



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

(19) **Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)**

(11) 

CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

1-0023184

(51)⁷ **B62J 15/02, 6/04**

(13) **B**

(21) 1-2016-01514

(22) 27.09.2013

(86) PCT/JP2013/076320 27.09.2013

(87) WO2015/045111 02.04.2015

(45) 25.02.2020 383

(43) 27.06.2016 339

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

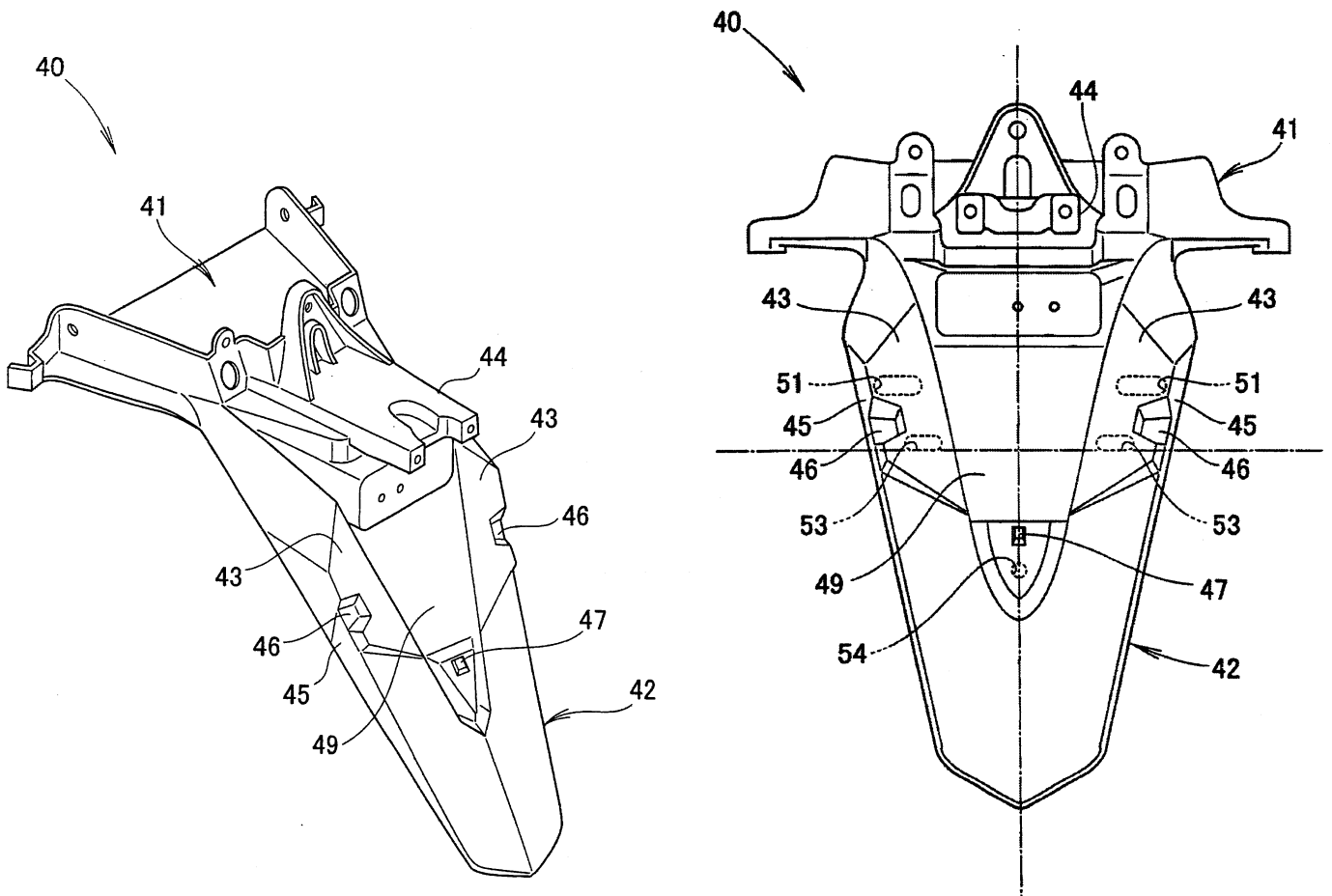
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) NISHIMOTO, Taro (JP), INOUE, Taishi (JP), ISHIKAWA, Akiko (JP)

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) **XE MÁY**

(57) Sáng chế đề cập đến xe máy gồm chấn bunn sau (40) có các phần lắp (51, 53) được tạo ra ở bề mặt sau (43). Các phần lắp (51, 53) được tạo ra theo các cặp trái-phải. Khi gắn tấm biển với chấn bunn sau (40), tấm biển được lắp chặt vào chấn bunn sau (40) bằng cách đưa bộ phận kẹp chặt đi qua một phần của các phần lắp (51, 53).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe máy, và cụ thể là, sáng chế đề cập đến kết cấu để gắn tám biển biểu thị thông tin đăng ký xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Các biển đăng ký gắn vào các xe máy biểu thị thông tin đăng ký các xe máy. Các loại biển đăng ký có các hình dạng hoặc các vị trí lắp khác nhau ở các quốc gia khác nhau. Kết cấu được thiết kế để gắn các loại biển đăng ký này được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1 dưới đây.

Đối với xe máy bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1, chấn bùm sau có bề mặt sau gồm các phần lắp biển đăng ký, có các cặp lỗ lắp. Biển đăng ký được gắn nhờ sử dụng các lỗ được chọn trong số các lỗ lắp thích hợp cho loại biển đăng ký.

Các phần lắp biển đăng ký, có các lỗ lắp để đỡ các bên trái và bên phải biển đăng ký, có các kết cấu phức tạp nhô theo các hướng trái và phải. Để hạn chế biển đăng ký rung, các phần lắp biển đăng ký cần được giảm độ rung truyền đến đó. Để đáp ứng các nhu cầu này, các phần lắp biển đăng ký, vốn có các kết cấu phức tạp và có các lỗ lắp, cần được tạo dày hơn để làm giảm độ rung.

Chấn bùm sau theo mong muốn được tạo kết cấu đơn giản nhằm làm giảm độ rung, cũng như cho phép để gắn các loại các biển đăng ký khác nhau cho các quốc gia khác nhau.

Tài liệu sáng chế 1: công bố đơn sáng chế Nhật Bản số JP-A-2011-46302

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu đơn giản để làm giảm độ rung cũng như cho phép gắn các loại biển đăng ký khác nhau cho các quốc gia khác nhau.

Xe máy theo khía cạnh thứ nhất, xe máy này bao gồm: chắn bùn sau được bố trí ở phần sau của khung xe máy để ngăn không cho nước bắn được bắn về phía sau bởi bánh xe sau của xe máy; các bộ phận kẹp chặt được bố trí trên các bề mặt sau của chắn bùn sau và được lắp chặt vào chắn bùn sau; đèn nằm bên trên chắn bùn sau để chiếu sáng các bề mặt sau; và bộ phận phản xạ được bố trí liền kề các bề mặt sau để phản xạ ánh sáng từ hướng sau của xe máy, trong đó chắn bùn sau bao gồm các phần lắp, trong đó các bộ phận kẹp chặt đi qua các phần lắp bất kỳ trong số các phần lắp và được lắp chặt vào chắn bùn sau, trong đó các bề mặt sau bao gồm ít nhất một bề mặt sau bên trái và ít nhất một bề mặt sau bên phải khi các bề mặt sau được nhìn trên hình chiếu đứng phía sau, và trong đó chắn bùn sau bao gồm phần giữa được làm lõm về phía trước so với các bề mặt sau.

Xe máy theo khía cạnh thứ hai, các bề mặt sau bao gồm các đầu ngoài đối nhau theo phương ngang nằm cách nhau theo hướng chiều rộng của xe máy, trong đó chắn bùn sau còn bao gồm: các bề mặt bên nhô từ các đầu ngoài đối nhau theo phương ngang của các bề mặt sau theo hướng phía trước của xe máy; và các hốc lõm từ các bề mặt sau đến các bề mặt bên, và trong đó mỗi một trong số các bề mặt sau có dạng chữ U theo phương nằm ngang.

Xe máy theo khía cạnh thứ ba, mỗi một trong số các hốc được tạo ra giữa các phần lắp liền kề trong số các phần lắp khi các hốc được nhìn trên hình chiếu đứng phía sau, các phần lắp liền kề được bố trí theo phương thẳng đứng.

Xe máy theo khía cạnh thứ tư, mỗi một trong số các phần lắp có dạng thon kéo dài theo hướng chiều rộng của xe máy.

Xe máy theo khía cạnh thứ năm, chắn bùn sau còn bao gồm phần nhô về phía sau lắp bên dưới các phần lắp của chắn bùn sau.

Xe máy theo khía cạnh thứ sáu, các phần lắp được tạo ra theo cặp, ít nhất là hai cặp.

Xe máy theo khía cạnh thứ bảy, chấn bụn sau còn bao gồm phần lắp dưới được tạo ra bên dưới phần nhô, và phần lắp dưới có lỗ lắp để lựa chọn được tạo ra từ đó.

Xe máy theo khía cạnh thứ nhất, chấn bụn sau bao gồm các phần lắp. Các bộ phận kẹp chặt, mà đi qua các phần lắp bất kỳ trong số các phần lắp, được lắp chặt vào chấn bụn sau. Các phần lắp tương ứng với loại tấm biển sẽ được gắn vào chấn bụn sau có các lỗ xuyên qua trong khi các phần lắp khác không có các lỗ xuyên. Chấn bụn sau, mà có số lượng các lỗ lắp nhỏ nhất cần thiết để gắn biển, có độ cứng cao. Kết cấu đơn giản này của chấn bụn sau làm giảm độ rung, đồng thời cho phép gắn các loại biển khác nhau cho các quốc gia khác nhau.

Các bề mặt sau bao gồm ít nhất một bề mặt sau bên trái và ít nhất một bề mặt sau bên phải khi các bề mặt sau được nhìn trên hình chiếu đứng phía sau, và chấn bụn sau bao gồm phần giữa được làm lõm về phía trước so với các bề mặt sau. Phần giữa rãnh làm tăng độ cứng vững của chấn bụn sau, do vậy làm giảm độ rung.

Xe máy theo khía cạnh thứ hai, các bề mặt sau bao gồm các đầu ngoài đối nhau theo phương ngang nằm cách nhau theo hướng chiều rộng của xe máy, trong đó chấn bụn sau còn bao gồm: các bề mặt bên nhô từ các đầu ngoài đối nhau theo phương ngang của các bề mặt sau theo hướng phía trước của xe máy; và các hốc lõm từ các bề mặt sau đến các bề mặt bên, và trong đó mỗi một trong số các bề mặt sau có dạng chữ U theo phương nằm ngang. Các hốc của chấn bụn sau, mà có thể tiếp nhận các phần nhô trên bề mặt sau của tấm biển, cho phép tấm biển tựa thích hợp trên các bề mặt sau của chấn bụn sau khi gắn tấm biển này vào các bề mặt sau.

Xe máy theo khía cạnh thứ ba, mỗi một trong số các hốc được tạo ra giữa các phần lắp liền kề trong số các phần lắp khi các hốc được nhìn trên

hình chiếu đứng phía sau, các phần lắp liền kề được bố trí theo phương thẳng đứng. Khi tấm biển có các phần nhô trên bề mặt sau của nó được gắn với chấn bụn sau, các phần nhô được định vị đúng vị trí nhờ đưa vào trong các hốc. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho việc gắn tấm biển vào chấn bụn sau.

Xe máy theo khía cạnh thứ tư, mỗi một trong số các phần lắp có dạng thon kéo dài theo hướng chiều rộng của xe máy. Phần lắp dài có thể có lỗ được tạo xuyên qua đó trên phạm vi rộng kéo dài theo hướng chiều rộng. Điều này cho phép điều chỉnh vị trí của tấm biển theo hướng chiều rộng, do vậy tạo điều kiện thuận lợi cho việc gắn tấm biển. Ngoài ra, phần lắp cho phép các tấm biển khác nhau sẽ được gắn vào các vị trí khác nhau theo hướng chiều rộng.

Xe máy theo khía cạnh thứ năm, chấn bụn sau còn bao gồm phần nhô về phía sau lắp bên dưới các phần lắp. Phần nhô có thể tựa vào tấm biển và do vậy uốn tấm biển. Điều này làm giảm độ rung truyền đến tấm biển.

