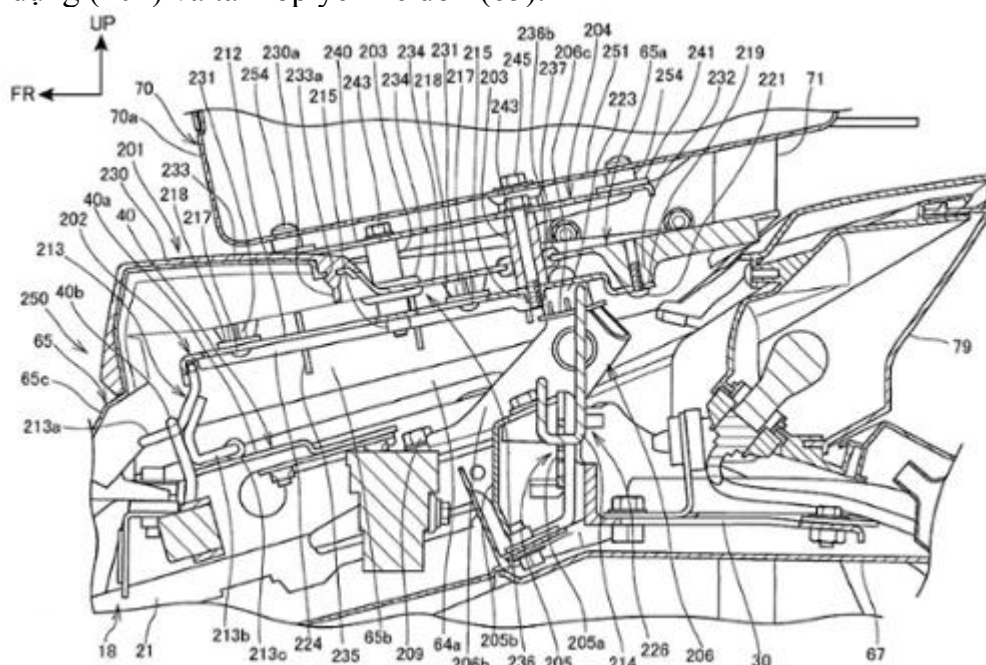


(21) 1-2016-00180 (22) 15/01/2016  
(30) 2015-062602 25/03/2015 JP  
(45) 27/04/2020 385 (43) 25/04/2016 337A  
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)  
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN  
(72) Shinya YANAGIHARA (JP)  
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(57) Sáng chế nhằm mục đích cải thiện hình dạng bên ngoài của xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp sau và vật dụng được bố trí bên trên tấm ốp sau.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm yên xe dùng cho người đi xe, và các phần khung yên xe (18) đỡ yên xe, các phía bên trái và bên phải của các phần khung yên xe (18) được che bởi tấm ốp sau (64), xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: tấm ốp yên xe đơn (65) được bố trí theo cách liên tục giữa phần sau của yên xe và các phần bên ở bên trái và bên phải của tấm ốp sau (64a); giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) được bố trí ở phía dưới tấm ốp yên xe đơn (65) và được đỡ bởi các phần khung yên xe (18); và giá lắp vật dụng (204) được bố trí ở phía trên tấm ốp yên xe đơn (65) và được đỡ trên các phần trên của các ống đỡ (203) đi xuyên qua các lỗ thông (236) được bố trí theo cách phân tán ở các vị trí trên tấm ốp yên xe đơn (65), và giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) được đỡ theo cách tháo ra được bởi khung đỡ yên xe (18) và liền khối với giá lắp vật dụng (204) và tấm ốp yên xe đơn (65).



***Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập***

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên.

***Tình trạng kỹ thuật của sáng chế***

Đã biết xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó một tấm lắp được lắp vào các thanh đỡ yên xe được bố trí trên miệng hở trên của tấm ốp sau nằm sau yên ngồi của người đi xe, và hộp tải liệu như một loại vật dụng được lắp vào tấm lắp này (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2002-79972).

Tuy nhiên, xe kiểu ngồi để chân hai bên có kết cấu nêu trên có nhược điểm liên quan đến hình dạng bên ngoài của xe kiểu ngồi để chân hai bên do có khe hở được tạo ra giữa hộp tải liệu và miệng hở trên của tấm ốp sau.

***Bản chất kỹ thuật của sáng chế***

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là cải thiện hình dạng bên ngoài của xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp sau và vật dụng đặt bên trên tấm ốp sau.

Để giải quyết các vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm yên xe (14) dùng cho người đi xe, và khung đỡ yên xe (18) để đỡ yên xe (14), các phía bên trái và bên phải của khung đỡ yên xe (18) được che bởi tấm ốp sau (64), khác biệt ở chỗ, xe kiểu ngồi để chân hai bên này bao gồm: tấm ốp yên xe đơn (65) được bố trí theo cách liên tục giữa phần sau của yên xe (14) và các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau (64); giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) được bố trí ở phía dưới tấm ốp yên xe đơn (65) và được đỡ bởi khung đỡ yên xe (18); và giá lắp vật dụng (204) được bố trí ở phía trên tấm ốp yên xe đơn (65) và được đỡ trên các phần trên của các ống đỡ (203) đi xuyên qua các lỗ thông (236) được bố trí theo cách phân tán ở các vị trí trên tấm ốp yên xe đơn (65), và giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) được đỡ theo cách tháo ra được bởi khung đỡ yên xe (18) và liền khối với giá lắp vật dụng (204) và tấm ốp yên xe đơn (65).

Theo sáng chế, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: tấm ốp yên xe đơn được

bố trí theo cách liên tục giữa phần sau của yên xe và các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau; giá đỡ tấm ốp yên xe đơn được bố trí ở phía dưới tấm ốp yên xe đơn và được đỡ bởi khung đỡ yên xe; và giá lắp vật dụng được bố trí ở phía trên tấm ốp yên xe đơn và được đỡ trên các phần trên của các ống đỡ đi xuyên qua các lỗ thông được bố trí theo cách phân tán ở các vị trí trên tấm ốp yên xe đơn. Điều này cho phép cải thiện hình dạng bên ngoài bằng cách che khuất khe hở giữa tấm ốp sau và vật dụng được lắp vào giá lắp vật dụng nhờ tấm ốp yên xe đơn được bố trí theo cách liên tục giữa phần sau của yên xe và các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau. Ngoài ra, do các ống đỡ, để đỡ giá lắp vật dụng, đi xuyên qua các lỗ thông được bố trí theo cách phân tán trên các phần của tấm ốp yên xe đơn, các khe hở giữa các ống đỡ và các lỗ thông có thể có kích thước giảm, khiến cho các khe hở này không bị nhìn thấy từ phía ngoài. Do vậy, hình dạng bên ngoài của xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể được cải thiện.

Ngoài ra, sáng chế khác biệt ở chỗ, hộp tài liệu (70) được lắp trên mặt trên của giá lắp vật dụng (204), và các ống đỡ (203) được bố trí theo cách phân tán trên phần giữa của mặt dưới của giá lắp vật dụng (204), và hộp tài liệu (70) được đỡ trên mặt trên của giá lắp vật dụng (204) ở các vị trí nằm xung quanh các ống đỡ (203) trên phần giữa.

Theo sáng chế, hộp tài liệu được lắp vào mặt trên của giá lắp vật dụng, và các ống đỡ được bố trí theo cách phân tán trên phần giữa của mặt dưới của giá lắp vật dụng, và hộp tài liệu được đỡ trên mặt trên của giá lắp vật dụng ở các vị trí nằm xung quanh các ống đỡ trên phần giữa. Điều này cho phép đỡ hộp tài liệu trên giá lắp vật dụng xung quanh các ống đỡ, và nhờ đó đỡ hộp tài liệu trên một vùng rộng của giá lắp vật dụng, khiến cho hộp tài liệu có thể được đỡ theo cách ổn định. Hơn nữa, các ống đỡ của giá lắp vật dụng và các lỗ thông được che khuất bởi hộp tài liệu, và do vậy không bị nhìn thấy, khiến cho hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện. Ngoài ra, nước và các thứ tương tự bị ngăn không cho lọt vào trong các lỗ thông của tấm ốp yên xe đơn bởi hộp tài liệu.

Ngoài ra, sáng chế khác biệt ở chỗ, các phần lỗ thông (236) của tấm ốp yên xe đơn (65) được bố trí trên phần bậc (234) mà được tạo ra bằng cách làm lõm bề mặt của tấm ốp yên xe đơn (65) thành hình dạng lõm.

Theo sáng chế, do các phần lỗ thông của tấm ốp yên xe đơn được tạo ra trên phần bậc được tạo ra bằng cách làm lõm bề mặt của tấm ốp yên xe đơn thành hình dạng lõm, tấm ốp yên xe đơn được gia cường bởi phần bậc được làm lõm, khiến cho độ cứng vững của tấm ốp yên xe đơn có thể được đảm bảo ngay cả khi kết cấu này có nhiều lỗ thông.

Hơn nữa, sáng chế khác biệt ở chỗ, giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) được đỡ trên khung đỡ yên xe (18) trên các phần đỡ trước (213) và các phần đỡ sau (226) của nó, các phần đỡ trước (213) được lắp vào các phần lắp chi tiết gài bên trái và bên phải (40b) được tạo ra trên khung đỡ yên xe (18), các phần đỡ sau (226) được đỡ trên khung đỡ yên xe (18) nhờ các chi tiết đệm (223) được bố trí ở bên trái và bên phải, và được lắp nhờ phần gài (214) để gài vào bộ phận khóa (205) nhằm ngăn không cho giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) bị tuột ra khỏi khung đỡ yên xe (18).

Theo sáng chế, giá đỡ tấm ốp yên xe đơn có thể được lắp một cách dễ dàng bằng cách lắp các phần đỡ trước vào các phần lắp chi tiết gài bên trái và bên phải, và gài phần gài vào bộ phận khóa dùng cho phần đỡ sau, khiến cho khả năng lắp và tháo cũng như chức năng chống trộm của tấm ốp yên xe đơn có thể được cải thiện.

Ngoài ra, sáng chế khác biệt ở chỗ, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: các chi tiết bảo vệ (206e) làm bằng kim loại ở các phía bên trái và bên phải bộ phận khóa (205), các chi tiết bảo vệ (206e) được bố trí giữa các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau (64) và tấm ốp yên xe đơn (65).

Theo sáng chế, cơ cấu bảo vệ mà trong đó các phía bên trái và bên phải bộ phận khóa được gia cường bởi các chi tiết bảo vệ làm bằng kim loại được tạo ra. Vì lý do này, có thể cải thiện hình dạng bên ngoài bằng cách che khuất các khe hở giữa tấm ốp sau và tấm ốp yên xe đơn nhờ các chi tiết bảo vệ, và bảo vệ các phía bên trái và bên phải bộ phận khóa nhờ các chi tiết bảo vệ làm bằng kim loại, khiến cho có thể ngăn không cho tiếp cận bộ phận khóa từ phía ngoài.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế, hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện bằng cách che khuất các khe hở nhờ tấm ốp yên xe đơn, và các khe hở giữa các ống đỡ và các lỗ thông có thể có kích thước giảm, khiến cho hình dạng bên ngoài của xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể được cải thiện.

Ngoài ra, hộp tài liệu có thể được đỡ theo cách ổn định trên một vùng rộng của giá lắp vật dụng, và hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện. Ngoài ra, nước và các thứ tương tự có thể được ngăn không cho lọt vào bên trong theo cách có hiệu quả nhờ hộp tài liệu này.

Hơn nữa, độ cứng vững của tấm ốp yên xe đơn có thể được đảm bảo ngay cả khi cơ cấu này có nhiều lỗ thông.

Ngoài ra, giá đỡ tấm ốp yên xe đơn có thể được lắp một cách dễ dàng.

Hơn nữa, bộ phận khóa có thể được ngăn không cho tiếp cận từ phía ngoài nhờ các chi tiết bảo vệ làm bằng kim loại.

### ***Mô tả vắn tắt các hình vẽ***

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

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của khung thân xe.

Fig.3 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy, trong đó một phần của xe máy này được minh họa dưới dạng mặt cắt.

Fig.4 là hình vẽ mặt cắt thể hiện phần sau của xe máy, được cắt dọc theo phần giữa theo chiều rộng xe.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện các chi tiết rời của cơ cấu đỡ vật dụng sau.

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh minh họa kết cấu bên dưới tấm ốp yên xe đơn của cơ cấu đỡ vật dụng sau.

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần xung quanh của bộ phận khóa và giá đỡ yên xe phía sau khi nhìn từ phía trước bên trái.

Fig.8 là hình chiếu bằng của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn khi nhìn từ dưới lên.

Fig.9 là hình chiếu bằng của tấm ốp yên xe đơn khi nhìn từ trên xuống.

Fig.10 là hình chiếu bằng của giá lắp vật dụng khi nhìn từ trên xuống.

Fig.11 là hình vẽ phối cảnh minh họa cách mà giá lắp vật dụng được lắp.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt trong đó bu lông lắp cố định vật dụng được cắt dọc

theo mặt phẳng kéo dài theo chiều trước-sau được thể hiện trên Fig.4.

Fig.13 là hình vẽ phối cảnh minh họa phần sau của các phần khung yên xe với yên sau và các thanh nắm tay được lắp trên đó.

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

Xe theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý là trong phần mô tả dưới đây, các từ chỉ hướng như trên-dưới, trước-sau, và trái-phải là các hướng khi nhìn từ phía người đi xe đang ngồi trên xe.

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

Xe máy 1 là xe trong đó động cơ 11 dùng làm cụm động lực được đỡ trên khung thân xe 10, chạc trước 12 để đỡ bánh trước 2 được đỡ theo cách lái được trên đầu trước của khung thân xe 10, và đòn lắc 13 để đỡ bánh sau 3 được bố trí ở phía phần sau của khung thân xe 10. Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó yên xe 14 dùng cho người đi xe (người lái xe) ngồi trên đó theo cách để chân hai bên thân xe được bố trí bên trên phần sau của khung thân xe 10.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của khung thân xe 10.

Khung thân xe 10 bao gồm: ống đầu 15 để đỡ theo cách lái được chạc trước 12 trên đầu trước của khung thân xe 10; hai phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải 16, 16 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ phần trên của ống đầu 15; hai phần khung dưới bên trái và bên phải 17, 17 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ phần dưới của ống đầu 15; và hai phần khung yên xe bên trái và bên phải 18, 18 (còn được gọi là khung đỡ yên xe) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ các phần sau của các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc 16, 16 đến phần đầu sau của xe.

Các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc 16, 16 bao gồm: các khung chính 19, 19 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 15; và các khung chốt xoay 20, 20 kéo dài xuống phía dưới từ các đầu sau của các khung chính 19, 19.

Các phần khung yên xe 18, 18 bao gồm: các khung yên xe trên 21, 21 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ các phần đầu sau của các khung chính 19, 19; và các khung yên xe dưới 22, 22 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ các phần sau của các

phần trên của các khung chốt xoay 20, 20 và được liên kết với các phần đầu sau của các khung yên xe trên 21, 21.

