



(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)



1-0024024

(51)⁷ **B62J 17/04; B62K 21/12; B62J 23/00** (13) **B**

(21) 1-2016-03606

(22) 27/09/2016

(30) 2015-193043 30/09/2015 JP; 2016-116012 10/06/2016 JP

(45) 25/06/2020 387

(43) 25/04/2017 349A

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

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

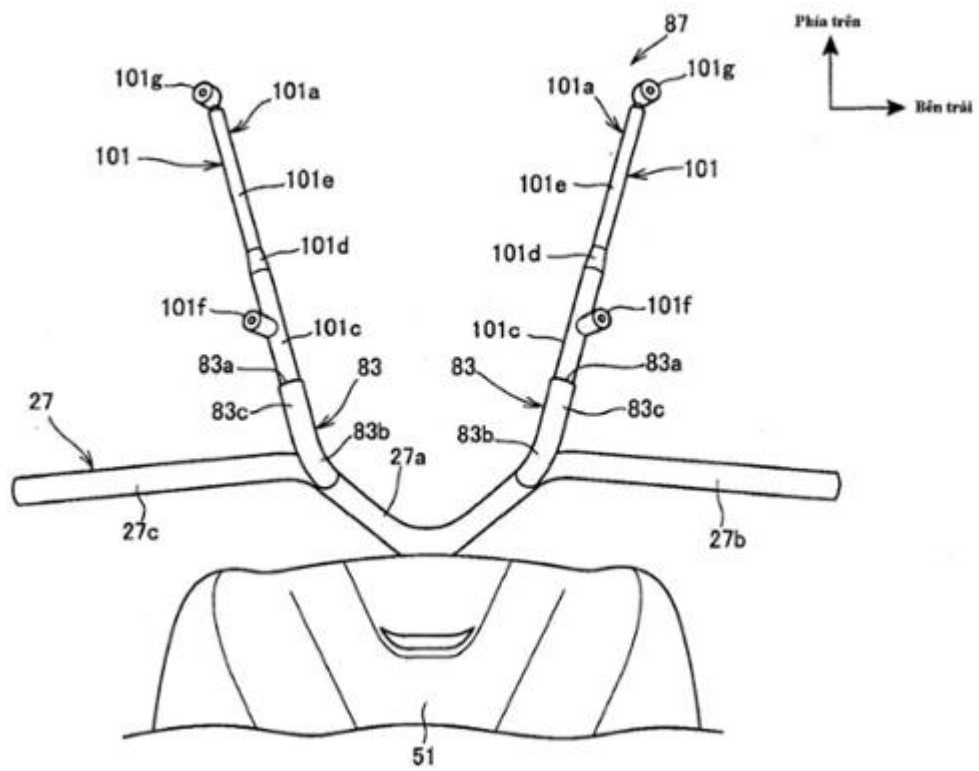
(72) Masashi NAGAYAMA (JP); Takafumi SUGIO (JP); Hiroshi KISHI (JP); Shintaro KIYOTA (JP); Yuhei MURAKI (JP); Michio ITO (JP); Hideaki NAKAGAWA (JP)

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

(54) CƠ CẤU CHẮN VÀ XE MÁY

(57) Sáng chế đề xuất cơ cấu chắn và xe máy trong đó màn chắn gió có thể được gắn tháo ra được một cách dễ dàng.

Cơ cấu chắn này bao gồm: hai giá đỡ màn trái và phải (83, 83) cố định với xe máy; hai thanh chống màn trái và phải (101, 101) được tạo kết cấu để được ghép với các giá đỡ màn trái và phải (83, 83); và màn chắn gió cố định với các thanh chống màn trái và phải (101, 101), trong đó các thanh chống màn trái và phải (101, 101) và các giá đỡ màn trái và phải (83, 83) được ghép với nhau bằng cách lắp hoặc một trong số các thanh chống màn trái và phải (101, 101) hoặc các giá đỡ màn trái và phải (83, 83) vào trong phần đối xứng tương ứng của các thanh chống màn trái và phải (101, 101) hoặc các giá đỡ màn trái và phải (83, 83), và các thanh chống màn trái và phải (101, 101) được đỡ trong dạng hình chữ V ngược như thấy trên hình chiếu chính bởi các giá đỡ màn trái và phải (83, 83).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới cơ cấu chắn và xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết tới màn chắn gió mà được cố định với phần cố định tạo liền khối với khung trên phía thân xe của xe máy (ví dụ, xem Tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1: JP-A-2009-226961

Phần cố định nêu trên của màn chắn gió được tạo liền khối với khung. Do kết cấu này, khi thay đổi kết cấu của xe máy từ xe máy trang bị màn chắn gió sang xe máy không trang bị màn chắn gió, sẽ tốn nhiều thời gian cho công đoạn bảo dưỡng. Do đó, đã có nhu cầu với việc cải thiện hiệu quả của công đoạn bảo dưỡng.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất cơ cấu chắn và xe máy trong đó màn chắn gió có thể được gắn tháo ra được một cách dễ dàng.

Để khắc phục được nhược điểm nêu trên, sáng chế đề xuất cơ cấu chắn mà bao gồm: hai thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) mà được tạo kết cấu để được ghép với các giá (83, 133, 283, 283A, 301) của xe máy (10, 200); và màn chắn gió (66) mà được cố định với các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311), trong đó các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) và các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) được ghép với nhau bằng cách lắp hoặc một trong số các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) hoặc các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) vào trong phần đối xứng tương ứng của các thanh chống trái và

phải (101, 201, 201A, 311) hoặc các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301, 283A, 301).

Trong kết cấu nêu trên, các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) có thể được đỡ trong dạng chữ V ngược trên hình chiếu chính bởi các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301).

Trong kết cấu nêu trên, mỗi thanh chống (101, 201, 201A, 311) có thể bao gồm phần cố định màn (101f, 101g) mà màn chắn gió (66) được cố định vào đó, và phần cố định màn (101f, 101g) có thể được bố trí sao cho đầu trước của phần cố định màn (101f, 101g) được hướng sang bên tương đối với phía trước màn chắn gió (66).

Trong kết cấu nêu trên, các giá trái và phải (283, 283A, 301) và các thanh chống (201, 201A, 311) có thể lần lượt bao gồm các phần có ren (201h, 288b, 288c, 294b, 296b, 296c, 313b) mà lần lượt được ghép theo cách vặn ren với nhau, và hoặc một trong số giá (283, 283A, 301) hoặc thanh chống (201, 201A, 311) có thể được ghép theo cách vặn ren với và lắp vào trong phần đối xứng tương ứng của giá (283, 283A, 301) hoặc thanh chống (201, 201A, 311).

Trong kết cấu nêu trên, hoặc một trong số các giá trái và phải (283, 283A, 301) hoặc các thanh chống (201, 201 A, 311) có thể bao gồm chi tiết cố định (289, 297) mà ngăn không cho nối lỏng mỗi ghép ren giữa các giá trái và phải (283, 283A, 301) và các thanh chống (201, 201A, 311).

Trong kết cấu nêu trên, các thanh chống (101) và các giá (83, 133) có thể bao gồm cơ cấu khóa 86) mà hạn chế chuyển động của các thanh chống (101) hoặc các giá (83, 133) theo hướng mà các thanh chống (101) hoặc các giá (83, 133) được lắp vào hoặc tháo ra.

Trong kết cấu nêu trên, mỗi giá (83) có thể được tạo trong dạng hình trụ để cho phép lắp thanh chống (101) vào trong giá (83), và có thể được đỡ bởi tấm bên (84) mà kéo dài từ phía thân xe của xe máy (10).

Trong kết cấu nêu trên, mỗi giá (133) có thể bao gồm: phần cố định

(133a) mà được tạo kết cấu để được cố định với phía thân xe của xe máy (10); phần tiếp nhận lắp (133b) mà kéo dài từ phần cố định (133a) và được tạo kết cấu để cho phép lắp thanh chống (101) vào trong phần tiếp nhận lắp (133b); và phần thành bên (133c) mà kéo dài từ phần cố định (133a) và được tạo kết cấu để được ghép với phần tiếp nhận lắp (133b) ở mặt bên của màn chắn gió (66).

Trong kết cấu nêu trên, các phần cố định (133a) của các giá trái và phải (133) có thể được bố trí sao cho dần mở rộng sang bên khi các phần cố định (133a) kéo dài về phía trước màn chắn gió (66) như được thấy trên hình chiếu bằng.

Sáng chế đề xuất xe máy bao gồm: hai giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301); hai thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) mà được tạo kết cấu để được ghép với các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301); và màn chắn gió (66) mà được cố định với các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311), trong đó các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) được gắn cố định với các chi tiết đỡ (27, 125) bố trí trên phía thân xe của xe, và các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) và các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) được ghép với nhau bằng cách lắp hoặc một trong số các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) hoặc các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) vào trong phần đối xứng tương ứng của các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) hoặc các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301).

Trong kết cấu nêu trên, các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) có thể được đỡ trong dạng chữ V ngược như nhìn trên hình chiếu chính bởi các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301).

Trong kết cấu nêu trên, chi tiết đỡ có thể là tay lái (27) hoặc đế (125) cố định với tay lái (27), và giá (83, 283, 283A, 301) có thể được bố trí trong nắp che tay lái (53) mà được gắn trên tay lái (27) và che tay lái (27).

Trong kết cấu nêu trên, mỗi thanh chống (101, 201, 201A, 311) có thể bao gồm phần cố định màn (101f, 101g) mà màn chắn gió (66) được cố định vào đó, và phần cố định màn (101f, 101g) có thể được bố trí sao cho đầu trước của phần cố định màn (101f, 101g) được hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phía trước theo chiều dọc xe.

Trong kết cấu nêu trên, các giá trái và phải (283, 283A, 301) và các thanh chống (201, 201A, 311) có thể lần lượt bao gồm các phần có ren (201h, 288b, 288c, 294b, 296b, 296c, 313b) mà lần lượt được ghép theo cách vặn ren với nhau, và hoặc một trong số giá (283, 283A, 301) hoặc thanh chống (201, 201A, 311) có thể được ghép theo cách vặn ren với và lắp vào trong phần đối xứng tương ứng của giá (283, 283A, 301) hoặc thanh chống (201, 201A, 311).

Trong kết cấu nêu trên, hoặc một trong số các giá trái và phải (283, 283A, 301) hoặc các thanh chống (201, 201A, 311) có thể bao gồm chi tiết cố định (289, 297) mà ngăn không cho rời lỏng mối ghép ren giữa các giá trái và phải (283, 283A, 301) và các thanh chống (201, 201A, 311).

Trong kết cấu nêu trên, các thanh chống (101) và các giá (83, 133) có thể bao gồm cơ cấu khóa 86) mà hạn chế chuyển động của các thanh chống (101) hoặc các giá (83, 133) theo hướng mà các thanh chống (101) hoặc các giá (83, 133) được lắp vào hoặc tháo ra.

Trong kết cấu nêu trên, mỗi giá (83) có thể được tạo trong dạng hình trụ để cho phép lắp thanh chống (101) vào trong giá (83), và có thể được đỡ bởi tấm bên (84) mà kéo dài từ phía thân xe của xe máy (10).

Trong kết cấu nêu trên, mỗi giá (133) có thể bao gồm: phần cố định (133a) mà được tạo kết cấu để được cố định với phía thân xe của xe máy (10); phần tiếp nhận lắp (133b) mà kéo dài từ phần cố định (133a) và được tạo kết cấu để cho phép lắp thanh chống (101) vào trong phần tiếp nhận lắp (133b); và phần thành bên (133c) mà kéo dài từ phần cố định (133a) và được tạo kết cấu để được ghép với phần tiếp nhận lắp (133b) ở mặt bên

của màn chắn gió (66).

Trong kết cấu nêu trên, các phần cố định (133a) của các giá trái và phải (133) có thể được bố trí sao cho dần mở rộng về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe khi các phần cố định (133a) kéo dài về phía trước theo chiều dọc xe như được thấy trên hình chiếu bằng.

Trong kết cấu nêu trên, nắp che tay lái (53) mà che các giá trái và phải (83, 133) có thể tạo thành nắp che thân xe, và nắp che tay lái (53) có thể bao gồm phần hở (128) mà cho phép lắp thanh chống (101) qua đó, và nắp che phụ (117) mà đóng kín phần hở (128).

Theo sáng chế, các thanh chống trái và phải và các giá trái và phải được ghép với nhau bằng cách lắp hoặc một trong số các thanh chống trái và phải hoặc các giá trái và phải vào trong phần đối xứng tương ứng của các thanh chống trái và phải hoặc các giá trái và phải và do đó, sẽ thích hợp để lắp các thanh chống vào trong các giá và để cố định màn chắn gió với các thanh chống. Nhờ đó, không cần thiết phải tạo kết cấu riêng để cố định các thanh chống với các giá và các chi tiết riêng để cố định các thanh chống với các giá và do đó, kết cấu là đơn giản nhờ đó màn chắn gió có thể được gắn vào và tháo ra một cách dễ dàng.

Ngoài ra, các thanh chống trái và phải được đỡ trong dạng chữ V ngược như nhìn trên hình chiếu chính bởi các giá trái và phải. Nhờ đó, chỉ bằng cách lắp các thanh chống vào trong các giá và cố định màn chắn gió với các thanh chống, có thể ngăn không cho các thanh chống bị tháo ra khỏi các giá.

Ngoài ra, mỗi thanh chống bao gồm phần cố định màn mà màn chắn gió được cố định vào đó, và phần cố định màn được bố trí sao cho đầu trước của phần cố định màn được hướng sang bên tương đối với phía trước màn chắn gió. Nhờ đó, không có khả năng rằng phạm vi quan sát bị cản trở bởi phần cố định màn và do đó, phạm vi quan sát qua màn chắn gió có thể được đảm bảo và, ngoài ra, màn chắn gió có thể được đỡ một cách

chắc chắn trong xe máy theo hướng chiều dọc xe và theo hướng chiều rộng xe.

Các giá trái và phải và các thanh chống lần lượt bao gồm các phần có ren mà lần lượt được ghép theo cách vặn ren với nhau, và hoặc một trong số giá hoặc thanh chống được ghép theo cách vặn ren với và lắp vào trong phần đối xứng tương ứng của giá hoặc thanh chống. Nhờ đó, có thể ngăn không cho tháo thanh chống ra khỏi giá. Ngoài ra, thanh chống có thể được ghép một cách chắc chắn với giá trái và phải bằng mối ghép ren.

Hoặc một trong số các giá trái và phải hoặc các thanh chống bao gồm chi tiết cố định mà ngăn không cho nói lỏng mối ghép ren giữa các giá trái và phải và các thanh chống và do đó, các thanh chống có thể được cố định một cách chắc chắn hơn nữa với các giá trái và phải bằng chi tiết cố định.

Các thanh chống và các giá bao gồm cơ cấu khóa mà hạn chế chuyển động của các thanh chống hoặc các giá theo hướng mà các thanh chống hoặc các giá được lắp vào hoặc tháo ra. Nhờ đó, có thể ngăn cản một cách hiệu quả hơn nữa việc các thanh chống bị tháo ra khỏi các giá bằng cơ cấu khóa.

Ngoài ra, mỗi giá được tạo trong dạng hình trụ để cho phép lắp thanh chống vào trong giá, và được đỡ bởi tấm bên mà kéo dài từ phía thân xe của xe máy. Nhờ đó, độ bền và độ cứng vững của các giá có thể được tăng bằng cách đỡ các giá này bởi các tấm bên và do đó, màn chắn gió có thể được đỡ một cách chắc chắn.

Mỗi giá bao gồm: phần cố định mà được tạo kết cấu để được cố định với phía thân xe của xe; phần tiếp nhận lắp mà kéo dài từ phần cố định và được tạo kết cấu để cho phép lắp thanh chống vào trong phần tiếp nhận lắp; và phần thành bên mà kéo dài từ phần cố định và được tạo kết cấu để được ghép với phần tiếp nhận lắp ở mặt bên của màn chắn gió. Nhờ đó, các phần tiếp nhận lắp có thể được đỡ bởi các phần thành bên và do đó,

độ bền và độ cứng vững của các giá có thể được tăng nhờ đó màn chắn gió có thể được đỡ một cách chắc chắn.

Ngoài ra, các phần cố định của các giá trái và phải được bố trí sao cho dần mở rộng sang bên khi các phần cố định kéo dài về phía trước màn chắn gió như được thấy trên hình chiếu bằng. Nhờ đó, khoảng trống rộng có thể được đảm bảo giữa các giá trái và phải và do đó, các phần có thể được bố trí dễ dàng trong khoảng trống này. Ngoài ra, có thể đỡ một cách chắc chắn màn chắn gió mà tiếp nhận luồng gió từ phía trước.

Các giá trái và phải của sáng chế được gắn cố định với chi tiết đỡ bố trí trên phía thân xe của xe, và các thanh chống trái và phải và các giá trái và phải được ghép với nhau bằng cách lắp hoặc một trong số các thanh chống trái và phải hoặc các giá trái và phải vào trong phần đối xứng tương ứng của các thanh chống trái và phải hoặc các giá trái và phải. Do đó, sẽ thích hợp để lắp các thanh chống vào trong các giá và để cố định màn chắn gió với các thanh chống. Nhờ đó, không cần thiết phải tạo kết cấu riêng để cố định các thanh chống với các giá và các chi tiết riêng để cố định các thanh chống với các giá. Thêm nữa, kết cấu này là đơn giản và do đó, màn chắn gió có thể được gắn vào và tháo ra một cách dễ dàng.

Các thanh chống trái và phải được đỡ trong dạng chữ V ngược như nhìn trên hình chiếu chính bởi các giá trái và phải. Kết quả là, chỉ bằng cách lắp các thanh chống vào trong các giá và cố định màn chắn gió với các thanh chống, có thể ngăn không cho các thanh chống bị tháo ra khỏi các giá.

Chi tiết đỡ là tay lái hoặc đế mà được cố định với tay lái, và giá được bố trí trong nắp che tay lái mà được gắn trên tay lái và che tay lái và do đó, có thể cải thiện hình dạng bên ngoài.

Ngoài ra, mỗi thanh chống bao gồm phần cố định màn mà màn chắn gió được cố định vào đó, và phần cố định màn được bố trí sao cho đầu trước của phần cố định màn được hướng ra ngoài theo hướng chiều

rộng xe tương đối với phía trước theo chiều dọc xe. Nhờ đó, không có khả năng rằng phạm vi quan sát bị cản trở bởi phần cố định màn và do đó, phạm vi quan sát qua màn chắn gió có thể được đảm bảo và, đồng thời, màn chắn gió có thể được đỡ một cách chắc chắn theo hướng chiều dọc xe và theo hướng chiều rộng xe.

Các giá trái và phải và các thanh chống lần lượt bao gồm các phần có ren mà lần lượt được ghép theo cách vặn ren với nhau, và hoặc một trong số giá hoặc thanh chống được ghép theo cách vặn ren với và lắp vào trong phần đối xứng tương ứng của giá hoặc thanh chống. Nhờ đó, có thể ngăn không cho tháo thanh chống ra khỏi giá. Ngoài ra, thanh chống có thể được ghép một cách chắc chắn với các giá trái và phải bằng mối ghép ren.

Hoặc một trong số các giá trái và phải hoặc các thanh chống bao gồm chi tiết cố định mà ngăn không cho rời lỏng mối ghép ren giữa các giá trái và phải và các thanh chống. Nhờ đó, các thanh chống có thể được cố định một cách chắc chắn hơn nữa với các giá trái và phải bằng chi tiết cố định.

Các thanh chống và các giá bao gồm cơ cấu khóa mà hạn chế chuyển động của các thanh chống hoặc các giá theo hướng mà các thanh chống hoặc các giá được lắp vào hoặc tháo ra. Nhờ đó, có thể ngăn cản một cách hiệu quả hơn nữa việc tháo thanh chống ra khỏi giá bằng cơ cấu khóa.

Ngoài ra, mỗi giá được tạo trong dạng hình trụ để cho phép lắp thanh chống vào trong giá, và được đỡ bởi tấm bên mà kéo dài từ phía thân xe của xe máy. Nhờ đó, độ bền và độ cứng vững của các giá có thể được tăng bằng cách đỡ các giá bởi các tấm bên và nhờ đó, màn chắn gió có thể được đỡ một cách chắc chắn.

Mỗi giá bao gồm: phần cố định mà được tạo kết cấu để được cố định với phía thân xe của xe; phần tiếp nhận lắp mà kéo dài từ phần cố

định và được tạo kết cấu để cho phép lắp thanh chống vào trong phần tiếp nhận lắp; và phần thành bên mà kéo dài từ phần cố định và được tạo kết cấu để được ghép với phần tiếp nhận lắp ở mặt bên của màn chắn gió. Do đó, các phần hình trụ có thể được đỡ bởi các phần thành bên và do đó, độ bền và độ cứng vững của các giá có thể được tăng nhờ đó màn chắn gió có thể được đỡ một cách chắc chắn.

Các phần cố định của các giá trái và phải được bố trí sao cho dần mở rộng về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe khi các phần cố định kéo dài về phía trước theo chiều dọc xe như được thấy trên hình chiếu bằng. Nhờ đó, khoảng trống rộng có thể được đảm bảo giữa các giá trái và phải và do đó, các phần có thể được bố trí dễ dàng trong khoảng trống này.

Nắp che tay lái mà che các giá trái và phải tạo thành nắp che thân xe, và nắp che tay lái bao gồm phần hở mà cho phép lắp thanh chống qua đó, và nắp che phụ mà đóng kín phần hở. Nhờ đó, bằng cách tháo nắp che phụ, màn chắn gió có thể được gắn tháo ra được một cách dễ dàng qua phần hở này.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy trang bị cơ cấu chắn theo phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu chính thể hiện phần trên của phần trước của xe máy;

Fig.3 là hình chiếu chính thể hiện trạng thái trong đó màn chắn gió được tháo ra khỏi kết cấu thể hiện trên Fig.2;

Fig.4 là hình chiếu bằng thể hiện phần trước của thân xe của xe máy trong trạng thái ở đó màn chắn gió được tháo ra;

Fig.5 là hình chiếu chính thể hiện trạng thái trong đó phía trước của nắp che tay lái và phần che thanh chống được tháo ra khỏi kết cấu thể hiện trên Fig.3;

Fig.6 là hình chiếu từ phía sau thể hiện tay lái và các thân giá trái và phải;

Fig.7 là hình chiếu bằng thể hiện phần giữa của tay lái và các thân giá trái và phải;

Fig.8 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái thể hiện tay lái và thân giá;

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu ghép giữa các thanh chống màn và giá đỡ màn;

Fig.10 là hình vẽ thể hiện thanh chống màn khi quan sát từ bên cạnh;

Fig.11 là các hình vẽ thể hiện phần che thứ nhất mà tạo thành phần che thanh chống, trong đó Fig.11a là hình chiếu nhìn từ phía trước của phần che thứ nhất, và Fig.11B là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của phần che thứ nhất;

Fig.12 là các hình vẽ thể hiện phần che thứ hai mà tạo thành phần che thanh chống, trong đó Fig.12A là hình chiếu nhìn từ phía trước của phần che thứ hai, và Fig.12B là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của phần che thứ hai;

Fig.13 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu ghép giữa các thanh chống màn và giá đỡ màn (phương án thực hiện khác được thể hiện trên Fig.9);

Fig.14 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu ghép giữa thanh chống màn và giá đỡ màn theo phương án thực hiện thứ hai;

Fig.15 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu ghép giữa thanh chống màn và giá đỡ màn theo phương án thực hiện thứ ba;

Fig.16 là hình chiếu chính thể hiện phần trên của phần trước của xe máy trang bị thanh chống màn theo phương án thực hiện thứ tư;

Fig.17 là hình chiếu chính thể hiện trạng thái trong đó màn chắn gió được bỏ ra khỏi kết cấu thể hiện trên Fig.16;

Fig.18 là hình chiếu bằng thể hiện phần trước của thân xe của xe

máy;

Fig.19 là hình chiếu chính thể hiện trạng thái trong đó nắp che tay lái và các phần quanh nắp che tay lái được tháo ra khỏi kết cấu thể hiện trên Fig.17;

Fig.20 là các hình vẽ minh họa thể hiện trạng thái ghép giữa giá đỡ màn gắn ở bên trái tay lái và thanh chống màn, trong đó Fig.20A là hình vẽ thể hiện giá đỡ màn và thanh chống màn khi quan sát từ phía trước nghiêng bên phải của xe, và Fig.20B là hình vẽ phóng to thể hiện phần chính của kết cấu thể hiện trên Fig.20A;

Fig.21 là các hình vẽ minh họa để giải thích cơ cấu khóa, trong đó Fig.21A là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện cơ cấu khóa, và Fig.21B là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện rãnh khóa của thanh chống màn, và Fig.21C là hình vẽ mặt cắt theo đường C-C trên Fig.21A;

Fig.22 là hình vẽ vận hành thể hiện cách lắp ráp cụm màn theo phương án thực hiện thứ tư;

Fig.23 là hình chiếu chính thể hiện xe máy trang bị cơ cấu chắn theo phương án thực hiện thứ năm;

Fig.24 là hình vẽ phóng to của phần chính của kết cấu được thể hiện trên Fig.23;

Fig.25 là hình vẽ mặt cắt của nắp che tay lái ở cùng vị trí với đường XXV-XXV trên Fig.16; và

Fig.26 là hình vẽ vận hành thể hiện cách lắp ráp cụm màn theo phương án thực hiện thứ năm.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Dưới đây, các phương án thực hiện sáng chế được mô tả có dựa vào các hình vẽ. Trong phần mô tả này, các hướng như “về phía trước”, “về phía sau”, “về bên trái”, “về bên phải”, “đi lên” và “đi xuống” là giống với các hướng tương ứng tương đối với thân xe trừ khi được mô tả theo

cách khác. Ngoài ra, trên các hình vẽ tương ứng, ký hiệu FR biểu thị phía trước theo chiều dọc của xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe, và ký hiệu LH biểu thị bên trái của thân xe.

Phương án thực hiện thứ nhất

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy 200 trang bị cơ cấu chắn theo phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế.

Xe máy 200 là xe máy kiểu ngồi để chân hai bên kiểu scuter mà bao gồm: yên xe 11; và bậc để chân sàn thấp 12 mà người lái ngồi trên yên xe 11 đặt để trên đó. Xe máy 200 bao gồm: khung thân xe 21; bánh xe trước 14 được đỡ trên khung thân xe 21 bằng càng trước 13; cụm động lực 15 kiểu cụm lắc được đỡ trên khung thân xe 21; và bánh xe sau 16 được đỡ trên phần đầu sau của cụm động lực 15.

