



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

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

(11)



1-0030222

(51)⁷ B62J 23/00; B62J 9/00; B62J 35/00

(13) B

(21) 1-2018-04569

(22) 14/03/2017

(86) PCT/JP2017/010229 14/03/2017

(87) WO 2017/169745 A1 05/10/2017

(30) 201641011049 30/03/2016 IN

(45) 25/11/2021 404

(43) 25/12/2018 369A

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

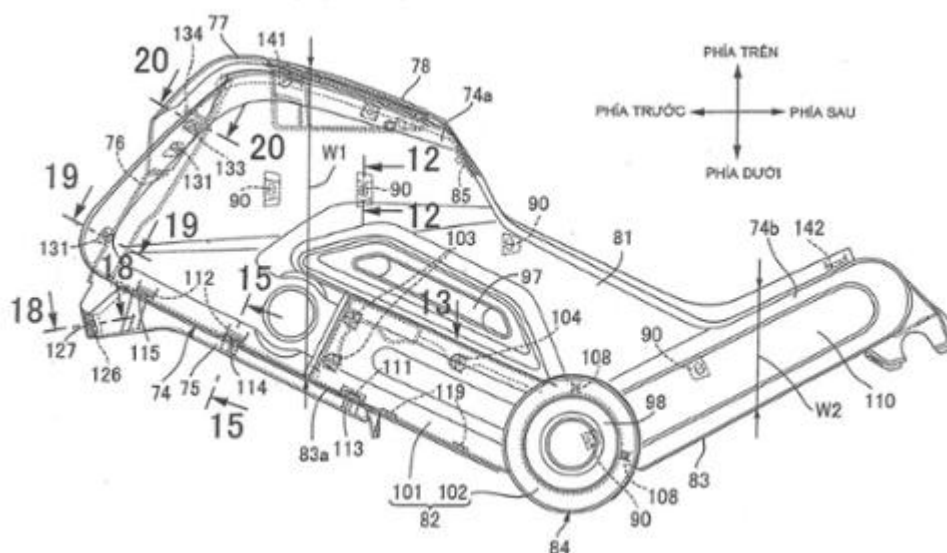
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Shumpei KIDA (JP); Toshiya SUZUKI (JP); Ashutosh PALLA (IN); Surya PHANI KRISHNA NUKALA (IN); Deepak KAUL (IN).

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

(54) KẾT CẤU TẮM ỐP THÂN XE DÙNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó mỗi tấm ốp bên (74) bao gồm thân chính (81) của tấm ốp bên lắp vào khung thân xe và tấm ốp phụ (82) được lắp tháo ra được vào thân chính (81) của tấm ốp bên và được tạo ra có dạng hình chữ V với đoạn uốn (84) ở phần giữa theo hướng trước-sau của tấm ốp bên (74), đoạn uốn (84) được tạo ra bằng cách làm cho mép dưới (83) của tấm ốp bên (74) nhô xuống dưới khi nhìn từ phía bên. Trên mỗi tấm ốp bên (74), chiều rộng theo phương thẳng đứng (W1) của phần trước (74a) của tấm ốp bên kéo dài về phía trước từ đoạn uốn (84) lớn hơn chiều rộng theo phương thẳng đứng (W2) của phần sau (74b) của tấm ốp bên kéo dài về phía sau từ đoạn uốn (84). Tấm ốp phụ được lắp tháo ra được vào thân chính của tấm ốp bên đồng thời tạo thành một phần mép dưới (83a) của phần trước của tấm ốp bên. Do vậy, có thể lắp ráp theo cách hiệu quả các tấm ốp bên, đồng thời hạn chế được việc tăng số lượng các bộ phận, các tấm ốp bên để che một phần khung thân xe từ các phía bên đồng thời được bố trí ít nhất một phần ở bên dưới yên xe khi nhìn từ phía bên.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm yên xe được đỡ trên khung thân xe và các tấm ốp bên để che một phần khung thân xe từ các phía bên đồng thời được bố trí ít nhất một phần ở bên dưới yên xe khi nhìn từ phía bên. Cụ thể là, sáng chế đề cập đến các cải tiến của kết cấu tấm ốp thân xe.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Xe kiểu ngồi để chân hai bên có kết cấu này đã được bộc lộ trong công bố đơn quốc tế số W02013/179703. Trong xe này, mỗi tấm ốp bên bao gồm tấm ốp sau, tấm ốp trước và tấm ốp dưới, tấm ốp sau có phần sau được bố trí ở bên dưới yên xe và kéo dài về phía trước của xe và tấm ốp trước và tấm ốp dưới kẹp phần trước của tấm ốp sau từ phía trên và phía dưới ở phía bên của bình nhiên liệu vốn nằm ở phía trước yên xe.

Trong trường hợp tấm ốp bên được tạo ra bằng cách kết hợp nhiều tấm ốp như được bộc lộ trong công bố đơn quốc tế số W02013/179703 nêu trên, có thể dễ dàng cải biến một phần tấm ốp bên. Mặt khác, số lượng các bộ phận cần được lắp ráp khi lắp tấm ốp bên tăng, làm tăng số lượng các bước lắp ráp và số lượng các bộ phận.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra trong hoàn cảnh nêu trên. Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó các tấm ốp bên có thể được lắp ráp theo cách hiệu quả, đồng thời hạn chế được việc tăng số lượng các bộ phận.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm yên xe được đỡ trên khung thân xe; và các tấm ốp bên để che một phần khung thân xe từ các phía bên đồng thời được bố trí ít nhất một phần ở bên dưới yên xe khi nhìn từ phía bên, khác biệt ở chỗ, mỗi tấm ốp bên bao gồm thân chính của tấm ốp bên lắp vào khung thân xe

và tấm ốp phụ được lắp tháo ra được vào thân chính của tấm ốp bên và được tạo ra có dạng hình chữ V với đoạn uốn ở phần giữa theo hướng trước-sau của tấm ốp bên, đoạn uốn này được tạo ra bằng cách làm cho mép dưới của tấm ốp bên mà nhô xuống dưới khi nhìn từ phía bên, trên mỗi tấm ốp bên, chiều rộng theo phương thẳng đứng ở phần trước của tấm ốp bên kéo dài về phía trước từ đoạn uốn được đặt lớn hơn chiều rộng theo phương thẳng đứng ở phần sau của tấm ốp bên kéo dài về phía sau từ đoạn uốn, tấm ốp phụ được lắp tháo ra được vào thân chính của tấm ốp bên đồng thời tạo thành một phần mép dưới ở phần trước của tấm ốp bên, các phần đầu trên ở hai phần trước của tấm ốp bên phải và bên trái được ghép với nhau nhờ tấm ốp trên; và các phần đầu dưới ở các phần trước của tấm ốp bên được ghép với nhau nhờ tấm ốp dưới.

Tiếp theo, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, thân chính của tấm ốp bên có phần hở được che bởi tấm ốp phụ.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ hai, theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, phần lồi-lõm được tạo ra trên thân chính của tấm ốp bên ở vị trí liền kề với phần hở.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ từ thứ nhất đến thứ ba, theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, ở phần sau của tấm ốp bên, phần nhô, mà nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe, được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau từ đoạn uốn.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ từ thứ nhất đến thứ tư, theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, các phần trước của hai tấm ốp bên phải và bên trái được ghép với nhau nhờ tấm ốp trước để che phần trước của tấm ốp dưới từ phía trên.

Tiếp theo, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ từ thứ nhất đến thứ năm, theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, bình nhiên liệu và hộp chứa vật dụng được che bởi các tấm ốp bên từ các phía bên, bình nhiên liệu được bố trí ở phía trước yên xe; và hộp chứa vật dụng được bố trí ở bên dưới yên xe và có phần đầu trước kéo dài đến vị trí nằm bên dưới bình nhiên liệu; và phần đầu trước của hộp chứa vật dụng được trang bị phần tỳ để đỡ mà được tỳ vào các mặt trong của các tấm ốp bên.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, mỗi tấm ốp bên bao gồm thân chính của tấm ốp bên và tấm ốp phụ. Do vậy, tấm ốp bên được tạo ra từ hai bộ phận, là số lượng các bộ phận ít nhất, khiến cho tấm ốp bên có thể được lắp ráp theo cách hiệu quả đồng thời có thể hạn chế việc tăng số lượng các bộ phận. Ngoài ra, tấm ốp bên được tạo ra

có dạng hình chữ V với đoạn uốn ở phần giữa theo hướng trước-sau của tấm ốp bên, đoạn uốn này được tạo ra bằng cách làm cho mép dưới của tấm ốp bên mà nhô xuống dưới khi nhìn từ phía bên và tấm ốp phụ được lắp tháo ra được vào thân chính của tấm ốp bên đồng thời tạo thành một phần mép dưới ở phần trước của tấm ốp bên trên tấm ốp bên, phần trước của tấm ốp bên kéo dài về phía trước từ đoạn uốn. Do vậy, có thể tránh được sự suy giảm độ cứng vững của tấm ốp bên ngay cả khi kích thước của nó tăng; và do các phần đầu trên ở hai phần trước của tấm ốp bên phải và bên trái được ghép với nhau nhờ tấm ốp trên, nên độ cứng vững của các tấm ốp bên có thể được nâng cao hơn nữa. Hơn nữa, do các phần đầu dưới ở các phần trước của tấm ốp bên được ghép với nhau nhờ tấm ốp dưới, nên có thể tránh được sự suy giảm độ cứng vững của tấm ốp bên ngay cả khi kích thước của nó tăng.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, thân chính của tấm ốp bên có phần hở được che bởi tấm ốp phụ. Do vậy, bằng cách tháo tấm ốp phụ ra khỏi thân chính của tấm ốp bên, khả năng bảo dưỡng các bộ phận bị che bởi các tấm ốp bên từ các phía bên có thể được cải thiện.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, phần lồi-lõm được tạo ra trên thân chính của tấm ốp bên ở vị trí liền kề với phần hở. Điều này làm tăng độ cứng vững của thân chính của tấm ốp bên ở xung quanh phần hở.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, phần nhô được tạo ra ở phần sau của tấm ốp bên mà nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe và kéo dài về phía sau từ đoạn uốn. Điều này làm tăng độ cứng vững của phần sau của tấm ốp bên.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, các phần trước của hai tấm ốp bên phải và bên trái được ghép với nhau nhờ tấm ốp trước. Do vậy, độ cứng vững của các tấm ốp bên có thể được nâng cao hơn nữa.

Hơn thế nữa, theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, hộp chứa vật dụng được bố trí ở bên dưới yên xe và bình nhiên liệu được bố trí ở phía trước yên xe, được che bởi các tấm ốp bên từ các phía bên và phần tỳ để đỡ, được bố trí ở phần đầu trước của hộp chứa vật dụng kéo dài đến vị trí nằm bên dưới bình nhiên liệu, được tỳ vào các mặt trong của các tấm ốp bên. Do vậy, các tấm ốp bên có thể được ngăn không bị rung, đồng thời hạn chế được việc tăng số lượng các bộ phận.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe hai bánh có động cơ theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn theo chiều mũi tên 2 được thể hiện trên FIG.1.

FIG.3 là hình chiếu cạnh từ bên trái của khung thân xe có bình nhiên liệu và yên xe được lắp trên đó.

FIG.4 là hình vẽ nhìn theo chiều mũi tên 4 được thể hiện trên FIG.3.

FIG.5 là hình chiếu cạnh phóng to thể hiện phần chính của FIG.1 ở trạng thái tấm ốp bên đã được tháo ra.

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường 6-6 được thể hiện trên FIG.1.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt của tấm ốp thân xe theo đường 7-7 được thể hiện trên FIG.1.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt của tấm ốp thân xe theo đường 8-8 được thể hiện trên FIG.1.

FIG.9 là hình chiếu cạnh của tấm ốp bên, tấm ốp dưới, tấm ốp trước và tấm ốp trên.

FIG.10 là hình chiếu cạnh thể hiện thân chính của tấm ốp bên.

FIG.11 là hình vẽ nhìn theo chiều mũi tên 11 được thể hiện trên FIG.10.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt theo đường 12-12 được thể hiện trên FIG.9, minh họa kết cấu đỡ tấm ốp bên trên khung đỡ.

FIG.13 là hình chiếu của tấm ốp phụ khi nhìn theo chiều mũi tên 13 được thể hiện trên FIG.9.

FIG.14 là hình chiếu của tấm ốp dưới khi nhìn theo chiều mũi tên 14 được thể hiện trên FIG.5.

FIG.15 là hình vẽ mặt cắt theo đường 15-15 được thể hiện trên FIG.9.

FIG.16 là hình chiếu của tấm ốp trước khi nhìn theo chiều mũi tên 16 được thể hiện trên FIG.5.

FIG.17 là hình vẽ mặt cắt theo đường 17-17 được thể hiện trên FIG.16, minh họa kết cấu đỡ tám ốp trước trên khung đỡ.

FIG.18 là hình vẽ mặt cắt theo đường 18-18 được thể hiện trên FIG.9.

FIG.19 là hình vẽ mặt cắt theo đường 19-19 được thể hiện trên FIG.9.

FIG.20 là hình vẽ mặt cắt theo đường 20-20 được thể hiện trên FIG.9.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo từ FIG.1 đến FIG.20. Lưu ý là, trong phần mô tả dưới đây, các thuật ngữ chỉ hướng như phía trước, phía sau, bên phải, bên trái, phía trên và phía dưới biểu thị các hướng được nhìn từ phía người đi xe đang ngồi trên xe hai bánh có động cơ.

Bắt đầu từ FIG.1 và FIG.2, chạc trước 11 đỡ quay được bánh trước WF và tay lái 12 lắp vào chạc trước 11 được đỡ theo cách lái được ở phần đầu trước của khung thân xe F của xe hai bánh có động cơ, là một xe kiểu ngồi để chân hai bên. Ngoài ra, bình nhiên liệu 13, nằm ở phía sau tay lái 12 và yên xe dạng yên liền 14, nằm ở phía sau bình nhiên liệu 13, được đỡ trên khung thân xe F. Phần trước của động cơ dạng cụm lắc UE để tạo ra động lực nhằm dẫn động và làm quay bánh sau WR được đỡ theo cách có thể chuyển động lắc theo hướng lên trên và xuống dưới ở phần giữa của khung thân xe F theo hướng trước-sau. Bánh sau WR được đỡ quay được bởi phần sau của động cơ dạng cụm lắc UE.