Khung thân xe 10 bao gồm: các phần khung giàn trước 23, 23 là các chi tiết dạng ống để nối các khung chính 19, 19 và các phần khung dưới 17, 17 lần lượt ở các phía bên trái và bên phải; và các phần khung giàn sau 24, 24 là các chi tiết dạng ống để nối các khung yên xe trên 21, 21 và các khung yên xe dưới 22, 22 lần lượt ở các phía bên trái và bên phải.

Ngoài ra, khung thân xe 10 bao gồm: khung ngang trên phần trên phía trước 25 nối các phần trước của các khung chính 19, 19 theo chiều trái-phải; khung ngang trên phần dưới phía trước 26 nối các phần khung dưới 17, 17 theo chiều trái-phải; khung ngang trên 27 (còn được gọi là chi tiết ngang trên) nối các phần trên của các khung chốt xoay 20, 20 theo chiều trái-phải; khung ngang dưới 28 (còn được gọi là chi tiết ngang dưới) nối các phần đầu dưới của các khung chốt xoay 20, 20 theo chiều trái-phải; khung ngang sau 29 nối các phần giữa theo chiều trước-sau của các khung yên xe trên 21, 21 theo chiều trái-phải; và khung ngang trên đầu sau 30 nối các đầu sau của các khung yên xe trên 21, 21 theo chiều trái-phải.

Giá treo động cơ phía trước 31 để đỡ phần dưới phía trước của động cơ 11 được liên kết với các đầu dưới của các phần khung dưới 17, 17. Giá treo động cơ phía sau 32 dùng để lắp phần sau của động cơ 11 được bố trí trên mặt trước của khung ngang trên 27. Giá treo động cơ trên phần dưới phía sau 33 (xem Fig.3) để đỡ phần dưới phía sau của động cơ 11 được bố trí trên mặt trước của khung ngang dưới 28.

Các giá đỡ càng bảo vệ 35, 35 được bố trí trên các mặt ngoài của các phần giữa theo chiều trên-dưới của các phần khung dưới 17, 17. Các giá đỡ càng bảo vệ 36, 36 được bố trí trên các mặt ngoài phần sau của các khung chính 19, 19. Các giá đỡ càng bảo vệ 37, 37 được bố trí trên các mặt ngoài phần trước của các khung yên xe dưới 22, 22.

Giá đỡ chân chống bên 38 được bố trí trên đầu dưới của khung chốt xoay 20 ở bên trái (còn được gọi là ở một phía bên). Giá lắp chân chống 39 kéo dài về phía sau được bố trí trên khung ngang dưới 28.

Hai giá đỡ yên xe bên trái và bên phải 40, 40 kéo dài lên trên từ các mặt trên

của các khung yên xe trên 21, 21 được bố trí trên các phần sau của các khung yên xe trên 21, 21. Hai giá đỡ phần đầu sau bên trái và bên phải 41, 41, được bố trí trên các mặt trên của các khung yên xe trên 21, 21, được bố trí ở phía sau các giá đỡ yên xe 40, 40.

Fig.3 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 1, trong đó một phần của xe máy 1 này được minh họa dưới dạng mặt cắt.

Theo các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, chạc trước 12 được đỡ bởi trục lái, mà được đỡ quay được bởi ống đầu 15, và bánh trước 2 được đỡ quay được trên phần đầu dưới của chạc trước 12. Tay lái 42, được vận hành bởi người đi xe, được lắp vào đầu trên của chạc trước 12.

Động cơ 11 bao gồm: hộp trục khuỷu 43 chứa trục khuỷu nằm kéo dài theo chiều rộng xe; cụm xi lanh 44 kéo dài lên trên từ mặt trên ở phần trước của hộp trục khuỷu 43. Bộ truyền động (không được minh họa trên hình vẽ) được bố trí theo cách liền khối trong phần sau ở bên trong hộp trục khuỷu 43.

Cụm xi lanh 44 bao gồm: xi lanh 44a chứa pit tông; và đầu xi lanh 44b. Đường trục 44c của cụm xi lanh 44 nằm hơi nghiêng về phía trước so với đường thẳng đứng.

Động cơ 11 được đỡ trên khung thân xe 10 nhờ giá treo động cơ phía trước 31, giá treo động cơ phía sau 32, và giá treo động cơ trên phần dưới phía sau 33.

Cơ cấu nạp của động cơ 11 bao gồm: hộp bộ lọc không khí 45 được bố trí ở phía sau cụm xi lanh 44; và thân van tiết lưu 46 được nối với phần đầu trước của hộp bộ lọc không khí 45 và điều chỉnh lượng không khí cần được cấp vào động cơ 11. Đầu trước của thân van tiết lưu 46 được nối với cửa nạp trên mặt sau của đầu xi lanh 44b. Hộp bộ lọc không khí 45 được bố trí ở phía trước yên xe 14 và bên trên khung ngang trên 27, và phần sau của hộp bộ lọc không khí 45 được bố trí giữa các phần trước của các khung yên xe trên 21, 21.

Ống xả 47 của động cơ 11 được dẫn xuống phía dưới từ cửa xả trên mặt trước của đầu xi lanh 44b, kéo dài về phía sau bên dưới động cơ 11, và được nối với bộ giảm thanh 48 được bố trí ở phía bên phải bánh sau 3.

Bộ tản nhiệt 49 mà nước làm mát dùng cho động cơ 11 luân chuyển qua đó

được bố trí ở phía trước đầu xi lanh 44b và được đỡ trên các phần khung dưới 17, 17.

Bình nhiên liệu 50 được bố trí ở phía trước yên xe 14 và bên trên các khung chính 19, 19. Yên xe 14 được bố trí bên trên các phần trước của các khung yên xe trên 21, 21, và được đỡ trên các khung yên xe trên 21, 21. Ắc quy 51 được bố trí bên dưới yên xe 14.

Trục chốt xoay 52 nối các khung chốt xoay 20, 20 theo chiều trái-phải được luôn xuyên qua các phần giữa theo chiều trên-dưới trên các phần trước của các khung yên xe trên 21, 21. Đòn lắc 13 có phần đầu trước của nó được đỡ theo cách xoay được trên trục chốt xoay 52, và có khả năng lắc lên trên và xuống dưới quanh trục chốt xoay 52.

Đòn lắc 13 bao gồm: hai phần đòn bên trái và bên phải 53, 53 kéo dài từ các khung chốt xoay 20, 20 đến các phía bên trái phía bên phải của bánh sau 3; phần được đỡ bởi trục 54 được đỡ trên trục chốt xoay 52; và thanh ngang đòn lắc 55 nối các phần đòn 53, 53 theo chiều trái-phải trên phần sau của phần được đỡ bởi trục 54. Phần được đỡ bởi trục 54 được bố trí giữa các khung đỡ chốt xoay bên trái và bên phải 20, 20.

Bánh sau 3 được đỡ quay được trên trục 3a nằm giữa các phần đầu sau của các phần đòn 53, 53. Động lực đầu ra của động cơ 11 được truyền đến bánh sau 3 thông qua xích 58 quấn giữa trục đầu ra (không được minh họa trên hình vẽ) của bộ truyền động và bánh sau 3. Xích 58 đi qua bên trên và bên dưới phần đòn 53 ở phía bên trái.

Đòn lắc 13 được treo trên khung thân xe 10 nhờ bộ giảm xóc sau dạng ống 56. Bộ giảm xóc sau 56 được bố trí trên phần giữa theo chiều rộng xe giữa các khung chốt xoay 20, 20. Phần đầu trên 56a của bộ giảm xóc sau 56 được đỡ quay được trên khung ngang trên 27. Bộ giảm xóc sau 56 nằm kéo dài giữa các phần đòn 53, 53, và giữa phần được đỡ bởi trục 54 và thanh ngang đòn lắc 55. Phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 được bố trí bên dưới đòn lắc 13. Phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 được lắp vào cơ cấu liên kết 57 dùng để nối thanh ngang đòn lắc 55 và khung ngang dưới 28.

Tấm ốp thân xe của xe máy 1 bao gồm: tấm ốp trước 60 dùng để che phần trên của chạc trước 12 từ phía trước; hai tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 61 (tấm ốp bên phía trước 61 ở phía bên phải không được minh họa trên hình vẽ) dùng để

che phần đầu trước của khung thân xe 10, cũng như các phần trước của động cơ 11 và bình nhiên liệu 50; hai tấm ốp giữa bên trái và bên phải 62 (tấm ốp giữa 62 ở phía bên phải không được minh họa trên hình vẽ) dùng để che các phần nằm bên dưới phần sau của bình nhiên liệu 50 và các phần nằm bên dưới yên xe 14 từ các phía bên; tấm ốp gầm xe 63 dùng để che động cơ 11 từ phía dưới; tấm ốp sau 64 dùng để che các phần sau của các phần khung yên xe 18, 18 từ các phía bên; và tấm ốp yên xe đơn 65 dùng để che các phần sau của các phần khung yên xe 18, 18 từ phía trên. Đền đuôi 79 được bố trí trên đầu sau của tấm ốp sau 64.

Chấn bụn trước 66 được lắp cố định vào chạc trước 12. Chấn bụn sau 67 dùng để che bánh sau 3 từ phía trên được bố trí bên dưới tấm ốp sau 64. Tấm ốp bánh sau 68 dùng để che phần trên phía trước của bánh sau 3 được lắp vào đòn lắc 13.

Hai hộp bên 69 ở bên trái và bên phải, có khả năng chứa các vật dụng được bố trí ở các phía bên trái và bên phải tấm ốp sau 64. Hộp tài liệu 70, là một đồ vật có khả năng chứa các vật dụng nhỏ như các tài liệu, được bố trí bên trên tấm ốp yên xe đơn 65. Ngoài ra, đèn quay 71 được bố trí ở phía bên phải phần đầu phía sau của xe máy 1.

Hai càng bảo vệ sau bên trái và bên phải 72 nhô ra phía ngoài từ khung thân xe 10 được bố trí ở phía trước các hộp bên 69. Hai càng bảo vệ phía đầu sau bên trái và bên phải 73 nhô ra phía ngoài từ khung thân xe 10 được bố trí ở phía sau các hộp bên 69. Ngoài ra, hai càng bảo vệ trước bên trái và bên phải 74 nhô ra phía ngoài được bố trí ở các phía bên của cụm xi lanh 44 và các phần khung dưới 17, 17.

Hai bậc để chân bên trái và bên phải 75 mà người đi xe đặt bàn chân của mình lên đó được bố trí ở phía sau các phần dưới của các khung chốt xoay 20, 20. Cần sang số 76 được bố trí ở trước bậc để chân 75 ở phía bên trái. Chân chống bên 77 cho phép xe máy 1 được dựng ở trạng thái nghiêng sang bên trái được lắp vào giá đỡ chân chống bên 38. Chân chống chính 78 cho phép xe máy 1 được dựng ở trạng thái đứng thẳng được lắp vào giá lắp chân chống 39.

Xe máy 1 có cơ cấu đỡ vật dụng sau 201 để đỡ hộp tài liệu 70 bên trên tấm ốp sau 64.

Fig.4 là hình vẽ mặt cắt thể hiện phần sau của xe máy 1, được cắt dọc theo phần giữa theo chiều rộng xe. Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện các chi tiết rời của

cơ cấu đỡ vật dụng sau 201.

Như được minh họa trên Fig.4 và Fig.5, cơ cấu đỡ vật dụng sau 201 bao gồm: tấm ốp yên xe đơn 65; giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 được đỡ trên các khung yên xe trên 21, 21 bên dưới tấm ốp yên xe đơn 65; các ống đỡ 203 được bố trí thẳng đứng trên giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 và kéo dài lên trên đồng thời đi xuyên qua tấm ốp yên xe đơn 65; và giá lắp vật dụng 204 được đỡ trên các ống đỡ 203 bên trên tấm ốp yên xe đơn 65.

Ngoài ra, như được minh họa trên Fig.4, cơ cấu đỡ vật dụng sau 201 bao gồm: bộ phận khóa 205 dùng để khóa giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 vào các khung yên xe trên 21, 21; các giá đỡ yên xe 40, 40 để đỡ các phần trước của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202; và hai giá đỡ yên xe phía sau 206, 206 ở bên trái và bên phải để đỡ các phần sau của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202.

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh minh họa kết cấu bên dưới tấm ốp yên xe đơn 65 của cơ cấu đỡ vật dụng sau 201. Fig.6 minh họa trạng thái mà tấm ốp yên xe đơn 65, giá lắp vật dụng 204, và các bộ phận khác đã được tháo ra.

Tấm ốp sau 64 bao gồm hai phần bên của tấm ốp sau 64a, 64a ở bên trái và bên phải dùng để che các phần khung yên xe 18, 18 từ các phía ngoài bên trái và bên phải. Khoảng không giữa các phần bên của tấm ốp sau 64a, 64a dùng làm phần hở K mà qua đó các phần khung yên xe 18, 18 và các bộ phận nằm gần các phần khung yên xe 18, 18 được để lộ ra ở phía trên. Phần hở K được để lộ ra ở phía trên bằng cách tháo tấm ốp yên xe đơn 65.

Như được minh họa trên Fig.2, Fig.4, và Fig.6, các giá đỡ yên xe 40, 40, được bố trí trên các mặt trên của các phần khung yên xe 18, 18, bao gồm: các phần mặt tiếp nhận 40a, 40a có hình dạng gần như phẳng và nghiêng về phía trước và xuống phía dưới ở các vị trí nằm cao hơn một bậc so với các phần khung yên xe 18, 18; và các phần lắp chi tiết gài 40b, 40b nhô lên phía trên từ các phần đầu trước của các phần mặt tiếp nhận 40a, 40a và được để hở theo chiều trước-sau. Mỗi phần lắp chi tiết gài 40b được tạo ra bằng cách liên kết một chi tiết dạng thanh, được uốn thành hình dạng gần như hình chữ U, vào phần mặt tiếp nhận 40a, và bao gồm: hai phần thanh thẳng đứng nằm cách nhau theo chiều rộng xe và kéo dài lên trên; và phần thanh nằm ngang dùng

để nối các đầu trên của các phần thanh thẳng đứng bên trái và bên phải. Phần đỡ trước 213, sẽ được mô tả dưới đây, được gài vào trong các phần thanh này.

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần xung quanh của bộ phận khóa 205 và giá đỡ yên xe phía sau 206 khi nhìn từ phía trước bên trái.

Như được minh họa trên Fig.4 và Fig.7, bộ phận khóa 205 được lắp cố định giữa các khung yên xe trên 21, 21 ở bên trái và bên phải và nằm trước khung ngang trên đầu sau 30. Bộ phận khóa 205 được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe.