Khung thân xe 21 bao gồm: ống đầu 22; một khung đi xuống 23 mà kéo dài về phía sau và đi xuống từ ống đầu 22; hai khung dưới trái và phải 24 mà kéo dài về bên trái và về bên phải từ phần dưới của khung đi xuống 23 và sau đó kéo dài về phía sau theo cách thẳng; và hai khung sau trái và phải 25 mà kéo dài theo cách liền khối phía sau và đi lên từ các đầu sau của các khung dưới trái và phải 24.

Ống đầu 22 đỡ quay được ống lái 26. Ống lái 26 tạo thành càng trước 13 cùng với phần cầu nối dưới 28 tạo trên phần dưới của ống lái 26, tay lái 27 được gắn trên phần trên của ống lái 26, và bánh xe trước 14 được đỡ trên phần đầu dưới của càng trước 13 bằng trục bánh xe. Với kết cấu này, bánh xe trước 14 được lái về bên trái và về bên phải bằng cách lái tay lái 27 về bên trái và về bên phải.

Khi nhìn trên hình chiếu cạnh của thân xe, các khung dưới 24 kéo dài về phía sau gần như theo phương nằm ngang từ phần dưới của khung đi xuống 23, và tạo thành phần khung thấp nhất của khung thân xe 21. Các khung dưới trái và phải 24 đỡ bậc để chân 12, và cụm động lực 15 được đỡ theo cách lắc được theo phương thẳng đứng bởi các phần đầu sau của các

khung dưới trái và phải 24 bằng cơ cấu nối 30. Bằng cách đỡ bậc để chân 12 bằng các khung dưới trái và phải 24, có thể đỡ bậc để chân 12 ở vị trí thấp bằng sau tay lái 27 và ở phía trước yên xe 11 với độ cứng đỡ đủ.

Cụm động lực 15 được đỡ bởi các phần đầu sau của các khung dưới trái và phải 24 bằng cơ cấu nối 30.

Khung ngang 32 có dạng cong và nhô về phía trước được gắn trên các phần trước tương ứng 25a của các khung sau trái và phải 25 kéo dài nghiêng lên từ các đầu sau của các khung dưới trái và phải 24. Độ cứng vững của khung quanh các phần trước 25a của các khung sau trái và phải 25 được nâng cao nhờ khung ngang 32.

Cụm động lực 15 được tạo gồm: động cơ 41; và hộp số truyền động biến đổi liên tục 42 gắn liền khối trên phần sau của động cơ 41. Hộp số truyền động biến đổi liên tục 42 được định vị ở bên trái bánh xe sau 16, và bộ lọc không khí 43 mà tạo thành hệ thống nạp được bố trí bên trên hộp số truyền động biến đổi liên tục 42. Ống giảm thanh được nối với động cơ 41 bằng ống xả không được thể hiện trên hình vẽ. Ống giảm thanh được bố trí ở phía đối diện với hộp số truyền động biến đổi liên tục 42 với bánh xe sau 16 kẹp giữa ống giảm thanh và hộp số truyền động biến đổi liên tục 42. Nghĩa là, ống giảm thanh được bố trí ở bên phải bánh xe sau 16. Cụm giảm sóc sau 45 được bố trí giữa cụm động lực 15 và phần sau 25b của một khung sau 25.

Xe máy 200 bao gồm nắp che thân xe 50 mà che khung thân xe 21 và các phần tương tự. Nắp che thân xe 50 bao gồm: nắp che trước 51 mà che phía trước ống đầu 22; hai nắp che dưới trước trái và phải 52 mà được tạo liên tục trên đầu dưới của nắp che trước 51; và nắp che tay lái 53 mà che phần giữa tay lái 27.

Nắp che thân xe 50 bao gồm: nắp che trong trước 54 mà che phía sau ống đầu 22 và phía sau khung đi xuống 23; và tám che chân 56 mà kéo dài về bên trái và về bên phải từ nắp che trong trước 54 và che phía trước

các phần đế của người lái.

Ngoài ra, nắp che thân xe 50 bao gồm: nắp che dưới 58 mà che các khung dưới trái và phải 24 từ bên dưới; và các nắp che bên 59 mà che các mặt ngoài của các khung sau trái và phải 25 theo hướng chiều rộng xe. Thêm nữa, nắp che thân xe 50 bao gồm: chắn bùn trước 61 mà che bánh xe trước 14 từ bên trên; chắn bùn sau 62 mà che bánh xe sau 16 từ phía trên đằng sau; và chắn bùn sau bên trong 63 mà che bánh xe sau 16 từ phía trên đằng trước.

Đèn đầu xe 65 được bố trí ở chính giữa bề mặt trước của nắp che tay lái 53, và màn chắn gió 66 kéo dài về phía sau và đi lên khi nhìn trên hình chiếu cạnh của thân xe được bố trí trên phần trên của bề mặt trước của nắp che tay lái 53. Đèn sau 67 được bố trí trên đầu sau của phần trên của chắn bùn sau 62.

Xe máy 200 bao gồm: hộp chứa đồ thứ nhất 71 mà tạo thành phần chứa đồ bên dưới yên xe 11; và hộp chứa đồ thứ hai 75 mà tạo thành phần chứa đồ bên dưới bậc để chân 12.

Hộp chứa đồ thứ nhất 71 được bố trí trong khoảng trống tạo ra bên dưới yên xe 11, bên trên cụm động lực 15 và giữa các phần trước 25a của các khung sau trái và phải 25. Hộp chứa đồ thứ nhất 71 được đỡ bởi khung ngang 32 kéo dài giữa các phần trước 25a của các khung sau trái và phải 25 hoặc tương tự, và được sử dụng làm phần chứa đồ để chứa các vật phẩm mong muốn cần được chứa như mũ bảo hiểm mà người lái đội hoặc hành lý của người lái.

Yên xe 11 được gắn có khả năng quay trên phần đầu trước của hộp chứa đồ thứ nhất 71, và miệng trên của hộp chứa đồ thứ nhất 71 có thể được mở hoặc đóng bởi yên xe 11. Yên xe 11 là thân liền khối được tạo gồm: yên trước 11a cho người lái; và yên sau 11b cho hành khách bố trí đằng sau yên trước 11a.

Yên trước 11a kéo dài bên trên hộp chứa đồ thứ nhất 71, và yên sau

11b kéo dài đằng sau hộp chứa đồ thứ nhất 71 và bên trên thùng chứa nhiên liệu 77 đỡ bởi các phần sau 25b của các khung sau trái và phải 25. Với kết cấu này, bằng cách mở yên xe 11, có thể làm lộ thùng chứa nhiên liệu 77 cùng với hộp chứa đồ thứ nhất 71 ra bên ngoài. Hai bậc để chân trái và phải 78 mà hành khách ngồi trên yên sau 11b đặt bàn để của họ trên đó được gắn trên các phần trước 25a của các khung sau trái và phải 25 theo cách chứa được bằng các thanh chống không được thể hiện trên hình vẽ. Khi nhìn trên hình chiếu cạnh của thân xe, các bậc để chân 78 được bố trí ở vị trí tương ứng với phía dưới đằng sau của hộp chứa đồ thứ nhất 71 và phía trước bộ lọc không khí 43.

Hộp chứa đồ thứ hai 75 được bố trí bên dưới bậc để chân 12 và giữa các khung dưới trái và phải 24, và tạo thành phần chứa đồ để chứa các phần của xe máy gồm có các thiết bị điện như bình ắc quy 80 là các vật phẩm cần được chứa.

Fig.2 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện phần trên của phần trước của xe máy 200.

Màn chắn gió trong suốt kích thước lớn 66 được bố trí bên trên nắp che tay lái 53 của xe máy 200. Màn chắn gió 66 có dạng gần như lục giác trong đó cạnh trên và cạnh dưới gần như nằm ngang và các phần góc được tạo ở các cạnh trái và phải. Màn chắn gió 66 được lắp bằng các bulông 102 trên hai thân đỡ chống trái và phải 203, 203 kéo dài đi lên trong dạng chữ V ngược từ mặt giữa của tay lái 27.

Màn chắn gió 66 được uốn sao cho nhô về phía trước và được làm nghiêng về phía sau và do đó, các đầu của các bulông 102 được hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phía trước theo chiều dọc của xe máy và được hướng nghiêng lên tương đối với hướng nằm ngang. Các ký hiệu 104, 104 là hai gương chiếu hậu trái và phải lắp trên các phần trên của cả hai phần đầu của nắp che tay lái 53 theo hướng chiều rộng xe, các ký hiệu 105, 106 là tay cầm và tay ga mà được lắp lần lượt trên cả hai

phần đầu trái và phải của tay lái 27. Ký hiệu 107 biểu thị tay phanh bánh xe sau mà được bố trí ở phía trước tay cầm 105, và ký hiệu 108 biểu thị tay phanh bánh xe trước mà được bố trí ở phía trước tay ga 106.

Như sẽ được mô tả chi tiết dưới đây, các thân đỡ chống 203, 203 theo phương án thực hiện này bao gồm các thanh chống màn 201, 201 (xem Fig.5) mà được cải tiến sao cho các thanh chống màn 201, 201 có thể được lắp hoặc tháo một cách dễ dàng từ phía thân xe. Cụm màn 210 (xem Fig.5) tạo gồm màn chắn gió 66 và các thân đỡ chống trái và phải 203, 203 được lắp đặt một cách tùy ý. Do đó, mặc dù cụm màn 210 không được gắn theo tiêu chuẩn cơ bản của xe máy 200, nhưng cụm màn 210 vẫn có thể được gắn sau bởi người sử dụng. Các thanh chống màn 201, 201 nêu trên có thể được lắp hoặc tháo một cách dễ dàng từ phía thân xe như được mô tả chi tiết dưới đây và do đó, thời gian vận hành cần để lắp hoặc tháo các thanh chống màn 201, 201 (thời gian bảo dưỡng) có thể được rút ngắn và chi phí vận hành cũng có thể được giảm.

Fig.3 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện trạng thái trong đó màn chắn gió 66 được bỏ ra khỏi kết cấu được thể hiện trên Fig.2. Fig.4 là hình chiếu bằng thể hiện phần trước của thân xe của xe máy 200 trong đó màn chắn gió 66 được tháo ra.

Trên Fig.2, màn chắn gió 66 có thể được bỏ ra như được thể hiện trên Fig.3 bằng cách tháo các bulông 102.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4, thân đỡ thanh chống 203 bao gồm: thanh chống màn 201 (xem Fig.5) trên đó màn 66 (xem Fig.2) được lắp; và phần che thanh chống kiểu hai mảnh 209 mà che thanh chống màn 201. Hai phần che thanh chống trái và phải 209 được trang bị.

Phần che thanh chống 209 được tạo gồm: phần che thứ nhất 212 mà che thanh chống màn 201 từ phía trước và bên trong; và phần che thứ hai 215 mà che thanh chống màn 201 từ bên ngoài và phía sau.

Các bulông 102 được vặn ren vào trong các lỗ thông tạo ra trong

các phần che thứ nhất 212 nêu trên sao cho màn chắn gió 66 được gắn trên các thanh chống màn 201.

Công tơ mét 113 được bố trí ở chính giữa phần sau của phần trên của nắp che tay lái 53 theo hướng chiều rộng xe, và nắp che tay lái 53 bao gồm nắp che giữa 216 mà che vùng bên trên Đèn đầu xe 65 và phía trước công tơ mét 113.

Nắp che giữa 216 là phần có biên dạng trong đó nắp che giữa 216 được uốn theo cách nhô về phía trước như được thấy trên hình chiếu bằng, và được bố trí ở phần giữa theo hướng chiều rộng xe.

Bên ngoài nắp che giữa 216 theo hướng chiều rộng xe, các phần dưới của các phần che thanh chống trái và phải 209 được bố trí, và các phần dưới của các thanh chống màn 201 (xem Fig.5) đi qua.

Theo tiêu chuẩn cơ bản của xe máy 200, các nắp che bên bổ sung khác với phần che thanh chống 209 được gắn trên cả hai bên của nắp che giữa 216. Các rãnh cắt hoặc các lỗ mà cho phép các thanh chống màn 201 đi qua đó không được tạo trong các nắp che bên bổ sung.

Fig.5 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện trạng thái trong đó phía trước nắp che tay lái 53 và các phần che thanh chống 209 được bỏ ra khỏi kết cấu được thể hiện trên Fig.3.

Thanh chống màn 201 bao gồm: thân thanh chống dạng ống thẳng 201a; và phần bắt chặt màn 101b mà được tạo trên thân thanh chống 201a để gắn màn chắn gió 66 (xem Fig.2).

Thân thanh chống 201a bao gồm: phần đường kính lớn 201c tạo trên phần dưới của thân thanh chống 201a; phần côn 201d có đường kính của nó thu hẹp dần đi lên từ đầu trên của phần đường kính lớn 201c; và phần đường kính nhỏ 201e kéo dài đi lên từ đầu trên của phần côn 201d. Bằng cách tạo thành phần đường kính lớn 201c, phần côn 201d và phần đường kính nhỏ 201e trên thân thanh chống 201a theo cách này, về ngoài thẩm mỹ có thể được nâng cao và, đồng thời, nhờ tạo ra phần đường kính

nhỏ 201e có đường kính nhỏ hơn đường kính của phần dưới của thân thanh chống 201a, có thể có phạm vi quan sát lớn qua màn chắn gió 66 với sự chắc chắn.

Phần bắt chặt màn 101b được tạo gồm: phần bắt chặt bên dưới 101f tạo trên phần giữa của phần đường kính lớn 201c của thân thanh chống 201a vuông góc với phần đường kính lớn 201c; và phần bắt chặt bên trên 101g tạo trên phần đầu trên của phần đường kính nhỏ 201e của thân thanh chống 201a vuông góc với phần đường kính nhỏ 201e.

Cả phần bắt chặt bên dưới 101f lẫn phần bắt chặt bên trên 101g có dạng cột tròn hoặc dạng hình trụ tròn. Cả hai bề mặt đầu xa của phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g lần lượt được hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phía trước theo chiều dọc của xe máy trong khi được hướng nghiêng lên tương đối với hướng nằm ngang.

Trên Fig.4 và Fig.5, tương đối với phần bắt chặt bên dưới 101f của thanh chống màn 201, như được thấy trên hình chiếu bằng, trục 101x của phần bắt chặt bên dưới 101f được làm nghiêng hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với đường thẳng 111 kéo dài theo chiều dọc của thân xe một góc θ . Nghĩa là, các trục trái và phải 101x, 101x dần mở rộng về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe khi các trục trái và phải 101x, 101x kéo dài về phía trước theo chiều dọc của xe máy.

Các trục 101y của các phần bắt chặt bên trên 101g kéo dài song song với hoặc gần như song song với các trục 101x của các phần bắt chặt bên dưới 101f, và các trục trái và phải 101y, 101y dần mở rộng về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe khi các trục trái và phải 101y, 101y kéo dài về phía trước theo chiều dọc của xe máy.

Trên Fig.5, tay lái 27 được nối với đầu trên của ống lái 26 (Xem Fig.1), và hai giá đỡ màn trái và phải 283, 283 được cố định với tay lái 27.

Cụ thể hơn, tay lái 27 bao gồm: phần phân nhánh dạng chữ Y 27a

mà kéo dài đi lên từ phần nối với ống lái 26 và được phân nhánh nghiêng theo cách hướng trái và phải cũng như theo hướng đi lên; và hai phần thẳng trái và phải 27b, 27c mà kéo dài theo cách thẳng từ các đầu trên trái và phải của phần phân nhánh dạng chữ Y 27a gần như về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Các giá đỡ màn trái và phải 283, 283 lần lượt được ghép bằng cách hàn với các phần của tay lái 27 ở lân cận các phần đầu trên trái và phải của phần phân nhánh dạng chữ Y 27a.

Trong các thanh chống màn trái và phải 201, 201, các phần đầu dưới của các phần đường kính lớn 201c được tạo thành dạng rỗng, và các phần đầu trên của các giá đỡ màn trái và phải 283, 283 được lắp vào trong các phần đầu dưới của các phần đường kính lớn 201c, 201c. Cụ thể hơn, các phần đầu dưới của các phần đường kính lớn trái và phải 201c, 210c được ghép ren với các phần đầu trên của các giá đỡ màn trái và phải 283, 283.

Như thấy trên hình chiếu chính, các giá đỡ màn trái và phải 283, 283 được trang bị sao cho các giá đỡ màn trái và phải 283, 283 này được kéo dài liên tục tới phần phân nhánh dạng chữ Y 27a của tay lái 27. Ngoài ra, các thanh chống màn trái và phải 201, 201 được trang bị sao cho các thanh chống màn trái và phải 201, 201 này được kéo dài liên tục tới các giá đỡ màn trái và phải 283, 283.

Giá đỡ màn 283 bao gồm: thân giá 285 cố định với tay lái 27; chi tiết ghép giá 288 ghép theo cách vặn ren với phần đầu trên của thân giá 285; và đai ốc khóa 289 ghép theo cách vặn ren với phần trên của thân giá 285.

Các chi tiết ghép giá tương ứng 288 của các giá đỡ màn 283, 283 được che bởi các phần che thanh chống 209 (xem Fig.4) từ bên trên khiến cho giá đỡ màn 283, 283 không bị lộ ra bên ngoài.

Các giá đỡ màn trái và phải 283, 283 và cụm màn 210 (xem Fig.2)

đỡ bởi các giá đỡ màn trái và phải 283, 283 tạo thành cơ cấu chấn 287 (xem Fig.2).

Như được mô tả trên đây, giá đỡ màn 283 là chi tiết hình trụ có đơn giản dạng trong đó một đầu của giá đỡ màn 283 được ghép với tay lái 27 và đầu kia của giá đỡ màn 283 được lắp vào trong (cụ thể hơn, ghép theo cách vặn ren với) thanh chống màn 201. Nhờ đó, chi phí của giá đỡ màn 283 có thể được giảm và việc lắp ráp cụm màn 210 (xem Fig.2) có thể được thực hiện dễ dàng.

Chi tiết cố định (không được thể hiện trên hình vẽ) mà ngăn cản sự quay của thanh chống màn 201 quanh trục tương đối với giá đỡ màn 283 được trang bị với giá đỡ màn 283 và thanh chống màn 201. Chi tiết cố định được mô tả chi tiết có dựa vào Fig.9.

Fig.6 là hình chiếu từ phía sau thể hiện tay lái 27 và các thân giá trái và phải 285, 285. Fig.7 là hình chiếu bằng thể hiện phần giữa của tay lái 27 và các thân giá trái và phải 285, 285. Fig.8 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái thể hiện tay lái 27 và thân giá 285.

Như được thể hiện trên Fig.6, các thân giá trái và phải 285, 285 được tạo kết cấu sao cho các phần đầu dưới của các thân giá tương ứng 285, 285 được gắn ở các phần lân cận các phần uốn tạo ra giữa phần phân nhánh dạng chữ Y 27a của tay lái 27 và các phần thẳng 27b, 27c. Như thấy trên hình chiếu từ phía sau, các thân giá trái và phải 285, 285 kéo dài nghiêng lên và về phía ngoài từ phía phần đầu dưới tới phía phần đầu trên. Nghĩa là, các thân giá trái và phải 285, 285 kéo dài dần ra xa khỏi nhau theo hướng chiều rộng xe khi các thân giá trái và phải 285, 285 kéo dài đi lên.

Như được thể hiện trên Fig.7, như được thấy trên hình chiếu bằng, các thân giá trái và phải 285, 285 kéo dài nghiêng về phía trước và về phía bên ngoài từ các phần ở lân cận các phần uốn tạo ra giữa phần phân nhánh dạng chữ Y 27a của tay lái 27 và các phần thẳng 27b, 27c. Phần có ren

dạng bao 294b mà là phần có ren trong đó các ren dạng bao được tạo để gài ren với chi tiết ghép giá 288 (xem Fig.5) được tạo trên các bề mặt đầu trên tương ứng 294a của các thân giá trái và phải 285, 285.

Như được thể hiện trên Fig.8, như thấy trên hình chiếu cạnh, các thân giá 285 kéo dài về phía trước từ các phần ở lân cận các phần uốn giữa phần phân nhánh dạng chữ Y 27a của tay lái 27 và các phần thẳng 27b, 27c (xem Fig.6 tương đối với phần thẳng 27c) và, ngoài ra, được kéo dài nghiêng lên và về phía trước trong khi được uốn cong.

Như được thể hiện trên Fig.7 và Fig.8, tấm gia cường 292 được hàn giữa bề mặt trước của tay lái 27 và các bề mặt trên của các phần chân của các thân giá 285. Các thân giá 285 được cố định chắc chắn với tay lái 27 bởi các tấm gia cường 292. Do các tấm gia cường 292 kéo dài theo hướng thẳng đứng, hiệu quả gia cường có thể được nâng cao thêm nữa.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu ghép giữa thanh chống màn 201 và giá đỡ màn 283.

Thân giá 285 được tạo gồm: ống giá dạng ống 286 có phần rỗng 285c; và đai ốc 294 gắn trong phần rỗng 285c tạo trên phần đầu trên của giá đỡ đường ống 286 bằng cách lắp. Đai ốc 294 bao gồm phần có ren dạng bao 294b có phần chu vi trong trên đó các ren dạng bao được tạo, được bố trí ở bên trong phần đầu trên của ống giá 286, và được cố định với ống giá 286 bằng cách hàn hoặc xăm.

Chi tiết ghép giá 288 là thân liền khối được tạo gồm: phần trục dạng cột tròn 288a; phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b mà là phần có ren tạo trên phần đầu dưới của phần trục 288a theo cách nhô xuống; và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c mà là phần có ren tạo trên phần đầu trên của phần trục 288a theo cách nhô lên.

Phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b mà các ren dạng bị bao được tạo trên đó được ghép theo cách vặn ren với phần có ren dạng bao 294b tạo trên thân giá 285. Đai ốc khóa 289 được ghép theo cách vặn ren

với phần có ren dạng bị bao bên trên 288c mà là phần có ren trên đó các ren dạng bị bao được tạo, và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c được ghép theo cách vặn ren với phần có ren dạng bao 201h tạo trên phần đầu dưới của thanh chống màn 201. Trong trạng thái này, đai ốc khóa 289 được ép với bề mặt đầu dưới 201k của thanh chống màn 201 bằng cách được gắn chặt. Kết quả là, thanh chống màn 201 được gắn chặt một cách chắc chắn với chi tiết ghép giá 288 khiến cho việc nói lỏng thanh chống màn 201 tương đối với chi tiết ghép giá 288 bằng cách quay có thể được ngăn ngừa. Đai ốc khóa 289 có thể được sử dụng ở thời điểm định vị và cố định phần bắt chặt màn 101b của thanh chống màn 201 ở vị trí định trước theo hướng chu vi (xem Fig.5).

Lỗ lục giác 288e được tạo trên bề mặt đầu 288d của phần có ren dạng bị bao bên trên 288c. Bằng cách lắp cò lê lục giác trong lỗ lục giác 288e và quay phần có ren dạng bị bao bên trên 288c, chi tiết ghép giá 288 có thể được vặn ren một cách dễ dàng vào trong thân giá 285.

Phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c có các hướng tạo thành đỉnh ren đối diện. Ví dụ, phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b có các đỉnh ren theo chiều kim đồng hồ, và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c có các đỉnh ren ngược chiều kim đồng hồ. Mặt khác, phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b có thể có các đỉnh ren ngược chiều kim đồng hồ, và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c có thể có các đỉnh ren theo chiều kim đồng hồ.

Bằng cách chế tạo phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c có các hướng tạo thành đỉnh ren đối diện, ở thời điểm cố định thanh chống màn 201 với chi tiết ghép giá 288 bằng đai ốc khóa 289 trong trạng thái ở đó chi tiết ghép giá 288 được gắn chặt với thân giá 285, đai ốc khóa 289 được quay theo hướng mà phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b được gắn chặt khiến cho phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b không bị nói lỏng.

Giả sử đường kính ngoài của phần trục 288a là d_1 , chiều dài của phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b theo hướng dọc trục là L_1 , đường kính ngoài (đường kính danh định) của các ren dạng bị bao của phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b là d_2 , chiều dài của phần có ren dạng bị bao bên trên 288c theo hướng dọc trục là L_2 , và đường kính ngoài (đường kính danh định) của các ren dạng bị bao của phần có ren dạng bị bao bên trên 288c là d_3 , thì mối quan hệ $d_1 > d_3 > d_2$ và mối quan hệ $L_1 < L_2$ được thiết lập. Mối quan hệ này có thể được thay đổi sao cho mối quan hệ $d_1 > d_2 > d_3$ và mối quan hệ $L_1 > L_2$ được thiết lập.

Bằng cách chế tạo các đường kính ngoài d_2 , d_3 của phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c khác nhau hoặc bằng cách chế tạo các chiều dài L_1 , L_2 của phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c khác nhau, có thể dễ dàng phân biệt phần có ren dạng bị bao bên dưới 288b và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c với nhau ở thời điểm lắp ráp giá đỡ màn 283. Nhờ đó, năng suất ở thời điểm lắp ráp giá đỡ màn 283 có thể được nâng cao.

Fig.10 là hình vẽ thể hiện thanh chống màn 201 khi nhìn từ bên cạnh.

Thân thanh chống 201a là chi tiết dạng ống có phần rỗng. Trên bề mặt theo chu vi ngoài 201m của phần đường kính nhỏ 201e của thân thanh chống 201a, các bề mặt phẳng 201n, 201n bố trí song song với nhau với khoảng cách định trước ở giữa chúng được tạo. Hai bề mặt phẳng 201n, 201n là các phần mà dụng cụ như cờ lê được gài với chúng ở thời điểm ghép theo cách vặn ren thanh chống màn 201 với chi tiết ghép giá 288 (xem Fig.9) bằng cách quay thanh chống màn 201.

Một đầu của phần bắt chặt bên dưới 101f được cố định trực tiếp với phần đường kính lớn 201c. Phần bắt chặt bên dưới 101f có thể được tạo sao cho phần bắt chặt bên dưới 101f kéo dài nghiêng và hướng lên từ mặt

phẳng nằm ngang tương đối với phần đường kính lớn 201c khi thân thanh chống 201a được dựng lên theo phương thẳng đứng.

Phần bắt chặt bên trên 101g là thân liền khối tạo gồm: phần thân hình trụ tròn hoặc cột tròn 101m; và phần nhô dạng cột tròn 101n nhô ra từ bề mặt theo chu vi ngoài của phần thân 101m. Phần thân 101m của phần bắt chặt bên trên 101g có thể được tạo sao cho phần thân 101m kéo dài nghiêng và hướng lên từ mặt phẳng nằm ngang tương đối với phần đường kính nhỏ 201e khi thân thanh chống 201a được dựng lên theo phương thẳng đứng. Phần nhô 101n được lắp vào trong và được cố định với phần rỗng mà hở trên phần đầu trên của thân thanh chống 201a. Lỗ có ren 101j mà bulông 102 (xem Fig.2) được vặn ren vào trong đó được tạo trên bề mặt đầu xa 101k của phần bắt chặt bên dưới 101f và trên bề mặt đầu xa 101k của phần thân 101m của phần bắt chặt bên trên 101g.

