



(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) 
1-0019611

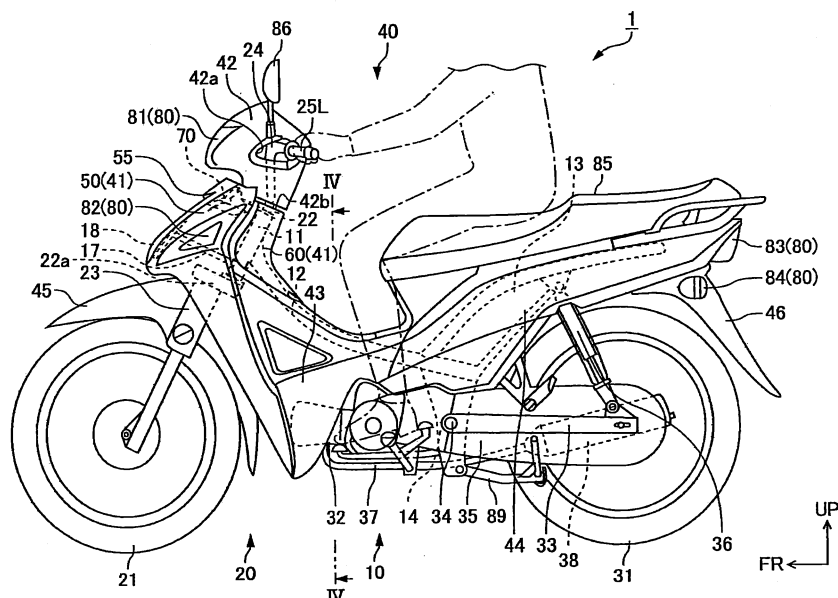
(51)⁷ **B62J 23/00, 99/00**

(13) **B**

- | | | | | | |
|------|--|------------|------------|-----------------|------------|
| (21) | 1-2014-02515 | (22) | 06.03.2013 | | |
| (86) | PCT/JP2013/056119 | 06.03.2013 | (87) | WO2013/133317A1 | 12.09.2013 |
| (30) | 2012-051808 | 08.03.2012 | JP | | |
| (45) | 27.08.2018 | 365 | (43) | 25.12.2014 | 321 |
| (73) | HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN | | | | |
| (72) | Mamoru OTSUBO (JP), Takazumi HAYASHI (JP), Hiroki YOSHINO (JP) | | | | |
| (74) | Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.) | | | | |

(54) **KẾT CẤU PHẦN TRƯỚC CỦA XE KIỂU YÊN NGỰA**

(57) Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa mà nhờ đó, sự thay đổi về cảm giác khi lái xe được ngăn chặn, và các bộ phận bên trong không dễ bị nhìn thấy qua miệng hở trên mặt trước, nếu tấm ốp trước có miệng hở trên mặt trước. Kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa này bao gồm: khung xe (10); ống đầu (11) được bố trí trên phần trước của khung xe và đỡ bánh trước (21) theo cách lái được; tay lái (24) được bố trí bên trên ống đầu và lái bánh trước; tấm ốp trước (41) dùng để che vùng ở các phía bên của ống đầu; tấm ốp tay lái (42) được bố trí bên trên tấm ốp trước và che toàn bộ tay lái, và được trang bị các lỗ thông (42a, 42b) nằm ở phía bên các phần tay nắm (25L, 25R) của tay lái và phía ống đầu; và miệng hở trên mặt trước (55) được tạo ra trên phần thành trước của tấm ốp trước, ở phía trước ống đầu. Ngoài ra, thành dẫn gió (71), có bề mặt nghiêng mà thấp dần xuống dưới về phía sau, và nằm gối chông lên miệng hở trên mặt trước khi nhìn từ phía trước, được bố trí trong tấm ốp trước, nằm sau miệng hở trên mặt trước và nằm trước ống đầu.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa có miệng hở trên mặt trước của nắp che trước.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết xe kiểu yên ngựa có ống đầu, dùng để đỡ bánh trước theo cách lái được, được bao quanh bởi nắp che trước, và tay lái bên trên tấm ốp trước được che bởi tấm ốp tay lái. Trong trường hợp này, trên mặt trên của tấm ốp trước có lỗ trên dùng để luồn cần lái. Cần lái được lắp trong ống đầu. Tay lái được lắp vào đầu trên của cần lái. Trên mặt dưới tấm ốp tay lái có lỗ dưới dùng để luồn cần lái.

Đối với xe kiểu yên ngựa thuộc dạng này, đã biết kết cấu phần trước có miệng hở trên mặt trước ở chính giữa phần thành trước của tấm ốp trước (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2011-063099).

Tuy nhiên, với kết cấu phần trước được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2011-063099, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước của tấm ốp trước đi xuyên vào bên trong tấm ốp tay lái từ lỗ trên của tấm ốp trước qua lỗ dưới của tấm ốp tay lái.

Vì lý do này, tùy thuộc vào hình dạng của bề mặt tiếp nhận gió của tấm ốp tay lái để tiếp nhận gió thổi khi xe chạy mà đi xuyên qua đó, hình dạng của bề mặt tiếp nhận gió sẽ thay đổi cùng với góc quay của tay lái, và cảm giác khi lái xe có thể không còn được đồng nhất nữa.

Ngoài ra, với kết cấu phần trước được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2011-063099, do các bộ phận bên trong có thể bị nhìn thấy qua miệng hở trên mặt trước của tấm ốp trước, các đặc tính về hình dạng bên ngoài bị ảnh hưởng.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra có tính đến các vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa mà có thể hạn chế được việc

cảm giác khi lái xe bị thay đổi trong khi tạo ra miệng hở trên mặt trước của nắp che trước, và trong đó các bộ phận bên trong không dễ bị nhìn thấy qua miệng hở trên mặt trước.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa bao gồm: khung xe; ống đầu được bố trí trên phần trước của khung xe, và đỡ bánh trước theo cách lái được; tay lái được bố trí bên trên ống đầu, và lái bánh trước; tấm ốp trước dùng để che vùng phía bên của ống đầu; tấm ốp tay lái được bố trí bên trên tấm ốp trước, có lỗ thông ở phía bên phần tay nắm của tay lái và phía ống đầu, và che toàn bộ tay lái; miệng hở trên mặt trước được tạo ra trên phần thành trước của tấm ốp trước nằm trước ống đầu; và thành dẫn gió được bố trí bên trong tấm ốp trước theo cách nằm sau miệng hở trên mặt trước và nằm trước ống đầu, có bề mặt nghiêng thấp dần xuống dưới về phía sau, và nằm chồng lên miệng hở trên mặt trước khi nhìn từ phía trước.

Kết cấu theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế còn bao gồm trục lái dùng để nối tay lái và bánh trước; và thành trên được bố trí bên trên thành dẫn gió, trong đó tấm ốp trước có nắp che trước dùng để che phần trước ống đầu, và tấm ốp khung chính dùng để che phần sau ống đầu, nắp che trước được tạo liền khối khi nhìn từ phía trước, tấm ốp khung chính có lỗ trên ở trên mặt trên mà trục lái được lồng vào đó, lỗ trên có rãnh trước ở phía trước mà qua đó trục lái có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần bên trong lỗ trên, và thành trên được nối với mép trên của nắp che trước, và được bố trí nằm trong rãnh trước này.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, thành dẫn gió và thành trên được tạo ra có dạng hình khuyên được nối với nhau ở các đầu theo chiều rộng xe.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất hoặc thứ hai, theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, thành dẫn gió có thành dạng gờ nhô ra từ mặt đáy về phía vị trí nằm giữa theo chiều thẳng đứng của miệng hở trên mặt trước, và thành dạng gờ kéo dài gần như nằm ngang theo chiều rộng xe, và có khe hở trên thành dạng gờ trên phần giữa của nó.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ từ thứ nhất đến thứ ba, theo khía

cạnh thứ tư của sáng chế, thành dẫn gió được tạo ra có hình dạng cong trong đó phần giữa là phần lồi xuống dưới, và phần thành sau của tấm ốp trước có ống thông gió thứ nhất ở phía bên thành dẫn gió khi nhìn từ phía trước.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ từ thứ nhất đến thứ tư, theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, phần thành sau của tấm ốp trước có ống thông gió thứ hai nằm thấp hơn thành dẫn gió.

Bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ từ thứ nhất đến năm, theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, thành dẫn gió được lắp cố định vào nắp che trước ở hai đầu theo chiều rộng xe, và có mép trước được gài vào nắp che trước.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, ở bên trong của tấm ốp trước, thành dẫn gió được bố trí theo cách nằm sau miệng hở trên mặt trước và nằm trước ống đầu, có bề mặt nghiêng thấp dần xuống dưới về phía sau, và nằm gồi chông lên miệng hở trên mặt trước khi nhìn từ phía trước. Vì lý do này, thành dẫn gió ngăn không cho gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước đi lên phía trên về phía tấm ốp tay lái, và được dẫn xuống dưới. Nhờ đó, có thể giảm đến mức nhiều nhất có thể ảnh hưởng của gió thổi khi xe chạy đi xuyên vào bên trong tấm ốp tay lái, và do vậy sự thay đổi về cảm giác lái xe mà người đi xe có thể cảm nhận được do ảnh hưởng của gió thổi khi xe chạy đi xuyên vào bên trong tấm ốp tay lái có thể được hạn chế.

Ngoài ra, thành dẫn gió được bố trí nằm sau miệng hở trên mặt trước theo cách gồi chông lên miệng hở trên mặt trước khi nhìn từ phía trước. Nhờ đó, có thể hạn chế việc để lộ các bộ phận bên trong và cải thiện được các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Cũng theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, nắp che trước tạo ra phía mặt trước của tấm ốp trước được tạo liền khối khi nhìn từ phía trước. Vì lý do này, không cần phải tạo ra mặt phân chia trên mặt trước của tấm ốp trước. Nhờ đó, có thể tăng hiệu ứng khí động học nhờ tấm ốp trước.

Ngoài ra, có thể thực hiện được việc giảm trọng lượng bằng cách giảm các chi tiết lắp của các bộ phận tương ứng mà cấu thành tấm ốp trước.

Tấm ốp khung chính tạo thành phía mặt sau của tấm ốp trước có, trên mặt trên của lỗ trên mà cần lái, dùng để nối tay lái và bánh trước, được lồng vào đó. Ở phía

trước lỗ trên có rãnh trước mà qua đó cần lái có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần bên trong lỗ trên. Nhờ đó, có thể lắp/tháo tấm ốp khung chính ra khỏi cần lái, ngay cả ở trạng thái mà tay lái đã được lắp vào đầu trên của cần lái, và nhờ đó, năng suất gia công và đặc tính bảo dưỡng được nâng cao.

Thành trên được bố trí bên trên thành dẫn gió, là nơi mà thành trên được nối với mép trên của nắp che trước, và nằm trong rãnh trước của lỗ trên của tấm ốp khung chính. Vì lý do này, thành trên che khoảng không của rãnh trước. Nhờ đó, có thể giảm việc để lộ các bộ phận bên trong nằm xung quanh lỗ trên ở mức nhiều nhất có thể, nhờ việc tránh được nguy cơ mà khoảng không của rãnh trước làm tổn hại các đặc tính về hình dạng bên ngoài, nhờ một số lượng nhỏ các bộ phận như thành trên.

