รายละเอียดการประดิษฐ์

ชื่อที่แสดงถึงการประดิษฐ์

โครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน

สาขาวิทยาการที่เกี่ยวข้องกับการประดิษฐ์

วิศวกรรมยานยนต์

ภูมิหลังของศิลปะหรือวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

ในไม่กี่ปีที่ผ่านมา มีความพยายามมากขึ้นในการทำให้เกิดสังคมคาร์บอนต่ำหรือสังคมปลอดคาร์บอน และงานวิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับเทคนิคการใช้ไฟฟ้าแม้กระทั่งในยานพาหนะกำลังดำเนินการเพื่อที่จะลดการปล่อย CO_2 และปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน

ยกตัวอย่างเช่น คำขอรับสิทธิบัตรชนิดยังไม่ตรวจสอบแห่งประเทศญี่ปุ่น ประกาศโฆษณาฉบับที่หนึ่ง เลขที่ 2023-15904 เปิดเผยยานพาหนะไฟฟ้าชนิดขับขี่บนอานที่รวมด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าที่ขับล้อหลังและหน่วยควบคุมมอเตอร์ที่ควบคุมมอเตอร์ไฟฟ้า ยานพาหนะนี้มีโครงสร้างซึ่งได้จัดวางหน่วยควบคุมมอเตอร์ไว้ทางด้านหน้าของล้อหลัง

ในอีกทางหนึ่ง ในเทคนิคที่เกี่ยวกับเทคนิคการใช้ไฟฟ้า มีปัญหาประการหนึ่งในการปกป้องส่วนขั้วต่อสายไฟของอุปกรณ์ควบคุมจากปัจจัยภายนอกอย่างมีประสิทธิผล

ลักษณะและความมุ่งหมายของการประดิษฐ์

การประดิษฐ์นี้เกี่ยวข้องกับโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน

โครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน (1) รวมด้วย: เพลารองรับการหมุนแกว่ง (25) ที่รองรับล้อหลัง (3) ของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน (1) และมอเตอร์ไฟฟ้า (50) ที่ขับล้อหลัง (3) ในลักษณะที่ล้อหลัง (3) และมอเตอร์ไฟฟ้า (50) หมุนแกว่งได้เมื่อเทียบกับโครงลำตัวของยานพาหนะ (5); อุปกรณ์ควบคุม (9) ที่จัดวางไว้ทางด้านหน้าของเพลารองรับการหมุนแกว่ง (25), มีส่วนขั้วต่อสายไฟ (63) ทางด้านบนในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะ, และควบคุมมอเตอร์ไฟฟ้า (50); ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย (70, 270) ที่ครอบปิดล้อหลัง (3) และตรึงไว้กับโครงลำตัวของยานพาหนะ (5); และชิ้นส่วนกันสาด (80) ที่จัดวางไว้ระหว่างชิ้นส่วนบังโคลนท้าย (70) และอุปกรณ์ควบคุม (9) และทอดตัวไปทางด้านหลังจากด้านล่างของส่วนขั้วต่อสายไฟ (63) ปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาด (80) ได้จัดวางไว้ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟ (63)

Signed by DIP-CA

คำขอรับสิทธิบัตรนี้มีความมุ่งหมายในการปกป้องส่วนขั้วต่อสายไฟของอุปกรณ์ควบคุมจากการสาดกระเซ็นของน้ำจากล้อหลังหรือทิศทางข้างหน้ายานพาหนะโดยการใช้ชิ้นประกอบป้องกัน

<u>คำอธิบายรูปเขียนโดยย่อ</u>

รูปที่ 1 เป็นรูปมุมมองด้านซ้ายของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานในรูปลักษณะที่หนึ่ง

รูปที่ 2 เป็นรูปทัศนมิติของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานในรูปลักษณะที่หนึ่งเมื่อมองจากด้านบนซ้าย

รูปที่ 3 เป็นรูปมุมมองด้านบนของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่หนึ่ง

รูปที่ 4 เป็นรูปทัศนมิติของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่หนึ่งเมื่อมองจากด้านล่างหลังซ้าย

รูปที่ 5 เป็นรูปมุมมองด้านซ้ายที่รวมด้วยภาคตัดขวางของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่หนึ่ง

รูปที่ 6 เป็นรูปมุมมองด้านบนของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่สอง

รูปที่ 7 เป็นรูปทัศนมิติของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่สองเมื่อมองจากด้านล่างซ้าย

รูปที่ 8 เป็นรูปมุมมองด้านซ้ายที่รวมด้วยภาคตัดขวางของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่สอง

รูปที่ 9 เป็นรูปมุมมองด้านซ้ายของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานในรูปลักษณะที่สาม

รูปที่ 10 เป็นรูปทัศนมิติของอุปกรณ์ควบคุมในโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟ

รูปที่ 11 เป็นรูปมุมมองด้านบนของอุปกรณ์ควบคุมในโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟ

รูปที่ 12 เป็นรูปมุมมองที่แสดงตัวอย่างหนึ่งของกรรมวิธีการประกอบในโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟ

รูปที่ 13 เป็นรูปมุมมองด้านหน้าที่แสดงตัวอย่างหนึ่งของมาตรการด้านการสาดกระเซ็นของน้ำของขาตั้งหลัก

รูปที่ 14 เป็นรูปทัศนมิติของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำของขาตั้งหลัก

รูปที่ 15 เป็นรูปมุมมองด้านบนของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ

รูปที่ 16 เป็นรูปมุมมองด้านข้างของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ

รูปที่ 17 เป็นรูปทัศนมิติที่บรรยายการกระทำของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ

รูปที่ 18 เป็นรูปทัศนมิติที่แสดงการสาดกระเซ็นของน้ำของตัวอย่างเปรียบเทียบ

Signed by DIP-CA

รูปที่ 19 เป็นรูปทัศนมิติของส่วนรูปขอบของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า

รูปที่ 20 เป็นรูปมุมมองด้านหน้าของส่วนรูปขอบของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า

รูปที่ 21 เป็นรูปทัศนมิติของส่วนรูปสันของฝาครอบข้างล่าง

การเปิดเผยการประดิษฐ์โดยสมบูรณ์

โครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานตามลักษณะหนึ่งของการประดิษฐ์นี้รวมด้วย: เพลารองรับการหมุนแกว่ง (25) ที่รองรับล้อหลัง (3) ของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน (1) และมอเตอร์ไฟฟ้า (50) ที่ขับล้อหลัง (3) ในลักษณะที่ล้อหลัง (3) และมอเตอร์ไฟฟ้า (50) หมุนแกว่งได้เมื่อเทียบกับโครงลำตัวของยานพาหนะ (5); อุปกรณ์ควบคุม (9) ที่จัดวางไว้ทางด้านหน้าของเพลารองรับการหมุนแกว่ง (25), มีส่วนขั้วต่อสายไฟ (63) ที่ด้านบนในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะ, และควบคุมมอเตอร์ไฟฟ้า (50); ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย (70, 270) ที่ครอบปิดล้อหลัง (3) และตรึงไว้กับโครงลำตัวของยานพาหนะ (5); และชิ้นส่วนกันสาด (80, 280) ที่จัดวางไว้ระหว่างชิ้นส่วนบังโคลนท้าย (70, 270) และอุปกรณ์ควบคุม (9) และทอดตัวไปทางด้านหลังจากด้านล่างของส่วนขั้วต่อสายไฟ (63) ที่ซึ่งปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาด (80, 280) ได้จัดวางไว้ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟ (63)

ตามโครงแบบนี้เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาดได้จัดวางไว้ที่ด้านสูงกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟของอุปกรณ์ควบคุม แม้กระทั่งเมื่ออุปกรณ์ควบคุมได้จัดวางไว้ใกล้กับผิวดิน ส่วนขั้วต่อสายไฟของอุปกรณ์ควบคุมมีการตอบสนองน้อยลงต่อปัจจัยภายนอก ดังเช่น ฝุ่นและน้ำ ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะป้องกันส่วนขั้วต่อสายไฟของอุปกรณ์ควบคุม

ลักษณะที่สองเป็นโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานตามลักษณะที่หนึ่งที่บรรยายข้างต้น ที่ซึ่งชิ้นส่วนกันสาด (80, 280) อาจกั้นแนวเสมือน (J) ที่เชื่อมต่อเพลาของล้อหลัง (3) และจุดกึ่งกลางของส่วนขั้วต่อสายไฟ (63) ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ

ตามโครงแบบนี้ เป็นไปได้ที่จะปกป้องส่วนขั้วต่อสายไฟของอุปกรณ์ควบคุมจากการสาดกระเซ็นของล้อหลัง

ลักษณะที่สามเป็นโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานตามลักษณะที่หนึ่งหรือลักษณะที่สองที่บรรยายข้างต้นซึ่งยังอาจรวมด้วย: ชิ้นประกอบตัวแขวน (90, 290) ซึ่งยึดจับอุปกรณ์ควบคุม (9) ที่ซึ่งชิ้นส่วนกันสาด (80, 280) อาจรองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน (90, 290)

Signed by DIP-CA

ยกตัวอย่างเช่น เพื่อที่จะลดชั่วโมงแรงงานในการประกอบในยานพาหนะไฟฟ้า ตัวอย่างหนึ่งของวิธีแก้ปัญหาวิธีหนึ่งคือการดำเนินการประกอบขนาดย่อมของมอเตอร์ไฟฟ้า และอุปกรณ์ควบคุมล่วงหน้า

ตามโครงแบบนี้ เป็นไปได้ที่จะดำเนินการประกอบขนาดย่อมซึ่งชิ้นส่วนกันสาดได้ประกอบเข้ากับชิ้นประกอบตัวแขวนซึ่งยึดจับอุปกรณ์ควบคุมล่วงหน้า ดังนั้น การประกอบในสายการประกอบขนาดย่อมจึงเป็นไปได้ ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการลดลงของชั่วโมงแรงงานในการผลิต

ลักษณะที่สี่เป็นโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน ตามลักษณะที่หนึ่งถึงลักษณะที่สามลักษณะหนึ่งลักษณะใดที่บรรยายข้างต้นซึ่งยังอาจรวมด้วย: แบตเตอรี่ (100) ที่มีขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ (103) ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะ ที่ซึ่งอาจจัดวางชิ้นส่วนกันสาด (80, 280) ไว้ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ (103)

ตามโครงแบบนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ได้จัดวางชิ้นส่วนกันสาดไว้ที่ด้านสูงกว่าขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ แม้กระทั่งเมื่อขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ได้จัดวางไว้ใกล้กับผิวดิน ขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่จะมีการตอบสนองน้อยลงต่อปัจจัยภายนอก ดังเช่น ฝุ่นและน้ำ ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะป้องกันขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ นอกจากนั้น ชิ้นส่วนกันสาดยังป้องกันสายไฟแบตเตอรี่หรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้ที่เชื่อมต่อกับขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่มิให้เปียก

นอกจากนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะป้องกันน้ำหรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้มิให้ไหลหยดจากสายไฟแบตเตอรี่และไปถึงที่ส่วนขั้วต่อสายไฟของอุปกรณ์ควบคุม

ลักษณะที่ห้าเป็นโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน ตามลักษณะที่สามที่บรรยายข้างต้น ที่ซึ่งชิ้นส่วนบังโคลนท้าย (70) อาจรวมด้วยส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน (72) ที่รองรับไว้โดยโครงลำตัวของยานพาหนะ (5), ส่วนด้านหน้าของชิ้นส่วนกันสาด (80) อาจรองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน (90), และส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด (80) อาจครอบปิดปลายด้านหน้าของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย (70) จากข้างบนและได้รองรับไว้โดยส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน (72)

ตามโครงแบบนี้ ชิ้นส่วนกันสาดสามารถรองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวนและส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน นอกจากนั้น ส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาดสามารถรองรับไว้โดยส่วนรองรับที่แยกต่างหากจากชิ้นประกอบตัวแขวน

Signed by DIP-CA

ลักษณะที่หกเป็นโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน ตามลักษณะที่สามที่บรรยายข้างต้น ที่ซึ่งชิ้นประกอบตัวแขวน (290) อาจรวมด้วยท่อแนวขวาง (291) ที่ด้านปลายบนของชิ้นประกอบตัวแขวน (290) และรวมด้วยส่วนรองรับตรงกลาง (297) ที่ด้านกึ่งกลางของชิ้นประกอบตัวแขวน (290) และชิ้นส่วนกันสาด (280) อาจทอดตัวในช่วงจากท่อแนวขวาง (291) ถึงส่วนรองรับตรงกลาง (297)

ตามโครงแบบนี้ ชิ้นส่วนกันสาดสามารถรองรับไว้โดยเพียงชิ้นประกอบตัวแขวนเท่านั้น เพราะฉะนั้น การประกอบในสายการประกอบขนาดย่อมจึงเป็นไปได้ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการลดลงของชั่วโมงแรงงานในการผลิต

ลักษณะที่เจ็ดเป็นโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน ตามลักษณะที่หกที่บรรยายข้างต้น ที่ซึ่งชิ้นส่วนกันสาด (280) อาจครอบปิดท่อแนวขวาง (291) จากข้างบน และส่วนหนึ่งของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย (270) อาจทอดตัวลงต่อไปต่ำกว่าจุดศูนย์กลางของท่อแนวขวาง (291) ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ และต่อจากนั้นจะได้รับการดัดงอขึ้นไปทางด้านบนในบริเวณใกล้ชิดกับท่อแนวขวาง (291) และครอบปิดท่อแนวขวาง (291) จากข้างบนร่วมกับชิ้นส่วนกันสาด (280)

ตามโครงแบบนี้ เป็นไปได้ที่จะป้องกันน้ำหรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้มิให้เข้ามาในด้านข้างของอุปกรณ์ควบคุมอย่างมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

ตามลักษณะของการประดิษฐ์นี้ เป็นไปได้ที่จะป้องกันส่วนขั้วต่อสายไฟของอุปกรณ์ควบคุม นอกจากนั้น ลักษณะของการประดิษฐ์นี้ยังเป็นเหตุให้เกิดการปรับปรุงให้ดีขึ้นของประสิทธิภาพของการใช้พลังงาน

