

14. Anexo I: Resumen de cada pieza del carenado

Este anexo resume las particularidades de cada pieza y los problemas surgidos durante el proyecto. También se añade una foto real de la pieza, una del CAD final y el mapa de color que nos permite evaluar el nivel de desviación con la malla triangulada.

14.1. Carenado principal

Es la pieza del carenado más grande y con mayor número de superficies. Tiene la particularidad de que va unida a la quilla. Para esta unión se reconstruye primero el carenado y posteriormente se adapto la quilla. Ver figura 45.

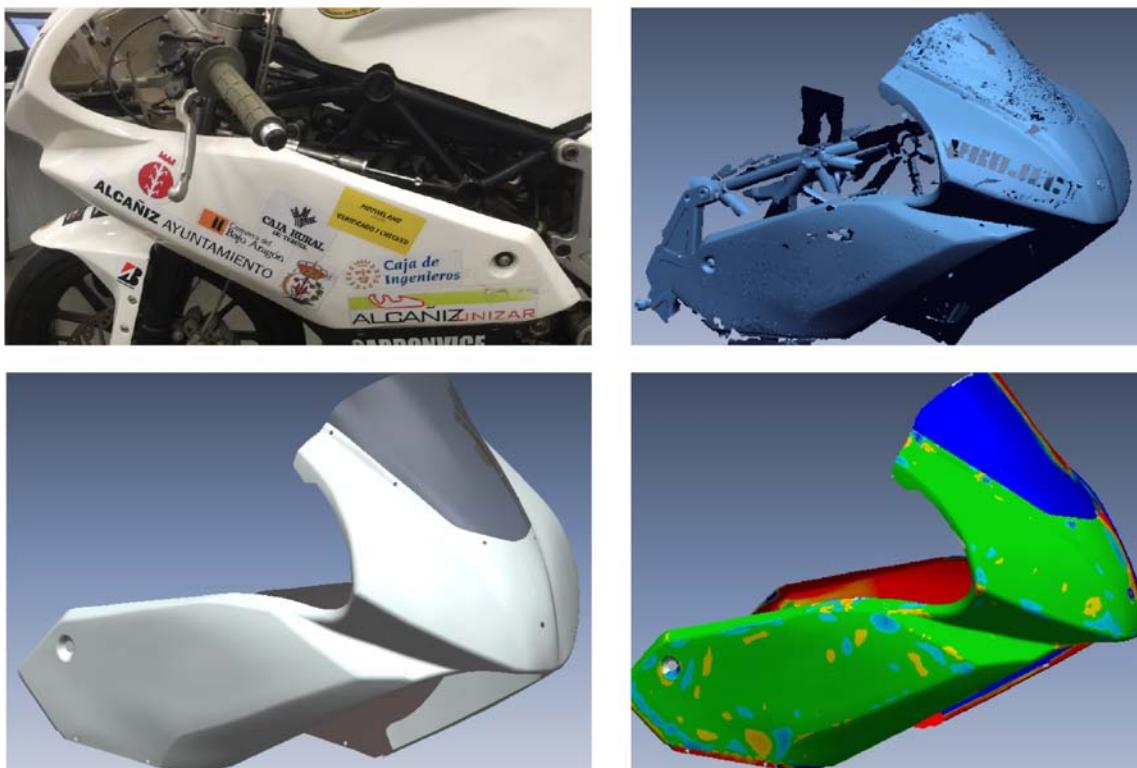


Fig. 45: Reconstrucción del carenado principal



Fig.46: Unión entre el carenado y la quilla

14.2. Quilla

En esta pieza se han encontrado muchas deformaciones no deseadas. Esto es debido a que el tubo de escape que finalmente se utilizó era más grande que el inicial y por lo tanto había interferencias con la quilla. Como el material de la quilla, fibra de vidrio, es muy flexible se adaptó sin mayores problemas al nuevo tubo de escape. Por lo tanto para la reconstrucción de esta pieza ha primado la simetría, evitar las interferencias y una buena imagen. Es por esto que el análisis de desviaciones muestra zonas que están por encima de 1 mm de distancia con la malla.

