



(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) 

1-0019701

(51)⁷ **B62J 17/00, B62K 11/00**

(13) **B**

(21) 1-2007-00571

(22) 15.03.2007

(30) 2006-116524 20.04.2006 JP

(45) 25.09.2018 366

(43) 25.10.2007 235

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

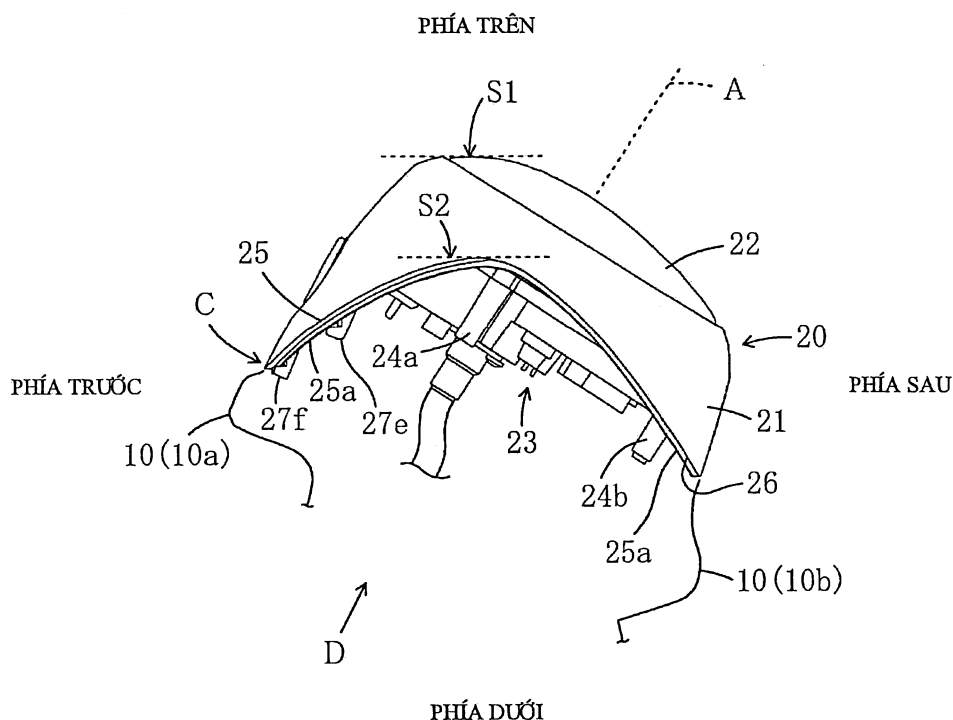
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Masafumi Shimizu (JP)

(74) Công ty Cổ phần Sở hữu công nghiệp INVESTIP (INVESTIP)

(54) **PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU NGỒI CHÂN ĐỂ HAI BÊN**

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có tấm che tay lái để che tay lái và cụm đồng hồ đo được lắp vào tấm che tay lái và bao gồm bề mặt bên kéo dài lên phía trên từ bề mặt phía trên của tấm che tay lái và thấu kính che cụm đồng hồ đo được tạo ra trên phần phía trên của bề mặt bên và có đầu phía trên được định vị về phía trên đầu phía trên tấm che tay lái nhằm khắc phục khả năng được nhìn thấy kém đối với cụm đồng hồ đo và quy trình lắp ráp tay lái khó khăn.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên và cụ thể hơn là đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó cụm đồng hồ đo được lắp vào tay lái.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, cụm đồng hồ đo bao gồm đồng hồ đo tốc độ và các đồng hồ khác được lắp vào tay lái. Ví dụ, theo công nghệ được nêu trong JP-UM-B-4-2149, khay lắp ráp liền khối và đồng hồ đo được lắp vào phần phía trên của tay lái. Khay lắp ráp và đồng hồ được tạo ra như một cụm liên kết và khi đó nhằm đảm bảo độ bền lắp ráp không cần sử dụng giá đỡ hoặc dạng tương tự, tấm che tay lái và tay lái được liên kết với nhau và tay lái và đồng hồ đo được liên kết với nhau.

Tuy nhiên, trong JP-UM-B-4-2149, đồng hồ và tấm che được tạo ra như một cụm liên kết. Kết quả là, khi người lái xe hướng hướng nhìn của anh ta/chị ta theo hướng tay lái, không phải trong mọi trường hợp, người lái xe có thể nhìn thấy ngay đồng hồ đo. Ngoài ra, tấm che trước được lắp vào tay lái, khi đó thấu kính và đồng hồ được lắp vào tấm che trước và tiếp theo là tấm che sau được lắp vào đồng hồ đo và tay lái. Kết quả là, khó tạo ra được khoảng không gian thao tác cần thiết để thực hiện các thao tác lắp ráp và quá trình lắp ráp bị phức tạp hóa.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được đề xuất nhằm giải quyết các vấn đề nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm tay lái có thể được lắp một cách dễ dàng và cụm đồng hồ có khả năng được nhìn thấy ưu việt.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế bao gồm tấm che tay lái để che tay lái; và cụm đồng hồ được lắp vào tấm che tay lái. Cụm đồng hồ bao gồm bề mặt bên kéo dài lên phía trên từ bề mặt phía trên của tấm che tay lái và thấu kính che

đồng hồ đo được tạo ra ở phần phía trên của bề mặt bên và có đầu phía trên được bố trí bên trên đầu phía trên của tấm che tay lái.

Lưu ý rằng, chỉ cần bề mặt phía trên của tấm che tay lái là bề mặt trên tấm che tay lái được bố trí ở phần phía trên của thân phương tiện giao thông và cụm đồng hồ đo nhô lên từ bề mặt phía trên này. Do đó, là kết quả của việc chấp nhận kết cấu, trong đó cụm đồng hồ đo nhô lên phía trên từ bề mặt phía trên của tấm che tay lái, khi người lái xe hướng nhìn của anh ta/chị ta theo hướng của tấm che tay lái, anh ta/chị ta có thể nhìn thấy ngay cụm đồng hồ đo và như vậy là khả năng được nhìn thấy được cải thiện.

Ngoài ra, kết cấu có thể được chấp nhận, trong đó phần phía trên của cụm đồng hồ đo được bố trí xa với phía sau của thân xe máy hơn so với phần phía dưới của cụm đồng hồ đo. Cụ thể hơn, cụm đồng hồ đo có thể nhô về phía sau của thân phương tiện giao thông từ bề mặt phía trên của tấm che tay lái, nhờ đó để định hướng phần phía trên của cụm đồng hồ đo về phía hướng đầu người lái xe. Theo đó, phần phía trên của cụm đồng hồ đo (phần được tạo ra có thấu kính cho phép các đồng hồ đo được nhìn thấy) có thể được quan sát cách dễ dàng hơn.

Hơn nữa, cụm đồng hồ đo có thể được bố trí sao cho hướng trong đó cụm đồng hồ đo kéo dài song song với hướng mà theo đó trục lái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên kéo dài. Cụ thể hơn, trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, hướng trong đó phương tiện giao thông chuyển động được xác định bởi sự di chuyển quay của tay lái được truyền đến bánh trước, ván trượt hoặc dạng tương tự. Kết quả là, tay lái được nối với trục lái. Thông thường, đầu phía dưới của trục lái được bố trí ở phía trước của thân phương tiện giao thông và đầu phía trên của trục lái được bố trí ở phía sau của thân phương tiện giao thông sao cho trục lái nghiêng về phía sau của thân phương tiện giao thông.

Như vậy, góc nghiêng của trục lái so với phương nằm ngang là tương đối gần với góc nghiêng của hướng hướng nhìn của người lái xe khi anh ta/chị ta nhìn theo hướng tay lái so với phương nằm ngang. Kết quả là, nếu hướng kéo dài của cụm đồng hồ đo được xác định là cùng hướng với hướng kéo dài của trục lái, các hướng nhô của trục lái và cụm đồng hồ đo mà song song để cho phép tay lái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai

bên tạo được ấn tượng về sự liên khối trong thiết kế và cho phép đảm bảo được khả năng được nhìn thấy ưu việt.

Ngoài ra, theo sáng chế, chỉ cần đầu phía trên của thấu kính được bố trí về phía trên đầu phía trên của tấm che tay lái đảm bảo khả năng được nhìn thấy ưu việt được duy trì. Tuy nhiên, miễn là tương quan vị trí này có được, vị trí của đầu phía trên của thấu kính có thể được cải biến. Ví dụ, nếu kết cấu được chấp nhận, trong đó tâm điểm của thấu kính được bố trí phía trên đầu phía trên của tấm che tay lái, có thể đảm bảo khả năng được nhìn thấy còn tuyệt vời hơn.

Theo phương án được ưu tiên, tấm che tay lái bao gồm tấm che trước được bố trí về phía trước của thân phương tiện giao thông và tấm che sau được bố trí về phía sau của thân phương tiện giao thông. Tấm che trước hoặc tấm che sau bao gồm phần lắp ráp được sử dụng để lắp cụm đồng hồ đo.

Theo một phương án được ưu tiên khác, phần lắp ráp được tạo ra sao cho việc lắp cụm đồng hồ đo có thể được tiến hành từ phía trong tấm che tay lái.

Theo một phương án được ưu tiên khác nữa, bề mặt nối tiếp phía cụm đồng hồ đo được định hướng theo hướng nhất định, được tạo ra ở đầu phía dưới của bề mặt bên và bề mặt nối tiếp phía tấm che được tạo ra hoặc trên tấm che trước hoặc trên tấm che sau. Bề mặt nối tiếp phía tấm che nhìn chung là có hình dạng giống như bề mặt nối tiếp phía cụm đồng hồ đo. Bề mặt nối tiếp phía tấm che mà song song với hướng di chuyển của tấm che trước và tấm che sau khi các tấm che được liên kết.

Theo một phương án được ưu tiên khác, bề mặt nối tiếp phía cụm đồng hồ đo và bề mặt nối tiếp phía tấm che mà song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông khi tấm che trước và tấm che sau ở trạng thái liên kết.

Ngoài ra, phương pháp lắp ráp để lắp tay lái, trong đó cụm đồng hồ đo và tấm che tay lái bao gồm tấm che tay lái thứ nhất và tấm che tay lái thứ hai được lắp vào tay lái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được tạo ra. Phương pháp lắp ráp bao gồm: tạo bề mặt nối tiếp thứ nhất và bề mặt nối tiếp thứ hai trên đầu phía dưới của cụm đồng hồ đo, bề mặt nối tiếp thứ nhất tạo đường biên với tấm che tay lái thứ nhất và bề mặt nối tiếp thứ hai tạo đường biên với tấm che tay lái thứ hai; tạo bề mặt nối tiếp phía tấm che đối diện với bề mặt nối tiếp thứ hai trên tấm che tay lái thứ hai; lắp cụm đồng hồ đo vào

tấm che tay lái thứ nhất trong khi bề mặt nối tiếp thứ nhất được liên kết với bề mặt phía trên của tấm che tay lái thứ nhất; lắp tấm che tay lái thứ nhất với cụm đồng hồ đo đã lắp vào tay lái; và di chuyển tấm che tay lái thứ hai theo hướng song song với bề mặt nối tiếp thứ hai trong khi bề mặt nối tiếp phía tấm che được đối diện với bề mặt nối tiếp thứ hai sao cho tấm che tay lái thứ hai được lắp vào tấm che tay lái thứ nhất.

