



(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) 
1-0021422

(51)⁷ B62J 23/00, 29/00, 6/00

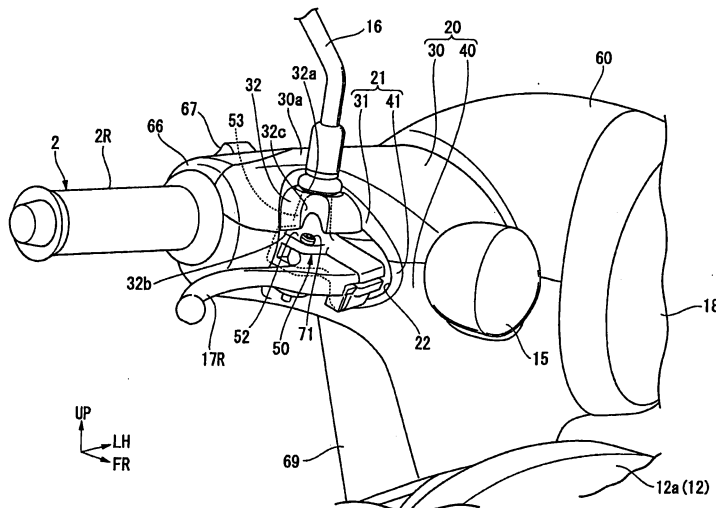
(13) B

(21) 1-2015-02959 (22) 14.08.2015
(30) 2014-189906 18.09.2014 JP
(45) 25.07.2019 376 (43) 26.10.2015 331
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN
(72) Yoshitaka KUBOTA (JP)
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) CỤM TẮM ỐP TAY LÁI

(57) Sáng chế nhằm mục đích cải thiện việc bảo dưỡng tay phanh đồng thời cải thiện hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái trên cụm tấm ốp tay lái.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất cụm tấm ốp tay lái được trang bị tấm ốp tay lái (20) dùng để che tay lái (2) và phần xung quanh tay lái (2), phần khoét (21), mà phần lắp tay phanh (52) của giá lắp tay phanh (50) được bố trí trong đó, được tạo ra trên phần trước của tấm ốp tay lái (20), phần đế gương (32) dùng để che ít nhất một phần của phần lắp tay phanh (52) và vấu lắp gương (53) dùng để lắp gương (16) từ phía trên được tạo ra trên phần trên của phần khoét (21), phần miệng (22) mở về phía trước theo chiều dọc của xe được tạo ra trên phần dưới của phần khoét (21), và phần lắp tay phanh (52) được để lộ ra bên ngoài của tấm ốp tay lái (20) thông qua phần miệng (22), và có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống và từ dưới lên.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cụm tấm ốp tay lái.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, là cụm tấm ốp tay lái của xe kiểu yên ngựa, đã biết cụm tấm ốp tay lái được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2008-162515 chẳng hạn. Cụm tấm ốp tay lái này có kết cấu trong đó tay lái và phần xung quanh tay lái được che bởi tấm ốp tay lái, và cơ cấu điều chỉnh vị trí của gương dùng để lắp cố định gương chiếu hậu vào tay lái ở vị trí mong muốn được bố trí bên trong tấm ốp tay lái.

Trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2008-162515, lỗ lắp dụng cụ, mà dụng cụ để điều chỉnh cơ cấu điều chỉnh vị trí của gương được lồng qua đó, được tạo ra trên bề mặt nằm sâu bên trong của phần lõm được làm lõm vào từ bề mặt của tấm ốp tay lái. Do vậy, lỗ lắp dụng cụ có thể bị nhìn thấy ở mức độ tối thiểu và do vậy, hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái được cải thiện, và đồng thời vị trí lắp của gương chiếu hậu có thể được điều chỉnh một cách dễ dàng.

Tuy nhiên, trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2008-162515, phần lắp tay phanh, mà cần phanh như tay phanh được lắp trên đó, được che bởi tấm ốp tay lái và do vậy, cần phải tháo tấm ốp tay lái ra khi thay cần phanh nên có thể xảy ra tình huống mà công việc bảo dưỡng gặp khó khăn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do vậy, mục đích của sáng chế là cải thiện công việc bảo dưỡng đồng thời cải thiện hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái trên cụm tấm ốp tay lái.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ đề xuất cụm tấm ốp tay lái được trang bị tấm ốp tay lái (20) dùng để che tay lái (2) và phần xung quanh tay lái (2), mà phần khoét (21) trong đó phần lắp tay phanh (52) của giá lắp tay phanh (50) được bố trí trong đó được tạo ra trên phần trước của tấm ốp tay lái (20), phần đế gương (32) dùng để che ít nhất một phần của phần lắp tay phanh (52) và

vấu lắp gương (53) dùng để lắp gương (16) từ phía trên được tạo ra trên phần trên của phần khoét (21), phần miệng (22) mở về phía trước theo chiều dọc của xe được tạo ra trên phần dưới của phần khoét (21), và phần lắp tay phanh (52) được để lộ ra bên ngoài của tấm ốp tay lái (20) thông qua phần miệng (22), và có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống và từ dưới lên, phần đế gương (32) có phần mép theo chu vi ngoài (32b) được tạo ra có dạng hình cung khi nhìn từ trên xuống, và phần lõm (32c) được làm lõm về phía trong từ phần mép theo chu vi ngoài (32b) được tạo ra trên phần đế gương (32) khiến cho phần lắp tay phanh (52) có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống.

Kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, tấm ốp tay lái (20) bao gồm tấm ốp trên (30) và tấm ốp dưới (40) được tạo ra bằng cách chia theo phương thẳng đứng tấm ốp tay lái (20) thành hai phần, phần khoét (21) có: phần khoét trên (31) được tạo ra trên tấm ốp trên (30); và phần khoét dưới (41) được tạo ra trên tấm ốp dưới (40), phần đế gương (32) được bố trí trên phần khoét trên (31), và phần miệng (22) được bố trí trên phần khoét dưới (41).

Kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, phần đế gương (32) có hình dạng cong, và được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần phẳng (30a) được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp tay lái (20).

Kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, đèn xi nhan (15) được bố trí ở phía trước phần miệng (22) của phần khoét (21), và đèn xi nhan (15) nằm chồng lên ít nhất một phần của phần miệng (22) khi nhìn từ phía trước.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ đề xuất cụm tấm ốp tay lái được trang bị tấm ốp tay lái (20) dùng để che tay lái (2) và phần xung quanh tay lái (2), trong đó: tấm ốp tay lái (20) được tạo ra bởi tấm ốp trên (30) và tấm ốp dưới (40) được tạo ra bằng cách chia theo phương thẳng đứng tấm ốp tay lái (20) thành hai phần, phần khoét (21) mà phần lắp tay phanh (52) của giá lắp tay phanh (50) được bố trí trong đó được tạo ra trên phần trước theo chiều dọc của xe của tấm ốp tay lái (20), phần khoét (21) có: phần khoét trên (31) được tạo ra trên tấm ốp trên (30); và phần khoét dưới (41) được tạo ra trên tấm ốp dưới (40) theo cách được làm lõm xuống phía dưới theo hình chữ U khi nhìn từ phía trước của xe, phần đế gương (32), dùng để che ít nhất một phần của phần lắp tay phanh (52) và vấu lắp gương (53) dùng để lắp gương (16) từ phía trên, được tạo ra trên phần khoét trên (31), phần miệng (22),

mở về phía mặt trước khi nhìn từ phía trước xe, được tạo ra trên phần khoét dưới (41), các phần đầu bên trái và bên phải của tấm ốp trên (30) và các phần đầu bên trái và bên phải của tấm ốp dưới (40) được tạo hình theo cách được lắp với nhau nhờ phần gài (39e) được bố trí ở phía ngoài phần khoét trên (31) theo chiều rộng xe, và phần lắp tay phanh (52) được để lộ ra bên ngoài của tấm ốp tay lái (20) thông qua phần miệng (22), và có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống và từ dưới lên.

Kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, phần đế gương (32) có hình dạng cong, và được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần phẳng (30a) được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp tay lái (20).

Kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 7 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, vấu lắp gương (53) được tạo ra liền khối với giá lắp tay phanh (50).

Trong kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, phần đế gương dùng để che ít nhất một phần của phần lắp tay phanh và vấu lắp gương từ phía trên được bố trí trên phần trên của phần khoét được tạo ra trên phần trước của tấm ốp tay lái và do vậy, ít nhất một phần của phần lắp tay phanh và vấu lắp gương tạo thành một phần của kiểu dáng xe nhờ đó hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái có thể được cải thiện. Hơn nữa, phần miệng được tạo ra trên phần dưới của phần khoét được tạo ra trên phần trước của tấm ốp tay lái, và phần lắp tay phanh được để lộ ra bên ngoài của tấm ốp tay lái thông qua phần miệng, và có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống và từ dưới lên. Với kết cấu này, phần lắp tay phanh các dụng cụ hay các đồ gá tương tự có thể tiếp cận được và do vậy, công việc bảo dưỡng như việc thay thế tay phanh có thể được cải thiện. Do vậy, công việc bảo dưỡng có thể được cải thiện đồng thời cải thiện được hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái. Hơn nữa, bằng cách tạo ra phần đế gương trên phần trên của phần khoét và bằng cách tạo ra phần miệng trên phần dưới của phần khoét, phần đế gương có tác dụng như một chiếc ô dùng để che phần miệng từ phía trên và do vậy, sự xâm nhập của nước mưa hay những thứ tương tự vào phần bên trong của tấm ốp tay lái có thể được hạn chế.

Cũng trong kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, phần theo chu vi ngoài của phần đế gương được tạo ra có dạng hình cung khi nhìn từ trên xuống, và phần lõm được làm lõm về phía trong từ phần theo chu vi ngoài được tạo ra trên phần đế gương khiến cho phần lắp tay phanh có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống. Do

vậy, cảm giác liền khối giữa phần đế gương và phần lắp tay phanh tăng nên hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái có thể được cải thiện. Hơn nữa, khi một dụng cụ hay đồ gá được đưa vào tiếp cận với phần lắp tay phanh, phần lõm được tạo ra trên phần đế gương trở thành dấu hiệu để tiếp cận và do vậy, công việc bảo dưỡng có thể được cải thiện.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp tay lái được tạo ra bởi tấm ốp trên và tấm ốp dưới được tạo ra bằng cách chia theo phương thẳng đứng tấm ốp tay lái thành hai phần, phần đế gương được bố trí trên phần khoét trên của tấm ốp trên, và phần miệng được bố trí trên phần khoét dưới của tấm ốp dưới. Do vậy, phần đế gương có tác dụng như một chiếc ô dùng để che phần miệng từ phía trên nên, trong kết cấu trong đó tấm ốp tay lái được chia theo phương thẳng đứng thành hai phần, sự xâm nhập của nước mưa hay những thứ tương tự vào phần bên trong của tấm ốp tay lái có thể được hạn chế.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, phần đế gương có hình dạng cong, và được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần phẳng được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp tay lái. Do vậy, một bậc được tạo ra bởi phần đế gương có hình dạng cong và phần phẳng được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp tay lái nên độ cứng vững của phần khoét có thể được cải thiện so với trường hợp mà phần miệng được tạo ra trên phần khoét trên của tấm ốp tay lái.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, đèn xi nhan được bố trí ở phía trước phần miệng của phần khoét, và đèn xi nhan nằm chồng lên ít nhất một phần của phần miệng khi nhìn từ phía trước. Do vậy, ít nhất một phần của phần miệng được che bởi đèn xi nhan từ phía trước nên sự xâm nhập của nước mưa, gió thổi khi xe chạy hay các thứ tương tự vào phần bên trong của tấm ốp trước có thể được hạn chế.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, có thể thu được các hiệu quả tương tự như các hiệu quả của sáng chế nêu tại điểm 1 và 2 yêu cầu bảo hộ.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, có thể thu được các hiệu quả tương tự như các hiệu quả của sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ.