Bộ phận khóa 205 bao gồm: chi tiết khóa 205a để gài vào giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202; hộp 205b chứa chi tiết khóa 205a; và phần hở 205c được tạo ra trên mặt trên và mặt sau của hộp 205b và để lộ ra chi tiết khóa 205a. Chi tiết khóa 205a bị đẩy bởi lò xo (không được minh họa trên hình vẽ) theo chiều khóa vào giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202. Chi tiết khóa 205a được nối với trụ khóa 208 (xem Fig.1) nhờ cáp vận hành (không được minh họa trên hình vẽ). Khi người đi xe kích hoạt trụ khóa 208, trạng thái khóa mà được tạo ra bởi chi tiết khóa 205a sẽ được nhả ra. Trụ khóa 208 được bố trí trên mặt bên của tấm ốp sau 64.

Các giá đỡ yên xe phía sau 206, 206 được bố trí ở bên trái và bên phải bộ phận khóa 205, và được lắp cố định vào các giá đỡ phần đầu sau 41, 41 trên các mặt trên của các khung yên xe trên 21, 21. Các giá đỡ yên xe phía sau 206, 206 được tạo ra bằng cách hàn các chi tiết dạng tấm và các chi tiết dạng thanh làm bằng kim loại.

Mỗi giá đỡ yên xe phía sau 206 bao gồm: phần tấm đáy 206a được lắp cố định vào giá đỡ phần đầu sau 41; phần tấm đỡ 206b kéo dài về phía sau với độ cao tăng dần từ mặt trên của phần tấm đáy 206a; phần tấm tiếp nhận 206c được bố trí trên mặt trên của phần tấm đỡ 206b; phần ống lót hình trụ 206d kéo dài ra phía ngoài theo chiều rộng xe từ phần tấm đỡ 206b bên dưới phần tấm tiếp nhận 206c; và chi tiết bảo vệ 206e kéo dài theo chiều trước-sau từ phần giữa theo chiều rộng xe của phần ống lót 206d.

Các giá đỡ yên xe phía sau 206, 206 được bố trí theo cách đối xứng ở các phía bên trái và bên phải. Mỗi giá đỡ yên xe phía sau 206 được lắp cố định vào giá đỡ phần đầu sau 41 nhờ hai bu lông 209, 209 lắp xuyên qua phần trước và phần sau của phần tấm đáy 206a.

Các phần bên của tấm ốp sau 64a, 64a có các chỗ hở trên mặt bên 64b trên các phần sau của chúng. Các chi tiết bảo vệ 206e được bố trí giữa các phần bên của tấm ốp sau 64a, 64a và tấm ốp yên xe đơn 65, và đóng kín các chỗ hở trên mặt bên 64b.

Chi tiết nối dài 210 kéo dài ra phía ngoài theo chiều rộng xe được lắp cố định vào đầu trước của phần ống lót 206d nhờ bu lông 211. Chi tiết nối dài 210 có thể được dùng để móc và gài các phần lắp của một lưới nhằm buộc kiện hàng vào chi tiết nối dài 210, hoặc có thể được dùng như một giá lắp dùng cho thùng chứa hàng phía bên.

Fig.8 là hình chiếu bằng của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 khi nhìn từ dưới lên.

Theo các hình vẽ từ Fig.4 đến Fig.6 và Fig.8, giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 bao gồm: phần thân giá đỡ tấm ốp 212 có dạng tấm được bố trí theo cách kéo dài giữa các khung yên xe trên 21, 21 ở bên trái và bên phải; hai phần đỡ trước bên trái và bên phải 213, 213 kéo dài xuống phía dưới từ hai phần đầu đối diện, theo chiều rộng xe, trên phần đầu trước phần thân giá đỡ tấm ốp 212; và phần gài 214 kéo dài xuống phía dưới từ phần giữa, theo chiều rộng xe, của phần đầu sau của phần thân giá đỡ tấm ốp 212.

Phần thân giá đỡ tấm ốp 212 được tạo ra có hình dạng gần như hình chữ nhật có chiều rộng hẹp dần về phía sau trên hình chiếu bằng, và được bố trí theo cách kéo dài giữa các giá đỡ yên xe 40, 40 và phần tấm tiếp nhận 206c theo chiều trước-sau.

Mỗi phần đỡ trước 213 bao gồm: phần lắp 213a kéo dài xuống phía dưới từ đầu trước của phần thân giá đỡ tấm ốp 212, và sau đó được uốn cong theo cách kéo dài về phía trước; phần chân 213b kéo dài xuống phía dưới từ phần sau của phần lắp 213a, và sau đó được uốn cong theo cách kéo dài về phía sau; và chi tiết đàn hồi 213c được bố trí trên đầu dưới của đầu sau của phần chân 213b. Đầu trước của phần lắp 213a nằm ở phía trước và bên trên mặt dưới của phần chân 213b.

Phần lắp 213a và phần chân 213b được tạo ra bằng cách uốn một chi tiết dạng thanh làm bằng kim loại. Chi tiết đàn hồi 213c được làm bằng cao su, ví dụ, và được lắp theo cách quấn quanh phần theo chu vi ngoài của phần chân 213b.

Phần gài 214 kéo dài xuống phía dưới từ mặt dưới của phần thân giá đỡ tấm ốp 212, và được tạo ra có hình dạng gần như hình chữ U trên hình chiếu cạnh. Phần gài 214 có đầu dưới của hình chữ U được gài vào chi tiết khóa 205a của bộ phận khóa 205.

Phần thân giá đỡ tấm ốp 212 có các phần lắp cố định ống đỡ 215 mà các ống đỡ 203 được lắp cố định vào đó. Các phần lắp cố định ống đỡ 215 được tạo ra ở ba vị trí, trong số đó hai phần lắp cố định ống đỡ ở phía trước được tạo ra thành một cặp ở các phía bên trái và bên phải trên phần giữa của phần thân giá đỡ tấm ốp 212 theo chiều trước-sau, và một phần lắp cố định ống đỡ ở phía sau được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe trên phần sau của phần thân giá đỡ tấm ốp 212. Chi tiết hơn, mỗi phần lắp cố định ống đỡ 215 bao gồm: một lỗ mà đi xuyên qua phần thân giá đỡ tấm ốp 212; và một đai ốc hàn được bố trí bên dưới lỗ này.

Các lỗ lắp cố định tấm ốp 216 được tạo ra trên phần trước và phần sau của các phần mép bên trái và bên phải của phần thân giá đỡ tấm ốp 212, và các bu lông lắp cố định tấm ốp 217 dùng để lắp cố định tấm ốp yên xe đơn 65 vào phần thân giá đỡ tấm ốp 212 lần lượt được lắp xuyên qua các lỗ lắp cố định tấm ốp 216 này. Các bu lông lắp cố định tấm ốp 217 lần lượt được lắp xuyên qua các lỗ lắp cố định tấm ốp 216 từ phía dưới, và các vòng đệm 218 mà được lắp lên các bu lông lắp cố định tấm ốp 217 được bố trí trên mặt trên của phần thân giá đỡ tấm ốp 212.

Giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 còn có giá đỡ đầu sau 219 kéo dài xuống phía dưới từ đầu sau của phần thân giá đỡ tấm ốp 212, và sau đó được uốn cong theo cách kéo dài về phía sau. Giá đỡ đầu sau 219 được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe. Lỗ lắp cố định tấm ốp 220 được tạo ra trên phần đầu sau của giá đỡ đầu sau 219, và bu lông lắp cố định tấm ốp 221 dùng để lắp cố định tấm ốp yên xe đơn 65 vào giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 được luồn xuyên qua lỗ lắp cố định tấm ốp 220 từ phía dưới.

Phần thân giá đỡ tấm ốp 212 có các lỗ lắp chi tiết đệm 222, 222 trên các phần đầu sau của các phần mép bên trái và bên phải của nó. Các chi tiết đệm 223, 223 hình trụ được bố trí trên mặt dưới của phần thân giá đỡ tấm ốp 212 được lắp cố định vào các lỗ lắp chi tiết đệm 222, 222. Các chi tiết đệm 223, 223 có các vấu nhô 223a, 223a trên các mặt trên của chúng, và các vấu nhô 223a, 223a được lắp vào trong các lỗ lắp chi tiết đệm 222, 222 từ phía dưới, khiến cho các chi tiết đệm 223, 223 được lắp vào phần thân giá đỡ tấm ốp 212. Các chi tiết đệm 223, 223 được bố trí ở các phía bên trái và bên phải của phần gài 214. Các chi tiết đệm 223, 223 và phần gài 214 tạo thành phần đỡ sau 226 (xem Fig.4) để đỡ phần sau của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 ở phía các phần khung yên xe 18, 18. Các chi tiết đệm 223, 223 được làm bằng cao su chẳng

hạn.

Phần thân giá đỡ tấm ốp 212 có gân 224 được tạo ra bằng cách uốn mép trước và các mép bên trái và bên phải xuống phía dưới, điều này làm tăng độ cứng vững của phần thân giá đỡ tấm ốp 212. Ngoài ra, phần thân giá đỡ tấm ốp 212 còn có các lỗ làm nhẹ 225, và nhờ đó nó được tạo ra có trọng lượng nhỏ.

Fig.9 là hình chiếu bằng của tấm ốp yên xe đơn 65 khi nhìn từ trên xuống.

Như được minh họa trên Fig.4, Fig.5, và Fig.9, tấm ốp yên xe đơn 65 bao gồm: phần mặt trên tấm ốp 65a có hình dạng gần như hình chữ nhật có chiều rộng hẹp dần về phía đầu sau; các phần mặt bên tấm ốp 65b, 65b được uốn thành các mặt cong từ các mép bên trái và bên phải của phần mặt trên tấm ốp 65a theo cách kéo dài xuống phía dưới; và phần mặt trước tấm ốp 65c kéo dài xuống phía dưới từ các mép trước của các phần mặt bên tấm ốp 65b, 65b. Tấm ốp yên xe đơn 65 là một sản phẩm đúc bằng nhựa.

Tấm đệm tựa 230 nhô về phía trước và lên phía trên từ tấm ốp yên xe đơn 65 được lắp ở chính giữa phần đầu trước của tấm ốp yên xe đơn 65. Tấm đệm tựa 230 được làm bằng vật liệu mềm hơn vật liệu dùng làm tấm ốp yên xe đơn 65. Tấm đệm tựa 230 đỡ người đi xe khi người đi xe đang ngồi trên yên xe 14 ngồi dịch về phía sau.

Các phần vấu 231 nhô xuống phía dưới được bố trí trên phần trước và phần sau của các phần mép bên trái và bên phải của phần mặt trên tấm ốp 65a. Các bu lông lắp cố định tấm ốp 217 kéo dài lên trên từ giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 được lắp cố định vào các phần vấu 231 tương ứng từ phía dưới. Các vòng đệm 218 lần lượt được giữ giữa phần thân giá đỡ tấm ốp 212 và các phần vấu 231. Các gân gia cường được bố trí quanh mỗi phần vấu 231.

Ngoài ra, phần vấu 232 nhô xuống phía dưới được tạo ra ở chính giữa phần đầu sau của phần mặt trên tấm ốp 65a. Bu lông lắp cố định tấm ốp 221 kéo dài lên trên từ giá đỡ đầu sau 219 được lắp cố định vào phần vấu 232 từ phía dưới. Các gân gia cường được tạo ra quanh phần vấu 232.

Phần đỡ đệm tựa 233 mà tấm đệm tựa 230 được lắp vào đó được bố trí trên phần giữa, theo chiều rộng xe, của phần đầu trước của phần mặt trên tấm ốp 65a. Tấm đệm tựa 230 có phần chốt định vị 230a (xem Fig.4) nhô xuống phía dưới. Phần chốt

định vị 230a được lắp vào trong lỗ chốt 233a trên phần đầu sau của phần đỡ đệm tựa 233.

Phần mặt trên tấm ốp 65a có phần bậc 234 được tạo ra bằng cách làm lõm bề mặt của phần mặt trên tấm ốp 65a xuống phía dưới thành hình dạng lõm, ở giữa theo chiều rộng xe. Phần bậc 234 được tạo ra theo cách liên tục thẳng từ đầu sau của phần đỡ đệm tựa 233 đến đầu sau của tấm ốp yên xe đơn 65. Việc tạo ra phần bậc 234 làm tăng môđun chống uốn của tấm ốp yên xe đơn 65, nhờ đó cải thiện độ cứng vững của tấm ốp yên xe đơn 65.

Các phần vấu 231 được bố trí ở phía ngoài phần bậc 234 theo chiều rộng xe. Phần vấu 232 được bố trí trên phần sau của phần bậc 234.

Tấm ốp yên xe đơn 65 có, trên mặt dưới của nó, các gân 235 dùng để nối phần mặt trên tấm ốp 65a và các phần mặt bên tấm ốp 65b, 65b theo chiều rộng xe.

Trên hình chiếu bằng, các lỗ thông 236 đi xuyên qua phần mặt trên tấm ốp 65a được tạo ra theo cách phân tán ở các vị trí trên phần giữa của tấm ốp yên xe đơn 65 theo các chiều trước-sau và trái-phải. Mỗi lỗ thông 236 là một lỗ tròn, và được tạo ra trên phần bậc 234. Chi tiết hơn, các lỗ thông 236 bao gồm: các lỗ thông ở phía trước 236a, 236a được tạo ra ở hai vị trí cạnh nhau theo chiều trái-phải trên phần sau của tấm đệm tựa 230; và lỗ thông ở phía sau 236b được tạo ra ở một vị trí ở phía sau các lỗ thông ở phía trước 236a, 236a và ở phía trước phần vấu 232. Lỗ thông ở phía sau 236b được bố trí ở chính giữa tấm ốp yên xe đơn 65 theo chiều rộng xe.

Các ống đỡ 203 lần lượt được lắp xuyên qua các lỗ thông 236 từ phía dưới. Một chi tiết làm kín hình khuyên 237 được bố trí xen giữa phần theo chu vi ngoài của mỗi ống đỡ 203 và phần theo chu vi trong của lỗ thông 236. Chi tiết làm kín 237 có: lỗ 237a mà ống đỡ 203 được lắp vào đó; và rãnh theo chu vi ngoài 237b mà phần mép theo chu vi của phần theo chu vi trong của lỗ thông 236 được gài vào đó, và bịt kín khít lỗ thông 236.

Fig.10 là hình chiếu bằng thể hiện giá lắp vật dụng 204 khi nhìn từ trên xuống. Fig.11 là hình vẽ phối cảnh minh họa cách lắp giá lắp vật dụng 204.

Như được minh họa trên Fig.5, Fig.10, và Fig.11, giá lắp vật dụng 204 bao gồm: tấm đế 240 có hình dạng gần như một tấm hình chữ nhật; và các phần đế tựa 241

có hình dạng tấm tròn được bố trí ở bốn góc trên mặt trên của tấm đế 240.

Tấm đế 240 bao gồm phần mép trước 240a được làm lõm về phía sau để phù hợp với hình dạng mép sau của tấm đệm tựa 230. Phần mép trước 240a được làm lõm nhiều nhất trên phần giữa theo chiều rộng xe.

