



(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)



1-0029446

(51)⁷ B62J 35/00; B62M 7/04; B62K 11/04; (13) B
B62J 1/12

(21) 1-2016-02383

(22) 30/06/2016

(30) 2015-138976 10/07/2015 JP

(45) 25/09/2021 402

(43) 25/01/2017 346A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

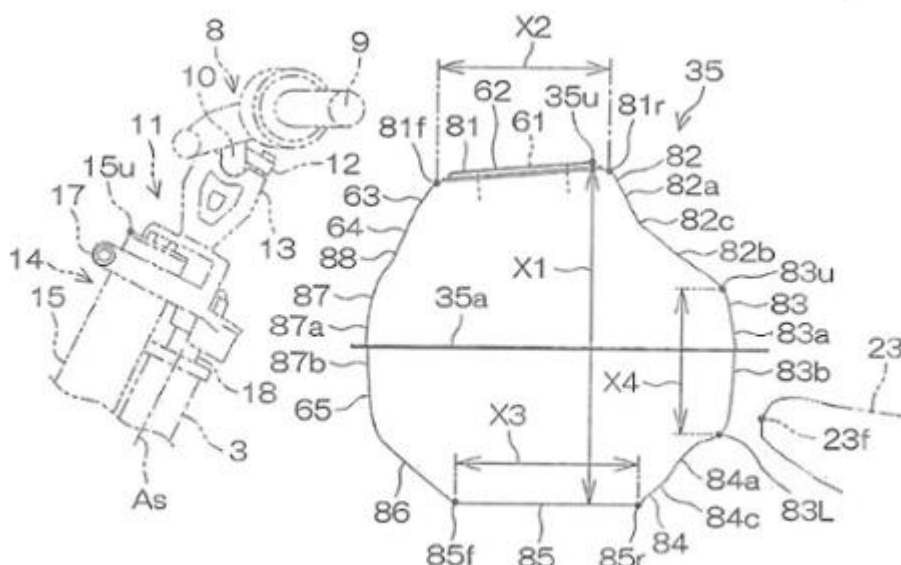
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Kengkla RUEANGRIT (TH); Pisithsak SURAWICHAIR (TH).

(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 kích cỡ (X1) theo hướng lên-xuống của phương tiện từ phần mép trên (81) của bình nhiên liệu (35) tới phần mép dưới (85) của bình nhiên liệu (35) lớn hơn so với kích cỡ (X2) của phần mép trên (81) của bình nhiên liệu (35) theo hướng trước-sau của phương tiện. Trên hình chiếu bằng, ít nhất một phần của mép trước của yên chính (23) được bố trí phía sau phần mép sau (83) của bình nhiên liệu (35). Trên hình chiếu cạnh, đầu sau của bình nhiên liệu (35) và đầu trước (23f) của yên chính (23) được bố trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay. Trên hình chiếu cạnh, tâm của yên phụ theo hướng trước-sau của phương tiện được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Xe máy bao gồm: ống cổ; khung chính kéo dài về phía sau từ ống cổ; tay đòn sau được đỡ bởi khung chính sao cho tay đòn sau quay quanh đường trục xoay kéo dài theo phương bề rộng phương tiện; bánh sau được đỡ bởi tay đòn sau; động cơ mà ít nhất một phần của nó được bố trí ở vị trí phía dưới khung chính và ở phía trước đường trục xoay và gồm các te và xi lanh kéo dài lên phía trên từ các te; bộ lọc khí được bố trí phía sau xi lanh sao cho đầu trước của bộ lọc khí được bố trí về phía sau hơn so với đầu sau của xi lanh; bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí phía sau ống cổ và phía trên động cơ; và yên chính được bố trí phía sau bình nhiên liệu và người điều khiển ngồi trên đó; yên phụ mà ít nhất một phần của nó được bố trí ở vị trí về phía sau hơn và cao hơn so với yên chính và người đi cùng ngồi trên đó; trong đó, bình nhiên liệu gồm phần mép trên mà hốc nạp nhiên liệu được bố trí tại đó, phần mép dưới được bố trí phía dưới phần mép trên, phần mép sau được bố trí giữa phần mép trên và phần mép dưới theo hướng lên-xuống của phương tiện và kéo dài theo hướng lên-xuống của phương tiện và phần chéo thứ nhất kéo dài ra phía trước và lên phía trên và nối phần mép sau và phần mép trên với nhau, kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện từ phần mép trên của bình nhiên liệu tới phần mép dưới của bình nhiên liệu lớn hơn so với kích cỡ của phần mép trên của bình nhiên liệu theo hướng trước-sau của phương tiện, và tâm của yên phụ theo hướng trước-sau của phương tiện được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau trên hình chiếu cạnh của phương tiện, đã được bộc lộ trong công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2012-131422 A. Công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số JP 2010-58748 A bộc lộ xe máy là một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Xe máy gồm động cơ và bình nhiên liệu được đỡ bởi khung thân phương tiện để cho được nằm phía trên

động cơ. Xe máy còn gồm yên chính và yên phụ được bố trí về phía sau hơn và cao hơn so với yên chính. Yên phụ được tạo ra tách biệt với yên chính. Bộ lọc khí được bố trí phía trên động cơ.

Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP 3159300 U bộc lộ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên khác. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên gồm động cơ gồm các te và khối xi lanh và bình nhiên liệu được bố trí phía trên động cơ. Bộ phận được coi là bộ lọc khí được minh họa trên FIG.1 của tài liệu JP 3159300 U. Bộ phận này được bố trí phía sau khối xi lanh.

Với công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số JP 2010-58748 A, bình nhiên liệu được bố trí tại vị trí thấp tới mức có thể để hạ thấp trọng tâm của toàn bộ phương tiện giao thông. Hơn nữa, bình nhiên liệu được bố trí gần hơn với động cơ để gom các đối tượng nặng tại trọng tâm của phương tiện giao thông, tức là, để đạt được sự tập trung khối lượng.

Với công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số JP 2010-58748 A, yên phụ được tạo ra tách biệt với yên chính và mức tự do của việc bố trí yên phụ do vậy là cao. Do đó, ví dụ, yên phụ có thể được tách biệt với yên chính theo hướng trước-sau của phương tiện. Trong trường hợp này, khoảng không để ngồi cho người đi cùng có thể được gia tăng để cải thiện sự thoải mái của người đi cùng.

Tức là, thông thường trong lĩnh vực kỹ thuật này trước sáng chế, khoảng không để ngồi cho người đi cùng được gia tăng theo hướng trước-sau của phương tiện để cải thiện sự thoải mái của người đi cùng.

Mặt khác, với bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP 3159300 U, bộ lọc khí được bố trí phía sau động cơ và do đó so với phương tiện mà với nó bộ lọc khí được bố trí phía trên động cơ, bình nhiên liệu có thể được bố trí gần động cơ hơn một cách dễ dàng hơn. Với JP 3159300 U, việc tập trung khối lượng hơn nữa đạt được bằng cách thực hiện việc sử dụng khả năng bố trí bình nhiên liệu gần hơn với động cơ theo hướng lên-xuống

của phương tiện. Cụ thể là, với JP 3159300 U, bình nhiên liệu được tạo ra là dài theo hướng trước-sau của phương tiện và ngắn theo hướng lên-xuống của phương tiện và toàn bộ bình nhiên liệu được bố trí gần hơn với động cơ để đạt được hơn nữa việc tập trung khối lượng.

Các tác giả sáng chế đã thực hiện việc nghiên cứu nhằm đạt được việc tập trung khối lượng. Nhờ vậy, các tác giả sáng chế đi tới việc tập trung khối lượng bằng cách thực hiện việc sử dụng trọng lượng cơ thể của người điều khiển và người đi cùng. Tức là, các tác giả sáng chế đã nghiên cứu việc dịch chuyển các vị trí của yên chính và yên phụ ra phía trước để bố trí các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng gần với động cơ tới mức có thể để tập trung khối lượng. Trong quá trình nghiên cứu này, các tác giả sáng chế gặp phải hai vấn đề sau.

Bình nhiên liệu được bố trí ở phía trước yên chính và do đó để dịch chuyển yên chính và yên phụ ra phía trước, hình dạng của bình nhiên liệu phải được thay đổi. Nếu bình nhiên liệu được rút ngắn một cách đơn giản theo hướng trước-sau của phương tiện, bình nhiên liệu sẽ giảm về dung tích. Còn nữa là, nếu yên phụ được dịch chuyển ra phía trước thì yên phụ sẽ được bố trí gần hơn với yên chính nên khoảng không để ngồi cho người đi cùng sẽ trở nên hẹp theo hướng trước-sau của phương tiện và sự thoải mái của người đi cùng sẽ giảm sút.

Nếu yên chính và yên phụ được dịch chuyển về phía trước mà không làm giảm dung tích của bình nhiên liệu, bình nhiên liệu phải được chế tạo để nhô lên phía trên và được làm dài theo hướng trước-sau của phương tiện. Trong trường hợp này, trọng tâm của bình nhiên liệu được dịch chuyển lên phía trên và dịch chuyển ra xa động cơ. Điều này đi ngược lại với ý tưởng kỹ thuật thông thường về việc bố trí bình nhiên liệu gần động cơ hơn để tập trung khối lượng.

Ở đây, các tác giả sáng chế đã thay đổi cách thức suy nghĩ. Các tác giả sáng chế cân nhắc đến việc dịch chuyển trọng tâm của bình nhiên liệu xuống phía dưới và bố trí nó gần động cơ hơn, là hiệu quả hơn cho việc tập trung khối lượng để thực hiện việc dùng

trọng lượng cơ thể của người điều khiển và người đi cùng.

Tức là, trọng lượng cơ thể của người điều khiển thường lớn hơn so với trọng lượng của bình nhiên liệu (gồm cả trọng lượng của nhiên liệu). Do đó, trọng lượng cơ thể của người điều khiển và người đi cùng thường lớn hơn so với trọng lượng của bình nhiên liệu. Hơn nữa, trong khi bình nhiên liệu thay đổi về trọng lượng do việc tiêu thụ nhiên liệu, trọng lượng cơ thể của người điều khiển và người đi cùng không thay đổi trong lúc ngồi trên phương tiện. Do vậy, các tác giả sáng chế đã cân nhắc rằng, cho dù trọng tâm của bình nhiên liệu bị dịch chuyển lên phía trên, khối lượng có thể được tập trung một cách hiệu quả hơn nữa bằng cách bố trí các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng gần hơn với động cơ theo hướng trước-sau của phương tiện.

Hơn nữa, các tác giả sáng chế cũng thay đổi cách suy nghĩ về sự thoải mái của người đi cùng ngồi trên yên phụ.

Thông thường, để cải thiện sự thoải mái của người đi cùng, khoảng không để ngồi cho người đi cùng được gia tăng theo hướng trước-sau của phương tiện. Ngược lại với khái niệm thông thường này, các tác giả sáng chế đã nghĩ đến ý tưởng về việc cải thiện sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển để ngăn chặn việc phá hỏng sự thoải mái của người đi cùng.

Cụ thể là, người đi cùng có thể ngồi ở tư thế đặt tay của mình quanh thắt lưng của người điều khiển (xem FIG.11). Khi thân trên của người điều khiển được nâng cao (khi thân trên tiếp cận tư thế dựng thẳng đứng), là dễ dàng hơn để người đi cùng đặt tay của mình quanh thắt lưng của người điều khiển. Dựa vào khái niệm này, các tác giả sáng chế đã cân nhắc rằng, nếu bình nhiên liệu nhô lên phía trên, người điều khiển có thể được thúc đẩy để nâng cao thân trên của mình. Trong trường hợp này, sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn. Hơn nữa, bằng cách làm bình nhiên liệu nhô lên phía trên, dung tích của bình nhiên liệu có thể được đảm bảo cho dù bình nhiên liệu được rút ngắn theo hướng trước-sau của phương tiện.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do vậy, một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông mà việc tập trung khối lượng hiệu quả và sự ngăn chặn việc phá hỏng sự thoải mái của người ngồi trên phương tiện (ít nhất một trong số người điều khiển và người đi cùng) có thể đạt được trong lúc đảm bảo dung tích của bình nhiên liệu với phương tiện giao thông này.

Theo một phương án được ưu tiên, sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên gồm ống cổ, khung chính kéo dài về phía sau từ ống cổ, tay đòn sau được đỡ bởi khung chính theo cách cho phép việc quay quanh đường trục xoay kéo dài theo phương bề rộng phương tiện, bánh sau được đỡ bởi tay đòn sau, động cơ gồm các te và xi lanh kéo dài lên phía trên từ các te và ít nhất một phần của nó được bố trí ở vị trí phía dưới khung chính và ở phía trước đường trục xoay, bộ lọc khí được bố trí phía sau xi lanh, bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí phía sau ống cổ và phía trên động cơ, yên chính được bố trí phía sau bình nhiên liệu và người điều khiển ngồi trên đó, và yên phụ mà ít nhất một phần của nó được bố trí ở vị trí về phía sau hơn và cao hơn so với yên chính và được tạo ra tách biệt với yên chính và người đi cùng ngồi trên đó.

