



(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)



1-0034650

(51)⁷ B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2019-03687

(22) 18/01/2017

(86) PCT/JP2017/001485 18/01/2017

(87) WO 2018/134902 A1 26/07/2018

(45) 25/01/2023 418

(43) 25/09/2019 378A

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

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

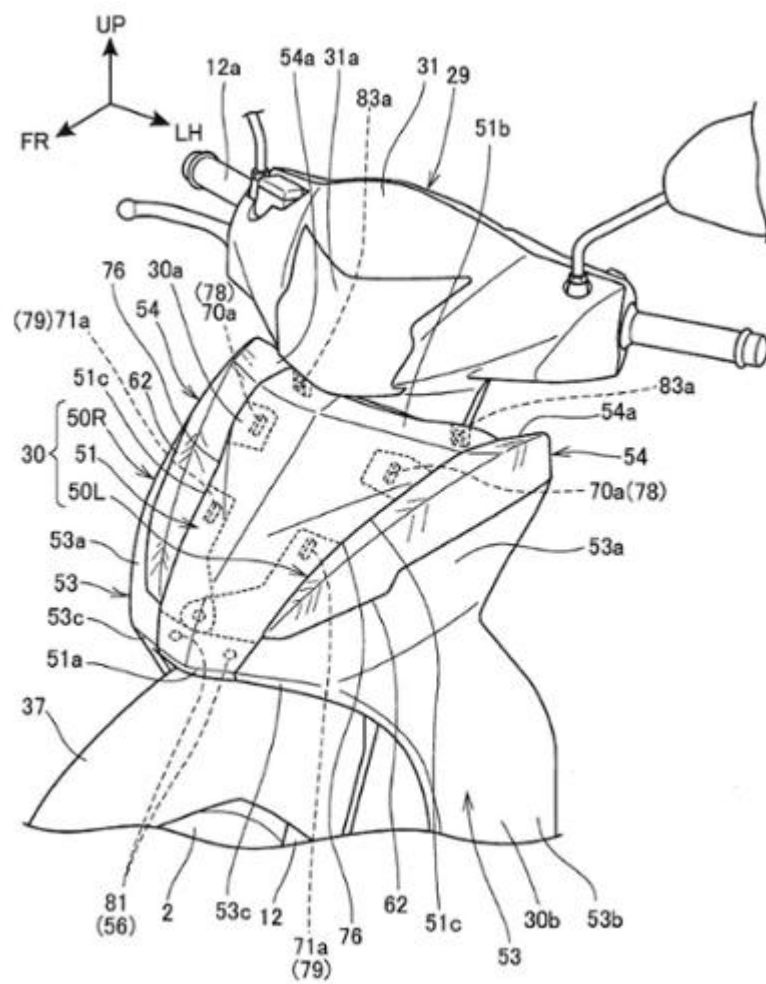
(72) Yasuyuki MAEDA (JP); Takafumi NAKANISHI (JP); Kenichi OISHI (JP).

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

(54) KẾT CẤU TẮM ỐP TRƯỚC DỪNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Mục đích của sáng chế là cho phép đơn giản hóa kết cấu của tấm ốp trước dừng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Kết cấu tấm ốp trước dừng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp trước (30) có các tấm ốp bên (50L, 50R) được tạo thành một cặp chi tiết ở bên trái và bên phải và tấm ốp giữa (51) được bố trí giữa các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R), trong đó tấm ốp giữa (51) và các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) được nối liền khối với nhau bằng cách gài các phần gài (78, 79), được tạo ra trên các phần bên trái và bên phải của tấm ốp giữa (51), vào các phần được gài tương ứng (70, 71), được tạo ra trên các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, trong số các kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, đã biết kết cấu trong đó các tấm ốp bên trái và bên phải được nối với nhau bởi một chi tiết nối cũng được dùng làm tấm che cơ cấu giữ ắc quy và một tấm ngang; và phần nằm giữa các tấm ốp bên trái và bên phải được che bởi tấm ốp giữa (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2002-234477). Trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2002-234477 này, tấm ốp giữa được nối với chi tiết nối và tấm che chân.

Tuy nhiên, trong kết cấu tấm ốp trước thông thường nêu trên, các tấm ốp bên được nối ở bên trái và bên phải bởi chi tiết nối và một tấm ngang chuyên dùng và do vậy số lượng các bộ phận tăng và kết cấu bị phức tạp.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là đơn giản hóa kết cấu của tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp trước (30) có các tấm ốp bên (50L, 50R) được tạo thành một cặp chi tiết ở bên trái và bên phải và tấm ốp giữa (51) được bố trí giữa các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R), trong đó tấm ốp giữa (51) và các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) được nối liền khối với nhau bằng cách gài các phần gài (78, 79), được tạo ra trên các phần bên trái và bên phải của tấm ốp giữa (51), vào các phần được gài tương ứng (70, 71), được tạo ra trên các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R), các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) có các phần ốp tương ứng (53) và các phần

thân đèn tương ứng (54) và các phần được gài (70, 71) được tạo ra trên các vỏ (61) của các phần thân đèn (54) và các vỏ (61) có thể được bố trí dọc theo các phần ghép (76) của các tấm ốp bên (50L, 50R) và tấm ốp giữa (51).

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) có thể có phần liên kết (52) để nối các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) với nhau và các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) có thể được định vị bằng cách nối với tấm ốp giữa (51) thông qua các phần được gài (70, 71).

Hơn nữa, trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, phần liên kết (52) có thể được tạo ra trên các vỏ (61) của các phần thân đèn (54).

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các vỏ (61) của các phần thân đèn (54) có thể có các phần lắp vào phần trước (68) được lắp cố định vào các phần trước ở phía thân xe.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các phần khóa (53e, 53f, 53j) để khóa vào tấm che chân (32, 33) lắp vào phía thân xe có thể được tạo ra ở các phần sau của các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R). Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các phần được lắp (83) để được vặn chặt vào các phần lắp (32a) được tạo ra ở phần trên của tấm che chân (32) được lắp vào phía thân xe có thể được tạo ra ở các phần trên bên trái và bên phải của tấm ốp giữa (51).

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) có thể được nối với nhau nhờ chi tiết dạng chốt (75) lồng vào trong các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) trên phần liên kết (52) và chuyển động quay của các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) quanh chi tiết dạng chốt (75) có thể được điều chỉnh bởi tấm ốp giữa (51).

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, tấm ốp trước (30) có thể được tạo ra theo cách mà kích thước theo chiều rộng xe giảm dần về phía đầu trước và các mép bên (61b) ở phía trong theo chiều rộng xe của các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) có thể được tạo ra theo cách mà khoảng cách tương hỗ giữa chúng giảm dần về phía đầu trước và phần liên kết (52) có thể được tạo ra ở các đầu trước của các mép bên (61b) của các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R).

Theo kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên của sáng chế, tấm ốp trước có các tấm ốp bên được tạo thành một cặp bên trái và bên phải và tấm ốp giữa được bố trí giữa các tấm ốp bên trái và bên phải được trang bị và tấm ốp giữa và các tấm ốp bên trái và bên phải được nối liền khối với nhau nhờ việc gài các phần gài, được tạo ra trên các phần bên trái và bên phải của tấm ốp giữa vào các phần được gài tương ứng, được tạo ra trên các tấm ốp bên trái và bên phải, sao cho tấm ốp giữa và các tấm ốp bên trái và bên phải được nối liền khối với nhau. Do đó, các tấm ốp bên trái và bên phải có thể được nối với nhau bởi tấm ốp giữa và do vậy các chi tiết nối chuyên dùng có thể được bỏ qua và kết cấu của tấm ốp trước có thể được đơn giản hoá.

Hơn nữa, các tấm ốp bên trái và bên phải có thể có các phần ốp tương ứng và các phần thân đèn tương ứng và các phần được gài có thể được tạo ra trong các vỏ của các phần thân đèn và các vỏ có thể được bố trí dọc theo các phần ghép của các tấm ốp bên và tấm ốp giữa. Nhờ có kết cấu này, độ cứng vững của các tấm ốp bên có thể được cải thiện theo cách hiệu quả nhờ các vỏ của các phần thân đèn được bố trí dọc theo các phần ghép của các tấm ốp bên và tấm ốp giữa, các phần được gài có thể được bố trí dọc theo các phần ghép và mức độ tự do của việc bố trí các phần được gài có thể được cải thiện.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các tấm ốp bên trái và bên phải có thể có phần liên kết để nối các tấm ốp bên trái và bên phải với nhau; và các tấm ốp bên trái và bên phải có thể được định vị bằng cách nối với tấm ốp giữa thông qua các phần được gài. Nhờ có kết cấu này, độ cứng vững của tấm ốp trước có thể được cải thiện nhờ phần liên kết và do vậy có thể giảm độ cứng vững mà các phần gài của tấm ốp giữa cần có và kết cấu của tấm ốp giữa có thể được đơn giản hoá.

Hơn nữa, trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, phần liên kết có thể được tạo ra trên các vỏ của các phần thân đèn. Nhờ có kết cấu này, độ cứng vững của các tấm ốp bên có thể được cải thiện theo cách hiệu quả nhờ các vỏ của các phần thân đèn được bố trí dọc theo các phần ghép của các tấm ốp bên và tấm ốp giữa; và mức độ tự do của vị trí bố trí của phần liên kết có thể được cải thiện.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các vỏ của các phần thân đèn có thể có các phần lắp vào phần trước được lắp cố định vào các phần trước ở phía thân xe. Nhờ

có kết cấu này, các tấm ốp bên có thể được lắp cố định vào phía thân xe với độ cứng vững cao bằng cách sử dụng các phần lắp vào phần trước của các vỏ.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các phần khóa để khóa vào tấm che chân lắp vào phía thân xe có thể được tạo ra ở các phần sau của các tấm ốp bên trái và bên phải. Nhờ có kết cấu này, các tấm ốp bên có thể được lắp cố định vào tấm che chân nhờ một kết cấu đơn giản mà không phải trang bị bất kỳ một chi tiết lắp nào để lắp trực tiếp các tấm ốp bên vào thân xe.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các phần được lắp để được vặn chặt vào các phần lắp được tạo ra ở phần trên của tấm che chân được lắp vào phía thân xe có thể được tạo ra ở các phần trên bên trái và bên phải của tấm ốp giữa. Nhờ có kết cấu này, tấm ốp giữa có thể được lắp cố định vào các phần lắp của tấm che chân nhờ một kết cấu đơn giản mà không phải trang bị bất kỳ một chi tiết lắp nào để lắp trực tiếp tấm ốp giữa vào phía thân xe.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, các tấm ốp bên trái và bên phải có thể được nối với nhau nhờ một chi tiết dạng chốt lồng vào trong các tấm ốp bên trái và bên phải trên phần liên kết; và chuyển động quay của các tấm ốp bên trái và bên phải quanh chi tiết dạng chốt có thể được điều chỉnh bởi tấm ốp giữa. Nhờ có kết cấu này, các tấm ốp bên trái và bên phải có thể được nối với nhau nhờ một kết cấu đơn giản trong đó chi tiết dạng chốt được lồng vào trong các tấm ốp bên trái và bên phải; và chuyển động quay của các tấm ốp bên có thể được điều chỉnh nhờ một kết cấu đơn giản bằng cách sử dụng tấm ốp giữa.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu trên, tấm ốp trước có thể được tạo ra có kích thước theo chiều rộng xe giảm dần về phía đầu trước; và các mép bên ở phía trong theo chiều rộng xe của các tấm ốp bên trái và bên phải có thể được tạo ra theo cách mà khoảng cách tương hỗ giữa chúng giảm dần về phía đầu trước; và phần liên kết có thể được bố trí ở các đầu trước của các mép bên của các tấm ốp bên trái và bên phải. Nhờ có kết cấu này, kích thước theo chiều rộng xe của tấm ốp trước giảm dần về phía đầu trước và do vậy đặc tính khí động học của tấm ốp trước là rất cao. Hơn nữa, phần liên kết được bố trí ở các đầu trước của các mép bên ở phía trong theo chiều rộng xe của các tấm ốp bên, khoảng cách tương hỗ giữa chúng giảm dần về phía đầu trước và do vậy phần liên kết có thể được tạo ra theo cách nhỏ gọn.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện xe máy theo sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía trước bên trái thể hiện trạng thái hộp ắc quy có các phần lắp dùng cho các tấm ốp bên được lắp cố định vào khung thân xe.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía trước bên trái thể hiện phần trước của xe máy.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía trước bên trái thể hiện phần trước của xe máy ở trạng thái tấm ốp giữa được tháo ra.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía sau thể hiện cụm chi tiết của tấm ốp trước.

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI-VI được thể hiện trên FIG.4.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII được thể hiện trên FIG.6.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII-VIII được thể hiện trên FIG.4.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX được thể hiện trên FIG.4.

FIG.10 là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X được thể hiện trên FIG.4.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI được thể hiện trên FIG.5.

FIG.12 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ bên trái thể hiện phần trước của xe máy.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIII-XIII được thể hiện trên FIG.12.

FIG.14 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía bên thể hiện các bộ phận xung quanh tấm che chân phía dưới.

FIG.15 là hình vẽ mặt cắt theo đường XV-XV được thể hiện trên FIG.12.

FIG.16 là hình vẽ phối cảnh minh họa trạng thái các tấm ốp bên trái và bên phải và tấm ốp giữa được lắp liền khối với nhau.

FIG.17 là hình vẽ minh họa cách thức cơ bản để tháo tấm ốp trước.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Trong phần mô tả này, các thuật ngữ chỉ hướng như phía trước và phía sau, bên trái và bên phải, phía trên và phía dưới cũng chính là các hướng tương đối với thân xe trừ khi có quy định khác. Ngoài ra, ký hiệu FR được minh họa trên mỗi hình vẽ biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị bên trái của thân xe. Ngoài ra, trên mỗi hình vẽ, bên phải của thân xe đôi khi được biểu thị bởi ký hiệu RH.

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện xe máy 1 theo sáng chế. Trên FIG.1, đối với các bộ phận được tạo thành cặp ở bên trái và bên phải thì chỉ những bộ phận có số chỉ dẫn ở phía bên phải được minh họa.

Xe máy 1 là một phương tiện giao thông, trong đó động cơ 11 là cụm động lực được đỡ bởi khung thân xe 10, chạc trước 12 để đỡ lái được bánh trước 2 được đỡ theo cách lái được ở đầu trước của khung thân xe 10 và đòn lắc 13 để đỡ bánh sau 3 được bố trí ở phía bên phần sau của khung thân xe 10. Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó yên xe 14, mà người lái xe ngồi trên đó theo cách để chân hai bên, được bố trí ở bên trên phần sau của khung thân xe 10.

Khung thân xe 10 bao gồm ống đầu 15, khung chính 16, hai khung sau bên trái và bên phải 17, 17 và khung chốt xoay 18.

Ống đầu 15 được bố trí ở đầu trước của khung thân xe 10 và nằm ở chính giữa theo chiều rộng xe.

Một khung chính 16 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới dọc theo đường tâm theo chiều rộng xe từ ống đầu 15.

Các khung sau 17, 17 là các khung dạng ống được chia nhánh từ phần sau của khung chính 16 sang bên trái và bên phải và kéo dài về phía sau. Mỗi khung sau 17 có phần kéo dài phía trước 17a kéo dài gần như theo phương nằm ngang và về phía sau từ khung chính 16, phần nghiêng 17b kéo dài theo cách nhô lên trên về phía sau từ đầu sau của phần kéo dài phía trước 17a; và phần kéo dài phía sau 17c kéo dài gần như theo phương nằm ngang và về phía sau từ đầu trên của phần nghiêng 17b.

Khung chốt xoay 18 kéo dài xuống phía dưới từ các phía bên phần sau của các phần kéo dài phía trước 17a, 17a.

Chạc trước 12 được đỡ lái được bởi ống đầu 15. Tay lái 12a được bố trí ở phần trên của chạc trước 12.

