



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN) (11)  
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ



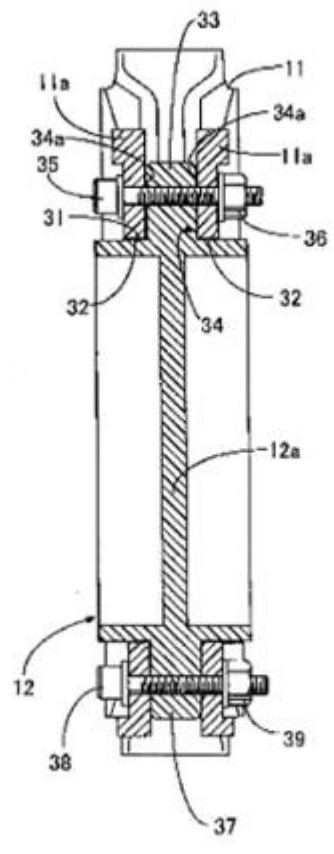
1-0026133

(51)<sup>2016.01</sup> B62K 19/24; B62K 3/02 (13) B

- 
- (21) 1-2017-04178 (22) 25/03/2015  
(86) PCT/JP2015/059081 25/03/2015 (87) WO2016/151788 29/09/2016  
(45) 25/11/2020 392 (43) 25/01/2018 358A  
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)  
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan  
(72) IKEDA Hideki (JP); MINAMI Hiroki (JP).  
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)
- 

(54) KHUNG THÂN DỪNG CHO XE MÁY HAI BÁNH

(57) Sáng chế đề cập đến khung thân dừng cho xe máy hai bánh, trong đó khung thân này bao gồm ống đầu mà đỡ theo cách lái được tay lái và khung chính mà được tạo ra dưới dạng một chi tiết riêng biệt với ống đầu trong khi theo cách liền khối có phần khung nghiêng xuống nối với ống đầu để kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu, trong đó phần khung nghiêng xuống (12a) được trang bị mặt lắp (31) mà hướng lên trên và kéo dài theo hướng bên trái-bên phải, là hướng chiều rộng xe, và cho phép ống đầu (11) cần được định vị và đặt trên đó ở trạng thái không nối. Việc này cho phép khung chính và ống đầu có bộ phận lắp trên đó để dễ dàng được nối và định vị tại thời điểm nối, do đó tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình vận hành nối.



**Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập**

Sáng chế đề cập đến khung thân dùng cho xe máy hai bánh mà bao gồm ống đầu đỡ theo cách lái được tay lái và khung chính mà được tạo ra dưới dạng một chi tiết riêng biệt với ống đầu trong khi theo cách liền khối có phần khung nghiêng xuống nối với ống đầu để kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu.

**Tình trạng kỹ thuật của sáng chế**

Trong quy trình sản xuất xe máy hai bánh, các bộ phận thường được lắp theo trình tự trên khung thân có ống đầu, nhưng nhằm mục đích đơn giản hoá quy trình sản xuất, việc thiết lập phương pháp sản xuất mà trong đó ống đầu và khung chính được phân cách với nhau và ống đầu và khung chính được nối ở trạng thái mà ở đó các bộ phận lắp vào nhau là điều mong muốn; Tài liệu sáng chế 1 bộc lộ kết cấu khung mà trong đó khung chính được chia thành bên trái và bên phải và nửa thân khung chính bên phải được lắp vào ống đầu có nửa thân khung chính bên trái được tạo ra liền khối với nó.

Danh mục tài liệu được trích dẫn

Tài liệu sáng chế 1: Sáng chế Nhật Bản số 3539501

**Bản chất kỹ thuật của sáng chế**

Mặc dù tài liệu sáng chế 1 nêu trên bộc lộ ý tưởng kỹ thuật về ống đầu và khung chính được phân cách với nhau và được lắp cố định nhờ bu lông, nhưng sẽ khó nối ống đầu và khung chính ở trạng thái mà ở đó một bộ phận lắp lên ít nhất một trong số ống đầu và khung chính. Hơn nữa, các mặt của nửa thân khung chính bên trái và ống đầu mà được nối kéo dài theo phương thẳng đứng của xe máy và sẽ khó thực hiện việc định vị khi nửa thân khung chính bên trái và ống đầu được nối với nhau.