Xe máy theo khía cạnh thứ sáu, các phần lắp được tạo ra theo cặp, ít nhất là hai cặp. Các phần lắp được chọn tương ứng với loại tấm biển có các lỗ xuyên qua. Do vậy các phần lắp này tương ứng với các loại tấm biển khác nhau.

Xe máy theo khía cạnh thứ bảy, chấn bụn sau còn bao gồm phần lắp dưới được tạo ra bên dưới phần nhô, và phần lắp dưới có lỗ lắp để lựa chọn được tạo ra từ đó. Tấm biển có thể được gắn vào phần lắp dưới thông qua giá đỡ, để điều chỉnh thích hợp góc của tấm biển. Góc được điều chỉnh thích hợp của tấm biển cho phép đèn chiếu sáng tấm biển một cách thích hợp.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ thể hiện phần nhô bên trái của xe máy sử dụng kết cấu lắp tấm biển theo phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế;

Fig.2 là hình vẽ thể hiện phần nhô bên trái của chấn bụn sau thể hiện

trên Fig.1;

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh của chấn bụn sau thể hiện trên Fig.1;

Fig.4 là hình vẽ thể hiện phần nhô sau của chấn bụn sau thể hiện trên Fig.1;

Fig.5 là hình vẽ phóng to của các bộ phận cấu thành cơ bản của chấn bụn sau thể hiện trên Fig.4;

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường 6-6 trên Fig.5;

Fig.7 là hình vẽ thể hiện phần nhô trước của tấm biển được sử dụng theo phương án thực hiện 1;

Fig.8 là hình vẽ thể hiện phần nhô bên của tấm biển thể hiện trên Fig.7;

Fig.9 là hình vẽ thể hiện phần nhô sau của chấn bụn sau theo phương án thực hiện 1;

Fig.10 là hình vẽ thể hiện phần nhô sau của xe máy theo phương án thực hiện 1;

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường 11-11 trên Fig.10;

Fig.12 là hình vẽ thể hiện phần nhô bên trái của xe máy thể hiện trên Fig.10;

Fig.13 là hình vẽ thể hiện phần nhô trước của tấm biển được sử dụng theo phương án thực hiện thứ hai;

Fig.14 là hình vẽ thể hiện phần nhô bên của tấm biển thể hiện trên Fig.13;

Fig.15 là hình vẽ thể hiện phần nhô sau của chấn bụn sau theo phương án thực hiện thứ hai;

Fig.16 là hình vẽ thể hiện phần nhô sau của xe máy theo phương án thực hiện thứ hai;

Fig.17 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường 17-17 trên Fig.16;

Fig.18 là hình vẽ thể hiện phần nhô bên trái của xe máy thể hiện trên Fig.16;

Fig.19 là hình vẽ thể hiện phần nhô trước của tấm biển được sử dụng

theo phương án thực hiện thứ ba;

Fig.20 là hình vẽ thể hiện phần nhô bên của tấm biển thể hiện trên Fig.19;

Fig.21 là hình vẽ thể hiện phần nhô sau của chấn bừa sau theo phương án thực hiện thứ ba;

Fig.22 là hình vẽ thể hiện phần nhô sau của xe máy theo phương án thực hiện thứ ba;

Fig.23 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường 23-23 trên Fig.22; và

Fig.24 là hình vẽ thể hiện phần nhô bên trái của xe máy thể hiện trên Fig.22.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, xe máy theo các phương án thực hiện ưu tiên của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Phương án thực hiện thứ nhất

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 10 bao gồm khung xe máy 11, cụm động lực 21 được treo xoay được trên phần sau của khung 11, và nắp che xe máy 31 che khung 11.

Khung 11 bao gồm ống đầu 12, khung chính 13 kéo dài về phía sau và xuống dưới từ ống đầu 12, và các thanh giữ yên xe 14 kéo dài về phía sau và lên trên từ đầu sau của khung chính 13.

Ống đầu 12 có đầu dưới chạc trước 16L qua cầu dưới 15. Các ký hiệu “L” và “R” được sử dụng để lần lượt biểu thị các bên trái và phải. Bánh xe trước 17 được đỡ quay bởi chạc trước 16L. Tay lái 18 để điều khiển bánh xe trước 17 được bố trí ở phía trên ống đầu 12. Yên xe 19 của người đi xe được bố trí bên trên các thanh giữ yên xe 14.

Cụm động lực 21 bao gồm bộ làm sạch không khí nạp vào 22, bộ giảm âm khí xả 23, và bánh xe sau 24 để dẫn động bánh xe. Các giảm xóc sau trái và phải 25 được bố trí giữa cụm động lực 21 và hai thanh giữ yên xe 14 để

hấp thụ và chạm.

Nắp che xe máy 31 bao gồm nắp che trước 32 che phía trước ống đầu 12, nắp che khung chính 33 che phía trên của khung chính 13, nắp che bên 34 che các mặt bên đối nhau của khung chính 13, và nắp che sau 35 che các thanh giữ yên xe 14. Chấn bùn trước 36 che phía trên của bánh xe trước 17, và chấn bùn sau 40 che phía trên của bánh xe sau 24.

Tấm biển 60 biểu thị thông tin đăng ký xe máy (sau đây gọi là “xe 20”) được bố trí trên chấn bùn sau 40.

Chấn bùn sau sẽ được mô tả dưới đây. Như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, chấn bùn sau 40 bao gồm phần nằm ngang 41 kéo dài gần như theo phương ngang, và phần treo sau 42 kéo dài từ phần dưới của phần nằm ngang 41 theo hướng xuống dưới và về phía sau. Tấm biển 60 được gắn đến các bề mặt sau 43 của phần treo sau 42.

Phần nằm ngang 44 có phần kéo dài theo phương ngang 44 kéo dài theo hướng về phía sau của xe. Phần kéo dài theo phương ngang 44 được định vị ở phần trên của chấn bùn sau 40. Chấn bùn sau 40 có đèn 71 bố trí ở đầu sau của phần kéo dài theo phương ngang 44 để chiếu sáng tấm biển 60. Chấn bùn sau 40 còn có bộ phận phản xạ 72 bố trí liền kề tấm biển 60 để phản xạ ánh sáng từ hướng về phía sau.

Chấn bùn sau 40 bao gồm các bề mặt sau phẳng trái và phải 43, 43 tách biệt với nhau, và các bề mặt bên 45 nhô từ các đầu ngoài nằm ngang tương ứng của các bề mặt sau 43 theo hướng phía trước của xe. Cần lưu ý rằng các đầu ngoài nằm ngang của các bề mặt sau riêng biệt 43 nằm cách nhau theo hướng chiều rộng của xe. Bề mặt ngang 45 được tạo góc so với bề mặt sau 43. Hốc 46 được tạo liền kề mép ngoài theo phương ngang của bề mặt sau 43. Hốc 46 lõm từ bề mặt sau 43 đến bề mặt ngang 45. Tấm biển 60 được gắn đến các bề mặt sau trái và phải 43, 43. Hốc hoặc phần rãnh 46, được tạo ra ở phần đầu của chấn bùn sau 40, tạo điều kiện thuận lợi cho việc gắn tấm biển có các phần nhô trên bề mặt sau của nó. Điều này cải thiện khả năng làm

việc.

Mặc dù phần rãnh 46 được tạo ra ở đầu ngoài của mỗi một trong số các bề mặt sau trái và phải 43, phần rãnh 46 có thể được tạo ra ở phần bất kỳ của mỗi bề mặt sau 43, và còn có số lượng lớn.

Phần treo sau 42 có phần nhô về phía sau 47 lắp ở phần giữa theo phương thẳng đứng của nó. Tấm biển 60 có thể được tạo kích cỡ lớn đủ để tựa vào phần nhô 47.

Được tạo ra giữa các bề mặt sau trái và phải 43, 43 của chấn bụn sau 40 là phần giữa 49 lõm về phía trước so với các bề mặt sau 43, 43. Chấn bụn sau 40, vốn có phần giữa lõm 49, có độ cứng vững tăng thích hợp để làm giảm độ rung của chấn bụn sau 40.

Như được thể hiện trên Fig.4, chấn bụn sau 40 bao gồm các phần lắp 51, 53 trên các bề mặt sau 43. Mỗi một trong số các phần lắp 51, 53, mà có dạng lỗ dài kéo dài theo hướng chiều rộng của xe, được tạo ra theo cặp khiến cho các phần lắp trái và phải 51 được bố trí trong khi các phần lắp trái và phải 53 được bố trí. Tấm biển 60 (xem Fig.2) được lắp chặt vào chấn bụn sau 40 bằng bộ phận kẹp chặt đi qua các phần lắp bất kỳ trong số các phần lắp 51, 53. Được tạo ra bên dưới phần nhô 47 là phần lắp dưới 54, vốn có lỗ lắp để lựa chọn được tạo ra từ đó. Tấm biển 60 có thể được gắn vào phần lắp dưới 54 nhờ giá đỡ, mà điều chỉnh được góc của tấm biển 60 một cách thích hợp.

Một cặp các phần lắp 51 hoặc 53 tương ứng với loại tấm biển 60 có các lỗ được tạo xuyên qua đó để gắn tấm biển với chấn bụn sau trong khi cặp phần lắp khác không có các lỗ. Chấn bụn sau 40, vốn có số lượng tối thiểu các lỗ lắp cần thiết, có độ cứng cao. Kết cấu đơn giản này của chấn bụn sau 40 làm giảm độ rung truyền đến chấn bụn sau 40.

Phần rãnh 46, được lắp gần các phần lắp 51, 53, làm tăng độ cứng vững của các phần bao quanh vị trí lắp của chấn bụn sau 40 mà tấm biển 60 được gắn vào đó. Điều này làm giảm độ rung truyền đến tấm biển 60.

Dưới đây các phần lắp sẽ được mô tả. Như được thể hiện trên Fig.5,

các phần lắp 51, 53 trên bề mặt sau 43 của chấn bần sau 40 được định vị tương ứng với các phần gắn khác nhau của các loại tấm biển khác nhau. Phần lắp thứ nhất 51, có dạng dài hoặc kéo dài theo hướng chiều rộng khi nhìn trên hình chiếu đứng phía sau, được định vị gần mép ngoài nằm ngang của bề mặt sau 43. Phần lắp thứ hai 53, có dạng dài hoặc kéo dài theo hướng chiều rộng khi nhìn trên hình chiếu đứng phía sau, được định vị bên dưới phần lắp thứ nhất 51. Các phần lắp 51, 53 có dạng dài theo phương án thực hiện nêu trên. Theo cách khác, các phần lắp có thể có các dạng thích hợp khác như các dạng tròn tương ứng với loại tấm biển.

Như được thể hiện trên Fig.6, phần lắp thứ nhất 51 có đường kính D1. Phần lắp thứ hai 53 có đường kính D2. Đường kính D2 lớn hơn đường kính D1 ($D2 > D1$). Chấn bần sau 40 có chiều dày T1. các phần lắp 51, 53 có chiều dày T2. Theo phương án thực hiện nêu trên, đường kính D2 nhỏ hơn đường kính D1 ($D2 < D1$). Theo cách khác, các đường kính D1, D2 có thể được chọn thích hợp tương ứng với loại tấm biển 60, khiến cho đường kính D1 nhỏ hơn đường kính D2 ($D1 < D2$), chẳng hạn. Theo phương án thực hiện, các phần lắp 51, 53 có cùng chiều dày. Theo cách khác, các phần lắp 51, 53 có thể có các chiều dày được chọn thích hợp tương ứng với các hình dạng hoặc kích cỡ của các phần lắp 51, 53.

Chấn bần sau 40 được tạo ra bằng đúc áp lực. Các phần lắp 51, 53 có các lỗ lắp 55a, 55c được tạo một phần qua đó. Các lỗ lắp 55a, 55c được tạo ra nhờ sử dụng các lõi khác nhau được đặt trong khuôn trong quá trình đúc áp lực.

Việc gắn tấm biển sẽ được mô tả chi tiết. Như được thể hiện trên Fig.7 và Fig.8, tấm biển là biển đăng ký 60a biểu thị thông tin đăng ký xe.

Biển đăng ký 60a bao gồm phần tám phẳng hình chữ nhật 61a biểu thị dòng chữ, và phần mép 62a gia cường chu vi của phần tám phẳng 61a. Tấm 60a còn bao gồm hốc 63a kéo dài theo hướng chiều rộng và tạo ra ở phần trên của phần tám phẳng 61a. Tấm 60a còn bao gồm các đinh tán 65a bố trí ở các

đầu trái và phải của hốc 63a và nhô ra khỏi bề mặt sau 64a. Tấm 60a còn bao gồm các lỗ xuyên 66a được tạo bên trên các phần trái và phải của hốc 63a và kéo dài theo hướng chiều rộng. Biển đăng ký 60a có chiều dài L1 và chiều rộng W1.