ต่อจากนี้ไป จะบรรยายรูปลักษณะของการประดิษฐ์นี้ด้วยการอ้างอิงกับรูปเขียน ทิศทางดังเช่น ทิศทางไปทางด้านหน้า, ไปทางด้านหลัง, ขึ้นไปทางด้านบน, ลงไปทางด้านล่าง, ไปทางด้านซ้าย และไปทางด้านขวาในบทบรรยายต่อไปนี้เป็นทิศทางเดียวกันกับทิศทางในยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน (ต่อไปนี้ ยังอ้างถึงเป็นเพียง “ยานพาหนะ” เท่านั้น) ที่บรรยายไว้ข้างล่างนี้ ในตำแหน่งที่เหมาะสมในรูปเขียนที่ใช้ในบทบรรยายต่อไปนี้ ได้แสดงลูกศร FR ที่ชี้บอกทิศทางไปทางด้านหน้าของยานพาหนะ, ลูกศร LH ที่ชี้บอกทิศทางไปทางด้านซ้ายของยานพาหนะ, ลูกศร UP ที่ชี้บอกทิศทางขึ้นไปทางด้านบนของยานพาหนะ, และแนว CL ที่ชี้บอกจุดกึ่งกลางในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของลำตัวของยานพาหนะ ในบทบรรยายต่อไปนี้ ยกตัวอย่างเช่น การใช้คำที่แทนการจัดวางแบบสัมพัทธ์หรือแบบสัมบูรณ์ ดังเช่น “ขนาน”, “ตั้งฉาก”, “กึ่งกลาง”, หรือ “ร่วมแกน” มิใช่เพียง

Signed by DIP-CA

หมายถึงตรงพอดีตามการจัดวางเช่นนั้นแต่ยังรวมถึงสถานะของการกระจัดสัมพัทธ์ที่มีความคลาดเคลื่อนยินยอมหรือมีมุมหรือระยะทางเพียงพอที่จะทำหน้าที่ได้เช่นเดียวกัน

<รูปลักษณะที่หนึ่ง>

รูปที่ 1 เป็นรูปมุมมองด้านซ้ายของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน 1 ในรูปลักษณะที่หนึ่ง ตามที่แสดงในรูปที่ 1 ยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน 1 ของรูปลักษณะนี้เป็นรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแบบสกูเตอร์ที่มีส่วนพื้น 14 (ส่วนพื้นล่าง) ซึ่งผู้ครอบครอง (ผู้ขับขี่) วางเท้าของเขา/เธอไว้

ยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน 1 รวมด้วยล้อหน้า 2, ล้อหลัง 3, โครงลำตัวของยานพาหนะ 5, ฝาครอบลำตัวของยานพาหนะ 6, หน่วยหมุนแกว่ง 8, แบตเตอรี่ 100, ที่นั่ง 15, และอุปกรณ์ควบคุม 9

ล้อหน้า 2 ได้รองรับไว้โดยตะเกียบหน้า 10 ล้อหน้า 2 สามารถบังคับทิศทางได้โดยคันบังคับทิศทาง 13

ล้อหลัง 3 ได้รองรับไว้โดยส่วนปลายด้านหลังของหน่วยหมุนแกว่ง 8 ล้อหลัง 3 สามารถขับได้โดยมอเตอร์ไฟฟ้า 50 ที่จัดให้มีไว้บนหน่วยหมุนแกว่ง 8 ส่วนปลายด้านหน้าของหน่วยหมุนแกว่ง 8 เชื่อมต่อกับโครงลำตัวของยานพาหนะ 5

คันบังคับทิศทาง 13, ตะเกียบหน้า 10, และล้อหน้า 2 ประกอบขึ้นเป็นส่วนประกอบของระบบบังคับทิศทาง ส่วนประกอบของระบบบังคับทิศทางได้รองรับไว้อย่างบังคับทิศทางได้โดยส่วนปลายด้านหน้าของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5

หน่วยหมุนแกว่ง 8 และล้อหลัง 3 ได้รองรับไว้เพื่อที่จะหมุนแกว่งขึ้นไปทางด้านบนและลงไปทางด้านล่างได้โดยส่วนด้านล่างของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 เส้นรอบวงของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 ได้รับการครอบปิดโดยฝาครอบลำตัวของยานพาหนะ 6

ยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน 1 รวมด้วยส่วนพื้น 14 ที่ก่อรูปพื้นผิวสำหรับการวางเท้าซึ่งผู้ขับขี่ที่นั่งบนที่นั่ง 15 วางเท้าของเขา/เธอไว้ข้างบน, ลำตัวด้านหน้า FB ที่ต่อเนื่องกับด้านหน้าของส่วนพื้น 14 และลำตัวด้านหลัง RB ที่ต่อเนื่องกับด้านหลังของส่วนพื้น 14 ที่ว่างสำหรับการนั่งคร่อม K สำหรับการเอื้ออำนวยให้ผู้ครอบครองนั่งคร่อมลำตัวของยานพาหนะได้ง่ายได้ก่อรูปไว้ข้างบนส่วนพื้น 14

ที่นั่ง 15 ซึ่งผู้ครอบครองนั่งอยู่ข้างบนได้รองรับไว้บนลำตัวด้านหลัง RB ด้านล่างของส่วนปลายด้านหน้าของที่นั่ง 15 เชื่อมต่อกับลำตัวของยานพาหนะโดยทางเพลาสำหรับการหมุนพับ (ไม่แสดงไว้) ไปตามทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ที่นั่ง 15

Signed by DIP-CA

หมุนขึ้นไปทางด้านบนและลงไปทางด้านล่างรอบเพลาสำหรับการหมุนพับ และด้วยเหตุนี้จึงเปิดและปิดส่วนด้านบนของลำตัวด้านหลัง RB

สถานะที่ซึ่งที่นั่ง 15 ปิดส่วนด้านบนของลำตัวด้านหลัง RB ในลักษณะที่พื้นผิวของที่นั่งอยู่ในแนวราบอย่างมีนัยสำคัญได้กำหนดให้เป็นสถานะปิด (อ้างอิงกับรูปที่ 1) เมื่อที่นั่ง 15 เปลี่ยนเป็นสถานะปิด ผู้ครอบครองสามารถนั่งบนที่นั่ง 15 ได้และส่วนเก็บของ (ที่ว่างซึ่งภายในบรรจุแบตเตอรี่ 100 หรือสิ่งของในทำนองเดียวกันนี้) ข้างล่างที่นั่ง 15 ปิดอยู่ ในสถานะนี้ ที่นั่ง 15 สามารถล็อกได้

สถานะที่ซึ่งที่นั่ง 15 หมุนรอบเพลาสำหรับการหมุนพับ, พื้นผิวของที่นั่งตั้งขึ้นไปทางด้านบน, และส่วนด้านบนของลำตัวด้านหลัง RB เปิดอยู่เป็นสถานะเปิด เมื่อที่นั่ง 15 เปลี่ยนเป็นสถานะเปิด ผู้ครอบครองไม่สามารถนั่งบนที่นั่ง 15 ได้ ส่วนเก็บของข้างล่างที่นั่ง 15 เปิดออก และสามารถนำสิ่งของเข้าและออกได้ (แบตเตอรี่ 100 หรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้สามารถติดเข้าและปลดออกได้)

โครงลำตัวของยานพาหนะ 5 ได้ก่อรูปไว้โดยการต่อรวมเป็นชิ้นเดียวกันของแบบชนิดจำนวนหนึ่งของวัสดุเหล็กกล้าโดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้ โครงลำตัวของยานพาหนะ 5 รวมด้วย: ท่อส่วนหัว 20 ที่อยู่ที่ส่วนปลายด้านหน้า; คู่หนึ่งของโครงที่ทอดตัวลงด้านซ้ายและด้านขวา 21 ที่แยกออกจากท่อส่วนหัว 20 ไปยังด้านซ้ายและด้านขวา, ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง, แล้วทอดตัวไปทางด้านหลัง; และคู่หนึ่งของโครงด้านหลังด้านซ้ายและด้านขวา 22 ที่ทอดตัวขึ้นไปทางด้านหลังจากส่วนด้านหลังของโครงที่ทอดตัวลงด้านซ้ายและด้านขวา 21 โครงกึ่งกลางแนวขวาง 23 ที่ทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะได้จัดให้มีไว้ระหว่างส่วนปลายด้านหน้า (ระหว่างส่วนปลายด้านหลังของโครงที่ทอดตัวลงด้านซ้ายและด้านขวา 21) ของโครงด้านหลังด้านซ้ายและด้านขวา 22

ฝาครอบลำตัวของยานพาหนะ 6 ครอบปิดเส้นรอบรูปของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 ยกตัวอย่างเช่น ฝาครอบลำตัวของยานพาหนะ 6 อาจรวมด้วย: ฝาครอบคันบังคับทิศทาง 30 ที่ครอบปิดเส้นรอบรูปของคันบังคับทิศทาง 13 ยกเว้นส่วนมือจับด้านซ้ายและด้านขวา 13a; ฝาครอบด้านหน้า 31 ที่ครอบปิดส่วนด้านหน้าของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 จากทิศทางด้านหน้า; ฝาครอบภายใน 32 ที่ครอบปิดส่วนด้านหน้าของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 จากทิศทางด้านหลัง; ฝาครอบพื้น 33 ที่ครอบปิดส่วนด้านล่างของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 จากทิศทางขึ้นไปทางด้านบน; ฝาครอบส่วนกลางด้านหลัง 34 ที่ครอบปิดส่วนด้านหลังของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 จากทิศทางด้านหน้า; คู่หนึ่งของฝาครอบด้านหลังด้านซ้ายและด้านขวา 35 ที่ครอบปิดส่วนด้านหลังของ

Signed by DIP-CA

โครงลำตัวของยานพาหนะ 5 จากทิศทางด้านซ้ายและด้านขวา; ฝาครอบปลายด้านหลัง 36 ที่ครอบปิดส่วนด้านหลังของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 จากทิศทางไปทางด้านหลัง, และฝาครอบข้างใต้ 37 ที่ครอบปิดส่วนด้านล่างของโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 จากทิศทางลงไปทางด้านล่าง

ฝาครอบด้านหน้า 31 และฝาครอบภายใน 32 อาจประกอบขึ้นเป็นฝาครอบลำตัวด้านหน้าที่ก่อรูปพื้นผิวภายนอกของลำตัวด้านหน้า FB ฝาครอบลำตัวด้านหน้ายังอาจทำหน้าที่เป็นส่วนกำบังขาที่ครอบปิดด้านหน้าของส่วนขาของผู้ขับขี่ ส่วนพื้นผิวด้านบนของฝาครอบพื้น 33 อาจประกอบขึ้นเป็นพื้นวางเท้า พื้นวางเท้าอาจก่อรูป ยกตัวอย่างเช่น พื้นผิวด้านบนรูปแบนเรียบ (พื้นผิวสำหรับการวางเท้า) ทั่วความกว้างทั้งหมดในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ พื้นวางเท้าอาจรวมด้วยโพรงส่วนกลางที่ยกสูงขึ้นที่ส่วนภายในในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ ฝาครอบส่วนกลางด้านหลัง 34, ฝาครอบด้านหลังด้านซ้ายและด้านขวา 35, และฝาครอบปลายด้านหลัง 36 อาจประกอบขึ้นเป็นฝาครอบลำตัวด้านหลังที่ก่อรูปพื้นผิวภายนอกของลำตัวด้านหลัง RB ฝาครอบลำตัวของยานพาหนะ 6 อาจรองรับไว้อย่างตรึงแน่นโดยโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 ยกเว้นฝาครอบคันบังคับทิศทาง 30

ขาตั้งหลัก 27 ได้จัดให้มีไว้ที่ด้านหน้าของล้อหลัง 3 ขาตั้งหลัก 27 อาจติดไว้อย่างหมุนแกว่งได้กับส่วนล่างด้านหน้าของหน่วยหมุนแกว่ง 8 ขาตั้งหลัก 27 รวมด้วยส่วนฐานซึ่งเพลาสำหรับการหมุนแกว่ง (ไม่แสดงไว้) สอดผ่าน, คู่หนึ่งของขาตั้งด้านซ้ายและด้านขวา 28 ที่ทอดตัวในแนวเอียงเพื่อที่จะทอดตัวไปทางด้านนอกในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะจากส่วนด้านซ้ายและส่วนด้านขวาของส่วนฐาน, และแผ่นสัมผัสพื้นดิน 29 ที่ตรึงไว้กับปลายด้านหน้าของขาตั้งด้านซ้ายและด้านขวา 28

ขาตั้งหลัก 27 หมุนแกว่งได้รอบเพลาสำหรับการหมุนแกว่ง ขาตั้งหลัก 27 หมุนแกว่งระหว่างตำแหน่งจัดเก็บ (ตำแหน่งที่แสดงไว้ในรูปที่ 1) ซึ่งในตำแหน่งนี้ ขาตั้งรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 28 ทอดตัวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะและตำแหน่งใช้งานซึ่งในตำแหน่งนี้ขาตั้งรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 28 ทอดตัวในทิศทางขึ้น-ลงในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ เมื่อขาตั้งหลัก 27 อยู่ที่ตำแหน่งจัดเก็บ แผ่นสัมผัสพื้นดินด้านซ้ายและด้านขวา 29 เว้นระยะห่างจากพื้นผิวดิน, และยานพาหนะสามารถเดินทางได้

หน่วยหมุนแกว่ง 8 รวมด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า 50 ที่ก่อกำเนิดแรงขับสำหรับการเดินทางของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน 1, เครื่องลดอัตราเร็ว 51 ซึ่งหน่วงกำลังส่งออกของมอเตอร์ไฟฟ้า 50, และกล่องใส่ชุดอุปกรณ์ 52 ซึ่งบรรจุมอเตอร์ไฟฟ้า 50 และเครื่องลดอัตราเร็ว 51

Signed by DIP-CA

มอเตอร์ไฟฟ้า 50 ได้รับการขับโดยกำลังไฟฟ้าของแบตเตอรี่ 100 มอเตอร์ไฟฟ้า 50 จัดวางไว้ในลักษณะที่เพลาขับอยู่ในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ มอเตอร์ไฟฟ้า 50 รวมด้วยโรเตอร์ (ไม่แสดงไว้) ที่หมุนรวมเป็นชิ้นเดียวกันกับเพลาขับและสเตเตอร์ (ไม่แสดงไว้) ที่ล้อมรอบเส้นรอบวงภายนอกของโรเตอร์และได้ตรึงไว้กับกล่องใส่ชุดอุปกรณ์ 52 มอเตอร์ไฟฟ้า 50 ได้รับการขับที่อัตราเร็วที่แปรผันได้โดย ยกตัวอย่างเช่น การควบคุมทริปเปิลวีเอฟ (VVVF) (แรงดันไฟฟ้าแปรผันความถี่แปรผัน) มอเตอร์ไฟฟ้า 50 อาจได้รับการควบคุมการเปลี่ยนอัตราเร็วเพื่อให้มีการส่งกำลังที่แปรปันอย่างต่อเนื่องได้ ในอีกทางหนึ่งที่พอจะเลือกใช้ได้ มอเตอร์ไฟฟ้า 50 อาจได้รับการควบคุมการเปลี่ยนอัตราเร็วเพื่อให้มีการส่งกำลังแบบเป็นขั้น

