



(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)



1-0028231

(51)^{2019.01} **B62H 5/02**; B62K 21/12; B62K 21/24; (13) **B**
B62K 21/04; B62K 21/18

(21) 1-2016-02126

(22) 10/06/2016

(30) 2015-138344 10/07/2015 JP

(45) 25/05/2021 398

(43) 25/01/2017 346A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

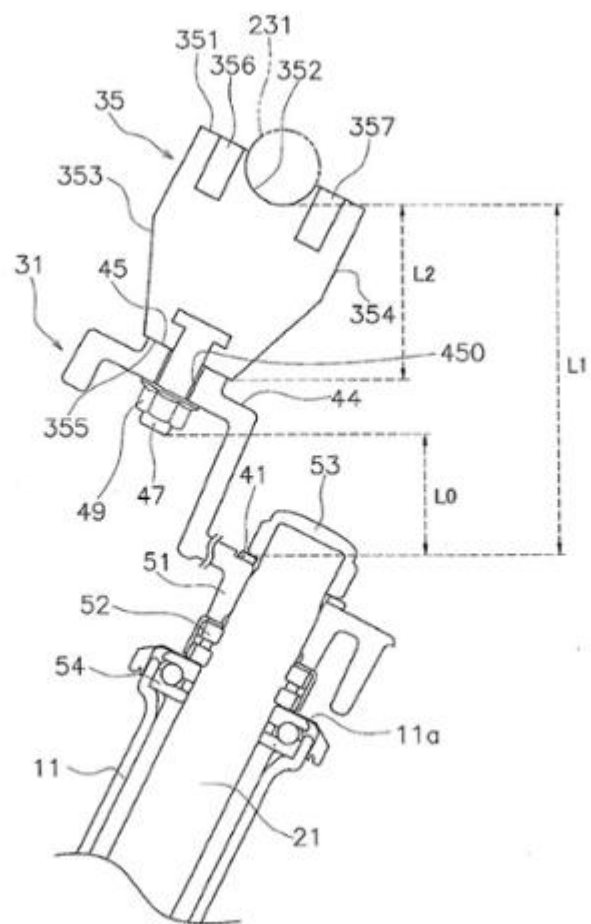
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Tantitaweeporn TASPON (TH); Tohru OHARA (JP).

(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU NGỒI CHÂN ĐỂ HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó phần nổi trục lái (41) được nằm thấp hơn so với phần nổi giá kẹp (45, 46) và bộ phận bắt chặt (47, 48). Kích cỡ theo hướng lên-xuống (L2) từ đầu sau (45a, 46a) của phần nổi giá kẹp (45, 46) tới phần được kẹp (231) của thanh tay lái (23) lớn hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L0) từ bộ phận bắt chặt (47, 48) tới phần nổi trục lái (41). Kích cỡ theo hướng lên-xuống (L3) từ phần được kẹp (231) tới đầu ngoài của thanh tay lái (23) nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L1) từ phần được kẹp (231) tới phần nổi trục lái (41).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm: khung; yên được đỡ bởi khung; bánh trước; cơ cấu lái được bố trí ra phía trước của yên, cơ cấu lái được đỡ theo cách quay được bởi khung; và bình nhiên liệu được bố trí phía sau cơ cấu lái và ở phía trước yên, trong đó khung gồm: ống cổ được bố trí ở giữa của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương bề rộng phương tiện, ống cổ kéo dài chếch xuống dưới tới phía trước, và khung chính kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ, khung chính đỡ bình nhiên liệu, khung chính được nằm thấp hơn so với đầu trên của bình nhiên liệu trên hình chiếu cạnh của phương tiện, cơ cấu lái gồm: trục lái được lắp vào trong ống cổ, bộ phận nối được nối với phần trên của trục lái, và thanh tay lái được giữ bởi bộ phận nối, các bộ phận dạng ống phải và trái mà bánh trước được đỡ theo cách quay được nhờ chúng, bộ phận nối gồm: giá trên mà trục lái được nối vào đó, bộ phận giá kẹp được bố trí trên giá trên, bộ phận giá kẹp giữ thanh tay lái tại vị trí cao hơn so với giá trên, và bộ phận bắt chặt bắt chặt bộ phận giá kẹp vào giá trên, giá trên còn gồm: phần nối trái để được nối với phần trên của bộ phận dạng ống trái, và phần nối phải để được nối với phần trên của bộ phận dạng ống phải, và thanh tay lái gồm: phần được kẹp được giữ bởi bộ phận giá kẹp, đầu ngoài theo phương bề rộng phương tiện, và phần kéo dài kéo dài ra phía ngoài từ phần được kẹp về phía đầu ngoài theo phương bề rộng phương tiện, giá trên gồm: phần nối trục lái mà đầu trên của trục lái được nối vào đó, và phần nối giá kẹp mà bộ phận bắt chặt xuyên lên và xuống qua đó, phần nối giá kẹp được nối với phần dưới của bộ phận giá kẹp, kích cỡ theo hướng lên-xuống từ đầu sau của phần nối giá kẹp tới phần thấp nhất của phần được kẹp lớn hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống từ phần thấp nhất của bộ phận bắt chặt tới phần cao nhất của phần nối trục lái. Phương tiện giao thông này có thể có được từ tài liệu JP 2012-144145 A là tài liệu đối chứng trong lĩnh vực kỹ thuật này.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ở một kiểu phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, bình nhiên liệu được bố trí giữa cơ cấu lái và yên. Ở kiểu phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên này,

bình nhiên liệu hoặc bộ phận được bố trí giữa cơ cấu lái và bình nhiên liệu (sau đây gọi là “bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự”) được sắp xếp để không cản trở cơ cấu lái.

Ví dụ, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số JP2014-61742A gồm giá trên (6) và công tắc khoá điện (30). Giá trên (6) nối càng trước (10) và trục lái (7) và công tắc khoá điện (30) được bố trí giữa giá trên (6) và bình nhiên liệu (26). Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số JP2014-61742A, giá trên (6) được tạo kết cấu để không cản trở bình nhiên liệu (26) và công tắc khoá điện (30) khi được quay cùng với tay lái (14).

Cần có các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm bình nhiên liệu có dung tích càng nhiều càng tốt. Tuy nhiên, các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được chế tạo với kích cỡ tương đối nhỏ và chỉ có một khoảng không hạn chế để bố trí các bộ phận. Vì vậy, là khó để mở rộng một cách đơn giản toàn bộ kích cỡ của bình nhiên liệu. Do đó, để tạo ra bình nhiên liệu với dung tích lớn một cách chắc chắn, được cân nhắc là mở rộng bình nhiên liệu theo nhiều hướng khác nhau nhờ việc thiết kế hình dạng của bình nhiên liệu.

Tuy nhiên, việc mở rộng lên phía trên của bình nhiên liệu bị hạn chế từ quan điểm thiết kế hoặc việc giữ vị trí điều khiển không thay đổi. Mặt khác, khi bình nhiên liệu được mở rộng về phía sau, vị trí của yên bị dịch về phía sau. Vì thế, sự mở rộng về phía sau của bình nhiên liệu bị hạn chế từ quan điểm giữ vị trí ngồi không thay đổi. Hơn nữa, ở kiểu phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên mà bình nhiên liệu được bố trí giữa cơ cấu lái và yên được đề cập trên đây, người điều khiển giữ ổn định vị trí điều khiển của mình bằng cách kẹp bình nhiên liệu giữa các đầu gối (sau đây gọi là “kẹp đầu gối”). Khi bình nhiên liệu được kéo dài theo phương bề rộng phương tiện (phương ngang), kết cấu này ảnh hưởng xấu đến việc kẹp đầu gối và hơn nữa, tác động xấu đến sự thoải mái khi điều khiển phương tiện. Vì thế, việc mở rộng theo phương bề rộng phương tiện của bình nhiên liệu bị hạn chế.

Do các vấn đề trên đây, để giữ vị trí điều khiển không đổi và đồng thời để mở rộng

dung tích của bình nhiên liệu mà không phá hỏng sự thoải mái khi điều khiển phương tiện, tác giả sáng chế nghĩ ra kết cấu là bình nhiên liệu được kéo dài ra phía trước nhờ việc bố trí đầu trước của bình nhiên liệu ra xa phía trước tới mức có thể.

Tuy nhiên, có lo ngại là bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự gây cản trở cơ cấu lái do việc kéo dài ra phía trước của bình nhiên liệu. Được giả thiết là dịch chuyển ống cổ về phía trước để kéo dài bình nhiên liệu về phía trước và đồng thời ngăn chặn sự cản trở giữa cơ cấu lái và bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự. Bằng cách dịch chuyển ống cổ ra phía trước, cơ cấu lái có thể được dịch chuyển ra phía trước và theo đó, bình nhiên liệu có thể được kéo dài ra phía trước mà không gây cản trở cơ cấu lái. Tuy nhiên, trong trường hợp này có nhược điểm là phương tiện giao thông bị kéo dài theo hướng xuôi-ngược. Mặt khác, có nhược điểm là điều kiện hạn chế bị đặt ra cho độ dịch chuyển góc hoặc đường đi.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể giữ vị trí điều khiển không đổi và đồng thời gia tăng dung tích của bình nhiên liệu trong khi việc phá hỏng về sự thoải mái khi điều khiển phương tiện, sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện và sự cản trở giữa cơ cấu lái và bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự được ngăn chặn.

Theo sáng chế, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được đề xuất gồm khung, yên, cơ cấu lái và bình nhiên liệu. Yên được đỡ bởi khung. Cơ cấu lái được bố trí ra phía trước của yên và được đỡ theo cách quay được bởi khung. Bình nhiên liệu được bố trí phía sau cơ cấu lái và ở phía trước yên.

Khung gồm ống cổ và khung chính. Ống cổ được bố trí ở giữa của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương bề rộng phương tiện và kéo dài chếch xuống dưới tới phía trước. Khung chính kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ. Khung chính đỡ bình nhiên liệu và được nằm thấp hơn so với đầu trên của bình nhiên liệu trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

Cơ cấu lái gồm trục lái, bộ phận nối và thanh tay lái. Trục lái được lắp vào trong ống cổ. Bộ phận nối được nối với phần trên của trục lái. Thanh tay lái được kẹp bởi bộ phận nối.

Bộ phận nối gồm giá trên, bộ phận giá kẹp và bộ phận bắt chặt. Trục lái được nối với giá trên. Bộ phận giá kẹp được bố trí bên trên giá trên và kẹp thanh tay lái tại vị trí cao hơn so với giá trên. Bộ phận bắt chặt bắt chặt bộ phận giá kẹp vào giá trên.

Thanh tay lái gồm phần được kẹp, đầu ngoài theo phương bề rộng phương tiện và phần kéo dài. Phần được kẹp được kẹp bởi bộ phận giá kẹp. Phần kéo dài kéo dài ra phía ngoài từ phần được kẹp về phía đầu ngoài theo phương bề rộng phương tiện. Giá trên gồm phần nối trục lái và phần nối giá kẹp. Đầu trên của trục lái được nối với phần nối trục lái. Bộ phận bắt chặt xuyên qua phần nối giá kẹp lên và xuống. Phần nối giá kẹp được nối với phần dưới của bộ phận giá kẹp.

Phần nối trục lái được nằm thấp hơn so với phần nối giá kẹp và bộ phận bắt chặt. Kích cỡ theo hướng lên-xuống (L2) từ đầu sau của phần nối giá kẹp tới phần được kẹp lớn hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L0) từ bộ phận bắt chặt tới phần nối trục lái. Kích cỡ theo hướng lên-xuống (L3) từ phần được kẹp tới đầu ngoài nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L1) từ phần được kẹp tới phần nối trục lái.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, phần nối trục lái được bố trí thấp hơn so với phần nối giá kẹp và bộ phận bắt chặt. Do đó, đầu trên của ống cổ có thể được đặt nằm ở vị trí thấp. Ống cổ kéo dài chếch xuống dưới tới phía trước và vì thế, đầu trên của ống cổ được nằm ở vị trí thấp. Do đó, đầu trên của ống cổ có thể được bố trí ở đây ra phía trước hơn so với khi nó được nằm ở vị trí cao. Theo đó, khoảng không giữa bình nhiên liệu và ống cổ có thể được tạo ra một cách chắc chắn về phía trước với kích cỡ lớn. Bởi vậy, đầu trước của bình nhiên liệu có thể được bố trí xa ra phía trước đến mức có thể.

Bây giờ, bị lo ngại là khi đầu trước của bình nhiên liệu được đặt nằm xa ra phía trước đến mức có thể, bình nhiên liệu hoặc bộ phận được bố trí ở vùng ngoại vi của bình nhiên liệu (sau đây gọi là “bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự”) gây cản trở thanh tay lái. Tuy nhiên, kích cỡ theo hướng lên-xuống (L2) từ đầu sau của phần nối giá kẹp tới phần được kẹp lớn hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L0) từ bộ phận bắt chặt tới phần nối trục lái. Nói cách khác, chiều cao của thanh tay lái được giữ bởi bộ phận giá kẹp lớn hơn so với độ dài

giữa bộ phận bắt chặt và phần nối trục lái được thiết lập để được nằm thấp hơn so với bộ phận bắt chặt. Vì thế, phần được kẹp của thanh tay lái có thể được đặt nằm ở vị trí cao. Theo đó, thanh tay lái trở nên không có khả năng cản trở bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự.

Phần nối trục lái được nằm thấp hơn so với phần nối giá kẹp và bộ phận bắt chặt. Nói cách khác, phần nối trục lái được nằm ở vị trí thấp so với phần nối giá kẹp. Do đó, bộ phận giá kẹp có thể được ngăn chặn việc bị kéo dài quá mức so với kết cấu mà vị trí của toàn bộ giá trên được hạ thấp trong lúc vị trí theo độ cao của phần nối trục lái và vị trí theo độ cao của phần nối giá kẹp được thiết lập bằng nhau. Do đó, độ bền cần thiết đối với bộ phận giá kẹp có thể có được một cách dễ dàng và chắc chắn và bộ phận giá kẹp có thể được tạo ra theo kích cỡ nhỏ.

