dây điện 102 theo chiều rút ra, phần đầu của vỏ thứ hai 120 bị tách ra khỏi phần lõm thứ nhất

114 của vỏ thứ nhất 104, khiến cho đầu nối 92 và bộ phận giữ dây điện 102 có thể được tháo (rút) ra khỏi phần lắp đầu nối 80.

Hiệu quả của sáng chế

Như được mô tả trên đây, trong xe máy 10 theo phương án này, khi đầu nối 92 được lắp vào phần lắp đầu nối 80, bộ phận giữ dây điện 102 có thể được lắp cố định vào phía cụm điều khiển 36. Do vậy, ngay cả trong trường hợp mà chiều rút dây điện 90 ra khỏi cụm điều khiển 36 bị thay đổi do có thay đổi về các đặc tính của các bộ phận cấu thành của xe (cụm điều khiển 36) lắp trên xe máy 10, cụm điều khiển 36 mà cần có chiều rút ra khác có thể được lắp trên xe máy 10 chỉ cần bằng cách thay đổi hình dạng của bộ phận giữ dây điện 102 mà không cần thay đổi các bộ phận ở phía thân xe.

Ngoài ra, khi đầu nối 92 và phần lắp đầu nối 80 được nối với nhau, các phần vấu 146 của bộ phận giữ dây điện 102 được bố trí xen giữa phần nhô thứ nhất 128 của đầu nối 92 và phần nhô thứ hai 106 của phần lắp đầu nối 80. Do vậy, bộ phận giữ dây điện 102 có thể được lắp cố định vào đầu nối 92.

Hơn thế nữa, đầu nối 92 và bộ phận giữ dây điện 102 được tạo ra theo cách riêng biệt nhau. Như vậy, trong trường hợp mà chiều rút ra của đầu nối 92 bị thay đổi, thì chỉ cần thay đổi hình dạng của bộ phận giữ dây điện 102 để phù hợp với sự thay đổi của chiều rút. Kết quả là, sự thay đổi bên trong xe máy 10 gây ra bởi sự thay đổi về các đặc tính của các bộ phận cấu thành của xe có thể được giảm đến mức tối thiểu, và một sản phẩm đa năng có thể được sử dụng làm đầu nối 92.

Nhân đây, như được mô tả trên đây, các phần vấu 146 được giữ cố định ở trạng thái có một khe hở nhất định theo chiều lắp và tháo. Do đó, có thể giảm ứng suất tác dụng từ phía các phần vấu 146 của bộ phận giữ dây điện 102 lên đầu nối 92 khi bộ phận giữ dây điện 102 được giữ trên phần lắp đầu nối 80.

Hơn nữa, khi nhìn từ phía bên trái của xe máy 10, bộ phận giữ dây điện 102 có chỗ hở 144L được tạo ra ở vị trí mà trùng với phần nhô thứ nhất 128, phần kéo dài 127, và cơ cấu khoá 130. Do vậy, ngay cả ở trạng thái mà bộ phận giữ dây điện 102 được lắp cố định vào đầu nối 92, đầu nối 92 có thể dễ dàng được tháo ra khỏi phần lắp đầu nối 80 miễn là ngón tay cái 156 có thể tiếp cận cơ cấu khoá 130 ở bên trong phần

nhô thứ nhất 128 và phần kéo dài 127.

Trong trường hợp này, lực từ bàn tay 157 (ngón tay cái 156 của bàn tay 157) của người đi xe hay những người tương tự tác dụng lên phần nắm tay 158 của bộ phận giữ dây điện 102 khi ngón tay cái 156 được đặt lên trên cơ cấu khoá 130. Do vậy, khi bộ phận giữ dây điện 102 dịch chuyển theo chiều rút đầu nối 92 ở trạng thái này, các phần vấu 146 đi vào tiếp xúc với phần nhô thứ nhất 128. Nhờ đó việc rút đầu nối 92 và bộ phận giữ dây điện 102 ra khỏi phần lắp đầu nối 80 trở nên dễ dàng hơn.

Ngoài ra, phần điều chỉnh 154 được bố trí giữa tay lái 28 và cần lái 30 và dây điện 90 có thể ngăn chặn sự tiếp xúc giữa tay lái 28 và cần lái 30, vốn là các bộ phận có thể dịch chuyển được của xe máy 10, và dây điện 90, khiến cho dây điện 90 có thể được giữ theo cách có hiệu quả.

Hơn nữa, các bộ phận tương đối nặng của xe (cụm ắc quy 40 và cụm điều khiển 36) lắp trên xe máy 10 có thể được lắp cố định liền khối với nhau nhờ một giá đỡ 34.

Sáng chế đã được được mô tả trên đây thông qua kết cấu theo một phương án ưu tiên của nó. Tuy nhiên, phạm vi kỹ thuật của sáng chế không chỉ giới hạn ở phạm vi nêu theo phương án ưu tiên này. Những người có kỹ năng trong lĩnh vực kỹ thuật này sẽ thấy rõ rằng nhiều thay đổi và cải tiến có thể được bổ sung cho kết cấu theo phương án nêu trên. Cũng có thể thấy rõ từ nội dung của yêu cầu bảo hộ rằng các kết cấu mà thu được bằng cách bổ sung các thay đổi hay cải tiến này đều thuộc phạm vi kỹ thuật của sáng chế. Ngoài ra, các số chỉ dẫn trong ngoặc đơn trong yêu cầu bảo hộ là phù hợp với các số chỉ dẫn trên các hình vẽ kèm theo để thuận tiện cho việc hiểu rõ bản chất của sáng chế, và sáng chế không được xem là bị giới hạn ở các bộ phận được gán các số chỉ dẫn này.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu yên ngựa (10) bao gồm:

cụm (36) lắp cố định vào phần giữ cố định (72) ở phía xe kiểu yên ngựa (10);

dây điện (90) nối với cụm (36);

đầu nối (92) được trang bị cho dây điện (90);

phần lắp đầu nối (80) được tạo ra ở phía cụm (36) và được nối với đầu nối (92);

và

bộ phận giữ dây điện (102) dùng để giữ dây điện (90),

trong đó đầu nối (92) có phần nhô thứ nhất (128) nhô ra theo chiều khác với chiều lắp và tháo đầu nối (92) vào trong và ra khỏi phần lắp đầu nối (80),

phần lắp đầu nối (80) có phần nhô thứ hai (106) nhô ra theo chiều khác với chiều lắp và tháo,

bộ phận giữ dây điện (102) được lắp cố định vào phía cụm (36) bằng cách nối đầu nối (92) vào phần lắp đầu nối (80), và

bộ phận giữ dây điện (102) được bố trí có một phần nằm xen giữa phần nhô thứ nhất (128) và phần nhô thứ hai (106) khi đầu nối (92) và phần lắp đầu nối (80) được nối với nhau.

