



(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)



1-0029900

(51)^{2020.01} B62J 23/00; B62J 25/06

(13) B

(21) 1-2018-05044

(22) 30/05/2016

(86) PCT/TH2016/000049 30/05/2016

(87) WO2017/209699 07/12/2017

(45) 25/10/2021 403

(43) 25/02/2019 371A

(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)

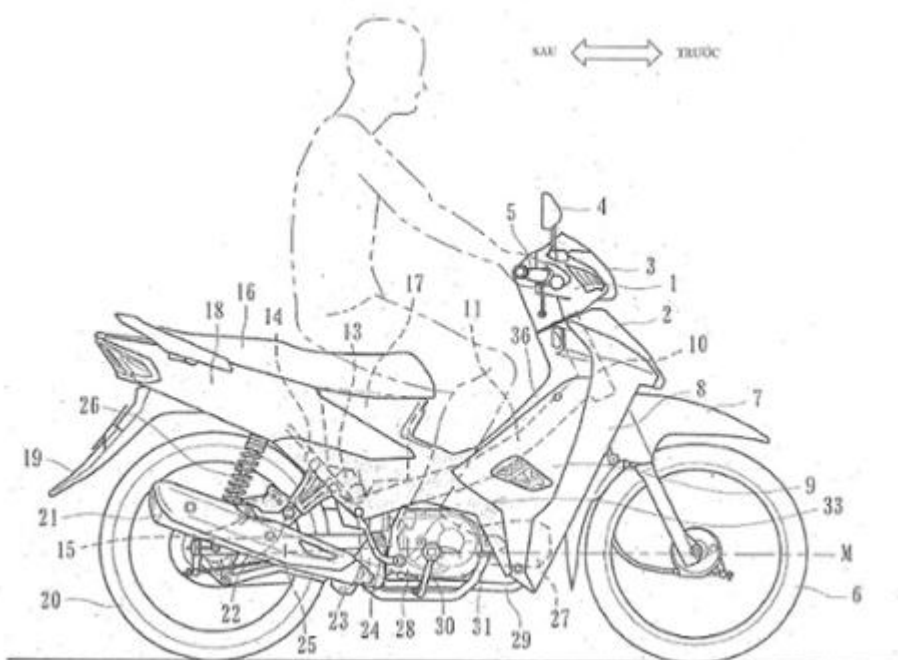
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan

(72) SAKAWPRYPU, Paritas (TH); HARN SOPAWANAKUL, Thanadon (TH);
AYDOUNG, Tawatchai (TH); TONGDEE, Athayuth (TH); POONSAWAT,
Puntawee (TH); HONGSAI, Tanayoot (TH).

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KẾT CẤU NẮP CHE QUANH BẬC ĐỂ CHÂN CỦA XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy, trong đó phần bậc để chân mà nằm phía trước bậc để chân và không được sơn màu khác với màu vật liệu được tạo liền khối trong nắp che giữa, nhờ đó giảm số lượng các chi tiết cấu thành để giảm các chi phí, và cải thiện độ dễ dàng lắp ráp. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy bao gồm bậc để chân (30) sẽ được bố trí bên dưới yên xe máy (16) cho người điều khiển ngồi lên và người điều khiển đặt chân lên đó, và chi tiết nắp che sẽ che vùng bên dưới yên xe (16) và vùng bên trong của bậc để chân (30). Chi tiết nắp che được tạo ra bằng nắp che giữa (33) kéo dài theo cách liền khối từ ít nhất một phần của vùng bên dưới yên xe (16) đến phần bậc để chân (33a) nằm phía trước bậc để chân (30) và có bề mặt ngoài của nó không được sơn màu khác với màu vật liệu làm chi tiết nắp che. Phần bậc để chân có đầu dưới kéo dài tới bên dưới bậc để chân.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy, bao gồm bậc để chân sẽ được bố trí bên dưới yên xe máy cho người điều khiển ngồi lên và chân của người điều khiển có thể đặt lên, và chi tiết nắp che sẽ che vùng bên dưới yên xe và vùng lân cận của bậc để chân.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Tài liệu sáng chế 1 đề cập đến kết cấu nắp che thông thường quanh bậc để chân của xe máy, trong đó tấm che chân sau 64L và thân ngoài 63L được tạo riêng biệt và hai phần che này có thể được sơn hoặc không được sơn và có thể được làm bằng nhiều loại vật liệu. Kết cấu này có thể cải thiện độ bền của tấm che chân sau 64L để bị hư hỏng và có thể giảm chi phí để thay thế phần này vì, nếu bị hư hỏng, thì chỉ tấm che chân sau 64L được thay thế.

Tài liệu viện dẫn

Tài liệu sáng chế 1 : Công bố đơn xin cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-240522

Tuy nhiên, kết cấu nắp che thông thường quanh bậc để chân của xe máy yêu cầu các phần che riêng biệt, dẫn tới có nhiều chi tiết cấu thành hơn và chi phí tăng lên. Hơn nữa, trong quá trình lắp ráp, cần phải chú ý căn chỉnh hàng các phần che với nhau, vốn làm giảm hiệu quả làm việc. Cụ thể là, vùng lân cận của bậc để chân cho người điều khiển đặt chân của họ lên dễ bị hư hỏng hoặc bị bám bẩn do thao tác của chân như thao tác sang số và thao tác phanh, và chỉ vùng này có thể được tạo ra bằng chi tiết cấu thành riêng biệt. Tuy nhiên, trong trường hợp này, số lượng các chi tiết cấu thành tăng lên làm tăng chi phí, và ngoài ra, năng suất lắp ráp bị giảm, như được mô tả trên đây.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được thực hiện khi xem xét các vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là đề cập đến kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy, trong đó phần bậc để chân mà nằm phía trước bậc để chân và có bề mặt ngoài của nó không được sơn màu khác với màu của vật liệu làm chi tiết nắp che được tạo liền khối trong nắp che giữa, nhờ

đó giảm số lượng các chi tiết cấu thành để giảm các chi phí, và cải thiện độ dễ dàng lắp ráp.

Cụ thể sáng chế đề cập đến các phương án sau:

1. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy, bao gồm: bậc để chân để người điều khiển đặt chân của họ lên, bậc để chân được bố trí bên dưới yên xe máy cho người điều khiển ngồi lên; và chi tiết nắp che để che vùng bên dưới yên xe và vùng bên trong của bậc để chân. Chi tiết nắp che được tạo ra bằng nắp che giữa kéo dài theo cách liền khối từ ít nhất một phần của vùng bên dưới yên xe đến phần bậc để chân nằm phía trước bậc để chân, phần bậc để chân có bề mặt ngoài không được sơn màu khác với màu vật liệu của chi tiết nắp che. Phần bậc để chân này có đầu dưới kéo dài tới bên dưới bậc để chân.

2. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo phương án 1, trong đó đầu dưới của phần bậc để chân được tạo ra để được uốn cong gần như theo dạng chữ V ngược và kéo dài tới vị trí bên dưới bậc để chân.

3. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo phương án 1 hoặc 2, trong đó phần bậc để chân được phủ sơn bóng.

4. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phần bậc để chân không được sơn.

5. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo phương án bất kỳ trong số các phương án từ 1 đến 4, trong đó phần bậc để chân được chế tạo với màu tối hơn màu sơn của tấm che chân bố trí phía sau bánh trước và phía trước nắp che giữa.

6. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo phương án bất kỳ trong số các phương án từ 1 đến 5, trong đó phần bậc để chân được nối với vùng ở phía sau trong nắp che bên ống chính xe máy, và nắp che bên ống chính này có chốt gắn theo cách gài với lỗ gài tạo trong phần bậc để chân.

7. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo phương án bất kỳ trong số các phương án từ 1 đến 6, trong đó phần bậc để chân có phần bắt chặt bulông ở đáy của nó, và phần bắt chặt bulông này được xếp chồng ở phía bề mặt sau của phần bắt chặt bulông tạo trong nắp che bên ống chính xe máy và được bắt chặt bằng bulông.

8. Kết nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó bậc để chân sau để cho người sử dụng ngồi sau đặt chân lên và giá đỡ bậc để chân sau để đỡ bậc để chân sau được bố trí ở phía sau, và nắp che giữa có phần nắp che giá đỡ để che một bên của giá đỡ bậc để chân sau.

9. Kết nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó bậc để chân sau quay được giữa trạng thái nhô trong đó người sử dụng ngồi sau đặt chân của họ lên bậc để chân sau và trạng thái thu lại trong đó bậc để chân sau được gấp và thu lại, và phần nắp che giá đỡ được bắt chặt với giá đỡ bậc để chân sau ở vị trí tại đó phần nắp che giá đỡ xếp chồng với bậc để chân sau và được ẩn khi bậc để chân sau ở trạng thái thu lại.