Trong kết cấu theo sáng chế nêu tại điểm 7 yêu cầu bảo hộ, vấu lắp gương được

tạo ra liền khối với giá lắp tay phanh. Do vậy, so với trường hợp trong đó vấu lắp gương và giá lắp tay phanh được tạo ra dưới dạng các bộ phận riêng biệt, số giờ công lắp ráp có thể giảm nên công việc bảo dưỡng có thể được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu từ phía trước thể hiện phần trước của xe máy.

Fig.3 là hình chiếu bằng từ trên xuống thể hiện phần trước của xe máy.

Fig.4 là hình chiếu bằng từ dưới lên thể hiện phần trước của xe máy.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần cơ bản của tấm ốp tay lái của xe máy khi nhìn từ phía trước bên phải và từ trên xuống.

Fig.6 là hình chiếu từ phía trước thể hiện tấm ốp trên của tấm ốp tay lái.

Fig.7 là hình chiếu bằng từ trên xuống của tấm ốp trên.

Fig.8 là hình chiếu từ phía trước thể hiện tấm ốp dưới của tấm ốp tay lái.

Fig.9 là hình chiếu bằng từ trên xuống của tấm ốp dưới.

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh của giá lắp tay phanh bên phải của xe máy khi nhìn từ phía trước bên phải và từ trên xuống.

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. Trong phần mô tả dưới đây các từ chỉ hướng như “phía trước”, “phía sau”, “bên trái”, “bên phải” và các hướng tương tự là trùng với các hướng của xe được mô tả dưới đây trừ khi có quy định khác. Ở các vị trí thích hợp trên các hình vẽ dùng cho phần mô tả được trình bày dưới đây có bố trí mũi tên FR biểu thị phía trước của xe, mũi tên LH biểu thị bên trái của xe và mũi tên UP biểu thị phía trên của xe. Trên các hình vẽ này, đường CL biểu thị đường tâm của thân xe theo chiều ngang.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 1 (xe kiểu yên ngựa) theo một phương án của sáng chế.

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 1 kiểu scutor bao gồm: tay lái 2 (tay lái dạng thanh); bánh trước 3 được lái bởi tay lái 2; và bánh sau 4 được dẫn động bởi cụm động lực dạng lắc 10.

Các bộ phận của hệ thống lái bao gồm tay lái 2 và bánh trước 3 được đỡ xoay được trên ống đầu 5a lắp trên đầu trước của khung thân xe 5 theo cách lái được. Phần trước phía dưới của cụm động lực 10 được đỡ quay được trên phần dưới phía sau của khung thân xe 5 theo cách lắc được theo phương thẳng đứng.

Ví dụ, khung thân xe 5 được tạo ra bằng cách liên kết liền khối các chi tiết bằng thép bằng cách hàn hay các phương pháp gia công tương tự. Khung thân xe 5 bao gồm: ống đầu 5a; các khung chính 5b kéo dài theo hướng nghiêng xuống dưới và về phía sau từ ống đầu 5a và, sau đó kéo dài về phía sau; ống ngang 5c được bố trí vuông góc với các đầu sau của các khung chính 5b và được liên kết với các đầu sau của các khung chính 5b; và các khung sau bên trái và bên phải 5d có các đầu trước của nó lần lượt được liên kết với các phần đầu bên trái và bên phải của ống ngang 5c, và kéo dài theo hướng nghiêng lên trên và về phía sau từ các phần đầu bên trái và bên phải của ống ngang 5c và, sau đó kéo dài theo hướng nghiêng lên trên và về phía sau với độ nghiêng nhỏ hơn.

Phần trước phía dưới của cụm động lực 10 được đỡ trên phần các đầu trước của các khung sau bên trái và bên phải 5d nhờ các chi tiết liên kết 11 theo cách lắc được theo phương thẳng đứng.

Cụm động lực 10 là cụm động lực dạng lắc trong đó động cơ 10a, được bố trí trên phần trước của cụm động lực 10 và bộ truyền động 10b, được bố trí trên phần sau của cụm động lực 10 ở phía bên trái được tạo ra thành một khối liền. Các bộ giảm xóc sau 6 được bố trí giữa cụm động lực 10 và các phần sau của khung thân xe 5 để nhờ đó tạo ra cơ cấu giảm xóc sau dạng cụm lắc cho phần sau của thân xe.

Cụm lọc không khí 7 được lắp bên trên cụm động lực 10. Thân van tiết lưu 7a nối với động cơ 10a được lắp trên đầu trước của cụm lọc không khí 7.

Sàn để chân 8 mà người đi xe đặt bàn chân của mình lên đó được bố trí giữa bánh trước 3 và bánh sau 4. Tấm che chân 12b được bố trí ở phía trước sàn để chân 8, và yên xe 9 mà người đi xe ngồi trên đó được bố ở vị trí nằm sau sàn để chân 8 và

hướng về phía tấm che chân 12b. Khoảng không được tạo ra giữa tay lái 2 và yên xe 9 và bên trên sàn để chân 8 tạo thành phần vồng yên ngựa 9s.

Yên xe 9 được đặt trên bình nhiên liệu và hộp chứa vật dụng (cả hai bộ phận này đều không được thể hiện trên hình vẽ). Bình nhiên liệu và hộp chứa vật dụng được đỡ bởi các khung sau bên trái và bên phải 5d.

Khung thân xe 5 được che bởi tấm ốp thân xe 12. Tấm ốp thân xe 12 bao gồm: tấm ốp trước 12a dùng để che phần trước của khung thân xe 5; tấm che chân 12b dùng để che phía trước ống chân của người đi xe; tấm ốp dưới 12c dùng để che các phía bên của sàn để chân 8; tấm ốp bên 12d được bố trí theo cách liên tục với tấm ốp dưới 12c và che các phía bên trên phần giữa theo chiều dọc xe của khung thân xe 5; các tấm ốp bên phía sau bên trái và bên phải 12e được tạo ra theo cách liên tục với tấm ốp bên 12d và che phần sau của khung thân xe 5; và tấm ốp giữa phía sau 12f được bố trí theo cách kéo dài giữa các mép trên của các phần sau của các tấm ốp bên phía sau bên trái và bên phải 12e, và che phía dưới phần đầu sau của yên xe 9 theo chiều nghiêng từ phía sau bên trên.

Số chỉ dẫn 13 biểu thị chấn bùm trước, số chỉ dẫn 14 biểu thị chấn bùm sau, số chỉ dẫn 15 biểu thị các đèn xi nhan trước bên trái và bên phải, số chỉ dẫn 16 biểu thị các gương chiếu hậu bên trái và bên phải (dưới đây được gọi tắt là các gương), số chỉ dẫn 17 biểu thị tay phanh, số chỉ dẫn 18 biểu thị đèn pha, số chỉ dẫn 19 biểu thị bộ giảm thanh nối với ống xả kéo dài từ động cơ 10a, và số chỉ dẫn 20 biểu thị tấm ốp tay lái dùng để che tay lái 2 và vùng xung quanh tay lái 2.

Tiếp theo, kết cấu của tấm ốp tay lái 20 sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.5.

Fig.2 là hình chiếu từ phía trước thể hiện phần trước của xe máy 1.

Như được thể hiện trên Fig.2, tấm ốp tay lái 20 có hình dạng được tạo ra bằng cách kết hợp với nhau hình ôvan của phần giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp tay lái 20, các hình trụ của hai phần bên theo chiều rộng xe của tấm ốp tay lái 20, và hình trụ của phần dưới tấm ốp tay lái 20. Tấm ốp tay lái 20 có kết cấu hai nửa được phân chia theo phương thẳng đứng tạo thành tấm ốp trên 30 và tấm ốp dưới 40. Các phần khoét 21 có phần miệng 22 mở về phía trước theo chiều dọc xe được tạo ra trên phần trước

của tấm ốp tay lái 20. Phần miệng 22 được tạo ra có dạng hình chữ nhật khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.2.

Phần lắp tay phanh 52 cấu thành phần lắp tay phanh lần lượt được bố trí trong các phần khoét 21 được tạo ra trên tấm ốp tay lái 20. Các phần lắp tay phanh 52 là các phần của các giá lắp tay phanh bên trái và bên phải 50 (các giá lắp tay phanh) dùng để đỡ các tay phanh bên trái 17L và bên phải 17R mà các tay phanh bên trái 17L và bên phải 17R được lắp trong đó. Tay phanh bên trái 17L thực hiện chức năng làm bộ phận vận hành để điều khiển phanh sau, và tay phanh bên phải 17R thực hiện chức năng làm bộ phận vận hành để điều khiển phanh trước. Các phần lắp tay phanh bên trái và bên phải 52 được để lộ ra bên ngoài tấm ốp tay lái 20 thông qua các phần miệng 22.

Trong phần mô tả dưới đây, có thể có trường hợp mà các tay phanh bên trái 17L và bên phải 17R đơn giản được gọi là “các tay phanh 17”.

Phần khoét 21 có: phần khoét trên 31 được tạo ra trên tấm ốp trên 30; và phần khoét dưới 41 được tạo ra trên tấm ốp dưới 40. Phần miệng 22 được tạo ra trên phần khoét dưới 41 của tấm ốp tay lái 20. Phần đế gương 32 mà gương chiếu hậu 16 được lắp trên đó được bố trí trong phần khoét trên 31 của tấm ốp tay lái 20.

Các phần phẳng 30a được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp trên 30 theo cách mà các phần phẳng 30a này hơi nghiêng ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.2. Phần đế gương 32 có hình dạng cong, và được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần phẳng 30a của tấm ốp trên 30.

Vấu lắp gương 53 mà gương chiếu hậu 16 được lắp trên đó được bố trí trên phần đế gương 32. Vấu lắp gương 53 được tạo ra liền khối với giá lắp tay phanh 50.

Các đèn xi nhan bên trái và bên phải 15 được bố trí ở phía trước các phần khoét bên trái và bên phải 21. Các đèn xi nhan bên trái và bên phải 15 được tạo ra có dạng hình tròn khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.2. Các đèn xi nhan bên trái và bên phải 15 nằm gối chồng lên phần bên phía trong theo chiều rộng xe của các phần miệng 22 khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.2.

Các đèn xi nhan bên trái và bên phải 15 có thể gối chồng lên các phần bên phía ngoài theo chiều rộng xe của các phần miệng 22 khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước

được thể hiện trên Fig.2. Các đèn xi nhan bên trái và bên phải 15 có thể không gồi chồng lên các phần miệng 22 khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.2. Từ quan điểm hạn chế sự xâm nhập của nước mưa, gió thổi khi xe chạy hay các thứ tương tự vào bên trong tấm ốp tay lái 20, tốt hơn là các đèn xi nhan bên trái và bên phải 15 gồi chồng lên ít nhất một phần của các phần miệng 22 khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.2.

Fig.3 là hình chiếu bằng từ trên xuống thể hiện phần trước của xe máy 1. Fig.4 là hình chiếu bằng từ dưới lên thể hiện phần trước của xe máy 1.

Như được thể hiện trên Fig.3, bảng đồng hồ đo 60 được bố trí trên phần giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp tay lái 20. Cụm đồng hồ đo 61 có các đồng hồ khác nhau như đồng hồ đo tốc độ được lắp trên phần sau của bảng đồng hồ đo 60.

Bảng công tắc bên trái 62 được bố trí trên phần đầu bên trái của tấm ốp tay lái 20 theo chiều rộng xe. Công tắc pha-cột 63, công tắc còi 64 và công tắc đèn xi nhan 65 được lắp vào bảng công tắc bên trái 62 ở các vị trí gần với tay nắm bên trái 2L (xem Fig.3 và Fig.4).