Có thể thu nhỏ về kết cấu đến mức tối thiểu kích thước của lỗ trên mà qua đó cần lái đi xuyên qua, đồng thời đạt được cả hai hiệu quả nêu trên. Nhờ đó, có thể hạn chế hơn nữa nguy cơ mà gió thổi khi xe chạy đi xuyên về phía tấm ốp tay lái.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, thành dẫn gió và thành trên được tạo ra có dạng hình khuyên, được nối với nhau ở các đầu theo chiều rộng xe. Nhờ đó, có thể thực hiện được việc giảm trọng lượng đối với thành dẫn gió và thành trên, đồng thời duy trì được độ cứng vững đủ lớn để chịu được áp lực gió của gió thổi khi xe chạy.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, thành dẫn gió có thành dạng gờ nhô ra từ mặt đáy về phía vị trí nằm giữa theo chiều thẳng đứng của miệng hở trên mặt trước, thành dạng gờ bao gồm khe hở trên thành dạng gờ trên phần giữa theo chiều rộng xe. Vì lý do này, có thể tạo ra hình dạng lưới trên miệng hở trên mặt trước nhờ thành dạng gờ. Ngoài ra, ngay cả khi vùng của thành dẫn gió gồ chông lên miệng hở trên mặt trước được làm nhỏ hơn, có thể hạn chế việc để lộ các bộ phận bên trong. Hơn thế nữa, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước đi qua bên trên thành dạng gờ cũng có thể được dẫn xuống dưới bởi thành dẫn gió thông qua khe hở trên thành dạng gờ.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, thành dẫn gió được tạo ra có hình dạng cong trong đó phần giữa tạo ra phần lồi xuống dưới, và phần thành sau của tấm ốp trước có ống thông gió thứ nhất ở phía bên thành dẫn gió khi nhìn từ phía trước. Vì lý do này, gió thổi khi xe chạy đã đi vào bên trong tấm ốp trước được dẫn dọc theo thành

dẫn gió xuống phía dưới và sang phía bên của nó. Gió thổi khi xe chạy đã được dẫn về phía thành dẫn gió được xả ra qua ống thông gió thứ nhất của tấm ốp trước. Nhờ đó, thậm chí có thể xả theo cách có hiệu quả hơn gió thổi khi xe chạy đã được hút vào trong tấm ốp trước.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, phần thành sau của tấm ốp trước có ống thông gió thứ hai nằm thấp hơn thành dẫn gió. Vì lý do này, gió thổi khi xe chạy đã được dẫn qua bên dưới thành dẫn gió được xả ra qua ống thông gió thứ hai của tấm ốp trước. Nhờ đó, thậm chí có thể xả theo cách có hiệu quả hơn gió thổi khi xe chạy đã được hút vào trong tấm ốp trước.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, thành dẫn gió có hai đầu theo chiều rộng xe được lắp cố định vào nắp che trước, và mép trước được gài vào nắp che trước. Vì lý do này, thành dẫn gió có thể được lắp gắn sát vào nắp che trước, và do vậy tác dụng dẫn gió thổi khi xe chạy có thể được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện xe máy như một loại xe kiểu yên ngựa được trang bị kết cấu phần trước theo phương án thứ nhất của sáng chế;

FIG.2 là hình chiếu từ phía trước của xe máy được thể hiện trên FIG.1;

FIG.3 là hình chiếu từ phía trước được phóng to thể hiện phần chính của xe máy được thể hiện trên FIG.1, minh họa trạng thái mà nắp che trước đã được tháo ra trong khi vẫn để lại thành dẫn gió và thành trên;

FIG.4 là hình chiếu từ phía sau thể hiện mặt cắt theo đường IV-IV được thể hiện trên FIG.1;

FIG.5 là hình chiếu bằng của phần chính thể hiện tấm ốp trước của xe máy được thể hiện trên FIG.1;

FIG.6 là hình chiếu cạnh của phần chính thể hiện mặt cắt theo đường VI-VI được thể hiện trên FIG.5, và là hình vẽ chỉ thể hiện nắp che trước ở trạng thái mà thành dẫn gió và thành trên đã được tháo ra;

FIG.7 là hình chiếu cạnh của phần chính thể hiện mặt cắt theo đường VI-VI được thể hiện trên FIG.5, và là hình vẽ thể hiện nắp che trước và tấm ốp khung chính

ở trạng thái mà thành dẫn gió và thành trên đã được lắp vào đó;

FIG.8 là hình chiếu từ phía sau của phần chính thể hiện nắp che trước ở trạng thái mà thành dẫn gió và thành trên đã được tháo ra;

FIG.9 là hình chiếu từ phía sau của phần chính thể hiện nắp che trước ở trạng thái mà thành dẫn gió và thành trên đã được lắp vào đó;

FIG.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần chính của xe máy được thể hiện trên FIG.1 khi nhìn chéo từ phía trước bên trái;

FIG.11 là hình vẽ phối cảnh minh họa trạng thái mà nắp che trước đã được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên FIG.10 trong khi vẫn để lại thành dẫn gió và thành trên;

FIG.12 là hình chiếu từ phía trước của thành dẫn gió và thành trên;

FIG.13 là hình chiếu từ phía dưới của thành dẫn gió và thành trên;

FIG.14 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió theo phương án thứ hai;

FIG.15 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió theo phương án thứ ba;

FIG.16 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió theo phương án thứ tư;

FIG.17 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió theo phương án thứ năm; và

FIG.18 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió theo phương án thứ sáu.

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

Sáng chế theo các phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ.

Phương án thứ nhất

Trước hết, cấu hình tổng thể của xe máy 1 là một loại xe kiểu yên ngựa được

trang bị kết cấu phần trước theo phương án thứ nhất của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào FIG.1 và FIG.2.

Trong phần mô tả dưới đây, trừ khi có quy định khác, các từ chỉ hướng như phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới lần lượt phù hợp với các hướng tương ứng nhìn từ phía người đi xe (người lái xe) đang đi trên xe máy 1. Ngoài ra, trên các hình vẽ này, mũi tên FR biểu thị phía trước của xe, mũi tên LH biểu thị phía bên trái của xe, mũi tên RH biểu thị phía bên phải của xe, và mũi tên UP biểu thị phía trên của xe.

Như được thể hiện trên FIG.1, xe máy 1 theo phương án này được tạo ra chủ yếu bao gồm khung xe 10; cụm lái 20 được đỡ trên khung xe 10 theo cách lái được và có kết cấu gồm bánh trước 21; bánh sau 31; động cơ 32; đòn lắc 33; trục chốt xoay 34; bộ truyền động xích 35; bộ giảm xóc sau 36; ống xả 37; bộ giảm thanh 38; tấm ốp khung 40 che khung xe; các đèn 80; yên xe 85 để người đi xe ngồi trên đó; gương chiếu hậu 86; và chân chống 89.

Khung xe 10 bao gồm ống đầu 11, khung chính 12, thanh đỡ yên xe 13, tấm chốt xoay 14, giá đỡ 17 kéo dài về phía trước từ ống đầu 11, và tấm đỡ 18 lắp cố định vào đầu của giá đỡ 17.

Ống đầu 11 được bố trí trên đầu trước của khung xe 10. Khung chính 12 được lắp cố định vào ống đầu 11 trên đầu trước, và kéo dài nghiêng xuống dưới về phía sau từ ống đầu 11. Hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 13 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần sau của khung chính 12.

Tấm chốt xoay 14 có phần trên của nó được lắp cố định với phần sau của khung chính 12. Tấm chốt xoay 14 đỡ đòn lắc 33 (sẽ được mô tả sau) theo cách có thể lắc quanh trục chốt xoay 34 (sẽ được mô tả sau).

Tấm đỡ 18 đỡ tấm ốp trước 41 (sẽ được mô tả sau) của tấm ốp khung 40.

Cụm lái 20 bao gồm bánh trước 21, cần lái 22 dùng làm trục lái, các chạc trước 23, tay lái 24, và các tay nắm bên trái 25L và bên phải 25R dùng làm các phần để nắm tay.

Cần lái 22 được đỡ theo cách quay được sang bên phải và bên trái tương đối

với ống đầu 11. Các chạc trước 23 lần lượt được đỡ trên cầu dưới 22a, lắp cố định vào đầu dưới của cần lái 22, đồng thời đỡ theo cách quay được bánh trước 21. Tay lái 24 được lắp vào đầu trên của cần lái 22 và kéo dài sang bên trái và bên phải. Tay nắm trái 25L được lắp vào đầu bên trái của tay lái 24. Tay nắm bên phải 25R được lắp vào đầu bên phải của tay lái 24.

Động cơ 32 có đường trục xi lanh gần như nằm ngang, và được lắp cố định vào khung xe 10.

Đòn lắc 33 có đầu trước của nó được đỡ trên tấm chốt xoay 14 theo cách lắc được quanh trục chốt xoay 34. Bánh sau 31 được đỡ theo cách quay được trên đầu sau của đòn lắc 33.

Bộ truyền động xích 35 nối trục đầu ra của động cơ 32 và bánh sau 31 nhờ xích.

Bộ giảm xóc sau 36 được bố trí giữa đầu sau của đòn lắc 33 và phần giữa của thanh đỡ yên xe 13. Ống xả 37 được nối vào phần dưới của động cơ 32, và ống xả 37 này kéo dài về phía sau để được nối với bộ giảm thanh 38.

Tấm ốp khung 40 bao gồm tấm ốp trước 41, tấm ốp tay lái 42, hai tấm ốp bên ở bên trái và bên phải 43, hai tấm ốp bên phía sau ở bên trái và bên phải 44, chắn bùn trước 45 và chắn bùn sau 46. Tấm ốp trước 41 sẽ được mô tả sau.

Tấm ốp tay lái 42 được bố trí bên trên tấm ốp trước 41. Tấm ốp tay lái 42 che toàn bộ tay lái 24, trừ các tay nắm bên trái 25L và bên phải 25R. Tấm ốp tay lái 42 có các lỗ thông 42a ở phía các tay nắm 25L và 25R của tay lái 24, và có lỗ thông 42b ở phía ống đầu 11.

Hai tấm ốp bên ở bên trái và bên phải 43 được lắp ở phía đầu trước vào tấm ốp trước 41, và được lắp ở phía đầu sau vào hai tấm ốp bên phía sau ở bên trái và bên phải 44. Các phía đầu sau của các tấm ốp bên phía sau 44 được lắp vào chắn bùn sau 46.

Chắn bùn trước 45 được lắp vào cầu dưới 22a. Chắn bùn sau 46 được lắp vào phía dưới của các thanh đỡ yên xe 13.

Các đèn 80 bao gồm đèn pha 81, các đèn xi nhan trước 82, đèn đuôi 83, và các

đèn xi nhan sau 84.

Đèn pha 81 được lắp cố định vào tấm ốp tay lái 42, và được bố trí ở phía trước tấm ốp tay lái 42. Các đèn xi nhan trước 82 được lắp cố định vào tấm ốp trước 41, và được bố trí ở phía trước tấm ốp trước 41. Đèn đuôi 83 được lắp trên phần sau của chắn bùn sau 46. Các đèn xi nhan sau được lắp vào chắn bùn sau 46.

Yên xe được bố trí bên trên các thanh đỡ yên xe 13. Các gương chiếu hậu 86 được lắp vào bên trái và bên phải tay lái 24. Chân chống 89 được lắp trên phần đầu dưới của tấm chốt xoay 14 theo cách có thể tự do nâng lên và hạ xuống.

Ngoài FIG.1 và FIG.2, kết cấu phần trước của xe máy 1 sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.13.

Như được thể hiện trên FIG.1, tấm ốp trước 41 của tấm ốp khung 40 bao gồm nắp che trước 50 dùng để che phía trước ống đầu 11, và tấm ốp khung chính 60 dùng để che phía sau ống đầu 11.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, nắp che trước 50, tạo ra phần thành trước của tấm ốp trước 41, cấu thành mặt trước của xe. Nắp che trước 50 được tạo ra như một chi tiết liền khối khi nhìn từ phía trước.

Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.5, nắp che trước 50 có ba lỗ lắp bu lông 51 dùng để bắt bu lông vào tấm đỡ 18. Bằng cách vặn chặt các bu lông 18a vào tấm đỡ 18 xuyên qua các lỗ lắp bu lông 51 tương ứng, nắp che trước 50 được lắp cố định vào ống đầu 11.

Như được thể hiện trên FIG.6 và FIG.8, trên mặt sau (mặt trong) của nắp che trước 50 có các lỗ lắp 52 dùng để lắp tấm ốp khung chính 60.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, nắp che trước 50 có miệng hở trên mặt trước 55 trên phần giữa phía trên, và có mặt thành dưới phía trước 54 nằm ở phía trước miệng hở trên mặt trước 55. Như được thể hiện trên FIG.2, FIG.3 và FIG.8, miệng hở trên mặt trước 55 được tạo ra có hình dạng cong trong đó phần giữa theo chiều rộng xe tạo ra phần lõm xuống dưới. Miệng hở trên mặt trước 55 có mép lỗ trên 55a và mép lỗ dưới 55b.

Như được thể hiện trên FIG.6 và FIG.7, mép lỗ trên 55a của miệng hở trên mặt

trước 55 được tạo ra nằm ở phía trước nhiều hơn so với mép lõ dưới 55b. Mặt thành dưới phía trước 54 nghiêng dần lên phía trên về phía sau.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.6 đến FIG.9, nắp che trước 50 có các gờ khóa 56, mà được gài và khóa vào mép trước của thành dẫn gió 71 (sẽ được mô tả sau), ở phía trên mặt sau của miệng hở trên mặt trước 55 (ở phía trên mép lõ trên 55a). Ở phía trên mặt sau của nắp che trước 50 có các gờ khóa 57 mà được gài và khóa vào gờ trên phía trước 76b (sẽ được mô tả sau) của thành trên 74 (sẽ được mô tả sau). Nắp che trước 50 có, ở cả hai phía bên trái và bên phải của miệng hở trên mặt trước 55, các lỗ lắp 58 dùng để lắp chi tiết dạng thành 70 (sẽ được mô tả sau).

