



(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)



1-0029248

(51)^{2020.01} B62J 1/16

(13) B

(21) 1-2017-04729

(22) 27/11/2017

(30) 10-2017-0127163 29/09/2017 KR

(45) 25/08/2021 401

(43) 27/08/2018 365A

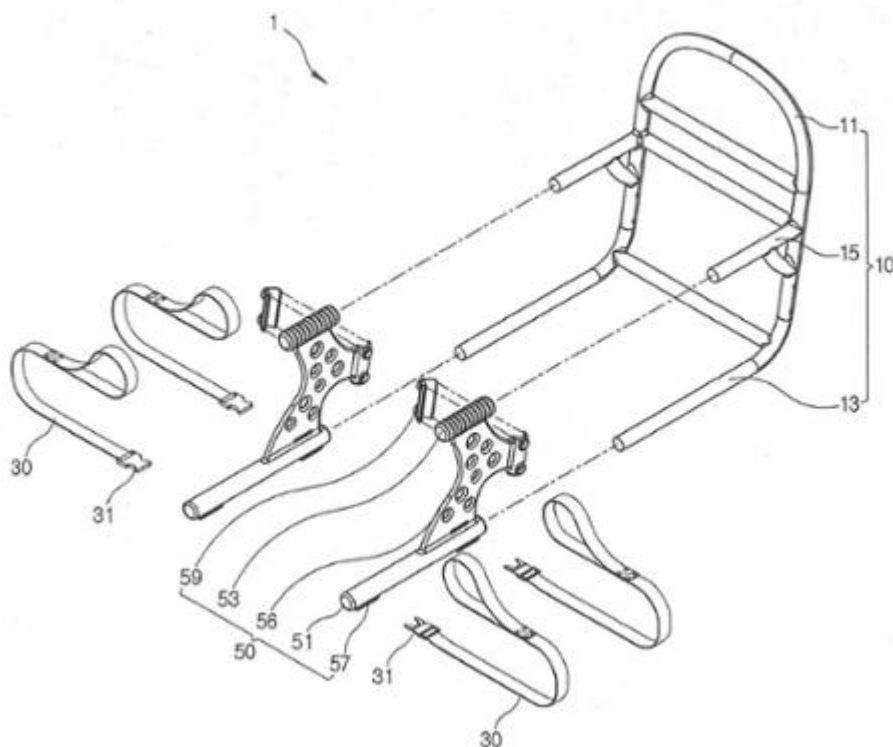
(76) KIM, Byoung Su (KR)

11-1406, 110, Sinnae-ro, Jungnang-gu, Seoul, Republic of Korea

(74) Công ty TNHH Quốc tế D&N (D&N INTERNATIONAL CO.,LTD.)

(54) GHẾ PHỤ THẢO ĐƯỢC DÙNG CHO YÊN XE MÔ TÔ

(57) Sáng chế đề cập đến ghế phụ thảo được cho yên xe mô tô và cụ thể là, ghế phụ thảo được cho yên xe mô tô được lắp trên yên xe mở và đóng được ở phần phía sau của xe mô tô, ghế phụ thảo được gồm: khung thân chính được đặt trên bề mặt trên của yên xe để đỡ chắc chắn lưng và cả hai bên khi người ngồi ngồi trên yên xe và phần cố định khung cố định mặt dưới của khung thân chính vào yên xe khi yên xe mở và đỡ chắc chắn khung thân chính vào yên xe khi yên xe đóng. Do vậy, vì phần cố định khung được cố định vào khung thân chính được siết chặt bằng cách bao quanh yên xe, có ưu điểm là việc lắp ráp rất đơn giản, khả năng tháo rời rất hoàn hảo do ghế phụ có thể được lắp và tháo ra một cách dễ dàng ngay cả bởi phụ nữ và trẻ vị thành niên và tính linh hoạt là rất hoàn hảo do ghế phụ này có thể được lắp bằng cách điều chỉnh độ dài của phần cố định khung bất kể hình dạng và kích thước của yên xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến ghế phụ cho xe mô tô và cụ thể là, ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô trong đó việc lắp ráp rất đơn giản, khả năng tháo rời rất hoàn hảo do ghế phụ này có thể được lắp và tháo ra một cách dễ dàng ngay cả bởi phụ nữ và trẻ vị thành niên và tính linh hoạt là rất hoàn hảo do ghế phụ này có thể được lắp bằng cách điều chỉnh độ dài bất kể hình dạng và kích thước của yên xe.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Xe mô tô là phương tiện giao thông cá nhân và phương tiện giao thông thông thường, và đặc biệt là ở các nước Đông Nam Á như Việt Nam, nhiều người sử dụng xe mô tô và việc sử dụng chúng trở nên phổ biến.

Tuy nhiên, không giống như ô tô, có một sự bất tiện là có một lượng lớn người đồng thời sử dụng xe mô tô và ngoài ra, khi người lái xe ngồi trên xe mô tô cùng với trẻ em, trẻ em chắc chắn ngồi ở phía trước người lái xe mà không có thiết bị bảo vệ bất kỳ và do vậy, có nhiều nguy cơ như tai nạn giao thông hoặc các tai nạn về an toàn.

Do vậy, giống như ghế trẻ em cho ô tô, ghế trẻ em cho xe mô tô là hoàn toàn cần thiết, nhưng do bản thân cấu trúc của xe mô tô hẹp, nên một giải pháp thích hợp cho kết cấu hẹp này chưa được đề xuất.