10. Kết nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó phần nắp che giá đỡ có phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân khớp vừa trong phần đỡ cho bậc để chân sau trong giá đỡ bậc để chân sau.

Theo phương án 1 của sáng chế, chi tiết nắp che được tạo ra bằng nắp che giữa kéo dài theo cách liền khối từ ít nhất một phần của vùng bên dưới yên xe đến phần bậc để chân nằm phía trước bậc để chân và có bề mặt ngoài của nó không được sơn màu khác với màu vật liệu của chi tiết nắp che, và phần bậc để chân này có đầu dưới kéo dài tới bên dưới bậc để chân. Kết cấu này tối thiểu sự xước và bắn do thao tác của chân như thao tác sang số và thao tác phanh, và nếu có, sự xước và bắn trên phần bậc để chân là không đáng kể. Trong chi tiết nắp che để che vùng bên dưới yên xe và vùng lân cận của bậc để chân, phần bậc để chân nằm phía trước bậc để chân được tạo liền khối, nhờ đó giảm số lượng các chi tiết cấu thành để giảm các chi phí, và cải thiện độ dễ dàng lắp ráp.

Theo phương án 2 của sáng chế, đầu dưới của phần bậc để chân được tạo ra để được uốn cong gần như theo dạng chữ V ngược. Kết cấu này cải thiện độ bền của phần bậc để chân và che một cách hiệu quả phạm vi hoạt động của chân người lái.

Theo phương án 3 của sáng chế, phần bậc để chân được phủ sơn bóng. Bằng kết cấu này, sự xước và bắn trên sơn trên phần bậc để chân, nếu có, là không đáng kể.

Theo phương án 4 của sáng chế, phần bậc để chân không được sơn. Bằng kết cấu này, sự xước và bắn trên phần bậc để chân, nếu có, là không đáng kể.

Theo phương án 5 của sáng chế, phần bậc để chân có màu tối hơn màu sơn của tấm che chân bố trí phía sau bánh trước và phía trước nắp che giữa. Bằng kết cấu này, sự xước và bẩn trên sơn trên phần bậc để chân, nếu có, là không đáng kể.

Theo phương án 6 của sáng chế, phần bậc để chân được nối với vùng ở phía sau trong nắp che bên ống chính xe máy, và nắp che bên ống chính có chốt gắn theo cách gài với lỗ gài tạo trong phần bậc để chân. Kết cấu này tạo điều kiện thuận lợi cho việc định vị và lắp ráp nắp che giữa với nắp che bên ống chính. Ngoài ra, chốt được tạo trong nắp che bên ống chính, mà có kích thước tương đối lớn để đảm bảo độ cứng vững của chốt và ngăn ngừa sự vỡ và các hư hỏng khác.

Theo phương án 7 của sáng chế, phần bậc để chân có phần bắt chặt bulông ở đáy của nó, và phần bắt chặt bulông được xếp chồng ở phía bề mặt sau của phần bắt chặt bulông tạo trong nắp che bên ống chính xe máy và được bắt chặt bằng bulông. Kết cấu này gia cường kết cấu cố định của nắp che giữa với nắp che bên ống chính. Ngoài ra, do phần bắt chặt bulông tạo trong phần bậc để chân được xếp chồng ở phía bề mặt sau của phần bắt chặt bulông tạo trong nắp che bên ống chính và được bắt chặt bằng bulông, nên phần bắt chặt bulông được ẩn khỏi bề mặt ngoài của phần bậc để chân, nhờ đó tránh sự kẹt của bàn chân với phần bắt chặt bulông trong quá trình hoạt động của chân người lái.

Theo phương án 8 của sáng chế, bậc để chân sau để cho người sử dụng ngồi sau đặt chân lên và giá đỡ bậc để chân sau để đỡ bậc để chân sau được bố trí ở phía sau, và nắp che giữa có nắp che giá đỡ để che một bên của giá đỡ bậc để chân sau. Bằng kết cấu này, giá đỡ bậc để chân sau được che và bảo vệ. Ngoài ra, do chu vi của bậc để chân sau được che bằng chi tiết không được sơn, nên sự xước và các hư hỏng khác gây ra bởi bàn chân của người sử dụng ngồi sau là không đáng kể.

Theo phương án 9 của sáng chế, bậc để chân sau quay được giữa trạng thái nhô trong đó người sử dụng ngồi sau đặt chân của họ lên bậc để chân sau và trạng thái thu lại trong đó bậc để chân sau được gấp và thu lại, và phần nắp che giá đỡ được bắt chặt với giá đỡ bậc để chân sau ở vị trí tại đó phần nắp che giá đỡ xếp chồng với bậc để chân sau và được ẩn khi bậc để chân sau ở trạng thái thu lại. Kết cấu này cải thiện kiểu dáng bên ngoài khi bậc để chân sau ở trạng thái thu lại.

Theo phương án 10 của sáng chế, phần nắp che giá đỡ có phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân khớp vừa trong phần đỡ cho bậc để chân sau trong giá đỡ bậc để chân sau.

Theo kết cấu này, khi nắp che giữa được lắp ghép với xe, phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân này có thể được khớp vừa trong phần đỡ cho bậc để chân sau để được cố định tạm thời, nhờ đó cải thiện độ dễ dàng lắp ráp.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện xe máy mà kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo một phương án của sáng chế được lắp vào đó.

Fig.2 là hình chiếu cạnh thể hiện vùng lân cận của nắp che giữa trong xe máy mà kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy được lắp vào đó.

Fig.3 là hình chiếu bằng thể hiện vùng lân cận của nắp che giữa trong xe máy mà kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy được lắp vào đó.

Fig.4 là hình chiếu cạnh phóng đại thể hiện phần nối giữa nắp che giữa và nắp che bên ống chính trong kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V trên Fig.4.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI- VI trên Fig.4.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII- VII trên Fig.4.

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII- VIII trên Fig.3.

Fig.9 là hình vẽ khái quát thể hiện nắp che giữa trong kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy.

Fig.10 là hình chiếu cạnh thể hiện vùng lân cận của phần nắp che giá đỡ của nắp che giữa trong kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI trên Fig.10.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt theo đường XII-XII trên Fig.10.

Fig.13 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIII-XIII trên Fig.10.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế sẽ được mô tả chi tiết hơn theo một phương án trong phần mô tả dưới đây cùng các hình vẽ kèm theo.

Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo phương án này được lắp vào xe máy thể hiện trên Fig.1-Fig.3 và chủ yếu bao gồm: bậc để chân 30 mà được bố trí bên

dưới yên xe máy 16 cho người điều khiển ngồi lên và người điều khiển đặt chân của họ trên đó; và nắp che giữa 33 (nắp che giữa bên phải 33R và nắp che giữa bên trái 33L) tạo bằng chi tiết nắp che để che một bên của xe máy. Chi tiết nắp che che vùng bên dưới yên xe 16 và vùng lân cận của bậc để chân 30. Ngoài ra, trên các hình vẽ, phía trước xe được biểu thị bởi ký hiệu chỉ dẫn FR, phía sau xe được biểu thị bởi ký hiệu chỉ dẫn RR, bên phải xe được biểu thị bởi ký hiệu chỉ dẫn RS, và bên trái xe được biểu thị bởi ký hiệu chỉ dẫn LS.

Ngoài ra, như được thể hiện trên các hình vẽ, xe máy sử dụng trong phương án này bao gồm nắp che tay lái 1, nắp che trước 2, đèn pha 3, gương chiếu hậu 4, tay lái 5, lớp trước 6, chấn bùm trước 7, tấm che chân 8, nắp che bên ống chính 9 che một bên ống chính 11, ống đầu 10, ống chính 11, khung yên xe 12 để đỡ yên xe 16, hộp lọc hơi xăng 13, thanh đỡ sau 14 kéo dài về phía sau khung yên xe 12, giá đỡ bậc để chân sau 15 để đỡ bậc để chân sau 22, hộp đầu nối 17 tạo bằng phần chứa bố trí bên dưới yên xe 16, nắp che bên phía sau 18, chấn bùm sau 19, lớp sau 20, bộ giảm âm 21, bậc để chân sau 22 tạo trên phía sau xe để cho người sử dụng ngồi sau đặt chân lên đó, khung quay 23, trục quay 24, đòn lắc 25 ghép với ống chính 11 với trục quay 24 đặt xen giữa chúng, giảm chấn sau 26, động cơ 27 dùng làm nguồn truyền động, hộp động cơ 28, ống xả 29, bàn đạp phanh 31, và bàn đạp sang số 32.