Hơn nữa, kích cỡ theo hướng lên-xuống (L3) từ phần được kẹp của thanh tay lái tới đầu ngoài nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L1) từ phần được kẹp tới phần nối trục lái. Do đó, ngay cả khi kích cỡ theo hướng lên-xuống (L2) từ đầu sau của phần nối giá kẹp tới phần được kẹp trở nên lớn, đầu ngoài của thanh tay lái có thể được ngăn chặn việc bị đặt nằm ở vị trí quá cao.

Hơn nữa, khung chính kéo dài chếch xuống dưới. Vì thế, khi được nằm ra phía trước, bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự có khả năng được nằm ở vị trí cao. Trong trường hợp này, bị lo ngại là khi xoay thanh tay lái, phần kéo dài của thanh tay lái gây cản trở bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự. Hơn nữa, kích cỡ theo hướng lên-xuống (L3) từ phần được kẹp của thanh tay lái tới đầu ngoài nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L1) từ phần được kẹp tới phần nối trục lái. Do vậy, khoảng không lớn hơn có thể được tạo ra một cách chắc chắn ở đây giữa giá trên và phần kéo dài của thanh tay lái so với kết cấu mà kích cỡ theo hướng lên-xuống L3 được thiết lập là lớn hơn so với hoặc bằng kích cỡ theo hướng lên-xuống L1 (tức là $L3 \geq L1$) mặc dù tổng các kích cỡ theo hướng lên-xuống L1 và L3 (tức là $L1+L3$) được thiết lập là bằng với tổng theo khía cạnh này của sáng chế. Do đó, khi xoay thanh tay lái, phần kéo dài trở nên không có khả năng cản trở bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự. Kết quả là, sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông có thể được ngăn chặn và đồng thời, sự gia tăng về dung tích của bình nhiên liệu có thể đạt được bằng cách kéo dài ra phía trước bình nhiên liệu mà không làm cho bình nhiên liệu cản trở thanh tay lái.

Đầu trước của phần nổi trục lái có thể được nằm ra phía trước của đầu sau của phần nổi giá kẹp. Trong trường hợp này, giá trên có thể được tạo ra theo cách nhỏ gọn theo hướng xuôi-ngược. Do đó, sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện có thể được ngăn chặn.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm đèn trước. Đèn trước có thể gồm phần thấu kính và có thể được bố trí ở phía trước ống cổ. Đầu dưới của phần đầu trên của ống cổ có thể được đặt nằm thấp hơn so với đầu trên của phần thấu kính. Trong trường hợp này, đầu trên của ống cổ có thể được đặt nằm ở vị trí thấp.

Đầu trên của bình nhiên liệu có thể được nằm cao hơn so với giá trên. Trong trường hợp này, việc kéo dài ra phía trước có thể được áp dụng theo cách tương tự cho bình nhiên liệu được kéo dài tới mức độ mà đầu trên của nó có thể được đặt nằm cao hơn so với giá trên để chắc chắn có dung tích lớn. Hơn nữa, quan hệ " $L1 > L3$ " giữ nguyên được thiết lập ngay cả khi bình nhiên liệu được kéo dài ra phía trước. Vì thế, thanh tay lái không có khả năng cản trở bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự.

Đầu trên của bộ phận giá kẹp có thể được nằm cao hơn so với đầu trên của bình nhiên liệu. Trong trường hợp này, kích cỡ theo hướng lên-xuống $L2$ được thiết lập chắc chắn tới mức độ mà đầu trên của bộ phận giá kẹp có thể được đặt nằm cao hơn so với đầu trên của bình nhiên liệu. Theo đó, thanh tay lái trở nên không có khả năng cản trở bình nhiên liệu hoặc bộ phận tương tự hơn nữa.

Khung chính có thể gồm các khung chính phải và trái được tạo ra dưới dạng cặp phải và trái. Bình nhiên liệu có thể gối chồng với mỗi khung trong số các khung chính phải và trái trên hình chiếu bằng của phương tiện. Trong trường hợp này, quan hệ " $L1 > L3$ " giữ nguyên được thiết lập ngay cả khi dịch chuyển ra phía trước đầu trước của bình nhiên liệu được mở rộng sang phải và trái để gối chồng với các khung chính phải và trái. Vì thế, sự cản trở giữa thanh tay lái và bình nhiên liệu có thể được ngăn chặn một cách hiệu quả.

Bình nhiên liệu có thể gồm phần có bề rộng lớn nhất ở phần trước của nó. Quan hệ " $L1 > L3$ " ở đây giữ nguyên được thiết lập ngay cả khi dịch chuyển ra phía trước đầu trước của bình nhiên liệu gồm phần trước, được mở rộng nhờ vẩy sang phải và trái. Vì thế, sự cản trở giữa thanh tay lái và bình nhiên liệu có thể được ngăn chặn một cách hiệu quả.

Kích cỡ theo hướng xuôi-ngược của ống cổ có thể nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống của ống cổ. Khi sáng chế được áp dụng cho ống cổ được tạo kết cấu như vậy, bình nhiên liệu có thể được thiết kế để chắc chắn có dung tích lớn bằng cách bố trí ra phía trước đầu trước của bình nhiên liệu và đồng thời, cơ cấu lái và bình nhiên liệu và vùng xung quanh nó có thể được thiết kế theo cách nhỏ gọn theo hướng xuôi-ngược.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm bánh trước. Cơ cấu lái có thể còn gồm các bộ phận dạng ống phải và trái. Các bộ phận dạng ống phải và trái là các bộ phận mà nhờ đó bánh trước được đỡ theo cách quay được. Giá trên có thể còn gồm phần nối trái và phần nối phải. Phần nối trái được nối với phần trên của bộ phận dạng ống trái. Phần nối phải được nối với phần trên của bộ phận dạng ống phải. Phần dưới cùng của phần nối trục lái được nằm thấp hơn so với phần dưới cùng của phần nối trái và phần dưới cùng của phần nối phải. Trong trường hợp này, vị trí của đầu trên của ống cổ có thể được hạ thấp bằng cách hạ thấp vị trí của phần nối trục lái.

Giá trên có thể còn gồm phần giá giữa. Phần giá giữa được nằm giữa phần nối phải và phần nối trái theo phương bề rộng phương tiện. Phần giá giữa có thể gồm phần nối giá kẹp. Bộ phận giá kẹp có thể gồm phần giá kẹp trên và phần giá kẹp dưới. Phần giá kẹp trên được bố trí bên trên thanh tay lái. Phần giá kẹp dưới được bố trí bên dưới thanh tay lái. Kích cỡ của phần giá kẹp dưới theo phương dọc trục của trục lái có thể lớn hơn so với kích cỡ của phần giá giữa theo phương dọc trục của trục lái. Trong trường hợp này, phần giá kẹp dưới có kích cỡ lớn. Vì thế, phần được kẹp của thanh tay lái có thể được gắn vào vị trí cao. Hơn nữa, giá trên có thể được tạo ra ở đây theo kích cỡ nhỏ hơn so với giá trên mà phần giá giữa của nó được gia tăng về kích cỡ để gắn phần được kẹp của thanh tay lái vào vị trí cao.

Đầu dưới của bộ phận giá kẹp có thể được nằm cao hơn so với phần nối trái. Trong trường hợp này, vị trí của đầu trên của ống cổ có thể được hạ thấp, trong lúc vị trí của thanh tay lái có thể được giữ cao.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm bộ phận được bố trí giữa bình nhiên liệu và giá trên theo hướng xuôi-ngược của phương tiện. Trong trường hợp này, bộ phận này được bố trí giữa bình nhiên liệu và giá trên có thể được bố trí xa ra

phía trước tới mức có thể bằng cách bố trí đầu trên của ống cổ ở vị trí thấp. Theo đó, việc gia tăng về dung tích của bình nhiên liệu có thể đạt được bằng cách kéo dài ra phía trước bình nhiên liệu.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

FIG.5 là hình vẽ thể hiện phần khuất của một phần của khung và cơ cấu lái.

FIG.6 là hình vẽ thể hiện phần khuất của một phần của khung và cơ cấu lái.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện cơ cấu lái, khung và bình nhiên liệu.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện cơ cấu lái, khung và bình nhiên liệu.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện giá trên.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện giá trên.

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện giá trên.

FIG.12 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện giá trên mà các phần giá kẹp dưới được gắn vào đó.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện giá trên mà các phần giá kẹp dưới được gắn vào đó.

FIG.14 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện giá trên mà các phần giá kẹp dưới được gắn vào đó.

FIG.15 là hình vẽ mặt cắt nhìn từ một bên thể hiện bộ phận giá kẹp và giá trên.

FIG.16 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện cơ cấu lái, khung và bình nhiên liệu và thể hiện một ví dụ so sánh khái niệm.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo một phương án được ưu tiên của sáng chế sẽ được giải thích sau đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. FIG.4 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Cần lưu ý rằng, trong bản mô tả này, hướng xuôi-ngược, hướng lên-xuống và hướng phải-trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 được xác định có nghĩa là hướng xuôi-ngược, hướng lên-xuống và hướng phải-trái được quan sát từ người điều khiển ngồi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm khung 2, bình nhiên liệu 3, yên 4, động cơ 5, cơ cấu lái 6, đèn trước 7, bánh trước 8, bánh sau 9 và tấm che thân phương tiện 10. Khung 2 gồm ống cổ 11. Ống cổ 11 được bố trí ở giữa của phương tiện theo phương bề rộng phương tiện (phương ngang) và kéo dài ra phía trước, chếch xuống dưới tới phía trước. Như được thể hiện trên FIG.4, kích cỡ theo hướng xuôi-ngược A1 của ống cổ 11 nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống A2 của ống cổ 11.

Bình nhiên liệu 3 được bố trí phía sau cơ cấu lái 6 và ở phía trước yên 4. Bình nhiên liệu 3 được bố trí phía sau ống cổ 11. Yên 4 được bố trí phía sau bình nhiên liệu 3. Yên 4 được đỡ bởi khung 2.

Động cơ 5 được bố trí bên dưới bình nhiên liệu 3. Cơ cấu lái 6 được bố trí ra phía trước của yên 4. Cơ cấu lái 6 được bố trí ở phía trước bình nhiên liệu 3. Cơ cấu lái 6 được đỡ theo cách quay được bởi khung 2.

Đèn trước 7 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Đèn trước 7 được bố trí ở phía trước cơ cấu lái 6. Như được thể hiện trên FIG.3, đèn trước 7 gồm các phần thấu kính 71 và 72.

Mỗi phần trong số các phần thấu kính 71 và 72 được làm bằng vật liệu với tính xuyên sáng. Các phần thấu kính 71 và 72 gồm phần thấu kính thứ nhất 71 và phần thấu kính thứ hai 72. Phần thấu kính thứ hai 72 được bố trí bên trên phần thấu kính thứ nhất 71. Phần đầu trên 11a của ống cổ 11 được nằm thấp hơn so với đầu trên của phần thấu kính thứ hai 72. Cần lưu ý rằng, trên FIG.3, phần thấu kính thứ nhất 71 và phần thấu kính thứ hai 72 được tách biệt với nhau, nhưng theo cách khác, có thể được nối vào nhau.

Cụm đồng hồ đo 12 được bố trí bên trên đèn trước 7. Cụm đồng hồ đo 12 gồm, ví dụ, đồng hồ đo tốc độ. Tấm che đồng hồ 13 được bố trí ở phía trước cụm đồng hồ đo 12. Tấm che đồng hồ 13 được bố trí bên trên đèn trước 7.

Bánh trước 8 được bố trí ở phía trước động cơ 5. Bánh trước 8 được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu lái 6. Bánh sau 9 được bố trí phía sau động cơ 5. Bánh sau 9 được tạo kết cấu để được dẫn động bởi động cơ 5.

Tấm che thân phương tiện 10 che các phía bên phải và trái của khung 2. Tấm che thân phương tiện 10 che một phần của bình nhiên liệu 3. Cụ thể là, tấm che thân phương tiện 10 che một phần của bình nhiên liệu 3 từ các phía bên phải và trái. Hơn nữa, tấm che thân phương tiện 10 che một phần của bình nhiên liệu 3 từ phía trên. Như được thể hiện trên FIG.2, tấm che thân phương tiện 10 để lộ phần nạp nhiên liệu của bình nhiên liệu 3 ra phía ngoài mà không che nó. Đầu trên 3a của bình nhiên liệu 3 được đặt nằm trên phần nạp nhiên liệu (xem FIG.7).

FIG.5 và FIG.6 là các hình vẽ thể hiện phần khuất của một phần của khung 2 và cơ cấu lái 6. FIG.7 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện cơ cấu lái 6, khung 2 và bình nhiên liệu 3. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.7, khung 2 gồm khung chính 14. Khung chính 14 đỡ bình nhiên liệu 3. Như được thể hiện trên FIG.7, bình nhiên liệu 3 được gắn vào khung chính 14 qua các giá 17 và 18. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, khung chính 14 được nằm thấp hơn so với đầu trên 3a của bình nhiên liệu 3.

Khung chính 14 gồm các khung chính trái 15 và phải 16 được tạo ra dưới dạng cặp phải và trái. Đầu trước của khung chính trái 15 được nối vào ống cổ 11. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, khung chính trái 15 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ

11. Đầu trước của khung chính phải 16 được nối vào ống cổ 11. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, khung chính phải 16 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ 11.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện cơ cấu lái 6, khung 2 và bình nhiên liệu 3. Như được thể hiện trên hình vẽ nhìn từ trên xuống của phương tiện trên FIG.8, bình nhiên liệu 3 gối chồng với mỗi khung trong số khung chính trái 15 và khung chính phải 16. Bình nhiên liệu 3 gồm phần có bề rộng lớn nhất ở phần trước của nó. Nói cách khác, phần có bề rộng lớn nhất của bình nhiên liệu 3 được nằm ra phía trước của phần giữa theo hướng xuôi-ngược của bình nhiên liệu 3. Trên hình chiếu bằng của phương tiện, khung chính 14 gồm các phần 151 và 161 gối chồng với bình nhiên liệu 3.