Fig.11a và Fig.11B là các hình vẽ thể hiện phần che thứ nhất 212 mà tạo thành phần che thanh chống 209, trong đó Fig.11a là hình chiếu nhìn từ phía trước của phần che thứ nhất 212, và Fig.11B là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của phần che thứ nhất 212.

Như được thể hiện trên Fig.11a và Fig.11B, phần che thứ nhất 212 được tạo gồm: phần che trên 212a; và phần che dưới 212b tạo liền khối với phần dưới của phần che trên 212a.

Phần che trên 212a bao gồm: phần thành trước 212c định vị ở phía trước; và phần thành trong 212d kéo dài về phía sau từ phần mép trong của phần thành trước 212c và liền khối với phần mép trong. Các phần phẳng 212e, 212f mà được hướng gần như về phía trước được tạo lần lượt trên phần đầu trên và phần đầu dưới của phần thành trước 212c, và lỗ lắp bulông 212g mà bulông 102 (xem Fig.2) để cố định màn chắn gió 66 (xem Fig.2) được lắp vào trong đó được tạo trong các phần phẳng 212e, 212f.

Các phần phẳng 212e, 212f nhô về phía trước nhiều hơn so với phần giữa của phần thành trước 212c theo hướng thẳng đứng. Các phần

phẳng 212e, 212f được bố trí ở phía trước phần bắt chặt bên dưới 101f (xem Fig.5) và phần bắt chặt bên trên 101g (xem Fig.5) của thanh chống màn 201 (xem Fig.5).

Trên Fig.11a, phần ren vít 212h mà vít được vặn ren vào trong đó được tạo trong một phần của phần che trên 212a ở lân cận phần phẳng 212e ở phía trên. Ngoài ra, các phần bắt vít 212j, 212k để bắt chặt phần che dưới 212b vào phía trong nắp che tay lái 53 (xem Fig.3) bởi các vít được tạo trên phần che dưới 212b.

Trên Fig.11B, ở phần giữa của phần che trên 212a theo hướng thẳng đứng, phần gài móc 212m được tạo trên phần thành trước 212c, và phần gài móc 212n được tạo trên phần thành trong 212d.

Ngoài ra, phần ren vít 212p mà vít được vặn ren vào trong đó được tạo trên phần đầu dưới của phần che trên 212a. Phần che dưới 212b kéo dài nghiêng về phía trước và đi xuống từ phần dưới của phần che trên 212a.

Fig.12A và Fig.12B là các hình vẽ thể hiện phần che thứ hai 215 mà tạo thành phần che thanh chống 209. Fig.12A là hình chiếu nhìn từ phía trước của phần che thứ hai 215, và Fig.12B là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của phần che thứ hai 215.

Như được thể hiện trên Fig.12A và Fig.12B, phần che thứ hai 215 được tạo gồm: phần che trên 215a; và phần che dưới 215b tạo liền khối với phần dưới của phần che trên 215a.

Phần che trên 215a bao gồm: phần thành sau 215c định vị ở phía sau; và phần thành ngoài 215d kéo dài về phía trước theo cách liền khối từ phần mép ngoài của phần thành sau 215c. Các phần lồi 215e, 215f mà lồi về phía bên ngoài được tạo trên phần đầu trên và phần đầu dưới của phần thành ngoài 215d.

Trên Fig.12A, lỗ lắp bulông 215h mà cho phép vít đi qua đó được tạo trong một phần của phần che trên 212a ở lân cận phần lồi 215e ở phía trên.

Trên Fig.12B, ở phần giữa của phần che trên 215a theo hướng thẳng đứng, phần móc 215m được tạo trên phần thành sau 215c, và phần móc 215n được tạo trên phần thành ngoài 215d. Ngoài ra, lỗ lắp bulông 215p mà cho phép vít đi qua đó được tạo trên phần đầu dưới của phần che trên 215a.

Phần che dưới 215b được tạo sao cho chiều rộng của phần che dưới 215b được tăng dần theo chiều dọc khi phần che dưới 215b kéo dài đi xuống từ phần dưới của phần che trên 215a. Trên phần đầu dưới của phần che dưới 215b, phần móc trước dưới 215q định vị ở phía trước và phần móc sau dưới 215r định vị ở phía sau được tạo.

Trên Fig.11a và Fig.12A, phần che thứ nhất 212 và phần che thứ hai 215 được làm cho xếp chồng với nhau theo hướng chiều rộng xe và được ghép với nhau.

Trong trạng thái ở đó phần che thứ nhất 212 và phần che thứ hai 215 được làm cho xếp chồng với nhau, phần lồi 215e của phần che thứ hai 215 được làm cho xếp chồng với mép của phần phẳng 212e của phần che thứ nhất 212, và phần lồi 215f của phần che thứ hai 215 được làm cho xếp chồng với mép của phần phẳng 212f của phần che thứ nhất 212.

Trên Fig.11B và Fig.12B, các phần móc 215m, 215n của phần che thứ hai 215 được gài với các phần gài móc 212m, 212n của phần che thứ nhất 212.

Trên Fig.11a và Fig.12A, vít được làm cho đi qua lỗ lắp bulông 215h tạo trong phần che thứ hai 215, và được vặn ren vào trong phần ren vít 212h của phần che thứ nhất 212. Ngoài ra, trên Fig.11B và Fig.12B, vít được làm cho đi qua lỗ lắp bulông 215p tạo trong phần che thứ hai 215, và được vặn ren vào trong phần ren vít 212p của phần che thứ nhất 212.

Sau đó, trên Fig.12B, phần móc trước dưới 215q và phần móc sau dưới 215r của phần che thứ hai 215 được gài với mặt trong của nắp che tay lái 53. Ngoài ra, trên Fig.11a, các phần bắt vít 212j, 212k được bắt chặt

vào bên trong nắp che tay lái 53 bằng các vít.

Như được thể hiện trên Fig.9 nêu trên, các giá đỡ màn 283 mà tạo thành các giá trái và phải và các thanh chống màn 201 mà tạo thành các thanh chống lần lượt bao gồm các phần có ren dạng bị bao bên trên 288c và các phần có ren dạng bao 201h mà tạo thành các phần có ren và được gài lần lượt với nhau, và một trong số các giá đỡ màn 283 và các thanh chống màn 201 được ghép theo cách vặn ren và được lắp vào trong một trong số các giá đỡ màn 283 và các thanh chống màn 201 kia.

Với kết cấu này, có thể ngăn không cho tháo các thanh chống màn 201 ra khỏi các giá đỡ màn 283. Ngoài ra, các thanh chống màn 201 có thể được ghép một cách chắc chắn với các giá đỡ màn trái và phải 283 bằng mối ghép ren.

Cả một trong số các giá đỡ màn trái và phải 283 và các thanh chống màn 201 bao gồm đai ốc khóa 289 mà tạo thành chi tiết cố định để ngăn không cho rời lỏng mối ghép ren giữa các giá đỡ màn trái và phải 283 và các thanh chống màn 201. Nhờ đó, các thanh chống màn 201 có thể được cố định chắc chắn hơn với các giá đỡ màn trái và phải 283 bằng đai ốc khóa 289.

Ngoài ra, nhờ trang bị chi tiết ghép giá 288 như một phần riêng biệt với thân giá 285, thanh chống màn 201 có thể được thay đổi với tiêu chuẩn khác chỉ bằng cách thay đổi chi tiết ghép giá 288 với tiêu chuẩn khác. Nhờ đó, màn chắn gió 66 (xem Fig.2) có thể được thay thế một cách dễ dàng bằng màn chắn gió mong muốn khác. Nhờ đó, mức tự do trong việc chọn màn chắn gió 66 có thể được tăng lên.

Fig.13 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu ghép giữa các thanh chống màn 201A và giá đỡ màn 283A (phương án thực hiện khác được thể hiện trên Fig.9). Tương đối với phương án thực hiện khác, các phần kết cấu giống với các phần kết cấu của phương án thực hiện thứ nhất thể hiện trên Fig.9 được gán các ký hiệu tương tự, và việc mô tả chi tiết các phần

kết cấu của phương án thực hiện khác này được bỏ qua.

Phần đầu dưới của thanh chống màn 201A được lắp vào trong phần đầu trên của giá đỡ màn 283A. Cụ thể hơn, phần đầu dưới của thanh chống màn 201A được cố định với phần đầu trên của giá đỡ màn 283A bằng mối ghép ren.

Thanh chống màn 201A bao gồm: thân thanh chống 201a; phần bắt chặt màn 101b (xem Fig.5); chi tiết ghép giá 296 ghép theo cách vặn ren với phần đầu dưới của thân thanh chống 201a; và đai ốc khóa 297 ghép theo cách vặn ren với phần đầu dưới của chi tiết ghép giá 296.

Chi tiết ghép giá 296 là thân liền khối được tạo gồm: phần trục dạng cột tròn 288a; phần có ren dạng bị bao bên dưới 296b mà là phần có ren tạo trên phần đầu dưới của phần trục 288a theo cách nhô xuống; và phần có ren dạng bị bao bên trên 296c mà là phần có ren tạo trên phần đầu trên của phần trục 288a theo cách nhô lên. Đai ốc khóa 297 được ghép theo cách vặn ren với phần có ren dạng bị bao bên dưới 296b của chi tiết ghép giá 296.

Giá đỡ màn 283A được tạo gồm thân giá 285.

Phần có ren dạng bị bao bên dưới 296b mà các ren dạng bị bao được tạo trên đó và đai ốc khóa 297 được ghép theo cách vặn ren vào đó được ghép theo cách vặn ren với phần có ren dạng bao 294b của thân giá 285. Phần có ren dạng bị bao bên trên 296c mà các ren dạng bị bao được tạo trên đó được ghép theo cách vặn ren với phần có ren dạng bao 201h mà là phần có ren của thân thanh chống 201a mà các ren dạng bao được tạo trong đó. Trong trạng thái này, đai ốc khóa 297 được ép vào bề mặt đầu trên 294a của thân giá 285 bằng cách được gắn chặt. Kết quả là, chi tiết ghép giá 296 là gắn chặt một cách chắc chắn với thân giá 285 khiến cho việc nói lỏng chi tiết ghép giá 296 tương đối với thân giá 285 bằng cách quay có thể được ngăn ngừa. Đai ốc khóa 297 có thể được sử dụng ở thời điểm định vị và cố định phần bắt chặt màn 101b của thanh chống màn

201A ở vị trí đỉnh trước theo hướng chu vi (xem Fig.5).

Phần có ren dạng bị bao bên dưới 296b và phần có ren dạng bị bao bên trên 296c có các hướng cắt đỉnh ren đối diện. Ví dụ, phần có ren dạng bị bao bên dưới 296b có các đỉnh ren theo chiều kim đồng hồ, và phần có ren dạng bị bao bên trên 296c có các đỉnh ren ngược chiều kim đồng hồ. Mặt khác, phần có ren dạng bị bao bên dưới 296b có thể có các đỉnh ren ngược chiều kim đồng hồ, và phần có ren dạng bị bao bên trên 296c có thể có các đỉnh ren theo chiều kim đồng hồ.

Giả sử chiều dài của phần có ren dạng bị bao bên dưới 296b theo hướng dọc trục là $L3$, đường kính ngoài (đường kính danh định) của các ren dạng bị bao của phần có ren dạng bị bao bên dưới 296b là $d2$, chiều dài của phần có ren dạng bị bao bên trên 296c theo hướng dọc trục là $L4$, và đường kính ngoài (đường kính danh định) của các ren dạng bị bao của phần có ren dạng bị bao bên trên 296c là $d3$, mối quan hệ $L3 > L4$ được thiết lập. Mối quan hệ có thể được thay đổi sao cho mối quan hệ $L3 < L4$ được thiết lập.

Phương án thực hiện thứ hai

Fig.14 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu ghép giữa thanh chống màn 201 và giá đỡ màn 301 theo phương án thực hiện thứ hai. Tương đối với phương án thực hiện thứ hai, các phần kết cấu giống với các phần kết cấu của phương án thực hiện thứ nhất thể hiện trên Fig.9 được gán các ký hiệu tương tự, và việc mô tả chi tiết các phần kết cấu của phương án thực hiện thứ hai được bỏ qua.

Hai giá đỡ màn trái và phải 301 được gắn trên tay lái 27 (xem Fig.1). Thanh chống màn 201 được gắn trên phần đầu trên của giá đỡ màn 301.

Giá đỡ màn 301 bao gồm: thân giá 302 cố định với tay lái 27; chi tiết ghép giá 303 gắn trên phần đầu trên của thân giá 302 bằng cách hàn; và đai ốc khóa 289 ghép theo cách vặn ren với phần trên của chi tiết ghép giá

303.

Thân giá 302 là chi tiết dạng ống có phần rỗng 302a. Chi tiết ghép giá 303 là thân liền khối được tạo gồm: phần trục 303a; và phần có ren dạng bị bao bên trên 288c kéo dài đi lên từ phần đầu trên của phần trục 303a.

Phần trục 303a là thân liền khối được tạo gồm: a phần đường kính lớn 303b; và phần đường kính nhỏ 303c nhô lên từ phần đầu dưới của phần đường kính lớn 303b. Phần đường kính nhỏ 303c được lắp vào trong phần rỗng 302a tạo trên phần đầu trên của thân giá 302, và bề mặt đầu trên 302b của thân giá 302 và bề mặt theo chu vi ngoài 303d của phần đường kính lớn 303b được hàn với nhau. Đai ốc khóa 289 được ghép theo cách vặn ren với phần có ren dạng bị bao bên trên 288c.

Phương án thực hiện thứ ba

Fig.15 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu ghép giữa thanh chống màn 311 và giá đỡ màn 283A theo phương án thực hiện thứ ba. Tương đối với phương án thực hiện thứ ba này, các phần kết cấu giống với các phần kết cấu của phương án thực hiện thứ nhất thể hiện trên Fig.9 và phương án thực hiện khác thể hiện trên Fig.13 được gán các ký hiệu tương tự, và việc mô tả chi tiết các phần kết cấu của phương án thực hiện thứ ba được bỏ qua.

Thanh chống màn 311 được gắn trên phần đầu trên của giá đỡ màn 283A.

Thanh chống màn 311 bao gồm: thân thanh chống 312; phần bắt chặt màn 101b (xem Fig.5); chi tiết ghép giá 313; và đai ốc khóa 297.

Thân thanh chống 312 là chi tiết dạng ống thẳng có phần rỗng 312a. Phần bắt chặt màn 101b được gắn trên thân thanh chống 312 để gắn màn chắn gió 66 (xem Fig.2). Chi tiết ghép giá 313 bao gồm: phần trục 313a lắp vào trong phần rỗng 312a tạo trên phần đầu dưới của thân thanh chống 312 và gắn trên phần đầu dưới của thân thanh chống 312 bằng cách hàn; và

phần có ren dạng bị bao 313b mà là phần có ren kéo dài đi xuống theo cách liền khối từ đầu dưới của phần trục 313a.

Phần trục 313a được tạo gồm: phần đường kính lớn 313c; và phần đường kính nhỏ 313d tạo liền khối với phần đầu trên của phần đường kính lớn 313c. Phần đường kính nhỏ 313d được lắp vào trong phần rỗng 312a của thân thanh chống 312, và bề mặt đầu dưới 312b của thân thanh chống 312 và bề mặt theo chu vi ngoài 313e của phần đường kính lớn 313c được hàn với nhau. Phần có ren dạng bị bao 313b là phần mà các ren dạng bị bao được tạo trên đó. Đai ốc khóa 297 được ghép theo cách vặn ren với phần có ren dạng bị bao 313b, và phần có ren dạng bị bao 313b được ghép theo cách vặn ren với phần có ren dạng bao 294b của giá đỡ màn 283A. Đai ốc khóa 297 được bắt chặt sao cho đai ốc khóa 297 ép bề mặt đầu trên 294a của thân giá 285. Với kết cấu này, chi tiết ghép giá 313 và, cuối cùng là, thanh chống màn 311 có thể được cố định một cách chắc chắn với giá đỡ màn 283A.

Giá đỡ màn 283 thể hiện trên Fig.9, giá đỡ màn 283A thể hiện trên Fig.13, và giá đỡ màn 301 thể hiện trên Fig.14 mà đã được mô tả trên đây được bố trí ở bên trong nắp che tay lái 53 (xem Fig.3 và Fig.5) mà được gắn trên tay lái 27 (xem Fig.5) và che tay lái 27. Với kết cấu này, có thể cải thiện hình dạng bên ngoài.

Phương án thực hiện thứ tư

Fig.16 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện phần trên của phần trước của xe máy 10 có thanh chống màn 101 theo phương án thực hiện thứ tư. Phương án thực hiện thứ tư được mô tả bằng cách gán các ký hiệu tương tự cho các phần kết cấu giống với các phần kết cấu của phương án thực hiện thứ nhất.

Xe máy 10 khác với xe máy 200 (xem Fig.1) ở thanh chống màn 101 và kết cấu tương liên quan tới thanh chống màn 101. Xe máy 10 giống

với xe máy 200 ở các kết cấu mà không phải là thanh chống màn 101 và kết cấu liên quan tới thanh chống màn 101.

Màn chắn gió trong suốt kích thước lớn 66 được bố trí bên trên nắp che tay lái 53 của xe máy 10. Màn chắn gió 66 được gắn bằng các bulông 102 trên hai thanh chống màn trái và phải 101, 101 kéo dài đi lên trong dạng hình chữ V ngược từ mặt giữa của tay lái 27.

Màn chắn gió 66 được uốn sao cho nhô về phía trước và được làm nghiêng về phía sau và do đó, các đầu của các bulông 102 được hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phía trước theo chiều dọc của xe máy và được hướng nghiêng lên tương đối với hướng nằm ngang.

Tương đối với các thanh chống màn 101, 101 của phương án thực hiện này, như sẽ được mô tả chi tiết dưới đây, sự cải tiến nằm ở chỗ các thanh chống màn 101, 101 có thể được lắp hoặc tháo một cách dễ dàng từ phía thân xe. Nghĩa là, cụm màn 110 tạo gồm màn chắn gió 66 và các thanh chống màn trái và phải 101, 101 được lắp đặt một cách tùy ý. Nhờ đó, mặc dù cụm màn 110 không được lắp theo tiêu chuẩn cơ bản của xe máy 10, nhưng cụm màn 110 có thể được lắp sau bởi người sử dụng. Như được mô tả trên đây, các thanh chống màn 101, 101 có thể được lắp hoặc tháo một cách dễ dàng từ phía thân xe và do đó, thời gian vận hành (thời gian bảo dưỡng) cần để lắp hoặc tháo các thanh chống màn 101, 101 có thể được rút ngắn và chi phí vận hành cũng có thể được giảm.

Fig.17 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện trạng thái trong đó màn chắn gió 66 được bỏ ra khỏi kết cấu được thể hiện trên Fig.16.

Màn chắn gió 66 thể hiện trên Fig.16 có thể được bỏ ra như được thể hiện trên Fig.17 bằng cách nói lỏng các bulông 102.

Thanh chống màn 101 bao gồm: thân thanh chống dạng cán thẳng 101a; và phần bắt chặt màn 101b mà được tạo trên thân thanh chống 101a để gắn màn chắn gió 66 (xem Fig.2).

Thân thanh chống 101a bao gồm: phần đường kính lớn 101c tạo

trên phần dưới của thân thanh chống 101a; phần côn 101d có đường kính của nó thu hẹp dần đi lên từ đầu trên của phần đường kính lớn 101c; và phần đường kính nhỏ 101e kéo dài đi lên từ đầu trên của phần côn 101d. Bằng cách tạo phần đường kính lớn 101c, phần côn 101d và phần đường kính nhỏ 101e trên thân thanh chống 101a, về ngoài thẩm mỹ có thể được nâng cao và, đồng thời, nhờ tạo thành phần đường kính nhỏ 101e có đường kính nhỏ hơn đường kính của phần dưới của thân thanh chống 101a, có thể có phạm vi quan sát lớn qua màn chắn gió 66 với sự chắc chắn.

Phần bắt chặt màn 101b được tạo gồm: phần bắt chặt bên dưới 101f tạo trên phần giữa của phần đường kính lớn 101c của thân thanh chống 101a vuông góc với phần đường kính lớn 101c; và phần bắt chặt bên trên 101g tạo trên phần đầu trên của phần đường kính nhỏ 101e của thân thanh chống 101a vuông góc với phần đường kính nhỏ 101e.

Cả phần bắt chặt bên dưới 101f lẫn phần bắt chặt bên trên 101g có dạng cột tròn hoặc dạng hình trụ tròn. Cả hai bề mặt đầu xa của phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g lần lượt được hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phía trước theo chiều dọc của xe máy trong khi được hướng nghiêng lên tương đối với hướng nằm ngang.

Fig.18 là hình chiếu bằng thể hiện phần trước của thân xe của xe máy 10.

Như được thấy trên hình chiếu bằng, tương đối với các phần bắt chặt bên dưới 101f của các thanh chống màn 101, các trục 101x của các phần bắt chặt bên dưới 101f được nghiêng hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với đường thẳng 111 kéo dài theo chiều dọc của thân xe ở một góc θ . Nghĩa là, các trục trái và phải 101x, 101x dần mở rộng về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe khi các trục trái và phải 101x, 101x kéo dài về phía trước theo chiều dọc của xe máy.

Các trục 101y của các phần bắt chặt bên trên 101g kéo dài song

song với hoặc gần như song song với các trục 101x của các phần bắt chặt bên dưới 101f, và các trục trái và phải 101y, 101y dần mở rộng về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe khi các trục trái và phải 101y, 101y kéo dài về phía trước theo chiều dọc của xe máy.

Nắp che tay lái 53 bao gồm nắp che trên 114 mà che vùng bên trên Đền đầu xe 65 và phía trước công tơ mét 113.

Nắp che trên 114 là phần có biên dạng mà được uốn theo cách nhô về phía trước như được thấy trên hình chiếu bằng. Nắp che trên 114 được tạo gồm: nắp che giữa 116 bố trí ở chính giữa của nắp che trên 114; và các nắp che bên tháo ra được 117, 117 bố trí trên cả hai bên của nắp che giữa 116.

Rãnh cắt hoặc lỗ (không được thể hiện trên hình vẽ) mà cho phép thanh chống màn 101 đi qua đó được tạo trên phần đầu bên ngoài của mỗi một trong số các nắp che bên 117 theo hướng chiều rộng xe. Thanh chống màn 101 kéo dài về phía trên nắp che bên 117 từ phía trong nắp che bên 117 qua rãnh cắt hoặc lỗ này.

Theo tiêu chuẩn cơ bản của xe máy 10, các nắp che bên mà khác với các nắp che bên 117 được gắn trên xe máy 10. Các rãnh cắt hoặc các lỗ mà được tạo trong các nắp che bên 117 không được tạo trong các nắp che bên khác này. Nghĩa là, các nắp che bên trái và phải 117, 117 là các phần mà được gắn một cách tùy ý, và được sử dụng như các phần chuyên dụng cho cụm màn 110.

Fig.19 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện trạng thái trong đó nắp che tay lái 53 và các phần quanh nắp che tay lái 53 được tháo ra khỏi kết cấu thể hiện trên Fig.17.

Hai giá đỡ màn trái và phải 83, 83 được cố định với tay lái 27. Các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 lần lượt được ghép bằng cách hàn với các vùng ở lân cận các phần đầu trên trái và phải của phần phân nhánh dạng chữ Y 27a của tay lái 27.

Tương đối với các thanh chống màn trái và phải 101, 101, các phần đầu dưới của các phần đường kính lớn 101c của các thanh chống màn 101, 101 được lắp vào trong các phần rỗng của các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 tạo trong dạng hình trụ từ bên trên.

Như thấy trên hình chiếu chính, các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 được gắn sao cho các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 kéo dài liên tục tới phần phân nhánh dạng chữ Y 27a của tay lái 27. Ngoài ra, các thanh chống màn trái và phải 101, 101 được gắn sao cho các thanh chống màn trái và phải 101, 101 kéo dài liên tục tới các giá đỡ màn trái và phải 83, 83.

Các bề mặt đầu 83a tạo trên các đầu trên tương ứng của các giá đỡ màn 83, 83 được che bởi các nắp che bên 117 (xem Fig.18) của nắp che tay lái 53 (xem Fig.16) từ bên trên khiến cho các giá đỡ màn 83, 83 không bị lộ ra bên ngoài.

Các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 và cụm màn 110 (xem Fig.16) được đỡ bởi các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 tạo thành cơ cấu chắn 87.

Như được mô tả trên đây, giá đỡ màn 83 là chi tiết hình trụ có đơn giản dạng trong đó một đầu của giá đỡ màn 83 được ghép với tay lái 27 và thanh chống màn 101 được lắp vào trong giá đỡ màn 83 từ đầu kia của giá đỡ màn 83. Nhờ đó, chi phí của giá đỡ màn 83 có thể được giảm và việc lắp ráp cụm màn 110 (xem Fig.16) có thể được thực hiện dễ dàng.

Cơ cấu khóa (không được thể hiện trên hình vẽ) mà ngăn ngừa sự quay của thanh chống màn 101 quanh trục tương đối với giá đỡ màn 83 và ngăn không cho thanh chống màn 101 bị tháo ra khỏi giá đỡ màn 83 được trang bị với giá đỡ màn 83 và thanh chống màn 101. Cơ cấu khóa này được mô tả chi tiết có dựa vào Fig.20 và Fig.21.

Fig.20A và Fig.20B là các hình vẽ minh họa thể hiện trạng thái ghép giữa giá đỡ màn 83 gắn ở bên trái tay lái 27 và thanh chống màn 101. Fig.20A là hình vẽ thể hiện giá đỡ màn 83 và thanh chống màn 101 khi quan sát từ phía trước nghiêng bên phải của xe, và Fig.20B là hình vẽ

phóng to của phần chính của kết cấu thể hiện trên Fig.20A.

Như được thể hiện trên Fig.20A, giá đỡ màn 83 là chi tiết hình trụ trong đó phần cong 83b mà kéo dài về phía trước và đi lên từ phần trước của phần phân nhánh dạng chữ Y 27a của tay lái 27 theo cách uốn cong, và phần thẳng 83c mà kéo dài theo cách thẳng đi lên từ đầu trên của phần cong 83b được tạo liền khối với nhau.

Tay lái 27 được ghép với phần đầu dưới của phần cong 83b, và phần đầu dưới của thanh chống màn 101 được lắp vào trong phần thẳng 83c.