Mục đích của sáng chế là đề xuất khung thân dùng cho xe máy hai bánh mà cho phép khung chính và ống đầu có bộ phận lắp trên đó cần được nối và thực hiện việc định vị tại thời điểm nối dễ dàng, do đó tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình

vận hành nói.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế theo khía cạnh thứ nhất của nó đề xuất khung thân dùng cho xe máy hai bánh, trong đó khung thân này bao gồm ống đầu mà đỡ theo cách lái được tay lái và khung chính mà được tạo ra dưới dạng một chi tiết riêng biệt với ống đầu trong khi theo cách liền khối có phần khung nghiêng xuống nối với ống đầu thông qua phần lắp để kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu, khác biệt ở chỗ, khung chính được bố trí tháo ra được trên ống đầu, và phần khung nghiêng xuống được trang bị mặt lắp mà hướng lên trên và kéo dài theo hướng bên trái-bên phải, là hướng chiều rộng xe, và cho phép ống đầu cần được định vị và được đặt trên đó ở trạng thái không nối, phần lắp được bố trí nhô ra trên ống đầu, và một phần của phần lắp có phần định vị mà tiếp xúc với mặt lắp của phần khung nghiêng xuống và thực hiện việc định vị tương đối với phần khung nghiêng xuống. Ngoài ra, theo khía cạnh khác, phần định vị được bố trí trên mặt dưới của phần lắp.

Hơn nữa, theo khía cạnh khác của sáng chế, ngoài khía cạnh nêu trên, mặt lắp được bố trí trên phần cao nhất của phần khung nghiêng xuống.

Theo khía cạnh khác của sáng chế, ngoài khía cạnh trên đây, ống đầu và khung chính lần lượt được trang bị phần nối mà được nối với nhau và ống đầu và khung chính được lắp vào nhau nhờ bu lông thông qua phần nối.

Theo khía cạnh khác của sáng chế, ngoài khía cạnh trên đây, mặt tiếp xúc được tạo ra trên ống đầu để tiếp xúc với mặt lắp từ trên hoặc từ phía trước, phần nhô ra được bố trí nhô ra trên một mặt trong số mặt lắp và mặt tiếp xúc, và phần nhô ra và một mặt trong số mặt lắp và mặt tiếp xúc được nối thông qua phần có bậc. Ngoài ra, phần lõm có mặt bên mà đối diện với phần nhô ra từ các phía đối diện theo hướng chiều rộng xe được bố trí trên mặt kia trong số mặt lắp và mặt tiếp xúc, và phần khung nghiêng xuống và ống đầu ở trạng thái mà ở đó phần nhô ra và phần lõm được nối với nhau được lắp nhờ bu lông kéo dài qua phần nhô ra.

Hơn nữa, theo khía cạnh khác, sáng chế đề xuất khung thân dùng cho xe máy hai bánh, trong đó khung này bao gồm ống đầu mà đỡ theo cách lái được tay lái và khung chính mà được tạo ra dưới dạng một chi tiết riêng biệt với ống đầu trong khi theo cách liền khối có phần khung nghiêng xuống nối với ống đầu thông

qua phần lắp để kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu, khác biệt ở chỗ, khung chính được bố trí tháo ra được trên ống đầu, ống đầu và khung chính có phân định vị mà được định vị tương đối với nhau ở trạng thái không ghép nối, ống đầu có bộ phận lắp được lắp trên đó và khung chính được định vị thông qua phần định vị và được lắp vào nhau nhờ bu lông, và phần định vị có một phần của phần lắp được bố trí nhô ra trên ống đầu và mặt lắp được bố trí trên phần khung nghiêng xuống và tiếp xúc với một phần của phần lắp này.

#### Hiệu quả của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, do việc định vị có thể được thực hiện bằng cách đặt ống đầu lên mặt lắp được bố trí trên phần khung nghiêng xuống của khung chính, nên dễ thực hiện việc định vị ống đầu tương đối với khung chính bằng cách đặt lên mặt lắp ống đầu ở trạng thái mà ở đó một bộ phận lắp trên đó và có thể tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình vận hành nối khung chính và ống đầu ở trạng thái mà ở đó một bộ phận lắp lên đó. Hơn nữa, phần lắp có thể được định vị trong vùng lân cận của các phần định vị, nhờ đó việc điều chỉnh sự thay thế trở nên dễ dàng.