Như được thể hiện trên FIG.5, cơ cấu lái 6 gồm trục lái 21, bộ phận nối 22, thanh tay lái 23, giá dưới 24, bộ phận dạng ống trái 25 và bộ phận dạng ống phải 26. Trục lái 21 được lắp vào trong ống cổ 11. Trục lái 21 kéo dài chếch xuống dưới tới phía trước. Bộ phận nối 22 được nối vào phần trên của trục lái 21. Bộ phận nối 22 sẽ được giải thích chi tiết dưới đây.

Thanh tay lái 23 được kẹp bởi bộ phận nối 22. Thanh tay lái 23 là bộ phận có hình dạng ống được uốn cong. Thanh tay lái 23 gồm phần được kẹp 231, các đầu ngoài trái 232 và phải 233 và các phần kéo dài trái 234 và phải 235. Phần được kẹp 231 được kẹp bởi bộ phận nối 22. Phần được kẹp 231 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Đầu ngoài trái 232 là đầu trái của thanh tay lái 23 theo phương bề rộng phương tiện. Đầu ngoài phải 233 là đầu phải của thanh tay lái 23 theo phương bề rộng phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.3, tay nắm trái 27 được gắn vào đầu ngoài trái 232. Tay nắm phải 28 được gắn vào đầu ngoài phải 233.

Các phần kéo dài 234 và 235 lần lượt kéo dài ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện từ phần được kẹp 231 tới các đầu ngoài trái 232 và phải 233. Cần lưu ý rằng, thuật ngữ “ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện” có nghĩa là các hướng ra xa đường tâm phương tiện đi qua tâm của phương tiện theo phương bề rộng phương tiện và kéo dài theo hướng xuôi-ngược. Các phần kéo dài 234 và 235 gồm phần kéo dài trái 234 và phần kéo dài phải 235. Phần kéo dài trái 234 kéo dài từ phần được kẹp 231 chếch lên phía trên

sang trái và uốn cong về phía đầu ngoài trái 232. Phần kéo dài phải 235 kéo dài từ phần được kẹp 231 chếch lên phía trên sang phải và uốn cong về phía đầu ngoài phải 233.

Bộ phận dạng ống trái 25 và bộ phận dạng ống phải 26 đỡ bánh trước 8 sao cho bánh trước 8 có thể quay được. Bánh trước 8 được gắn vào phần dưới của bộ phận dạng ống trái 25 và phần dưới của bộ phận dạng ống phải 26. Các bộ phận dạng ống trái 25 và phải 26, ví dụ, là các bộ treo. Các phần trên của các bộ phận dạng ống trái 25 và phải 26 được gắn vào bộ phận nối 22. Các phần giữa theo hướng lên-xuống của các bộ phận dạng ống trái 25 và phải 26 được gắn vào giá dưới 24.

Tiếp theo, kết cấu của bộ phận nối 22 sẽ được giải thích chi tiết. Như được thể hiện trên FIG.5, bộ phận nối 22 gồm giá trên 31, bộ phận giá kẹp 32 và các bộ phận bắt chặt 47 và 48. Trục lái 21 được nối với giá trên 31. Bộ phận giá kẹp 32 được bố trí bên trên giá trên 31. Bộ phận giá kẹp 32 cố định thanh tay lái 23 sao cho thanh tay lái 23 được nằm cao hơn so với giá trên 31. Các bộ phận bắt chặt 47 và 48 bắt chặt bộ phận giá kẹp 32 vào giá trên 31.

Bộ phận giá kẹp 32 gồm phần giá kẹp trên 34, phần giá kẹp dưới trái 35 và phần giá kẹp dưới phải 36. Phần giá kẹp trên 34 được bố trí bên trên thanh tay lái 23. Phần giá kẹp trên 34 gồm phần giá kẹp trên trái 37, phần giá kẹp trên phải 38 và phần nối giá kẹp trên 39. Các phần giá kẹp trên phải 38 và trái 37 được bố trí cách xa nhau bên phải và bên trái. Phần nối giá kẹp trên 39 nối các phần giá kẹp trên trái 37 và phải 38 vào nhau. Cần lưu ý rằng, phần nối giá kẹp trên 39 có thể không được bố trí. Nói cách khác, các phần giá kẹp trên trái 37 và phải 38 có thể là các bộ phận riêng biệt được bố trí tách biệt với nhau.

Các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 được bố trí bên dưới thanh tay lái 23. Các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 được bố trí cách xa nhau theo hướng phải-trái. Phần giá kẹp dưới trái 35 được bố trí bên dưới phần giá kẹp trên trái 37. Phần giá kẹp dưới trái 35 được cố định vào phần giá kẹp trên trái 37 nhờ các bộ phận cố định 40. Phần giá kẹp dưới phải 36 được bố trí bên dưới phần giá kẹp trên phải 38. Phần giá kẹp dưới phải 36 được cố định vào phần giá kẹp trên phải 38 nhờ các bộ phận cố định 40 khác. Các bộ phận cố định 40, ví dụ, là các bulông chẳng hạn. Phần được kẹp 231 của thanh tay lái 23 được cố định trong khi được bố trí nằm xen giữa phần giá kẹp dưới trái 35 và phần giá kẹp trên trái 37.

Hơn nữa, phần được kẹp 231 của thanh tay lái 23 được cố định trong khi được bố trí nằm xen giữa phần giá kẹp dưới phải 36 và phần giá kẹp trên phải 38.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện giá trên 31. FIG.10 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện giá trên 31. FIG.11 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện giá trên 31. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.9 đến FIG.11, giá trên 31 gồm phần nối trục lái 41, phần nối trái 42, phần nối phải 43 và phần giá giữa 44. Giá trên 31 được làm bằng cách đúc và phần nối trục lái 41, phần nối trái 42, phần nối phải 43 và phần giá giữa 44 được tạo ra liền khối.

Phần trên của trục lái 21 được nối với phần nối trục lái 41. Phần nối trục lái 41 gồm hốc 410. Phần trên của trục lái 21 được lắp vào trong hốc 410.

Phần nối trái 42 được nối với phần trên của bộ phận dạng ống trái 25. Phần nối trái 42 gồm hốc trái 420. Phần trên của bộ phận dạng ống trái 25 được lắp vào trong hốc trái 420. Phần nối phải 43 được nối với phần trên của bộ phận dạng ống phải 26. Phần nối phải 43 gồm hốc phải 430. Phần trên của bộ phận dạng ống phải 26 được lắp vào trong hốc phải 430.

Phần giá giữa 44 được nằm giữa các phần nối trái 42 và phải 43 theo phương bề rộng phương tiện. Phần giá giữa 44 được nằm ở phía trước phần nối trục lái 41. Phần giá giữa 44 gồm phần nối giá kẹp trái 45 và phần nối giá kẹp phải 46. Các phần nối giá kẹp phải 46 và trái 45 được bố trí cách xa nhau bên phải và bên trái. Đầu trước của phần nối trục lái 41 được nằm ra phía trước của đầu sau 45a của phần nối giá kẹp trái 45 và đầu sau 46a của phần nối giá kẹp phải 46. Đầu trước của phần nối trục lái 41 được bố trí về phía sau của đầu trước của phần nối giá kẹp trái 45 và đầu trước của phần nối giá kẹp phải 46. Phần nối giá kẹp trái 45 gồm hốc 450. Phần nối giá kẹp phải 46 gồm hốc 460.

FIG.12 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện giá trên 31 mà các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 được gắn vào đó. FIG.13 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện giá trên 31 mà các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 được gắn vào đó. FIG.14 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện giá trên 31 mà các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 được gắn vào đó. FIG.15 là hình vẽ mặt cắt nhìn từ một bên thể hiện bộ phận giá kẹp 32 và giá trên 31.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.12 đến FIG.15, phần nối giá kẹp trái 45

được nối với phần dưới của phần giá kẹp dưới trái 35. Như được thể hiện trên FIG.15, bộ phận bắt chặt 47 được lắp vào trong hốc 450 của phần nối giá kẹp trái 45. Bộ phận bắt chặt 47 nhô lên từ mặt dưới cùng của phần giá kẹp dưới trái 35. Đai ốc 49 được bắt lên trên bộ phận bắt chặt 47. Theo đó, phần nối giá kẹp trái 45 được cố định vào phần giá kẹp dưới trái 35 bởi bộ phận bắt chặt 47.

Theo cách tương tự, bộ phận bắt chặt 48 được thể hiện trên FIG.5 được lắp vào trong hốc 460 của phần nối giá kẹp phải 46. Bộ phận bắt chặt 48 nhô lên từ mặt dưới cùng của phần giá kẹp dưới phải 36. Đai ốc 50 được thể hiện trên FIG.5 được bắt lên trên bộ phận bắt chặt 48. Theo đó, phần nối giá kẹp phải 46 được cố định vào phần giá kẹp dưới phải 36 bởi bộ phận bắt chặt 48.

Như được thể hiện trên FIG.13, phần giá kẹp dưới trái 35 gồm vùng lồi-lõm 350 trên mặt phía bên của nó. Phần giá kẹp dưới trái 35 gồm rãnh lõm 352 trên mặt trên 351 của nó. Rãnh lõm 352 được làm lõm xuống phía dưới theo hình dạng cung tròn. Phần được kẹp 231 của thanh tay lái 23 được bố trí một phần trong rãnh lõm 352. Các mặt trước và sau 353 và 354 tạo thành hình dạng thuôn xuống phía dưới của phần giá kẹp dưới trái 35. Mặt dưới cùng 355 của phần giá kẹp dưới trái 35 có hình dạng phẳng và được gắn vào phần nối giá kẹp trái 45.

Như được thể hiện trên FIG.12, mặt trên 351 của phần giá kẹp dưới trái 35 gồm các lỗ có ren 356 và 357 mà các bộ phận cố định 40 được đề cập trên đây được bắt vào trong đó. Theo cách tương tự, mặt trên 361 của phần giá kẹp dưới phải 36 gồm các lỗ có ren 366 và 367 mà các bộ phận cố định 40 được đề cập trên đây được bắt vào trong đó.

Như được thể hiện trên FIG.15, phần nối trục lái 41 được nằm thấp hơn so với phần nối giá kẹp trái 45 và bộ phận bắt chặt 47. Kích cỡ theo hướng lên-xuống L2 từ đầu sau 45a của phần nối giá kẹp trái 45 tới phần được kẹp 231 (sau đây gọi là “chiều cao của thanh tay lái 23 được giữ bởi bộ phận giá kẹp 32”) lớn hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống L0 từ bộ phận bắt chặt 47 tới phần nối trục lái 41.

Như được thể hiện trên FIG.15, phần nối trục lái 41 gồm phần nhô 51 nhô xuống phía dưới. Đai ốc 52 được bố trí bên dưới phần nhô 51 trong khi được gắn lên trên trục lái

21. Phần nhô 51 được tiếp xúc với đai ốc 52. Phần nổi trục lái 41 được cố định vào trục lái 21 trong khi được bố trí nằm xen giữa đai ốc 52 và nắp chụp đai ốc 53. Bạc đỡ 54 được bố trí bên dưới đai ốc 52 và trục lái 21 được đỡ bởi ống cổ 11 qua bạc đỡ 54.

Như được thể hiện trên FIG.13, kích cỡ B1 của phần giá kẹp dưới trái 35 theo phương dọc trục của trục lái 21 lớn hơn so với kích cỡ B2 của phần giá giữa 44 theo phương dọc trục của trục lái 21. Phần nổi giá kẹp trái 45 được nằm cao hơn so với phần nổi trái 42. Do đó, đầu dưới của bộ phận giá kẹp trái 35 được nằm cao hơn so với phần nổi trái 42.

Khoảng cách B3 giữa phần nổi giá kẹp trái 45 và phần nổi trái 42 theo phương dọc trục của trục lái 21 lớn hơn so với kích cỡ B4 của phần nổi trái 42 theo phương dọc trục của trục lái 21. Phần dưới cùng của phần nổi trục lái 41 được nằm thấp hơn so với phần dưới cùng của phần nổi trái 42 và phần dưới cùng của phần nổi phải 43. Nói cách khác, phần dưới cùng của phần nhô 51 được nằm thấp hơn so với phần dưới cùng của phần nổi trái 42 và phần dưới cùng của phần nổi phải 43.

Như được thể hiện trên FIG.4, đầu ngoài trái 232 của thanh tay lái 23 được nằm cao hơn so với bình nhiên liệu 3. Kích cỡ theo hướng lên-xuống L3 từ phần được kẹp 231 tới đầu ngoài trái 232 (sau đây gọi là “chiều cao của thanh tay lái 23”) nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống L1 từ phần được kẹp 231 tới phần nổi trục lái 41 (sau đây gọi là “chiều cao của thanh tay lái 23 được giữ bởi bộ phận nổi 22). Cần lưu ý rằng, vị trí của phần được kẹp 231 được đề cập ở đây có nghĩa là vị trí của đầu dưới của phần được kẹp 231. Tóm lại là, vị trí của phần được kẹp 231 được xác định có nghĩa là vị trí của đầu dưới của rãnh lõm 352 của phần giá kẹp dưới trái 35 được đề cập trên đây.

Như được thể hiện trên FIG.7, đầu trên 3a của bình nhiên liệu 3 được nằm cao hơn so với giá trên 31. Đầu trên của phần giá kẹp dưới trái 35 được nằm cao hơn so với đầu trên 3a của bình nhiên liệu 3. Đầu trên 3a của bình nhiên liệu 3 được nằm cao hơn so với đầu dưới của rãnh lõm 352 của phần giá kẹp dưới trái 35. Do đó, đầu trên 3a của bình nhiên liệu 3 được nằm cao hơn so với đầu dưới của phần được kẹp 231.