Đồng thời, nhiều loại kết cấu giá đỡ khác nhau có thể dùng làm ghế trẻ em cho xe mô tô đều đã được sử dụng.

Trong đơn giải pháp hữu ích Hàn quốc số 20-0389539 có tên “kết cấu giá đỡ cho xe mô tô”, đã bộc lộ kết cấu giá đỡ được gắn vào phần phía sau của xe mô tô nhỏ (thông thường, bình dầu được đặt ở dưới yên xe, được gọi là “xe scooter”) và được cố định bằng thanh đỡ, và được siết chặt vào thanh đỡ đặt trên một mặt dưới để gấp hoặc không gấp bởi lò xo kéo một cách vừa phải. Tuy nhiên, cấu trúc trên không dễ lắp do giá đỡ được cố định vào xe mô tô, và do hình dạng của yên xe hoặc phần phía sau khác nhau đối với mỗi xe mô tô, nên có một vấn đề là thao tác này chỉ có thể

thực hiện được bởi thợ lành nghề. Ngoài ra, khi lắp, vì giá đỡ luôn được lắp và sử dụng ngay cả trong trường hợp mà không cần tới giá đỡ, có một vấn đề là làm gia tăng sự không thoải mái của người dùng.

Tài liệu theo kỹ thuật đã biết

Tài liệu sáng chế:

Tài liệu sáng chế 1: Đơn giải pháp hữu ích Hàn quốc số 20-0389539

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Vấn đề kỹ thuật

Mục đích của sáng chế là đề xuất ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô trong đó vì phần cố định khung được cố định vào khung thân chính được siết chặt bằng cách bao quanh yên xe, việc lắp ráp rất đơn giản, khả năng tháo rời rất hoàn hảo do ghế phụ này có thể được lắp và tháo ra một cách dễ dàng ngay cả bởi phụ nữ và trẻ vị thành niên và tính linh hoạt là rất hoàn hảo do ghế phụ này có thể được lắp bằng cách điều chỉnh độ dài của phần cố định khung bất kể hình dạng và kích thước của yên xe.

Khía cạnh khác của sáng chế là đề xuất ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô trong đó do không đòi hỏi phải lắp một kết cấu đỡ riêng vào yên xe để cố định khung thân chính vào yên xe, nên không cần đến một thao tác sơ bộ riêng và hình dạng bên ngoài của xe mô tô không bị ảnh hưởng.

Khía cạnh khác nữa của sáng chế là đề xuất ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô trong đó do phần cố định khung được cố định bằng cách quấn vào yên xe, nên khung thân chính còn được cố định vào yên xe nhờ trọng tải của người ngồi lên yên xe khi người sử dụng ghế ngồi lên ghế phụ, nhờ đó tăng lực cố định và tối đa hóa độ ổn định.

Giải pháp kỹ thuật

Theo một khía cạnh, sáng chế đề xuất ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô lắp trên yên xe mở và đóng được ở phần phía sau của xe mô tô, ghế phụ tháo được này bao gồm: khung thân chính được đặt trên bề mặt trên của yên xe để đỡ chắc chắn

lưng và cả hai bên khi người ngồi ngồi trên yên xe; và phần cố định khung cố định mặt bên dưới của khung thân chính vào yên xe khi yên xe mở và đỡ chắc chắn khung thân chính vào yên xe khi yên xe đóng.

Ghế phụ tháo được này còn có thể gồm một cặp tấm bảo vệ bên lần lượt ở cả hai bên của khung thân chính, để bảo vệ hai bên của người ngồi khi người ngồi ngồi trên khung thân chính.

Khung thân chính có thể gồm khung sau, một cặp khung dưới kéo dài đến mặt trước của xe mô tô dọc theo bề mặt trên của yên xe từ cả hai đầu của phần dưới khung sau và một cặp khung trên kéo dài theo cùng hướng như khung dưới từ cả hai đầu của khung sau tương ứng với phần trên của mỗi khung dưới.

Mỗi tấm bảo vệ bên có thể gồm phần khớp nối trên và phần khớp nối dưới để khung trên và khung dưới ở các phần trên và dưới được cố định vào các phần khớp nối này và các phần bên mà kết nối phần khớp nối trên và phần khớp nối dưới để bảo vệ cả hai bên của người ngồi.

Khung trên và khung dưới có thể được tạo ra dưới dạng hình thanh thẳng, các rãnh ghép nối để lồng vào các phần đầu trước của khung trên và khung dưới có thể được tạo ra, và tấm bảo vệ bên còn có thể gồm phần cố định bên mà cố định phần bên vào khung thân chính trong khi khung trên và khung dưới lần lượt lần lượt được lồng vào phần khớp nối trên và phần khớp nối dưới.

Rãnh cố định khung để ghép nối phần cố định khung vào khung thân chính có thể được tạo ra ở mỗi phần khớp nối dưới.

Ít nhất hai rãnh cố định khung có thể được tạo ra ở phần khớp nối dưới.

Phần cố định khung có thể được tạo ra bằng dây đàn hồi, một đầu của dây này có thể được cố định vào mỗi rãnh cố định khung và đầu kia của nó có thể được kéo dài tới bề mặt dưới của yên xe để có thể ghép nối với nhau theo cách tháo được bằng khóa.

Hai trong số các rãnh cố định khung có thể được tạo ra ở phần trên và phần dưới của phần khớp nối dưới và hai rãnh cố định khung có thể được tạo ra để các vị trí trên và dưới lệch nhau một khoảng định trước.