Bảng công tắc bên phải 66 được bố trí trên phần đầu bên phải theo chiều rộng xe của tấm ốp tay lái 20. Công tắc dừng không tải 67 và công tắc khởi động 68 được lắp trên bảng công tắc bên phải 66 ở các vị trí gần với tay nắm bên phải 2R (xem Fig.3 và Fig.4).

Các phần khoét bên trái và bên phải 21 được bố trí ở các vị trí của tấm ốp tay lái 20 nằm ở phía trước các bảng công tắc bên trái 62 và bên phải 66. Các phần lắp tay phanh 52 của các giá lắp tay phanh 50 được để lộ ra bên ngoài tấm ốp tay lái 20 thông qua các phần miệng 22 (xem Fig.4), và có thể nhìn thấy được khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.3 và cũng như khi nhìn trên hình chiếu bằng từ dưới lên được thể hiện trên Fig.4. Bằng cách làm cho các phần lắp tay phanh 52 có thể nhìn thấy khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.3 và cũng như khi nhìn trên hình chiếu bằng từ dưới lên được thể hiện trên Fig.4, các dụng cụ hay các đồ gá tương tự có thể tiếp cận được các phần lắp tay phanh 52.

Như được thể hiện trên Fig.4, tấm ốp 69 được bố trí trên phần sau của phần

giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp tay lái 20. Tấm ốp 69 được tạo ra có dạng hình chữ M khi nhìn trên hình chiếu bằng từ dưới lên được thể hiện trên Fig.4. Tấm ốp 69 kéo dài giữa tấm ốp dưới 40 và các bảng công tắc bên trái 62 và bên phải 66, và che phần sau của tấm ốp tay lái 20.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần cơ bản của tấm ốp tay lái 20 của xe máy 1 khi nhìn từ phía trước bên phải và từ trên xuống.

Như được thể hiện trên Fig.5, phần đế gương bên phải 32 được bố trí ở phía trước bảng công tắc bên phải 66 trên phần đầu bên phải theo chiều rộng xe của tấm ốp trên 30 của tấm ốp tay lái 20. Lỗ lắp 32a, mà vấu lắp gương 53 kéo dài theo phương thẳng đứng đi qua đó, được tạo ra trên phần đế gương bên phải 32. Phần đế gương bên phải 32 có: phần theo chu vi ngoài 32b được tạo ra có dạng hình cung khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.3; và phần lõm 32c được tạo ra có dạng hình chữ U và lõm về phía lỗ lắp 32a từ phần theo chu vi ngoài 32b khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.3. Phần lắp tay phanh bên phải 52 của giá lắp tay phanh bên phải 50 được để lộ ra bên ngoài thông qua phần lõm 32c của phần đế gương bên phải 32.

Các phần đế gương bên trái và bên phải 32 có hình dạng đối xứng theo chiều trái-phải qua đường tâm CL khiến cho phần đế gương bên trái 32 có kết cấu gần như giống với phần đế gương bên phải 32 và do vậy, việc mô tả chi tiết phần đế gương bên trái 32 được bỏ qua.

Tiếp theo, kết cấu của tấm ốp trên 30 của tấm ốp tay lái 20 sẽ được mô tả có dựa vào Fig.6 và Fig.7.

Fig.6 là hình chiếu từ phía trước thể hiện tấm ốp trên 30 của tấm ốp tay lái 20. Fig.7 là hình chiếu bằng từ trên xuống của tấm ốp trên 30.

Như được thể hiện trên Fig.6 và Fig.7, tấm ốp trên 30 bao gồm: phần giữa 35 nằm trên phần trên theo chiều rộng xe của phần giữa tấm ốp trên 30; phần bên trái 36 nằm ở phía bên trái tấm ốp trên 30 theo chiều rộng xe; phần bên phải 37 nằm ở phía bên phải tấm ốp trên 30 theo chiều rộng xe; và phần sau 38 nằm trên phần sau của phần giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp trên 30.

Lỗ 35a có dạng hình tròn khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể

hiện trên Fig.7 được tạo ra trên phần giữa 35 của tấm ốp trên 30. Lỗ lắp thứ nhất 35b, các lỗ lắp thứ hai 35c và các gân 35d được tạo ra trên phần trước của phần giữa 35 của tấm ốp trên 30. Bảng đồng hồ đo 60 được lắp vào phần giữa 35 của tấm ốp trên 30 nhờ lỗ lắp thứ nhất 35b, các lỗ lắp thứ hai 35c và các chi tiết tương tự (xem Fig.3).

Lỗ lắp thứ nhất 35b nằm ở vị trí gồi chông lên đường tâm CL, và được tạo ra có dạng hình tròn khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.7. Tổng cộng có bốn lỗ lắp thứ hai 35c được bố trí sao cho một cặp gồm hai lỗ lắp thứ hai 35c được bố trí theo chiều dọc và cặp kia gồm hai lỗ lắp thứ hai 35c cũng được bố trí theo chiều dọc với đường tâm CL nằm giữa. Mỗi lỗ lắp thứ hai 35c được tạo ra có dạng hình chữ nhật có cạnh dài của nó nằm theo chiều dọc xe khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.7. Tổng cộng có hai gân 35d được bố trí với đường tâm CL nằm giữa sao cho một gân 35d nằm giữa lỗ lắp thứ nhất 35b và các lỗ lắp thứ hai 35c, và gân kia 35d nằm giữa lỗ lắp thứ nhất 35b và các lỗ lắp thứ hai 35c. Mỗi gân 35d được tạo ra có dạng hình elip kéo dài theo chiều rộng xe khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.7, và được làm lõm xuống dưới. Gân 35d nằm hơi nghiêng sao cho khi gân 35d này càng kéo dài ra phía ngoài theo chiều rộng xe thì nó càng thấp xuống khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.6.

Các phần cong phẳng 30a, hơi nghiêng ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.6, lần lượt được tạo ra trên các phần trên của các phần bên trái 36 và bên phải 37 của tấm ốp trên 30. Các phần khoét trên 31, được làm lõm về phía sau và lên phía trên thành hình cong khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.6, lần lượt được tạo ra trên các phần đầu ngoài theo chiều rộng xe của các phần trước 36a, 37a của các phần bên ở bên trái 36 và bên phải 37 của tấm ốp trên 30.

Khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.6, các phần gài thứ nhất 39d và các phần gài thứ hai 39e nhô xuống dưới được tạo ra trên các phần trước 36a, 37a của các phần bên ở bên trái 36 và bên phải 37 của tấm ốp trên 30. Các phần gài thứ nhất 39d được bố trí nằm gần hơn về phía trong theo chiều rộng xe so với các phần khoét trên 31. Các phần gài thứ hai 39e được bố trí nằm gần hơn về phía ngoài theo chiều rộng xe so với các phần khoét trên 31. Các phần trước 46a, 47a (xem

Fig.8) của các phần bên ở bên trái 46 và bên phải 47 của tấm ốp dưới 40 được lắp vào các phần trước 36a, 37a của các phần bên ở bên trái 36 và bên phải 37 của tấm ốp trên 30 nhờ các phần gài thứ nhất 39d, các phần gài thứ hai 39e và các bộ phận tương tự.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.7, phần trước 36a của phần bên trái 36 của tấm ốp trên 30 kéo dài sang trái và về phía sau từ đầu trước bên trái của phần giữa 35, tiến đến phần khoét trên bên trái 31 và, sau đó hơi kéo dài sang trái và về phía sau qua phần đế gương bên trái 32, được uốn cong về phía sau, và tiến đến đầu bên trái của phần sau 36b của phần bên trái 36. Phần sau 36b của phần bên trái 36 của tấm ốp trên 30 hơi kéo dài sang trái và về phía sau từ đầu bên trái của phần sau 38 và sau đó được uốn cong và kéo dài sao cho nó có hình dạng cong nhô về phía trước, và tiến đến đầu bên trái của phần trước 36a của phần bên trái 36. Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.7, phần gài 36c nhô về phía sau được tạo ra trên phần sau 36b của phần bên trái 36 của tấm ốp trên 30 ở vị trí nằm chồng lên phần đế gương bên trái 32 theo chiều rộng xe. Bảng công tắc bên trái 62 (xem Fig.3) được lắp vào phần sau 36b của phần bên trái 36 của tấm ốp trên 30 nhờ phần gài 36c và các bộ phận tương tự.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.7, phần trước 37a của phần bên phải 37 của tấm ốp trên 30 kéo dài về phía bên phải và về phía sau từ đầu trước bên phải của phần giữa 35, tiến đến phần khoét trên bên phải 31 và, sau đó hơi kéo dài về phía bên phải và về phía sau qua phần đế gương bên phải 32, được uốn cong về phía sau, và tiến đến đầu bên phải của phần sau 37b của phần bên phải 37. Phần sau 37b của phần bên phải 37 của tấm ốp trên 30 hơi kéo dài về phía bên phải và về phía sau từ đầu bên phải của phần sau 38 và sau đó được uốn cong và kéo dài sao cho nó có hình dạng cong nhô về phía trước, và tiến đến đầu bên phải của phần trước 37a của phần bên phải 37. Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.7, phần gài 37c nhô về phía sau được tạo ra trên phần đầu bên phải của phần sau 37b của phần bên phải 37 của tấm ốp trên 30. Bảng công tắc bên phải 66 (xem Fig.3) được lắp vào phần sau 37b của phần bên phải 37 của tấm ốp trên 30 nhờ phần gài 37c và các bộ phận tương tự.

Phần sau 38 của tấm ốp trên 30 được tạo ra có dạng hình cung nhô xuống dưới khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.6. Các phần gài 38a nhô

xuống dưới được tạo ra trên phần sau 38 của tấm ốp trên 30. Tổng cộng có hai phần gài 38a được bố trí sao cho một phần gài 38a và phần gài kia 38a lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải tương đối với đường tâm CL. Phần trên của tấm ốp 69 (xem Fig.5) được lắp vào phần sau 38 của tấm ốp trên 30 nhờ các phần gài 38a và các bộ phận tương tự.

Như được thể hiện trên hình chiếu bằng từ trên xuống trên Fig.7, trên các phần bên ở bên trái 36 và bên phải 37 của tấm ốp trên 30, số chỉ dẫn 39a biểu thị các phần lắp dùng để lắp tấm ốp trên 30 vào tấm ốp dưới 40, và các số chỉ dẫn 39b, 39c biểu thị các phần lắp dùng để lắp tấm ốp trên 30 vào phần trên của tấm ốp 69 (xem Fig.5).

Trên tấm ốp trên 30, lỗ lắp thứ nhất 35b, lỗ lắp thứ hai 35c và gân 35d của phần giữa 35, và phần gài thứ nhất 39d, phần gài thứ hai 39e, phần gài 36c, phần gài 37c, phần gài 38a và phần lắp 39a, 39b, 39c của các phần bên ở bên trái 36 và bên phải 37 có các hình dạng, số lượng, vị trí bố trí và các thông số là tương tự như nêu trên. Tuy nhiên, hình dạng, số lượng, vị trí bố trí và các thông số tương tự của các bộ phận này không chỉ giới hạn ở kết cấu nêu trên, và có thể thay đổi theo cách thích hợp và nếu cần.

Tiếp theo, kết cấu của tấm ốp dưới 40 của tấm ốp tay lái 20 sẽ được mô tả có dựa vào Fig.8 và Fig.9.

Fig.8 là hình chiếu từ phía trước thể hiện tấm ốp dưới 40 của tấm ốp tay lái 20. Fig.9 là hình chiếu bằng từ trên xuống của tấm ốp dưới 40.

Tấm ốp dưới 40 được tạo ra có dạng hình chữ Y khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.8, và cũng có thể được gọi là hình chữ V khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9.