Như được thể hiện trên FIG.7, bộ chuyển mạch chính 55 được bố trí giữa bình nhiên liệu 3 và giá trên 31 theo hướng xuôi-ngược của phương tiện. Bộ chuyển mạch chính 55

được tạo kết cấu để được thao tác khi khởi động động cơ 5. Đầu trên của bộ chuyển mạch chính 55 được nằm thấp hơn so với đầu trên của phần giá kẹp dưới trái 35. Đầu trên của bộ chuyển mạch chính 55 được nằm thấp hơn so với đầu trên của phần giá giữa 44. Đầu trên của bộ chuyển mạch chính 55 được nằm cao hơn so với đầu trên của phần nối trực lái 41. Đầu dưới của bộ chuyển mạch chính 55 được nằm thấp hơn so với đầu dưới của phần nối trực lái 41. Đầu dưới của bộ chuyển mạch chính 55 được nằm thấp hơn so với phần đầu trên (mặt đầu trên) 11a của ống cổ 11. Trục tâm Q của bộ chuyển mạch chính 55 kéo dài chéo từ trước ra sau và từ dưới lên trên. Bộ chuyển mạch chính 55 gồm trụ 55a được cố định vào khung 2 và chìa khoá 55b.

Phần giá kẹp dưới phải 36, phần nối giá kẹp phải 46 và phần nối phải 43 lần lượt được bố trí đối xứng hai bên với phần giá kẹp dưới trái 35, phần nối giá kẹp trái 45 và phần nối trái 42. Do đó, các hình dạng của phần giá kẹp dưới phải 36, phần nối giá kẹp phải 46 và phần nối phải 43 và các quan hệ vị trí của các phần 36, 46 và 43 này so với các bộ phận khác là tương tự với các hình dạng của phần giá kẹp dưới trái 35, phần nối giá kẹp trái 45 và phần nối trái 42 và các quan hệ vị trí của các phần 35, 45 và 42 này so với các bộ phận khác.

FIG.16 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện cơ cấu lái, khung và bình nhiên liệu và thể hiện một ví dụ so sánh khái niệm. Như được thể hiện trên FIG.16, khi kết cấu được thể hiện trên FIG.7 được thay đổi bằng cách thiết lập phần đầu trên A11a của ống cổ A11 sao cho giá trên A42 được đặt nằm ở độ cao gần bằng với các bộ phận bắt chặt, vị trí của phần đầu trên A11a được dịch chuyển về phía sau một khoảng cách D. Theo việc dịch chuyển chuyển này, được đòi hỏi phải thiết lập khoảng trống từ bộ chuyển mạch chính A55 tới ống cổ A11 và khoảng trống từ bộ chuyển mạch chính A55 tới giá trên A42. Do đó, bộ chuyển mạch chính A55 cần được bố trí ra phía sau của bộ chuyển mạch chính 55 được đề cập trên đây. Kết quả là, đầu trước A3b của bình nhiên liệu A3 cũng cần được đặt nằm ra phía sau của đầu trước 3b của bình nhiên liệu 3 được đề cập trên đây. Trong trường hợp này, dung tích của bình nhiên liệu A3 trở nên nhỏ hơn so với dung tích của bình nhiên liệu 3. Đặc biệt là, khi trục tâm Q của bộ chuyển mạch chính A55 được thiết lập để được hướng từ trước ra sau và từ dưới lên trên, cũng được đòi hỏi là phải tạo ra một cách chắc chắn khoảng trống lớn giữa bình nhiên liệu A3 và khoảng không thao tác S cho chìa khoá kéo dài chéo A55b.

Vì thế, bình nhiên liệu A3 có khả năng được thiết kế để có dung tích nhỏ hơn.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này được giải thích trên đây có các dấu hiệu sau.

Nói chung, các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được tạo ra theo kích cỡ nhỏ và chỉ có khoảng không hạn chế để bố trí các bộ phận. Do đó, sự gia tăng về kích cỡ của bình nhiên liệu bị hạn chế theo nhiều cách khác nhau để tạo ra một cách chắc chắn bình nhiên liệu có dung tích lớn. Ví dụ, việc kéo dài lên phía trên của bình nhiên liệu 3 bị hạn chế từ quan điểm thiết kế hoặc giữ vị trí điều khiển không đổi. Khi bình nhiên liệu 3 được kéo dài về phía sau, vị trí của yên 4 bị dịch chuyển về phía sau. Vì thế, việc kéo dài về phía sau của bình nhiên liệu 3 bị hạn chế từ quan điểm giữ vị trí điều khiển không đổi. Khi bình nhiên liệu 3 được kéo dài theo phương bề rộng phương tiện, điều này ảnh hưởng xấu đến việc kẹp đầu gối và hơn nữa, tác động xấu đến sự thoải mái khi điều khiển phương tiện. Vì thế, việc kéo dài theo phương bề rộng của phương tiện của bình nhiên liệu 3 bị hạn chế. Việc kéo dài xuống phía dưới của bình nhiên liệu 3 cũng bị hạn chế từ quan điểm giữ bình nhiên liệu 3 và động cơ 5 cách xa nhau. Hơn nữa, việc kéo dài ra phía trước của bình nhiên liệu 3 bị hạn chế từ quan điểm về sự cản trở giữa thanh tay lái 23 và bình nhiên liệu 3 hoặc bộ phận tương tự.

So với trên đây, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này, với các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 và giá trên 31, vị trí của phần được kẹp 231 của thanh tay lái 23 có thể được giữ cao, trong khi vị trí của phần đầu trên 11a của ống cổ 11 có thể được hạ thấp. Ống cổ 11 kéo dài chếch xuống dưới tới phía trước và vì thế, phần đầu trên 11a của ống cổ 11 được nằm ở vị trí thấp. Do đó, phần đầu trên 11a của ống cổ 11 có thể được bố trí ở đây ra phía trước hơn so với khi phần đầu trên đó được nằm ở vị trí cao. Theo đó, khoảng không giữa bình nhiên liệu 3 và ống cổ 11 có thể được tạo ra một cách chắc chắn về phía trước với kích cỡ lớn. Bởi vậy, đầu trước 3b của bình nhiên liệu 3 có thể được bố trí xa ra phía trước đến mức có thể và dung tích bình lớn có thể được tạo ra một cách chắc chắn. Mặt khác, phần được kẹp 231 của thanh tay lái 23 có thể được đặt nằm ở vị trí cao. Vì thế, thanh tay lái 23 trở nên không có khả năng cản trở bình nhiên liệu 3 hoặc bộ phận tương tự.

Phần nổi trực lái 41 được nằm thấp hơn so với các phần nổi giá kẹp trái 45 và phải 46 và các bộ phận bắt chặt trái 47 và phải 48. Nói cách khác, vị trí của phần nổi trực lái 41 thấp so với các vị trí của các phần nổi giá kẹp trái 45 và phải 46 và một khoảng cách lớn được tạo ra theo hướng lên-xuống giữ phần nổi trực lái 41 và các đầu sau 45a và 46a của các phần nổi giá kẹp trái 45 và phải 46. Theo đó, các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 ở đây có thể được ngăn chặn việc bị kéo dài quá mức so với kết cấu mà chỉ các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 được kéo dài lên và xuống. Do đó, độ bền cần thiết đối với các phần giá kẹp dưới trái 35 và phải 36 có thể có được một cách dễ dàng và chắc chắn và bộ phận giá kẹp 32 có thể được tạo ra theo kích cỡ nhỏ.

Hơn nữa, chiều cao L3 của thanh tay lái 23 nhỏ hơn so với chiều cao L1 của thanh tay lái 23 được giữ bởi bộ phận nổi 22. Do đó, ngay cả khi chiều cao L2 của thanh tay lái 23 được giữ bởi bộ phận giá kẹp 32 trở nên lớn, các đầu ngoài 232 và 233 của thanh tay lái 23 có thể được ngăn chặn việc được nằm ở các vị trí quá cao. Theo cách khác, chiều cao L3 của thanh tay lái 23 có thể được ngăn chặn nhỏ, trong khi các vị trí của các đầu ngoài 232 và 233 của thanh tay lái 23 có thể được giữ cao với việc thiết lập chiều cao L2 của thanh tay lái 23 được giữ bởi bộ phận giá kẹp 32. Theo đó, sự phá hỏng về khả năng vận hành ở đây có thể được ngăn chặn so với kết cấu mà chiều cao L3 của thanh tay lái 23 được thiết lập lớn quá mức để giữ các đầu ngoài 232 và 233 của thanh tay lái 23 ở các vị trí cao.

Hơn nữa, chiều cao L3 của thanh tay lái 23 nhỏ hơn so với chiều cao L1 của thanh tay lái 23 được giữ bởi bộ phận nổi 22. Một khoảng không lớn hơn có thể được tạo ra một cách chắc chắn ở đây giữa giá trên 31 và các phần kéo dài 234 và 235 của thanh tay lái 23 so với kết cấu mà chiều cao L3 của thanh tay lái 23 được thiết lập là lớn hơn so với hoặc bằng chiều cao L1 của thanh tay lái 23 được giữ bởi bộ phận nổi 22 mặc dù tổng của chiều cao L1 và chiều cao L3 của thanh tay lái 23 (tức là chiều cao từ phần nổi trực lái 41 tới các đầu ngoài 232 và 233 của thanh tay lái 23) được thiết lập là bằng với kết cấu theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây. Do đó, khi xoay thanh tay lái 23, các phần kéo dài 234 và 235 trở nên không có khả năng cản trở bình nhiên liệu 3 hoặc bộ phận tương tự. Kết quả là, sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông có thể được ngăn chặn và đồng thời, việc gia tăng về dung tích của bình nhiên liệu 3 có thể đạt được bằng cách kéo dài ra phía trước

bình nhiên liệu 3 mà không làm cho bình nhiên liệu 3 cản trở thanh tay lái 23.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể là kiểu các phương tiện giao thông thích hợp bất kỳ khác với xe máy. Số lượng của các bánh trước 8 không bị giới hạn ở một và theo cách khác, có thể là hai hoặc nhiều hơn. Số lượng của các bánh sau 9 không bị giới hạn ở một và theo cách khác, có thể là hai hoặc nhiều hơn.

Hình dạng của giá trên 31 có thể được thay đổi so với hình dạng được mô tả ở phương án được ưu tiên được đề cập trên đây. Giá trên 31 có thể được tạo ra theo phương pháp sản xuất thích hợp bất kỳ khác với phương pháp đúc. Hình dạng của bộ phận giá kẹp 32 có thể được thay đổi so với hình dạng được mô tả ở phương án được ưu tiên được đề cập trên đây. Các quan hệ vị trí giữa bình nhiên liệu 3, giá trên 31, bộ phận giá kẹp 32, khung 2 và bộ phận tương tự có thể được thay đổi so với các quan hệ vị trí được mô tả ở phương án được ưu tiên được đề cập trên đây.

Bộ phận được bố trí giữa bình nhiên liệu 3 và giá trên 31 theo hướng xuôi-ngược của phương tiện không bị giới hạn ở bộ chuyển mạch chính 55 và theo cách khác, có thể là bộ phận thích hợp bất kỳ. Theo cách khác nữa, bộ phận bất kỳ có thể không được bố trí giữa bình nhiên liệu 3 và giá trên 31. Trong trường hợp này, với việc loại bỏ bộ phận này, đầu trước 3b của bình nhiên liệu 3 có thể được bố trí ra phía trước hơn nữa.

Hơn nữa, bộ chuyển mạch chính 55 được thiết kế để gồm trụ 55a và chìa khoá 55b ở phương án được ưu tiên được đề cập trên đây. Theo cách khác, trụ 55a có thể được tạo kết cấu để được mở khoá khi người điều khiển đem chìa khoá điện khi ngồi lên phương tiện và một bộ phận được tạo ra dưới hình dạng của nút bấm có thể được dùng thay cho chìa khoá 55b.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1), bao gồm:

khung (2);

yên (4) được đỡ bởi khung (2);

bánh trước (8);

cơ cấu lái (6) được bố trí ra phía trước của yên (4), cơ cấu lái (6) được đỡ theo cách quay được bởi khung (2); và

bình nhiên liệu (3) được bố trí phía sau cơ cấu lái (6) và ở phía trước yên (4), trong đó khung (2) gồm:

ống cổ (11) được bố trí ở giữa của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo phương bề rộng phương tiện, ống cổ (11) kéo dài chếch xuống dưới tới phía trước, và

khung chính (15) kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ (11), khung chính (15) đỡ bình nhiên liệu (3), khung chính (15) được nằm thấp hơn so với đầu trên (3a) của bình nhiên liệu (3) trên hình chiếu cạnh của phương tiện,

cơ cấu lái (6) gồm:

trục lái (21) được lắp vào trong ống cổ (11),

bộ phận nối (22) được nối với phần trên của trục lái (21), và

thanh tay lái (23) được giữ bởi bộ phận nối (22),

các bộ phận dạng ống phải và trái (25, 26) mà bánh trước (8) được đỡ theo cách quay được nhờ chúng,

bộ phận nối (22) gồm

giá trên (31) mà trục lái (21) được nối vào đó,

bộ phận giá kẹp (32) được bố trí trên giá trên (31), bộ phận giá kẹp (32) giữ thanh tay lái (23) tại vị trí cao hơn so với giá trên (31), và

bộ phận bắt chặt (47, 48) bắt chặt bộ phận giá kẹp (32) vào giá trên (31),

giá trên (31) còn gồm:

phần nối trái (42) để được nối với phần trên của bộ phận dạng ống trái (25), và

phần nối phải (43) để được nối với phần trên của bộ phận dạng ống phải (26), và

thanh tay lái (23) gồm:

phần được kẹp (231) được giữ bởi bộ phận giá kẹp (32),

đầu ngoài (232,233) theo phương bề rộng phương tiện, và

phần kéo dài (234,235) kéo dài ra phía ngoài từ phần được kẹp (231) về phía đầu ngoài (232,233) theo phương bề rộng phương tiện,

giá trên (31) gồm:

phần nối trục lái (41) mà đầu trên của trục lái (21) được nối vào đó, và

phần nối giá kẹp (45, 46) mà bộ phận bắt chặt (47, 48) xuyên lên và xuống qua đó, phần nối giá kẹp (45, 46) được nối với phần dưới của bộ phận giá kẹp (32),

kích cỡ theo hướng lên-xuống (L2) từ đầu sau (45a, 46a) của phần nối giá kẹp (45, 46) tới phần thấp nhất của phần được kẹp (231) lớn hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L0) từ phần thấp nhất của bộ phận bắt chặt (47, 48) tới phần cao nhất của phần nối trục lái (41), khác biệt ở chỗ

phần nối trục lái (41) được nằm thấp hơn so với phần nối giá kẹp (45, 46) và bộ phận bắt chặt (47, 48),

kích cỡ theo hướng lên-xuống (L3) từ phần thấp nhất của phần được kẹp (231) tới phần cao nhất của đầu ngoài (232,233) của thanh tay lái (23) nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (L1) từ phần thấp nhất của phần được kẹp (231) tới phần cao nhất của phần nối trục lái (41), và

phần dưới cùng của phần nối trục lái (41) được nằm thấp hơn so với phần dưới cùng của phần nối trái (42) và phần dưới cùng của phần nối phải (43).