Bình nhiên liệu gồm phần mép trên mà tại đó hốc nạp nhiên liệu được bố trí, phần mép dưới được bố trí phía dưới phần mép trên, phần mép sau được bố trí giữa phần mép trên và phần mép dưới theo hướng lên-xuống của phương tiện và kéo dài theo hướng lên-xuống của phương tiện và phần chéo thứ nhất kéo dài ra phía trước và lên phía trên và nối phần mép sau và phần mép trên với nhau. Kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện từ phần mép trên của bình nhiên liệu tới phần mép dưới của bình nhiên liệu lớn hơn so với kích cỡ của phần mép trên của bình nhiên liệu theo hướng trước-sau của phương tiện. Trên hình chiếu bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên, ít nhất một phần của mép trước của yên chính được bố trí phía sau phần mép sau của bình nhiên liệu. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên, đầu sau của bình nhiên liệu và đầu trước của yên chính được bố trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai

bên, tâm của yên phụ theo hướng trước-sau của phương tiện được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau. Tâm của yên phụ theo hướng trước-sau của phương tiện dùng để chỉ phần mà tại đó khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện từ đầu trước của yên phụ và khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện từ đầu sau của yên phụ là bằng nhau.

Với cách bố trí này, đầu trước của yên chính được bố trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay tương ứng với trục tâm quay của tay đòn sau. Tâm của yên phụ theo hướng trước-sau của phương tiện được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Yên chính và yên phụ nhờ đó được dịch chuyển ra phía trước và các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng do vậy có thể được dịch chuyển ra phía trước. Do vậy, khối lượng có thể được tập trung một cách hiệu quả.

Hơn nữa, kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện từ phần mép trên của bình nhiên liệu tới phần mép dưới của bình nhiên liệu lớn hơn so với kích cỡ của phần mép trên của bình nhiên liệu theo hướng trước-sau của phương tiện. Tức là, bình nhiên liệu là dài theo hướng lên-xuống của phương tiện. Dung tích của bình nhiên liệu do vậy có thể được giữ nguyên cho dù bình nhiên liệu được rút ngắn theo hướng trước-sau của phương tiện. Hơn nữa, bình nhiên liệu được dịch chuyển ra phía trước để cho đầu sau của bình nhiên liệu được bố trí nằm ra phía trước hơn so với đường trục xoay và do đó yên chính và yên phụ được dịch chuyển ra phía trước. Do vậy, khối lượng có thể được tập trung trong lúc giữ nguyên dung tích của bình nhiên liệu.

Hơn nữa, kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện từ phần mép trên của bình nhiên liệu tới phần mép dưới của bình nhiên liệu lớn hơn so với kích cỡ của phần mép trên của bình nhiên liệu theo hướng trước-sau của phương tiện và bình nhiên liệu được nằm ở phía trước người điều khiển do vậy là dài theo hướng lên-xuống của phương tiện để cho người điều khiển được thúc đẩy để nâng cao thân trên của mình. Do vậy, người điều khiển ngồi điều khiển ở tư thế làm cho là dễ dàng cho người đi cùng đặt tay

của mình quanh thắt lưng của người điều khiển. Do đó, cho dù khoảng không để ngồi đối với người đi cùng được rút ngắn theo hướng trước-sau của phương tiện, sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Theo phương án được ưu tiên, đầu trên của bình nhiên liệu có thể được bố trí cao hơn so với đầu sau của yên phụ.

Với cách bố trí này, bình nhiên liệu nhô lên phía trên và đầu trước của bình nhiên liệu được bố trí cao hơn so với đầu sau của yên phụ. Bình nhiên liệu nhờ đó được làm dài theo hướng lên-xuống của phương tiện. Dung tích của bình nhiên liệu do vậy có thể được đảm bảo cho dù bình nhiên liệu được rút ngắn theo hướng trước-sau của phương tiện. Hơn nữa, đầu trước của bình nhiên liệu được bố trí tại vị trí cao để cho người điều khiển được thúc đẩy bởi bình nhiên liệu để nâng cao thân trên của mình. Khi thân trên của người điều khiển được nâng cao, người đi cùng có thể giữ thắt lưng của người điều khiển một cách dễ dàng và có thể dễ dàng hình thành sự tiếp xúc với người điều khiển. Sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển nhờ vậy có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Theo phương án được ưu tiên, trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên, phần mép dưới của bình nhiên liệu có thể được bố trí phía trên khung chính và được tách ra khỏi khung chính theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Với cách bố trí này, bình nhiên liệu được bố trí tại vị trí cao để cho phần mép dưới của bình nhiên liệu được bố trí nằm phía trên khung chính trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên. Do vậy, người điều khiển được thúc đẩy bởi bình nhiên liệu để nâng cao thân trên của mình. Do vậy, người điều khiển ngồi điều khiển ở tư thế làm cho là dễ dàng cho người đi cùng đặt tay của mình quanh thắt lưng của người điều khiển. Sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển nhờ vậy có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Theo phương án được ưu tiên, kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện từ đầu trước của bình nhiên liệu tới đầu sau của bình nhiên liệu có thể nhỏ hơn so với kích cỡ theo phương bề rộng phương tiện từ đầu trái của bình nhiên liệu tới đầu phải của bình nhiên liệu.

Với cách bố trí này, kích cỡ của bình nhiên liệu theo hướng trước-sau của phương tiện nhỏ hơn so với kích cỡ của bình nhiên liệu theo phương bề rộng phương tiện. Vì bình nhiên liệu được rút ngắn theo hướng trước-sau của phương tiện theo cách này, yên chính và yên phụ có thể được dịch chuyển ra phía trước và các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng có thể được dịch chuyển ra phía trước. Do vậy, khối lượng có thể được tập trung một cách hiệu quả.

Theo phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên có thể còn gồm tay lái gồm hai tay nắm được nắm bởi người điều khiển và được xoay theo phương bề rộng phương tiện theo thao tác của người điều khiển đánh lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên. Các tay nắm có thể được bố trí cao hơn so với đầu trước của bình nhiên liệu trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên khi tay lái được để tại vị trí di chuyển thẳng mà tại đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên di chuyển thẳng.

Với cách bố trí này, các tay nắm của tay lái được bố trí tại các vị trí cao. Người điều khiển nắm các tay nắm do vậy được thúc đẩy bởi tay lái để nâng cao thân trên của mình. Khi thân trên của người điều khiển được nâng cao, người đi cùng có thể giữ thắt lưng của người điều khiển một cách dễ dàng. Sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển nhờ vậy có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Theo phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên có thể còn gồm tay lái xoay theo phương bề rộng phương tiện theo thao tác của người điều khiển đánh lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên và bộ chuyển mạch chính được bố trí giữa tay lái và bình nhiên liệu trên hình chiếu bằng của phương tiện giao thông

kiểu ngồi chân để hai bên và được thao tác bởi người điều khiển khi động cơ cần được khởi động.

Với cách bố trí này, bộ chuyển mạch chính được thao tác bởi người điều khiển khi động cơ cần được khởi động được bố trí giữa tay lái và bình nhiên liệu trên hình chiếu bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Do đó, so với trường hợp mà bộ chuyển mạch chính được bố trí ở phía trước tay lái, đầu trước của bình nhiên liệu được dịch chuyển về phía sau. Trọng tâm của bình nhiên liệu do vậy được dịch chuyển về phía sau và được bố trí gần hơn với trọng tâm của động cơ theo hướng trước-sau của phương tiện. Nhờ vậy, khối lượng có thể được tập trung hơn nữa.

Theo phương án được ưu tiên, kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện từ đầu trước của bình nhiên liệu tới đầu sau của bình nhiên liệu có thể nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện từ đầu trước của yên chính tới đầu sau của yên chính. Với cách bố trí này, kích cỡ của bình nhiên liệu theo hướng trước-sau của phương tiện nhỏ và do đó yên chính và yên phụ có thể được dịch chuyển ra phía trước và các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng có thể được dịch chuyển ra phía trước. Do vậy, khối lượng có thể được tập trung một cách hiệu quả.

Theo phương án được ưu tiên, đầu sau của yên phụ có thể được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Với cách bố trí này, yên phụ được dịch chuyển ra phía trước để cho đầu sau của yên phụ được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên và do đó vị trí ngồi trên phương tiện của người đi cùng có thể được dịch chuyển ra phía trước. Nhờ vậy, khối lượng có thể được tập trung một cách hiệu quả.

Các bộ phận, dấu hiệu, công đoạn, đặc tính và thuận lợi trên đây và các bộ phận, dấu hiệu, công đoạn, đặc tính và thuận lợi khác của sáng chế sẽ trở nên rõ ràng hơn từ phần mô tả chi tiết dưới đây về các phương án được ưu tiên có dựa vào các hình vẽ kèm theo..

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện sơ lược phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án được ưu tiên.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện sơ lược phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên mà các tấm che ngoài, v.v. đã được tháo ra khỏi đó.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện sơ lược phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên mà các tấm che ngoài, v.v. đã được tháo ra khỏi đó.

FIG.4 là hình vẽ để mô tả sơ lược các tấm che ngoài.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện sơ lược bình nhiên liệu được lắp vào khung thân phương tiện.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện sơ lược bình nhiên liệu được lắp vào khung thân phương tiện.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt được cắt dọc theo đường VII-VII trên FIG.5.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt được cắt dọc theo đường VIII-VIII trên FIG.5.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện sơ lược bình nhiên liệu.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện sơ lược bình nhiên liệu.

FIG.11 là hình vẽ thể hiện sơ lược trạng thái mà người điều khiển và người đi cùng đang ngồi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Các hướng trước-sau, lên-xuống và trái-phải trong phần mô tả sau đây được xác định dựa vào điểm nhìn của người điều khiển quay mặt về phía trước ngồi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 ở tư thế chuẩn trong đó phương tiện giao

thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 di chuyển thẳng về phía trước trên mặt phẳng nằm ngang (trong đó tay lái 7 được bố trí tại vị trí di chuyển thẳng). Hướng trái-phải tương ứng với phương bề rộng phương tiện. Trục tâm phương tiện WO tương ứng với mặt phẳng thẳng đứng đi qua trục tâm của ống cổ 3 và vuông góc với trục tâm quay Cr của bánh sau Wr. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn sẽ được mô tả dưới đây trừ khi được chỉ ra cụ thể.

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện sơ lược phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo một phương án được ưu tiên của sáng chế. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện sơ lược phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 mà các tấm che ngoài, v.v. đã được tháo ra khỏi đó. FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện sơ lược phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 mà các tấm che ngoài, v.v. đã được tháo ra khỏi đó. FIG.4 là hình vẽ để mô tả sơ lược các tấm che ngoài. Phần trên trái của FIG.4 thể hiện hình vẽ phối cảnh thể hiện phần khuất của tấm che bình nhiên liệu và tấm che động cơ.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm khung thân phương tiện 2. FIG.2 thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 mà các tấm che ngoài đã được tháo ra khỏi đó. Khung thân phương tiện 2 gồm ống cổ 3 kéo dài về phía sau và lên phía trên, cặp khung chính phải và trái 4 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ 3 và cặp khung yên phải và trái 5 kéo dài về phía sau từ cặp khung chính 4. Như được thể hiện trên FIG.3, cặp khung chính 4 được bố trí lần lượt tại bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện WO. Cặp khung chính 4 hướng vào nhau theo hướng phải-trái. Cùng cách thức này áp dụng cho cặp khung yên 5.

Như được thể hiện trên FIG.2, mỗi khung chính 4 gồm phần đầu trước 4f kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ 3 trong lúc trải rộng ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện, phần giữa 4i kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ phần đầu trước 4f và phần đầu sau 4r kéo dài xuống phía dưới từ phần giữa 4i. Các khung yên 5 được nối vào các phần giữa 4i của các khung chính 4. Mỗi khung yên 5 gồm khung trên 6

kéo dài về phía sau từ khung chính 4 và khung dưới 7 kéo dài về phía sau từ khung chính 4 và được bố trí phía dưới khung trên 6 trên hình chiếu cạnh.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm càng trước 14 đỡ bánh trước Wf theo cách quay được và được đỡ bởi ống cổ 3 để cho là có thể quay được quanh đường trục lái As tương ứng với trục tâm của ống cổ 3. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 còn gồm tay lái 8 được thao tác bởi người điều khiển khi đánh lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 và giá kẹp tay lái 11 nối tay lái 8 với càng trước 14.

Như được thể hiện trên FIG.2, càng trước 14 gồm cặp bộ treo trước 15 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của bánh trước Wf, giá dưới 16 được lắp vào cặp bộ treo trước 15 và giá trên 17 được lắp vào cặp bộ treo trước 15 phía trên giá dưới 16. Càng trước 14 còn gồm trục lái 18 được đỡ bởi giá trên 17 và giá dưới 16.

Đầu trên và đầu dưới của trục lái 18 lần lượt được đỡ bởi giá trên 17 và giá dưới 16. Cặp bộ treo trước song song với nhau 15 nhô lên phía trên từ giá trên 17. Trục lái 18 được bố trí phía sau các bộ treo trước 15 trên hình chiếu cạnh. Trục lái 18 kéo dài về phía sau và lên phía trên được lắp bên trong ống cổ 3. Trục lái 18 có thể quay được so với ống cổ 3 quanh đường trục lái As kéo dài về phía sau và lên phía trên. Lực đánh lái được tác động vào tay lái 8 bởi người điều khiển được truyền qua giá kẹp tay lái 11 tới càng trước 14. Nhờ vậy, càng trước 14 xoay quanh đường trục lái As cùng với bánh trước Wf, v.v. và phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 được đánh lái.