Như được thể hiện trên Fig.8 và Fig.9, tấm ốp dưới 40 bao gồm: phần giữa 45 nằm ở giữa tấm ốp dưới 40 theo chiều rộng xe; phần bên trái 46 nằm ở phía bên trái tấm ốp dưới 40 theo chiều rộng xe; và phần bên phải 47 nằm ở phía bên phải của tấm ốp dưới 40 theo chiều rộng xe.

Phần lõm thứ nhất 45a, lỗ lắp 45b và các phần gài thứ nhất 45c được tạo ra trên phần trước của phần giữa 45 của tấm ốp dưới 40. Đền pha 18 (xem Fig.3) được lắp vào phần trước của phần giữa 45 của tấm ốp dưới 40 nhờ phần lõm thứ nhất 45a, lỗ

lắp 45b, các phần gài thứ nhất 45c và các bộ phận tương tự.

Phần lõm thứ nhất 45a được tạo ra có dạng hình cung được làm lõm xuống dưới khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.8. Lỗ lắp 45b (lỗ điều chỉnh hướng rọi sáng) được bố trí ở vị trí gối chồng lên đường tâm CL, và được tạo ra có cạnh dài của nó kéo dài theo chiều dọc xe khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9. Có tất cả hai phần gài thứ nhất 45c được bố trí sao cho một phần gài thứ nhất 45c và phần gài thứ nhất kia 45c lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải so với đường tâm CL. Các phần gài thứ nhất 45c được tạo ra theo cách kéo dài dọc theo phần lõm thứ nhất 45a có dạng hình cung và nhô về phía trước.

Phần lõm thứ hai 45d và các phần gài thứ hai 45e được tạo ra trên phần dưới của phần giữa 45 của tấm ốp dưới 40. Phần dưới của tấm ốp 69 được lắp trên phần dưới của phần giữa 45 của tấm ốp dưới 40 nhờ các phần gài thứ hai 45e và các bộ phận tương tự (xem Fig.5).

Phần lõm thứ hai 45d được tạo ra có dạng hình cung được làm lõm về phía trước và lên phía trên khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.8. Phần lõm thứ hai 45d được liên kết tron tru với phần lõm 69d của tấm ốp 69 (xem Fig.4). Có tất cả hai phần gài thứ hai 45e được bố trí sao cho một phần gài thứ hai 45e và phần gài thứ hai kia 45e lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải so với đường tâm CL. Các phần gài thứ hai 45e được bố trí theo cách kéo dài dọc theo phần lõm thứ hai 45d có dạng hình cung và nhô xuống dưới về phía sau.

Các phần khoét dưới 41 được làm lõm xuống xuống dưới thành hình chữ U khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.8 được tạo ra trên các phần bên phía ngoài theo chiều rộng xe của các phần trước 46a, 47a của các phần bên ở bên trái 46 và bên phải 47 của tấm ốp dưới 40. Biên dạng của phần khoét dưới hình chữ U 41 tạo thành một phần (phần dưới và phần bên) của biên dạng phần miệng 22 có hình chữ nhật khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.2.

Các phần khoét thứ hai 42 được làm lõm xuống xuống dưới thành hình chữ U khi nhìn trên hình chiếu từ phía trước được thể hiện trên Fig.8 được tạo ra ở phía trong theo chiều rộng xe so với các phần trước 46a, 47a của các phần bên ở bên trái 46 và bên phải 47 của tấm ốp dưới 40. Chiều rộng (kích thước theo chiều rộng xe) của phần

khoét thứ hai 42 nhỏ hơn chiều rộng (kích thước theo chiều rộng xe) của phần khoét dưới 41. Các giá đỡ của các đèn xi nhan bên trái và bên phải 15 (xem Fig.2) được lắp xuyên qua các phần khoét thứ hai 42 của tấm ốp dưới 40.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9, các vấu gài thứ nhất 49d và các vấu gài thứ hai 49e nhô về phía sau được tạo ra trên các phần trước 46a, 47a của các phần bên ở bên trái 46 và bên phải 47 của tấm ốp dưới 40. Vấu gài thứ nhất 49d được bố trí giữa phần khoét dưới 41 và phần khoét thứ hai 42 và gần với phần khoét thứ hai 42. Vấu gài thứ hai 49e được bố trí gần hơn ra phía ngoài theo chiều rộng xe so với phần khoét dưới 41. Bằng cách gài các vấu gài thứ nhất 49d và các vấu gài thứ hai 49e được tạo ra trên tấm ốp dưới 40 vào các lỗ gài tương ứng (xem Fig.6) được tạo ra trên các phần gài thứ nhất 39d và các phần gài thứ hai 39e của tấm ốp trên 30, các phần trước 36a, 37a (xem Fig.6) của các phần bên ở bên trái 36 và bên phải 37 của tấm ốp trên 30 và các phần trước 46a, 47a của các phần bên ở bên trái 46 và bên phải 47 của tấm ốp dưới 40 được lắp với nhau.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9, phần trước 46a của phần bên trái 46 của tấm ốp dưới 40 kéo dài sang trái và về phía sau từ đầu trước bên trái của phần giữa 45 và tiến đến phần khoét thứ hai bên trái 42 và sau đó hơi nghiêng sang trái và về phía sau qua phần khoét thứ hai bên trái 42 và tiến đến phần khoét dưới bên trái 41. Sau đó, phần trước 46a kéo dài sang trái và về phía sau qua phần khoét dưới bên trái 41 và tiến đến đầu trước của phần bên 46c của phần bên trái 46.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9, phần bên 46c của phần bên trái 46 được uốn cong và kéo dài theo cách nghiêng sang bên phải và về phía sau, và tiến đến đầu bên trái của phần sau 46b của phần bên trái 46.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9, phần sau 46b của phần bên trái 46 của tấm ốp dưới 40 hơi kéo dài sang trái và về phía sau từ đầu sau bên trái của phần giữa 45 và sau đó được uốn cong và kéo dài về phía bên phải và về phía sau. Sau đó, phần sau 46b hơi uốn cong và kéo dài sang trái và về phía sau và tiến đến đầu sau của phần bên 46c của phần bên trái 46.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9, phần

trước 47a của phần bên phải 47 của tấm ốp dưới 40 kéo dài về phía bên phải và về phía sau từ đầu trước bên phải của phần giữa 45, và tiến đến phần khoét thứ hai bên phải 42 và sau đó hơi nghiêng sang bên phải và về phía sau qua phần khoét thứ hai bên phải 42 và tiến đến phần khoét dưới bên phải 41. Sau đó, phần trước 47a kéo dài về phía bên phải và về phía sau qua phần khoét dưới bên phải 41 và tiến đến đầu trước của phần bên 47c của phần bên phải 47.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9, phần bên 47c của phần bên phải 47 kéo dài sang trái và sang phải và sau đó được uốn cong và kéo dài để tạo thành hình dạng uốn nhô sang trái và về phía trước. Sau đó, phần bên 47c được uốn cong và kéo dài sang trái và về phía sau và tiến đến đầu bên phải của phần sau 47b của phần bên phải 47.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9, phần sau 47b của phần bên phải 47 của tấm ốp dưới 40 hơi kéo dài về phía bên phải và về phía sau từ đầu sau bên phải của phần giữa 45 và sau đó được uốn cong và kéo dài sang trái và về phía sau. Sau đó, phần sau 47b hơi uốn cong và kéo dài về phía bên phải và về phía sau và tiến đến đầu sau của phần bên 47c của phần bên phải 47.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống được thể hiện trên Fig.9, trên các phần bên ở bên trái 46 và bên phải 47 của tấm ốp dưới 40, số chỉ dẫn 49a biểu thị các vấu lắp được bố trí ở các vị gối chồng lên các phần lắp 39a của tấm ốp trên 30 (xem Fig.7) khi nhìn từ trên xuống và nhô lên trên, và các số chỉ dẫn 49b, 49c biểu thị các phần lắp dùng để lắp tấm ốp dưới 40 trên phần trên của tấm ốp 69 (xem Fig.5).

Ví dụ, tấm ốp trên 30 và tấm ốp dưới 40 được bố trí theo cách nằm chồng lên nhau khi nhìn từ trên xuống và sau đó các bu lông 70 (xem Fig.4) được lắp xuyên qua các lỗ thông được tạo ra trên các vấu lắp 49a và được vặn ren vào các phần lắp 39a của tấm ốp trên 30 khiến cho tấm ốp dưới 40 được lắp cố định vào tấm ốp trên 30.

Hơn nữa, phần trên của tấm ốp 69 và tấm ốp dưới 40 được bố trí theo cách nằm chồng lên nhau khi nhìn từ trên xuống và sau đó các bu lông 70 (xem Fig.4) được lắp xuyên qua các lỗ thông được tạo ra trên các vấu lắp 69a (xem Fig.4) được bố trí trên phần trên của tấm ốp 69, và được vặn ren vào các phần lắp 49c của tấm ốp dưới 40 khiến cho phần trên của tấm ốp 69 được lắp cố định vào tấm ốp dưới 40.

Trên tấm ốp dưới 40, lỗ lắp 45b, các phần gài thứ nhất 45c và các phần gài thứ hai 45e của phần giữa 45, và các vấu gài thứ nhất 49d, các vấu gài thứ hai 49e, các vấu lắp 49a và các phần lắp 49b, 49c của các phần bên ở bên trái 46 và bên phải 47 có các hình dạng, số lượng, vị trí bố trí và các thông số tương tự như được mô tả trên đây. Tuy nhiên, hình dạng, số lượng, vị trí bố trí và các thông số tương tự của các bộ phận này không chỉ giới hạn ở kết cấu nêu trên, và có thể thay đổi theo cách thích hợp và nếu cần.

Tiếp theo, kết cấu của giá lắp tay phanh 50 sẽ được mô tả có dựa vào Fig.10 bằng cách dùng giá lắp tay phanh bên phải 50 trong số các giá lắp tay phanh bên trái và bên phải 50 để làm ví dụ.

Giá lắp tay phanh bên trái 50 có kết cấu gần như giống với giá lắp tay phanh bên phải 50 và do vậy, việc mô tả chi tiết giá lắp tay phanh bên trái 50 được bỏ qua.

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện giá lắp tay phanh bên phải 50 của xe máy 1 khi nhìn từ phía trước bên phải và từ trên xuống.

Như được thể hiện trên Fig.10, giá lắp tay phanh bên phải 50 bao gồm: phần thân 51; phần lắp tay phanh 52; vấu lắp gương 53; phần lắp vào tay lái 54; vấu lắp tay phanh 55; phần dẫn cáp phanh trước 56; và phần lắp công tắc đèn phanh 57. Phần dẫn cáp phanh trước 56 dẫn hướng cáp phanh trước nối với tay phanh bên phải 17R. Công tắc đèn phanh (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí ở phía bên phải giá lắp tay phanh bên phải 50 được lắp vào phần lắp công tắc đèn phanh 57.

Phần thân 51 được tạo ra có dạng hình hộp chữ nhật với chiều dài của nó nằm theo chiều dọc xe. Phần lắp tay phanh 52 nhô sang bên phải từ mặt bên phải của phần thân 51, và được tạo ra liền khối với phần thân 51. Phần lắp tay phanh 52 được tạo ra có dạng hình chữ U khi nhìn từ phía bên phải, và được tạo ra bởi: phần thành trên; phần thành dưới; và phần thành sau nối đầu sau của phần thành trên và đầu sau của phần thành dưới với nhau.

Lỗ thông thứ nhất 52a mở theo phương thẳng đứng được tạo ra trên phần thành trên của phần lắp tay phanh 52. Vấu lắp tay phanh 55 kéo dài xuống dưới và có phần hình trụ được tạo ra liền khối với phần thành dưới của phần lắp tay phanh 52. Lỗ thông thứ hai 52b mở theo phương thẳng đứng được tạo ra trên phần thành dưới của

phần lắp tay phanh 52 và vấu lắp tay phanh 55.