Như được thể hiện trên Fig.20B, giá đỡ màn 83 được đỡ bởi tấm gia cường 84 hàn với tay lái 27. Một đầu của tấm gia cường 84 được ghép với phần phân nhánh dạng chữ Y 27a của tay lái 27 bằng cách hàn, và đầu kia của tấm gia cường 84 được ghép với bề mặt theo chu vi ngoài của phần cong 83b của giá đỡ màn 83. Giá đỡ màn 83 được gia cường bằng tấm gia cường 84 này.

Cơ cấu khóa 86 mà ngăn cản sự quay của thanh chống màn 101 và sự tháo của thanh chống màn 101 được trang bị với giá đỡ màn 83 và thanh chống màn 101.

Cơ cấu khóa 86 được tạo gồm: chốt khóa 91 mà được gắn trên phần thẳng 83c của giá đỡ màn 83; và rãnh khóa 101p mà được tạo trên bề mặt theo chu vi ngoài của phần đầu dưới của phần đường kính lớn 101c của thanh chống màn 101 và gài được với chốt khóa 91.

Chốt khóa 91 được tạo kết cấu để hơi nhô ra từ bề mặt của phần thẳng 83c của giá đỡ màn 83 ở phía trong theo hướng chiều rộng xe và kéo dài gần như theo hướng chiều rộng xe. Bằng cách trang bị chốt khóa 91 ở phía trong giá đỡ màn 83 theo hướng chiều rộng xe theo cách này, chốt khóa 91 khó bị nhận ra bằng mắt và do đó, hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện.

Các hình vẽ từ Fig.21A tới Fig.21C là các hình vẽ minh họa để mô

tả cơ cấu khóa 86. Fig.21A là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện cơ cấu khóa 86, và Fig.21B là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện rãnh khóa 101p của thanh chống màn 101, và Fig.21C là hình vẽ mặt cắt theo đường C-C trên Fig.21A.

Fig.21A thể hiện trạng thái trong đó phần đường kính lớn 101c của thanh chống màn 101 được lắp vào trong phần thẳng 83c của giá đỡ màn 83 có dạng hình trụ.

Chốt khóa 91 được cố định với phần thẳng 83c của giá đỡ màn 83 sao cho chốt khóa 91 được bố trí vuông góc với hướng dọc của phần thẳng 83c và xuyên qua phần thẳng 83c theo hướng vuông góc với bề mặt giấy mà Fig.21A được mô tả trên đó.

Rãnh khóa 101p có dạng chữ L khi nhìn trên hình chiếu chính được tạo trên phần đầu dưới của phần đường kính lớn 101c của thanh chống màn 101. Fig.21A thể hiện trạng thái trong đó chốt khóa 91 và rãnh khóa 101p gài với nhau. Ở trạng thái này, việc tháo thanh chống màn 101 ra khỏi giá đỡ màn 83 được ngăn cản, và sự quay của thanh chống màn 101 theo một hướng quanh trục (sự quay theo hướng R được biểu thị bởi mũi tên trên hình vẽ) được giới hạn.

Hướng R nêu trên trùng với, ví dụ, hướng quay mà các bề mặt đầu tương ứng của phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g của thanh chống màn 101 thể hiện trên Fig.18 quay để thay đổi hướng của nó từ phía trước ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Trạng thái khóa của cơ cấu khóa 86 thể hiện trên Fig.21A là trạng thái trong đó phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g thể hiện trên Fig.18 được hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phía trước một góc θ .

Như được thể hiện trên Fig.21B, trong thanh chống màn 101, rãnh khóa 101p được tạo trên phần đầu dưới của phần đường kính lớn 101c. Rãnh khóa 101p được tạo gồm: khe theo chiều dọc 101r mà kéo dài từ bề

mặt đầu 101q của phần đường kính lớn 101c theo hướng dọc của phần đường kính lớn 101c; và khe theo chiều ngang 101s mà kéo dài từ đầu trên của khe theo chiều dọc 101r theo hướng chu vi và nối thông với khe theo chiều dọc 101r.

Phần đầu xa của khe theo chiều ngang 101s được tạo thành dạng cung nhô. Khe theo chiều dọc 101r và khe theo chiều ngang 101s có cùng chiều rộng, và chiều rộng này được chọn lớn hơn đường kính ngoài của chốt khóa 91 (xem Fig.2A).

Cạnh vát 101u được tạo trên phần góc giữa bề mặt theo chu vi ngoài 101t và bề mặt đầu 101q của phần đường kính lớn 101c.

Như được thể hiện trên Fig.21C, phần rỗng 83d có đường kính trong D1 được tạo trong toàn bộ giá đỡ màn 83. Trong phần rỗng 83d của phần thẳng 83c, lỗ đường kính lớn 83e có đường kính trong D2 lớn hơn đường kính trong D1 được tạo trong phần đầu trên của phần rỗng 83d. Phần đường kính lớn 101c của thanh chống màn 101 được lắp vào trong lỗ đường kính lớn 83e.

Lỗ đường kính lớn 83e được tạo gồm: lỗ thẳng 83f kéo dài theo cách thẳng theo chiều dọc; và phần côn dạng bao 83g kéo dài từ đầu dưới của lỗ thẳng 83f sao cho phần côn dạng bao 83g này được làm côn xuống.

Bề mặt theo chu vi ngoài 101t của thanh chống màn 101 được khớp vào trong lỗ thẳng 83f bằng cách khớp lỏng, và cạnh vát 101u của thanh chống màn 101 được khớp chặt lên phần côn dạng bao 83g. Theo cách này, phần côn dạng bao 83g và cạnh vát 101u tạo thành kết cấu chặn mà giới hạn độ cao lắp của thanh chống màn 101.

Lỗ thông 83h mà nối thông với bên trong lỗ đường kính lớn 83e được tạo trong phần thẳng 83c của giá đỡ màn 83, và chốt khóa 91 được đẩy vào trong lỗ thông 83h sao cho chốt khóa 91 nhô vào trong lỗ đường kính lớn 83e, và gài được với rãnh khóa 101p tạo trên thanh chống màn 101.

Trên Fig.21A và Fig.21B, trong trạng thái ở đó rãnh khóa 101p gài với chốt khóa 91, mép của khe theo chiều ngang 101s được đưa vào tiếp xúc với chốt khóa 91 và do đó, phần đường kính lớn 101c không thể được rút ra khỏi phần thẳng 83c. Nhờ đó, khi thanh chống màn 101 được quay theo hướng đối diện với the hướng R, mép của khe theo chiều dọc 101r tạo trên thanh chống màn 101 được đưa vào tiếp xúc với bề mặt theo chu vi ngoài của chốt khóa 91. Ở trạng thái này, phần đường kính lớn 101c có thể được rút ra khỏi phần thẳng 83c.

Cách lắp ráp cụm màn 110 nêu trên được mô tả.

Fig.22 là hình vẽ vận hành thể hiện cách lắp ráp cụm màn 110 theo phương án thực hiện thứ tư.

Khi lắp ráp cụm màn 110 có tiêu chuẩn tùy chọn với xe máy mà màn rộng 66 không được gắn trên đó, đầu tiên, hai nắp che bên trái và phải có tiêu chuẩn cơ bản được tháo ra khỏi nắp che trên gắn trên phần trên của nắp che tay lái. Sau đó, trên Fig.22, các phần đường kính lớn 101c của các thanh chống màn 101 được lắp vào trong các phần thẳng 83c, 83c của các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 qua các phần hở trái và phải 128, 128 (xem Fig.24) tạo sau khi nắp che bên được tháo ra như được biểu thị bởi mũi tên A. Ở giai đoạn thao tác này, các thanh chống màn tương ứng 101 được quay quanh các trục và các cơ cấu khóa trái và phải 86 (xem Fig.21) được khóa.

Sau đó, các phần gắn 66a gắn trên màn chắn gió 66 (cụ thể hơn, phần của các phần gắn 66a ở phía bề mặt sau của màn chắn gió 66) được đưa vào tiếp xúc với phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g của mỗi một trong số các thanh chống màn trái và phải 101, 101 như được biểu thị bởi mũi tên B.

Phần gắn 66a được tạo gồm: lỗ thông tạo trong màn chắn gió 66; và vòng đệm làm bằng cao su 143 có lỗ lắp bulông 143a ở phần giữa và khớp vào trong lỗ thông tạo trong màn chắn gió 66.

Sau đó, các bulông 102 (xem Fig.16) được làm cho đi qua các lỗ lắp bulông 143a tạo trong các vòng đệm tương ứng 143, và các phần đầu xa của các bulông 102 lần lượt được vặn ren vào trong các lỗ có ren 101j tạo trong các phần bắt chặt bên dưới 101f và các phần bắt chặt bên trên 101g.

Cuối cùng, hai nắp che bên trái và phải 117, 117 có tiêu chuẩn tùy chọn (xem Fig.18) được gắn lên phần trên của nắp che tay lái 53 (xem Fig.18). Nhờ sự vận hành này, việc lắp ráp cụm màn 110 được hoàn thành.

Các phần hình trụ trái và phải 133b, 133b được bố trí trong dạng hình chữ V ngược như thấy trên hình chiếu chính và cơ cấu khóa 86 được gắn trên các phần hình trụ trái và phải 133b, 133b này và do đó, không có khả năng rằng các phần đường kính nhỏ đầu dưới 101h, 101h của các thanh chống màn trái và phải 101, 101 bị tháo ra khỏi các phần hình trụ trái và phải 133b, 133b khiến cho cụm màn 110 được đỡ một cách chắc chắn.

Giá đỡ màn 83 được định vị bên dưới nắp che bên 117 và do đó, có thể cải thiện hình dạng bên ngoài.

Như đã được mô tả có dựa vào Fig.16 và Fig.19, trong cơ cấu chắn 87 hoặc xe máy 10 bao gồm: các giá đỡ màn 83, 83 mà tạo thành hai các giá trái và phải cố định với xe máy 10 (xem Fig.16) mà tạo thành xe; các thanh chống màn 101, 101 mà tạo thành hai thanh chống trái và phải được tạo kết cấu để được ghép với các giá đỡ màn trái và phải 83, 83; và màn chắn gió 66 cố định với các thanh chống màn trái và phải 101, 101, các thanh chống màn trái và phải 101, 101 và các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 được ghép với nhau bằng cách lắp hoặc một trong số các thanh chống màn trái và phải 101, 101 hoặc các giá đỡ màn trái và phải 83, 83 vào trong phần đối xứng tương ứng của các thanh chống màn trái và phải 101, 101 hoặc các giá đỡ màn trái và phải 83, 83, và các thanh chống màn trái và phải 101, 101 được đỡ trong dạng hình chữ V ngược như thấy trên hình

chiều chính bởi các giá đỡ màn trái và phải 83, 83.

Với kết cấu này, chỉ bằng cách lắp các thanh chống màn 101, 101 vào trong các giá đỡ màn 83, 83 và cố định màn chắn gió 66 với các thanh chống màn 101, 101, có thể ngăn không cho các thanh chống màn 101, 101 bị tháo ra khỏi các giá đỡ màn 83, 83. Nhờ đó, không cần thiết phải tạo kết cấu riêng để cố định thanh chống màn 101 với giá đỡ màn 83, và các chi tiết riêng để cố định thanh chống màn 101 với giá đỡ màn 83. Thêm nữa, kết cấu này là đơn giản và do đó, màn chắn gió 66 có thể được gắn tháo ra được một cách dễ dàng.

Như được thể hiện trên Fig.16 và Fig.19, thanh chống màn 101 bao gồm phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g mà tạo thành phần cố định màn mà màn chắn gió 66 được cố định vào đó, và phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g được bố trí sao cho các bề mặt đầu trước mà tạo thành các đầu trước của phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g được hướng sang bên (hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe) tương đối với phía trước (phía trước của xe) của màn chắn gió 66. Nhờ đó, không có khả năng rằng phạm vi quan sát bị cản trở bởi phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g và do đó, phạm vi quan sát qua màn chắn gió 66 có thể được đảm bảo và, đồng thời, màn chắn gió 66 có thể được đỡ một cách chắc chắn theo hướng chiều dọc xe và theo hướng chiều rộng xe.

Như được thể hiện trên Fig.20 và Fig.21, thanh chống màn 101 và giá đỡ màn 83 bao gồm cơ cấu khóa 86 mà hạn chế chuyển động của thanh chống màn 101 hoặc giá đỡ màn 83 theo hướng mà thanh chống màn 101 hoặc giá đỡ màn 83 được lắp và tháo. Nhờ đó, có thể ngăn không cho thanh chống màn 101 bị tháo ra khỏi giá đỡ màn 83 một cách hiệu quả hơn nữa bởi cơ cấu khóa 86.

Như được thể hiện trên Fig.20, giá đỡ màn 83 được tạo trong dạng hình trụ để cho phép lắp thanh chống màn 101 vào trong giá đỡ màn 83, và

được đỡ bởi tấm gia cường 84 mà tạo thành tấm bên kéo dài từ phía thân xe (cụ thể hơn, tay lái 27) của xe máy 150 (xem Fig.23). Do đó, độ bền và độ cứng vững của giá đỡ màn 83 có thể được tăng bằng cách đỡ giá đỡ màn 83 bằng tấm gia cường 84 và do đó, màn chắn gió 66 (xem Fig.16) có thể được đỡ một cách chắc chắn.

Như được thể hiện trên Fig.18 và Fig.19, xe máy 10 còn bao gồm nắp che tay lái 53 tạo thành nắp che thân xe mà che các giá đỡ màn trái và phải 83, 83. Nắp che tay lái 53 bao gồm: hai phần hở trái và phải 128, 128 mà cho phép lắp các thanh chống màn 101 qua đó; và các nắp che bên 117, 117 mà tạo thành hai nắp che phụ mà đóng kín các phần hở 128, 128. Nhờ đó, bằng cách tháo các nắp che bên 117, 117, màn chắn gió 66 có thể được gỡ tháo ra được một cách dễ dàng qua các phần hở 128, 128.

Phương án thực hiện thứ năm

Fig.23 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện xe máy 150 trang bị cơ cấu chắn 127 theo phương án thực hiện thứ năm. Fig.23 là cũng hình chiếu chính thể hiện trạng thái trong đó Đèn đầu xe 65 (xem Fig.17) và nắp che tay lái trước 121 (xem Fig.17) được tháo ra. Fig.24 là hình vẽ phóng to của phần chính thể hiện trên Fig.23. Fig.24 thể hiện trạng thái trong đó nắp che trước 51 (xem Fig.1) cũng được tháo ra. Tương đối với phương án thực hiện thứ năm, các phần kết cấu giống với các phần kết cấu của phương án thực hiện thứ tư được gán các ký hiệu tương tự, và việc mô tả chi tiết các phần kết cấu của phương án thực hiện thứ năm được bỏ qua.

Như được thể hiện trên Fig.23, nắp che tay lái 53 có kết cấu chia đôi (xem Fig.17) và được tạo gồm nắp che tay lái trước 121 và nắp che tay lái sau 122.

Hai phần đỡ màn trái và phải 120 gắn trên tay lái 27 dùng để đỡ cụm màn 110 (xem Fig.16) được bố trí ở phía trước công tơ mét 113.

Phần đỡ màn 120 được tạo gồm các đế 125 và các giá đỡ màn 133. Các thanh chống màn trái và phải 101, 101 được đỡ bởi các giá đỡ màn trái

và phải 133, 133 trong dạng hình chữ V ngược khi nhìn trên hình chiếu chính.

Trên hình vẽ này, ký hiệu 118 biểu thị xi lanh chính trái mà sinh ra áp suất thủy lực bằng cách vận hành tay phanh bánh xe sau 107, và ký hiệu 119 biểu thị xi lanh chính phải mà sinh ra áp suất thủy lực bằng cách vận hành tay phanh bánh xe trước 108.

Như được thể hiện trên Fig.24, hai đế trái và phải 125, 125 được cố định với tay lái 27 nối với đầu trên của ống lái 26 (cụ thể hơn, một phần của tay lái 27 ở lân cận phần phân nhánh dạng chữ Y 27a) bằng cách hàn, và cơ cấu chắn 127 được cố định với các đế 125, 125 này.

Cơ cấu chắn 127 được tạo gồm: các giá đỡ màn trái và phải 133, 133 lần lượt gắn trên các đế trái và phải 125, 125 bằng các bulông 131; và cụm màn 110 đỡ bởi các giá đỡ màn trái và phải 133, 133.

Đế 125 là thân liền khối được tạo gồm: phần chân 125a ghép với tay lái 27 bằng cách hàn; và thành đế 125b được tạo liền khối với phần đầu trên của phần chân 125a.

Phần chân 125a kéo dài dọc theo tay lái 27 nghiêng hướng ra ngoài và đi lên theo hướng chiều rộng xe. Thành đế 125b có bề mặt trên phẳng 125c có dạng hình chữ nhật và kéo dài về phía sau và đi lên. Bề mặt trên 125c được bố trí sao cho phần đầu của bề mặt trên 125c ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe được định vị bên dưới phần đầu của bề mặt trên 125c ở phía trong theo hướng chiều rộng xe.

Tay lái 27 được bố trí đằng sau các thành đế trái và phải 125b, 125b và liền kề với các thành đế trái và phải 125b, 125b này.

Giá đỡ màn 133 được tạo gồm: thành cố định 133a mà được bắt chặt với đế thành 125b của đế 125 bằng các bulông 131; phần hình trụ 133b mà có một bề mặt đầu của nó ghép với bề mặt trên của thành cố định 133a bằng cách hàn; và phần thành bên 133c mà kéo dài đi lên theo cách liền khối từ một bên của thành cố định 133a ở bên ngoài ngoài theo hướng

chiều rộng xe và được ghép với bề mặt theo chu vi ngoài của phần hình trụ 133b bằng cách hàn.

Thành cổ định 133a có dạng tấm phẳng và biên dạng của thành cổ định 133a được tạo trong dạng gần như hình chữ nhật. Bề mặt dưới của thành cổ định 133a kéo dài về phía sau và đi lên trong khi tiếp xúc với bề mặt trên 125c của thành đế 125b. Ngoài ra, thành cổ định 133a được bố trí sao cho phần đầu của thành cổ định 133a ở bên ngoài theo hướng chiều rộng xe được định vị bên dưới phần đầu của thành cổ định 133a ở bên trong theo hướng chiều rộng xe.

Tay lái 27 được bố trí đằng sau các thành cổ định trái và phải 133a, 133a và liền kề với các thành cổ định trái và phải 133a, 133a này.

Phần hình trụ 133b được tạo gồm ống thẳng. Trên hình chiếu chính, phần hình trụ 133b được làm nghiêng để phần hình trụ 133b này được định vị dần ra bên ngoài nhiều hơn theo hướng chiều rộng xe khi phần hình trụ 133b kéo dài về phía đầu trên từ đầu dưới của phần hình trụ 133b. Nghĩa là, các phần hình trụ trái và phải 133b, 133b được bố trí trong dạng hình chữ V ngược khi nhìn trên hình chiếu chính. Phần thành bên 133c là phần mà dần kéo dài đi lên khi phần thành bên 133c kéo dài về phía sau từ đầu trước 133d của nó. Mép sau dạng thẳng 133e kéo dài dọc theo phần hình trụ 133b, và mép sau 133e được ghép với bề mặt theo chu vi ngoài của phần hình trụ 133b bằng cách hàn.

Bằng cách tạo phần thành bên 133c như được mô tả trên đây, cả bề mặt đầu lẫn bề mặt theo chu vi ngoài của phần hình trụ 133b có thể được hàn và nhờ đó, phần hình trụ 133b có thể được cố định một cách chắc chắn với thành cổ định 133a và phần thành bên 133c. Ngoài ra, thành cổ định 133a được làm nghiêng về phía trước và đi xuống và phần hình trụ 133b được làm nghiêng về phía sau và nhờ đó, toàn bộ chiều dài của phần hình trụ 133b có thể được tăng một cách chắc chắn. Nhờ đó, chiều dài lắp mà thanh chống màn 101 được lắp vào trong phần hình trụ 133b có thể được

tăng và do đó, thanh chống màn 101 có thể được đỡ một cách chắc chắn bằng giá đỡ màn 133.

Phần đường kính lớn 101c của thanh chống màn 101 được tạo có đường kính hơi nhỏ hơn đường kính trong của phần rỗng 133f tạo trong phần hình trụ 133b, và phần đường kính lớn 101c được lắp vào trong phần rỗng 133f. Cơ cấu khóa 86 (xem Fig.21A) được tạo với phần đường kính lớn 101c và phần hình trụ 133b. Sự gài khớp giữa phần đường kính lớn 101c và phần hình trụ 133b và cơ cấu khóa 86 là giống với sự gài khớp giữa phần đường kính lớn 101c và phần hình trụ 133b và cơ cấu khóa 86 theo phương án thực hiện thứ tư được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.21A tới Fig.21C.

Thanh chống màn 101 nêu trên và giá đỡ màn 133 có thể không được trang bị kết cấu dừng quay mà ngăn cản sự quay của thanh chống màn 101 quanh trục và kết cấu ngăn chặn tháo.

Điều này là vì, khi gắn màn chắn gió 66 (xem Fig.16) trên các thanh chống màn trái và phải 101, 101, phần bắt chặt bên dưới 101f và phần bắt chặt bên trên 101g có thể được căn thẳng dễ dàng với vị trí bắt chặt của màn chắn gió 66 bằng cách quay thanh chống màn 101 lắp trong phần hình trụ 133b quanh trục. Với kết cấu đơn giản này, chi phí có thể được giảm và thời gian vận hành có thể được rút ngắn.

Khi hai nắp che bên 117, 117 của nắp che tay lái 53 được tháo ra (xem Fig.18), hai phần hở 128, 128 được tạo trên cả hai bên của nắp che giữa 116. Các thanh chống màn trái và phải 101, 101 có thể được lắp vào trong hoặc tháo ra khỏi các phần hình trụ 133b, 133b của các giá đỡ màn trái và phải 133, 133 từ bên trên qua hai phần hở 128, 128.

Trên các hình vẽ, ký hiệu 113a biểu thị bề mặt sau của công tơ mét 113, ký hiệu 135 biểu thị bộ dây dẫn sử dụng trong công tơ mét dùng để truyền điện và các tín hiệu tới công tơ mét 113, và 136 biểu thị đầu nối lắp với phần đầu của bộ dây dẫn 135 và nối với công tơ mét 113.

Fig.25 là hình vẽ mặt cắt của nắp che tay lái 53 ở cùng vị trí với đường XXV-XXV trên Fig.16.

Các phần đỡ màn trái và phải 120, 120 mỗi một trong số chúng được tạo gồm đế 125 và giá đỡ màn 133 được bố trí đối xứng trái và phải tương đối với đường tâm thân xe 140 mà kéo dài theo chiều dọc trong khi đi qua tâm của thân xe theo hướng chiều rộng xe.

Thành cố định 133a, 133a của các giá đỡ màn trái và phải 133, 133 và các thành đế 125b, 125b của các đế trái và phải 125, 125 được bố trí trong dạng chữ V dần mở rộng về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe khi các thành cố định 133a, 133a và các thành đế 125b, 125b kéo dài về phía trước xe máy.

Đèn pha 65 được bố trí giữa các phần đỡ màn trái và phải 120, 120 và ở phía trước xe máy sao cho đèn pha 65 được bố trí liền kề với các phần đỡ màn trái và phải 120, 120. Thành sau 65a của đèn pha 65 được định vị giữa các phần đỡ màn trái và phải 120, 120. Các phần đỡ màn trái và phải 120, 120 được bố trí dọc theo các hình dạng của cả hai phần bên của thành sau 65a.

Theo cách này, bằng cách bố trí các phần đỡ màn trái và phải 120, 120 trong dạng chữ V như được thấy trên hình chiếu bằng, đèn pha 65 có thể được bố trí theo cách gọn trong khoảng trống 141 bố trí ở phía trước các phần đỡ màn trái và phải 120, 120 theo chiều dọc của xe máy bao gồm vùng giữa các phần đỡ màn trái và phải 120, 120. Nhờ đó, chiều rộng của nắp che tay lái 53 theo chiều dọc có thể được giảm thêm nữa và do đó, phần trước của thân xe có thể được làm thon nhỏ xuống.

Đằng sau các phần đỡ màn trái và phải 120, 120, công tơ mét 113 và đầu nối 136 của bộ dây dẫn 135 nối với công tơ mét 113 (xem Fig.20) được bố trí.

Bên ngoài các phần đỡ màn trái và phải 120, 120 theo hướng chiều rộng xe, xi lanh chính trái 118 được bố trí ở bên trái liền kề với phần đỡ

màn trái 120, và xi lanh chính phải 119 được bố trí ở bên phải liền kề với phần đỡ màn phải 120.

Ký hiệu 142 biểu thị các phần gắn gương dùng cho các gương chiếu hậu 104 (xem Fig.16). Các gương chiếu hậu 104 được bố trí trên phía tay lái 27 (xem Fig.16) sao cho các gương chiếu hậu 104 lần lượt được bố trí liền kề với bên ngoài xi lanh chính trái 118 và xi lanh chính phải 119 theo hướng chiều rộng xe.

Cách lắp ráp cụm màn 110 nêu trên được mô tả dưới đây.

Fig.26 là hình vẽ vận hành thể hiện cách lắp ráp cụm màn 110 theo phương án thực hiện thứ năm.

Theo cách tương tự với trường hợp theo phương án thực hiện thứ tư mô tả có dựa vào Fig.22, nắp che bên của nắp che tay lái được tháo ra. Sau đó, các phần đường kính lớn 101c của các thanh chống màn tương ứng 101 được lắp vào trong các phần hình trụ 133b, 133b của các giá đỡ màn trái và phải 133, 133 như được biểu thị bởi mũi tên C.

Sau đó, các phần gắn 66a tạo trên màn chắn gió 66 (cụ thể hơn, các phần của các phần gắn 66a ở phía bề mặt sau của màn chắn gió 66) được đưa vào tiếp xúc với các phần bắt chặt bên dưới 101f và các phần bắt chặt bên trên 101g của các thanh chống màn trái và phải tương ứng 101, 101 như được biểu thị bởi mũi tên D.

Sau đó, các bulông 102 (xem Fig.16) được làm cho đi qua các lỗ lắp bulông 143a tạo trong các vòng đệm tương ứng 143, và các phần đầu xa của các bulông 102 được vặn ren vào trong các lỗ có ren 101j tạo lần lượt trong các phần bắt chặt bên dưới 101f và các phần bắt chặt bên trên 101g.

Cuối cùng, hai nắp che bên trái và phải 117, 117 (xem Fig.18) có tiêu chuẩn tùy chọn được gắn trên phần trên của nắp che tay lái 53 (xem Fig.18). Nhờ sự vận hành này, việc lắp ráp cụm màn 110 được hoàn thành.