Nắp che giữa 33 (chi tiết nắp che) được làm bằng sản phẩm đúc nhựa kéo dài theo cách liền khối từ vùng bên dưới yên xe 16 đến phần bậc để chân 33a nằm phía trước bậc để chân 30 (bên phải trên Fig.1 và Fig.2). Như được thể hiện trên Fig.3, nắp che giữa 33 bao gồm nắp che giữa bên phải 33R che bên phải xe và nắp che giữa bên trái 33L che bên trái xe. Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.8, nắp che giữa bên phải 33R và nắp che giữa bên trái 33L xếp chồng thẳng hàng với nhau cùng với phần sau của nắp che trên ống chính 36 ở giữa xe và được bắt chặt bằng bulông B2.

Như được thể hiện trên Fig.9, nắp che giữa 33 theo phương án này (nắp che giữa bên phải 33R và nắp che giữa bên trái 33L) được tạo liền khối với phần bậc để chân 33a cũng như phần nắp che giá đỡ 33b và phần nắp che hộp đầu nối 33c. Phần nắp che giá đỡ 33b che một bên giá đỡ bậc để chân sau 15 của xe máy. Phần nắp che hộp đầu nối 33c che một bên hộp đầu nối 17. Ngoài ra, ở phía sau xe của nắp che giữa 33 (bên trái trên

Fig.1 và Fig.2), các lỗ nổi h1 để nối với nắp che bên phía sau 18 và phần bắt chặt bulông H2 được tạo.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, phần bậc đế chân 33a bao gồm vùng nằm ở ngón chân của người điều khiển đặt trên bậc đế chân 30. Ngón chân này có thể kết với vùng này trong quá trình vận hành bàn đạp phanh 31 và bàn đạp sang số 32. Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.9, phần bậc đế chân 33a theo phương án này có đầu dưới tạo ra để được uốn cong gần như theo dạng chữ V ngược và kéo dài tới vị trí bên dưới bậc đế chân 30 (như được thể hiện trên Fig.1, vị trí bên dưới vị trí lắp đặt M cho bậc đế chân 30). Nghĩa là, nắp che giữa 33 theo phương án này được tạo ra bằng chi tiết nắp che kéo dài trên hộp động cơ 28 trong xe máy và được tạo liền khối với phần bậc đế chân 33a ở vị trí sẽ che vùng bên trên bậc đế chân 30.

Ngoài ra, phần bậc đế chân 33a che vùng phía trước hộp động cơ 28. Như được thể hiện trên Fig.9, đầu dưới của phần bậc đế chân 33a có phần mép 33ab kéo dài từ phần đỉnh cong 33aa về phía trước xe và phần mép 33ac kéo dài từ phần đỉnh cong 33aa về phía sau xe. Phần mép 33ab, phần đỉnh cong 33aa, và phần mép 33ac toàn bộ được tạo dạng để được uốn cong theo dạng chữ V ngược (dạng khía nhô lên). Kết cấu cải thiện độ bền của phần bậc đế chân 33a và đảm bảo rằng phạm vi chân của người điều khiển vận hành được che.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4, phần bậc đế chân 33a được nối với vùng ở phía sau trên nắp che bên ống chính 9 của xe máy (vùng bên trái trên Fig.1 và Fig.2). Như được thể hiện trên Fig.6 và Fig.7, nắp che bên ống chính 9 có chốt 9a gắn theo cách gài với lỗ gài 35 tạo trong phần bậc đế chân 33a. Kết cấu này tạo điều kiện thuận lợi cho việc định vị và lắp ráp nắp che giữa 33 với nắp che bên ống chính 9. Ngoài ra, chốt 9a được tạo trong nắp che bên ống chính 9, mà có kích thước tương đối lớn để đảm bảo độ cứng vững của chốt 9a và ngăn ngừa sự vỡ và các hư hỏng khác.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.9, phần bậc đế chân 33a có phần bắt chặt bulông H1 ở đáy của nó. Như được thể hiện trên Fig.5, phần bắt chặt bulông H1 được xếp chồng trên phía bề mặt sau của phần bắt chặt bulông K4 tạo trong nắp che bên ống chính 9 của xe máy và được bắt chặt bằng bulông B1. Một cách cụ thể, như được thể hiện trên hình vẽ, bulông B1 được lắp và vặn ren trong đai ốc N1 hàn cố định với thanh đỡ 34 để đỡ nắp che bên ống chính 9, nhờ đó nắp che bên ống chính 9 và phần bậc đế

chân 33a được bắt chặt với nhau. Kết cấu này gia cường kết cấu cố định của nắp che giữa 33 với nắp che bên ống chính 9. Ngoài ra, do phần bắt chặt bulông H1 tạo trong phần bậc để chân 33a được xếp chồng ở phía bề mặt sau của phần bắt chặt bulông K4 tạo trong nắp che bên ống chính 9 và được bắt chặt bằng bulông B1, phần bắt chặt bulông HI được ẩn khỏi bề mặt ngoài của phần bậc để chân 33a, nhờ đó tránh sự kẹt của bàn chân với phần bắt chặt bulông HI trong quá trình chân của người điều khiển vận hành.

Phần nắp che giá đỡ 33b bao gồm vùng che một bên giá đỡ bậc để chân sau 15 như được thể hiện trên Fig.10, Fig.12, và Fig.13 và có phần bắt chặt bulông H3 để được ghép với giá đỡ bậc để chân sau 15 như được thể hiện trên Fig.9 và Fig.11. Nghĩa là, như được thể hiện trên Fig.11, bulông B3 lắp trong phần bắt chặt bulông H3 được lắp qua lỗ bulông tạo trong giá đỡ bậc để chân sau 15 và được vặn ren trong đai ốc N2, nhờ đó phần nắp che giá đỡ 33b được bắt chặt với giá đỡ bậc để chân sau 15. Ngoài ra, giá đỡ bậc để chân sau 15 được che và bảo vệ nhờ đó. Ngoài ra, giá đỡ bậc để chân sau 15 được bắt chặt với thanh đỡ sau 14 bằng bulông B4 như được thể hiện trên Fig.12 và Fig.13.

Ngoài ra, bậc để chân sau 22 theo phương án này quay được giữa trạng thái nhô trong đó người sử dụng ngồi sau có thể đặt chân của họ lên bậc để chân sau 22 và trạng thái thu lại trong đó bậc để chân sau 22 được gấp và thu lại. Phần nắp che giá đỡ 33b được bắt chặt với giá đỡ bậc để chân sau 15 ở vị trí tại đó nó xếp chồng với bậc để chân sau 22 và được ẩn khi bậc để chân sau 22 ở trong trạng thái thu lại. Nghĩa là, bậc để chân sau 22 được gấp và thu lại trong khoảng P thể hiện bởi đường nét đứt hai chấm trên Fig.10 trong trạng thái thu lại, và phần bắt chặt bulông H3 được tạo trong khoảng P. Kết cấu này cải thiện kiểu dáng bên ngoài khi bậc để chân sau 22 ở trạng thái thu lại.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.10, phần nắp che giá đỡ 33b theo phương án này có phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân 33ba khớp vừa trong phần đỡ 37 cho bậc để chân sau 22 (chân mà bậc để chân sau 22 được gắn quay được trên đó) trong giá đỡ bậc để chân sau 15. Một cách cụ thể, phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân 33ba được tạo ra bằng phần khía phù hợp với hình dạng chu vi ngoài của phần đỡ 37 và có thể được cố định tạm thời bằng cách khớp vừa phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân 33ba theo cách căn thẳng hàng với phần đỡ 37. Nhờ đó, khi nắp che giữa 33 được lắp ghép với xe, phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân 33ba có thể được khớp vừa trong phần đỡ 37 của bậc để chân sau 22 để được cố định tạm thời, nhờ đó cải thiện độ dễ dàng lắp ráp.

Ngoài ra, phần nắp che hộp đầu nối 33c được tạo ra bằng phần bề che một bên của hộp đầu nối 17 bên dưới yên xe 16, và được gắn trên xe bằng bulông lắp trong phần bắt chặt bulông H2. Nắp che giữa 33 theo phương án này (nắp che giữa bên phải 33R và nắp che giữa bên trái 33L) được tạo ra bằng chi tiết nắp che tạo liền khối với phần bậc để chân 33a, phần nắp che giá đỡ 33b, và phần nắp che hộp đầu nối 33c và được gắn trên xe.