Một đầu của phần bên liền kề với phần khớp nối dưới có thể chỉ được tạo ra trên một phần của mặt khung sau để chân phải và chân trái của người ngồi có thể dịch chuyển được.

Các lỗ xuyên có thể được tạo ra trên bề mặt của phần bên.

Một cặp khung dưới có thể được tạo ra để điều chỉnh khoảng trống giữa chúng.

Khung thân chính có thể được làm bằng vật liệu kim loại và tấm bảo vệ bên có thể được làm bằng vật liệu dẻo có tính đàn hồi.

Hiệu quả có lợi của sáng chế

Do vậy, với ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô theo sáng chế, vì phần cố định khung mà được cố định vào khung thân chính được siết chặt bằng cách bao quanh yên xe, nên việc lắp ráp rất đơn giản, khả năng tháo rời là rất hoàn hảo do ghế phụ có thể được lắp và tháo ra một cách dễ dàng ngay cả bởi phụ nữ và trẻ vị thành niên và tính linh hoạt là rất hoàn hảo do ghế phụ này có thể được lắp bằng cách điều chỉnh độ dài của phần cố định khung bất kể hình dạng và kích thước của yên xe.

Hơn nữa, với ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô theo sáng chế, do không đòi hỏi phải lắp một kết cấu đỡ riêng trên yên xe để cố định khung thân chính vào yên xe, nên không cần đến một thao tác sơ bộ riêng và hình dạng bên ngoài của xe mô tô không bị ảnh hưởng.

Hơn nữa, với ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô theo sáng chế, do phần cố định khung được cố định bằng cách quấn vào yên xe, nên khung thân chính còn được cố định vào yên xe nhờ trọng tải của người ngồi lên yên xe khi người sử dụng ghế ngồi lên ghế phụ, nhờ đó tăng lực cố định và tối đa hóa độ ổn định.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu phối cảnh khai triển của ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu cạnh ở một trạng thái trong đó ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô được đặt trên yên xe.

Fig.2 là sơ đồ thể hiện ghế phụ tháo được dùng cho yên xe mô tô được thể hiện trên Fig.2 ở mặt dưới của yên xe.

Fig.4 là hình chiếu phối cảnh lắp ráp của ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô theo phương án của sáng chế.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sau đây, sáng chế sẽ được mô tả chi tiết hơn bằng cách tham chiếu đến các hình vẽ kèm theo.

Liên quan đến Fig.1, ghế phụ tháo được 1 cho xe mô tô theo một phương án của sáng chế được lắp trên yên xe 130 mở và đóng được ở phần phía sau 120 của xe mô tô 100 và gồm khung thân chính 10 đặt trên bề mặt trên của yên xe 1300 để đỡ chắc chắn lưng và cả hai bên trong khi người ngồi ngồi trên yên xe và phần cố định khung 30 cố định khung thân chính 10 vào yên xe.

Trước khi mô tả, xe mô tô 100 mà ghế phụ tháo được 1 cho xe mô tô theo một phương án của sáng chế được lắp trên đó sẽ được mô tả một cách vắn tắt.

Liên quan đến Fig.4, sơ đồ lắp ráp tổng quát của xe mô tô 100 mà ghế phụ tháo được 1 cho xe mô tô theo phương án của sáng chế được lắp trên đó được thể hiện.

Phần phía sau 120 của xe mô tô 100 thường được tạo ra có bình nhiên liệu để chứa nhiên liệu cần thiết để điều khiển xe mô tô 100 và chỗ chứa hành lý có thể tích nhỏ được tạo ra ở khoảng trống phía trên.

Yên xe 130 là chỗ để người điều khiển xe mô tô hoặc hành khách ngồi và mặt trên, thường là vị trí ngồi, thường được làm bằng vật liệu mềm.

Ngoài ra, yên xe 130 được tạo ra ở phần phía sau 120 để một bên có thể mở và đóng khi xoay quanh bộ phận như bản lề và bất kể hướng xoay khi mở và đóng, thông thường, yên xe 130 được xoay dựa trên mặt trước hoặc mặt sau theo chiều dọc của yên xe 130.

Sau đây, sáng chế sẽ được mô tả chi tiết hơn cho mỗi bộ phận.

Khung thân chính 10 được đặt trên bề mặt trên của yên xe 130 để đỡ chắc

chấn lưng và cả hai bên khi người ngồi ngồi trên yên xe.

Khung thân chính 10 là một bộ phận tạo thành khung của ghế phụ tháo được 1 cho xe mô tô (dưới đây, được gọi đơn giản là “ghế phụ 1”) và đỡ chắc chắn trạng thái ngồi để người ngồi có thể ngồi cố định trên ghế phụ 1 khi điều khiển xe mô tô 100.

Khung thân chính 10 có thể được tạo ra theo nhiều cách khác nhau và ví dụ, như được thể hiện trên Fig.1, có thể gồm khung sau 11, một cặp khung dưới 13, và một cặp khung trên 15.

Chỉ cần khung sau 11 có thể đỡ lưng của người ngồi, khung sau 11 có thể được thay đổi theo nhiều cách khác nhau ngoài hình dạng được thể hiện trên Fig.1 và kích thước của nó cũng có thể được thay đổi theo nhiều cách khác nhau.