Sáng chế cho phép việc lắp tay lái được tiến hành trong khi cụm đồng hồ đo được đặt trong trạng thái, trong đó nó nhô từ tấm che tay lái và tạo cụm đồng hồ đo có khả năng được nhìn thấy ưu việt. Ngoài ra, kết cấu có thể được chấp nhận, trong đó tấm che tay lái được ngăn thành các phần và cụm đồng hồ đo được lắp trước hết vào một trong số các tấm che này. Do đó, sáng chế đề xuất tấm che tay lái có thể được lắp và bảo dưỡng một cách dễ dàng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ từ phía trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên;

Fig.2 là hình vẽ cạnh thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên;

Fig.3 là hình vẽ nhìn theo trục A từ phía trên thể hiện tấm che tay lái;

Fig.4 là hình vẽ từ phía trên thể hiện tấm che trước;

Fig.5 là hình vẽ từ phía sau thể hiện tấm che trước;

Fig.6 là hình vẽ từ bên trái thể hiện tấm che trước được thể hiện trên Fig.5;

Fig.7 là hình vẽ từ phía trên thể hiện tấm che sau;

Fig.8 là hình vẽ từ phía sau thể hiện tấm che sau;

Fig.9 là hình vẽ từ bên trái thể hiện tấm che sau được thể hiện trên Fig.8;

Fig.10 là hình vẽ từ bên trái thể hiện cụm đồng hồ đo được lắp vào tấm che tay lái;

Fig.11 là hình vẽ từ phía dưới thể hiện cụm đồng hồ đo của phương tiện giao thông; và

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường E-E trên Fig.11.

Mô tả chi tiết sáng chế

Phương án tốt nhất thực hiện sáng chế

Sau đây, một phương án theo sáng chế sẽ được mô tả theo thứ tự sau trong khi tham chiếu đến các hình vẽ kèm theo. Lưu ý rằng, sáng chế không bị giới hạn bởi các phương án.

- (1) Kết cấu của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên
- (2) Kết cấu của tấm che tay lái
- (3) Kết cấu của cụm đồng hồ đo
- (4) Cơ cấu lắp ráp tay lái
- (5) Các phương án khác

(1) Kết cấu của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên

Fig.1 thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án của sáng chế khi nhìn từ bề mặt trước của nó và Fig.2 thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án của sáng chế khi nhìn từ bề mặt bên trái của nó. Lưu ý rằng, khi các hướng được đề cập trong phần mô tả này, các hướng như được nhìn từ vị trí người lái xe ngồi trên phương tiện giao thông được sử dụng. Hướng trước-sau tương ứng với hướng chuyển động của xe máy trên mặt phẳng song song với phương nằm ngang, hướng trái-phải tương ứng với bên trái và bên phải của người lái xe và hướng trên-dưới tương ứng với phương thẳng đứng.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án này được đề xuất có tay lái 1 ở phần trước và phần phía trên của nó. Tay lái 1 được che bởi tấm che tay lái 10. Ngoài ra, cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào giữa phần phía trên của tấm che tay lái 10. Cụm đồng hồ đo 20 có vùng bao quanh phía ngoài có hình dạng nhìn chung là hình ống, và thấu kính 22 được tạo ra ở phần phía trên của nó. Cụ thể hơn, cụm đồng hồ đo 20 bao gồm bề mặt bên làm bằng nhựa 21 và cơ cấu đồng hồ đo bao gồm các đồng hồ đo như đồng hồ đo tốc độ và thấu kính 22 được lắp vào bề mặt trong của cụm đồng hồ đo 20. Kết quả là, cụm đồng hồ đo 20 có kết cấu, trong đó thấu kính 22 nhô ra phía ngoài từ phần phía trên của cụm đồng hồ đo 20. Thấu kính 22 được làm từ vật liệu trong suốt. Có thể nhìn thấy phía bên trong thấu kính 22.

Lưu ý rằng, bề mặt bên 21 kéo dài theo hướng lên phía trên từ bề mặt phía trên 11 của tấm che tay lái 10 để kéo dài theo mặt phẳng thẳng đứng mà kéo dài theo phương thẳng đứng. Tuy nhiên, không nhất thiết là bề mặt bên 21 phải kéo dài theo mặt phẳng thẳng đứng và bề mặt bên 21 có thể nghiêng so với mặt phẳng thẳng đứng có độ nghiêng trong khoảng

90°. Ngoài ra, phần nổi đầu phía trên của bề mặt bên 21 và thấu kính 22 được tạo ra như là bề mặt uốn cong là mặt bao.

Hơn nữa, đầu phía dưới của cụm đồng hồ đo 20 được cắt để nhìn chung là có hình dạng giống như bề mặt phía trên 11 của tấm che tay lái 10. Cụm đồng hồ đo 20 được lắp sao cho nó nhô từ bề mặt phía trên 11 của tấm che tay lái 10. Do đó, khi người điều khiển phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên nhìn theo hướng của tấm che tay lái 10, thấu kính 22 được bố trí ở phần phía trên của cụm đồng hồ đo 20 hiện ra nâng lên từ tấm che tay lái 10. Ngoài ra, kết quả của việc sử dụng kết cấu, trong đó cụm đồng hồ đo 20 nhô từ bề mặt phía trên 11 của tấm che tay lái 10, có thể định vị cụm đồng hồ đo 20 gần với hướng nhìn của người lái xe mà không cần phải nâng tấm che tay lái 10 lên phía trên. Như vậy, có thể đảm bảo khả năng được nhìn thấy rất tốt trong khi giữ được phần nhô ra phía trước là nhỏ.

Hơn nữa, theo phương án này, hướng mà theo đó cụm đồng hồ đo 20 nhô ra là hướng lên phía trên và về phía sau từ phía trước của phương tiện giao thông. Nói cách khác, trục A đi qua tâm của hình trụ được bao quanh bởi bề mặt bên 21 của cụm đồng hồ đo 20 được bố trí nghiêng với phía sau so với hướng lên-xuống và kéo dài song song với hướng kéo dài của trục lái B truyền vận hành tay lái 1 vào bánh trước. Fig.3 thể hiện tấm che tay lái 10 khi nhìn từ hướng song song với trục A. Trục A là gần như là cùng hướng với hướng nhìn của người điều khiển yên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Do đó, thấu kính 22 của cụm đồng hồ đo 20 có thể nhìn thấy ngay nếu người lái xe chuyển hướng nhìn của anh ta/chị ta. Ngoài ra, đồng hồ có thể thấy được bằng cách nhìn theo hướng nói chung là vuông góc ở bề mặt trên thấu kính 22, trên đó đồng hồ được lắp vào. Kết quả là, cụm đồng hồ đo 20 có kết cấu như trên có khả năng được nhìn thấy ưu việt.

Hơn nữa, theo phương án này, tấm che tay lái 10 được tạo ra bằng cách nối hai phần theo hướng trước-sau và như được mô tả sau, cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che sau. Do đó, khi tấm che tay lái được lắp, đầu tiên, cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che sau, sau đó tấm che sau có cụm đồng hồ đo 20 đã được lắp này được lắp vào tay lái 1 và cuối cùng tấm che trước được lắp vào. Quy trình thao tác này được sử dụng để lắp tay lái.

Do đó, việc lắp cụm đồng hồ đo 20 và tấm che tay lái 10 có thể được tiến hành một cách cực kỳ dễ dàng. Ngoài ra, khi việc lắp ráp này được thực hiện trên các dây cáp được

tạo ra phía trong tấm che tay lái 10, việc này có thể được thực hiện bằng cách chỉ tháo ngay tấm che trước. Như vậy, khoảng không gian thực hiện việc lắp ráp cực lớn có thể được tạo ra mà không phải tiến hành việc tháo ở quy mô lớn.

Ngoài ra, theo phương án này, vì cụm đồng hồ đo 20 và tấm che tay lái 10 được kết cấu như là các thành phần riêng biệt, cụm đồng hồ đo 20 và tấm che tay lái 10 có thể được tạo ra với các màu sắc khác nhau. Kết quả là, dễ dàng tạo ra các sự kết hợp màu khác nhau. Ngoài ra, dễ dàng cải biến kiểu dáng của cụm đồng hồ đo 20 hoặc tấm che tay lái 10 và các thay đổi như các cải biến kiểu dáng nhỏ là dễ dàng đối với mỗi khu vực tiêu thụ hoặc dạng tương tự.

(2) Kết cấu của tấm che tay lái

Tiếp theo, kết cấu của tấm che tay lái 10 sẽ được mô chi tiết hơn. Theo phương án này, tấm che tay lái 10 bao gồm tấm che trước 10a và tấm che sau 10b. Fig.4 là hình vẽ từ phía trên thể hiện tấm che trước. Fig.5 là hình vẽ từ phía sau thể hiện tấm che trước 10a. Fig.6 là hình vẽ từ bên trái thể hiện tấm che trước được thể hiện trên Fig.5. Fig.7 là hình vẽ từ phía trên thể hiện tấm che sau 10b. Fig.8 là hình vẽ từ phía sau thể hiện tấm che sau 10b. Fig.9 là hình vẽ bề mặt từ bên trái thể hiện tấm che sau 10b được thể hiện trên Fig.8.

Các kết cấu tấm che trước 10a gần như là nửa tấm che tay lái 10 ở phía trước phương tiện giao thông và kéo dài sang bên trái và sang bên phải phương tiện giao thông để che phần lớn tay lái 1, ngoại trừ phần tay nắm. Ngoài ra, tấm che trước 10a nhô xa nhất về phía trước ở phần nói chung là trung tâm theo hướng trái-phải và hướng lên-xuống và bề mặt của tấm che trước 10a được tạo ra ở vị trí phía trên phần nhô nêu trên kéo dài lên phía trên từ phía trước ra phía sau phương tiện giao thông. Bề mặt này tạo bề mặt phía trên 11 của tấm che tay lái 10. Ngoài ra, bề mặt của tấm che trước 10a được tạo ra ở vị trí về phía dưới phần nhô kéo dài xuống phía dưới từ phía trước ra phía sau của phương tiện giao thông.

Các phần lắp ráp từ 12a đến 12f được tạo ra ở phía sau của tấm che trước 10a của phương tiện giao thông và được sử dụng để gắn chặt tấm che trước 10a vào tấm che sau 10b bằng cách sử dụng các vít. Lỗ được tạo ra trong từng phần lắp ráp từ 12a đến 12f được sử dụng để gắn chặt tấm che trước 10a và tấm che sau 10b với nhau bằng cách sử dụng các vít. Lưu ý rằng, theo phương án này, tấm che trước 10a không được tạo ra có phần được

gắn chặt bằng cách bắt vít vào cụm đồng hồ đo 20. Như vậy, về mối quan hệ của tấm che trước 10a và các phần tạo kết cấu tay lái, tấm che trước 10a chỉ được tạo ra với phần lắp vào tấm che sau 10b. Do đó, nếu các vít được tháo ra, có thể chỉ tháo tấm che trước 10a ra khỏi các phần tạo nên cơ cấu tay lái.

Khắc mà lõm về phía trước, được tạo ra ở phần trung tâm trên bề mặt phía trên 11 của tấm che trước 10a. Mép phía sau của khắc này tạo bề mặt nối tiếp 13. Bề mặt nối tiếp 13 được tạo ra để đối diện với bề mặt nối tiếp (bề mặt nối tiếp 25 ở phía cụm đồng hồ đo 20), sẽ được mô tả sau đây, được tạo ra ở đầu phía dưới của cụm đồng hồ đo 20. Bề mặt nối tiếp 13 được tạo ra để mở rộng từ phía trước phương tiện giao thông về phía sau và từ giữa sang các mép bên trái và bên phải. Ngoài ra, bề mặt nối tiếp 13 kéo dài từ phía trước về phía sau của phương tiện giao thông được tạo ra kéo dài từ phía dưới lên phía trên.