Ở đây, gần như toàn bộ nắp che giữa 33 theo phương án này, bao gồm phần bậc để chân 33a, được tạo để không được sơn và có màu tối. Nghĩa là, nắp che giữa 33 không được phủ bằng sơn trên bề mặt của nó và được tạo trong màu tối như đen hoặc xanh nước biển. Kết cấu này tối thiểu sự xước và bắn do thao tác của chân như thao tác sang số và thao tác phanh, và nếu có, các vết xước và bắn trên phần bậc để chân 33a không đáng kể. Nhờ đó, trong chi tiết nắp che (nghĩa là, nắp che giữa 33 theo phương án này) để che vùng bên dưới yên xe 16 và vùng lân cận bậc để chân 30, phần bậc để chân màu tối và không được sơn 33a nằm phía trước bậc để chân 30 được tạo liền khối, nhờ đó giảm số lượng các chi tiết cấu thành để giảm các chi phí, và cải thiện độ dễ dàng lắp ráp.

Cụ thể là, gần như toàn bộ nắp che giữa 33 theo phương án này, bao gồm phần bậc để chân 33a, được tạo để không được sơn và có màu tối, nhờ đó giảm các chi phí so với sản phẩm trong đó chỉ phần bậc để chân 33a không được sơn và có màu tối. Ngoài ra, do phần lớn nắp che giữa 33 được ẩn bên dưới chân của người điều khiển khi người điều khiển ngồi trên yên xe 16, có nắp che giữa 33 không được sơn và có màu tối không làm ảnh hưởng xấu tới kiểu dáng bên ngoài, và số lượng các chi tiết cấu thành có thể được giảm để giảm các chi phí, và độ dễ dàng lắp ráp có thể được cải thiện.

Tuy nhiên, nắp che giữa 33 theo phương án này được tạo kết cấu theo đó kéo dài theo cách liền khối từ ít nhất phần của vùng bên dưới yên xe 16 đến phần bậc để chân 33a nằm phía trước bậc để chân 30 và có bề mặt ngoài của nó không được màu sơn khác với màu vật liệu và sao cho đầu dưới của phần bậc để chân 33a kéo dài tới bên dưới bậc để chân 30. Ngoài ra, phần bậc để chân 33a có thể được phủ bằng sơn bóng có cùng màu với màu vật liệu.

Mặc dù phương án của sáng chế đã được mô tả trên đây, nhưng sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Miễn là ít nhất phần bậc để chân 33a được tạo để không được sơn màu khác với màu vật liệu, ví dụ, phần khác với phần bậc để chân 33a có thể được phủ bằng sơn hoặc có thể được sơn bằng màu khác với các màu tối. Ngoài ra, trong nắp

che giữa 33 theo phương án này, bên cạnh phần bậc để chân 33a, phần nắp che giá đỡ 33b được tạo liền khối. Tuy nhiên, nắp che giữa 33 có thể không có phần nắp che giá đỡ 33b. Ngoài ra, trong xe không trang bị hộp đầu nối 17, ví dụ, phần nắp che hộp đầu nối 33c có thể không được tạo.

Khả năng ứng dụng trong công nghiệp

Kết cấu nắp che quanh bậc để chân cho xe máy nêu trên, trong đó chi tiết nắp che được tạo ra bằng nắp che giữa 33 mà kéo dài theo cách liền khối từ ít nhất một phần của vùng bên dưới yên xe đến phần bậc để chân 33a nằm phía trước bậc để chân và có bề mặt ngoài của nó không được màu sơn khác với màu vật liệu của chi tiết nắp che và phần bậc để chân có đầu dưới kéo dài tới bên dưới bậc để chân, có thể áp dụng được với kết cấu khác bất kỳ mà có dạng bên ngoài khác hoặc các chức năng bổ sung khác.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy, bao gồm:

bậc để chân (30) để người điều khiển đặt chân lên đó, bậc để chân này được bố trí bên dưới yên xe máy (16) cho người điều khiển ngồi lên; và

chi tiết nắp che để che vùng bên dưới yên xe (16) và vùng bên trong của bậc để chân (30),

chi tiết nắp che được tạo ra bằng nắp che giữa (33) kéo dài theo cách liền khối từ ít nhất một phần của vùng bên dưới yên xe đến phần bậc để chân (33a) nằm phía trước bậc để chân, phần bậc để chân (33a) này có bề mặt ngoài không được sơn màu khác với màu vật liệu của chi tiết nắp che, và phần bậc để chân (33a) có đầu dưới kéo dài tới bên dưới bậc để chân (30); và

bậc để chân sau (22) để cho người sử dụng ngồi sau đặt chân lên và giá đỡ bậc để chân sau (15) để đỡ bậc để chân sau (22) được bố trí ở phía sau;

trong đó nắp che giữa (33) có phần nắp che giá đỡ (33b) để che một bên của giá đỡ bậc để chân sau (15),

phần nắp che giá đỡ (33b) có phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân (33ba) khớp vừa trong phần đỡ (37) cho bậc để chân sau trong giá đỡ bậc để chân sau (15), và phần tiếp nhận giá đỡ bậc để chân (33ba) nếu được tạo dạng rãnh,

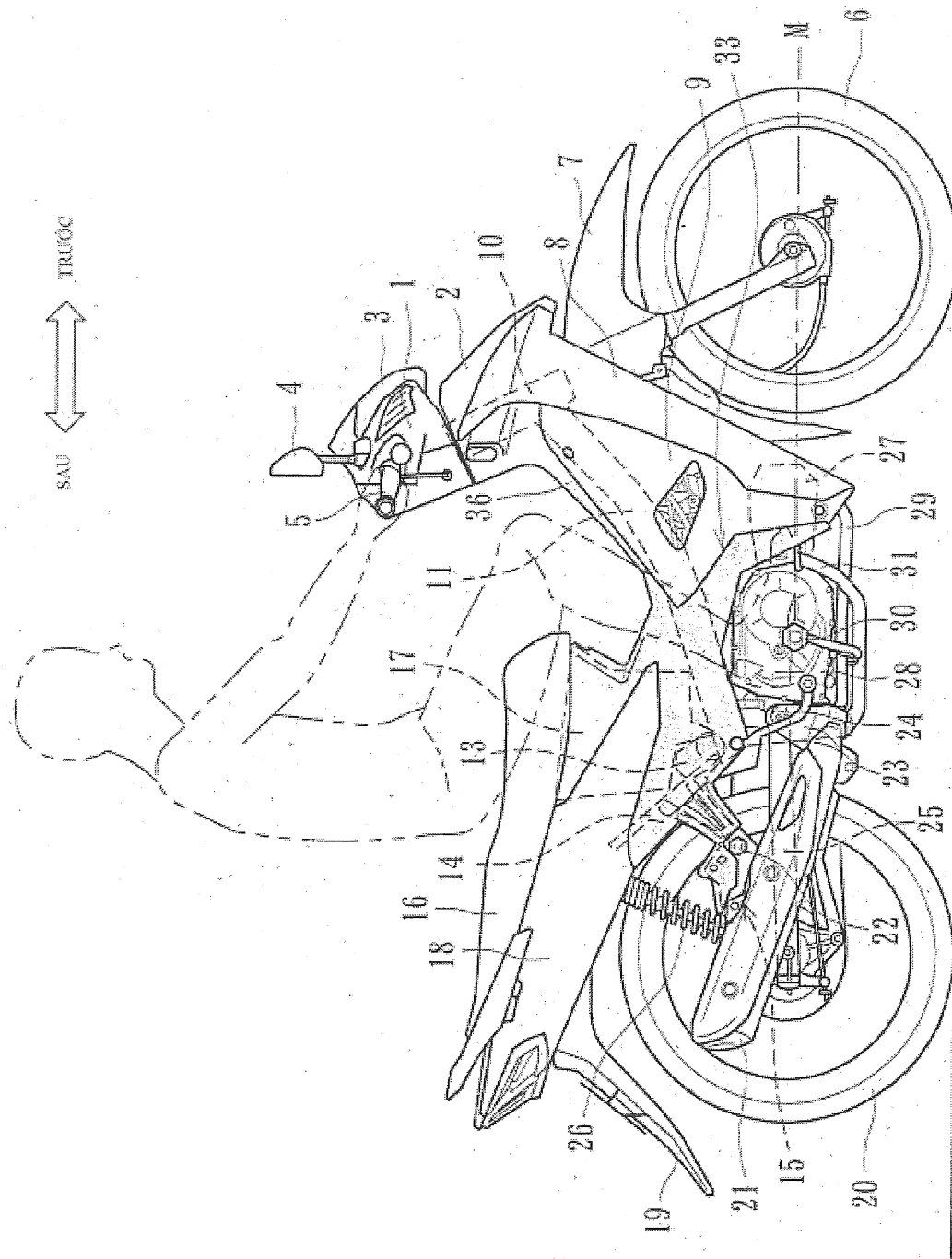
bậc để chân sau (22) quay được giữa trạng thái nhô trong đó người sử dụng ngồi sau đặt chân của họ lên bậc để chân sau (22) và trạng thái thu lại trong đó bậc để chân sau (22) được gấp và thu lại, và

phần nắp che giá đỡ (33b) được bắt chặt với giá đỡ bậc để chân sau (15) ở vị trí tại đó phần nắp che giá đỡ (33b) xếp chồng với bậc để chân sau (22) và được ẩn khi bậc để chân sau (22) ở trạng thái thu lại.

2. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm 1, trong đó đầu dưới của phần bậc để chân (33a) được tạo ra để được uốn cong gần như theo dạng chữ V ngược và kéo dài tới vị trí bên dưới bậc để chân (33a).

3. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần bậc để chân (33a) được phủ sơn bóng trên bề mặt ngoài của phần bậc để chân (33a).

4. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 2, trong đó bề mặt ngoài của phần bậc để chân (33a) không được sơn.
5. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phần bậc để chân (33a) được chế tạo với màu tối hơn màu sơn của tấm che chân (8) bố trí phía sau bánh trước và phía trước nắp che giữa (33).
6. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó phần bậc để chân (33a) được nối với vùng ở phía sau trong nắp che bên ống chính xe máy (9), và nắp che bên ống chính (9) này có chốt (9a) gắn theo cách gài với lỗ gài tạo trong phần bậc để chân (33a).
7. Kết cấu nắp che quanh bậc để chân của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó phần bậc để chân (33a) có phần bắt chặt bulông (H1) ở đáy phần bậc để chân (33a) này, và phần bắt chặt bulông (H1) được xếp chồng ở phía bề mặt sau của phần bắt chặt bulông (K4) tạo trong nắp che bên ống chính xe máy (9) và được bắt chặt bằng bulông (B1).



