



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

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

(11)



1-0029220

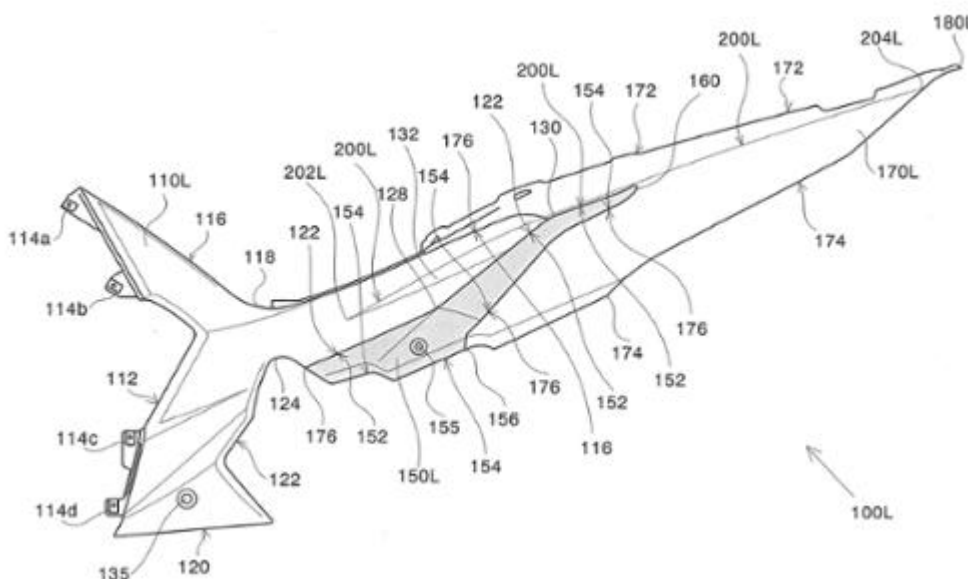
(51)⁷ B62J 23/00

(13) B

- (21) 1-2016-02208 (22) 04/12/2013
(86) PCT/TH2013/000063 04/12/2013 (87) WO 2015/084272 11/06/2015
(45) 25/08/2021 401 (43) 26/09/2016 342A
(73) HONDA MOTOR COMPANY LIMITED (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN
(72) YANAGITA, Kiyoshi (JP); APIROMBOONSOM, Jaturong (TH);
WONGPRASERT, Nirote (TH); PARAMATIKUL, Romrut (TH);
BUTBUMROONG, Aliracha (TH).
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KẾT CẤU TẮM CHE BÊN CỦA XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu tấm che bên có tấm che bên ống chính kéo dài lên phía trên và về phía sau từ phía dưới yên theo chiều dài của tấm che thân phía sau và có đường nóc chéch lên phía trên liên tục theo quan sát, tạo một khẩu độ rộng nhất của xe máy nhằm tạo khả năng cho quá trình sản xuất sử dụng các khuôn sản xuất có kích cỡ nhỏ hơn và truyền tải hình dạng tấm che mới, ấn tượng. Thành phần tấm che được bố trí tiếp giáp với và là phía dưới tấm che bên ống chính chéch về phía sau và lên phía trên cho đến khi tiếp cận hoặc gần tiếp cận đường nóc của tấm che thân phía sau để làm giảm mức độ mà hành khách phải giang rộng hai chân của họ, cải thiện được sự tiện lợi và đỡ khi hai chân của họ đặt trên kết cấu tấm che bên, cải thiện việc đỡ và bảo vệ tấm che màu khi hai bàn chân của họ được định vị trên các bậc để chân của hành khách.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Nói chung sáng chế đề cập tới kết cấu tấm che bên dùng cho phương tiện giao thông kiểu yên ngựa hoặc kiểu ngồi để chân hai bên như là xe máy sườn đầm. Tấm che hai bên ống chính kéo dài về phía sau và lên phía trên trên các phần của ống chính về phía yên xe máy, và một cặp các tấm che thân phía sau được nối với tấm che bên ống chính ở các phần bên phía sau của phương tiện giao thông phía dưới yên. Đường nóc dốc lên phía trên tiếp giáp theo quan sát xác định khẩu độ rộng nhất của kết cấu tấm che bên của xe máy kéo dài lên phía trên và ra phía sau từ phía dưới yên theo chiều dài của tấm che thân phía sau. Thành phần tấm che được bố trí tiếp giáp với và phía dưới tấm che bên ống chính dốc về phía sau và lên phía trên, cho đến khi tiếp cận hoặc gần như tiếp cận với đường nóc của tấm che thân phía sau.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Patent Nhật Bản JP 4076530 mô tả xe máy có tấm che chân 33 nối với một cặp các tấm che thân 34L, 34R và phía dưới các tấm che thân 34L, 34R, một cặp các tấm che bên 35L, 35R để che các phần bên phía dưới bên trái và bên phải của xe máy.

Patent Nhật Bản JP 4076530 nêu lên rằng, các tấm che bên 35L, 35R che vùng phía trên của động cơ xe máy và kéo dài cho đến khi gần như là tiếp cận phía trên của các bậc để chân của hành khách. Ngoài ra, từng tấm che bên 35L, 35R kéo dài cho đến khi tiếp cận mép phía trên của bánh sau. Kết quả là, mỗi tấm che bên 35L, 35R phủ lên một vùng không gian rộng lớn. Việc sản xuất các tấm bên này 35L, 35R đòi hỏi các khuôn

sản xuất lớn. Ngoài ra, mặc dù các tấm che bên 35L, 35R được bộc lộ trong JP 4076530 là các phần quan trọng của mẫu xe máy, chúng thể hiện diện tích tổng quát, hình dạng không thật ấn tượng không tạo cho xe máy hình thức trực quan mới, sắc nét.

Hơn nữa, mỗi tấm che bên 35L, 35R không kéo dài lên phía trên cho đến khi tiếp cận đường biên đặc trưng hoặc đường nóc phân biệt bằng sự quan sát của tấm che thân tương ứng của nó 34L, 34R. Kết quả là, đường nóc của từng tấm che thân 34L, 34R cần phải được kéo giãn hoặc mở rộng ra từ phần giữa của xe máy sang bên trái và bên phải, yêu cầu để hành khách giang rộng hai chân của họ khi hai chân của họ được định vị trên các bậc để chân của hành khách.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu tấm che bên của xe máy có thể được sản xuất bằng cách sử dụng các khuôn sản xuất nhỏ hơn mà truyền tải hình ảnh trực quan một thiết kế kiểu mới, gây ấn tượng và làm giảm mức độ mà hành khách cần phải giang rộng hai chân của họ, tạo sự thoải mái và sự đỡ khi hai chân của hành khách được đặt trên kết cấu tấm che bên, cải thiện được việc đỡ và bảo vệ lớp phủ màu khi hai chân của hành khách được định vị trên các bậc để chân của hành khách.

Sáng chế theo điểm 1 đề xuất kết cấu tấm che bên dùng cho xe máy, kết cấu tấm che bên này bao gồm: (a) tấm che hai bên ống chính để nối với tấm che chân, trong đó tấm che bên ống chính phủ lên ống chính bên trái hoặc bên phải của xe máy và kéo dài từ phần phía trên của động cơ đến phần phía dưới của yên xe; (b) tấm che thân phía sau để kéo dài xuống phía dưới yên và phủ lên phần phía sau xe máy và nối với tấm che bên ống chính này, trong đó đường nóc được tạo ra để xác định phạm vi rộng nhất

của kết cấu tấm che bên theo các hướng về phía trước và phía sau, khác biệt ở chỗ là kết cấu tấm che bên bao gồm: (c) thành phần tấm che để chéch lên phía trên về phía sau xe máy, kéo dài từ phía dưới tấm che bên ống chính này cho đến khi tiếp cận hoặc gần như tiếp cận đường nóc trên tấm che thân phía sau, ở vị trí chông lên về mặt kết cấu lên phía trên và xuống phía dưới với tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau theo các hướng về phía trước và phía sau, trong đó thành phần tấm che được tạo hình dáng để tạo ra bề mặt lõm nghiêng về phía trong từ gần với đường nóc về phía trong xe máy, và thành phần tấm che kéo dài đến vùng gần với vị trí ở đó chân của hành khách được dự kiến là nằm gần với đường nóc trên tấm che thân phía sau.

Sáng chế theo điểm 2 là tấm che bên của xe máy, kết cấu tấm che bên này bao gồm: (a) tấm che bên ống chính để nối với tấm che chân, trong đó tấm che bên ống chính này phủ lên ống chính bên trái hoặc ống chính bên phải của xe máy và kéo dài từ phần phía trên của động cơ đến phần phía dưới của yên xe; (b) tấm che thân phía sau để kéo dài xuống dưới yên xe và phủ lên phần phía sau xe máy và nối với tấm che bên ống chính này, trong đó đường nóc được tạo ra để xác định phạm vi rộng nhất của kết cấu tấm che bên theo các hướng về phía trước và phía sau, khác biệt ở chỗ là kết cấu tấm che bên bao gồm: (c) thành phần tấm che để chéch lên phía trên về phía sau xe máy, kéo dài từ phía dưới tấm che bên ống chính này cho đến khi tiếp cận hoặc gần như tiếp cận đường nóc trên tấm che thân phía sau, ở vị trí chông lên về mặt kết cấu lên phía trên và xuống phía dưới với tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau theo các hướng về phía trước và phía sau, trong đó tấm che phía sau này có phần bị cắt bỏ gần với đường nóc và trong đó thành phần tấm che này tạo bề mặt lõm được lắp ráp để chiếm phần bị cắt bỏ để che các phần phía trong của xe máy.

Sáng chế theo điểm 3 là kết cấu tấm che bên của xe máy, kết cấu tấm che bên này bao gồm: (a) tấm che bên ống chính để nối với tấm che chân, trong đó tấm che bên ống chính này phủ lên ống chính bên trái hoặc ống chính bên phải của xe máy và kéo dài từ phần phía trên của động cơ đến phần phía dưới của yên xe; (b) tấm che thân phía sau để kéo dài xuống dưới yên xe và phủ lên phần phía sau xe máy và nối với tấm che bên ống chính này, trong đó đường nóc được tạo ra để xác định phạm vi rộng nhất của kết cấu tấm che bên theo các hướng về phía trước và phía sau, khác biệt ở chỗ là kết cấu tấm che bên bao gồm: (c) thành phần tấm che để chéch lên phía trên về phía sau xe máy, kéo dài từ phía dưới tấm che bên ống chính này cho đến khi tiếp cận hoặc gần như tiếp cận đường nóc trên tấm che thân phía sau, ở vị trí chùng lên về mặt kết cấu lên phía trên và xuống phía dưới với tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau theo các hướng về phía trước và phía sau, trong đó thành phần tấm che này được tạo hình để có biên dạng lõm gần với phần của đường nóc của tấm che thân phía sau, và đường biên phía trên của biên dạng lõm được kéo thẳng hàng gần như là song song theo một phần của đường nóc của tấm che thân phía sau.

Sáng chế theo điểm 4 có, trong kết cấu tấm che bên của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ điểm 1 đến điểm 3, đặc trưng là tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau có các bề mặt được phun màu hoặc được sơn phun màu và trong đó thành phần tấm che có bề mặt không được phun màu, không được sơn phun màu và được tạo màu nhựa (ví dụ là được tạo màu nhựa đen).

Sáng chế theo điểm 5 có, trong kết cấu tấm che bên của xe máy theo điểm 3, đặc trưng là đường biên phía trên của biên dạng lõm là gần như được kéo thẳng hàng đối với đường nóc được tạo ra bởi tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau.

Sáng chế theo điểm 6 có, trong kết cấu tấm che bên của xe máy theo điểm 4, đặc trưng là thành phần tấm che tiếp giáp, lắp vào hoặc phủ lên ba phần, khoảng hoặc vùng bao gồm phần phía dưới của tấm che bên ống chính, và phần được chèn ở giữa tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau theo các hướng lên phía trên và xuống phía dưới và phần bị cắt bỏ của tấm che thân phía sau .

Sáng chế theo điểm 7 có, trong kết cấu tấm che bên của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ điểm 1 đến điểm 6, đặc trưng là thành phần tấm che kéo dài phía sau hộp đựng mũ bảo hiểm được bố trí phía dưới yên xe, cho đến khi tiếp cận với cạnh của bình nhiên liệu.

Kết cấu tấm che của xe máy theo sáng chế được bộc lộ trong điểm 1, việc lắp ráp thành phần tấm che ở giữa tấm che thân phía sau và tấm che bên ống chính tạo sự nâng đỡ với kiểu dáng kết cấu tấm che bên của xe máy trong đó mỗi tấm che thân phía sau và tấm che bên ống chính có thể là các tấm nhỏ hơn so với các tấm theo kỹ thuật trước sáng chế. Kết quả là, không yêu cầu các khuôn sản xuất lớn, nhờ đó làm giảm chi phí. Ngoài ra, thành phần tấm che dốc lên phía trên về phía sau xe máy, truyền tải hình ảnh trực quan thon nhỏ và sắc nét. Ngoài ra, vì thành phần tấm che gần như tiếp cận với đường nóc của kết cấu tấm che bên của xe máy, thành phần tấm che này có thể được tạo ra như là kết cấu có bề mặt không được phun màu hoặc bề mặt được sơn phun để bảo vệ bề mặt sơn của đường nóc và hình dạng của thành phần tấm che thu được theo kết cấu tấm che bên của xe máy có thể đỡ một cách dễ dàng và thuận tiện hai chân người lái xe. Thành phần tấm che này có thể được tạo ra càng nhỏ càng tốt, không cần thiết phải kéo dài thành phần tấm che một cách quá mức, ngoài ra, hình dạng của tấm che có thể ngăn cản không để hai chân hành khách tiếp xúc một cách quá mạnh với đường nóc.