Như được thể hiện trên Fig.9, lỗ lắp 55a được tạo ra trên bề mặt sau 43 của chấn bunn sau 40. Phần lắp 53 vẫn cứng mà không cần tạo ra các lỗ xuyên bất kỳ. Điều này làm tăng độ cứng vững của chấn bunn sau 40.

Như được thể hiện trên Fig.11 và 12, biển đăng ký 60a được lắp chặt vào chấn bunn sau 40 bởi các bộ phận kẹp chặt 68a. Bộ phận kẹp chặt 68a, which đi qua vòng đệm 73a, lỗ xuyên 66a của biển đăng ký 60a và lỗ lắp 55a của chấn bunn sau 40, được vặn chặt với đai ốc 74a trên bề mặt sau 48 của chấn bunn sau 40.

Như được thể hiện trên Fig.12, đỉnh tán 65a nhô ra khỏi bề mặt sau 64a của biển đăng ký 60a được tiếp nhận bên trong phần rãnh 46 của chấn bunn sau 40. Phần rãnh 46, để tiếp nhận phần nhô hoặc đỉnh tán 65a trên bề mặt sau 64a của biển đăng ký 60a, cho phép biển đăng ký 60a được gắn thích hợp vào chấn bunn sau 40. Kết cấu của chấn bunn sau 40 này cho phép gắn các loại biển đăng ký khác nhau vào đó. Biển đăng ký 60a có phần dưới tỳ vào phần nhô 47 của chấn bunn sau 40.

Phương án thực hiện thứ hai

Xe máy theo phương án thực hiện thứ hai sẽ được mô tả. số chỉ dẫn giống nhau được sử dụng để biểu thị chi tiết chung của các xe máy theo các phương án thực hiện 1 và 2.

Như được thể hiện trên Fig.13, tấm biển là biển đăng ký 60b biểu thị thông tin đăng ký xe. Biển đăng ký 60b bao gồm phần tấm phẳng hình chữ nhật 61b biểu thị dòng chữ, và phần mép 62b gia cường chu vi của phần tấm phẳng 61b. Biển 60b còn bao gồm các lỗ xuyên 66b được tạo bên trên các phần trái và phải của phần tấm phẳng 61b. Biển đăng ký 60b có chiều dài L2 và chiều rộng W2.

Như được thể hiện trên Fig.14, bộ phận kẹp chặt 68b, đi bề mặt sau 64b của biển đăng ký 60b qua đai ốc 74b và lỗ xuyên 66b, được gắn cố định bằng chốt che bởi nắp 69b bố trí trên bề mặt trước của biển đăng ký 60b.

Như được thể hiện trên Fig.15, phần lắp thứ nhất 51 (xem Fig.9) của chấn bùn sau 40 có lỗ lắp 55a được tạo xuyên qua đó sử dụng lõi trong quá trình đúc áp lực. Bề mặt sau 43 của chấn bùn sau 40 tạo ra các lỗ mà tất cả trong số chúng là các lỗ lắp 55a. Các phần lắp 53 vẫn cứng mà không cần tạo ra các lỗ xuyên bất kỳ. Điều này đạt được độ cứng vững tăng của chấn bùn sau 40.

Như được thể hiện trên Fig.16 và 17, biển đăng ký 60b được lắp chặt vào chấn bùn sau 40 bằng bộ phận kẹp chặt 68b. Bộ phận kẹp chặt 68b, vốn đi qua vòng đệm 73b, lỗ xuyên 66b của biển đăng ký 60b và lỗ lắp 55a của chấn bùn sau 40, được vặn chặt với đai ốc 74b trên bề mặt sau 48 của chấn bùn sau 40.

Như được thể hiện trên Fig.18, bề mặt sau 64b của biển đăng ký 60b được đặt trên bề mặt sau 43 của chấn bùn sau 40. Biển đăng ký 60b, che và do vậy làm ẩn phần rãnh 46, cải thiện hình dạng ngoài nhìn thấy của chấn bùn sau 40.

Phương án thực hiện thứ ba

Xe máy theo phương án thực hiện thứ ba sẽ được mô tả. Số chỉ dẫn giống nhau được sử dụng để biểu thị chi tiết chung của các xe máy theo các phương án thực hiện thứ nhất và thứ ba.

Như được thể hiện trên Fig.19 và 20, tấm biển là biển đăng ký 60c biểu thị thông tin đăng ký xe. Biển đăng ký 60c bao gồm phần tám phẳng hình chữ nhật 61c biểu thị dòng chữ, và phần mép 62c gia cường chu vi của phần tám phẳng 61c. Tấm 60c còn bao gồm các lỗ xuyên 66c được tạo bên trên các phần trái và phải của phần tám phẳng 61c. Biển đăng ký 60c có chiều dài L3 và chiều rộng W3.

Như được thể hiện trên Fig.21, phần lắp thứ hai 53 (xem Fig.9) của chấn bụn sau 40 có lỗ lắp 55c được tạo xuyên qua đó sử dụng lõi trong quá trình đúc áp lực. Bề mặt sau 43 của chấn bụn sau 40 tạo ra các lỗ mà tất cả trong số chúng là các lỗ lắp 55c. Các phần lắp 51, 52 vẫn cứng mà không cần được đập qua đó. Điều này đạt được độ cứng vững tăng của chấn bụn sau 40. Lỗ lắp 55c, có dạng dài kéo dài theo hướng chiều rộng, tạo ra phạm vi dài hơn mà để gắn biển đăng ký 60c (xem Fig.19) với chấn bụn sau nhờ các lỗ lắp này. Điều này cho phép điều chỉnh vị trí của biển đăng ký 60c (xem Fig.19) theo hướng chiều rộng, sao cho biển đăng ký được gắn ở vị trí đã điều chỉnh. Các lỗ lắp dài cho phép biển đăng ký 60c được gắn ở các vị trí khác nhau nằm theo hướng chiều rộng.

Như được thể hiện trên Fig.22 và 23, biển đăng ký 60c được lắp chặt vào chấn bụn sau 40 bằng bộ phận kẹp chặt 68c. Bộ phận kẹp chặt 68c, mà đi qua vòng đệm 73c, lỗ xuyên 66c của biển đăng ký 60c và lỗ lắp 55c, được vặn chặt với đai ốc 74c trên bề mặt sau 48 của chấn bụn sau 40.

Như được thể hiện trên Fig.24, biển đăng ký 60c được gắn với bề mặt sau 43 của chấn bụn sau 40. Biển đăng ký 60c có phần dưới tỳ vào phần nhô 47 của chấn bụn sau 40. Phần tỳ này uốn biển đăng ký 60c gắn vào chấn bụn sau 40. Điều này làm giảm độ rung truyền đến biển đăng ký 60c.

Theo phương án thực hiện, tám biển 60 được gắn trực tiếp với chấn bụn sau. Theo cách khác, tám biển 60 có thể được gắn qua giá đỡ với chấn bụn sau 40. Khi tám biển 60 được gắn qua giá đỡ với chấn bụn sau, góc của tám biển 60 so với đèn 71 có thể được thay đổi thích hợp.

Ba cặp phần lắp tương ứng 51, 53 được lắp trong toàn bộ các phương án thực hiện. Theo cách khác, các phần lắp 51, 53 có thể được tạo ra theo bốn hoặc năm cặp, và có thể có các hình dạng, kích cỡ và vị trí mà được thay đổi một cách thích hợp. Mặc dù các phương án thực hiện đã được mô tả được ứng dụng cho các xe máy, song sáng chế có thể ứng dụng cho xe bốn bánh kiểu ngồi để chân hai bên (xe vận chuyển bốn bánh). Sáng chế cũng có thể

được ứng dụng cho xe gắn máy mục đích chung có kích thước nhỏ.

Khả năng ứng dụng trong công nghiệp

Tốt hơn, nếu sáng chế ứng dụng cho xe máy gồm chấn bòn sau và biển đăng ký gắn vào chấn bòn sau.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe máy bao gồm:

chắn bùn sau được bố trí ở phần sau của khung xe máy để ngăn không cho nước bắn bị bắn lên cường bức bởi bánh xe sau của xe máy;

các bộ phận kẹp chặt được bố trí trên các bề mặt sau của chắn bùn sau và được lắp chặt vào chắn bùn sau;

đèn nằm bên trên chắn bùn sau để chiếu sáng các bề mặt sau; và

bộ phận phản xạ được bố trí liền kề các bề mặt sau để phản xạ ánh sáng từ hướng sau của xe máy,

trong đó chắn bùn sau bao gồm các phần lắp,

trong đó các bộ phận kẹp chặt đi qua các phần lắp bất kỳ trong số các phần lắp và được lắp chặt vào chắn bùn sau,

trong đó các bề mặt sau bao gồm ít nhất một bề mặt sau bên trái và ít nhất một bề mặt sau bên phải khi các bề mặt sau được nhìn trên hình chiếu đứng phía sau, và

trong đó chắn bùn sau bao gồm phần giữa được làm lõm về phía trước so với các bề mặt sau,

trong đó các bề mặt sau bao gồm các đầu ngoài đối nhau theo phương ngang nằm cách nhau theo hướng chiều rộng của xe máy, trong đó chắn bùn sau còn bao gồm: các bề mặt bên nhô từ các đầu ngoài đối nhau theo phương ngang của các bề mặt sau theo hướng phía trước của xe máy; và các hốc được tạo lõm về phía trước từ các bề mặt sau đến các bề mặt bên, và

trong đó mỗi một trong số các bề mặt sau có dạng chữ U được làm hở theo hướng bên bởi hốc, và

trong đó các phần lắp được tạo liền khối với các hốc.

2. Xe máy theo điểm 1, trong đó mỗi một trong số các hốc được tạo ra giữa

các phần lắp liền kề trong số các phần lắp khi các hốc được nhìn trên hình chiếu đứng phía sau, các phần lắp liền kề được bố trí theo phương thẳng đứng.

3. Xe máy theo điểm 2, trong đó mỗi một trong số các phần lắp có dạng thon kéo dài theo hướng chiều rộng của xe máy.
4. Xe máy theo điểm 2, trong đó chấn bunn sau còn bao gồm phần nhô về phía sau được tạo ra bên dưới các phần lắp của chấn bunn sau, và trong đó phần nhô nhô về phía sau vượt quá các bề mặt sau, các bộ phận kẹp chặt tựa vào các bề mặt sau.
5. Xe máy theo điểm 2, trong đó các phần lắp được tạo ra theo cặp, số lượng các cặp ít nhất là hai.
6. Xe máy theo điểm 4, trong đó chấn bunn sau còn bao gồm phần lắp dưới được tạo ra bên dưới phần nhô, và phần lắp dưới có theo cách lựa chọn lỗ lắp được tạo qua đó.