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.4, tấm ốp khung chính 60, tạo ra phần thành sau của tấm ốp trước 41, và hai tấm ốp bên ở bên trái và bên phải 43 che bằng cách bao quanh phần bên trong của xe ở phía sau ống đầu 11 và phía trước yên xe 85.

Tấm ốp khung chính 60 được lắp vào nắp che trước 50 bằng cách vận bu lông vào các lỗ lắp 52 của nắp che trước 50. Các tấm ốp bên 43 được lắp vào nắp che trước 50.

Như được thể hiện trên FIG.5, tấm ốp khung chính 60 có lỗ trên 61 trên mặt trên mà cần lái 22 được lắp vào đó. Lỗ trên 61 có rãnh trước 62 ở phía trước mà qua đó cần lái 22 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần bên trong lỗ trên 61.

Như được thể hiện trên FIG.4, trên các phần trên ở bên trái và bên phải của tấm ốp khung chính 60 có các ống thông gió thứ nhất 63, cũng như có các ống thông gió thứ hai ở bên trái và bên phải 64 ở vị trí thấp hơn các ống thông gió thứ nhất 63.

Như được thể hiện trên FIG.1, bên trong tấm ốp trước 41 có chi tiết dạng thành 70.

Như được thể hiện trên FIG.3, FIG.5, và các hình vẽ từ FIG.10 đến FIG.13, chi tiết dạng thành 70 bao gồm thành dẫn gió 71 nghiêng xuống dưới từ mép trên phía sau của miệng hở trên mặt trước 55 của nắp che trước 50 về phía ống đầu 11, và thành trên 74 kéo dài về phía sau từ vị trí bên trên mặt sau của thành dẫn gió 71 (nghĩa là mép trên của nắp che trước 50) và được bố trí nằm trong rãnh trước 62 của tấm ốp khung chính 60.

Thành dẫn gió 71 và thành trên 74 được nối với nhau trên các đầu theo chiều rộng xe, và được tạo ra liền khối có dạng hình khuyên khi nhìn từ phía trước. Gân giữa 77 nối thành dẫn gió 71 và thành trên 74 được tạo ra ở chính giữa theo chiều rộng xe của chi tiết dạng thành 70. Các lỗ lắp bu lông 78 để lắp cố định nắp che trước 50 được tạo ra ở hai đầu theo chiều rộng xe của chi tiết dạng thành 70.

Chi tiết dạng thành 70 được lắp cố định ở vị trí định trước của nắp che trước 50 bằng cách luồn các bu lông 58a xuyên qua các lỗ lắp bu lông 78 và vặn vào các lỗ lắp 58 của nắp che trước 50, ở trạng thái mà mép trước của thành dẫn gió 71 được gài vào các gờ khóa 56 của nắp che trước 50, và gờ trên phía trước 76b (sẽ được mô tả sau) của thành trên 74 được gài vào các gờ khóa 57 của nắp che trước 50.

Thành dẫn gió 71 được bố trí nằm sau miệng hở trên mặt trước 55 của nắp che trước 50 và nằm trước ống đầu 11 ở bên trong tấm ốp trước 41, và có bề mặt nghiêng thấp dần xuống dưới về phía sau. Tiếp theo, thành dẫn gió 71 nằm gồi chông lên miệng hở trên mặt trước 55 khi nhìn từ phía trước (xem FIG.3).

Thành dẫn gió 71 được tạo ra có hình dạng cong có phần giữa theo chiều rộng xe tạo thành phần lồi xuống dưới.

Thành dẫn gió 71 có thành dạng gờ (gân) 72 nhô về phía trước từ mặt dưới phía trước về phía phần giữa theo chiều thẳng đứng của miệng hở trên mặt trước 55. Thành dạng gờ 72 kéo dài gần như nằm ngang theo hình dạng cong có phần giữa theo chiều rộng xe tạo thành phần lồi xuống dưới dọc theo chiều rộng xe, và có khe hở trên thành dạng gờ 73 ở chính giữa.

Thành trên 74 có phần thành trên 75 kéo dài xuống dưới từ phía trước đến phía sau, và phần thành dựng đứng 76 kéo dài lên phía trên từ mép trước của phần thành trên 75.

Phần thành trên 75 có phần bậc 75a ở hai phía đầu theo chiều rộng xe. Các phần bậc 75a được tạo ra bằng cách hạ thấp hai đầu theo chiều rộng xe của phần thành trên 75 xuống một bậc so với phần giữa.

Phần thành dựng đứng 76 có các phần bậc 76a ở hai phía đầu theo chiều rộng xe. Các phần bậc 76a được tạo ra bằng cách hạ thấp hai đầu theo chiều rộng xe của phần thành dựng đứng 76 xuống một bậc so với phần giữa.

Gờ trên phía trước 76b được tạo ra trên mép trên của phần thành dựng đứng 76.

Các phần bậc 75a của phần thành trên 75 và các phần bậc 76a của phần thành dựng đứng 76 thực hiện chức năng làm bộ phận lắp vào phía tấm ốp khung chính 60 khi thành trên 74 được bố trí bên trong rãnh trước 62 của tấm ốp khung chính 60.

Chức năng của kết cấu phần trước của xe máy 1 sẽ được mô tả sau.

Khi xe máy 1 chạy, gió thổi khi xe chạy được hút vào từ miệng hở trên mặt trước 55 của nắp che trước 50. Gió thổi khi xe chạy đã được hút vào này được dẫn về phía sau và xuống phía dưới bởi thành dẫn gió 71 nằm nghiêng xuống dưới từ mép trên phía sau của miệng hở trên mặt trước 55 về phía ống đầu 11; do vậy, lượng gió thổi khi xe chạy đi xuyên vào trong tấm ốp tay lái 42 có thể được hạn chế. Ngoài ra, vào thời điểm này, gió thổi khi xe chạy được dẫn theo cách phân chia sang bên trái và bên phải bởi thành dẫn gió 71 có hình dạng cong trong đó phần giữa theo chiều rộng xe tạo ra phần lồi xuống dưới. Theo cách này, gió thổi khi xe chạy đã được dẫn về phía sau và xuống phía dưới từ miệng hở trên mặt trước 55, và tiếp đó được phân chia sang bên trái và bên phải, được xả về phía sau qua các ống thông gió thứ nhất 63 của tấm ốp khung chính 60, và cũng được xả về phía sau qua các ống thông gió thứ hai 64.

Vì lý do này, trong số gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55, lượng gió thổi khi xe chạy đi xuyên vào bên trong tấm ốp tay lái 42 qua lỗ trên 61 của tấm ốp khung chính 60 lên phía trên và qua các lỗ thông 42b của tấm ốp tay lái 42 được hạn chế hơn nữa.

Ngoài ra, trên lỗ trên 61 của tấm ốp khung chính 60, phần thành trên 75 của thành trên 74 kéo dài về phía sau từ mép trên của nắp che trước 50 bên trên thành dẫn gió 71 được bố trí nằm trong rãnh trước 62, vốn được tạo ra để lắp cần lái 22 vào và tháo ra khỏi đó.

Vì lý do này, lượng gió thổi khi xe chạy đi xuyên vào bên trong tấm ốp tay lái 42 có thể được hạn chế hơn nữa so với trường hợp thành trên 74 không được bố trí nằm trong rãnh trước 62, vốn được tạo ra cho lỗ trên 61 của tấm ốp khung chính 60.

Kết cấu theo phương án thứ nhất mang lại các hiệu quả sau.

(1) Bên trong tấm ốp trước 41, thành dẫn gió 71 được bố trí theo cách nằm sau

miệng hở trên mặt trước 55 và nằm trước ống đầu 11, có bề mặt nghiêng thấp dần xuống dưới về phía sau, và nằm gối chồng lên miệng hở trên mặt trước 55 khi nhìn từ phía trước. Vì lý do này, thành dẫn gió 71 ngăn không cho gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55 đi lên phía trên về phía tấm ốp tay lái 42, và được dẫn xuống dưới. Nhờ đó, có thể giảm đến mức nhiều nhất có thể ảnh hưởng của gió thổi khi xe chạy đi xuyên vào bên trong tấm ốp tay lái 42, và do vậy sự thay đổi về cảm giác lái xe mà người đi xe có thể cảm nhận được do ảnh hưởng của gió thổi khi xe chạy đi xuyên vào bên trong tấm ốp tay lái 42 có thể được hạn chế.

Ngoài ra, thành dẫn gió 71 được bố trí nằm sau miệng hở trên mặt trước 55 theo cách gối chồng lên miệng hở trên mặt trước 55 khi nhìn từ phía trước. Nhờ đó, có thể hạn chế việc để lộ các bộ phận bên trong và cải thiện được các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

(2) Nắp che trước 50, tạo thành phía mặt trước của tấm ốp trước 41, được tạo liền khối khi nhìn từ phía trước. Vì lý do này, không cần phải tạo ra mặt phân chia trên mặt trước của tấm ốp trước 41. Nhờ đó, có thể tăng hiệu ứng khí động học nhờ tấm ốp trước 41, và có thể thực hiện được việc giảm trọng lượng bằng cách giảm các chi tiết lắp của các bộ phận tương ứng mà cấu thành tấm ốp trước 41.

(3) Tấm ốp khung chính 60, tạo thành phía mặt sau của tấm ốp trước 41, có lỗ trên 61 trên mặt trên mà cần lái 22 nối tay lái 24 và bánh trước 21 được lắp vào đó. Lỗ trên 61 có rãnh trước 62 ở phía trước mà qua đó cần lái 22 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần bên trong lỗ trên 61. Nhờ đó, có thể lắp/tháo tấm ốp khung chính 60 ra khỏi cần lái 22, ngay cả ở trạng thái mà tay lái 24 đã được lắp vào đầu trên của cần lái 22, và nhờ đó, năng suất gia công và đặc tính bảo dưỡng được nâng cao.

(4) Thành trên 74 được bố trí bên trên thành dẫn gió 71, là nơi mà thành trên 74 được nối với mép trên của nắp che trước 50, và nằm trong rãnh trước 62 của lỗ trên 61 của tấm ốp khung chính 60. Vì lý do này, thành trên 74 che khoảng không của rãnh trước 62. Nhờ đó, có thể giảm việc để lộ các bộ phận bên trong nằm xung quanh lỗ trên 61 ở mức nhiều nhất có thể, do tránh được nguy cơ mà khoảng không của rãnh trước 62 làm tổn hại các đặc tính về hình dạng bên ngoài, nhờ một số lượng nhỏ các bộ phận như thành trên 74.

(5) Có thể thu nhỏ kết cấu đến mức tối thiểu kích thước của lỗ trên 61 mà cần lái 22 được lồng qua đó, đồng thời đạt được cả hai hiệu quả (3) và (4) nêu trên. Nhờ đó, có thể hạn chế hơn nữa nguy cơ mà gió thổi khi xe chạy đi xuyên về phía tấm ốp tay lái 42, và do vậy hiệu quả (1) nêu trên có thể được cải thiện hơn nữa.

(6) Thành dẫn gió 71 và thành trên 74 được tạo ra có dạng hình khuyên, được nối với nhau ở các đầu theo chiều rộng xe. Nhờ đó, có thể thực hiện được việc giảm trọng lượng đối với thành dẫn gió 71 và thành trên 74, đồng thời duy trì được độ cứng vững đủ lớn để chịu được áp lực gió của gió thổi khi xe chạy.

(7) Thành dẫn gió 71 có thành dạng gờ 72 nhô ra từ mặt đáy về phía vị trí nằm giữa theo chiều thẳng đứng của miệng hở trên mặt trước 55, thành dạng gờ 72 bao gồm khe hở trên thành dạng gờ 73 trên phần giữa theo chiều rộng xe. Vì lý do này, có thể tạo ra hình dạng lưới trên miệng hở trên mặt trước 55 nhờ thành dạng gờ 72. Ngoài ra, ngay cả khi vùng của thành dẫn gió 71 gói chồng lên miệng hở trên mặt trước 55 được làm nhỏ hơn, có thể hạn chế việc để lộ các bộ phận bên trong. Hơn thế nữa, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55 đi qua bên trên thành dạng gờ 72 cũng có thể được dẫn xuống dưới bởi thành dẫn gió 71 thông qua khe hở trên thành dạng gờ 73.