Kết cấu tấm che bên của xe máy theo sáng chế bộc lộ trong điểm 2, việc lắp ráp thành phần tấm che ở giữa tấm che thân phía sau và tấm che bên ống chính tạo sự nâng đỡ với kiểu dáng kết cấu tấm che bên của xe máy trong đó mỗi tấm che thân phía sau và tấm che bên ống chính có thể là các tấm nhỏ hơn so với các tấm theo kỹ thuật trước sáng chế. Kết quả là, không yêu cầu các khuôn sản xuất lớn, nhờ đó làm giảm chi phí. Ngoài ra, thành phần tấm che dốc lên phía trên về phía sau xe máy, truyền tải hình ảnh trực quan thon nhỏ và sắc nét. Ngoài ra, vì thành phần tấm che gần như tiếp cận với đường nóc của kết cấu tấm che bên của xe máy, thành phần tấm che này có thể được tạo ra như là kết cấu có bề mặt không được phun màu hoặc bề mặt được sơn phun để bảo vệ bề mặt sơn của đường nóc và hình dạng của thành phần tấm che thu được theo kết cấu tấm che bên của xe máy có thể đỡ một cách dễ dàng và thuận tiện hai chân người lái xe. Bề mặt lõm dễ dàng được tạo hình và sản xuất, và dễ dàng để chèn vào trong phần cắt bỏ.

Kết cấu tấm che bên của xe máy theo sáng chế được bộc lộ trong điểm 3, việc lắp ráp thành phần tấm che ở giữa tấm che thân phía sau và tấm che bên ống chính tạo sự nâng đỡ với kiểu dáng kết cấu tấm che bên của xe máy trong đó mỗi tấm che thân phía sau và tấm che bên ống chính có thể là các tấm nhỏ hơn so với các tấm theo kỹ thuật trước sáng chế. Kết quả là, không yêu cầu các khuôn sản xuất lớn, nhờ đó làm giảm chi phí. Ngoài ra, thành phần tấm che dốc lên phía trên về phía sau xe máy, truyền tải hình ảnh trực quan thon nhỏ và sắc nét. Ngoài ra, vì thành phần tấm che gần như tiếp cận với đường nóc của kết cấu tấm che bên của xe máy, thành phần tấm che này có thể được tạo ra như là kết cấu có bề mặt không được phun màu hoặc bề mặt được sơn phun để bảo vệ bề mặt sơn của đường nóc và hình dạng của thành phần tấm che thu được theo kết cấu tấm che bên của xe máy có thể đỡ một cách dễ dàng và thuận tiện hai chân người lái xe.

Thành phần tấm che lõm được lắp ráp sao cho nó được sắp xếp song song với đường nóc của tấm che thân phía sau, tạo độ cao của đường nóc nhìn thấy một cách nổi bật hơn và tăng cường độ sắc nét khi nhìn của kiểu dáng tổng thể kết cấu tấm che bên của xe máy.

Kết cấu tấm che bên của xe máy theo sáng chế được bộc lộ trong điểm 4, thành phần tấm che, được lắp ở giữa hai bề mặt màu phun, có màu đen, làm nâng cao hình thức trực quan đối với tấm che thân phía sau và tấm che bên ống chính thể hiện một cách rõ ràng là thành phần tấm che này kéo dài lên phía trên về phía sau của phương tiện giao thông, theo kiểu tăng cường một cách trực quan sự thon nhỏ và sắc nét của kiểu dáng kết cấu tấm che bên của xe máy. Các dấu vết gây ra bởi sự cọ xát của hai chân hành khách lên thành phần tấm che sẽ không nhìn thấy nhờ màu sắc đen của tấm che.

Kết cấu tấm che bên của xe máy theo sáng chế được bộc lộ trong điểm 5, việc kéo thẳng hàng của phần phía trên của tấm che đối với đường nóc kéo dài theo tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau tăng cường theo quan sát đường trước-sau của đường nóc theo mặt bên của xe máy.

Kết cấu tấm che của xe máy theo sáng chế được bộc lộ trong điểm 6, tấm che kéo dài từ phần phía trước của khung ở mặt phía dưới của tấm che bên ống chính và tiếp cận với phần được cắt bỏ gần với đường nóc của tấm che thân phía sau, tăng cường độ thon nhỏ và sắc nét của kiểu dáng kết cấu tấm che bên của xe máy.

Theo sáng chế được bộc lộ trong điểm 7, tấm che được lắp một cách chắc chắn (ví dụ, một cách chặt) với tấm che thân phía sau, làm cho độ bền hoặc tính liên kết kết cấu được tăng cường hơn so với một tấm chất dẻo duy nhất và khả năng để bảo vệ các phần của hộp đựng mũ bảo hiểm và bình nhiên liệu được tăng cường.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu nhìn từ bên trái của xe máy có kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu nhìn từ bên phải của xe máy đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy là phần đối nhau với kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.3A là hình chiếu phía ngoài hoặc là hình chiếu nhìn từ bên ngoài của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.3B là hình chiếu nhìn từ bên ngoài của kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.3C là hình chiếu nhìn từ bên ngoài của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy đã được thể hiện trên Fig.3A, thể hiện các điểm cố định hoặc bắt chặt theo dạng đường nét đứt, nhờ đó ba kết cấu con tách riêng tạo thành kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy có thể được lắp ráp với nhau.

Fig.4A là hình chiếu phía trong hoặc hình chiếu nhìn từ phía trong của kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy đã được thể hiện trên Fig.3B, thể hiện các mặt cắt AA, BB và CC chỉ ra các kết cấu cố định cụ thể ở đó các phần của kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy được nối một cách chắc chắn với nhau và được giữ ở vị trí.

Fig.4B là hình chiếu nhìn từ phía trong của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy đã được thể hiện trên Fig.3A, chỉ ra các điểm lắp vào và các điểm cố định tạo thuận lợi cho việc lắp ráp kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy.

Fig.5 là hình chiếu nhìn từ bên trái của các phần phía sau xe máy đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy có thành phần tấm che kéo dài lên phía trên về phía sau xe máy và kéo dài theo phương nằm ngang đi qua hộp đựng mũ bảo hiểm được bố trí phía dưới yên xe, cho đến khi tiếp cận phần bên của bình nhiên liệu cũng được bố trí phía dưới yên xe, phía sau hộp đựng mũ bảo hiểm.

Fig.6 là hình chiếu nhìn từ bên trái xe máy đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy đối với các vị trí của người lái xe đại diện và hành khách đại diện trên yên xe máy.

Fig.7 là hình chiếu nhìn từ bên trái xe máy đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy và cụm động cơ đối với vị trí của người lái xe và hành khách đại diện trên yên xe máy.

Fig.8 là hình chiếu nhìn từ bên phải xe máy đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy và bộ tiêu âm đối với vị trí của người lái xe và hành khách đại diện trên yên xe máy.

Mô tả chi tiết sáng chế

Fig.1 là hình chiếu nhìn từ bên trái của xe máy hoặc xe gắn máy 10 bao gồm kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L theo một phương án của sáng chế; và Fig.2 là hình chiếu nhìn từ bên phải của xe máy 10 đã được thể hiện trên Fig.1 bao gồm kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 100R là phần đối nhau với kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L theo một phương án của sáng chế. Đề cập đến từng xe máy đã được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, theo vài phương án, xe máy 10, hoặc thể hiện các thành phần kết cấu hoặc các đặc điểm tương ứng với, là xe máy kiểu khung chính sườn đầm, theo cách hiểu bởi chuyên gia có kỹ năng trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này. Như vậy, xe máy 10 bao gồm

khung kết cấu phía dưới được tạo ra từ một nhóm các thành phần khung, các ống tròn hoặc các đường ống. Như sẽ được mô tả tiếp dưới đây, mỗi kết cấu tấm che bên phía bên trái 100L và phía bên phải 100R của xe máy được lắp ráp hoặc lắp ráp được vào các phần cụ thể của khung dưới của xe máy, theo kiểu (a) phủ lên và giấu kín các phần của khung; (b) tạo thuận lợi cho việc bảo vệ các kết cấu bên trong nhất định của xe máy (ví dụ, các phần của hộp đựng mũ bảo hiểm và bình nhiên liệu) được che bởi các tấm che này; và (c) tạo cho xe máy 10 có hình thức trực quan độc đáo, ấn tượng và mới.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, xe máy 10 bao gồm yên 12 trên đó người lái xe và hành khách bất kỳ có thể ngồi phía sau người lái xe. Cụm động cơ 20 được định vị về phía trước và phía dưới yên 12 và được treo phía dưới khung sườn đầm của xe máy và một cặp tay đòn di động 22L, 22R được lắp theo kiểu lắc được trên phần phía sau của khung sườn đầm. Cụm động cơ 20 được tạo cấu hình để sinh lực đẩy hoặc lực dẫn động là cấp được đến trục sau và vì vậy đến bánh xe sau 30 của xe máy 10 bằng cách được lắp truyền đến cơ cấu dẫn động, theo phương thức được hiểu dễ dàng bởi chuyên gia có kỹ năng trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này. Bánh xe sau 30 mang lớp sau theo vòng tròn, truyền thông lực dẫn động của cụm động cơ đến bề mặt phía dưới hoặc mặt đất trên đó xe máy 10 có thể chuyển động (ví dụ, lòng đường trải nhựa hoặc bề mặt phẳng thông thường khác). Theo phương án được thể hiện, cơ cấu dẫn động là xích được bố trí phía dưới hộp xích 26.

Cụm động cơ 20 còn bao gồm lỗ xả và đường ống xả được lắp ráp với bộ tiêu âm 28 làm giảm mức phát âm thanh của cụm động cơ. Các thành phần giảm xóc phía sau 29L, 29R hấp thu chuyển động lắc của lớp sau và bánh xe sau 30 được tạo ra bởi các va đập và các rung động để mang lại các đặc tính đi xe và điều khiển xe máy được cải thiện. Chấn bùn

sau 40 được bố trí phía trên lớp xe sau và phía dưới và về phía sau yên 12 để gần như ngăn chặn bùn, mảnh vụn và nước bật lên từ mặt đường và được hướng lên phía trên và về phía sau do sự quay của lớp sau từ sự chuyển động phía trên và phía sau chắn bùn phía sau 40.

Một cặp các bậc để chân người lái xe 14L, 14R sẽ đỡ hai bàn chân của người lái xe khi người lái xe đã ngồi trên yên xe 12. Các bánh răng truyền động là lựa chọn được bởi người lái xe bằng cách điều khiển bàn đạp bánh răng 24 các phần phía trước hoặc bên ngón chân hoặc về phía sau hoặc các phần bên gót chân của bàn chân bên trái người lái xe có thể kích hoạt trong khi các phần giữa của bàn chân bên trái người lái xe vẫn nằm trên bậc để bàn chân bên trái của người lái xe 14L, theo phương thức hiểu được bởi chuyên gia trong lĩnh vực kỹ thuật này. Bàn đạp phanh sau 25 kích hoạt phanh đĩa sau được vận hành bởi các phần phía trước hoặc bên ngón chân của bàn chân phải người lái xe trong khi các phần bên hoặc các phần gót chân bên của bàn chân bên phải của chúng vẫn nằm trên bậc để bàn chân bên phải của người lái xe 14R. Một cặp các bậc để bàn chân của hành khách 16L, 16R đỡ hai bàn chân của hành khách khi hành khách đã ngồi trên yên xe 12 và tay nắm sau 18 được bố trí phía sau yên xe 12 ở phía sau xe máy 10 được tạo cấu hình để nắm bởi hai bàn tay của hành khách. Cụm lắp ráp đèn đuôi 50 bao gồm cụm đèn đuôi và đèn xi nhan sau được định vị phía dưới tay nắm sau 18, về phía sau yên 12.

Xe máy 10 bao gồm một cặp tay nắm 60L, 60R mà vòng quanh đó người lái xe đặt hai bàn tay trái và phải để quay tay lái quanh đường tâm của trục lái. Sự chuyển động khi lái được cấp cho tay lái tương ứng với thao tác quay tương đối của người lái xe tay lái bên trái 60L và tay lái bên phải 60R quanh trục lái làm cho bánh xe phía trước 32 và vì vậy là lớp phía trước được bố trí quanh bánh xe phía trước theo chu vi, để quay theo hướng trái hoặc phải. Bánh xe phía trước 32 được định vị ở giữa một cặp

các chạc ba phía trước được nối với cần lái lắp các chạc ba phía trước với tay lái xe máy, như sẽ dễ dàng hiểu được bởi chuyên gia có kỹ năng thông thường trong lĩnh vực kỹ thuật này. Chấn bunn trước 42 được định vị phía trên bánh xe phía trước 32 và lớp trước, đóng vai trò với mục đích tương ứng như mục đích của chấn bunn sau 40.