Hơn nữa, theo FIG.3 và FIG.4, khung thân xe F bao gồm ống đầu 15 đỡ theo cách lái được chạc trước 11 và tay lái 12, khung nghiêng xuống dưới 16 kéo dài xuống phía dưới về phía sau từ ống đầu 15, khung dưới 17 kéo dài về phía sau theo hướng trước-sau từ đầu dưới của khung nghiêng xuống dưới 16, các khung sau 18 nối với đầu sau của khung dưới 17 và kéo dài lên phía trên về phía sau, các khung đỡ 19 nối với khung nghiêng xuống dưới 16 và các khung sau 18 để đỡ bình nhiên liệu 13 và yên xe 14.

Theo phương án này, khung nghiêng xuống dưới 16 và khung dưới 17 được tạo ra liền khối và các phần đầu trước của hai khung sau bên phải và bên trái 18 được bố trí cách nhau theo chiều rộng xe được liên kết với khung ngang thứ nhất 20 lắp cố

định vào phần sau của khung dưới 17 và kéo dài theo chiều rộng xe. Nói cách khác, các khung sau 18 được nối với đầu sau của khung dưới 17 thông qua khung ngang thứ nhất 20. Hơn nữa, hai khung đỡ bên phải và bên trái 19 được nối với khung nghiêng xuống dưới 16 và các khung sau 18, các khung đỡ 19 được bố trí cách nhau theo chiều rộng xe theo cách kẹp lấy bình nhiên liệu 13 từ các phía đối diện.

Cụ thể là theo FIG.1, động cơ dạng cụm lắc UE được tạo ra gồm động cơ E được bố trí ở bên dưới và phía sau các khung sau 18 và cơ cấu truyền động M được bố trí giữa động cơ E và bánh sau WR đồng thời được trang bị một bộ truyền động. Thân chính động cơ 21 của động cơ E được đỡ theo cách có thể chuyển động lắc theo hướng lên trên và xuống dưới nhờ các phần đầu dưới của các khung sau 18 và hộp truyền động 22, nối với thân chính động cơ 21 đồng thời chứa cơ cấu truyền động M trong đó, kéo dài về phía sau từ thân chính động cơ 21 đồng thời được bố trí ở phía bên trái bánh sau WR. Tiếp đó, bánh sau WR được đỡ quay được bởi phần sau của hộp truyền động 22.

Ngoài ra, bộ lọc không khí 24 được bố trí bên trên hộp truyền động 22 ở phía bên trái bánh sau WR theo cách được đỡ bởi hộp truyền động 22, bộ lọc không khí 24 tạo thành đầu trước của cơ cấu nạp 23 liên kết với thành phía trên của đầu xi lanh (không được minh họa trên hình vẽ) của thân chính động cơ 21. Ngoài ra, bộ giảm thanh khí xả 26 (xem FIG.2) tạo thành đầu sau của cơ cấu xả 25 liên kết với thành phía dưới của đầu xi lanh được bố trí ở phía bên phải bánh sau WR.

Mỗi khung đỡ 19 có, ở phần giữa của nó theo hướng trước-sau, đoạn nằm ngang 28 kéo dài theo phương nằm ngang theo hướng trước-sau và đều được tạo ra có hình dạng vòng lên trên, trong đó đoạn nằm ngang 28 nằm ở vị trí cao nhất. Đoạn nối phía trước 29 được tạo ra ở đầu dưới phía trước của khung đỡ 19, và đoạn nối phía sau 30 được tạo ra ở đầu dưới phía sau của khung đỡ 19.

Nhờ bu lông 32 và đai ốc 33 được vặn ren vào bu lông 32, các đoạn nối phía trước 29 của hai khung đỡ bên phải và bên trái 19 được lắp chặt vào giá đỡ 31 mà được lắp cố định vào phần trên của khung nghiêng xuống dưới 16.

Khung ngang thứ hai 34 dạng ống được bố trí giữa các phần giữa của các khung sau 18. Hai giá đỡ bên phải và bên trái 35 được lắp cố định vào khung ngang

thứ hai 34 ở các vị trí nằm cách nhau theo chiều rộng xe. Các đoạn nối phía sau 30 của hai khung đỡ bên phải và bên trái 19 được lắp cố định vào các giá đỡ 35 tương ứng nhờ các bu lông 36 và các đai ốc (không được minh họa trên hình vẽ) được vặn ren vào các bu lông 36.

Ngoài ra, các khung đỡ 19 có đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 38 để đỡ phần trước của bình nhiên liệu 13 và đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai 39 để đỡ phần sau của bình nhiên liệu 13. Đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 38 được tạo ra chung cho hai khung đỡ bên phải và bên trái 19, bao gồm ống đỡ 40 được bố trí giữa hai khung đỡ bên phải và bên trái 19 nằm hơi gần hơn về phía trước so với các đầu trước của các đoạn nằm ngang 28 và chi tiết đỡ 41 có mặt cắt ngang với hình dạng gần như hình chữ U mở xuống phía dưới và được lắp cố định vào phần giữa theo chiều rộng xe của ống đỡ 40. Chi tiết đỡ 41 được tạo ra nằm dài theo chiều rộng xe. Đồng thời, đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai 39 được tạo ra riêng biệt trên hai khung đỡ bên phải và bên trái 19 và được làm bằng vật liệu dạng tấm đều có mặt cắt ngang với hình dạng gần như hình chữ U mở xuống phía dưới và được lắp cố định vào các phần sau của các đoạn nằm ngang 28 tương ứng.

Bình nhiên liệu 13 có phần gờ 13a nhô ra phía ngoài trên toàn bộ chu vi của bình nhiên liệu 13. Phần trước của phần gờ 13a được đặt lên mặt trên của chi tiết đỡ 41 của đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 38 và phần sau của phần gờ 13a được đặt lên các mặt trên của đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai 39.

Ống cấp nhiên liệu 42 kéo dài xuống dưới được nối vào phần đáy của bình nhiên liệu 13 và khóa nhiên liệu 43 được bố trí ở đầu dưới của ống cấp nhiên liệu 42. Khóa nhiên liệu 43 có kết cấu để mở và đóng việc cấp nhiên liệu trong bình nhiên liệu 13 cho động cơ E. Nhiên liệu được cấp từ khóa nhiên liệu 43 đến bộ chế hoà khí (không được minh họa trên hình vẽ) có trong cơ cấu nạp 23 của động cơ E thông qua ống dẫn nhiên liệu không được minh họa.

Các khung đỡ 19 có đoạn đỡ yên xe 44 để đỡ phần trước của yên xe 14. Đoạn đỡ yên xe 44 được tạo ra chung cho hai khung đỡ bên phải và bên trái 19 và được bố trí trên các khung đỡ 19 ở phía sau các đoạn nằm ngang 28. Hai chi tiết đàn hồi bên phải và bên trái 45 lắp vào phần trước của yên xe 14 được lắp tỳ vào mặt trên của đoạn đỡ yên xe 44. Nói cách khác, phần trước của yên xe 14 được đỡ thông qua các

chi tiết đàn hồi 45 nhờ đoạn đỡ yên xe 44 có trên các khung đỡ 19.

Ngoài ra, chi tiết đỡ yên xe 46 được bố trí giữa các phần đầu sau của hai khung sau bên phải và bên trái 18 và phần sau của yên xe 14 được đỡ bởi chi tiết đỡ yên xe 46 thông qua chi tiết đàn hồi 47.

Cơ cấu khóa yên xe (không được minh họa trên hình vẽ) được bố trí giữa các khung sau 18 và yên xe 14 ở trạng thái mà phần trước của yên xe 14 được đỡ bởi đoạn đỡ yên xe 44 của các khung đỡ 19 và phần sau của yên xe 14 được đỡ bởi chi tiết đỡ yên xe 46 được bố trí giữa các phần đầu sau của các khung sau 18, cơ cấu khóa yên xe cho phép chuyển đổi giữa trạng thái lắp cố định yên xe 14 vào các khung sau 18 và trạng thái nhả yên xe 14 ra khỏi các khung sau 18.

Hơn nữa, theo FIG.5, hộp chứa vật dụng 48 được bố trí ở bên dưới yên xe 14 và được đỡ trên các khung sau 18, hộp chứa vật dụng 48 có đầu trên được để hở theo cách được che bởi yên xe 14 từ phía trên. Khi đó, phần đầu trước 48a của hộp chứa vật dụng 48 kéo dài đến vị trí nằm bên dưới phần sau của bình nhiên liệu 13.

Các ống phụ 50 ôm lấy bình nhiên liệu 13 từ phía trên theo cách gói chùng một phần lên bình nhiên liệu 13 khi nhìn từ trên xuống, được lắp cố định vào các khung đỡ 19. Theo phương án này, hai ống phụ bên phải và bên trái 50 được bố trí theo cách kẹp lấy nắp đậy bình nhiên liệu 51 từ các phía đối diện khi nhìn từ trên xuống nằm ôm lấy bình nhiên liệu 13 từ phía trên, nắp đậy bình nhiên liệu 51 được lắp vào phần giữa theo chiều rộng xe của phần trên bình nhiên liệu 13 theo cách mở ra và đóng lại được. Các phần trước của hai ống phụ bên phải và bên trái 50 được nối liền khối với nhau nhờ ống nối 52.

Các phần đầu trước của các ống phụ 50 được lắp chặt, cùng với phần trước của phần gờ 13a của bình nhiên liệu 13, vào đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 38 của các khung đỡ 19. Cụ thể là, các tấm lắp thứ nhất 53 lần lượt được tạo ra cho các phần đầu trước của các ống phụ 50 và phần trước của phần gờ 13a của bình nhiên liệu 13 bị kẹp giữa đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 38 và các tấm lắp thứ nhất 53. Các bu lông 54, lắp xuyên qua các tấm lắp thứ nhất 53, phần gờ 13a và chi tiết đỡ 41 của đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 38, được vặn ren vào và được lắp chặt vào các đai ốc hàn 55 lắp cố định vào mặt dưới của chi tiết đỡ 41, sao cho các phần đầu trước của các ống phụ 50

được lắp chặt, cùng với phần trước của phần gờ 13a, vào đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 38.

Hơn nữa, các phần đầu sau của các ống phụ 50 được lắp chặt, cùng với phần sau của phần gờ 13a của bình nhiên liệu 13, vào đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai 39 của các khung đỡ 19. Cụ thể là, tấm lắp thứ hai 56 kéo dài dọc theo chiều rộng xe giữa hai đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai bên phải và bên trái 39 được bố trí giữa các phần đầu sau của hai ống phụ bên phải và bên trái 50 theo cách phần sau của phần gờ 13a bị kẹp giữa tấm lắp thứ hai 56 và đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai 39. Hai bu lông bên phải và bên trái 57, được lắp xuyên qua các phần đầu đối diện theo chiều rộng xe của tấm lắp thứ hai 56, phần sau của phần gờ 13a và đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai 39, được vặn ren vào và được lắp chặt vào các đai ốc hàn 58 lắp cố định vào các mặt dưới của đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai 39, sao cho các phần đầu sau của các ống phụ 50 được lắp chặt vào đoạn đỡ bình nhiên liệu thứ hai 39 cùng với phần sau của phần gờ 13a.

Phần giữa theo chiều dọc của ống đỡ 60 kéo dài theo chiều rộng xe được lắp cố định vào phần trước của khung dưới 17 của khung thân xe F. Các chi tiết đỡ tấm ốp đáy 61 lần lượt được tạo ra giữa các phần đầu đối diện của ống đỡ 60 và các phần đầu trước của hai khung sau bên phải và bên trái 18.

Ống đỡ bậc để chân 62 kéo dài theo chiều rộng xe ở phía sau ống đỡ 60 được lắp cố định vào hai chi tiết đỡ tấm ốp đáy bên phải và bên trái 61 và các bậc để chân 63 được lắp cố định vào các phần đầu đối diện của ống đỡ bậc để chân 62 mà nhô sang phía bên từ các chi tiết đỡ tấm ốp đáy 61.

Một phần đầu của các đòn đỡ dưới 64, mà nhô ra phía ngoài từ các khung sau 18 và kéo dài lên trên về phía sau, được lắp cố định vào các phần đầu trước của các khung sau 18. Ngoài ra, một phần đầu của các đòn đỡ trên 65, mà nhô ra phía ngoài từ các khung sau 18 và kéo dài xuống dưới về phía sau, được lắp cố định vào các khung sau 18, ở vị trí hơi thấp hơn bên dưới khung ngang thứ hai 34. Các bậc để chân cho người ngồi sau 67 được đỡ xoay được bởi các giá đỡ 66 lắp cố định vào các phần đầu kia của các đòn đỡ dưới 64 và các đòn đỡ trên 65.

Hơn nữa theo FIG.6, phần dưới của khung nghiêng xuống dưới 16 và khung

dưới 17 của khung thân xe F được che bởi tấm ốp đáy 68 từ phía trên. Tấm ốp đáy 68 được lắp chặt vào hai chi tiết đỡ tấm ốp đáy bên phải và bên trái 61 và khung dưới 17. Hơn nữa, các tấm ốp bên phía dưới 69 được tạo ra liền khối với tấm ốp đáy 68, các tấm ốp bên phía dưới 69 dựng đứng lên phía trên từ các phần sau ở các phía đối diện bên phải và bên trái của tấm ốp đáy 68 để che các phần trước của các khung sau 18 từ các phía bên.

Ổng đỡ bậc để chân 62, mà các phần đầu đối diện của nó được lắp các bậc để chân 63, được bố trí đi xuyên qua tấm ốp đáy 68 theo cách các bậc để chân 63 nằm ở phía ngoài tấm ốp đáy 68. Ngoài ra, các phần đầu đối diện theo chiều rộng xe của tấm ốp gầm xe 70 che, từ phía dưới, phần dưới của khung nghiêng xuống dưới 16 và khung dưới 17 của khung thân xe F được nối với các phần đầu đối diện theo chiều rộng xe của tấm ốp đáy 68. Hơn nữa, các phần đầu đối diện theo chiều rộng xe của tấm ốp giữa 71 dựng đứng lên phía trên từ phần sau của phần giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp đáy 68 được ghép vào hai tấm ốp bên phía dưới bên phải và bên trái 69.

Hơn nữa, theo FIG.7 và FIG.8, bình nhiên liệu 13, hộp chứa vật dụng 48 và một phần khung thân xe F được che bởi hai tấm ốp bên phải và bên trái 74 từ các phía bên. Các phần đầu dưới của hai tấm ốp bên phải và bên trái 74 được ghép với nhau nhờ tấm ốp dưới 75 được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu 13. Các phần trước của hai tấm ốp bên phải và bên trái 74 được ghép với nhau nhờ tấm ốp trước 76 để che phần trước của tấm ốp dưới 75 từ phía trên. Các phần đầu trên của hai tấm ốp bên phải và bên trái 74 được ghép với nhau nhờ tấm ốp trên 77. Ngoài ra, nắp đậy 78 được lắp vào tấm ốp trên 77 theo cách có thể mở ra và đóng lại được khiến cho nắp đậy bình nhiên liệu 51 được để lộ ra ngoài khi nắp đậy 78 được mở ra.