(8) Thành dẫn gió 71 được tạo ra có hình dạng cong trong đó phần giữa tạo ra phần lồi xuống dưới, và phần thành sau của tấm ốp trước 41 có ống thông gió thứ nhất 63 ở phía bên thành dẫn gió 71 khi nhìn từ phía trước. Vì lý do này, gió thổi khi xe chạy đã đi vào bên trong tấm ốp trước 41 được dẫn dọc theo thành dẫn gió 71 xuống phía dưới và sang phía bên của nó. Gió thổi khi xe chạy đã được dẫn về phía thành dẫn gió 71 được xả ra qua ống thông gió thứ nhất 63 của tấm ốp trước 41. Nhờ đó, thậm chí có thể xả theo cách có hiệu quả hơn gió thổi khi xe chạy đã được hút vào trong tấm ốp trước 41.

(9) Phần thành sau của tấm ốp trước 41 có ống thông gió thứ hai 64 nằm thấp hơn thành dẫn gió 71. Vì lý do này, gió thổi khi xe chạy đã được dẫn qua bên dưới thành dẫn gió 71 được xả ra qua ống thông gió thứ hai 64 của tấm ốp trước 41. Nhờ đó, thậm chí có thể xả theo cách có hiệu quả hơn gió thổi khi xe chạy đã được hút vào trong tấm ốp trước 41.

(10) Thành dẫn gió 71 có hai đầu theo chiều rộng xe được lắp cố định vào nắp che trước 50, và mép trước được gài vào nắp che trước 50. Vì lý do này, thành dẫn gió 71 có thể được lắp gần sát vào nắp che trước 50, và do vậy tác dụng dẫn gió thổi khi xe chạy có thể được cải thiện.

Phương án thứ hai

FIG.14 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió 71A theo phương án thứ hai. Theo phương án này, các số chỉ dẫn được bổ sung chữ A vào các số chỉ dẫn dùng cho phương án thứ nhất và được dùng để biểu thị các bộ phận tương tự như theo phương án thứ nhất, và việc mô tả các bộ phận không cần thiết khác được bỏ qua.

Theo phương án này, thành dẫn gió 71A được tạo ra có dạng một tấm phẳng. Trong trường hợp này, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55A được dẫn dọc theo thành dẫn gió 71A xuống phía dưới và sang phía bên của nó.

Kết cấu theo phương án thứ hai mang lại hiệu quả giống như hiệu quả (1) nêu trên.

Phương án thứ ba

FIG.15 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió 71B theo phương án thứ ba. Theo phương án này, các số chỉ dẫn được bổ sung chữ B vào các số chỉ dẫn dùng cho phương án thứ nhất và được dùng để biểu thị các bộ phận tương tự như theo phương án thứ nhất, và việc mô tả các bộ phận không cần thiết khác được bỏ qua.

Theo phương án này, ở phía sau phần thành dẫn gió dạng tấm phẳng 71Ba của thành dẫn gió 71B có phần uốn 71Bb được tạo ra theo cách uốn ngược lại theo chiều rộng xe xuống phía dưới và về phía trước. Trong trường hợp này, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55B được dẫn dọc theo phần thành dẫn gió 71Ba xuống phía dưới và sang phía bên của nó, và tiếp tục được dẫn dọc theo phần uốn 71Bb xuống phía dưới và sang phía bên của nó.

Kết cấu theo phương án thứ ba mang lại hiệu quả giống như hiệu quả (1) nêu trên.

Ngoài ra, (11) nhờ có phần uốn 71Bb, các đặc tính về hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện hơn nữa bằng cách hạn chế hơn nữa việc để lộ các bộ phận bên trong.

Phương án thứ tư

FIG.16 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió 71C theo phương án thứ tư. Theo phương án này, các số chỉ dẫn được bổ sung chữ C vào các số chỉ dẫn dùng cho phương án thứ nhất và được dùng để biểu thị các bộ phận tương tự như theo phương án thứ nhất, và việc mô tả các bộ phận không cần thiết khác được bỏ qua.

Theo phương án này, ở phía sau phần thành dẫn gió dạng tấm cong 71Ca, có phần uốn cong xuống dưới 71Cc trên phần giữa theo chiều rộng xe, thành dẫn gió 71C có phần uốn 71Cb được tạo ra theo cách uốn ngược lại theo chiều rộng xe về phía trước và xuống phía dưới. Trong trường hợp này, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55C được dẫn dọc theo phần thành dẫn gió 71Ca xuống phía dưới và sang phía bên của nó, và tiếp tục được dẫn dọc theo phần uốn 71Cb xuống phía dưới và sang phía bên của nó.

Kết cấu theo phương án thứ tư mang lại các hiệu quả như các hiệu quả (1) và (11) nêu trên.

Ngoài ra, (12) do phần thành dẫn gió 71Ca có phần uốn cong xuống dưới 71Cc trên phần giữa theo chiều rộng xe, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55C được dẫn thậm chí còn theo cách có hiệu quả hơn sang phía bên dọc theo phần thành dẫn gió 71Ca.

Phương án thứ năm

FIG.17 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió 71D theo phương án thứ năm. Theo phương án này, các số chỉ dẫn được bổ sung chữ D vào các số chỉ dẫn dùng cho phương án thứ nhất và được dùng để biểu thị các bộ phận tương tự như theo phương án thứ nhất, và việc mô tả các bộ phận không cần thiết khác được bỏ qua.

Theo phương án này, ở phía sau phần thành dẫn gió dạng tấm cong 71Da có

các phần uốn cong 71Dc ở những khoảng cách định trước dọc theo chiều rộng xe, thành dẫn gió 71D có phần uốn 71Db được tạo ra theo cách uốn ngược lại theo chiều rộng xe về phía trước và xuống phía dưới. Trong trường hợp này, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55D được dẫn dọc theo phần thành dẫn gió 71Da xuống phía dưới và sang phía bên của nó, và tiếp tục được dẫn dọc theo phần uốn 71Db xuống phía dưới và sang phía bên của nó.

Kết cấu theo phương án thứ năm mang lại các hiệu quả như các hiệu quả (1), (11) và (12) nêu trên.

Ngoài ra, (13) do phần thành dẫn gió 71Da có các phần uốn cong 71Dc ở những khoảng cách định trước dọc theo chiều rộng xe, độ bền và độ cứng vững có thể được đảm bảo ngay cả khi giảm trọng lượng của thành dẫn gió 71D bằng cách làm mỏng nó. Ngoài ra, về mặt kiểu dáng, có cảm giác là xe thuộc dòng xe cao cấp, và do vậy các đặc tính về hình dạng bên ngoài có thể còn được nâng cao hơn nữa.

Phương án thứ sáu

FIG.18 là hình vẽ phối cảnh thể hiện theo cách tổng quát thành dẫn gió 71E theo phương án thứ sáu. Theo phương án này, các số chỉ dẫn được bổ sung chữ E vào các số chỉ dẫn dùng cho phương án thứ nhất và được dùng để biểu thị các bộ phận tương tự như theo phương án thứ nhất, và việc mô tả các bộ phận không cần thiết khác được bỏ qua.

Theo phương án này, thành dẫn gió 71E được tạo ra có dạng một tấm phẳng, thành dạng gờ 72E được tạo ra trên mặt đáy của thành dẫn gió 71E, và khe hở trên thành dạng gờ 73E được tạo ra trên thành dạng gờ 72E. Trong trường hợp này, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55E giữa thành dẫn gió 71E và thành dạng gờ 72E được dẫn thông qua khe hở trên thành dạng gờ 73E dọc theo thành dẫn gió 71E xuống phía dưới và sang phía bên của nó. Ngoài ra, gió thổi khi xe chạy đã đi vào qua miệng hở trên mặt trước 55E bên dưới thành dạng gờ 72E được dẫn dọc theo thành dẫn gió 71E xuống phía dưới và sang phía bên của nó.

Kết cấu theo phương án thứ sáu mang lại các hiệu quả như các hiệu quả (1) và (7) nêu trên.

Các phương án khác

Cần phải nhận thấy rằng kết cấu theo phương án thứ sáu được thể hiện trên FIG.17 có thể thực hiện được bằng cách tạo ra thành dạng gờ 72E và khe hở trên thành dạng gờ 73E trên mặt đáy của thành dẫn gió dạng tấm phẳng 71E, tương tự như thành dẫn gió 71A theo phương án thứ hai được thể hiện trên FIG.13.

Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu này và, ví dụ, có thể bao gồm thành dạng gờ 72B (không được minh hoạ) và khe hở trên thành dạng gờ 73B (không được minh hoạ) trên mặt đáy của thành dẫn gió 71B theo phương án thứ ba được thể hiện trên FIG.14.

Tương tự, sáng chế có thể kết cấu bao gồm thành dạng gờ 72C (không được minh hoạ) và khe hở trên thành dạng gờ 73C (không được minh hoạ) trên mặt đáy của thành dẫn gió 71C theo phương án thứ tư được thể hiện trên FIG.15. Ngoài ra, kết cấu này có thể bao gồm thành dạng gờ 72D (không được minh hoạ) và khe hở trên thành dạng gờ 73D (không được minh hoạ) trên mặt đáy của thành dẫn gió 71D theo phương án thứ năm được thể hiện trên FIG.16.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa bao gồm:

khung xe (10);

ống đầu (11) được bố trí trên phần trước của khung xe (10), và đỡ bánh trước (21) theo cách lái được;

tay lái (24) được bố trí bên trên ống đầu (11), và lái bánh trước (21);

trục lái (22) dùng để nối tay lái (24) và bánh trước (21);

tấm ốp trước (41) dùng để che vùng phía bên của ống đầu (11);

tấm ốp tay lái (42) được bố trí bên trên tấm ốp trước (41), có lỗ thông (42a, 42b) ở phía bên phần tay nắm (25L, 25R) của tay lái (24) và phía ống đầu (11), và che toàn bộ tay lái (24);

miệng hở trên mặt trước (55) được tạo ra trên phần thành trước của tấm ốp trước (41) nằm trước ống đầu (11); kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa bao gồm:

thành dẫn gió (71) được bố trí bên trong tấm ốp trước (41) theo cách nằm sau miệng hở trên mặt trước (55) và nằm trước ống đầu (11), có bề mặt nghiêng thấp dần xuống dưới về phía sau, và nằm chồng lên miệng hở trên mặt trước (55) khi nhìn từ phía trước; và

thành trên (74) được bố trí bên trên thành dẫn gió (71),

trong đó tấm ốp trước (41) có nắp che trước (50) dùng để che phần trước ống đầu (11), và tấm ốp khung chính (60) dùng để che phần sau ống đầu (11),

trong đó nắp che trước (50) được tạo liền khối khi nhìn từ phía trước,

trong đó tấm ốp khung chính (60) có lỗ trên (61) trên mặt trên mà trục lái (22) được lồng vào đó,

trong đó lỗ trên (61) có rãnh trước (62) ở phía trước mà qua đó trục lái (22) có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần bên trong lỗ trên (61), và

trong đó thành trên (74) được nối với mép trên của nắp che trước (50), và được bố trí nằm trong rãnh trước (62).

2. Kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó thành dẫn gió (71) và thành trên (74) được tạo ra có dạng hình khuyên được nối với nhau ở các đầu

theo chiều rộng xe.

3. Kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

thành dẫn gió (71) có thành dạng gờ (72) nhô ra từ mặt đáy về phía vị trí nằm giữa theo chiều thẳng đứng của miệng hở trên mặt trước (55), và

thành dạng gờ (72) kéo dài gần như nằm ngang theo chiều rộng xe, và có khe hở trên thành dạng gờ (73) trên phần giữa của nó.

4. Kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó:

thành dẫn gió (71) được tạo ra có hình dạng cong trong đó phần giữa là phần lồi xuống dưới, và

phần thành sau của tấm ốp trước (41) có ống thông gió thứ nhất (63) ở phía bên thành dẫn gió (71) khi nhìn từ phía trước.

5. Kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phần thành sau của tấm ốp trước (41) có ống thông gió thứ hai (64) nằm thấp hơn thành dẫn gió (71).

6. Kết cấu phần trước của xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó thành dẫn gió (71) được lắp cố định, ở hai đầu theo chiều rộng xe, vào nắp che trước (50), và có mép trước được gài vào nắp che trước (50).