Trong khi hai bàn tay của người lái xe được định vị trên hai tay nắm 60L, 60R, người lái xe có thể kích hoạt có lựa chọn các kiểu điều khiển khác nhau sao cho van tiết lưu, cần hãm phía trước, công tắc đèn pha, các công tắc tín hiệu rẽ bên trái và bên phải và công tắc còi, theo phương thức cũng hiểu được bởi chuyên gia có kỹ năng thông thường trong lĩnh vực kỹ thuật này. Một cặp gương phía sau hoặc nhìn sau bên trái 62L và bên phải 62R kéo dài phía trên hai tay nắm 60L, 60R tạo cho người lái xe có tầm nhìn phần phía sau xe máy 10.

Xe máy 10 còn bao gồm chân chống chính 70 mà người lái xe có thể quay một cách có lựa chọn vào vị trí đỡ để đỡ xe máy 10 theo vị trí lên phía trên đối xứng bên trái-bên phải; và chân chống bên 72 mà người lái xe có thể quay một cách có lựa chọn vào vị trí đỡ để đỡ xe máy 10 ở vị trí nghiêng chút ít về bên trái.

Xe máy 10 còn bao gồm các thành phần kết cấu khác tạo thành thân xe phía ngoài hoặc bên ngoài của xe máy, bao gồm nhiều tấm panen phía ngoài hoặc thành phần tấm che. Các thành phần tấm che bao gồm tấm che tay lái phía trước 80 phủ lên bao quanh đèn pha và các phần phía trước cao nhất của cụm tay lái xe máy; và tấm che tay lái phía sau 82 phủ lên các phần phía sau của cụm tay lái và cả hai tấm che 80, 82 che các phần phía trên của cần lái. Tấm che trên phía trước 84 được bố trí phía dưới tấm che tay lái phía trước 80 và phía trên chấn bunn trước 42 phủ lên các phần phía trước của xe máy 10. Tấm che trên phía trước 84 được thiết kế liên kết với cụm đèn định vị và xi nhan 52L và 52R bao gồm một cặp bóng đèn xi

nhân và định vị được bố trí phía dưới và ở giữa các phần của tấm che trên phía trước 84.

Các thành phần tấm che của xe máy còn bao gồm tấm che giữa ống chính 90 phủ lên phía trên của thành phần khung dưới ở giữa, chính hoặc là chủ yếu của xe máy 10, và được bố trí ở giữa hai chân người lái xe khi người lái xe đã ngồi trên yên xe 12. Một cặp các tấm che chân 86L, 86R được bố trí tương ứng về phía trước hai chân bên trái và bên phải của người lái xe trên cả hai phía của tấm che giữa ống chính 90, để che hai chân người lái xe. Cuối cùng, xe máy 10 bao gồm và một cặp các kết cấu tấm che bên của xe máy 100L, 100R theo các phương án của sáng chế, tương ứng che lên các phần bên trái và bên phải của xe máy 10 và tạo thành các phần thân xe phía bên trái và bên phải của xe máy, như sẽ được mô tả chi tiết tiếp sau đây.

Như được chỉ ra trên Fig.1 và Fig.2 và như được tiếp tục chỉ ra trên các hình vẽ từ Fig.3A đến Fig.6, mỗi kết cấu tấm che bên của xe máy 100L, 100R bao gồm ba thành phần kết cấu hoặc các kết cấu phụ như sau: (1) một cặp các tấm che bên ống chính 110L, 110R; (2) một cặp các tấm che thấp hơn bên ống chính hoặc các thành phần tấm che 150L, 150R; và (3) một cặp các tấm che thân phía sau 170L, 170R được kết cấu để ăn khớp một cách chắc chắn với nhau để tạo thành kết cấu hoặc cụm tấm che bên xe máy hoàn thiện, và lắp một cách chắc chắn với các phần của khung xe máy để nhờ đó che các phần phía bên ngoài của xe máy 10. Khi được lắp và lắp ráp với xe máy, các kết cấu tấm che bên của xe máy 100L, 100R nghiêng hoặc chéch lên phía trên và về phía sau tương ứng theo hai bên thân xe máy, theo kiểu truyền tải hình ảnh trực quan đẹp, khác biệt và gây ấn tượng.

Fig.3A là hình chiếu nhìn từ bên ngoài thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L đối với xe máy 10 được thể hiện trên Fig.1,

tiếp tục thể hiện phương thức trong đó tấm che bên ống chính của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 110L, thành phần tấm che phía bên trái 150L và tấm che thân phía sau phía bên trái 170L được tạo hình dạng và được định vị tương đối với nhau khi kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L được lắp ráp. Tương ứng, Fig.3B là hình chiếu phía ngoài của kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 100R đối với xe máy 10 như được thể hiện trên Fig.2, thể hiện phương thức trong đó tấm che bên ống chính của kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 110R, thành phần tấm che phía bên phải 150R và tấm che thân phía sau phía bên phải 170R được tạo hình dạng và được định vị tương đối với nhau khi được lắp ráp. Các kết cấu tấm che bên của xe máy 100L, 100R về cơ bản hoặc nói chung là đối xứng; tuy nhiên, như được chỉ ra trên Fig.2 và Fig.3B liên quan với Fig.1 và Fig.3A, thành phần tấm che của kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 150R còn kéo dài về phía trước hơn so với thành phần tấm che của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 150L do phương thức trong đó biên dạng của cụm động cơ khác nhau giữa bên phải và bên trái của xe máy. Ngoài ra, tấm che thân phía sau bên phải 170R bao gồm cửa sổ dầu phanh 171 được tạo ra trong đó. Cửa sổ dầu phanh này 171 được thiết kế nằm phía dưới phần phía sau của thành phần tấm che và khi thành phần tấm che này bị chệch nhiều ở phía trước của cửa sổ, sẽ dễ dàng để cửa sổ tạo ra vì hình dạng bị chệch tạo khoảng không gian lớn hơn trên tấm che thân phía sau. Các dấu hiệu mô tả được thực hiện ở đây đối với từng phần của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L là ứng dụng được cho kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 100R và ngược lại, trừ khi được nêu hoặc được thể hiện khác đi.

Như được thể hiện trên Fig.3A, từ hình phối cảnh nhìn từ phía ngoài, tấm che bên ống chính của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 110L bao gồm mép hoặc đường biên phía trước 112, đường biên phía

trên 116, đường biên phía dưới 120 và đường biên phía trong 122 xác định hình thể hoặc hình dạng chung của kết cấu tấm che bên ống chính phía bên trái. Đường biên phía trước của kết cấu tấm che bên ống chính 112 bao gồm một số các điểm cố định 114a-d ở đó đường biên phía trước 112 có thể được lắp ráp với tấm che chân 86L. Đường biên phía trên của tấm che bên ống chính 116 được tạo hình dạng sao cho khi kết cấu tấm che bên của xe máy 100L được lắp ráp bên trái của xe máy, tấm che bên ống chính 110L được định vị tiếp giáp với và phía dưới tấm che giữa ống chính 90 để nhờ đó che các phần bên của ống chính xe máy theo kiểu tuân theo đường cong của ống chính. Cụ thể hơn, đường biên phía trên 116 này kéo dài theo đường hướng xuống phía dưới ban đầu cho đến khi tiếp cận vùng hoặc điểm uốn cong thứ nhất 118 về phía trước yên 12. Phía sau của điểm uốn cong thứ nhất 118, đường biên phía trên 116 kéo dài theo quỹ đạo lên phía trên về phía các phần của yên 12 tương ứng với vị trí ngồi của người lái xe cho đến khi tiếp cận phần kết thúc hoặc góc sau phía trên 130 của tấm che bên ống chính bên trái 110L.

Đường biên phía dưới của tấm che bên ống chính 120 tạo thành mép dưới cùng của tấm che bên ống chính 110L và kéo dài một khoảng cách được xác định từ trước song song hoặc nói chung là song song với mặt phẳng nền ở giữa phần gần thấp nhất của đường biên phía trước 112 và phần gần thấp nhất của đường biên phía trong 122. Đường biên phía trong 122 kéo dài lên phía trên đi ra từ đường biên phía dưới 120 theo đường lên phía trên đi theo hoặc nói chung là đi theo về phía trước hoặc theo đường viền phía trước của cụm động cơ 20, đạt đỉnh ở vùng hoặc điểm uốn cong thứ hai 124 và sau đó kéo dài xuống phía dưới và về phía sau một khoảng cách được xác định từ trước từ đó cho đến khi tiếp cận điểm uốn của mép thứ nhất 126. Phía sau điểm uốn của mép thứ nhất 126, đường biên phía trong 122 kéo dài lên phía trên theo một khoảng cách được xác định từ

trước nói chung là song song với các phần của đường biên phía trên 116 đến điểm uốn của mép thứ hai 128, sau đó đường biên phía trong 122 chệch lên phía trên theo một góc nhọn hơn hoặc được tăng lên sao cho đường biên phía trong 122 hội tụ với đường biên phía trên 116 ở góc phía sau của tấm che bên ống chính 130. Tấm che bên ống chính 110L còn bao gồm lỗ lắp ráp khung thứ nhất 135 trong tấm che này được bố trí ở vị trí được xác định từ trước phía trên và gần như ở giữa theo chiều dài của đường biên phía dưới của nó 120, tương ứng với điểm cố định thứ nhất ở đó tấm kết cấu che bên của xe máy 100L có thể được bắt chặt một cách trực tiếp với một phần của khung xe máy.

Tấm che thân phía sau 170L che các phần phía sau xe máy 10 và bao gồm đường biên phía trên 172 chệch lên phía trên và về phía sau phía dưới yên xe máy 12, ở giữa vị trí được xác định từ trước trên tấm che thân phía sau 170L ở đó tấm che thân phía sau 170L gặp tấm che bên ống chính 110L và điểm cuối phía sau 180 của kết cấu tấm che bên của xe máy 100L. Khi tấm che thân phía sau 170L được lắp ráp vào xe máy 10, điểm cuối phía sau của nó 180 được định vị phía trên cụm đèn đuôi 50, và phía dưới tay nắm phía sau 18. Tấm che thân phía sau 170L còn bao gồm đường biên phía dưới 174 chệch từ điểm cuối phía sau 180 này hướng xuống phía dưới và về phía trước về phía cụm động cơ 20. Tấm che thân phía sau 170L còn bao gồm đường biên phía trong 176 xác định vùng được cắt bỏ gần như dạng hình chữ V mà các phần của tấm che 150L lắp vào đó và tỳ lên phần sau phía trên của tấm che bên ống chính bên trái 110L lắp vào.

Tấm che 150L được làm thích ứng để nằm tiếp giáp với và phủ phía dưới các phần của tấm che bên ống chính 110L, kéo dài hoặc chệch về phía sau và lên trên phía dưới tấm che bên ống chính 110L và tiếp tục được làm thích ứng để lắp vào hoặc lắp với vùng cắt bỏ của tấm che thân phía sau. Cụ thể hơn, thành phần tấm che 150L bao gồm đường biên phía

trên 152 kéo thẳng hàng với các phần của đường biên phía trong của tấm che bên ống chính 122 ở giữa điểm uốn của mép thứ nhất 128 và góc phía sau của tấm che bên ống chính bên trái 130. Đường biên phía trên của thành phần tấm che 152 tiếp tục chéch theo đường thẳng và lên phía trên theo hướng về phía sau đi qua góc phía sau của tấm che bên ống chính 130, đến chóp phía sau theo quan sát hoặc rõ ràng từ bên ngoài 160 của thành phần tấm che 150L. Đường biên phía dưới 154 của tấm che 150L tạo thành hình thể nhìn từ phía dưới của tấm che 150L ở giữa điểm uốn của mép thứ nhất của tấm che phía dưới bên ống chính 128 và chóp phía sau nhìn thấy rõ của tấm che 160. Đường biên phía dưới 154 của thành phần tấm che 150L gặp tấm che thân phía sau 170L ở điểm nối phía dưới 156 và chéch lên phía trên theo hướng về phía sau như các phần sau phía trên của thành phần tấm che 150L, bao gồm chóp phía sau nhìn thấy rõ 160L, được định vị trong phạm vi vùng cắt bỏ của tấm che thân phía sau 170L. Tấm che 150L còn bao gồm lỗ lắp ráp khung thứ hai 155 ở vị trí được xác định từ trước theo chiều dài của nó tương ứng với điểm cố định thứ hai ở đó kết cấu tấm che bên của xe máy 100L có thể được bắt chặt một cách trực tiếp với một phần của khung xe máy.

Mỗi tấm che bên ống chính 110L, thành phần tấm che bên trái 150L và tấm che thân phía sau 170L được dập khuôn tách riêng hoặc độc lập hoặc là các mảnh dập khuôn được, được tạo hình dạng và được kết cấu để ăn khớp một cách chắc chắn hoặc lắp ráp với và lắp ráp với nhau, như sẽ được mô tả tiếp dưới đây. Theo các phương án của sáng chế, kết cấu tấm che bên của xe máy 100L tạo ra ba mảnh tấm che bên có diện tích nhỏ hơn so với các kết cấu tấm che của xe máy có các mảnh ít hơn, lớn hơn như theo kỹ thuật trước sáng chế, và vì vậy kết cấu tấm che bên của xe máy 100L này tránh được các mảnh diện tích lớn đòi hỏi các khuôn dập lớn để

sản xuất. Các phương án theo sáng chế như vậy là đơn giản hơn và cần chi phí thấp hơn để sản xuất và dễ dàng hơn để xử lý.