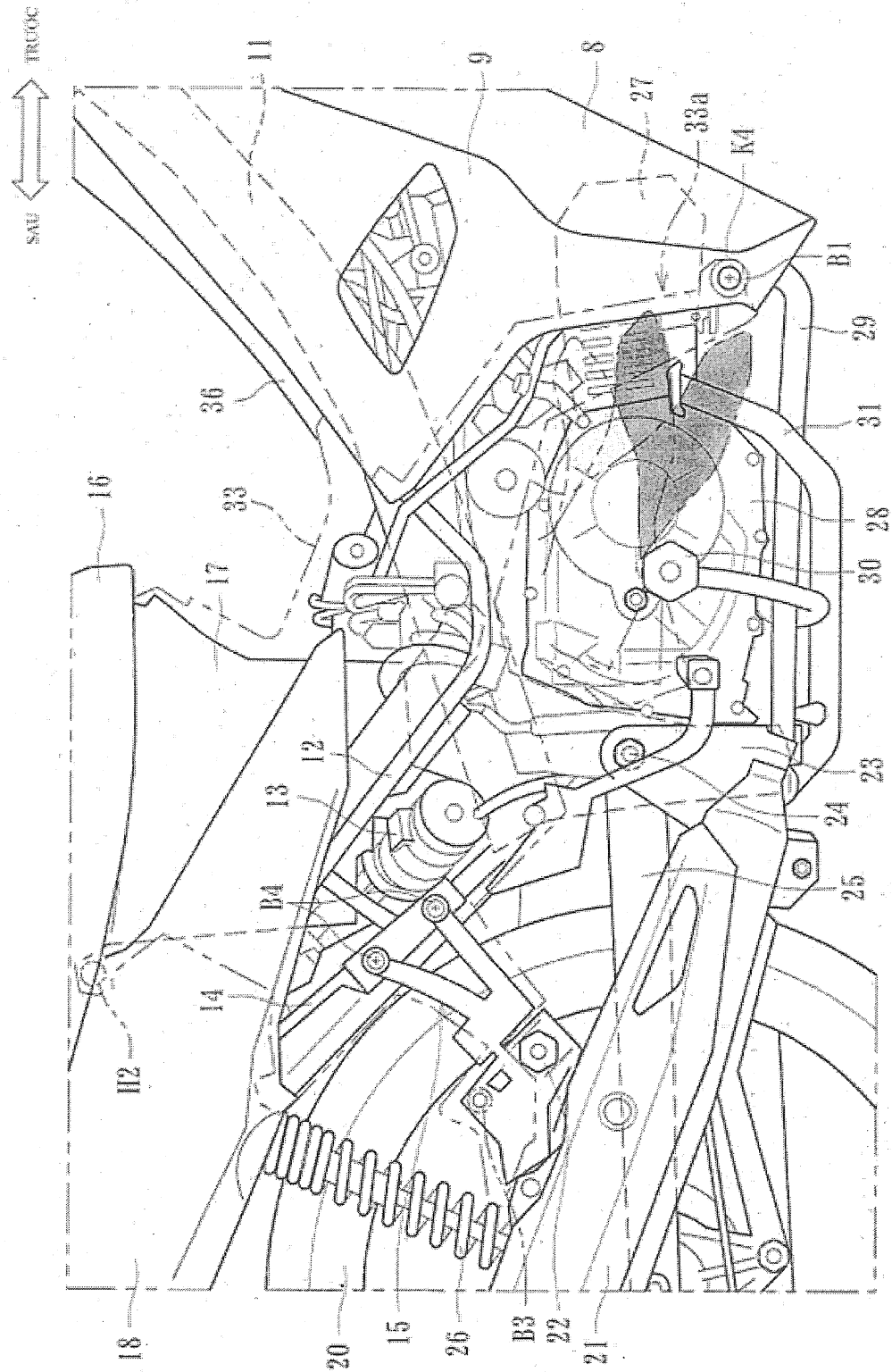


Fig. 2

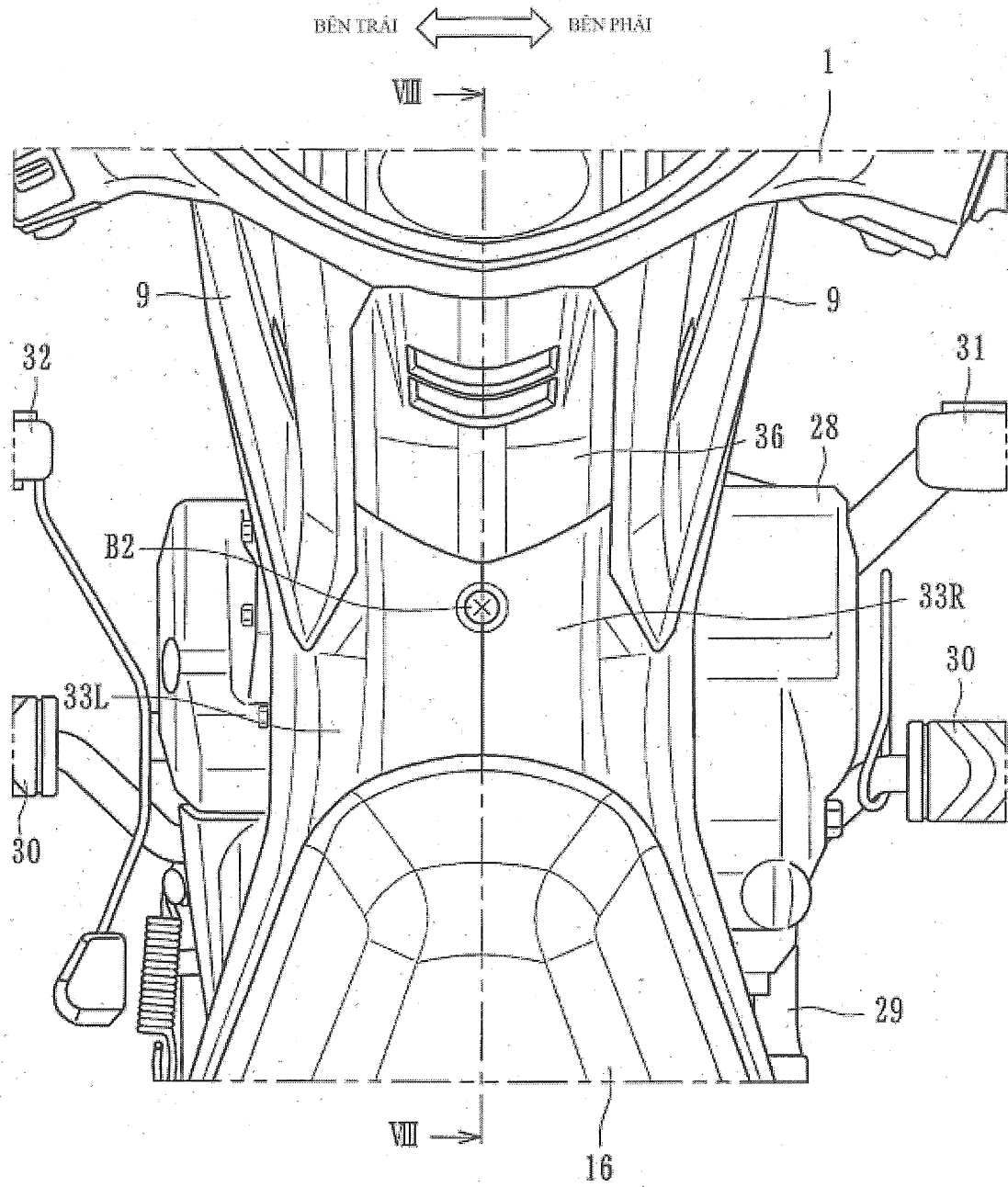
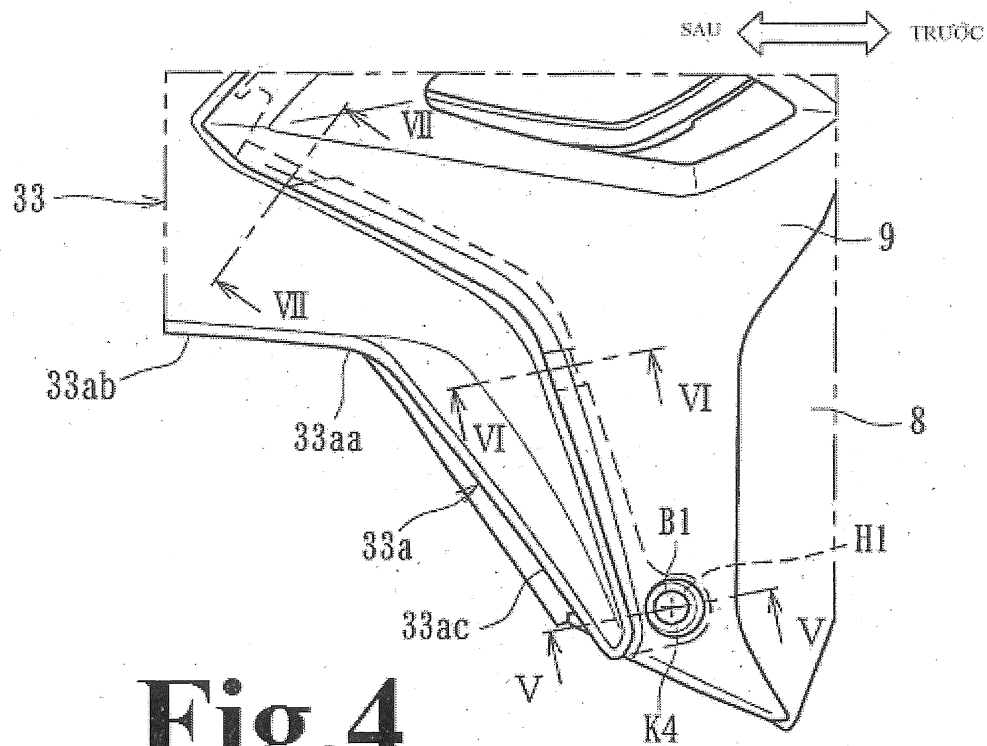