Như được thể hiện trên FIG.2, tay lái 8 được bố trí phía trên càng trước 14. Tay lái 8 gồm cặp tay nắm 9 được nắm bởi người điều khiển và thanh tay lái 10 đỡ cặp tay nắm 9. Cặp tay nắm 9 lần lượt được lắp vào phần đầu phải và phần đầu trái của thanh tay lái 10. Phần giữa của thanh tay lái 10 được lắp vào giá kẹp tay lái 11. Tay nắm 9 ở bên phải là tay ga có thể quay được so với thanh tay lái 10. Công suất ra của động cơ 27 được điều chỉnh theo lượng quay của tay ga.

Như được thể hiện trên FIG.2, giá kẹp tay lái 11 gồm các giá kẹp trên 12 được bố trí phía trên tay lái 8 và các giá kẹp dưới 13 được bố trí giữa giá trên 17 và tay lái 8. Các giá kẹp trên 12 được cố định theo cách có thể tháo ra được bởi các bulông vào các giá kẹp dưới 13. Các giá kẹp dưới 13 được cố định vào giá trên 17. Giá kẹp tay lái 11 kẹp thanh tay lái 10 bởi các giá kẹp trên 12 và các giá kẹp dưới 13 để giữ tay lái 8. Các giá kẹp dưới 13 không bị giới hạn ở việc là các bộ phận tách biệt với giá trên 17 và có thể là một bộ phận đơn nhất liền khối với giá trên 17.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tay đòn sau 22 đỡ bánh sau Wr theo cách quay được và được đỡ bởi khung thân phương tiện 2 sao cho tay đòn sau 22 quay lên phía trên và xuống phía dưới quanh đường trục xoay Ap kéo dài theo hướng phải-trái. Phần đầu trước của tay đòn sau 22 được bố trí giữa cặp khung chính 4. Phần đầu trước của tay đòn sau 22 được nối với các khung chính 4 qua trục xoay 21 kéo dài theo hướng phải-trái. Các phần đầu tương ứng của trục xoay 21 được đỡ bởi cặp khung chính 4. Bánh sau Wr được đỡ theo cách quay được bởi phần đầu sau của tay đòn sau 22. Tay đòn sau 22 và bánh sau Wr có thể quay được theo hướng lên-xuống so với các khung chính 4 quanh trục tâm của trục xoay 21 tương ứng với đường trục xoay Ap.

Như được thể hiện trên FIG.2, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm yên chính 23 mà người điều khiển ngồi trên đó và yên phụ 24 mà người đi cùng ngồi trên đó. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm các giá đỡ chân chính 25 mà chân của người điều khiển được đặt trên đó và các giá đỡ chân phụ 26 mà chân của người đi cùng được đặt trên đó.

Yên chính 23 và yên phụ 24 là các bộ phận tách biệt. Yên chính 23 được bố trí phía sau bình nhiên liệu 35 và yên phụ 24 được bố trí phía sau và phía trên yên chính 23. Yên chính 23 và yên phụ 24 được đỡ từ phía dưới của chúng bởi các khung yên 5.

Mặt yên 24a của yên phụ 24 tiếp xúc mông của người đi cùng được bố trí về phía sau hơn và cao hơn so với mặt yên 23a của yên chính 23 tiếp xúc mông của người điều khiển. Các giá đỡ chân chính 25 được bố trí phía dưới yên chính 23 trên hình chiếu cạnh.

Các giá đỡ chân phụ 26 được bố trí ở về phía sau hơn so với các giá đỡ chân chính 25. Các giá đỡ chân chính 25 và các giá đỡ chân phụ 26 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2.

Đầu sau 24r của yên phụ 24 được bố trí phía trên bánh sau Wr trên hình chiếu cạnh. Đầu sau 24r của yên phụ 24 được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay Cr của bánh sau Wr trên hình chiếu cạnh. Theo cách tương tự, tâm 24c của yên phụ 24 theo hướng trước-sau được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay Cr của bánh sau Wr. Đầu trước 24f của yên phụ 24 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau Wr trên hình chiếu cạnh.

Đầu trước 24f của yên phụ 24 được bố trí phía trên yên chính 23 trên hình chiếu cạnh. Để dịch chuyển vị trí ngồi của người đi cùng tới phía trước, đầu trước 24f của yên phụ 24 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đầu sau 23r của yên chính 23. Phần đầu sau của yên chính 23 và phần đầu trước của yên phụ 24 được gối chồng với nhau theo hướng lên-xuống.

Đầu trước 23f của yên chính 23 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay Ap trên hình chiếu cạnh. Đầu trước 23f của yên chính 23 được bố trí ở ra phía trước hơn so với mép trước của phần đầu sau 4r của khung chính 4 trên hình chiếu cạnh. Đầu trước 23f của yên chính 23 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đầu sau 27r của động cơ 27 trên hình chiếu cạnh. Mép trước của phần đầu sau 4r của khung chính 4 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay Ap. Đầu sau 27r của động cơ 27 được bố trí ở vị trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay Ap và cao hơn so với đường trục xoay Ap.

Như được thể hiện trên FIG2, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm động cơ 27 sinh ra động lực để làm cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 di chuyển, bộ lọc khí 34 loại bỏ các thể lạ ra khỏi không khí được cấp cho động cơ 27 và bình nhiên liệu 35 cất trữ nhiên liệu cần được cấp cho động cơ 27. Động cơ 27 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2. Theo cách tương tự, bình nhiên liệu 35 và bộ lọc khí 34 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2.

Động cơ 27 được bố trí phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu cạnh. Động cơ 27 được bố trí giữa bánh trước Wf và bánh sau Wr theo hướng trước-sau. Động cơ 27 gồm thân xi lanh 31 xác định xi lanh 30 chứa pittông 29 và đầu xi lanh 28 cùng với pittông 29 xác định khoang đốt mà nhiên liệu được đốt cháy trong đó. Động cơ 27 còn gồm các cacte 32 chứa trục khuỷu có thể quay được quanh đường trục khuỷu Ac kéo dài nằm ngang theo hướng phải-trái và tấm che các cacte 33 được bố trí ở một bên của các cacte 32.

Thân xi lanh 31 có thể là một bộ phận đơn nhất liền khối với các cacte 32 hoặc có thể là bộ phận tách biệt với các cacte 32. Các cacte 32 chứa trục phát động Ds kéo dài theo phương bề rộng phương tiện và bánh xích quay cùng với trục phát động Ds. Trục phát động Ds được nối với bánh sau Wr qua xích được cuốn quanh bánh xích. Chuyển động quay của trục khuỷu được truyền qua trục phát động Ds tới bánh sau Wr.

Xi lanh 30 kéo dài lên phía trên từ các cacte 32. Xi lanh 30 và đường trục khuỷu Ac được bố trí phía dưới phần giữa 4i của khung chính 4 trên hình chiếu cạnh. Phần đầu sau 4r của khung chính 4 được bố trí nằm phía sau đường trục khuỷu Ac trên hình chiếu cạnh. Đầu dưới của phần đầu sau 4r tương ứng với đầu dưới của khung chính 4 được bố trí nằm thấp hơn so với đường trục khuỷu Ac. Xi lanh 30 và đường trục khuỷu Ac được bố trí nằm ra phía trước hơn so với đường trục xoay Ap.

Bình nhiên liệu 35 được bố trí phía trên khung chính 4 trên hình chiếu cạnh. Tất cả các phần của bình nhiên liệu 35 được tách lên phía trên từ khung chính 4 trên hình chiếu cạnh. Bình nhiên liệu 35 được bố trí phía trên động cơ 27 trên hình chiếu cạnh. Xi lanh 30 và đường trục khuỷu Ac được bố trí phía dưới bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu cạnh. Các đầu trước của các khung trên 6 của các khung yên 5 được bố trí phía dưới bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu cạnh. Các đầu trước của các khung dưới 7 của các khung yên 5 được bố trí ở về phía sau hơn so với bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu cạnh.

Đầu trên 35u của bình nhiên liệu 35 được bố trí cao hơn so với đầu sau 24r của yên phụ 24. Đầu trên 35u của bình nhiên liệu 35 được bố trí cao hơn so với các đầu trên 37u của các đèn chớp 37. Các đầu trên 15u của các bộ treo trước 15 được bố trí thấp hơn so

với các đầu trên 37u của các đèn chớp 37. Các tay nắm 9 được bố trí cao hơn so với đầu trên 35u của bình nhiên liệu 35.

Đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đầu trước 23f của yên chính 23. Đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35 dùng để chỉ đầu sau của bình nhiên liệu 35 không gồm phần nối 35a. Đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35 được bố trí cao hơn so với phần bất kỳ của yên chính 23. Đường trục xoay Ap được bố trí ở về phía sau hơn so với đầu trước 23f của yên chính 23.

Bộ lọc khí 34 chứa bộ phận loại bỏ các thể lạ ra khỏi không khí. Bộ lọc khí 34 được bố trí phía sau và phía dưới bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu cạnh. Bộ lọc khí 34 được bố trí phía sau và phía trên động cơ 27 trên hình chiếu cạnh. Bộ lọc khí 34 được nối vào động cơ 27 qua ống nạp khí kéo dài ra phía trước từ bộ lọc khí 34. Không khí được lọc bởi bộ lọc khí 34 được cấp qua ống nạp khí cho động cơ 27.

Bộ lọc khí 34 được bố trí phía sau xi lanh 30. Đầu trước của bộ lọc khí 34 được bố trí ở về phía sau hơn so với đầu sau của xi lanh 30. Đầu trên của bộ lọc khí 34 được bố trí cao hơn so với đầu trên của xi lanh 30. Đầu dưới của bộ lọc khí 34 được bố trí thấp hơn so với đầu trước của xi lanh 30. Ít nhất một phần của bộ lọc khí 34 được bố trí tại độ cao tương đương với độ cao của xi lanh 30.

Bộ lọc khí 34 được bố trí ở về phía sau hơn so với đường trục khuỷu Ac. Bộ lọc khí 34 được bố trí phía trên đường trục xoay Ap. Bộ lọc khí 34 được bố trí phía dưới yên chính 23. Đầu sau 23r của yên chính 23 được bố trí ở về phía sau hơn so với bộ lọc khí 34. Cặp khung chính 4 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của bộ lọc khí 34. Cùng cách thức này áp dụng cho cặp khung yên 5. Trên hình chiếu cạnh, bộ lọc khí 34 nhô lên phía trên từ các khung trên 6 của các khung yên 5 và nhô xuống phía dưới từ các khung dưới 7 của các khung yên 5.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm đèn trước 36 phát ánh sáng ra phía trước và hai đèn chớp 37 chớp theo thao tác của

người điều khiển. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm đèn sau 41 phát ra ánh sáng về phía sau và hai đèn chớp 42 chớp theo thao tác của người điều khiển.

Đèn trước 36 và các đèn chớp 37 được bố trí phía trên bánh trước Wf trên hình chiếu cạnh. Các đèn chớp 37 được bố trí phía trên đèn trước 36 trên hình chiếu cạnh. Đèn trước 36 được bố trí ở phía trước ống cổ 3. Như được thể hiện trên FIG.3, đèn trước 36 gối chồng với trục tâm phương tiện WO theo phương bề rộng phương tiện. Hai đèn chớp 37 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện WO. Đèn trước 36 và các đèn chớp 37 được đỡ bởi càng trước 14. Đèn trước 36 và các đèn chớp 37 xoay quanh đường trục lái As cùng với càng trước 14.

Như được thể hiện trên FIG.1, đèn sau 41 và các đèn chớp 42 được bố trí phía trên bánh sau Wr trên hình chiếu cạnh. Các đèn chớp 42 được bố trí ở về phía sau hơn so với đèn sau 41. Đèn sau 41 gối chồng với trục tâm phương tiện WO. Hai đèn chớp 42 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện WO. Đèn sau 41 được đỡ bởi các khung yên 5. Các đèn chớp 42 được đỡ bởi các khung yên 5 qua giá đỡ sau 43. Đèn sau 41 và các đèn chớp 42 được bố trí ở về phía sau hơn so với đầu sau 24r của yên phụ 24.

Như được thể hiện trên FIG.3, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm đồng hồ 39 hiển thị các thông tin khác nhau gồm tốc độ di chuyển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 và tấm che đồng hồ 38 được bố trí ở phía trước đồng hồ 39. Đồng hồ 39, ví dụ, là đồng hồ số chẳng hạn. Đồng hồ 39 gồm màn hình 39a (cơ cấu hiển thị) hiển thị các thông tin khác nhau và vỏ hộp đồng hồ 39b chứa màn hình 39a để cho một phần của màn hình 39a được để lộ ra qua hốc được bố trí với vỏ hộp đồng hồ 39b.