2. Xe kiểu yên ngựa (10) theo điểm 1, trong đó:

một phần của bộ phận giữ dây điện (102) là phần vấu (146) nhô ra theo chiều khác với chiều lắp và tháo, và

phần vấu (146) được bố trí ở vị trí xen giữa phần nhô thứ nhất (128) và phần nhô thứ hai (106) khi đầu nối (92) và phần lắp đầu nối (80) được nối với nhau.

3. Xe kiểu yên ngựa (10) theo điểm 2, trong đó:

phần nhô thứ nhất (128) có phần kéo dài (127) kéo dài theo chiều lắp và tháo,

cơ cấu khoá (130) để nối theo cách tháo ra được đầu nối (92) vào phần lắp đầu nối (80) được tạo ra ở bên trong phần nhô thứ nhất (128) và phần kéo dài (127) của đầu nối (92), và

bộ phận giữ dây điện (102) được để hở ở vị trí trùng với phần nhô thứ nhất (128) và phần kéo dài (127).

4. Xe kiểu yên ngựa (10) theo điểm 3, trong đó:

bộ phận giữ dây điện (102) còn có phần nắm tay (158) mà lực của bàn tay (157) có thể tác dụng lên đó,

phần nắm tay (158) được bố trí ở vị trí mà lực của bàn tay (157) tác dụng lên đó khi ngón tay (156) được đặt lên trên cơ cấu khoá (130), và

phần vấu (146) đi vào tiếp xúc với phần nhô thứ nhất (128) khi bộ phận giữ dây điện (102) dịch chuyển theo chiều tháo đầu nối (92).

5. Xe kiểu yên ngựa (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó xe này còn bao gồm:

ống đầu (18) để giữ theo cách lái được tay lái (28),

trong đó phần lắp cố định (72) được lắp cố định vào giá đỡ (34) kéo dài từ ống đầu (18), và

bộ phận giữ dây điện (102) còn có phần điều chỉnh (154) nằm giữa dây điện (90) và tay lái (28), phần điều chỉnh (154) dùng để điều chỉnh dây điện (90) nằm nhiều hơn về phía trên xe kiểu yên ngựa (10) so với tay lái (28) và bên trong bộ phận giữ dây điện (102).

6. Xe kiểu yên ngựa (10) theo điểm 5, trong đó xe này còn bao gồm:

ắc quy (38),

trong đó cụm (36) là cụm điều khiển bao gồm bộ tản nhiệt (78), và

ắc quy (38) được lắp cố định vào mặt sau (74R) ở phía đối diện với bề mặt giữ cố định (74L) của phần lắp cố định (72) lắp cố định vào phần giá đỡ (34), cụm điều khiển (36) được lắp cố định vào bề mặt giữ cố định (74L).