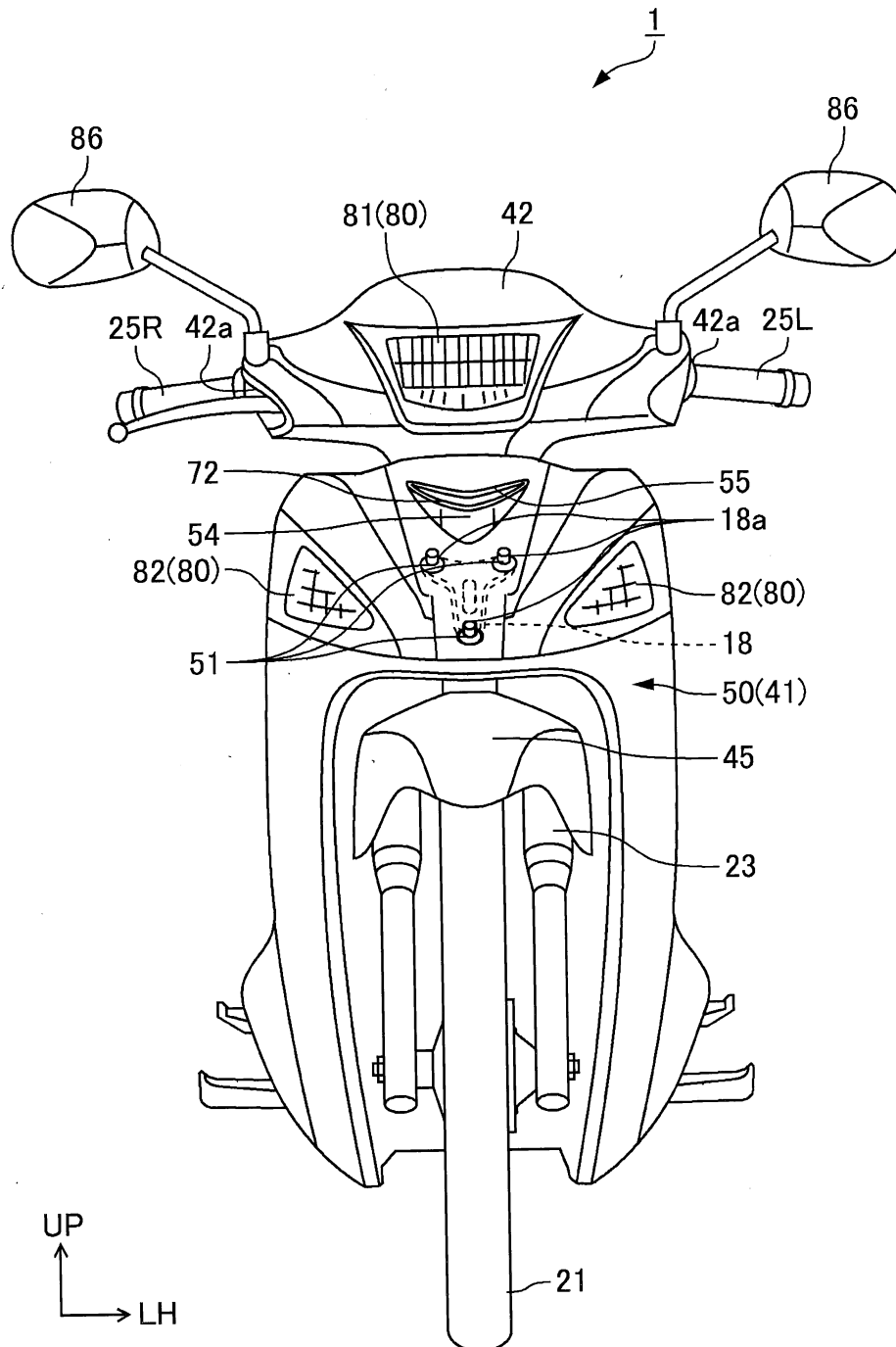


FIG. 2

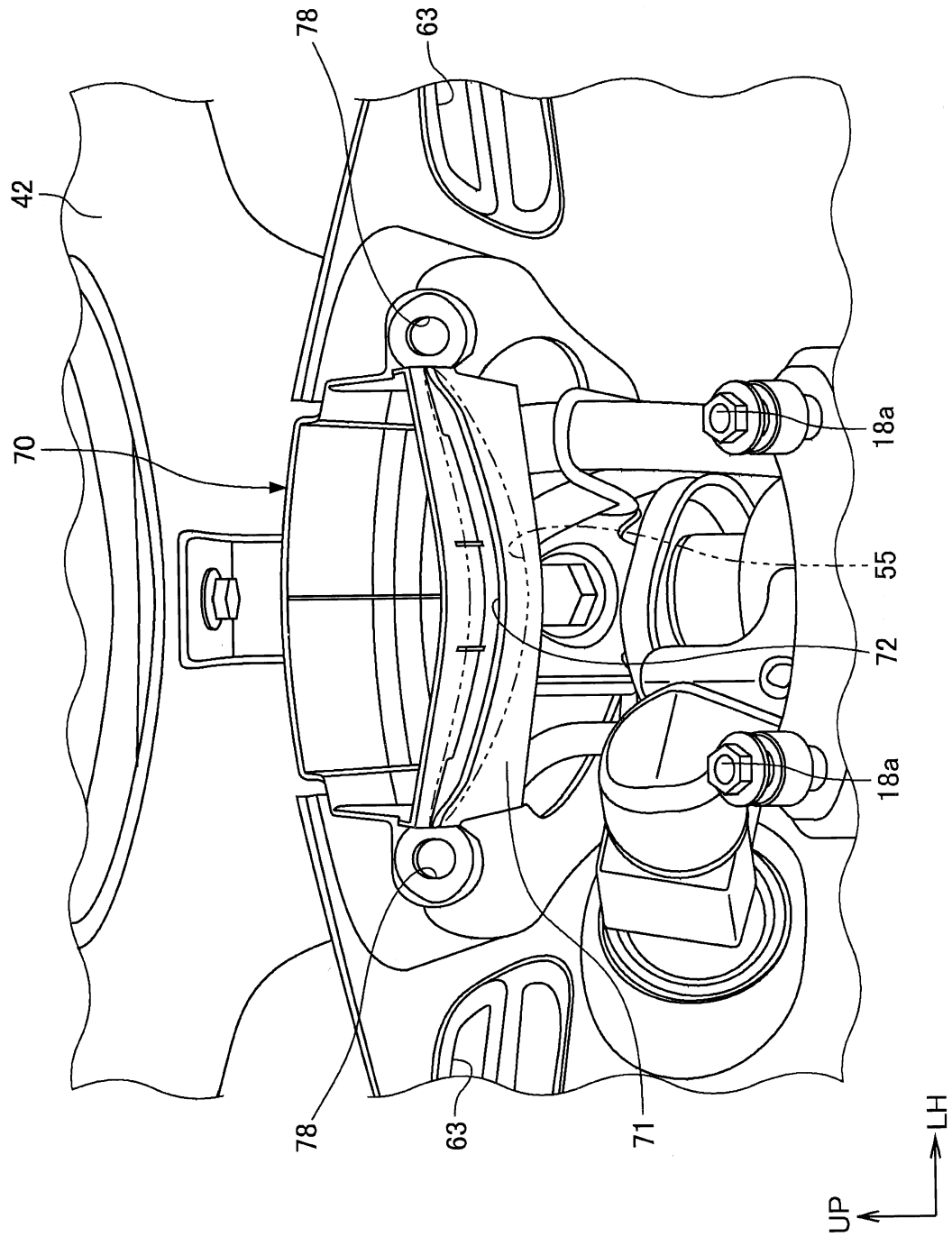


FIG. 3

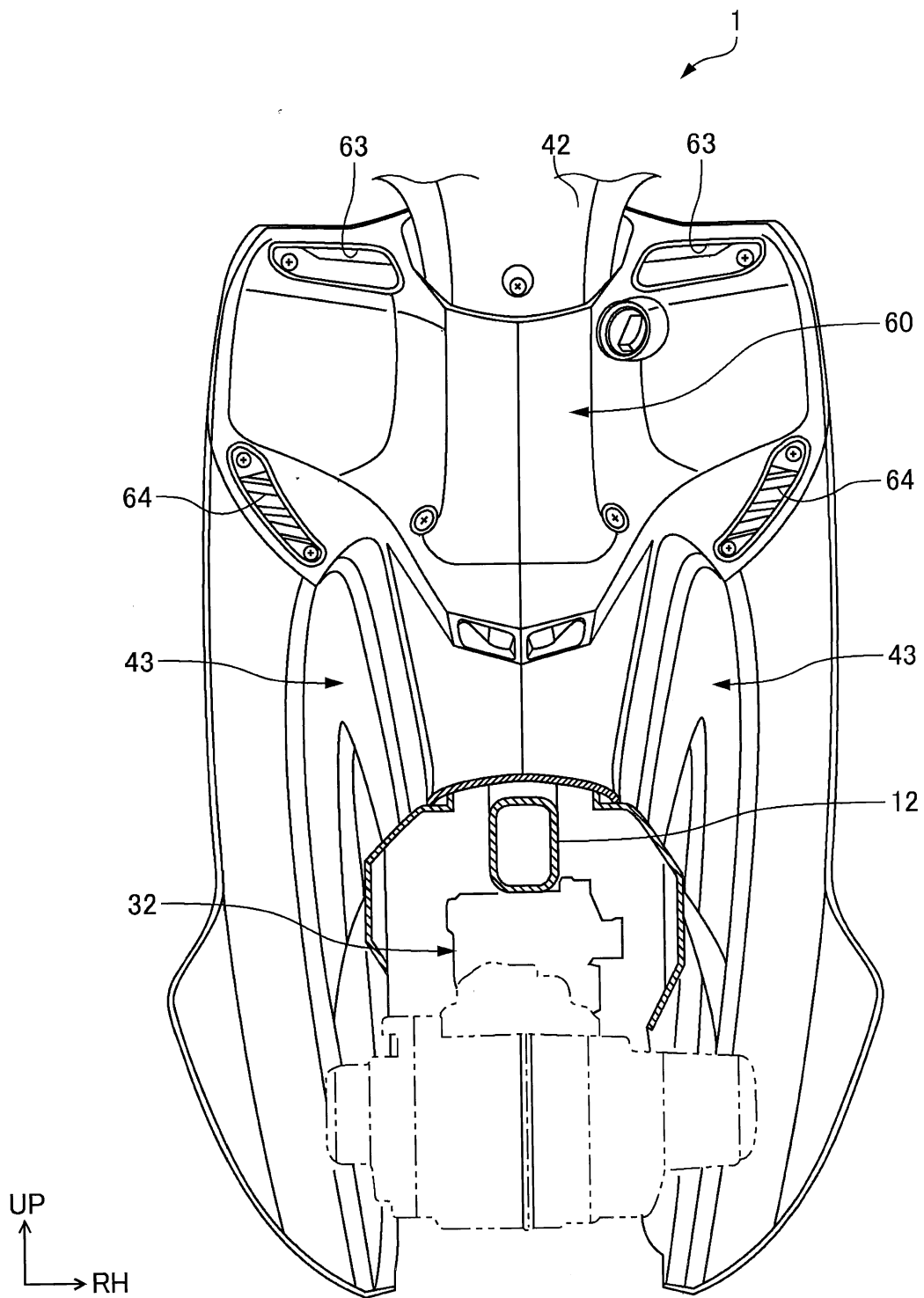


FIG. 4

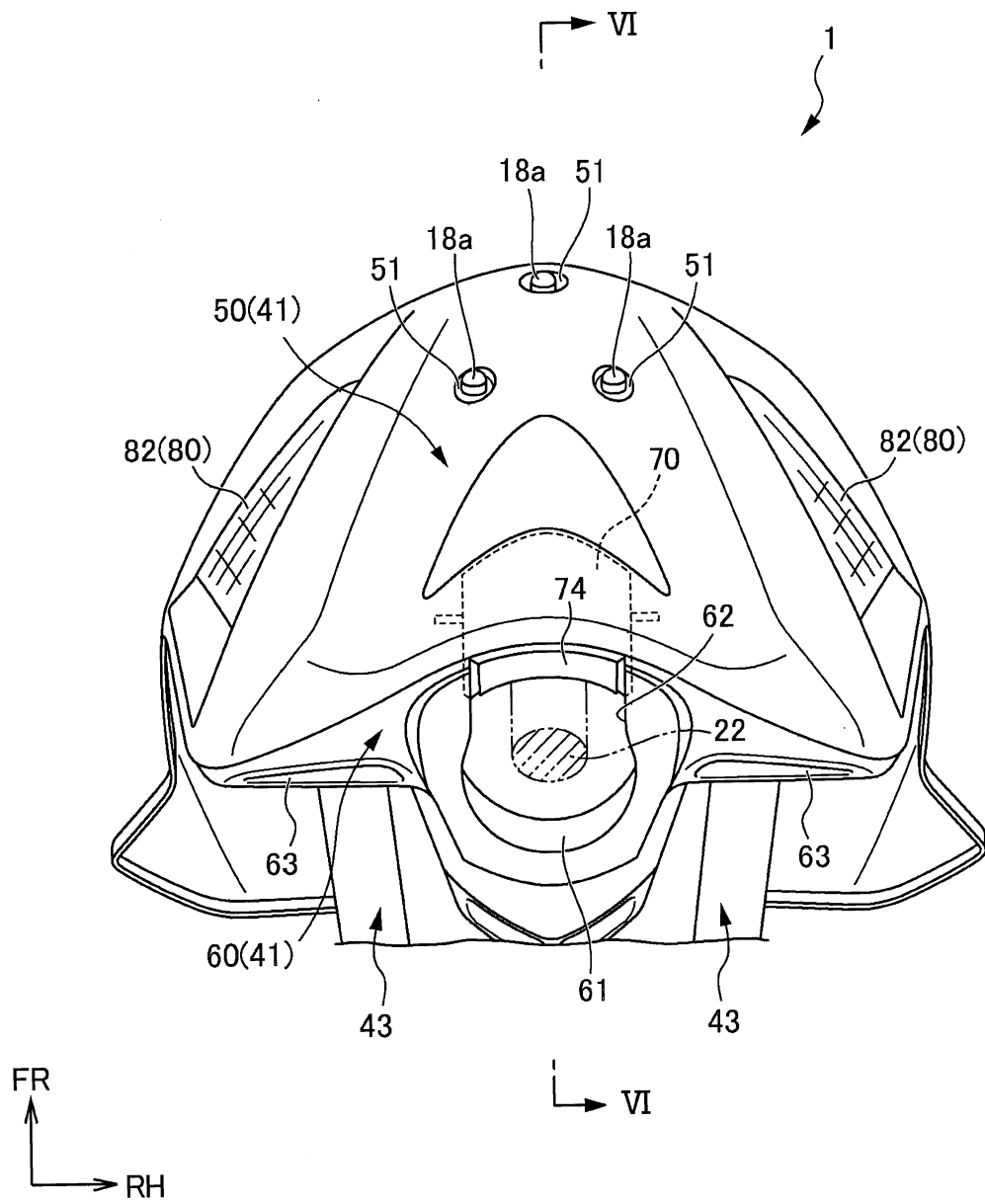


FIG. 5