Như được thể hiện trên FIG.2, đồng hồ 39 và tấm che đồng hồ 38 được bố trí ở phía trước tay lái 8. Đồng hồ 39 và tấm che đồng hồ 38 được bố trí phía trên đèn trước 36. Đồng hồ 39 được bố trí giữa hai đèn chớp 37. Đồng hồ 39 và tấm che đồng hồ 38 được đỡ bởi càng trước 14. Đồng hồ 39 và tấm che đồng hồ 38 xoay quanh đường trục lái As cùng

với càng trước 14.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bộ chuyển mạch chính 44 được thao tác bởi người điều khiển khi động cơ 27 và thiết bị điện cần được khởi động. FIG.2 thể hiện một ví dụ mà bộ chuyển mạch chính 44 là trụ khoá. Khi chìa khoá chính 45 được lắp trong bộ chuyển mạch chính 44 được bố trí tại vị trí khởi động, điện năng được cấp cho động cơ khởi động khởi động động cơ 27 và động cơ 27 được khởi động.

Bộ chuyển mạch chính 44 được bố trí ở về phía sau hơn so với ống cổ 3. Bộ chuyển mạch chính 44 được nằm ở phía trước bình nhiên liệu 35. Bộ chuyển mạch chính 44 được bố trí thấp hơn so với đầu trên 35u của bình nhiên liệu 35. Bộ chuyển mạch chính 44 được bố trí phía trên các khung chính 4 trên hình chiếu cạnh. Bộ chuyển mạch chính 44 được đỡ bởi các khung chính 4. Như được thể hiện trên FIG.3, bộ chuyển mạch chính 44 được gối chồng với trục tâm phương tiện WO. Trên hình chiếu bằng, bộ chuyển mạch chính 44 được bố trí giữa thanh tay lái 10 và bình nhiên liệu 35.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm các tấm che ngoài tạo nên mặt ngoài của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Các tấm che ngoài gồm về trước 46 được bố trí phía trên bánh trước Wf, các tấm che bình nhiên liệu từ 47 đến 50 được bố trí phía trên và tại các bên của bình nhiên liệu 35 và tấm che bộ chuyển mạch 51 che bộ chuyển mạch chính 44. Các tấm che ngoài còn gồm các tấm che động cơ 52 và 53 được bố trí ở các phía của động cơ 27, các tấm che sau từ 54 đến 57 được bố trí ở các phía của các khung yên 5 và về sau 58 được bố trí phía trên bánh sau Wr.

Như được thể hiện trên FIG.4, các tấm che bình nhiên liệu gồm tấm che giữa 49 được bố trí phía trên bình nhiên liệu 35 và tấm che nắp bình 50 xác định hốc mà nắp bình nhiên liệu được để lộ ra tại đó. Các tấm che bình nhiên liệu còn gồm hai tấm che bên 47 được bố trí ở các bên của bình nhiên liệu 35 và hai tấm che dưới 48 được bố trí phía dưới hai tấm che bên 47.

Như được thể hiện trên FIG.4, các tấm che động cơ gồm hai tấm che trên 52 được bố trí ở các phía của xi lanh 30 và các khung chính 4 và tấm che dưới 53 được bố trí phía dưới hai tấm che trên 52. Các tấm che trên 52 được bố trí phía dưới các tấm che bên 47 và các tấm che dưới 48 của các tấm che bình nhiên liệu. Tấm che dưới 53 gồm phần được nằm ở phía trước tấm che cacte 33 được bố trí tại động cơ 27 và phần được nằm phía dưới tấm che cacte 33.

Như được thể hiện trên FIG.1, các tấm che sau gồm tấm che trên 54 được bố trí phía dưới yên chính 23 trên hình chiếu cạnh và tấm che dưới 55 được bố trí phía dưới tấm che trên 54. Các tấm che sau còn gồm tấm che bên 56 được bố trí phía sau tấm che trên 54 và tấm che dưới 55 và tấm che cuối 57 được bố trí phía sau tấm che bên 56. Yên phụ 24 được bố trí phía trên tấm che bên 56 trên hình chiếu cạnh. Đầu sau của tấm che cuối 57 được bố trí nằm phía sau đầu sau 24r của yên phụ 24.

Bình nhiên liệu 35 bây giờ sẽ được mô tả chi tiết.

FIG.5 và FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trái và nhìn từ trên xuống thể hiện bình nhiên liệu 35 được lắp vào khung thân phương tiện 2. FIG.7 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt được cắt dọc theo đường VII-VII trên FIG.5. FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt được cắt dọc theo đường VIII-VIII trên FIG.5.

Như được thể hiện trên FIG.5, bình nhiên liệu 35 gồm thân chính bình nhiên liệu rộng 63 xác định khoảng không chứa nhiên liệu và nắp bình nhiên liệu 62 mở và đóng kín hốc nạp nhiên liệu 61 được nối vào khoảng không chứa.

Như được thể hiện trên FIG.6, nắp bình nhiên liệu 62 gồm đế nắp hình vòng tròn 62a xác định hốc nạp nhiên liệu 61 và thân chính nắp 62b được bố trí phía trong đế nắp 62a. Đế nắp 62a được cố định vào thân chính bình nhiên liệu 63. Thân chính nắp 62b có thể di chuyển so với đế nắp 62a giữa vị trí mở mà tại đó hốc nạp nhiên liệu 61 hở và vị trí đóng mà tại đó hốc nạp nhiên liệu 61 được đóng kín.

Thân chính bình nhiên liệu 63 có thể là bộ phận liền khối đơn nhất hoặc có thể

gồm nhiều các bộ phận được nối nhau. Mặt khác, vật liệu của thân chính bình nhiên liệu 63 có thể là kim loại hoặc có thể là nhựa tổng hợp. FIG.5 và FIG.6 thể hiện ví dụ mà thân chính bình nhiên liệu 63 gồm nhiều các bộ phận kim loại. Như được thể hiện trên FIG.5, thân chính bình nhiên liệu 63 gồm bộ phận trên có hình dạng cốc 64 được bố trí với miệng tại phần dưới và bộ phận dưới có hình dạng cốc 64 bố trí với miệng tại phần trên. Bộ phận trên 64 được bố trí phía trên bộ phận dưới 65. Bộ phận trên 64 và bộ phận dưới 65 được nối vào nhau tại phần nối 35a.

Bộ phận trên 64 gồm phần thân chính trên có hình dạng cốc 64a được bố trí với miệng tại phần dưới và phần bích trên hình vòng 64b kéo dài ra phía ngoài từ đầu dưới của phần thân chính trên 64a. Bộ phận dưới 65 gồm phần thân chính dưới có hình dạng cốc 65a được bố trí với miệng tại phần trên và phần bích dưới hình vòng 65b kéo dài ra phía ngoài từ đầu trên của phần thân chính dưới 65a. Khoảng không chứa của thân chính bình nhiên liệu 63 được xác định bởi phần thân chính trên 64a và phần thân chính dưới 65a. Phần nối 35a của thân chính bình nhiên liệu 63 gồm phần bích trên 64b và phần bích dưới 65b. Phần bích trên 64b và phần bích dưới 65b được cố định vào nhau bằng cách hàn.

Như được thể hiện trên FIG.6, nắp bình nhiên liệu 62 được lắp vào bộ phận trên 64. Giá giữa 67 mà tấm che giữa 49 (xem FIG.4) được lắp vào đó và hai giá bên 68 mà các tấm che bên 47 (xem FIG.4) được lắp vào đó, được cố định vào bộ phận trên 64. Đệm 69 được làm từ vật liệu đàn hồi như cao su hoặc nhựa, v.v. chẳng hạn được lắp vào phần nối 35a của thân chính bình nhiên liệu 63. Đệm 69 được bố trí giữa các tấm che ngoài và bình nhiên liệu 35.

Như được thể hiện trên FIG.5, bơm nhiên liệu 70 cung cấp nhiên liệu bên trong bình nhiên liệu 35 về phía động cơ 27 được lắp vào bộ phận dưới 65. Bơm nhiên liệu 70 được bố trí phía trong bình nhiên liệu 35. Phần đầu dưới của bơm nhiên liệu 70 nhô xuống phía dưới từ bộ phận dưới 65. Ống nhiên liệu 71 dẫn nhiên liệu về phía động cơ 27 được lắp vào phần đầu dưới của bơm nhiên liệu 70.

Kết cấu nối mà nối bình nhiên liệu 35 với khung thân phương tiện 2 bây giờ sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên FIG.5, phần trước của bình nhiên liệu 35 được đỡ bởi các khung chính 4 qua giá đỡ bình nhiên liệu 74. Cụ thể là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm giá khung 72 được cố định vào các khung chính 4, giá trung gian 73 được đỡ bởi giá khung 72 và giá đỡ bình nhiên liệu 74 được đỡ bởi giá trung gian 73. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm giá đỡ bình 75 được cố định vào thân chính bình nhiên liệu 63, các đai ốc N1 được cố định vào giá đỡ bình 75, các bộ giảm chấn hình trụ D1 được giữ bởi giá đỡ bình nhiên liệu 74 và các bulông B1 nối các bộ giảm chấn D1 với giá đỡ bình 75.

Giá đỡ bình nhiên liệu 74 được nối với giá trung gian 73 bởi bulông. Như được thể hiện trên FIG.7, các bộ giảm chấn D1 được bố trí phía trong các hốc xuyên được bố trí ở giá đỡ bình nhiên liệu 74. Các mép 74a của các hốc xuyên của giá đỡ bình nhiên liệu 74 được bố trí phía trong khe rãnh hình tròn được bố trí tại các biên ngoài của các bộ giảm chấn D1. Các bulông B1 được lắp trong các bậc nối hình trụ C1 được bố trí phía trong các bộ giảm chấn D1. Các phần đầu mút của các bulông B1 được bắt chặt vào trong các đai ốc N1 được giữ bởi giá đỡ bình 75. Thân chính bình nhiên liệu 63 được nối với giá đỡ bình nhiên liệu 74 qua các bộ giảm chấn D1 là ví dụ về bộ phận đàn hồi được làm từ vật liệu đàn hồi như cao su hoặc nhựa chẳng hạn.

Mặt khác, phần sau của bình nhiên liệu 35 được đỡ bởi các khung yên 5 qua giá đỡ bình nhiên liệu 78. Cụ thể là, như được thể hiện trên FIG.5, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm giá khung 76 được cố định vào các khung yên 5, giá trung gian 77 được đỡ bởi giá khung 76 và giá đỡ bình nhiên liệu 78 được đỡ bởi giá trung gian 77. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm giá đỡ bình 79 được cố định vào thân chính bình nhiên liệu 63, các đai ốc N2 được cố định vào giá đỡ bình 79, các bộ giảm chấn hình trụ D2 được giữ bởi giá đỡ bình nhiên liệu 78 và các bulông B2 nối các bộ giảm chấn D2 với giá đỡ bình 79.

Kết cấu nối giá đỡ bình nhiên liệu 78 và giá đỡ bình 79 là tương tự với kết cấu nối được mô tả trên đây. Cụ thể là, các bộ giảm chấn D2 được bố trí phía trong các hốc xuyên được bố trí ở giá đỡ bình nhiên liệu 78. Các mép của các hốc xuyên treo các bộ giảm chấn D2 vào giá đỡ bình nhiên liệu được bố trí phía trong khe rãnh hình tròn được bố trí tại các biên ngoài của các bộ giảm chấn D2. Các bulông B2 được lắp trong các bạc nối hình trụ được bố trí phía trong các bộ giảm chấn D2. Các phần đầu mút của các bulông B2 được bắt chặt vào trong các đai ốc N2 được giữ bởi giá đỡ bình 79. Thân chính bình nhiên liệu 63 được nối với giá đỡ bình nhiên liệu 78 qua các bộ giảm chấn D2 là ví dụ về bộ phận đàn hồi.

Như được thể hiện trên FIG.8, giá khung 76 gồm hai cặp tấm đối diện 76a. Các tấm đối diện 76a của mỗi cặp hướng vào nhau theo hướng phải-trái. Giá trung gian 77 gồm hai ống trung gian 77a kéo dài theo hướng phải-trái. Mỗi ống trung gian 77a được bố trí giữa cặp tấm đối diện 76a. Bộ giảm chấn D3 kéo dài theo hướng phải-trái được ép kín bằng lực bên trong mỗi ống trung gian 77a. Các phần đầu tương ứng của mỗi bộ giảm chấn D3 nhô ra từ các phần đầu tương ứng của ống trung gian 77a. Bạc nối hình trụ C3 được lắp bên trong mỗi bộ giảm chấn D3. Phần trục của bulông B3 xuyên qua mỗi cặp tấm đối diện 76a theo hướng phải-trái qua khoảng không bên trong bạc nối C3. Mỗi cặp tấm đối diện 76a được kẹp theo hướng phải-trái bởi phần đầu của bulông B3 và đai ốc N3 và nhờ vậy mỗi bộ giảm chấn D3 được kẹp theo hướng phải-trái bởi cặp tấm đối diện 76a. Nhờ vậy, từng bộ giảm chấn D3 được giữ bởi cặp tấm đối diện 76a.

Hình dạng, v.v. của bình nhiên liệu 35 bây giờ sẽ được mô tả chi tiết.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện sơ lược bình nhiên liệu 35. FIG.10 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện sơ lược bình nhiên liệu 35. Trên FIG.9 và FIG.10, giá giữa 67, v.v. (xem FIG.6) được bỏ qua và bình nhiên liệu 35 được thể hiện theo cách được đơn giản hoá.