Ngoài ra, bề mặt ở phía trên phương tiện giao thông của bề mặt nối tiếp 13 được tạo ra mà song song với hướng chuyển động của phương tiện giao thông. Do đó, tấm che trước 10a có thể được di chuyển trong khi bề mặt nối tiếp 13 và bề mặt nối tiếp của cụm đồng hồ đo 20, sẽ được mô tả sau, được bố trí đối diện với nhau. Là kết quả của việc chấp nhận kết cấu này, khi tấm che trước 10a được lắp vào tấm che sau 10b, có thể đơn giản là trượt tấm che trước 10a theo hướng trước-sau của phương tiện giao thông nhằm thực hiện sự định vị khi lắp tấm che trước 10a vào tấm che sau 10b. Cụ thể hơn, tấm che trước 10a được di chuyển trong khi bề mặt nối tiếp của cụm đồng hồ đo 20 và bề mặt nối tiếp 13 đối diện với nhau cho đến khi tấm che trước 10a ghép khớp với tấm che sau 10b, nhờ đó các lỗ ren của các phần lắp ráp từ 12a đến 12f và các lỗ ren của tấm che sau 10b được liên kết với nhau.

Lưu ý rằng, các gờ từ 14a đến 14d được tạo ra trên tấm che trước 10a ở phía dưới bề mặt nối tiếp 13 nhằm cho phép định vị chắc chắn khi liên kết tấm che trước 10a với tấm che sau 10b và nhằm ngăn chặn sự di chuyển tương đối của cụm đồng hồ đo 20 và tấm che trước 10a theo hướng trên-dưới. Các gờ từ 14a đến 14d nhô theo dạng phiến mỏng ở phía dưới bề mặt nối tiếp 13 và kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện giao thông. Chiều dày của nhựa của phần dưới của bề mặt nối tiếp 13 giữa các gờ từ 14a đến 14d là gần như không đổi.

Do đó, các gờ được tạo ra trong phía dưới của cụm đồng hồ đo 20 có thể được lắp vào các phần lắp ráp từ 14e đến 14h được tạo ra giữa các gờ từ 14a đến 14d. Như vậy, khi

tấm che trước 10a và tấm che sau 10b được liên kết, có thể liên kết cả hai phần trong khi định vị chúng sao cho không có sự liên kết sai theo hướng trái-phải và hướng trên-dưới. Ngoài ra, các gờ của cụm đồng hồ đo 20 ăn khớp với phần dưới của bề mặt nối tiếp 13, nhờ đó cụm đồng hồ đo 20 và tấm che trước 10a được ngăn chặn khỏi sự di chuyển tương đối theo hướng trên-dưới.

Tấm che sau 10b có kết cấu là khoảng nửa tấm che tay lái 10 ở phía sau phương tiện giao thông và kéo dài sang bên trái và bên phải của phương tiện giao thông sao cho để che hầu hết tay lái 1, ngoại trừ phần tay nắm. Các bề mặt đầu theo hướng trên-dưới và hướng trái-phải của phương tiện giao thông được tạo ra để nhìn chung là có hình dạng giống như các bề mặt đầu theo hướng trên-dưới và hướng trái-phải của tấm che trước 10a. Tấm che sau 10b và tấm che trước 10a được liên kết để tạo tấm che tay lái để che hầu hết tay lái 1. Theo đó, hầu hết tay lái 1, ngoại trừ phần tay nắm có thể được che, cho phép thúc đẩy sản xuất với chi phí thấp vì không cần thiết, thường trong các trường hợp, phải thực hiện việc xử lý bề mặt cấp cao đối với phần lớn tay lái làm bằng kim loại.

Các phần lắp ráp từ 16a đến 16f được tạo ra ở phía trước phương tiện giao thông của tấm che sau 10b và được sử dụng để gắn chặt tấm che sau 10b vào tấm che trước 10a bằng cách sử dụng các vít. Lỗ được tạo ra trên từng phần lắp ráp từ 16a đến 16f được sử dụng để bắt chặt tấm che sau 10b và tấm che trước 10 với nhau bằng cách sử dụng các vít.

Tấm che sau 10b nhô xa nhất về phía sau về phía sau ở phần nói chung là trung tâm theo hướng trái-phải và hướng trên-dưới và bề mặt của tấm che sau 10b được tạo ra ở vị trí phía trên phần nhô nêu trên kéo dài lên phía trên từ phía sau ra phía trước của phương tiện giao thông. Bề mặt này tạo ra bề mặt trên 11 của tấm che tay lái 10. Đế 15 được tạo ra ở phần phía trên của phần nhô phía sau và được sử dụng để lắp cụm đồng hồ đo 20. Bề mặt nối tiếp 17 được liên kết với đầu dưới của cụm đồng hồ đo 20 được tạo ra quanh đế 15.

Ngoài ra, theo phương án này, các phần lắp ráp từ 15a đến 15c mà có chức năng như các lỗ ren được tạo ra ở ba vị trí trong đế 15. Theo đó, vấu, sẽ được mô tả sau, được tạo ra ở phần dưới của cụm đồng hồ đo 20 được liên kết và sau đó cụm đồng hồ đo 20 được bắt chặt vào đế 15 bằng cách sử dụng các vít trong khi đầu dưới của cụm đồng hồ đo 20 và bề mặt nối tiếp 17 đối diện với nhau.

Lưu ý rằng, lỗ 15e và các lỗ 15f, 15g được tạo ra trên đế 15. Lỗ 15e cho phép dây cáp kéo dài từ cụm đồng hồ đo 20 đi qua phía trước phương tiện giao thông và các lỗ 15f, 15g cho phép thực hiện vận hành các nút được tạo ra trên bề mặt dưới của cụm đồng hồ đo 20 và cái được sử dụng để thực hiện các kiểu điều chỉnh khác nhau. Do đó, nếu tấm che trước 10a được tháo ra khi tấm che sau 10 được lắp vào tay lái 1 và cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che sau 10b, có thể thực hiện các kiểu điều chỉnh khác nhau đối với cụm đồng hồ đo 20 qua các lỗ từ 15e đến 15g của đế 15 từ phía trước phương tiện giao thông.

Trên đế 15, như có thể thấy trên các hình vẽ từ Fig.7 đến Fig.9, cạnh của đế 15 ở phía trước phương tiện giao thông nghiêng sao cho để được định vị ở phía trên và cạnh của đế 15 ở phía sau phương tiện giao thông nghiêng sao cho được định vị ở phía dưới. Như vậy, các lỗ từ 15e đến 15g của đế 15 mở theo hướng lên phía trên và hướng xuống phía dưới của phương tiện giao thông khi nhìn từ phía trước phương tiện giao thông. Như vậy, có thể đảm bảo khả năng thao tác cực kỳ tốt khi các dạng điều chỉnh khác nhau được thực hiện như được nêu trên. Lưu ý rằng, theo phương án này, tấm che sau 10b được tạo ra có phần lắp ráp, không được thể hiện trên hình vẽ, để lắp tay lái 1 bằng cách sử dụng các vít hoặc dạng tương tự. Tấm che sau 10b được lắp vào tay lái 1 bằng cách sử dụng phần lắp ráp này.

(3) Kết cấu của cụm đồng hồ đo

Tiếp theo, kết cấu của cụm đồng hồ đo 20 sẽ được mô tả chi tiết. Fig.10 là hình vẽ từ bên trái thể hiện cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che tay lái 10. Fig.11 là hình vẽ thể hiện cụm đồng hồ đo 20 khi từ phía dưới (hướng D) của phương tiện giao thông. Lưu ý rằng, trên Fig.10, phần trước của tấm che trước 10a và phần sau của tấm che sau 10b ở phía dưới cụm đồng hồ đo 20 được thể hiện bằng đường nét liền. Cụm đồng hồ đo 20 được tạo ra có bề mặt bên 21 và thấu kính 22. Cụm đồng hồ đo 20 có hình dạng nhìn chung là hình ovan khi nhìn trên mặt cắt ngang vuông góc với trục giả định A ở tâm (vị trí của tâm trọng lực) của phần được bao quanh bởi phần bao quanh bên ngoài có hình dạng nhìn chung là hình ống được tạo ra bởi bề mặt bên 21.

Thấu kính 22 được lắp vào cơ cấu đồng hồ đo 23 bao gồm đồng hồ đo tốc độ và các đồng hồ đo tương tự. Cơ cấu đồng hồ đo 23 được lắp vào phía bên trong của bề mặt bên 21

có thấu kính 22 được lắp. Ngoài ra, các vấu lồi từ 24a đến 24c được tạo ra phía dưới cơ cấu đồng hồ đo 23. Các vấu lồi từ 24a đến 24c được tạo ra tương ứng ở các vị trí tương ứng với với các phần lắp ráp từ 15a đến 15c. Như được mô tả trên, từng vấu trong số các vấu lồi từ 24a đến 24c được liên kết và được bắt chặt vào từng phần lắp trong số các phần lắp ráp từ 15a đến 15c bằng cách sử dụng các vít, nhờ đó cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào đế 15.

Hơn nữa, khi cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào đế 15 và tấm che trước 10a được liên kết với tấm che sau 10b, bề mặt bên 21 kéo dài nói chung là theo hướng của trục A từ bề mặt phía trên 11 của tấm che tay lái 10. Do đó, cụm đồng hồ đo 20 nhô từ phía trên và phía trước tấm che tay lái 10 về phía sau. Ngoài ra, thấu kính 22 nhô về phía trên cụm đồng hồ đo 20 ở phần phía trên của bề mặt bên 21. Mép phía trên S1 của thấu kính 22 được định vị về phía trên mép phía trên S2 của bề mặt phía trên 11 khi cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che tay lái 10.

Như vậy, khi người lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên di chuyển hướng nhìn của anh ta/chị ta về hướng tay lái, thấu kính 22 của cụm đồng hồ đo 20 xuất hiện để nâng lên về phía trên và về phía người lái xe từ tấm che tay lái 10, cho phép người lái xe nhìn thấy ngay đồng hồ đo tốc độ và các đồng hồ tương tự phía trong thấu kính 22 khi di chuyển hướng nhìn của anh ta/chị ta. Kết quả là, cụm đồng hồ đo 20 được tạo ra mang lại khả năng được nhìn thấy cực tốt. Lưu ý rằng, theo phương án này, trục A được bố trí để kéo dài song song với trục lái B. Kết quả là, như được thể hiện trên Fig.2, phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được thiết kế để nghiêng theo một hướng như một cụm liên khối từ cụm đồng hồ đo 20 đến bánh trước qua tấm chắn chân 30. Theo đó, hướng nhìn ưu việt và ấn tượng về tính liên khối trong kiểu dáng có thể đạt được một cách đồng thời.

Ngoài ra, đầu dưới của cụm đồng hồ đo 20 được tạo ra tương thích với hình dạng của tấm che tay lái 10. Cụ thể hơn, cụm đồng hồ đo 20, đầu dưới được tạo ra để chuyển động từ phía dưới lên phía trên khi kéo dài từ phía trước ra phía sau. Đầu dưới được định vị ở điểm trên cùng trong vùng lân cận với vị trí, mà ở đó tấm che trước 10a và tấm che sau 10b liên kết với nhau. Về phía sau của điểm trên cùng này, đầu dưới được tạo ra kéo dài xuống phía dưới từ phía trên. Hơn nữa, trong cụm đồng hồ đo 20, đầu dưới này ở phía trên,

ở bên trái và bên phải và khi đó đầu dưới này kéo dài xuống phía dưới khi nó chuyển động từ phía bên trái và phía bên phải vào tâm.

Hình dạng của đầu dưới của cụm đồng hồ đo 20 như được mô tả trên là hình dạng tương thích với bề mặt phía trên 11 của tấm che tay lái 10. Bề mặt nối tiếp 25 đối diện với bề mặt nối tiếp 13 và bề mặt nối tiếp 26 đối diện với bề mặt nối tiếp 17 được tạo ra ở đầu dưới của cụm đồng hồ đo 20.