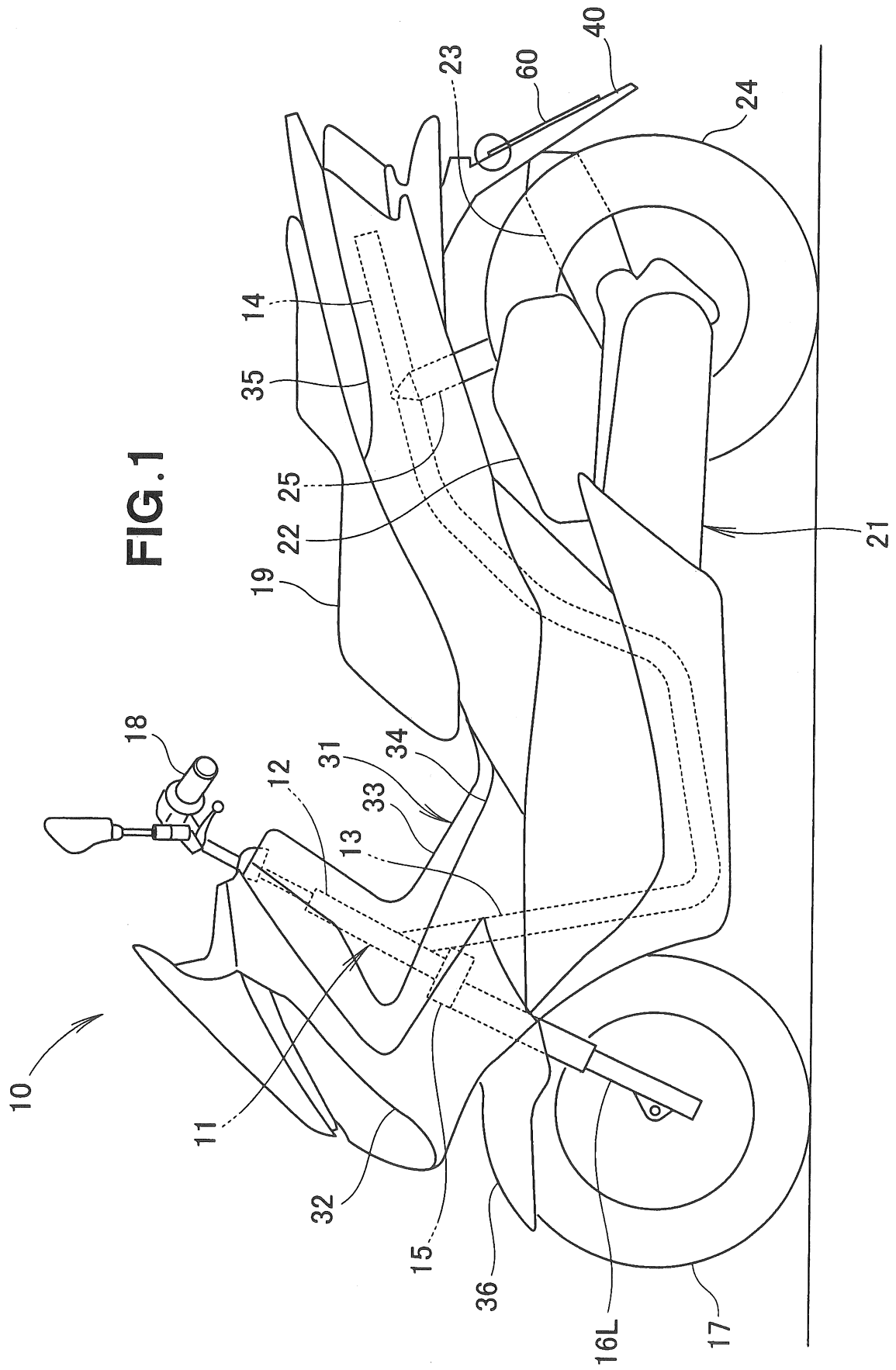
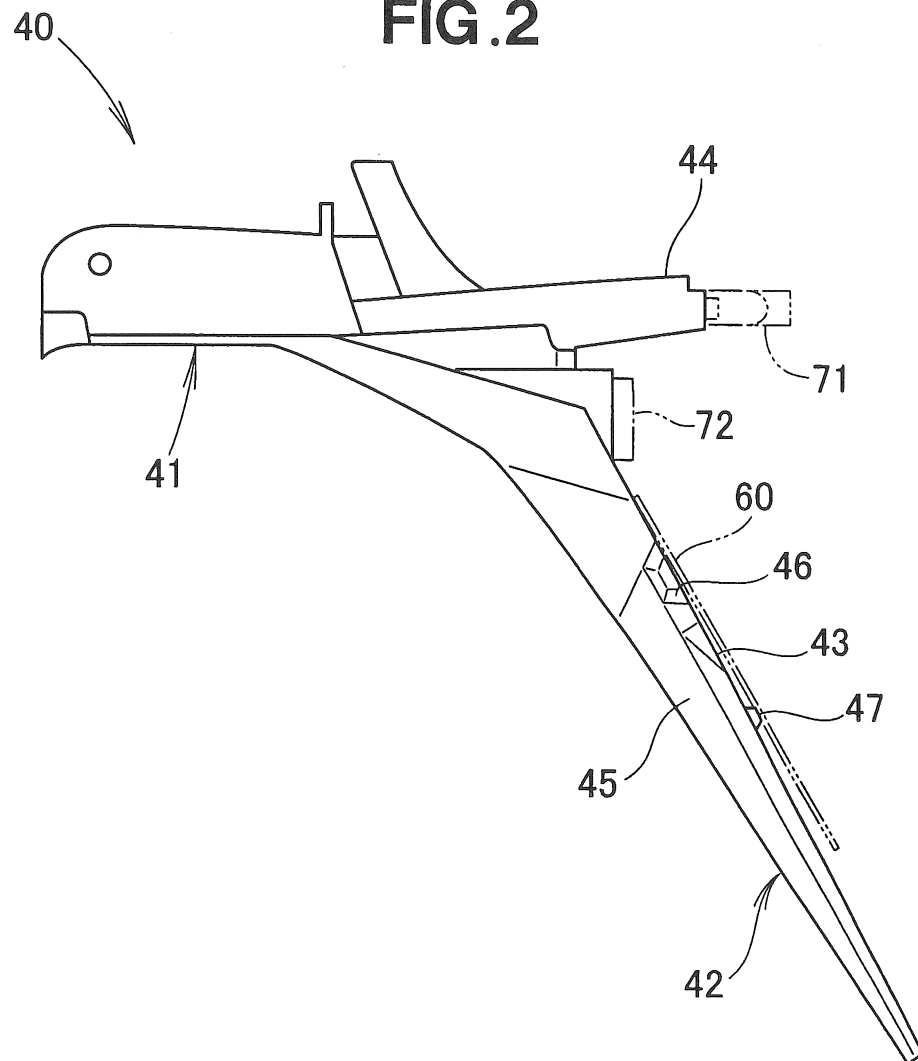