แรงขับที่ก่อกำเนิดขึ้นโดยมอเตอร์ไฟฟ้า 50 ได้ส่งไปยังล้อหลัง 3 ที่รองรับโดยหน่วยหมุนแกว่ง 8 และทำให้ยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน 1 เดินทาง ส่วนปลายด้านล่างของตัวรับแรงกระแทกด้านหลัง 41 เชื่อมต่อกับส่วนปลายด้านหลังของหน่วยหมุนแกว่ง 8 หน่วยหมุนแกว่ง 8 และตัวรับแรงกระแทกด้านหลัง 41 ประกอบขึ้นเป็นอุปกรณ์กันสะเทือน (อุปกรณ์กันสะเทือนด้านหลัง) ที่รองรับล้อหลัง 3

อุปกรณ์ควบคุม 9 รวมด้วยพีซียู (PCU) 60 (หน่วยควบคุมกำลัง) ที่ควบคุมมอเตอร์ไฟฟ้า 50 พีซียู 60 รวมด้วยพีดียู (PDU) (หน่วยขับกำลัง) ที่เป็นตัวขับมอเตอร์, อีซียู (ECU) (หน่วยควบคุมไฟฟ้า) ที่ควบคุมพีดียู และหน่วยในทำนองเดียวกันนี้ พีดียูรวมด้วย ยกตัวอย่างเช่น อินเวอร์เตอร์ อินเวอร์เตอร์แปลงกระแสไฟฟ้าที่จ่ายจากแบตเตอรี่ 100 จากกระแสตรงเป็นกระแสสลับ และต่อจากนั้นจึงจ่ายกำลังไฟฟ้าไปยังมอเตอร์ไฟฟ้า 50

ปลายข้างหนึ่งของระบบสายไฟ 65 (ยกตัวอย่างเช่น สายไฟสามเฟส) ที่เชื่อมต่อกับมอเตอร์ไฟฟ้า 50 นั้นเชื่อมต่อกับพีดียูของพีซียู 60 (อ้างอิงกับรูปที่ 5) นอกจากนั้น สายไฟแบตเตอรี่ขั้วบวกและขั้วลบ 105 ที่ทอดตัวจากขั้วบวกและขั้วลบของลำตัวหลักของแบตเตอรี่ 101 ของแบตเตอรี่ 100 เชื่อมต่อกับพีดียู (อ้างอิงกับรูปที่ 5) อินเวอร์เตอร์ของพีดียูแปลงกระแสตรงที่จ่ายให้โดยแบตเตอรี่ 100 ให้เป็นกระแสสลับสามเฟสและจ่ายกระแสสลับสามเฟสให้แก่มอเตอร์ไฟฟ้า 50

<แบตเตอรี่>

แบตเตอรี่ 100 ได้จัดให้มีไว้ระหว่างโครงด้านหลังซ้ายและขวา 22 ข้างล่างที่นั่ง 15 แบตเตอรี่ 100 จำนวนหนึ่ง (สองใบในตัวอย่างหนึ่งของรูปเขียน) ได้จัดให้มีไว้อย่างเคียงกันในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลัง ส่วนมือจับ (คันบังคับ) ที่สามารถจับโดยผู้ครอบครองหรือบุคคลในทำนองเดียวกันนี้ได้จัดให้มีไว้ที่ด้านปลายบนของแบตเตอรี่ 100 แบตเตอรี่ 100 ได้จัดให้มีไว้ในลักษณะ

Signed by DIP-CA

เอียงไปทางด้านหลังเล็กน้อยเมื่อเทียบกับทิศทางขึ้น-ลงในลักษณะที่ด้านปลายบน (ด้านคันบังคับ) อยู่ที่ตำแหน่งด้านหลังบนในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ

แบตเตอรี่ 100 ได้จัดวางไว้เพื่อให้เหลื่อมซ้อนกับที่นั่ง 15 ในมุมมองด้านบน แบตเตอรี่ 100 ได้รองรับไว้โดยโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 โดยทางแป้นยึด (ไม่แสดงไว้) หรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้ แบตเตอรี่ 100 รวมด้วยลำตัวหลักของแบตเตอรี่ 101 และเปลือกหุ้มแบตเตอรี่ 102 ที่ครอบปิดลำตัวหลักของแบตเตอรี่ 101

ลำตัวหลักของแบตเตอรี่ 101 อาจรวมด้วย ยกตัวอย่างเช่น หน่วยแบตเตอรี่จำนวนหนึ่ง (ไม่แสดงไว้) ลำตัวหลักของแบตเตอรี่ 101 อาจรวมด้วย ยกตัวอย่างเช่น เพียงหนึ่งหน่วยแบตเตอรี่ หน่วยแบตเตอรี่อาจประกอบด้วย ยกตัวอย่างเช่น แบตเตอรี่ลิเธียมไอออนที่เป็นตัวเก็บพลังงานชนิดอัดประจุได้/ปล่อยประจุได้

สายไฟแบตเตอรี่ 105 ทอดตัวจากขั้วไฟฟ้าแต่ละขั้วของขั้วไฟฟ้าบวกและขั้วไฟฟ้าลบของลำตัวหลักของแบตเตอรี่ 101 (อ้างอิงกับรูปที่ 5) สายไฟแบตเตอรี่ 105 แต่ละเส้นเชื่อมต่อกับพีดียูที่ประกอบขึ้นเป็นพีซียู 60 ระบบสายไฟ 65 (ยกตัวอย่างเช่น สายไฟสามเฟส) ทอดตัวจากพีดียู (อ้างอิงกับรูปที่ 5) ระบบสายไฟ 65 เชื่อมต่อกับมอเตอร์ไฟฟ้า 50

แบตเตอรี่ 100 อาจจัดให้มีไว้อย่างสมมาตรกันในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาโดยรวมโดยใช้จุดกึ่งกลางของความกว้างของยานพาหนะเป็นแกนสมมาตร

ดังนั้น เนื่องจากแบตเตอรี่ 100 ซึ่งเป็นวัตถุขนาดหนักสามารถจัดให้มีไว้อย่างสมมาตรกันในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา จึงเป็นไปได้ที่จะป้องกันผลกระทบต่อดุลในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของน้ำหนักของยานพาหนะ

แบตเตอรี่ 100 อาจอัดประจุได้โดยใช้ตัวอัดประจุที่ด้านนอกยานพาหนะ ยกตัวอย่างเช่น ในสถานะที่ได้นำแบตเตอรี่ 100 ออกจากลำตัวของยานพาหนะ แบตเตอรี่ 100 สามารถใช้ได้เพียงลำพัง ยกตัวอย่างเช่น เพื่อเป็นแบตเตอรี่พกพาที่เป็นแหล่งกำเนิดกำลังไฟฟ้าของอุปกรณ์ภายนอกหรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้

<โครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน>

รูปที่ 2 เป็นรูปทัศนมิติของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานในรูปลักษณะที่หนึ่งเมื่อมองจากด้านบนซ้าย รูปที่ 3 เป็นรูปมุมมองด้านบนของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่หนึ่ง รูปที่ 4 เป็นรูปทัศนมิติของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟใน

Signed by DIP-CA

รูปลักษณะที่หนึ่งเมื่อมองจากด้านล่างหลังซ้าย รูปที่ 5 เป็นรูปมุมมองด้านซ้ายที่รวมด้วยภาคตัดขวางของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่หนึ่ง

ด้วยการอ้างอิงกับรูปที่ 1 ถึงรูปที่ 5 โครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานรวมด้วย: เพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ที่รองรับหน่วยหมุนแกว่ง 8 อย่างหมุนแกว่งได้เมื่อเทียบกับโครงลำตัวของยานพาหนะ 5; อุปกรณ์ควบคุม 9 ที่มีส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ที่ด้านบนในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะและได้จัดวางไว้ทางด้านหน้าของเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25; ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 ที่ครอบปิดล้อหลัง 3 และตรึงไว้กับโครงลำตัวของยานพาหนะ 5; ชิ้นส่วนกันสาด 80 ที่จัดวางไว้ระหว่างชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 และอุปกรณ์ควบคุม 9 และทอดตัวไปทางด้านหลังจากด้านล่างของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63; และชิ้นประกอบตัวแขวน 90 ซึ่งยึดจับอุปกรณ์ควบคุม 9

เพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ได้จัดวางไว้ที่ด้านหน้าล่างของแบตเตอรี่ด้านหลัง 100 เพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ส่วนปลายด้านซ้ายและด้านขวาของเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ได้รองรับไว้โดยโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 โดยทางชิ้นประกอบตัวแขวน 90, แป้นยึด, และสิ่งในทำนองเดียวกันนี้

อุปกรณ์ควบคุม 9 ได้จัดวางไว้ที่ด้านหน้าของเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 โดยทางชิ้นประกอบตัวแขวน 90 และสิ่งในทำนองเดียวกันนี้

ส่วนด้านบนของอุปกรณ์ควบคุม 9 เหลื่อมซ้อนกับเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 เมื่อมองจากทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของยานพาหนะ

ครีบระบายความร้อน 61 ได้จัดให้มีไว้บนพื้นผิวด้านหลัง (หากเจาะจงลงไปคือ พื้นผิวด้านหลังของกล่องควบคุม 62 ที่บรรจุพีซียู 60 หรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้) ของอุปกรณ์ควบคุม 9 พื้นผิวด้านหลังของอุปกรณ์ควบคุม 9 ทอดตัวในทิศทางขึ้น-ลง (หากเจาะจงลงไปคือ ทิศทางเอียงไปทางด้านหลังเล็กน้อยและขึ้นไปทางด้านบนเมื่อเทียบกับทิศทางขึ้น-ลง) ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ครีบระบายความร้อน 61 ได้ก่อรูปไว้ให้มีรูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมมุมฉาก (หากเจาะจงลงไปคือ รูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมคางหมูที่มีมุมมน) ที่มีด้านยาวไปตามอุปกรณ์ควบคุม 9 (เอียงไปทางหลังเล็กน้อยและขึ้นไปทางด้านบน) ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ครีบระบายความร้อน 61 ทอดตัวในทิศทางขึ้นและลง (หากเจาะจงลไปคือ เอียงไปทางด้านหน้าเล็กน้อยและลงไปทางด้านล่างเมื่อเทียบกับทิศทางขึ้น-ลง) จากปลายด้านบนของพื้นผิวด้านหลังถึงปลายด้านล่างของพื้นผิวด้านหลัง

Signed by DIP-CA

ของอุปกรณ์ควบคุม 9 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ครีบระบายความร้อน 61 จำนวนหนึ่งได้จัดให้มีไว้เป็นระยะในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ

ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 ครอบปิดส่วนด้านบนของล้อหลัง 3 จากข้างบน ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 รวมด้วยลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลน 71 ที่ครอบปิดล้อหลังและส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ที่รองรับไว้โดยโครงลำตัวของยานพาหนะ 5

ลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลน 71 ทอดตัวเพื่อให้คร่อมล้อหลัง 3 จากด้านหน้าบนไปยังด้านหลังบนในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลน 71 เหลื่อมซ้อนกับล้อหลัง 3 เมื่อมองจากทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะ ส่วนหนึ่งของลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลน 71 ที่หันเข้าหาส่วนบนด้านหน้าของล้อหลัง 3 ยื่นไปทางด้านหน้าและขึ้นไปทางด้านบน ส่วนหนึ่งของลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลน 71 ได้ก่อรูปไว้ในลักษณะที่ความกว้างในแนวซ้าย-ขวาแคบลงไปทางด้านหลังของยานพาหนะในมุมมองด้านบน

ส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ยื่นขึ้นในทางด้านบนจากส่วนด้านหน้าของลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลน 71 คู่หนึ่งของส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ด้านซ้ายและด้านขวาได้จัดให้มีไว้ ส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ด้านซ้ายและด้านขวา ได้จัดวางไว้ให้เยื้องกันในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของยานพาหนะ อย่างน้อยส่วนหนึ่งของส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ด้านซ้ายจัดวางไว้ไปทางด้านหลังมากกว่าส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ด้านขวา ส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ด้านซ้ายและด้านขวา อาจจัดวางไว้ที่ตำแหน่งเดียวกันในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของยานพาหนะ ยกตัวอย่างเช่น รูปแบบการจัดวางของส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามการกำหนดลักษณะเฉพาะในการออกแบบ

ชิ้นประกอบตัวแขวน 90 รวมด้วย: ท่อแนวขวาง 91 ที่ทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา); ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 92 ที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าจากท่อแนวขวาง 91; ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93 ที่ทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ที่ด้านหน้าล่างของอุปกรณ์ควบคุม 9; ส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94 ที่เชื่อมต่อท่อแนวขวาง 91 กับส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93; และส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลัง 95 ที่ทอดตัวไปทางด้านหลังจากท่อแนวขวาง 91

ท่อแนวขวาง 91 ได้จัดวางไว้ระหว่างส่วนด้านบน (ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63) ของอุปกรณ์ควบคุม 9 และเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ท่อแนวขวาง 91 ก่อรูปไว้เป็นรูปทรงกระบอกไปตามทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-

Signed by DIP-CA

ด้านขวาของท่อแนวขวาง 91 ยาวกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา (ความกว้างมากที่สุดในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ของอุปกรณ์ควบคุม 9

คู่หนึ่งของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 92 ได้จัดให้มีไว้ ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 92 ได้จัดวางไว้ที่ด้านนอกออกไปในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะไกลกว่าอุปกรณ์ควบคุม 9 ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 92 ครอบปิดส่วนด้านบน (ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63) ของอุปกรณ์ควบคุม 9 จากด้านนอกในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ อย่างน้อยส่วนหนึ่งของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 92 ก่อรูปไว้เป็นรูปตัว U (ภาคตัดขวางรูปตัว U) ที่เปิดเข้ามาทางด้านในในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะเมื่อมองจากทิศทางของการทอดตัวของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 92 ส่วนด้านหลังของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 92 ต่อเข้ากับท่อแนวขวาง 91 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้ ส่วนด้านหน้าของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 92 ได้ตรึงไว้กับโครงด้านหลัง 22 โดยทางชิ้นประกอบยึดตรึง ดังเช่น สลักเกลียว

ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93 ได้จัดวางไว้ที่ด้านหน้าล่างของท่อแนวขวาง 91 ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93 ก่อรูปไว้เป็นรูปทรงกระบอกที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางสั้นกว่าเส้นผ่าศูนย์กลางของท่อแนวขวาง 91 ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93 จัดวางไว้ขนานกับท่อแนวขวาง 91 ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93 สั้นกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของท่อแนวขวาง 91 ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93 ได้ตรึงไว้กับโครงด้านหลัง 22 โดยทางชิ้นประกอบยึดตรึง ดังเช่น สลักเกลียวและแป้นยึด

ส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94 ทอดตัวลงจากท่อแนวขวาง 91 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะแล้วทอดตัวไปทางด้านหน้า ส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94 ก่อรูปไว้เป็นรูปตัว V (รูปตัว V คว่ำ) ที่เปิดที่ด้านล่างเมื่อมองจากทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของยานพาหนะ ส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94 แยกออกไปทางด้านซ้ายและด้านขวาจากส่วนที่เชื่อมต่อกับส่วนด้านล่างที่ตำแหน่งตรงกลางในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของท่อแนวขวาง 91, ทอดตัวในลักษณะที่ความกว้างในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาขยายกว้างออกไปทางด้านล่าง, แล้วจึงทอดตัวเป็นแนวโค้งไปทางด้านหน้า, และเชื่อมต่อกับส่วนด้านหลังทางด้านปลายภายนอกด้านซ้ายและด้านขวาของส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93 ส่วนด้านบนของส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94 ต่อเข้ากับท่อแนวขวาง 91 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้

Signed by DIP-CA

ส่วนด้านหน้าล่างของส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94 ต่อเข้ากับส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 93 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้

คู่หนึ่งของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 95 ได้จัดให้มีไว้ ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 95 ได้จัดวางไว้ที่ด้านในเข้าไปในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะมากกว่าส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 92 ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 95 ได้จัดวางไว้ที่ด้านนอกออกไปในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะมากกว่าส่วนด้านบน (ส่วนที่เชื่อมต่อกับท่อแนวขวาง 91) ของส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94

อย่างน้อยส่วนหนึ่งของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลัง 95 ก่อรูปไว้เป็นรูปพัดซึ่งมีความกว้างในทิศทางขึ้น-ลงขยายกว้างไปทางด้านหลังในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ส่วนปลายภายนอกด้านซ้ายและด้านขวาของเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ได้รองรับไว้โดยส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 95 ตามลำดับ

ชิ้นส่วนกันสาด 80 ก่อรูปขึ้นด้วย ยกตัวอย่างเช่น ชิ้นประกอบยืดหยุ่น ดังเช่น ยาง ชิ้นส่วนกันสาด 80 มีความสามารถยืดหยุ่นได้ ชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้จัดวางไว้ระหว่างชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 และอุปกรณ์ควบคุม 9 ชิ้นส่วนกันสาด 80 ทอดตัวจากด้านหลังล่างของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 ไปทางด้านหลังล่างของแบตเตอรี่ด้านหลัง 100 ปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้จัดวางไว้ที่ด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 ปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้จัดวางไว้ที่ตำแหน่งด้านล่างต่ำกว่าจุดศูนย์กลางของท่อแนวขวาง 91 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ

ชิ้นส่วนกันสาด 80 กั้นแนวเสมือน J ที่เชื่อมต่อเพลาของล้อหลัง 3 และจุดกึ่งกลางของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ จุดกึ่งกลางของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 สมนัยกับจุดกึ่งกลาง (หากเจาะจงลงไปคือ จุดกึ่งกลางของส่วนหัวของสลักเกลียวยึดตรึงสำหรับการยึดตรึงและตรึงขั้วต่อสายไฟของระบบสายไฟ 65 กับฐานของขั้วต่อสายไฟ) ของส่วนยึดตรึงขั้วต่อสายไฟที่จัดให้มีไว้บนอุปกรณ์ควบคุม 9 แนวเสมือน J เอียงขึ้นไปทางด้านหน้าเมื่อเทียบกับระนาบแนวราบในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ชิ้นส่วนกันสาด 80 ทอดตัวเพื่อให้ตัดกับแนวเสมือน J ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ

ชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้ก่อรูปไว้เป็นรูปแบบของแผ่นไปตามทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา)

Signed by DIP-CA

ชิ้นส่วนกันสาด 80 รวมด้วย: ลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 81 ที่ขยายกว้างในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา); คู่หนึ่งของส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 82 ที่รองรับส่วนด้านหน้าซ้ายและขวาของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 81; และคู่หนึ่งของส่วนรองรับด้านหลังซ้ายและขวา 83 ที่รองรับส่วนด้านหลังซ้ายและขวาของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 81

ลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 81 ทอดตัวอย่างต่อเนื่องในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) เพื่อที่จะปิดที่ว่างระหว่างชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 และอุปกรณ์ควบคุม 9 ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา (ความกว้างมากที่สุดในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 81 สั้นกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของท่อแนวขวาง 91

ส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 82 ทอดตัวไปทางด้านหน้าและลงไปทางด้านล่างจากส่วนด้านหน้าซ้ายและขวาของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 81

ส่วนหนึ่งของส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 82 อาจทอดตัวไปตามเส้นรอบวงภายนอกของท่อแนวขวาง 91 รูสำหรับการรองรับส่วนด้านหน้าของชิ้นส่วนกันสาด 80 อาจก่อรูปไว้บนส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 82

ส่วนรองรับด้านหลังซ้ายและขวา 83 ได้จัดให้มีไว้บนส่วนด้านหลังซ้ายและขวาของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 81 ส่วนรองรับด้านหลังซ้ายและขวา 83 ได้จัดให้มีไว้อย่างสมนัยกับส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ด้านซ้ายและด้านขวา รูสำหรับการรองรับส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 80 อาจก่อรูปไว้บนส่วนรองรับด้านหลังซ้ายและขวา 83 อย่างน้อยส่วนหนึ่งของส่วนรองรับด้านหลังซ้าย 83 ได้จัดวางไว้ไปทางด้านหลังมากกว่าส่วนรองรับด้านหลังขวา 83 ส่วนรองรับด้านหลังซ้ายและขวา 83 อาจจัดวางไว้ที่ตำแหน่งเดียวกันในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของยานพาหนะ ยกตัวอย่างเช่น รูปแบบการจัดวางของส่วนรองรับด้านหลัง 83 สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามการกำหนดลักษณะเฉพาะของการออกแบบ

ชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้รองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน 90 ในรูปลักษณะนี้ ส่วนด้านหน้าของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้รองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน 90

คู่หนึ่งของชิ้นส่วนรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 99 ที่รองรับส่วนด้านหน้าของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้จัดให้มีไว้บนชิ้นประกอบตัวแขวน 90 ชิ้นส่วนรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 99 ยื่นขึ้นไปทางด้านหลังและขึ้นไปทางด้านบนจากส่วนภายนอกของท่อแนวขวาง 91 ในทิศทางตามความ

Signed by DIP-CA

กว้างของยานพาหนะออกไปมากกว่าส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 95 ชิ้นส่วนรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 99 สอดเข้าไปในรูของส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 82 ตามลำดับ และด้วยเหตุนี้ ส่วนด้านหน้าของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้รองรับไว้โดยท่อแนวขวาง 91 ส่วนด้านหน้าของชิ้นส่วนกันสาด 80 อาจรองรับไว้โดยท่อแนวขวาง 91 ในสถานะที่ส่วนหนึ่งของส่วนรองรับด้านหน้า 82 อยู่ตามเส้นรอบวงภายนอกของส่วนด้านหลังของท่อแนวขวาง 91

ในรูปลักษณะนี้ ส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 80 ครอบปิดปลายด้านหน้าของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 จากข้างบน ส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้รองรับไว้โดยส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลนด้านซ้ายและด้านขวา 72 สอดเข้าไปในรูของส่วนรองรับด้านหลังซ้ายและขวา 83 ตามลำดับ และด้วยเหตุนี้ ส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 80 จึงรองรับไว้ด้วยส่วนปลายด้านหน้าของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70

แบตเตอรี่ 100 มีขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะในแบตเตอรี่ด้านหลัง 100 ได้จัดให้มีขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 บนส่วนที่หันเข้าหาเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ในส่วนล่างด้านหน้าของลำตัวหลักของแบตเตอรี่ 101 ชิ้นส่วนกันสาด 80 จัดวางไปทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 ของแบตเตอรี่ด้านหลัง 100 ส่วนหนึ่งที่หันเข้าหาขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 ในชิ้นส่วนกันสาด 80 โค้งลงไปทางด้านล่าง

ระบบสายไฟ 65 ทอดตัวไปทางด้านหลังและขึ้นไปทางด้านบนจากส่วนด้านบน (ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63) ของอุปกรณ์ควบคุม 9 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ แล้วจึงทำให้เป็นแนวโค้งและทอดตัวไปทางด้านหน้าและลงไปทางด้านล่าง ต่อจากนั้น หลังจากระบบสายไฟ 65 ทอดตัวในขณะที่โค้งไปทางด้านหลังเพื่อหลีกเลี่ยงเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 และส่วนหนึ่งที่ทอดตัวไปทางด้านหลังของระบบสายไฟ 65 เชื่อมต่อกับหน่วยหมุนแกว่ง 8 (หากเจาะจงลงไปคือ มอเตอร์ไฟฟ้า 50)

ในรูปลักษณะนี้ ได้จัดให้มีอุปกรณ์ควบคุม 9 ที่มีส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ทางด้านบนในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะและหน่วยหมุนแกว่ง 8 ที่บรรจุมอเตอร์ไฟฟ้า 50 อุปกรณ์ควบคุม 9 และหน่วยหมุนแกว่ง 8 แต่ละชิ้น ได้จัดวางไว้ที่ด้านหลังของโครงกึ่งกลางแนวขวาง 23 และที่ด้านล่างของที่นั่ง 15 ดังนั้น อุปกรณ์ควบคุม 9 และมอเตอร์ไฟฟ้า 50 สามารถใกล้ชิดกันมากเท่าที่เป็นไปได้ เพราะฉะนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะลดระบบสายไฟ 65 ให้สั้นลง

Signed by DIP-CA

ระบบสายไฟ 65 ระหว่างอุปกรณ์ควบคุม 9 และมอเตอร์ไฟฟ้า 50 อาจก่อรูปส่วนดัดงอที่มีรูปร่างเป็นรูปตัว U ในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของยานพาหนะ) ข้างล่างเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25

ในสายไฟแบตเตอรี่ 105 ส่วนหนึ่งที่ทอดตัวในขณะที่ทำให้โค้งขึ้นไปทางด้านบนจากส่วนด้านบนของอุปกรณ์ควบคุม 9 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะเชื่อมต่อกับส่วนล่างด้านหน้า (หากเจาะจงลงไปคือ ขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 แต่ละขั้ว) ของคู่ของแบตเตอรี่ด้านหน้าและด้านหลัง 100

ในรูปลักษณะนี้ ได้จัดให้มีอุปกรณ์ควบคุม 9 ที่มีส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ที่ด้านบนในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะและแบตเตอรี่ 100 ที่มีขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 ที่ด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะ อุปกรณ์ควบคุม 9 และแบตเตอรี่ 100 ต่างก็จัดวางไว้ที่ด้านหลังของโครงกึ่งกลางแนวขวาง 23 ที่ด้านล่างของที่นั่ง 15 และที่ด้านหน้าของล้อหลัง 3 ด้วยเหตุนี้ อุปกรณ์ควบคุม 9 และแบตเตอรี่ 100 จึงสามารถใกล้ชิดกันมากเท่าที่เป็นไปได้ เพราะฉะนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะลดสายไฟแบตเตอรี่ 105 ให้สั้นลง

ในรูปลักษณะนี้ ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 ที่จัดวางไว้ที่ตำแหน่งสูงกว่าเส้นบอกระดับน้ำ H (อ้างอิงกับรูปที่ 1) เส้นบอกระดับน้ำ H ได้กำหนดไว้บนพื้นฐานของความสูงของการเอ่อท่วมที่เป็นไปได้ของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน

ยกตัวอย่างเช่น เส้นบอกระดับน้ำ H อาจกำหนดไปตามระนาบแนวราบที่ผ่านเพลา (เพลาของล้อหลัง 3) ยกตัวอย่างเช่น เป็นการดีที่จะให้ความมั่นใจในความสูงของการเอ่อท่วมโดยการจัดวางในแนวดิ่งของกล่องควบคุม 62 และการจัดวางฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 ไว้ที่ตำแหน่งของยานพาหนะที่สูงขึ้นมากเท่าที่เป็นไปได้

เป็นการดีที่อากาศในการเดินทางปะทะกับครีบระบายความร้อน 61 ของกล่องควบคุม 62 ได้โดยง่าย

ในรูปลักษณะนี้ ได้จัดให้มีชิ้นประกอบตัวแขวน 90 ที่ยึดจับอุปกรณ์ควบคุม 9 ในชิ้นประกอบตัวแขวน 90 ส่วนที่หันเข้าหาครีบระบายความร้อน 61 ของกล่องควบคุม 62 รวมด้วยส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94 ที่ก่อรูปไว้เป็นรูปตัว V คว่ำซึ่งเปิดออกที่ด้านล่างเมื่อมองจากทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของยานพาหนะ ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นไปได้ที่จะทำให้อากาศในการเดินทางปะทะกับครีบระบายความร้อน 61 ผ่านที่ว่างรอบส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 94 เพราะฉะนั้น ประสิทธิภาพการระบายความร้อนของอุปกรณ์ควบคุม 9 จึงได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น

Signed by DIP-CA

<การกระทำและผลของการกระทำ>

ตามที่บรรยายข้างต้น โครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน 1 ในรูปลักษณะที่บรรยายข้างต้นรวมด้วย: เพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ที่รองรับล้อหลัง 3 ของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน 1 และมอเตอร์ไฟฟ้า 50 ที่ขับล้อหลัง 3 ในลักษณะที่ล้อหลัง 3 และมอเตอร์ไฟฟ้า 50 หมุนแกว่งได้เมื่อเทียบกับโครงลำตัวของยานพาหนะ 5; อุปกรณ์ควบคุม 9 ที่จัดวางไว้ทางด้านหน้าของเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25, มีส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ที่ด้านบนในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะ, และควบคุมมอเตอร์ไฟฟ้า 50; ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 ที่ครอบปิดล้อหลัง 3 และตรึงไว้กับโครงลำตัวของยานพาหนะ 5; และชิ้นส่วนกันสาด 80 ที่จัดวางไว้ระหว่างชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 และอุปกรณ์ควบคุม 9 และทอดตัวไปทางด้านหลังจากด้านล่างของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้จัดวางไว้ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟ 63