Các phần hình trụ trái và phải 133b, 133b được bố trí trong dạng

hình chữ V ngược khi nhìn trên hình chiếu chính và cơ cấu khóa 86 được gắn trên các phần hình trụ trái và phải 133b, 133b và do đó, không có khả năng rằng các phần đường kính lớn 101c, 101c của các thanh chống màn trái và phải 101, 101 bị tháo ra khỏi các phần hình trụ trái và phải 133b, 133b khiến cho cụm màn 110 được đỡ một cách chắc chắn.

Giá đỡ màn 133 được định vị bên dưới nắp che bên 117 và do đó, có thể cải thiện hình dạng bên ngoài.

Như được mô tả trên đây có dựa vào Fig.24, giá đỡ màn 133 bao gồm: thành cổ định 133a mà có thể được cố định trên phía xe máy 150 (xem Fig.23) như phần cố định; phần hình trụ 133b mà kéo dài từ thành cổ định 133a và cho phép lắp thanh chống màn 101 qua đó như phần tiếp nhận lắp; và phần thành bên 133c mà kéo dài từ thành cổ định 133a và được ghép với phần hình trụ 133b ở cạnh bên (cạnh ngoài theo hướng chiều rộng xe) của màn chắn gió 66. Nhờ đó, phần hình trụ 133b có thể được đỡ bởi phần thành bên 133c và do đó, độ bền và độ cứng vững của giá đỡ màn 133 có thể được tăng nhờ đó màn chắn gió 66 có thể được đỡ một cách chắc chắn.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.24 và Fig.25, các thành cổ định 133a, 133a của các giá đỡ màn trái và phải 133, 133 được bố trí sao cho dần mở rộng sang bên (bên ngoài theo hướng chiều rộng xe) khi các thành cổ định 133a, 133a kéo dài về phía trước màn chắn gió 66 (xem Fig.16) (phía trước xe) như được thấy trên hình chiếu bằng. Nhờ đó, khoảng trống 141 giữa các giá đỡ màn trái và phải 133, 133 có thể được tăng nhờ đó các phần như đèn pha 65 có thể được bố trí trong khoảng trống 141 một cách dễ dàng và theo cách gọn. Ngoài ra, có thể đỡ một cách chắc chắn màn chắn gió 66 mà tiếp nhận luồng gió từ phía trước xe máy.

Các phương án thực hiện nêu trên chỉ ví dụ một dạng của sáng chế, và có thể thu được các biến thể và các ứng dụng khác nếu muốn mà không

vượt quá ý đồ của sáng chế.

Ví dụ, theo các phương án thực hiện nêu trên, như được mô tả có dựa vào Fig.19 và Fig.21, thanh chống màn 101 được lắp vào trong giá đỡ màn 83 bằng cách chọn đường kính trong D2 của giá đỡ màn 83 lớn hơn đường kính ngoài của thanh chống màn 101. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở dạng này, và giá đỡ màn 83 có thể được lắp vào trong thanh chống màn 101 bằng cách chọn đường kính trong của thanh chống màn 101 lớn hơn đường kính ngoài của giá đỡ màn 83.

Ngoài ra, như được mô tả có dựa vào Fig.21C, phần đường kính lớn 101c của thanh chống màn 101 được tạo trong dạng cột tròn, và phần đường kính lớn 101c được lắp vào trong lỗ đường kính lớn 83e tạo trong phần thẳng 83c của giá đỡ màn 83. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở dạng này, và phần đường kính lớn 101c của thanh chống màn 101 có thể được tạo trong dạng côn dạng bị bao, và lỗ đường kính lớn 83e của phần thẳng 83c có thể được tạo trong dạng côn dạng bao sao cho phần đường kính lớn 101c có dạng côn dạng bị bao được khớp khít trong lỗ đường kính lớn 83e mà không tạo thành khoảng trống bất kỳ ở giữa chúng. Trong trường hợp này, góc nghiêng của thanh chống màn 101 tương đối với đường vuông góc được chọn ở góc mà ngăn không cho các thanh chống màn trái và phải 101, 101 gắn trên màn chắn gió 66 bị tháo ra khỏi các phần thẳng trái và phải 83c, 83c.

Sáng chế không bị giới hạn ở trường hợp trong đó sáng chế được áp dụng cho xe máy 10, và sáng chế cũng áp dụng được với các xe máy kiểu ngồi để chân hai bên bên cạnh xe máy 10. Các xe máy kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm các xe máy nói chung ở đó người lái ngồi trên thân xe theo cách để chân sang hai bên. Nghĩa là, các xe máy kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm không chỉ các xe máy (bao gồm các xe máy đạp trang bị động cơ chính) mà còn bao gồm các xe máy ba bánh và các xe máy bốn bánh mà được phân loại thành ATV (các xe máy địa hình).

Yêu cầu bảo hộ

1. Cơ cấu chắn bao gồm: hai thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) mà được tạo kết cấu để được ghép với các giá (83, 133, 283, 283A, 301) của xe máy (10, 200); và màn chắn gió (66) mà được cố định với các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311), trong đó

các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) và các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) được ghép với nhau bằng cách lắp hoặc một trong số các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) hoặc các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) vào trong phần đối xứng tương ứng của các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) hoặc các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301).

2. Cơ cấu chắn theo điểm 1, trong đó các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) được đỡ trong dạng hình chữ V ngược như nhìn trên hình chiếu chính bởi các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301).

3. Cơ cấu chắn theo điểm 1 hoặc 2, trong đó mỗi thanh chống (101, 201, 201A, 311) bao gồm phần cố định màn (101f, 101g) mà màn chắn gió (66) được cố định vào đó, và phần cố định màn (101f, 101g) được bố trí sao cho đầu trước của phần cố định màn (101f, 101g) được hướng sang bên tương đối với phía trước màn chắn gió (66).

4. Cơ cấu chắn theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 3, trong đó các giá trái và phải (283, 283A, 301) và các thanh chống (201, 201A, 311) lần lượt bao gồm các phần có ren (201h, 288b, 288c, 294b, 296b, 296c, 313b) mà lần lượt ghép theo cách vặn ren với nhau, và hoặc một trong số giá đỡ (283, 283A, 301) hoặc thanh chống (201, 201A, 311) được ghép theo cách

vặn ren với và lắp vào trong phần đối xứng tương ứng của giá đỡ (283, 283A, 301) hoặc thanh chống (201, 201A, 311).

5. Cơ cấu chặn theo điểm 4, trong đó hoặc một trong số các giá trái và phải (283, 283A, 301) hoặc các thanh chống (201, 201A, 311) bao gồm chi tiết cố định (289, 297) mà ngăn không cho nói lỏng mỗi ghép ren giữa các giá trái và phải (283, 283A, 301) và các thanh chống (201, 201A, 311).

6. Cơ cấu chặn theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 3, trong đó các thanh chống (101) và các giá (83, 133) bao gồm cơ cấu khóa (86) mà hạn chế chuyển động các thanh chống (101) hoặc các giá (83, 133) theo hướng mà các thanh chống (101) hoặc các giá (83, 133) được lắp vào hoặc tháo ra.

7. Cơ cấu chặn theo điểm 1, 2, 3 hoặc 6, trong đó mỗi giá (83) được tạo trong dạng hình trụ để cho phép lắp thanh chống (101) vào trong giá (83), và được đỡ bởi tấm bên (133c) mà kéo dài từ phía thân xe của xe máy (10).

8. Cơ cấu chặn theo điểm 1, 2, 3, 6 hoặc 7, trong đó mỗi giá (133) bao gồm: phần cố định (133a) mà được tạo kết cấu để được cố định với phía thân xe của xe máy (10); phần tiếp nhận lắp (133b) mà kéo dài từ phần cố định (133a) và được tạo kết cấu để cho phép lắp thanh chống (101) vào trong phần tiếp nhận lắp (133b); và phần thành bên (133c) mà kéo dài từ phần cố định (133a) và được tạo kết cấu để được ghép với phần tiếp nhận lắp (133b) ở mặt bên của màn chắn gió (66).

9. Cơ cấu chặn theo điểm 8, trong đó các phần cố định (133a) của các giá trái và phải (133) được bố trí sao cho dần mở rộng sang bên khi phần cố định (133a) kéo dài về phía trước màn chắn gió (66) như được thấy trên

hình chiếu bằng.

10. Xe máy bao gồm: hai giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301); hai thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) mà được tạo kết cấu để được ghép với các giá trái và phải (83, 33, 283, 283A, 301); và màn chắn gió (66) mà được cố định với các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311), trong đó

các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) được cố định với các chi tiết đỡ (27, 125) bố trí trên phía thân xe của xe, và các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) và các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) được ghép với nhau bằng cách lắp hoặc một trong số các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) hoặc các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301) vào trong phần đối xứng tương ứng của các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) hoặc các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301).

11. Xe máy theo điểm 10, trong đó các thanh chống trái và phải (101, 201, 201A, 311) được đỡ trong dạng chữ V ngược như nhìn trên hình chiếu chính bởi các giá trái và phải (83, 133, 283, 283A, 301).

12. Xe máy theo điểm 10 hoặc 11, trong đó chi tiết đỡ là tay lái (27) hoặc đế (125) cố định với tay lái (27), và giá (83, 283, 283A, 301) được bố trí trong nắp che tay lái (53) mà được gắn trên tay cầm (27) và che tay cầm (27).

13. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 10 tới 12, trong đó mỗi thanh chống (101, 201, 201A, 311) bao gồm phần cố định màn (101f, 101f) mà màn chắn gió (66) được cố định vào đó, và phần cố định màn (101f, 101f) được bố trí sao cho đầu trước của phần cố định màn (101f,

101f) được hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phía trước theo chiều dọc xe.

14. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 10 tới 13, trong đó các giá trái và phải (283, 283A, 301) và các thanh chống (201, 201A, 311) lần lượt bao gồm các phần có ren (201h, 288b, 288c, 294b, 296b, 296c, 313b) mà được ghép theo cách vặn ren lần lượt với nhau, và hoặc một trong số giá (283, 283A, 301) hoặc thanh chống (201, 201A, 311) được ghép theo cách vặn ren với và lắp vào trong phần đối xứng tương ứng của giá (283, 283A, 301) hoặc thanh chống (201, 201A, 311).

15. Xe máy theo điểm 14, trong đó cả một trong số các giá trái và phải (283, 283A, 301) lẫn các thanh chống (201, 201A, 311) bao gồm chi tiết cố định (289, 297) mà ngăn không cho nối lỏng mỗi ghép ren giữa các giá trái và phải (283, 283A, 301) và các thanh chống (201, 201A, 311).

16. Xe máy theo điểm 10, 11 hoặc 13, trong đó các thanh chống (101) và các giá (83, 133) bao gồm cơ cấu khóa (86) mà hạn chế chuyển động của các thanh chống (101) hoặc các giá (83, 133) theo hướng mà các thanh chống (101) hoặc các giá (83, 133) được lắp vào hoặc tháo ra.

17. Xe máy theo điểm 10, 11, 13 hoặc 16, trong đó mỗi giá (83) được tạo trong dạng hình trụ để cho phép lắp thanh chống (101) vào trong giá (83), và được đỡ bởi tấm bên (84) mà kéo dài từ phía thân xe của xe máy (10).

18. Xe máy theo điểm 10, 11, 13, 16 hoặc 17, trong đó mỗi giá (133) bao gồm: phần cố định (133a) mà được tạo kết cấu để được cố định với phía thân xe của xe máy (10); phần tiếp nhận lắp (133b) mà kéo dài từ phần cố định (133a) và được tạo kết cấu để cho phép lắp thanh chống (101) vào

trong phần tiếp nhận lắp (133b); và phần thành bên (133c) mà kéo dài từ phần cố định (133a) và được tạo kết cấu để được ghép với phần tiếp nhận lắp (133b) ở mặt bên của màn chắn gió (66).

19. Xe máy theo điểm 18, trong đó các phần cố định (133a) của các giá trái và phải (133) được bố trí sao cho dần mở rộng về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe khi các phần cố định (133a) kéo dài về phía trước theo chiều dọc xe như được thấy trên hình chiếu bằng.

20. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 12 tới 19, trong đó nắp che tay lái (53) mà che các giá trái và phải (83, 133) tạo thành nắp che thân xe, và nắp che tay lái (53) bao gồm phần hở (128) mà cho phép lắp thanh chống (101) qua đó, và nắp che phụ (117) mà đóng kín phần hở (128).