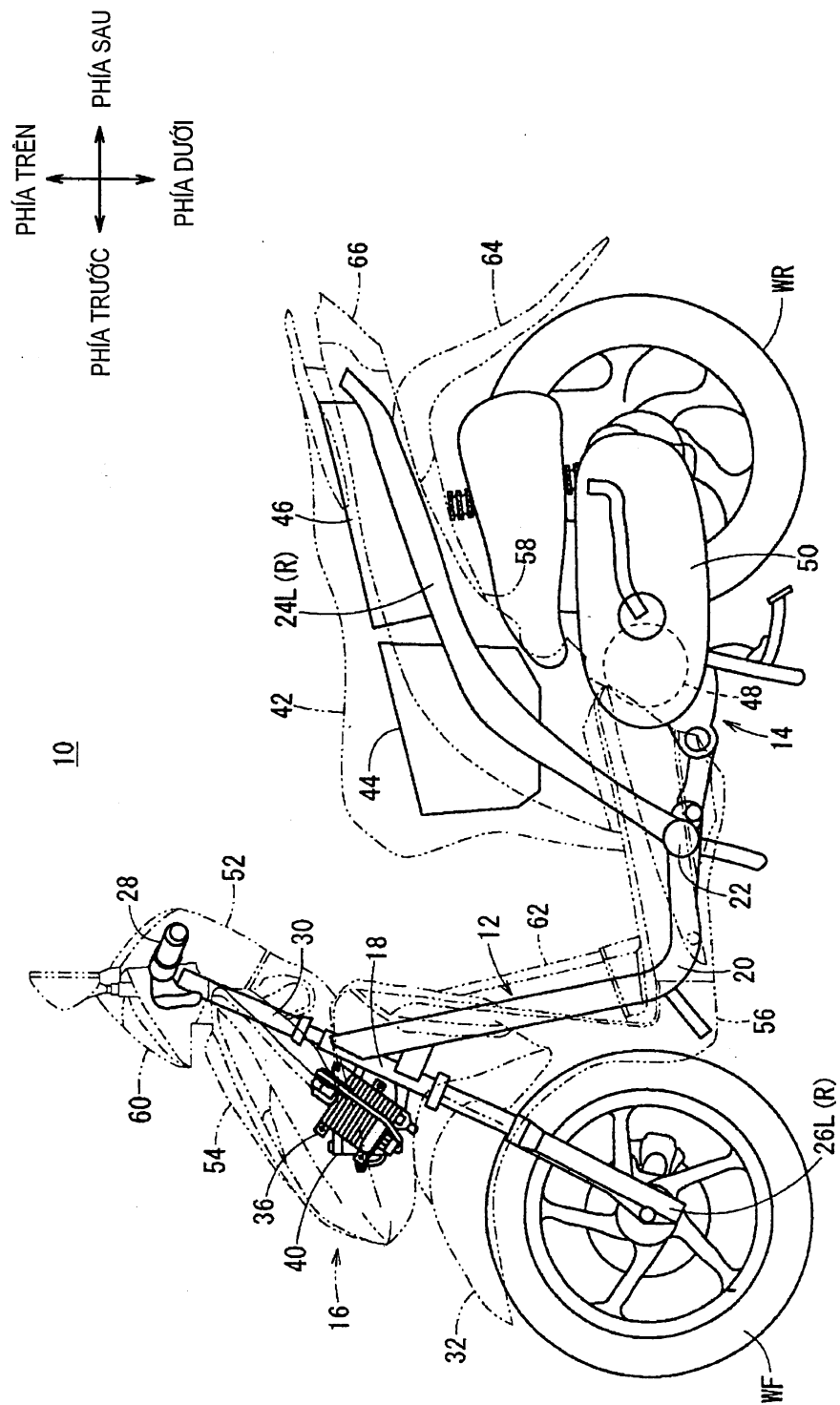


FIG. 1

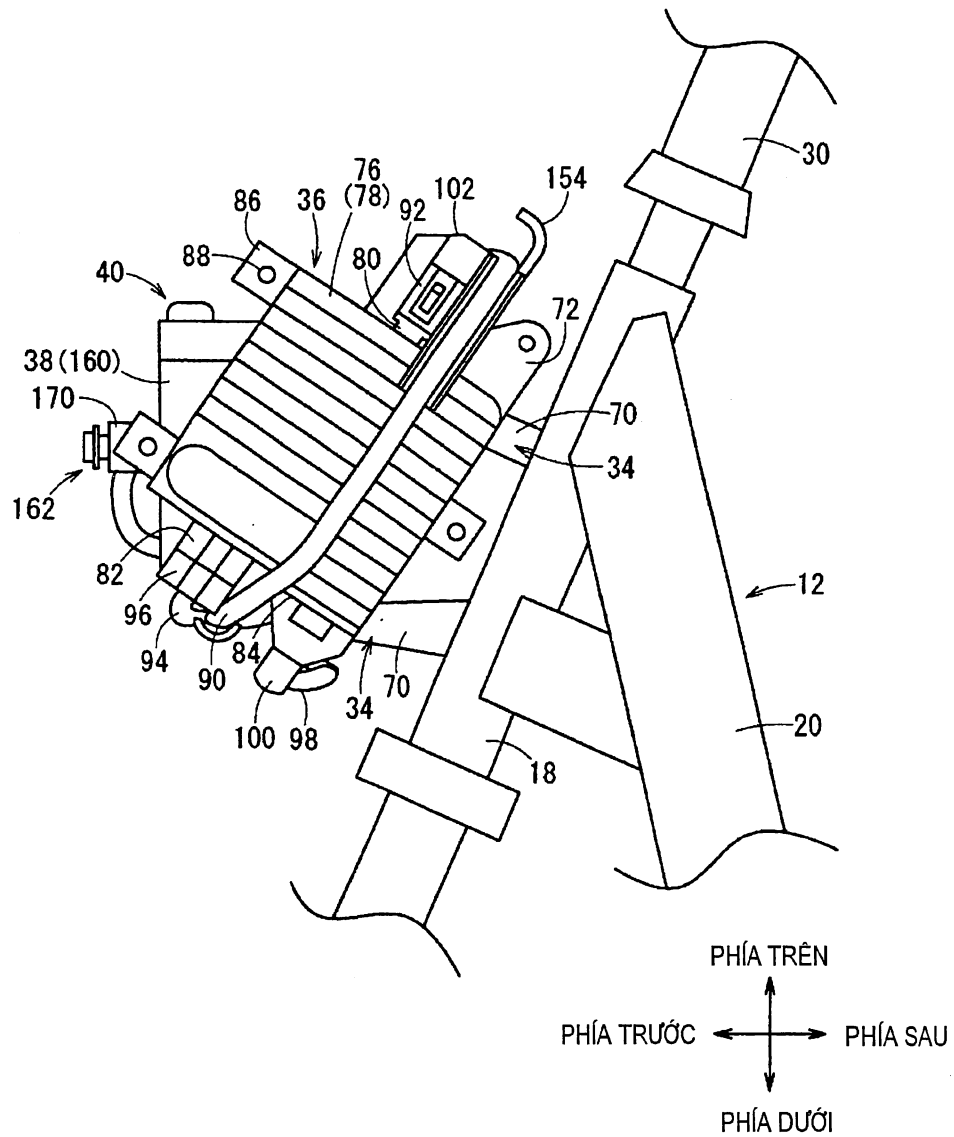


FIG. 2