Ví dụ, phần đầu trong của tay phanh bên phải 17R (xem Fig.5) được bố trí giữa các phần thành trên và dưới của phần lắp tay phanh 52 và sau đó bu lông 71 (xem Fig.5) được lắp xuyên qua lỗ thông thứ nhất 52a, lỗ thông (không được thể hiện trên hình vẽ) được tạo ra trên phần đầu trong của tay phanh bên phải 17R và lỗ thông thứ hai 52b, và được vặn ren vào đai ốc 72 (xem Fig.4). Nhờ việc thực hiện các thao tác này, tay phanh bên phải 17R được lắp theo cách quay được trên phần lắp tay phanh bên phải 52.

Vấu lắp gương 53 được tạo ra liền khối trên mặt trên của phần thân 51. Vấu lắp gương 53 có phần hình trụ và kéo dài lên trên từ mặt trên của phần thân 51. Vấu lắp gương 53 được lắp xuyên qua lỗ lắp 32a (xem Fig.5) được tạo ra trên phần đế gương bên phải 32. Lỗ lắp 53a mở lên phía trên được tạo ra trên vấu lắp gương 53. Phần đầu trong của gương chiếu hậu bên phải 16 (xem Fig.5) được lắp vào trong lỗ lắp 53a được tạo ra trên vấu lắp gương 53.

Phần lắp vào tay lái 54 được tạo ra liền khối với đầu sau của phần thân 51. Phần lõm 54a, có dạng hình cung để đi vào tiếp xúc với bề mặt theo chu vi ngoài của tay lái 2 (xem Fig.5), được tạo ra trên phần lắp vào tay lái 54. Phần lắp vào tay lái 54 được lắp vào tay lái 2 bên trong tấm ốp tay lái 20 (xem Fig.5) nhờ giá đỡ và chi tiết vặn chặt không được thể hiện trên hình vẽ.

Phần dẫn cáp phanh trước 56 được tạo ra liền khối với đầu trước của phần thân 51. Phần rãnh 56a hở về phía trước được bố trí ở phần dẫn cáp phanh trước 56. Cáp phanh trước được lắp xuyên qua phần rãnh 56a của phần dẫn cáp phanh trước 56.

Phần lắp công tắc đèn phanh 57 được tạo ra liền khối với đầu dưới phần trước của phần thân 51. Lỗ lắp 57a mở về bên phải được tạo ra trên phần lắp công tắc đèn phanh 57. Cáp phanh nối với công tắc đèn phanh (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp xuyên qua lỗ lắp 57a được tạo ra trên phần lắp công tắc đèn phanh 57.

Như đã được mô tả trên đây, trên cụm tấm ốp tay lái theo phương án này được trang bị tấm ốp tay lái 20 dùng để che tay lái 2 và vùng xung quanh tay lái 2, phần khoét 21 mà phần lắp tay phanh 52 của giá lắp tay phanh 50 được bố trí trong đó được tạo ra trên phần trước của tấm ốp tay lái 20. Phần đế gương 32, dùng để che ít nhất

một phần của phần lắp tay phanh 52 và vấu lắp gương 53 dùng để lắp gương chiếu hậu 16 từ phía trên, được lắp trong phần trên của phần khoét 21. Phần miệng 22 mở về phía trước theo chiều dọc của xe được tạo ra trên phần dưới của phần khoét 21. Phần lắp tay phanh 52 được để lộ ra bên ngoài tấm ốp tay lái 20 thông qua phần miệng 22, và có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống và từ dưới lên.

Theo kết cấu này, phần đế gương 32, dùng để che ít nhất một phần của phần lắp tay phanh 52 và vấu lắp gương 53 từ phía trên, được bố trí trên phần trên của phần khoét 21 được tạo ra trên phần trước của tấm ốp tay lái 20 và do vậy, ít nhất một phần của phần lắp tay phanh 52 và vấu lắp gương 53 tạo thành một phần của kiểu dáng xe nhờ đó hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái 20 có thể được cải thiện. Hơn nữa, phần miệng 22 được tạo ra trên phần dưới của phần khoét 21 được tạo ra trên phần trước của tấm ốp tay lái 20, và phần lắp tay phanh 52 được để lộ ra bên ngoài của tấm ốp tay lái 20 thông qua phần miệng 22, và có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống và từ dưới lên. Với kết cấu này, các dụng cụ hay đồ gá tương tự có thể tiếp cận được phần lắp tay phanh 52 và do vậy, công việc bảo dưỡng như việc thay thế tay phanh 17 có thể được cải thiện. Do vậy, công việc bảo dưỡng có thể được cải thiện đồng thời cải thiện được hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái 20. Hơn nữa, bằng cách tạo ra phần đế gương 32 trên phần trên của phần khoét 21 và bằng cách tạo ra phần miệng 22 trên phần dưới của phần khoét 21, phần đế gương 32 có tác dụng như một chiếc ô dùng để che phần miệng 22 từ phía trên và do vậy, sự xâm nhập của nước mưa hay những thứ tương tự vào phần bên trong của tấm ốp tay lái 20 có thể được hạn chế.

Tấm ốp tay lái 20, được tạo ra bằng cách chia theo phương thẳng đứng tấm ốp tay lái 20 thành hai phần gồm tấm ốp trên 30 và tấm ốp dưới 40, phần đế gương 32 được bố trí trên phần khoét trên 31 của tấm ốp trên 30, và phần miệng 22 được bố trí trên phần khoét dưới 41 của tấm ốp dưới 40. Do vậy, phần đế gương 32 có tác dụng như một chiếc ô dùng để che phần miệng 22 từ phía trên và do vậy, trong kết cấu trong đó tấm ốp tay lái 20 được chia theo phương thẳng đứng thành hai phần, sự xâm nhập của nước mưa hay những thứ tương tự vào phần bên trong của tấm ốp tay lái 20 có thể được hạn chế.

Phần đế gương 32 có hình dạng cong, và được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần phẳng 30a được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp tay lái 20. Do vậy, một bậc được

tạo ra giữa phần đế gương 32 có hình dạng cong và phần phẳng 30a được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp tay lái 20 và do vậy, độ cứng vững của phần khoét 21 có thể được cải thiện so với trường hợp mà phần miệng được tạo ra trên phần khoét trên 31 của tấm ốp tay lái 20.

Phần theo chu vi ngoài 32b của phần đế gương 32 được tạo ra có dạng hình cung khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống, và phần lõm 32c được làm lõm về phía trong từ phần theo chu vi ngoài 32b được tạo ra trên phần đế gương 32 khiến cho phần lắp tay phanh 52 có thể nhìn thấy khi nhìn trên hình chiếu bằng từ trên xuống. Do vậy, cảm giác liên khối giữa phần đế gương 32 và phần lắp tay phanh 52 tăng nên hình dạng bên ngoài của tấm ốp tay lái 20 có thể được cải thiện. Hơn nữa, khi đưa các dụng cụ hay các đồ gá tương tự tiếp cận phần lắp tay phanh 52, phần lõm 32c được tạo ra trên phần đế gương 32 trở thành dấu hiệu để tiếp cận nên công việc bảo dưỡng có thể được cải thiện.

Đèn xi nhan 15 được bố trí ở phía trước phần miệng 22 của phần khoét 21, và đèn xi nhan 15 nằm chồng lên ít nhất một phần của phần miệng 22 khi nhìn từ phía trước. Do vậy, ít nhất một phần của phần miệng 22 được che bởi đèn xi nhan 15 từ phía trước nên sự xâm nhập của nước mưa, gió thổi khi xe chạy hay các thứ tương tự vào phần bên trong của tấm ốp tay lái 20 có thể được hạn chế.

Vấu lắp gương 53 được tạo ra liên khối với giá lắp tay phanh 50. Do vậy, so với trường hợp trong đó vấu lắp gương 53 và giá lắp tay phanh 50 được tạo ra dưới dạng các bộ phận riêng biệt, số giờ công lắp ráp có thể giảm nên công việc bảo dưỡng có thể được cải thiện.

Trong kết cấu theo phương án nêu trên, việc mô tả đã được thực hiện bằng cách sử dụng kết cấu trong đó một phần của phần miệng 22 được tạo ra trong phần khoét dưới 41 để làm ví dụ. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu nêu trên. Ví dụ, toàn bộ phần miệng 22 có thể được bố trí trên phần khoét dưới 41. Nghĩa là, ít nhất một phần của phần miệng 22 có thể được bố trí trên phần khoét dưới 41.

Sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu nêu trên. Ví dụ, xe kiểu yên ngựa bao gồm các xe nói chung trong đó người đi xe ngồi trên thân xe ở tư thế để chân hai bên. Xe kiểu yên ngựa bao gồm không chỉ xe máy (kể cả xe đạp được trang bị nguồn động

lực và xe kiểu scutor) mà còn xe ba bánh (bao gồm xe có hai bánh trước và một bánh sau và xe có một bánh trước và hai bánh sau) và xe bốn bánh.

Kết cấu được mô tả theo phương án nêu trên chỉ là một ví dụ thực hiện của sáng chế, và nhiều biến thể như việc thay thế các chi tiết kết cấu theo phương án này bằng các chi tiết kết cấu đã biết khác được xem là thuộc phạm vi của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Cụm tấm ốp tay lái được trang bị tấm ốp tay lái (20) dùng để che tay lái (2) và phần xung quanh tay lái (2), trong đó:

phần khoét (21) mà phần lắp tay phanh (52) của giá lắp tay phanh (50) được bố trí trong đó được tạo ra trên phần trước của tấm ốp tay lái (20),

phần đế gương (32), dùng để che ít nhất một phần của phần lắp tay phanh (52) và vấu lắp gương (53) dùng để lắp gương (16) từ phía trên, được tạo ra trên phần trên của phần khoét (21),

phần miệng (22), mở về phía trước theo chiều dọc của xe, được tạo ra trên phần dưới của phần khoét (21), và

phần lắp tay phanh (52) được để lộ ra bên ngoài của tấm ốp tay lái (20) thông qua phần miệng (22), và có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống và từ dưới lên,

phần đế gương (32) có phần mép theo chu vi ngoài (32b) được tạo ra có dạng hình cung khi nhìn từ trên xuống, và

phần lõm (32c), được làm lõm về phía trong từ phần mép theo chu vi ngoài (32b), được tạo ra trên phần đế gương (32) khiến cho phần lắp tay phanh (52) có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống.

2. Cụm tấm ốp tay lái theo điểm 1, trong đó:

tấm ốp tay lái (20) được tạo ra bởi tấm ốp trên (30) và tấm ốp dưới (40) được tạo ra bằng cách chia theo phương thẳng đứng tấm ốp tay lái (20) thành hai phần,

phần khoét (21) có: phần khoét trên (31) được tạo ra trên tấm ốp trên (30); và phần khoét dưới (41) được tạo ra trên tấm ốp dưới (40),

phần đế gương (32) được bố trí trên phần khoét trên (31), và

phần miệng (22) được bố trí trên phần khoét dưới (41).

3. Cụm tấm ốp tay lái theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần đế gương (32) có hình dạng cong, và được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần phẳng (30a) được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp tay lái (20).

4. Cụm tấm ốp tay lái theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó:

đèn xi nhan (15) được bố trí ở phía trước phần miệng (22) của phần khoét (21),

và

đèn xi nhan (15) nằm chồng lên ít nhất một phần của phần miệng (22) khi nhìn từ phía trước.