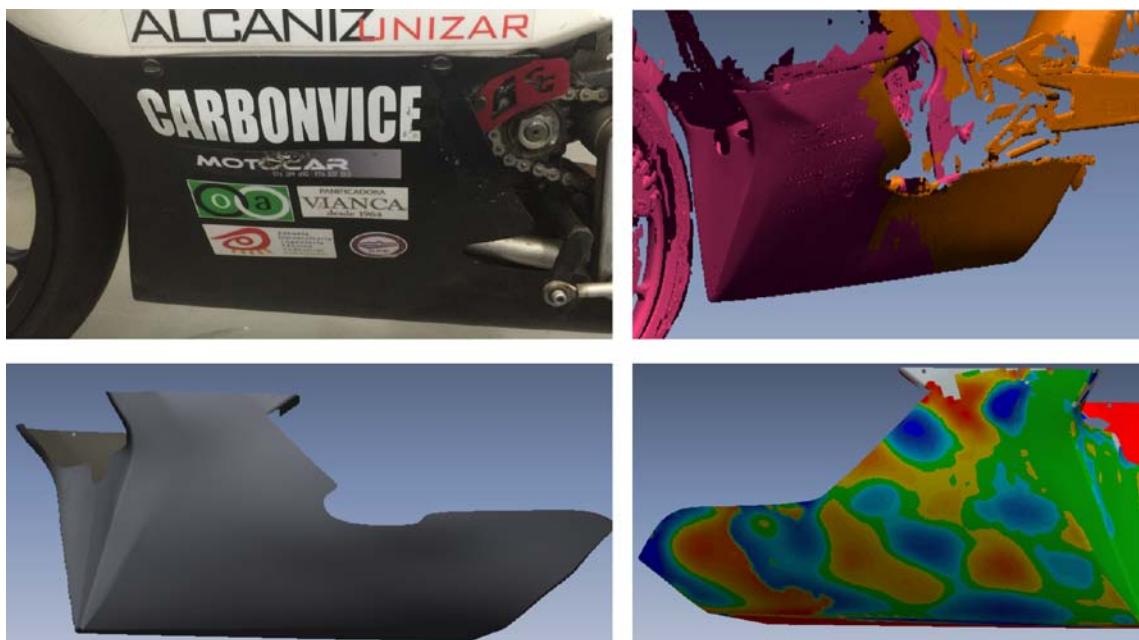


Fig. 47: Reconstrucción de la quilla

14.3. Colín

Esta pieza está bastante aislada del resto de la moto y eso facilita la labor de digitalizado y limpieza de la nube de puntos, excepto en la zona inferior en la que el acceso es peor. Figura 49.