Như được đề cập trên đây, thân chính bình nhiên liệu 63 gồm bộ phận trên 64 và bộ phận dưới 65 và do đó thân chính bình nhiên liệu 63 được bố trí với phần nối 35a mà

bộ phận trên 64 và bộ phận dưới 65 được nối tại đó. Tuy nhiên, nếu thân chính bình nhiên liệu 63 được làm bằng nhựa, phần nối 35a này là không nhất thiết cần đến. Do đó, trong phần mô tả dưới đây, việc mô tả sẽ được đưa ra với giả thiết rằng phần nối 35a không có mặt trừ khi được chỉ ra cụ thể. Ví dụ, đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35 dùng để chỉ đầu sau của bình nhiên liệu 35 không gồm phần nối 35a.

Trước hết, hình dạng, v.v. của bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu cạnh sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên FIG.9, bình nhiên liệu 35 gồm phần mép trên 81 mà hốc nạp nhiên liệu 61 được bố trí tại đó, phần mép dưới 85 được bố trí phía dưới phần mép trên 81, phần mép trước 87 được bố trí ở ra phía trước hơn so với phần mép trên 81 và phần mép dưới 85 và phần mép sau 83 được bố trí ở về phía sau hơn so với phần mép trên 81 và phần mép dưới 85. Bình nhiên liệu 35 còn gồm phần chéo thứ nhất 82 kéo dài từ phần mép trên 81 tới phần mép sau 83, phần chéo thứ hai 84 kéo dài từ phần mép sau 83 tới phần mép dưới 85, phần chéo thứ ba 86 kéo dài từ phần mép dưới 85 tới phần mép trước 87 và phần chéo thứ tư 88 kéo dài từ phần mép trước 87 tới phần mép trên 81.

Phần mép trên 81 của bình nhiên liệu 35 gồm đầu trước 81f được bố trí ở phía trước hốc nạp dầu 61 và đầu sau 81r được bố trí phía sau hốc nạp dầu 61. Đầu trước 81f của phần mép trên 81 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đầu trước 85f của phần mép dưới 85. Đầu sau 81r của phần mép trên 81 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đầu sau 85r của phần mép dưới 85. Kích cỡ X1 (kích cỡ dài nhất) theo hướng lên-xuống từ phần mép trên 81 tới phần mép dưới 85 lớn hơn so với kích cỡ X2 theo hướng trước-sau từ đầu trước 81f của phần mép trên 81 tới đầu sau 81r của phần mép trên 81. Kích cỡ X2 nhỏ hơn so với kích cỡ X3 theo hướng trước-sau từ đầu trước 85f của phần mép dưới 85 tới đầu sau 85r của phần mép dưới 85.

Phần chéo thứ nhất 82 của bình nhiên liệu 35 gồm phần chéo trên 82a kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ phần mép trên 81 và phần chéo dưới 82b kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ phần chéo trên 82a. Phần chéo trên 82a và phần chéo dưới 82b

xác định phần lõm được làm lõm xuống phía dưới 82c. Góc của phần chéo trên 82a so với mặt phẳng nằm ngang lớn hơn so với góc của phần chéo dưới 82b so với mặt phẳng nằm ngang. Phần chéo trên 82a ngắn hơn so với phần chéo dưới 82b theo hướng trước-sau. Phần chéo trên 82a được bố trí ở ra phía trước hơn so với đầu sau 85r của phần mép dưới 85.

Phần mép sau 83 của bình nhiên liệu 35 được bố trí tại độ cao nằm giữa các độ cao của phần mép trên 81 và phần mép dưới 85. Phần mép sau 83 gồm phần chéo trên 83a và phần chéo dưới 83b được phân tách bởi phần nối 35a của thân chính bình nhiên liệu 63. Phần chéo trên 83a kéo dài lên phía trên và ra phía trước từ phần nối 35a. Phần chéo dưới 83b kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ phần nối 35a. Kích cỡ X4 theo hướng lên-xuống từ đầu trên 83u của phần mép sau 83 tới đầu dưới 83L của phần mép sau 83 nhỏ hơn so với kích cỡ X2 theo hướng trước-sau từ đầu trước 81f của phần mép trên 81 tới đầu sau 81r của phần mép trên 81. Như được thể hiện trên FIG.10, phần mép sau 83 được bố trí ở phía trước mép trước của yên chính 23 trên hình chiếu bằng.

Như được thể hiện trên FIG.9, phần chéo thứ hai 84 của bình nhiên liệu 35 xác định phần lõm nông 84c. Phần lõm 84c được làm lõm lên phía trên và ra phía trước. Phần chéo thứ hai 84 gồm phần chéo 84a kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ phần lõm 84c tới phần mép dưới 85. Phần chéo thứ hai 84 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 81r của phần mép trên 81. Phần chéo thứ hai 84 được nối vào phần chéo thứ ba 86 của bình nhiên liệu 35 qua phần mép dưới 85. Phần chéo thứ ba 86 kéo dài ra phía trước và lên phía trên về phía phần mép trước 87. Đầu sau của phần chéo thứ ba 86 được bố trí ở về phía sau hơn so với đầu trước 81f của phần mép trên 81.

Phần mép trước 87 của bình nhiên liệu 35 được bố trí tại độ cao ở giữa các độ cao của phần mép trên 81 và phần mép dưới 85. Phần mép trước 87 được nằm ở phía trước phần mép sau 83. Phần mép trước 87 gồm phần chéo trên 87a và phần chéo dưới 87b được phân tách bởi phần nối 35a của thân chính bình nhiên liệu 63. Phần chéo trên 87a có hình dạng cong lồi. Phần chéo trên 87a kéo dài lên phía trên và về phía sau từ phần nối

35a. Phần chéo dưới 87b kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ phần nối 35a. Phần mép trước 87 được nối qua phần chéo thứ tư 88 vào phần mép trên 81. Phần chéo thứ tư 88 được bố trí ở phía trước phần chéo thứ nhất 82.

Hình dạng, v.v. của bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu bằng bây giờ sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên FIG.10, bình nhiên liệu 35 có phần mép trước thẳng 91 đi qua trục tâm phương tiện WO trên hình chiếu bằng và hai phần mép bên 93, kéo dài về phía sau hướng về trục tâm phương tiện WO. Phần mép trước 91 được bố trí ở phía trước hốc nạp dầu 61. Hai phần mép bên 93 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của hốc nạp dầu 61. Phần mép trước 91 được nối qua các phần cong lồi trước 92 vào các phần mép bên 93. Hai phần mép bên 93 được nối vào nhau qua phần cong lồi sau 94. Hai phần cong trước 92 được bố trí tại các phía tương ứng của trục tâm phương tiện WO. Phần cong sau 94 gối chồng với trục tâm phương tiện WO.

Trên hình chiếu bằng, kích cỡ X5 theo hướng trước-sau từ phần mép trước 91, tương ứng với đầu trước của bình nhiên liệu 35, tới tâm O1 của hốc nạp dầu 61 nhỏ hơn so với kích cỡ X6 theo hướng trước-sau từ đầu sau của phần cong sau 94, tương ứng với đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35, tới tâm O1 của hốc nạp dầu 61. Trên hình chiếu bằng, kích cỡ X7 của bình nhiên liệu 35 theo hướng phải-trái, tức là, kích cỡ theo hướng phải-trái từ đầu phải của bình nhiên liệu 35 tới đầu trái của bình nhiên liệu 35 lớn hơn so với kích cỡ X8 của bình nhiên liệu 35 theo hướng trước-sau, tức là, kích cỡ theo hướng trước-sau từ đầu trước của bình nhiên liệu 35 tới đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35. Kích cỡ X8 của bình nhiên liệu 35 theo hướng trước-sau nhỏ hơn so với kích cỡ của yên chính 23 theo hướng trước-sau, tức là, kích cỡ theo hướng trước-sau từ đầu trước 23f của yên chính 23 tới đầu sau 23r của yên chính 23 (xem FIG.2).

Như được mô tả trên đây, không giống như khái niệm thông thường về việc bố trí bình nhiên liệu nằm phía trên động cơ, gần hơn với động cơ để tập trung khối lượng, bình nhiên liệu 35 được làm dài theo hướng lên-xuống theo phương án được ưu tiên này. Và thay cho việc bố trí bình nhiên liệu gần hơn với động cơ như trong lĩnh vực kỹ thuật này

trước sáng chế, đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35 được dịch chuyển ra phía trước và các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng được dịch chuyển ra phía trước. Tức là, trọng tâm của người điều khiển và người đi cùng được bố trí gần hơn với động cơ 27 để tập trung khối lượng một cách hiệu quả.

Mặt khác, rõ ràng là khi các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng được dịch chuyển ra phía trước, sự thoải mái của người điều khiển và người đi cùng (đặc biệt là sự thoải mái của người đi cùng) sẽ giảm sút. Tuy nhiên, bình nhiên liệu 35 được làm dài theo hướng lên-xuống và do đó người điều khiển được thúc đẩy bởi bình nhiên liệu 35 để nâng cao thân trên của mình. Như được thể hiện trên FIG.11, khi thân trên của người điều khiển được nâng cao, người đi cùng có thể giữ thắt lưng của người điều khiển một cách dễ dàng và có thể dễ dàng hình thành sự tiếp xúc với người điều khiển. Sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển nhờ vậy có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Cụ thể là, đầu trước 23f của yên chính 23 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay Ap tương ứng với trục tâm quay của tay đòn sau 22. Tâm 24c của yên phụ 24 theo hướng trước-sau được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay Cr của bánh sau Wr trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Yên chính 23 và yên phụ 24 nhờ đó được dịch chuyển ra phía trước và các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng do vậy có thể được dịch chuyển ra phía trước. Do vậy, khối lượng có thể được tập trung một cách hiệu quả. Hơn nữa, bộ lọc khí 34 được bố trí phía sau xi lanh 30 và do đó so với trường hợp mà nó được bố trí phía trên động cơ 27, bình nhiên liệu 35 có thể được bố trí gần hơn với động cơ 27 theo hướng lên-xuống. Nhờ vậy, khối lượng có thể được tập trung hơn nữa.

Hơn nữa, kích cỡ theo hướng lên-xuống từ phần mép trên 81 của bình nhiên liệu 35 tới phần mép dưới 85 của bình nhiên liệu 35 lớn hơn so với kích cỡ của phần mép trên 81 của bình nhiên liệu 35 theo hướng trước-sau. Tức là, bình nhiên liệu 35 là dài theo hướng lên-xuống. Dung tích của bình nhiên liệu 35 do vậy có thể được giữ nguyên cho dù

bình nhiên liệu 35 được rút ngắn theo hướng trước-sau của phương tiện. Hơn nữa, bình nhiên liệu 35 được dịch chuyển ra phía trước để cho đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35 được bố trí nằm ra phía trước hơn so với đường trục xoay Ap và do đó yên chính 23 và yên phụ 24 có thể được dịch chuyển ra phía trước. Do vậy, khối lượng có thể được tập trung trong lúc giữ nguyên dung tích của bình nhiên liệu 35.

Hơn nữa, kích cỡ theo hướng lên-xuống từ phần mép trên 81 của bình nhiên liệu 35 tới phần mép dưới 85 của bình nhiên liệu 35 lớn hơn so với kích cỡ của phần mép trên 81 của bình nhiên liệu 35 theo hướng trước-sau và bình nhiên liệu 35 được nằm ở phía trước người điều khiển do vậy là dài theo hướng lên-xuống để cho người điều khiển được thúc đẩy để nâng cao thân trên của mình. Do vậy, người điều khiển ngồi điều khiển ở tư thế làm cho là dễ dàng cho người đi cùng đặt tay của mình quanh thắt lưng của người điều khiển. Do đó, cho dù khoảng không để ngồi cho người đi cùng được rút ngắn theo hướng trước-sau, sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Với phương án được ưu tiên này, bình nhiên liệu 35 nhô lên phía trên và đầu trên 35u của bình nhiên liệu 35 được bố trí cao hơn so với đầu sau 24r của yên phụ 24. Bình nhiên liệu 35 nhờ đó được làm dài theo hướng lên-xuống. Dung tích của bình nhiên liệu 35 do vậy có thể được đảm bảo cho dù bình nhiên liệu 35 được rút ngắn theo hướng trước-sau. Hơn nữa, đầu trên 35u của bình nhiên liệu 35 được bố trí tại vị trí cao để cho người điều khiển được thúc đẩy bởi bình nhiên liệu 35 để nâng cao thân trên của mình. Khi thân trên của người điều khiển được nâng cao, người đi cùng có thể giữ thắt lưng của người điều khiển một cách dễ dàng và có thể dễ dàng hình thành sự tiếp xúc với người điều khiển. Sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển nhờ vậy có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Với phương án được ưu tiên này, bình nhiên liệu 35 được bố trí tại vị trí cao để cho phần mép dưới 85 của bình nhiên liệu 35 được bố trí nằm phía trên khung chính 4 trên hình chiếu cạnh. Do vậy, người điều khiển được thúc đẩy bởi bình nhiên liệu 35 để nâng

cao thân trên của mình. Do vậy, người điều khiển ngồi điều khiển ở tư thế làm cho là dễ dàng cho người đi cùng đặt tay của mình quanh thắt lưng của người điều khiển. Sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển nhờ vậy có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Với phương án được ưu tiên này, kích cỡ của bình nhiên liệu 35 theo hướng trước-sau nhỏ hơn so với kích cỡ của bình nhiên liệu 35 theo phương bề rộng phương tiện. Vì bình nhiên liệu 35 được rút ngắn theo hướng trước-sau theo cách này, yên chính 23 và yên phụ 24 có thể được dịch chuyển ra phía trước và các vị trí ngồi trên phương tiện của người điều khiển và người đi cùng có thể được dịch chuyển ra phía trước. Do vậy, khối lượng có thể được tập trung một cách hiệu quả.