FIG. 2



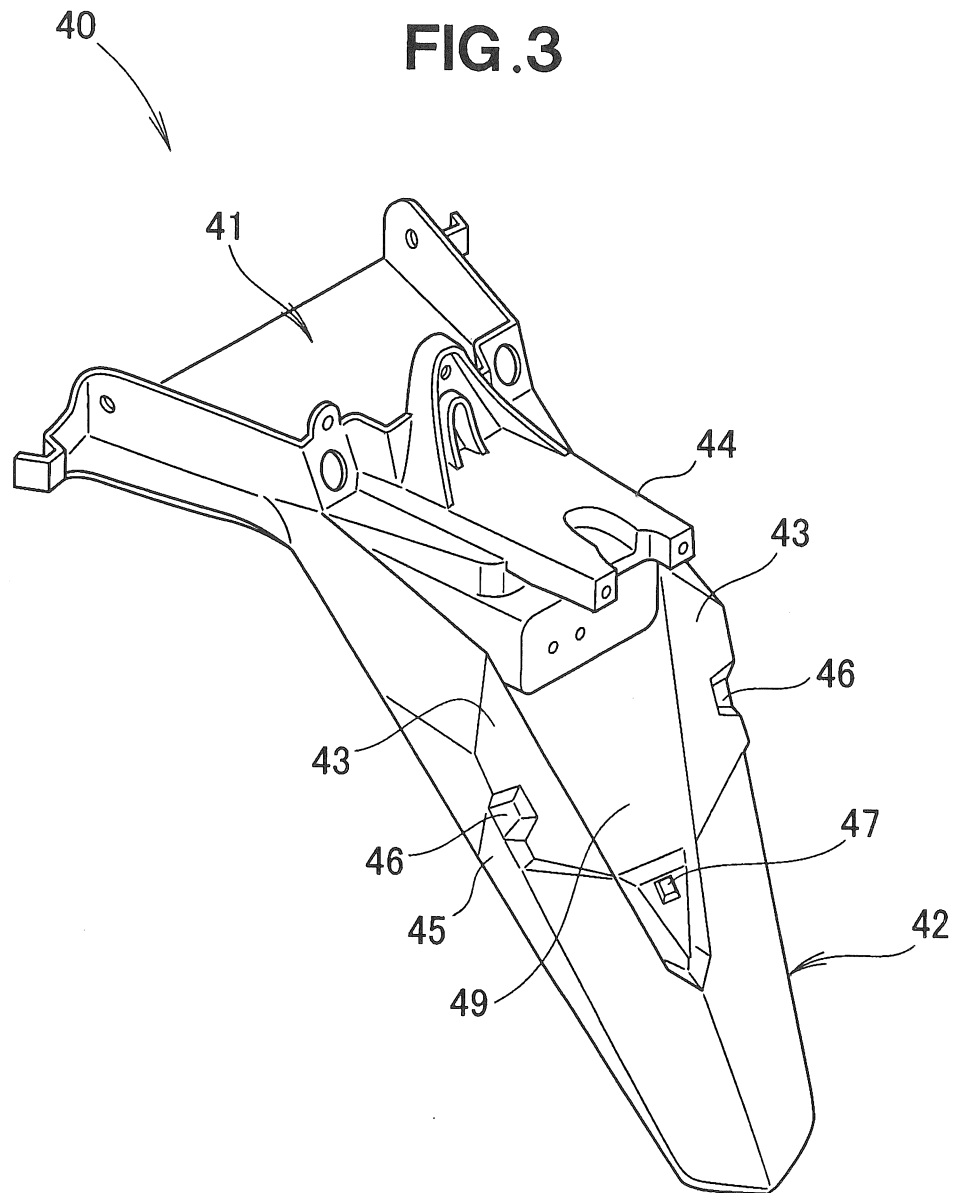


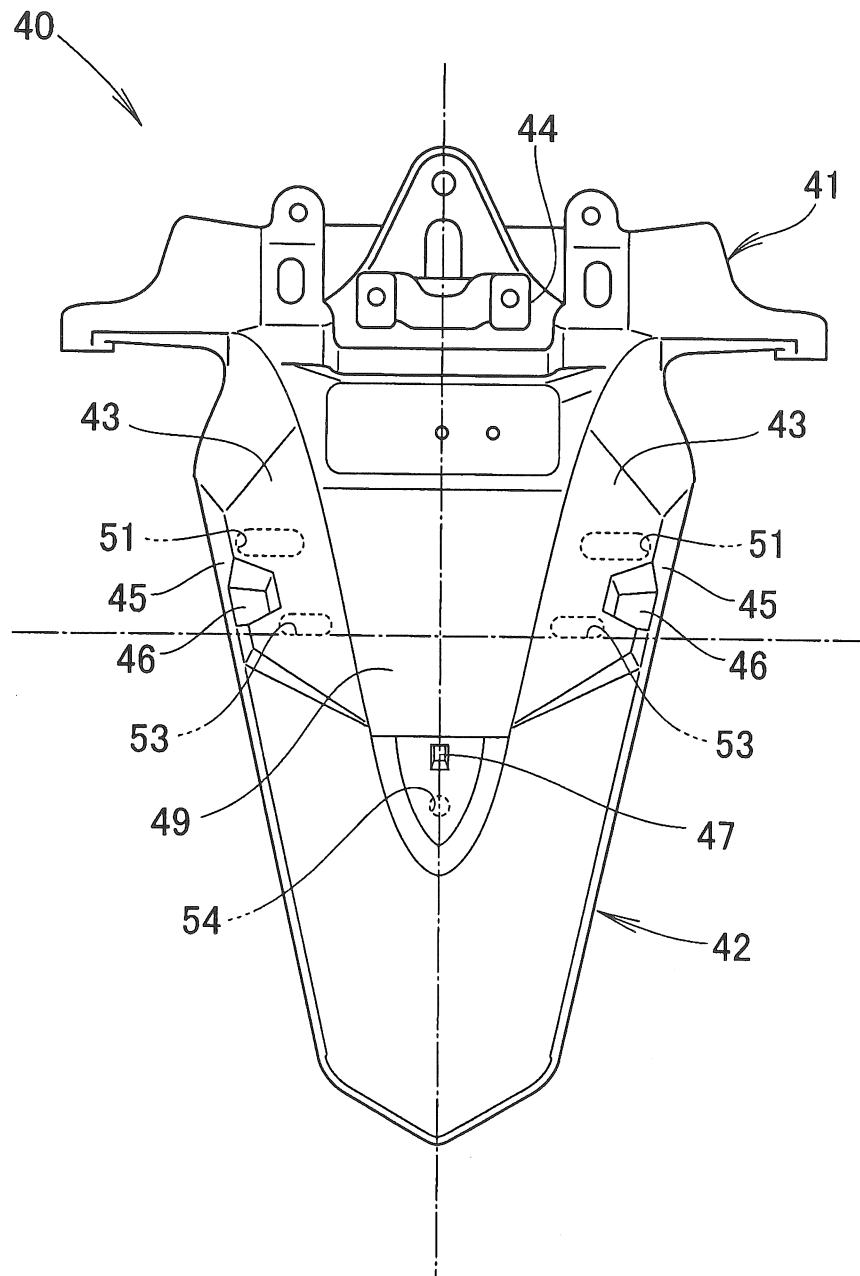
FIG. 4

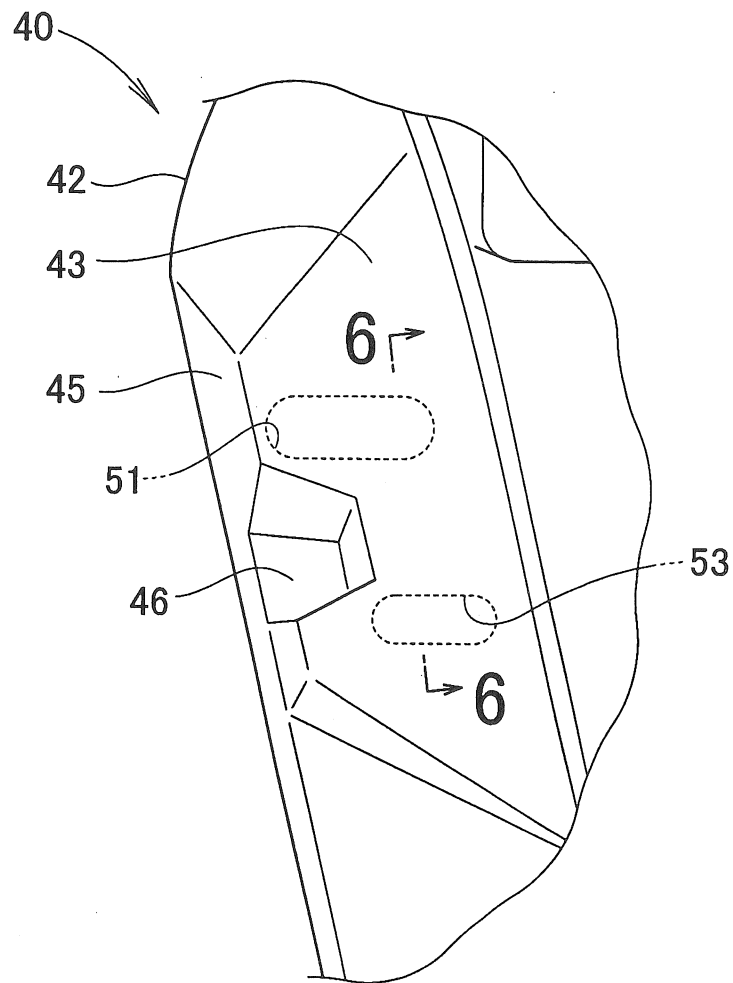
FIG. 5

FIG. 6

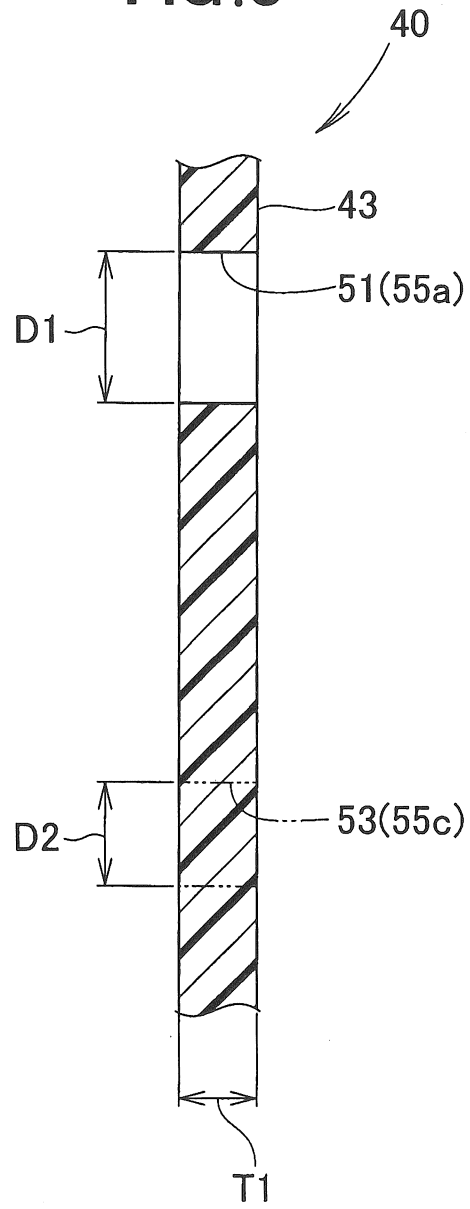


FIG. 7

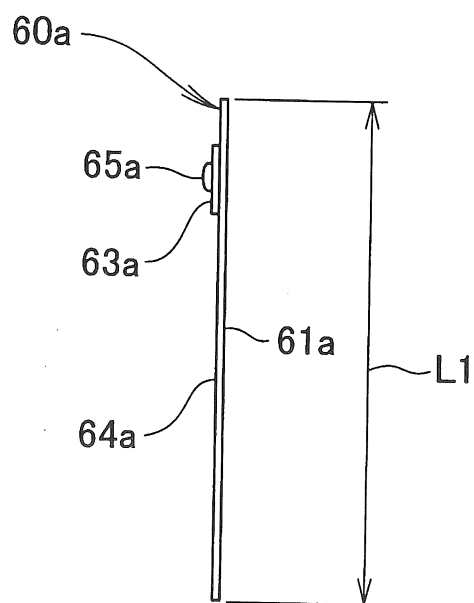
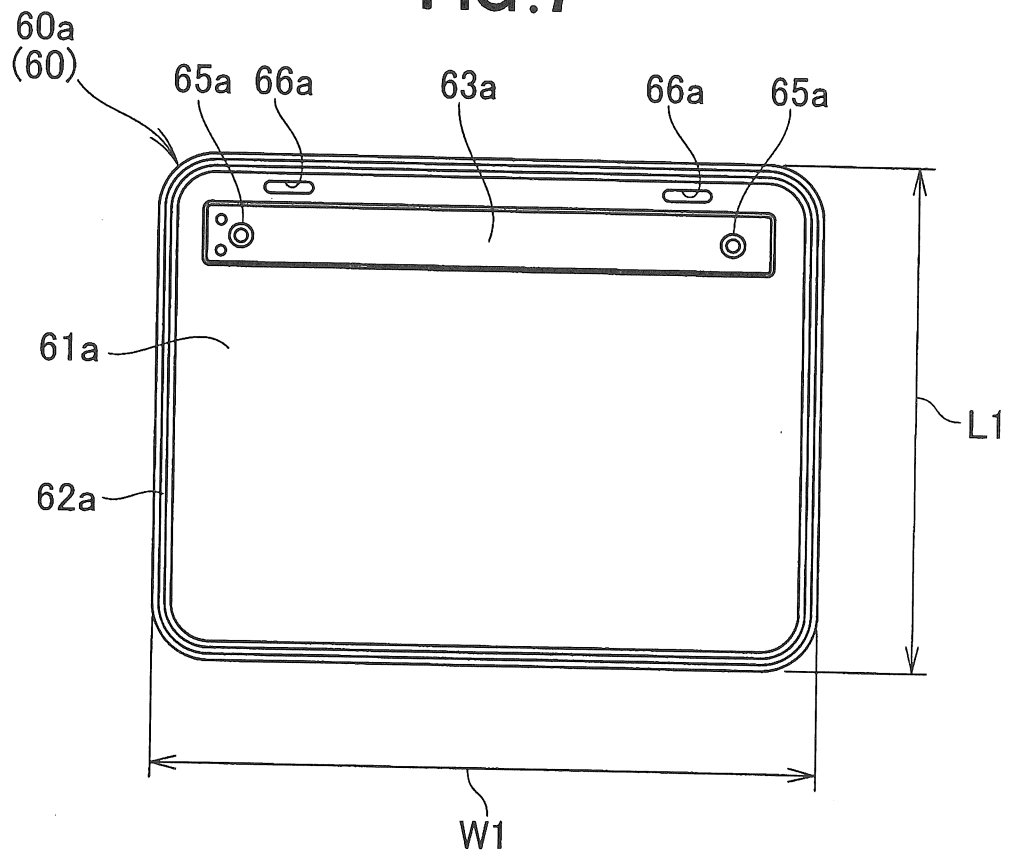