Đầu trước của đòn lắc 13 được đỡ theo cách xoay được bởi trục chốt xoay 19 đi xuyên qua khung chốt xoay 18 theo chiều rộng xe và lắc lên trên và xuống dưới quanh trục chốt xoay 19. Bánh sau 3 được đỡ theo cách quay được bởi đầu sau của đòn lắc 13.

Các bộ giảm xóc sau 20, 20 được lắp giữa phần sau của đòn lắc 13 và các phần kéo dài phía sau 17c, 17c của các khung sau 17, 17.

Động cơ 11 bao gồm hộp trục khuỷu 21 và phần xi lanh 22 kéo dài về phía trước từ phần trước của hộp trục khuỷu 21. Động cơ 11 là động cơ kiểu nằm ngang trong đó đường trục 22a của phần xi lanh 22 kéo dài gần như theo phương nằm ngang.

Động cơ 11 được đỡ ở phía trước khung chốt xoay 18 theo cách được treo vào khung thân xe 10.

Động lực của động cơ 11 được truyền đến bánh sau 3 nhờ xích dẫn động (không được minh họa) nối động cơ 11 và bánh sau 3.

Cơ cấu nạp 41 (xem FIG.14) của động cơ 11 được bố trí ở bên trên phần xi lanh 22.

Ống xả 23 của động cơ 11 kéo dài về phía sau từ phần dưới của phần xi lanh 22 và được nối với bộ giảm thanh 24 ở phía bên của bánh sau 3.

Xe máy 1 bao gồm hộp chứa vật dụng 25 có khả năng chứa vật dụng như mũ bảo hiểm; và bình nhiên liệu 26.

Hộp chứa vật dụng 25 là một hộp có mặt trên được để hở. Hộp chứa vật dụng 25 được bố trí ở phía trước các phần nghiêng 17b, 17b và bên trên các phần kéo dài phía trước 17a, 17a; và được đỡ bởi các khung sau 17, 17.

Bình nhiên liệu 26 được bố trí ở phía sau phần trên của hộp chứa vật dụng 25 và bên trên bánh sau 3; và được bố trí giữa các phần kéo dài phía sau bên trái và bên phải 17c, 17c.

Yên xe 14 che hộp chứa vật dụng 25 và bình nhiên liệu 26 từ phía trên. Yên xe 14 được nối với hộp chứa vật dụng 25 nhờ phần bản lề (không được minh họa) được bố trí ở phần đầu trước của hộp chứa vật dụng 25. Yên xe 14 có thể quay quanh phần bản lề theo hướng trước-sau.

Yên xe 14 là một yên liền bao gồm yên trước 14a dùng cho người lái xe và yên sau 14b dùng cho người cùng đi.

Xe máy 1 có tấm ốp thân xe 29 để che thân xe bao gồm khung thân xe 10, động cơ 11 và các bộ phận tương tự.

Tấm ốp thân xe 29 là một sản phẩm đúc được tạo ra bằng cách đúc nhựa tổng hợp nói chung. Tấm ốp thân xe 29 bao gồm tấm ốp trước 30 để che ống đầu 15 và các bộ phận tương tự từ phía trước, tấm ốp trên 31 để che phần giữa của tay lái 12a, tấm che chân phía trên 32 được bố trí ở phía trước yên xe 14 và các tấm che chân phía dưới 33 (được gọi chung là tấm che chân) để che phần xi lanh 22 ở bên dưới tấm che chân phía trên 32 (được gọi chung là tấm che chân).

Tấm ốp thân xe 29 bao gồm hai tấm ốp bên phía sau 34, 34 ở bên trái và bên phải để che phần ở bên dưới yên xe 14 và tấm ốp giữa phía sau 35 để che phần ở phía sau yên xe 14 từ phía trên.

Hơn nữa, xe máy 1 có chắn bùn sau 36 và chắn bùn trước 37 để che bánh trước 2 từ phía trên.

Hai bậc để chân bên trái và bên phải 38, 38 để người lái xe đang ngồi trên yên xe 14 đặt bàn chân của mình lên đó được bố trí ở phía ngoài hộp trục khuỷu 21.

Hộp ắc quy 39 được lắp cố định vào phần dưới ở mặt trước của ống đầu 15. Hộp ắc quy 39 được bố trí bên trong tấm ốp trước 30 và được che bởi tấm ốp trước 30 từ phía trước.

FIG.2 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía trước bên trái thể hiện trạng thái hộp ắc quy 39 có các phần lắp dùng cho các tấm ốp bên, sẽ được mô tả dưới đây, được lắp cố định vào khung thân xe 10.

Hộp ắc quy 39 là một vỏ có dạng hình hộp, phần mặt trước 39a của nó được để hở và được lắp cố định vào phần trước của ống đầu 15 theo hướng sao cho phần mặt trước 39a nằm ở tư thế đầu trước nằm ở phía dưới trên hình chiếu cạnh của xe.

Ắc quy 40 được lắp vào trong hộp ắc quy 39 từ phần mặt trước 39a và được cố định nhờ chi tiết dạng đai 39b bố trí ở phần mặt trước 39a.

Hộp ắc quy 39 có các giá đỡ tấm ốp 39c, 39c dưới dạng các phần lắp kéo dài xuống phía dưới và ra phía ngoài theo chiều rộng xe từ các phần dưới bên trái và bên phải của phần mặt trước 39a.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía trước bên trái thể hiện phần trước của xe máy 1.

Như được minh họa trên FIG.1 và FIG.3, tấm ốp trước 30 bao gồm hai tấm ốp bên 50L, 50R được bố trí ở các phía bên trái và bên phải phần trước của khung thân xe 10; và tấm ốp giữa 51 được bố trí giữa các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R. Các tấm ốp bên 50L, 50R và tấm ốp giữa 51 là các sản phẩm đúc bằng nhựa.

Phần trên 30a của tấm ốp trước 30 che ống đầu 15 từ phía trước và các phía bên trái và bên phải; phần dưới 30b của nó kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ các phía bên trái và bên phải của ống đầu 15.

Phần trên 30a của tấm ốp trước 30 được tạo ra có kích thước theo chiều rộng xe giảm dần từ đầu sau về phía đầu trước và được bố trí ở tư thế đầu trước nằm ở phía dưới trên hình chiếu cạnh.

Phần dưới 30b của tấm ốp trước 30 che phần nằm giữa bánh trước 2 và phần trước của động cơ 11 ở bên dưới ống đầu 15 từ các phía bên trái và bên phải.

Các tấm che chân phía dưới 33 là các tấm che để che phần sau của khung chính 16 và phần trước của động cơ 11 ở bên dưới phần trước của yên trước 14a từ các phía bên trái và bên phải; và được tạo ra dưới dạng một cặp chi tiết bên trái và bên phải. Ngoài ra, các tấm che chân phía dưới 33 được lắp nối tiếp với mép sau phần dưới 30b của tấm ốp trước 30 và kéo dài ở bên dưới yên trước 14a.

Tấm che chân phía trên 32 là một tấm che để che ống đầu 15 và khung chính 16 từ phía sau; và được lắp nối tiếp với mép sau phần trên 30a của tấm ốp trước 30,

mép trên phần dưới 30b của tấm ốp trước 30 và các mép trên của các tấm che chân phía dưới 33.

Tấm che chân phía trên 32 và các tấm che chân phía dưới 33 là các tấm che nằm ở phía trước các bậc để chân 38, 38 và ở phía sau tấm ốp trước 30 và che ống chân của người lái xe từ phía trước.

Tấm ốp trên 31 được bố trí ở bên trên đầu trên của tấm ốp trước 30. Đèn pha 31a được bố trí ở phần giữa theo chiều rộng xe trên mặt trước của tấm ốp trên 31.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía trước bên trái thể hiện phần trước của xe máy 1 ở trạng thái tấm ốp giữa 51 được tháo ra. FIG.5 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía sau thể hiện trạng thái lắp của tấm ốp trước 30, các vỏ 61 của các phần thân đèn 54 được mô tả dưới đây và tấm ốp giữa 51. Đường tâm C được minh họa trên FIG.5 là đường nằm ở chính giữa theo chiều rộng xe.

Theo các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5, tấm ốp giữa 51 được bố trí ở phía trước ống đầu 15 ở chính giữa theo chiều rộng xe và che ống đầu 15 từ phía trước. Tấm ốp giữa 51 được lắp theo cách tháo ra được để phục vụ việc bảo dưỡng và kiểm tra các bộ phận như cầu chì, công tắc chính, đầu nối dây điện, ắc quy 40 và các bóng đèn xi nhan của các phần thân đèn 54 (các bộ phận phát sáng 60) được bố trí ở phía trước ống đầu 15.

Các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải tấm ốp giữa 51. Các tấm ốp bên 50L, 50R che phần trước của khung thân xe 10 và cơ cấu nạp 41 (xem FIG.14) từ các phía bên.

Các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R được bố trí nằm cách nhau theo chiều rộng xe, trừ các đầu trước của chúng và được nối với nhau nhờ việc mỗi tấm ốp này được gài vào tấm ốp giữa 51 nằm giữa các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R. Ngoài ra, các tấm ốp bên 50L, 50R được nối với nhau nhờ phần liên kết 52 được bố trí ở các đầu trước của chúng.

Các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R được tạo ra gần như đối xứng ở bên trái và bên phải.

Các tấm ốp bên 50L, 50R có các phần ốp 53, 53 dạng tấm, các phần thân đèn 54, 54 lắp vào các phần ốp 53, 53.

Các phần ốp 53, 53 là một khối liền bao gồm các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a có các phần bên của phần trên 30a của tấm ốp trước 30 và các phần mặt bên của tấm ốp bên 53b, 53b kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ các mép ngoài của các phần mặt trước 53a, 53a. Các phần mặt bên của tấm ốp bên 53b, 53b tạo thành phần dưới 30b của tấm ốp trước 30.

Các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a được tạo ra theo cách nằm nghiêng ở tư thế đầu trước nằm ở phía dưới trên hình chiếu cạnh.

Như được minh họa trên FIG.5, phần lắp phía sau 55a, phần lắp ở giữa 55b và phần lắp phía trước 55c được tạo ra ở mỗi mặt trong của các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a, khi phần lắp thân đèn được lắp vào mỗi phần thân đèn 54, 54.

Phần lắp phía sau 55a kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe từ mép sau phần trên của phần mặt trước tấm ốp bên 53a.

Phần lắp ở giữa 55b kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe từ vị trí bên dưới phía trước của phần lắp phía sau 55a ở phần mặt trước tấm ốp bên 53a.

Mỗi phần lắp phía trước 55c kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe từ vị trí bên dưới phía trước của phần lắp ở giữa 55b ở phần mặt trước tấm ốp bên 53a và được bố trí ở đầu trước của phần mặt trước tấm ốp bên 53a.

Các phần lắp tấm ốp trước ở phía trước 56, 56, kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe từ các mặt trong, được tạo ra ở các đầu trước của các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a. Các phần lắp tấm ốp trước ở phía trước 56, 56 được bố trí ở phía trước các phần lắp phía trước 55c, 55c.

Các phần thân đèn 54, 54 của các tấm ốp bên 50L, 50R kéo dài theo hướng trước-sau ở tư thế đầu trước nằm ở phía dưới và được tạo ra theo cách kéo dài về phía trước và về phía sau.

Các phần thân đèn 54, 54 được bố trí dọc theo các mép trong ở phía trong theo chiều rộng xe ở các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a và kéo dài từ các đầu sau đến các đầu trước của các mép trong này. Các phần thân đèn 54, 54 kéo dài nghiêng về

phía trong theo chiều rộng xe và về phía trước xuống phía dưới từ các đầu sau dọc theo các mép trong nêu trên của các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a.

Các phần thân đèn 54, 54 có các bộ phận phát sáng 60, 60 (xem FIG.4), các vỏ 61, 61 dùng để đỡ các bộ phận phát sáng 60, 60 và các mặt kính 62, 62 được lắp vào các vỏ 61, 61 và che các bộ phận phát sáng 60, 60. Các phần thân đèn 54, 54 là các đèn xi nhan.

Các vỏ 61, 61 kéo dài về phía trước và về phía sau dọc theo các mép trong nêu trên của các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a. Các bộ phận phát sáng 60, 60 được lắp trong các phần chứa của thân đèn ở phía mặt trước của các vỏ 61, 61.

Các mặt kính 62, 62, là các tấm che bằng nhựa tổng hợp hay các vật liệu tương tự có độ trong mờ, được lắp vào mặt trước của các vỏ 61, 61 và che gần như toàn bộ mặt trước của các vỏ 61, 61.

Các phần thân đèn 54, 54 được lắp vào phía mặt trong của các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a và các mặt kính 62, 62 được để lộ về phía trước từ các bề mặt của các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a.

Các vỏ 61, 61 được làm bằng nhựa tổng hợp hay các vật liệu tương tự. Khi các giá đỡ được lắp cố định vào các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a, các vỏ 61, 61 có các giá đỡ phía sau 63a lắp cố định vào các phần lắp phía sau 55a, các giá đỡ ở giữa 63b lắp cố định vào các phần lắp ở giữa 55b, các giá đỡ phía trước 63c lắp cố định vào các phần lắp phía trước 55c, như được minh họa trên FIG.5.

Các giá đỡ phía sau 63a, các giá đỡ ở giữa 63b và các giá đỡ phía trước 63c kéo dài xuống phía dưới từ các mép ngoài 61a, 61a (xem FIG.5) mà là các mép ở phía ngoài theo chiều rộng xe của các vỏ 61, 61.

Các giá đỡ phía sau 63a được lắp cố định vào phần mặt trước tấm ốp bên 53a nhờ chi tiết kẹp 65 lắp vào phần lắp phía sau 55a và giá đỡ phía sau 63a từ phía sau bên trên. Chi tiết kẹp 65 là một kẹp có phần trục lắp trong phần lắp phía sau 55a và giá đỡ phía sau 63a và được kéo ra và lắp vào theo hướng dọc trục để dễ dàng tháo ra và lắp vào.

Các giá đỡ ở giữa 63b được lắp cố định vào phần mặt trước tấm ốp bên 53a nhờ bu lông 66 lồng vào trong giá đỡ ở giữa 63b từ phía trong theo chiều rộng xe để được lắp cố định vào phần lắp ở giữa 55b.

Các giá đỡ phía trước 63c được lắp cố định vào phần mặt trước tấm ốp bên 53a nhờ bu lông 67 lồng vào trong giá đỡ phía trước 63c từ phía trong theo chiều rộng xe để được lắp cố định vào phần lắp phía trước 55c.

Các vỏ 61, 61 có các giá lắp vào thân xe 68, 68 (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là các phần lắp vào phần trước) kéo dài xuống phía dưới từ các mép ngoài 61a, 61a. Các giá lắp vào thân xe 68, 68 được tạo liền khối với các giá đỡ phía trước 63c, 63c ở các đầu trước của các vỏ 61, 61. Các giá lắp vào thân xe 68, 68 được bố trí ở phía sau các giá đỡ phía trước 63c, 63c.

Các mép trong 61b, 61b (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là các mép bên), là các mép ở phía trong theo chiều rộng xe của các vỏ 61, 61, tạo thành các mép trong theo chiều rộng xe của các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a. Các vị trí của các mép trong 61b, 61b gần như trùng với các vị trí của các mép trong theo chiều rộng xe của các mặt kính 62, 62.

Các mép trong 61b, 61b kéo dài nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe và về phía trước xuống phía dưới từ các đầu sau. Nghĩa là, khoảng cách giữa các mép trong 61b, 61b ở bên trái và bên phải giảm dần về phía đầu trước.

Các vỏ 61, 61 có các phần được gài phía sau 70, 70 dạng tấm (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là các phần được gài) kéo dài từ các phần sau của các mép trong 61b, 61b về phía trong theo chiều rộng xe và các phần được gài phía trước 71, 71 dạng tấm (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là các phần được gài) kéo dài từ các phần trước của các mép trong 61b, 61b về phía trong theo chiều rộng xe.

Các phần được gài phía sau 70, 70 có các lỗ gài 70a, 70a. Các phần được gài phía trước 71, 71 có các lỗ gài 71a, 71a.