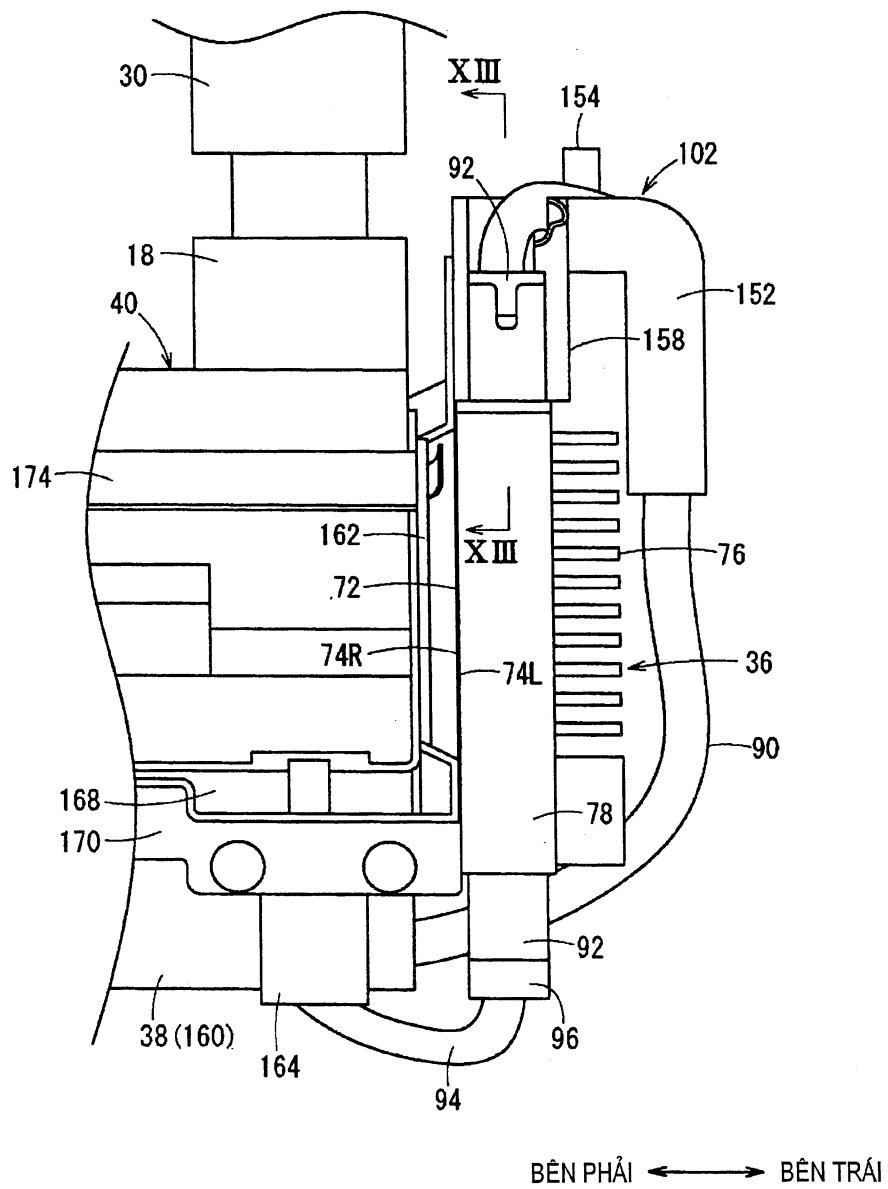


FIG. 3

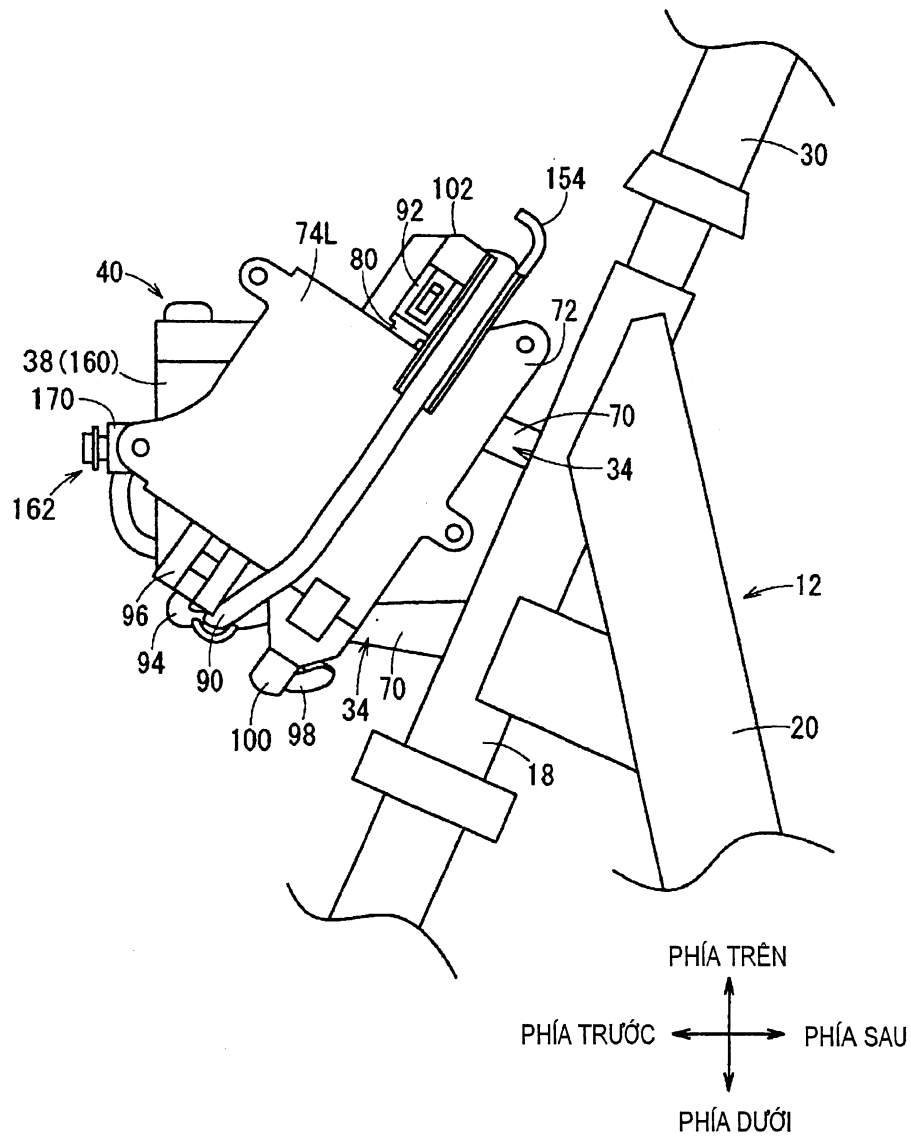


FIG. 4