Theo cách khác, khung sau 11 có thể được bọc bằng vỏ bọc bằng chất dẻo hoặc cao su, và trong trường hợp này, vỏ bọc sau có thể cải thiện hình dạng và được sử dụng cho các mục đích kinh doanh như gắn thêm các biển quảng cáo.

Khung dưới 13 được tạo ra thành một cặp và kéo dài đến mặt trước của xe mô tô 100 dọc theo mặt trên của yên xe 130 ở cả hai đầu của phần dưới khung sau 11.

Khung dưới 13 cho phép ghế phụ 1 được đặt trên yên xe 130 và toàn bộ ghế phụ 1 được cố định vào yên xe nhờ phần cố định khung 30.

Như được thể hiện trên Fig.1, vì khung dưới 13 không có bề mặt ngồi, người ngồi ngồi trực tiếp lên yên xe 130 dù có khung dưới 13. Do vậy, có ưu điểm là người ngồi có thể sử dụng yên xe 130 thoải mái và khung dưới 13 có thể đặt lên mọi chỗ của yên xe 130 có kích thước khác nhau và cấu tạo của ghế phụ 1 có thể được đơn giản hóa.

Tuy nhiên, theo sự thể hiện trên Fig.1 và phần mô tả trên đây là dành cho một phương án của khung dưới 13, thì rõ ràng là khung dưới 13 có bề mặt ngồi không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Mặt khác, cặp khung dưới 13 này có thể được tạo ra để điều chỉnh khoảng trống giữa chúng để có thể đặt dễ dàng lên yên xe 130 có kích thước khác nhau khi cần.

Cặp khung trên 15 được tạo ra và kéo dài theo cùng hướng như khung dưới 13

ở cả hai đầu của khung sau 11 để tương ứng với phần trên của mỗi khung dưới 13.

Khung trên 15 đỡ hai bên hoặc nách của người ngồi và độ dài của khung trên 15 có thể nhỏ hơn độ dài của khung dưới 13 để ngồi dễ dàng, như được thể hiện trên Fig.1.

Dĩ nhiên, độ dài của khung dưới 13 hoặc khung trên 15 có thể được thay đổi khác nhau nếu cần.

Khung thân chính 10 có thể được làm bằng các vật liệu khác nhau, nhưng tốt hơn là khung thân 10 được làm từ kim loại nhẹ và có độ bền cao.

Phần cố định khung 30 cố định phần dưới của khung thân chính 10 vào yên xe 130 khi yên xe 130 mở và khung thân chính 10 được đỡ chắc chắn vào yên xe 130 khi yên xe 130 đóng.

Phần cố định khung 30 có thể được tạo ra thuộc các loại khác nhau, và ví dụ, như được minh họa trên Fig.1, phần cố định khung 30 có thể được tạo ra với dây đàn hồi có độ bền thích hợp hoặc độ bền lớn hơn được sử dụng cho túi leo núi, ba lô hoặc túi tương tự. Trong trường hợp này, phần cố định khung 30 có dây có thể được tạo ra để điều chỉnh độ dài tùy thuộc vào hình dạng và kích thước của yên xe 130.

Theo cách khác, tất nhiên phần cố định khung 30 có thể được tạo ra thuộc các loại khác nhau như giá đỡ có hình dạng cố định ngoài dây đàn hồi mô tả nêu trên.

Khi phần cố định khung 30 được tạo ra có dây, như được thể hiện trên Fig.2, một đầu của dây này đi qua hoặc cố định vào rãnh cố định khung 57 được mô tả dưới đây, và như được thể hiện trên Fig.3, đầu kia kéo dài đến mặt dưới của yên xe 130 để có thể ghép nối với nhau theo cách tháo được bằng khóa 31.

Fig.3 thể hiện trạng thái trong đó phần cố định khung 30 được siết chặt vào mặt dưới của yên xe 130 bằng khóa 31 khi yên xe 130 mở. Trong bản mô tả này, loại dây và loại khóa 31 không giới hạn ở các loại được thể hiện trên hình vẽ và có thể được thay đổi và sử dụng mà không giới hạn nếu cần.

Do vậy, với ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô theo sáng chế, có ưu điểm là do không đòi hỏi phải lắp một kết cấu đỡ riêng trên yên xe để cố định khung thân chính vào yên xe, thao tác sơ bộ riêng là không cần thiết và hình dáng bên ngoài của

xe mô tô không bị ảnh hưởng.

Hơn nữa, ở ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô theo sáng chế, có ưu điểm là phần cố định khung mà được cố định vào khung thân chính được siết chặt bằng cách bao quanh yên xe, nên việc lắp ráp rất đơn giản, khả năng tháo rời là rất hoàn hảo do ghế phụ có thể được lắp và tháo ra một cách dễ dàng ngay cả bởi phụ nữ và trẻ vị thành niên và tính linh hoạt là rất hoàn hảo do ghế phụ này có thể được lắp bằng cách điều chỉnh độ dài của phần cố định khung bất kể hình dạng và kích thước của yên xe.

Ngoài ra, ở ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô theo sáng chế, vì phần cố định khung được cố định bằng cách quấn vào yên xe, khung thân chính còn được cố định vào yên xe nhờ trọng tải của người ngồi lên yên xe khi người sử dụng ghế ngồi lên ghế phụ, nhờ đó tăng lực cố định và tối đa hóa độ ổn định.

Các tấm bảo vệ bên 50 được tạo ra ở cả hai bên của khung thân chính 10 được tạo ra để bảo vệ cả hai mặt bên (tức là, hai bên) của người ngồi khi người ngồi ngồi trên khung thân chính 10.