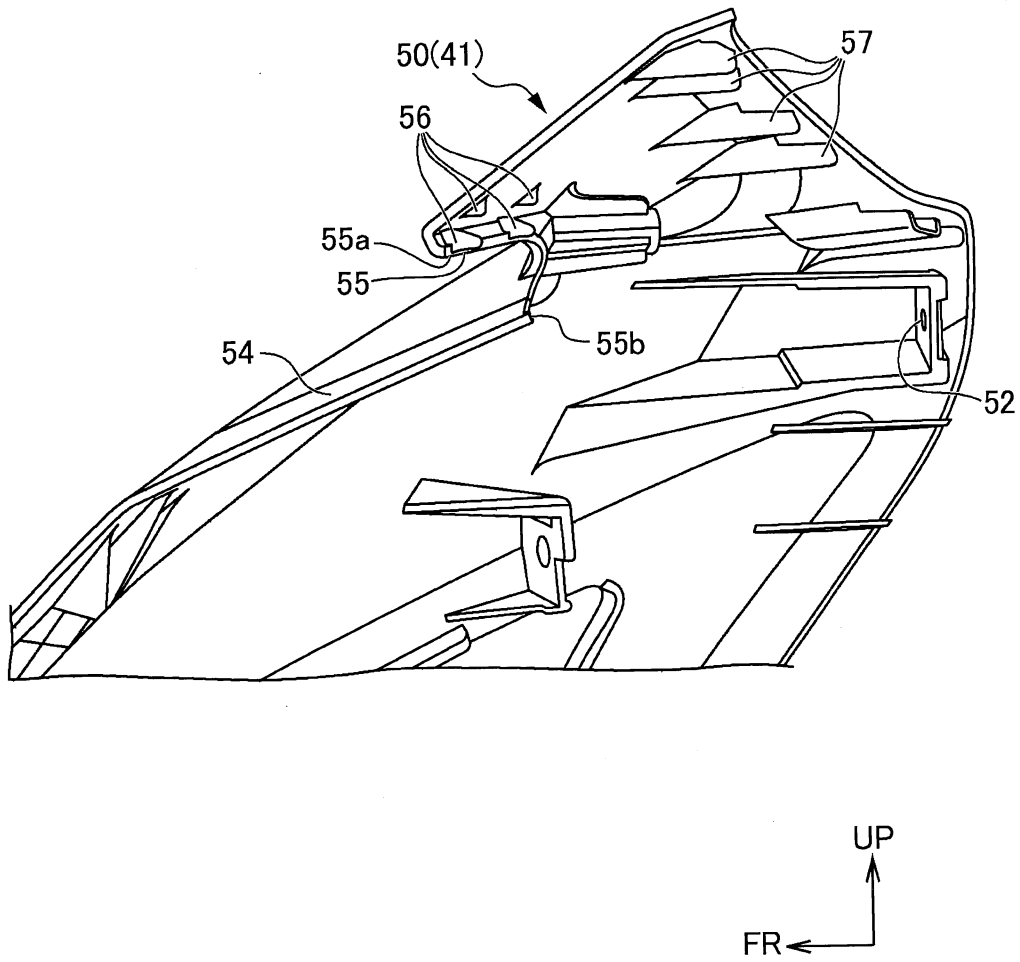


FIG. 6

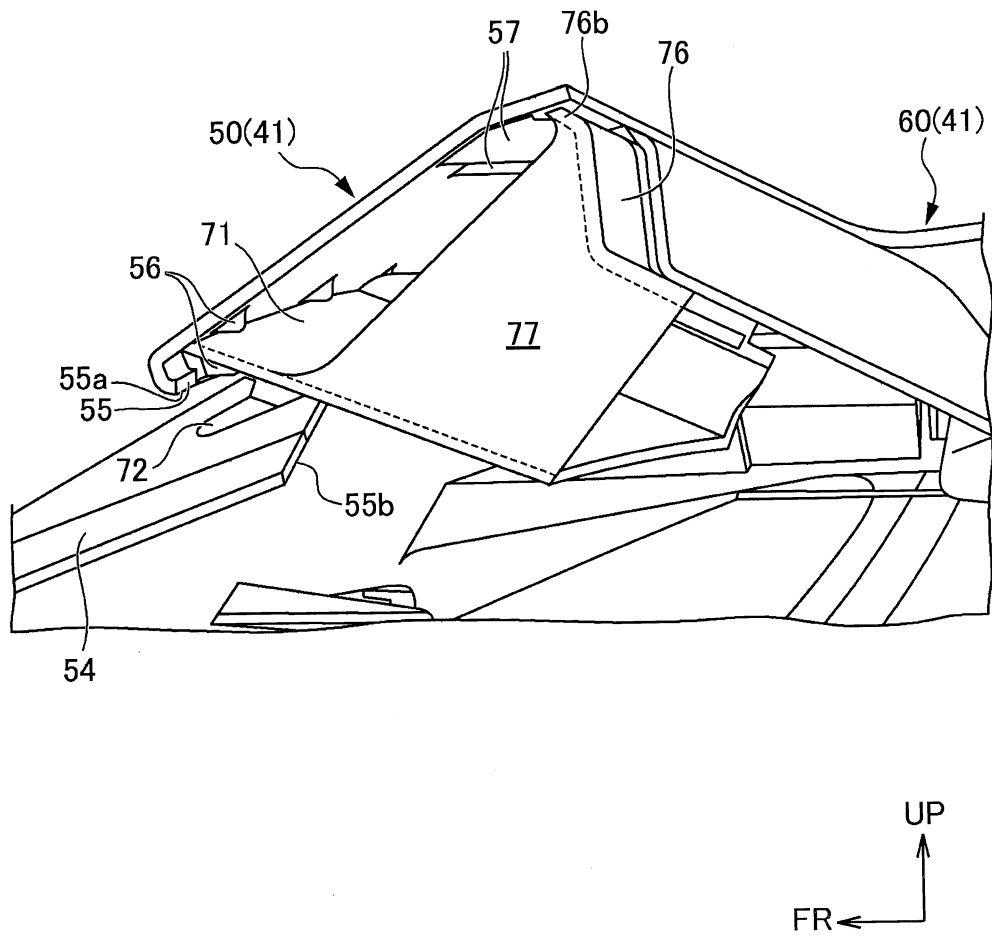


FIG. 7

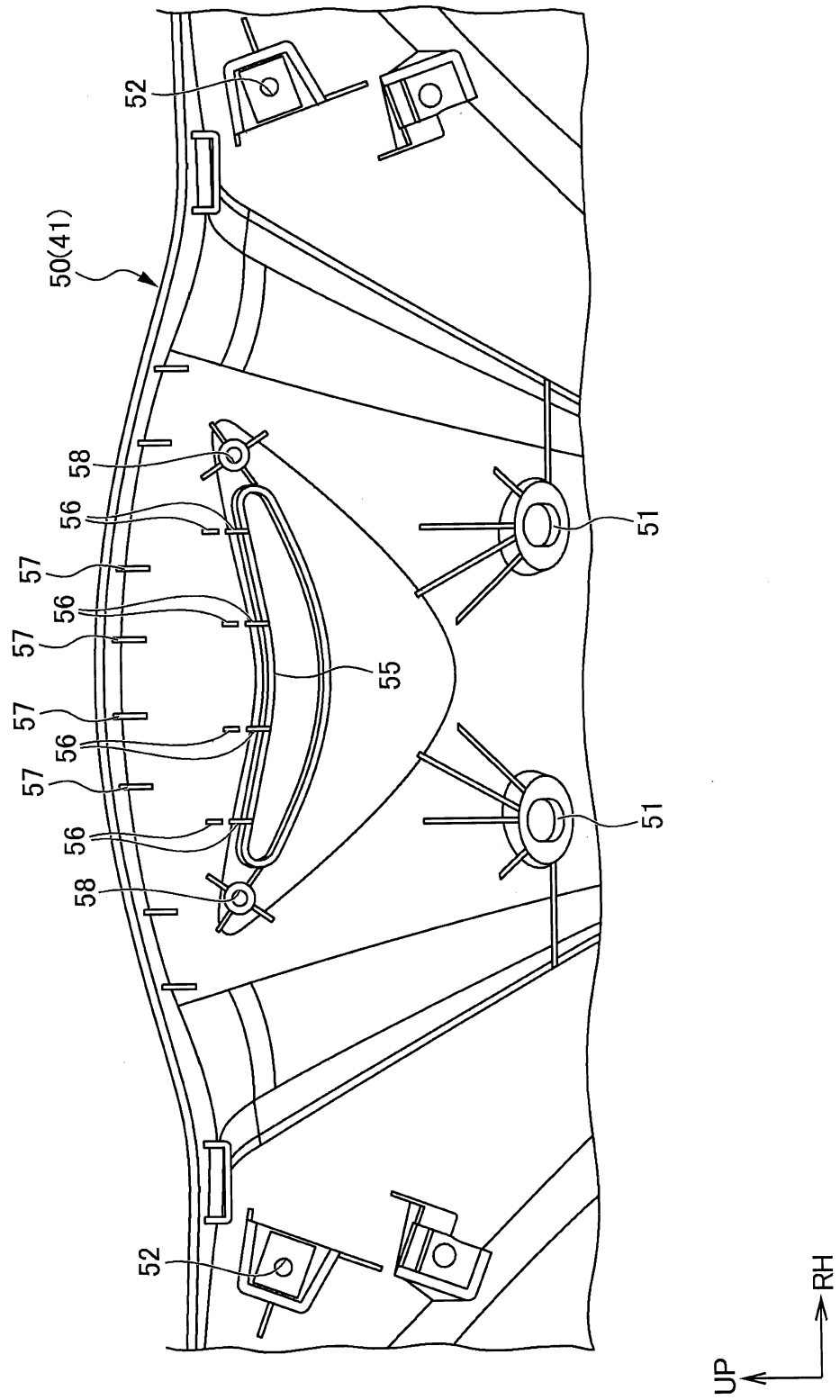


FIG. 8

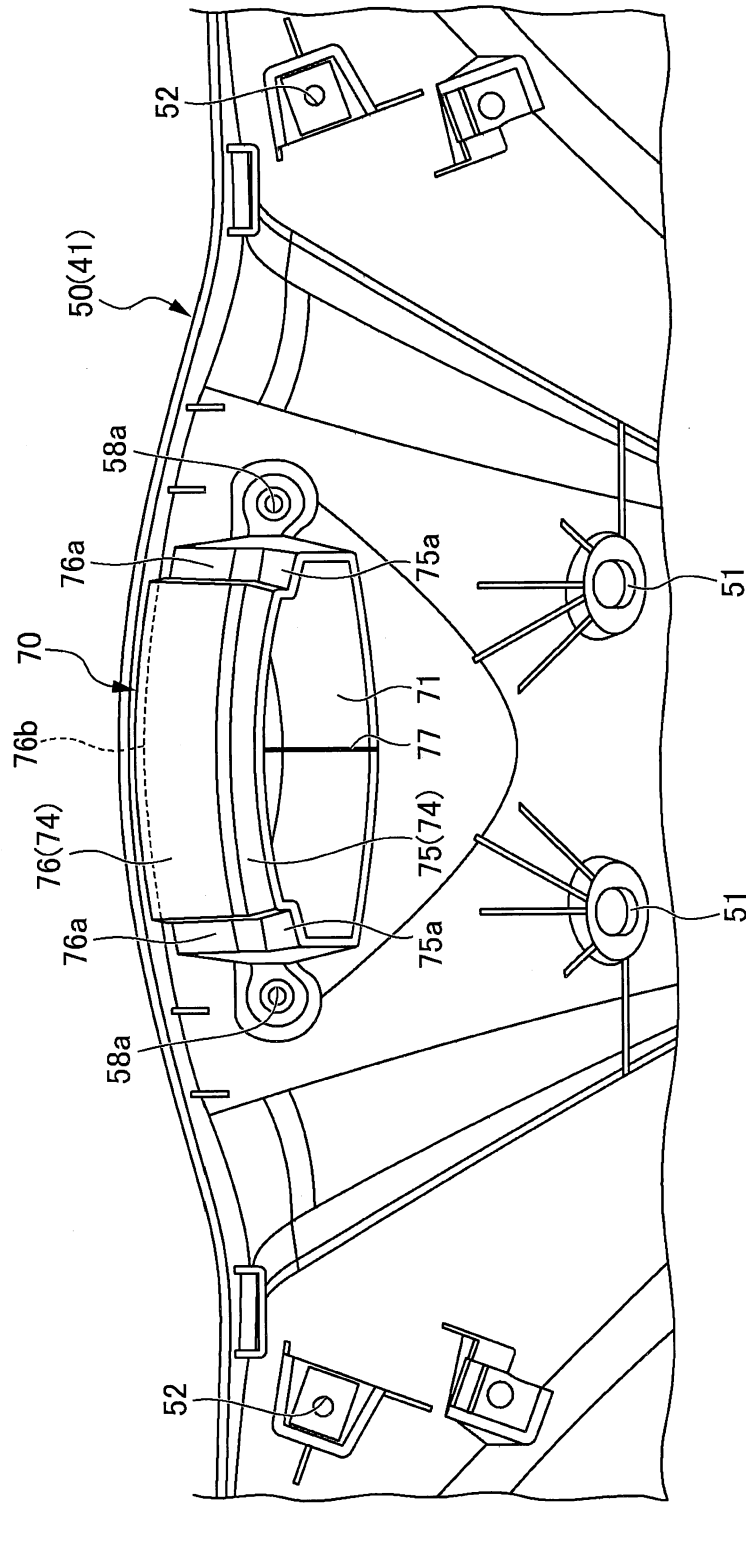


FIG. 9

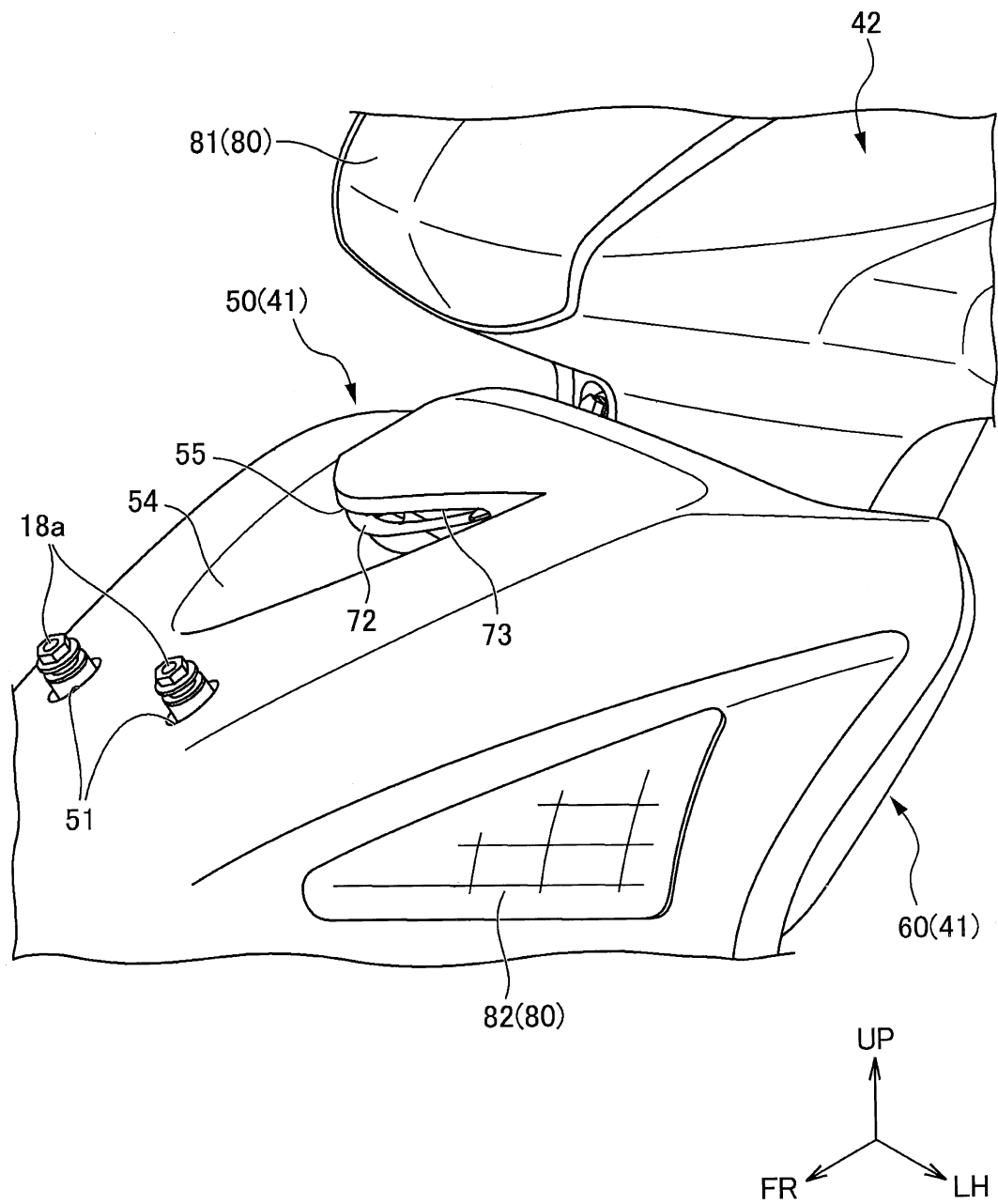