Phần phình 71a, phình về phía trước, được tạo ra ở phần đầu trên của tấm ốp giữa 71. Phần đầu trước của phần phình 71a được nối vào phần đầu sau của tấm ốp dưới 75. Tiếp đó, các phần đầu trên của các tấm ốp bên phía dưới 69 được nối với các phần đầu dưới của các phần giữa theo hướng trước-sau của các tấm ốp bên 74.

Bên dưới bình nhiên liệu 13, khoảng không 80 được tạo ra theo cách được bao quanh bởi khung nghiêng xuống dưới 16, tấm ốp đáy 68, tấm ốp giữa 71 và tấm ốp dưới 75 khi nhìn từ phía bên.

Trên FIG.9, các tấm ốp bên 74 để che một phần khung thân xe F từ các phía bên đồng thời được bố trí ít nhất một phần ở bên dưới yên xe 14 khi nhìn từ phía bên. Mỗi tấm ốp bên 74 bao gồm thân chính 81 của tấm ốp bên lắp vào khung thân xe F và tấm ốp phụ 82 được lắp tháo ra được vào thân chính 81 của tấm ốp bên. Tấm ốp bên 74 được tạo ra có dạng hình chữ V bao gồm đoạn uốn 84 ở phần giữa theo hướng trước-sau của tấm ốp bên 74, đoạn uốn 84 được tạo ra bằng cách làm cho mép dưới 83 của tấm ốp bên 74 nhô xuống dưới khi nhìn từ phía bên. Ngoài ra, trên tấm ốp bên 74, chiều rộng theo phương thẳng đứng W1 của phần trước 74a của tấm ốp bên mà kéo dài về phía trước từ đoạn uốn 84 được đặt lớn hơn chiều rộng theo phương thẳng đứng W2 của phần sau 74b của tấm ốp bên mà kéo dài về phía sau từ đoạn uốn 84.

Như được minh họa trên FIG.10 và FIG.11, thân chính 81 của tấm ốp bên tạo thành phần chính của mỗi tấm ốp bên 74. Phần tròn lắp 85 kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra liền khối với phần giữa theo hướng trước-sau của phần trên của thân chính 81 của tấm ốp bên. Như được minh họa rõ trên FIG.7, các phần đầu ngoài của các phần tròn lắp 85 của hai thân chính 81 của tấm ốp bên ở bên phải và bên trái được bố trí nằm chồng lên nhau theo cách phần này nằm trên phần kia theo hướng trên-dưới sao cho chúng tỳ vào mặt trên của chi tiết đỡ 86. Chi tiết đỡ 86 được lắp cố định vào tấm lắp thứ hai 56 được bố trí giữa các phần đầu sau của hai ống phụ bên phải và bên trái 50. Đinh vít 87, được lồng xuyên qua chi tiết đỡ 86 và các phần tròn lắp 85 nằm chồng lên nhau theo hướng trên-dưới, được vặn ren vào đai ốc hàn 88 lắp cố định vào chi tiết đỡ 86 và đinh vít 87 được vặn chặt lại, khiến cho các phần giữa theo hướng trước-sau của các phần trên của hai thân chính 81 của tấm ốp bên ở bên phải và bên trái được lắp vào tấm lắp thứ hai 56 được tạo ra cho các ống phụ 50.

Phần trước phía trên của thân chính 81 của tấm ốp bên được trang bị phần tròn lắp phía trước 141 nhô về phía trong theo chiều rộng xe và phần sau phía trên của thân chính 81 của tấm ốp bên được trang bị phần tròn lắp phía sau 142 nhô về phía trong theo chiều rộng xe. Đồng thời, như được minh họa trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5, các chi tiết đỡ 143, trong đó các đai ốc hàn 144 được lắp cố định vào các mặt dưới của các chi tiết đỡ 143, lần lượt được lắp cố định vào các phần trước của các đoạn nằm ngang 28 của hai khung đỡ bên phải và bên trái 19. Các phần tròn lắp phía trước 141 được lắp vào các chi tiết đỡ 143 nhờ các đinh vít (không được minh họa

trên hình vẽ) được vặn ren vào các đai ốc hàn 144. Tiếp đó, khung ngang thứ ba 145 được trang bị theo cách kéo dài giữa các phần của hai khung sau bên phải và bên trái 18 tương ứng với các phần đòn lắp phía sau 142 và các phần đòn lắp phía sau 142 được vặn chặt vào khung ngang thứ ba 145 này.

Hơn nữa, theo FIG.12, các vấu lắp 90 nhô về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra liền khối ở mặt trong của mỗi thân chính 81 của tấm ốp bên, ở nhiều vị trí, ví dụ, ở năm vị trí nằm cách nhau theo hướng trước-sau. Ba chi tiết tiếp nhận giá đỡ 91 làm bằng vật liệu đàn hồi được lắp vào ba vị trí của khung đỡ 19, các chi tiết tiếp nhận giá đỡ 91 làm bằng vật liệu đàn hồi mà ba vấu lắp 90 nằm ở phía trước, trong số năm vấu lắp 90, được lắp vào đó. Ngoài ra, chi tiết tiếp nhận giá đỡ 92 làm bằng vật liệu đàn hồi được lắp vào phần trước của khung sau 18, khiến cho vấu lắp thứ tư 90 tính từ phía trước, trong số năm vấu lắp 90, được lắp vào trong chi tiết tiếp nhận giá đỡ 92 này.

Tiếp đó, tấm ốp gầm xe phía sau 94 để che hộp chứa vật dụng 48 từ phía dưới được lắp vào hộp chứa vật dụng 48 nhờ hai đỉnh vít 95 được bố trí ở mỗi phía bên trái và bên phải. Chi tiết tiếp nhận giá đỡ 93 làm bằng vật liệu đàn hồi được lắp vào mỗi phía bên của tấm ốp gầm xe phía sau 94 khiến cho vấu lắp sau cùng 90 trong số năm vấu lắp 90 được lắp vào trong chi tiết tiếp nhận giá đỡ 93.

Ở đây, phần đầu trước 48a của hộp chứa vật dụng 48 kéo dài đến vị trí nằm bên dưới phần sau của bình nhiên liệu 13. Như được minh họa rõ trên FIG.7, phần đầu trước 48a được trang bị phần tỳ để đỡ 96 mà được tỳ vào các mặt trong của các thân chính 81 của các tấm ốp bên 74. Phần tỳ để đỡ 96 làm bằng vật liệu đàn hồi được gắn vào các mặt bên của phần đầu trước 48a của hộp chứa vật dụng 48. Do vậy, các mặt trong của các thân chính 81 của tấm ốp bên được đỡ theo cách đàn hồi bởi hộp chứa vật dụng 48.

Tấm ốp phụ 82 được lắp tháo ra được vào thân chính 81 của tấm ốp bên đồng thời tạo thành một phần mép dưới 83a của phần trước 74a của tấm ốp bên. Theo phương án này, tấm ốp phụ 82 được lắp tháo ra được vào thân chính 81 của tấm ốp bên đồng thời tạo thành phần dưới phía sau của phần trước 74a của tấm ốp bên và một phần đoạn uốn 84.

Phần dạng đĩa 98 được tạo ra trên thân chính 81 của tấm ốp bên và được bố trí ở vị trí tương ứng với đoạn uốn 84, rãnh 99 bao quanh phần trên của phần dạng đĩa 98 và phần hở 100 có dạng hình chữ nhật được tạo ra bằng cách cắt bỏ phần dưới của thân chính 81 của tấm ốp bên, mà là phần nằm ở phía trước phần dạng đĩa 98.

Hơn nữa, theo FIG.13, tấm ốp phụ 82 là một khối liền bao gồm phần hình chữ nhật 101 che phần hở 100 và phần dạng vòng 102 được tạo ra bao quanh phần dạng đĩa 98 đồng thời được lồng một phần vào trong rãnh 99. Ở phần đầu trước của phần hình chữ nhật 101, các vấu 103 nhô về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra ở hai vị trí nằm cách nhau theo hướng trên-dưới. Vấu 104 nhô về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra ở phần trên của phần giữa theo hướng trước-sau của phần hình chữ nhật 101. Đồng thời, mép hở của phần hở 100 được trang bị tấm lấp 105 để tiếp nhận các vấu 103 được tạo ra ở hai vị trí nằm cách nhau theo hướng trên-dưới ở phần đầu trước của phần hình chữ nhật 101 và tấm lấp 106 để tiếp nhận vấu 104 được tạo ra ở phần trên của phần giữa theo hướng trước-sau của phần hình chữ nhật 101. Như được minh họa trên FIG.7, đinh vít 107 lắp xuyên qua tấm lấp 106 được vặn ren vào vấu 104, đồng thời hai đinh vít (không được minh họa trên hình vẽ) lắp xuyên qua tấm lấp 105 được vặn ren vào hai vấu 103 tương ứng.

Hơn nữa, các vấu 108 nhô về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra trên phần dạng vòng 102 ở hai vị trí nằm cách nhau theo hướng chu vi của nó và phần dạng đĩa 98 của thân chính 81 của tấm ốp bên được trang bị các lỗ lắp 109 mà các đinh vít (không được minh họa trên hình vẽ) dùng để lắp phần dạng vòng 102 vào phần dạng đĩa 98 sẽ được lồng xuyên qua đó.

Trên một phần thân chính 81 của tấm ốp bên nằm bên trên và liền kề với phần hở 100, phần lồi-lõm 97 có một phần nhô ra phía ngoài và một phần lõm về phía trong được tạo ra sao cho hình dạng tổng thể của nó có dạng, ví dụ, hình thang.

Hơn nữa, ở phần sau 74b của tấm ốp bên, thân chính 81 của tấm ốp bên được trang bị phần nhô 110, mà nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài về phía sau từ đoạn uốn 84.

Hơn nữa, theo FIG.14, tấm ốp dưới 75 được lắp chặt vào phần dưới phía trước của tấm ốp phụ 82 và phần dưới của phần thân chính 81 của tấm ốp bên mà nằm ở

phía trước tấm ốp phụ 82. Phần dưới phía trước của tấm ốp phụ 82 được trang bị tấm đỡ 111, trong khi đó phần dưới của phần thân chính 81 của tấm ốp bên mà nằm ở phía trước tấm ốp phụ 82 được trang bị hai tấm đỡ 112, 112 nằm cách nhau theo hướng trước-sau. Đồng thời, mỗi phía bên phải và bên trái của tấm ốp dưới 75 được trang bị phần lắp 113 tương ứng với tấm đỡ 111 và các phần lắp 114, 115 tương ứng theo cách riêng biệt với hai tấm đỡ 112, 112.

Trên FIG.15, trong số hai tấm đỡ phía trước và phía sau 112 có trong thân chính 81 của tấm ốp bên, tấm đỡ phía sau 112 có đai ốc kẹp 117 được lắp vào đó và phần lắp 114 của tấm ốp dưới 75 được lắp chặt vào tấm đỡ 112 theo cách đinh vít 118 được lồng xuyên qua phần lắp 114 được vặn ren vào và được lắp chặt vào đai ốc kẹp 117. Khi đó, kết cấu lắp chặt phần lắp 113 vào tấm đỡ 111 của tấm ốp phụ 82 và kết cấu lắp chặt phần lắp 115 vào tấm đỡ phía trước 112 trong số hai tấm đỡ phía trước và phía sau 112 có trong thân chính 81 của tấm ốp bên là giống với kết cấu lắp chặt được minh họa trên FIG.15.

Ngoài ra, phần của tấm ốp phụ 82 tương ứng với phần phình 71a có trong phần đầu trên của tấm ốp giữa 71 được trang bị hai tấm đỡ 119 nằm cách nhau theo hướng trước-sau. Hai đinh vít 120 (xem FIG.5) lồng xuyên qua phần phình 71a được vặn vào các tấm đỡ 119.

Trên FIG.16, tấm ốp trước 76 là một khối liền bao gồm phần thành trước 76a để che phần trước của tấm ốp dưới 75 từ phía trên đồng thời được tạo ra theo cách hơi nghiêng về phía sau khi tiến lên phía trên và hai phần thành bên ở bên phải và bên trái 76b nối với các phía bên phải và bên trái của phần thành trước 76a theo cách hướng về phía các phần trước của hai tấm ốp bên phải và bên trái 74, nghĩa là về phía các phần trước của các thân chính 81 của tấm ốp bên từ phía trong. Tấm ốp trước 76 được tạo ra có mặt cắt ngang với hình dạng gần như hình chữ U mở về phía sau. Tiếp đó, phần giữa theo chiều rộng của phần thành trước 76a được trang bị phần lõm để chứa 121 được tạo ra theo cách mở lên phía trên để chứa phần trước của tấm ốp trên 77 trong đó. Tấm lắp 122 nhô về phía sau được tạo ra ở phần giữa theo chiều rộng của mép dưới của phần lõm để chứa 121.

Trên FIG.17, tấm đỡ 123 nhô về phía trước được lắp cố định vào chi tiết đỡ 41 mà được lắp cố định vào phần giữa theo chiều rộng xe của ống đỡ 40 được bố trí giữa

hai khung đỡ bên phải và bên trái 19. Tấm lắp 122 của tấm ốp trước 76 được đặt lên tấm đỡ 123. Hơn nữa, đai ốc hàn 125 được lắp cố định vào mặt dưới của tấm đỡ 123 và phần giữa theo chiều rộng của tấm ốp trước 76 được lắp vào hai khung đỡ bên phải và bên trái 19 theo cách đính vít 124 lồng xuyên qua tấm lắp 122 và tấm đỡ 123 được vặn ren vào và được lắp chặt vào đai ốc hàn 125.

Hơn nữa, theo FIG.18, ở phần dưới của phần thành trước 76a của tấm ốp trước 76, các tấm lắp 126 nhô xuống dưới được tạo ra ở hai vị trí nằm cách nhau theo chiều rộng xe. Đồng thời, phần trước của tấm ốp dưới 75 được trang bị các phần lắp 127 hướng về phía các tấm lắp 126 từ phía trước. Do vậy, phần dưới của phần thành trước 76a của tấm ốp trước 76 được lắp vào tấm ốp dưới 75 theo cách các đinh vít 129 lắp xuyên qua các phần lắp 127 được vặn ren vào và được lắp chặt vào các đai ốc kẹp 128 lắp vào các tấm lắp 126.