Tấm đế 240 có các lỗ lắp cố định giá đỡ 242. Các bu lông lắp cố định giá đỡ 243 dùng để lắp cố định giá lắp vật dụng 204 lên trên các ống đỡ 203 lần lượt được lắp xuyên qua các lỗ lắp cố định giá đỡ 242. Các lỗ lắp cố định giá đỡ 242 được bố trí theo cách phân tán trên phần giữa, theo các chiều trước-sau và trái-phải, của hình dạng bên ngoài gần như có dạng hình chữ nhật của giá lắp vật dụng 204. Chi tiết hơn, hai lỗ lắp cố định giá đỡ bên trái và bên phải 242 được tạo ra trên phần trước của phần giữa của giá lắp vật dụng 204, và một lỗ lắp cố định giá đỡ 242 được tạo ra trên phần sau của phần giữa, phù hợp với việc bố trí các lỗ thông ở phía trước 236a, 236a và lỗ thông ở phía sau 236b của tấm ốp yên xe đơn 65.

Tấm đế 240 có các phần lắp cố định vật dụng 244, 244 xung quanh các lỗ lắp cố định giá đỡ 242. Các bu lông lắp cố định vật dụng 245, 245 (xem Fig.5) dùng để lắp cố định hộp tài liệu 70 như một loại vật dụng vào giá lắp vật dụng 204 được lắp cố định vào các phần lắp cố định vật dụng 244, 244. Mỗi phần lắp cố định vật dụng 244, 244 bao gồm: lỗ đi xuyên qua tấm đế 240; và đai ốc hàn được bố trí bên dưới lỗ này.

Chi tiết hơn, hai phần lắp cố định vật dụng 244, 244 được tạo ra ở các phía ngoài, theo chiều rộng xe, của lỗ lắp cố định giá đỡ 242 ở phía sau. Các phần lắp cố định vật dụng 244, 244 này được bố trí ở phía ngoài, theo chiều rộng xe, của hai lỗ lắp cố định giá đỡ 242 ở phía trước, và lần lượt được bố trí gần các phần mép bên trái và bên phải của tấm đế 240.

Tấm đế 240 có gân 246 được tạo ra bằng cách uốn mép sau cũng như các mép bên trái và bên phải xuống phía dưới, điều này làm tăng độ cứng vững của tấm đế 240. Ngoài ra, tấm đế 240 có các lỗ làm nhẹ 247, và nhờ đó nó được tạo ra có trọng lượng nhỏ.

Theo Fig.4 và Fig.11, giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202, các ống đỡ 203, tấm ốp yên xe đơn 65, và giá lắp vật dụng 204 được lắp ráp thành một cụm đơn nhất để tạo ra cụm đỡ vật dụng 250 mà có thể lắp tháo ra được vào các phần khung yên xe 18, 18

nhờ một thao tác, và có khả năng đỡ hộp tài liệu 70.

Cụm đỡ vật dụng 250 được lắp ráp bằng cách lắp cố định tấm ốp yên xe đơn 65 vào giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 nhờ các bu lông lắp cố định tấm ốp 217, 221, đỡ giá lắp vật dụng 204 trên các ống đỡ 203, được bố trí thẳng đứng trên giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 và kéo dài lên trên đồng thời đi xuyên qua tấm ốp yên xe đơn 65, và lồng các bu lông lắp cố định giá đỡ 243 xuyên qua các lỗ lắp cố định giá đỡ 242 và các ống đỡ 203 từ phía trên và vặn chặt các bu lông lắp cố định giá đỡ 243 vào các phần lắp cố định ống đỡ 215 của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202.

Ở trạng thái này của cụm đỡ vật dụng 250, giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 nằm bên trong tấm ốp yên xe đơn 65, và giá lắp vật dụng 204 được nâng lên bởi các ống đỡ 203 theo cách nó nằm cách lên phía trên so với tấm ốp yên xe đơn 65 và kéo dài theo chiều trước-sau. Giá lắp vật dụng 204 kéo dài theo chiều trước-sau song song với giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202.

Giá lắp vật dụng 204 được bố trí nối tiếp với phần sau của tấm đệm tựa 230, và phần sau của tấm đệm tựa 230 lọt vào bên trong phần mép trước 240a, mà được làm lõm về phía sau.

Giá lắp vật dụng 204 kéo dài từ phía sau phần sau của tấm đệm tựa 230 đến phần sau của tấm ốp yên xe đơn 65, và mép sau của giá lắp vật dụng 204 nằm ở trước mép sau của tấm ốp yên xe đơn 65. Ngoài ra, ít nhất phần trước của giá lắp vật dụng 204 nằm ở phía trong các mép bên trái và bên phải của tấm ốp yên xe đơn 65. Nói cách khác, giá lắp vật dụng 204 được vây quanh ở bên trong hình dạng bao ngoài của tấm ốp yên xe đơn 65 trên hình chiếu bằng.

Cụm đỡ vật dụng 250 có thể được lắp một cách dễ dàng bằng cách lắp cụm đỡ vật dụng 250 lên trên phần sau của các phần khung yên xe 18, 18. Chi tiết hơn, phần gài 214 của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 được gài và khóa vào bộ phận khóa 205 bằng cách luồn các phần lắp 213a, 213a của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 vào trong các phần lắp chi tiết gài 40b, 40b ở phía các phần khung yên xe 18, 18, và hạ thấp phần sau của cụm đỡ vật dụng 250 theo cách xoay quanh các phần lắp chi tiết gài 40b, 40b. Theo cách này, cụm đỡ vật dụng 250 có thể được lắp vào các phần khung yên xe 18, 18 nhờ một thao tác.

Cụm đỡ vật dụng 250 có phần trước được đỡ trên các phần mặt tiếp nhận 40a, 40a nhờ các phần chân 213b và các chi tiết đàn hồi 213c của các phần đỡ trước bên trái và bên phải 213, và được đỡ trên phần sau nhờ các chi tiết đệm bên trái và bên phải 223 nằm tiếp xúc với các phần tấm tiếp nhận 206c.

Cụm đỡ vật dụng 250 có thể được tháo ra bằng cách kích hoạt trụ khoá 208 để nhả trạng thái khóa của bộ phận khóa 205, và sau đó kéo cụm đỡ vật dụng 250 lên phía trên.

Một khi cụm đỡ vật dụng 250 được lắp, các phần mặt bên tấm ốp 65b, 65b của tấm ốp yên xe đơn 65 sẽ nằm nối tiếp với các mép trên của các phần bên của tấm ốp sau 64a, 64a, và phần hở K của tấm ốp sau 64 (xem Fig.6) được đóng kín. Theo cách này, các phần khung yên xe 18, 18 và các bộ phận nằm gần các phần khung yên xe 18, 18 có thể được ngăn không cho bị nhìn thấy từ phía ngoài.

Ngoài ra, các ống đỡ 203 đi xuyên qua các lỗ thông ở phía trước 236a, 236a và lỗ thông ở phía sau 236b mà được bố trí theo cách phân tán ở các vị trí trên tấm ốp yên xe đơn 65. Điều này cho phép tăng khoảng cách giữa các vị trí đỡ, nên có thể đỡ theo cách có hiệu quả giá lắp vật dụng 204, và cũng giảm được kích thước của các khe hở giữa các ống đỡ 203 và các lỗ thông ở phía trước 236a, 236a và lỗ thông ở phía sau 236b, khiến cho khe hở này khó có thể nhìn thấy được từ phía ngoài. Vì lý do này, hình dạng bên ngoài của xe máy 1 có thể được cải thiện. Ngoài ra các khe hở giữa các ống đỡ 203 và các lỗ thông ở phía trước 236a, 236a và lỗ thông ở phía sau 236b bị che khuất bởi các chi tiết làm kín 237, nên có thể cải thiện hình dạng bên ngoài và ngăn không cho nước hay các thứ tương tự lọt qua các khe hở này.

Như được minh họa trên Fig.1, hộp tài liệu 70 bao gồm: phần chứa 70a có dạng hình hộp với miệng hở trên mặt trên; và phần nắp đậy 70b dùng để đậy miệng hở này theo cách có thể mở ra và đậy lại được.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt trong đó bu lông lắp cố định vật dụng 245 được cắt dọc theo mặt phẳng kéo dài theo chiều trước-sau được thể hiện trên Fig.4.

Theo Fig.1, Fig.4, và Fig.12, hộp tài liệu 70 được tạo ra có hình dạng gần như hình chữ nhật nằm trải dài theo chiều trước-sau trên hình chiếu bằng. Hộp tài liệu 70 được đỡ trên giá lắp vật dụng 204, và kéo dài từ phía trên tấm đệm tựa 230 ở phía

trước giá lắp vật dụng 204 và kéo dài về phía sau vượt quá đầu sau của giá lắp vật dụng 204 và đầu sau của tấm ốp yên xe đơn 65. Ngoài ra, hộp tài liệu 70 được tạo ra có chiều rộng lớn hơn chiều rộng của giá lắp vật dụng 204. Nói cách khác, do giá lắp vật dụng 204 có kích thước nhỏ hơn hộp tài liệu 70 theo các chiều trước-sau và trái-phải, nên giá lắp vật dụng 204 sẽ bị khuất bên dưới hộp tài liệu 70.

Các lỗ đỡ 252 mà bu lông lắp cố định vật dụng 245 được lồng qua đó được tạo ra trên phần tấm đáy 251 của phần chứa 70a của hộp tài liệu 70. Các vòng đệm hình ống 253 nhô xuống bên dưới phần tấm đáy 251 được lắp vào các phần theo chu vi trong của các lỗ đỡ 252 tương ứng. Chi tiết hơn, hai lỗ đỡ bên trái và bên phải 252, 252 được tạo ra trên phần giữa của phần tấm đáy 251 theo chiều trước-sau, và được bố trí ở các vị trí nằm bên trên các phần lắp cố định vật dụng 244, 244 của giá lắp vật dụng 204 theo chiều rộng xe. Nói cách khác, các lỗ đỡ 252, 252 được bố trí xung quanh và ở phía ngoài các lỗ lắp cố định giá đỡ 242 mà các ống đỡ 203 được lắp cố định vào đó, và được bố trí ở phía ngoài các ống đỡ 203 theo chiều rộng xe.

Ngoài ra, các chân đỡ 254 nhô xuống phía dưới được bố trí trên mặt dưới của phần tấm đáy 251 của hộp tài liệu 70. Các chân đỡ 254 được bố trí ở bốn vị trí nằm bên trên các phần đế tựa 241 tương ứng của giá lắp vật dụng 204, và được bố trí ở hai bên phía trước và phía sau của các lỗ đỡ 252.

Bốn chân đỡ 254 của hộp tài liệu 70 được bố trí trên các phần đế tựa 241, và các bu lông lắp cố định vật dụng 245 được lắp cố định, từ phía trong hộp tài liệu 70, vào các phần lắp cố định vật dụng 244, 244 của giá lắp vật dụng 204 với các vòng đệm 253 nằm giữa. Vòng lót 255 được bố trí xen giữa mỗi bu lông lắp cố định vật dụng 245 và vòng đệm 253. Ngoài ra, đầu dưới của mỗi vòng đệm 253 nằm tiếp xúc với giá lắp vật dụng 204.

Nói cách khác, theo phương án này, hộp tài liệu 70 được đỡ bởi các lỗ đỡ 252, 252 và các chân đỡ 254 nằm xung quanh các ống đỡ 203 ở phía giữa. Vì lý do này, có thể làm tăng khoảng cách giữa các phần đỡ, nên có thể đỡ theo cách có hiệu quả hộp tài liệu 70, và cũng che khuất các ống đỡ 203 ở phía giữa, nhờ đó các ống đỡ 203 không bị nhìn thấy từ phía ngoài. Do vậy, hình dạng bên ngoài đẹp có thể được tạo ra.

Ngoài ra, do phần mép trước 240a của giá lắp vật dụng 204 được bố trí nối tiếp

với tấm đệm tựa 230, nên có thể che khuất các lỗ thông 236 và các ống đỡ 203 bằng tấm đệm tựa 230. Do vậy, hình dạng bên ngoài đẹp có thể được tạo ra. Hơn nữa, do gân 246, kéo dài xuống phía dưới, được bố trí trên các mép bên và mép sau của giá lắp vật dụng 204, nên có thể cải thiện được độ cứng vững nhờ gân 246, và cũng che khuất các lỗ thông 236 và các ống đỡ 203 nhờ gân 246 này. Do vậy, hình dạng bên ngoài đẹp có thể được tạo ra.

Hộp tài liệu 70 được lắp cố định vào cụm đỡ vật dụng 250 nhờ các bu lông lắp cố định vật dụng 245, và liền khối với cụm đỡ vật dụng 250. Vì lý do này, có thể dễ dàng lắp và tháo hộp tài liệu 70 cùng với cụm đỡ vật dụng 250 bằng cách kích hoạt bộ phận khóa 205.

Fig.13 là hình vẽ phối cảnh minh họa phần sau của các phần khung yên xe 18, 18 với yên sau 260 và các thanh nắm tay 261, 261 lắp vào đỡ.

Xe máy 1 được trang bị theo cách riêng biệt: yên sau 260 được bố trí ở phía sau yên xe 14 dùng cho người cùng đi; và các thanh nắm tay 261, 261 để người cùng đi đang ngồi trên yên sau 260 nắm tay vào đó. Yên sau 260 che và làm khuất phần hờ K (xem Fig.6).

Yên sau 260 bao gồm các phần đỡ trước (không được minh họa trên hình vẽ) và phần gài (không được minh họa trên hình vẽ) được tạo ra theo cùng cách thức như các phần đỡ trước 213 và phần gài 214 của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202. Yên sau 260 có thể dễ dàng được lắp vào và tháo ra theo cùng cách thức như cụm đỡ vật dụng 250 bằng cách lần lượt lắp các phần đỡ trước và phần gài vào các phần lắp chi tiết gài 40b, 40b và bộ phận khóa 205. Nói cách khác, các phần lắp chi tiết gài 40b, 40b và bộ phận khóa 205 cũng là các bộ phận dùng cho việc lắp yên sau 260.

Theo cách này, do cụm đỡ vật dụng 250 được tạo kết cấu để được lắp vào và tháo ra bằng cách sử dụng các phần lắp chi tiết gài 40b, 40b và bộ phận khóa 205 dùng cho yên sau 260, nên cụm đỡ vật dụng 250 có thể được lắp mà không cần sử dụng nhiều bộ phận chuyên dùng cho việc lắp cụm đỡ vật dụng 250, nhờ đó có được năng suất cao.

Tấm ốp yên xe đơn 65 là một tấm ốp dùng để che phần hờ K chỉ khi yên xe 14 được dùng làm một yên xe đơn mà không dùng đến yên sau 260.

Các thanh nắm tay 261, 261 được lắp cố định vào các giá đỡ phần đầu sau 41, 41 nhờ các bu lông ở vị trí của các giá đỡ yên xe phía sau 206, 206 (xem Fig.7). Các chỗ hở trên mặt bên 64b, 64b (xem Fig.7) của tấm ốp sau 64 là các chỗ hở được tạo ra theo cách nằm ngang qua các thanh nắm tay 261, 261 từ phía trong ra phía ngoài của tấm ốp sau 64.