Hơn nữa, theo khía cạnh khác của sáng chế, do mặt lắp có mặt trong phần cao nhất của phần khung nghiêng xuống, có thể đơn giản hoá kết cấu mà thông qua đó khung chính và ống đầu được nối.

Theo khía cạnh khác của sáng chế, do mặt lắp của khung chính và ống đầu được trang bị phân nối mà được nối với nhau và ống đầu và khung chính được lắp vào nhau nhờ bu lông thông qua phần nối, có thể đặt tạm thời ống đầu lên mặt lắp theo cách ổn định.

Theo khía cạnh khác của sáng chế, do phần nhô ra trên một mặt trong số mặt lắp và mặt tiếp xúc lắp vào trong phần lõm trong mặt kia trong số mặt lắp và mặt tiếp xúc, và mặt bên của phần lõm đối diện với phần nhô ra từ các phía đối diện theo hướng chiều rộng xe, có thể thực hiện việc định vị các vị trí tương đối của khung chính và ống đầu cả theo hướng bên trái-bên phải của xe máy.

Hơn thế nữa, theo khía cạnh khác của sáng chế, các phần khoá cài hoặc phân định vị của khung chính và ống đầu được tạo ra cũng có chức năng như phần lắp được lắp cố định nhờ bu lông, nhờ đó đơn giản hoá kết cấu mà thông qua đó khung

chính và ống đầu được nối.

### **Mô tả vắn tắt các hình vẽ**

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ phía bên phải của khung thân, (phương án thứ nhất)

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ phía bên phải của xe máy hai bánh dạng scúơ, (phương án thứ nhất)

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh của phần trước của khung chính, (phương án thứ nhất)

Fig.4 là hình vẽ mặt cắt phóng to dọc theo đường 4-4 được thể hiện trên Fig.1. (phương án thứ nhất)

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh khai triển ở trạng thái trước khi ống đầu và khung chính được nối, (phương án thứ nhất)

### **Mô tả chi tiết sáng chế**

Sáng chế theo một phương án của nó được giải thích dưới đây có dựa vào các hình vẽ Fig.1 đến Fig.5. Trong phần giải thích dưới đây, các hướng phía trước và phía sau, phía trên và phía dưới và phía bên trái và phía bên phải là các hướng khi được nhìn bởi người lái xe máy hai bánh.

Phương án thứ nhất

Thứ nhất, trên Fig.1, khung thân F của xe máy hai bánh dạng scúơ bao gồm ống đầu 11 ở đầu trước và khung chính 12 có đầu trước của nó nối với ống đầu 11, và chạc trước 13 đỡ bánh trước WF và tay lái dạng cần 14 được đỡ theo cách lái được trên ống đầu 11.

Khung chính 12 được tạo ra theo cách liên khối có phần khung nghiêng xuống 12a mà được nghiêng xuống dưới về phía sau từ ống đầu 11, phần khung nghiêng xuống 12b mà kéo dài hầu như nằm ngang đến phía sau từ đầu sau của phần khung nghiêng xuống 12a, và phần khung sau 12c mà kéo dài lên trên đến phía sau từ phần sau của phần khung nghiêng xuống 12b.

Trên Fig.2, bộ nguồn dạng hoạt động đơn nhất P được liên kết hoạt động với đầu sau của phần khung nghiêng xuống 12b của khung chính 12 thông qua phần liên

kết 15, và bánh sau WR được đỡ theo cách quanh được trên phần sau của bộ nguồn P. Hơn nữa, bộ giảm chấn sau 16 được bố trí giữa phần khung sau 12c của khung chính 12 và phần sau của bộ nguồn P.

Hộp đựng đồ, mà không được minh hoạ trên hình vẽ, được đỡ trên bộ đỡ 17 được bố trí trên phần trước của phần khung sau 12c, và yên kiểu hai người ngồi trước sau 18 che hộp đựng đồ được đỡ trên phần trên trên phía trước của hộp đựng đồ sao cho yên ngồi 18 có thể được mở và được đóng.