Vỏ bên trái 61 có phần mở rộng về phía trong 72L dạng tấm kéo dài từ đầu trước của mép trong 61b về phía trong theo chiều rộng xe. Vỏ bên phải 61 cũng có phần mở rộng về phía trong 72R dạng tấm kéo dài từ đầu trước của mép trong 61b về phía trong theo chiều rộng xe. Các phần mở rộng về phía trong 72L, 72R được bố trí ở

phía trước các phần được gài phía trước 71, 71 và được tạo liền khối với các phần được gài phía trước 71, 71.

Các phần mở rộng về phía trong 72L, 72R, các phần được gài phía trước 71, 71 và các phần được gài phía sau 70, 70 được làm nghiêng dọc theo tấm ốp giữa 51 ở tư thế đầu trước nằm ở phía dưới trên hình chiếu cạnh của xe.

Các phần mở rộng về phía trong 72L, 72R kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe so với các phần được gài phía trước 71, 71 và gồi chồng lên nhau theo chiều dày tấm ở chính giữa theo chiều rộng xe.

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI-VI được thể hiện trên FIG.4. Ở đây, FIG.6 minh họa mặt cắt ở trạng thái tấm ốp giữa 51 được lắp tương tự như FIG.3.

Theo các hình vẽ từ FIG.4 đến FIG.6, các lỗ gài 73, 74 đi xuyên qua các phần mở rộng về phía trong 72L, 72R theo chiều dày tấm được tạo ra trên các phần mở rộng về phía trong 72L, 72R. Các lỗ gài 73, 74 được bố trí ở chính giữa theo chiều rộng xe.

Các phần mở rộng về phía trong 72L, 72R được liên kết tương hỗ với nhau nhờ chi tiết dạng chốt 75, là một chi tiết lắp, được lồng vào trong các lỗ gài 73, 74 từ phía trước bên trên. Chi tiết dạng chốt 75 là chi tiết kẹp có phần trục 75a được lắp trong các lỗ gài 73, 74 và được kéo ra và lắp vào theo hướng dọc trục để dễ dàng tháo ra và lắp vào.

Nghĩa là, phần liên kết 52 bao gồm các phần mở rộng về phía trong 72L, 72R và các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R được nối với nhau nhờ phần liên kết 52 này.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII được thể hiện trên FIG.6.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.7, mỗi phần lắp phía trước 55c của các tấm ốp bên 50L, 50R có: phần chân 55c1 kéo dài từ mặt trong của phần mặt trước tấm ốp bên 53a về phía trong theo chiều rộng xe, phần lắp 55c2 nhô ra từ đầu ngoài của phần chân 55c1 về phía trong theo chiều rộng xe và lỗ bắt vít 55c3 mà bu lông 67 được lắp vào đó. Lỗ bắt vít 55c3 kéo dài theo chiều rộng xe bên trong phần lắp 55c2 và phần chân 55c1.

Giá đỡ phía trước 63c của mỗi vỏ 61 có lỗ 63c1 mà phần lắp 55c2 được lắp vào đó.

Mỗi vỏ 61 bị kẹp giữa đầu của bu lông 67 và phần chân 55c1 ở trạng thái lỗ 63c1 của giá đỡ phía trước 63c được lắp vào trong phần lắp 55c2.

Phần lắp ở giữa 55b (xem FIG.5), các giá đỡ ở giữa 63b và bu lông 66 có kết cấu tương tự như kết cấu được thể hiện trên FIG.7.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII-VIII được thể hiện trên FIG.4.

Theo các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.8, tấm ốp giữa 51 là một chi tiết ốp dạng tấm kéo dài ở tư thế đầu trước nằm ở phía dưới trên hình chiếu cạnh ở chính giữa theo chiều rộng xe. Tấm ốp giữa 51 được uốn hơi cong sao cho phần giữa theo chiều rộng xe lồi về phía trước trên gần như toàn bộ chiều dài theo hướng trên-dưới.

Tấm ốp giữa 51 được tạo ra có hình dạng sao cho nó lắp đầy gần như toàn bộ khoảng không giữa các mép trong 61b, 61b của các vỏ bên trái và bên phải 61, 61.

Như được minh họa trên FIG.3, mép trước 51a của tấm ốp giữa 51 nối tiếp với các mép trước 53c, 53c của các phần mặt trước tấm ốp bên 53a, 53a.

Mép sau 51b của tấm ốp giữa 51 nối tiếp với các mặt sau 54a, 54a của các phần thân đèn 54, 54.

Các mép bên trái và bên phải 51c, 51c của tấm ốp giữa 51 được tạo ra dọc theo các mép trong 61b, 61b của các vỏ 61, 61 và kéo dài nghiêng từ các đầu sau của nó về phía trong theo chiều rộng xe và về phía trước xuống phía dưới.

Ở trạng thái tấm ốp giữa 51 được lắp vào các tấm ốp bên 50L, 50R, các phần ghép 76, 76 được tạo ra, mà ở đó các mép bên 51c, 51c và các mép trong 61b, 61b khớp vào nhau.

Các vỏ 61, 61 được lắp vào các phần ốp 53, 53 dọc theo các phần ghép 76, 76 kéo dài về phía trước và về phía sau và do vậy độ cứng vững của các phần ốp 53, 53 có thể được cải thiện theo cách hiệu quả nhờ các vỏ 61, 61.

Như được minh họa trên FIG.5 và FIG.8, tấm ốp giữa 51 có các phần gài 78, 79 để duy trì vị trí tương đối của các tấm ốp bên 50L, 50R. Cụ thể hơn, tấm ốp giữa 51 có các phần gài phía sau 78, 78 (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là các phần gài) kéo dài

xuống phía dưới từ các phần sau trên các mặt trong của các mép bên 51c, 51c và các phần gài phía trước 79, 79 (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là các phần gài) kéo dài xuống phía dưới từ các phần trước trên các mặt trong của các mép bên 51c, 51c.

Các phần gài phía sau 78, 78 được lồng vào trong các lỗ gài 70a, 70a của các phần được gài phía sau 70, 70 của các vỏ 61, 61 từ phía trước bên trên.

Các phần gài phía sau 78, 78 là các vấu nhô được lắp trong các lỗ gài 70a, 70a nhờ kết cấu khớp sập; và được kéo ra và được lồng vào trong các lỗ gài 70a, 70a để dễ dàng tháo ra và lắp vào.

Các phần gài phía trước 79, 79 được lồng vào trong các lỗ gài 71a, 71a của các phần được gài phía trước 71, 71 của các vỏ 61, 61 từ phía trước bên trên.

Các phần gài phía trước 79, 79 là các vấu nhô được lắp trong các lỗ gài 71a, 71a nhờ kết cấu khớp sập; và được kéo ra và được lồng vào trong các lỗ gài 71a, 71a để dễ dàng tháo ra và lắp vào.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX được thể hiện trên FIG.4. Ở đây, FIG.9 minh họa mặt cắt ở trạng thái tấm ốp giữa 51 được lắp, tương tự như FIG.3.

Theo các hình vẽ từ FIG.4 đến FIG.6 và FIG.9, tấm ốp giữa 51 có các phần đỡ ở phía đầu trước 81, 81 kéo dài xuống phía dưới từ các đầu trước trên các mặt trong của các mép bên 51c, 51c. Các phần đỡ ở phía đầu trước 81, 81 được tạo ra có các lỗ gài 81a, 81a.

Các phần đỡ ở phía đầu trước 81, 81 của tấm ốp giữa 51 được nối với các phần lắp tấm ốp trước ở phía trước 56, 56 nhờ các chi tiết lắp 82, 82 được gài vào các lỗ 56a, 56a của các phần lắp tấm ốp trước ở phía trước 56, 56 của các tấm ốp bên 50L, 50R và các lỗ gài 81a, 81a từ phía dưới. Do đó, tấm ốp giữa 51 được định vị theo các hướng phía trước, phía sau, bên trái và bên phải tương đối với các tấm ốp bên 50L, 50R. Các chi tiết lắp 82, 82 được kéo ra và lắp vào theo hướng dọc trục dưới dạng các chi tiết kẹp có các phần trục 82a được lắp trong các lỗ 56a, 56a và các lỗ gài 81a, 81a để dễ dàng tháo ra và lắp vào. Ngoài ra, các chi tiết lắp 82, 82 được lắp với một khe hở để có thể hơi dịch chuyển được theo hướng trước-sau ở trạng thái đã được lồng vào trong các lỗ 56a, 56a và các lỗ gài 81a, 81a.

FIG.10 là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X được thể hiện trên FIG.4. Ở đây, FIG.10 minh họa mặt cắt ở trạng thái tấm ốp giữa 51 được lắp, tương tự như FIG.3.

Theo FIG.4, FIG.5 và FIG.10, tấm ốp giữa 51 có các phần đỡ ở phía đầu sau 83, 83 (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là phần được lắp) kéo dài xuống phía dưới từ các mặt trong của các mép sau 51b. Các phần đỡ ở phía đầu sau 83, 83 được tạo ra trên các đầu bên trái và bên phải của mép sau 51b (là phần trên của tấm ốp giữa 51).

Các phần đỡ ở phía đầu sau 83, 83 có các phần dạng đai ốc 83a, 83a mà các bu lông 84, 84 để lắp tấm ốp giữa 51 được vặn chặt vào đó. Các phần dạng đai ốc 83a, 83a, ví dụ, là các đai ốc dạng kẹp được lắp trên các phần đỡ ở phía đầu sau 83, 83.

Các bu lông 84, 84 này được tháo ra, các lỗ gài 81a, 81a trên các phần đỡ ở phía đầu trước 81, 81 của tấm ốp giữa 51 được kéo dọc theo phần trục 82a của các chi tiết lắp 82 (các chi tiết kẹp) và hơn nữa, các phần gài phía sau 78 và phía trước 79 được lắp nhờ kết cấu khớp sập nêu trên được nhả ra khiến cho tấm ốp giữa 51 có thể được tháo ra.

Tấm che chân phía trên 32 có các lỗ lắp 32a, 32a (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là các phần lắp) ở đầu trên mà mép sau 51b của tấm ốp giữa 51 khớp vào đó.

Các bu lông 84, 84 được lồng vào trong các lỗ lắp 32a, 32a của tấm che chân phía trên 32 từ phía sau, được vặn chặt vào các phần dạng đai ốc 83a, 83a, khiến cho mép sau 51b của tấm ốp giữa 51 được nối với tấm che chân phía trên 32.

Tấm che chân phía trên 32 được lắp cố định vào phía khung thân xe 10 nhờ một phần lắp (không được minh họa). Nghĩa là, tấm ốp giữa 51 được lắp cố định vào phía khung thân xe 10 thông qua tấm che chân phía trên 32.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI được thể hiện trên FIG.5. Ở đây, FIG.11 minh họa hộp ắc quy 39 cùng với vỏ 61.

Theo FIG.2, FIG.5 và FIG.11, các giá đỡ tấm ốp 39c, 39c của hộp ắc quy 39 có các phần dạng đai ốc 39d, 39d. Các bu lông 86, 86 để lắp các vỏ 61, 61 của các tấm ốp bên 50L, 50R được vặn chặt vào các phần dạng đai ốc 39d, 39d. Các phần dạng đai ốc 39d, 39d, ví dụ, là các đai ốc dạng kẹp được lắp vào các giá đỡ tấm ốp 39c, 39c.

Các giá lắp vào thân xe 68, 68 của các vỏ 61, 61 có các lỗ lắp 68a, 68a.

Các giá lắp vào thân xe 68, 68 được nối với các giá đỡ tấm ốp 39c, 39c của hộp ắc quy 39 nhờ các bu lông 86, 86 được lồng vào trong các lỗ lắp 68a, 68a từ phía ngoài theo chiều rộng xe để được vặn chặt vào các phần dạng đai ốc 39d, 39d.

Nghĩa là, các tấm ốp bên 50L, 50R được lắp cố định vào phía khung thân xe 10 thông qua các vỏ 61, 61 và hộp ắc quy 39. Hộp ắc quy 39 đỡ ắc quy 40 tương đối nặng và có độ cứng vững cao và do vậy có thể đỡ theo cách thỏa đáng các tấm ốp bên 50L, 50R.

Theo FIG.3 và FIG.4, hộp ắc quy 39 được bố trí ở phần dưới của khoảng không bên trong tấm ốp trước 30. Các bộ phận bên trái và bên phải của hộp ắc quy 39 được che từ phía trước bởi các phần được gài phía trước 71, 71 và các phần mở rộng về phía trong 72L, 72R.

Hộp cầu chì 87 của hệ thống điện được bố trí giữa tấm ốp giữa 51 và hộp ắc quy 39.

FIG.12 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần trước của xe máy 1 nhìn từ phía bên trái. FIG.13 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIII-XIII được thể hiện trên FIG.12.

Như được minh họa trên FIG.12, các mép sau bên trái và bên phải 53d, 53d của các phần ốp 53, 53 của các tấm ốp bên 50L, 50R được làm khớp với các mép bên trái và bên phải 32b, 32b của tấm che chân phía trên 32.

Các mép sau 53d, 53d có các phần kéo dài từ các đầu trên của chúng ở tư thế đầu trước nằm ở phía dưới và các phần kéo dài từ các đầu dưới của các phần này ở tư thế đầu sau nằm ở phía dưới, khi nhìn từ các phía bên.

Như được minh họa trên FIG.13, các phần ốp bên trái và bên phải 53, 53 có các phần khóa 53e, 53e kéo dài từ các mép sau 53d, 53d về phía trong theo chiều rộng xe.

Trên các mép bên 32b, 32b của tấm che chân phía trên 32 có các lỗ khóa 32c, 32c, mà các phần khóa 53e, 53e được lồng vào đó từ phía ngoài theo chiều rộng xe.

Nghĩa là, trên các tấm ốp bên 50L, 50R, các phần khóa 53e, 53e được khóa vào các lỗ khóa 32c, 32c, khiến cho các mép sau 53d, 53d được lắp cố định vào tấm che chân phía trên 32.

Hơn nữa, các tấm ốp bên 50L, 50R được khóa vào tấm che chân phía trên 32 bởi nhiều phần khóa khác được tạo ra trên các phần ốp 53, ví dụ, các phần khóa 79' (xem FIG.5) của kết cấu khớp sập được tạo ra trên các phần bên của các tấm ốp bên 50L, 50R được thể hiện trên FIG.5.

FIG.14 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía bên, thể hiện các bộ phận xung quanh các tấm che chân phía dưới 33. Ở đây, FIG.14 minh họa trạng thái các tấm ốp bên 50L, 50R được tháo ra.

Các tấm che chân phía dưới 33, 33 được lắp cố định vào phía thân xe bởi nhiều bộ phận lắp. Ví dụ, các phần trên của các tấm che chân phía dưới 33, 33 được lắp vào tấm che chân phía trên 32 nhờ các chi tiết khóa 33f và các phần dưới của các tấm che chân phía dưới 33, 33 được vặn chặt vào các giá đỡ 89, 89 (xem FIG.15) ở phía thân xe nhờ các bu lông 88, 88 lắp từ phía ngoài theo chiều rộng xe.

Các lỗ khóa 33a được tạo ra ở các phần trên của các phần trước của các tấm che chân phía dưới 33, 33. Hơn nữa, các lỗ khóa 33b và các chi tiết khóa 33c, được lồng vào trong các lỗ khóa 33b này từ phía trong theo chiều rộng xe, được bố trí ở các phần dưới trên phần trước của các tấm che chân phía dưới 33, 33 để lắp các đầu sau của các phần mặt bên của tấm ốp bên 53b, 53b.

Như được minh họa trên FIG.12, các phần khóa 53f, 53f, được lồng vào trong các lỗ khóa 33a, 33a của các tấm che chân phía dưới 33, 33 từ phía ngoài theo chiều rộng xe, được tạo ra ở các phần trên của các phần sau của các phần mặt bên của tấm ốp bên 53b, 53b.

Các phần khóa 53j (xem FIG.1), mà các chi tiết khóa 33c (xem FIG.14) của các tấm che chân phía dưới 33, 33 được lồng vào đó từ phía trong theo chiều rộng xe, được tạo ra ở các phần dưới ở các phần sau của các phần mặt bên của tấm ốp bên 53b, 53b.