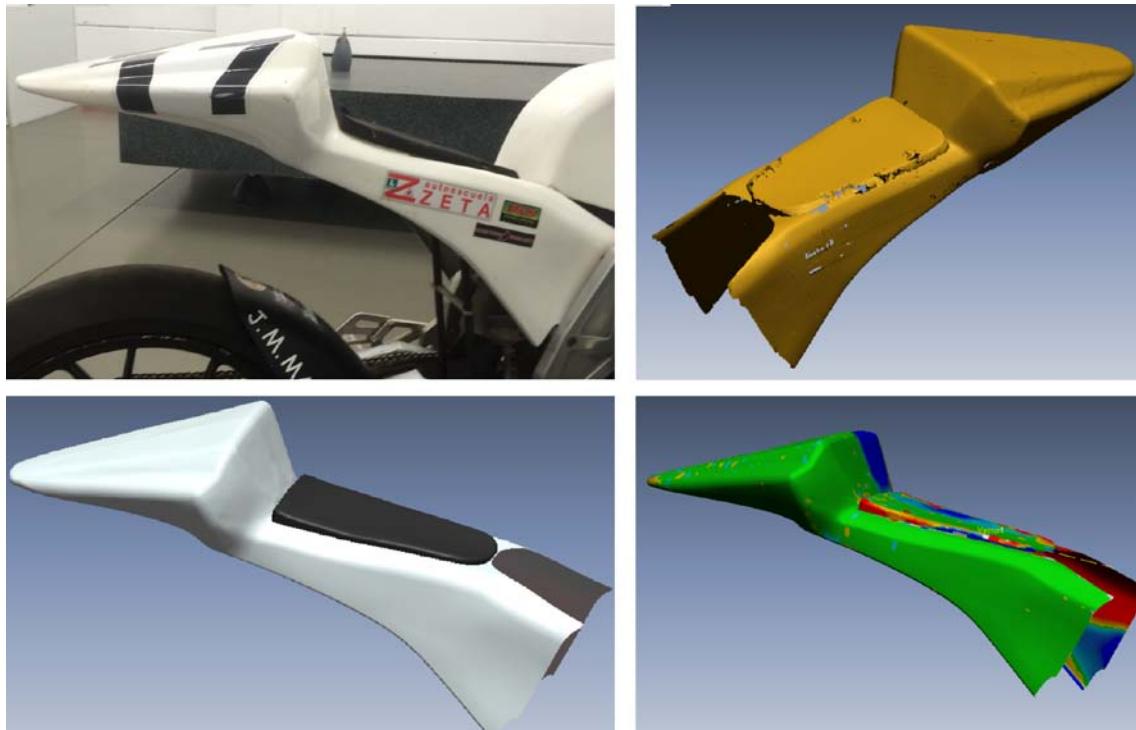


Fig. 48: Reconstrucción del colín

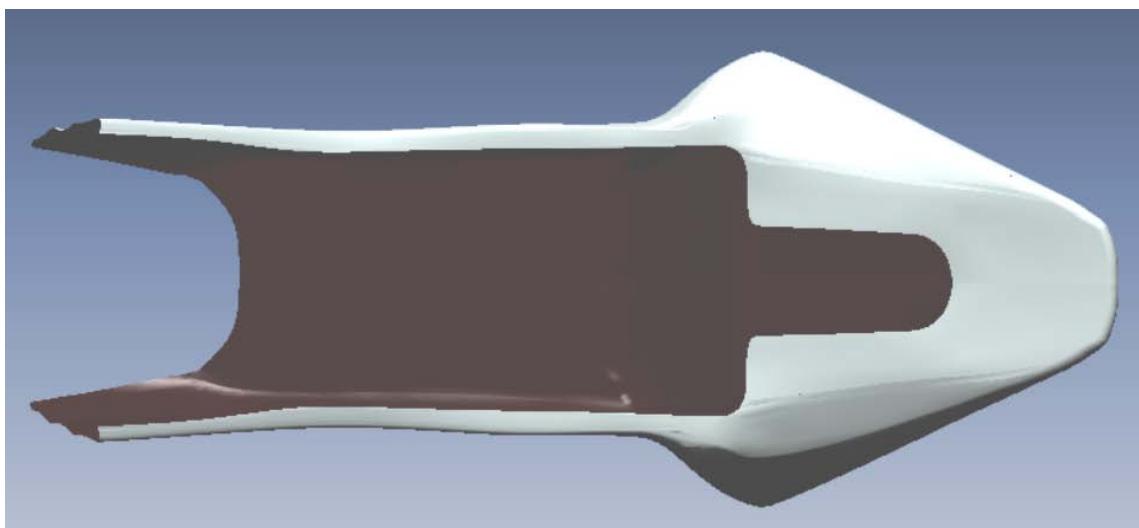


Fig. 49: Parte inferior del colín

14.4. Guardabarros delantero

Aunque esta pieza parece más sencilla que el resto, tiene una zona muy complicada de unir y es necesario combinar la mayoría de las herramientas utilizadas anteriormente. Figura 51.