Với phương án được ưu tiên này, các tay nắm 9 của tay lái 8 được bố trí tại các vị trí cao. Người điều khiển nắm các tay nắm 9 do vậy được thúc đẩy bởi tay lái 8 để nâng cao thân trên của mình. Khi thân trên của người điều khiển được nâng cao, người đi cùng có thể giữ thắt lưng của người điều khiển một cách dễ dàng. Sự tiếp xúc chặt chẽ của người đi cùng với người điều khiển nhờ vậy có thể được cải thiện và việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Với phương án được ưu tiên này, bộ chuyển mạch chính 44 được thao tác bởi người điều khiển khi động cơ 27 cần được khởi động được bố trí giữa tay lái 8 và bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu bằng. Do đó, so với trường hợp mà bộ chuyển mạch chính 44 được bố trí ở phía trước tay lái 8, đầu trước của bình nhiên liệu 35 được dịch chuyển về phía sau. Trọng tâm của bình nhiên liệu 35 do vậy được dịch chuyển về phía sau và được bố trí gần hơn với trọng tâm của động cơ 27 theo hướng trước-sau. Nhờ vậy, khối lượng có thể được tập trung hơn nữa.

Các phương án được ưu tiên khác

Sáng chế không bị giới hạn ở nội dung của các phương án được ưu tiên và các cải biến khác nhau của các phương án là có thể.

Với phương án được ưu tiên, trường hợp mà đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35 được bố trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay Ap đã được mô tả. Tuy nhiên, đầu sau 35r của bình nhiên liệu 35 có thể được bố trí ở vị trí bằng với đường trục xoay Ap theo hướng trước-sau hoặc có thể được bố trí ở về phía sau hơn so với đường trục xoay Ap.

Với phương án được ưu tiên, trường hợp mà tất cả các phần của bình nhiên liệu 35 được tách lên phía trên từ khung chính 4 trên hình chiếu cạnh và bình nhiên liệu 35 không được gối chồng với khung chính 4 trên hình chiếu cạnh đã được mô tả. Tuy nhiên, bình nhiên liệu 35 có thể được gối chồng với khung chính 4 trên hình chiếu cạnh.

Với phương án được ưu tiên, trường hợp mà kích cỡ của bình nhiên liệu 35 theo hướng phải-trái lớn hơn so với kích cỡ của bình nhiên liệu 35 theo hướng trước-sau đã được mô tả. Tuy nhiên, kích cỡ của bình nhiên liệu 35 theo hướng phải-trái có thể không lớn hơn so với kích cỡ của bình nhiên liệu 35 theo hướng trước-sau.

Với phương án được ưu tiên, trường hợp mà các tay nắm 9 được bố trí cao hơn so với đầu trên 35u của bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu cạnh đã được mô tả. Tuy nhiên, ít nhất một phần của các tay nắm 9 có thể được bố trí tại độ cao bằng với độ cao của bình nhiên liệu 35.

Với phương án được ưu tiên, trường hợp mà bộ chuyển mạch chính 44 được thao tác bởi người điều khiển khi khởi động động cơ 27, v.v. được bố trí giữa tay lái 8 và bình nhiên liệu 35 trên hình chiếu bằng đã được mô tả. Tuy nhiên, bộ chuyển mạch chính 44 có thể được bố trí ở phía trước tay lái 8.

Ở các phương án được ưu tiên, trường hợp mà phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 là xe máy kiểu thể thao đã được mô tả. Tuy nhiên, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 có thể là xe máy kiểu scuter. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 không bị giới hạn ở xe máy mà có thể là phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên gồm không ít hơn ba bánh hoặc phương tiện giao thông chạy mọi địa hình.

Hai hoặc nhiều cách bố trí bất kỳ trong số các cách bố trí được mô tả trên đây có thể được kết hợp.

Yêu cầu bảo hộ

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

ống cổ (3);

khung chính (4) kéo dài về phía sau từ ống cổ (3);

tay đòn sau (22) được đỡ bởi khung chính (4) sao cho tay đòn sau (22) quay quanh đường trục xoay (Ap) kéo dài theo phương bề rộng phương tiện;

bánh sau (Wr) được đỡ bởi tay đòn sau (22);

động cơ (27) mà ít nhất một phần của nó được bố trí ở vị trí phía dưới khung chính (4) và ở phía trước đường trục xoay (Ap) và gồm các te (32) và xi lanh (30) kéo dài lên phía trên từ các te (32);

bộ lọc khí được bố trí phía sau xi lanh (30) sao cho đầu trước của bộ lọc khí (34) được bố trí về phía sau hơn so với đầu sau của xi lanh (30);

bình nhiên liệu (35) được bố trí ở vị trí phía sau ống cổ (3) và phía trên động cơ (27); và

yên chính (23) được bố trí phía sau bình nhiên liệu (35) và người điều khiển ngồi trên đó;

yên phụ (24) mà ít nhất một phần của nó được bố trí ở vị trí về phía sau hơn và cao hơn so với yên chính (23) và người đi cùng ngồi trên đó;

trong đó, bình nhiên liệu (35) gồm phần mép trên (81) mà hốc nạp nhiên liệu (61) được bố trí tại đó, phần mép dưới (85) được bố trí phía dưới phần mép trên (81), phần mép sau (83) được bố trí giữa phần mép trên (81) và phần mép dưới (85) theo hướng lên-xuống của phương tiện và kéo dài theo hướng lên-xuống của phương tiện và phần chéo thứ nhất (82) kéo dài ra phía trước và lên phía trên và nối phần mép sau (83) và phần mép trên (81) với nhau,

kích cỡ (X1) theo hướng lên-xuống của phương tiện từ phần mép trên (81) của bình nhiên liệu (35) tới phần mép dưới (85) của bình nhiên liệu (35) lớn hơn so với kích cỡ (X2) của phần mép trên (81) của bình nhiên liệu (35) theo hướng trước-sau của phương tiện, và

tâm (24c) của yên phụ (24) theo hướng trước-sau của phương tiện được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay (Cr) của bánh sau (Wr) trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), khác biệt ở chỗ:

yên phụ (24) được tạo ra tách biệt với yên chính (23),

ít nhất một phần của mép trước của yên chính (23) được bố trí phía sau phần mép sau (83) của bình nhiên liệu (35) trên hình chiếu bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), và

đầu sau (35r) của bình nhiên liệu (35) và đầu trước (23f) của yên chính (23) được bố trí ở ra phía trước hơn so với đường trục xoay (Ap) trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó đầu trên (35u) của bình nhiên liệu (35) được bố trí cao hơn so với đầu sau (24r) của yên phụ (24).

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần mép dưới (85) của bình nhiên liệu (35), trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), được bố trí phía trên khung chính (4) và được tách biệt với khung chính (4) theo hướng lên-xuống của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó kích cỡ (X8) theo hướng trước-sau của phương tiện từ đầu trước của bình nhiên liệu (35) tới đầu sau (35r) của bình nhiên liệu (35) nhỏ hơn so với kích cỡ (X7) theo phương bề rộng phương tiện từ đầu trái của bình nhiên liệu (35) tới đầu phải của bình nhiên liệu (35).

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) này còn bao gồm: tay lái (8) gồm hai tay nắm (9) được nắm bởi người điều khiển và được xoay theo phương bề rộng phương tiện theo thao tác của người điều khiển đánh lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1); và

các tay nắm (9) được bố trí cao hơn so với đầu trên (35u) của bình nhiên liệu (35) trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) khi tay lái (8) được bố trí tại vị trí di chuyển thẳng mà tại đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) di chuyển thẳng.

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) này còn bao gồm: tay lái (8) xoay theo phương bề rộng phương tiện theo thao tác của người điều khiển đánh lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1); và

bộ chuyển mạch chính (44) được bố trí giữa tay lái (8) và bình nhiên liệu (35) trên hình chiếu bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và được thao tác bởi người điều khiển khi động cơ (27) cần được khởi động.

7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó kích cỡ (X8) theo hướng trước-sau của phương tiện từ đầu trước của bình nhiên liệu (35) tới đầu sau (35r) của bình nhiên liệu (35) nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện từ đầu trước (23f) của yên chính (23) tới đầu sau (23r) của yên chính (23).

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó đầu sau (24r) của yên phụ (24) được bố trí ở ra phía trước hơn so với trục tâm quay (Cr) của bánh sau (Wr) trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

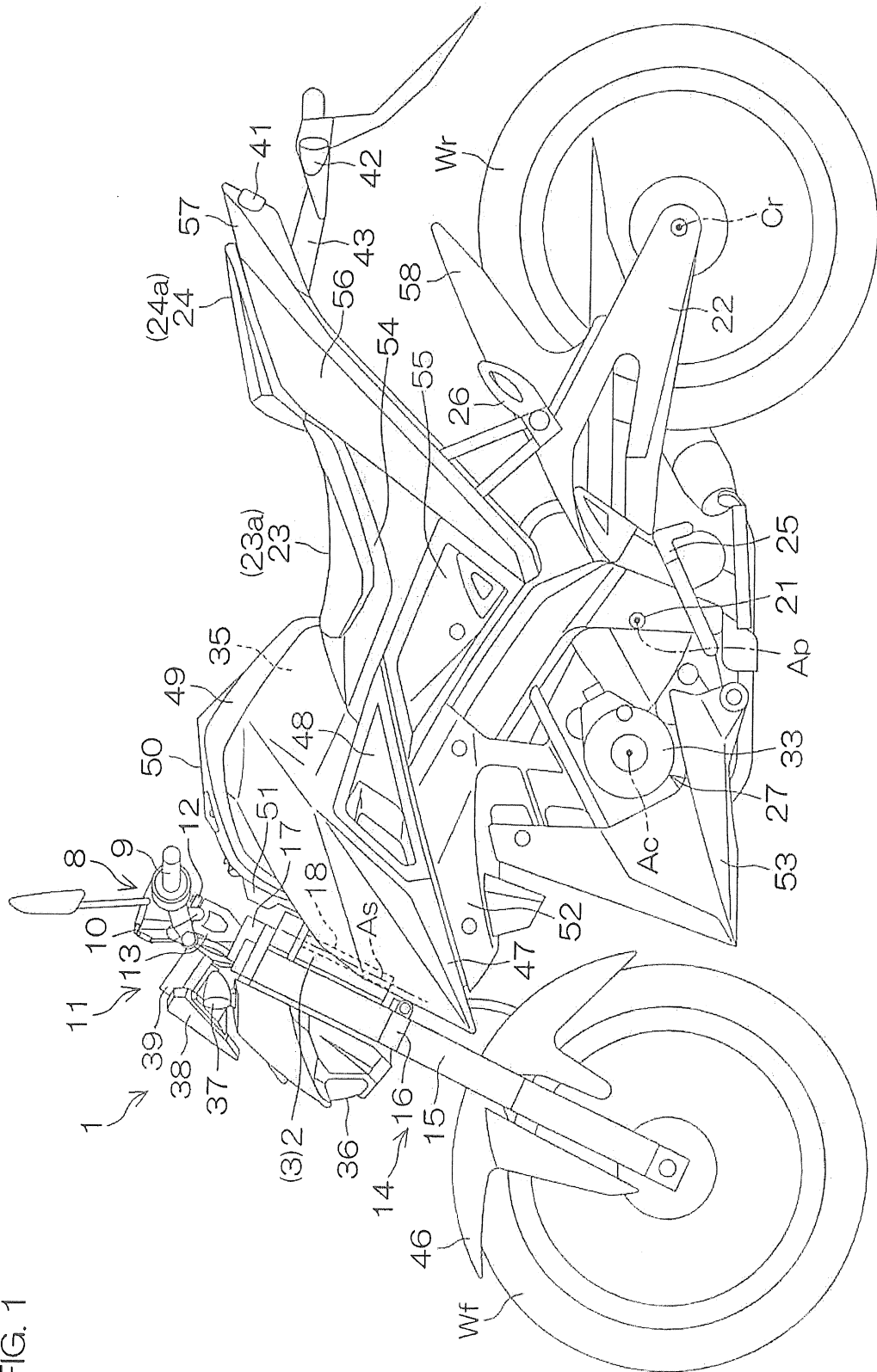
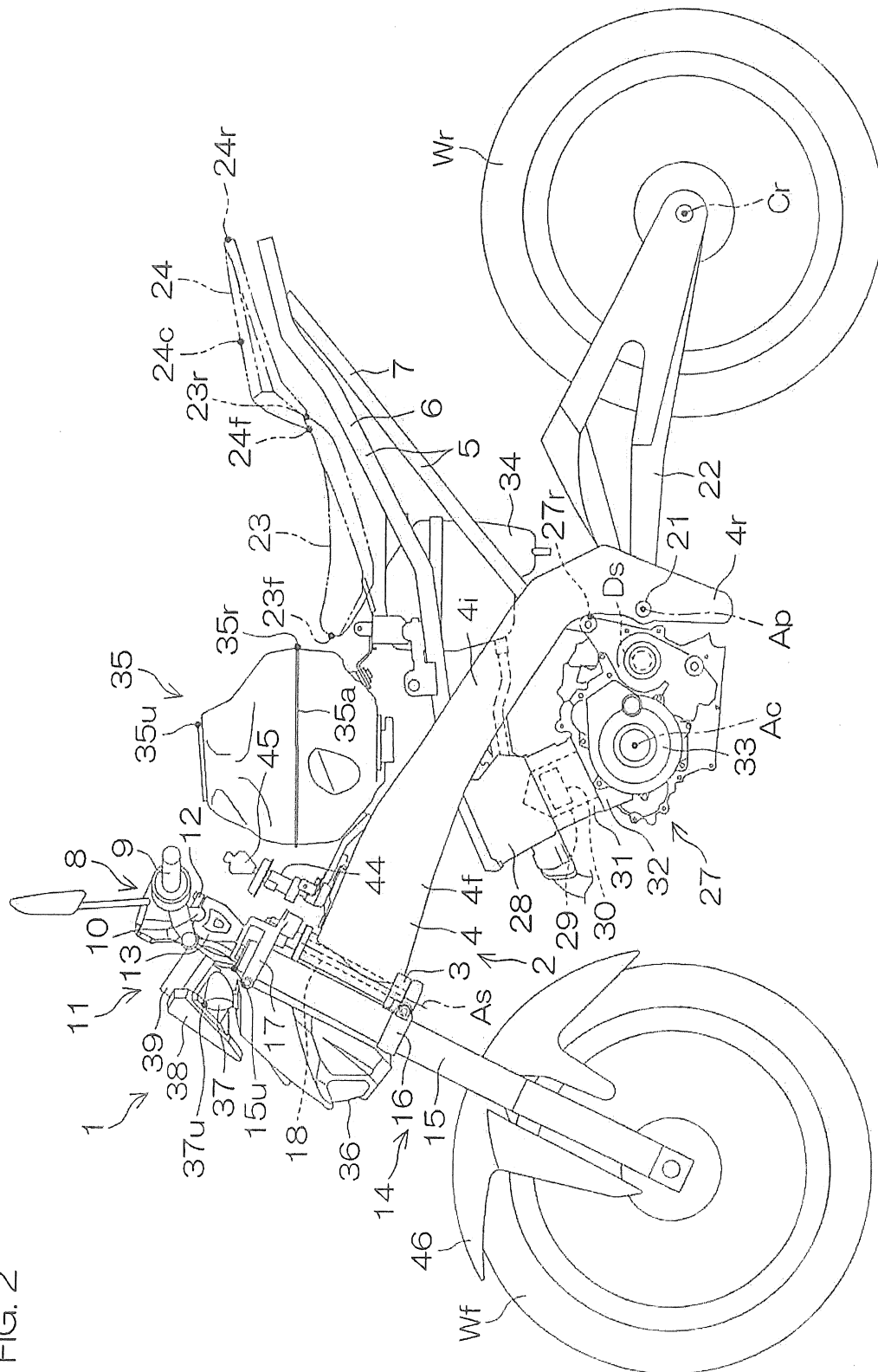