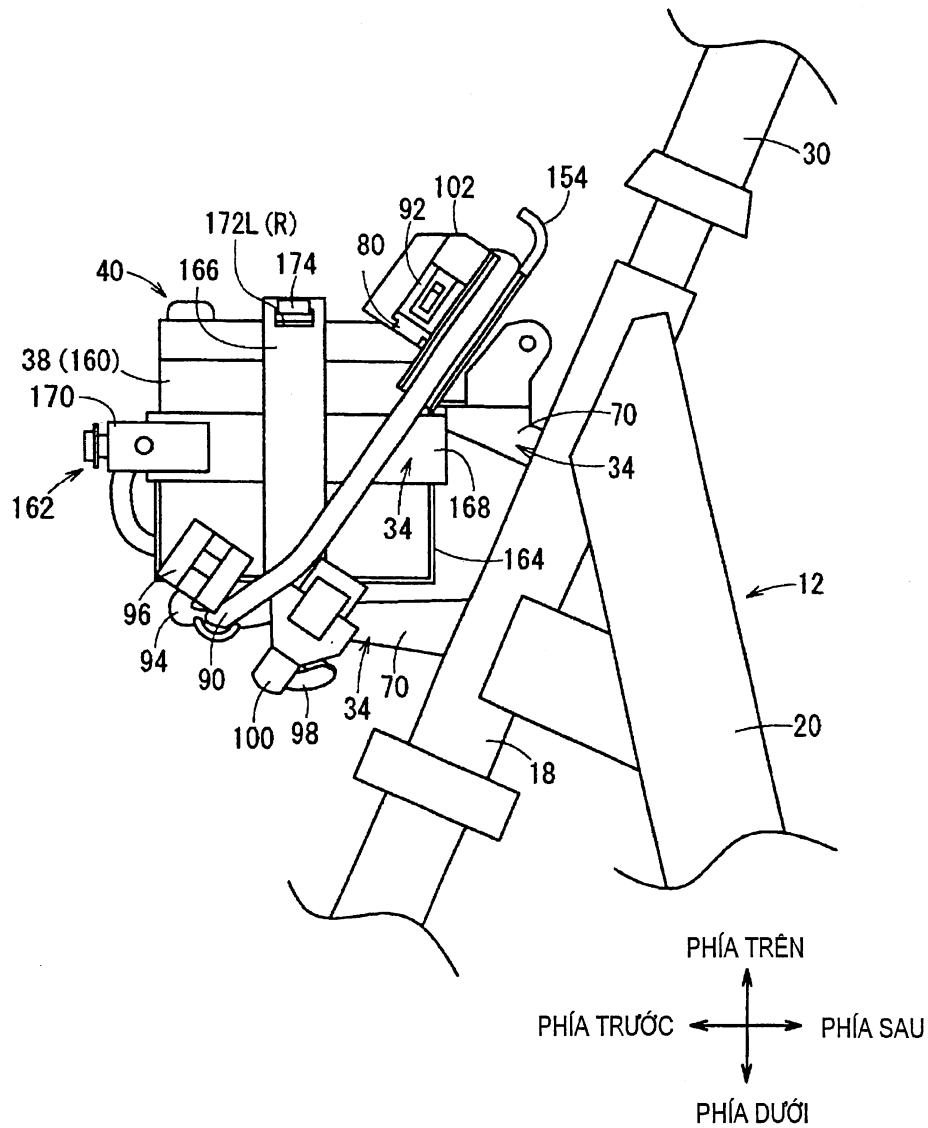


FIG. 5

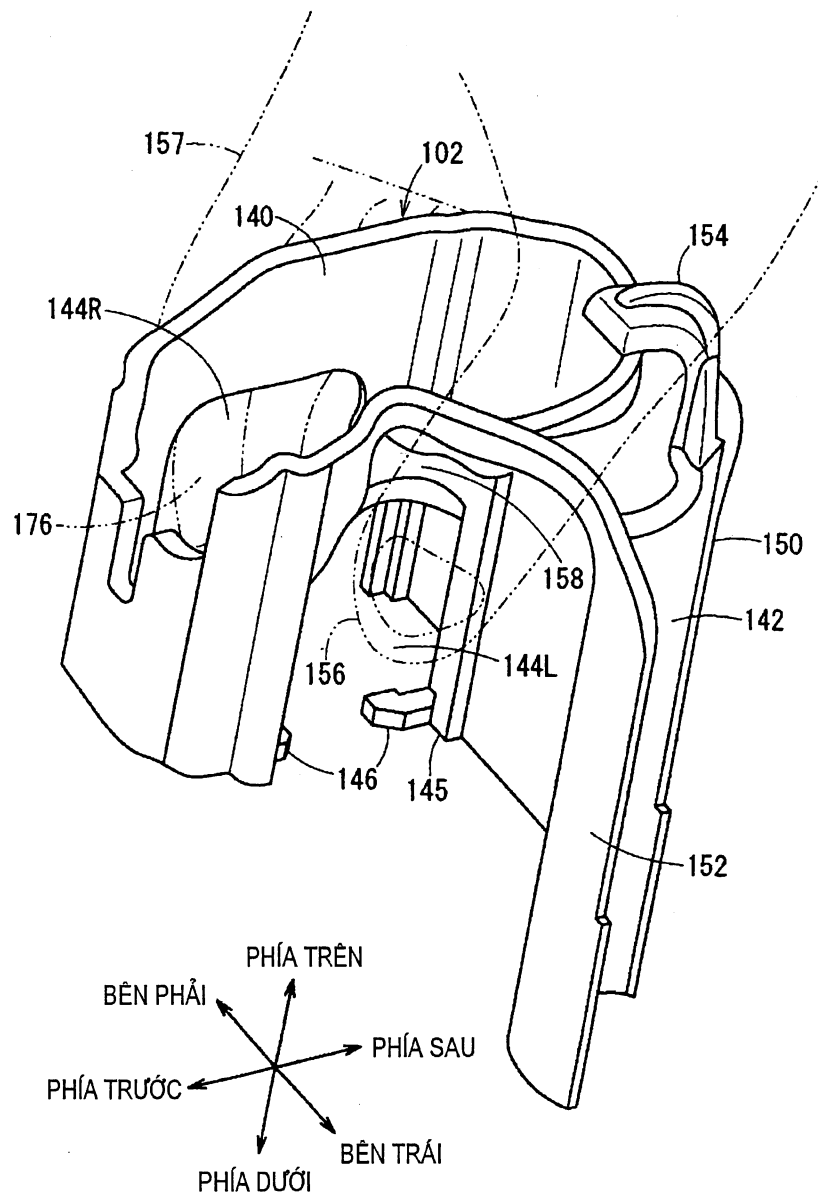


FIG. 6