Ref. 50: Reconstrucción del guardabarros

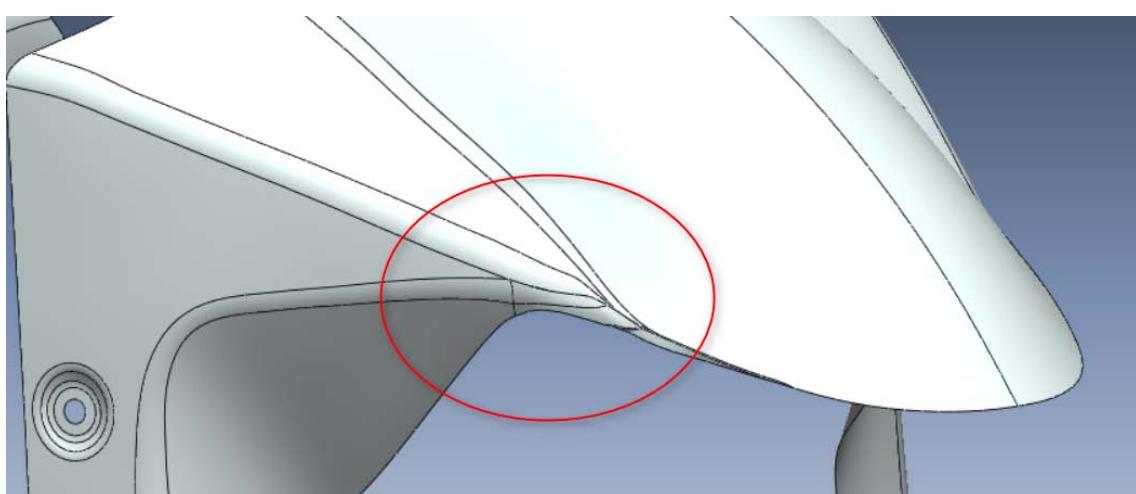


Fig. 51: Zona de unión de varias superficies

14.5. Guardabarros trasero

Esta es la pieza más sencilla de la moto, aunque hubo que reconstruir los laterales debido a una deformación no deseada. Esta deformación viene producida porque el guardabarros quedó un poco más ancho que el basculante. Ver página 9 de la memoria.