FIG. 8

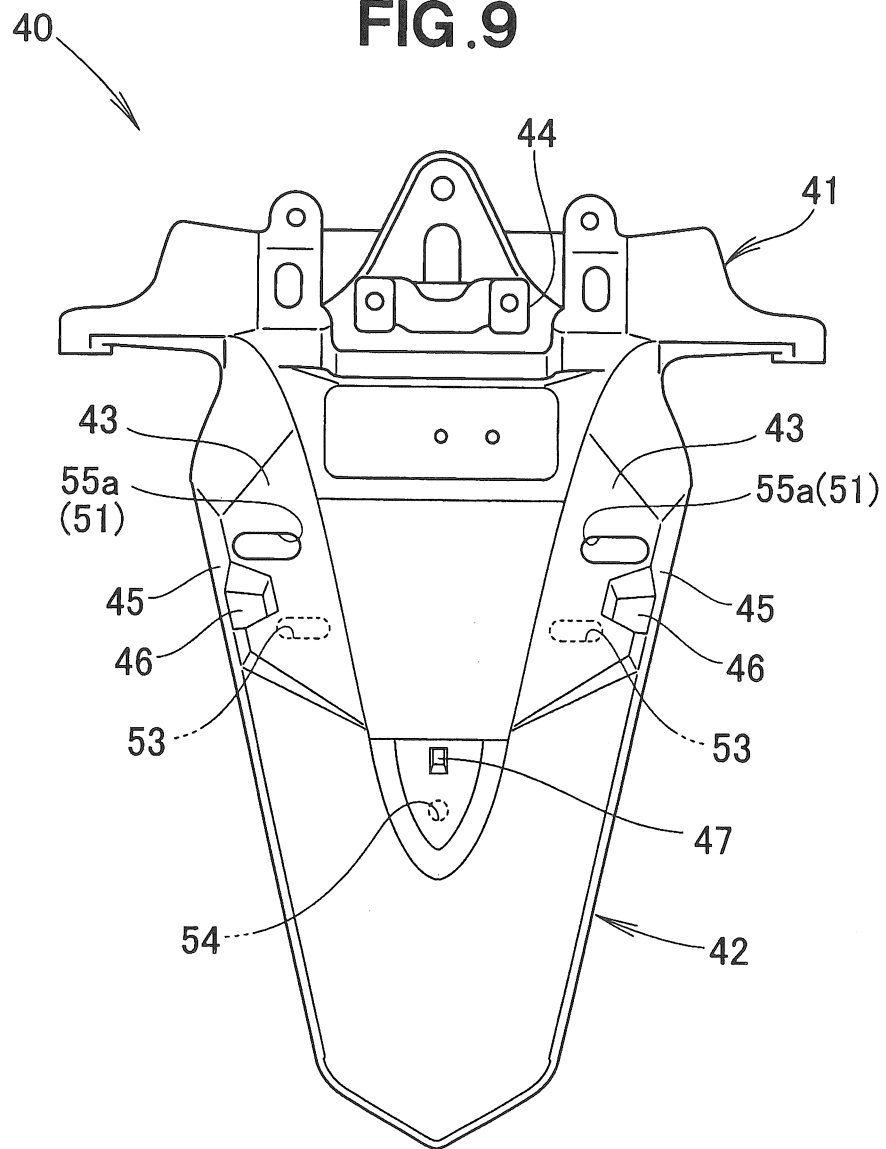
FIG. 9

FIG.10

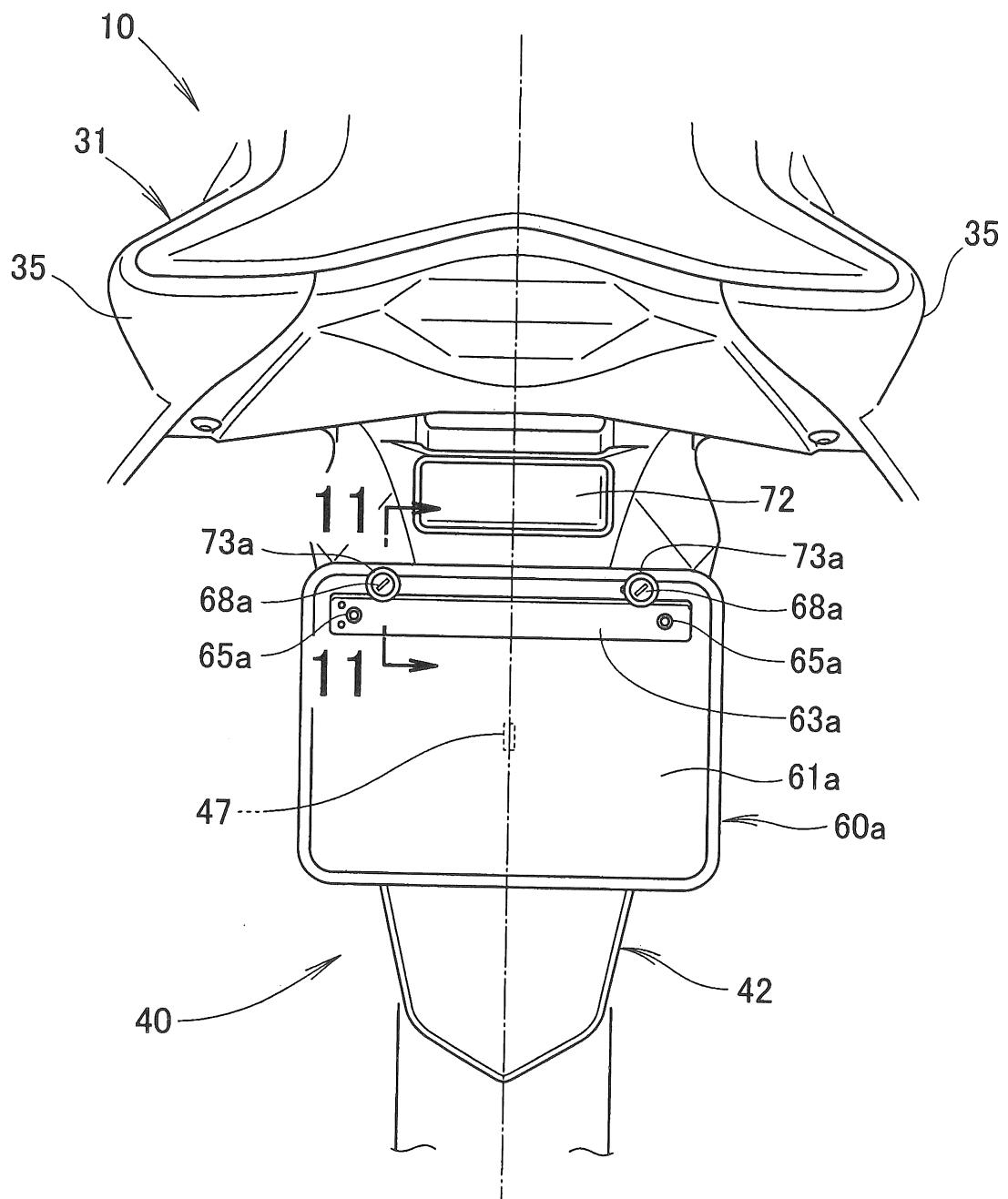


FIG. 11

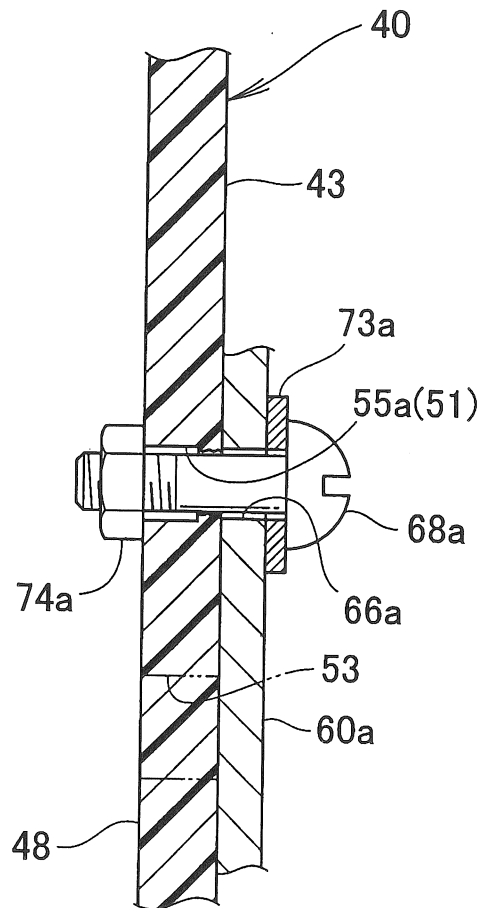


FIG. 12

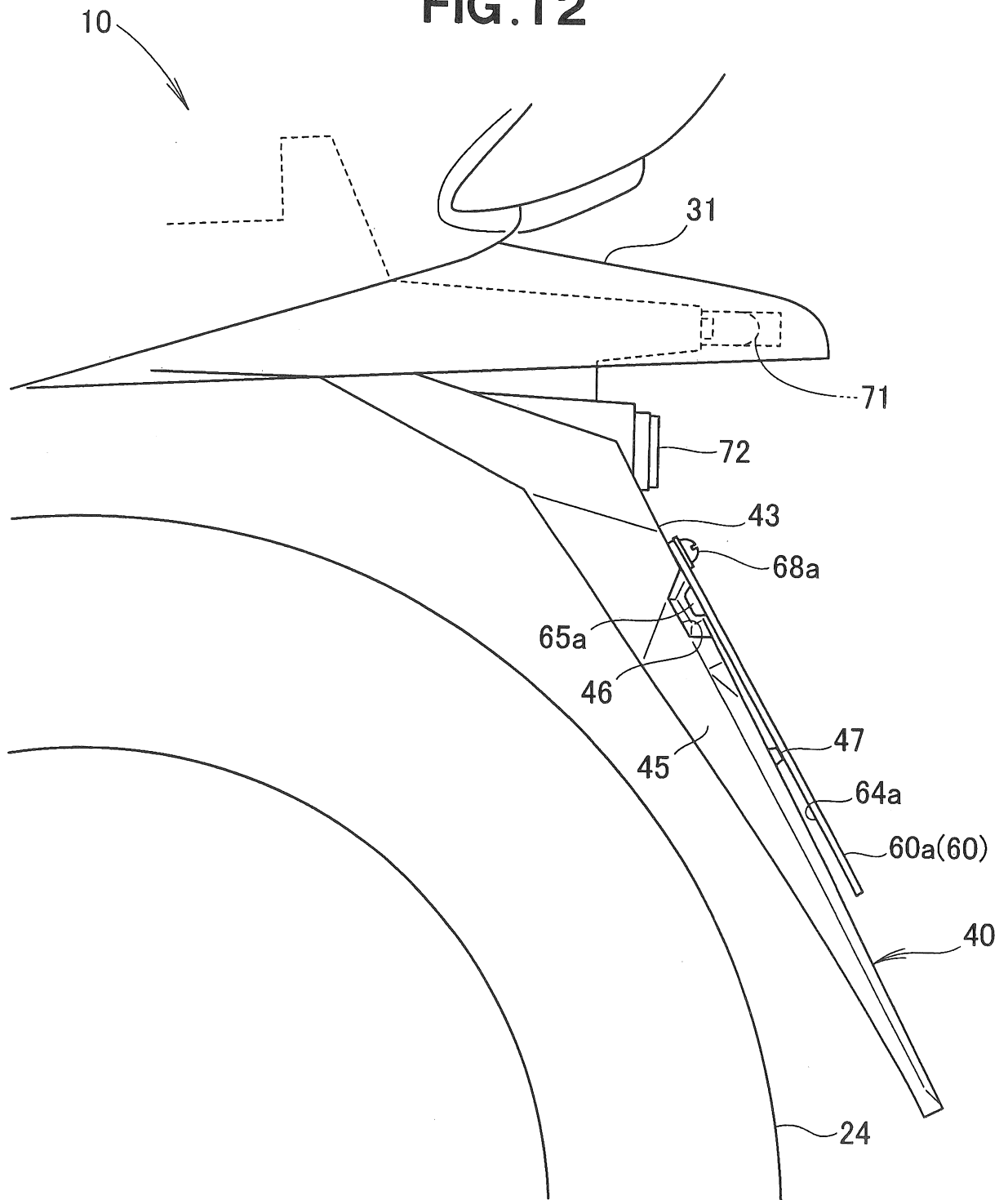


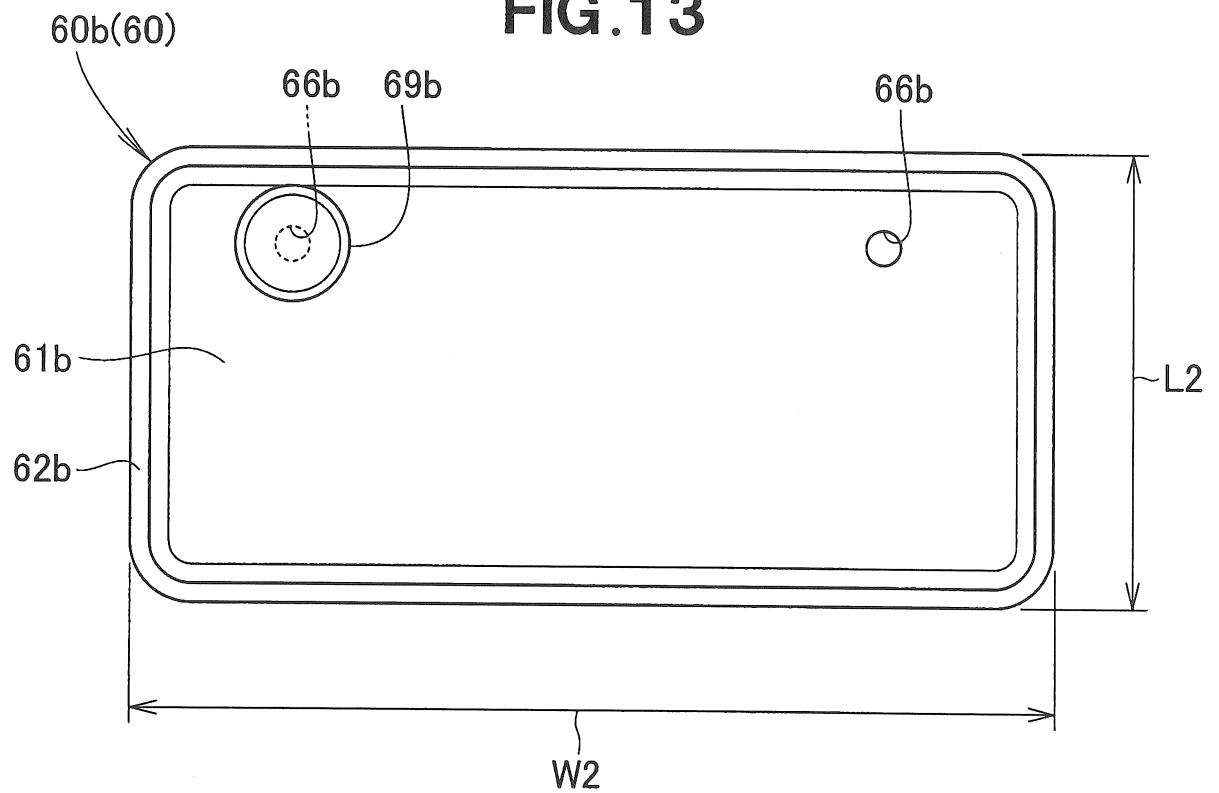
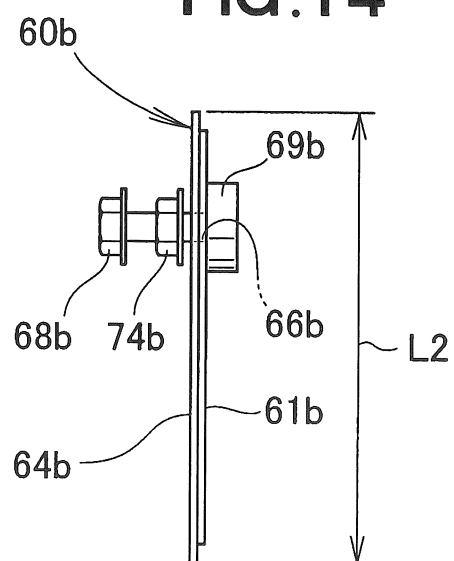
FIG. 13**FIG. 14**