Tấm bảo vệ bên 50 có thể được tạo ra theo các kiểu khác nhau và chẳng hạn, như được thể hiện trên Fig.1, tấm bảo vệ bên 50 có thể gồm phần khớp nối trên 53, phần khớp nối dưới 51, phần cố định bên 59, và phần bên 56.

Phần khớp nối trên 53, phần khớp nối dưới 51 và phần cố định bên 59 ghép nối tấm bảo vệ bên 50 với khung thân chính 10.

Phần khớp nối trên 53 được ghép nối với khung trên 15, phần khớp nối dưới 51 được ghép nối với khung dưới 13, và phần cố định bên 59 cố định phần bên 56 vào khung sau 11. Kết quả là, mặc dù không có cấu trúc cố định riêng ở phần khớp nối trên 53 và phần khớp nối dưới 51, tấm bảo vệ bên 50 được cố định vào khung thân chính 10 nhờ phần cố định bên 59.

Như được thể hiện trên Fig.1, trong phần khớp nối trên 53 và phần khớp nối dưới 51, chẳng hạn, khi khung trên 15 và khung dưới 13 được tạo ra dưới dạng thanh thẳng, các rãnh ghép nối để lồng vào các phần đầu trước của khung trên 15 và khung dưới 13 có thể được tạo ra. Fig.3 thể hiện trạng thái mà phần khớp nối trên 53 và phần khớp nối dưới 51 lần lượt được ghép nối vào khung trên 15 và khung dưới 13.

Ngoài ra, như được minh họa trên Fig.1, khi phần cố định bên 59 được siết chặt vào cạnh đối diện của phần bên 56 bằng vít hoặc tương tự, tấm bảo vệ bên 50 được khớp nối chặt với khung thân chính 10.

Trong bản mô tả này, phần khớp nối trên 53, phần khớp nối dưới và phần cố định bên 59 nêu trên được mô tả như là ví dụ về phương pháp cố định, và các phương pháp khác nhau đã biết có thể được sử dụng mà không bị giới hạn. Theo cách khác, trong trường hợp việc cố định tấm bảo vệ bên 50 được thực hiện chỉ với một hoặc hai phần khớp nối trên 53, phần khớp nối dưới và phần cố định bên 59 mà không cần sử dụng tất cả phần khớp nối trên 53, phần khớp nối dưới 51, và phần cố định bên 59, cũng nằm trong phạm vi của sáng chế mà không có ngoại lệ.

Rãnh cố định khung 57 được tạo ra ở phần khớp nối dưới 51 để khớp nối với phần cố định khung 30 vào khung thân chính 10.

Rãnh cố định khung 57 được tạo ra để cố định một đầu của phần cố định khung 30 vào phần khớp nối dưới 51 và kiểu, hình dạng và kích thước của rãnh cố định khung 57 thay đổi tùy thuộc vào dạng của phần cố định khung 30.

Ví dụ, như được minh họa trên Fig.1, khi phần cố định khung 30 được tạo ra dưới dạng dây, rãnh cố định khung 57 được tạo ra có một rãnh có hình dạng tương ứng với hình dạng tiết diện của phần cố định khung 30. Trong bản mô tả này, một đầu của phần cố định khung 30 có thể được cố định vào rãnh cố định khung 57, còn phần cố định khung 30 có thể được cố định vào phần khác của phần cố định khung qua rãnh cố định khung 57 và có thể có nhiều cải biến khác nhau.

Ít nhất hai rãnh cố định khung 57 có thể được tạo ra trong phần ghép nối dưới 51. Có nghĩa là, như được thể hiện trên Fig.1, hai rãnh cố định khung 57 có thể được tạo ra ở phía trước và phía sau của khung dưới 13.

Hai trong số các rãnh cố định khung 57 có thể được tạo ra ở phần trên và phần dưới của phần khớp nối dưới 51, và trong trường hợp này, hai rãnh cố định khung 57 có thể được tạo ra để các vị trí trên và dưới được đặt không thẳng hàng với một khoảng cách định trước.

Trước tiên, như được thể hiện trên Fig.2, rãnh cố định khung 57b và 57c có

thể được tạo ra ở các phần trên và dưới và có ưu điểm là khi hai rãnh cố định khung được tạo ra, một rãnh cố định khung có thể bị hỏng, thì rãnh cố định khung kia có thể được sử dụng. Hơn nữa, rãnh cố định khung 57c đặt ở phần dưới có thể được tạo ra để các vị trí trên và dưới được đặt không thẳng hàng với rãnh cố định khung 57b đặt ở phần trên. Trong trường hợp này, khi phần cố định khung 30 đi qua hai rãnh cố định khung 57b và 57c, lực cố định của phần cố định khung 30 có thể được cải thiện hơn nữa.

Phần bên 56 nối phần khớp nối trên 53 và phần ghép nối dưới 51 để bảo vệ hai bên của người ngồi. Trong trường hợp này, một đầu của phần bên 56 liền kề với phần khớp nối dưới 51 có thể chỉ được tạo ra trên một phần của mặt khung sau 11 để chân phải và chân trái của người ngồi có thể dịch chuyển được. Do vậy, theo phương án đã mô tả, có ưu điểm là vị trí chân của người ngồi có thể thay đổi một cách thoải mái.