ตามโครงแบบนี้เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้จัดวางไว้ที่ด้านสูงกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 แม้กระทั่งเมื่ออุปกรณ์ควบคุม 9 ได้จัดวางไว้ใกล้กับผิวดิน ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 มีการตอบสนองน้อยลงต่อปัจจัยภายนอกดังเช่น ฝุ่นและน้ำ ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะป้องกันส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 นอกจากนั้น ยังเป็นไปได้ที่จะเป็นเหตุให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานให้ดียิ่งขึ้น

ในรูปลักษณะที่บรรยายข้างต้น ชิ้นส่วนกันสาด 80 กั้นแนวเสมือน J ที่เชื่อมต่อเพลาของล้อหลัง 3 และจุดกึ่งกลางของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ

ตามโครงแบบนี้ เป็นไปได้ที่จะปกป้องส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 จากการสาดกระเซ็นของล้อหลัง 3

รูปลักษณะที่บรรยายข้างต้นยังรวมด้วย: ชิ้นประกอบตัวแขวน 90 ซึ่งยึดจับอุปกรณ์ควบคุม 9 ชิ้นส่วนกันสาด 80 รองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน 90

ยกตัวอย่างเช่น เพื่อที่จะลดชั่วโมงแรงงานในการประกอบในยานพาหนะไฟฟ้า ตัวอย่างหนึ่งของวิธีแก้ปัญหาวิธีหนึ่งคือการดำเนินการประกอบขนาดย่อมของมอเตอร์ไฟฟ้า 50 และอุปกรณ์ควบคุม 9 ไว้ล่วงหน้า

ตามโครงแบบนี้ เป็นไปได้ที่จะดำเนินการประกอบขนาดย่อมซึ่งชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้ประกอบเข้ากับชิ้นประกอบตัวแขวน 90 ซึ่งยึดจับอุปกรณ์ควบคุม 9 ไว้ล่วงหน้า ดังนั้น

Signed by DIP-CA

การประกอบในสายการประกอบขนาดย่อมจึงเป็นไปได้ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการลดลงของชั่วโมงแรงงานในการผลิต

รูปลักษณะที่บรรยายข้างต้นยังรวมด้วย: แบตเตอรี่ 100 ที่มีขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะ ชิ้นส่วนกันสาด 80 จัดวางไว้ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103

ตามโครงแบบนี้เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ได้จัดวางชิ้นส่วนกันสาด 80 ที่ด้านสูงกว่าขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 แม้กระทั่งเมื่อขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 ได้จัดวางไว้ใกล้กับผิวดิน ขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 มีการตอบสนองน้อยลงต่อปัจจัยภายนอก ดังเช่น ฝุ่นและน้ำ ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะป้องกันขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 นอกจากนั้น ชิ้นส่วนกันสาด 80 ยังป้องกันสายไฟแบตเตอรี่ 105 หรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้ที่เชื่อมต่อกับขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ 103 มิให้เปียก นอกจากนั้น ยังเป็นไปได้ที่จะป้องกันน้ำหรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้มิให้ไหลหยดจากสายไฟแบตเตอรี่ 105 และไปถึงที่ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม

ในรูปลักษณะที่บรรยายข้างต้น ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 รวมด้วยส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ที่รองรับไว้โดยโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 ส่วนด้านหน้าของชิ้นส่วนกันสาด 80 รองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน 90 ส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 80 ครอบปิดปลายด้านหน้าของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 จากข้างบนและได้รองรับไว้โดยส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72

ตามโครงแบบนี้ ชิ้นส่วนกันสาด 80 สามารถรองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน 90 และส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 นอกจากนั้น ส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 80 ยังสามารถรองรับไว้โดยส่วนรองรับที่แยกต่างหากจากชิ้นประกอบตัวแขวน 90

<รูปลักษณะที่สอง>

รูปลักษณะที่หนึ่งได้บรรยายไว้โดยใช้ตัวอย่างหนึ่งของโครงแบบซึ่งชิ้นส่วนกันสาด 80 รองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน 90 และส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน 72 ซึ่งอย่างไรก็ตาม รูปลักษณะนี้ไม่จำกัดไว้แต่เพียงนั้น ตามที่แสดงในรูปที่ 6 ถึงรูปที่ 8 รูปลักษณะที่สองแตกต่างจากรูปลักษณะที่หนึ่งที่ได้บรรยายไว้ข้างต้นในรูปแบบของโครงแบบที่รองรับชิ้นส่วนกันสาด 280 ในบทบรรยายต่อไปนี้ โครงแบบที่คล้ายกับโครงแบบของรูปลักษณะที่หนึ่งที่ได้บรรยายไว้ข้างต้นได้ระบุไว้โดยตัวเลขอ้างอิงเดียวกัน และจะงดการบรรยายในรายละเอียดของโครงแบบเหล่านั้น

Signed by DIP-CA

รูปที่ 6 เป็นรูปมุมมองด้านบนของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่สอง รูปที่ 7 เป็นรูปทัศนมิติของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่สองเมื่อมองจากด้านล่างซ้าย รูปที่ 8 เป็นรูปมุมมองด้านซ้ายที่รวมด้วยภาคตัดขวางของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟในรูปลักษณะที่สอง

ด้วยการอ้างอิงกับรูปที่ 6 ถึงรูปที่ 8 ชิ้นประกอบตัวแขวน 290 รวมด้วยท่อแนวขวาง 291 ที่ด้านปลายบนของชิ้นประกอบตัวแขวน 290 และรวมด้วยส่วนรองรับตรงกลาง 297 ที่ด้านกึ่งกลางของชิ้นประกอบตัวแขวน 290 ชิ้นส่วนกันสาด 280 ทอดตัวในช่วงจากท่อแนวขวาง 291 ถึงส่วนรองรับตรงกลาง 297

ชิ้นประกอบตัวแขวน 290 รวมด้วย: ท่อแนวขวาง 291 ที่ทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา); ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 292 ที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าจากท่อแนวขวาง 291; ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293 ที่ทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ที่ด้านหลังล่างของอุปกรณ์ควบคุม 9; คู่หนึ่งของส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ที่เชื่อมต่อท่อแนวขวาง 291 กับส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293; ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลัง 295 ที่ทอดตัวไปทางด้านหลังจากส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294; ท่อเชื่อมต่อ 296 ที่เชื่อมต่อส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 เข้าด้วยกัน; และส่วนรองรับตรงกลาง 297 ที่ทอดตัวเพื่อเชื่อมต่อส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 เข้าด้วยกัน

ท่อแนวขวาง 291 ได้จัดวางไว้ระหว่างส่วนด้านบน (ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63) ของอุปกรณ์ควบคุม 9 และชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 ท่อแนวขวาง 291 ได้จัดวางไว้ที่ด้านหลังบนของเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25

ท่อแนวขวาง 291 ก่อรูปไว้เป็นรูปทรงกระบอกไปตามทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของท่อแนวขวาง 291 ยาวกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของอุปกรณ์ควบคุม 9

คู่หนึ่งของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 292 ได้จัดให้มีไว้ ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 292 ได้จัดวางไว้ที่ด้านนอกออกไปในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะมากกว่าอุปกรณ์ควบคุม 9 ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 292 ครอบปิดส่วนด้านบน (ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63) ของอุปกรณ์ควบคุม 9 จากด้านนอกในทิศทางตามความกว้าง

Signed by DIP-CA

ของยานพาหนะ อย่างน้อยส่วนหนึ่งของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 292 ก่อรูปไว้เป็นรูปตัว U (ภาคตัดขวางรูปตัว U) ที่เปิดเข้ามาทางด้านในในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะเมื่อมองจากทิศทางของการทอดตัวของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 292 ส่วนด้านหลังของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 292 ต่อเข้ากับท่อแนวขวาง 291 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้ ส่วนด้านหน้าของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้า 292 ได้ตรึงไว้กับโครงด้านหลัง 22 โดยทางชิ้นประกอบยึดตรึง ดังเช่น สลักเกลียว

ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293 ได้จัดวางไว้ที่ด้านหน้าล่างของท่อแนวขวาง 291 ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293 ก่อรูปไว้เป็นรูปทรงกระบอกที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางสั้นกว่าเส้นผ่าศูนย์กลางของท่อแนวขวาง 291 ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293 จัดวางไว้ขนานกับท่อแนวขวาง 291 ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293 สั้นกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของท่อแนวขวาง 291 ส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293 ได้ตรึงไว้กับโครงด้านหลัง 22 โดยทางชิ้นประกอบยึดตรึง ดังเช่น สลักเกลียวและแป้นยึด

ส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ทอดตัวให้เป็นรูปโค้งไปทางด้านหน้าและลงไปทางด้านล่างจากท่อแนวขวาง 291 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ทอดตัวเอียงกับทิศทางขึ้น-ลงไปตามขอบภายนอกด้านซ้ายและด้านขวาของอุปกรณ์ควบคุม 9 ส่วนด้านบนของส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ต่อเข้ากับท่อแนวขวาง 291 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้ ส่วนล่างด้านหน้าของส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ต่อเข้ากับส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้

คู่หนึ่งของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 295 ได้จัดให้มีไว้ ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 295 ได้จัดวางไว้ที่ด้านในเข้าไปในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะมากกว่าส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 292 ส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 295 เชื่อมต่อกับส่วนด้านบน (ส่วนที่เชื่อมต่อกับท่อเชื่อมต่อ 296) ของส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลง 294 อย่างน้อยส่วนหนึ่งของส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลัง 295 ก่อรูปไว้เป็นรูปโค้งที่เป็นรูปโค้งไปทางด้านหลังและลงไปทางด้านล่างในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ส่วนปลาย

Signed by DIP-CA

ภายนอกด้านซ้ายและด้านขวาของเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 ได้รองรับไว้โดยส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 295 ตามลำดับ

ท่อเชื่อมต่อ 296 ได้จัดวางไว้ระหว่างท่อแนวขวาง 291 และส่วนที่ทอดตัวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา 293 ท่อเชื่อมต่อ 296 ได้จัดวางไว้ที่ตำแหน่งด้านล่างต่ำกว่าส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหลังซ้ายและขวา 295 ท่อเชื่อมต่อ 296 ก่อรูปไว้เป็นรูปทรงกระบอกที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางสั้นกว่าเส้นผ่าศูนย์กลางของท่อแนวขวาง 291 ท่อเชื่อมต่อ 296 ได้จัดวางไว้ขนานกับท่อแนวขวาง 291 ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของท่อเชื่อมต่อ 296 สั้นกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของท่อแนวขวาง 291 ส่วนปลายภายนอกด้านซ้ายและด้านขวาของท่อเชื่อมต่อ 296 ต่อเข้ากับส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้

ส่วนรองรับตรงกลาง 297 ได้ก่อรูปไว้เป็นรูปข้อเหวี่ยงที่ทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา)

ส่วนรองรับตรงกลาง 297 รวมด้วย: ส่วนที่ก่อรูปไว้เป็นรูปตัว U ที่เปิดออกที่ด้านหน้าของยานพาหนะ; ส่วนที่รองรับส่วนด้านหน้าของชิ้นส่วนกันสาด 280; และส่วนที่ทอดตัวไปตามส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ส่วนไปตามส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ในส่วนรองรับตรงกลาง 297 ต่อเข้ากับส่วนเชื่อมต่อในทิศทางขึ้น-ลงด้านซ้ายและด้านขวา 294 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้

ชิ้นส่วนกันสาด 280 ก่อรูปขึ้นด้วย ยกตัวอย่างเช่น ชิ้นประกอบยืดหยุ่น ดังเช่น ยาง ชิ้นส่วนกันสาด 280 มีความสามารถยืดหยุ่นได้ ชิ้นส่วนกันสาด 280 ได้จัดวางไว้ระหว่างชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 และอุปกรณ์ควบคุม 9 ชิ้นส่วนกันสาด 280 ทอดตัวจากด้านหลังล่างของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 ไปทางด้านหลังล่างของแบตเตอรี่ด้านหลัง 100 ปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาด 280 ได้จัดวางไว้ที่ด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9

ชิ้นส่วนกันสาด 280 ได้ก่อรูปไว้เป็นรูปแบบของแผ่นไปตามทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ชิ้นส่วนกันสาด 280 รวมด้วย: ลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 281 ที่ขยายกว้างในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา); คู่หนึ่งของส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 282 ที่รองรับส่วนด้านหน้าซ้ายและขวาของลำตัวหลักของ

Signed by DIP-CA

ชิ้นส่วนป้องกัน 281; และส่วนรองรับด้านหลัง 283 ที่รองรับส่วนด้านหลังของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 281

ลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 281 ทอดตัวอย่างต่อเนื่องในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) เพื่อที่จะปิดที่ว่างระหว่างชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 และอุปกรณ์ควบคุม 9 ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา (ความกว้างมากที่สุดในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 281 สั้นกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของท่อแนวขวาง 291

ส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 282 ทอดตัวไปทางด้านหน้าและลงไปทางด้านล่างจากส่วนด้านหน้าซ้ายและขวาของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 281 ส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 282 อาจมีความยาวที่เอื้ออำนวยให้ส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 282 พันรอบส่วนหนึ่งของส่วนรองรับตรงกลาง 297 ยกตัวอย่างเช่น ส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 282 อาจรองรับไว้โดยการพันรอบส่วนหนึ่งของส่วนรองรับตรงกลาง 297

ส่วนรองรับด้านหลัง 283 ได้จัดให้มีไว้บนส่วนด้านหลังของลำตัวหลักของชิ้นส่วนป้องกัน 281 ส่วนรองรับด้านหลัง 283 อาจมีความยาวที่เอื้ออำนวยให้ส่วนรองรับด้านหลัง 283 พันรอบส่วนหนึ่งของท่อแนวขวาง 291 ยกตัวอย่างเช่น ส่วนรองรับด้านหลัง 283 อาจรองรับไว้โดยการพันรอบส่วนหนึ่งของท่อแนวขวาง 291