Hơn nữa, theo FIG.19, mỗi phần thành bên 76b của tấm ốp trước 76 được trang bị các phần lắp 130 ở hai vị trí nằm cách nhau theo hướng trên-dưới và phần trước của thân chính 81 của tấm ốp bên 74 được trang bị hai vấu 131 mà được tỳ vào các phần lắp 130. Các đinh vít 132 lồng xuyên qua các phần lắp 130 được vặn vào các vấu 131.

Hơn nữa, theo FIG.20, các tấm lắp 133 được tạo ra ở các mép bên ở các phía đối diện của phần lõm để chứa 121 trong phần thành trước 76a của tấm ốp trước 76 và các phần lắp 134 hướng về phía các tấm lắp 133 từ phía ngoài được tạo ra ở các phía đối diện của phần tấm ốp trên 77 mà nằm trong phần lõm để chứa 121. Phần trước của tấm ốp trên 77 được lắp chặt vào tấm ốp trước 76 theo cách các đinh vít 136 lồng xuyên qua các phần lắp 134 được vặn ren vào và được lắp chặt vào các đai ốc kẹp 135 lắp vào các tấm lắp 133.

Cụ thể là, theo FIG.1, núm vận hành 138 được trang bị cho thân chính 81 của tấm ốp bên trái 74 trong số hai tấm ốp bên phải và bên trái 74 theo cách có khả năng được vận hành bằng cách quay, núm vận hành 138 được nối theo cách ngắt được với khóa nhiên liệu 43 đi kèm với bình nhiên liệu 13. Khóa kiểu trụ 139 để chuyển đổi giữa trạng thái khóa và mở khóa của cơ cấu khóa yên xe được bố trí ở thành bên trái của tấm ốp gầm xe phía sau 94 theo cách lỗ khóa 140 hướng ra phía ngoài.

Hoạt động của kết cấu theo phương án này được mô tả dưới đây. Mỗi tấm ốp

bên 74 bao gồm thân chính 81 của tấm ốp bên lắp vào khung thân xe F và tấm ốp phụ 82 được lắp tháo ra được vào thân chính 81 của tấm ốp bên và được tạo ra có dạng hình chữ V với đoạn uốn 84 ở phần giữa theo hướng trước-sau của tấm ốp bên 74, đoạn uốn 84 được tạo ra bằng cách làm cho mép dưới 83 của tấm ốp bên 74 nhô xuống dưới khi nhìn từ phía bên. Trên tấm ốp bên 74, chiều rộng theo phương thẳng đứng W1 của phần trước 74a của tấm ốp bên kéo dài về phía trước từ đoạn uốn 84 được đặt lớn hơn chiều rộng theo phương thẳng đứng W2 của phần sau 74b của tấm ốp bên kéo dài về phía sau từ đoạn uốn 84. Do vậy, tấm ốp bên 74 được tạo ra bởi hai bộ phận, là số lượng các bộ phận ít nhất, khiến cho tấm ốp bên 74 có thể được lắp ráp theo cách hiệu quả đồng thời có thể hạn chế việc tăng số lượng các bộ phận. Hơn nữa, tấm ốp phụ 82 được lắp tháo ra được vào thân chính 81 của tấm ốp bên đồng thời tạo thành một phần mép dưới 83a của phần trước 74a của tấm ốp bên. Do vậy, có thể tránh được sự suy giảm độ cứng vững của tấm ốp bên 74 ngay cả khi kích thước của nó tăng.

Hơn nữa, thân chính 81 của tấm ốp bên có phần hở 100 được che bởi tấm ốp phụ 82. Do vậy, bằng cách tháo tấm ốp phụ 82 ra khỏi thân chính 81 của tấm ốp bên, khả năng bảo dưỡng các bộ phận bị che bởi các tấm ốp bên 74 từ các phía bên có thể được cải thiện một cách dễ dàng.

Ngoài ra, phần lồi-lõm 97 được tạo ra trên thân chính 81 của tấm ốp bên ở vị trí liền kề với phần hở 100. Điều này làm tăng độ cứng vững của thân chính 81 của tấm ốp bên ở xung quanh phần hở 100.

Ngoài ra, ở phần sau 74b của tấm ốp bên, phần nhô 110, mà nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe, được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau từ đoạn uốn 84. Điều này làm tăng độ cứng vững của phần sau 74b của tấm ốp bên.

Hơn nữa, các phần đầu dưới của hai tấm ốp bên phải và bên trái 74 được ghép với nhau nhờ tấm ốp dưới 75. Do vậy, ngay cả khi kích thước của các tấm ốp bên 74 tăng, có thể ngăn không cho độ cứng vững bị giảm.

Hơn thế nữa, các phần trước của hai tấm ốp bên phải và bên trái 74 được ghép với nhau nhờ tấm ốp trước 76 để che phần trước của tấm ốp dưới 75 từ phía trên và các phần đầu trên của hai tấm ốp bên phải và bên trái 74 được ghép với nhau nhờ tấm

ốp trên 77. Do vậy, độ cứng vững của các tấm ốp bên 74 có thể được nâng cao hơn nữa.

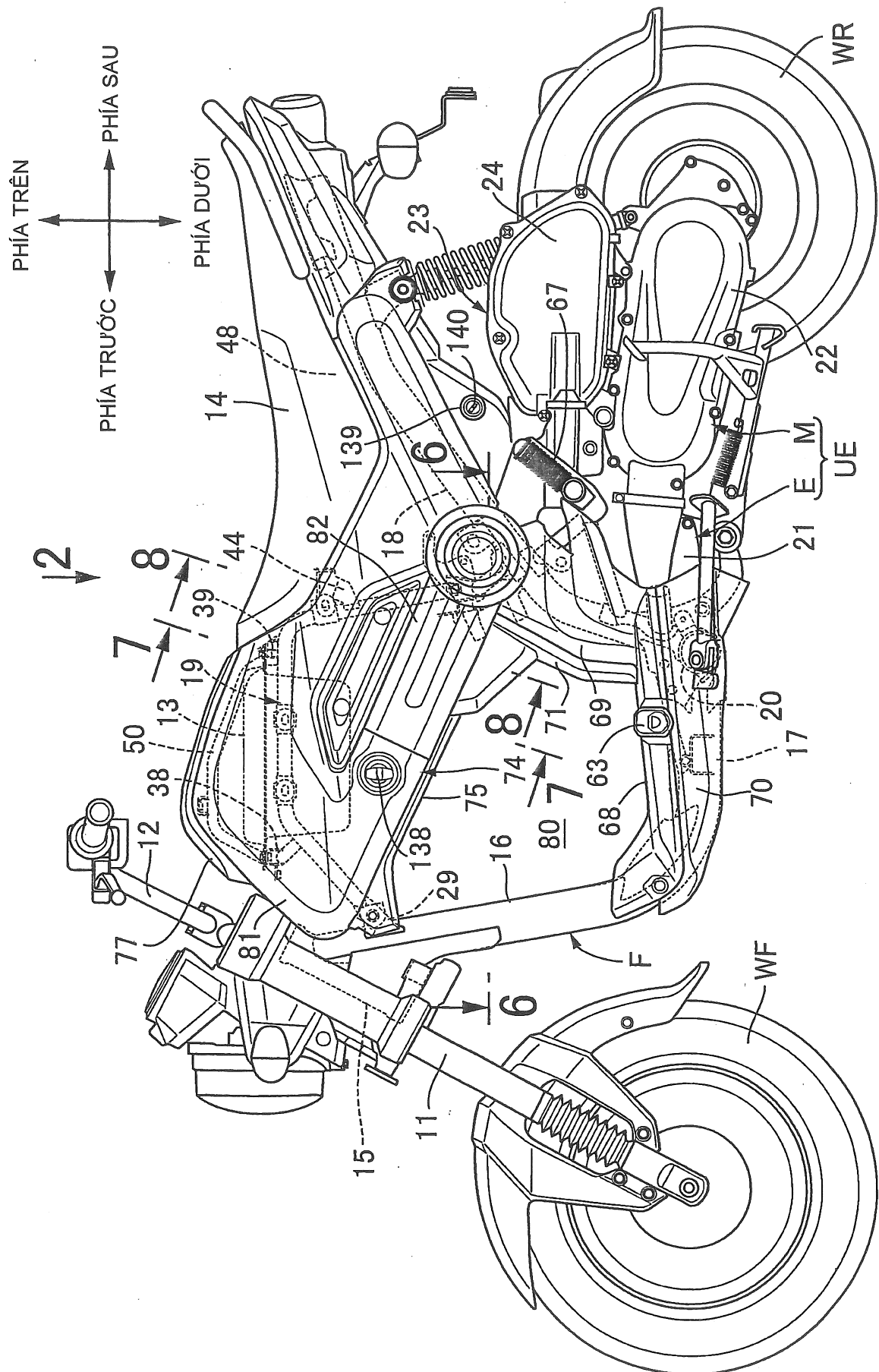
Hơn thế nữa, bình nhiên liệu 13 được bố trí ở phía trước yên xe 14 và hộp chứa vật dụng 48 được bố trí ở bên dưới yên xe 14 và có phần đầu trước 48a kéo dài đến vị trí nằm bên dưới bình nhiên liệu 13 được che bởi các tấm ốp bên 74 từ các phía bên. Phần đầu trước 48a của hộp chứa vật dụng 48 được trang bị phần tỷ để đỡ 96 mà được tỳ vào các mặt trong của các tấm ốp bên 74. Do vậy, các tấm ốp bên 74 có thể được ngăn không bị rung, đồng thời hạn chế được việc tăng số lượng các bộ phận.

Kết cấu theo một phương án của sáng chế đã được mô tả trên đây. Cần phải nhận thấy rằng sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án nêu trên mà có thể được thay đổi theo nhiều cách về kết cấu mà không vượt quá phạm vi của sáng chế được xác định trong yêu cầu bảo hộ.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm yên xe (14) được đỡ trên khung thân xe (F); và các tấm ốp bên (74) để che một phần khung thân xe (F) từ các phía bên đồng thời được bố trí ít nhất một phần ở bên dưới yên xe (14) khi nhìn từ phía bên, khác biệt ở chỗ, mỗi tấm ốp bên (74) bao gồm thân chính (81) của tấm ốp bên lắp vào khung thân xe (F); và tấm ốp phụ (82) được lắp tháo ra được vào thân chính (81) của tấm ốp bên và được tạo ra có dạng hình chữ V với đoạn uốn (84) ở phần giữa theo hướng trước-sau của tấm ốp bên (74), đoạn uốn (84) được tạo ra bằng cách làm cho mép dưới (83) của tấm ốp bên (74) nhô xuống dưới khi nhìn từ phía bên, trên mỗi tấm ốp bên (74), chiều rộng theo phương thẳng đứng (W1) của phần trước (74a) của tấm ốp bên kéo dài về phía trước từ đoạn uốn (84) được đặt lớn hơn chiều rộng theo phương thẳng đứng (W2) của phần sau (74b) của tấm ốp bên kéo dài về phía sau từ đoạn uốn (84), tấm ốp phụ (82) được lắp tháo ra được vào thân chính (81) của tấm ốp bên đồng thời tạo thành một phần mép dưới (83a) của phần trước (74a) của tấm ốp bên, các phần đầu trên ở hai phần trước của tấm ốp bên phải và bên trái (74a) được ghép với nhau nhờ tấm ốp trên (77); và các phần đầu dưới ở các phần trước (74a) của tấm ốp bên được ghép với nhau nhờ tấm ốp dưới (75).
2. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó thân chính (81) của tấm ốp bên có phần hở (100) được che bởi tấm ốp phụ (82).
3. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó phần lồi-lõm (97) được tạo ra trên thân chính (81) của tấm ốp bên ở vị trí liền kề với phần hở (100).
4. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó ở phần sau (74b) của tấm ốp bên, phần nhô (110), mà nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe, được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau từ đoạn uốn (84).

5. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó các phần trước của hai tấm ốp bên phải và bên trái (74) được ghép với nhau nhờ tấm ốp trước (76) để che phần trước của tấm ốp dưới (75) từ phía trên.
6. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó bình nhiên liệu (13) và hộp chứa vật dụng (48) được che bởi các tấm ốp bên (74) từ các phía bên, bình nhiên liệu (13) được bố trí ở phía trước yên xe (14); và hộp chứa vật dụng (48) được bố trí ở bên dưới yên xe (14) và có phần đầu trước (48a) kéo dài đến vị trí nằm bên dưới bình nhiên liệu (13); và phần đầu trước (48a) của hộp chứa vật dụng (48) được trang bị phần tỳ để đỡ (96) mà được tỳ vào các mặt trong của các tấm ốp bên (74).