Khung thân F, một phần của bộ nguồn P và hộp đựng đồ được che bởi nắp thân xe 20 và nắp thân xe 20 bao gồm nắp trước 21 che ống đầu 11 từ phía trước, tám che chân 22 được bố trí để được nối với nắp trước 21 và che phần chân của người lái xe ngồi trên yên xe 18 từ phía trước, sàn để chân 23 được bố trí trên phần khung nghiêng xuống 12b trong khi được nối với phần dưới của tám che chân 22 sao cho người lái xe ngồi trên yên xe 18 có thể đặt bàn chân trên đó, một cặp phần gờ phía bên trái và phía bên phải 24 treo xuống từ các phía đối diện của sàn để chân 23, nắp giữa 25 được bố trí bên dưới và ở phía trước của yên ngồi 18 và che hộp đựng đồ từ phía trước, nắp phía bên 26 che phần khung sau 12c và một phần của bộ nguồn P bên dưới yên xe 18 từ phía bên và nắp sau 27 được bố trí nối với các nắp phía bên trái và phía bên phải 26 và được bố trí bên dưới và đến phía sau của hai nắp phía bên 26.

Phần giữa theo hướng chiều rộng xe của tay lái 14 được che bởi hộp vận hành 28. Hơn nữa, tám che trước 29 che bánh trước WF từ trên được lắp lên chạc trước 13, và tám che sau 30 che bánh sau WR từ trên được bố trí để được nối với tám che sau 27. Trên các hình vẽ Fig.3 và Fig.4, phần khung nghiêng xuống 12a được tạo ra kéo dài theo phương thẳng đứng sao cho hình dạng mặt cắt ngang hầu như có dạng chữ H. Phần khung nghiêng xuống 12a được trang bị mặt lắp 31 mà kéo dài theo hướng bên trái-bên phải, là hướng chiều rộng xe, hướng lên trên và cho phép ống đầu 11 được định vị và được đặt trên đó ở trạng thái không nối và mặt lắp 31 được bố trí trên phần cao nhất của phần khung nghiêng xuống 12a.

Mặt khác, một cặp phần khung trên bên trái và bên phải 11a nhô ra đến phía sau được bố trí nhô ra trên ống đầu 11 để được lắp lên mặt lắp 31 từ phía trên, mặt bên của phần dưới của phần khung trên 11a tạo ra mặt tiếp xúc 32 mà tiếp xúc với

mặt lắp 31 từ phía trên và mặt lắp 31 và mặt tiếp xúc 32 được tạo ra là các mặt phẳng.

Hơn nữa, phần nhô ra 33 được bố trí nhô ra trên một mặt trong số mặt lắp 31 và mặt tiếp xúc 32, và phần lõm 34 có mặt bên 34a đối diện với phần nhô ra 33 từ các phía đối diện theo hướng chiều rộng xe được bố trí ở mặt kia trong số mặt lắp 31 và mặt tiếp xúc 32. Theo phương án này, phần nhô ra 33, mà nhô ra lên trên từ phần giữa theo hướng chiều rộng xe của mặt lắp 31, được bố trí trên mặt lắp 31, mặt phía sau của ống đầu 11 và một cặp phần khung trên bên trái và bên phải 11a tạo ra phần lõm 34 mà ở đó phần nhô ra 33 được nối vào để được bố trí giữa các mặt tiếp xúc 32 của một cặp phần khung trên bên trái và bên phải 11a, và mặt bên 34a của phần lõm 34, tức là, bề mặt bên của phần khung trên 11a, đối diện với phần nhô ra 33 từ các phía đối diện theo hướng chiều rộng xe.

Hơn nữa, ở trạng thái mà ở đó phần nhô ra 33 và phần lõm 34 được nối với nhau, ống đầu 11 và phần khung nghiêng xuống 12a được lắp nhờ bu lông thứ nhất 35 kéo dài qua một cặp phần khung trên bên trái và bên phải 11a và phần nhô ra 33 và đai ốc thứ nhất 36 được vít lên bu lông 35.