5. Cụm tấm ốp tay lái được trang bị tấm ốp tay lái (20) dùng để che tay lái (2) và phần xung quanh tay lái (2), trong đó:

tấm ốp tay lái (20) được tạo ra bởi tấm ốp trên (30) và tấm ốp dưới (40) được tạo ra bằng cách chia theo phương thẳng đứng tấm ốp tay lái (20) thành hai phần,

phần khoét (21) mà phần lắp tay phanh (52) của giá lắp tay phanh (50) được bố trí trong đó được tạo ra trên phần trước theo chiều dọc của xe của tấm ốp tay lái (20),

phần khoét (21) có: phần khoét trên (31) được tạo ra trên tấm ốp trên (30); và phần khoét dưới (41) được tạo ra trên tấm ốp dưới (40) theo cách được làm lõm xuống phía dưới theo hình chữ U khi nhìn từ phía trước của xe,

phần đế gương (32), dùng để che ít nhất một phần của phần lắp tay phanh (52) và vấu lắp gương (53) dùng để lắp gương (16) từ phía trên, được tạo ra trên phần khoét trên (31),

phần miệng (22), mở về phía mặt trước khi nhìn từ phía trước xe, được tạo ra trên phần khoét dưới (41),

các phần đầu bên trái và bên phải của tấm ốp trên (30) và các phần đầu bên trái và bên phải của tấm ốp dưới (40) được tạo hình theo cách được lắp với nhau nhờ phần gài (39e) được bố trí ở phía ngoài phần khoét trên (31) theo chiều rộng xe, và

phần lắp tay phanh (52) được để lộ ra bên ngoài của tấm ốp tay lái (20) thông qua phần miệng (22), và có thể nhìn thấy khi nhìn từ trên xuống và từ dưới lên.

6. Cụm tấm ốp tay lái theo theo điểm 5, trong đó phần đế gương (32) có hình dạng cong, và được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần phẳng (30a) được tạo ra trên mặt trên của tấm ốp tay lái (20).

7. Cụm tấm ốp tay lái theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó vấu lắp gương (53) được tạo ra liền khối với giá lắp tay phanh (50).