FIG. 1

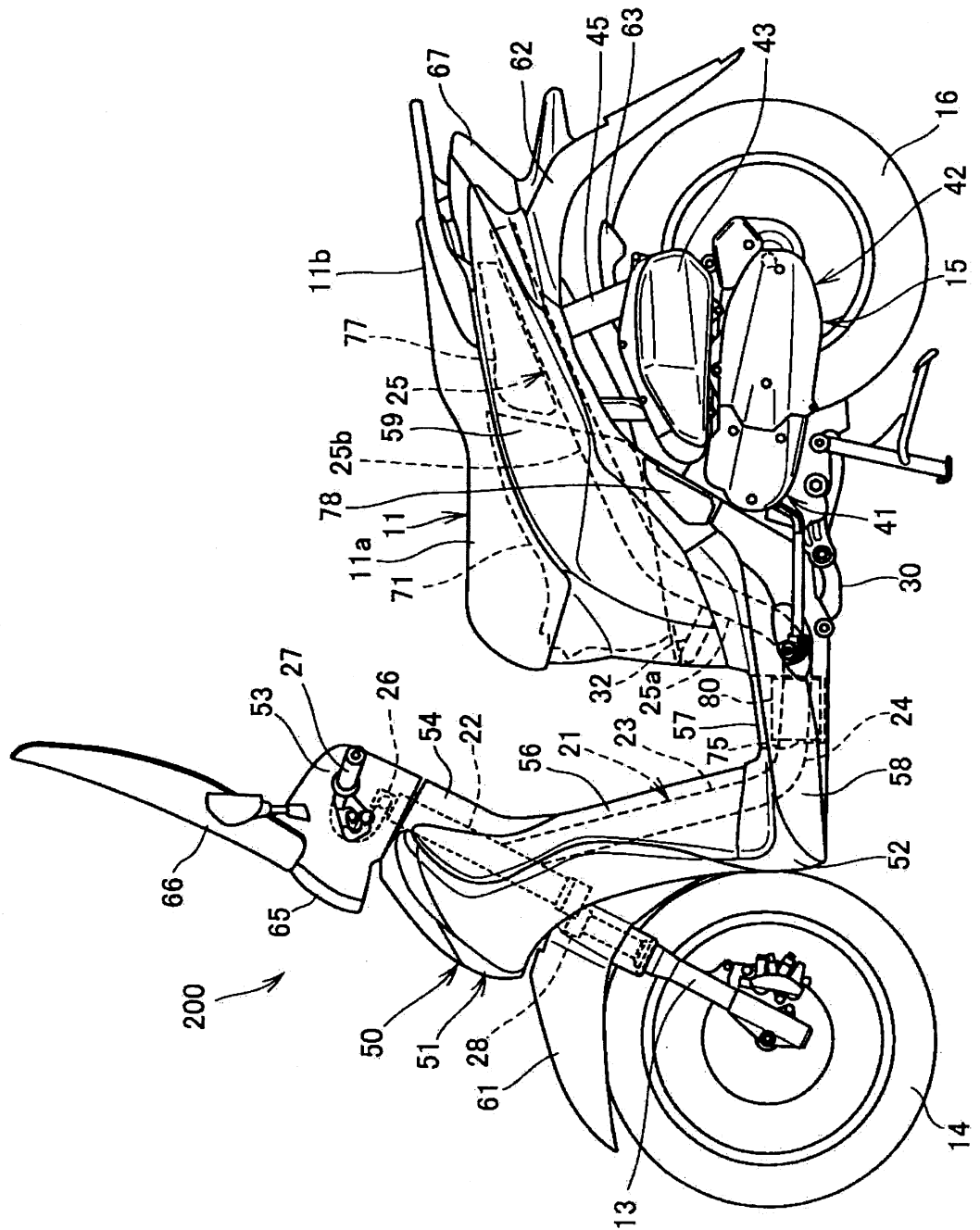


FIG. 2

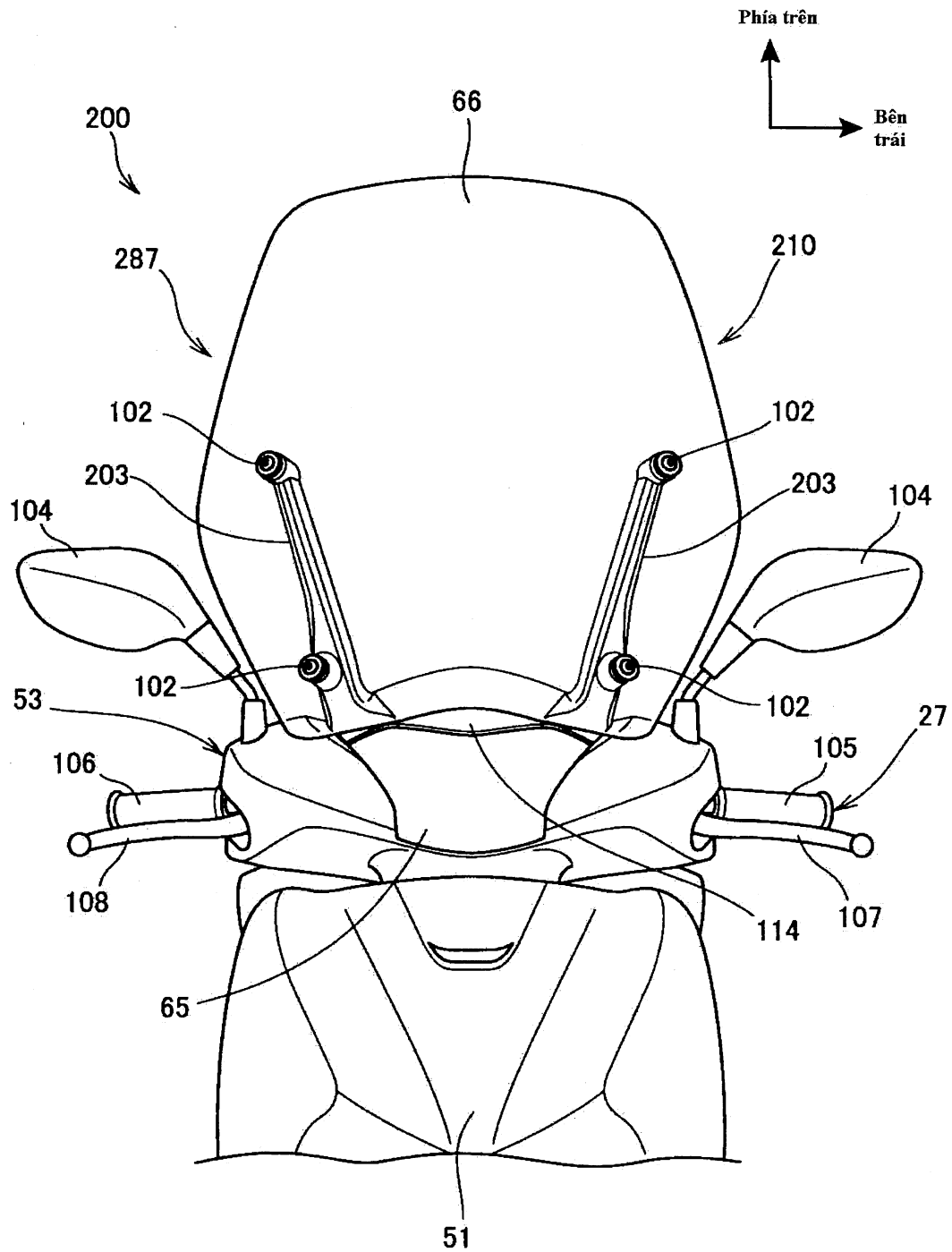


FIG. 3

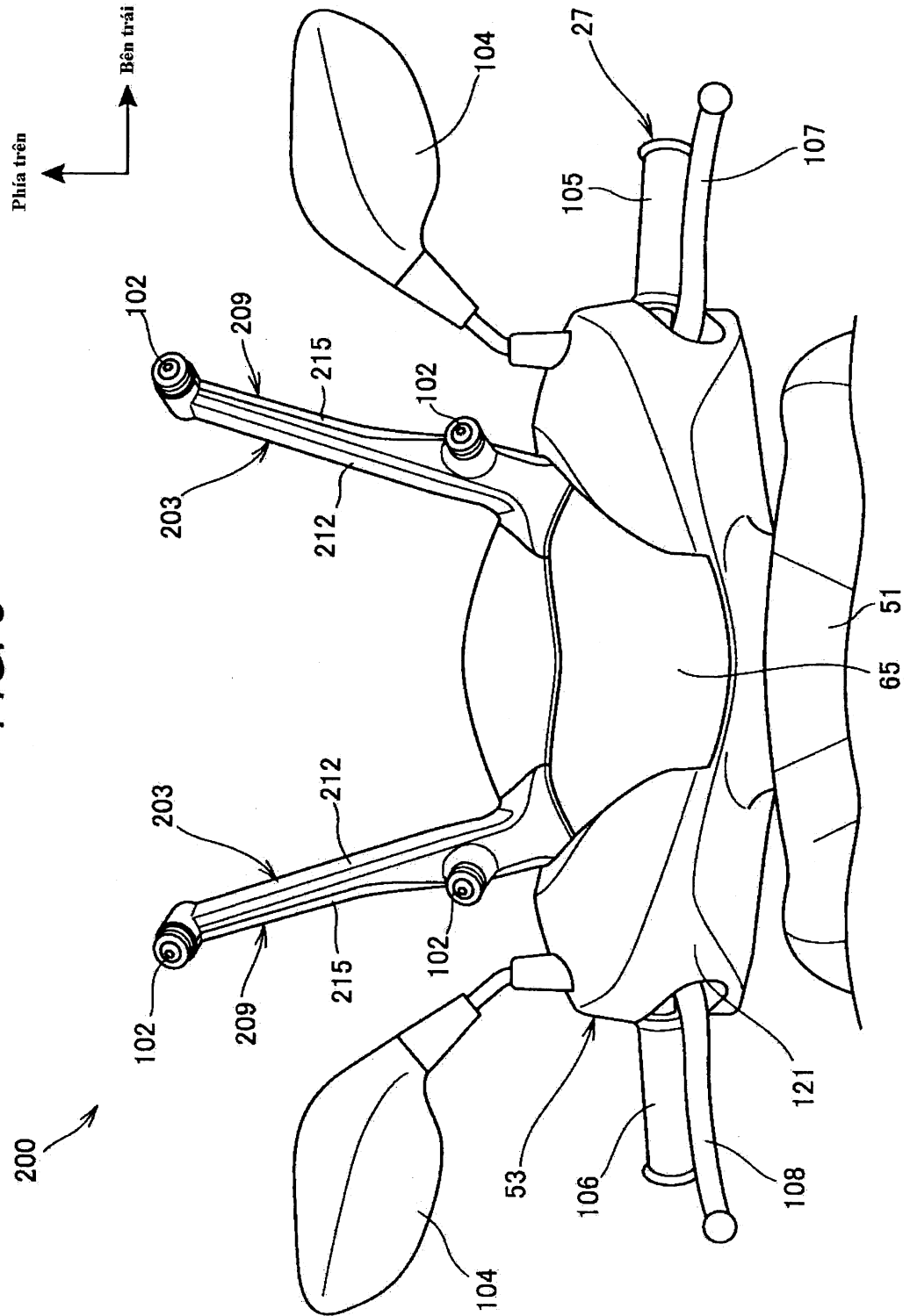


FIG. 4

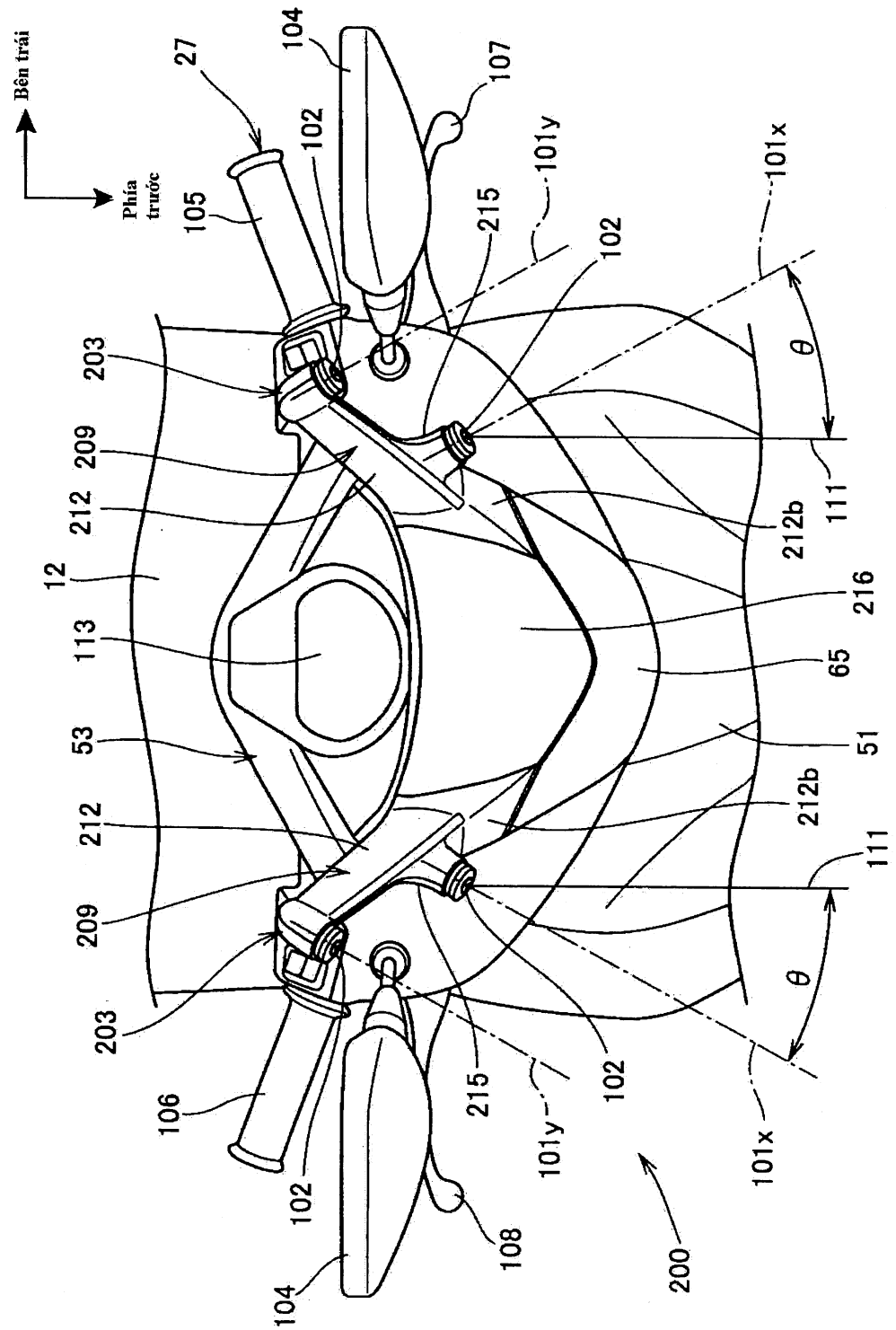


FIG. 5

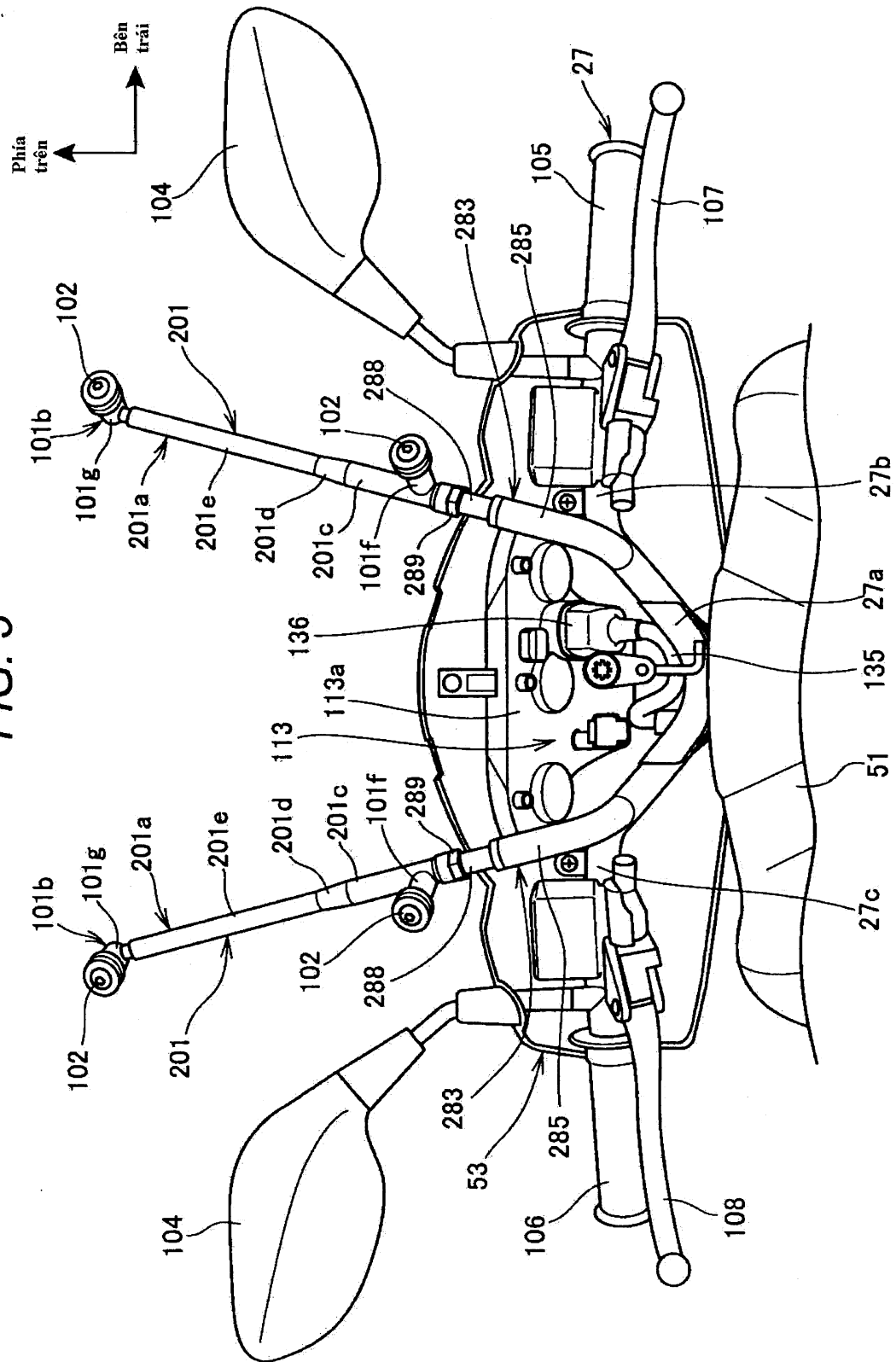


FIG. 6

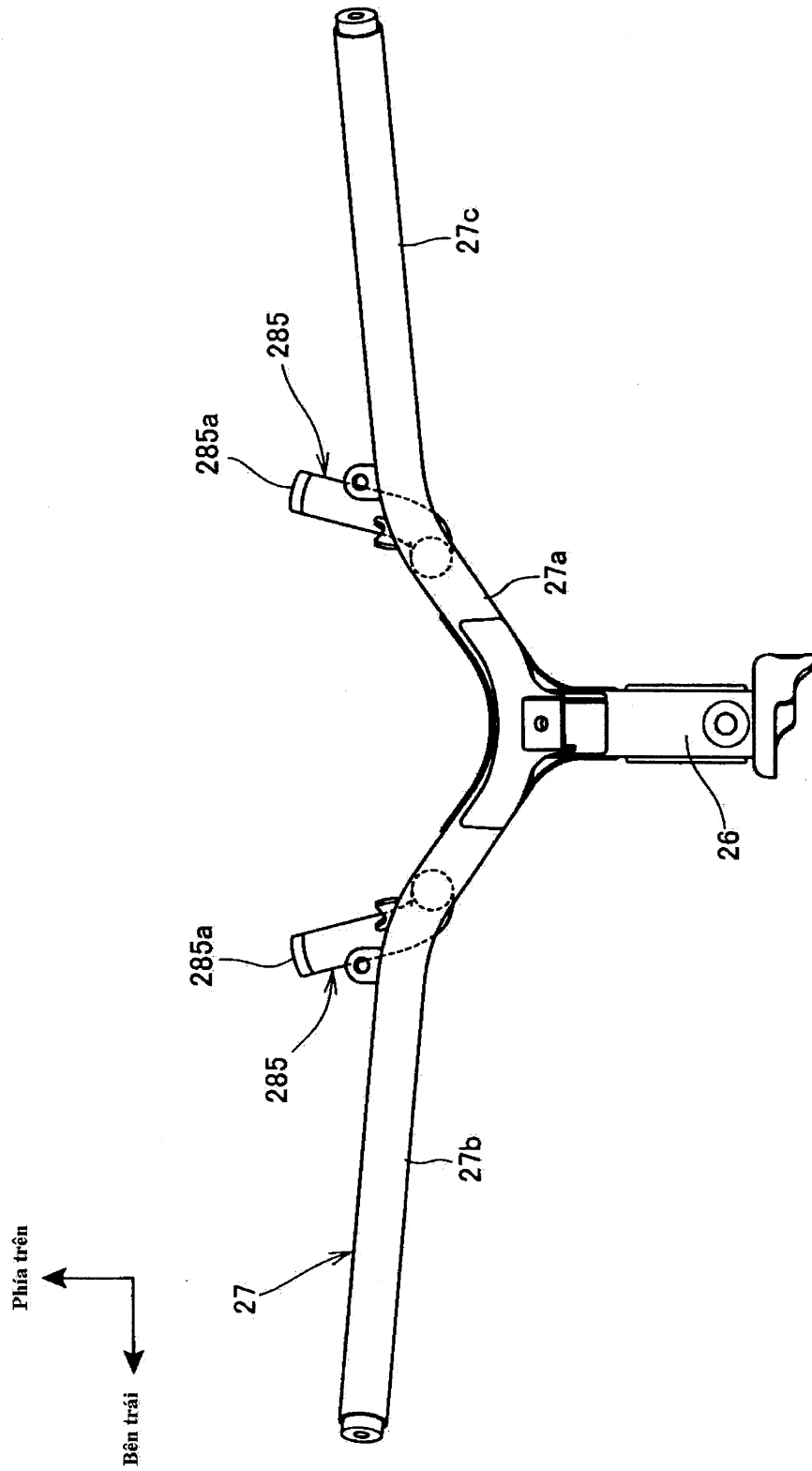


FIG. 7

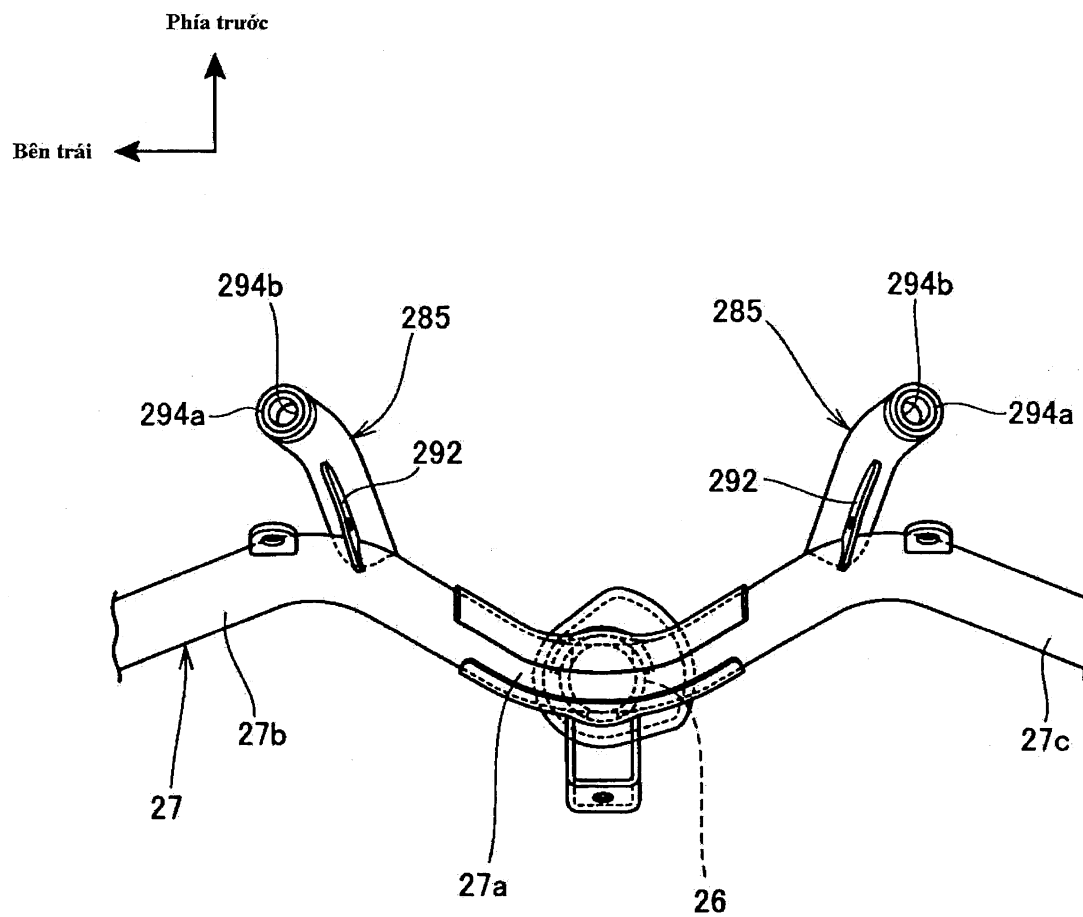


FIG. 8

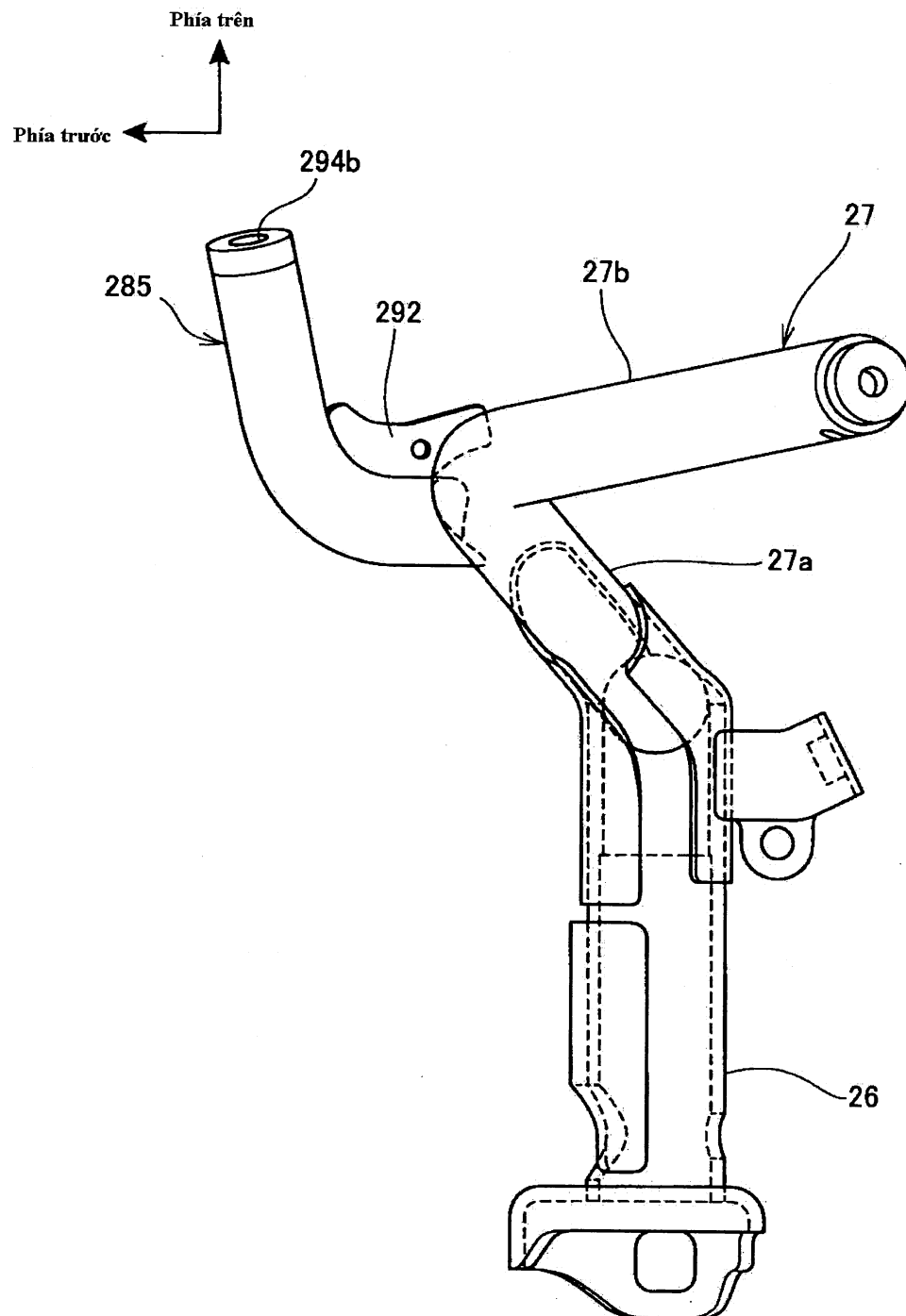


FIG. 9

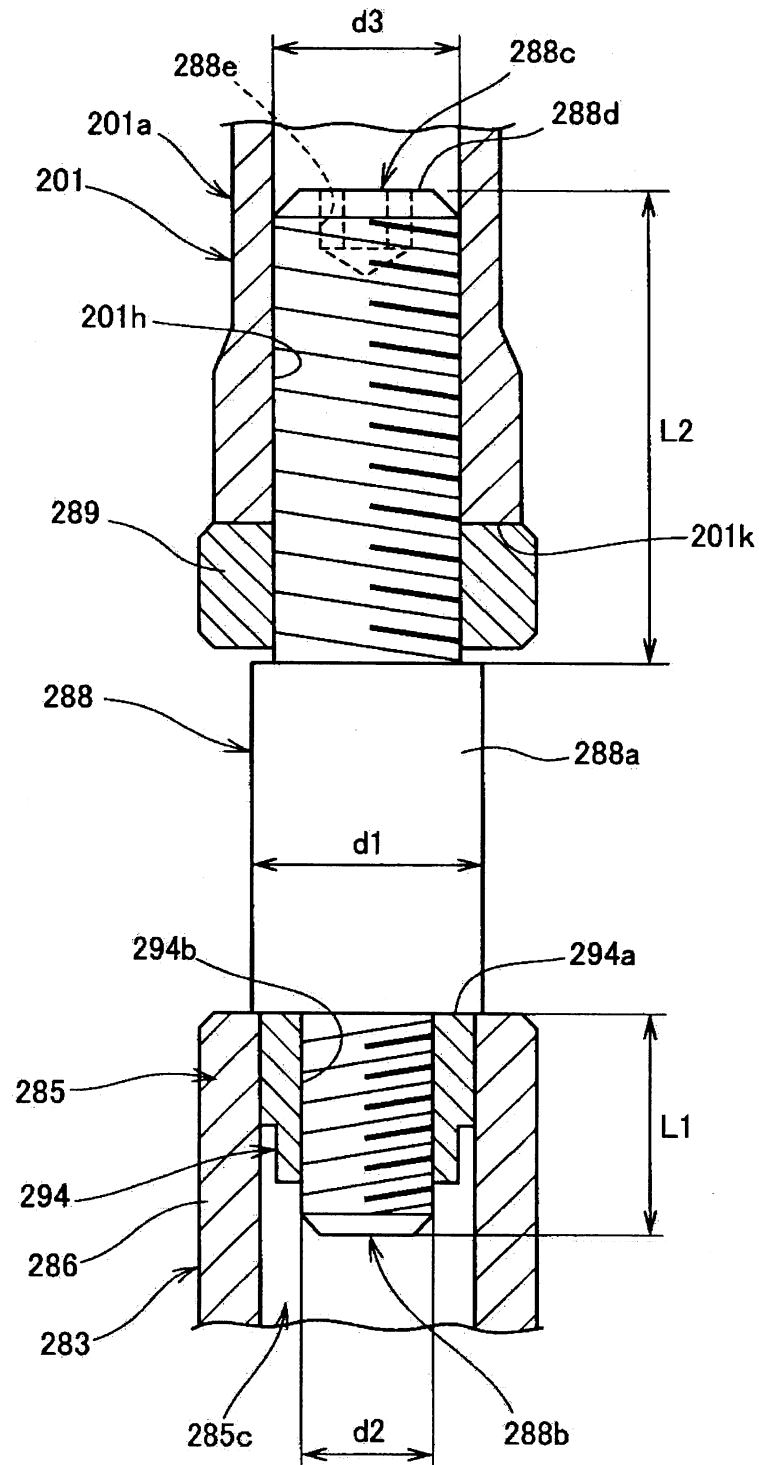


FIG. 10

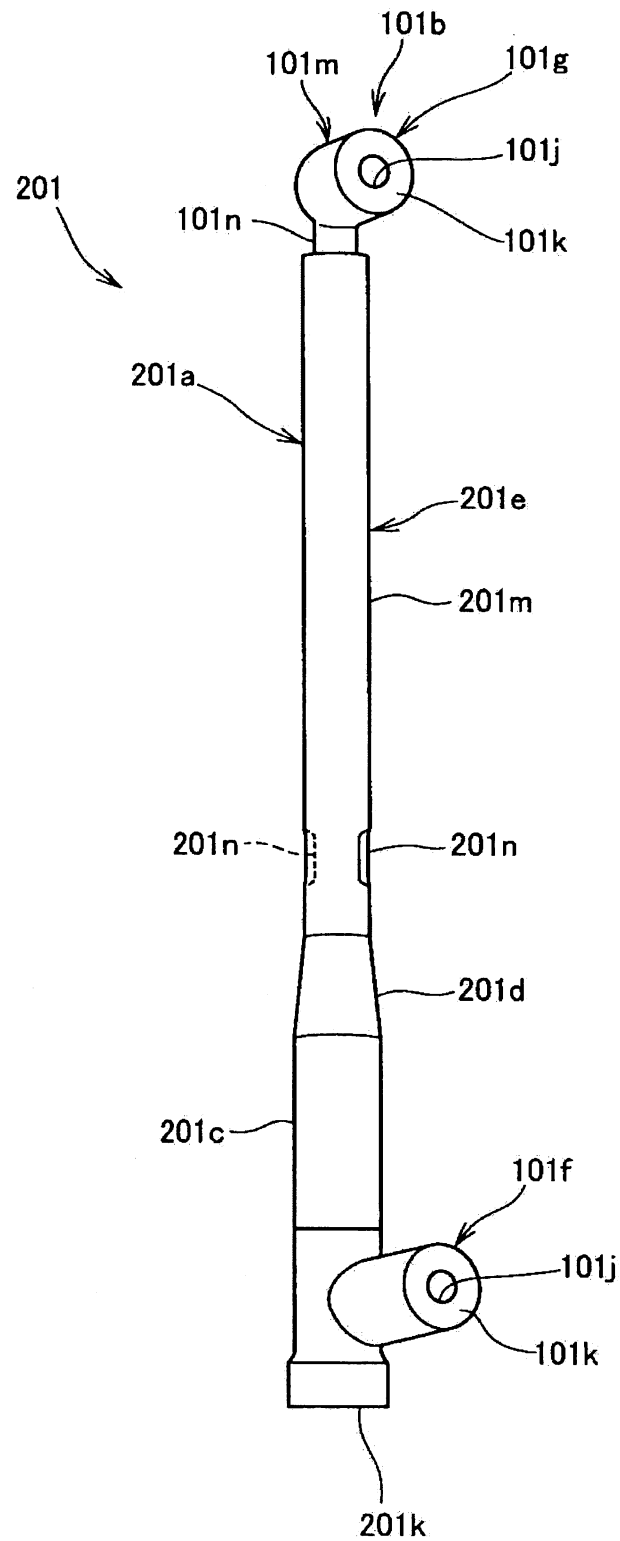


FIG. 11B

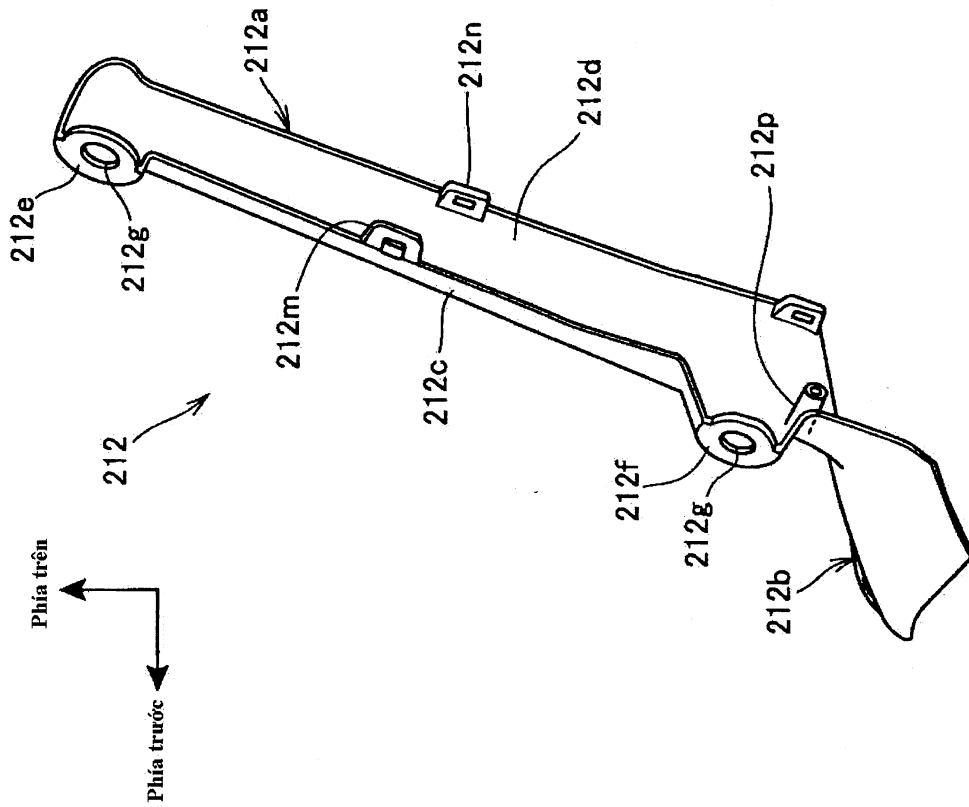
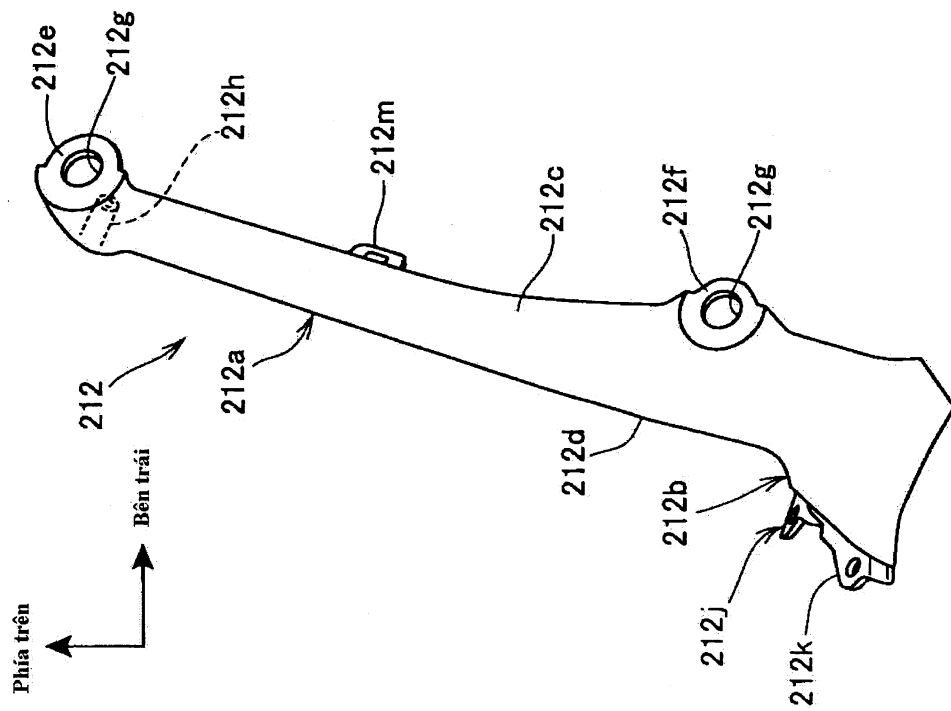