Hơn nữa, phần khung nghiêng xuống 12a được tạo ra một cách liền khối với sườn khung 37 nhô ra phía trước từ phần giữa theo hướng chiều rộng xe nằm trong khoảng từ phần đầu trên đến phần trung gian theo phương thẳng đứng, một cặp phần khung nghiêng xuống bên trái và bên phải 11b kẹp giữa sườn khung 37 từ các phía đối diện theo hướng chiều rộng xe được tạo ra một cách liền khối với phần dưới của ống đầu 11 để nhô về phía sau và ống đầu 11 và phần khung nghiêng xuống 12a cũng được lắp nhờ bu lông thứ hai 38 kéo dài qua một cặp phần khung nghiêng xuống bên trái và bên phải 11b và sườn 37 và đai ốc thứ hai 39 được vít lên bu lông 38.

Bây giờ, quá trình vận hành của phương án này được giải thích. Mặt lắp 31 được bố trí trên phần khung nghiêng xuống 12a của khung chính 12, mặt lắp 31 kéo dài theo hướng bên trái-bên phải, là hướng chiều rộng xe, hướng lên trên và cho phép ống đầu 11 được định vị và được đặt lên đó ở trạng thái không nối. Như được thể hiện trên Fig.5, các bộ phận phía trước của xe máy như chạc trước 13 đỡ một cách quanh trục bánh trước WF, tay lái 14 nối với chạc trước 13, và tấm che trước



29, nắp trước 21, và hộp vận hành 28 được lắp lên chạc trước 13 được lắp trước trên ống đầu 11 để tạo ra một khối thống nhất và do đó các phần trước của xe máy được tạo thành một khối thống nhất có thể được đặt tạm thời trên mặt lắp 31 của phần khung nghiêng xuống 12a của khung chính 12. Do đó, để định vị ống đầu 11 tương đối với khung chính 12, quá trình vận hành nối khung chính 12 và ống đầu 11 ở trạng thái mà ở đó các bộ phận được lắp trên đó có thể được tạo điều kiện thuận lợi và có thể giảm số lượng quá trình vận hành lắp.

Hơn nữa, do mặt lắp 31 được bố trí trên phần cao nhất của phần khung nghiêng xuống 12a, có thể làm đơn giản kết cấu mà thông qua đó khung chính 12 và ống đầu 11 được nối.

Hơn nữa, do mặt lắp 31 và mặt tiếp xúc 32, mà được bố trí trên ống đầu 11 để tiếp xúc với mặt lắp 31 từ trên, được tạo ra là mặt phẳng, có thể đặt tạm thời ống đầu 11 lên mặt lắp 31 theo cách ổn định.

Hơn nữa, do phần nhô ra 33 được bố trí nhô ra trên một mặt trong số mặt lắp 31 và mặt tiếp xúc 32, và phần lõm 34 có mặt bên 34a đối diện với phần nhô ra 33 từ các phía đối diện theo hướng chiều rộng xe được bố trí ở mặt kia trong số mặt lắp 31 và mặt tiếp xúc 32, có thể thực hiện việc định vị các vị trí tương đối của khung chính 12 và ống đầu 11 cũng theo hướng bên trái-bên phải của xe.

Hơn nữa, do phần nhô ra 33 được bố trí nhô ra trên mặt lắp 31, phần lõm 34 được bố trí ở mặt tiếp xúc 32, và ống đầu 11 và phần khung nghiêng xuống 12a ở trạng thái mà ở đó phần nhô ra 33 và phần lõm 34 được nối với nhau được lắp nhờ bu lông thứ nhất 35 kéo dài qua phần nhô ra 33, có thể là, bằng cách cố định các phần khoá cài của khung chính 12 và ống đầu 11 nhờ bu lông thứ nhất 35, để đơn giản hoá kết cấu mà thông qua đó khung chính 12 và ống đầu 11 được nối.

Sáng chế theo một phương án của nó đã được giải thích trên đây, nhưng sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án nêu trên và có thể được sửa đổi theo nhiều cách miễn là các sửa đổi này không chệch khỏi phạm vi bảo hộ của sáng chế.

## YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Khung thân dùng cho xe máy hai bánh, trong đó khung này bao gồm ống đầu (11), mà đỡ lái được tay lái (14) và khung chính (12), mà được tạo ra dưới dạng một chi tiết riêng biệt với ống đầu (11) trong khi theo cách liên khối có phần khung nghiêng xuống (12a), mà được nối với ống đầu (11) thông qua phần lắp (11a) để kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu (11), khác biệt ở chỗ, mặt lắp (31), mà quay lên trên và kéo dài theo hướng bên trái-bên phải, là hướng chiều rộng xe, trong khi nghiêng xuống dưới về phía sau, được tạo ra trên mặt trên của phần cao nhất của phần khung nghiêng xuống (12a) cho phép ống đầu (11) được định vị và được đặt trên đó ở trạng thái không nối, phần lắp (11a) được tạo ra trên ống đầu (11) để nhô về phía sau từ mặt sau của phần trên của ống đầu (11), mặt dưới của phần lắp (11a), mà được nghiêng lên trên về phía trước, được đặt trên mặt lắp (31) của phần khung nghiêng xuống (12a), mà được nghiêng xuống dưới về phía sau, khung chính (12) được lắp tháo ra được trên ống đầu (11), và một phần của phần lắp (11a) được tạo ra trên phần định vị (32), mà tiếp xúc với mặt lắp (31) của phần khung nghiêng xuống (12a) và thực hiện việc định vị tương đối với phần khung nghiêng xuống (12a).

2. Khung thân dùng cho xe máy hai bánh theo điểm 1, trong đó phần định vị (32) được tạo ra trên mặt dưới của phần lắp (11a).

3. Khung thân dùng cho xe máy hai bánh theo điểm 1 hoặc 2, trong đó ống đầu (11) và khung chính (12) lần lượt được trang bị các phần nối (34, 33), mà được lắp vào nhau, và ống đầu (11) và khung chính (12) được bắt chặt vào nhau nhờ bu lông (35) thông qua các phần nối (34, 33).

4. Khung thân dùng cho xe máy hai bánh theo điểm 1, trong đó mặt tiếp xúc (32) được tạo ra trên ống đầu (11) để tiếp xúc với mặt lắp (31) từ phía trên hoặc từ phía trước, phần nhô ra (33) được bố trí nhô ra trên một mặt trong số mặt lắp (31) và mặt tiếp xúc (32), và phần nhô ra (33) và trên một mặt trong số mặt lắp (31) và mặt tiếp

xúc (32) được nối thông qua phần bậc.

5. Khung thân dùng cho xe máy hai bánh theo điểm 4, trong đó phần lõm (34) có các mặt bên (34a), mà đối diện với phần nhô ra (33) từ các phía đối diện theo hướng chiều rộng xe, được tạo ra trên mặt kia trong số mặt lắp (31) và mặt tiếp xúc (32), và phần khung nghiêng xuống (12a) và ống đầu (11) ở trạng thái mà ở đó phần nhô ra (33) và phần lõm (34) được lắp vào nhau, được gắn chặt nhờ bu lông (35) kéo dài qua phần nhô ra (33).

6. Khung thân dùng cho xe máy hai bánh, trong đó khung này bao gồm ống đầu (11), mà đỡ lái được tay lái (14) và khung chính (12), mà được tạo ra dưới dạng một chi tiết riêng biệt với ống đầu (11) trong khi theo cách liền khối có phần khung nghiêng xuống (12a), mà được nối với ống đầu (11) thông qua phần lắp (11a) để kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu (11), khác biệt ở chỗ, khung chính (12) được bố trí tháo ra được trên ống đầu (11), ống đầu (11) và khung chính (12) có các phần định vị (31 to 34), mà được định vị tương đối với nhau ở trạng thái không nối, ống đầu (11) có bộ phận lắp được lắp trên đó và khung chính (12) được định vị thông qua các phần định vị (31 đến 34) và được bắt chặt vào nhau nhờ bu lông (35), và các phần định vị (31 đến 34) có phần (32) của phần lắp (11a) nhô ra về phía sau từ mặt sau của phần trên của ống đầu (11) và có mặt dưới, mà được nghiêng lên trên về phía trước, và mặt lắp (31), mà được tạo ra trên mặt trên của phần cao nhất của phần khung nghiêng xuống (12a) để được nghiêng xuống dưới về phía sau và tiếp xúc với một phần của phần lắp (11a), và mặt dưới của phần lắp (11a), mà được nghiêng lên trên về phía trước, được đặt trên mặt lắp (31) của phần khung nghiêng xuống (12a), mà được nghiêng xuống dưới về phía sau.