FIG.15 là hình vẽ mặt cắt theo đường XV-XV được thể hiện trên FIG.14.

Như được minh họa trên FIG.12, FIG.14 và FIG.15, mỗi phần mặt bên của tấm ốp bên 53b có mặt nghiêng phía trước 53g nghiêng theo cách đi ra phía ngoài và về phía sau theo chiều rộng xe từ mép trước của nó; và mặt nghiêng phía sau 53h

ngiêng theo cách đi về phía trong và về phía sau theo chiều rộng xe từ đầu sau của mặt nghiêng phía trước 53g.

Mỗi tấm che chân phía dưới 33 có mặt nghiêng về phía trong 33d được tạo ra gần như song song với mặt nghiêng phía sau 53h từ phía trước của mặt nghiêng phía sau 53h ở bên trong phần mặt bên của tấm ốp bên 53b; và mặt phẳng 33e được tạo ra bằng cách thay đổi góc nghiêng từ đầu sau của mặt nghiêng về phía trong 33d và kéo dài đến phía sau mặt nghiêng phía sau 53h, trên phần trước của nó. Phần sau của mỗi tấm che chân phía dưới 33 kéo dài về phía sau từ đầu sau của mặt phẳng 33e về phía trong theo chiều rộng xe.

Đường dẫn không khí 90, để cho phép không khí bên trong tấm che chân phía dưới 33 đi ra phía ngoài tấm che chân phía dưới 33, được tạo ra bởi mặt nghiêng phía trước 53g, mặt nghiêng phía sau 53h, mặt nghiêng về phía trong 33d và mặt phẳng 33e.

Mặt nghiêng về phía trong 33d hướng về phía mặt nghiêng phía sau 53h. Một khe hở được tạo ra giữa đầu trước của mặt nghiêng về phía trong 33d và mặt nghiêng phía trước 53g. Một khe hở được tạo ra giữa đầu sau của mặt nghiêng phía sau 53h và mặt phẳng 33e.

Một phần W1 của gió thổi khi xe chạy đi từ phía trước vào trong phần mặt bên của tấm ốp bên 53b thổi về phía mặt bên của phần xi lanh 22 dọc theo mặt trong của tấm che chân phía dưới 33. Phần khác W2 của gió thổi khi xe chạy đi từ phía trước vào trong phần mặt bên của tấm ốp bên 53b đi qua đường dẫn không khí 90 để được xả về phía sau qua khe hở giữa đầu sau của mặt nghiêng phía sau 53h và mặt phẳng 33e.

FIG.16 là hình vẽ phối cảnh minh họa trạng thái các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R và tấm ốp giữa 51 được lắp liền khối với nhau.

Quy trình lắp tấm ốp trước 30 vào thân xe sẽ được mô tả dưới đây.

Trước hết, theo FIG.5 và các hình vẽ tương tự, các phần thân đèn 54, 54 được lắp vào các phần ốp 53, 53 để lắp thành các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R. Cụ thể hơn, các phần thân đèn 54, 54 được lắp cố định nhờ các chi tiết kẹp 65, 65, các bu lông 66, 66 và các bu lông 67, 67.

Sau đó, chi tiết dạng chốt 75 được lồng vào trong phần liên kết 52, sao cho các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R được lắp tạm thời với nhau. Ở trạng thái này, các tấm ốp bên 50L, 50R có thể dễ dàng được nối với nhau nhờ một chi tiết dạng chốt 75 và các tấm ốp bên 50L, 50R có thể quay được tương hỗ với nhau quanh chi tiết dạng chốt 75.

Tấm ốp giữa 51 được nối vào các tấm ốp bên 50L, 50R, khiến cho tấm ốp trước 30 có dạng một cụm lắp con 91, trong đó các tấm ốp bên 50L, 50R và tấm ốp giữa 51 được nối liền khối, được tạo ra như được minh họa trên FIG.16.

Cụ thể hơn, các phần gài phía sau 78, 78 và các phần gài phía trước 79, 79 được lồng và được gài vào các phần được gài phía sau 70, 70 và các phần được gài phía trước 71, 71 của các tấm ốp bên 50L, 50R, khiến cho tấm ốp giữa 51 được lắp cố định vào các tấm ốp bên 50L, 50R. Như vậy, tấm ốp giữa 51 được lắp theo cách đơn giản, để tấm ốp giữa 51 có thể được nối vào các tấm ốp bên 50L, 50R và do vậy cụm lắp con 91 có thể được tạo ra một cách dễ dàng.

Như được minh họa trên FIG.16, ở trạng thái này của cụm lắp con 91, các tấm ốp bên 50L, 50R được định vị tương hỗ với nhau nhờ tấm ốp giữa 51 và không thể quay tương đối với nhau được nữa. Do vậy, cụm lắp con 91 được xử lý một cách dễ dàng khi thực hiện việc lắp ráp.

Hơn nữa, ở trạng thái này của cụm lắp con 91, các tấm ốp bên 50L, 50R cũng được nối với tấm ốp giữa 51 nhờ các chi tiết lắp 82, 82 được lồng vào trong các phần lắp tấm ốp trước ở phía trước 56, 56.

Như được minh họa trên FIG.2, hộp ắc quy 39 ở trạng thái được lắp cố định vào khung thân xe 10.

Sau đó, cụm lắp con 91 được lắp vào phía thân xe. Cụ thể hơn, như được minh họa trên FIG.5 và FIG.10, trên cụm lắp con 91, các phần đỡ ở phía đầu sau 83, 83 của tấm ốp giữa 51 được nối với tấm che chân phía trên 32 nhờ các bu lông 84, 84.

Hơn nữa, theo FIG.5 và FIG.11, trên cụm lắp con 91, các giá lắp vào thân xe 68, 68 của các vỏ 61, 61 được nối với các giá đỡ tấm ốp 39c, 39c của hộp ắc quy 39 nhờ các bu lông 86, 86.

Nghĩa là, tấm ốp trước 30 (cũng chính là cụm lắp con 91) được lắp cố định vào thân xe thông qua tấm che chân phía trên 32 và hộp ắc quy 39.

Các phần khóa như các phần khóa 53e, 53e (xem FIG.13) được tạo ra ở phần sau của tấm ốp trước 30 được khoá vào tấm che chân phía trên 32; và các phần khóa như các phần khóa 53f, 53f (xem FIG.12) và các phần khóa 53j, 53j (xem FIG.1) được khóa vào các tấm che chân phía dưới 33, khiến cho tấm ốp trước 30 được khóa vào phía thân xe.

FIG.17 là hình vẽ minh họa cách thức cơ bản để tháo tấm ốp trước 30.

Theo phương án này, khi tấm ốp trước 30 được lắp vào thân xe thì tấm ốp trước 30 có thể được lắp vào phía thân xe ở trạng thái tấm ốp trước 30 được tạo ra dưới dạng cụm lắp con 91 như được thể hiện trên FIG.16 và do vậy, ngay cả khi kết cấu này được phân chia thành các tấm ốp bên 50L, 50R và tấm ốp giữa 51, quy trình lắp tấm ốp trước 30 vào thân xe có thể được đơn giản hoá và việc lắp ráp được dễ dàng.

Ở trạng thái xe máy 1 đã được lắp ráp hoàn chỉnh như được minh họa trên FIG.17, có thể chỉ cần tháo một chi tiết duy nhất là tấm ốp giữa 51 ra khỏi phía thân xe. Ở trạng thái này, có thể tiếp cận các bộ phận như ắc quy 40, hộp cầu chì 87, đầu nối của hệ thống điện và các bộ phận phát sáng 60, 60 của đèn xi nhan ra khỏi khoảng không giữa các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R và có thể cải thiện khả năng bảo dưỡng.

Ở trạng thái chỉ tấm ốp giữa 51 được tháo ra, các tấm ốp bên 50L, 50R vẫn được lắp cố định và nằm ở phía thân xe và do vậy, ngay cả khi tấm ốp giữa 51 được tháo ra, vị trí của các tấm ốp bên 50L, 50R không bị xô dịch. Do vậy, sau khi chỉ tháo riêng tấm ốp giữa 51 và các bộ phận điện như ắc quy 40 đã được bảo dưỡng xong thì tấm ốp giữa 51 có thể dễ dàng được lắp lại vào phía thân xe và khả năng bảo dưỡng là rất cao.

Như được mô tả trên đây, theo một phương án mà sáng chế được áp dụng, kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe máy 1 bao gồm tấm ốp trước 30 có các tấm ốp bên 50L, 50R được tạo thành một cặp chi tiết ở bên trái và bên phải; và tấm ốp giữa 51 được bố trí giữa các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R, trong đó tấm ốp giữa 51 và các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R được nối liền khối với nhau bằng cách gài các phần

gài phía sau 78, 78 và các phần gài phía trước 79, 79 được tạo ra trên các phần bên trái và bên phải của tấm ốp giữa 51; và các phần được gài phía sau 70, 70 và các phần được gài phía trước 71, 71 được tạo ra trên các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R theo cách tương ứng. Do đó, các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R có thể được nối với nhau bởi tấm ốp giữa 51 và do vậy các chi tiết nối chuyên dùng có thể được bỏ qua, kết cấu của tấm ốp trước 30 có thể được đơn giản hoá.

Các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R có phần liên kết 52 để nối các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R với nhau; và các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R được định vị nhờ việc nối với tấm ốp giữa 51 thông qua các phần được gài phía sau 70, 70 và các phần được gài phía trước 71, 71. Do đó, độ cứng vững của tấm ốp trước 30 có thể được cải thiện nhờ phần liên kết 52 và do vậy có thể giảm độ cứng vững mà các phần được gài phía sau 70, 70 và các phần được gài phía trước 71, 71 của tấm ốp giữa 51 cần có; và kết cấu của tấm ốp giữa 51 có thể được đơn giản hoá.

Các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R có các phần ốp 53, 53 tương ứng và các phần thân đèn 54, 54 tương ứng, các phần được gài phía sau 70, 70 và các phần được gài phía trước 71, 71 được tạo ra trên các vỏ 61, 61 của các phần thân đèn 54, 54 và các vỏ 61, 61 được bố trí dọc theo các phần ghép 76, 76 của các tấm ốp bên 50L, 50R và tấm ốp giữa 51. Do đó, độ cứng vững của các tấm ốp bên 50L, 50R có thể được cải thiện theo cách hiệu quả nhờ các vỏ 61, 61 của các phần thân đèn 54, 54 được bố trí dọc theo các phần ghép 76, 76 của các tấm ốp bên 50L, 50R và tấm ốp giữa 51, các phần được gài phía sau 70, 70 và các phần được gài phía trước 71, 71 có thể được bố trí dọc theo các phần ghép 76, 76; và mức độ tự do của việc bố trí các phần được gài phía sau 70, 70 và các phần được gài phía trước 71, 71a có thể được cải thiện.

Hơn nữa, phần liên kết 52 được tạo ra trên các vỏ 61, 61 của các phần thân đèn 54, 54; và các vỏ 61, 61 được bố trí dọc theo các phần ghép 76, 76 của các tấm ốp bên 50L, 50R và tấm ốp giữa 51. Do đó, độ cứng vững của các tấm ốp bên 50L, 50R có thể được cải thiện theo cách hiệu quả nhờ các vỏ 61, 61 của các phần thân đèn 54, 54 được bố trí dọc theo các phần ghép 76, 76 của các tấm ốp bên 50L, 50R và tấm ốp giữa 51; và mức độ tự do trong việc bố trí vị trí của phần liên kết 52 có thể được cải thiện.

Các vỏ 61, 61 của các phần thân đèn 54, 54 có các giá lắp vào thân xe 68, 68 lắp cố định vào các phần trước của thân xe và do vậy các tấm ốp bên 50L, 50R có thể được lắp cố định vào phía thân xe với độ cứng vững cao bằng cách sử dụng các giá lắp vào thân xe 68, 68 của các vỏ 61, 61.

Các phần khóa 53e, 53e khóa vào tấm che chân phía trên 32 được lắp vào phía thân xe và các phần khóa 53f, 53f, 53j, 53j lắp cố định vào các tấm che chân phía dưới 33 được tạo ra ở các phần sau của các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R. Do vậy, các tấm ốp bên 50L, 50R có thể được lắp cố định vào tấm che chân phía trên 32 và các tấm che chân phía dưới 33 nhờ một kết cấu đơn giản mà không phải trang bị bất kỳ một chi tiết lắp nào để lắp trực tiếp các tấm ốp bên 50L, 50R vào thân xe.

Các phần đỡ ở phía đầu sau 83, 83 để được vặn chặt vào các lỗ lắp 32a, 32a được lắp ở phần trên của tấm che chân phía trên 32 được lắp vào phía thân xe được bố trí ở các phần trên bên trái và bên phải của tấm ốp giữa 51. Do vậy, tấm ốp giữa 51 có thể được lắp cố định vào các lỗ lắp 32a, 32a của tấm che chân phía trên 32 nhờ một kết cấu đơn giản mà không phải trang bị bất kỳ một chi tiết lắp nào để lắp trực tiếp tấm ốp giữa 51 vào thân xe.

Các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R được nối với nhau nhờ một chi tiết dạng chốt 75 lắp vào trong các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R ở phần liên kết 52 và chuyển động quay của các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R quanh chi tiết dạng chốt 75 được điều chỉnh bởi tấm ốp giữa 51. Do đó, các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R có thể được nối với nhau nhờ một kết cấu đơn giản trong đó chi tiết dạng chốt 75 được lồng vào trong các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R; và chuyển động quay của các tấm ốp bên 50L, 50R có thể được điều chỉnh nhờ một kết cấu đơn giản bằng cách sử dụng tấm ốp giữa 51. Do đó, tấm ốp trước 30 có thể được tháo ra và lắp vào thân xe theo cách liền khối như một cụm lắp con 91; và mức độ dễ dàng trong việc lắp ráp và khả năng bảo dưỡng được cải thiện.

Tấm ốp trước 30 được tạo ra có kích thước theo chiều rộng xe giảm dần về phía đầu trước, các mép trong 61b, 61b ở phía trong theo chiều rộng xe của các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R được tạo ra theo cách mà khoảng cách tương hỗ giữa chúng giảm dần về phía đầu trước và phần liên kết 52 được bố trí ở các đầu trước của các mép trong 61b, 61b của các tấm ốp bên trái và bên phải 50L, 50R. Do đó, kích thước

theo chiều rộng xe của tấm ốp trước 30 giảm dần về phía đầu trước và do vậy đặc tính khí động học của tấm ốp trước 30 là rất cao. Hơn nữa, phần liên kết 52 được bố trí ở các đầu trước của các mép trong 61b, 61b theo chiều rộng xe của các tấm ốp bên 50L, 50R, khoảng cách tương hỗ giữa chúng giảm dần về phía đầu trước và do vậy phần liên kết 52 có thể được tạo ra theo cách nhỏ gọn.

Kết cấu theo phương án nêu trên thể hiện một khía cạnh mà sáng chế được áp dụng và sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo các phương án thứ nhất và thứ hai nêu trên.

Trong kết cấu theo phương án nêu trên, các tấm ốp bên 50L, 50R, các phần ốp 53, 53 và các phần thân đèn 54, 54 được trang bị. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, các phần thân đèn 54, 54 có thể không được trang bị và các phần ốp bên trái và bên phải có thể được nối trực tiếp với nhau nhờ tấm ốp giữa 51.

Trong kết cấu theo phương án nêu trên, xe máy được sử dụng làm ví dụ minh họa. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở loại xe này. Sáng chế có thể được áp dụng cho xe ba bánh kiểu ngồi để chân hai bên có hai bánh trước hoặc hai bánh sau, xe kiểu ngồi để chân hai bên có ít nhất bốn bánh xe và xe kiểu ngồi để chân hai bên như xe scuter chạy điện.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp trước (30) có các tấm ốp bên (50L, 50R) được tạo thành một cặp chi tiết ở bên trái và bên phải và tấm ốp giữa (51) được bố trí giữa các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R), trong đó:

tấm ốp giữa (51) và các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) được nối liền khối với nhau bằng cách gài các phần gài (78, 79), được tạo ra trên các phần bên trái và bên phải của tấm ốp giữa (51), vào các phần được gài tương ứng (70, 71) được tạo ra trên các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R);

các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) có các phần ốp tương ứng (53) và các phần thân đèn tương ứng (54); và

các phần được gài (70, 71) được tạo ra trên các vỏ (61) của các phần thân đèn (54) và các vỏ (61) được bố trí dọc theo các phần ghép (76) của các tấm ốp bên (50L, 50R) và tấm ốp giữa (51).

2. Kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:

các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) có phần liên kết (52) để nối các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) với nhau; và

các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) được định vị nhờ việc nối với tấm ốp giữa (51) thông qua các phần được gài (70, 71).

3. Kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó phần liên kết (52) được tạo ra trên các vỏ (61) của các phần thân đèn (54).

4. Kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó các vỏ (61) của các phần thân đèn (54) có các phần lắp vào phần trước (68) được lắp cố định vào các phần trước ở phía thân xe.

5. Kết cấu tấm ốp trước 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 khóa (53e, 53f, 53j) để khóa vào tấm che

chân (32, 33) lắp vào phía thân xe được tạo ra ở các phần sau của các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R).

6. Kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó các phần được lắp (83), để được vặn chặt vào các phần lắp (32a) được tạo ra ở phần trên của tấm che chân (32) lắp vào phía thân xe, được tạo ra ở các phần trên bên trái và bên phải của tấm ốp giữa (51).

7. Kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2 hoặc 3, trong đó:

các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) được nối với nhau nhờ một chi tiết dạng chốt duy nhất (75) được lồng vào trong các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) trên phần liên kết (52); và

chuyển động quay của các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) quanh chi tiết dạng chốt (75) được điều chỉnh bởi tấm ốp giữa (51).

8. Kết cấu tấm ốp trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, 3 hoặc 7, trong đó:

tấm ốp trước (30) được tạo ra theo cách mà kích thước theo chiều rộng xe giảm dần về phía đầu trước và các mép bên (61b) ở phía trong theo chiều rộng xe của các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R) được tạo ra theo cách mà khoảng cách tương hỗ giữa chúng giảm dần về phía đầu trước; và

phần liên kết (52) được tạo ra ở các đầu trước của các mép bên (61b) của các tấm ốp bên trái và bên phải (50L, 50R).