FIG. 11A



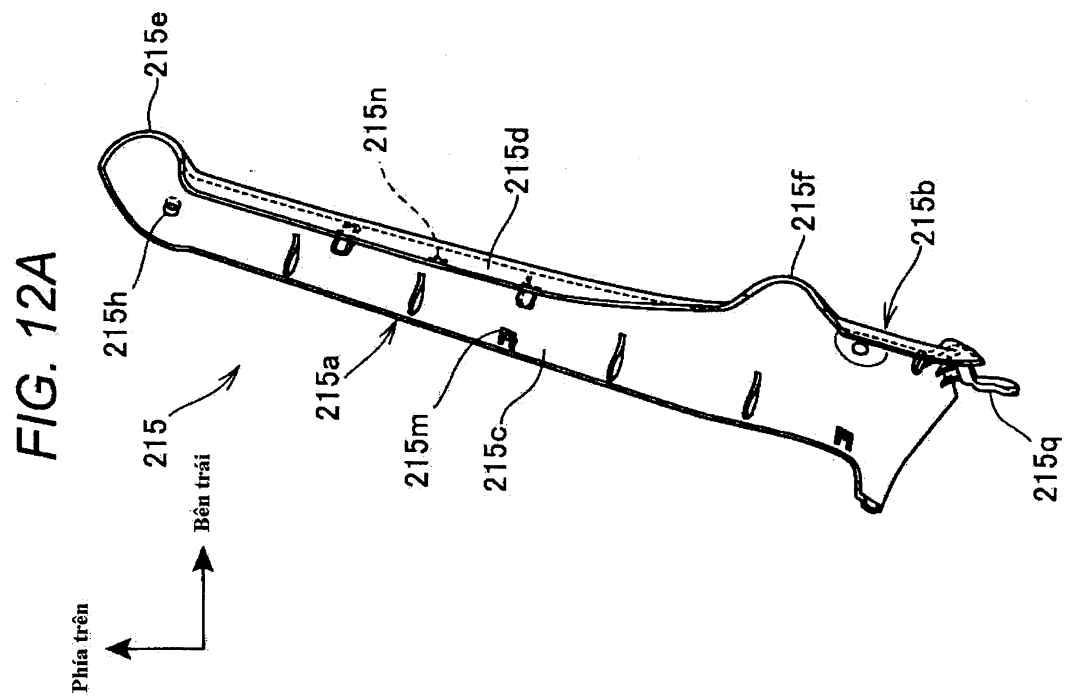
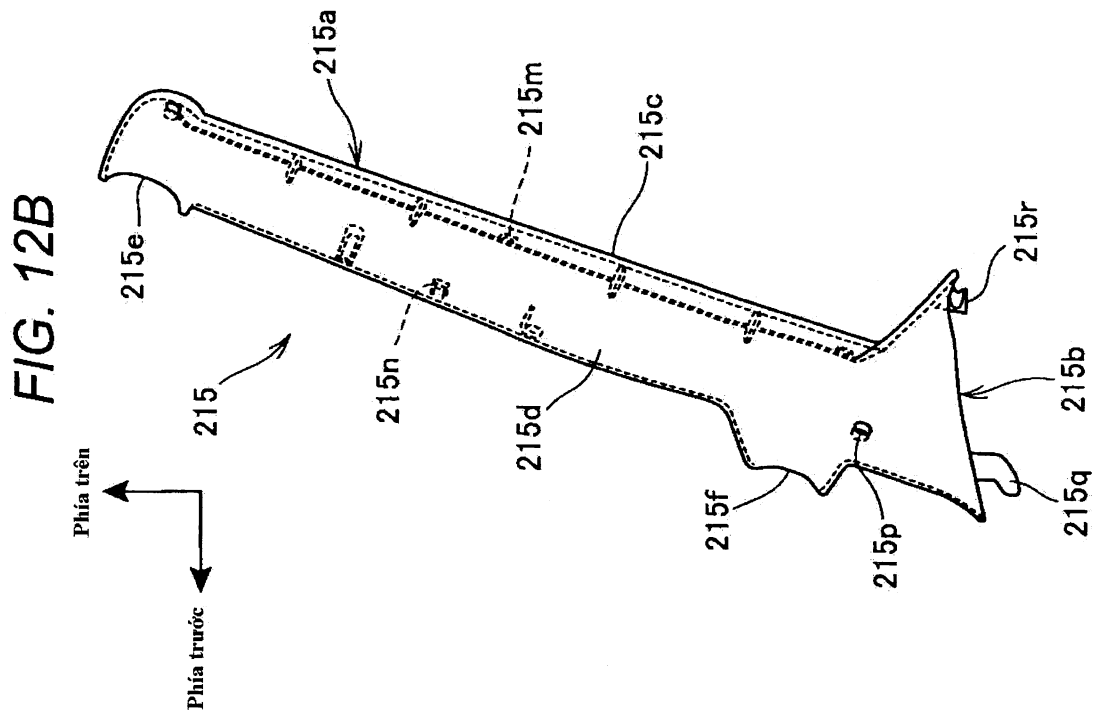