FIG.2

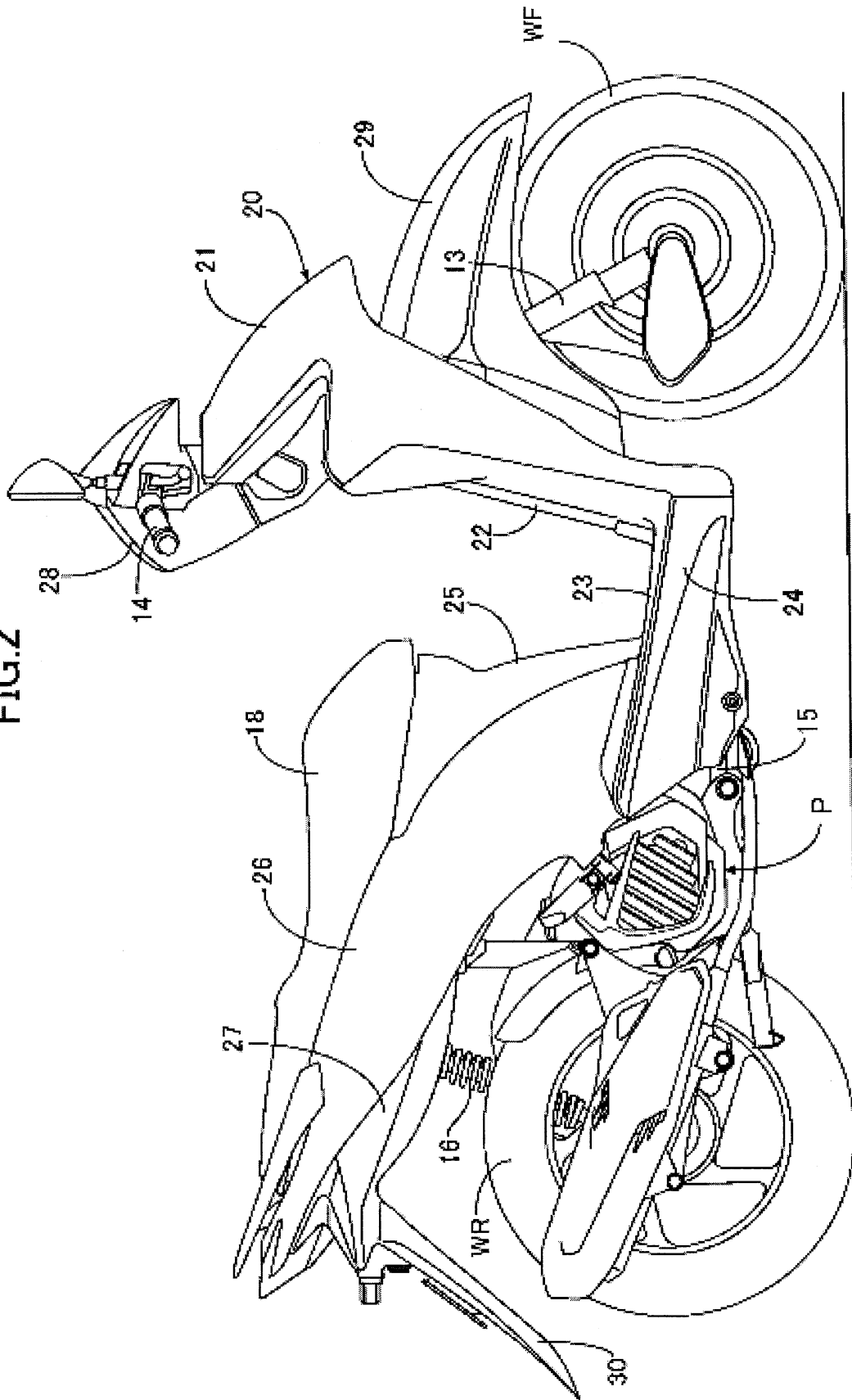


FIG.3

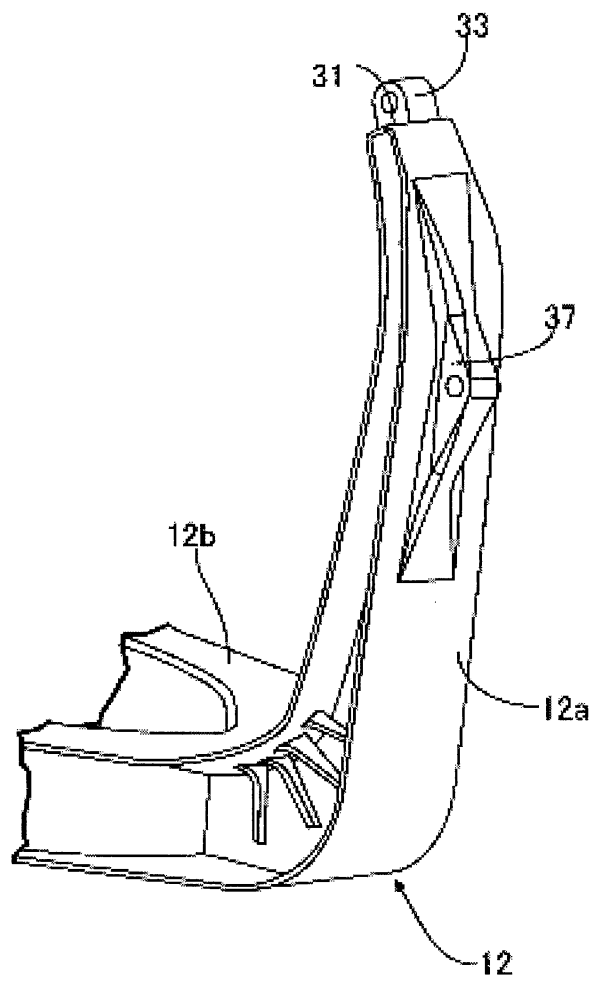