Mỗi tấm che bên ống chính 110L và tấm che thân phía sau 170L được dập khuôn bao gồm các phần của đường nóc 200L, sao cho khi được lắp ráp, đường nóc 200L kéo dài theo phương thức liên tục theo quan sát hoặc nói chung là theo phương thức liên tục từ vị trí bắt đầu đường nóc 202L trên tấm che bên ống chính 110L, lên phía trên và về phía sau theo tấm che bên ống chính 110L, vào trong và theo tấm che thân phía sau 170L đến vị trí kết thúc đường nóc 204L gần với điểm cuối phía sau 180L của tấm che thân phía sau 170L. Các phần khẩu độ rộng nhất ở giữa một cặp kết cấu tấm che bên 100L, 100R là theo đường nóc 200.

Phía dưới đường nóc 200, tấm che ống bên chính 110L bao gồm phần được tạo rãnh 132, uốn cong về phía trong vào phía trong xe máy 10. Các phần của tấm che ống bên chính 110L tương ứng với phần được tạo rãnh 132L này, như vậy là có biên dạng lõm. Ngoài ra, các phần của tấm che thân phía sau 170L phía dưới đường nóc 200L cũng thể hiện biên dạng lõm. Như vậy, phía dưới đường nóc 200L, chính thành phần tấm che 150L thể hiện biên dạng lõm. Biên dạng lõm của kết cấu tấm che bên xe máy phía dưới đường nóc 200 tạo khả năng cho hành khách định vị được hai bàn chân của họ một cách thuận tiện đối với đường nóc 200, không đòi hỏi hành khách giạng hai chân của họ một cách quá rộng hoặc quá mức.

Đường biên phía trên 152 của tấm che 150L kéo thẳng hàng với đường biên phía trong 176 của tấm che thân phía sau 170L sao cho một phần của đường biên phía trên của thành phần tấm che 152 kéo dài theo đường thẳng theo hướng lên phía trên và về phía sau vượt quá góc phía sau của tấm che bên ống chính 130 được định vị phía dưới chút ít hoặc một chút rất nhỏ và song song với đường nóc 200L. Ngoài ra, theo các phương án khác nhau, tấm che 150L tạo ra sự tương phản màu quan sát là phân

biệt được hoặc rất phân biệt được từ hình dạng bên ngoài của từng tấm che bên ống chính 110L và tấm che thân phía sau 170L. Chẳng hạn, theo một số phương án, thành phần tấm che 150L là kết cấu được tạo màu không phun hoặc được sơn màu không phun, như là kết cấu chất dẻo màu đen hoặc kết cấu được tạo màu co giãn, trong khi từng tấm che bên ống chính 110L và tấm che thân phía sau 170L là các kết cấu được tạo màu phun. Kết quả là, độ tương phản quan sát ở giữa thành phần tấm che 150L và từng tấm che trong số các tấm che bên ống chính 110L và tấm che thân phía sau 170L, cùng chung với sự sắp thẳng hàng song song của một phần về phía sau của đường biên phía trên của thành phần tấm che 152 ngay phía dưới đường nóc 200L, tăng cường sự nhận thức của người quan sát đường nóc 200L và phương thức trong đó ba kết cấu phụ của tấm kết cấu che bên của xe máy 100L lắp ráp cùng nhau, nhờ đó truyền tải hình thức đẹp, khác biệt và gây ấn tượng mạnh.

Đề cập đến Fig.3B, hình thức trực quan bên ngoài của kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 100R là tương tự hoặc nói chung là tương tự với hình dạng của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L. Tuy nhiên, các sự khác nhau về kết cấu cụ thể tồn tại như là kết quả của sự khác nhau theo biên dạng phía trên của cụm động cơ 20 về phía bên phải của xe máy 10 tương phản với biên dạng phía trên của cụm động cơ về phía bên trái của xe máy 10. Cụ thể hơn, thành phần tấm che bên phải 150R kéo dài hoặc nhô tiếp về phía trước theo tấm che bên ống chính phải 110R hơn so với thành phần tấm che bên trái 150L kéo dài về phía trước theo tấm che bên ống chính bên trái 110L; và tấm che bên ống chính phải 110R có đường viền phía trước trơn tru hơn toàn bộ nhờ không có điểm uốn thứ hai 124 là có theo đường biên phía trong 122 của tấm che bên ống chính bên trái 110L. Đồng thời, tấm che thân phía sau bên phải 170R bao gồm cửa sổ bình dầu phanh, như được nêu trên.

Fig.3C là hình chiếu bên ngoài hoặc hình chiếu nhìn từ phía ngoài của kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L đã được thể hiện trên Fig.3A, thể hiện các phần của các thành phần cố định hoặc bắt chặt, các kết cấu hoặc các điểm theo dạng đường nét đứt, nhờ đó tấm che bên ống chính 110L, thành phần tấm che 150L và tấm che thân phía sau 170L có thể được lắp ráp với nhau. Do đó, Fig.4B là hình chiếu phía trong hoặc hình chiếu nhìn từ phía trong thể hiện tấm kết cấu che bên của xe máy 100L đã được thể hiện trên Fig.3A, chỉ ra việc lắp và các kết cấu cố định/bắt chặt hoặc các điểm tạo thuận lợi cho việc lắp ráp tấm che bên ống chính 110L, thành phần tấm che 150L và tấm che thân phía sau 170L với nhau.

Như được chỉ ra trên Fig.3C và Fig.4B, phía trong của thành phần tấm che 150L bao gồm một số các mặt bích thứ nhất 162a-c kéo dài lên phía trên theo đường biên phía trên 152 của nó, nhờ đó thành phần tấm che 150L được bắt chặt hoặc bắt chặt được với tấm che bên ống chính 110L. Các mặt bích 162a-c này che lên các kết cấu cố định trên tấm che bên ống chính 110L và có thể tiếp nhận các cơ cấu bắt chặt 300 (ví dụ, các vít) để bắt chặt các phần của thành phần đường biên phía trên của thành phần tấm che 152 với các phần của đường biên phía trong của tấm che bên ống chính 122. Thành phần tấm che bên ống chính 150L còn bao gồm mặt bích 140 nhô xuống phía dưới, phủ lên kết cấu cố định tương ứng nhờ đó phần phía trước của tấm che bên ống chính 110L bắt chặt được với phần phía trước của thành phần tấm che bên 150L.

Phía trong của tấm che thân phía sau 170L bao gồm một số điểm lắp ráp 182a-b ở đó các đặc điểm kết cấu cụ thể của thành phần tấm che 150L là lắp ráp được vào hoặc lên hoặc ăn khớp được với tấm che thân phía sau 170L, bao gồm điểm lắp ráp thứ nhất 182a tạo dải được kết cấu để đỡ chóp kết cấu sau cùng 161 của thành phần tấm che 150L khi phân bố và định vị

tấm che theo hướng trước-sau; và điểm lắp ráp thứ hai 182b tạo thành phần nhô dạng móc để ăn khớp với tấm chặn 164 kéo dài về phía sau từ thành phần tấm che 150L theo đường biên phía dưới của nó 154 như khi phân bố và định vị tấm che theo hướng trên-dưới (được thể hiện như là mặt cắt BB trên Fig.4A). Do đó, cả hai điểm lắp ráp 182a,b có chức năng như là các chốt chặn khi tấm che 150 được lắp ráp cụm với tấm che thân phía sau 170, dẫn đến mức độ đơn giản hơn và dễ dàng lắp ráp chúng với nhau.

Phía trong thành phần tấm che 150L còn bao gồm một số mặt bích thứ hai 166a-b nhờ đó thành phần tấm che 150L là bắt chặt được với tấm che thân phía sau 170L, bao gồm mặt bích 166a kéo dài lên phía trên từ một mảnh của đường biên phía trên của thành phần tấm che 152 được định vị song song với và phía dưới đường nóc 200L; và mặt bích khác 166b kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ đường biên phía dưới của tấm che 154. Từng mặt bích 166a-b này phủ lên kết cấu cố định tương ứng và có thể tiếp nhận cơ cấu bắt chặt 300 đi qua mặt bích.

Cuối cùng, phía trong tấm che thân phía sau 170L bao gồm mặt bích 184 nhô xuống phía dưới từ phần phía trên của đường biên phía trong 176 của nó để che lên kết cấu cố định khác, nhờ đó tấm che thân phía sau 170L bắt chặt được với phần phía trên của tấm che bên ống chính 110L. Mặt bích nhô xuống phía dưới 184 này được tạo ra bởi tấm che thân phía sau 170L để bắt chặt tấm che thân phía sau 170L với tấm che bên ống chính 110L được định vị gần với hoặc tương đối gần với mặt bích phía trên cùng 162c trong phạm vi một số mặt bích thứ nhất 162a-c của thành phần tấm che. Kết quả là, trong một vùng ở đó tấm che bên ống chính 110L và tấm che thân phía sau 170L được lắp ráp với tấm che 150L gần với hoặc nói chung là gần với góc sau phía trên của tấm che bên ống chính 130, kết cấu tấm che bên của xe máy 100L thể hiện độ bền được tăng cường hoặc tính

toàn vẹn của kết cấu so với một mảnh chất dẻo và cũng thể hiện hình thức trực quan nhiều mảnh đặc biệt.

Trong lắp ráp kết cấu tấm che bên của xe máy 100L, thành phần tấm che 150L được sắp thẳng hàng thứ nhất với và được bắt chặt với tấm che thân phía sau 170L nhờ các cơ cấu bắt chặt hoặc các vít 300 được tiếp nhận ở một số các mặt bích thứ hai 166a-b, sau khi xác định vị trí thích hợp sao cho chóp cuối của thành phần tấm che 161 được tiếp nhận bởi điểm lắp ráp thứ nhất của tấm che thân phía sau 182a và tấm chặn của thành phần tấm che 164 được liên kết với điểm lắp ráp thứ hai của tấm che thân phía sau 182b. Một khi được lắp ráp, sự kết hợp của tấm che 150L và tấm che thân phía sau 170L (tức là, lắp ráp cụm hai mảnh) được bắt chặt với tấm che bên ống chính 110L nhờ các cơ cấu bắt chặt hoặc các vít được tiếp nhận ở một số mặt bích thứ nhất 162a-c được tạo ra bởi tấm che 150L và mặt bích 140 được tạo ra bởi tấm che bên ống chính 110L. Cuối cùng, tấm che thân phía sau 170L và tấm che bên ống chính 110L được bắt chặt với nhau nhờ cơ cấu bắt chặt được tiếp nhận ở mặt bích nhô xuống phía dưới của nó 184.

Khi các mặt bích 184 và 162 c được kết cấu là gần về vị trí với các điểm ở đó ba tấm che (tức là, kết cấu tấm che bên 110, tấm che phía dưới bên 150 và tấm che thân phía sau 170) lắp ráp cùng nhau, việc lắp ráp giữa ba tấm che là mỹ mãn.

Fig.4A là hình chiếu phía trong hoặc hình chiếu nhìn từ phía trong thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 100R đã được thể hiện trên Fig.3B, thể hiện các mặt cắt AA, BB và CC chỉ ra các kết cấu cố định cụ thể ở đó các phần của kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 100R được nối một cách chắc chắn với nhau và được giữ ở vị trí. Cụ thể hơn, mặt cắt AA thể hiện mặt bích thứ nhất hoặc mặt bích trước nhất 162a trong phạm vi một số mặt bích thứ nhất 162a-c được tạo ra bởi tấm

che 150R được kéo thẳng hàng phía trên kết cấu cố định tương ứng 192 được tạo ra trên bề mặt trong của tấm che bên ống chính 110R. Kết cấu cố định thứ nhất 192 bao gồm phần nhô dạng ống tròn 193 mà vào đó cơ cấu bắt chặt 300 như là vít có thể được bắt vào.

Mặt cắt BB thể hiện mặt bích nhô xuống phía dưới 184 được mang bởi mép trong của tấm che thân phía sau 170R, được kéo thẳng hàng phía trên kết cấu cố định tương ứng 144 được tạo ra trên bề mặt trong của tấm che bên ống chính 110R. Phần nhô dạng ống tròn 145 được tạo ra bởi kết cấu cố định 144 này tiếp nhận cơ cấu bắt chặt 300 bắt chặt tấm che bên ống chính 110R với tấm che thân phía sau 170R. Mép cắt hoặc vành phía trên 167a của thành phần tấm che 150R được hướng đàn hồi từ lên một phần của kết cấu cố định 144 này; và mép cắt phía dưới 167b của thành phần tấm che 150R được hướng đàn hồi từ lên phần phía trên của tấm che thân phía sau 170R. Phía dưới mép cắt phía dưới 167b này, điểm lắp ráp thứ hai 182b được tạo ra bởi tấm che thân phía sau 170R ăn khớp với thành phần dạng móc 164 của tấm che 150R.

