



(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)



1-0032741

(51)⁸ B62K 11/04; B62K 19/30; B62J 35/00

(13) B

(21) 1-2018-04711

(22) 06/03/2017

(86) PCT/JP2017/008705 06/03/2017

(87) WO2017/169532 05/10/2017

(30) 201641011063 30/03/2016 IN

(45) 25/07/2022 412

(43) 25/12/2018 369A

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

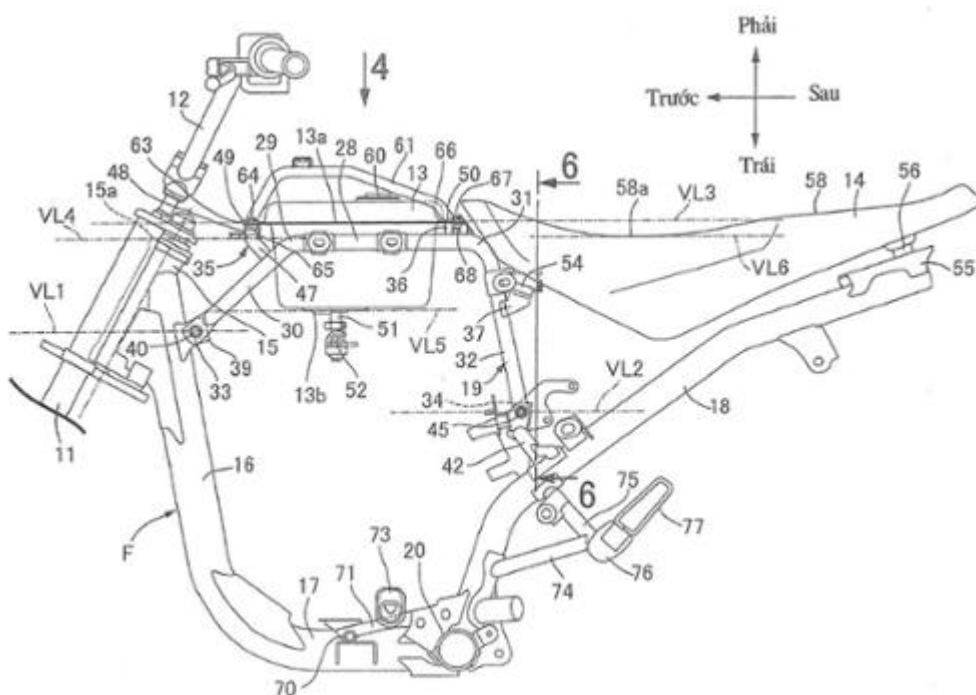
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan

(72) KIDA Shumpei (JP); SUZUKI Toshiya (JP); PALLA Ashutosh (IN); PHANI KRISHNA NUKALA Surya (IN); KAUL Deepak (IN).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm các khung đỡ đỡ bình nhiên liệu và yên của người lái xe, các khung đỡ (19) bao gồm: các đoạn đỡ bình (35, 36) đỡ bình nhiên liệu (13); đoạn đỡ yên xe (37) được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình (35, 36) để đỡ yên của người lái xe (14); các đoạn nối trước (33) được nối với ít nhất một bộ phận trong số ống đầu (15) và khung nghiêng xuống (16); và các đoạn nối sau (34) được nối với ít nhất mỗi cặp trong số cặp khung sau bên phải và bên trái (18) và khung ngang (42) bố trí giữa các khung sau (18). Các đoạn nối trước (33) và các đoạn nối sau (34) được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình (35, 36). Do vậy, có thể ngăn không cho tăng chiều cao của yên của người lái xe trong khi thể tích của khoảng trống bên dưới bình nhiên liệu được bảo đảm ở mức lớn.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: ống đầu đỡ lái được tay lái; khung nghiêng xuống kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu; khung dưới kéo dài về phía sau theo hướng trước-sau từ đầu dưới của khung nghiêng xuống; các khung sau kéo dài lên trên về phía sau và nối với đầu sau của khung dưới; các khung đỡ đỡ bình nhiên liệu và yên của người lái xe; và động cơ được bố trí bên dưới và ở phía sau các khung sau.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Xe kiểu ngồi để chân hai bên này là đã biết như được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1. Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên này, nắp che dưới che khung dưới từ bên trên được bố trí bên dưới bình nhiên liệu sao cho khoảng trống được tạo ra giữa nắp che dưới và bình nhiên liệu.