Bề mặt nối tiếp 25 được tạo ra sao cho để tương ứng với bề mặt phía trên của bề mặt nối tiếp 13 của tấm che trước 10a, và bề mặt phía dưới của bề mặt nối tiếp 25 được tạo ra để song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông. Cụ thể hơn, bề mặt nối tiếp 25 được tạo ra sao cho khi cụm đồng hồ đo 20 được cắt theo mặt cắt ngang được chọn mà song song với hướng trên-dưới/hướng trước-sau, phía dưới của bề mặt nối tiếp 25 có chiều sâu có độ dài nhất định mà song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông. Ví dụ, Fig.12 là hình vẽ mặt cắt ngang được phóng to thể hiện khi vùng lân cận của mũi tên C được thể hiện trên Fig.10 được cắt theo mặt phẳng song song với hướng trên-dưới/hướng trước sau (mặt cắt ngang E-E trên Fig.11). Như có thể thấy từ ví dụ trên Fig.12, phía dưới của bề mặt nối tiếp 25 có chiều sâu có độ dài L.

Ngoài ra, như cũng có thể thấy trên Fig.12, bề mặt nối tiếp 25 song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông và bề mặt nối tiếp 13 cũng song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông. Theo đó, mối quan hệ giữa các bề mặt nối tiếp được duy trì theo toàn bộ bề mặt của bề mặt nối tiếp 25. Như vậy, nếu cụm đồng hồ đo 20 được cắt theo mặt cắt ngang được chọn mà song song với hướng trên-dưới/hướng trước-sau, bề mặt nối tiếp 25 có chiều sâu nhất định luôn luôn được tạo ra theo hướng trước-sau của phương tiện giao thông.

Kết quả là, nếu tấm che trước 10a được di chuyển từ phía trước ra phía sau trong khi bề mặt nối tiếp 13 và bề mặt nối tiếp 25 đối diện với nhau có cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che sau 10b, có thể thực hiện sự di chuyển mà không có cụm đồng hồ đo 20 và tấm che trước 10a gây cản trở đối với nhau và để tiếp giáp tấm che trước 10a với tấm che sau 10b.

Ngoài ra, như được mô tả trên, là kết quả của bề mặt nối tiếp 25 có hướng chiều sâu theo hướng trước-sau của phương tiện giao thông, khi tấm che trước 10a được tiếp giáp với

tấm che sau 10b, bề mặt nối tiếp 13 được định vị cố định về phía dưới bề mặt nối tiếp 25 và như vậy không xuất hiện khe hở giữa cụm đồng hồ đo 20 và bề mặt nối tiếp 25. Cụ thể là, là kết quả của việc chấp nhận kết cấu này, khi nhìn ở trước cụm đồng hồ đo 20 từ vị trí người lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, không xuất hiện khe hở bất kỳ giữa cụm đồng hồ đo 20 và tấm che trước 10a và như vậy, hình dáng bên ngoài không bị xấu đi.

Hơn nữa, bề mặt nối tiếp 25 nối trơn tru với bề mặt nối tiếp 26 trong vùng lân cận mép phía trên S2 (xem Fig.10). Lưu ý rằng, không nhất thiết tạo ra chiều sâu của chiều dài nhất định kéo dài song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông ở phía dưới của bề mặt nối tiếp 26 khi cụm đồng hồ đo 20 được cắt theo mặt cắt ngang được chọn mà song song với hướng trên-dưới/hướng trước-sau.

Cụ thể hơn là, theo phương án này, cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào đế 15 trước khi tấm che sau 10b được lắp vào tay lái 1. Theo đó, khi thực hiện việc lắp, có được mức độ tự do lớn trong việc lựa chọn hướng, trong đó cả hai chi tiết được lắp với nhau và như vậy có thể đưa cụm đồng hồ đo 20 về phía tấm che sau 10b theo trục A, như được thể hiện trên Fig.10. Kết quả là, phương án này được tạo ra sao cho chỉ bề mặt nối tiếp 26 và bề mặt nối tiếp 17 đối diện với nhau. Lưu ý rằng, với kết cấu này, bề mặt nối tiếp 17 được tạo ra ở phần phía trên của bề mặt bên 18 (xem Fig.8) nhô từ bề mặt phía trên 11 của tấm che sau 10b. Bề mặt bên 18 và bề mặt bên 21 của cụm đồng hồ đo 20 được tạo ra là liên kề. Theo đó, kết cấu trong đó người lái xe không nhìn thấy lỗi được tạo ra.

Ngoài ra, gờ ngăn chặn sự xâm nhập 25a để ngăn chặn không cho nước và dạng tương tự xâm nhập vào bên trong tấm che tay lái 10 được tạo ra ở phía trong cụm đồng hồ đo 20 từ bề mặt nối tiếp 25 và bề mặt nối tiếp 26. Gờ 25a nhô xuống phía dưới từ bề mặt nối tiếp 25 và bề mặt nối tiếp 26.

Ngoài ra, các gờ từ 27e đến 27h được tạo ra ở phần dưới phía trước cụm đồng hồ đo 20 và kẹp các phần lắp ráp từ 14e đến 14h giữa các gờ từ 14a đến 14d được tạo ra ở phía dưới của bề mặt nối tiếp 13. Mỗi gờ trong số các gờ từ 27e đến 27h nhô xuống phía dưới từ phần dưới của cụm đồng hồ đo 20 và uốn cong, về cơ bản là theo góc vuông, nhô về phía trước. Bề mặt phía trên của phần uốn cong và nhô về phía trước kéo dài song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông, như được thể hiện trên Fig.10. Do đó, khi

cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che sau 10b, có thể di chuyển tấm che trước 10a từ phía trước về phía sau trong khi hướng các gờ từ 27e đến 28h về phía các phần lắp ráp từ 14e đến 14h để định vị bề mặt nối tiếp 13 phía dưới bề mặt nối tiếp 25 trong khi cũng liên kết với tấm che trước 10a và tấm che sau 10b.

(4) Lắp ráp cơ cấu tay lái

Theo phương án này, việc chấp nhận kết cấu nêu trên cho phép tạo ra tấm che tay lái 10 để mang lại việc lắp ráp dễ dàng. Dưới đây, phương pháp lắp ráp tấm che tay lái 10 sẽ được mô tả. Trong phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án này, cơ cấu tay lái bao gồm tay lái 1, tấm che tay lái 10 và cụm đồng hồ đo 20 là các thành phần chủ yếu và tay lái 1 được nối với trục lái, không được thể hiện trên hình vẽ, của thân phương tiện giao thông.

Trước khi lắp ráp tấm che tay lái 10 vào cơ cấu tay lái, tấm che trước 10a và tấm che sau 10b và cụm đồng hồ đo 20 được tạo ra một cách độc lập. Theo phương án này, trước khi lắp tấm che tay lái 10 vào vùng bao quanh của tay lái 1, cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che sau 10b. Vào lúc này, dây cáp kéo dài xuống phía dưới của cơ cấu đồng hồ 23 đi qua lỗ 15e, và các vấu lồi từ 24a đến 24c như được mô tả trên được bố trí tiếp xúc với các phần lắp ráp từ 15a đến 15c được tạo ra trên đế 15 của tấm che sau 10b và cả hai phần được bắt chặt với nhau bằng các vít.

Quy trình này có thể được thực hiện trước khi cụm đồng hồ đo 20 và tấm che sau 10b được lắp ráp vào tay lái 1 và như vậy hướng của cụm đồng hồ đo 20 và tấm che sau 10b có thể được điều chỉnh một cách tự do. Kết quả là, cụm đồng hồ đo 20 có thể được lắp vào tấm che sau 10b với mức độ dễ dàng đáng kể.

Sau khi cụm đồng hồ đo 20 và tấm che sau 10b được liên khối bằng cách sử dụng quy trình nêu trên, tấm che sau 10b được liên khối được lắp vào tay lái 1. Kết quả là, phía sau tay lái 1 được che bởi tấm che sau 10b và ngoài ra, cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che sau 10b.

Theo đó, bề mặt dưới của bề mặt nối tiếp 25 được định hướng để có chiều sâu của chiều dài nhất định theo hướng song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông, khi đường cắt được tạo ra theo mặt cắt ngang được chọn song song với hướng trên-

dưới/hướng trước-sau. Sau đó, tấm che trước 10a được đối diện với tấm che sau 10b và sau đó tấm che trước 10a được di chuyển từ phía trước về phía sau cho đến khi các phần lắp ráp từ 16a đến 16f tương ứng với các vị trí của các phần lắp ráp từ 12a đến 12f.

Vào lúc này, tấm che trước 10a được định vị sao cho bề mặt nối tiếp 13 và bề mặt nối tiếp 25 đối diện với nhau, và sau đó tấm che trước 10a được di chuyển trong khi các gờ từ 27e đến 27h của cụm đồng hồ đo 20 đối diện với các phần lắp ráp từ 14c đến 14h. Do đó, tấm che trước 10a được di chuyển sao cho bề mặt nối tiếp 13 đối diện với bề mặt nối tiếp 25 và các phần lắp ráp từ 14e đến 14h được chèn vào giữa các gờ từ 27e đến 27h và bề mặt nối tiếp 25.

Kết quả là, khi tấm che trước 10a và tấm che sau 10b được liên kết, các phần lắp ráp từ 16a đến 16f tương ứng với các vị trí của các phần lắp ráp từ 12a đến 12f và như vậy tấm che trước 10a và tấm che sau 10b có thể được liên kết một cách chính xác bằng cách đơn giản là di chuyển tấm che trước 10a từ trước ra sau. Khi đó, các phần lắp ráp từ 16a đến 16f và các phần lắp ráp từ 12a đến 12f được sử dụng để bắt chặt các thành phần này bằng cách sử dụng các vít, nhờ đó tấm che trước 10a được lắp ráp một cách đơn giản vào tấm che sau 10b.

Lưu ý rằng, nếu việc lắp ráp được tạo ra bởi các phần lắp ráp từ 16a đến 16f và các phần lắp ráp từ 12a đến 12f được nhả ra, có thể tháo tấm che trước 10a trong khi cụm đồng hồ đo liên kết 20 và tấm che sau 10b vẫn còn được lắp vào tay lái 1. Như vậy, nếu tấm che trước 10a được tháo ra, bảo dưỡng các dây cáp và dạng tương tự được tạo ra về phía bên trong tấm che tay lái 10 có thể được thực hiện một cách đơn giản.

Lưu ý rằng, theo phương án này, bề mặt nối tiếp 25 tương ứng với bề mặt nối tiếp thứ hai và bề mặt nối tiếp phía cụm đồng hồ đo như được nêu trong các điểm theo Yêu cầu bảo hộ và bề mặt nối tiếp 26 tương ứng với bề mặt nối tiếp thứ nhất như được nêu trong các điểm yêu cầu bảo hộ. Ngoài ra, tấm che trước 10a tương ứng với tấm che tay lái thứ hai, như được nêu trong các điểm yêu cầu bảo hộ, tấm che sau 10b tương ứng với tấm che tay lái thứ nhất, như được nêu trong các điểm yêu cầu bảo hộ và bề mặt nối tiếp 13 tương ứng với bề mặt nối tiếp phía tấm che, như được nêu trong các điểm theo Yêu cầu bảo hộ.