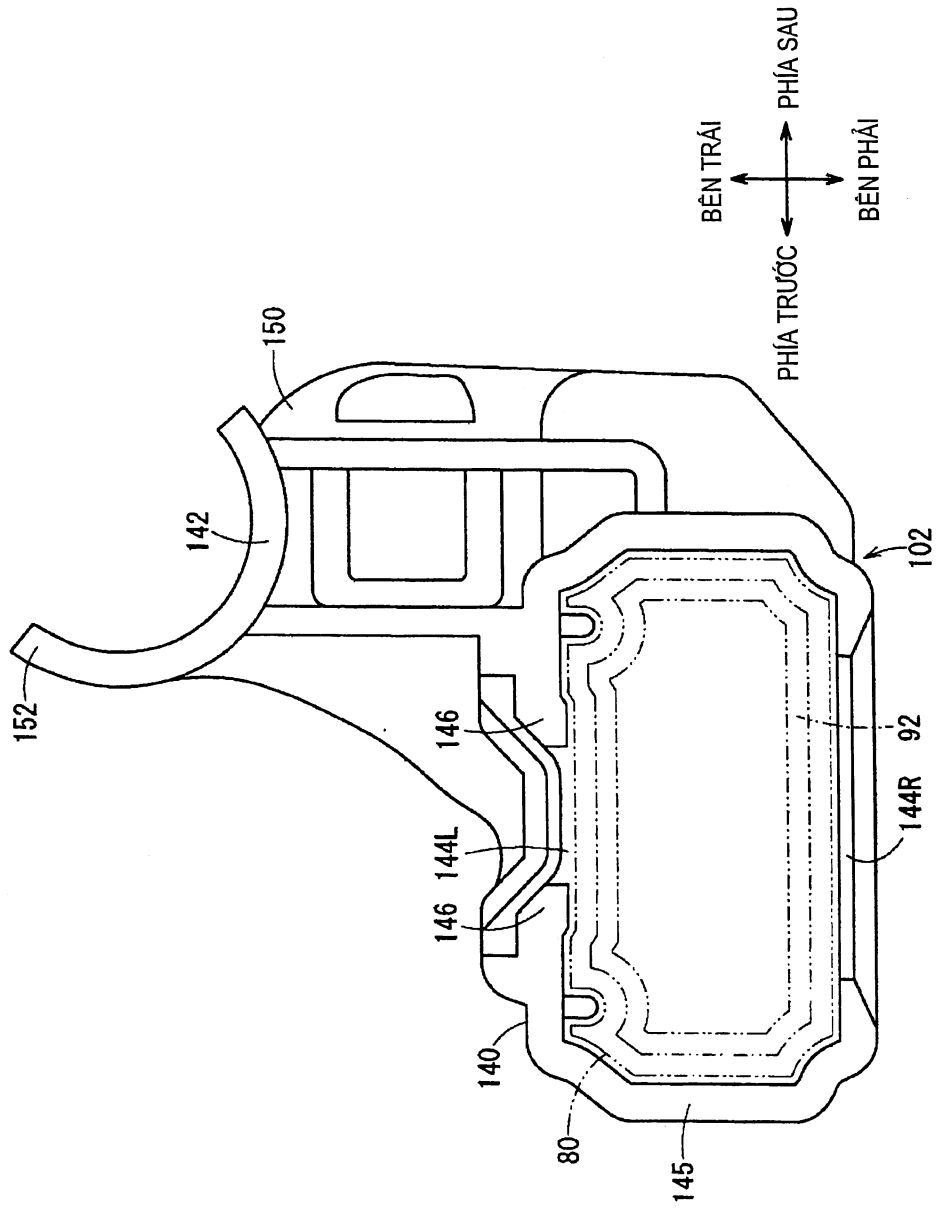


FIG. 7

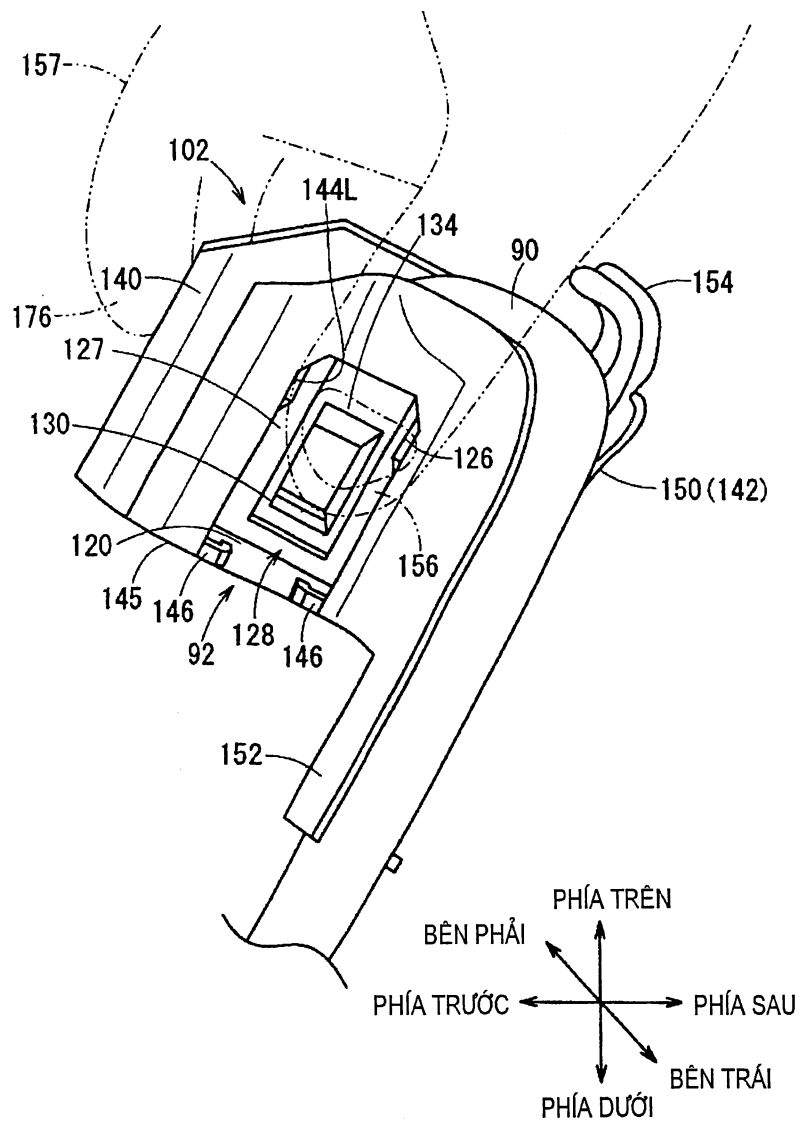


FIG. 8

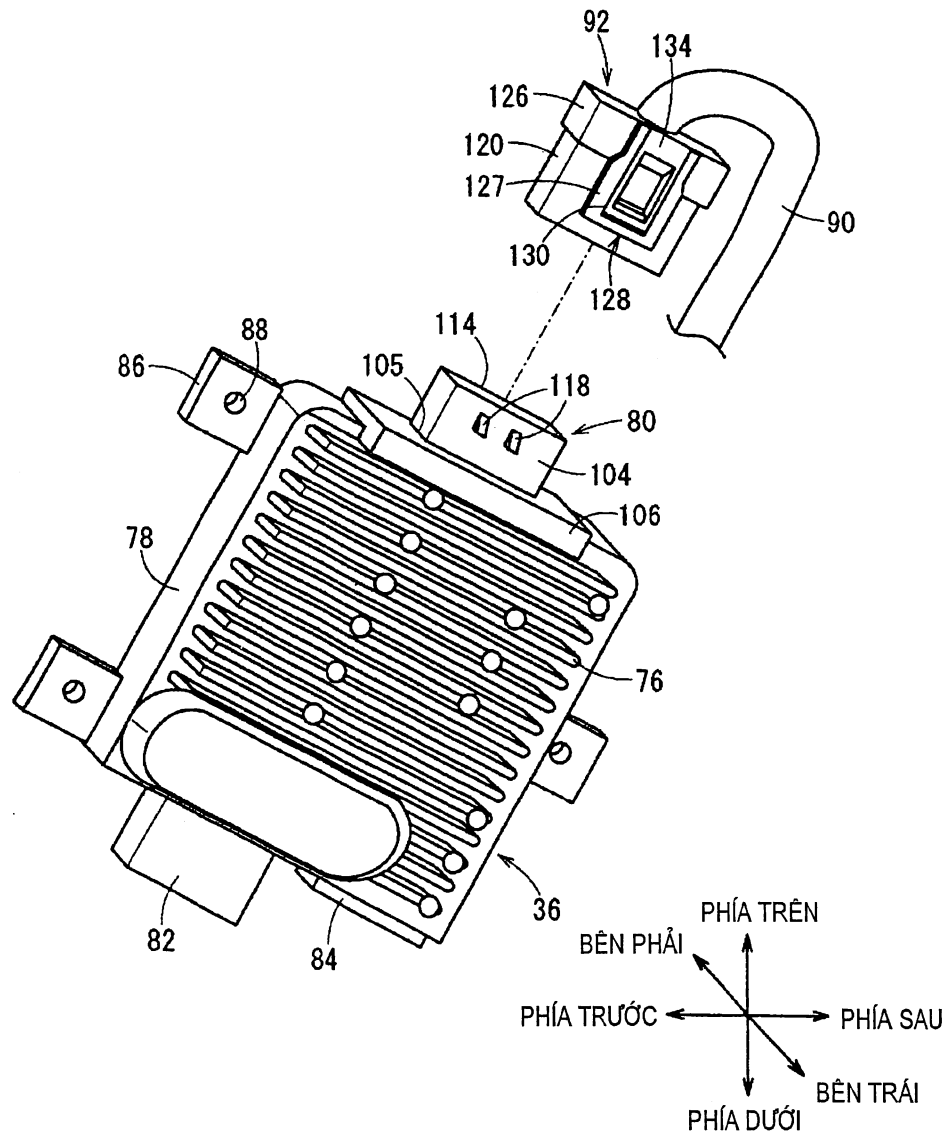