FIG. 15

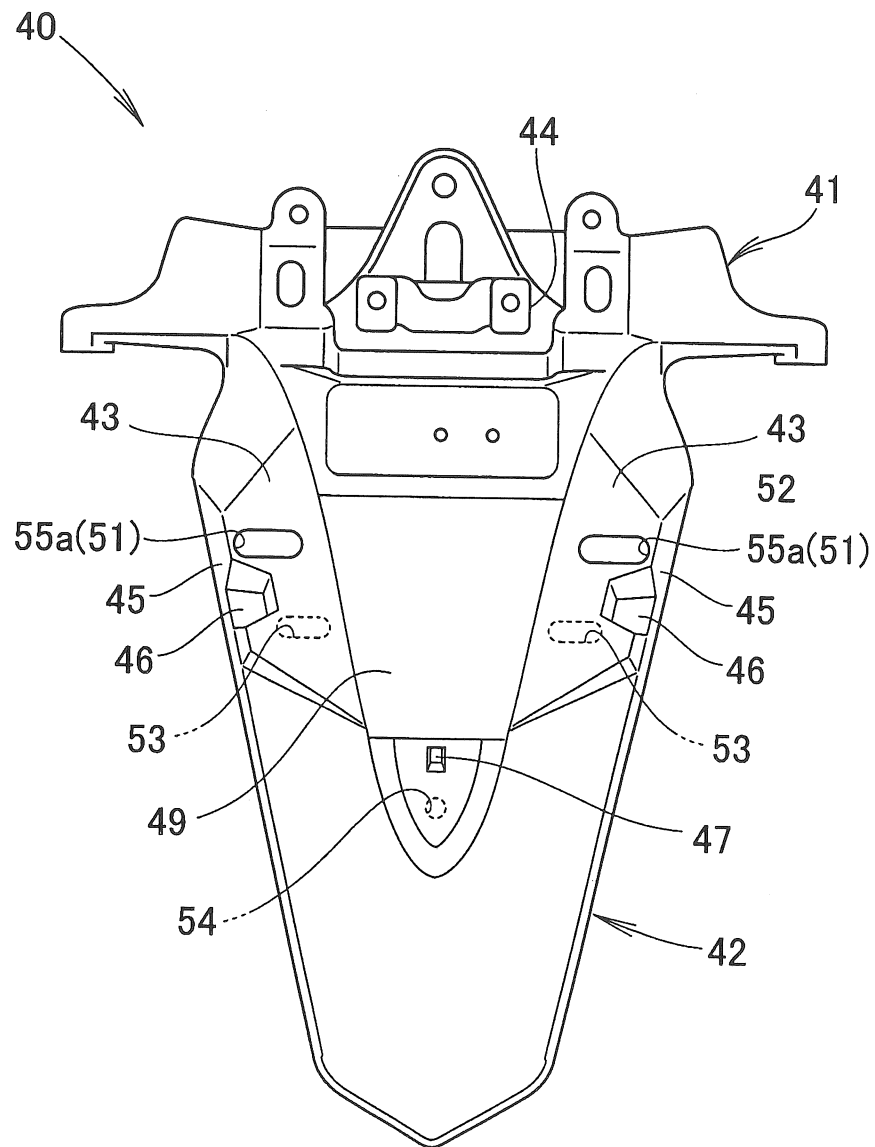


FIG. 16

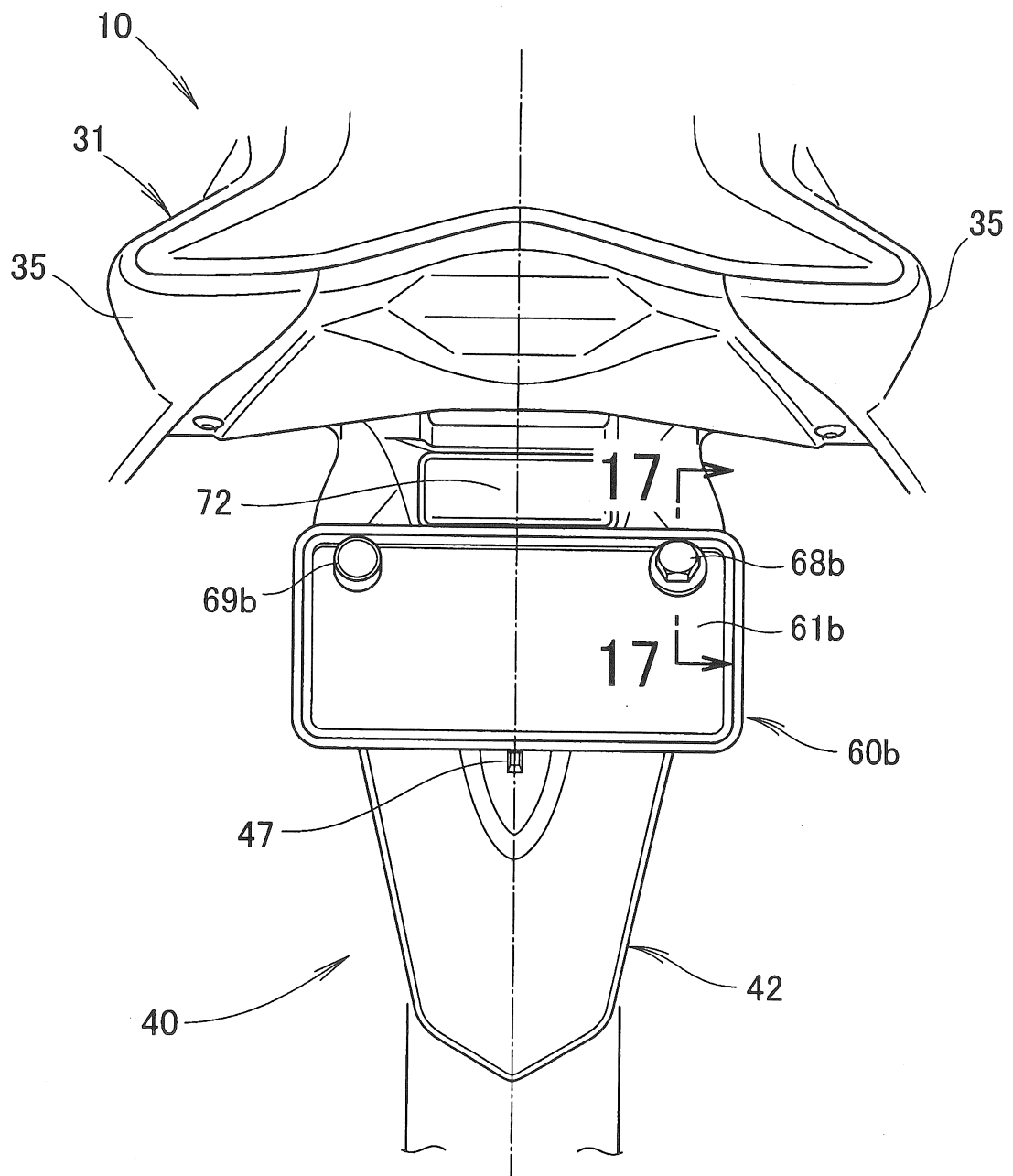


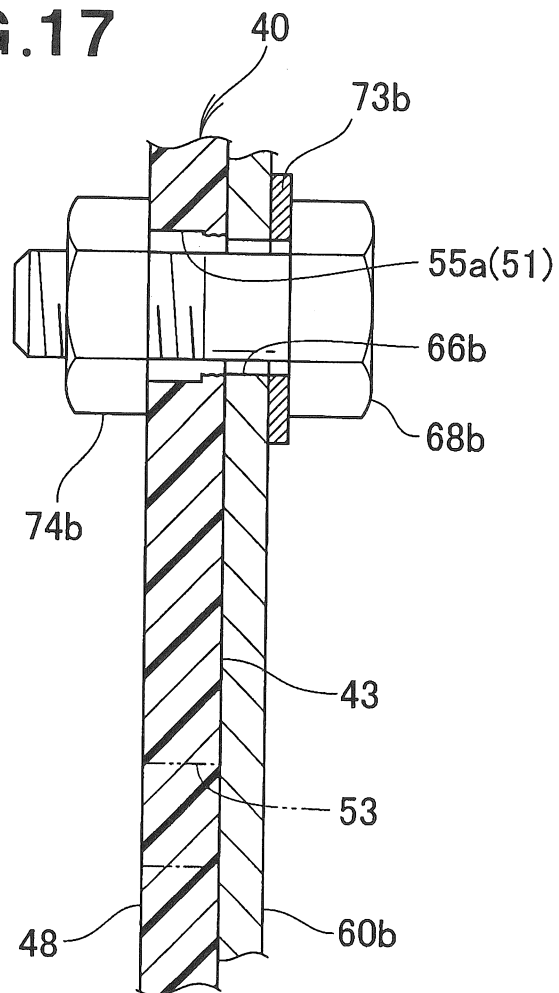
FIG.17

FIG. 18

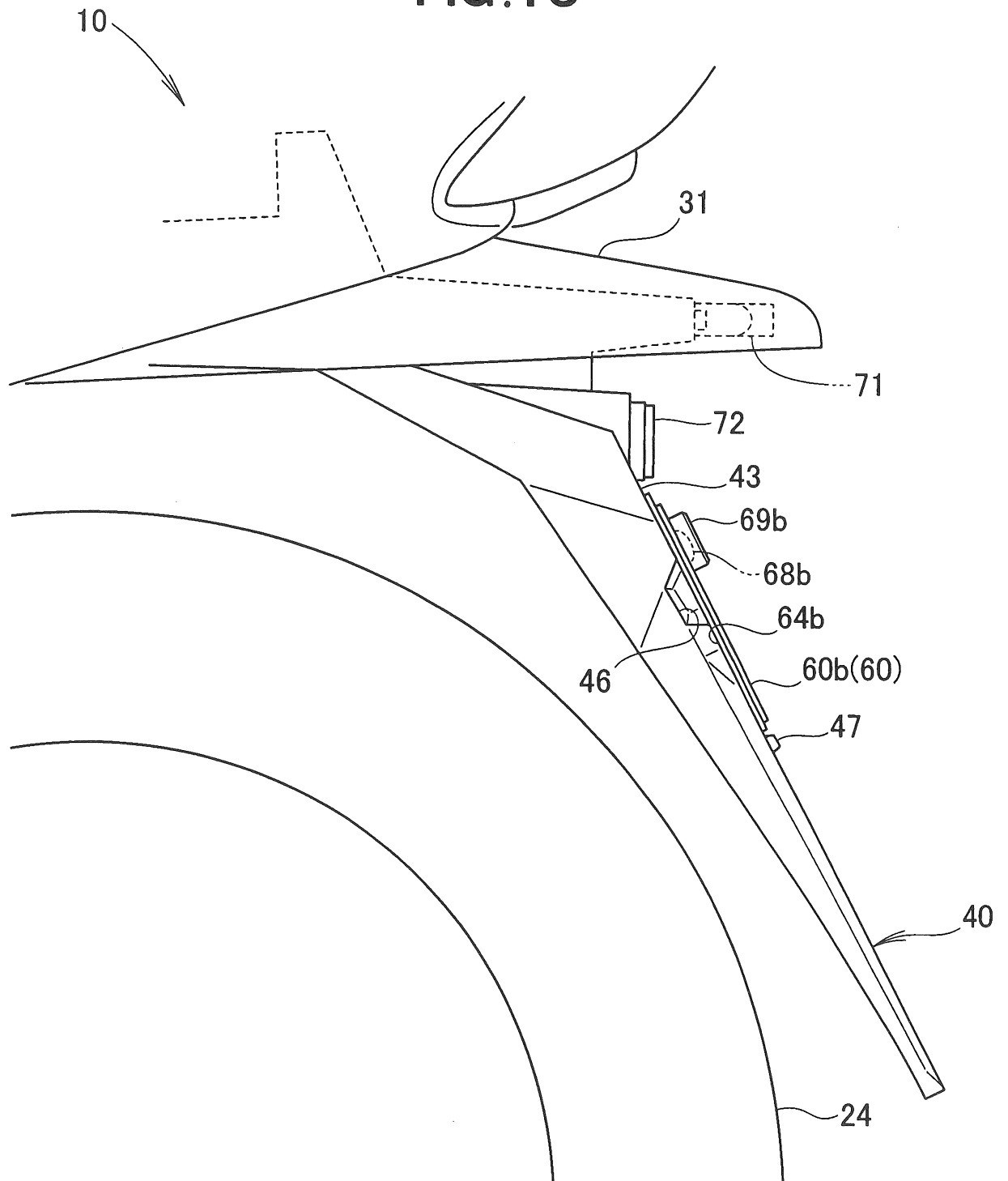
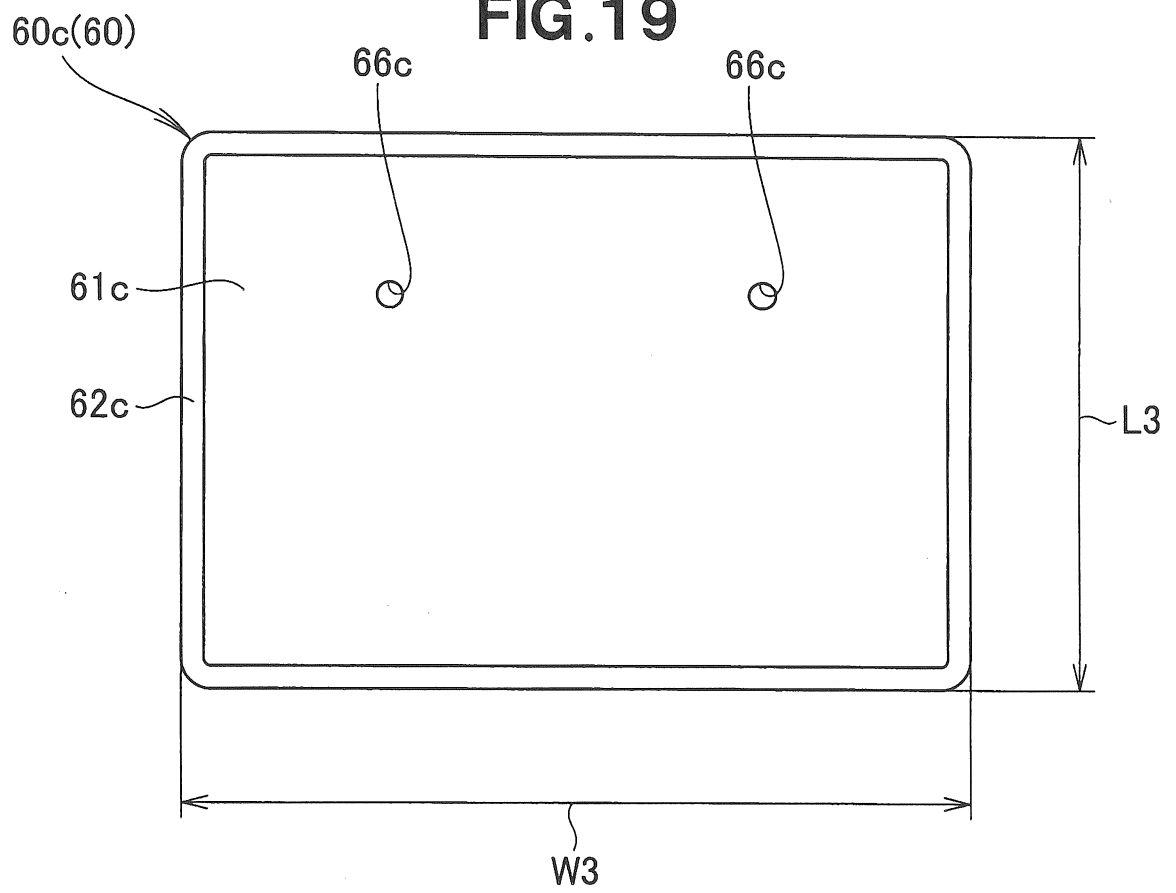
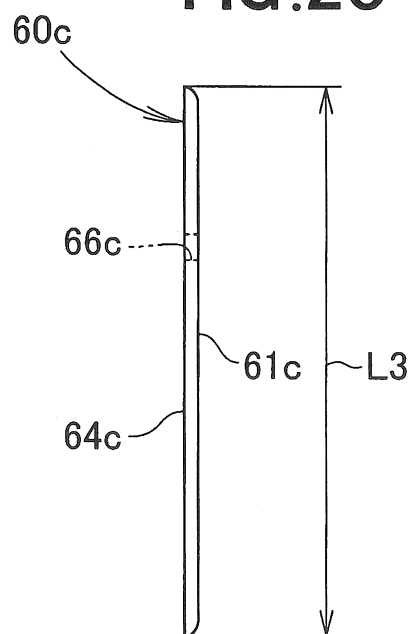