Theo phương án này, do các giá đỡ yên xe phía sau 206, 206, để đỡ phần sau của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202, được tạo ra liền khối với các chi tiết bảo vệ 206e, 206e làm bằng kim loại, và các chỗ hở trên mặt bên 64b, 64b được che bởi các chi tiết bảo vệ 206e, 206e, nên không cần phải trang bị các tấm che chuyên dùng để che kín các chỗ hở trên mặt bên 64b, 64b. Vì lý do này, khi giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 được trang bị cho xe có các chỗ hở trên mặt bên 64b, 64b để luồn các thanh nắm tay 261, 261, các chỗ hở trên mặt bên 64b, 64b có thể được che kín nhờ một kết cấu đơn giản. Ngoài ra, các chi tiết bảo vệ 206e, 206e được làm bằng kim loại và có độ cứng cao, nên có thể cải thiện độ an toàn.

Ngoài ra, các giá đỡ yên xe phía sau 206, 206 được tạo ra liền khối với các phần ống lót 206d, 206d và các chi tiết bảo vệ 206e, 206e, và các phần ống lót 206d, 206d đi xuyên qua các chỗ hở trên mặt bên 64b, 64b. Vì lý do này, có thể trang bị các phần ống lót 206d, 206d nhờ một kết cấu đơn giản, và cũng bảo vệ được theo cách chắc chắn các chỗ hở trên mặt bên 64b, 64b để luồn các phần ống lót 206d, 206d nhờ các chi tiết bảo vệ 206e, 206e.

Như được mô tả trên đây, theo một phương án mà sáng chế được áp dụng, xe máy 1 bao gồm yên xe 14 dùng cho người đi xe, và các phần khung yên xe 18, 18 để đỡ yên xe 14, các phía bên trái và bên phải của các phần khung yên xe 18, 18 được che bởi tấm ốp sau 64, và xe máy 1 bao gồm: tấm ốp yên xe đơn 65 được bố trí theo cách liên tục giữa phần sau của yên xe 14 và các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau 64; giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 được bố trí ở phía dưới tấm ốp yên xe đơn 64 và được đỡ bởi các phần khung yên xe 18, 18; và giá lắp vật dụng 204 được bố trí ở phía trên tấm ốp yên xe đơn 65 và được đỡ trên các phần trên của các ống đỡ 203 đi xuyên qua các lỗ thông 236 được bố trí theo cách phân tán trên các phần của tấm ốp yên xe đơn 65. Điều này cho phép cải thiện hình dạng bên ngoài bằng cách che khuất khe hở giữa tấm ốp sau 64 và hộp tài liệu 70 được lắp vào giá lắp vật dụng 204 nhờ tấm ốp

yên xe đơn 65 được bố trí theo cách liên tục giữa phần sau của yên xe 14 và các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau 64. Ngoài ra, do các ống đỡ 203 để đỡ giá lắp vật dụng 204 đi xuyên qua các lỗ thông 236 được bố trí theo cách phân tán trên các phần của tấm ốp yên xe đơn 65, nên các khe hở giữa các ống đỡ 203 và các lỗ thông 236 có thể giảm, khiến cho các khe hở này không bị nhìn thấy từ phía ngoài. Do vậy, hình dạng bên ngoài của xe máy 1 có thể được cải thiện.

Ngoài ra, hộp tài liệu 70 được lắp vào mặt trên của giá lắp vật dụng 204, và các ống đỡ 203 được bố trí theo cách phân tán trên phần giữa của mặt dưới của giá lắp vật dụng 204. Hộp tài liệu 70 được đỡ trên mặt trên của giá lắp vật dụng 204 xung quanh các ống đỡ 203 trên phần giữa. Điều này cho phép đỡ hộp tài liệu 70 trên giá lắp vật dụng 204 xung quanh các ống đỡ 203, và nhờ đó đỡ hộp tài liệu 70 trên một vùng rộng của giá lắp vật dụng 204. Vì lý do này, hộp tài liệu 70 có thể được đỡ theo cách ổn định, và các ống đỡ 203 của giá lắp vật dụng 204 và các lỗ thông 236 được che khuất bởi hộp tài liệu 70, và do vậy không bị nhìn thấy, khiến cho hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện. Ngoài ra, nước và các thứ tương tự bị ngăn không cho lọt vào trong các lỗ thông 236 của tấm ốp yên xe đơn 65 bởi hộp tài liệu 70.

Ngoài ra, do các phần lỗ thông 236 của tấm ốp yên xe đơn 65 được bố trí trên phần bậc 234 vốn được tạo ra bằng cách làm lõm bề mặt của tấm ốp yên xe đơn 65 thành hình dạng lõm, tấm ốp yên xe đơn 65 được gia cường bởi phần bậc được làm lõm 234, khiến cho độ cứng vững của tấm ốp yên xe đơn 65 có thể được đảm bảo ngay cả khi kết cấu này có nhiều lỗ thông 236. Ngoài ra, do các lỗ thông 236 được che khuất bên trong phần bậc được làm lõm 234, nên hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện. Hơn nữa, hành lý như túi xách chẳng hạn có thể được đặt lên mặt trên của tấm ốp yên xe đơn 65 khi giá lắp vật dụng 204 được tháo ra. Do độ cứng vững của tấm ốp yên xe đơn 65 được đảm bảo bởi phần bậc 234, nên hành lý có thể được đặt một cách chắc chắn. Trong trường hợp này, hành lý trên tấm ốp yên xe đơn 65 được giữ cố định bằng cách được bao bọc bởi một tấm lưới mà được móc và được đỡ trên các phần ống lót 206d chẳng hạn.

Hơn nữa, giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 được đỡ trên các phần khung yên xe 18, 18 trên các phần đỡ trước 213 và phần đỡ sau 226 ở phía trước và phía sau của giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202. Các phần đỡ trước 213 được lắp vào các phần lắp chi tiết

gài bên trái và bên phải 40b, 40b, phần đỡ sau 226 được đỡ trên các phần khung yên xe 18, 18 nhờ các chi tiết đệm 223, 223 được bố trí ở các phía bên trái và bên phải, và được lắp nhờ phần gài 214 gài vào bộ phận khóa 205 để ngăn không cho giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 tuột ra khỏi các phần khung yên xe 18, 18. Vì lý do này, giá đỡ tấm ốp yên xe đơn 202 có thể được lắp một cách dễ dàng bằng cách lắp các phần đỡ trước 213 vào các phần lắp chi tiết gài bên trái và bên phải 40b, 40b, và gài phần gài 214 vào bộ phận khóa 205, khiến cho khả năng lắp và tháo cũng như chức năng chống trộm của tấm ốp yên xe đơn 65 có thể được cải thiện.

Ngoài ra, xe máy 1 bao gồm: các chi tiết bảo vệ 206e làm bằng kim loại ở các phía bên trái và bên phải bộ phận khóa 205, các chi tiết bảo vệ 206e được bố trí giữa các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau 64 và tấm ốp yên xe đơn 65. Điều này tạo ra một cơ cấu bảo vệ trong đó các phía bên trái và bên phải bộ phận khóa 205 được gia cường bởi các chi tiết bảo vệ 206e làm bằng kim loại. Vì lý do này, có thể cải thiện hình dạng bên ngoài bằng cách che khuất các khe hở giữa tấm ốp sau 64 và tấm ốp yên xe đơn 65 nhờ các chi tiết bảo vệ 206e, và bảo vệ các phía bên trái và bên phải bộ phận khóa 205 nhờ các chi tiết bảo vệ 206e làm bằng kim loại, khiến cho có thể ngăn không cho tiếp cận bộ phận khóa 205 từ phía ngoài.

Lưu ý là phương án nêu trên chỉ là một cách thức thực hiện mà sáng chế được áp dụng, và do vậy sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án này.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả bằng cách sử dụng xe máy 1 như một ví dụ về xe kiểu ngồi để chân hai bên, song xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể là xe ba bánh hoặc nhiều hơn chẳng hạn.

Ngoài ra, mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả bằng cách sử dụng hộp tải liệu 70 như một ví dụ về vật dụng cần được lắp vào giá lắp vật dụng 204, song vật dụng không chỉ giới hạn ở cách thể hiện này và, ví dụ, hộp chứa vật dụng có kích thước lớn hơn hộp tải liệu 70, túi xách, hay các vật tương tự có thể được lắp vào giá lắp vật dụng 204.

## YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm yên xe (14) dùng cho người đi xe, và khung đỡ yên xe (18) để đỡ yên xe (14), các phía bên trái và bên phải của khung đỡ yên xe (18) được che bởi tấm ốp sau (64), khác biệt ở chỗ:

xe kiểu ngồi để chân hai bên này bao gồm:

tấm ốp yên xe đơn (65) được bố trí theo cách liên tục giữa phần sau của yên xe (14) và các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau (64);

giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) được bố trí ở phía dưới tấm ốp yên xe đơn (65) và được đỡ bởi khung đỡ yên xe (18); và

giá lắp vật dụng (204) được bố trí ở phía trên tấm ốp yên xe đơn (65) và được đỡ trên các phần trên của các ống đỡ (203) đi xuyên qua các lỗ thông (236) được bố trí theo cách phân tán ở các vị trí trên tấm ốp yên xe đơn (65), và

giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) được đỡ theo cách tháo ra được bởi khung đỡ yên xe (18) và liên khối với giá lắp vật dụng (204) và tấm ốp yên xe đơn (65).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:

hộp tài liệu (70) được lắp trên mặt trên của giá lắp vật dụng (204), và các ống đỡ (203) được bố trí theo cách phân tán trên phần giữa của mặt dưới của giá lắp vật dụng (204), và

hộp tài liệu (70) được đỡ trên mặt trên của giá lắp vật dụng (204) ở các vị trí nằm xung quanh các ống đỡ (203) trên phần giữa.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó các phần lỗ thông (236) của tấm ốp yên xe đơn (65) được bố trí trên phần bậc (234) mà được tạo ra bằng cách làm lõm bề mặt của tấm ốp yên xe đơn (65) thành hình dạng lõm.

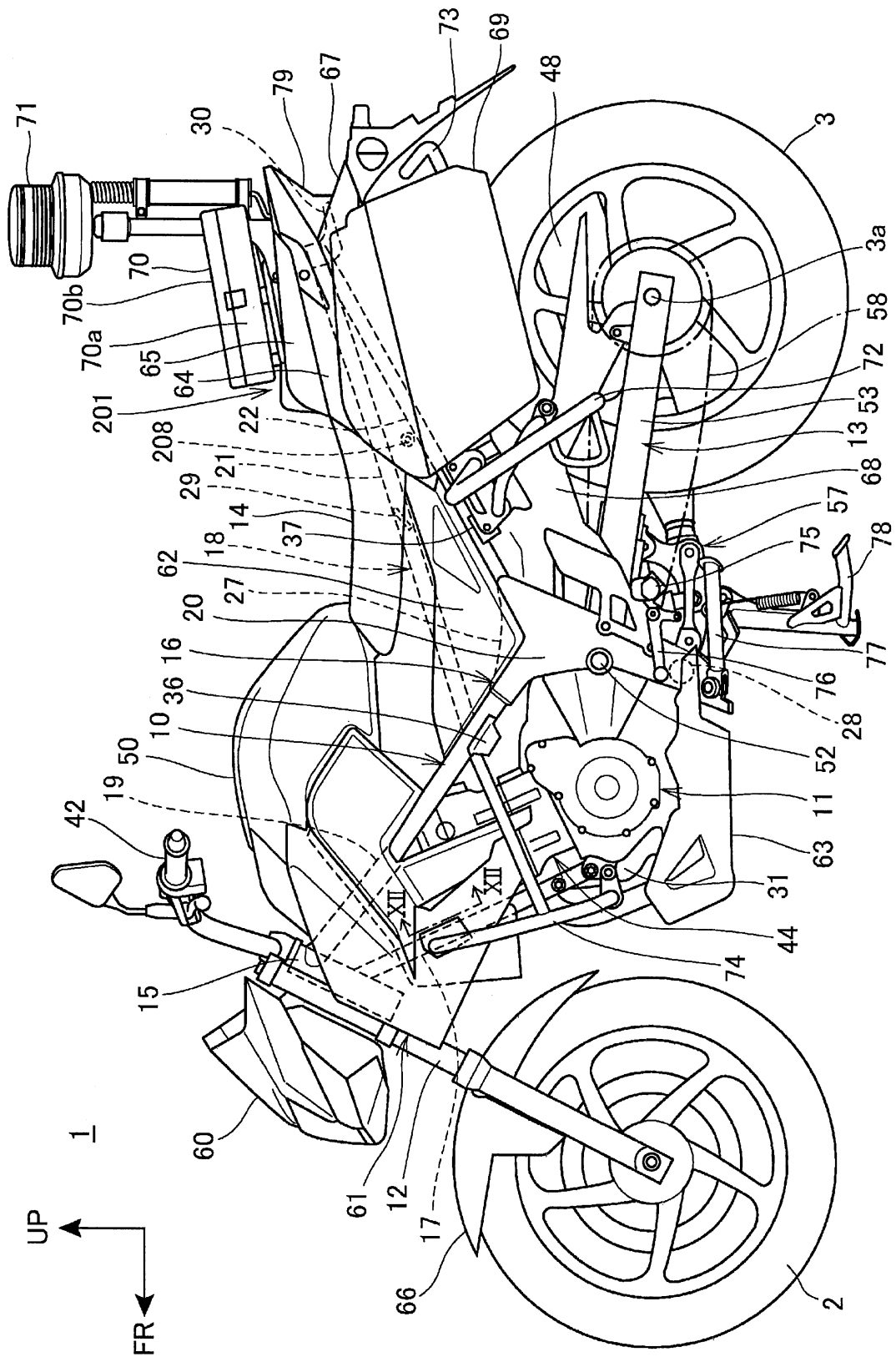
4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó:

giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) được đỡ trên khung đỡ yên xe (18) trên các phần đỡ trước (213) và các phần đỡ sau (226) của nó,

các phần đỡ trước (213) được lắp vào các phần lắp chi tiết gài bên trái và bên phải (40b) được bố trí trên khung đỡ yên xe (18), các phần đỡ sau (226) được đỡ

trên khung đỡ yên xe (18) nhờ các chi tiết đệm (223) được bố trí ở bên trái và bên phải, và được lắp nhờ phần gài (214) để gài vào bộ phận khóa (205) nhằm ngăn không cho giá đỡ tấm ốp yên xe đơn (202) bị tuột ra khỏi khung đỡ yên xe (18).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 4, trong đó xe này bao gồm: các chi tiết bảo vệ (206e) làm bằng kim loại ở các phía bên trái và bên phải bộ phận khóa (205), các chi tiết bảo vệ (206e) được bố trí giữa các phần bên trái và bên phải của tấm ốp sau (64) và tấm ốp yên xe đơn (65).