ᠠᠨᠤᠯᠤᠰ

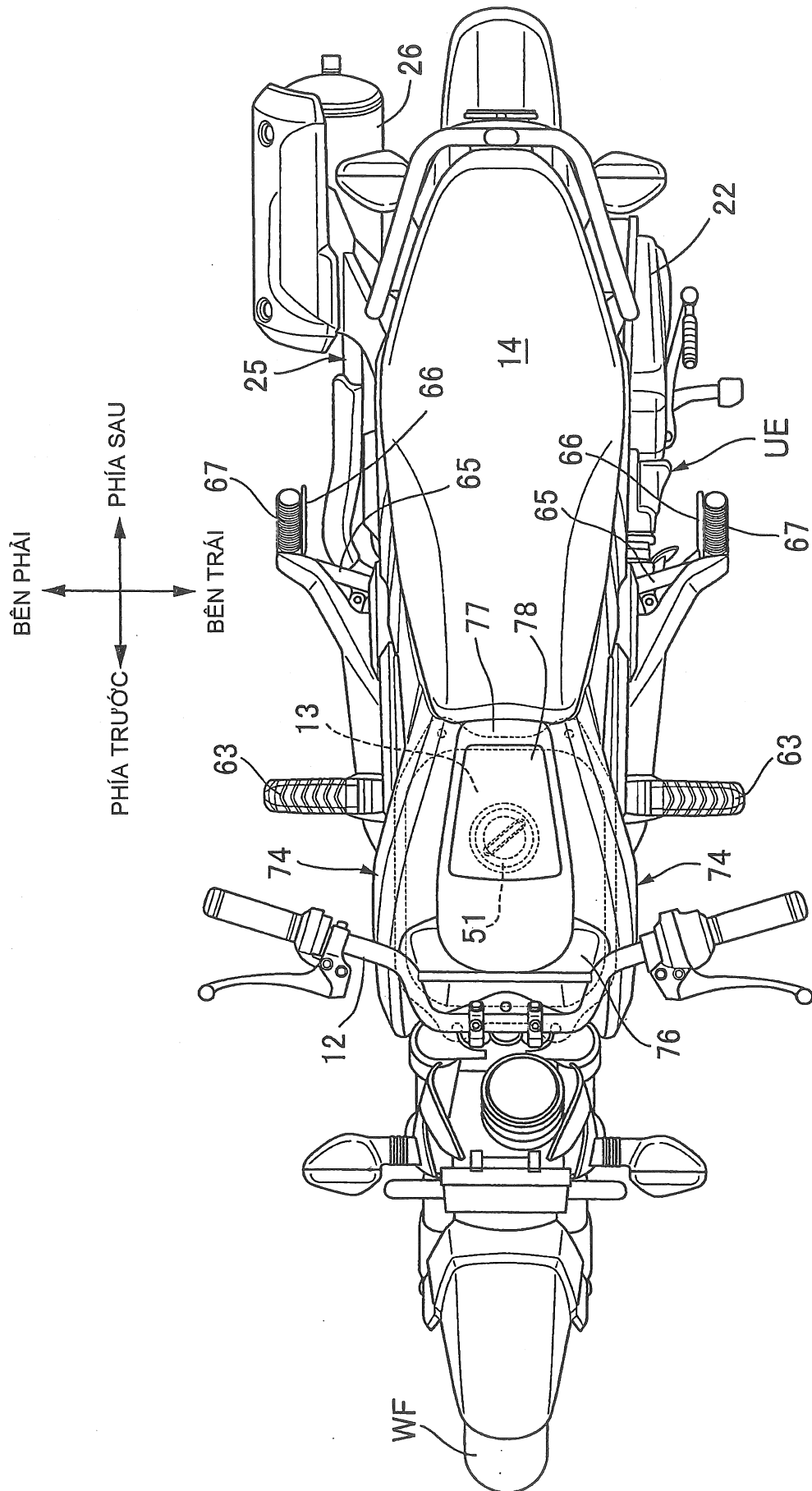


FIG. 2

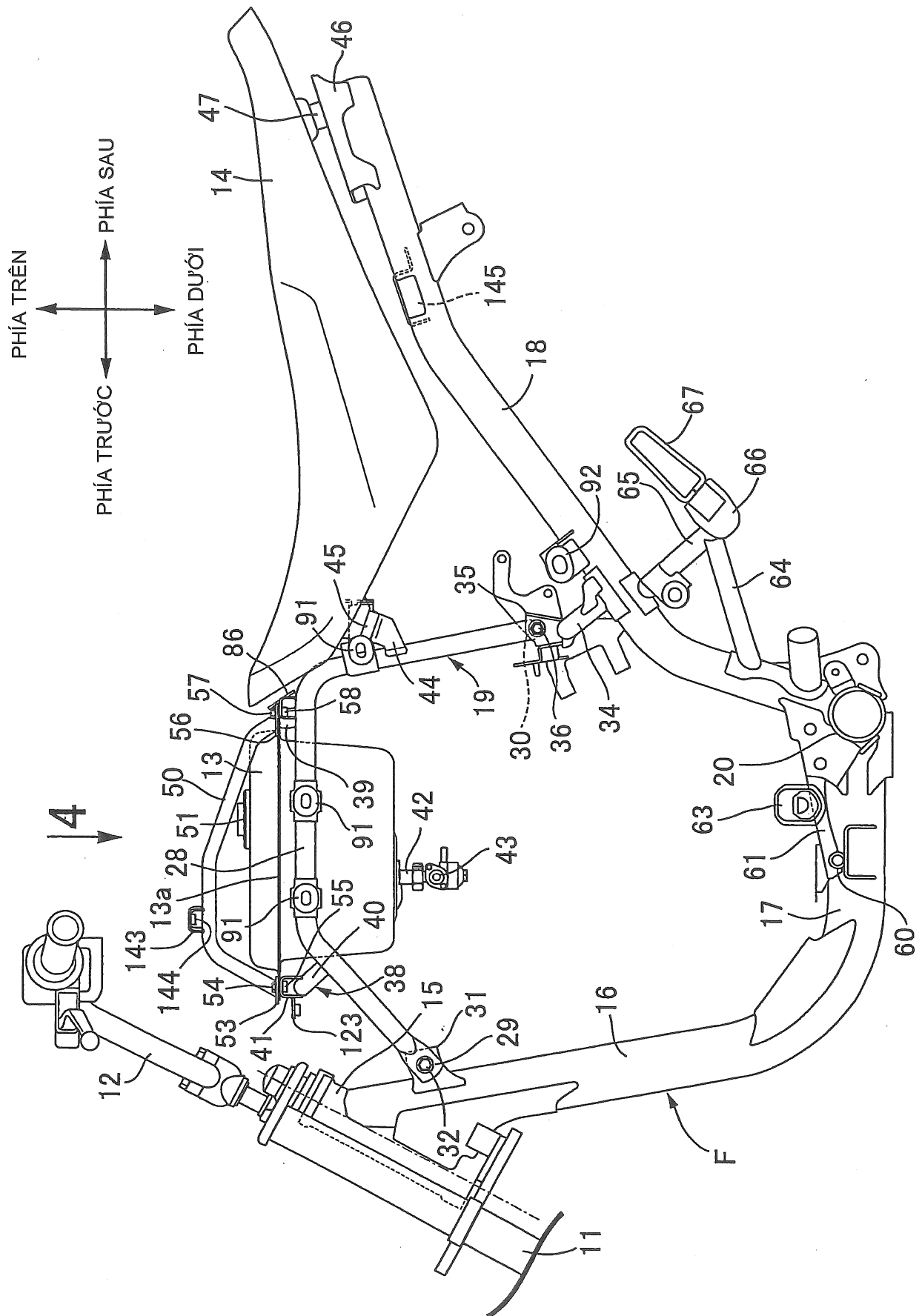


FIG.3

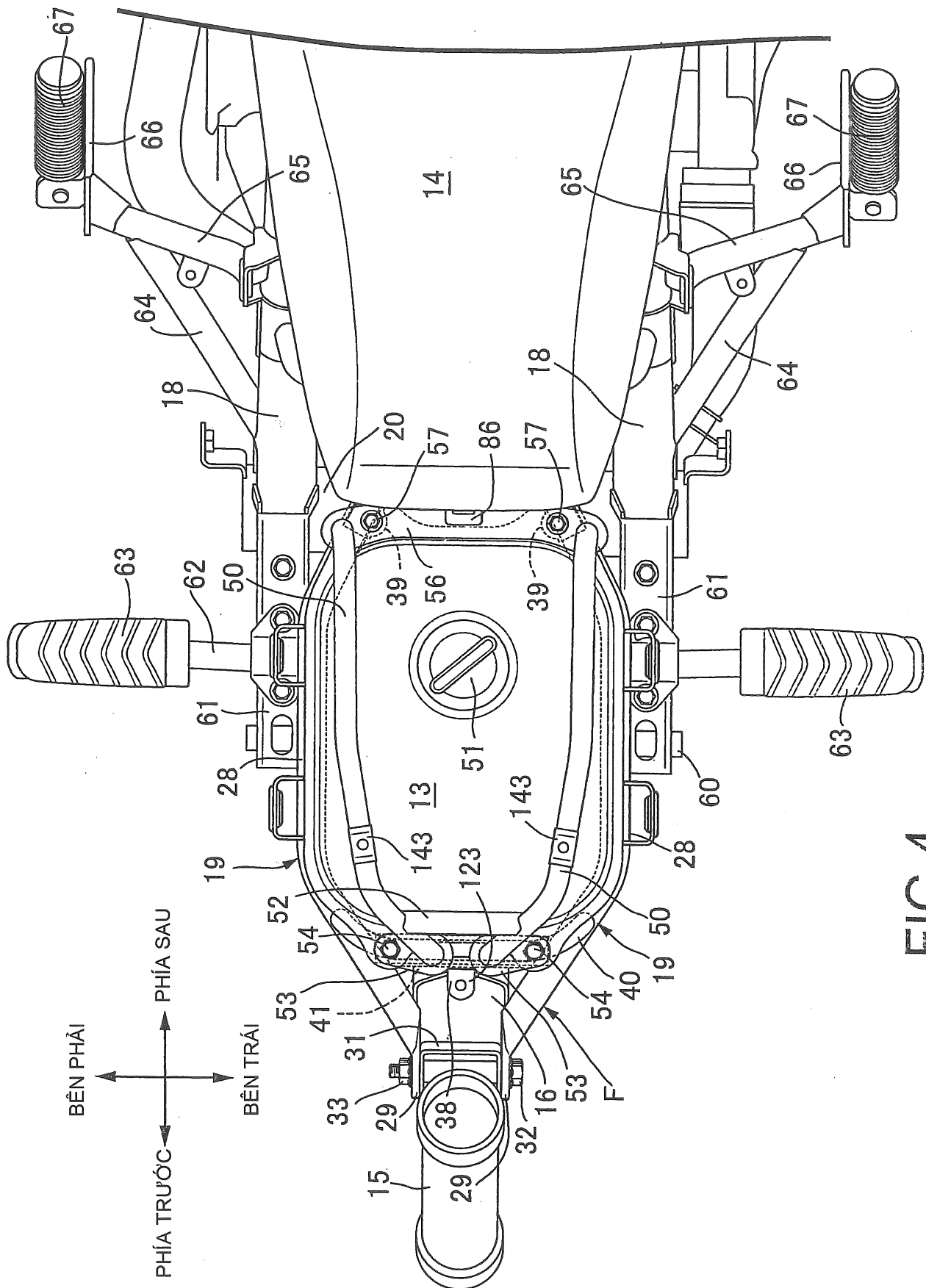


FIG.4

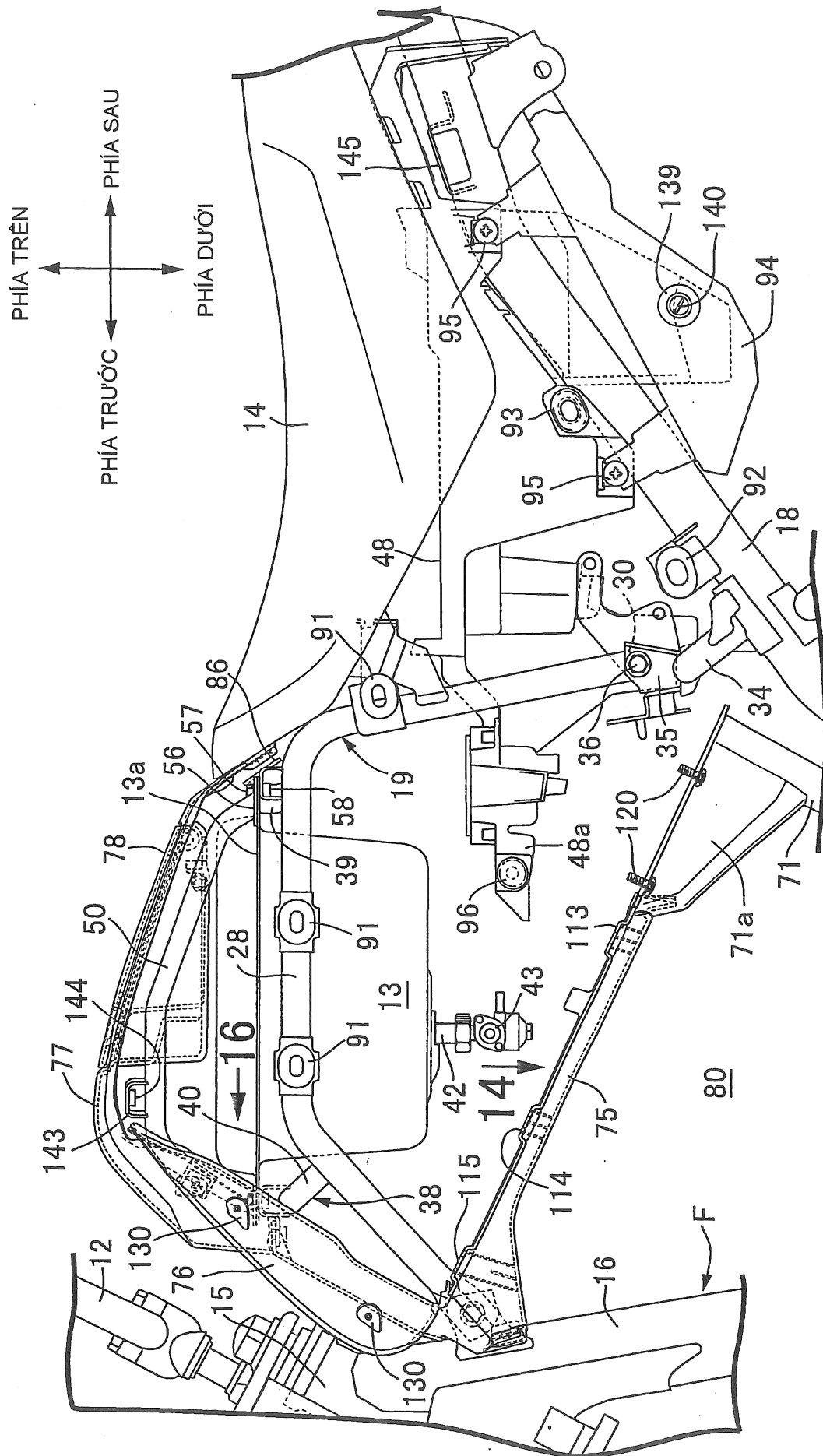
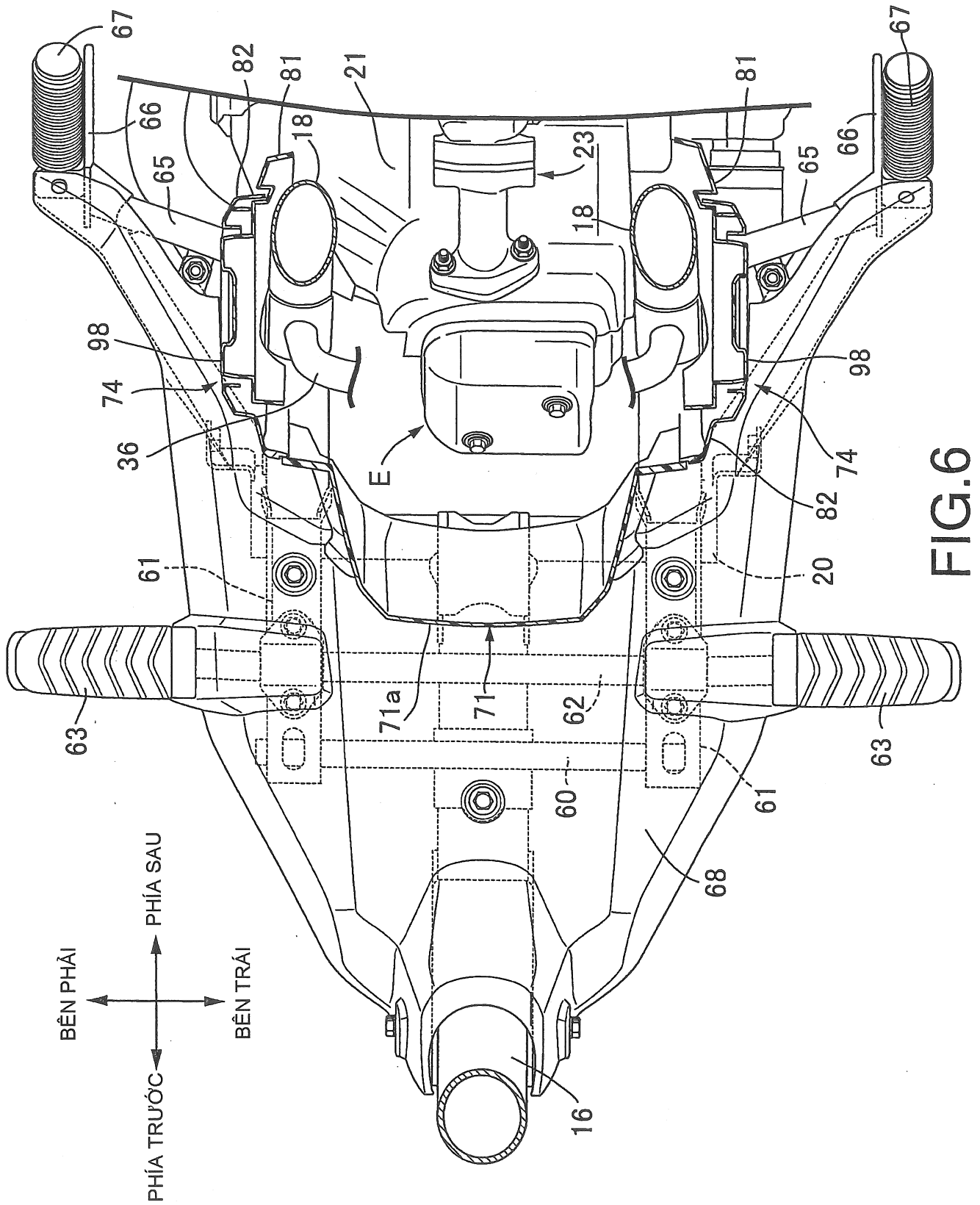