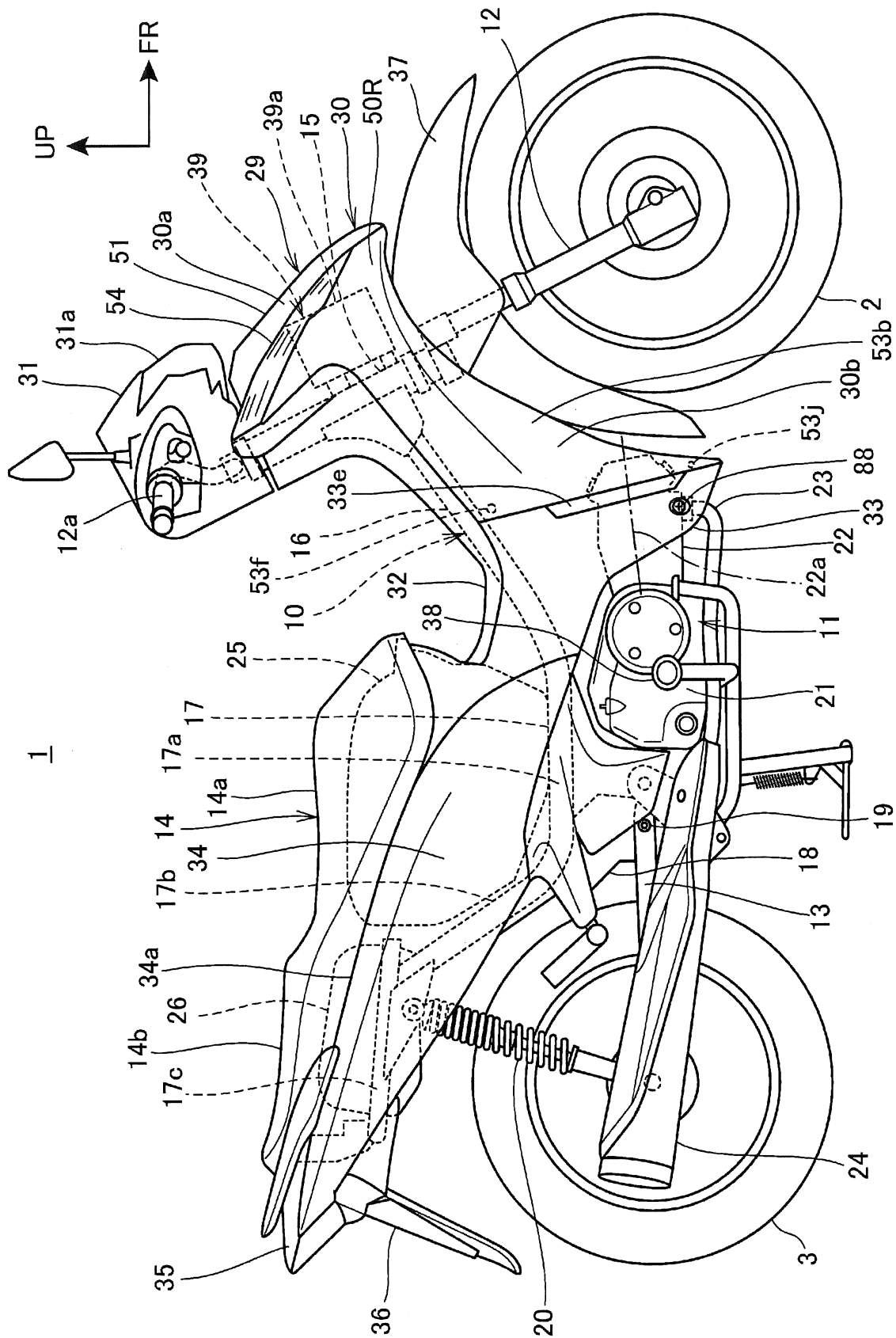


FIG. 1

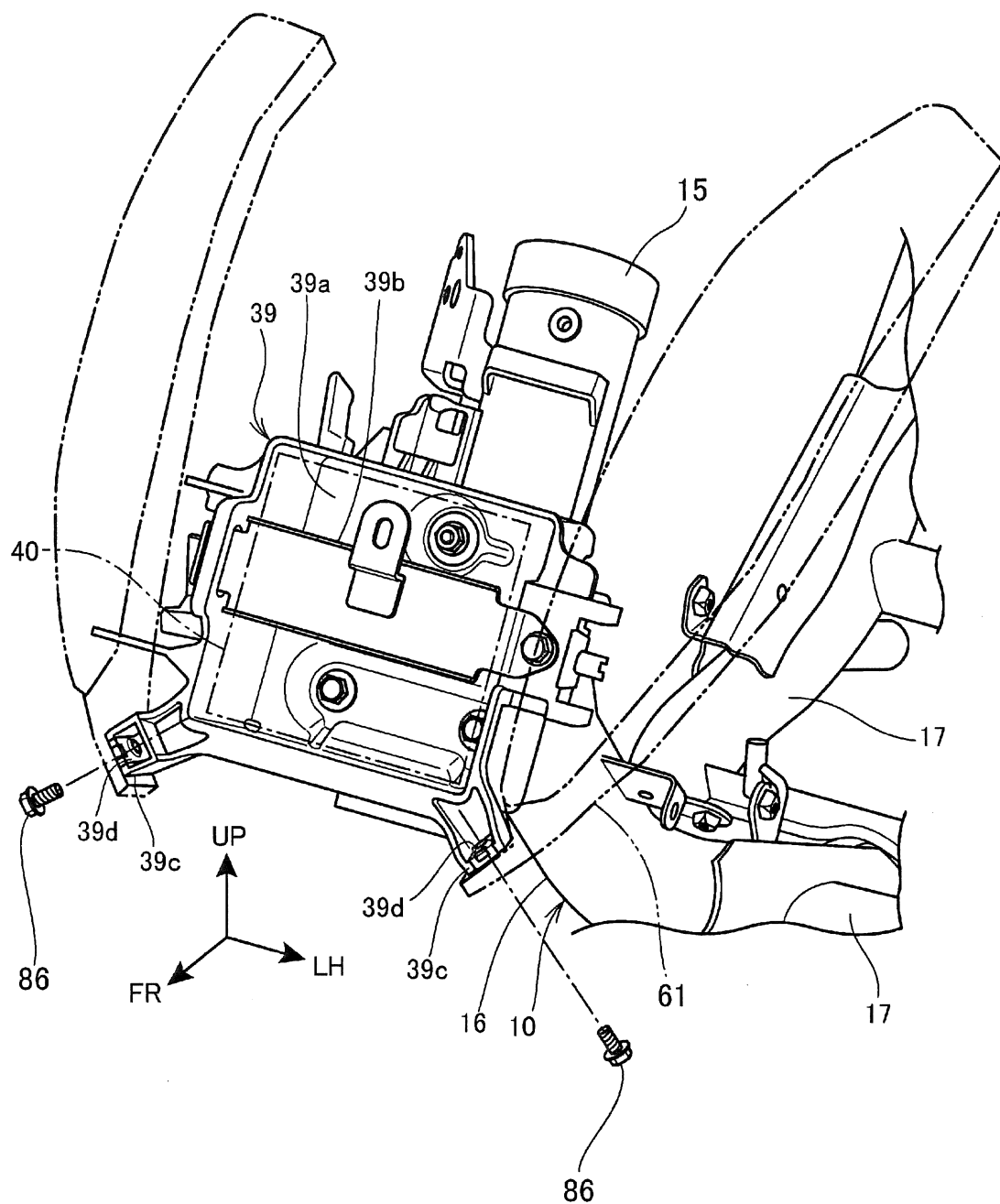


FIG. 2

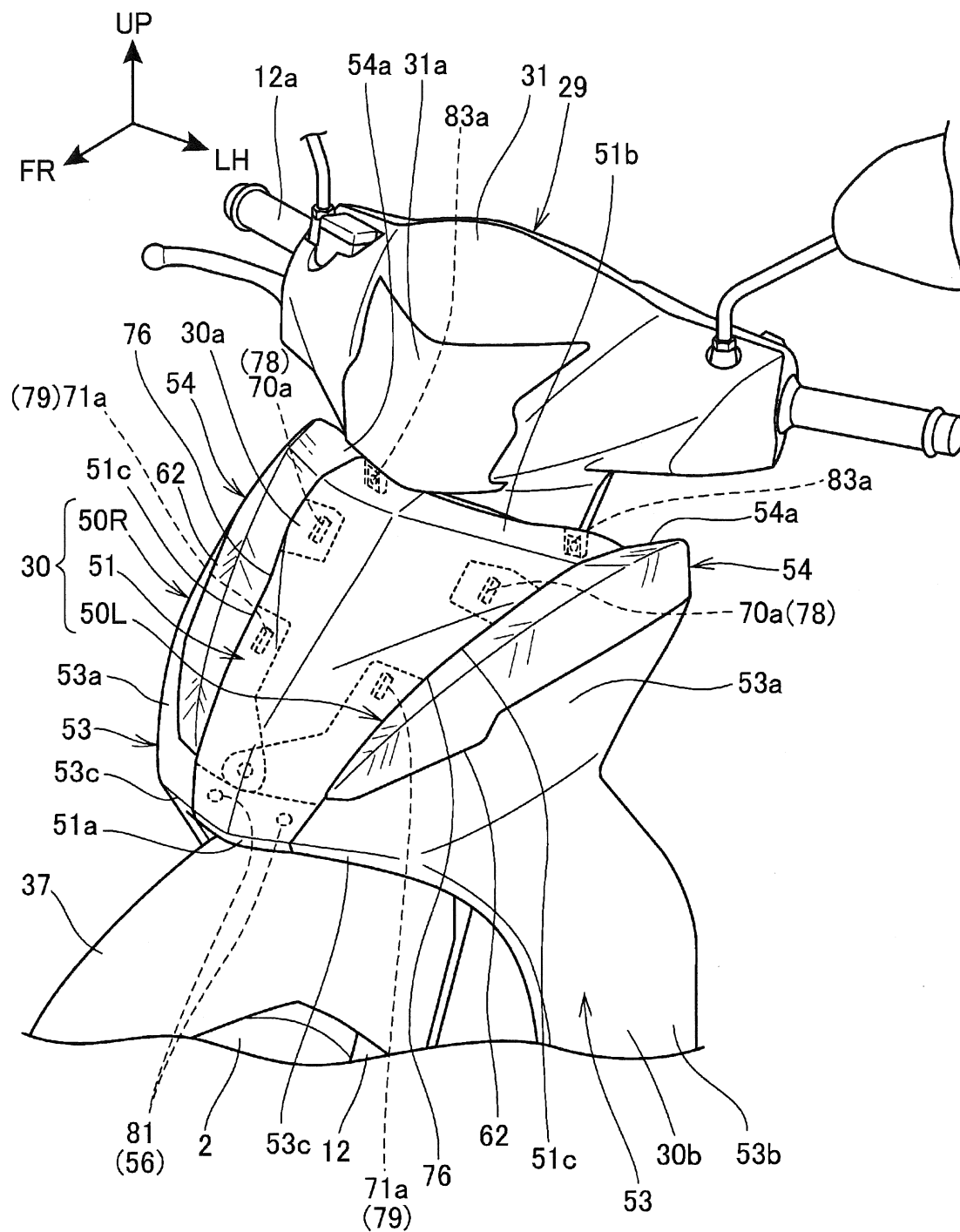


FIG.3

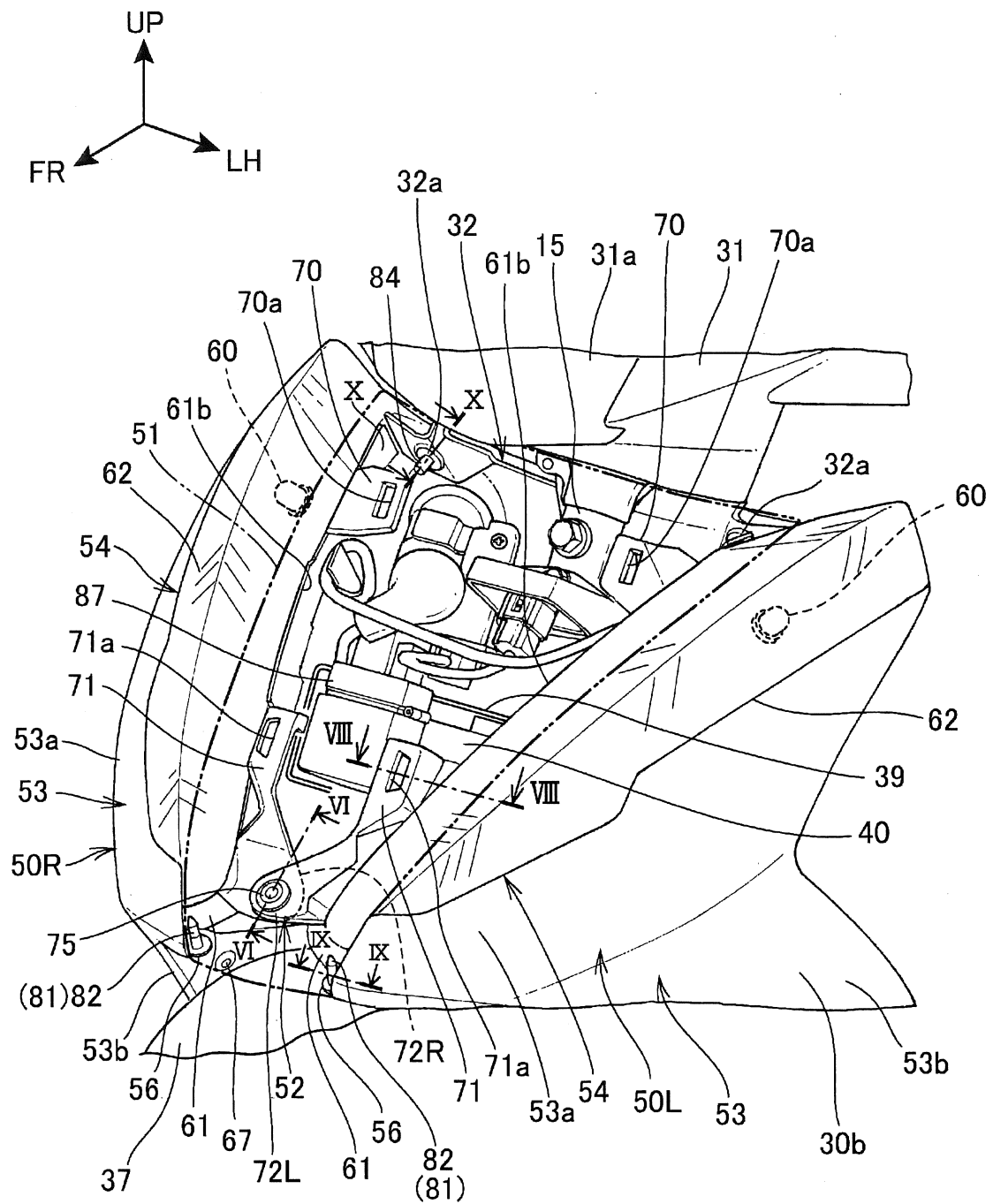


FIG.4

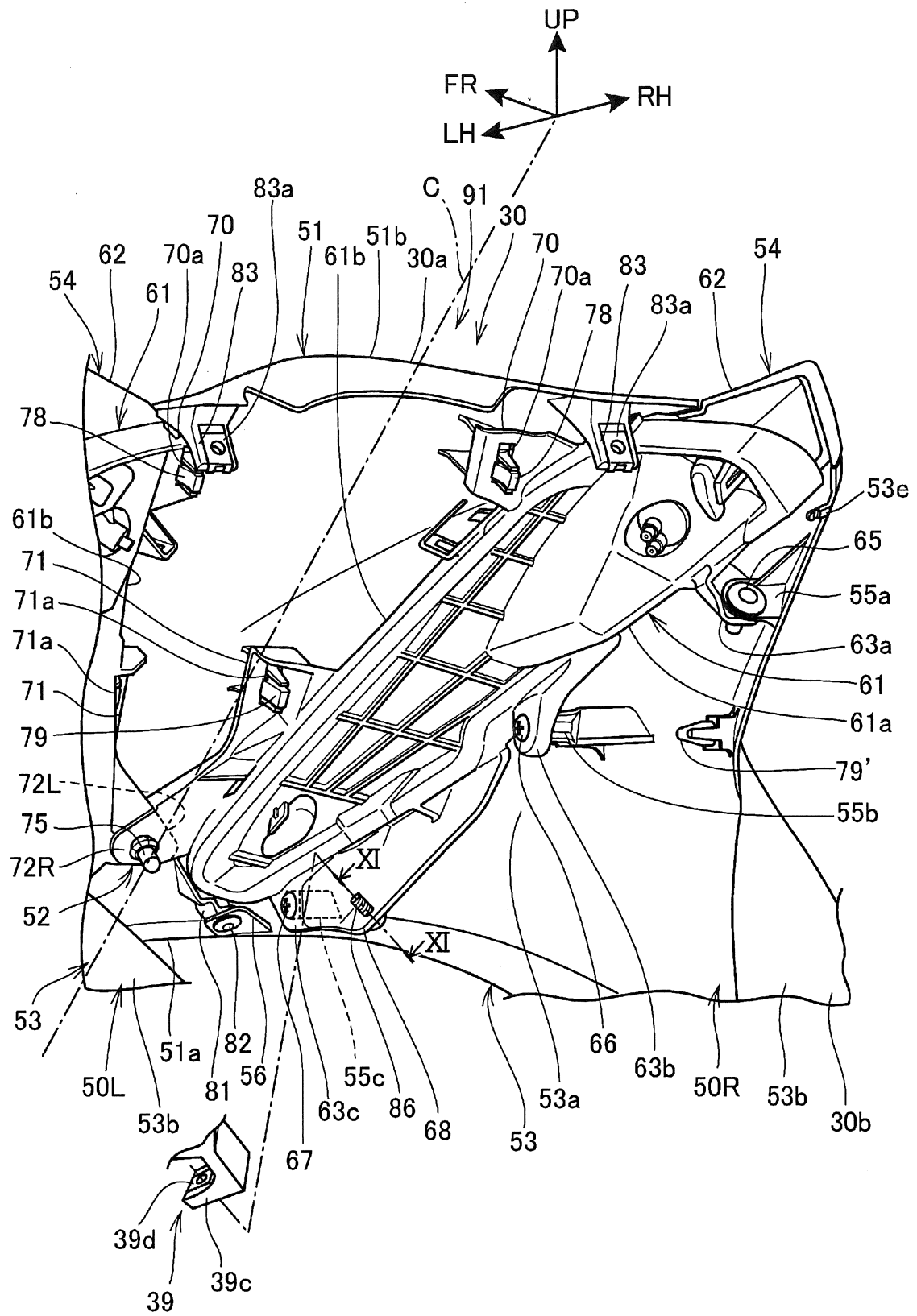


FIG. 5

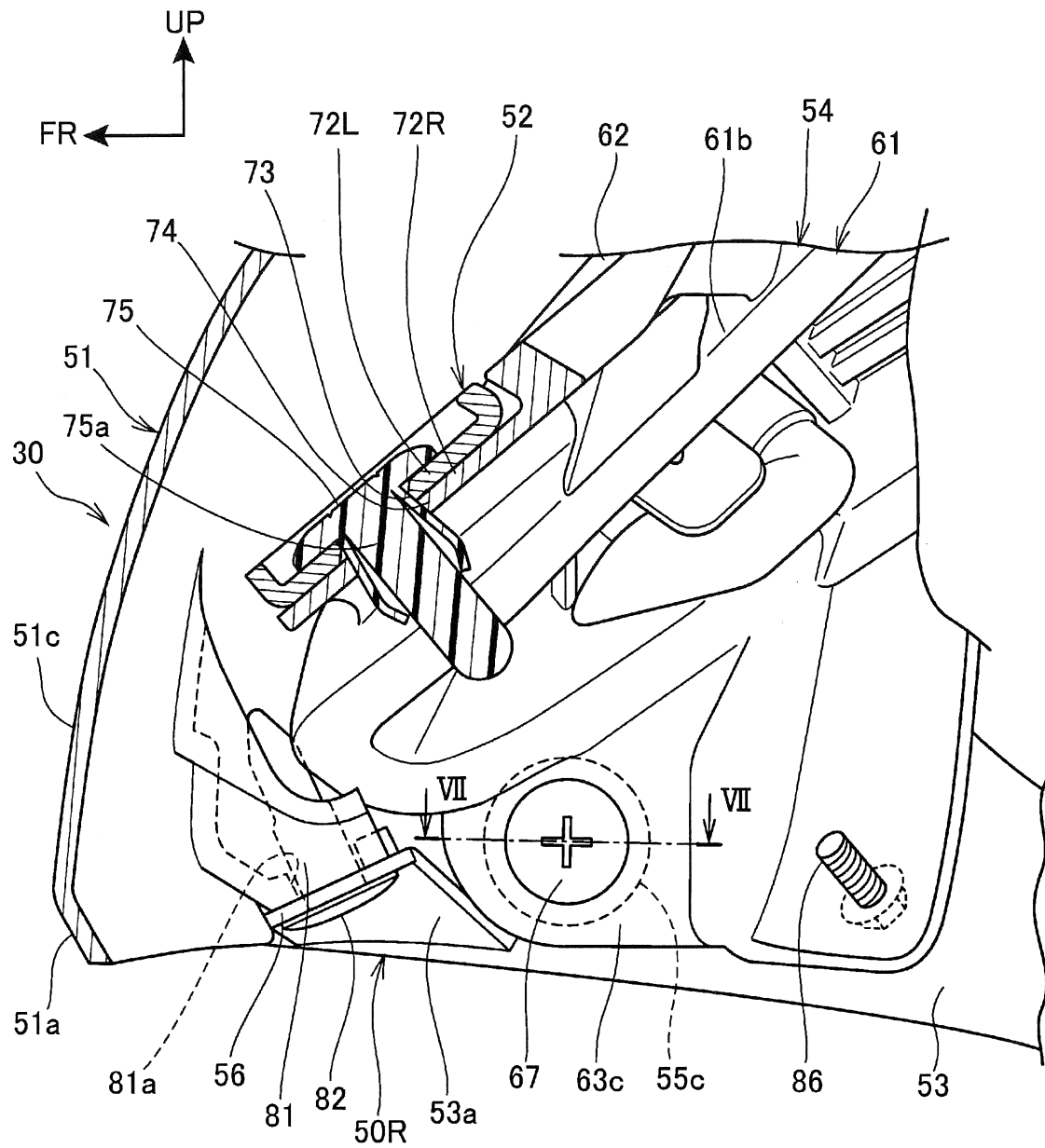