FIG. 9

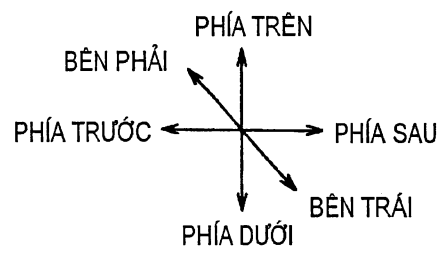
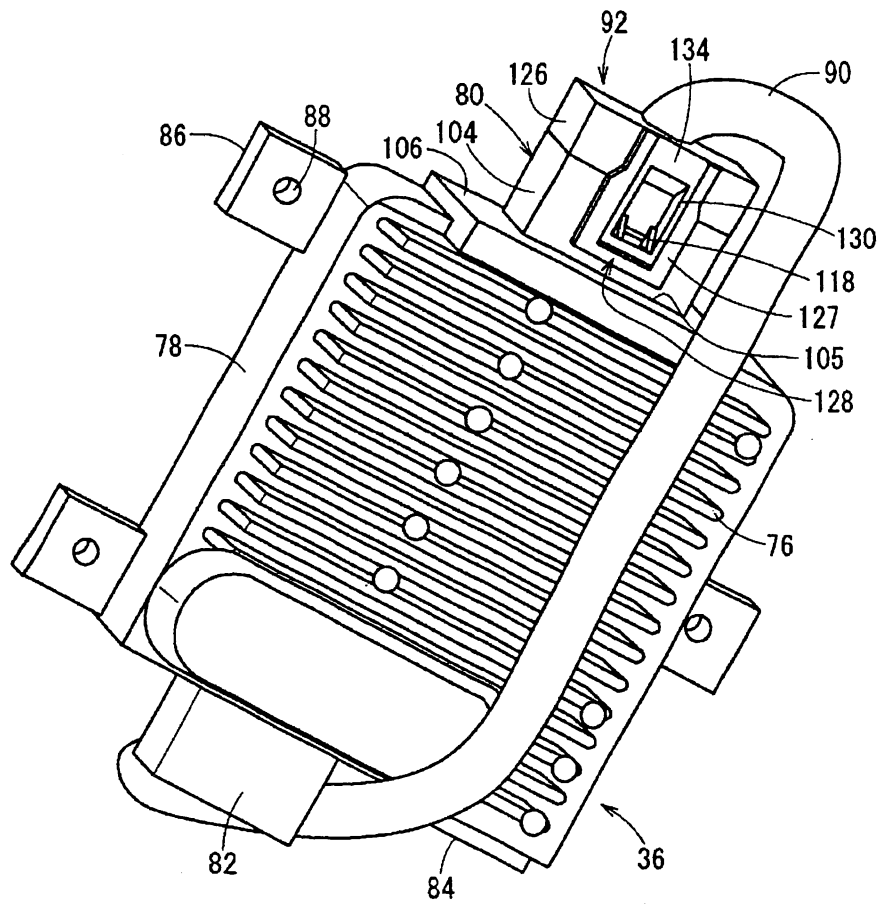