(5) Các phương án khác

Phương án được mô tả trên là một ví dụ cho phương án theo sáng chế và các phương án theo sáng chế không bị giới hạn bởi phương án được mô tả này. Ví dụ, hướng mà theo đó cụm đồng hồ đo 20 nhô từ phương pháp phía trên 11 của tấm che tay lái 10 có thể là các hướng khác với hướng trục A, như được thể hiện trên Fig.10. Hướng này có thể là xa hơn về phía sau trục A hoặc có thể là xa với phía trước. Nói cách khác, miễn là hướng nhìn được tăng cường bằng cách chấp nhận kết cấu trong đó cụm đồng hồ đo 20 nhô từ bề mặt phía trên 11 của tấm che tay lái 10, cụm đồng hồ đo 20 có thể nhô theo các hướng khác nhau. Rõ ràng là kết cấu có thể được chấp nhận trong đó cụm đồng hồ đo 20 nhô lên phía trên và thấu kính 22 đối diện với phía người lái xe.

Ngoài ra, trong phương án được mô tả trên, chiều sâu của bề mặt dưới của bề mặt nối tiếp 25 được định hướng theo hướng song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông khi đường cắt được tạo ra theo mặt cắt ngang được chọn mà song song với hướng trên-dưới/hướng trước-sau. Tuy nhiên, chiều sâu có thể được định hướng theo hướng khác. Ví dụ, chiều sâu có thể nghiêng sao cho phía sau được định vị phía trên hoặc phía dưới cạnh trước. Cụ thể hơn, miễn là tấm che trước 10a có thể được di chuyển theo một hướng nhất định nhằm liên kết nó với tấm che sau 10b, có thể đảm bảo tính năng làm việc cực kỳ tốt không phụ thuộc hướng mà tấm che trước 10a di chuyển theo.

Ngoài ra, kết cấu có thể được lắp ráp sao cho cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào tấm che trước 10a, khi đó tấm che trước 10a với cụm đồng hồ đo 20 được lắp ráp được lắp vào tay lái 1 và sau đó tấm che sau 10b được lắp vào tấm che trước 10a. Trong trường hợp này, bề mặt nối tiếp liên kết với tấm che sau 10b được tạo ra trên đầu dưới phía sau cụm đồng hồ đo 20 và tấm che sau 10b và tấm che trước 10a có thể được liên kết với nhau bằng cách chỉ di chuyển tấm che sau 10b theo một hướng nhất định. Kết cấu này cho phép cơ cấu tay lái được tạo ra bằng cách sử dụng quy trình đơn giản.

Ngoài ra, nhằm khuyến khích khả năng được nhìn thấy được cải thiện bằng cách làm nhô cụm đồng hồ đo 20 ra khỏi tấm che tay lái 10, tấm che tay lái 10 có thể được phân đoạn theo các hướng khác với hướng trước-sau, ví dụ, tấm che tay lái 10 có thể được phân đoạn theo hướng trên-dưới hoặc có thể được phân đoạn theo hướng trái-phải hoặc có thể được phân đoạn theo hướng khác. Rõ ràng là, ngay cả trong trường hợp này, nếu kết cấu được

chấp nhận, trong đó cụm đồng hồ đo 20 trước hết được lắp vào một phần của tấm che tay lái 10, thì cơ cấu tay lái có thể được tạo ra bằng cách sử dụng quy trình thao tác đơn giản.

Ngoài ra, theo phương án được mô tả trên, việc lắp ráp sử dụng các phần lắp ráp được thực hiện bằng cách sử dụng các vít. Tuy nhiên, các kết cấu khác nhau có thể được sử dụng như là, ví dụ, kết cấu lắp ráp trong đó các ngàm dạng móc nhô ra từ phần dưới của cụm đồng hồ đo 20 được lắp vào các lỗ được tạo ra trên đế 15 của tấm che sau 10b. Hơn nữa, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể là phương tiện giao thông khác với xe máy được mô tả trên, ví dụ, xe máy bốn bánh (ATV- All Terrain Vehicle- Xe chạy trên mọi địa hình), xe di chuyển trên tuyết hoặc dạng tương tự.

Chú thích các số chỉ dẫn và các ký hiệu

10	tấm che tay lái
10a	tấm che trước
10b	tấm che sau
11	bề mặt phía trên
12a-12f	các phần lắp ráp
13	bề mặt nối tiếp
14a-14d	các gờ
14e-14h	các phần lắp ráp
15	đế
15a-15c	phần lắp ráp
15e-15g	các lỗ
16a-16f	các phần lắp ráp
17	bề mặt nối tiếp
18	bề mặt bên
20	cụm đồng hồ đo
21	bề mặt bên
22	thấu kính
23	cơ cấu đồng hồ
24a-24c	các vấu lồi

25	bề mặt nối tiếp
25a	gờ ngăn chặn sự xâm nhập
26	bề mặt nối tiếp
27e-27h	gờ

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó phương tiện này bao gồm:
tay lái;
tấm che tay lái mà che tay lái; và
cụm đồng hồ đo được lắp vào tấm che tay lái, cụm đồng hồ đo bao gồm bề mặt bên kéo dài lên phía trên từ bề mặt phía trên của tấm che tay lái và thấu kính che cụm đồng hồ đo được tạo ra trong phần phía trên của bề mặt bên và có đầu phía trên được định vị về phía trên đầu phía trên của tấm che tay lái.
2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó tấm che tay lái bao gồm tấm che trước và tấm che sau, và trong đó tấm che trước hoặc tấm che sau bao gồm phần lắp ráp được sử dụng để lắp cụm đồng hồ đo.
3. Phương tiện giao thông theo điểm 2, trong đó phần lắp ráp được tạo ra sao cho việc lắp ráp cụm đồng hồ đo có thể được thực hiện từ phía trong tấm che tay lái.
4. Phương tiện giao thông theo điểm 2, trong đó bề mặt nối tiếp phía cụm đồng hồ đo được định hướng theo một hướng nhất định, được tạo ra ở đầu dưới của bề mặt bên và bề mặt nối tiếp phía tấm che được tạo ra hoặc là trên tấm che trước hoặc là trên tấm che sau, bề mặt nối tiếp phía tấm che nhìn chung là có hình dạng giống như bề mặt nối tiếp phía cụm đồng hồ đo, trong đó bề mặt nối tiếp phía tấm che song song với hướng di chuyển của tấm che trước và tấm che sau khi các tấm che được liên kết.
5. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó bề mặt nối tiếp phía cụm đồng hồ đo và bề mặt nối tiếp phía tấm che song song với hướng trước-sau của phương tiện giao thông khi tấm che trước và tấm che sau là ở trạng thái liên kết.
6. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó phương tiện này còn bao gồm:
trục lái để tay lái được lắp ráp vào, trong đó cụm đồng hồ đo được lắp nghiêng theo hướng song song với trục lái.
7. Phương pháp lắp ráp để lắp ráp cơ cấu tay lái, trong đó cụm đồng hồ đo và tấm che tay lái bao gồm tấm che tay lái thứ nhất và tấm che tay lái thứ hai được lắp ráp vào tay lái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, phương pháp lắp ráp này bao gồm:

tạo ra bề mặt nối tiếp thứ nhất và bề mặt nối tiếp thứ hai trên đầu dưới của cụm đồng hồ đo, bề mặt nối tiếp thứ nhất tạo đường biên với tấm che tay lái thứ nhất và bề mặt nối tiếp thứ hai tạo đường biên với tấm che tay lái thứ hai;

tạo bề mặt nối tiếp phía tấm che để bề mặt nối tiếp thứ hai đối diện với tấm che tay lái thứ hai;

lắp cụm đồng hồ đo vào tấm che tay lái thứ nhất trong khi bề mặt nối tiếp thứ nhất được liên kết với bề mặt phía trên của tấm che tay lái thứ nhất;

lắp tấm che tay lái thứ nhất có cụm đồng hồ đo được lắp ráp vào tay lái; và

di chuyển tấm che tay lái thứ hai song song với bề mặt nối tiếp thứ hai trong khi bề mặt nối tiếp phía tấm che đối diện với bề mặt nối tiếp thứ hai sao cho tấm che tay lái thứ hai được lắp vào tấm che tay lái thứ nhất.

8. Cơ cấu tay lái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm:

tấm che tay lái được tạo kết cấu để che tay lái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, tấm che tay lái bao gồm phần che thứ nhất và phần che thứ hai; và

cụm đồng hồ đo, trong đó

cụm đồng hồ đo được gắn trực tiếp với phần che thứ hai nhưng không được gắn trực tiếp với phần che thứ nhất, và

phần che thứ nhất được gắn trực tiếp với phần che thứ hai.

9. Cơ cấu tay lái theo điểm 8, trong đó cụm đồng hồ đo được bắt vít vào phần che thứ hai và phần che thứ nhất được bắt vít vào phần che thứ hai.

10. Cơ cấu tay lái theo điểm 8, trong đó phần che thứ nhất là tấm che trước và phần che thứ hai là tấm che sau.

11. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm cơ cấu tay lái theo điểm 8, và phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên này còn bao gồm:

tay lái, trong đó cơ cấu tay lái che tay lái; và

trục lái, trong đó cụm đồng hồ đo kéo dài theo hướng song song với trục lái.

12. Phương pháp lắp ráp cơ cấu tay lái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm:

tạo tấm che tay lái có phần thứ nhất và phần thứ hai tách biệt;

gắn cụm đồng hồ đo vào phần thứ hai của tấm che tay lái;

gắn cụm đồng hồ đo và phần thứ hai của tấm che tay lái được lắp ráp với tay lái; và gắn phần thứ nhất của tấm che tay lái với phần thứ hai của tấm che tay lái.

13. Phương pháp theo điểm 12, trong đó phần thứ nhất của tấm che tay lái là nửa trước và phần thứ hai của tấm che tay lái là nửa sau.

14. Phương pháp theo điểm 12, trong đó phương pháp này còn bao gồm:

định hướng cụm đồng hồ đo sao cho cụm đồng hồ đo kéo dài song song với trục giữa của trục lái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Fig.1