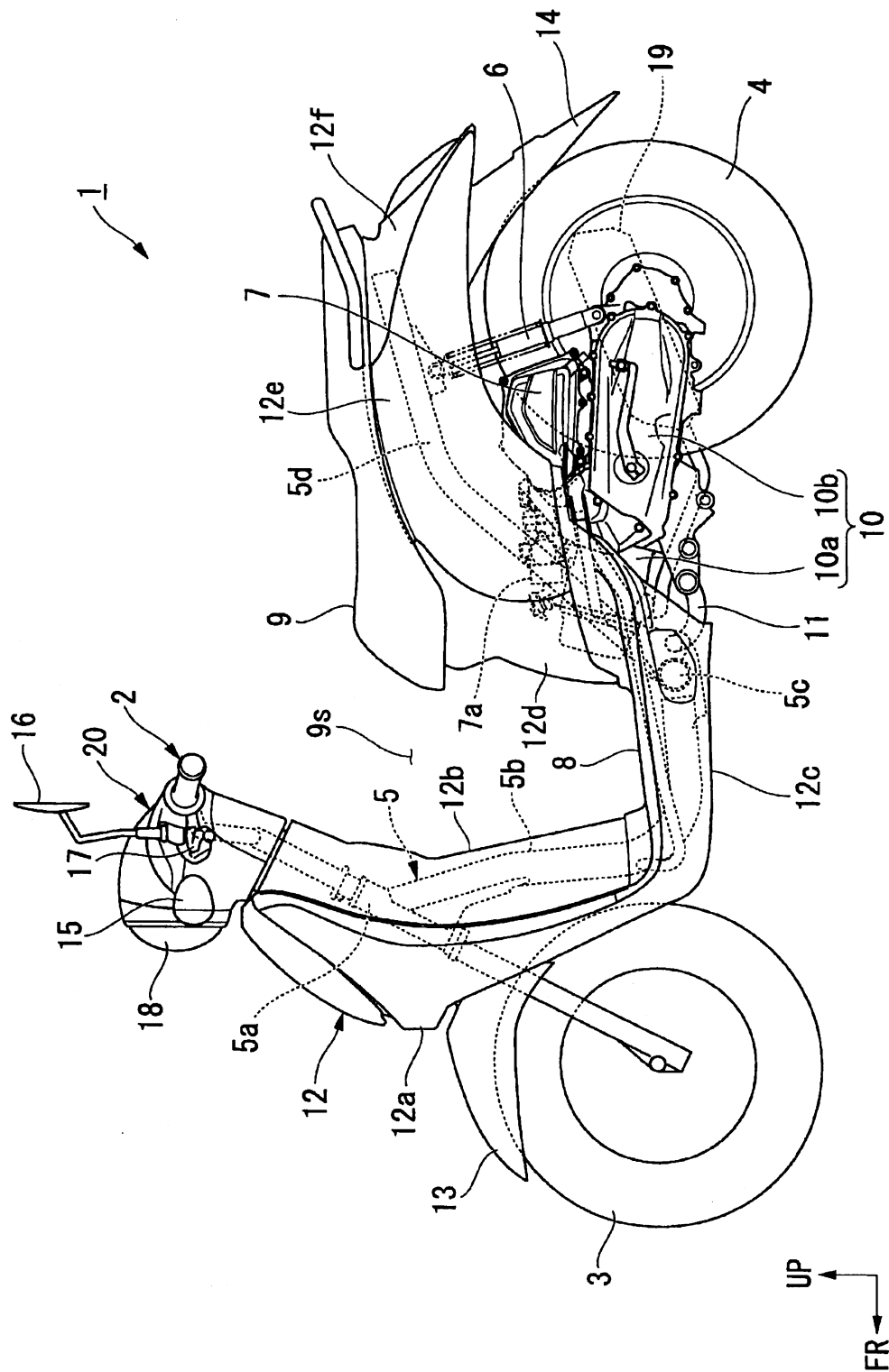


FIG. 1

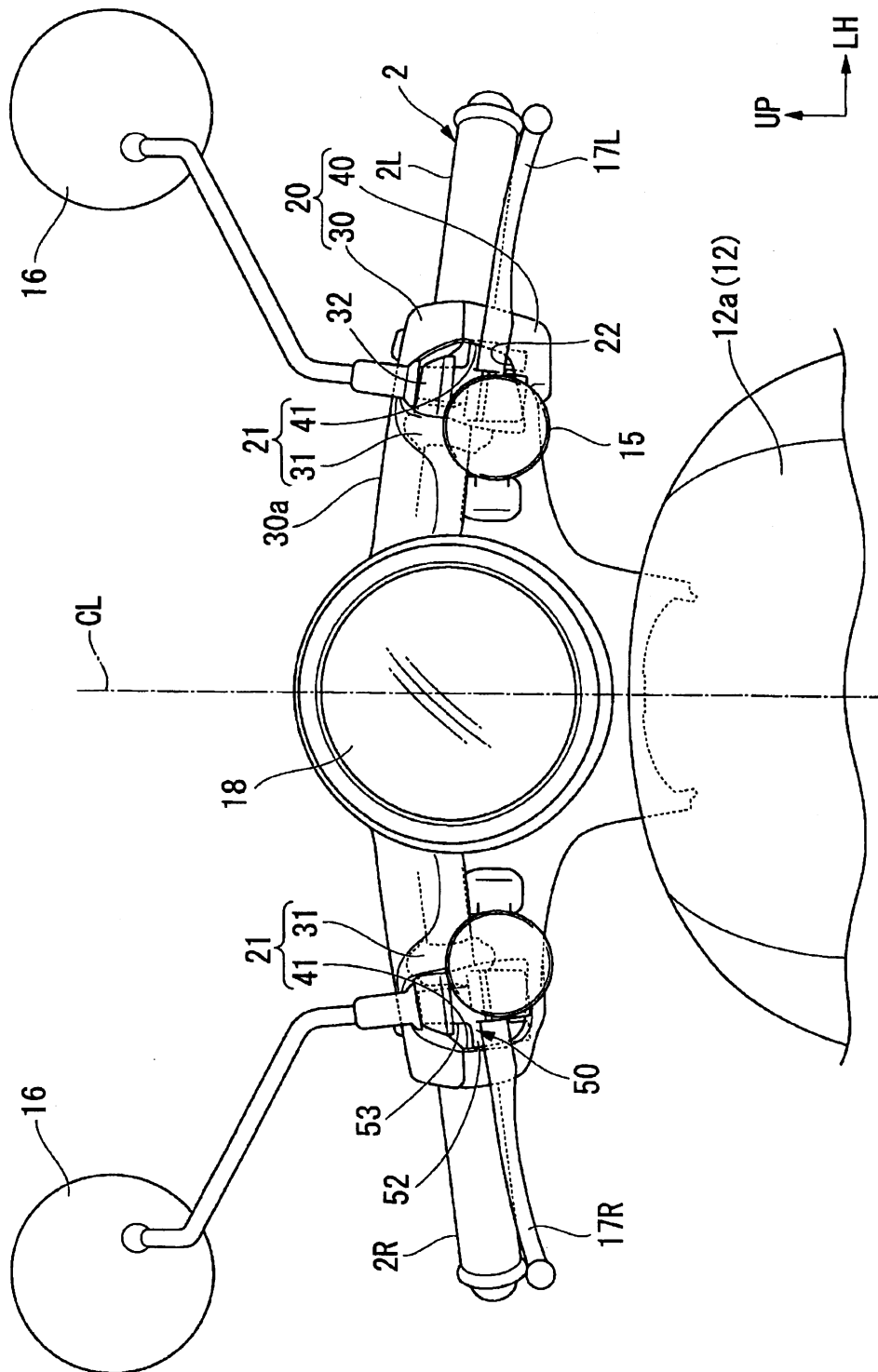


FIG. 2

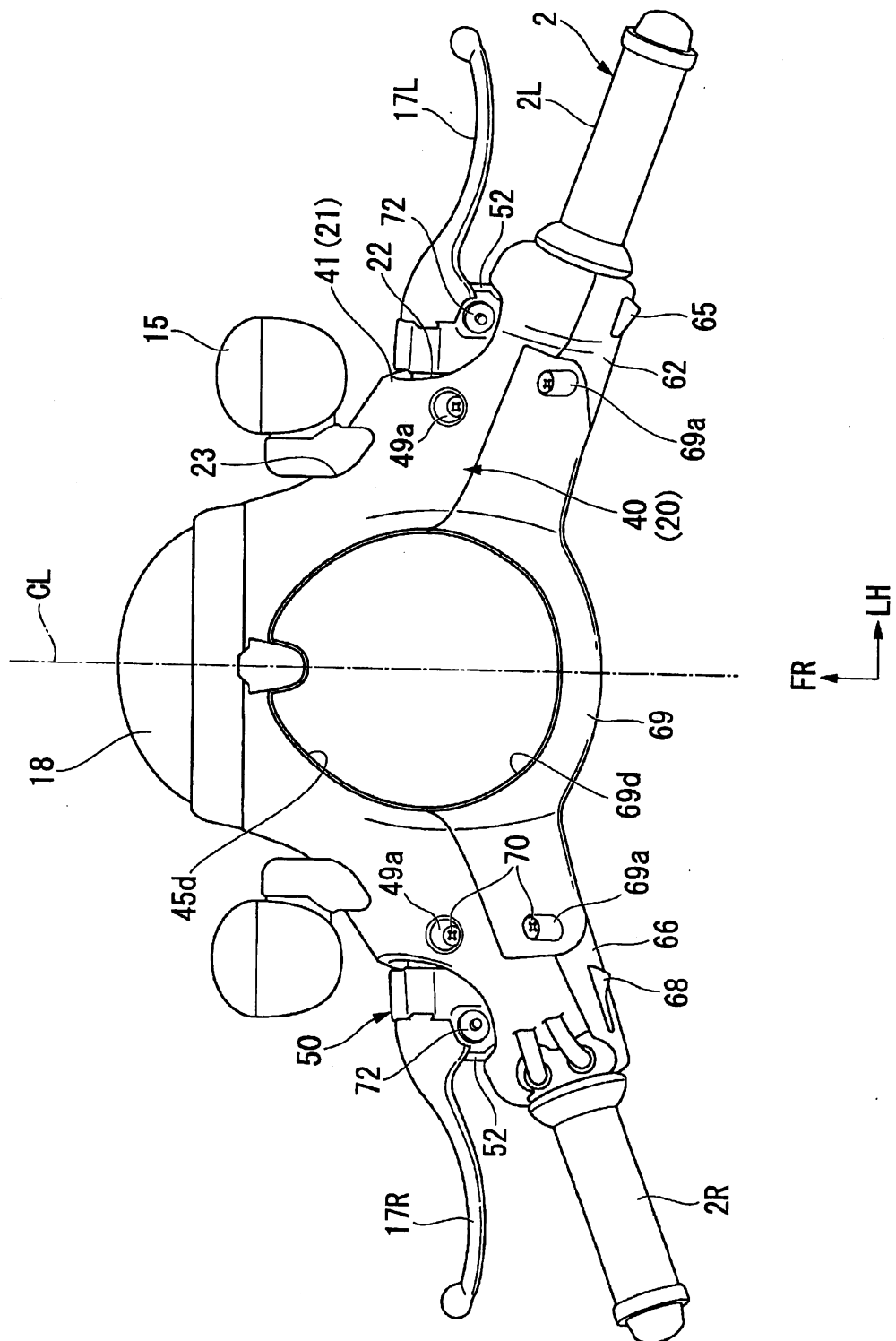


FIG. 4

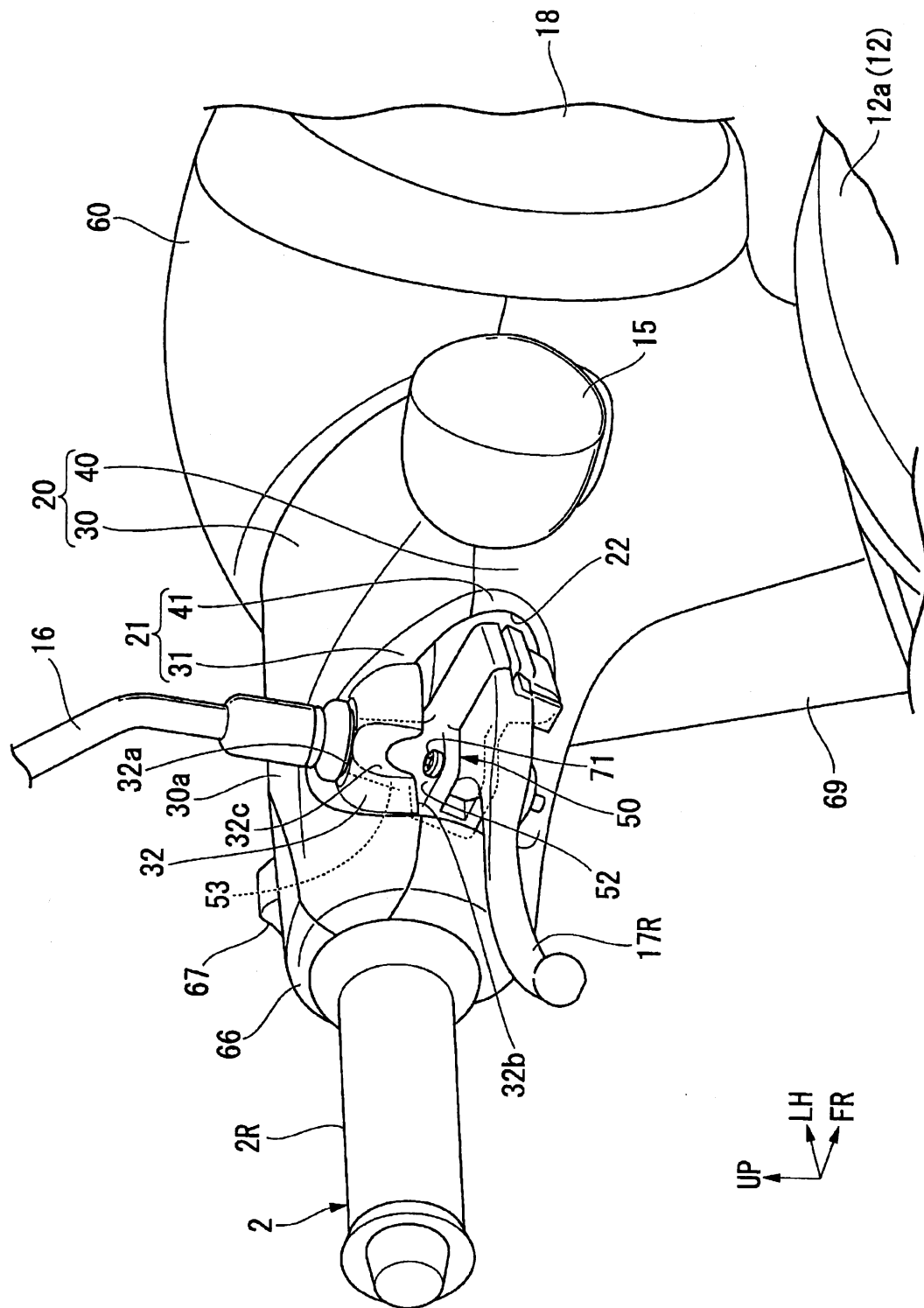


FIG. 5

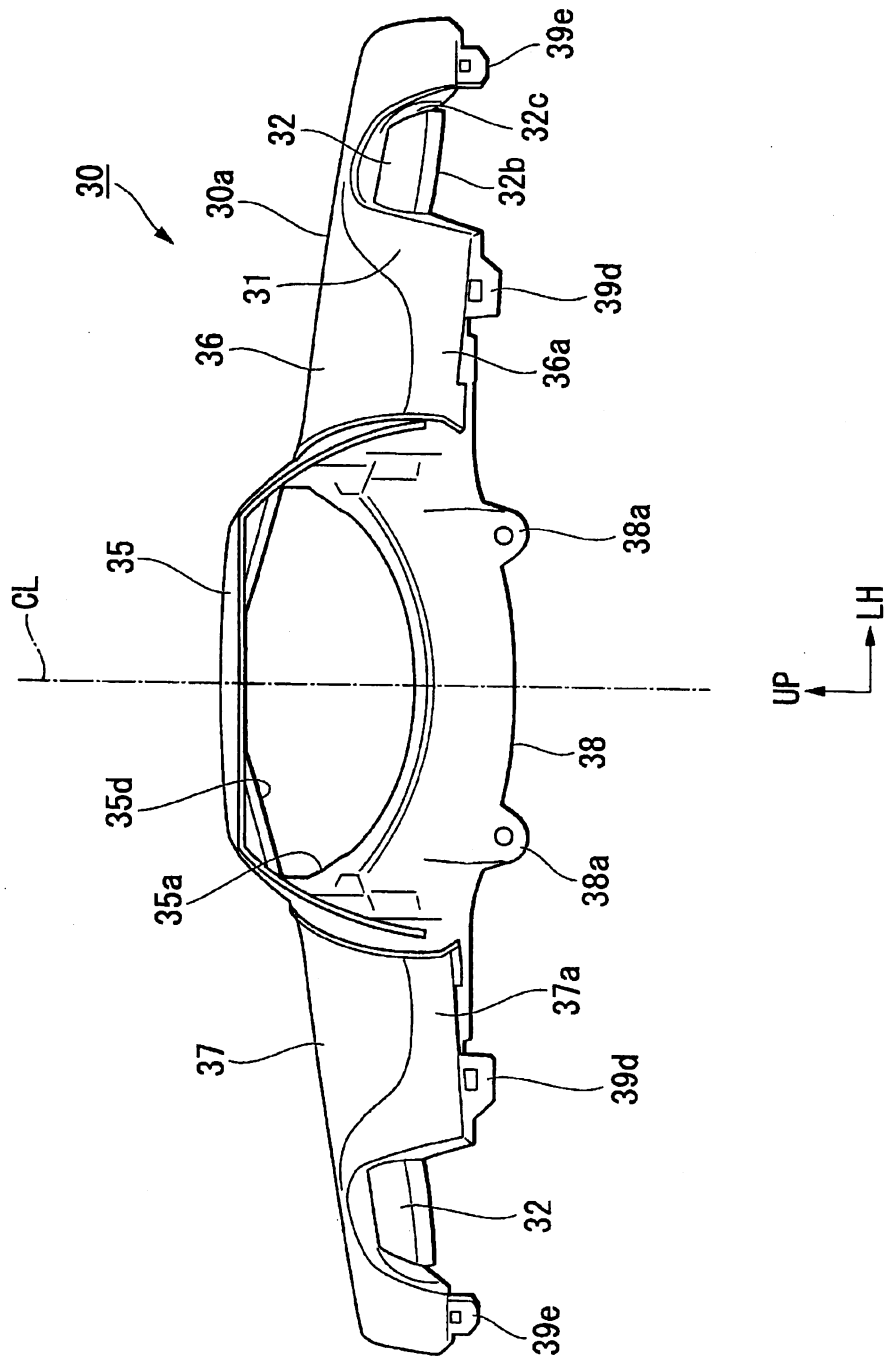