Mặt cắt CC thể hiện mặt bích nhô lên phía trên 166a kéo dài đi ra từ một mảnh của đường biên phía trên của thành phần tấm che 152 được định vị song song với và phía dưới đường nóc kết cấu tấm che bên của xe máy 200R, được kéo thẳng hàng phía trên kết cấu cố định tương ứng 196 được tạo ra trên tấm che thân phía sau 170R. Cơ cấu bắt chặt 300 sẽ bắt chặt mặt bích 166a này với kết cấu cố định tương ứng của nó 196 để nhờ đó bắt chặt vùng cao nhất của tấm che 150R với tấm che thân phía sau 170R. Mép cắt phía dưới 167b của tấm che được hướng đàn hồi từ lên một phần của tấm che thân phía sau 170R, phía dưới mặt bích nhô lên phía trên 166a này và kết cấu cố định tương ứng của nó 196.

Mép cắt phía dưới 167b và độ nghiêng đàn hồi của nó ngăn chặn sự xâm nhập của nước, mảnh vụn hoặc bùn vào trong xe máy 10 và do đó là

sự hiện hữu về kết cấu trong kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L.

Trên mặt cắt BB hoặc mặt cắt CC trong Fig.4A, chúng ta có thể thấy đường tấm che thân sẽ là rộng hơn như được thể hiện theo đường nét đứt B nếu tấm che không áp dụng. Đường thân rộng hơn này sẽ gây ra sự bất tiện cho hành khách và không thoải mái khi đặt hai chân của họ tỳ lên và sẽ dẫn đến các lớp sơn trên tấm che thân xe dễ bị bong ra.

Như được chỉ ra trên Fig.4A, một số mặt bích thứ nhất 162a-d được tạo ra bởi thành phần tấm che bên phải 150R bao gồm mặt bích thứ tư 162d nhờ đó phần phía trước nhất của thành phần tấm che bên phải 150R có thể được bắt chặt với phần phía trước của tấm che ống chính bên phải 110R. Sự hiện diện của mặt bích thứ tư 162d này trên thành phần tấm che bên phải 150R, mà không phải là thành phần tấm che bên trái 150L và sự không hiện diện của mặt bích nhô xuống dưới phía trước 140 trên tấm che bên ống chính phải 110R có mặt trên tấm che bên ống chính bên trái 110L, là do sự khác nhau về hình dạng giữa các thành phần tấm che bên phải 150R và bên trái 150L và các tấm che bên ống chính bên phải 110R và bên trái 110L thu được từ sự khác nhau theo các biên dạng phía bên trái tương phản với phía bên phải của cụm động cơ 20, theo kiểu sẽ được hiểu bởi chuyên gia trong lĩnh vực kỹ thuật này.

Như được chỉ ra trên Fig.3C, Fig.4A và Fig.4B, tấm che thân phía sau bên trái 170L bao gồm phần nhô phía dưới hoặc kết cấu “ngón tay cái” 186 che lên một vùng ở trong phía dưới của thành phần tấm che bên trái 150L và bao gồm lỗ lắp ráp khung thứ ba 187 kéo thẳng hàng với lỗ lắp ráp khung thứ hai 155 nhờ đó thành phần tấm che bên trái 150L là bắt chặt được với khung xe máy. Một khi kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L được lắp ráp, nó có thể được lắp ráp một cách chắc chắn với

khung xe máy nhờ các cơ cấu bắt chặt (ví dụ, các bu lông) được luồn qua các lỗ lắp ráp khung 135, 155/187.

Khi các tấm che 150R, 150L và các tấm che thân phía sau 170R, 170L được bắt chặt ở cùng một điểm 155, có khả năng làm giảm số lượng các phần và thời gian cần thiết để lắp ráp.

Fig.5 là hình chiếu nhìn từ bên trái thể hiện các phần phía sau xe máy 10 đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L có thành phần tấm che bên trái 150L kéo dài lên phía trên về phía sau xe máy 10 và kéo dài theo phương nằm ngang và đi qua hộp đựng mũ bảo hiểm 90 được bố trí phía dưới yên xe 12, cho đến khi tiếp cận phần bên của bình nhiên liệu 92 cũng được bố trí phía dưới yên xe 12, phía sau hộp đựng mũ bảo hiểm 90. Vì tấm che 150L kéo dài theo các phần của hộp đựng mũ bảo hiểm 90, tấm che 90 tạo thuận lợi cho sự bảo vệ được tăng cường của hộp đựng mũ bảo hiểm 90 và các thành phần của nó. Ngoài ra, thành phần tấm che 150L tạo thuận lợi cho sự bảo vệ được tăng cường của các phần phía trước của bình nhiên liệu 92.

Fig.6 là hình chiếu nhìn từ bên trái của xe máy 10 đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên trái của tấm che bên ống chính của xe máy 110L, thành phần tấm che 150L và tấm che thân phía sau 170L đối với các vị trí của người lái xe đại diện 400 và hành khách đại diện 402 trên yên xe máy 12. Như được chỉ ra trên Fig.6, đường nóc kết cấu tấm che bên của xe máy 200 chếch lên phía trên và về phía sau từ vị trí trên tấm che bên ống chính 110L được cho rằng thường là tương ứng với vị trí hai chân người lái xe, qua chiều dài của tấm che thân phía sau 170L. Các phần kết cấu tấm che bên của xe máy 100L phía dưới đường nóc 200 là lõm và vì vậy phạm vi tối đa mà hai chân hành khách cần phải giang ra khi hai bàn chân của hành khách được định vị trên các bậc để chân của hành khách 16L, 16R được xác định theo khoảng cách giang ra ở giữa các

đường nóc 200L, 200R về các phía bên trái và bên phải của xe máy 10. Thành phần tấm che bên trái 150L nằm phía dưới tấm che bên ống chính bên trái 110L và phía trên cụm động cơ 20 và dốc lên phía trên về phía sau xe máy 10 cho đến khi tiếp cận hoặc gần như tiếp cận đường nóc 200L và bao gồm một mảnh hoặc một phần chạy song song với đường nóc 200L theo một khoảng cách tương ứng với các phần phía sau của hộp đựng mũ bảo hiểm 90 và về phía trước các phần của bình nhiên liệu 92.

Fig.7 là hình chiếu nhìn từ bên trái của xe máy 10 đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên trái của xe máy 100L và cụm động cơ 20 đối với các vị trí của người lái xe tiêu biểu 400 và hành khách 402 trên yên xe máy 12. Như được chỉ ra trên Fig.7, cụm động cơ 20 được định vị về phía trước và phía dưới yên 12. Cụm động cơ 20 còn bao gồm hộp trục khuỷu 502 ở trong đó trục khuỷu được đỡ, xi lanh 504 để tạo ra lỗ trong để cho sự chuyển động tịnh tiến của pittông được lắp ráp với trục khuỷu bởi tay biên và đầu xi lanh 506 để đẩy nắp đầu phía trên của xi lanh 504 để tạo ra buồng đốt cùng với pittông. Cụm động cơ 20 được treo theo phương nằm ngang với khung chính sườn đầm được định vị phía dưới yên xe máy 12 và hướng về phía ngỗng trục đứng đưa 508 ở đó một cặp các tay đòn di động 22L, 22R được lắp theo kiểu lắc được với phần phía sau của khung sườn đầm. Xi lanh 504 kéo dài về phía trước của xe máy 10 ở một độ nghiêng gần với phương nằm ngang. Mô-tơ khởi động 510 để khởi động quay trục khuỷu của cụm động cơ 20, được định vị phía trên hộp trục khuỷu 502 và gần với vị trí ở đó hộp trục khuỷu 502 và xi lanh 504 liên kết.

Cụm động cơ 20 được hút bởi không khí được tiếp nhận qua đường không khí nạp 512 và được phun cùng với nhiên liệu bởi đầu phun được lắp trên đường không khí nạp 512. Đường không khí nạp 512 kéo dài ở giữa đầu xi lanh 506 và bộ lọc không khí 514 lọc các mảnh vụn mài mòn

và các chất bắn đi vào từ đường không khí nạp 512 và đến cụm động cơ 20. Bộ lọc không khí 514 được định vị ở giữa các tấm che chân 86 L, 86R và hướng vào chắn bùn trước 42 theo hướng của chuyển động về phía trước của xe máy 10. Van tiết lưu chèn vào giữa đường không khí nạp 512 và đầu xi lanh 506 và được kích hoạt bởi puli tiết lưu 516 được đầu dây điện để nối với van tiết lưu ở các tay nắm 60. Sự bố trí này tạo khả năng cho người lái xe điều khiển sự tiết lưu nhằm điều khiển van tiết lưu và vì vậy đồng hồ chỉ không khí nạp vào đầu xi lanh 506 để điều chỉnh tốc độ quay của trục khuỷu.

Phần kéo dài xuống phía dưới của các tấm che bên ống chính 110 L, 110R về phía đường biên phía dưới 120 bít xi lanh 504 và đầu xi lanh 506 từ hình chiếu nhìn trực tiếp hoặc hình chiếu nhìn từ phía trên xuống. Tấm che 150L được phân chia thành 3 phần được ký hiệu từ A đến C theo 2 đường nét đứt. Ba phần này của tấm che 150 có từng độ nghiêng. Các phần A và C có cùng độ nghiêng và độ nghiêng phần B là lớn hơn độ nghiêng của các phần A hoặc C. Tấm che 150L kéo dài ban đầu từ phần phía dưới A của nó dọc theo tấm che bên ống chính 110 trước khi được chèn ở phần B giữa tấm che bên ống chính 110 và tấm che thân phía sau 170 và kết thúc ở phần C của vùng bị cắt bỏ của tấm che thân phía sau 170. Các phần A và C gần như bị che khuất bởi chân của người lái xe và hành khách và phần B được xác nhận một cách mạnh mẽ.

Fig.8 là hình chiếu nhìn từ bên phải của xe máy 10 đã được thể hiện trên Fig.1, thể hiện kết cấu tấm che bên phía bên phải của xe máy 100R và bộ tiêu âm 28 đối với vị trí của người lái xe đại diện 400 và hành khách 402 trên yên xe máy 12. Như được chỉ ra trên Fig.8, chiều dài và độ nghiêng J của tấm che thân phía sau bên phải 170R là giống với chiều dài và độ nghiêng K của bộ tiêu âm 28.

Bàn đạp phanh phía sau 25 được lắp ráp với tang phanh chính phía sau 520 cấp dầu phanh vào yên phanh phía sau và kích hoạt phanh đĩa phía sau. Tang phanh chính phía sau 520 được nạp dầu phanh và được nối với bình chứa dầu phanh 522 bởi đường ống mềm dẫn dầu phanh 524. Bình chứa dầu phanh 522 được định vị phía dưới yên xe máy 12 và được nâng lên từ tang phanh chính phía sau 520 sao cho dầu phanh trong ống mềm dẫn dầu phanh 524 tạo thành đầu áp suất dương ép lên tang phanh chính phía sau 520. Bình chứa dầu phanh 522 là trong mờ về quang học và được đánh dấu với đường mức phía trên 526 và đường mức phía dưới 528 tạo khả năng cho việc kiểm tra nếu không đủ dầu phanh để giữ tang phanh chính phía sau 520 được bôi dầu. Nếu mức dầu phanh trong bình chứa dầu phanh 522 được nhìn thấy là tiếp cận hoặc bị tụt xuống phía dưới đường mức phía dưới 528, cần thêm dầu phanh được bổ sung vào bình chứa dầu phanh 522 cho đến khi mức dầu phanh tiếp cận với đường mức phía trên 526.

Bình chứa dầu phanh 522 được định vị phía dưới phần C của tấm che 150R vì phần B có độ nghiêng lớn hơn và tạo nhiều hơn khoảng không gian phía dưới phần C. Dễ dàng phác họa vị trí của bình chứa dầu phanh. Và bình dầu phanh 522 cũng được định vị phía sau tấm che thân phía sau bên phải 170R với việc lắp cửa sổ dầu phanh phía trên bình chứa dầu phanh 522 để lộ một phần của nó cũng như để lộ một phần của đường mức phía trên 526 và đường mức phía dưới 528. Điều này tạo khả năng cho người lái xe kiểm tra bằng cách quan sát mức dầu phanh mà không cần phải tháo tấm che thân phía sau bên phải 170R.

Các khía cạnh theo các phương án cụ thể của sáng chế đề cập ít nhất đến một khía cạnh, vấn đề, sự giới hạn và/hoặc các bất lợi liên quan đến sự tồn tại của các tấm kết cấu che bên của xe máy. Trong khi các đặc điểm, các khía cạnh và/hoặc các lợi ích liên quan với các phương án cụ thể đã

được mô tả trong sáng chế, các phương án khác cũng có thể thể hiện các đặc điểm, các khía cạnh và/hoặc các lợi ích này và không phải tất cả các phương án cần thiết phải thể hiện các đặc điểm, các khía cạnh và/hoặc các lợi ích này nằm trong phạm vi của sáng chế. Sẽ được đánh giá bởi người có trình độ trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này rằng, vài trong số các kết cấu, các thành phần hoặc các thay thế của chúng được mô tả ở trên có thể cần được kết hợp thành các kết cấu, các thành phần và/hoặc các ứng dụng thay thế. Ngoài ra, các phương án cải biến, các phương án biến đổi và/hoặc các sự cải tiến khác nhau có thể được thực hiện đối với các phương án khác nhau được bộc lộ bởi người có trình độ trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này là nằm trong phạm vi của sáng chế, bị giới hạn chỉ bởi các điểm theo yêu cầu bảo hộ kèm theo.