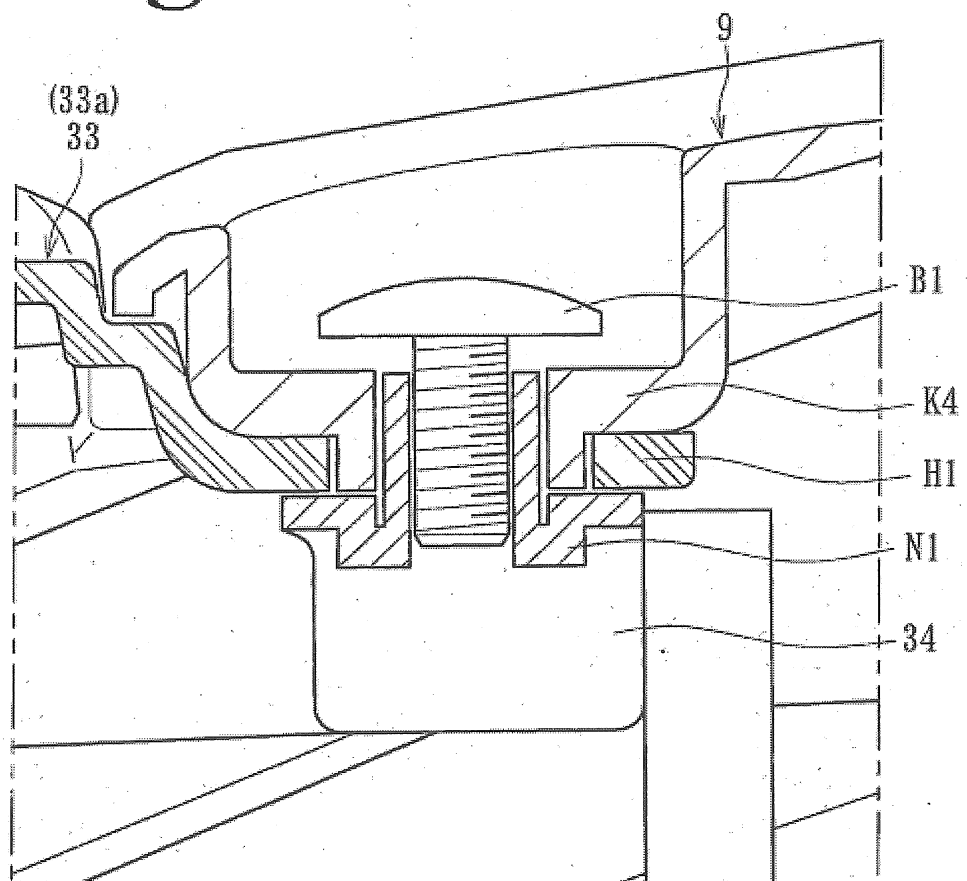
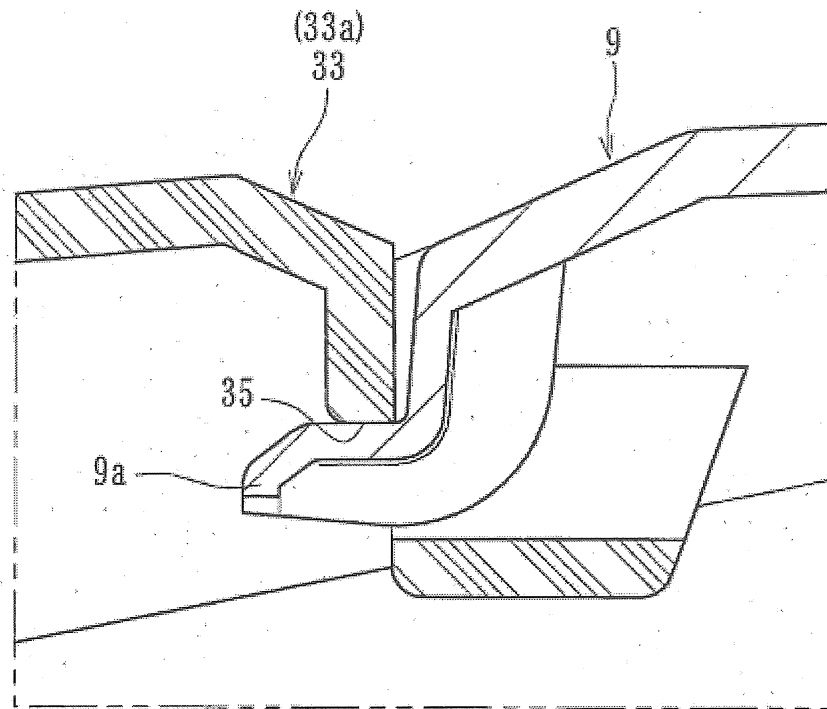
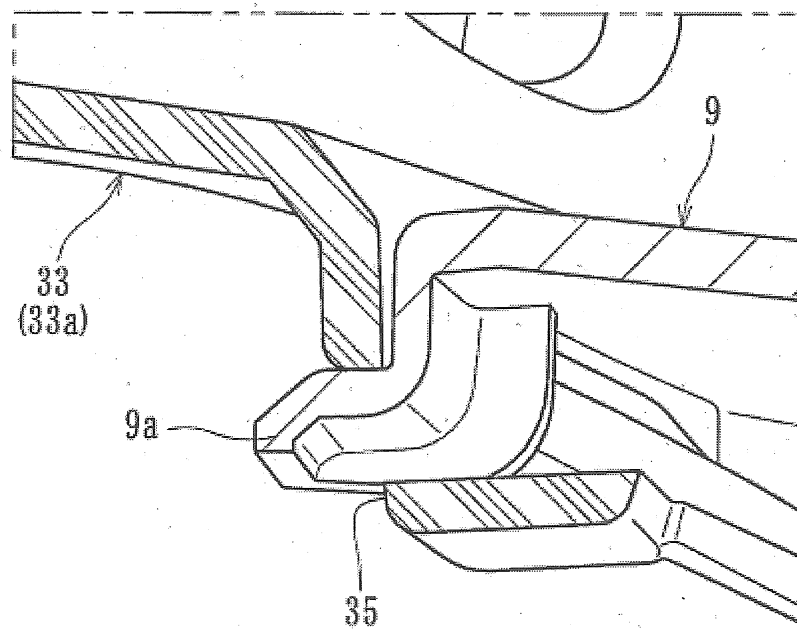
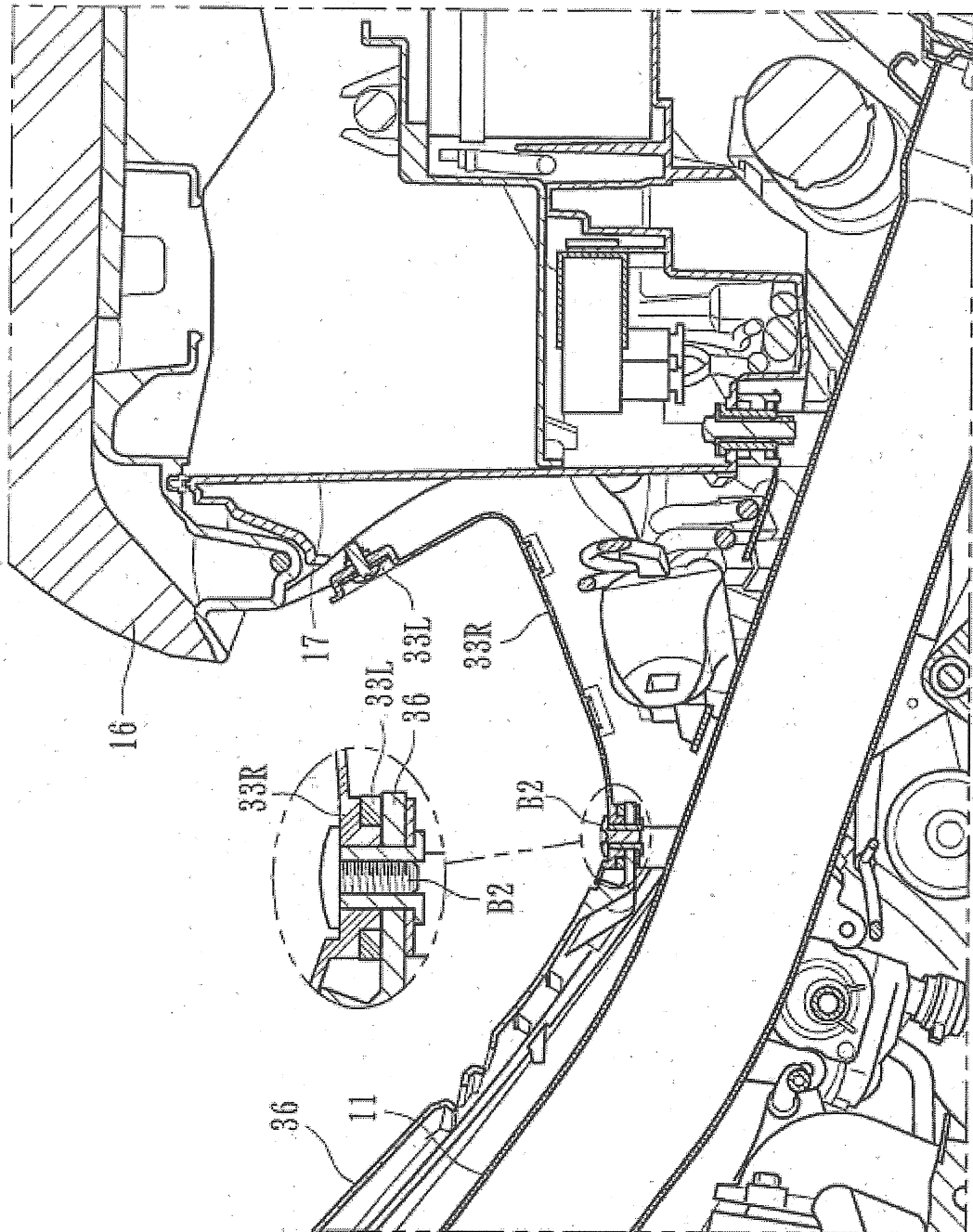