FIG. 10

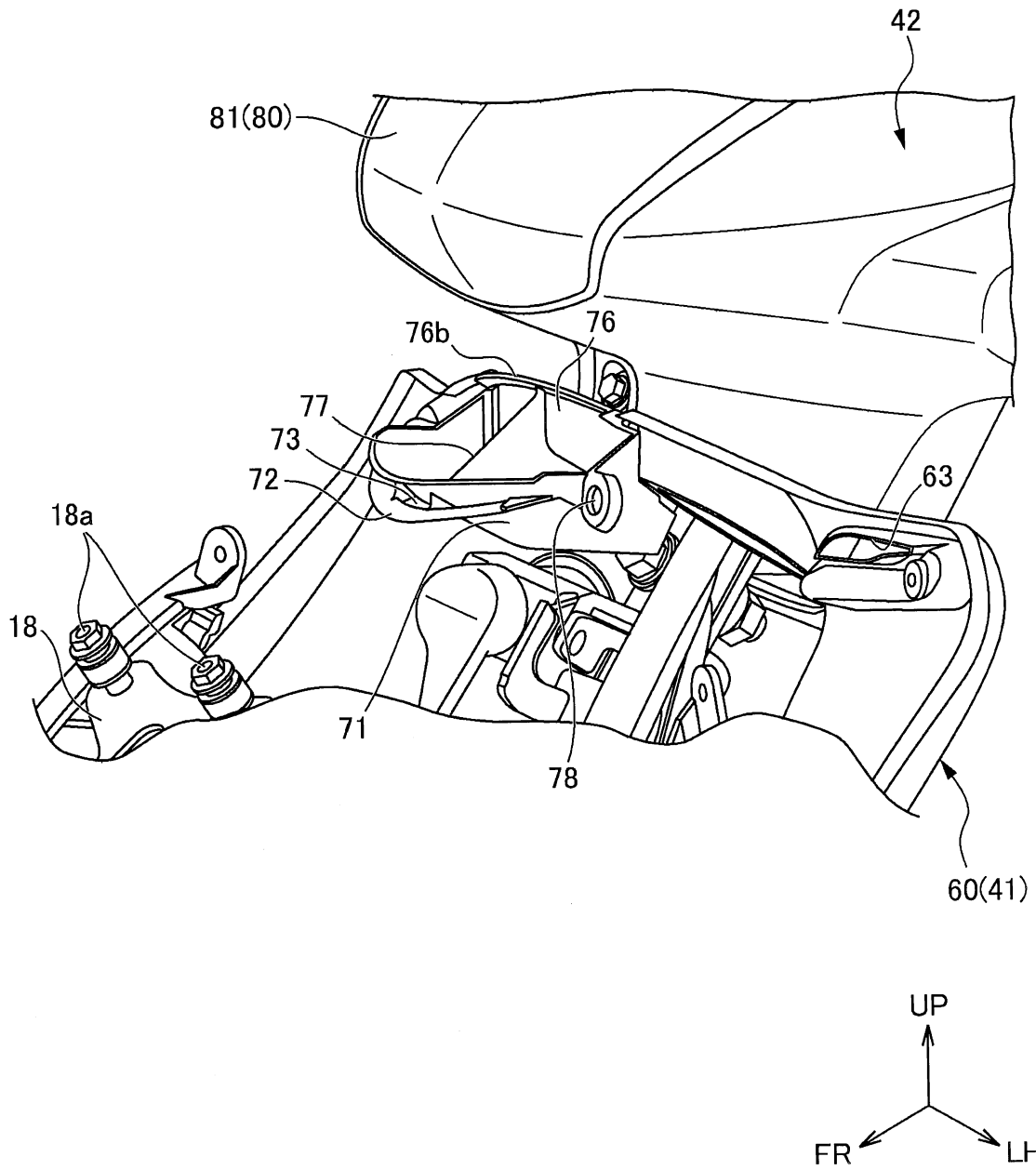


FIG. 11

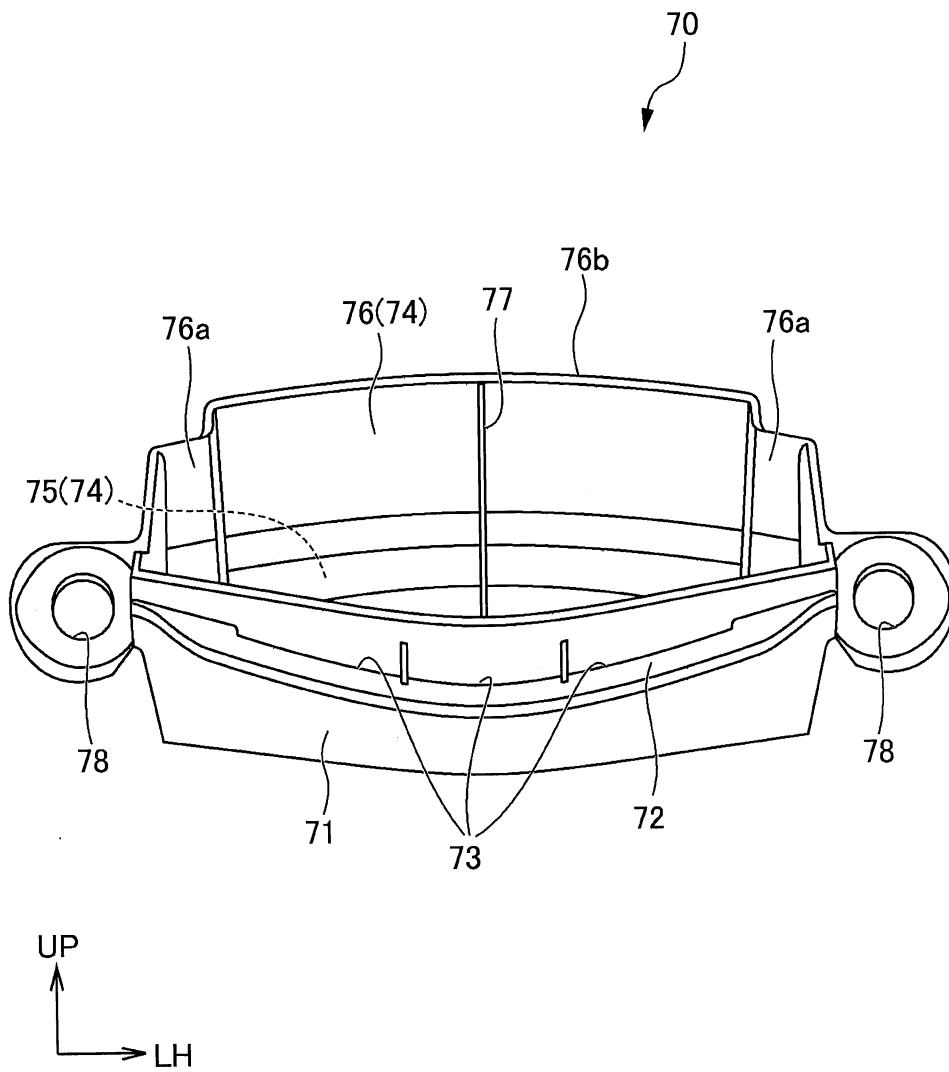


FIG. 12

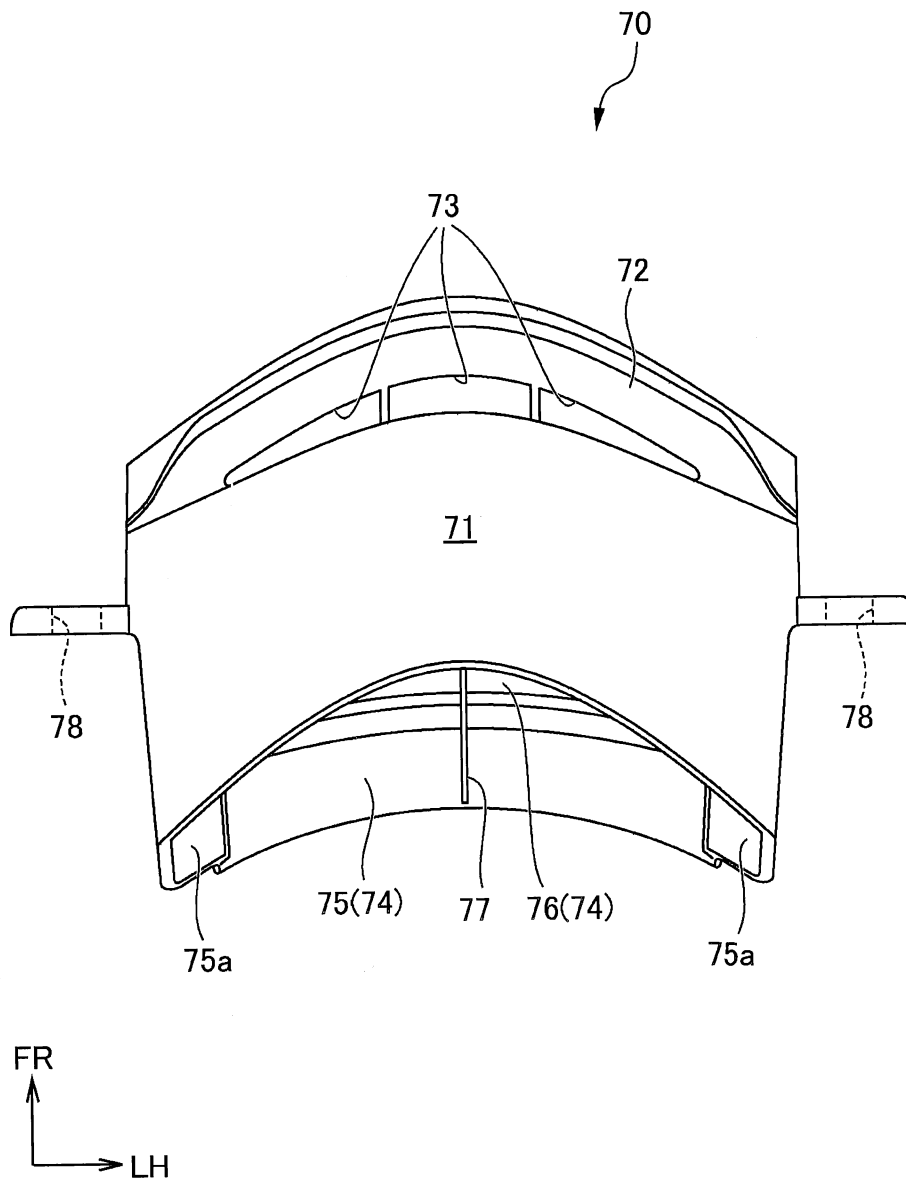


FIG. 13

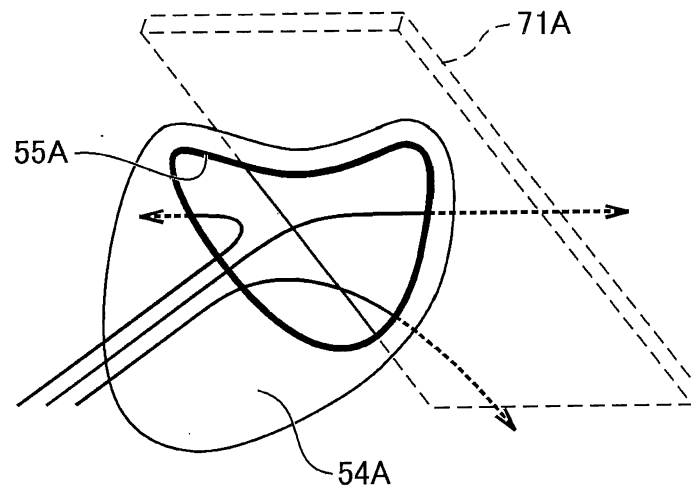