Các lỗ xuyên 561 có thể được tạo ra trên bề mặt của phần bên 56. Trong trường hợp này, có ưu điểm là chi phí cho nguyên vật liệu cần thiết để sản xuất phần bên 56 có thể giảm bớt, độ bền của phần bên 56 có thể được cải thiện và khả năng thông khí giữa phần bên 56 và người ngồi được đảm bảo.

Tấm bảo vệ bên 50 có thể được làm bằng cách vật liệu khác nhau, nhưng có thể được làm bằng vật liệu dẻo có tính đàn hồi. Trong trường hợp này, có thể ngăn chặn tai nạn phụ do mảnh vỡ gây ra khi tấm bảo vệ bên 50 bị vỡ hoặc nứt do tai nạn xe mô tô hoặc tương tự.

Ngoài ra, đai an toàn (không được thể hiện trên hình vẽ) để cố định người ngồi vào khung thân chính 10 còn có thể được tạo ra trong khung thân chính 10, và đai an toàn có thể được tạo ra theo nhiều dạng khác nhau, ví dụ như dạng dây, dạng này thường được sử dụng nhưng không chỉ giới hạn ở dạng này.

Giải thích các số và ký hiệu tham chiếu

1: Ghế phụ tháo được cho yên xe mô tô

10: Khung thân chính

13: Khung dưới

11: Khung sau

15: Khung trên

30: Phần cố định khung

50: Tấm bảo vệ bên

53: Phần khớp nối trên

56: Phần bên

57: Rãnh cố định khung

100: Xe mô tô

120: Phần sau

31: Khóa

51: Phần khớp nối dưới

561: Lỗ xuyên

59: Phần cố định bên

130: Yên xe

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Ghế phụ tháo được dùng cho yên xe mô tô mà có thể được lắp trên yên xe được tạo ra để mở và đóng phần phía sau của xe mô tô, ghế phụ tháo được này bao gồm:

khung thân chính được bố trí để cho phép người ngồi ngồi trực tiếp lên yên xe mà không có bề mặt ngồi, trong đó khung thân chính gồm khung sau, một cặp khung dưới kéo dài đến mặt trước của xe mô tô lần lượt từ cả hai đầu của phần dưới của khung sau, để dẫn hướng cho khung sau được đặt lên yên xe, và một cặp khung trên kéo dài theo cùng hướng với các khung dưới từ cả hai đầu của khung sau để được đặt vị trí tương ứng với phần trên của mỗi khung dưới;

các tấm bảo vệ bên được bố trí lần lượt theo cặp ở hai bên của khung thân chính, nhằm bảo vệ cả hai bên của người ngồi khi ngồi trên khung thân chính, trong đó mỗi tấm bảo vệ bên gồm phần ghép nối trên và phần ghép nối dưới mà khung trên và khung dưới đặt ở các phần trên và dưới được gắn cố định vào đó, và các phần bên mà kết nối phần ghép nối trên và phần ghép nối dưới để bảo vệ cả hai bên của người ngồi; và

phần cố định khung có dạng đai được bố trí ở dạng dây đàn hồi để bao quanh phần dưới của yên xe và có hai đầu được gắn cố định vào mỗi khung dưới để cố định khung thân chính vào yên xe,

trong đó các phần cố định khung được bố trí ở nhiều nơi, và mỗi phần cố định khung được gắn để bao quanh bề mặt dưới của yên xe khi yên xe mở, và được cố định để ngăn khung thân chính khỏi bị dịch chuyển theo chiều dọc và tất cả các hướng theo yên xe do tải trọng của yên xe và người ngồi khi yên xe đóng,

mỗi phần cố định khung được bố trí sao cho một đầu được gắn cố định vào mỗi khung dưới, nhiều đầu được kéo dài đến bề mặt dưới của yên xe để có thể nối tháo được với nhau bằng khóa đai, và chiều dài được điều chỉnh theo kích thước của yên xe,

mỗi khung trên và mỗi khung dưới được tạo ở dạng thanh thẳng, phần ghép nối trên và phần ghép nối dưới được tạo có các rãnh ghép nối mà một số đầu trước của khung trên và khung dưới được lồng vào đó, và tấm bảo vệ bên còn có phần cố định bên để cố định phần bên vào khung thân chính khi khung trên và khung dưới được lần lượt lồng vào phần ghép nối trên và phần ghép nối dưới.

2. Ghế phụ tháo được theo điểm 1, trong đó mỗi phần ghép nối dưới được tạo có rãnh cố định khung để ghép nối phần cố định khung vào khung thân chính.
3. Ghế phụ tháo được theo điểm 2, trong đó ít nhất hai rãnh cố định khung được tạo ra ở phần ghép nối dưới.
4. Ghế phụ tháo được theo điểm 3, trong đó rãnh cố định khung bất kỳ trong số nhiều rãnh cố định khung được bố trí với số lượng là hai cái ở phần trên và phần dưới của phần ghép nối dưới, và hai rãnh cố định khung được bố trí sao cho các vị trí trên và dưới lệch một khoảng định trước.
5. Ghế phụ tháo được theo điểm 1, trong đó một đầu của phần bên liền kề với phần ghép nối dưới chỉ được tạo ra trên một phần của mặt khung sau để cho phép chân phải và trái của người ngồi có thể dịch chuyển được.
6. Ghế phụ tháo được theo điểm 1, trong đó phần bên được tạo có nhiều lỗ xuyên suốt ở bề mặt của phần bên.
7. Ghế phụ tháo được theo điểm 1, trong đó cặp khung được tạo ra để điều chỉnh khoảng trống giữa các khung.
8. Ghế phụ tháo được theo điểm 1, trong đó khung thân chính được làm bằng vật liệu kim loại và tấm bảo vệ bên được làm bằng vật liệu dẻo có tính đàn hồi.