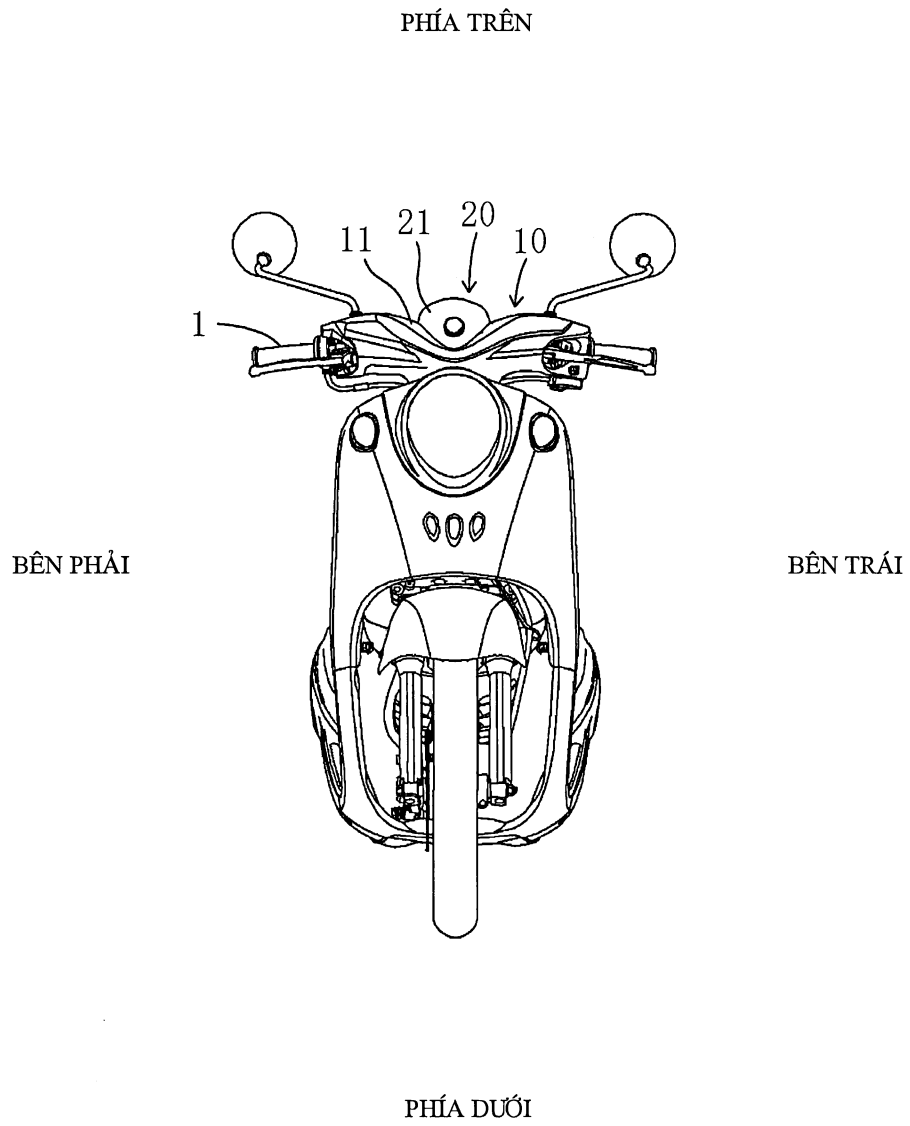


Fig.2

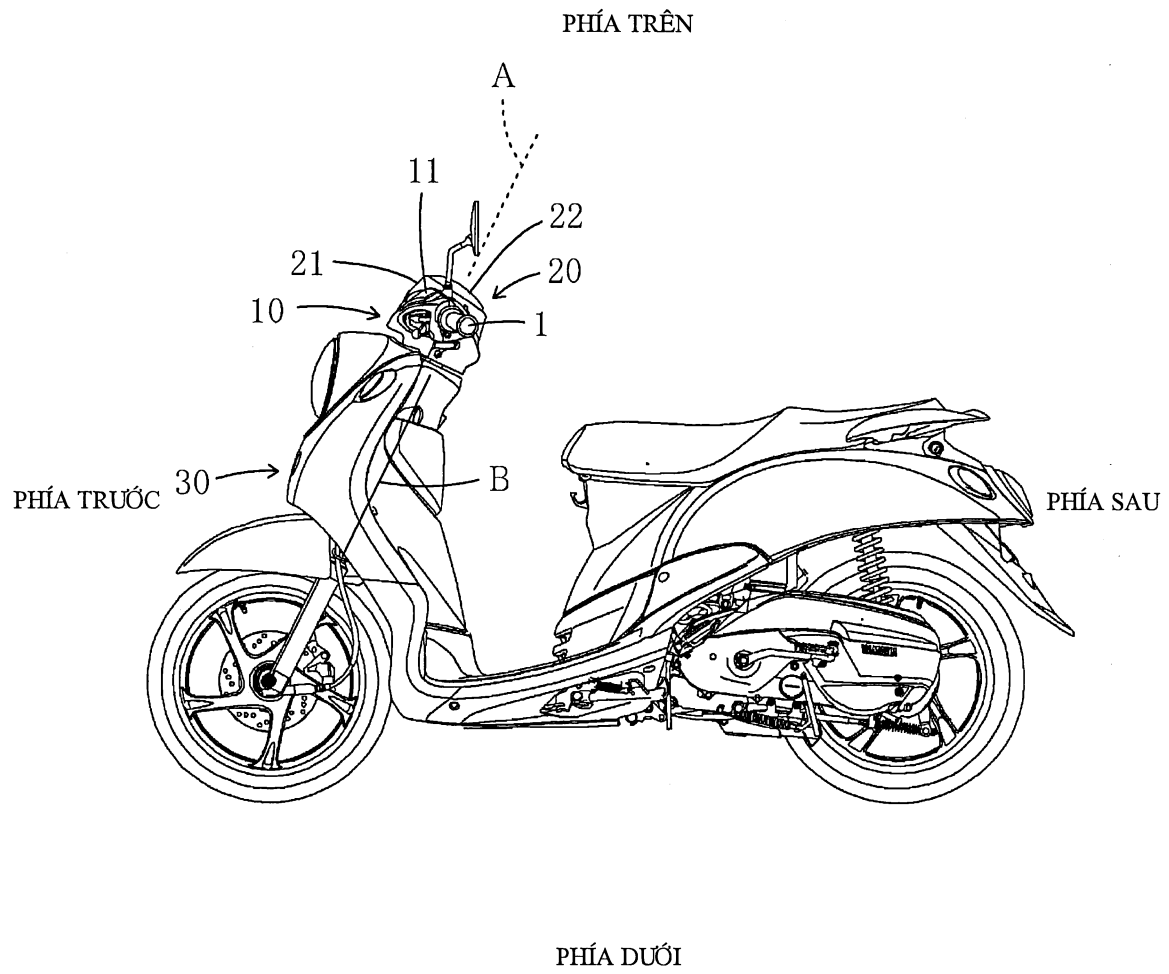


Fig.3

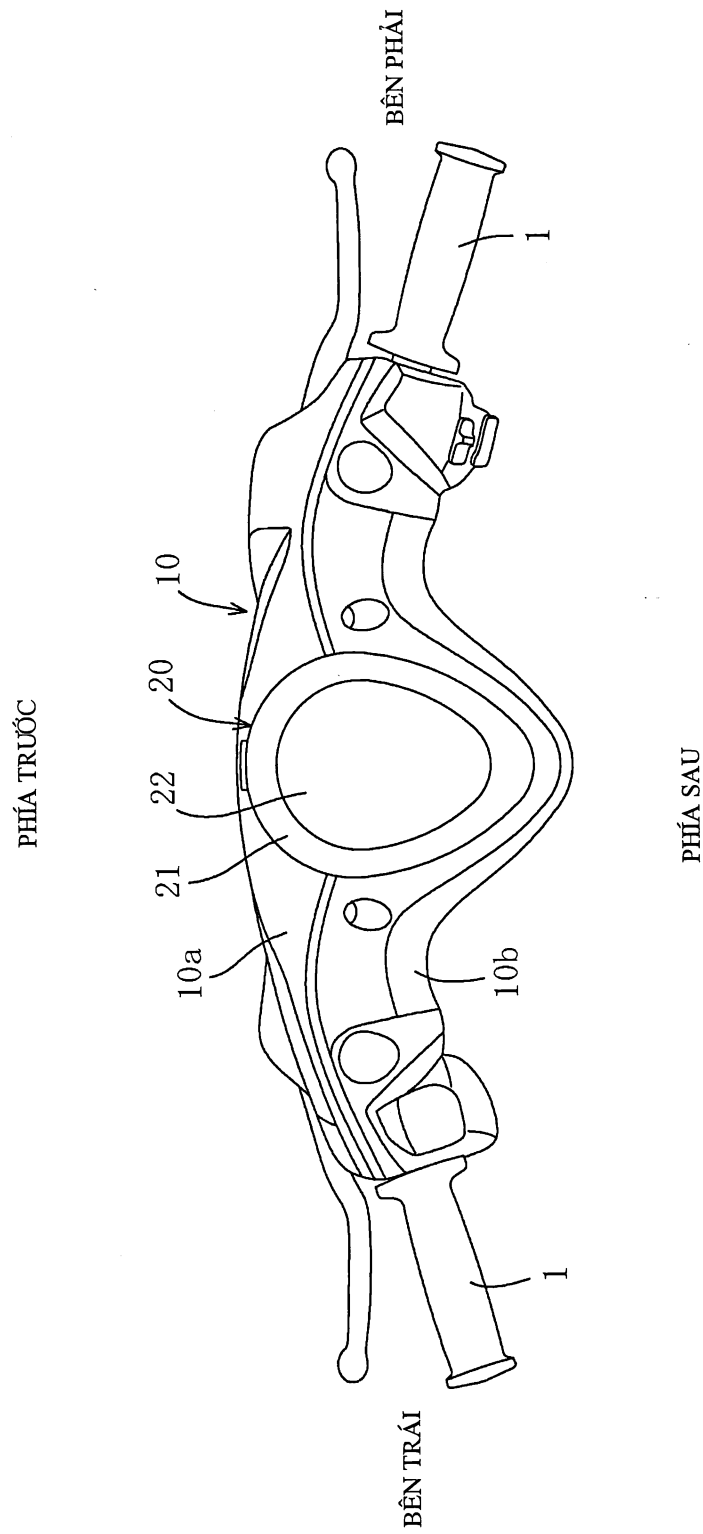