Yêu cầu bảo hộ

1. Kết cấu tấm che bên dùng cho xe máy bao gồm:

tấm che bên ống chính để nối với tấm che chân, trong đó tấm che bên ống chính phủ lên ống chính bên trái hoặc bên phải của xe máy và kéo dài từ phần phía trên của động cơ xe máy đến phần phía dưới yên xe của xe máy; và

tấm che thân phía sau mà kéo dài phía dưới yên xe, phủ lên phần phía sau xe máy và nối với tấm che bên ống chính, trong đó đường nóc được tạo ra để xác định phạm vi rộng nhất của kết cấu tấm che bên theo các hướng về phía trước và phía sau;

trong đó kết cấu tấm che bên còn bao gồm:

thành phần tấm che mà chếch lên phía trên về phía sau xe máy, trong đó thành phần tấm che này kéo dài từ phía dưới tấm che bên ống chính cho đến khi tiếp cận hoặc gần như tiếp cận đường nóc trên tấm che thân phía sau, và ở vị trí chùng lên về mặt kết cấu lên phía trên và dưới với tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau theo các hướng về phía trước và phía sau,

trong đó thành phần tấm che được tạo hình dạng để tạo ra bề mặt lõm nghiêng về phía trong từ gần với đường nóc về phía trong xe máy, và thành phần tấm che kéo dài đến vùng gần với vị trí ở đó chân của hành khách được dự kiến là nằm gần với đường nóc trên tấm che thân phía sau.

2. Kết cấu tấm che bên dùng cho xe máy bao gồm:

tấm che bên ống chính nối với tấm che chân, trong đó tấm che bên ống chính phủ lên ống chính bên trái hoặc bên phải của xe máy và kéo dài

từ phần phía trên của động cơ xe máy đến phần phía dưới yên xe của xe máy; và

tấm che thân phía sau kéo dài phía dưới yên xe, phủ lên phần phía sau xe máy và nối với tấm che bên ống chính, trong đó đường nóc được tạo ra để xác định phạm vi rộng nhất của kết cấu tấm che bên theo các hướng về phía trước và phía sau;

trong đó kết cấu tấm che bên còn bao gồm:

thành phần tấm che chéch lên phía trên về phía sau xe máy, trong đó thành phần tấm che kéo dài từ phía dưới tấm che bên ống chính cho đến khi tiếp cận hoặc gần như tiếp cận đường nóc trên tấm che thân phía sau, và ở vị trí chùng lên về mặt kết cấu lên phía trên và dưới với tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau theo các hướng về phía trước và phía sau,

trong đó tấm che thân phía sau có phần cắt bỏ gần đường nóc, và thành phần tấm che được tạo có bề mặt lõm được lắp ráp để choán chỗ phần bị cắt bỏ để che các phần phía trong của xe máy.

3. Kết cấu tấm che bên dùng cho xe máy bao gồm:

tấm che bên ống chính nối với tấm che chân, trong đó tấm che bên ống chính phủ lên ống chính bên trái hoặc bên phải của xe máy và kéo dài từ phần phía trên của động cơ xe máy đến phần phía dưới yên xe của xe máy; và

tấm che thân phía sau kéo dài phía dưới yên xe, phủ lên phần phía sau xe máy và nối với tấm che bên ống chính, trong đó đường nóc được tạo ra để xác định phạm vi rộng nhất của kết cấu tấm che bên theo các hướng về phía trước và phía sau;

trong đó kết cấu tấm che bên còn bao gồm:

thành phần tấm che chếch lên phía trên về phía sau xe máy, trong đó thành phần tấm che kéo dài từ phía dưới tấm che bên ống chính cho đến khi tiếp cận hoặc gần như tiếp cận đường nóc trên tấm che thân phía sau, và ở vị trí chông lên về mặt kết cấu lên phía trên và dưới với tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau theo các hướng về phía trước và phía sau,

trong đó thành phần tấm che được tạo hình dạng để có biên dạng lõm gần với một phần của đường nóc của tấm che thân phía sau và đường biên phía trên của biên dạng lõm được kéo thẳng hàng gần như song song theo một phần của đường nóc của tấm che thân phía sau.

4. Kết cấu tấm che bên của xe máy theo một điểm bất kỳ trong số các điểm từ điểm 1 đến điểm 3, trong đó tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau có các bề mặt được phun màu hoặc được sơn phun màu và thành phần tấm che có bề mặt không được phun màu, không được sơn phun màu và được tạo màu nhựa đen.

5. Kết cấu tấm che bên của xe máy theo điểm 3, trong đó đường biên phía trên của biên dạng lõm gần như được kéo thẳng hàng với đường nóc tạo ra bởi tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau .

6. Kết cấu tấm che bên của xe máy theo điểm 2, trong đó thành phần tấm che bao gồm ba phần vốn là phần phía dưới của tấm che bên ống chính, phần được chèn ở giữa tấm che bên ống chính và tấm che thân phía sau theo các hướng lên phía trên và xuống phía dưới và phần bị cắt bỏ của tấm che thân phía sau.

7. Kết cấu tấm che bên của xe máy theo một điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó thành phần tấm che kéo dài về phía sau hộp đựng mũ bảo hiểm bố trí phía dưới yên xe cho đến khi tiếp cận tới một bên của bình nhiên liệu.