Fig.3

**Fig.4****Fig.5**

**Fig. 6****Fig. 7**

**Fig.8**

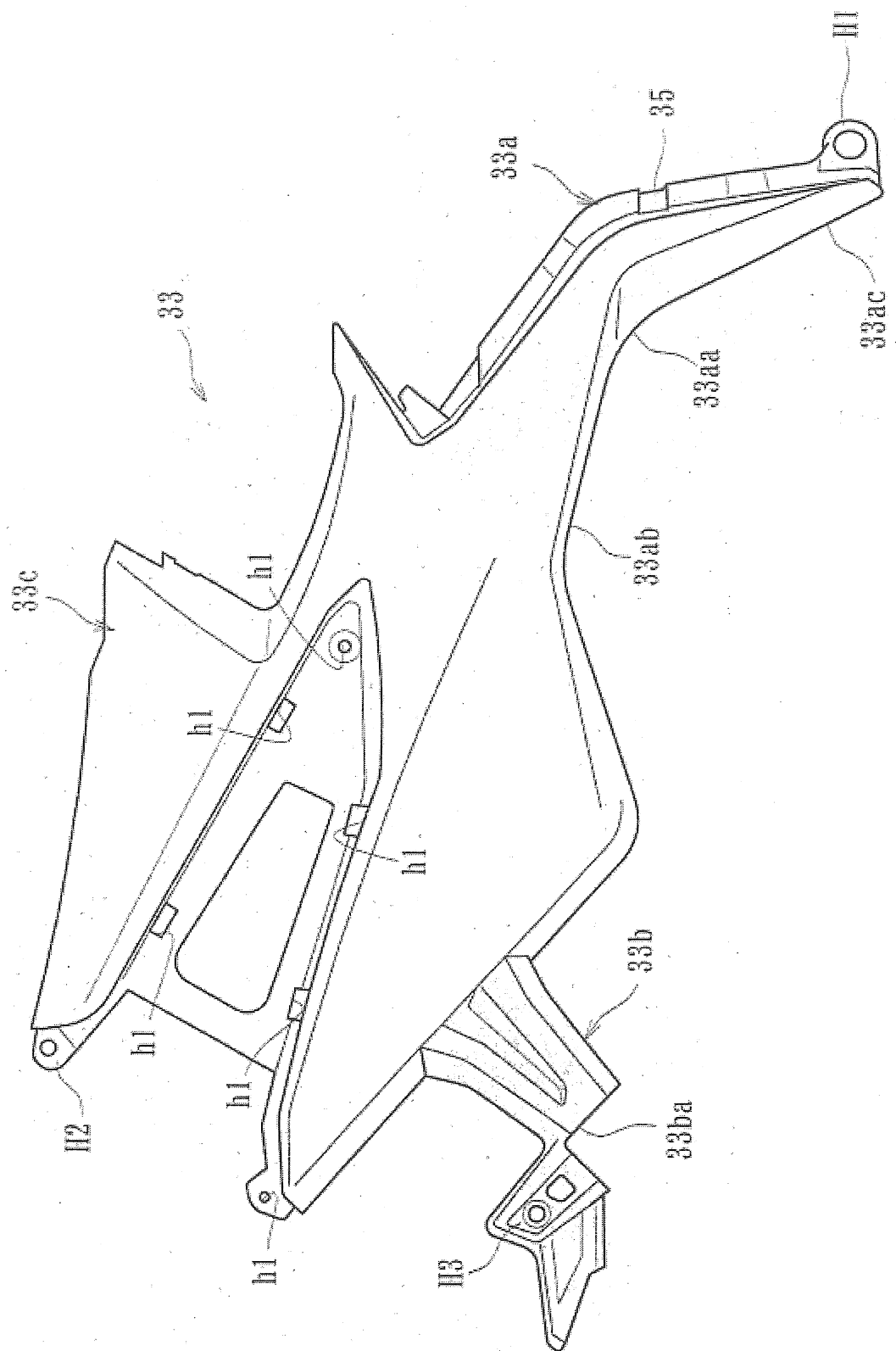


Fig.9

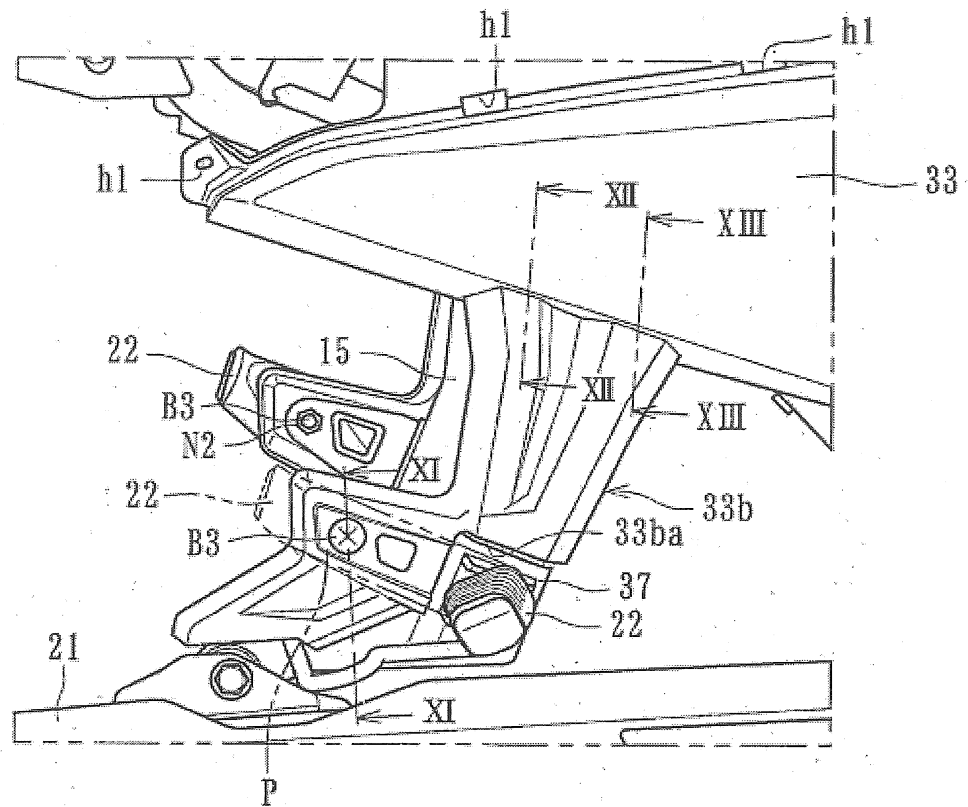


Fig.10

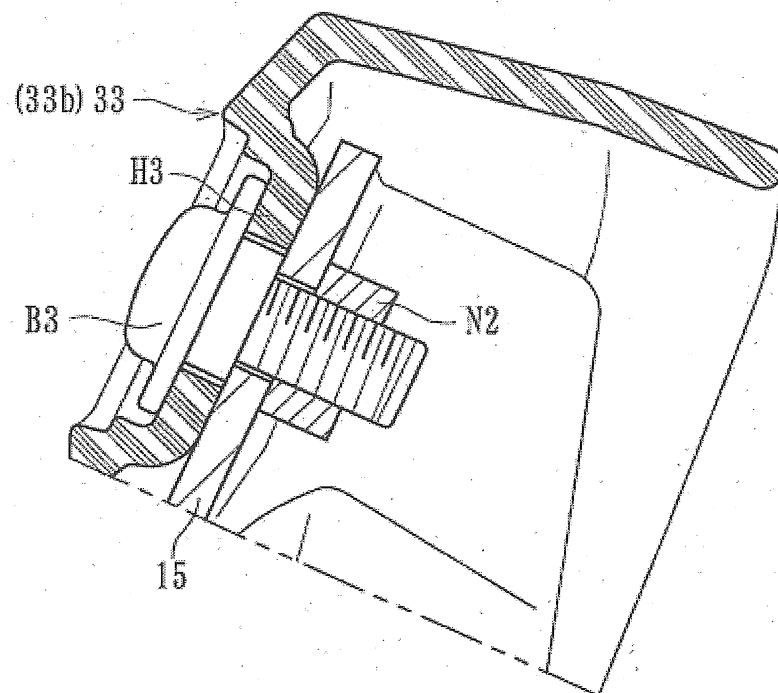
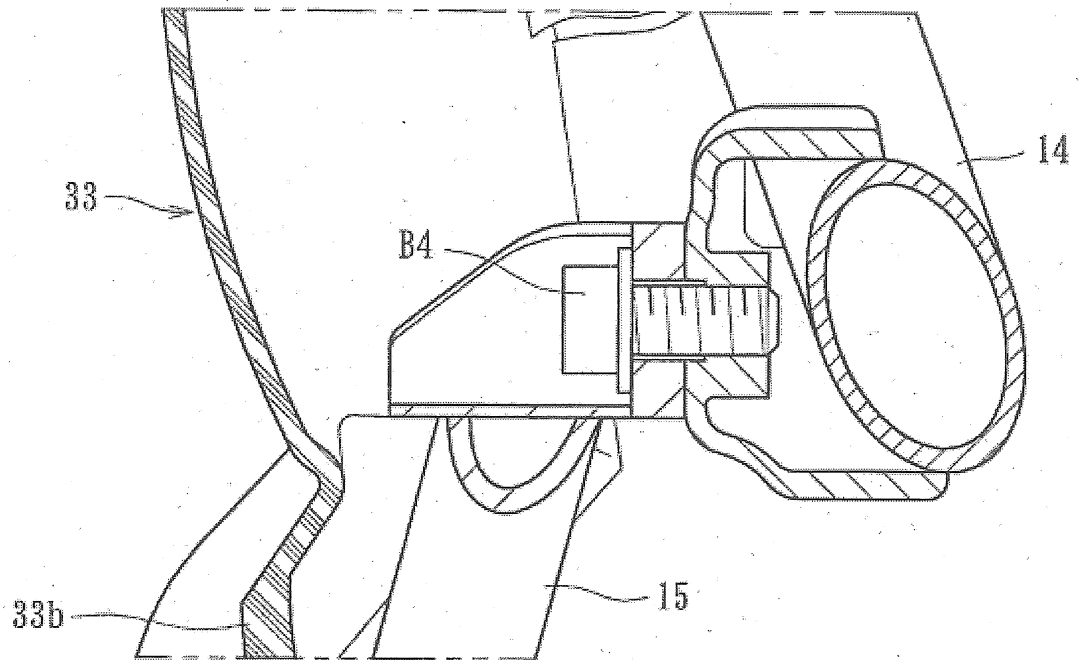
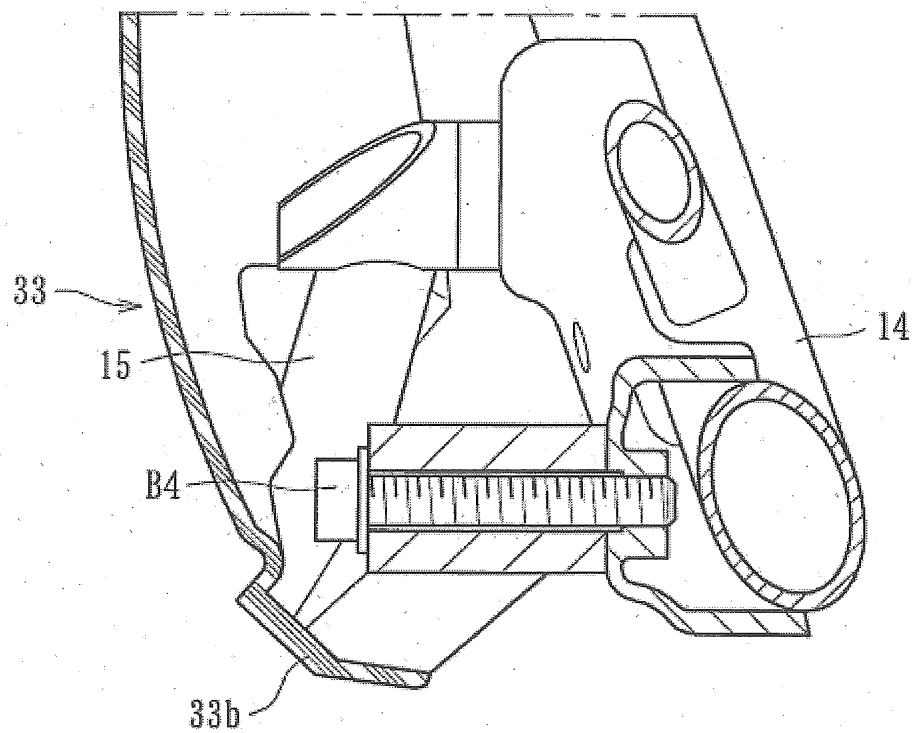


Fig.11

**Fig.12****Fig.13**