Fig.4

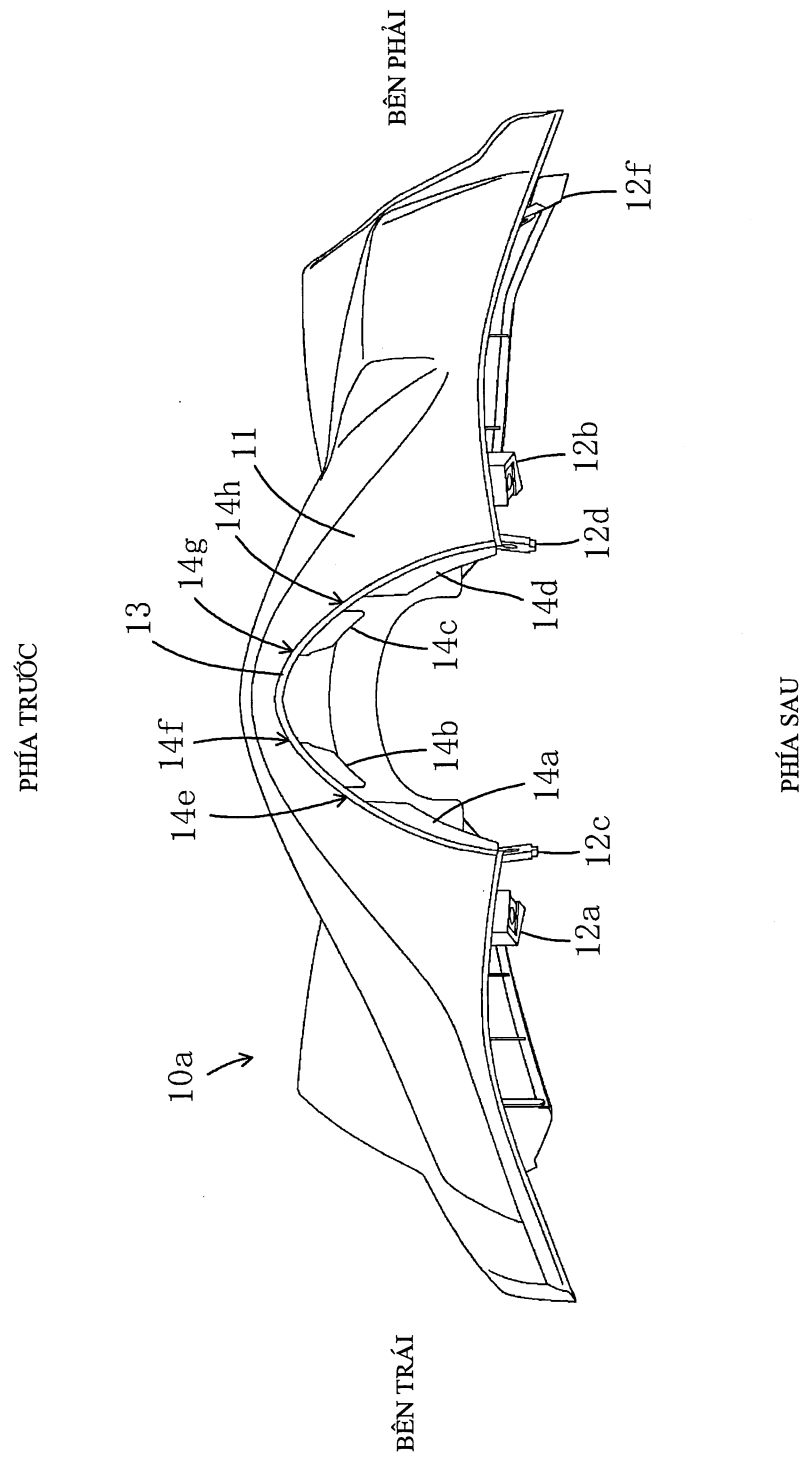


Fig.5

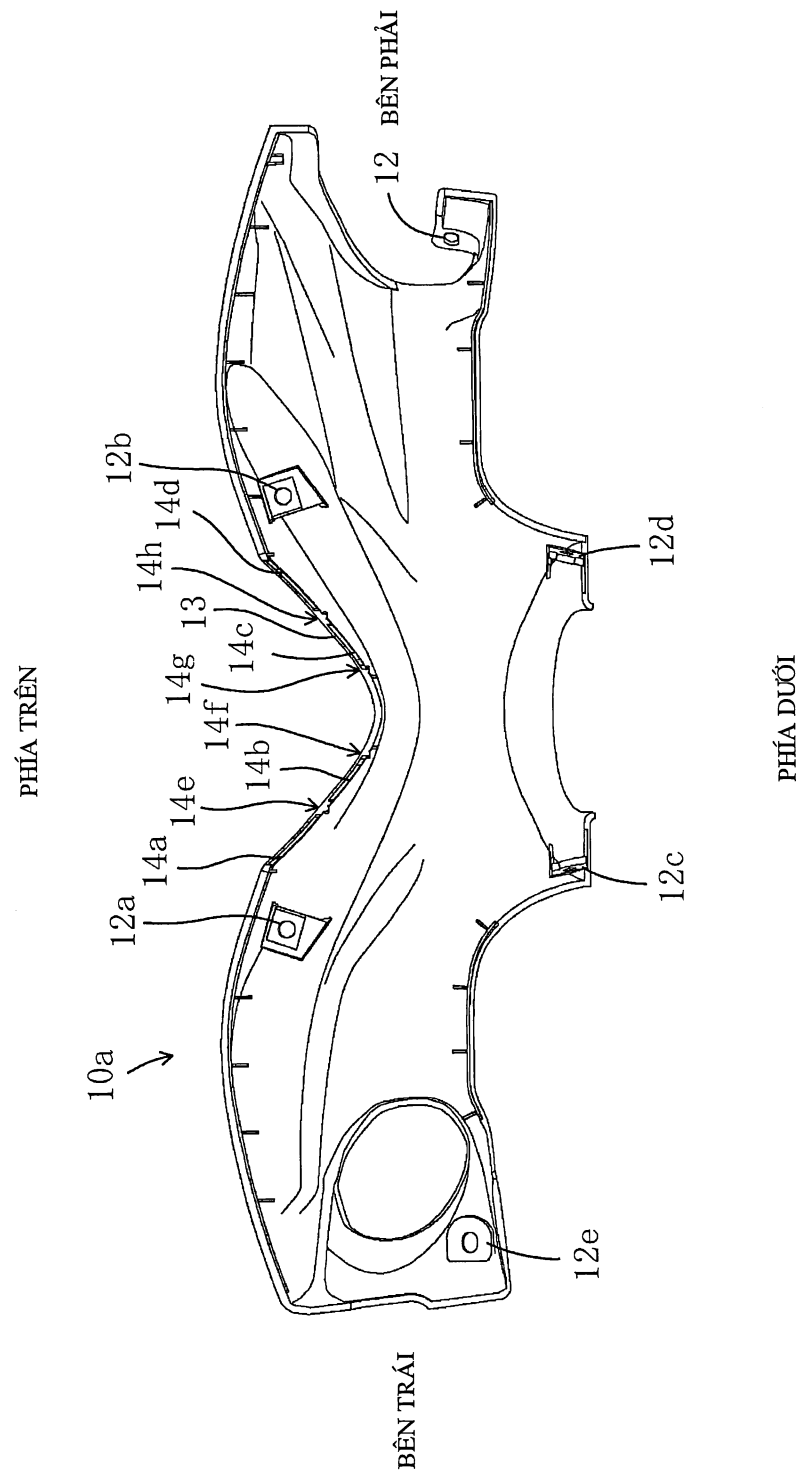
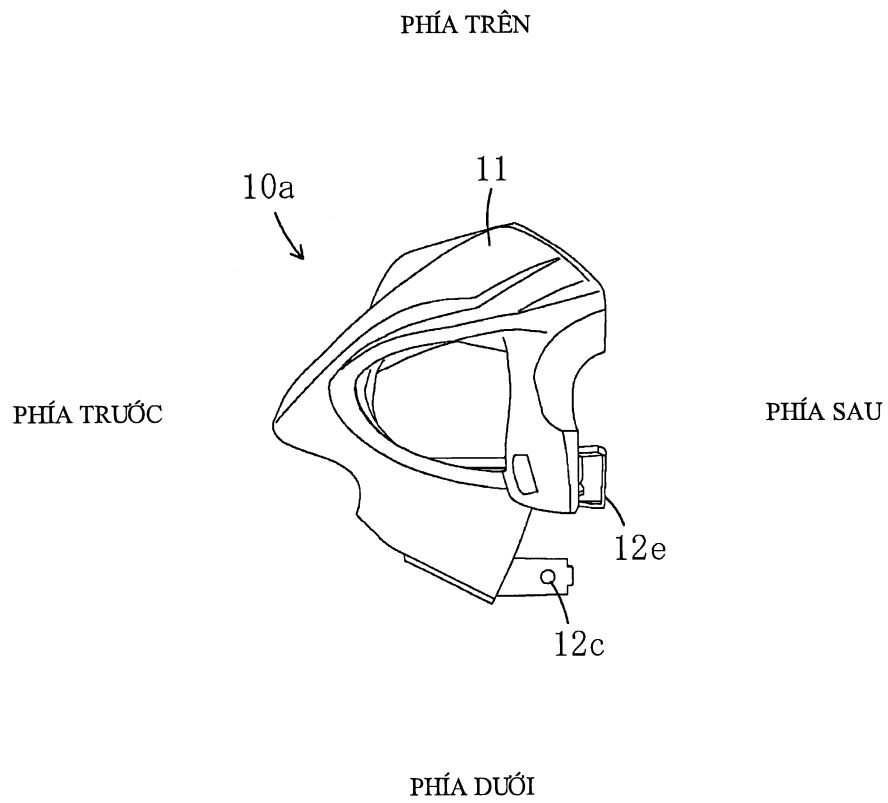