2. Phương tiện theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, đầu trước của phần nối trục lái (41) được nằm ra

phía trước của đầu sau (45a, 46a) của phần nối giá kẹp (45, 46).

3. Phương tiện theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt bởi:

đèn trước (7) gồm phần thấu kính (71, 72), đèn trước (7) được bố trí ở phía trước ống cổ (11), trong đó

đầu dưới của phần đầu trên (11a) của ống cổ (11) được nằm thấp hơn so với đầu trên của phần thấu kính (71, 72).

4. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ, đầu trên (3a) của bình nhiên liệu (3) được nằm cao hơn so với giá trên (31).

5. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ đầu trên của bộ phận giá kẹp (32) được nằm cao hơn so với đầu trên (3a) của bình nhiên liệu (3).

6. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, khác biệt ở chỗ, khung chính (15) gồm các khung chính phải và trái (15, 16) được tạo ra dưới dạng cặp phải và trái, và

bình nhiên liệu (3) gối chồng với mỗi khung trong số các khung chính phải và trái (15, 16) trên hình chiếu bằng của phương tiện.

7. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, khác biệt ở chỗ, bình nhiên liệu (3) gồm phần có bề rộng lớn nhất ở phần trước của nó.

8. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ, kích cỡ theo hướng xuôi-ngược (A1) của ống cổ (11) nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống (A2) của ống cổ (11).

9. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ, giá trên (31) còn gồm phần giá giữa (44) được nằm giữa phần nối phải (43) và phần nối trái (42) theo phương bề rộng phương tiện,

phần nối giá kẹp (45, 46) được bố trí trên phần giá giữa (44),

bộ phận giá kẹp (32) gồm :

phần giá kẹp trên (34) được bố trí trên thanh tay lái (23), và

phần giá kẹp dưới (35) được bố trí bên dưới thanh tay lái (23), và

kích cỡ (B1) của phần giá kẹp dưới (35) theo phương dọc trục của trục lái (21) lớn hơn so với kích cỡ (B2) của phần giá giữa (44) theo phương dọc trục của trục lái (21).

10. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt ở chỗ, đầu dưới của bộ phận giá kẹp (32) được nằm cao hơn so với phần nổi trái (42).

11. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, khác biệt bởi:

bộ phận được bố trí giữa bình nhiên liệu (3) và giá trên (31) theo hướng xuôi-ngược của phương tiện.

12. Phương tiện theo điểm 11, khác biệt ở chỗ, bộ phận được bố trí giữa bình nhiên liệu (3) và giá trên (31) là bộ chuyển mạch chính (55), và

bộ chuyển mạch chính (55) có trục tâm (Q) kéo dài chéo từ trước ra sau và từ dưới lên trên.