Fig. 1

FIG. 2



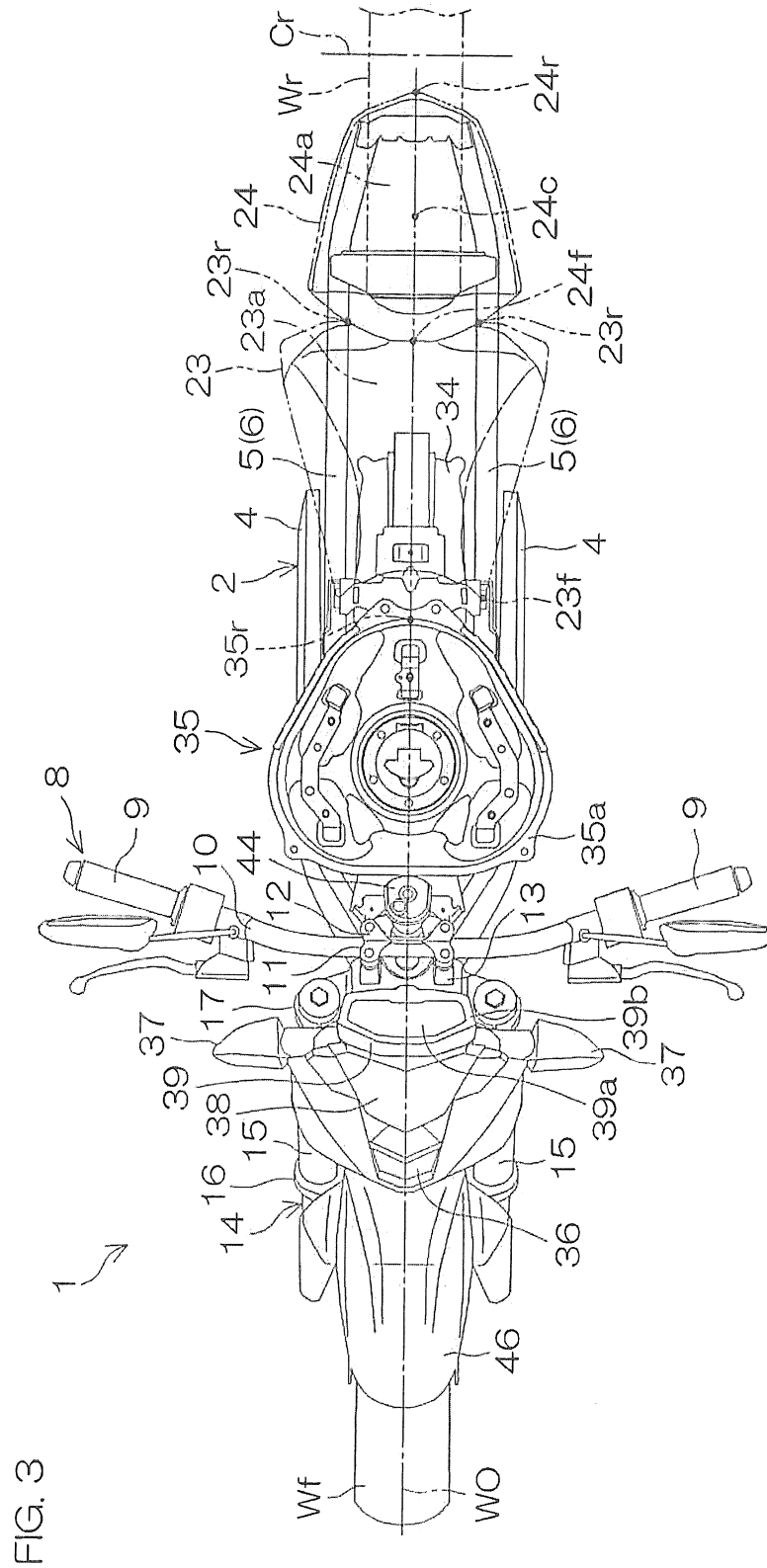


FIG. 4

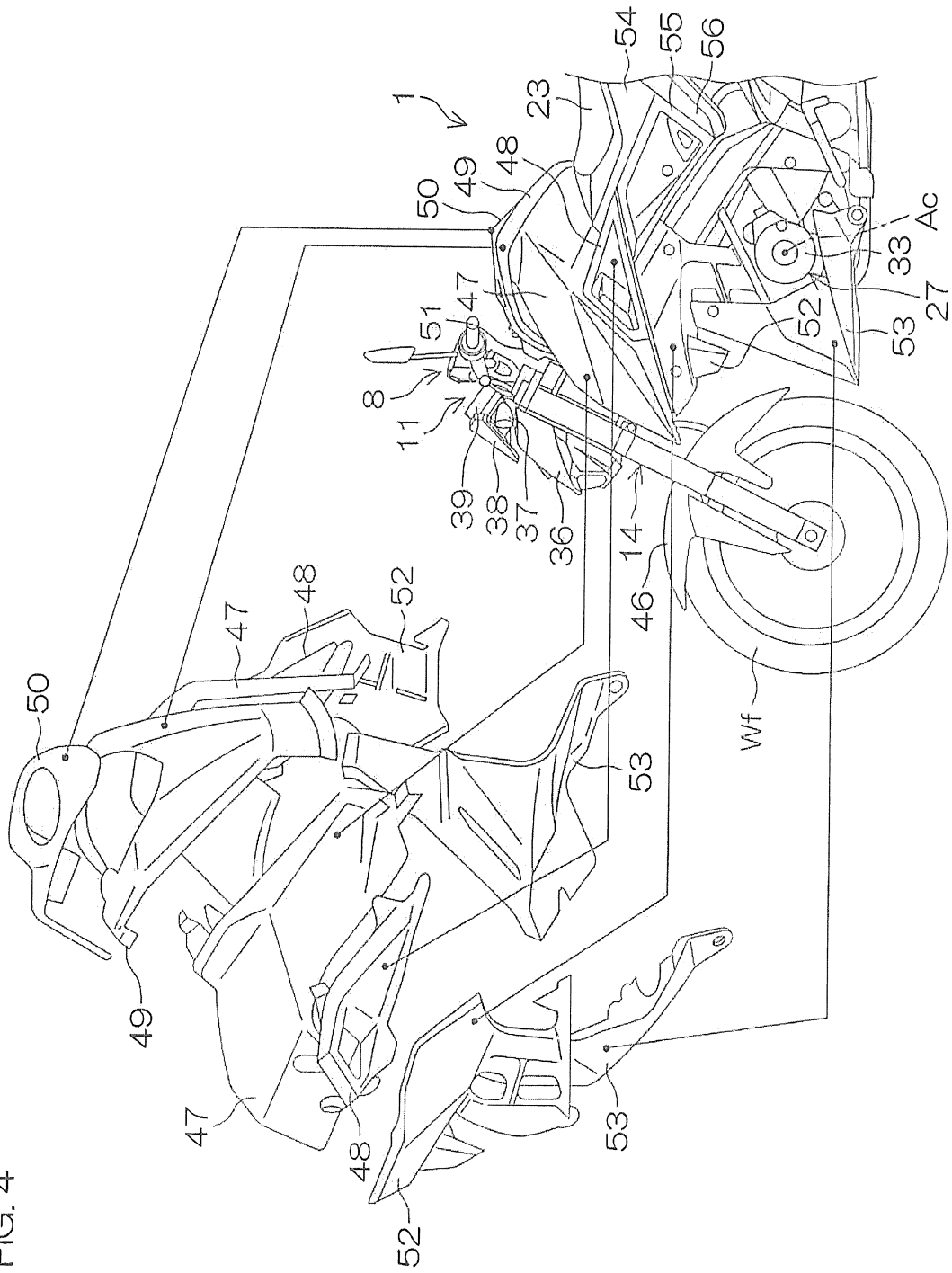
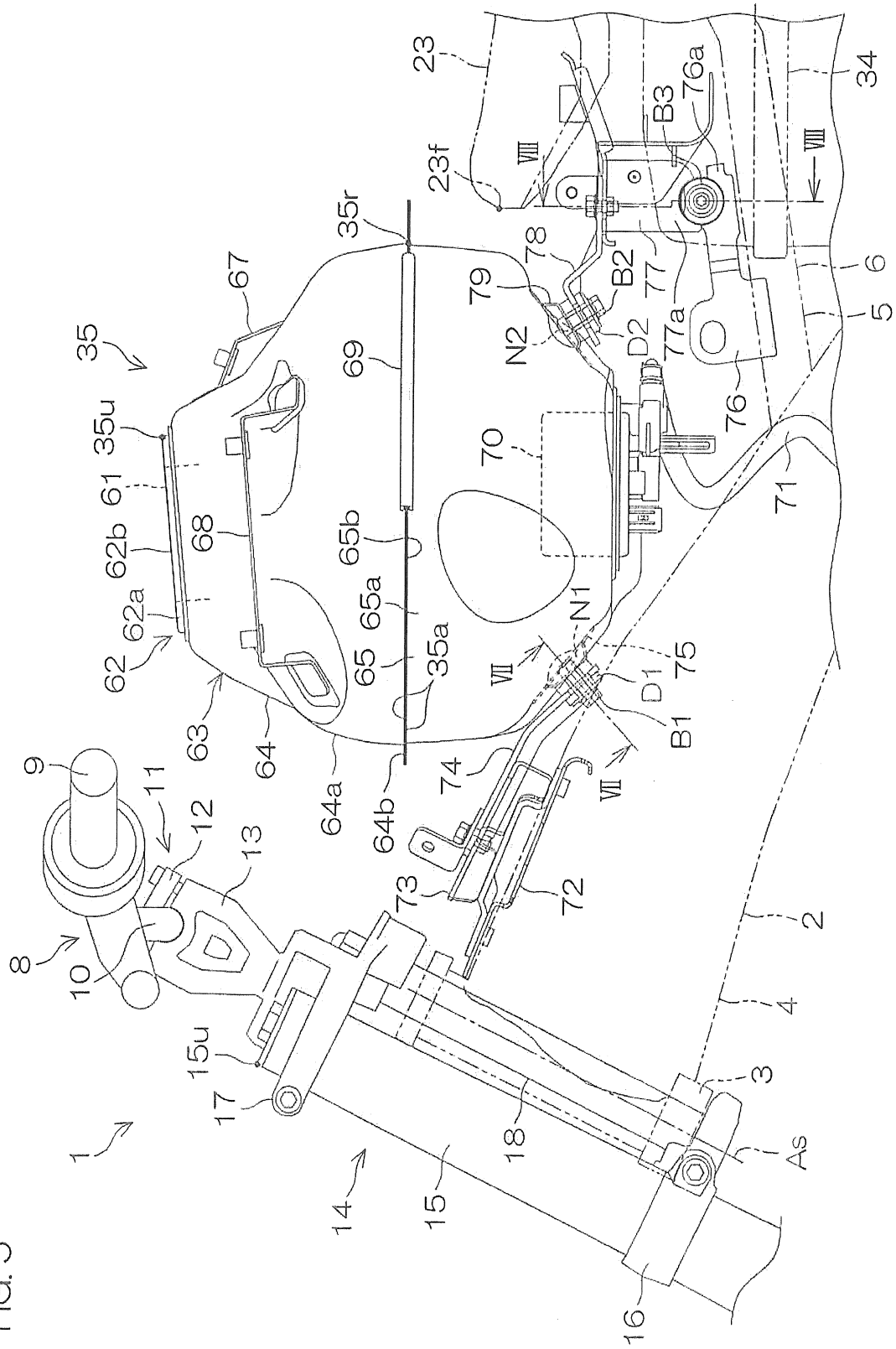