FIG. 6

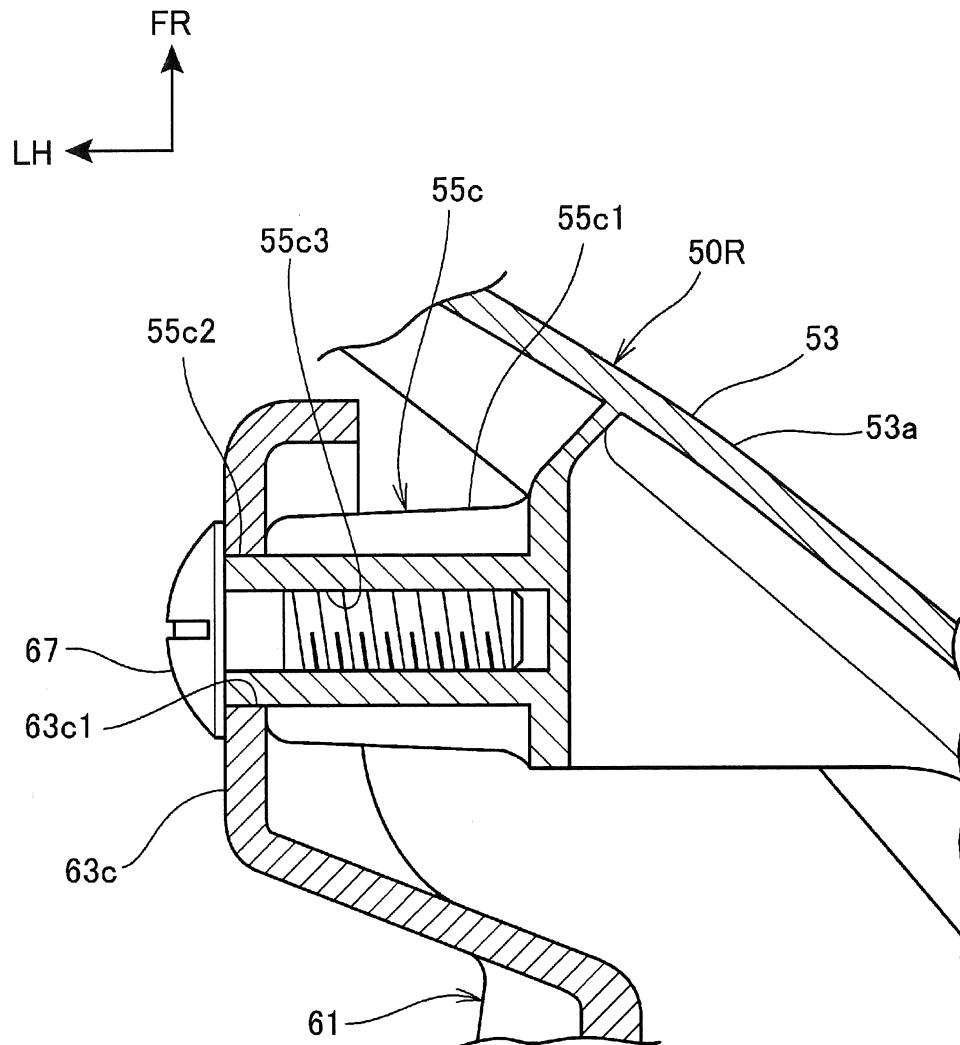


FIG. 7

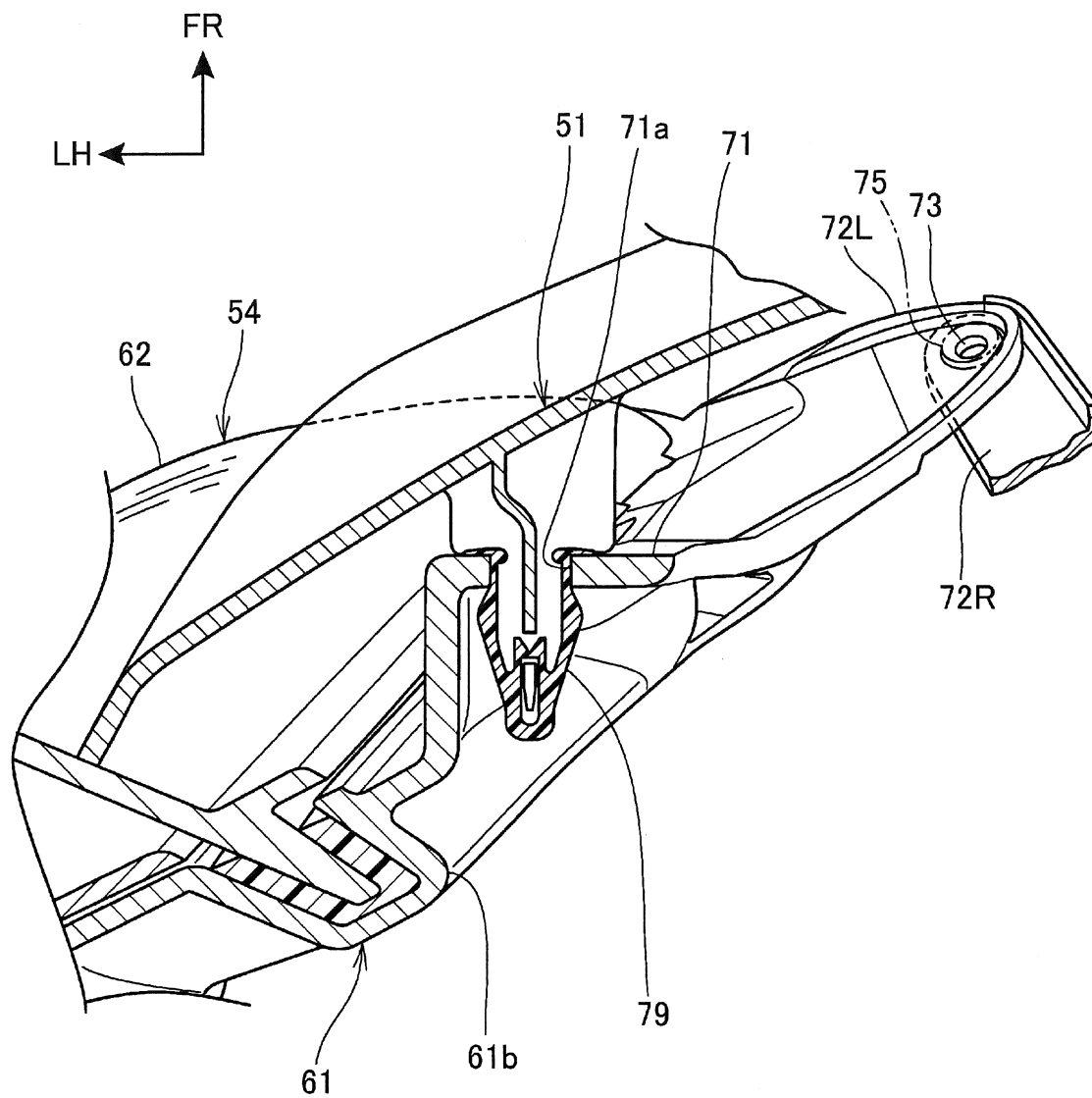


FIG. 8

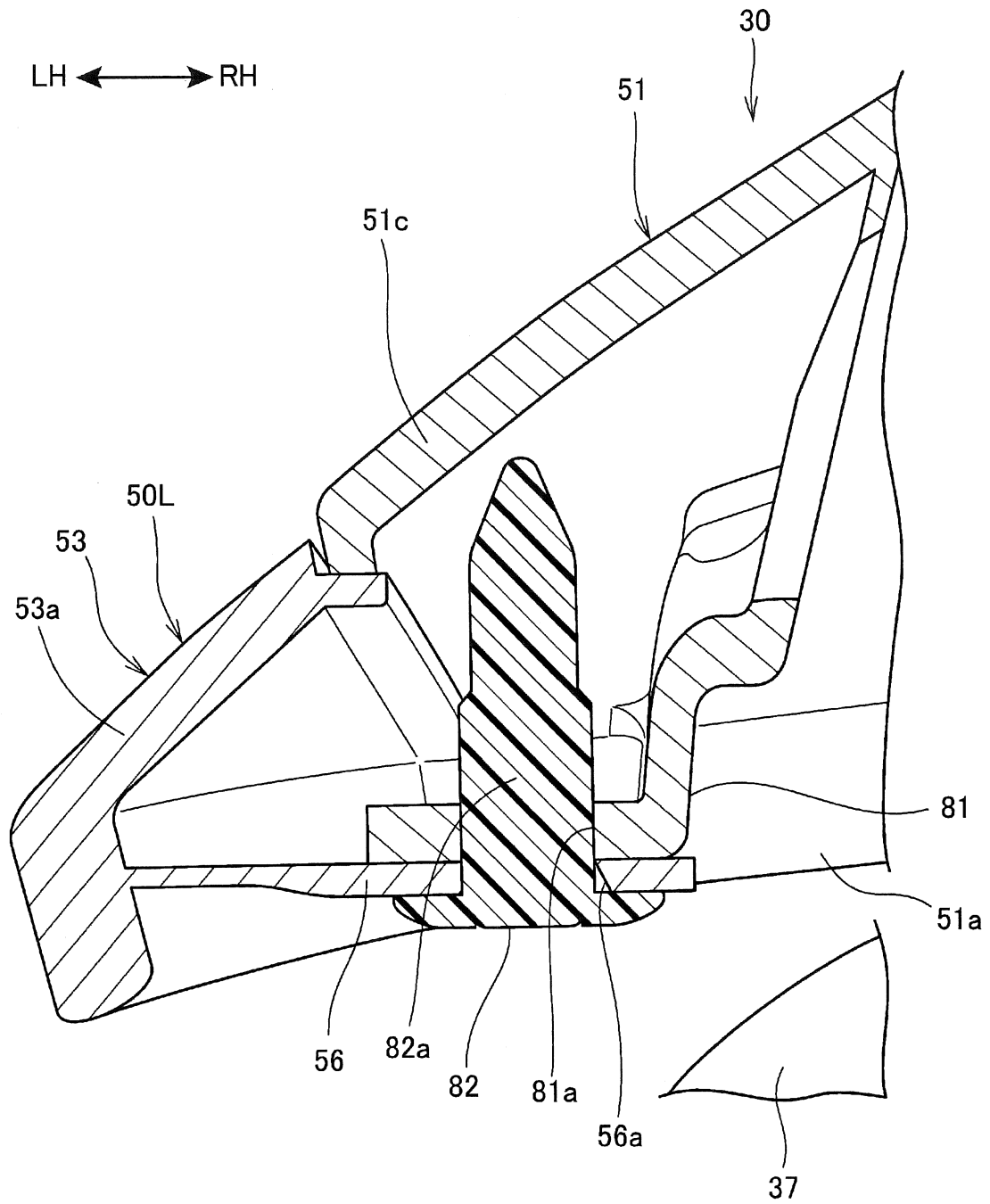


FIG. 9

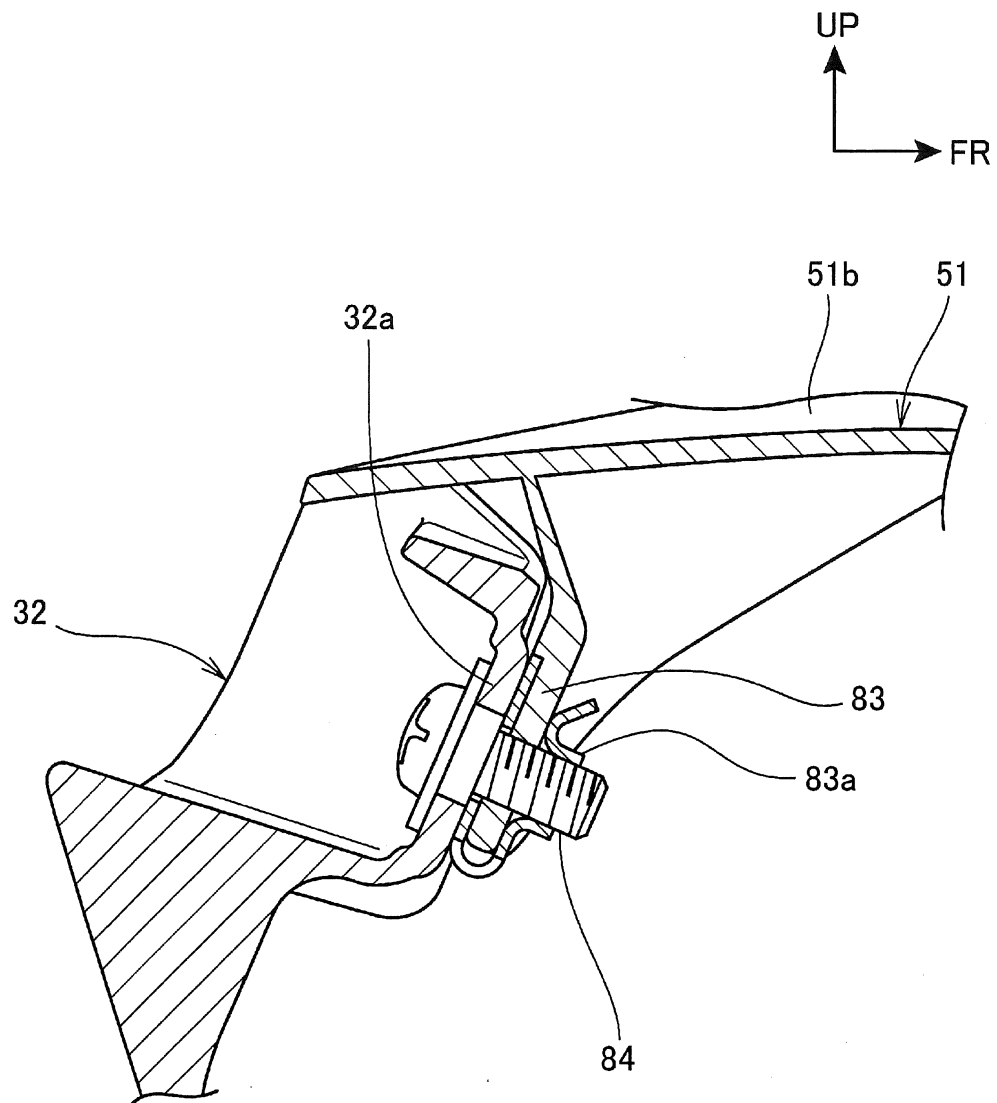


FIG. 10

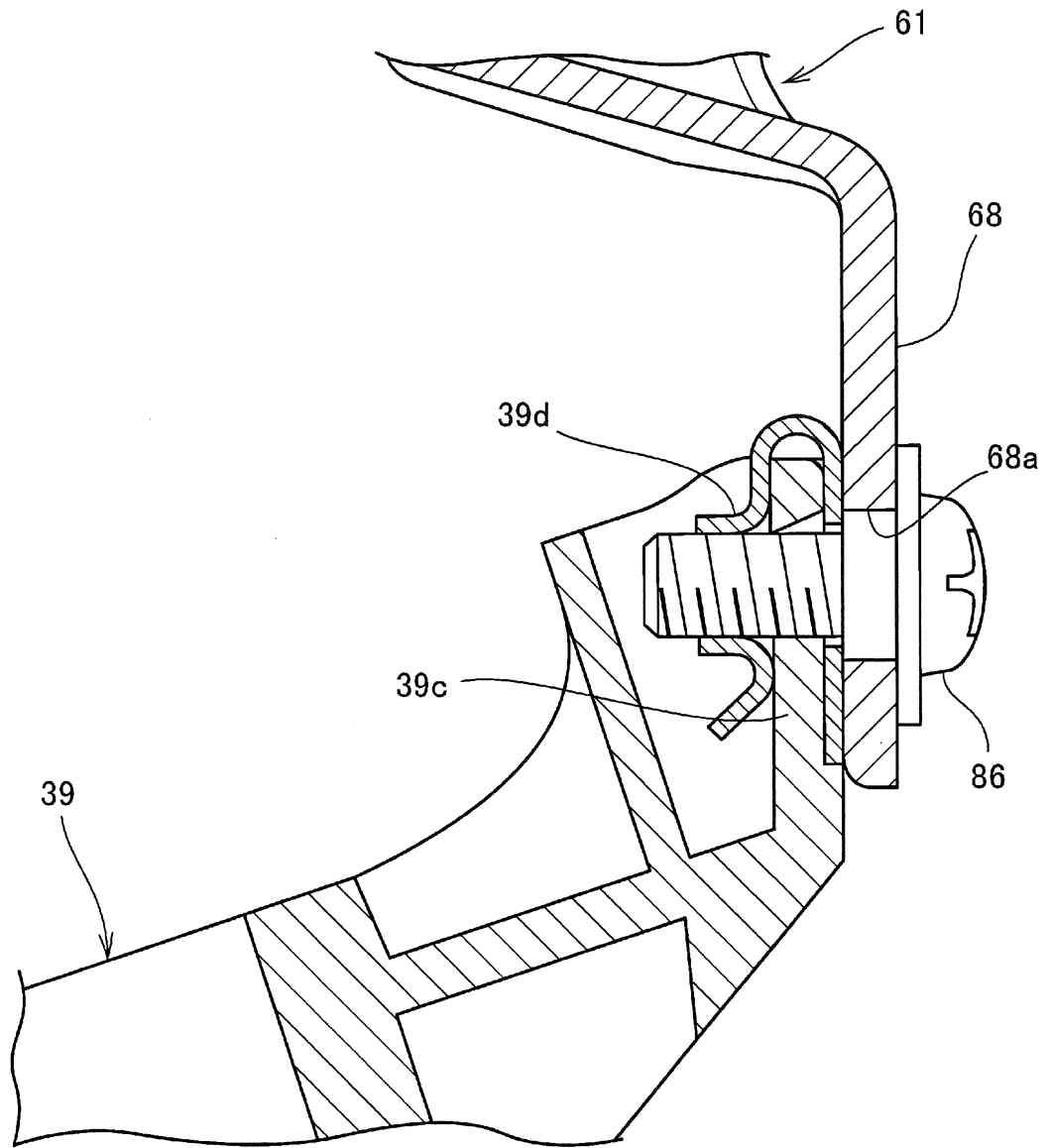


FIG. 11