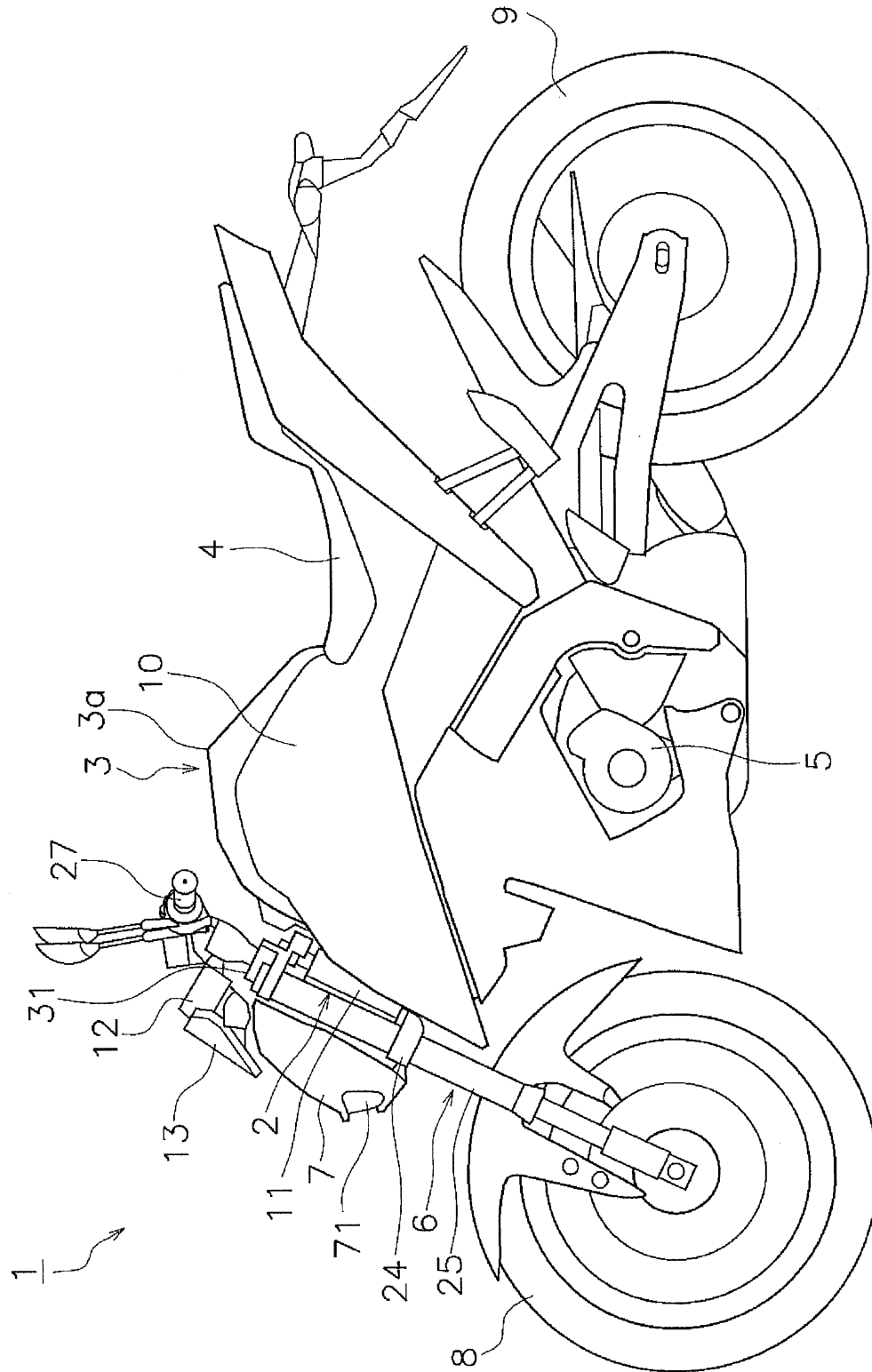


FIG. 1

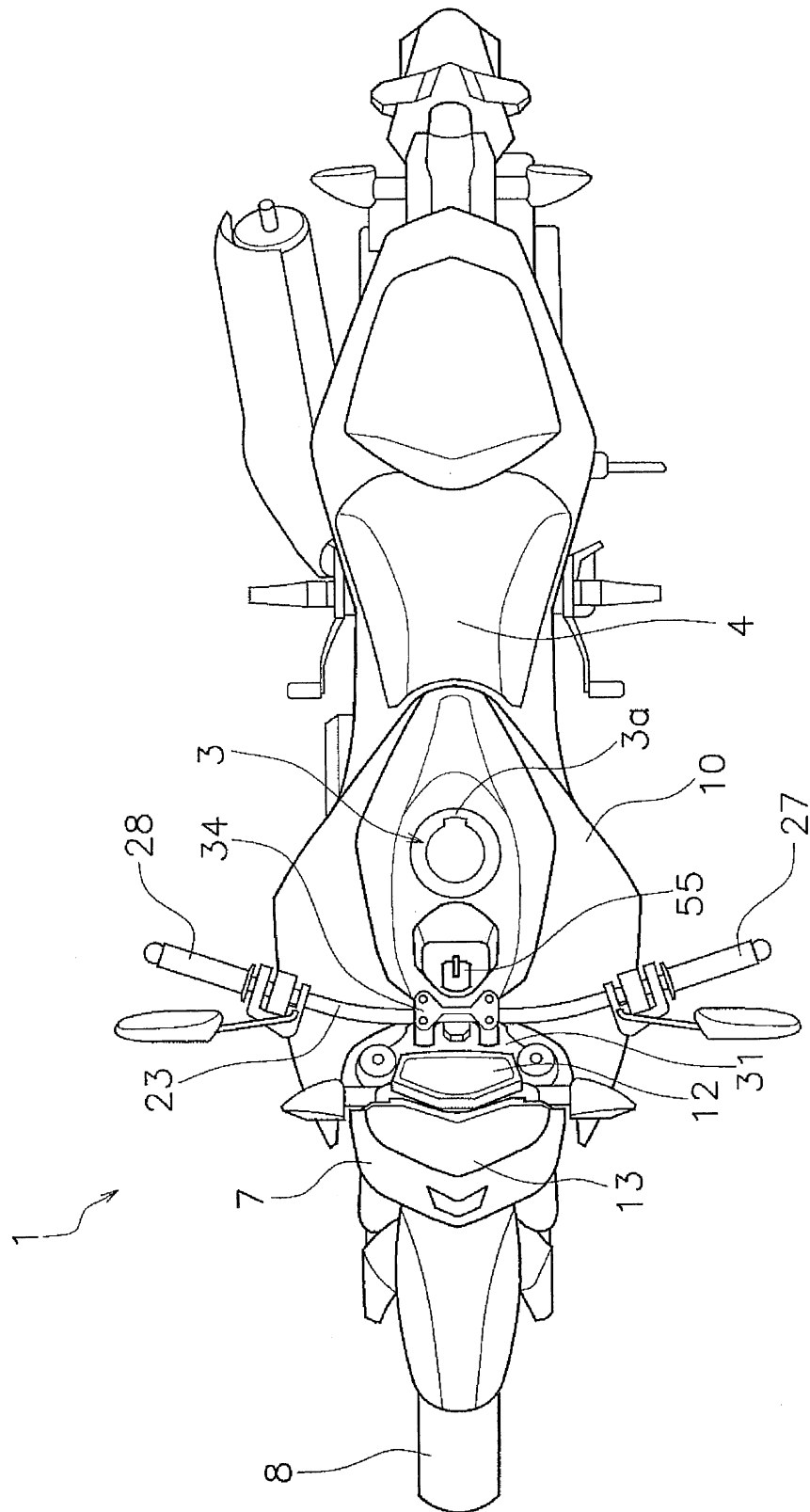


FIG. 2

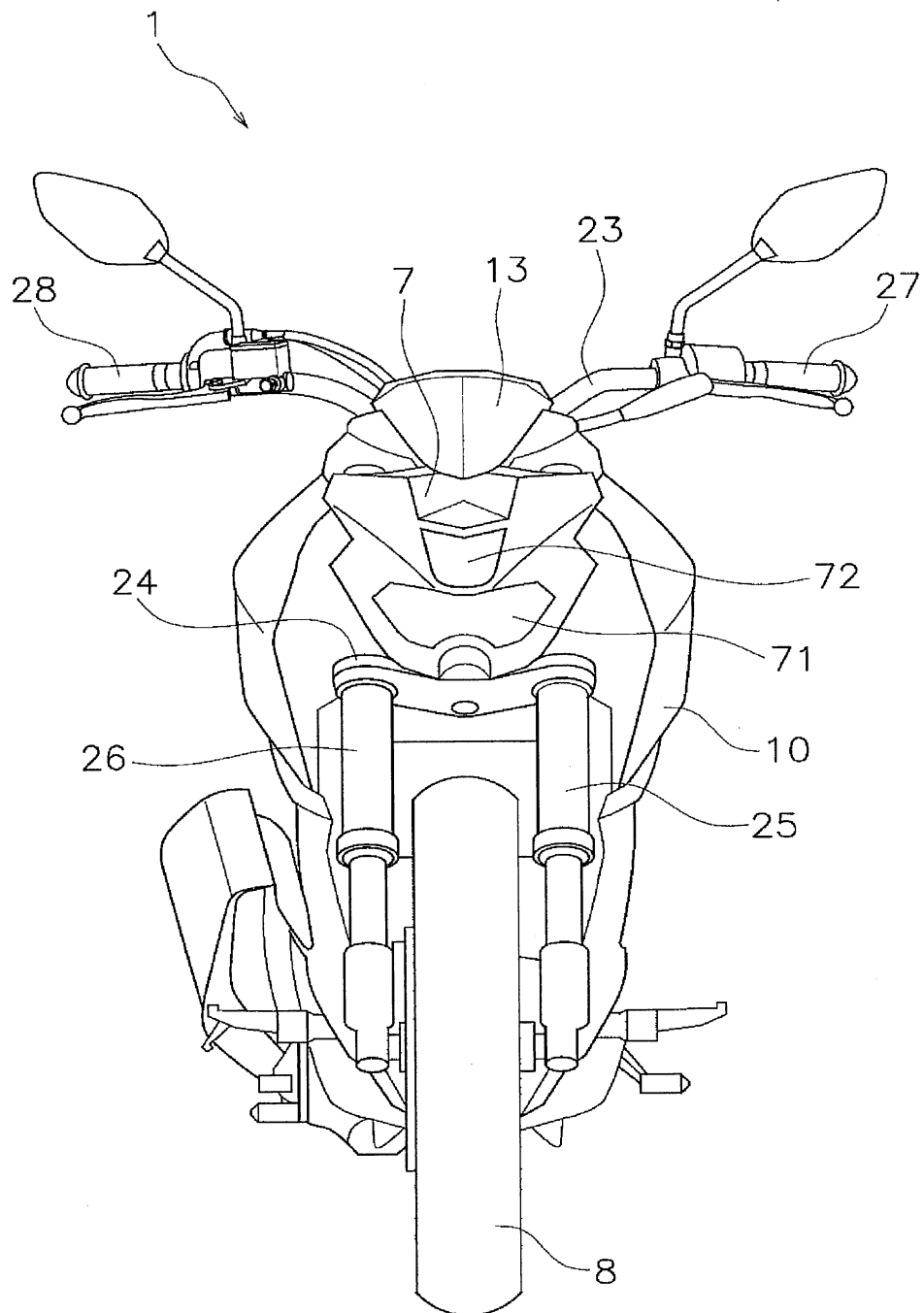


FIG. 3

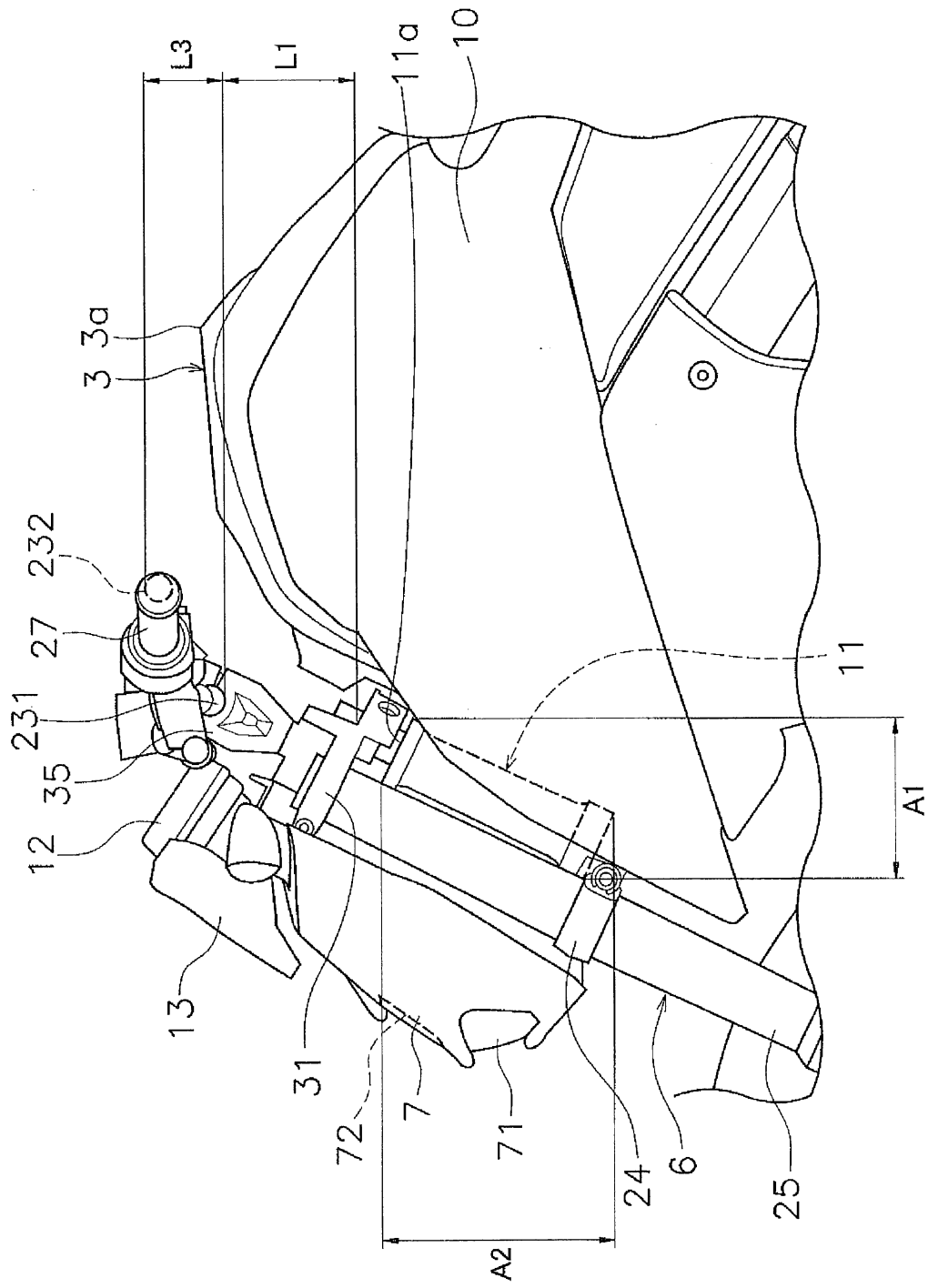


FIG. 4

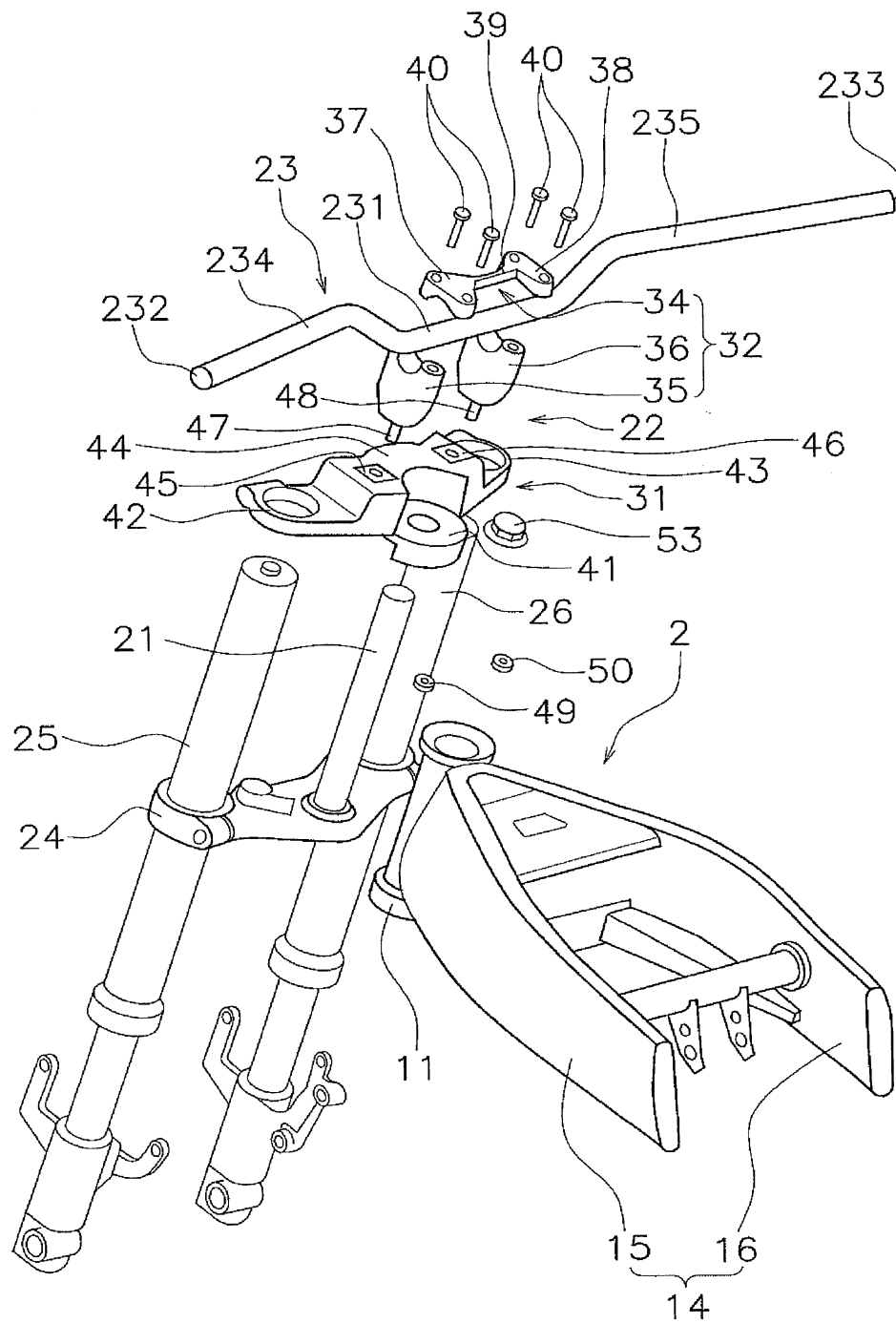


FIG. 5