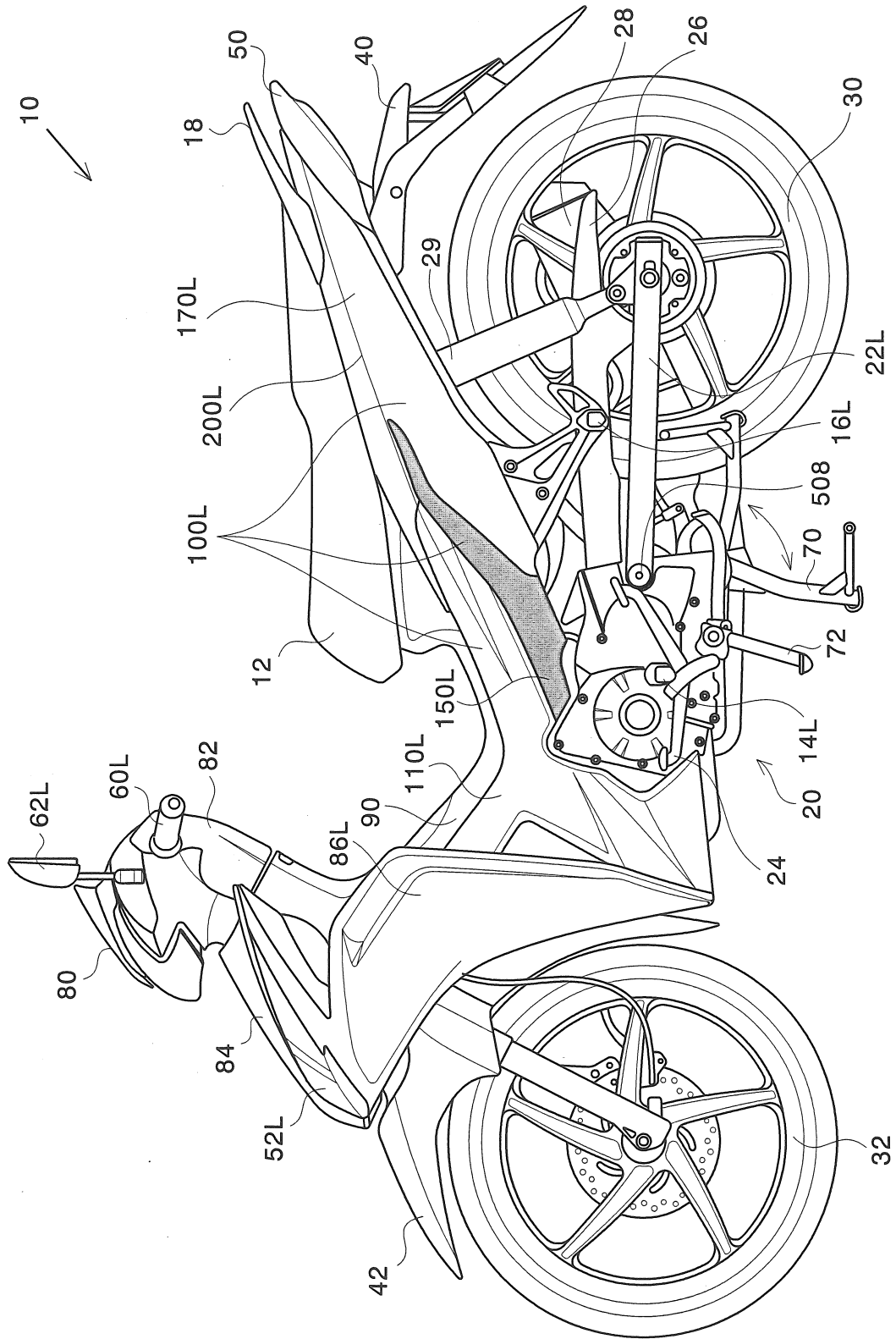


FIG. 1

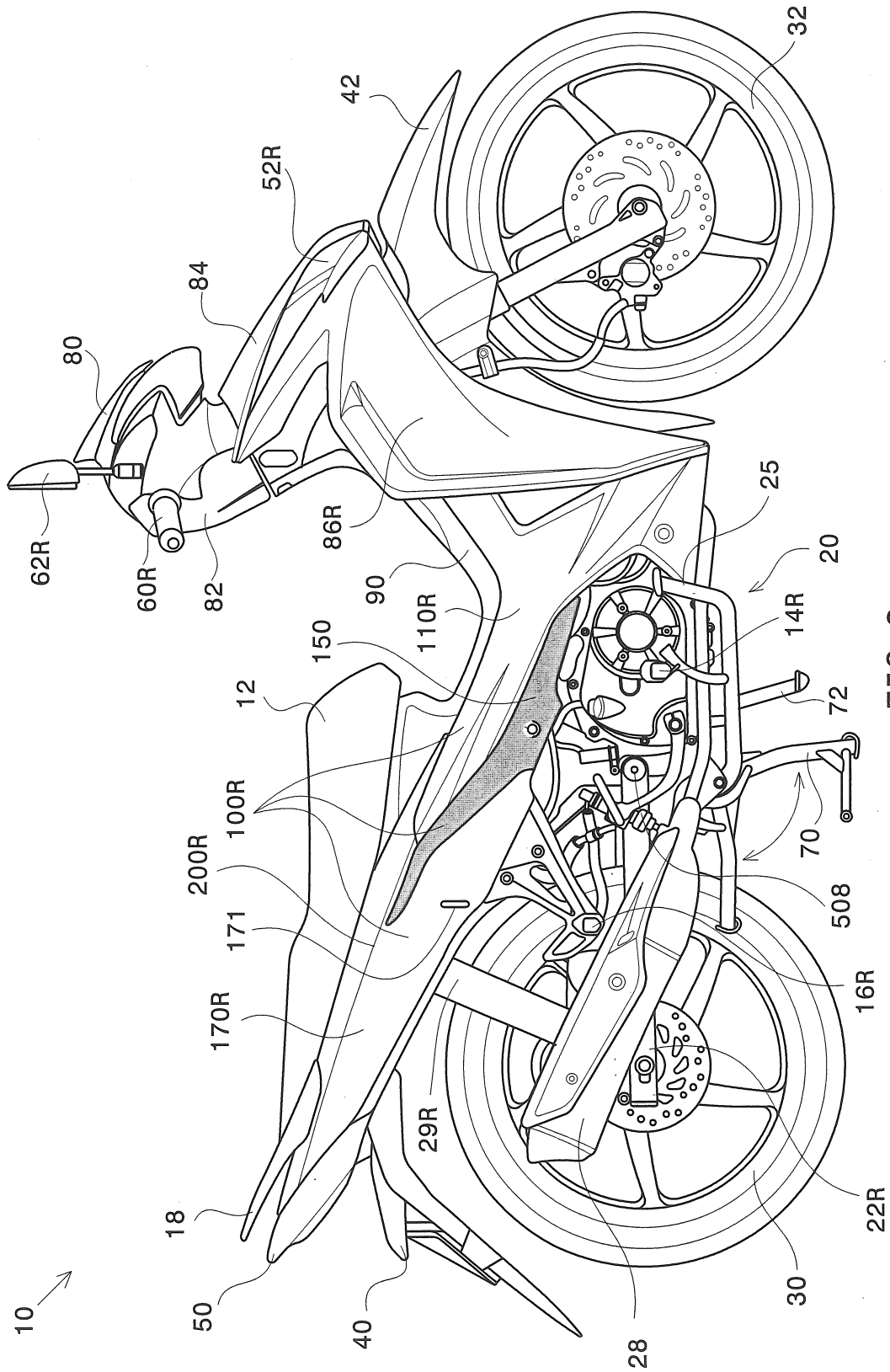


FIG. 2

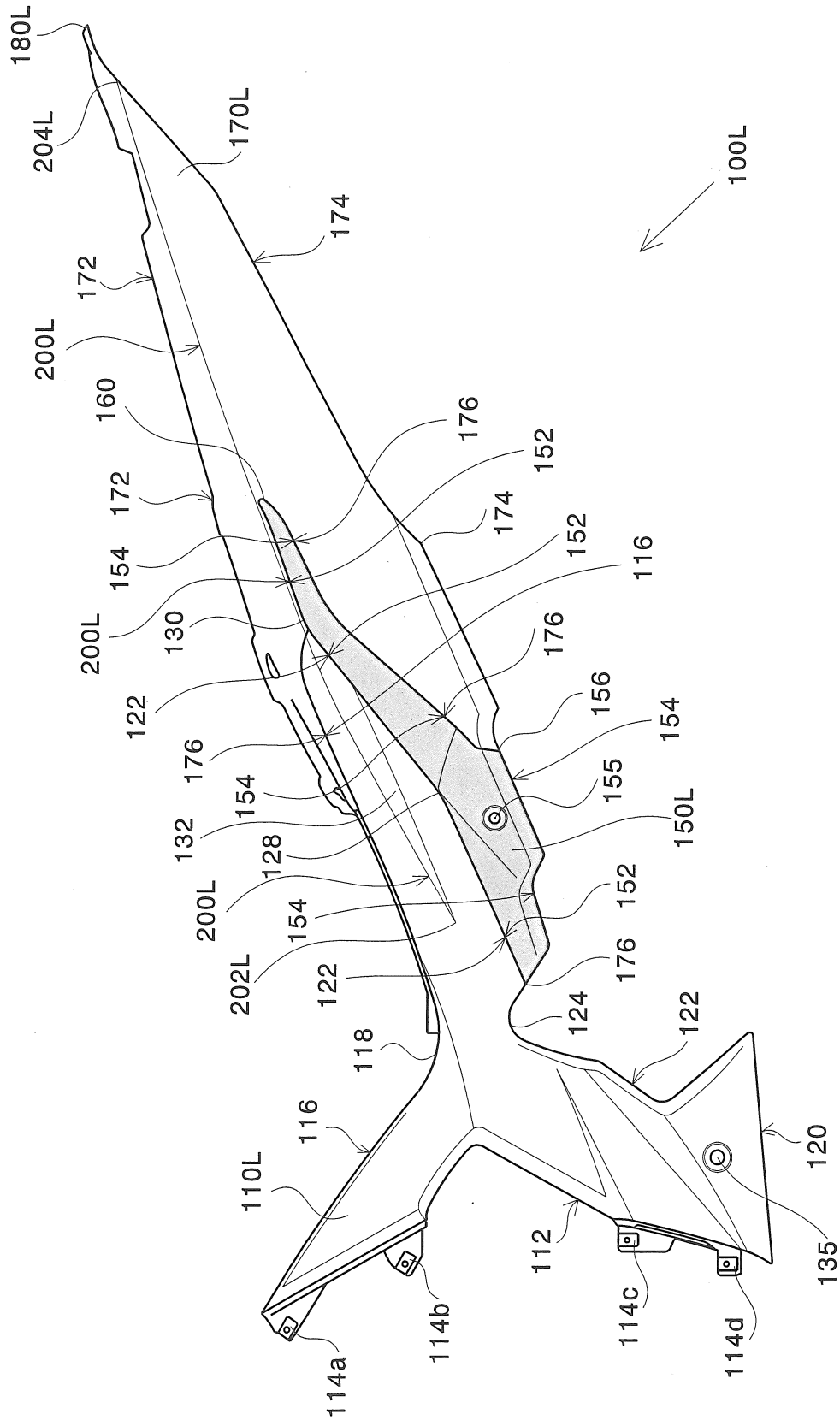


FIG. 3A

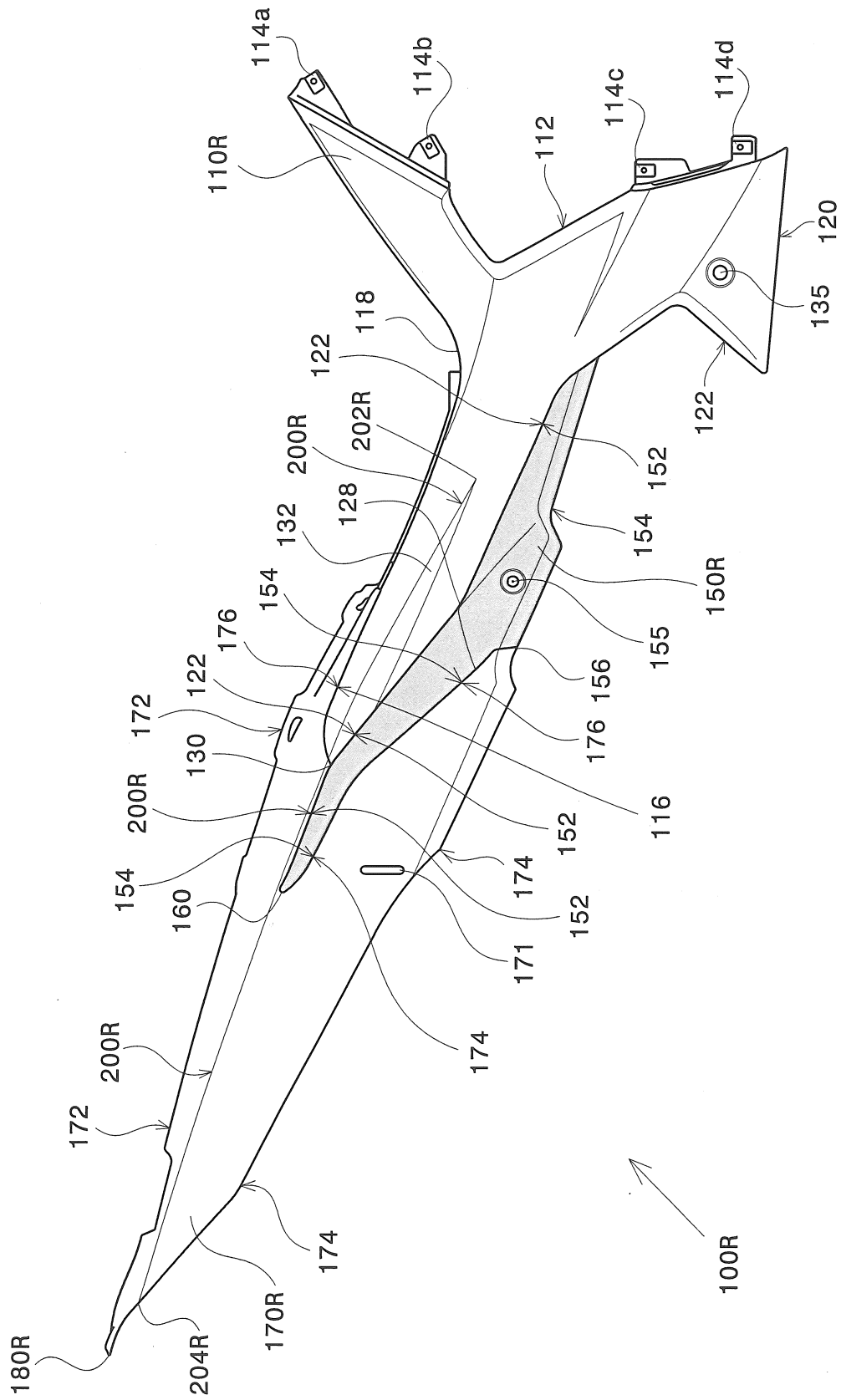


FIG. 3B

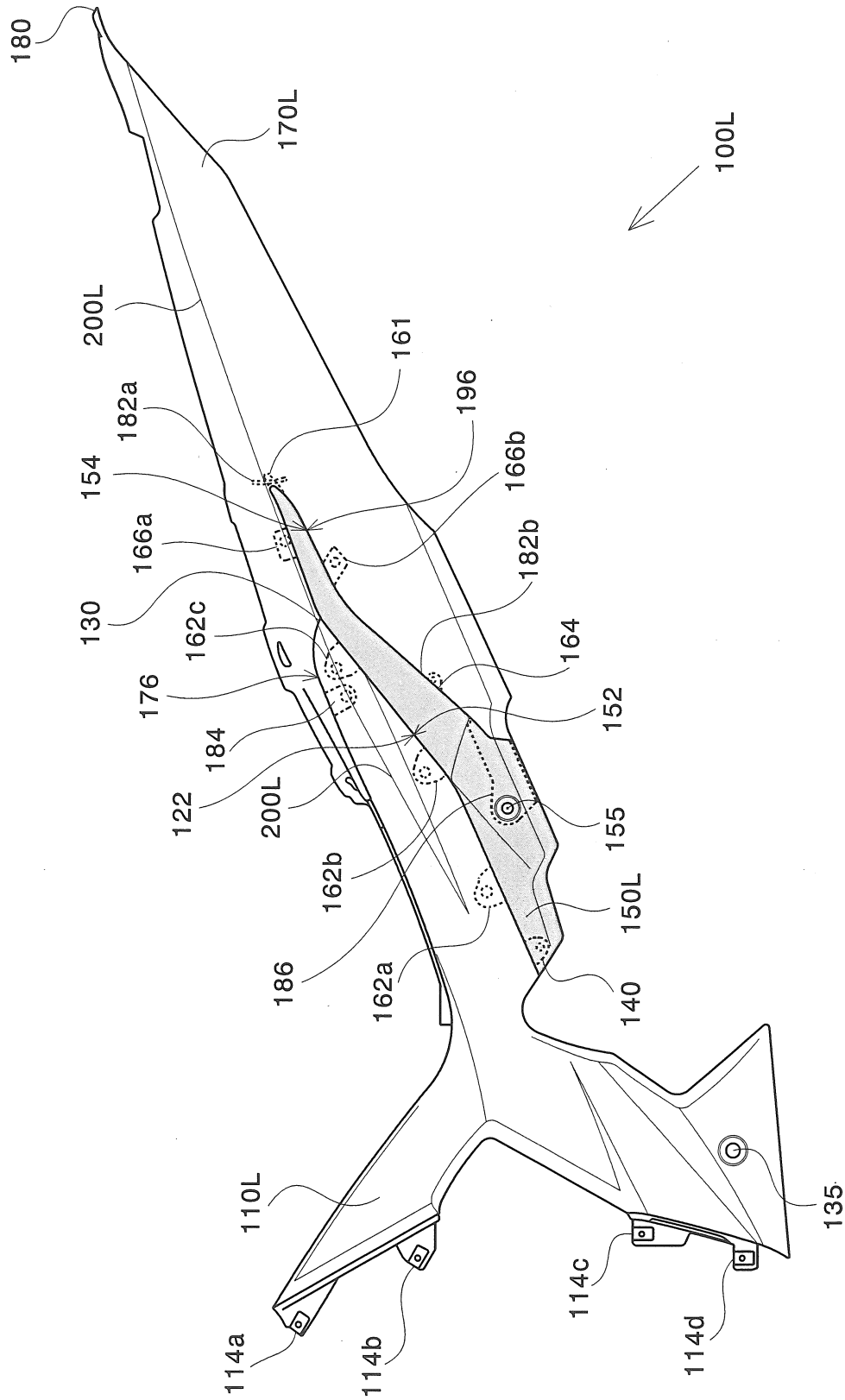
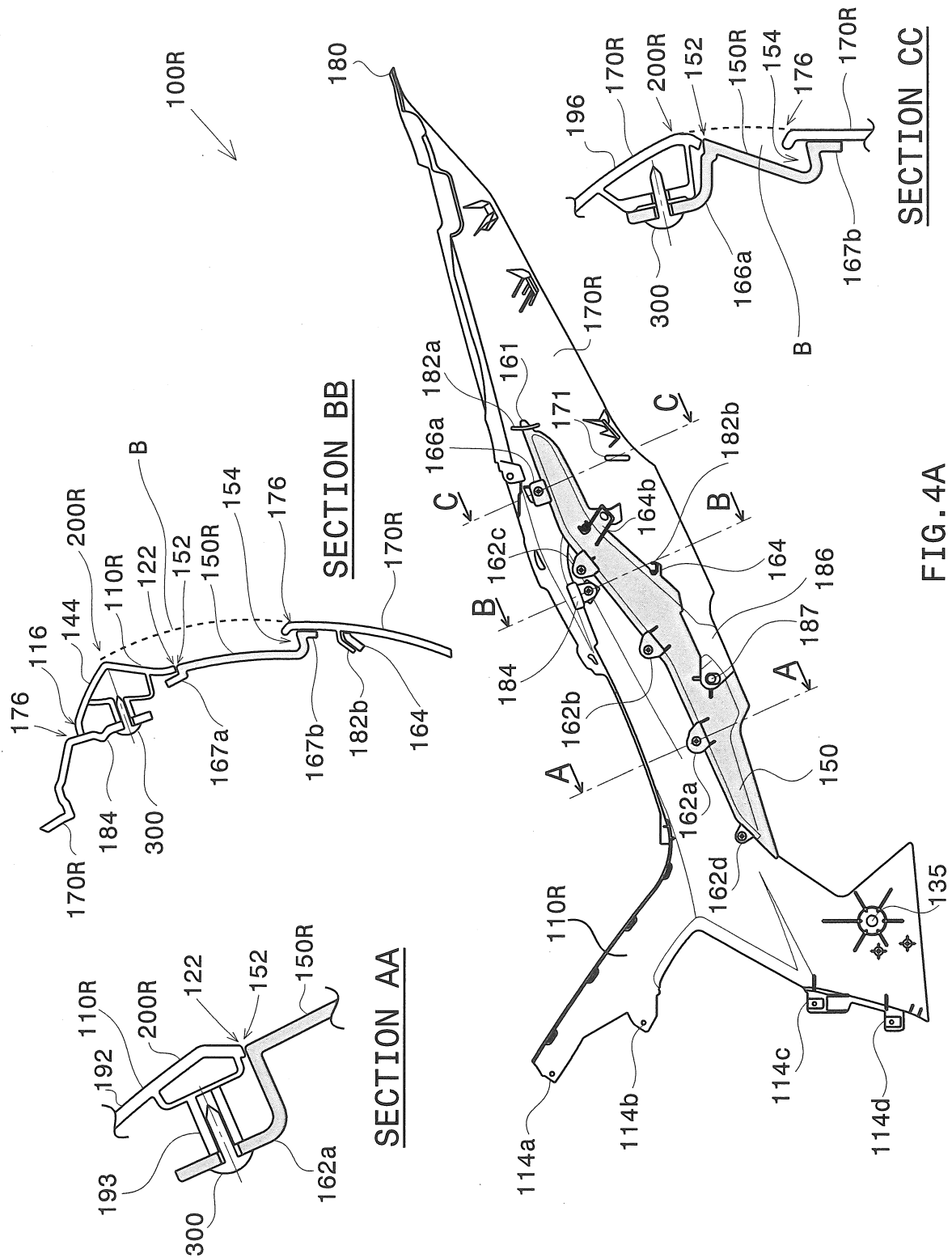