FIG.5



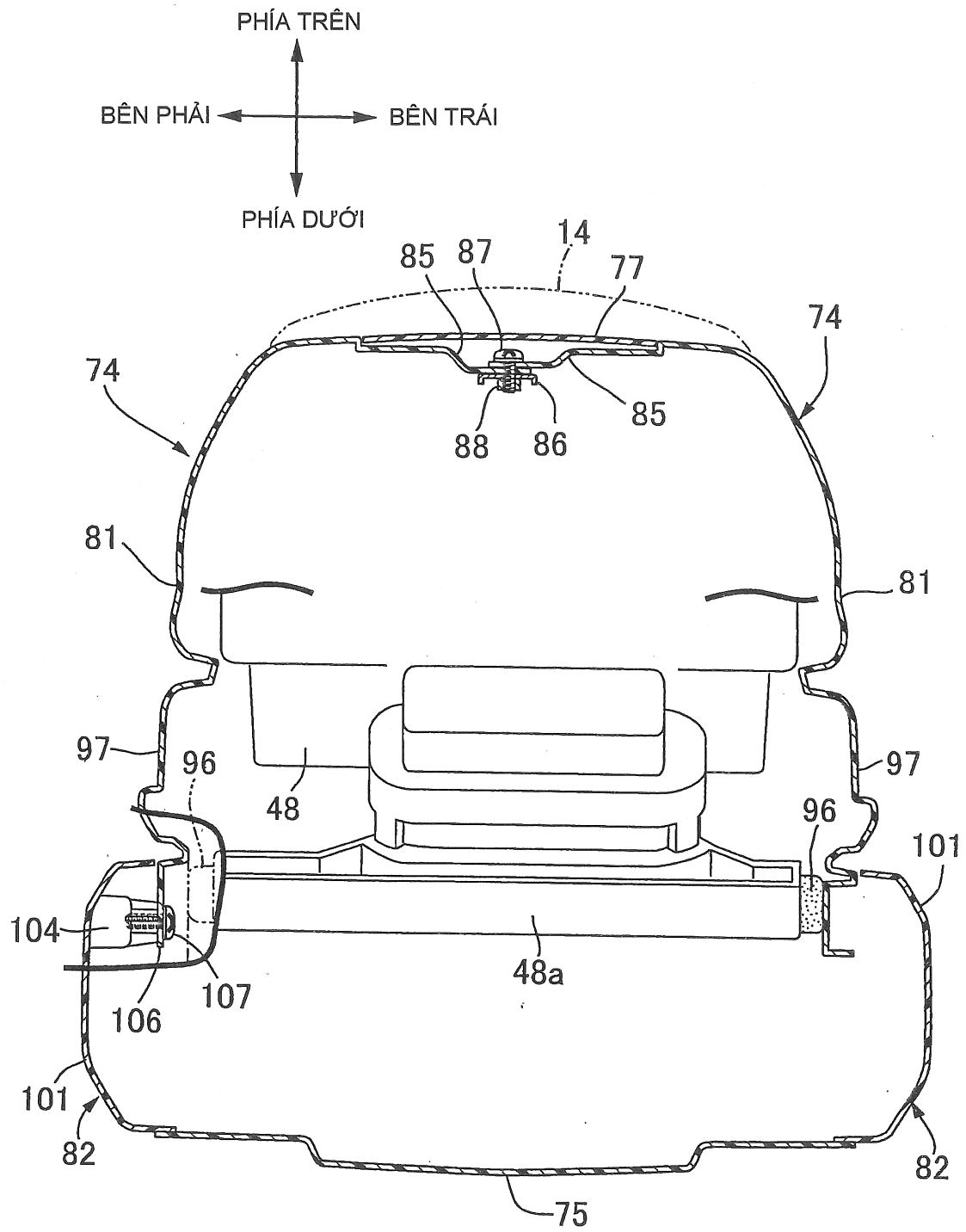


FIG.7

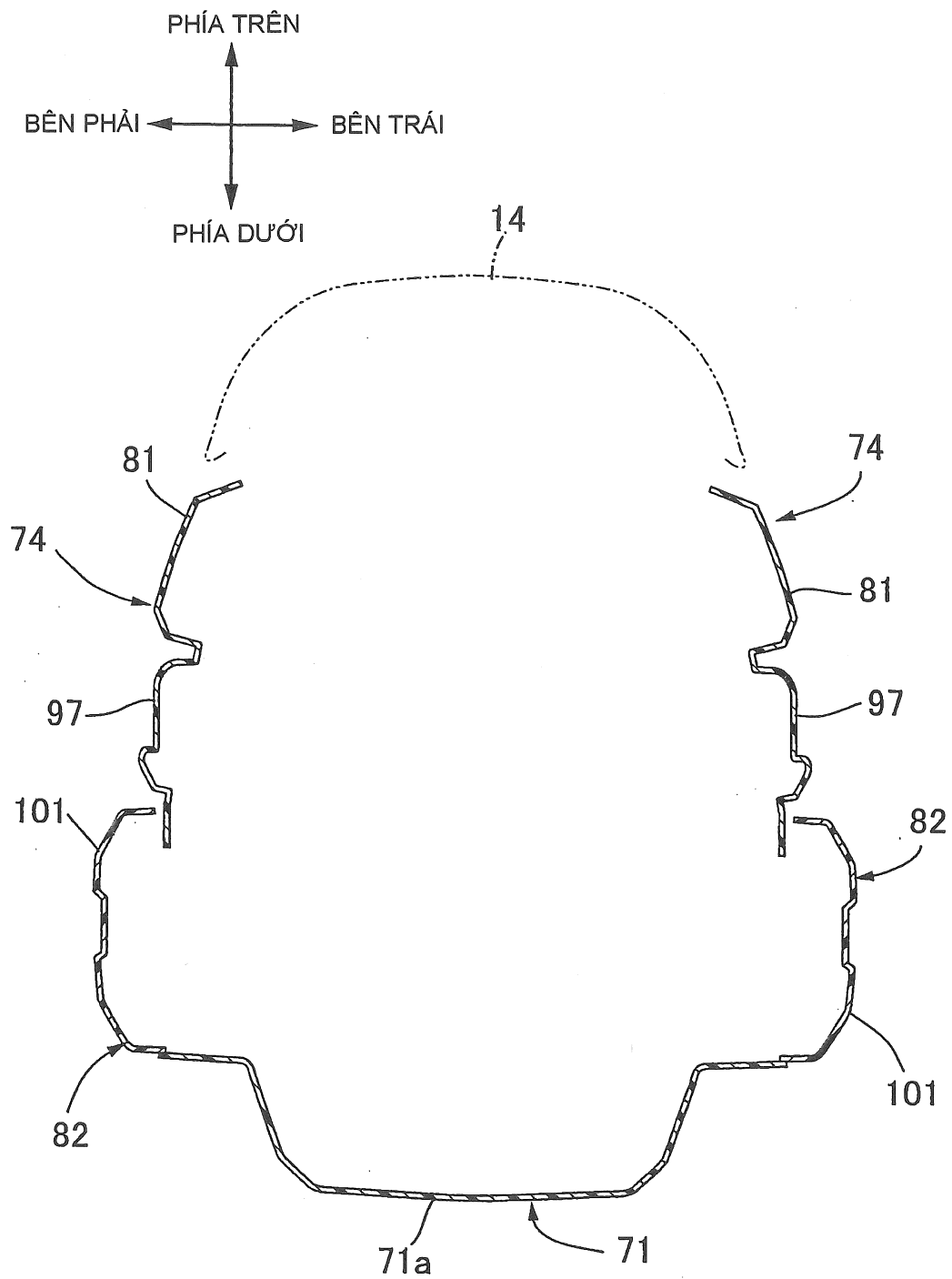
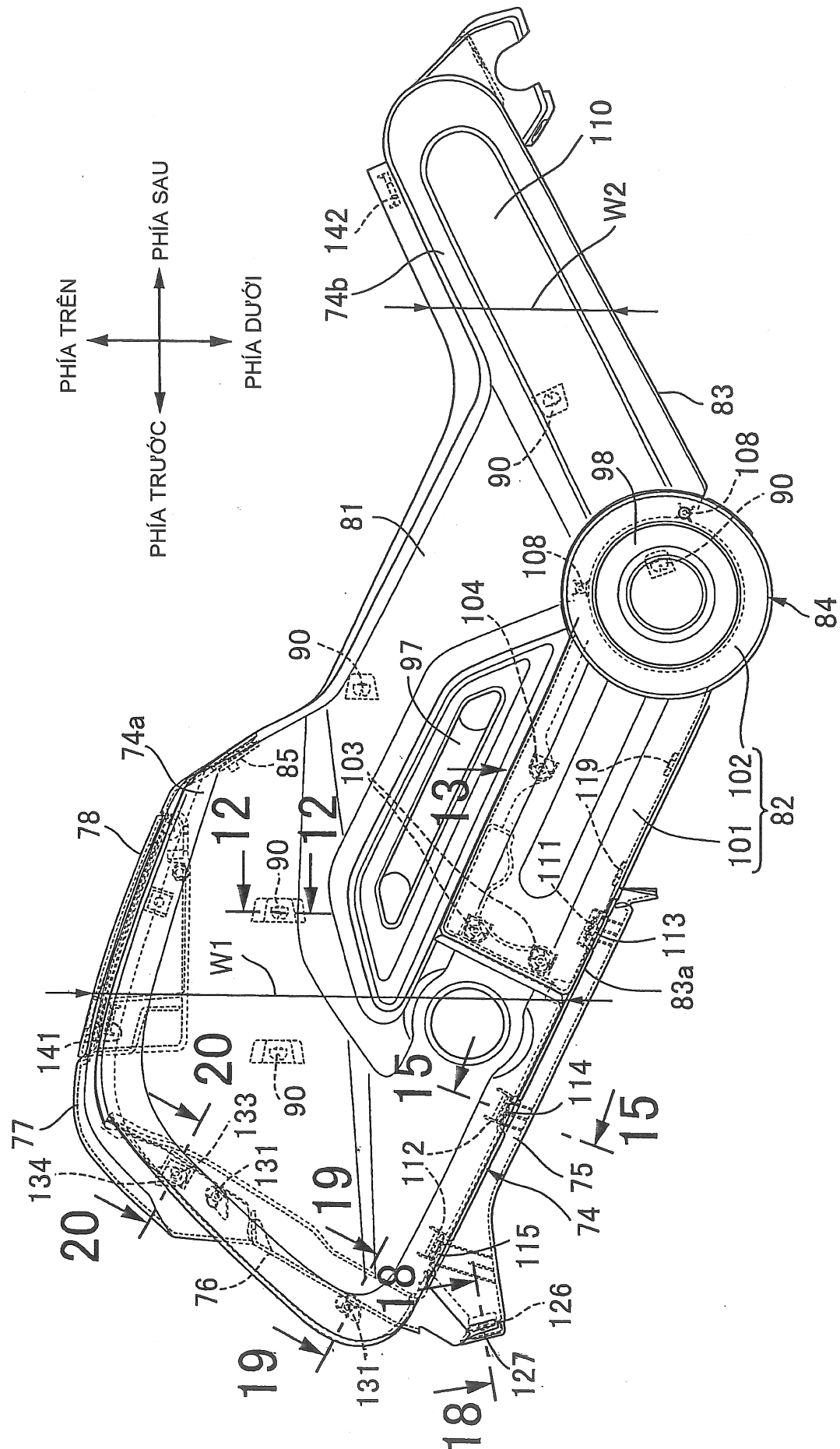