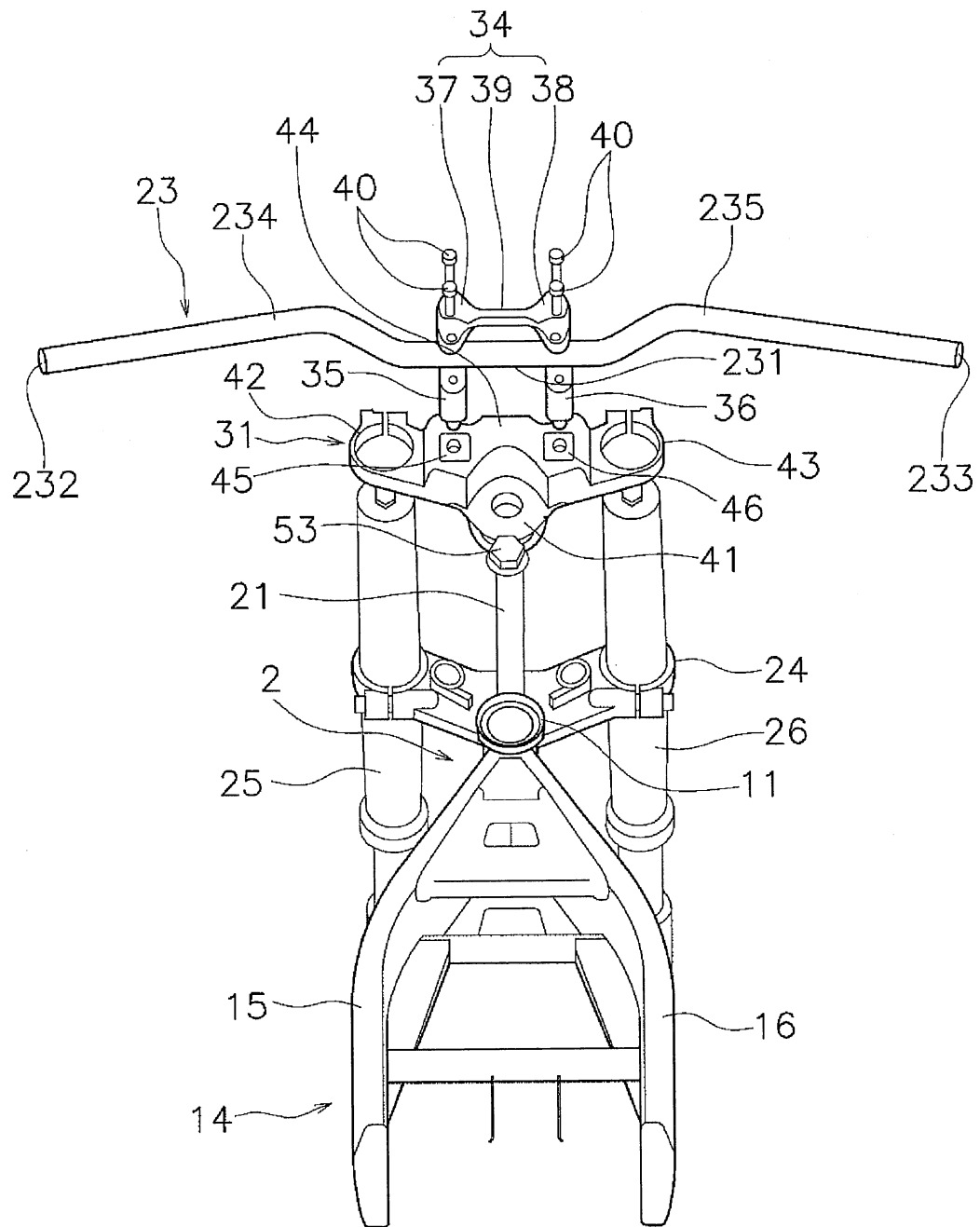


FIG. 6

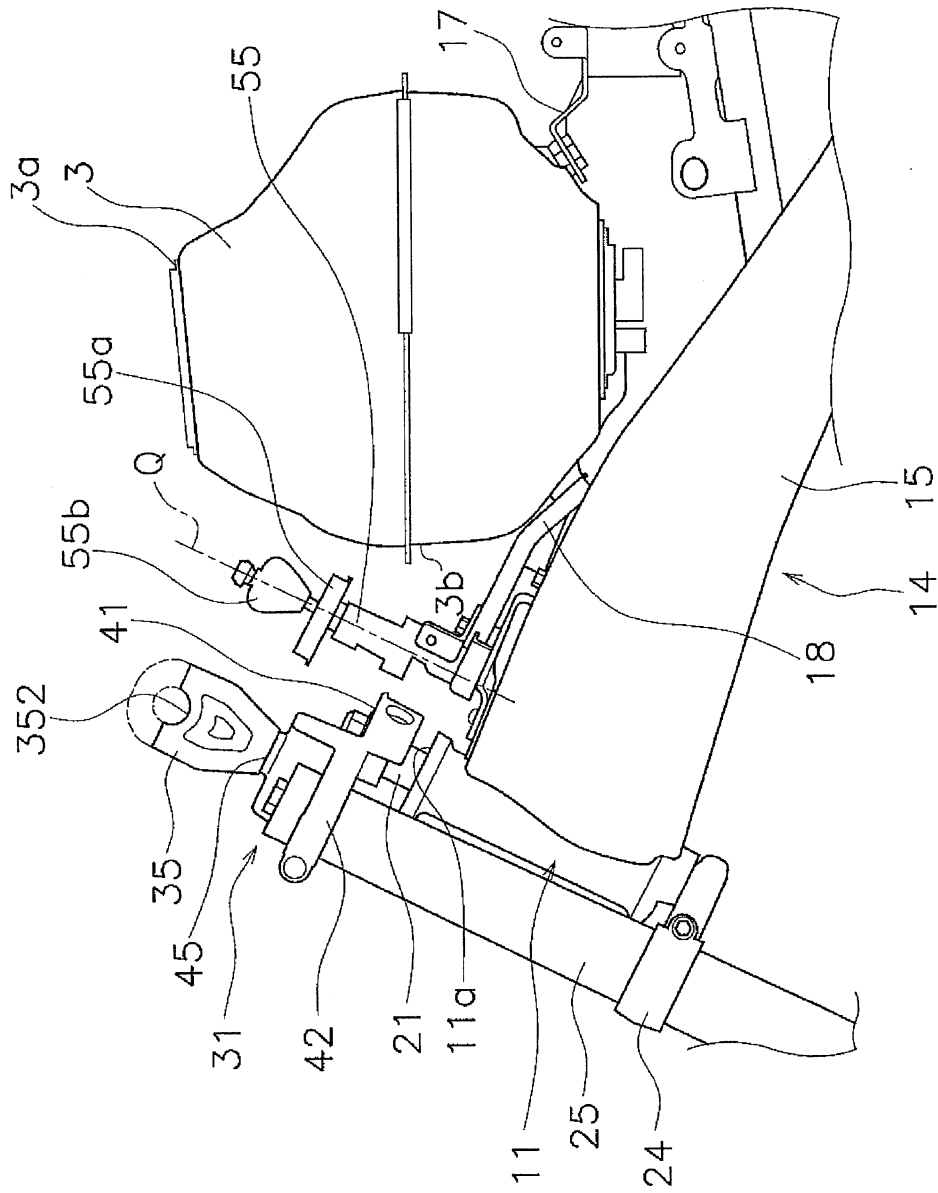


FIG. 7

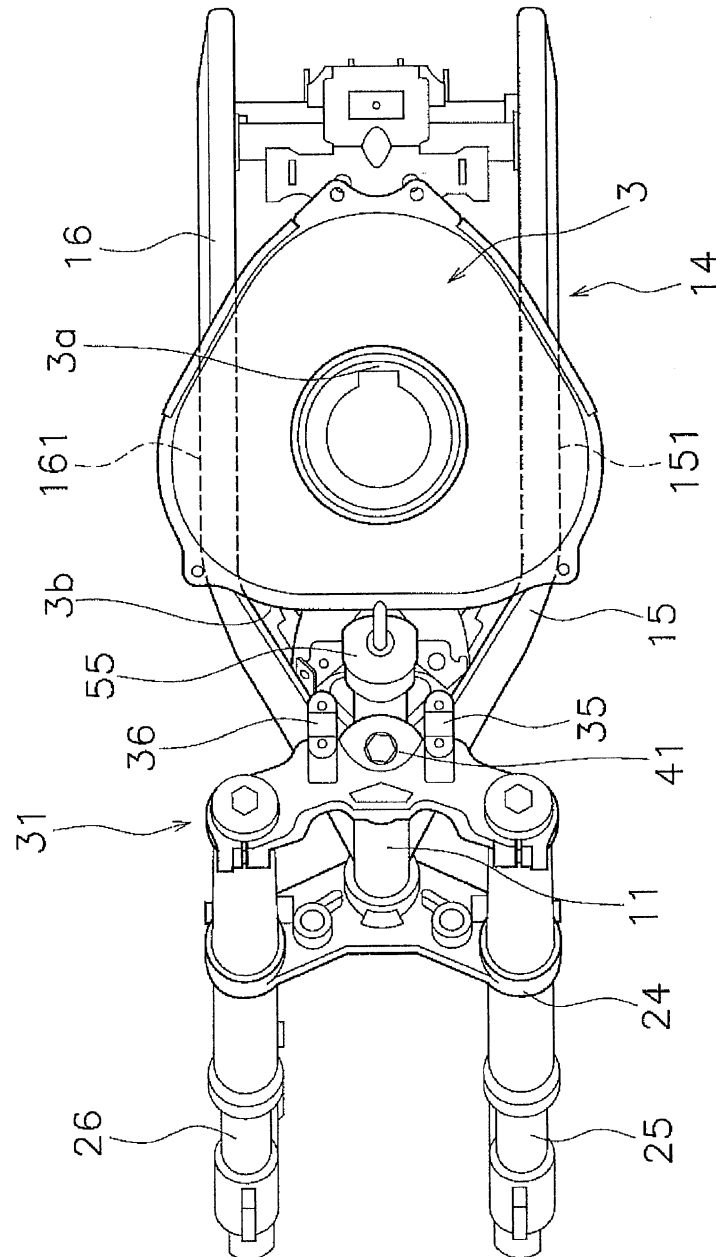


FIG. 8

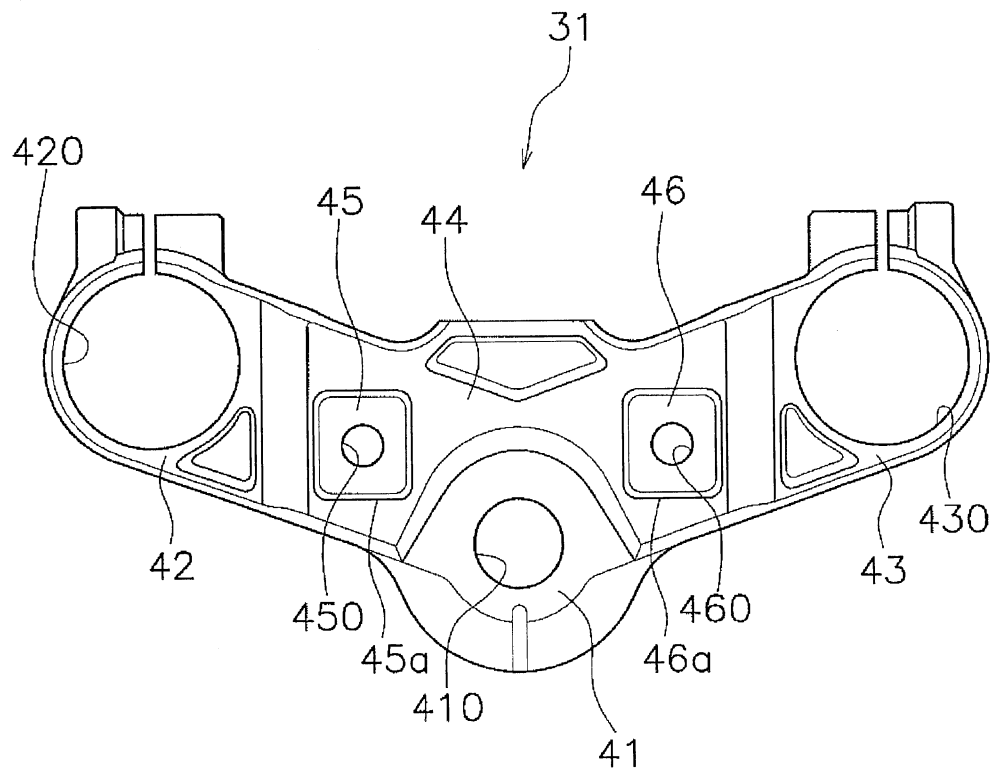


FIG. 9

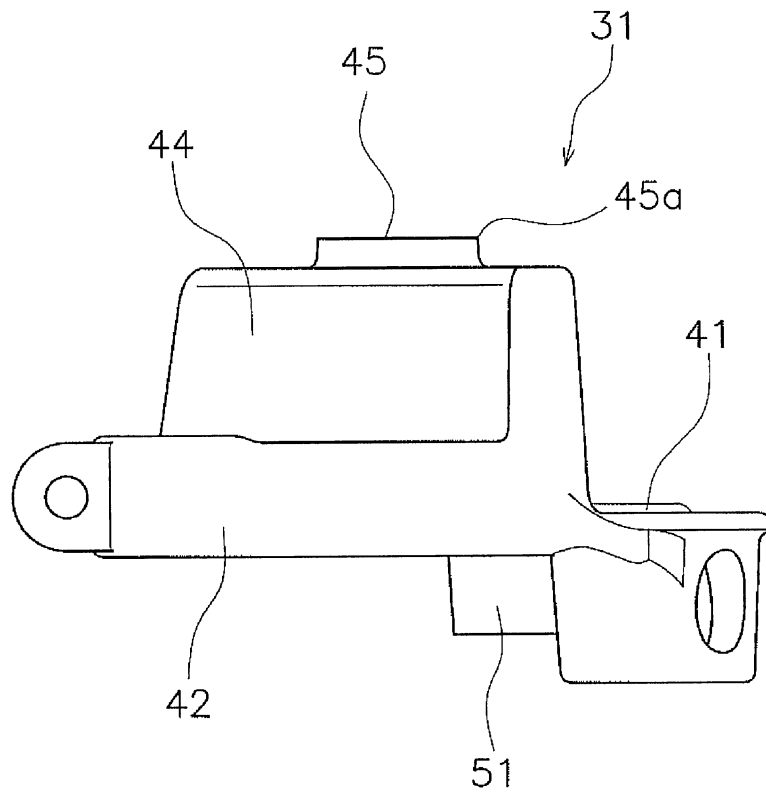


FIG. 10

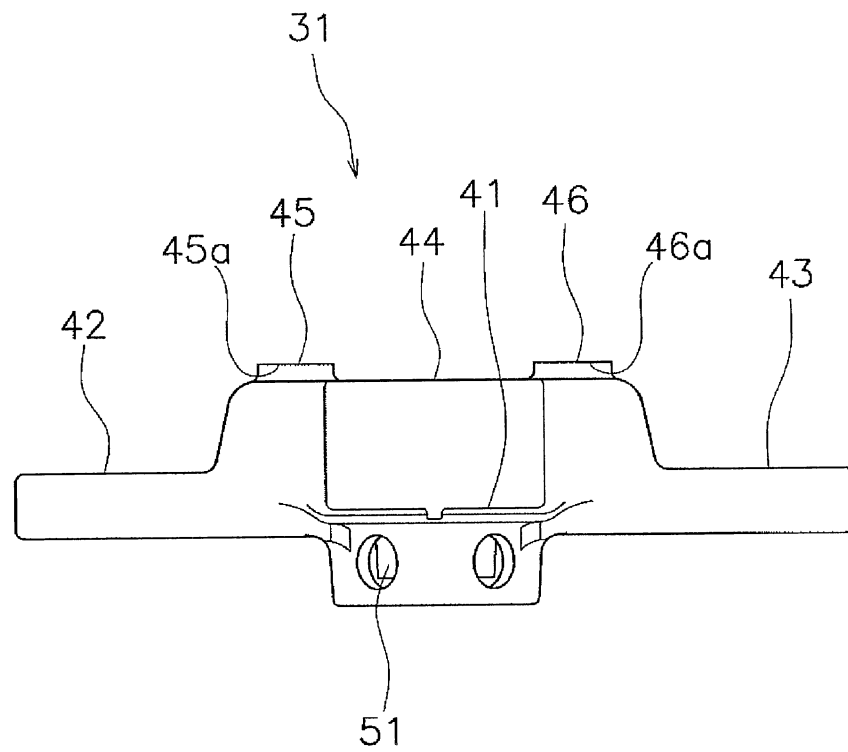