**FIG. 1**

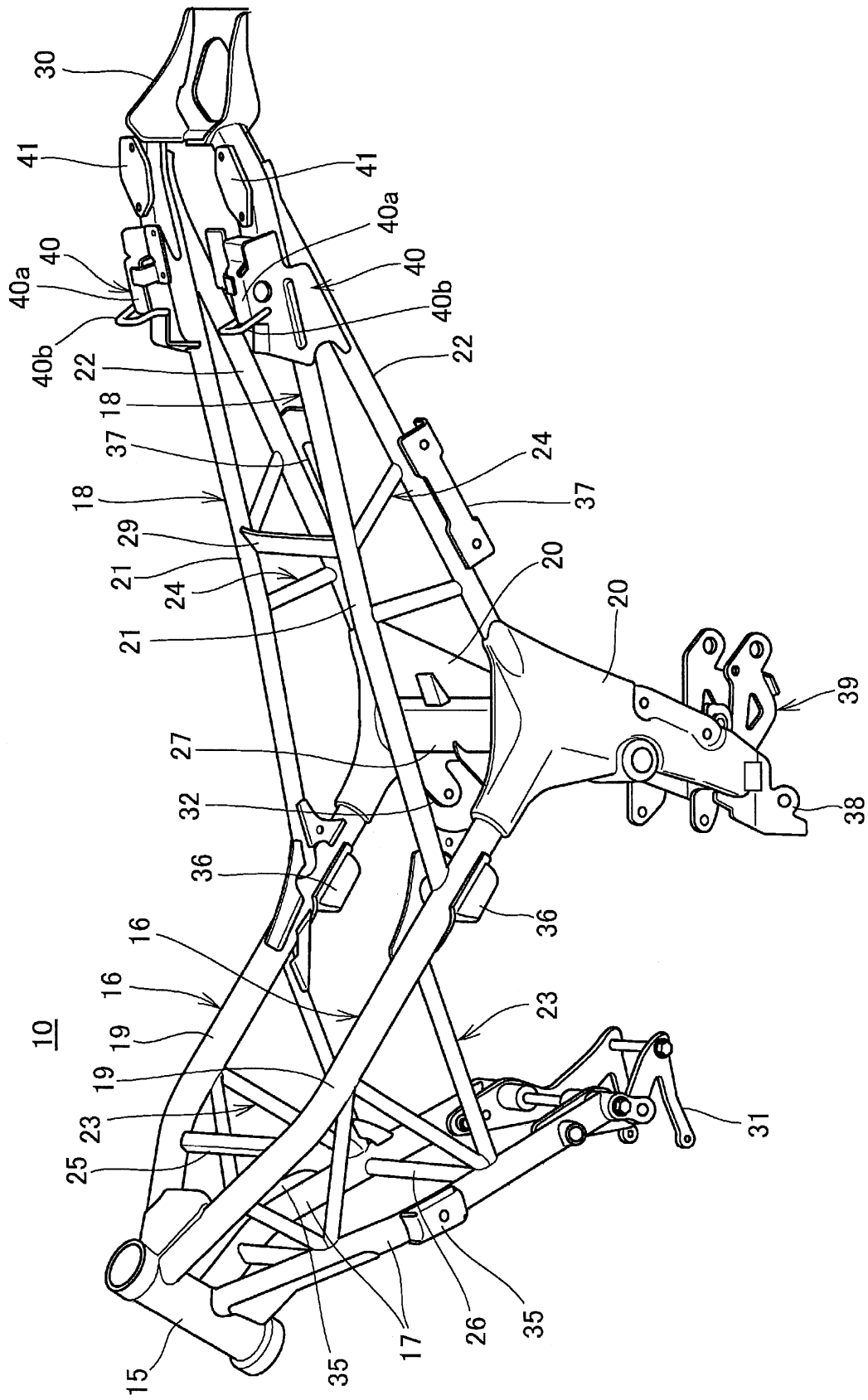


FIG. 2

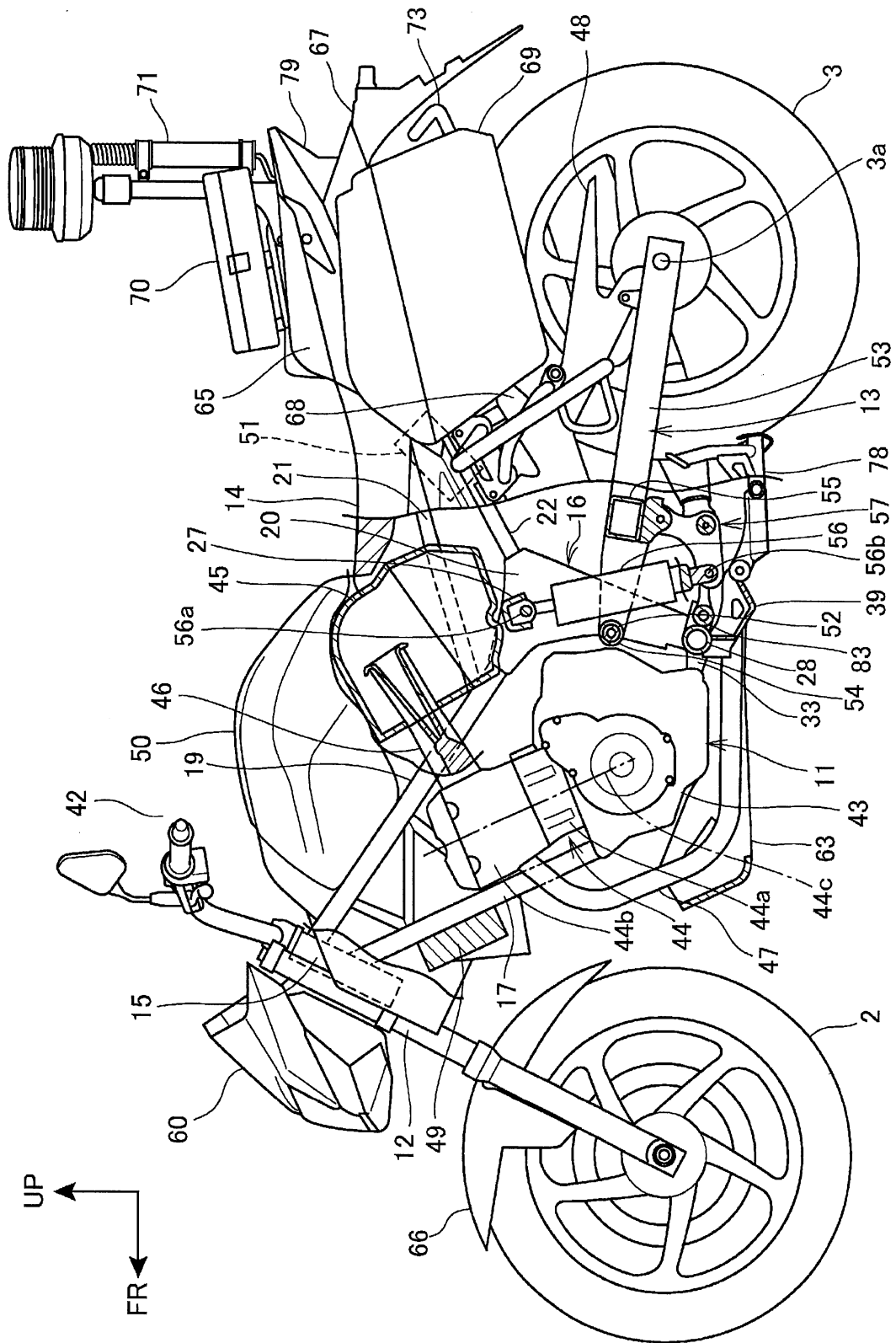


FIG. 3

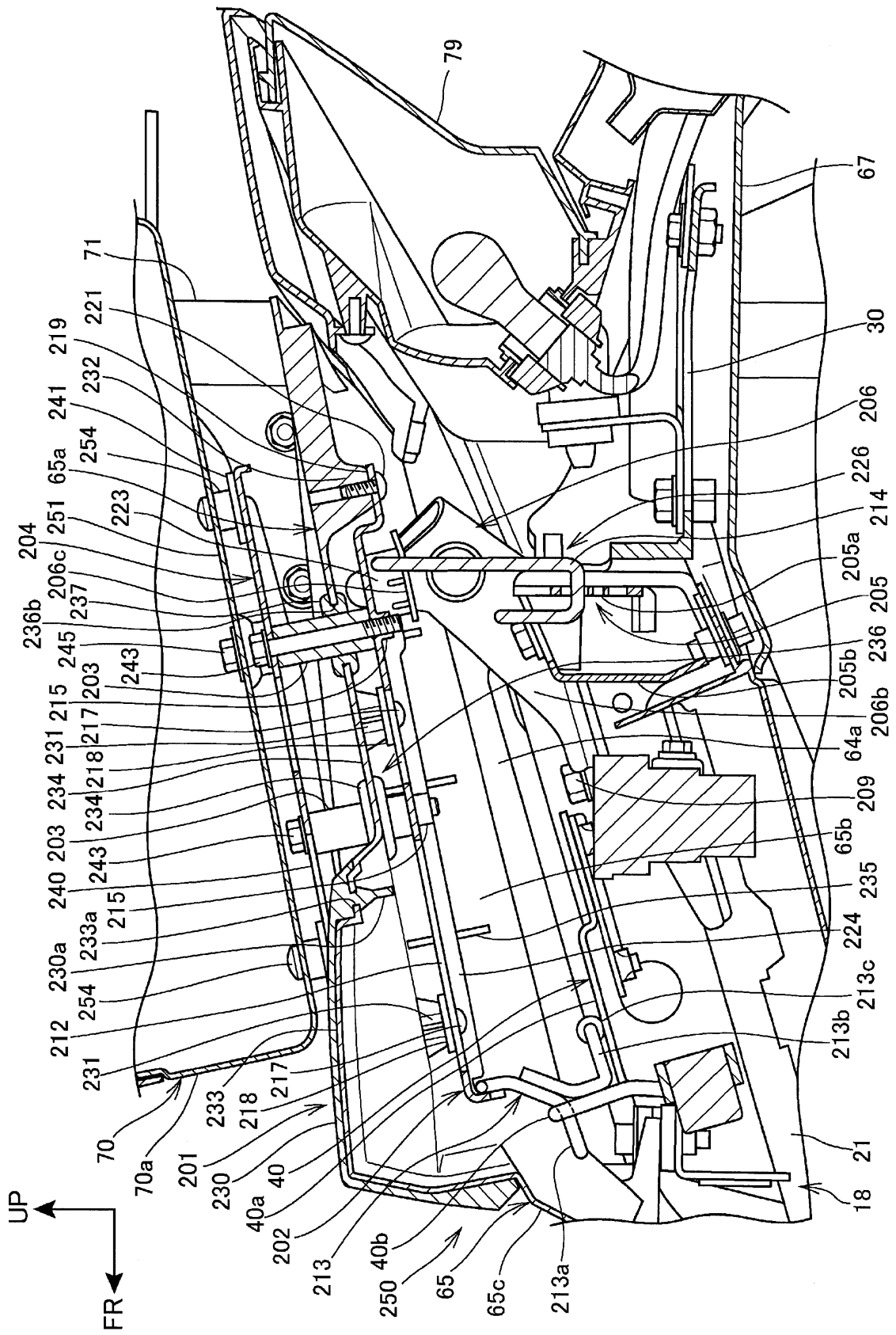


FIG. 4