FIG. 8



୧୬୮

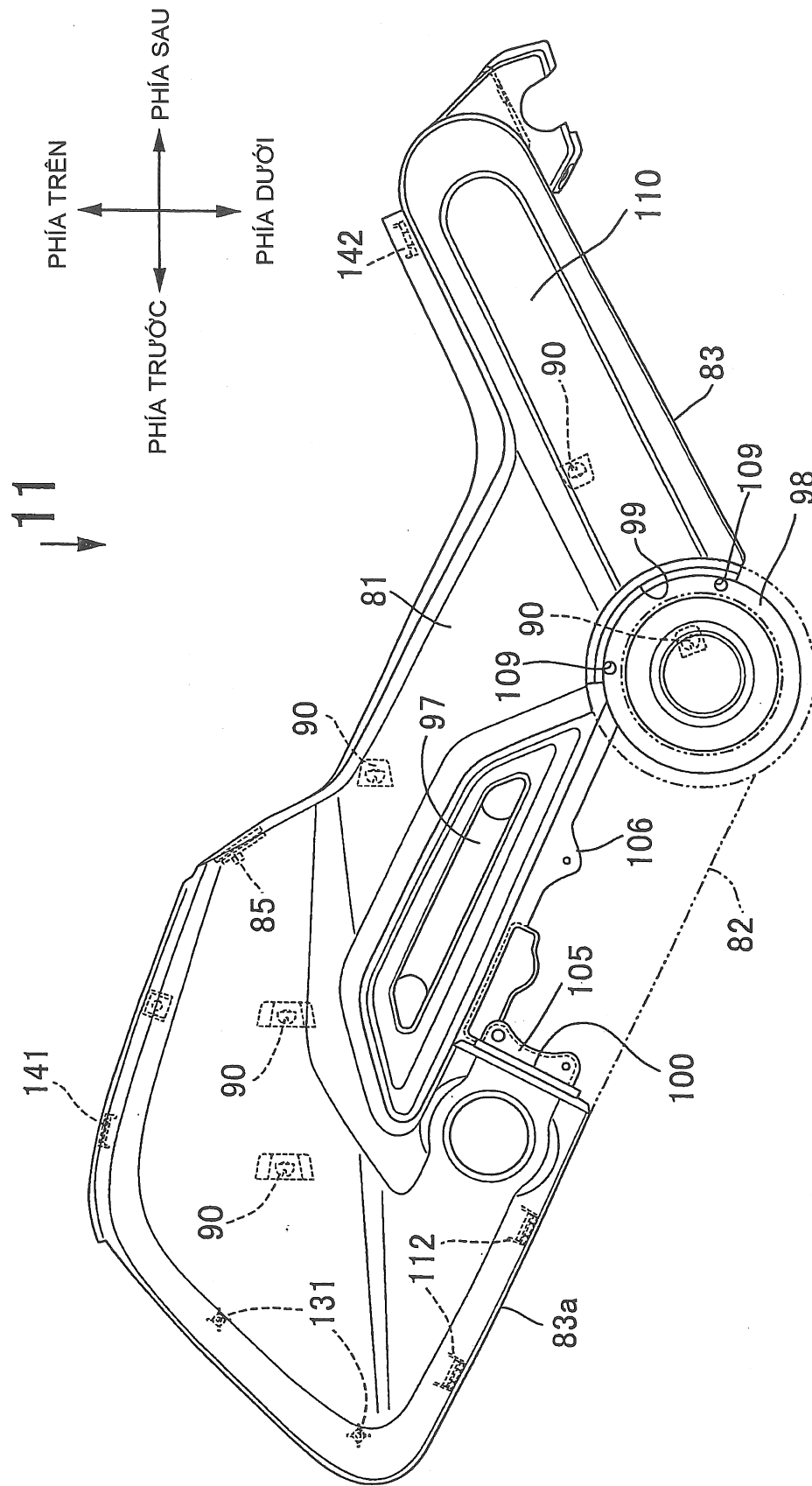


FIG.10

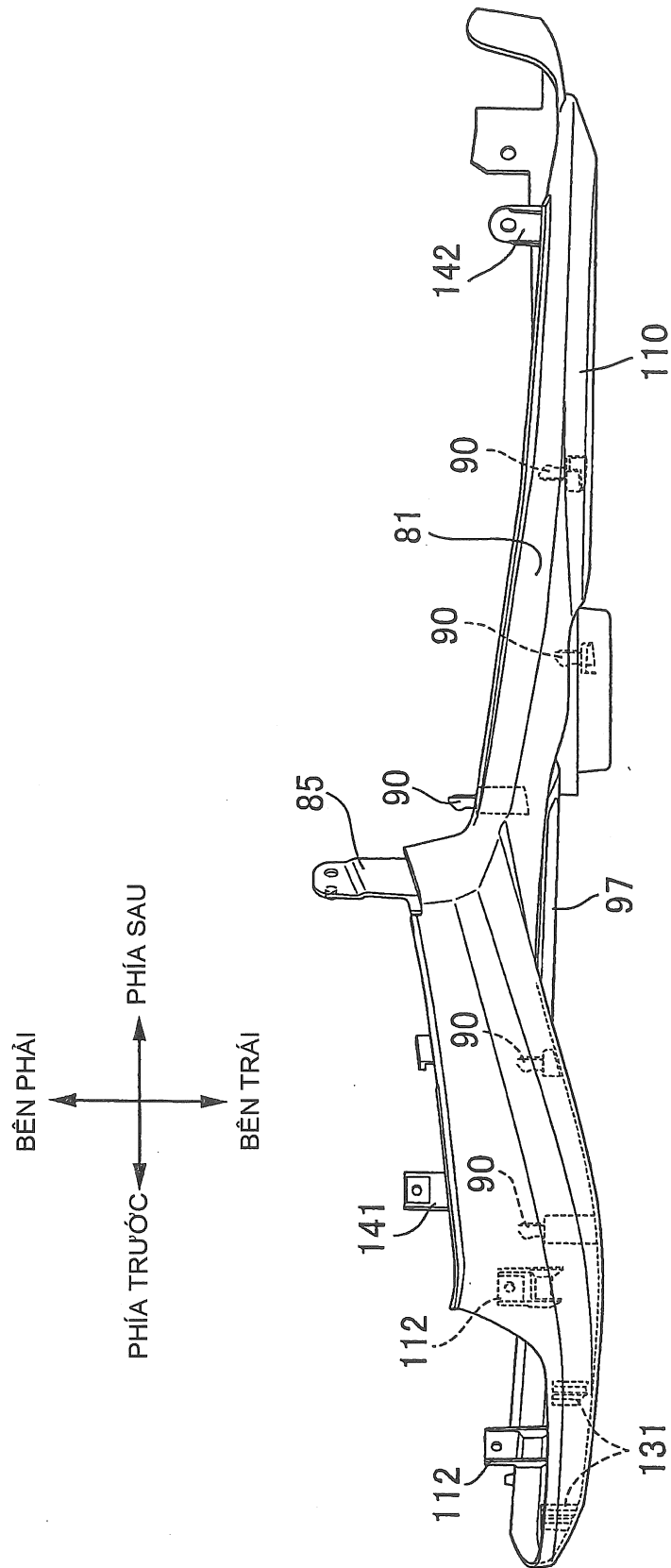


FIG.11

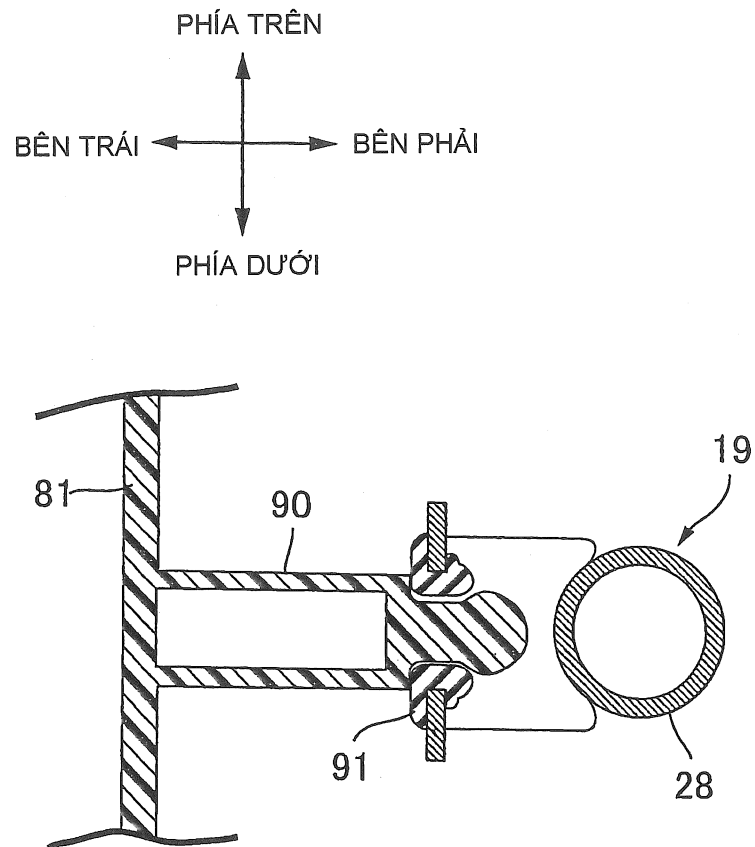


FIG.12

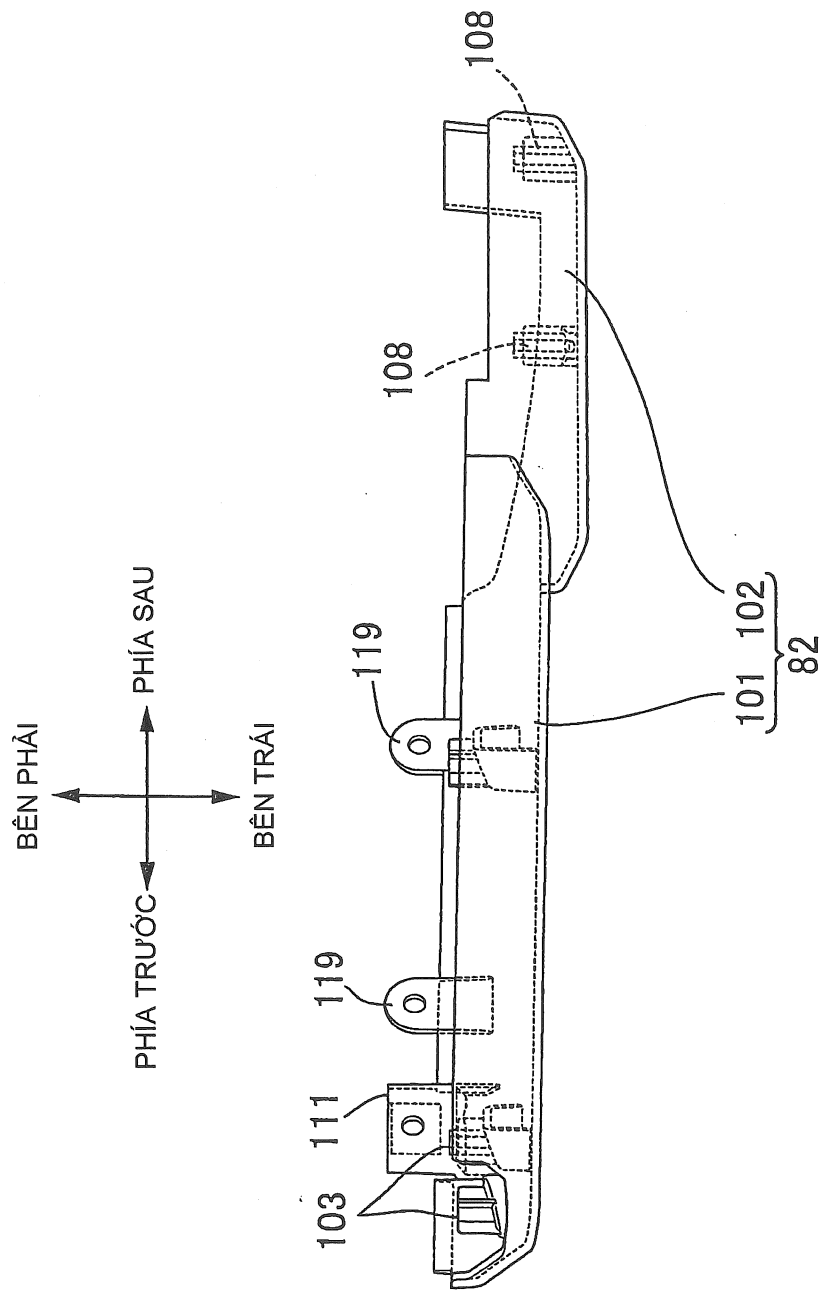


FIG.13

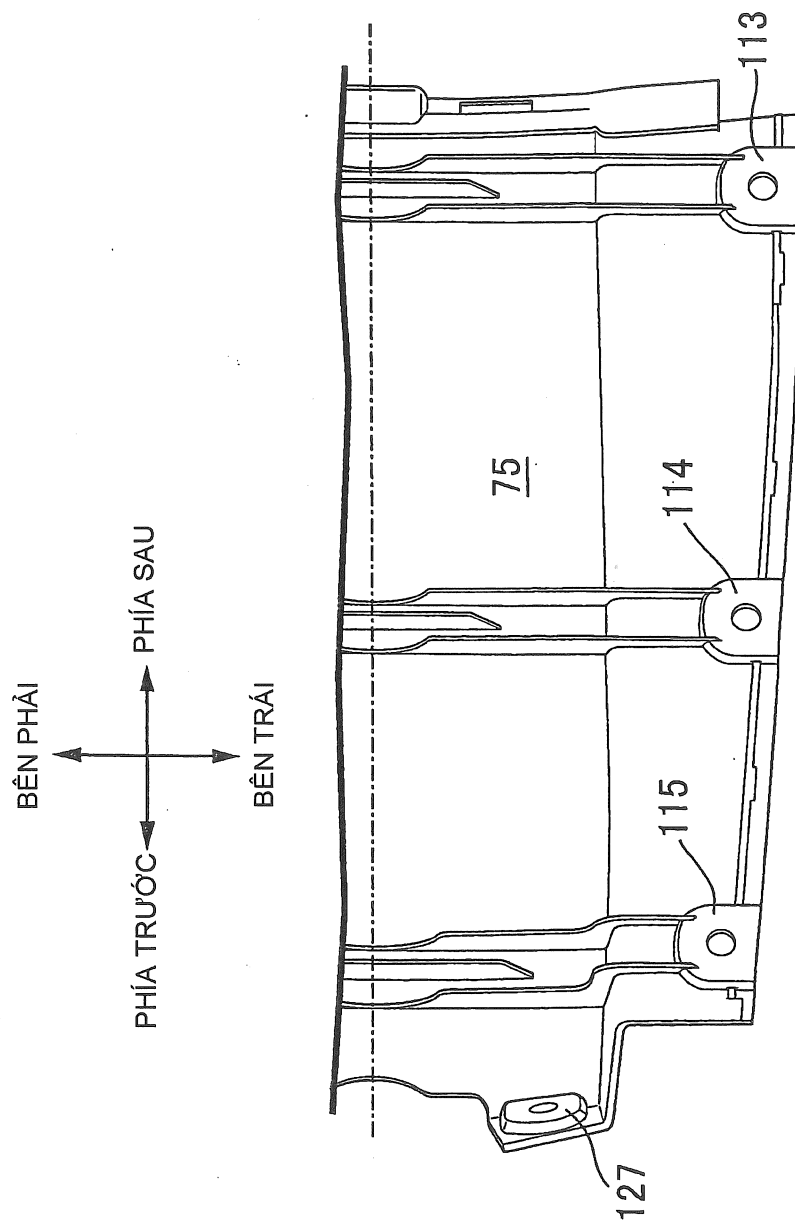


FIG.14