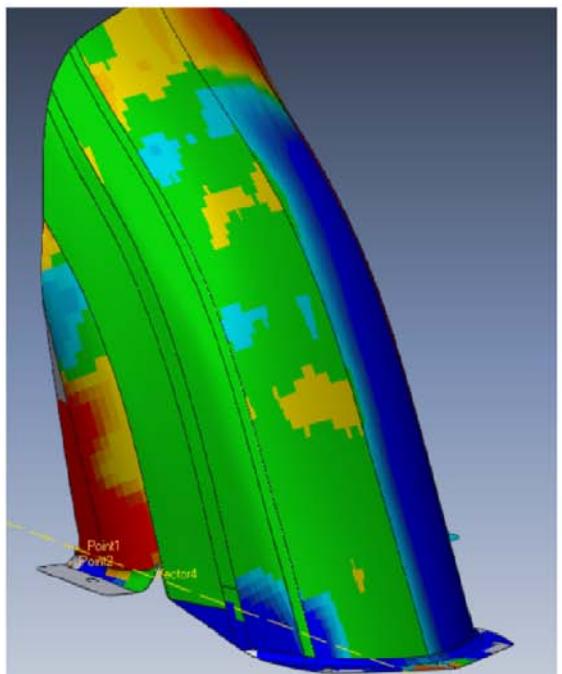
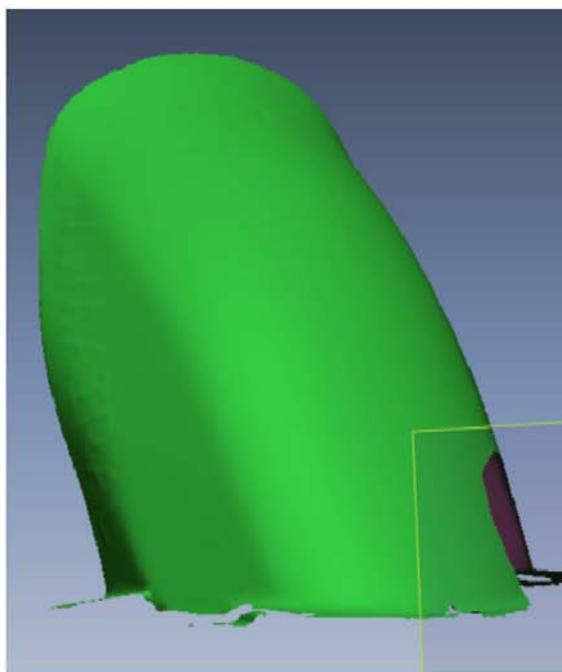
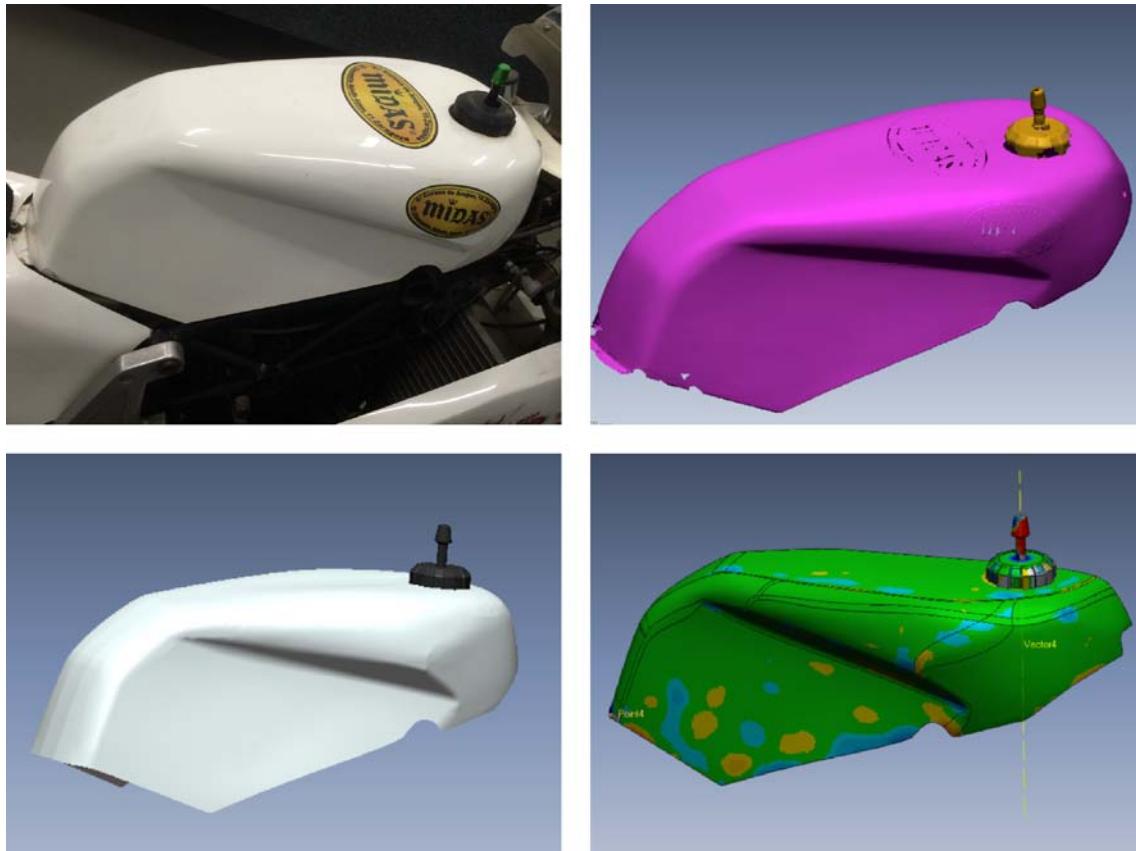


Fig. 52: Reconstrucción del guardabarros trasero

14.6. Cubierta del depósito de gasolina

En esta pieza hay que considerar la unión con el chasis. Debe encajar lo mejor posible para dar una buena imagen de acabado a la moto. Esta pieza va encajada con un depósito comercial, por lo que las paredes interiores tienen unas medidas concretas para que se pueda montar y no tenga juego.



Ref. 53: Reconstrucción de la cubierta del depósito