FIG. 5



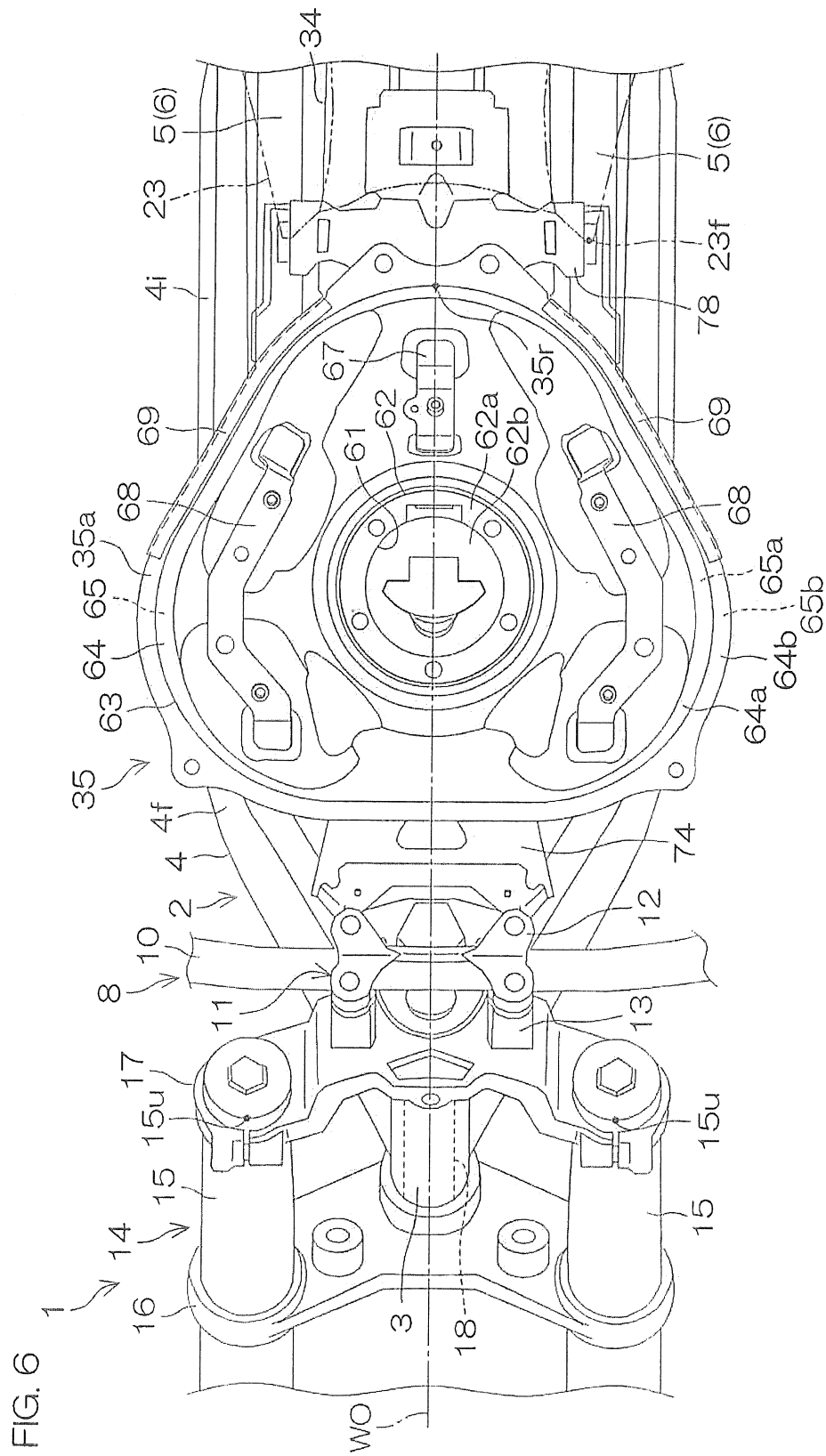


FIG. 7

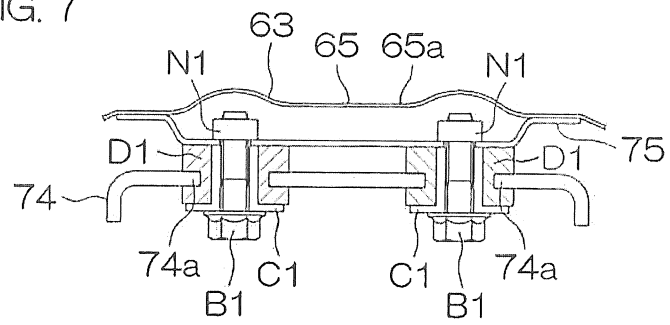


FIG. 8

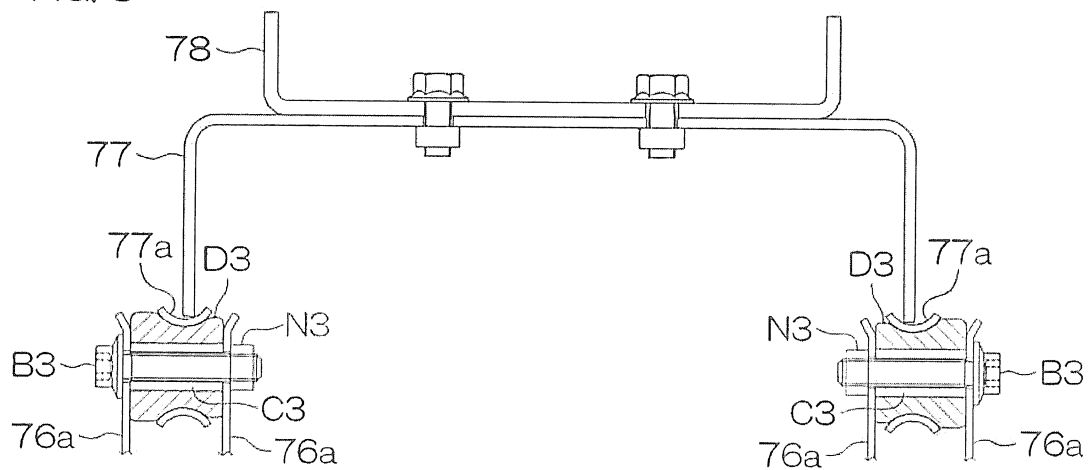


FIG. 9

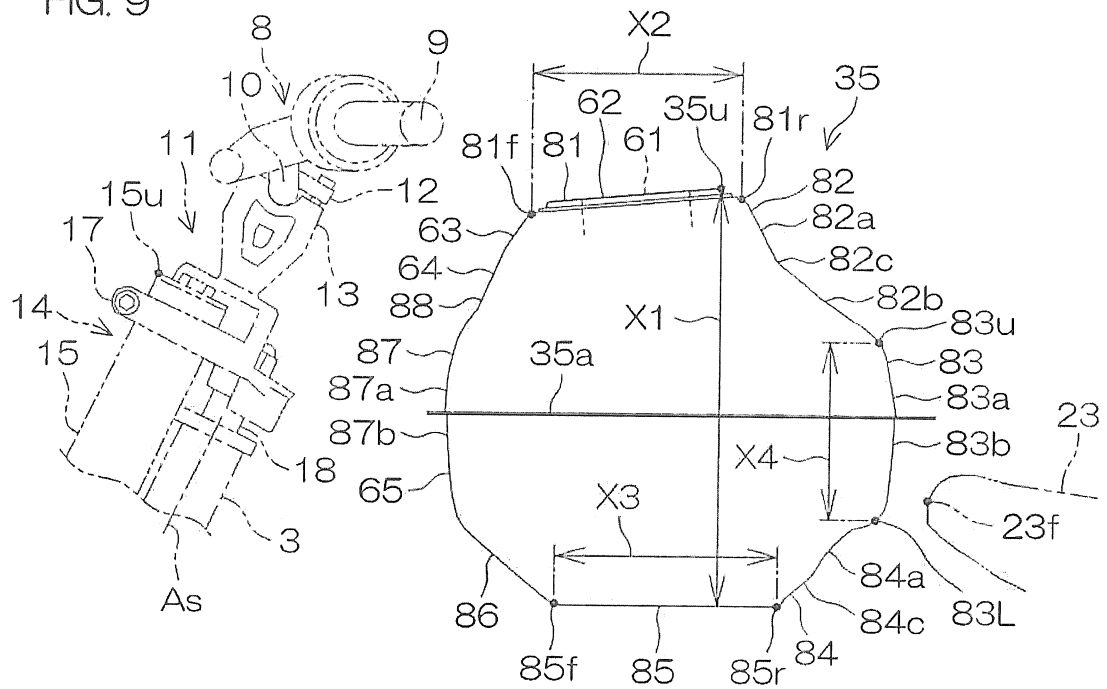


FIG. 10

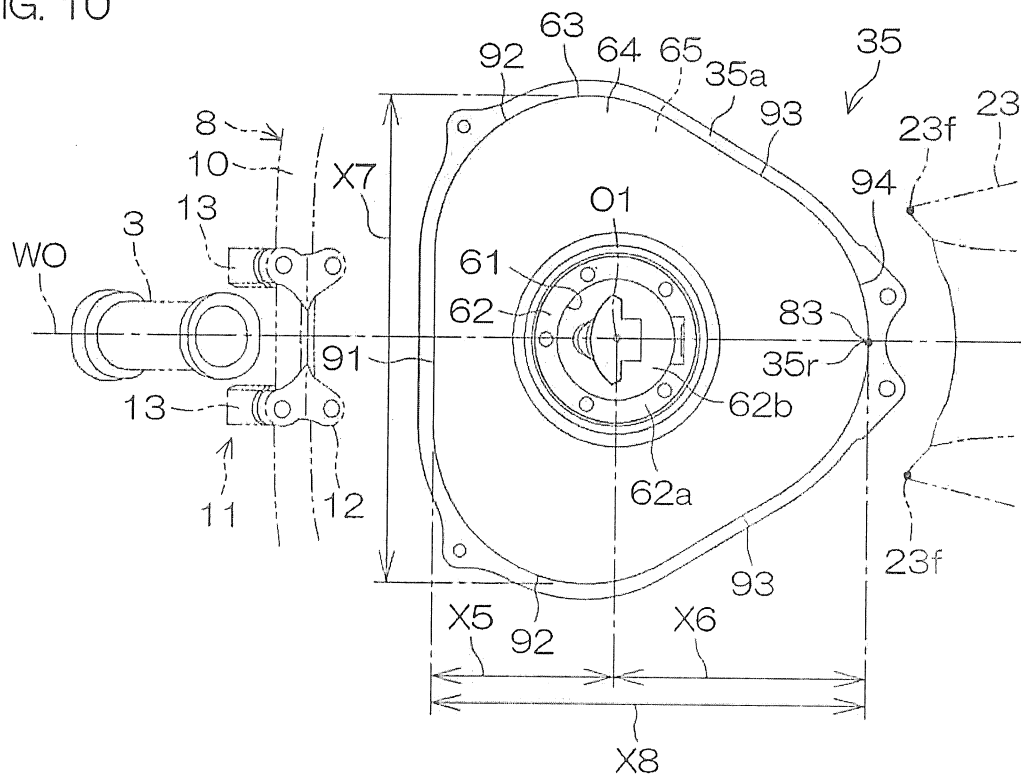


FIG. 11