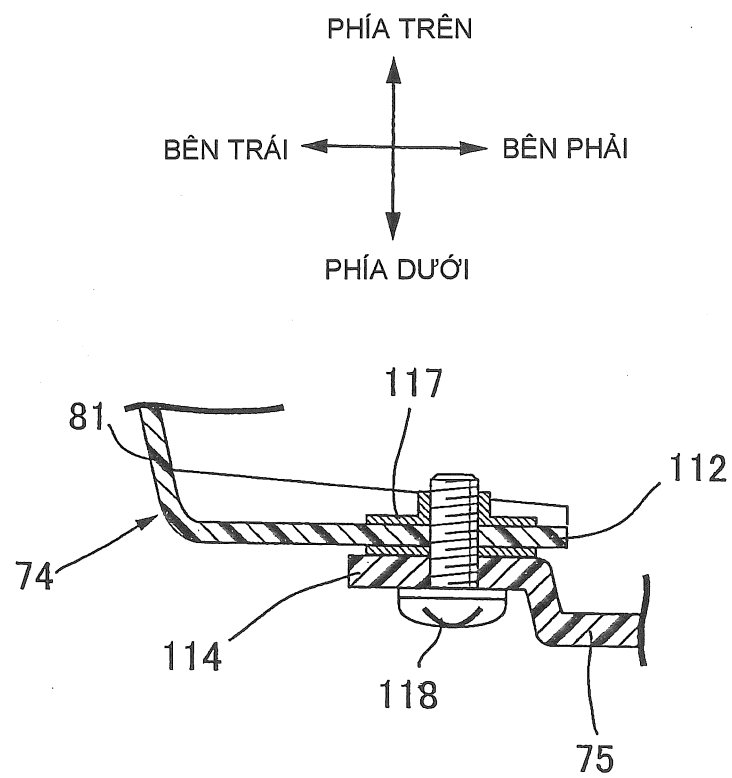


FIG.15

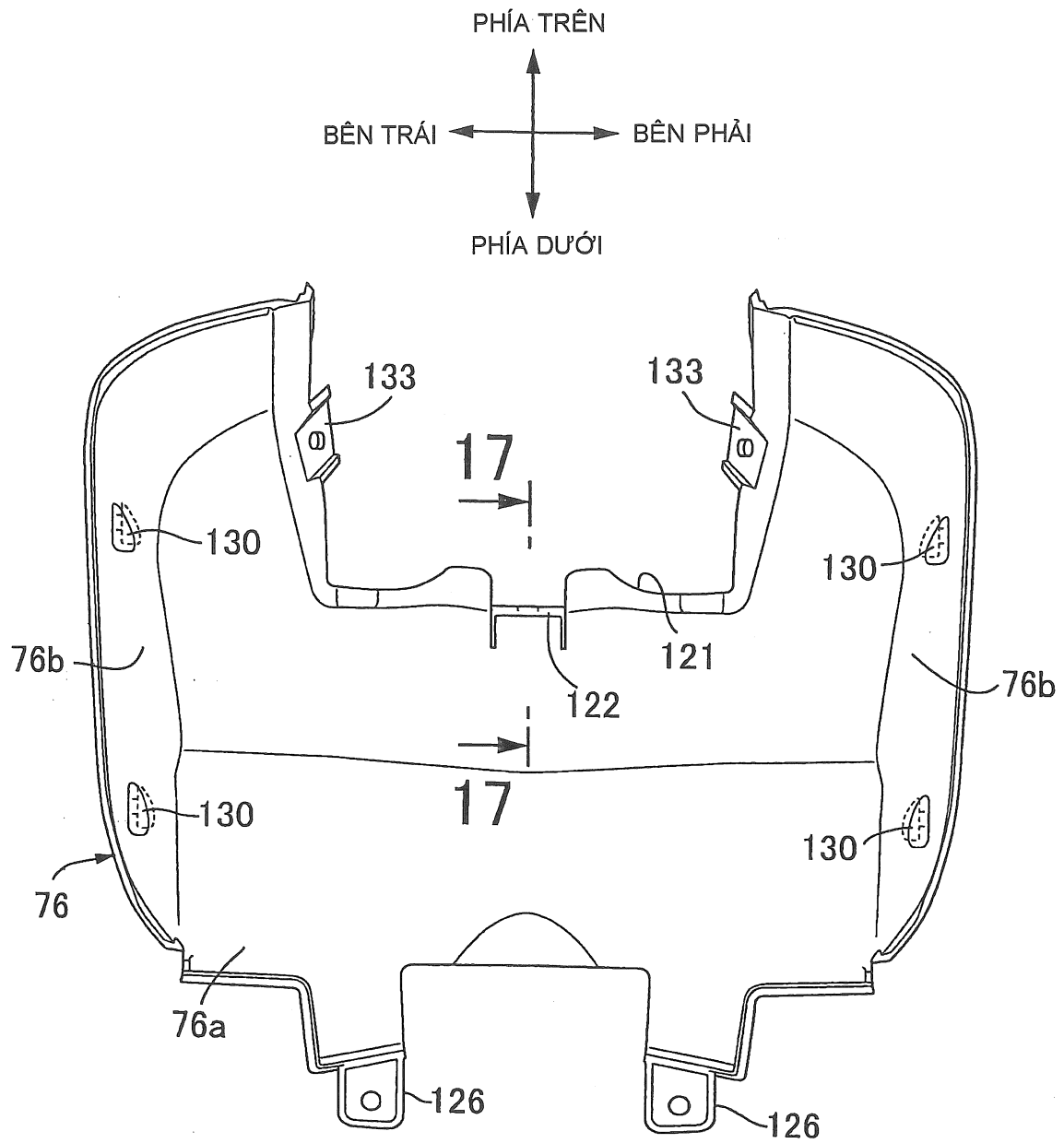


FIG.16

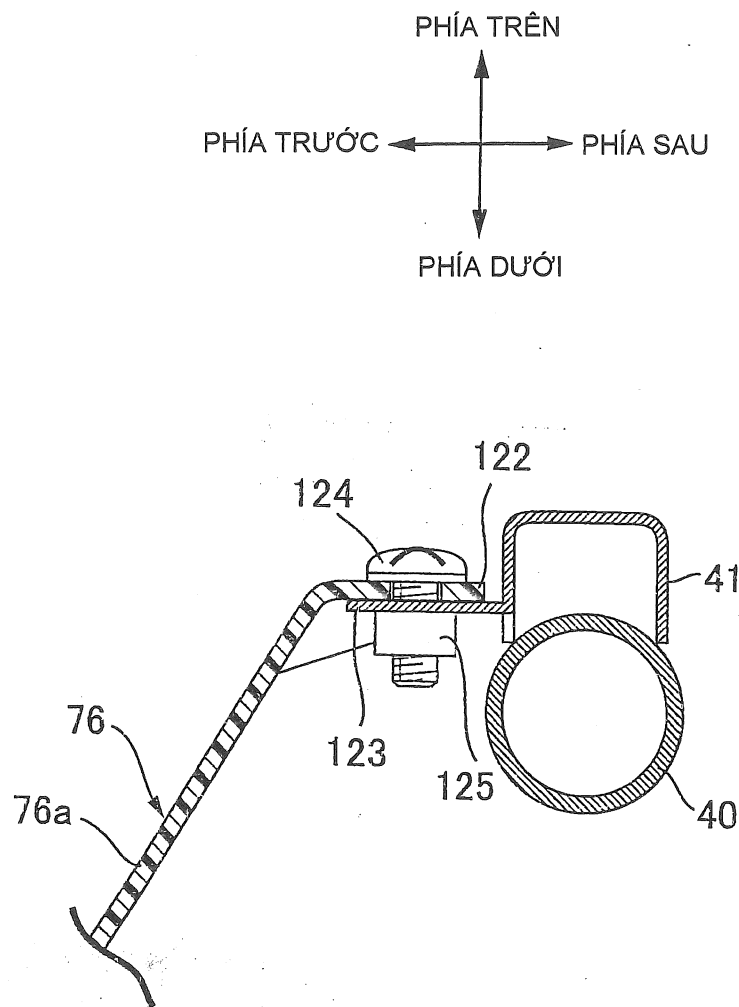


FIG.17

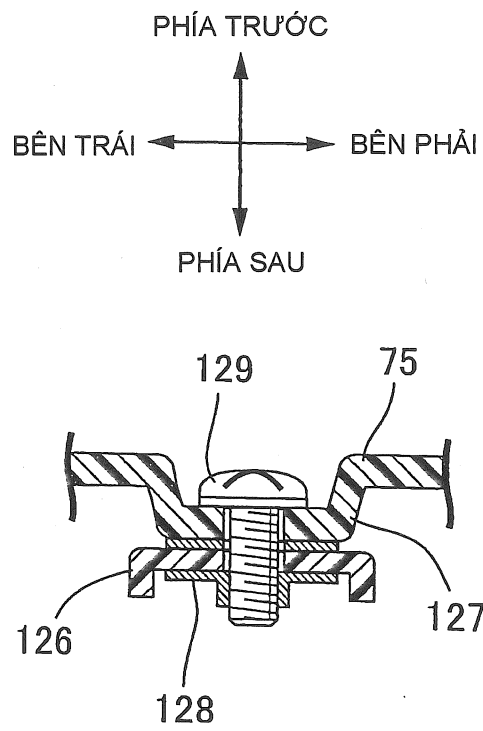


FIG.18

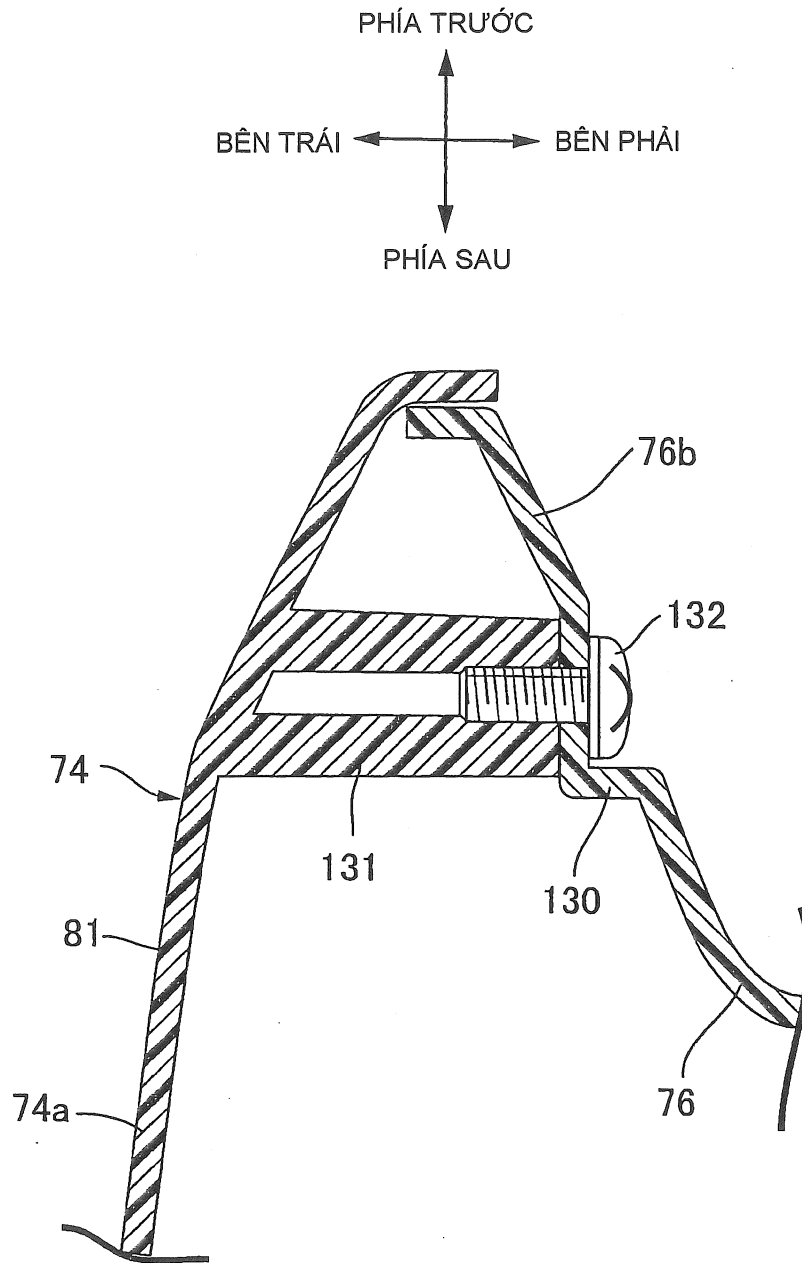


FIG.19

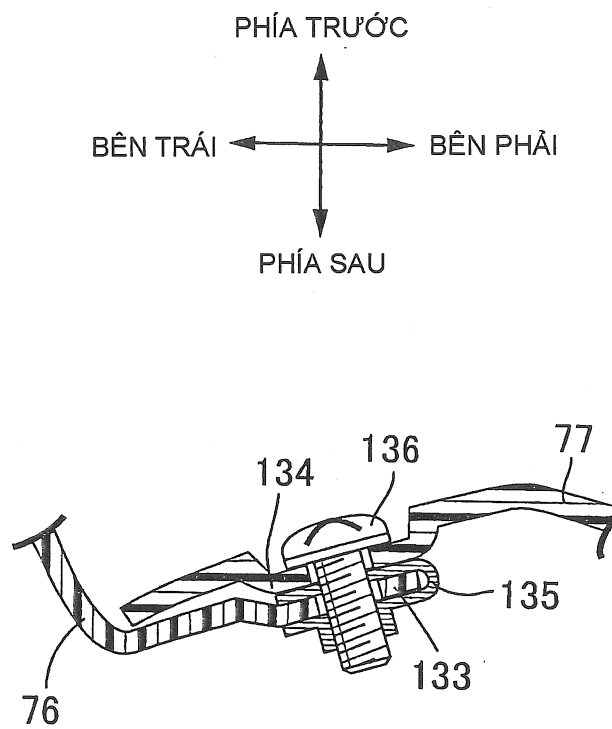


FIG.20