FIG. 14

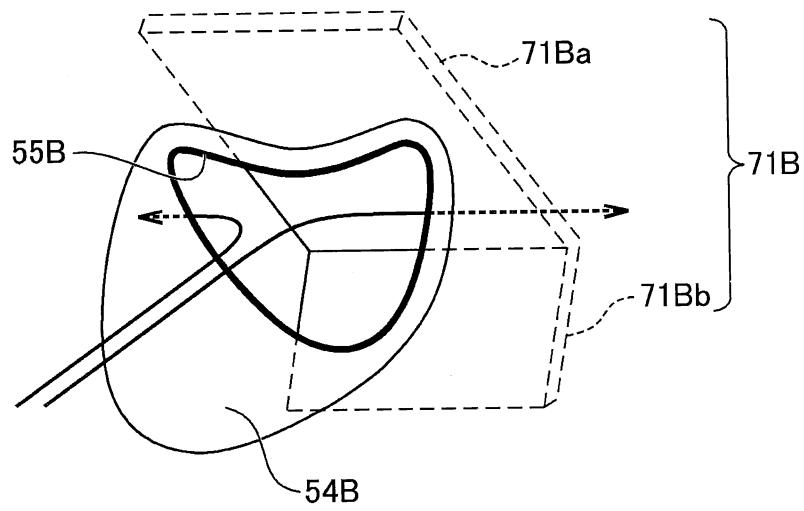


FIG. 15

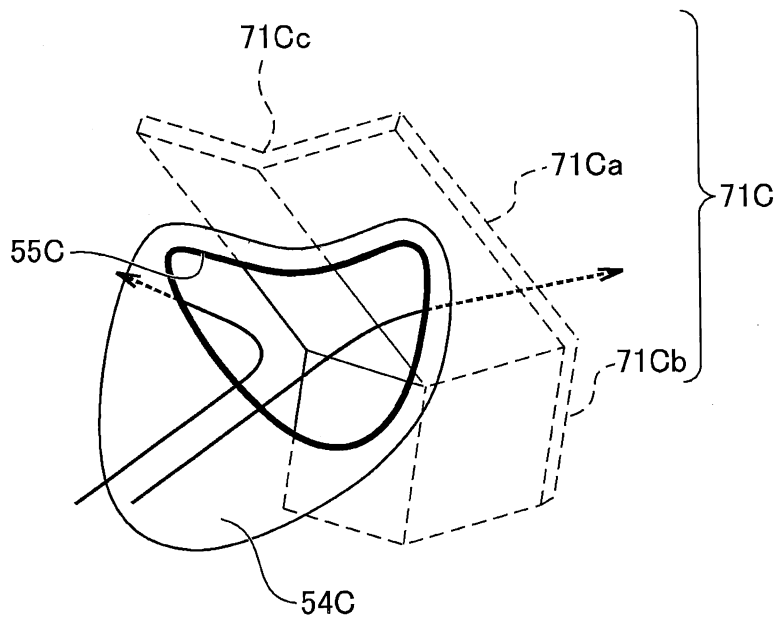


FIG. 16

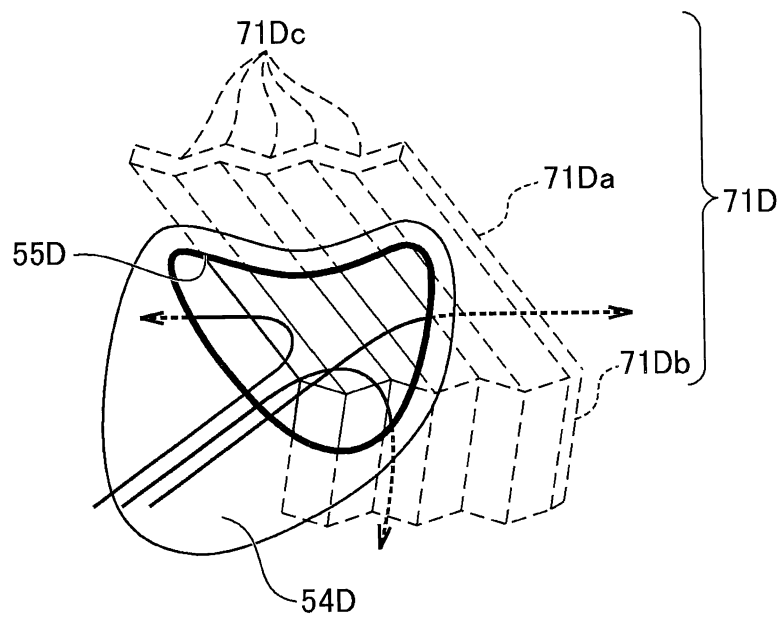
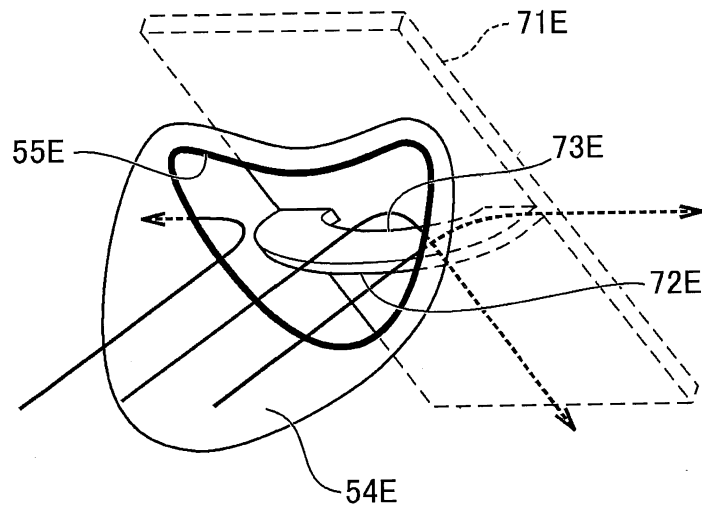


FIG. 17

**FIG. 18**