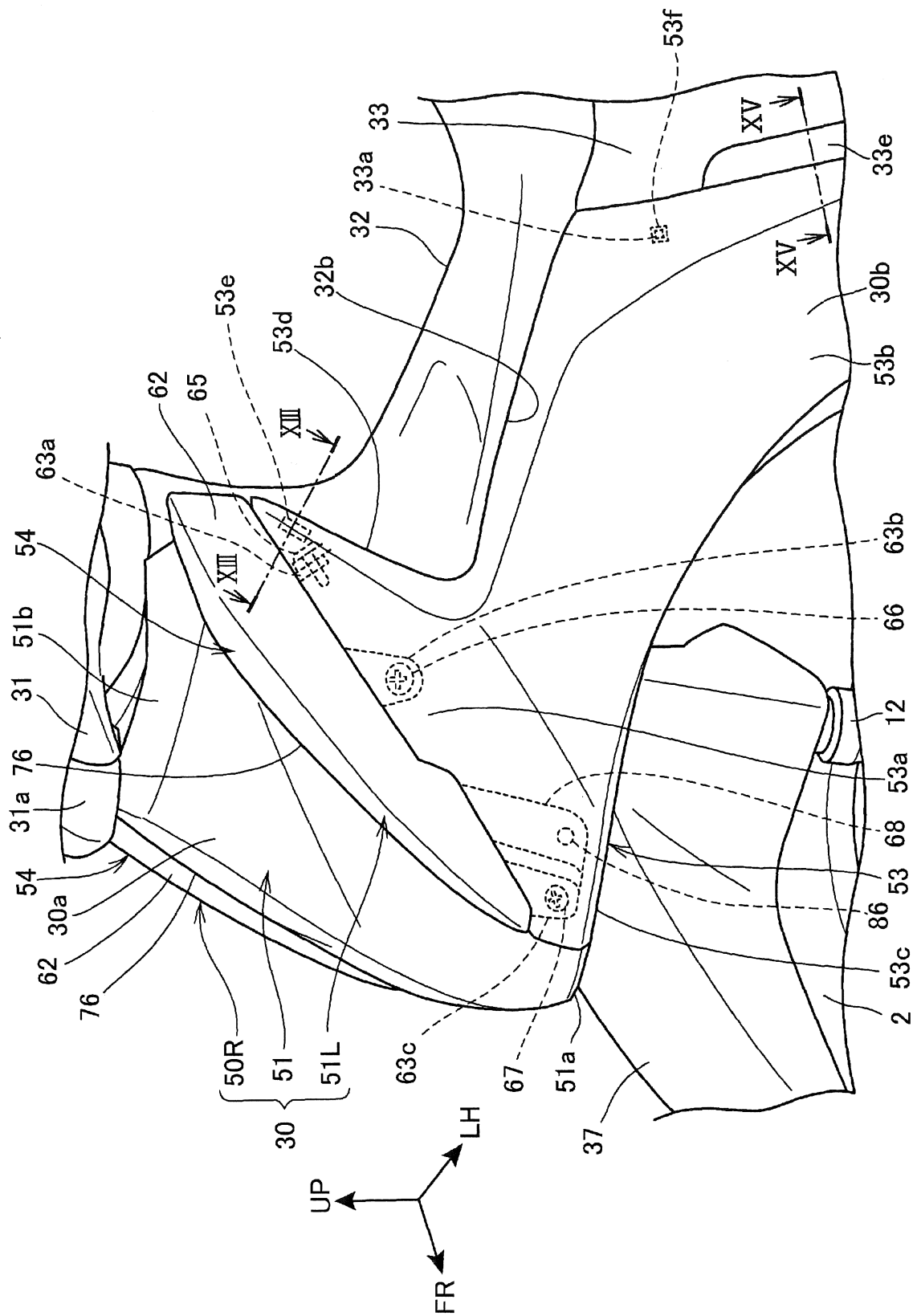


FIG. 12

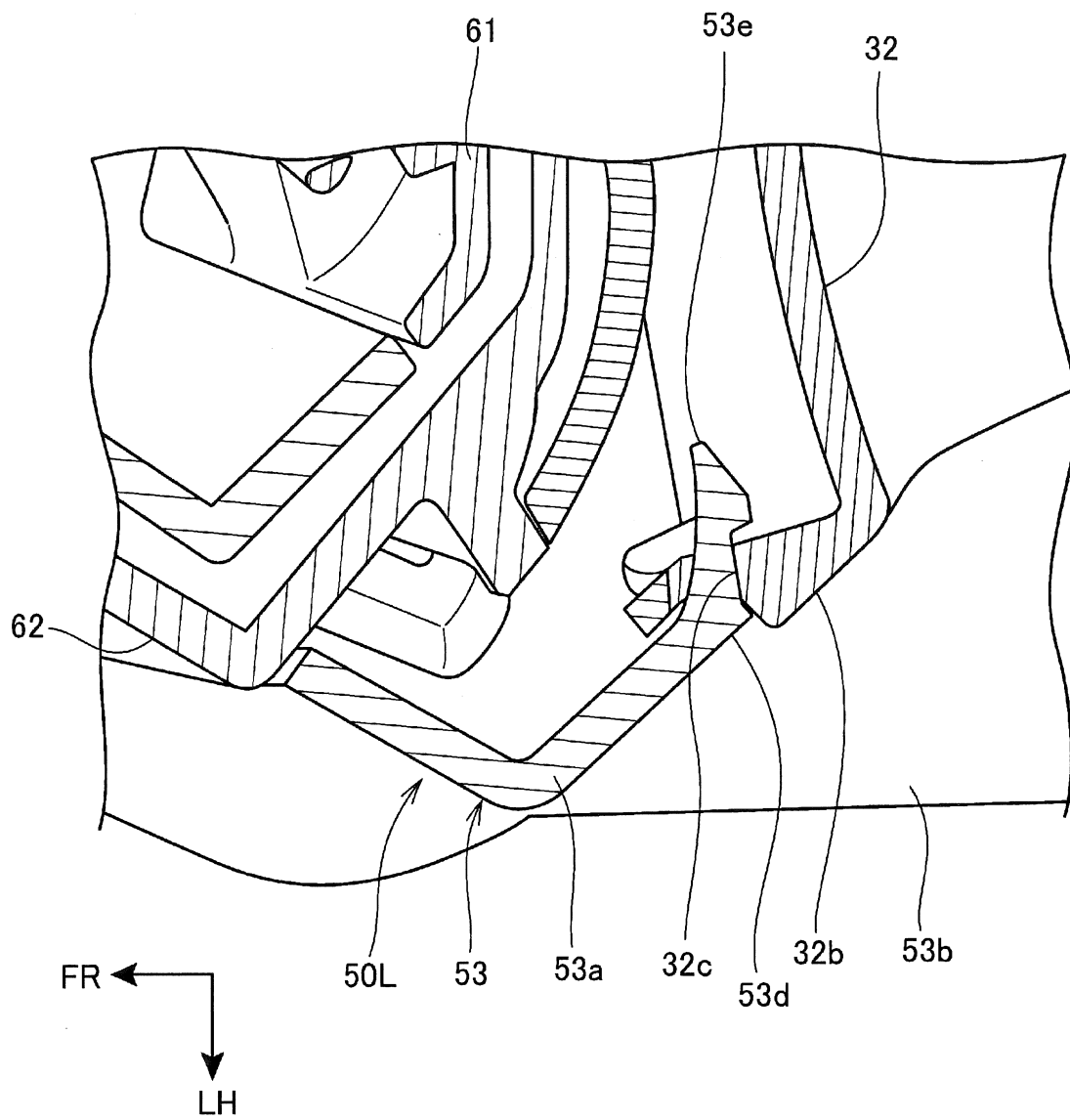


FIG. 13

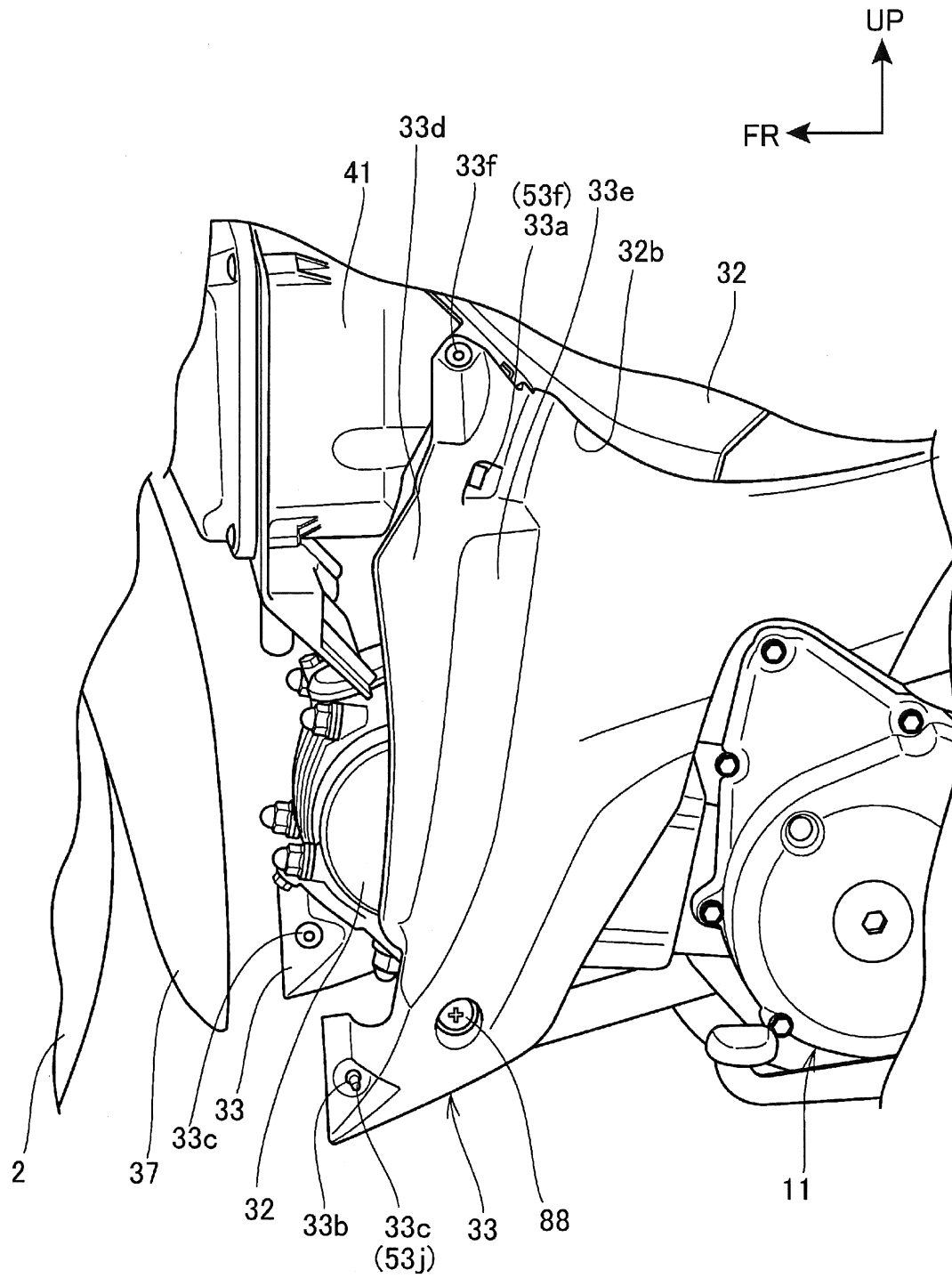


FIG. 14

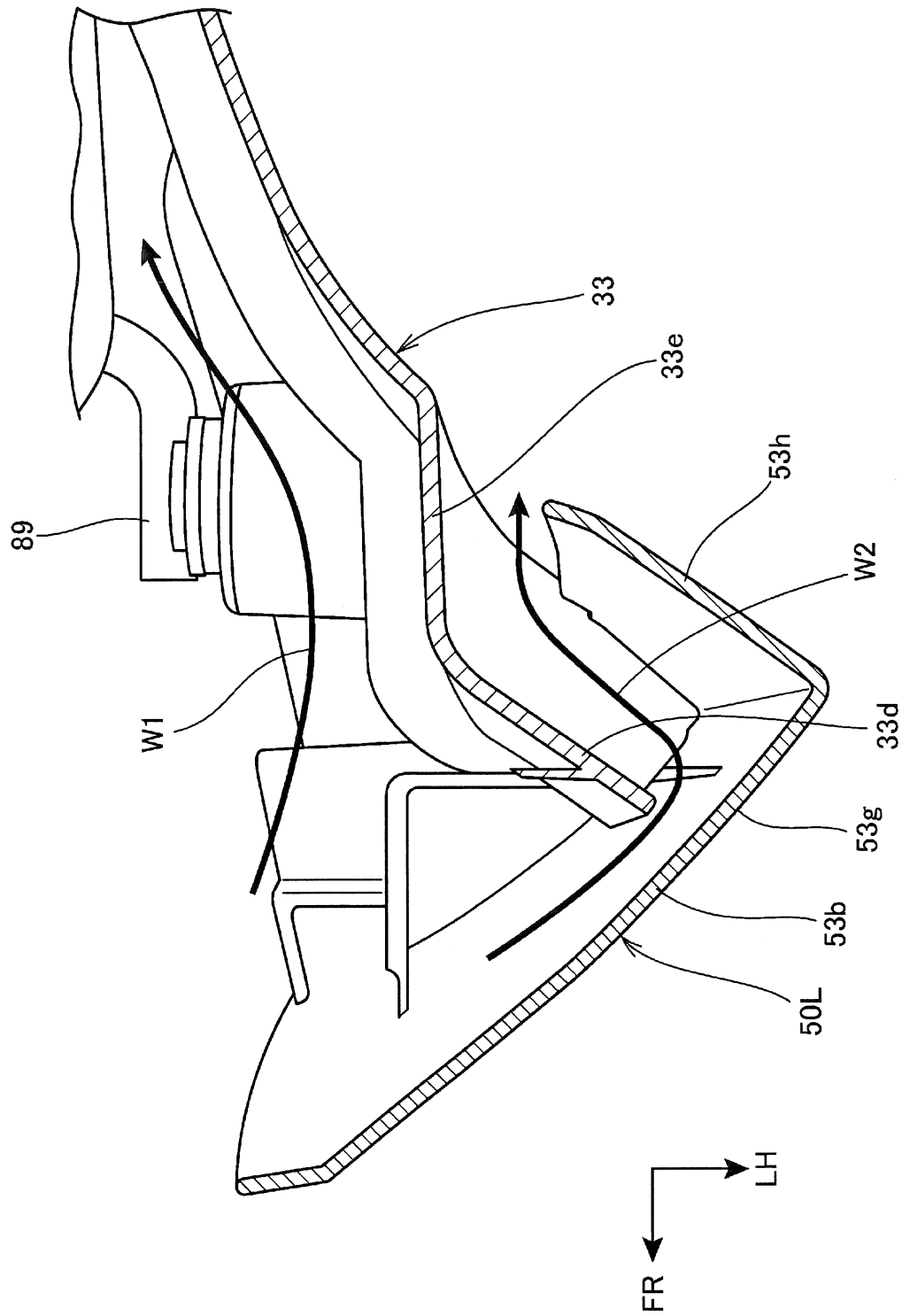


FIG.15

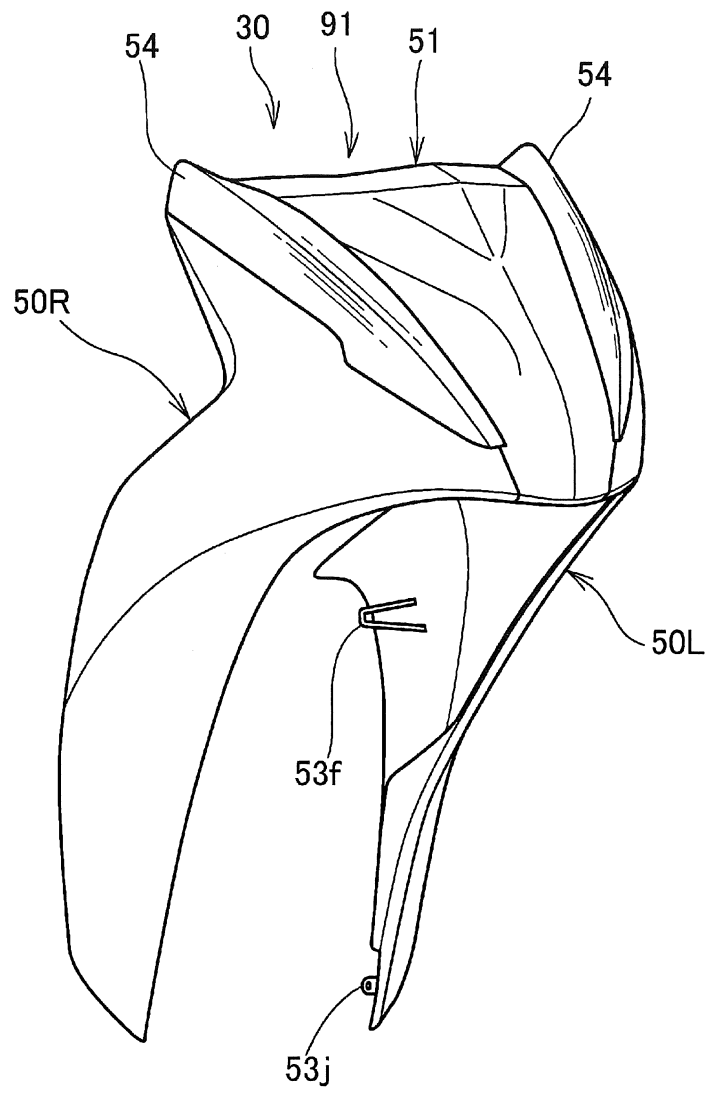


FIG. 16

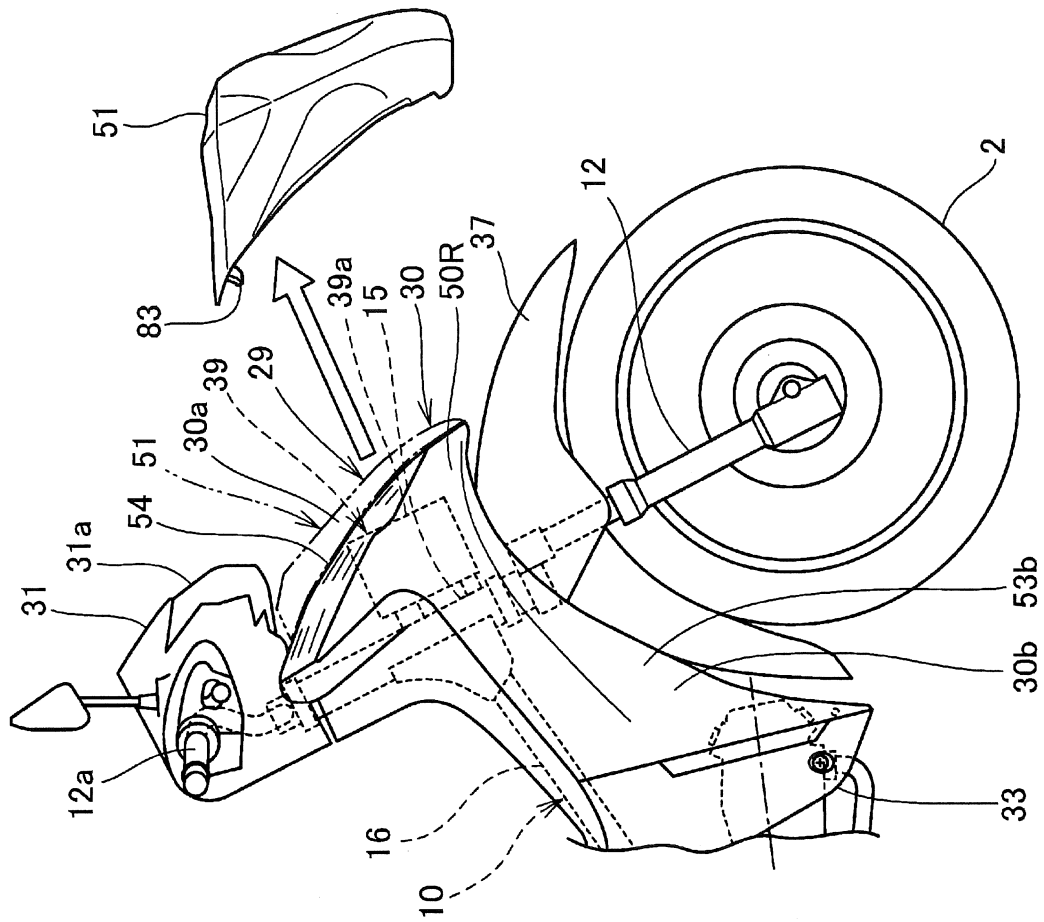


FIG.17