ชิ้นส่วนกันสาด 280 ครอบปิดท่อแนวขวาง 291 จากข้างบน ส่วนหนึ่ง (ส่วนล่างด้านหน้า) ของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 ทอดตัวลงไปต่ำกว่าจุดศูนย์กลางของท่อแนวขวาง 291 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ, แล้วดัดงอขึ้นไปทางด้านบนในบริเวณใกล้ชิดกับท่อแนวขวาง 291 และครอบปิดท่อแนวขวาง 291 จากข้างบนร่วมกับชิ้นส่วนกันสาด 280

คู่หนึ่งของชิ้นส่วนรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 299 ที่รองรับส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 280 ได้จัดให้มีไว้บนชิ้นประกอบตัวแขวน 290 ชิ้นส่วนรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 299 ยื่นลงไปทางด้านหลังและลงไปทางด้านล่างจากส่วนภายในของท่อแนวขวาง 291 ในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะเข้ามามากกว่าส่วนที่ทอดตัวไปทางด้านหน้าซ้ายและขวา 292 ส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 280 ได้พันรอบส่วนหนึ่งของท่อแนวขวาง 291, ชิ้นส่วนรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 299 สอดเข้าไปในรูด้านซ้ายและด้านขวาของส่วนรองรับด้านหลัง 283 ตามลำดับ และด้วยเหตุนี้ ส่วนด้านหลังของชิ้นส่วนกันสาด 280 จึงรองรับไว้โดยท่อแนวขวาง 291

Signed by DIP-CA

ในรูปลักษณะนี้ ชิ้นส่วนกันสาด 280 ทอดตัวอยู่ในช่วงจากท่อแนวขวาง 291 ถึงส่วนรองรับตรงกลาง 297 ส่วนรองรับด้านหลัง 283 พันรอบส่วนหนึ่งของท่อแนวขวาง 291, แต่ละส่วนของส่วนรองรับด้านหน้าซ้ายและขวา 282 พันรอบส่วนหนึ่งของส่วนรองรับตรงกลาง 297 และด้วยเหตุนี้ ชิ้นส่วนกันสาด 280 จึงรองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน 290

ส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 ที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่างจากส่วนด้านหน้าของพื้นผิวด้านล่างของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 ได้จัดให้มีไว้บนชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270, และสัน 274 ที่ยื่นลงไปทางด้านล่างที่ตำแหน่งไปทางด้านหน้ามากกว่าส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 ได้จัดให้มีไว้บนชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270

ส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 ทอดตัวลงไปทางด้านล่างจากส่วนที่หันเข้าหาส่วนหลังด้านล่างของแบตเตอรี่ด้านหลัง 100 ในส่วนด้านหน้าของพื้นผิวด้านล่างของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 ปลายด้านล่างของส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 ได้จัดวางไว้ที่ตำแหน่งที่ต่ำกว่าท่อแนวขวาง 291 และที่ตำแหน่งสูงกว่าเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25

สัน 274 ทอดตัวลงไปทางด้านล่างจากส่วนหนึ่งทางด้านหลังไกลออกไปเกินกว่าท่อแนวขวาง 291 และทางด้านหน้าไกลออกไปเกินกว่าส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 ในส่วนด้านหน้าของพื้นผิวด้านล่างของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 ปลายด้านล่างของสัน 274 จัดวางไว้ที่ตำแหน่งสูงกว่าปลายด้านล่างของส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 ปลายด้านล่างของสัน 274 ได้จัดวางไว้ที่ตำแหน่งสูงกว่าปลายด้านล่างของท่อแนวขวาง 291

ในรูปลักษณะที่สอง ชิ้นประกอบตัวแขวน 290 รวมด้วยท่อแนวขวาง 291 ทางด้านปลายบนของชิ้นประกอบตัวแขวน 290 และรวมด้วยส่วนรองรับตรงกลาง 297 ที่ด้านตรงกลางของชิ้นประกอบตัวแขวน 290

ชิ้นส่วนกันสาด 280 ทอดตัวอยู่ในช่วงจากท่อแนวขวาง 291 ถึงส่วนรองรับตรงกลาง 297

ตามโครงแบบนี้ ชิ้นส่วนกันสาด 280 สามารถรองรับไว้โดยเพียงชิ้นประกอบตัวแขวน 290 เพราะฉะนั้น การประกอบในสายการประกอบขนาดย่อมจึงเป็นไปได้ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการลดลงของชั่วโมงแรงงานในการผลิต

ในรูปลักษณะที่สอง ชิ้นส่วนกันสาด 280 ครอบปิดท่อแนวขวาง 291 จากข้างบน ส่วนหนึ่งของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 ทอดตัวลงต่อไปต่ำกว่าจุดศูนย์กลางของท่อแนวขวาง 291 ในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ ต่อจากนั้นจะได้รับการดัดงอขึ้นไปทางด้านบนในบริเวณใกล้ชิดกับท่อแนวขวาง 291 และครอบปิดท่อแนวขวาง 291 จากข้างบนร่วมกับชิ้นส่วนกันสาด 280

Signed by DIP-CA

ตามโครงแบบนี้ เป็นไปได้ที่จะป้องกันน้ำหรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้มิให้เข้ามาในด้านข้างของอุปกรณ์ควบคุม 9 อย่างมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

ในรูปลักษณะที่สอง ส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 ที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่างจากส่วนด้านหน้าของพื้นผิวด้านล่างของชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270 ได้จัดให้มีไว้บนชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270, และสัน 274 ที่ยื่นลงไปทางด้านล่างที่ตำแหน่งไปทางด้านหน้ามากกว่าส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 ได้จัดให้มีไว้บนชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 270

ตามโครงแบบนี้ ด้วยโครงแบบสองช่วงของส่วนที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่าง 273 และสัน 274 เป็นไปได้ที่จะป้องกันน้ำหรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้จากด้านหลังของยานพาหนะมิให้เข้ามาทางด้านอุปกรณ์ควบคุม 9

<รูปลักษณะที่สาม>

รูปลักษณะที่หนึ่งได้บรรยายไว้โดยใช้ตัวอย่างหนึ่งของโครงแบบบซึ่งล้อหลัง 3 ได้รองรับไว้โดยส่วนปลายด้านหลังของหน่วยหมุนแกว่ง 8 อย่างไรก็ตาม รูปลักษณะนี้ไม่จำกัดไว้แต่เพียงนั้น ตามที่แสดงในรูปที่ 9 รูปลักษณะที่สามแตกต่างจากรูปลักษณะที่หนึ่งที่บรรยายข้างต้นในรูปแบบของโครงแบบที่รองรับล้อหลัง 3 ในบทบรรยายต่อไปนี้ โครงแบบที่คล้ายกับโครงแบบของรูปลักษณะที่หนึ่งที่บรรยายข้างต้นได้ระบุไว้โดยตัวเลขอ้างอิงเดียวกัน และจะงดการบรรยายในรายละเอียดของโครงแบบที่คล้ายกันนั้น

รูปที่ 9 เป็นรูปมุมมองด้านซ้ายของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานในรูปลักษณะที่สาม

ตามที่แสดงในรูปที่ 9 ยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานรวมด้วยมอเตอร์ที่ติดตั้งภายในล้อ 350 (ตัวอย่างหนึ่งของมอเตอร์ไฟฟ้า) ที่ขับล้อหลัง 3 และแกนหมุนแกว่ง 306 ที่รองรับมอเตอร์ที่ติดตั้งภายในล้อ 350

มอเตอร์ที่ติดตั้งภายในล้อ 350 ได้จัดวางไว้ที่ด้านในของล้อของล้อหลัง 3 มอเตอร์ที่ติดตั้งภายในล้อ 350 ได้รองรับไว้โดยส่วนด้านหลังของแกนหมุนแกว่ง 306 ส่วนด้านหน้าของแกนหมุนแกว่ง 306 ได้รองรับไว้เพื่อให้หมุนแกว่งขึ้นและลงได้โดยโครงลำตัวของยานพาหนะ 5 โดยทางเพลารองรับการหมุนแกว่ง 25 แกนหมุนแกว่ง 306 ประกอบขึ้นเป็นระบบรองรับแบบหน่วยหมุนแกว่งร่วมกับมอเตอร์ที่ติดตั้งภายในล้อ 350 และตัวรับแรงกระแทกด้านหลัง 41

ในรูปลักษณะที่สาม ในโครงแบบที่รวมด้วยมอเตอร์ที่ติดตั้งภายในล้อ 350, ปลายด้านล่างของชิ้นส่วนกันสาด 80 ได้จัดวางไว้ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9

Signed by DIP-CA

ตามโครงแบบนี้ ในโครงแบบที่รวมด้วยมอเตอร์ที่ติดตั้งภายในล้อ 350 เป็นไปได้ที่จะป้องกันส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9 นอกจากนั้น ยังเป็นไปได้ที่จะเป็นเหตุให้เกิดการปรับปรุงให้ดีขึ้นของประสิทธิภาพของพลังงาน

<ตัวอย่างของอุปกรณ์ควบคุมในโครงสร้าง>

รูปที่ 10 เป็นรูปทัศนมิติของอุปกรณ์ควบคุม 9 ในโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟ รูปที่ 11 เป็นรูปมุมมองด้านบนของอุปกรณ์ควบคุม 9 ในโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟ

ด้วยการอ้างอิงกับรูปที่ 10 และรูปที่ 11 อุปกรณ์ควบคุม 9 อาจมีส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ทางด้านบนในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะและรวมด้วยฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 ซึ่งได้จัดให้มีส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ไว้บนฐานของขั้วต่อสายไฟนั้น และฝาครอบฐาน 120 ที่ครอบปิดฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 จากข้างบน

ฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 ทอดตัวออกไปทางด้านนอกไกลกว่ากล่องควบคุม 62 ในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลัง ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 ได้จัดวางไว้ที่ด้านในเข้าไปข้างในมากกว่ากล่องควบคุม 62 ในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลัง จึงเป็นไปได้ที่จะขจัดเส้นทางการรั่วของกล่องควบคุม 62 จากส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9

ฝาครอบฐาน 120 ติดไว้กับฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 โดยชิ้นประกอบยึดติด 129 ดังเช่นตัวหนีบจับที่ทำด้วยเรซิน ฝาครอบฐาน 120 ได้ตรึงไว้โดยตัวหนีบจับกับฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ฝาครอบฐาน 120 ได้รับการยึดด้วยสลักเกลียวกับฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 เป็นไปได้ที่จะไม่ใช้ปุ่มยึดสำหรับการตรึงด้วยสลักเกลียวและขจัดเส้นทางการรั่วของกล่องควบคุม 62 จากส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ของอุปกรณ์ควบคุม 9

ฝาครอบฐาน 120 เปิดโล่งที่ด้านหลังเพื่อที่จะเผยส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่ง ด้วยเหตุนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ฝาครอบฐาน 120 ครอบปิดส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่งโดยไม่เผยส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่ง จึงเป็นไปได้ที่จะปรับปรุงการระบายน้ำทิ้งหลังจากที่ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 เปียก

ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่ง ได้จัดให้มีไว้เป็นระยะในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) บนฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 ในบรรดาส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่ง ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 สองส่วนที่จัดวางแนวไว้ทางด้านซ้ายได้จัดให้มีไว้อย่างสมนัยกับสายไฟแบตเตอรี่ของขั้วไฟฟ้าบวกและลบ ส่วนที่เหลือของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 (ส่วนขั้วต่อ

Signed by DIP-CA

สายไฟ 63 สามส่วนที่จัดวางแนวไว้ทางด้านขวา) ได้จัดให้มีไว้อย่างสมนัยกับระบบสายไฟสามเฟส (แต่ละเฟสของยูวีดับเบิลยู (UVW)) ที่ยื่นออกจากมอเตอร์ไฟฟ้า

ฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 รวมด้วยลำตัวหลักของฐาน 111 ซึ่งได้จัดให้มีส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่งไว้ข้างบน และส่วนแนวตั้ง 112 ที่ตั้งขึ้นจากลำตัวหลักของฐาน 111

ลำตัวหลักของฐาน 111 ได้ก่อรูปไว้เป็นรูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่มีด้านยาวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ในมุมมองด้านบน ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของลำตัวหลักของฐาน 111 สั้นกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของอุปกรณ์ควบคุม 9 ความยาวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของลำตัวหลักของฐาน 111 ยาวกว่าความยาวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของอุปกรณ์ควบคุม 9 (ไม่รวมครีบระบายความร้อน 61) ความยาวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของลำตัวหลักของฐาน 111 ยาวกว่าความยาวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของกล่องควบคุม 62

ส่วนด้านหน้าของฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 ทอดตัวไปทางด้านหน้าในลักษณะที่ขอบปลายด้านหน้าของลำตัวหลักของฐาน 111 อยู่ที่ตำแหน่งไปทางด้านหน้ามากกว่าพื้นผิวด้านหน้าของกล่องควบคุม 62 ส่วนด้านหลังของฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 ทอดตัวไปทางด้านหลังในลักษณะที่ขอบปลายด้านหลังของลำตัวหลักของฐาน 111 อยู่ที่ตำแหน่งไปทางด้านหลังมากกว่าพื้นผิวด้านหลังของกล่องควบคุม 62 ขอบปลายด้านหลังของลำตัวหลักของฐาน 111 เหลื่อมซ้อนกับส่วนหนึ่ง (ส่วนหนึ่งทางด้านหน้ามากกว่าปลายด้านหลังของครีบระบายความร้อน 61) ของครีบระบายความร้อน 61 จำนวนหนึ่งในมุมมองด้านบน

ส่วนแนวตั้ง 112 รวมด้วย: ส่วนผนังด้านหน้า 113 ที่จัดวางไว้ทางด้านหน้าของส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่ง และทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ; และส่วนผนังกั้นแบ่ง 114 จำนวนหนึ่งที่แยกส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่ง และทอดตัวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลัง

ความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของส่วนผนังด้านหน้า 113 สั้นกว่าความยาวในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาของลำตัวหลักของฐาน 111 ส่วนผนังด้านหน้า 113 ทอดตัวยาวต่อเนื่องในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวาเพื่อให้อยู่ที่ตำแหน่งออกไปภายนอกในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวามากกว่าส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 ด้านนอกสุดในทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา

ความยาวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของส่วนผนังกั้นแบ่ง 114 สั้นกว่าความยาวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังของลำตัวหลักของฐาน 111 ส่วนผนังกั้นแบ่ง 114 ทอดตัวยาวต่อเนื่องในทิศทาง

Signed by DIP-CA

ด้านหน้า-ด้านหลังเพื่อเชื่อมต่อพื้นผิวด้านหลังของส่วนผนังด้านหน้า 113 และขอบปลายด้านหลังของลำตัวหลักของฐาน 111 เข้าด้วยกัน