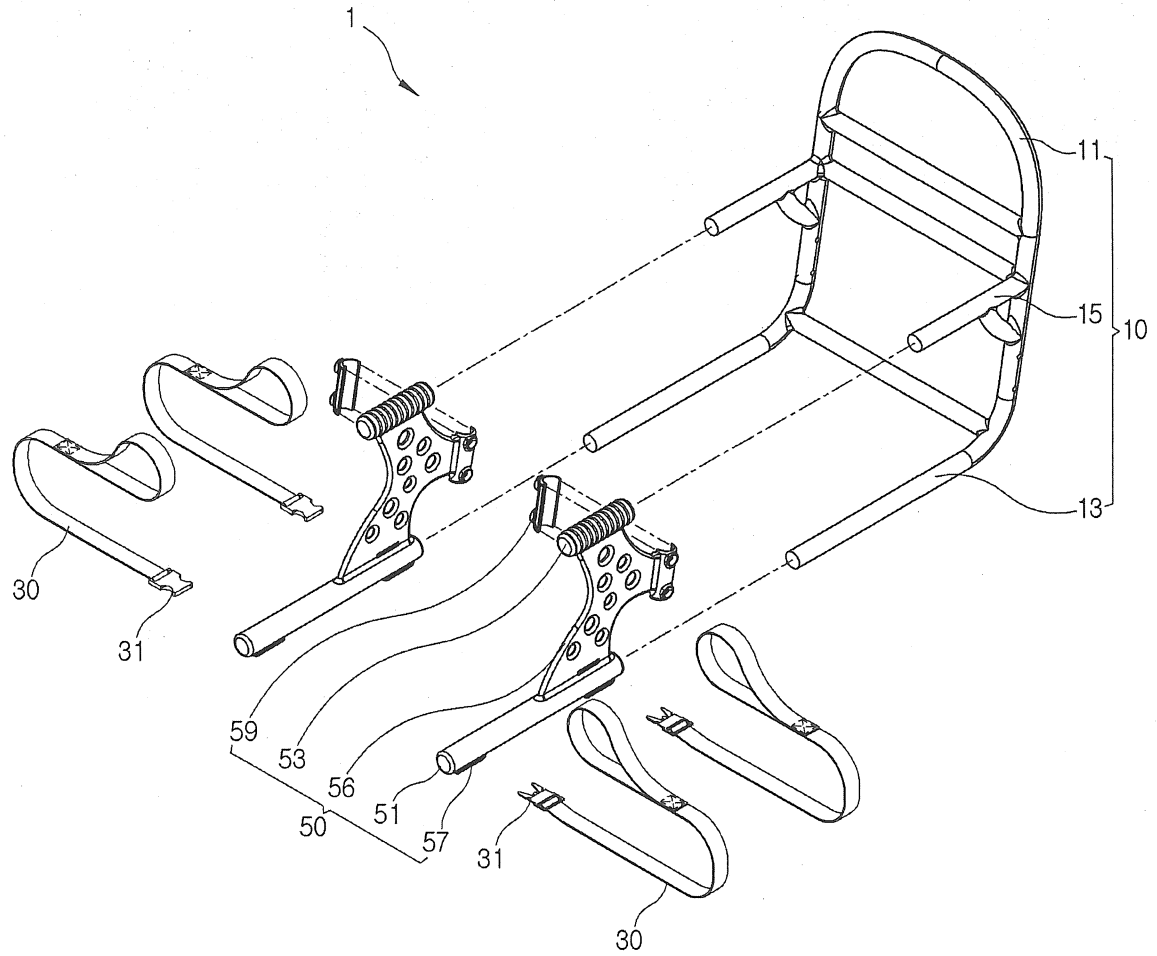


Fig.1

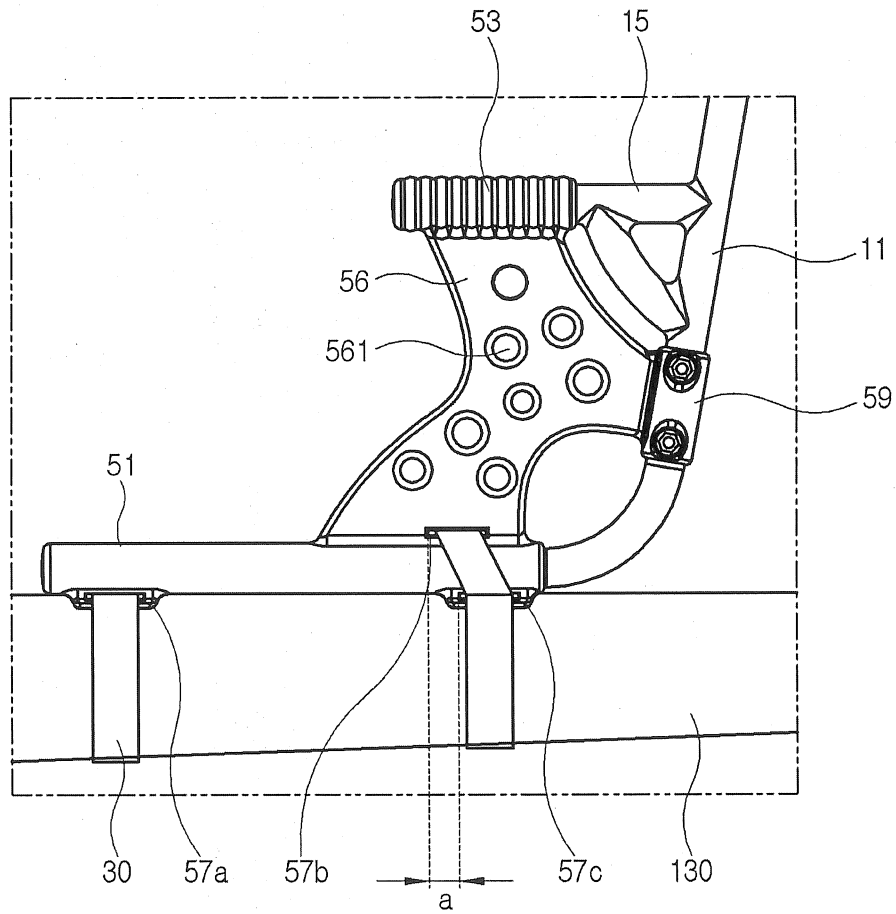


Fig.2