FIG. 4

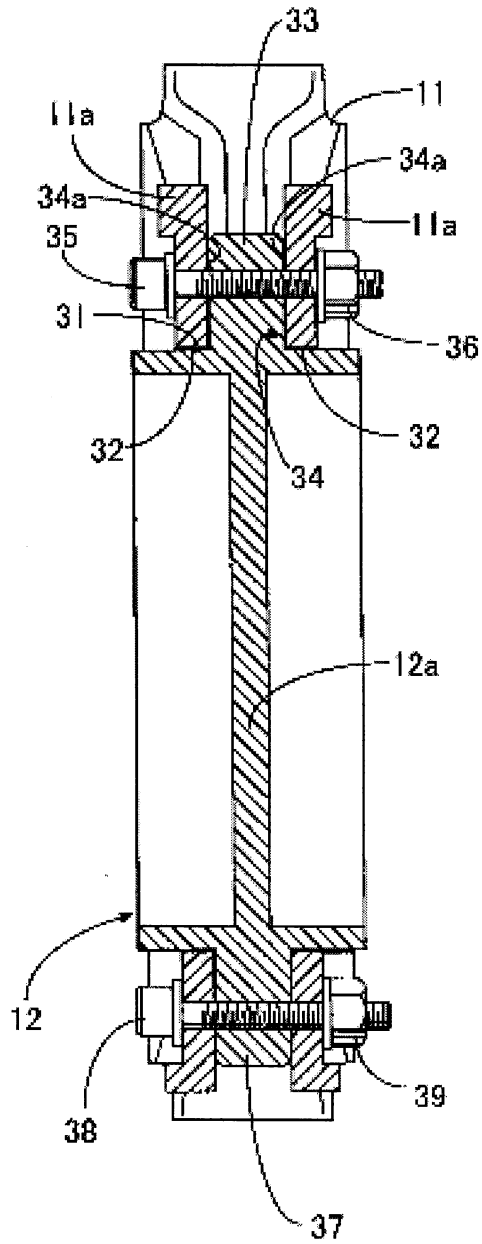


FIG.5