ฝาครอบฐาน 120 รวมด้วย: ส่วนฝาครอบด้านซ้าย 121 ที่ครอบปิดส่วนด้านซ้าย (ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 สองส่วนที่จัดแนวไว้ทางด้านซ้ายในบรรดาส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 จำนวนหนึ่ง) ของฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 จากข้างบน; ส่วนฝาครอบด้านขวา 122 ที่ครอบปิดส่วนด้านขวา (ส่วนขั้วต่อสายไฟ 63 สามส่วนที่จัดแนวไว้ทางด้านขวา) ของฐานของขั้วต่อสายไฟ 110 จากข้างบน, ชิ้นส่วนยึดติดด้านซ้าย 123 ที่ทอดตัวในขณะที่โค้งงอไปทางด้านซ้ายและลงไปทางด้านล่างจากส่วนปลายด้านล่างซ้ายของส่วนฝาครอบด้านซ้าย 121; ชิ้นส่วนยึดติดด้านขวา 124 ที่ทอดตัวในขณะที่โค้งงอไปทางด้านขวาและลงไปทางด้านล่างจากส่วนปลายด้านล่างขวาของส่วนฝาครอบด้านขวา 122; และชิ้นส่วนยึดติดตรงกลาง 125 ที่ทอดตัวลงไปทางด้านล่างจากส่วนหนึ่งทางด้านตรงกลางที่เชื่อมต่อส่วนฝาครอบด้านซ้าย 121 กับส่วนฝาครอบด้านขวา 122 แล้วดัดงอ และทอดตัวไปทางด้านหลัง

ส่วนฝาครอบด้านซ้ายและด้านขวา 121, 122 ทอดตัวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังในลักษณะที่ความยาวในทิศทางขึ้น-ลงทางด้านหลังยาวมากขึ้นอีก รูซึ่งเปิดโล่งในทิศทางขึ้น-ลงและซึ่งชิ้นประกอบยึดติด 129 ดังเช่น ตัวหนีบจับสามารถสอดเข้าไปข้างในได้นั้นก่อรูปไว้บนชิ้นส่วนยึดติดตรงกลาง 125 รูซึ่งเปิดโล่งในทิศทางขึ้น-ลงและซึ่งชิ้นประกอบยึดติด 129 สามารถสอดเข้าไปข้างในได้นั้นก่อรูปไว้บนลำตัวหลักของฐาน 111 ยกตัวอย่างเช่น โดยการจัดวางฝาครอบฐาน 120 ไว้บนลำตัวหลักของฐาน 111 และการสอดชิ้นประกอบยึดติด 129 เข้าไปในรูของแต่ละชิ้นของชิ้นส่วนยึดติดตรงกลาง 125 และลำตัวหลักของฐาน 111 จากข้างบน เป็นไปได้ที่จะติดฝาครอบฐาน 120 เข้ากับฐานของขั้วต่อสายไฟ 110

<ตัวอย่างของกรรมวิธีการประกอบในโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟ>

รูปที่ 12 เป็นรูปมุมมองที่แสดงตัวอย่างหนึ่งของกรรมวิธีการประกอบในโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟ

ตามที่แสดงในรูปที่ 12 กรรมวิธีการประกอบในโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟอาจรวมด้วยสายการประกอบย่อย SL1, SL2 จำนวนหนึ่ง

ยกตัวอย่างเช่น สายการประกอบย่อย SL1, SL2 จำนวนหนึ่งรวมด้วยสายการประกอบย่อยสายที่หนึ่ง SL1 สำหรับการประกอบชุดประกอบของชุดจ่ายกำลังไฟฟ้าชนิดพกพาได้ (ต่อจากนี้ไปจะอ้างถึงเป็น “เอ็มพีพี” (“MPP”)) และสายการประกอบย่อยสายที่สอง SL2 สำหรับการประกอบชุดประกอบของระบบรองรับด้านหลังที่รวมด้วยหน่วยหมุนแกว่ง

Signed by DIP-CA

ยกตัวอย่างเช่น สายการประกอบย่อยสายที่หนึ่ง SL1 รวมด้วยสายการติดตั้งเอ็มพีพีสำหรับการประกอบชุดประกอบที่ติดตั้งและรองรับเอ็มพีพีและสายการประกอบขนาดย่อมของส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการประกอบชุดประกอบของส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์จำนวนหนึ่ง ยกตัวอย่างเช่น ส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์จำนวนหนึ่งรวมด้วยตัวปิดเปิดวงจรไฟฟ้า, ตัวอัดประจุล่วงหน้า, ตัวคุมค่าการลดแรงดันไฟฟ้า, กล่องเต้ารับ, และส่วนประกอบในทำนองเดียวกันนี้

ชุดประกอบของเอ็มพีพีที่ประกอบไว้ในสายการประกอบย่อยสายที่หนึ่ง SL1 และชุดประกอบของระบบรองรับด้านหลังที่ประกอบไว้ในสายการประกอบย่อยสายที่สอง SL2 ได้ติดตั้งไว้บนโครงลำตัวของยานพาหนะ ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะประกอบส่วนหนึ่ง (ส่วนที่ไม่รวมชิ้นส่วนบังโคลนท้าย 70 และสิ่งในทำนองเดียวกันนี้) ของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟตามวิธีการนี้ เนื่องจากเป็นการเพียงพอที่จะประกอบชุดประกอบย่อยสองชุดเข้ากับโครงลำตัวของยานพาหนะ เป็นไปได้ที่จะประกอบส่วนหนึ่งของโครงสร้างป้องกันขั้วต่อสายไฟได้โดยง่าย

<ตัวอย่างของมาตรการด้านการสาดกระเซ็นของน้ำของขาตั้งหลัก>

รูปที่ 13 เป็นรูปมุมมองด้านหน้าที่แสดงตัวอย่างหนึ่งของมาตรการด้านการสาดกระเซ็นของน้ำของขาตั้งหลัก 27 รูปที่ 14 เป็นรูปทัศนมิติของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 ของขาตั้งหลัก 27 รูปที่ 15 เป็นรูปมุมมองด้านบนของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 รูปที่ 16 เป็นรูปมุมมองด้านข้างของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130

ด้วยการอ้างอิงกับรูปที่ 13 ถึงรูปที่ 16 ชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 ที่ป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำอาจจัดให้มีไว้บนขาตั้งหลัก 27

เมื่อขาตั้งหลัก 27 อยู่ที่ตำแหน่งจัดเก็บ (ต่อจากนี้ไปยังอ้างถึงเป็นเพียง “สถานะจัดเก็บ”) ซึ่งในตำแหน่งนี้ ขาตั้งรองรับด้านซ้ายและด้านขวา 28 ทอดตัวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ, แผ่นสัมผัสพื้นดินด้านซ้ายและด้านขวา 29 เว้นระยะห่างจากผิวดิน, และยานพาหนะสามารถเดินทางได้ ในสถานะจัดเก็บ ขาตั้งรองรับ 28 ทอดตัวเอียงไปทางทิศทางไปทางด้านหลังของยานพาหนะและออกไปทางภายนอกในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ ในสถานะจัดเก็บ แผ่นสัมผัสพื้นดินด้านซ้ายและด้านขวา 29 ทอดตัวในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะเกินปลายด้านหลังของขาตั้งรองรับ 28 จากส่วนหนึ่งที่เชื่อมต่อกับปลายด้านหลังของขาตั้งรองรับ 28 และได้ก่อรูปไว้เป็นรูปร่างที่เป็นรูปโค้งที่เปิดโล่งขึ้นไปทางด้านหน้า

ในสถานะจัดเก็บ ชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 ได้ก่อรูปไว้เป็นรูปร่างซึ่งส่วนหนึ่งทางด้านแผ่นสัมผัสพื้นดินด้านซ้ายและด้านขวา 29 ได้รับการตัดในมุมมองด้านบน ดังนั้น

Signed by DIP-CA

เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 ทอดตัวไปทางด้านแผ่นสัมผัสพื้นดินด้านซ้ายและด้านขวา 29 จึงเป็นไปได้ที่จะขจัดความรู้สึกของการยกขึ้นที่ผู้ครอบครองรู้สึกในระหว่างการเดินทางของยานพาหนะ

ในสถานะจัดเก็บ ชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 รวมด้วยส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 ที่จัดวางไว้บนพื้นผิวด้านบนของขาตั้งรองรับ 28 และส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านข้าง 132 ที่เชื่อมต่อกับส่วนขอบภายนอกในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะของส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 และจัดวางไว้บนด้านนอกของขาตั้งรองรับ 28

ในสถานะจัดเก็บ ส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 ได้ก่อรูปไว้เป็นรูปห้าเหลี่ยมซึ่งมีด้านหนึ่งไปตามทิศทางตามยาวของขาตั้งรองรับ 28 ในมุมมองด้านบน ในสถานะจัดเก็บ ส่วนขอบภายนอกในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะของส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 ทอดตัวเอียงไปทางภายนอกมากกว่าขาตั้งรองรับ 28 เพื่อให้อยู่ที่ตำแหน่งภายนอกออกไปมากขึ้นในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะไปทางด้านหลังมากยิ่งขึ้นในมุมมองด้านบนส่วนไปตามทิศทางตามยาวของขาตั้งรองรับ 28 ในส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 ต่อเข้ากับขาตั้งรองรับ 28 ยกตัวอย่างเช่น โดยการเชื่อมติดหรือวิธีการในทำนองเดียวกันนี้

ในสถานะจัดเก็บ ส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านข้าง 132 ทอดยาวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังในมุมมองด้านข้างและก่อรูปไว้เป็นรูปร่างที่ยื่นลงไปทางด้านล่าง ในสถานะจัดเก็บ ส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านข้าง 132 รวมด้วย: ส่วนขอบล่างด้านหน้าที่ทอดตัวเอียงให้อยู่ที่ตำแหน่งด้านล่างไปทางด้านหลังจากด้านปลายด้านหน้าในมุมมองด้านข้าง; ส่วนขอบล่างด้านหลังที่ทอดตัวเอียงไปทางด้านหลังและขึ้นไปด้านบนจากปลายด้านล่างของส่วนขอบล่างด้านหน้า; และส่วนขอบของปลายด้านหลังที่ทอดตัวขึ้นไปทางด้านบนจากปลายด้านหลังของส่วนขอบล่างด้านหลัง

รูเจาะทะลุจำนวนหนึ่งได้ก่อรูปไว้ในชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 รูเจาะทะลุจำนวนหนึ่งได้ก่อรูปไว้ในแต่ละส่วนของส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 และส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านข้าง 132 ต่อจากนี้ไป รูเจาะทะลุที่ก่อรูปไว้ในส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 และรูเจาะทะลุที่ก่อรูปไว้ในส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านข้าง 132 ยังอ้างถึงเป็น “รูของพื้นผิวด้านบน” และ “รูของพื้นผิวด้านข้าง” ตามลำดับ

รูของพื้นผิวด้านบนได้ก่อรูปไว้เพื่อให้อยู่ในแนวไปตามโครงร่างของส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 ในสถานะจัดเก็บ รูของพื้นผิวด้านบนสามรูได้ก่อรูปไว้เป็นระยะในทิศทาง

Signed by DIP-CA

ตามยาวของขาตั้งรองรับ 28 ในมุมมองด้านบน ในสถานะจัดเก็บ รูของพื้นผิวด้านบนสามรูทอดตัวขนานกับขอบของปลายด้านหลัง (หนึ่งด้านที่หันเข้าหาแผ่นสัมผัสพื้นดิน 29) ของส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านบน 131 ในมุมมองด้านบน ในสถานะจัดเก็บ รูที่ด้านหลังสุดในบรรดารูของพื้นผิวด้านบนสามรูมีความยาวมากที่สุดในทิศทางตามยาว ในสถานะจัดเก็บ ความยาวในทิศทางตามยาวของรูของพื้นผิวด้านบนสามรูยาวมากขึ้นเรียงตามลำดับจากด้านหน้าไปด้านหลัง

รูของพื้นผิวด้านข้างได้ก่อรูปไว้เพื่อให้อยู่ในแนวไปตามโครงร่างของส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านข้าง 132 ในสถานะจัดเก็บ รูของพื้นผิวด้านข้างห้ารูได้ก่อรูปไว้เป็นระยะในทิศทางตามยาวของขาตั้งรองรับ 28 ในมุมมองด้านข้าง ในสถานะจัดเก็บ รูของพื้นผิวด้านข้างห้ารูทอดตัวขนานกับขอบของปลายด้านหลัง (หนึ่งด้านที่หันเข้าหาแผ่นสัมผัสพื้นดิน 29) ของส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านข้าง 132 ในมุมมองด้านข้าง ในสถานะจัดเก็บ รูที่สองจากด้านหลังในบรรดารูของพื้นผิวด้านข้างห้ารูมีความยาวมากที่สุดในทิศทางตามยาว ในสถานะจัดเก็บ ความยาวในทิศทางตามยาวของรูของพื้นผิวด้านข้างห้ารูสั้นลงเรียงตามลำดับไปทางแต่ละด้านของด้านหน้าและด้านหลังด้วยการอ้างอิงกับรูที่สองจากด้านหลัง

รูปที่ 17 เป็นรูปทัศนมิติที่บรรยายการกระทำของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 รูปที่ 18 เป็นรูปทัศนมิติที่แสดงการสาดกระเซ็นของน้ำของตัวอย่างเปรียบเทียบ

ด้วยการอ้างอิงกับรูปที่ 18 ในกรณีของตัวอย่างเปรียบเทียบ (ไม่มีชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130) มีความเป็นไปได้สูงว่าน้ำสาดกระเซ็นกลับขึ้นไปทางด้านบน (ในทิศทางของลูกศรที่แสดงในรูปที่ 18) โดยแผ่นสัมผัสพื้นดิน 29 ของขาตั้งหลัก 27 เพราะฉะนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่น้ำสาดกระเซ็นกลับไปทางด้านหลังของผู้ครอบครอง

ในอีกนัยหนึ่ง ตามรูปลักษณะนี้ตามที่แสดงในรูปที่ 17 โดยการรวมด้วยชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 บนขาตั้งหลัก 27 เป็นไปได้ที่จะป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำในกรณีของรูปลักษณะนี้ เป็นไปได้ที่จะปรับแก้การไหลของน้ำในทิศทางลงไปทางด้านหลัง (ทิศทางของลูกศรที่แสดงในรูปที่ 17) โดยส่วนหนึ่ง (ส่วนขอบล่างด้านหน้าของส่วนปรับแก้การไหลของพื้นผิวด้านข้าง 132) ของชิ้นประกอบป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำ 130 เพราะฉะนั้น จึงมีความเป็นไปได้ต่ำที่น้ำจะสาดกระเซ็นกลับขึ้นไปทางด้านบน ตามรูปลักษณะนี้ ด้วยการปรับแก้การไหลของน้ำไปทิศทางด้านหลังของยานพาหนะ เป็นไปได้ที่จะป้องกันการสาดกระเซ็นของน้ำทางด้านหลังของผู้ครอบครอง