Fig.6



7/12

Fig.7

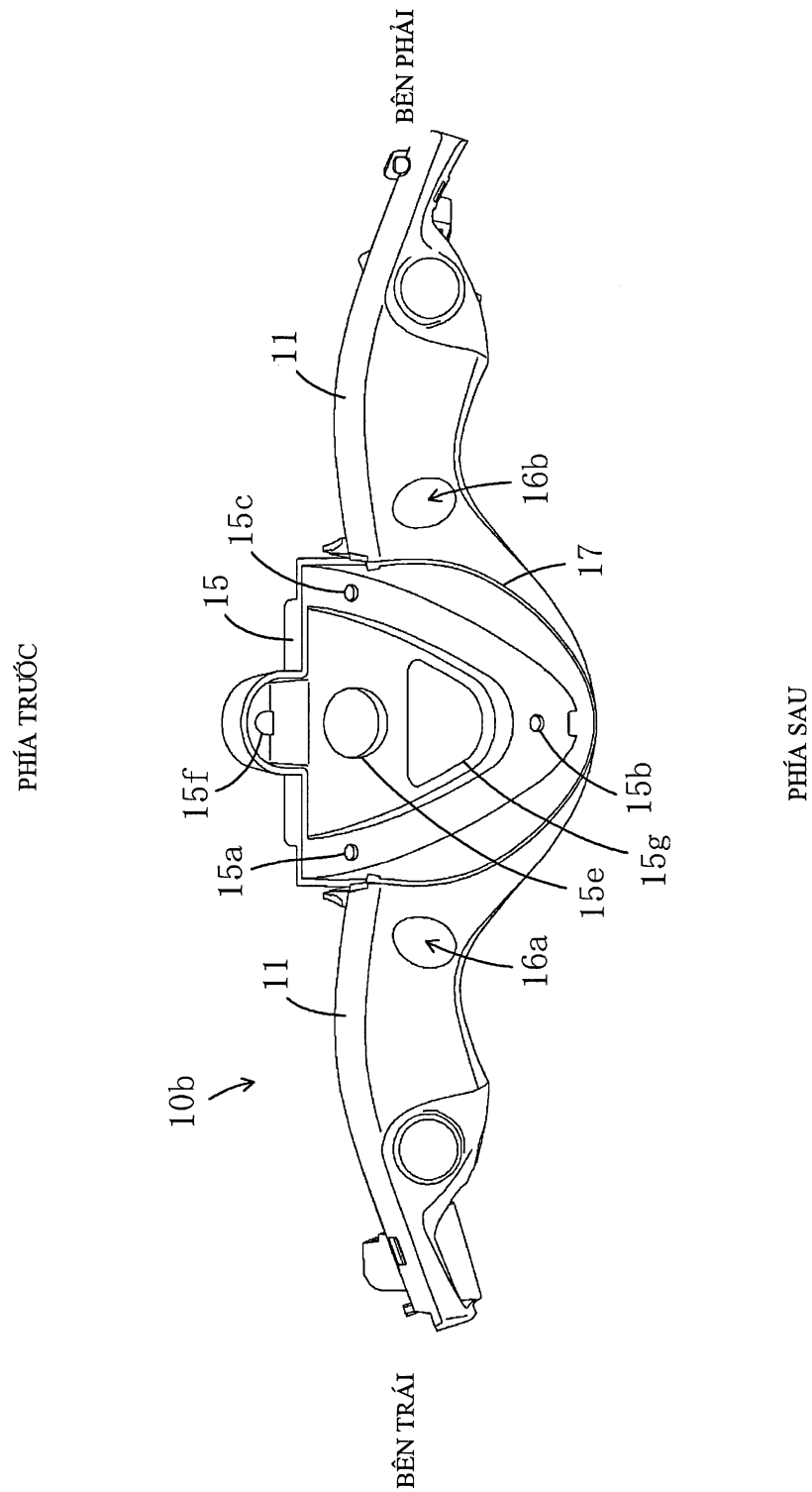


Fig.8

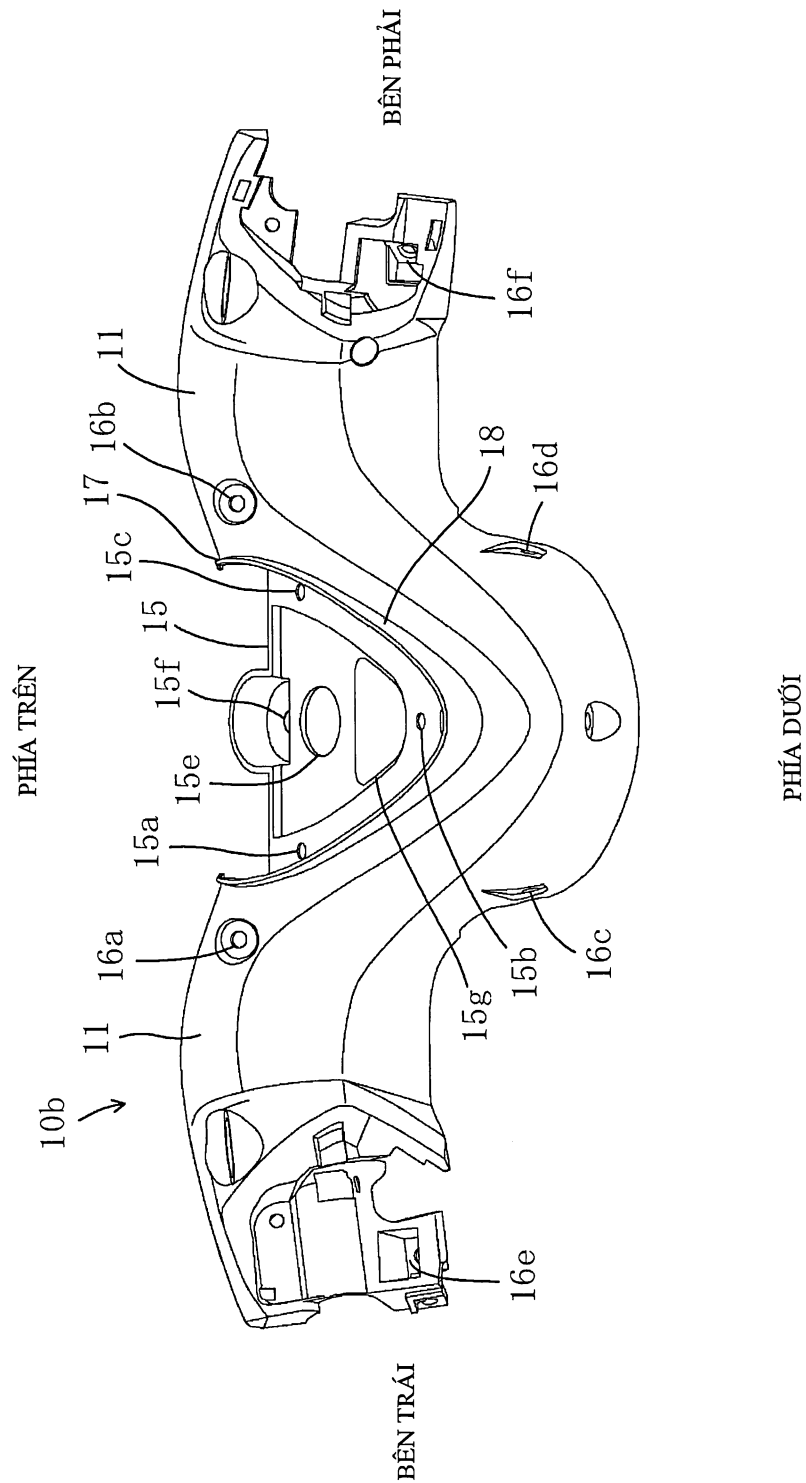
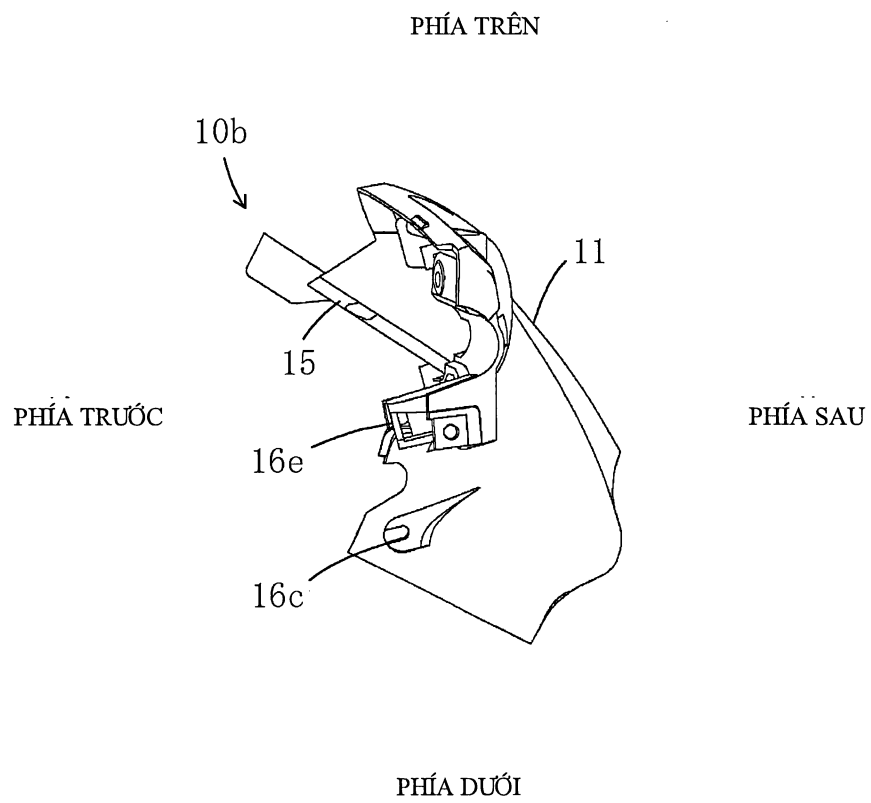
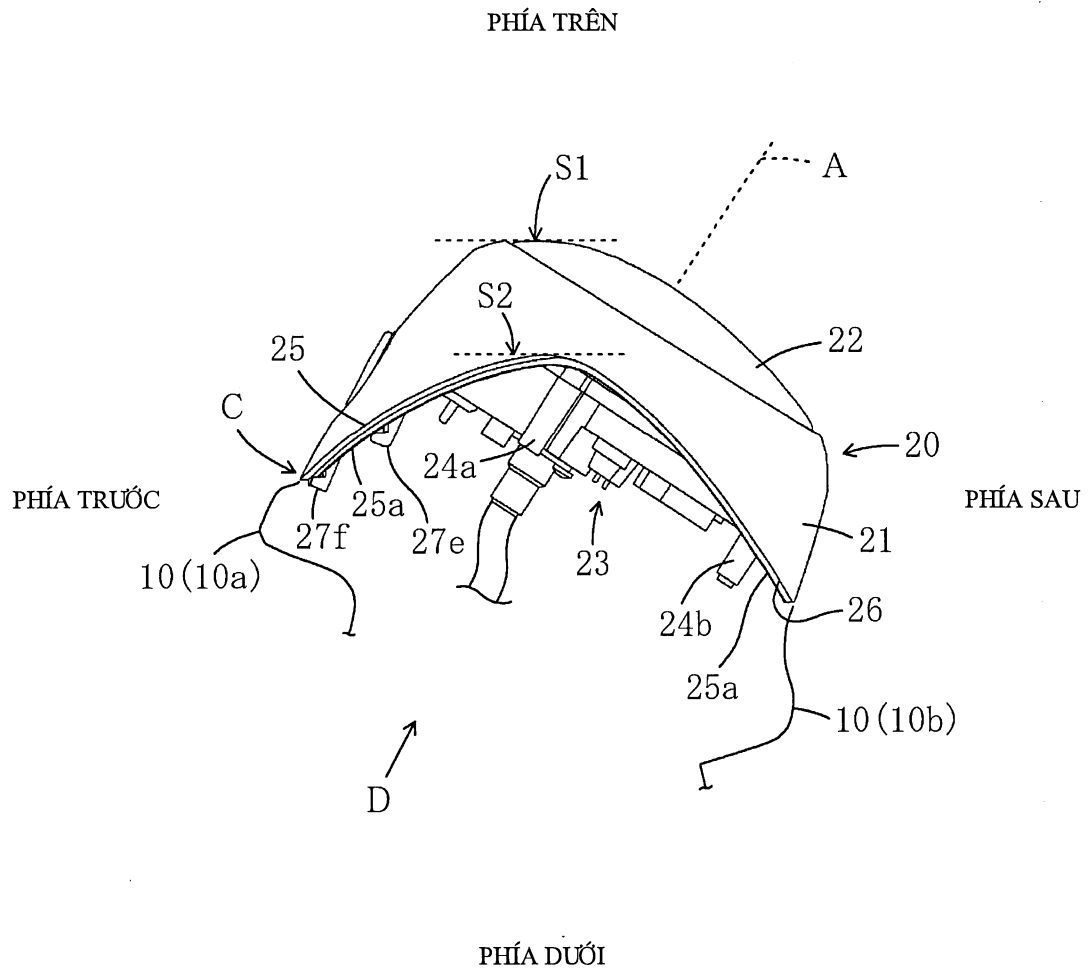


Fig.9





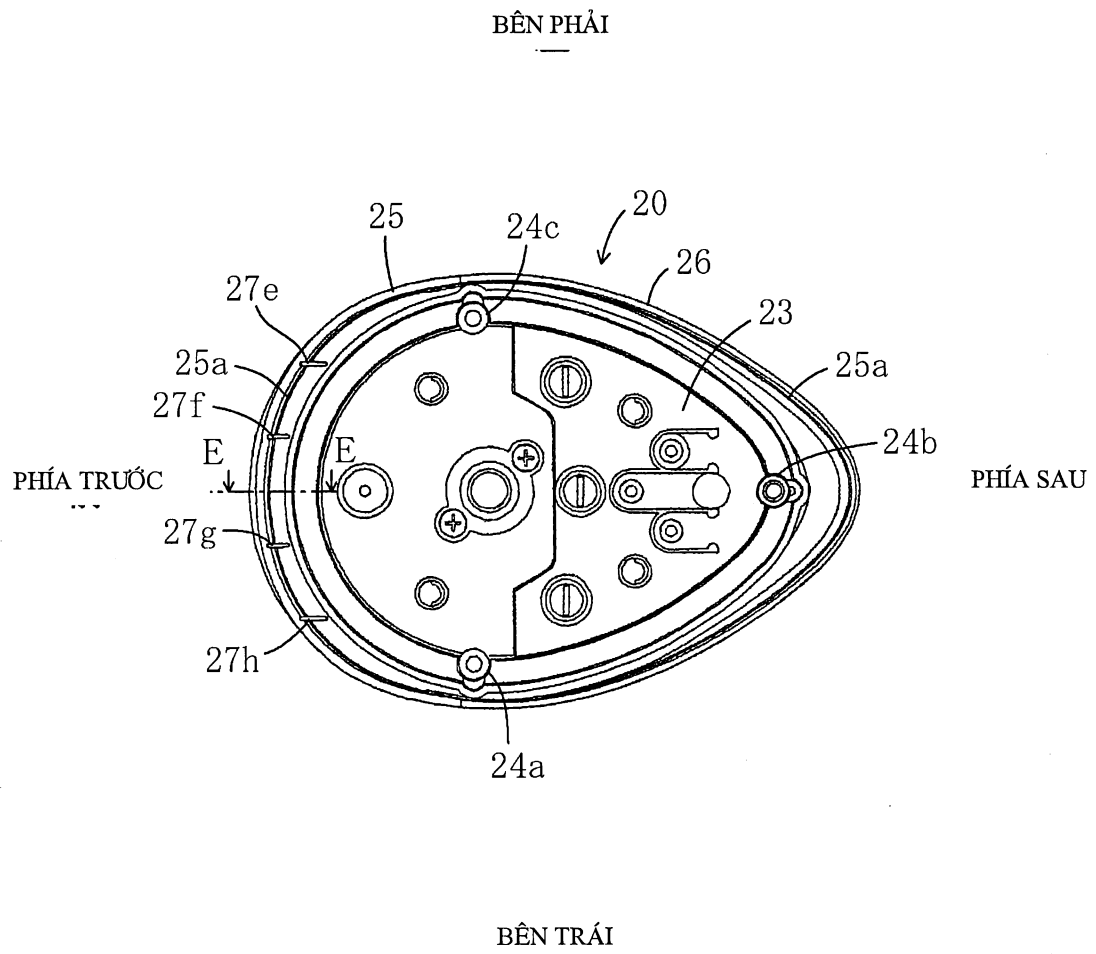


Fig.12