FIG. 10

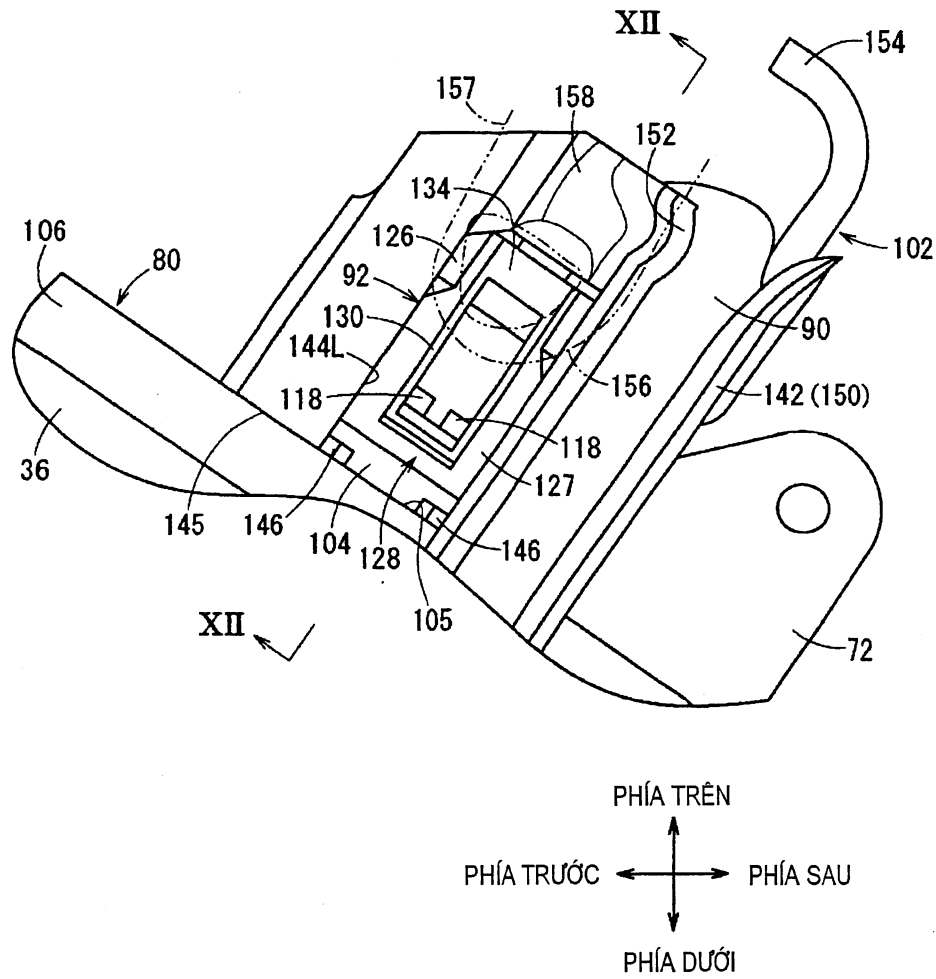


FIG. 11

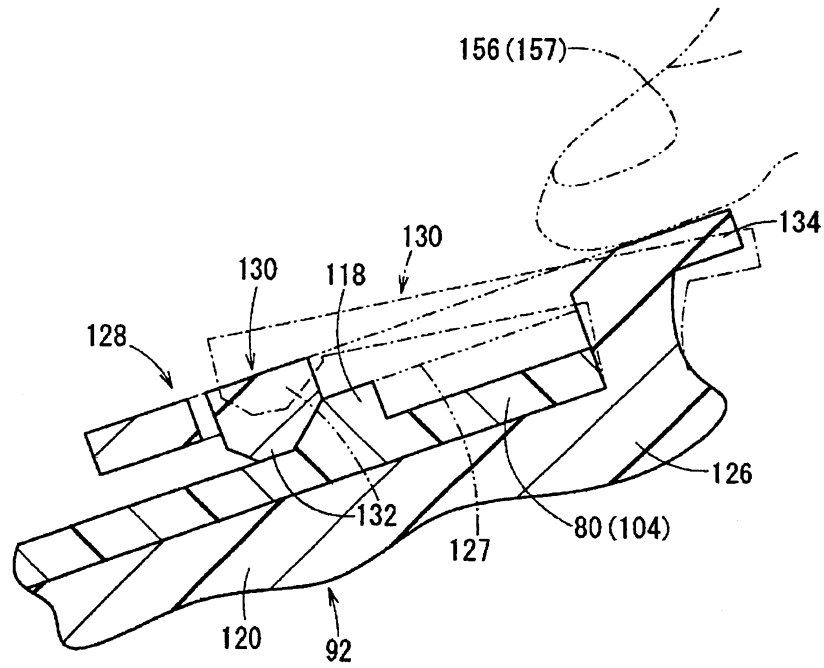


FIG. 12

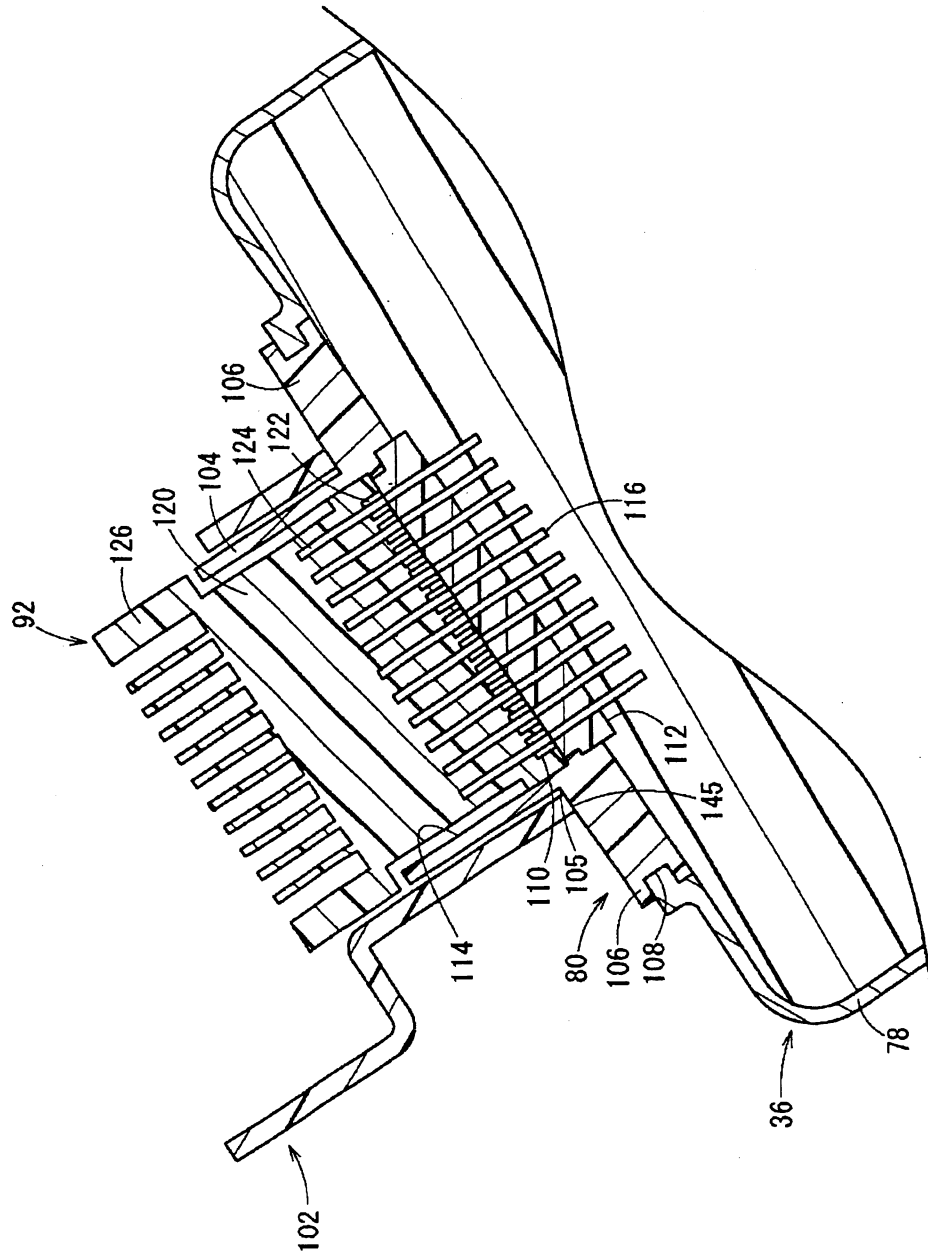


FIG. 13