<ตัวอย่างของส่วนรูปขอบของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า>

Signed by DIP-CA

รูปที่ 19 เป็นรูปทัศนมิติของส่วนรูปขอบ 140 ของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 17 รูปที่ 20 เป็นรูปมุมมองด้านหน้าของส่วนรูปขอบ 140 ของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 17

ด้วยการอ้างอิงกับรูปที่ 19 และรูปที่ 20 ส่วนรูปขอบ 140 สำหรับการนำอากาศในการเดินทางหรือสิ่งในทำนองเดียวกันนี้อาจก่อรูปไว้บนชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 17

ชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 17 รวมด้วยลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 18 ที่จัดวางไว้ทางด้านหน้าของส้อมด้านหน้า 10 และครอบปิดส่วนด้านบนของล้อหน้า 2 จากข้างบน ส่วนหนึ่งของลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 18 ก่อรูปไว้เป็นรูปตัว U (รูปตัว U คว่ำ) ที่เปิดโล่งที่ด้านล่างเมื่อมองจากทิศทางด้านหน้า-ด้านหลัง

ส่วนช่องเปิด 19 ที่เปิดโล่งในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านซ้าย-ด้านขวา) ได้ก่อรูปไว้บนส่วนด้านซ้ายและขวาของลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 18 ส่วนช่องเปิด 19 ได้ก่อรูปไว้เป็นรูปสามเหลี่ยม (หากเจาะจงลงไปคือ รูปสามเหลี่ยมที่มีหนึ่งด้านไปตามขอบหน้าด้านซ้ายและด้านขวาของลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 18 และมีมุมกลมมน) เมื่อมองจากทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ

ส่วนรูปขอบ 140 ยื่นไปทางด้านนอกในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะจากพื้นผิวด้านซ้ายและด้านขวาของลำตัวหลักของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 18 ส่วนรูปขอบ 140 ได้ก่อรูปไว้เป็นรูปโค้ง (รูปตัว C ที่เปิดโล่งในทิศทางขึ้นไปทางด้านหลัง) ที่เป็นรูปโค้งไปตามขอบภายนอกด้านหน้าของส่วนช่องเปิด 19 เมื่อมองจากทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ ส่วนรูปขอบ 140 รวมด้วย: ส่วนเอียงด้านหน้า 141 ที่ทอดตัวเอียงไปตามขอบล่างด้านหน้าของส่วนช่องเปิด 19 เมื่อมองจากทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ; ส่วนโค้งด้านบน 142 ที่เชื่อมต่อกับปลายด้านบนของส่วนเอียงด้านหน้า 141 และเป็นรูปโค้งไปตามส่วนกลมมนของมุมบนด้านหน้าของส่วนช่องเปิด 19; และส่วนโค้งด้านล่าง 143 ที่เชื่อมต่อกับปลายด้านล่างของส่วนเอียงด้านหน้า 141 และเป็นรูปโค้งไปตามส่วนกลมมนของมุมด้านล่างของส่วนช่องเปิด 19

ในกรณีของตัวอย่างเปรียบเทียบ (ไม่แสดงไว้) ที่ไม่มีส่วนรูปขอบ 140 มีความเป็นไปได้สูงที่อากาศในการเดินทางจะเข้ามาในส่วนช่องเปิด 19 ของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 17 เพราะฉะนั้น จึงมีความเป็นไปได้ว่าระบบบังคับทิศทางได้รับการจำกัดไว้ และเป็นไปไม่ได้ที่จะใช้การบังคับทิศทางอัตโนมัติในเกียร์ว่าง

ในอีกทางหนึ่ง ตามรูปลักษณะนี้ ส่วนรูปขอบ 140 ได้ก่อรูปไว้บนชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 17 ที่ด้านปลายหน้าของส่วนช่องเปิด 19 และด้วยเหตุนี้จึงเป็นไปได้ที่อากาศ (อากาศในการเดินทาง) จะ

Signed by DIP-CA

ได้รับการขจัดออก เพราะฉะนั้น ความเป็นไปได้ว่าอากาศในการเดินทางจะเข้ามาน้อยในส่วนช่องเปิด 19 ของชิ้นส่วนบังโคลนหน้า 17 ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่จะใช้การบังคับทิศทางอัตโนมัติในเกียร์ว่าง

รูปที่ 21 เป็นรูปทัศนมิติของส่วนรูปสัน 151, 152 ของฝาครอบข้างล่าง 37

ตามที่แสดงในรูปที่ 21 ส่วนรูปสัน 151, 152 สำหรับการขจัดอากาศในการเดินทางออกอาจก่อรูปไว้บนฝาครอบข้างล่าง 37

ส่วนรูปสัน 151, 152 ยื่นลงไปทางด้านล่างจากส่วนด้านล่างของพื้นผิวด้านหลังของฝาครอบข้างล่าง 37

คู่หนึ่งของส่วนสำหรับการขยายตัวด้านซ้ายและด้านขวา 150 ที่ทอดตัวในทิศทางด้านหน้า-ด้านหลังและขยายตัวลงไปทางด้านล่างได้ก่อรูปไว้บนส่วนด้านหลังของพื้นผิวด้านล่างของฝาครอบข้างล่าง 37 ส่วนสำหรับการขยายตัว 150 ได้ก่อรูปไว้ทางด้านปลายภายนอกด้านซ้ายและด้านขวาของส่วนด้านหลังของพื้นผิวด้านล่างของฝาครอบข้างล่าง 37 ส่วนสำหรับการขยายตัว 150 ทอดตัวไปตามขอบของปลายภายนอกด้านซ้ายและด้านขวาของส่วนด้านหลังของพื้นผิวด้านล่างของฝาครอบข้างล่าง 37

ส่วนรูปสัน 151, 152 รวมด้วยคู่หนึ่งของส่วนรูปสันด้านหน้าซ้ายและขวา 151 ที่จัดวางไว้ทางด้านหน้าของส่วนสำหรับการขยายตัวด้านซ้ายและด้านขวา 150 และส่วนรูปสันด้านหลัง152 ที่จัดวางไว้ทางด้านหลังของส่วนสำหรับการขยายตัวด้านซ้ายและด้านขวา 150 ส่วนรูปสันด้านหน้าซ้ายและขวา 151 ได้ก่อรูปไว้เพื่อให้เหลื่อมซ้อนกับส่วนสำหรับการขยายตัวด้านซ้ายและด้านขวา 150 ตามลำดับเมื่อมองจากทิศทางด้านหน้า-ด้านหลัง ส่วนรูปสันด้านหลัง 152 ทอดตัวอย่างต่อเนื่องในทิศทางตามความกว้างของยานพาหนะ (ทิศทางด้านหน้า-ด้านหลัง) เพื่อให้เหลื่อมซ้อนกับแต่ละส่วนของส่วนสำหรับการขยายตัวด้านซ้ายและด้านขวา 150 เมื่อมองจากทิศทางด้านหน้า-ด้านหลัง

ในกรณีของตัวอย่างเปรียบเทียบ (ไม่มีส่วนรูปสัน 151, 152) อากาศ (อากาศในการเดินทาง) ไหลไปตามฝาครอบข้างล่าง 37 เพราะฉะนั้น จึงมีความรู้สึกอย่างมากของการได้รับการจำกัดของลำตัวของยานพาหนะที่ผู้ครอบครองรู้สึกในระหว่างการเดินทางของยานพาหนะ (หากเจาะจงลงไปคือเกิดความรู้สึกของการได้รับการจำกัดของส่วนด้านหลังของลำตัวของยานพาหนะ) จึงมีความเป็นไปได้ว่าเสถียรภาพจะด้อยลง

ในอีกทางหนึ่ง ตามรูปลักษณะนี้ ส่วนรูปสัน 151, 152 ได้ก่อรูปไว้บนส่วนด้านหลังของพื้นผิวด้านล่างของฝาครอบข้างล่าง 37 และด้วยเหตุนี้ อากาศ (อากาศในการเดินทาง) สามารถ

Signed by DIP-CA

นำออกไปได้โดยส่วนรูปสัน 151, 152 เพราะฉะนั้น ความรู้สึกของการได้รับการจำกัดของส่วนด้านหลังของลำตัวยานพาหนะจึงได้ขจัดออกไป ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการปรับปรุงให้ดีขึ้นของเสถียรภาพ

<ตัวอย่างของการดัดแปร>

รูปลักษณะข้างต้นได้บรรยายไว้โดยใช้ตัวอย่างหนึ่งซึ่งชิ้นส่วนกันสาดกั้นแนวเสมือนที่เชื่อมต่อเพลาของล้อหลังและจุดกึ่งกลางของส่วนขั้วต่อสายไฟในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ อย่างไรก็ตาม รูปลักษณะนี้ไม่จำกัดไว้แต่เพียงนั้น ยกตัวอย่างเช่น ชิ้นส่วนกันสาดอาจจัดวางไว้เพื่อหลีกเลี่ยงแนวเสมือนที่เชื่อมต่อเพลาของล้อหลังและจุดกึ่งกลางของส่วนขั้วต่อสายไฟในมุมมองด้านข้างของยานพาหนะ รูปแบบการจัดวางของชิ้นส่วนกันสาดสามารถเปลี่ยนแปลงตามการกำหนดลักษณะเฉพาะของการออกแบบ

รูปลักษณะข้างต้นได้บรรยายไว้โดยใช้ตัวอย่างหนึ่งซึ่งชิ้นประกอบตัวแขวนที่ยึดจับอุปกรณ์ควบคุมได้จัดให้มีไว้เพิ่มเติม และชิ้นส่วนกันสาดได้รองรับไว้โดยชิ้นประกอบตัวแขวน; อย่างไรก็ตาม รูปลักษณะนี้ไม่จำกัดไว้แต่เพียงนั้น ยกตัวอย่างเช่น อุปกรณ์ควบคุมและ/หรือชิ้นส่วนกันสาดอาจรองรับไว้โดยโครงลำตัวของยานพาหนะ ยกตัวอย่างเช่น ชิ้นส่วนกันสาดอาจรองรับไว้โดยชิ้นประกอบที่แยกต่างหากจากชิ้นประกอบตัวแขวน รูปแบบการรองรับของชิ้นส่วนกันสาดสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามการกำหนดลักษณะเฉพาะของการออกแบบ

รูปลักษณะข้างต้นได้บรรยายไว้โดยใช้ตัวอย่างหนึ่งซึ่งแบตเตอรี่ที่มีขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะได้จัดให้มีไว้เพิ่มเติม และชิ้นส่วนกันสาดได้จัดวางไว้ทางด้านล่างในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะต่ำกว่าขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ อย่างไรก็ตาม รูปลักษณะนี้ไม่จำกัดไว้แต่เพียงนั้น ยกตัวอย่างเช่น อย่างน้อยส่วนหนึ่งของชิ้นส่วนกันสาดอาจจัดวางไว้ทางด้านบนในทิศทางขึ้น-ลงของยานพาหนะสูงกว่าขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่ รูปแบบการจัดวางชิ้นส่วนกันสาดเมื่อเทียบกับขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามการกำหนดลักษณะเฉพาะของการออกแบบ

การประดิษฐ์นี้ไม่จำกัดไว้แต่เพียงรูปลักษณะที่บรรยายข้างต้น ยกตัวอย่างเช่น การประยุกต์ใช้โครงแบบของรูปลักษณะไม่จำกัดไว้แต่เพียงรถจักรยานยนต์แบบสกูเตอร์ และโครงแบบของรูปลักษณะอาจประยุกต์ใช้กับแบบต่าง ๆ ของยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน ยานพาหนะชนิดขับขี่บนอานรวมด้วยยานพาหนะทั้งหมดที่ซึ่งผู้ขับขี่ขี่โดยการคร่อมลำตัวของยานพาหนะ และไม่รวมด้วยแต่เพียงรถจักรยานยนต์ (ที่รวมด้วยรถจักรยานชนิดขับด้วยมอเตอร์ และ

Signed by DIP-CA

ยานพาหนะแบบสกูเตอร์) แต่ยังรวมด้วยยานพาหนะชนิดสามล้อ (ที่รวมด้วยยานพาหนะที่มีล้อหน้าสองล้อและล้อหลังหนึ่งล้อนอกจากยานพาหนะที่มีล้อหน้าหนึ่งล้อและล้อหลังสองล้อ) หรือยานพาหนะชนิดสี่ล้อ (รถบักกี (buggy) ชนิดสี่ล้อหรือยานพาหนะในทำนองเดียวกันนี้)

โครงแบบในรูปลักษณะที่บรรยายข้างต้นเป็นเพียงตัวอย่างของการประดิษฐ์นี้ และการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ สามารถกระทำได้โดยไม่ออกนอกขอบเขตของการประดิษฐ์นี้ ดังเช่น การแทนที่ส่วนประกอบของรูปลักษณะด้วยส่วนประกอบที่ทราบกันดีแล้ว

คำอธิบายโดยย่อของตัวเลขอ้างอิง

1	ยานพาหนะชนิดขับขี่บนอาน
3	ล้อหลัง
5	โครงลำตัวของยานพาหนะ
9	อุปกรณ์ควบคุม
25	เพลารองรับการหมุนแกว่ง
50	มอเตอร์ไฟฟ้า
63	ส่วนขั้วต่อสายไฟ
70	ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย
72	ส่วนรองรับชิ้นส่วนบังโคลน
80	ชิ้นส่วนกันสาด
90	ชิ้นประกอบตัวแขวน
100	แบตเตอรี่
103	ขั้วต่อสายไฟแบตเตอรี่
270	ชิ้นส่วนบังโคลนท้าย
290	ชิ้นประกอบตัวแขวน
291	ท่อแนวขวาง
297	ส่วนรองรับตรงกลาง
350	มอเตอร์ที่ติดตั้งภายในล้อ (มอเตอร์ไฟฟ้า)
J	แนวเสมือน

<u>วิธีการในการประดิษฐ์ที่ดีที่สุด</u>

เหมือนกับที่ได้บรรยายไว้ในการเปิดเผยการประดิษฐ์โดยสมบูรณ์

Signed by DIP-CA