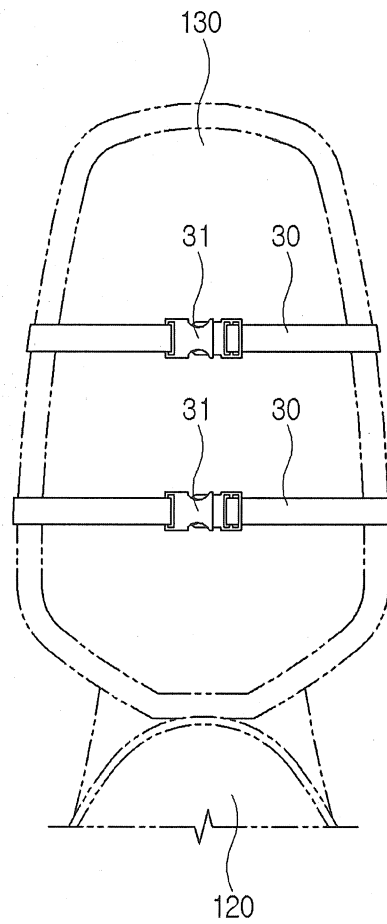


Fig.3

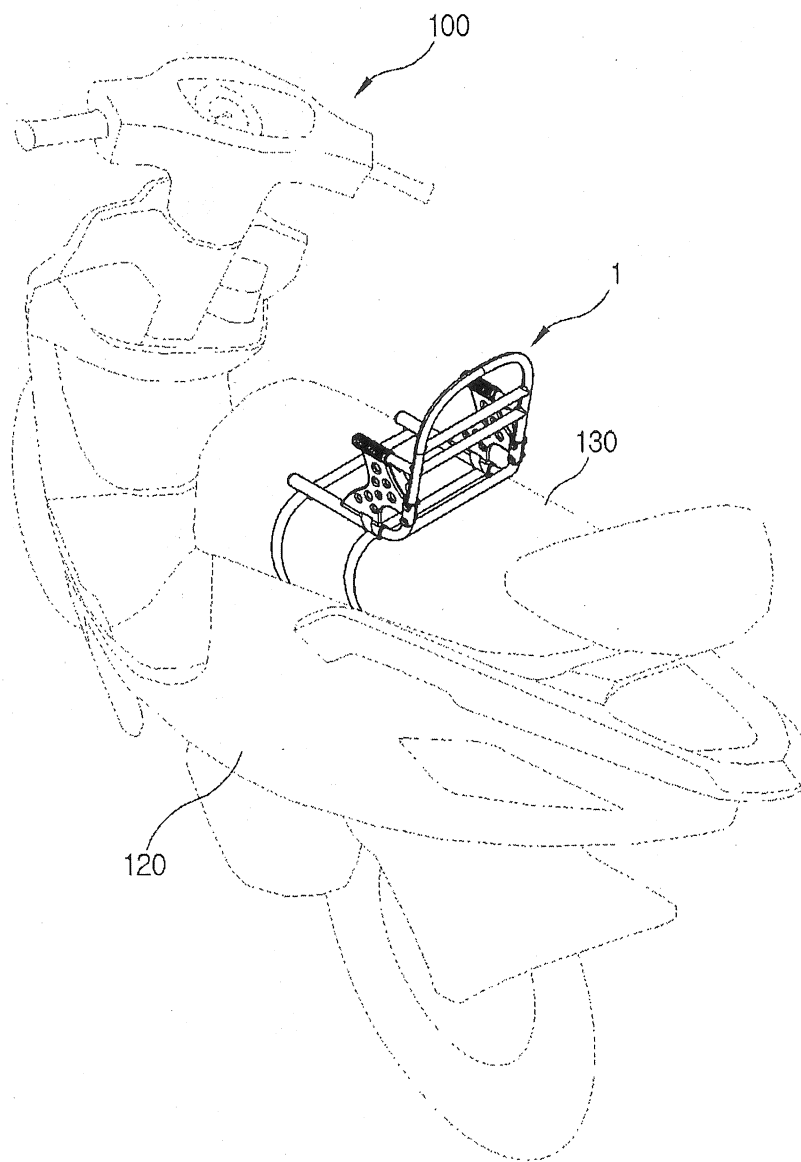


Fig. 4