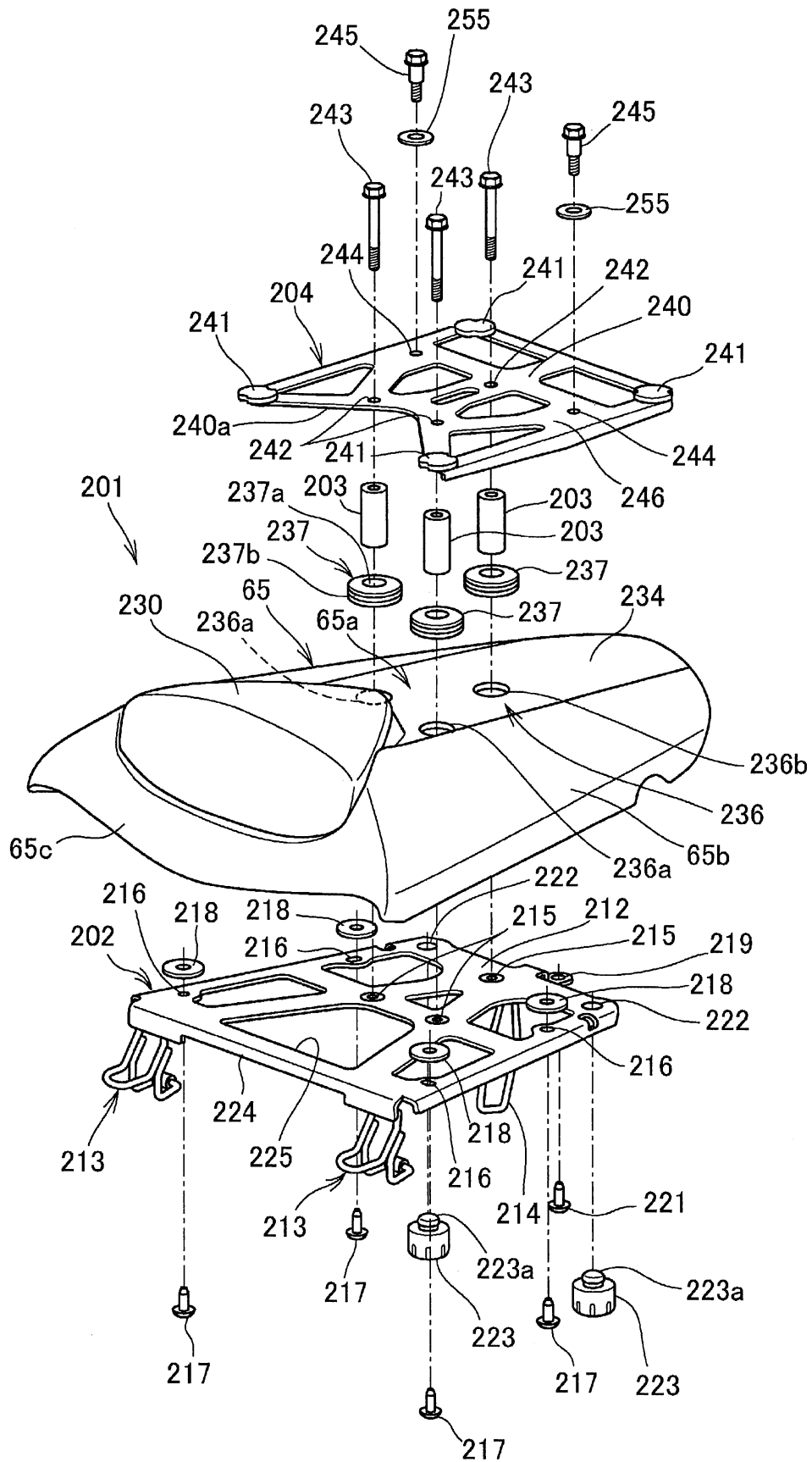


FIG. 5

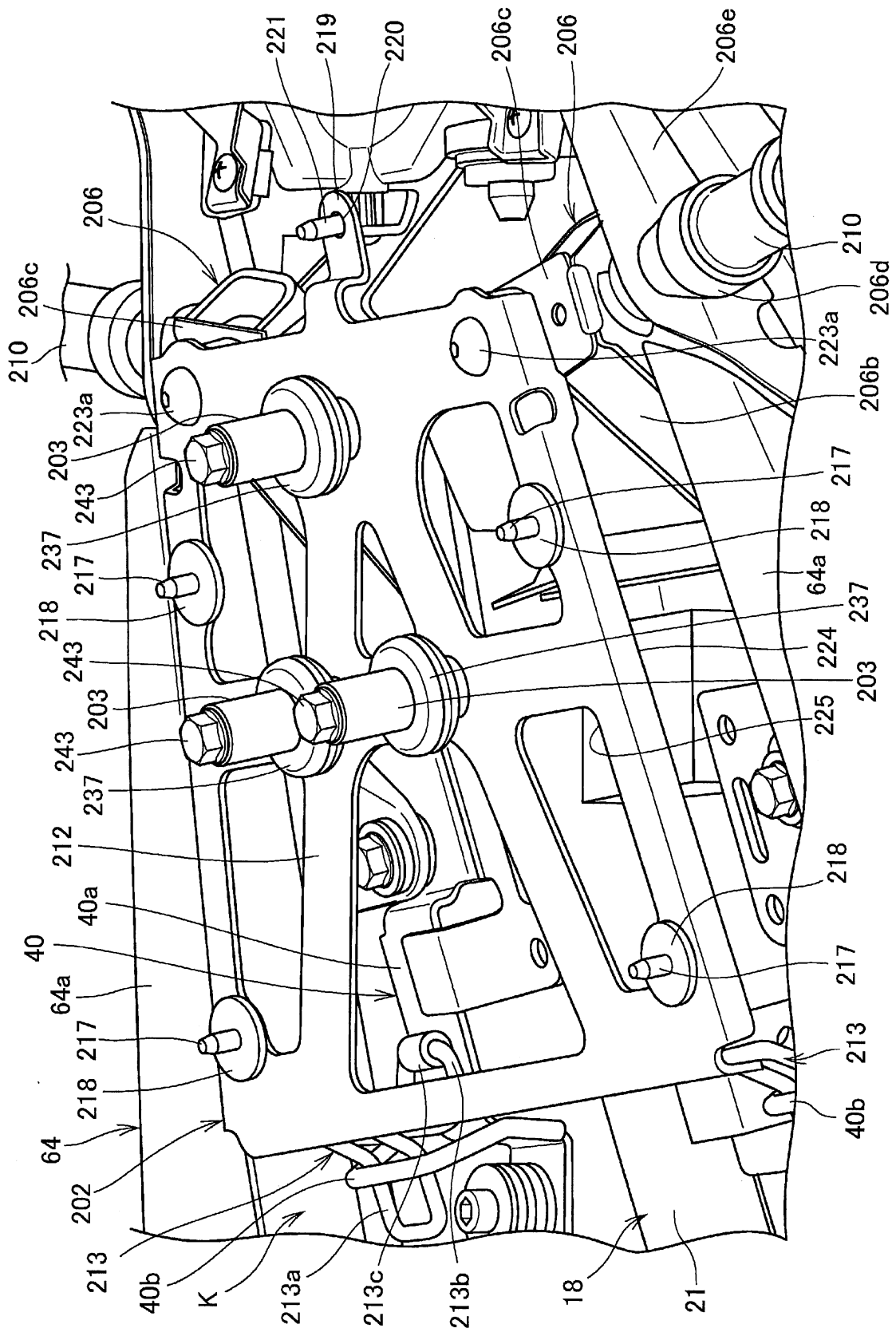


FIG. 6

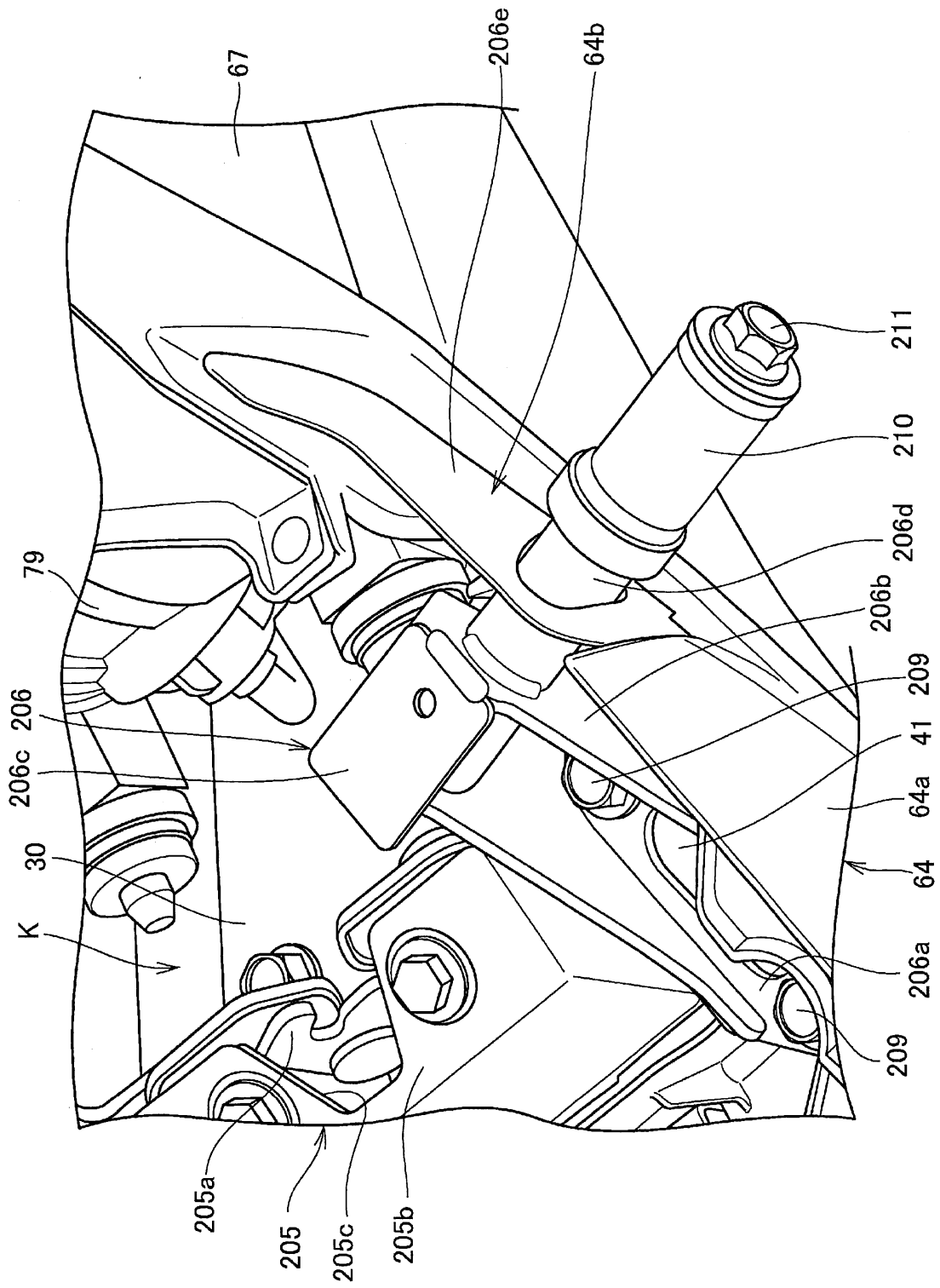
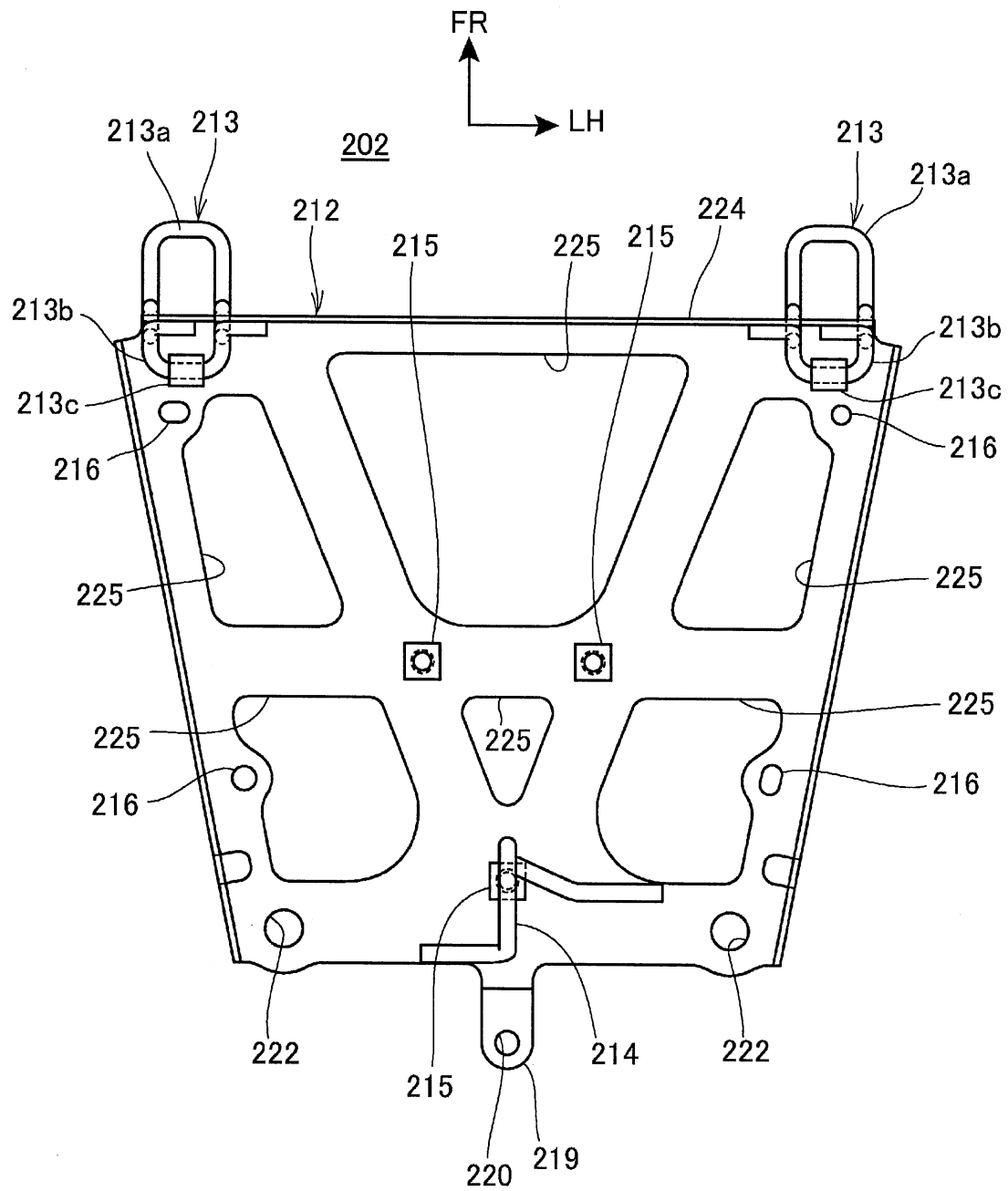