FIG. 13

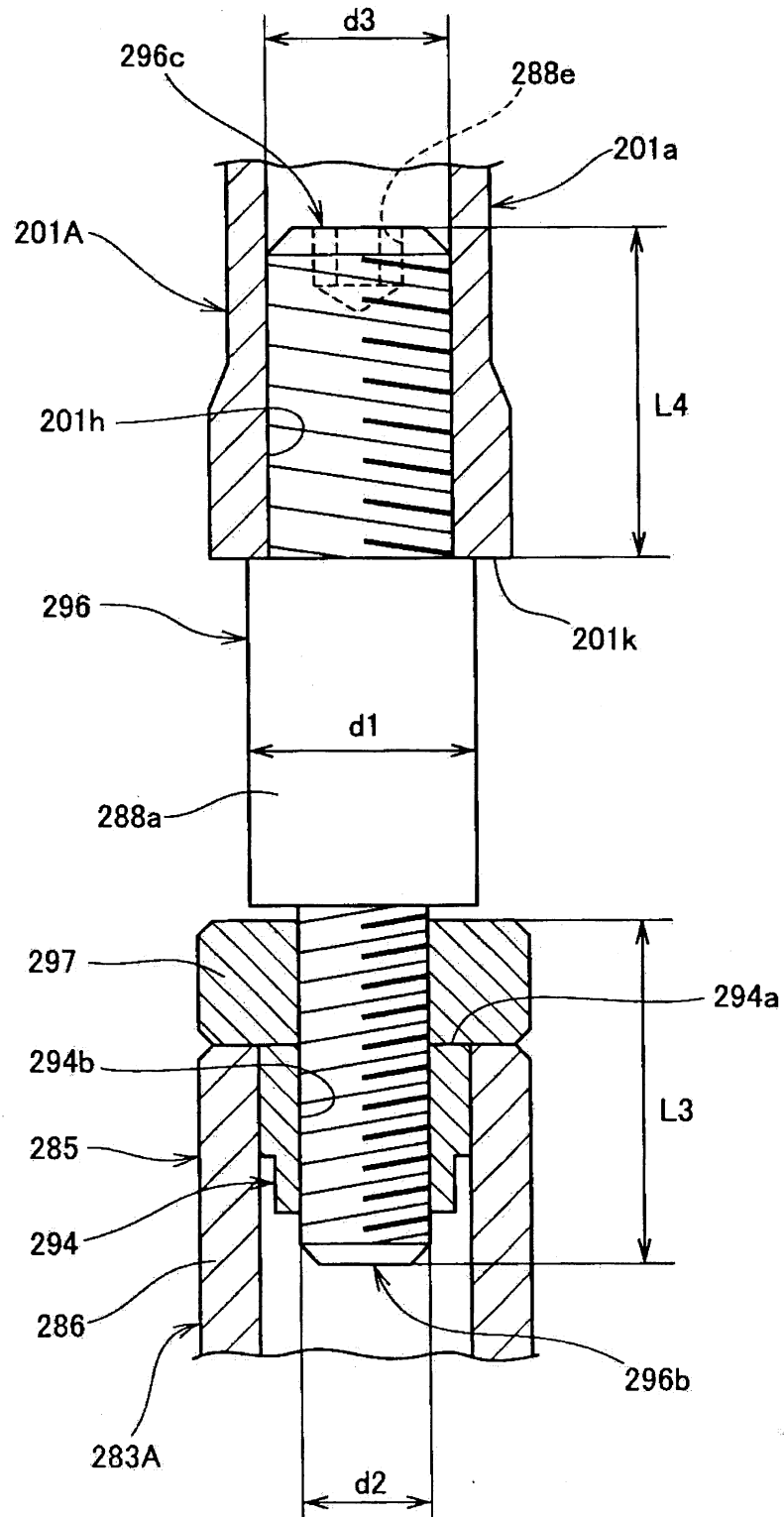


FIG. 14

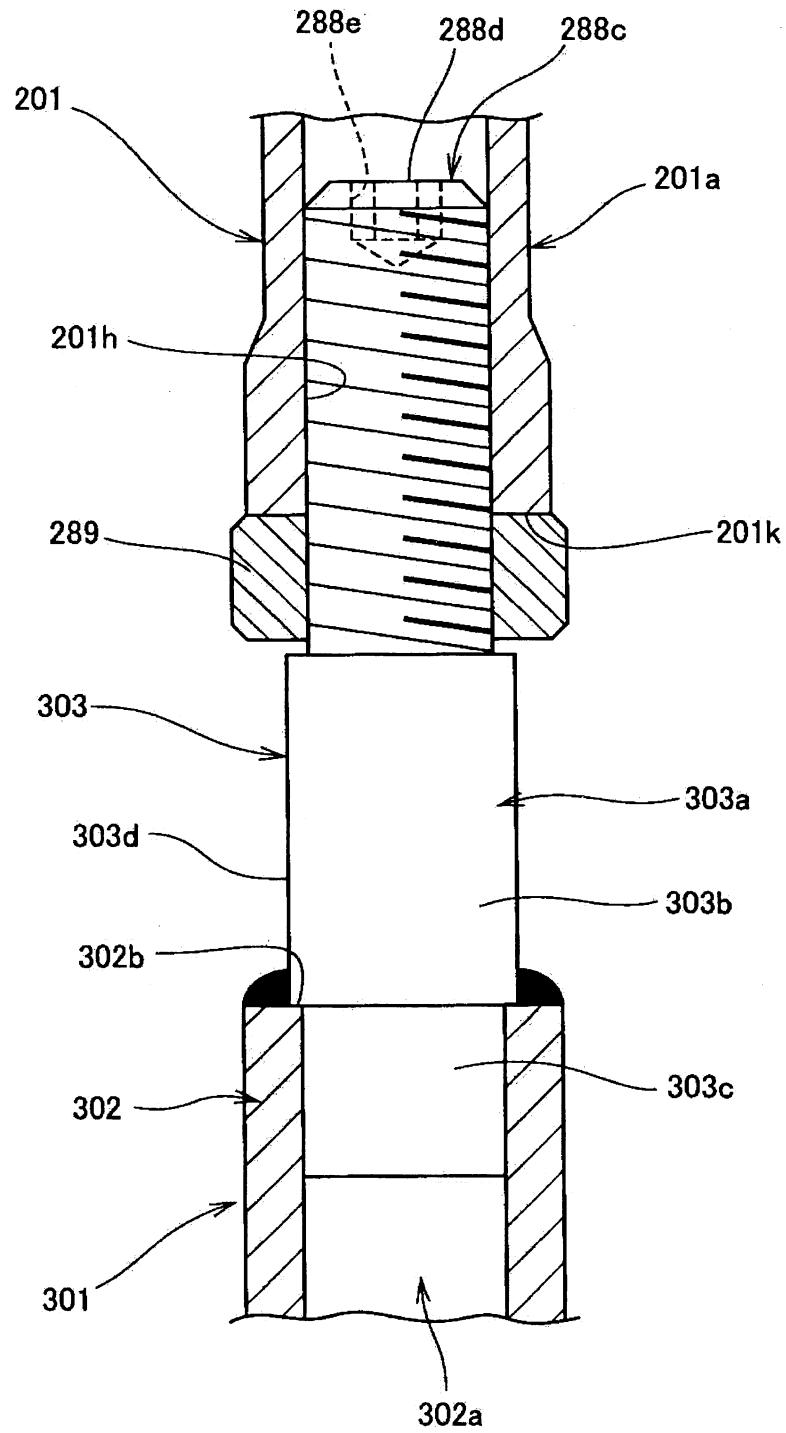


FIG. 15

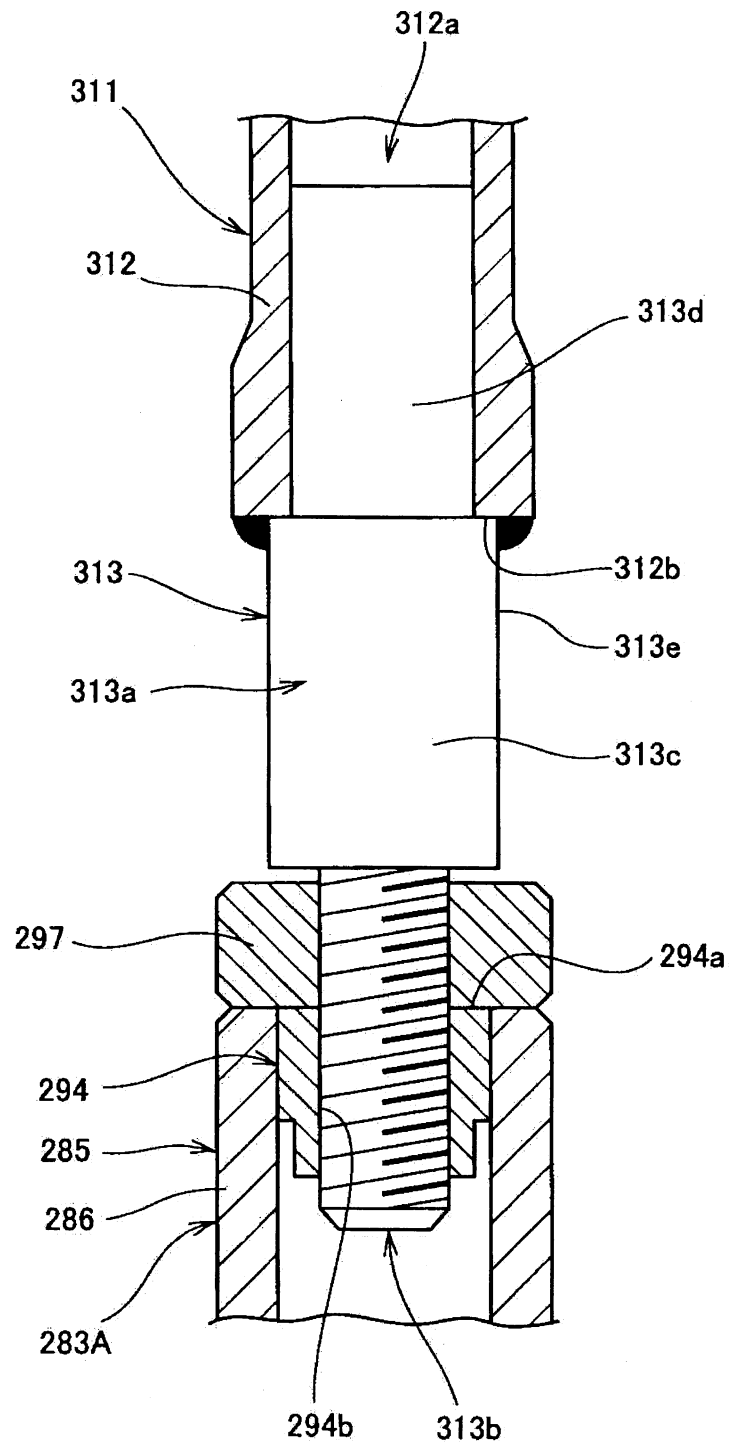


FIG. 16

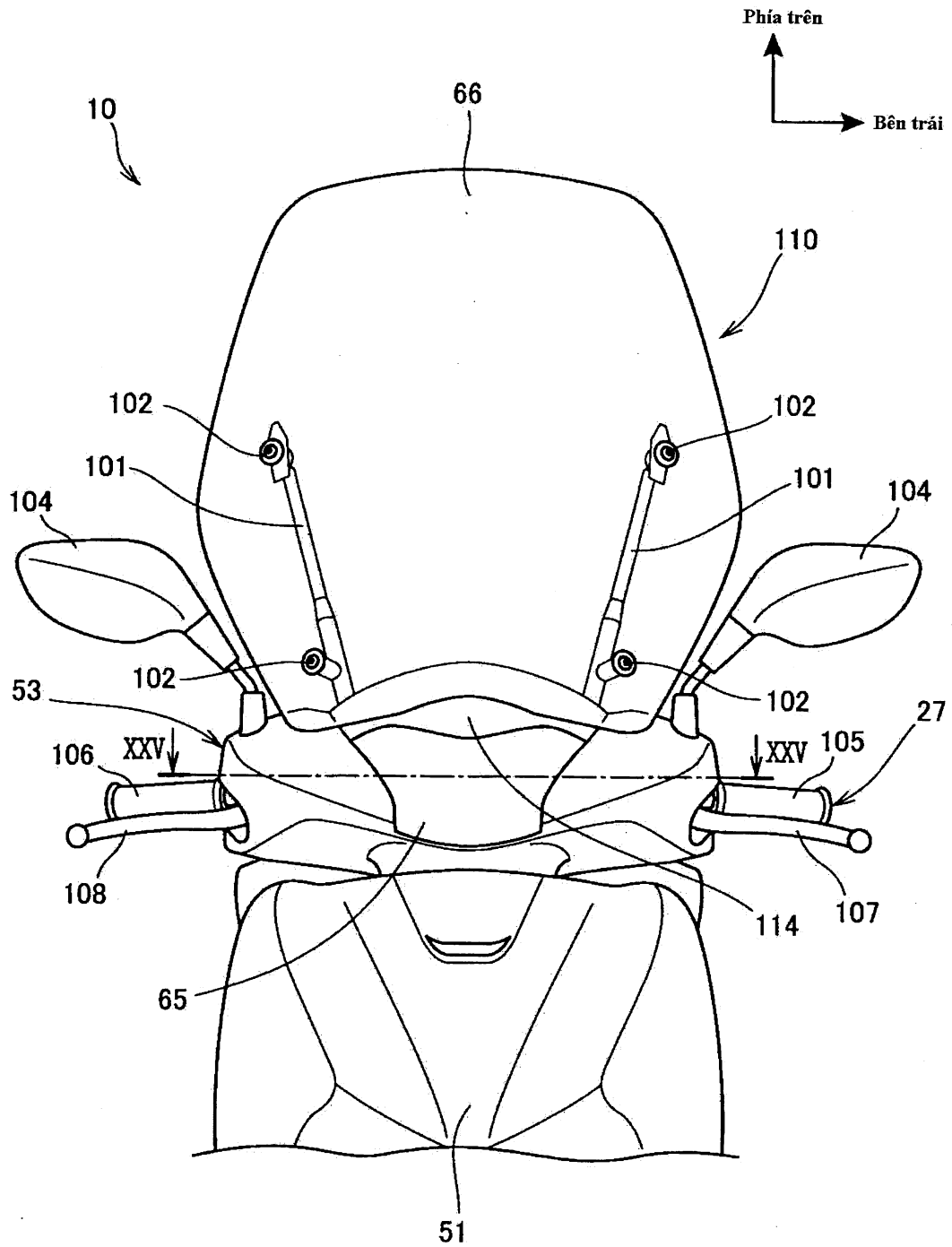


FIG. 17

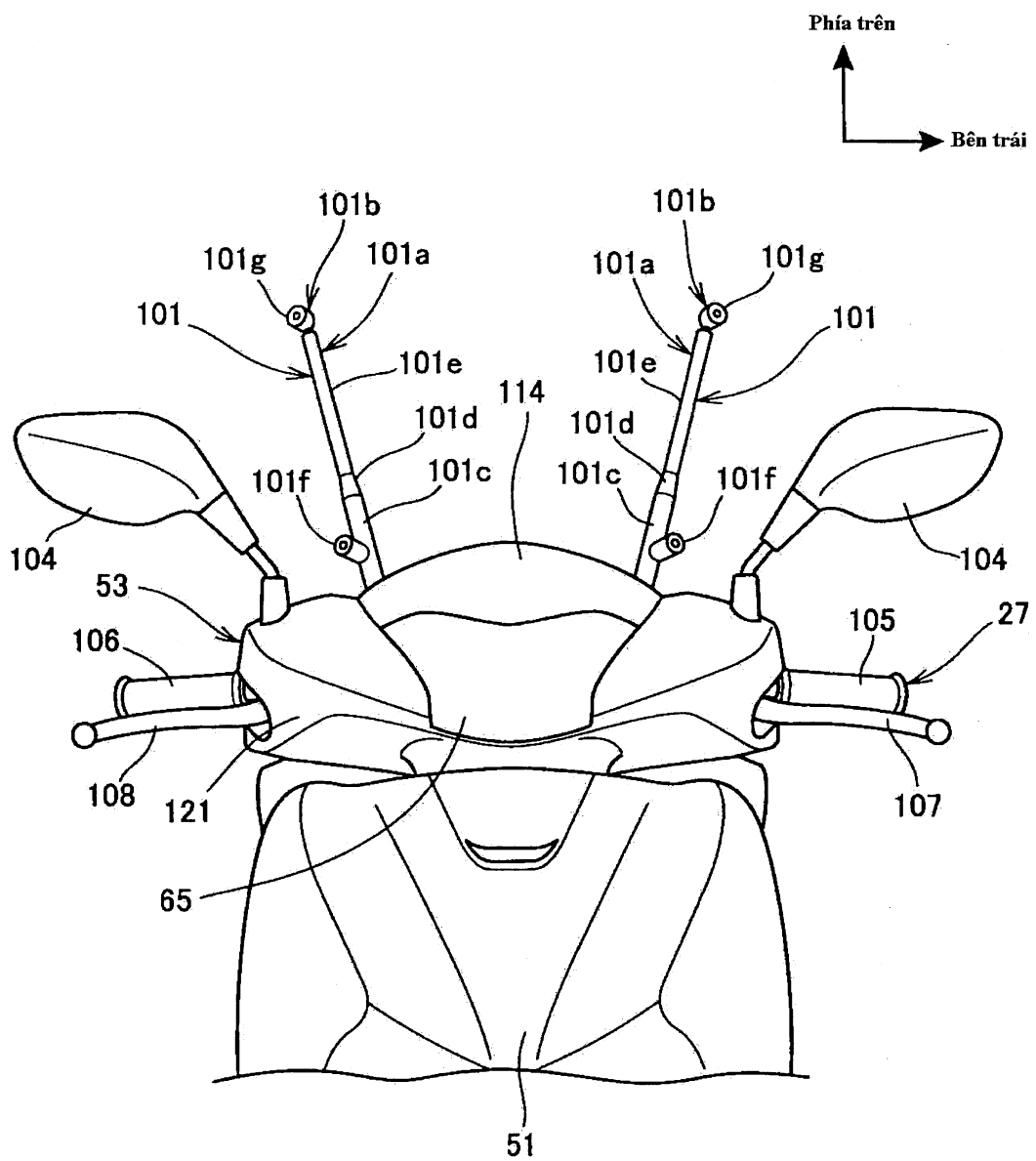


FIG. 18

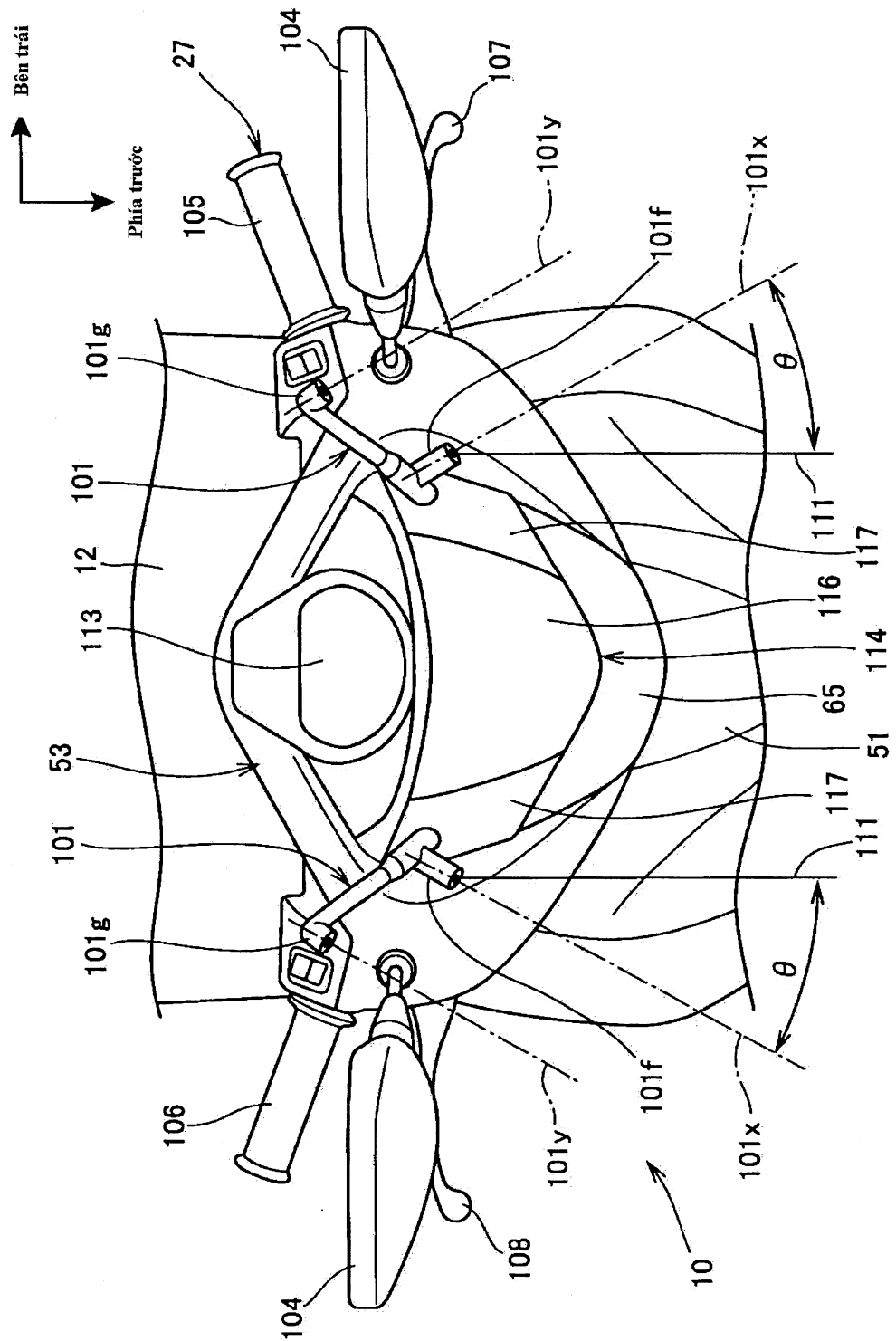
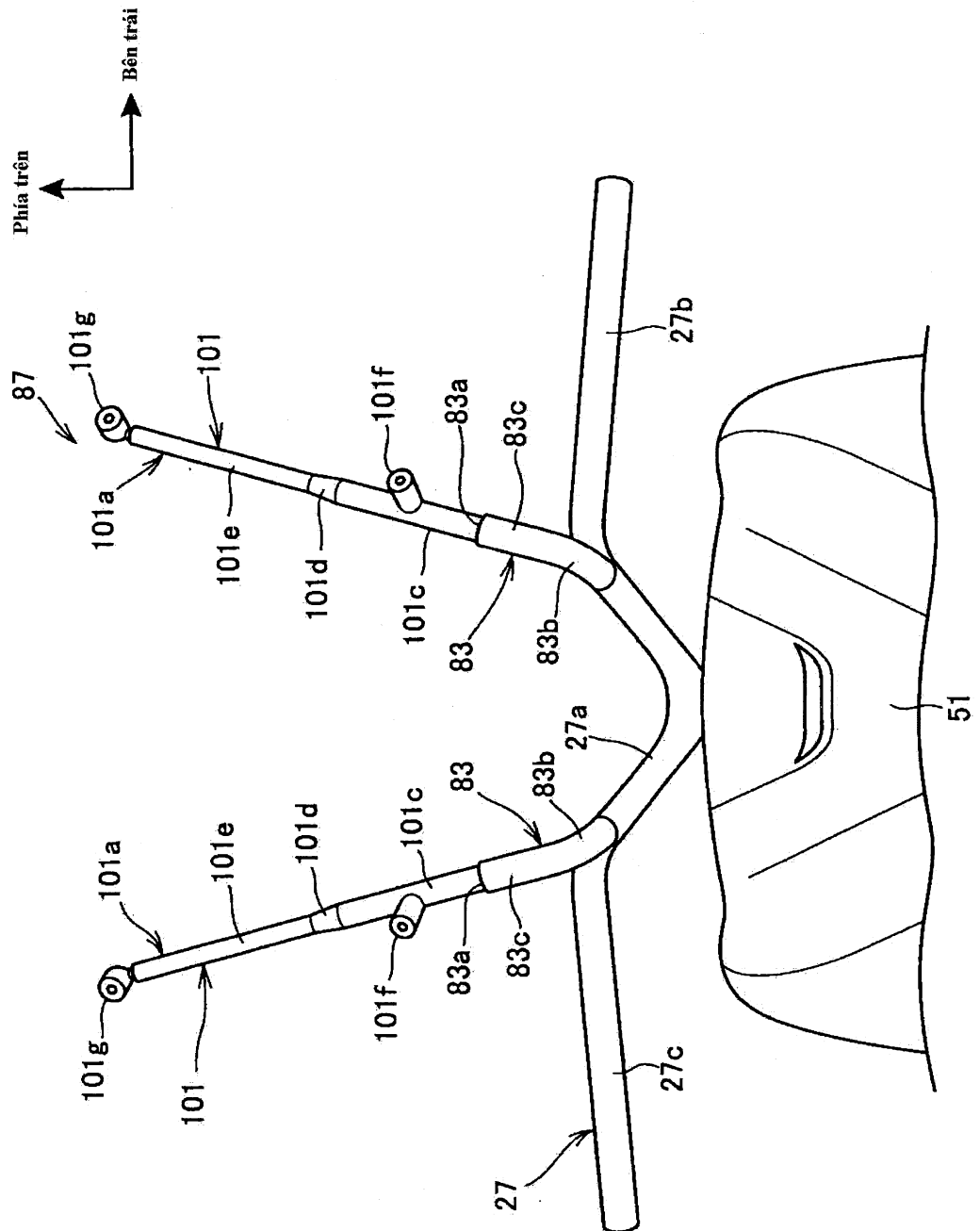
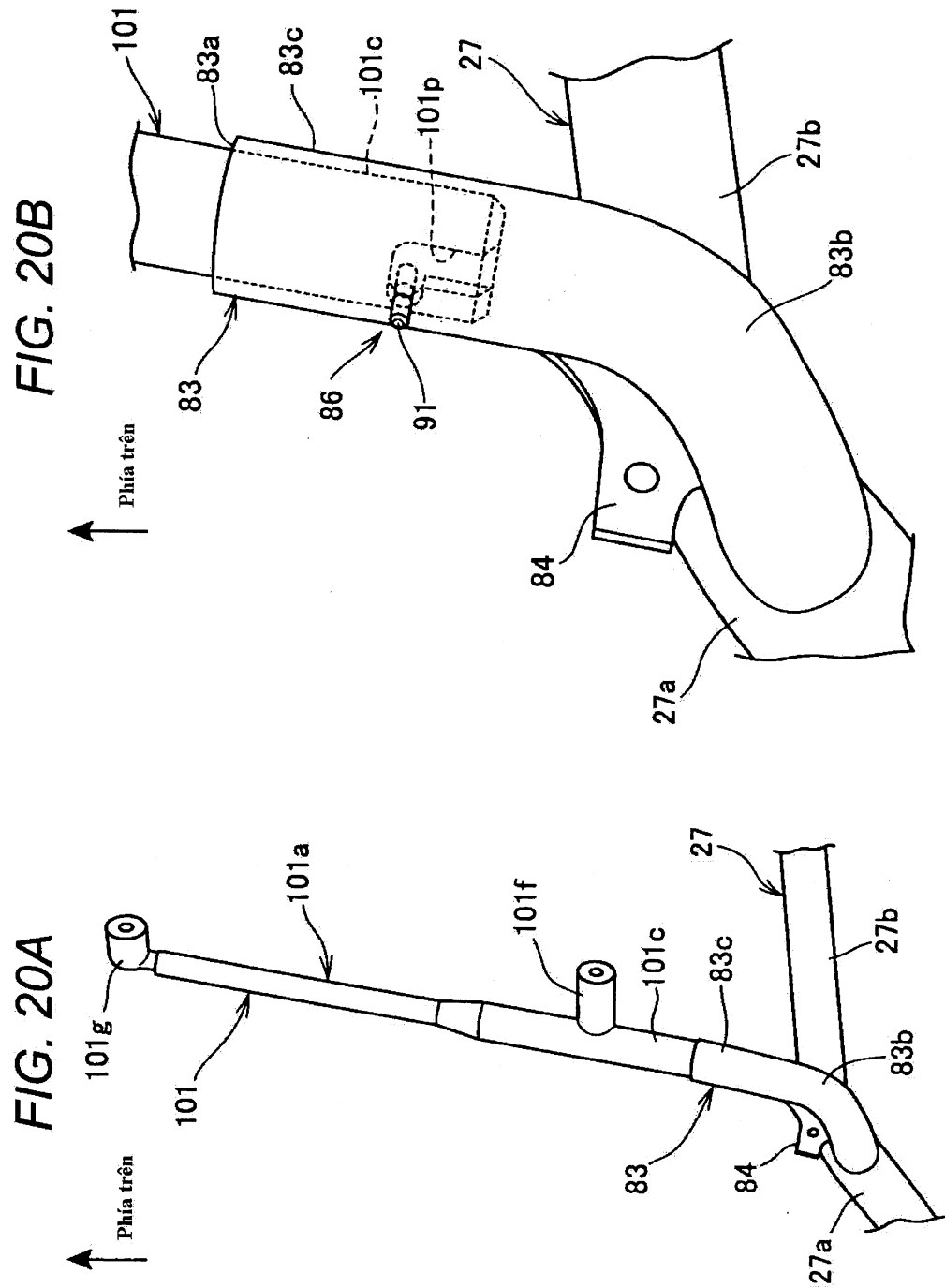


FIG. 19





21/26

FIG. 21A

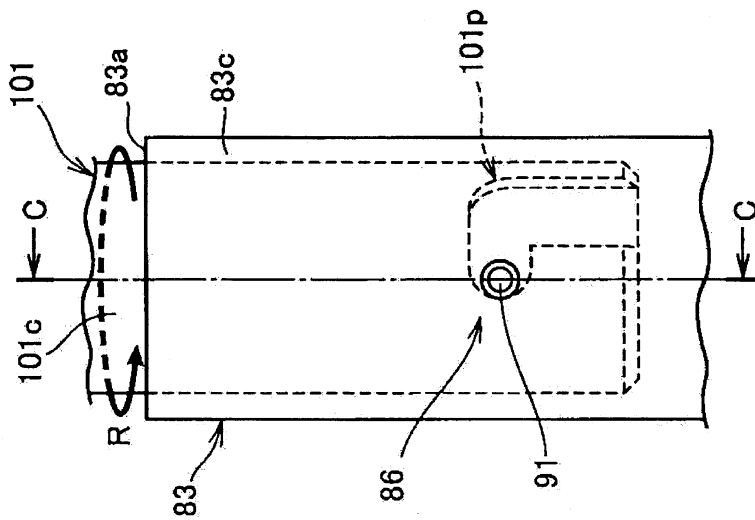


FIG. 21B

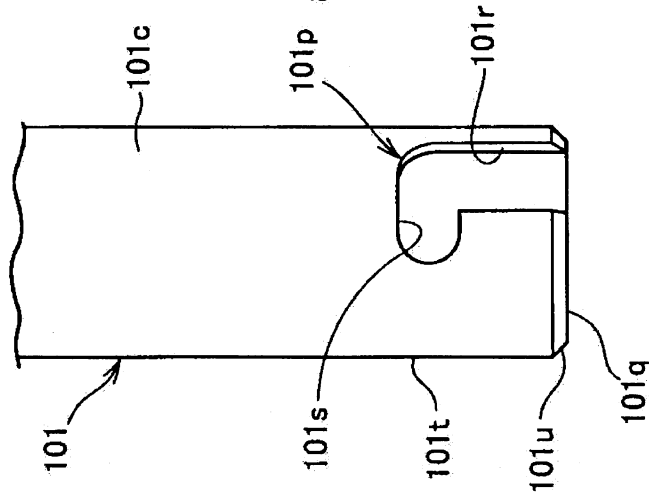
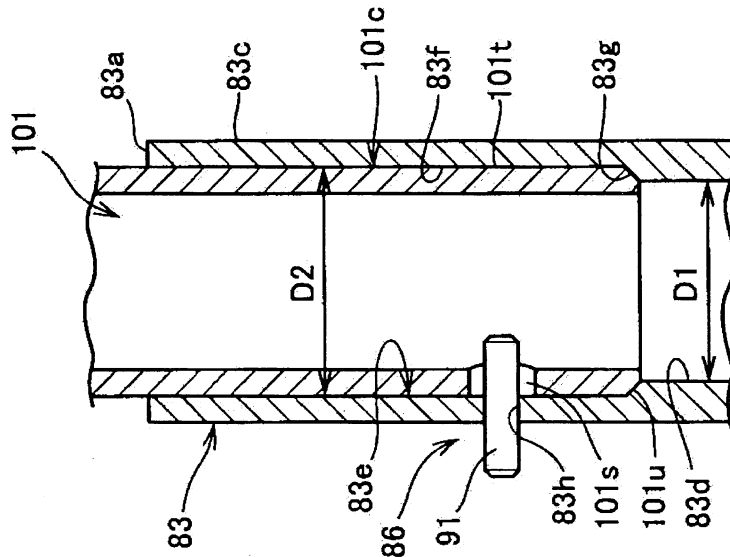


FIG. 21C



22/26

FIG. 22

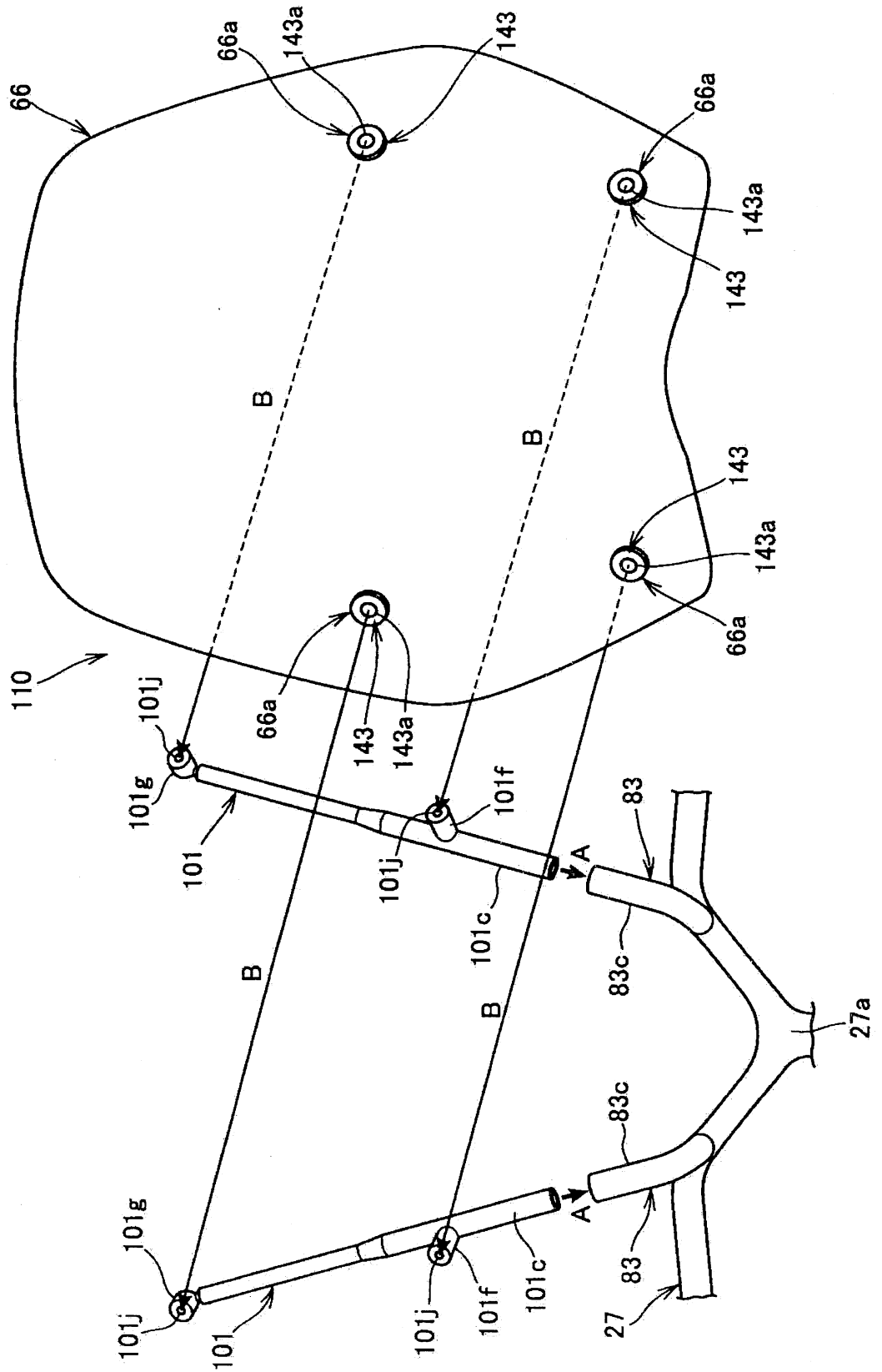


FIG. 23

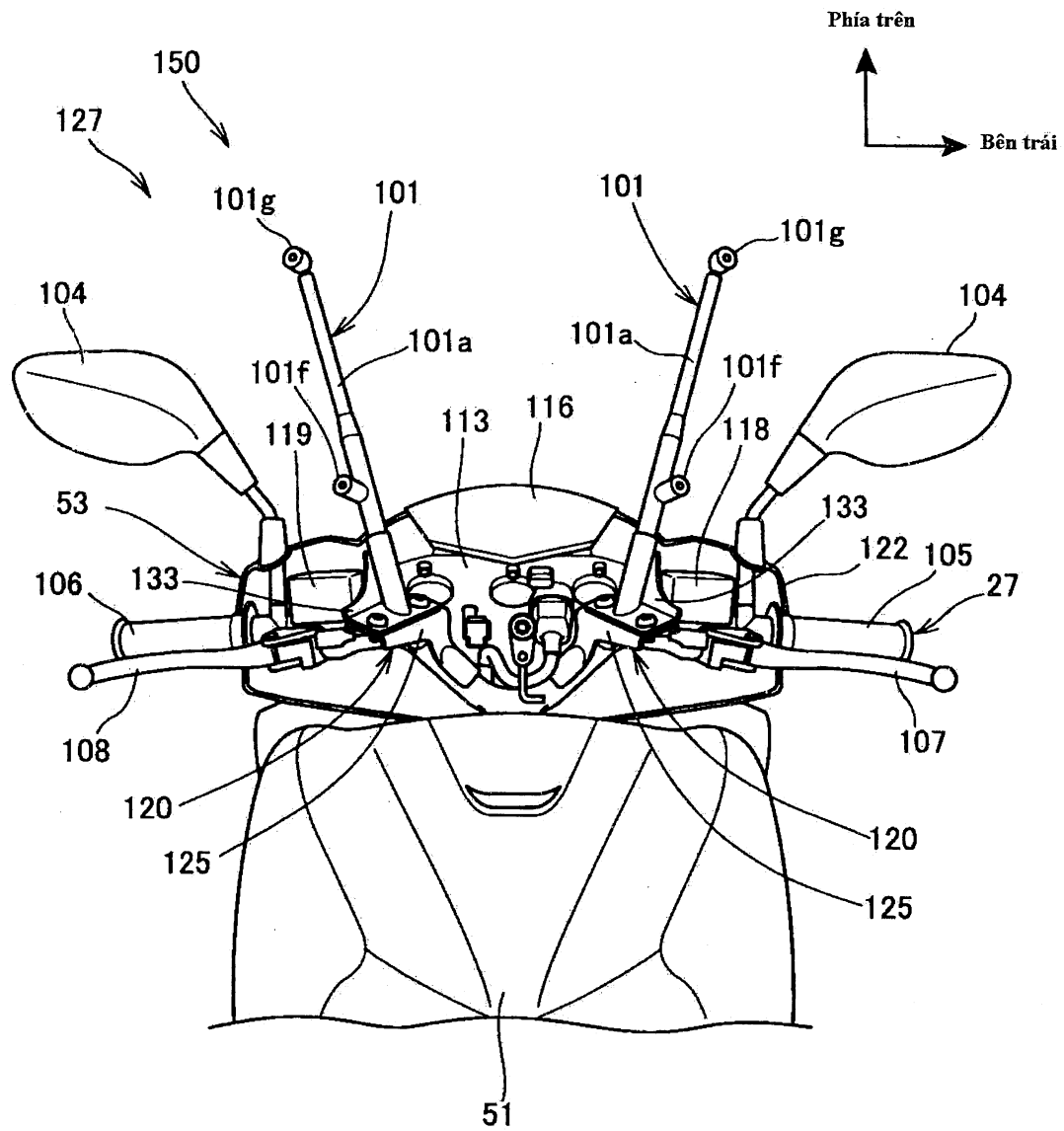
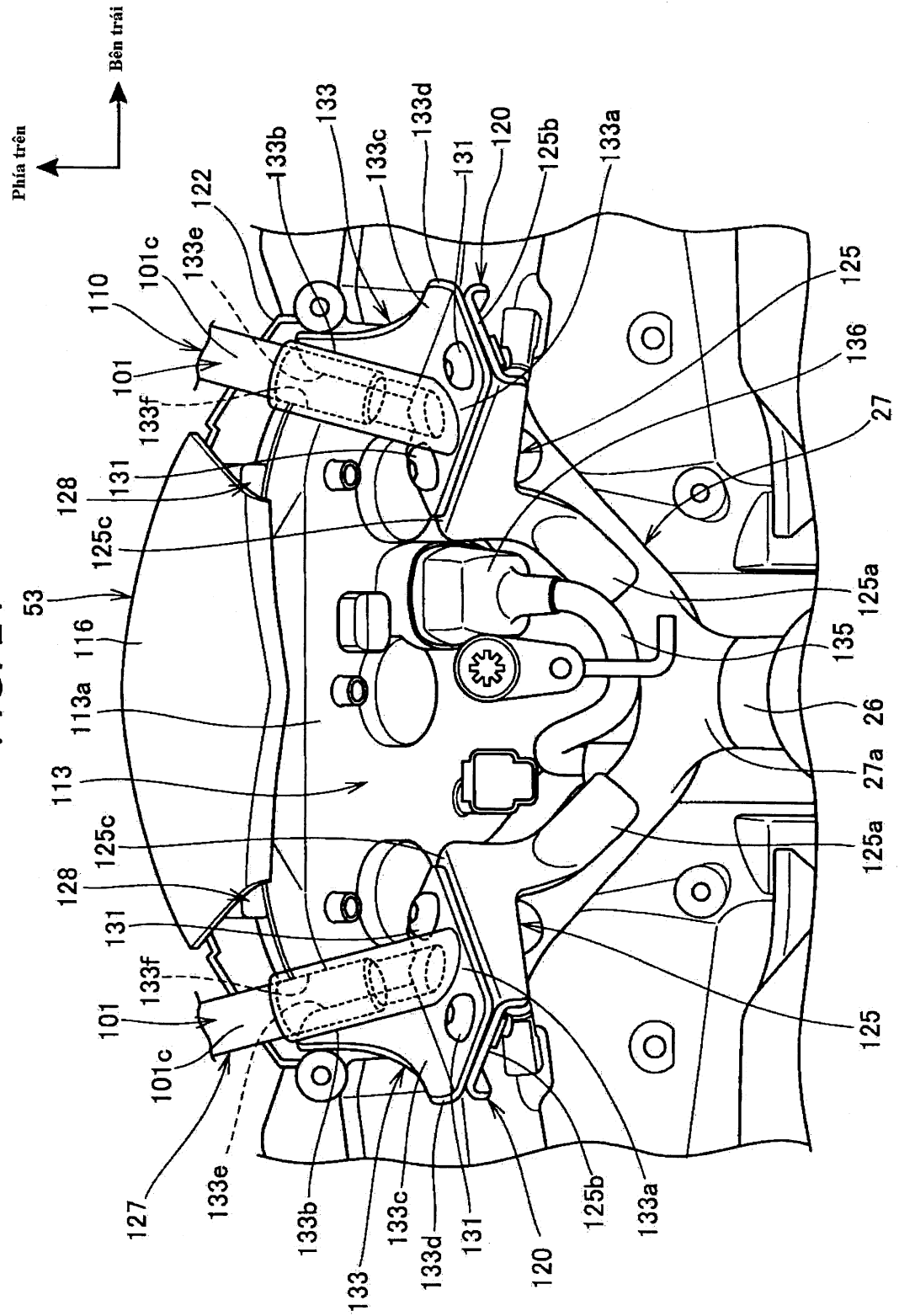


FIG. 24



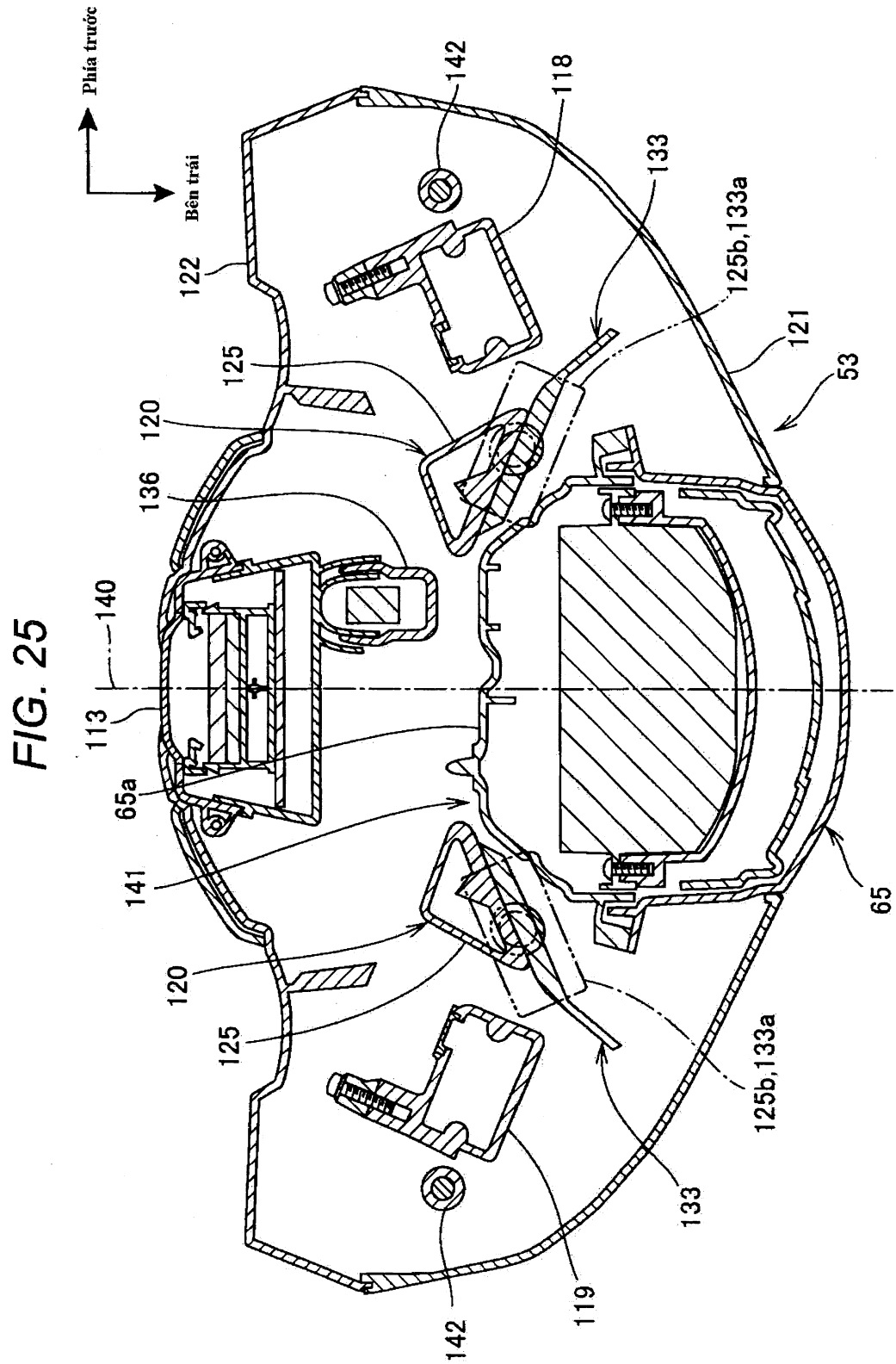


FIG. 26