FIG. 3C



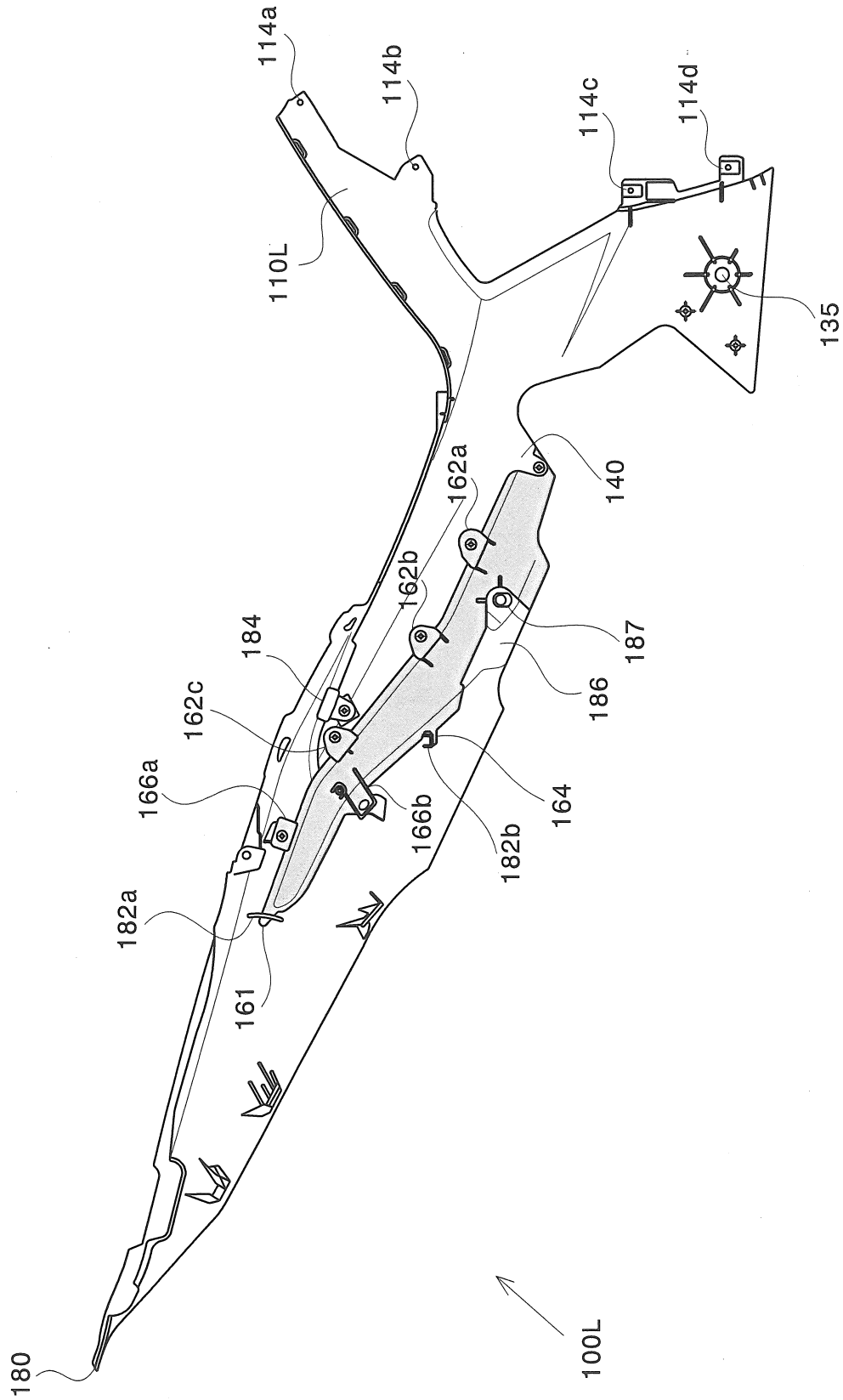


FIG. 4B

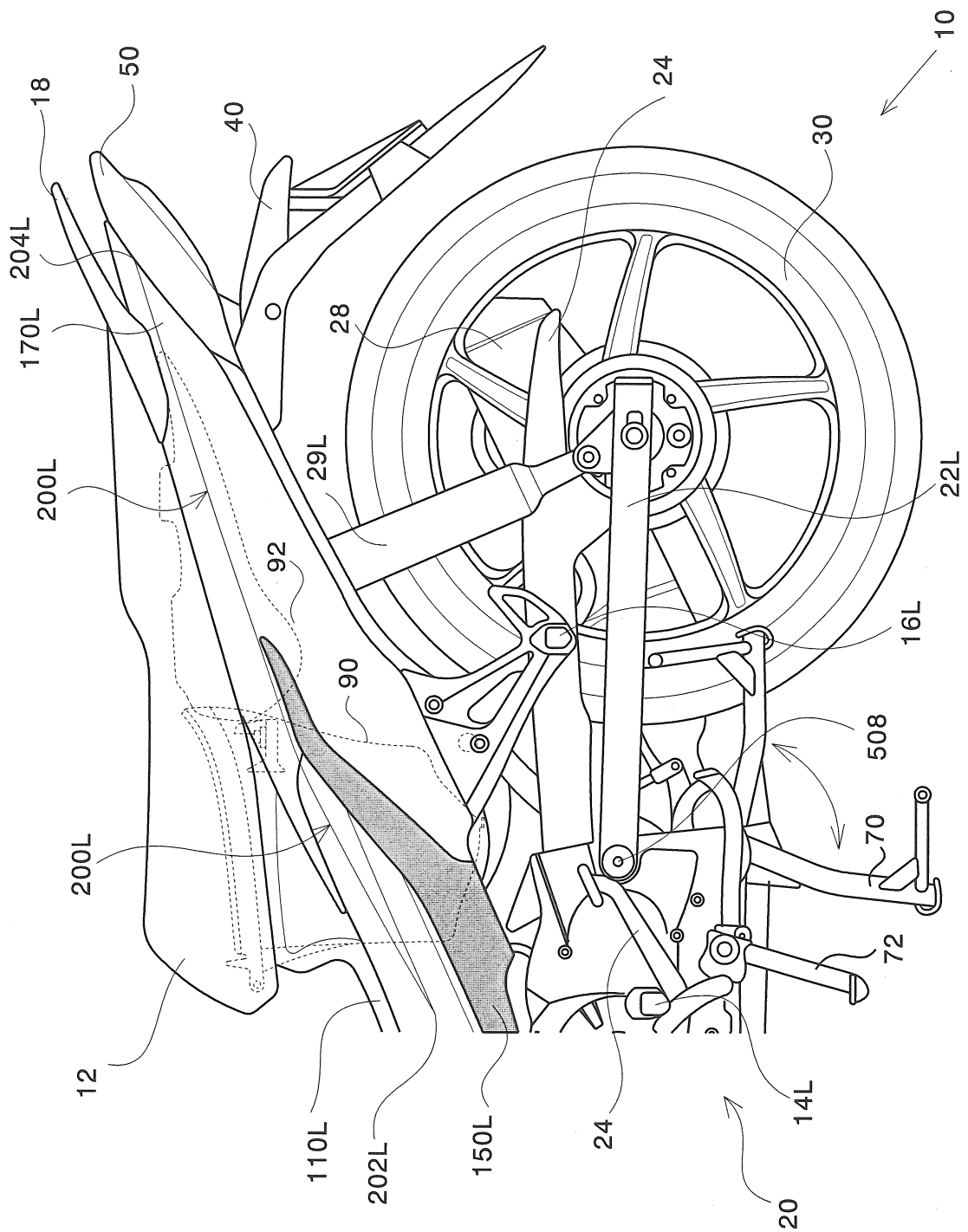


FIG. 5

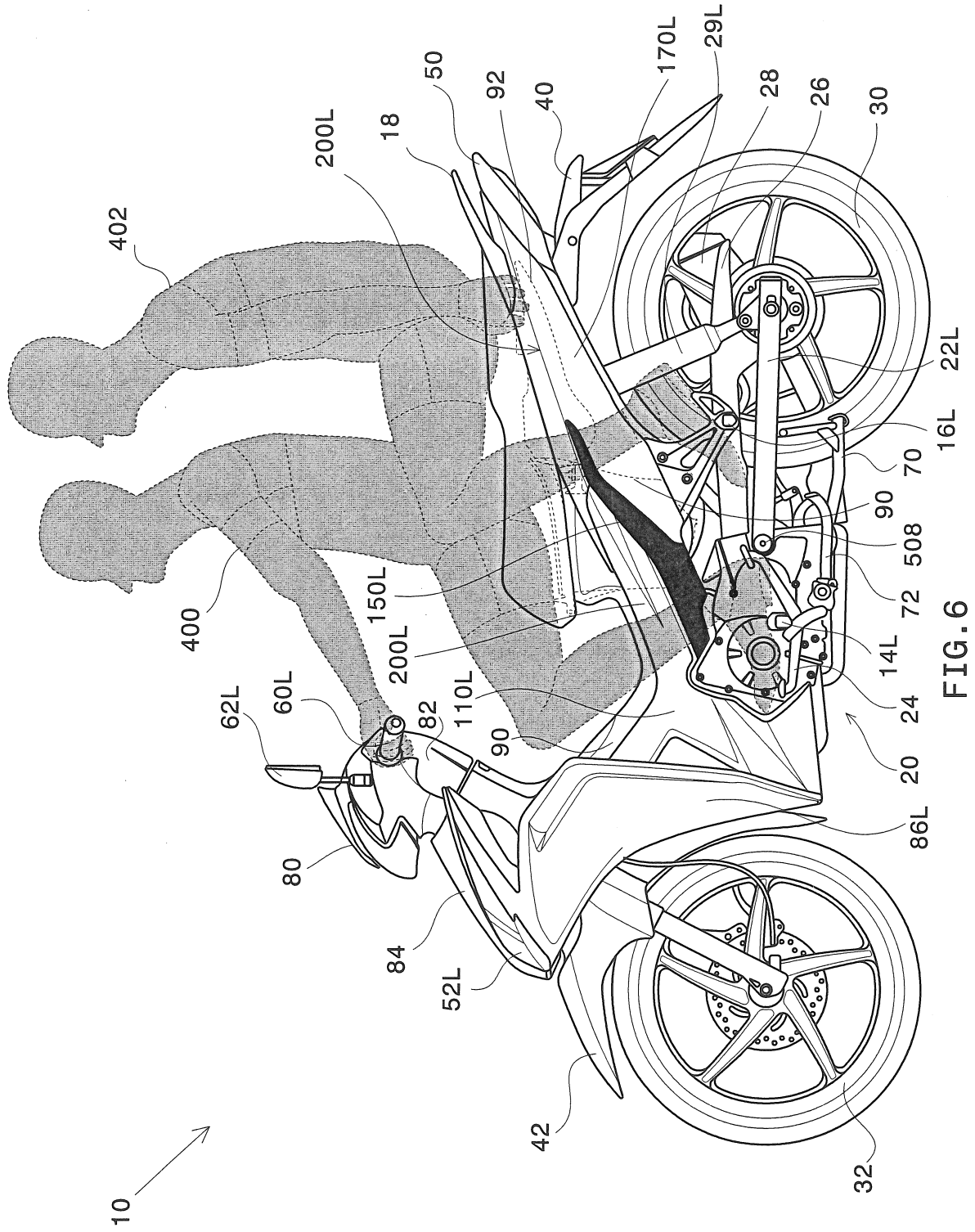


FIG. 6