FIG. 11

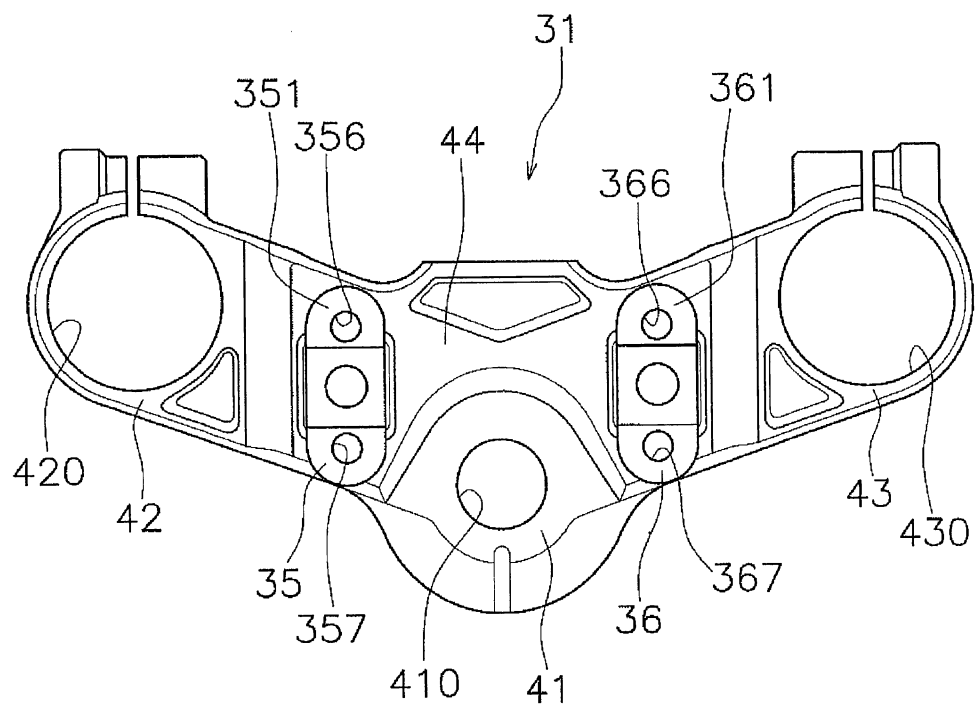


FIG. 12

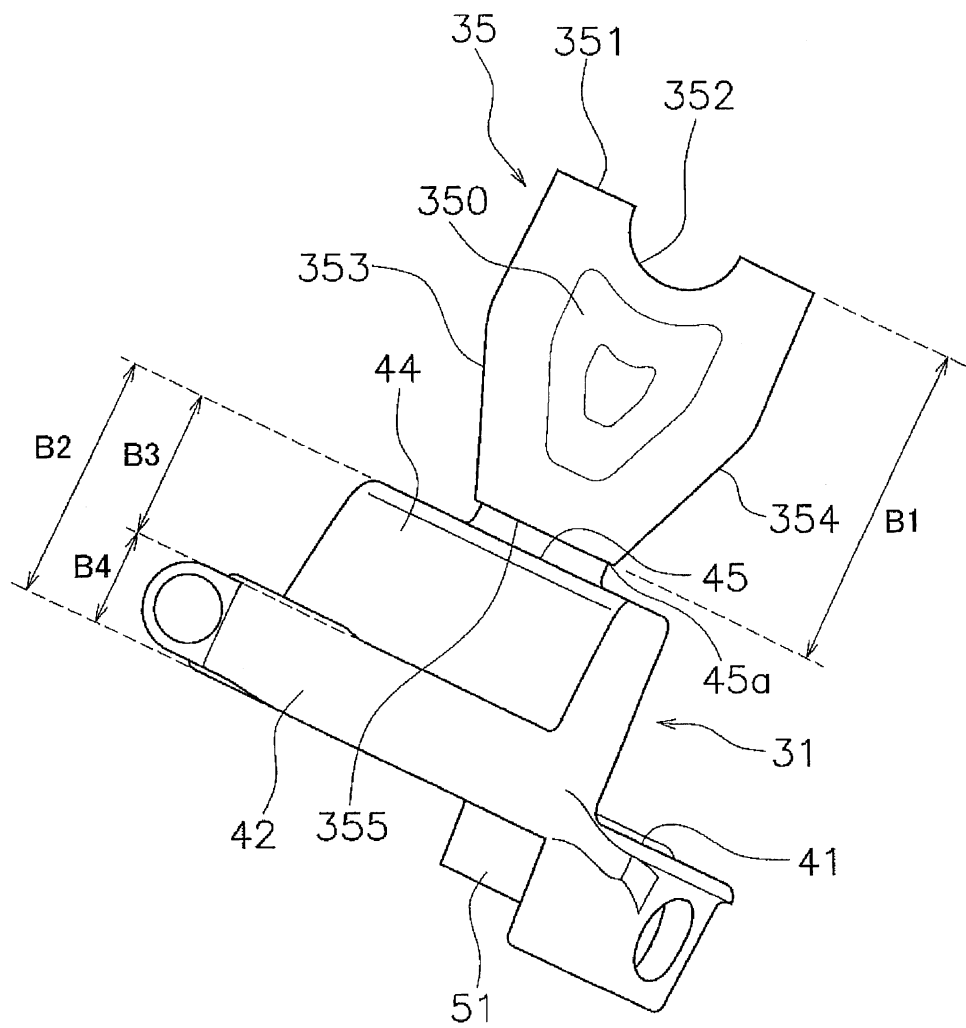


FIG. 13

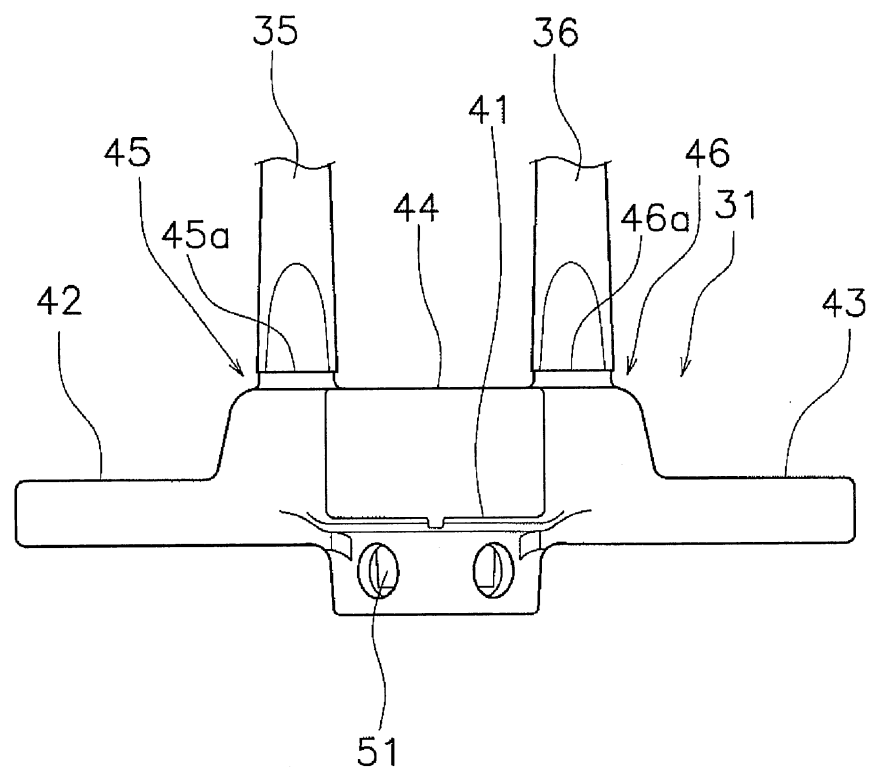


FIG. 14

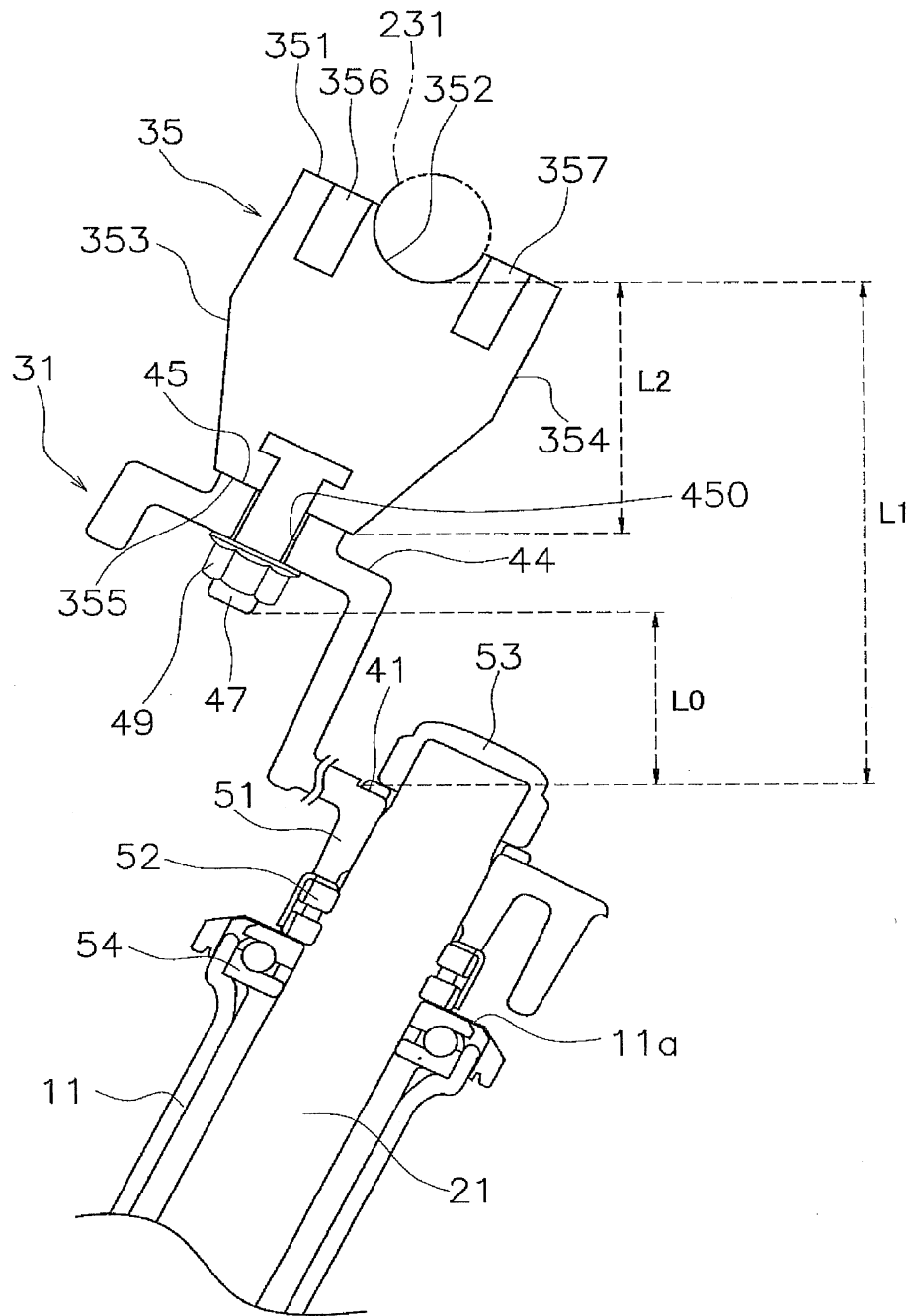


FIG. 15

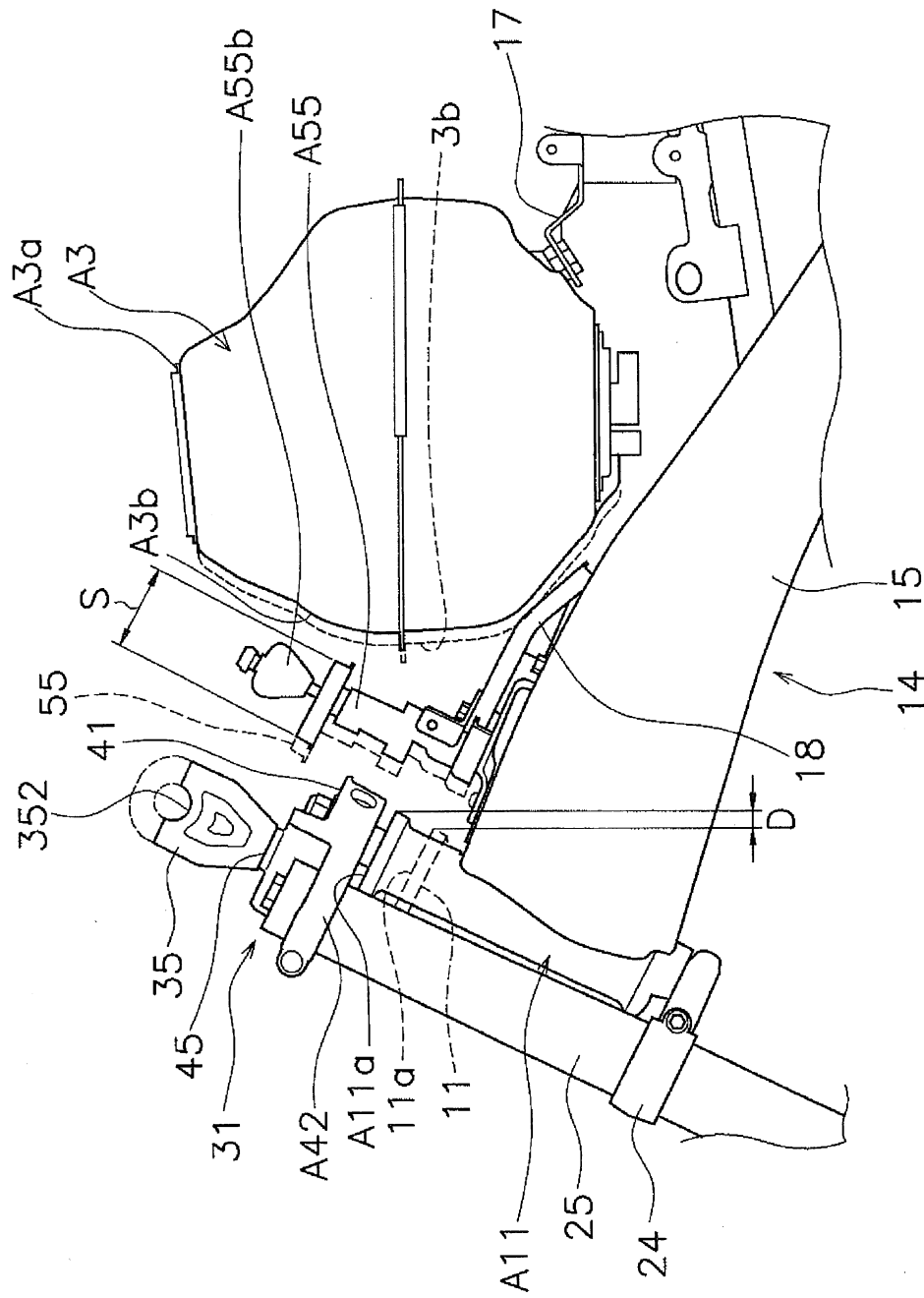


FIG. 16