FIG. 7



**FIG. 8**

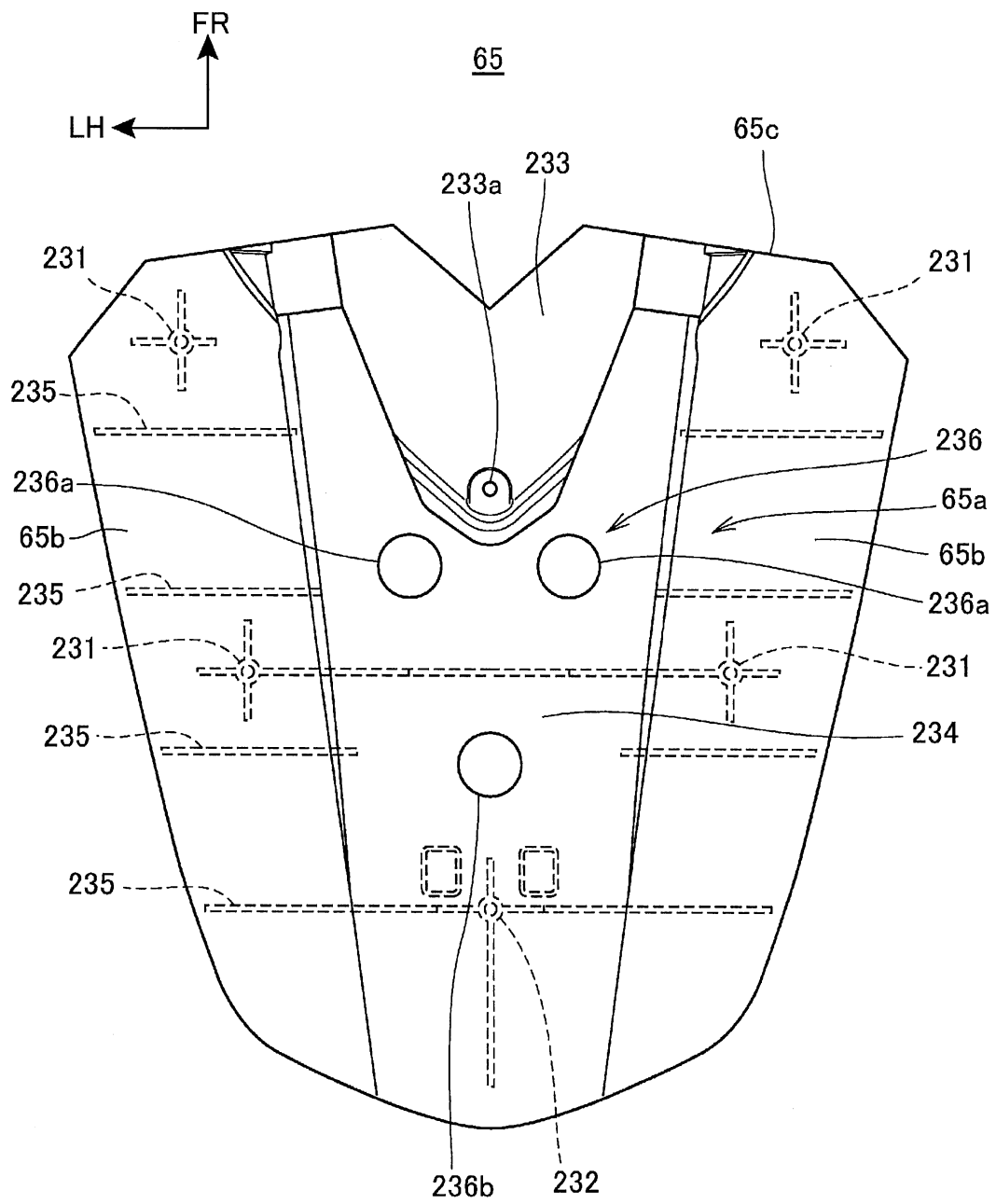


FIG. 9

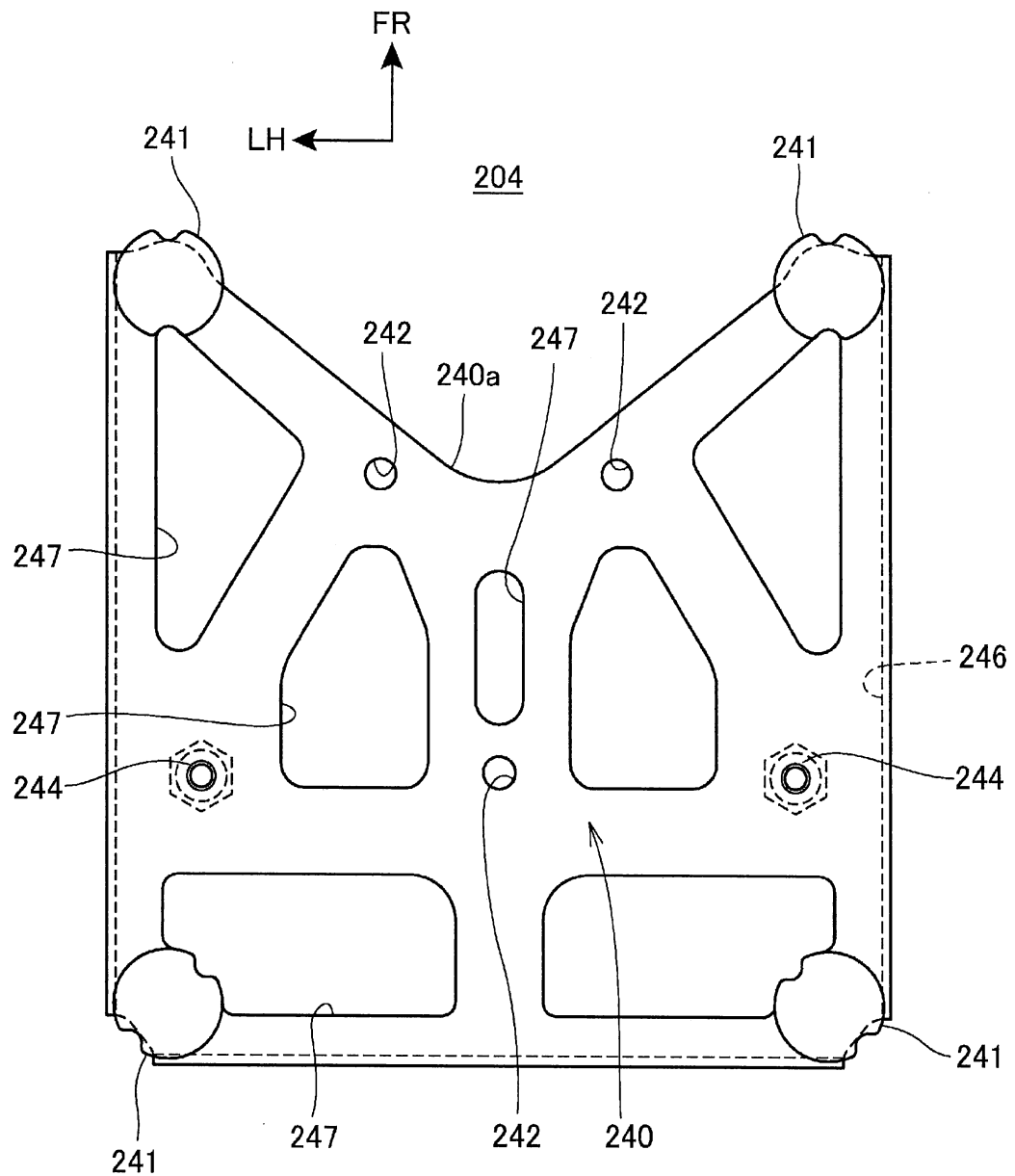


FIG. 10

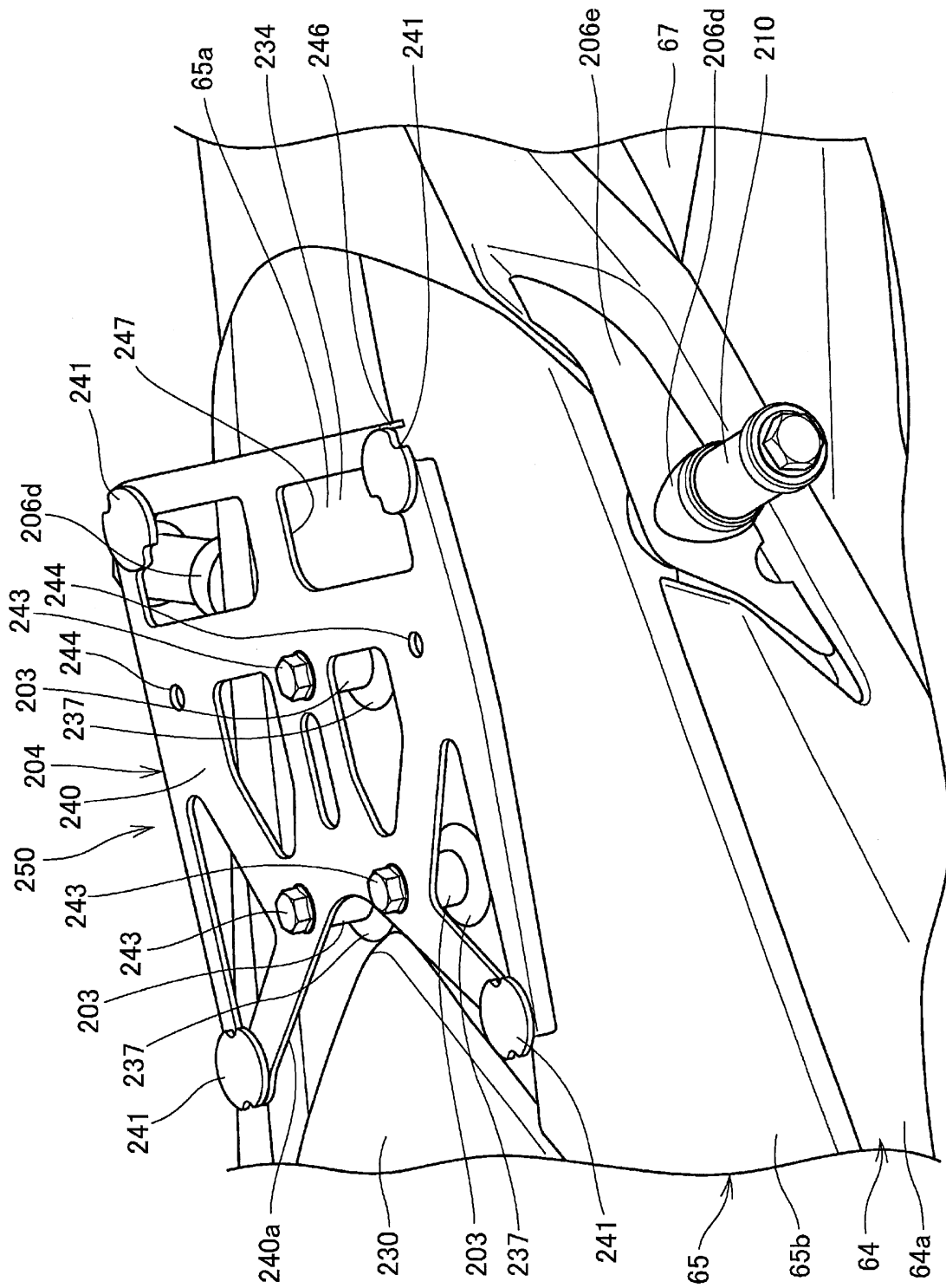


FIG. 11

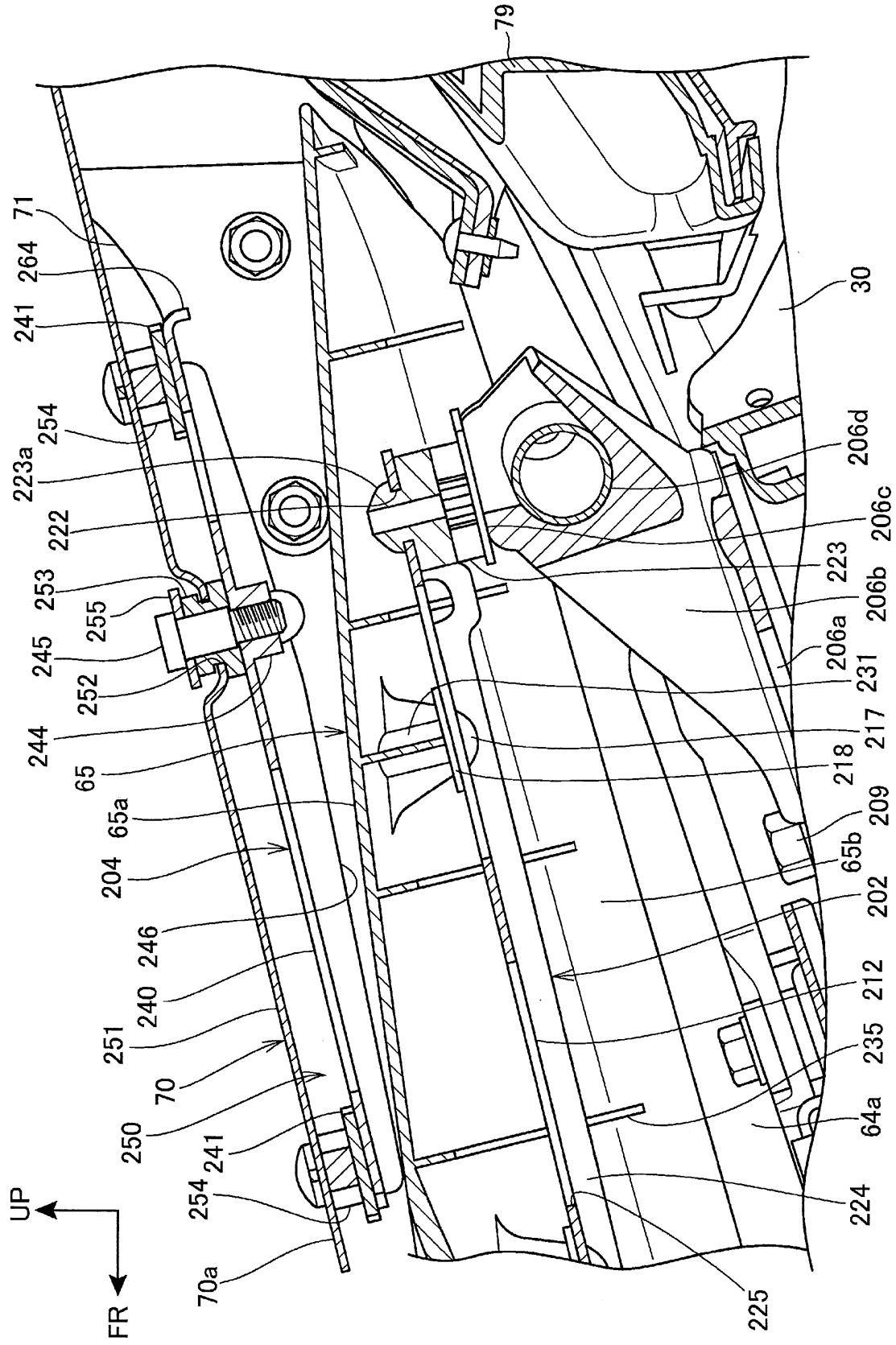
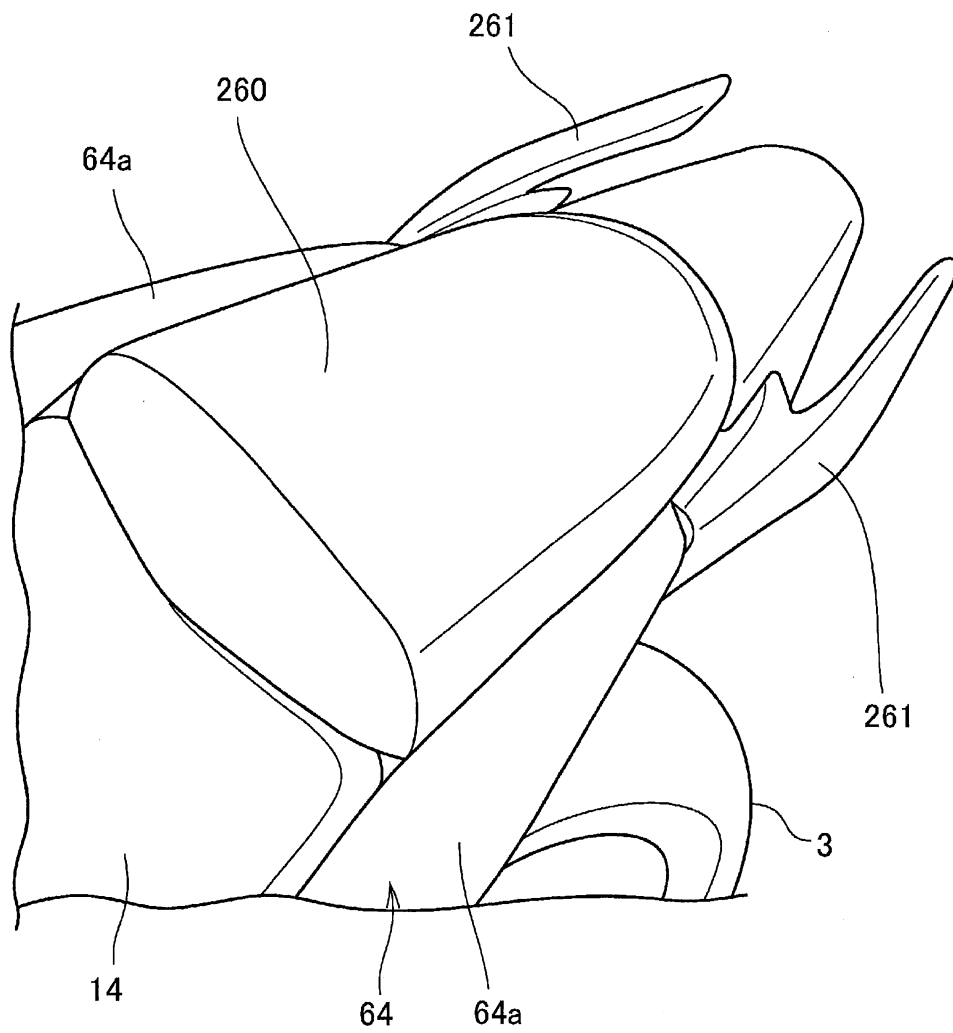


FIG. 12

**FIG. 13**