FIG. 6

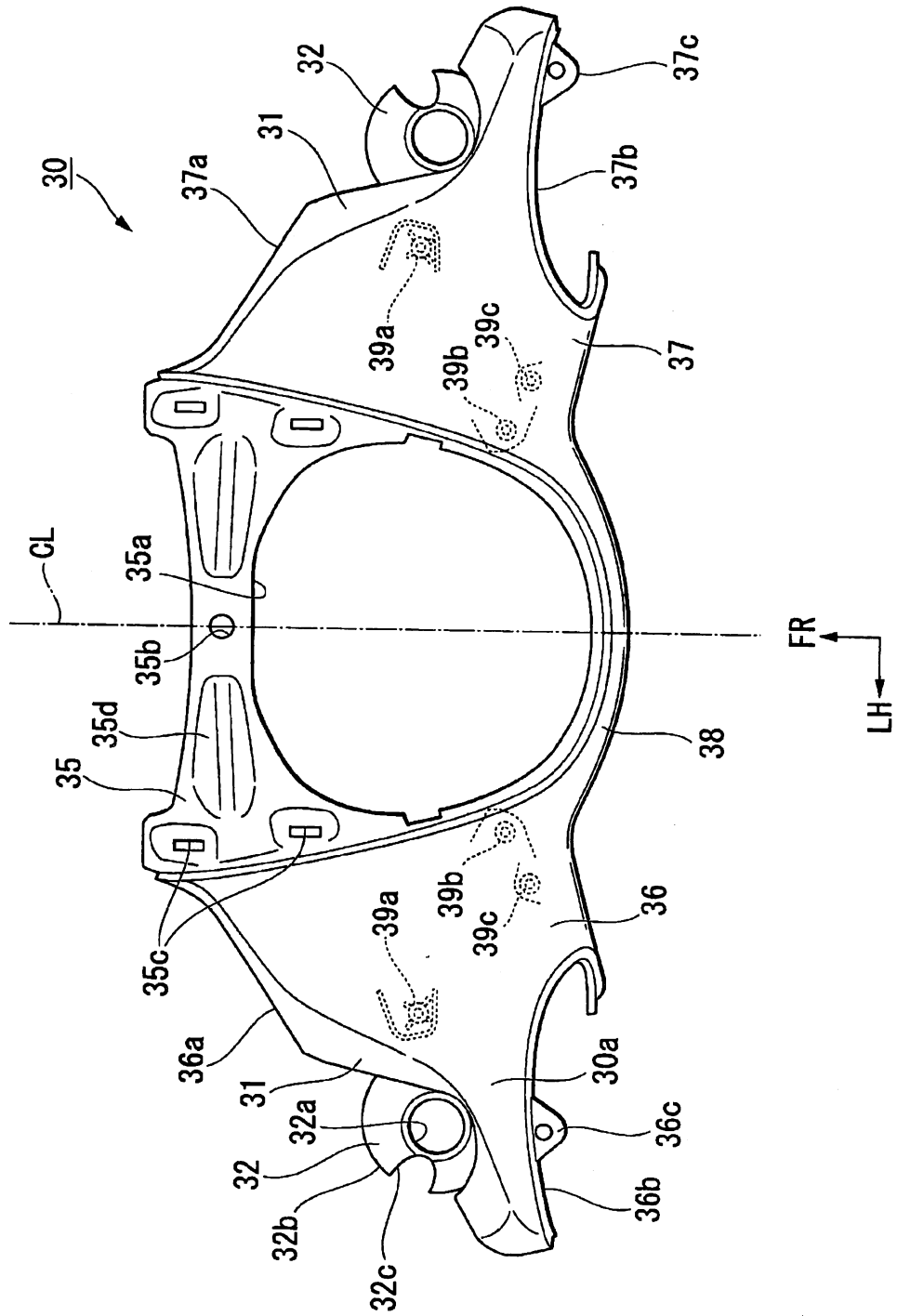


FIG. 7

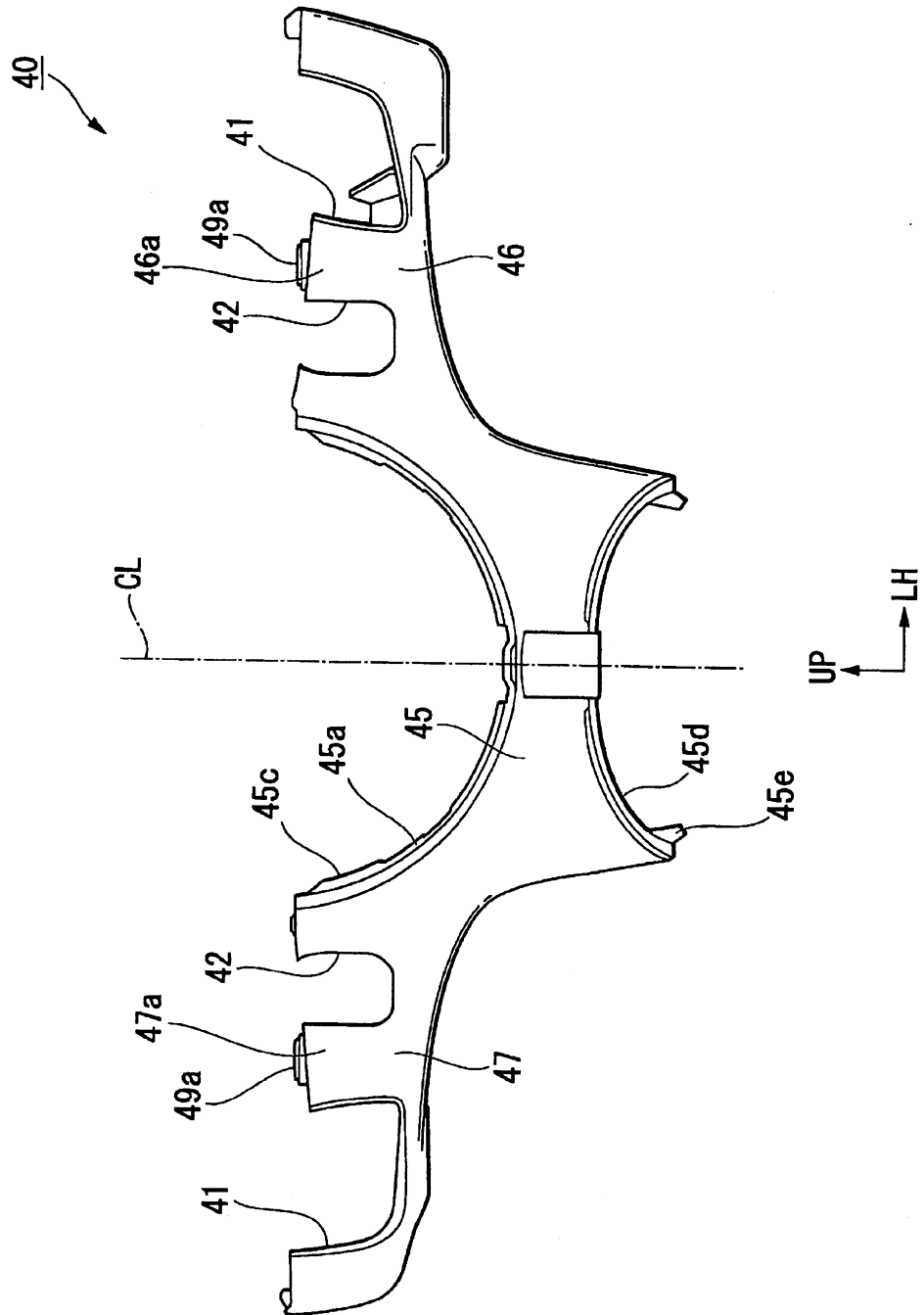


FIG. 8

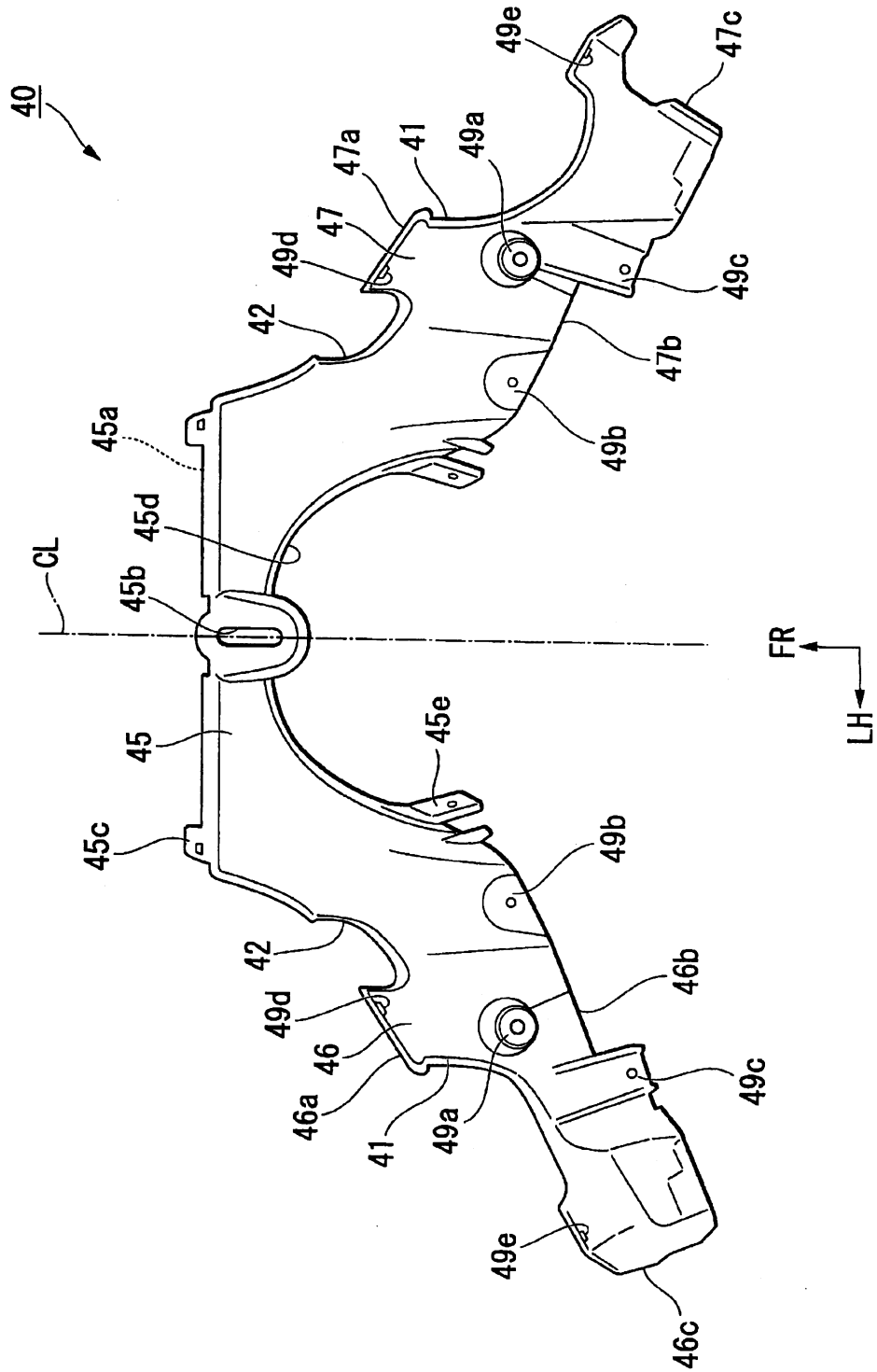


FIG. 9

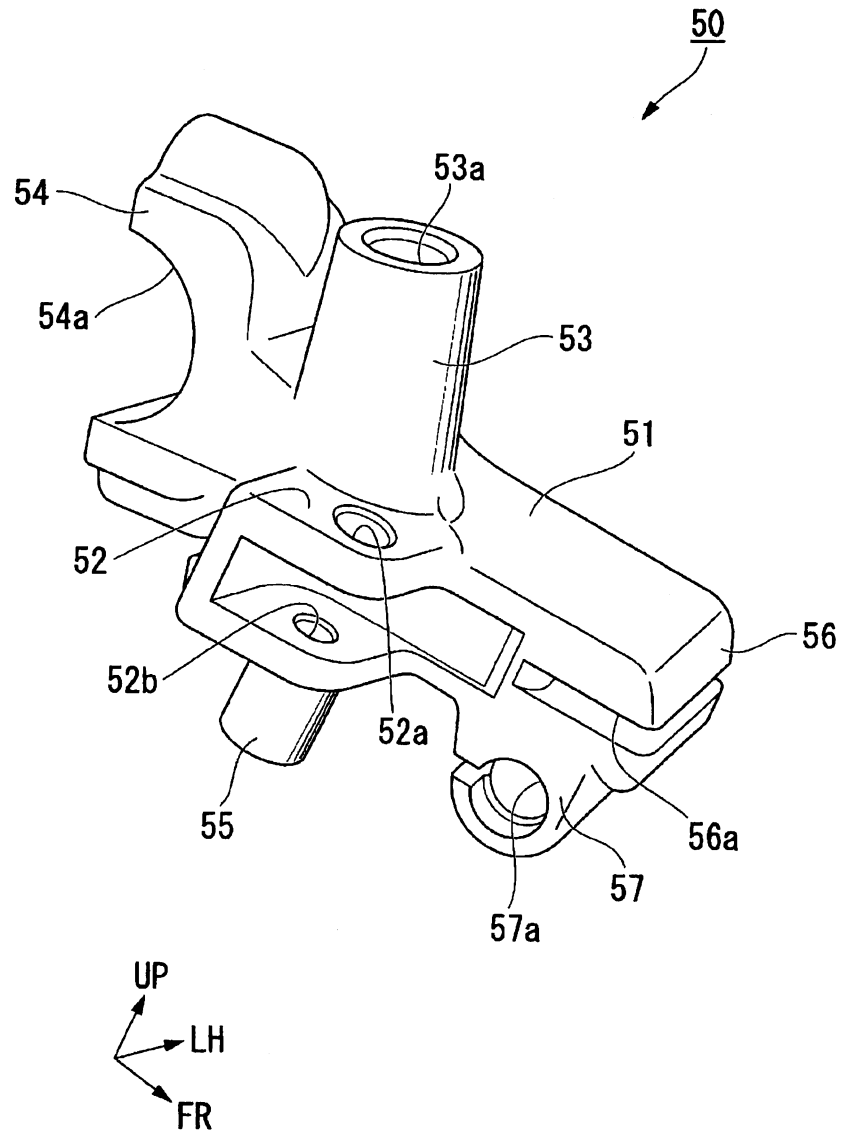


FIG. 10