FIG.19**FIG.20**

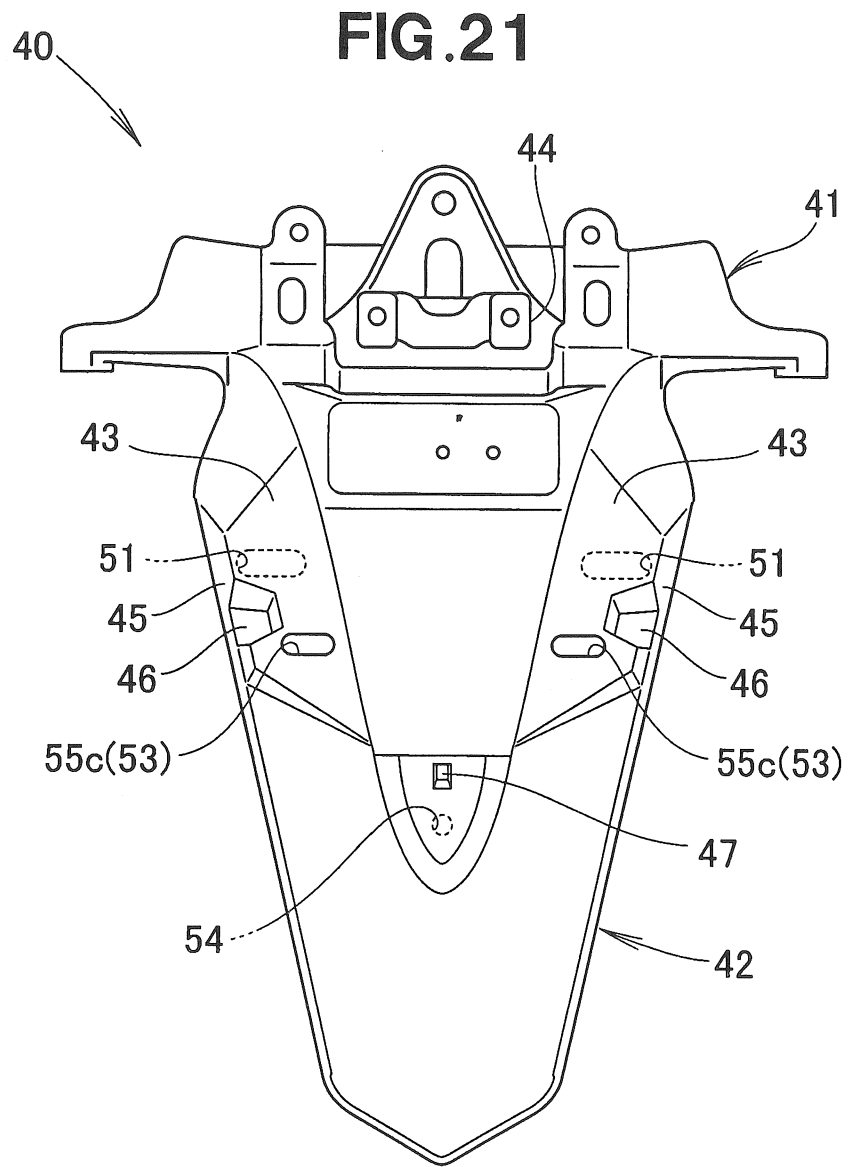


FIG. 22

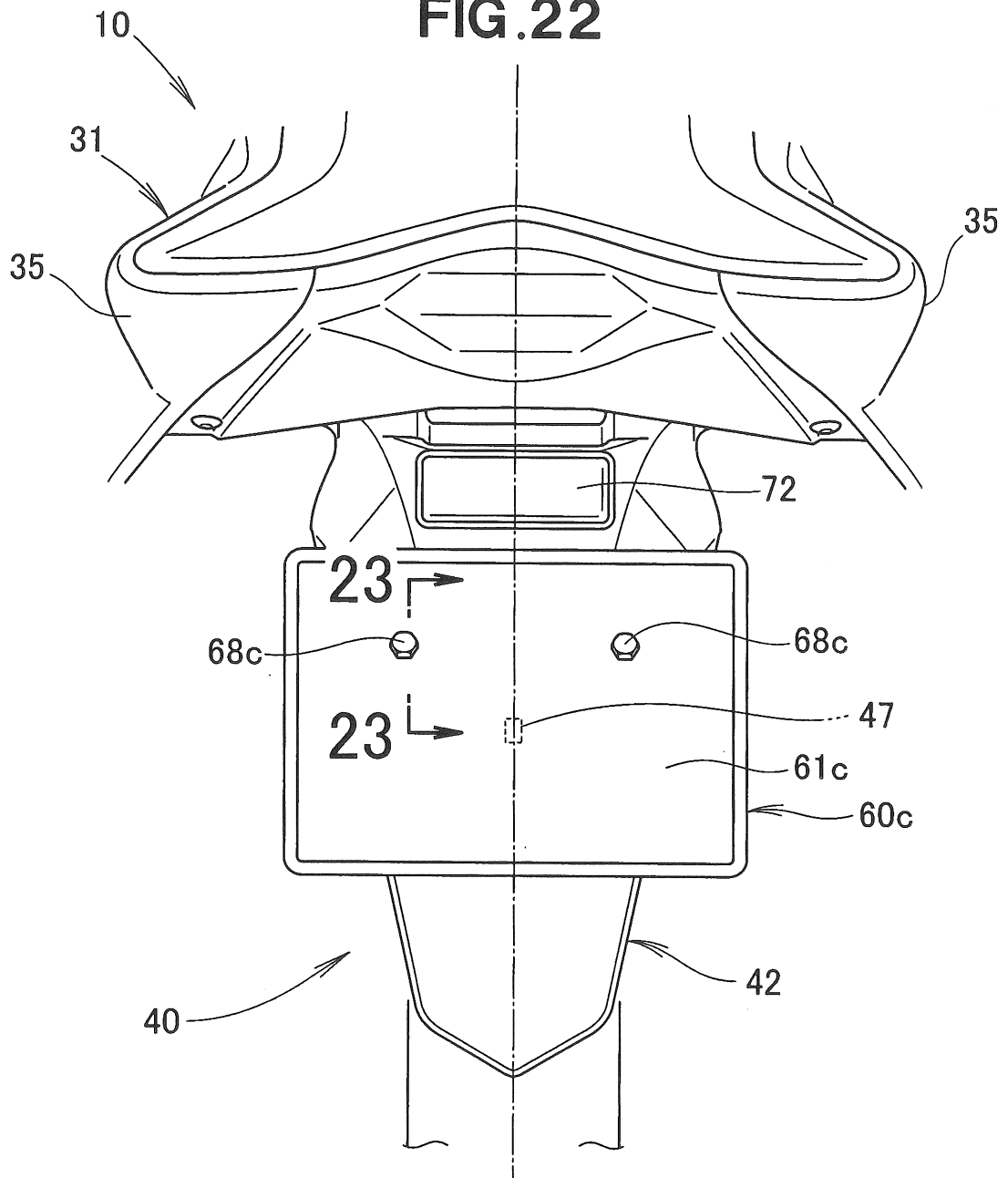


FIG. 23

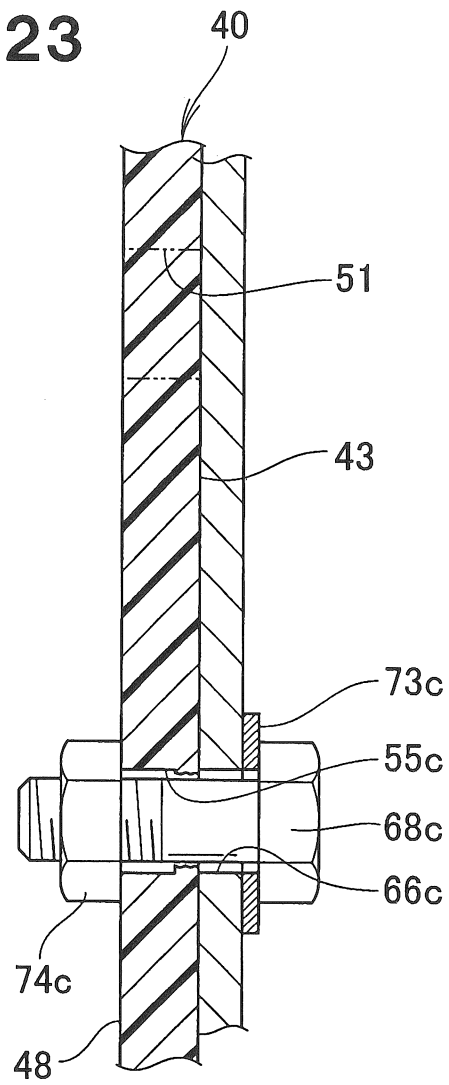


FIG.24