Tài liệu sáng chế 1: Patent Nhật Bản số 4436022

Ở đây, để bảo đảm khoảng trống rộng bên dưới bình nhiên liệu, bình nhiên liệu cần được bố trí ở vị trí cao. Tuy nhiên, theo kết cấu, như được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1 nêu trên, mà trong đó không chỉ bình nhiên liệu mà còn yên của người lái xe được đỡ bởi khung đỡ, chính khung đỡ này cũng cần được đặt ở vị trí cao để bố trí bình nhiên liệu ở vị trí cao. Kết quả là, bề mặt ngồi của yên của người lái xe cũng được đặt ở vị trí cao. Điều đó làm nảy sinh vấn đề là giảm sự thoải mái để người lái xe đặt chân họ lên mặt đất.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra vì các vấn đề nêu trên. Mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên, mà trong đó có thể ngăn không cho tăng chiều cao của yên của người lái xe trong khi thể tích lớn được bảo đảm cho khoảng trống bên dưới bình nhiên liệu.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: ống đầu đỡ lái được tay lái; khung nghiêng xuống kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu; khung dưới kéo dài về phía sau theo hướng trước-sau từ đầu dưới của khung nghiêng xuống; các khung sau kéo dài lên trên về phía sau và nối với đầu sau của khung dưới; các khung đỡ đỡ bình nhiên

liệu và yên của người lái xe; và động cơ được bố trí bên dưới và ở phía sau các khung sau, khác biệt ở chỗ, các khung đỡ bao gồm: các đoạn đỡ bình đỡ bình nhiên liệu; đoạn đỡ yên xe được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình để đỡ yên của người lái xe; các đoạn nối trước được nối với ít nhất một bộ phận trong số ống đầu và khung nghiêng xuống; và các đoạn nối sau được nối với ít nhất mỗi cặp trong số cặp khung sau bên phải và bên trái và khung ngang bố trí giữa các khung sau, các đoạn nối trước và các đoạn nối sau được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, đoạn đỡ yên xe được bố trí ở phía sau các đoạn đỡ bình, và các đoạn nối sau được nối với ít nhất mỗi khung trong số khung ngang và các khung sau ở vị trí thấp hơn các đoạn nối trước.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất hoặc thứ hai, mỗi khung đỡ còn có: đoạn uốn cong được uốn cong để mở rộng lên trên về phía sau và được bố trí ở phía sau các đoạn đỡ bình; và đoạn kéo dài xuống dưới phía sau kéo dài xuống dưới từ đoạn uốn cong, và đoạn đỡ yên xe được tạo ra trên đoạn kéo dài xuống dưới phía sau.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, bổ sung cho kết cấu bất kỳ trong số các kết cấu theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ ba, bề mặt dưới của phần thấp nhất trong phần dưới của bình nhiên liệu được bố trí bên trên các đoạn nối trước và các đoạn nối sau.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, bổ sung cho kết cấu bất kỳ trong số các kết cấu theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tư, các bề mặt lắp bình, mà phần vành gờ của bình nhiên liệu được lắp trên đó, được tạo ra trong các đoạn đỡ bình, và các bề mặt lắp bình được bố trí bên trên đầu trên của ống đầu.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, bổ sung cho kết cấu bất kỳ trong số các kết cấu theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ năm, các bề mặt lắp bình, mà phần vành gờ của bình nhiên liệu được lắp trên đó, được tạo ra trong các đoạn đỡ bình, và các bề mặt lắp bình được bố trí bên trên đầu thấp nhất của bề mặt ngồi trên bề mặt trên của yên của người lái xe, khi được nhìn trên hình chiếu cạnh.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, bổ sung cho kết cấu bất kỳ trong số các kết cấu theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ sáu, cặp khung đỡ bên phải và bên trái được bố trí để kẹp xen giữa bình nhiên liệu từ các phía đối nhau theo hướng chiều rộng xe trong khi có chiều rộng tối đa theo hướng chiều rộng xe giữa các khung đỡ, hẹp hơn so với chiều rộng tối đa theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung sau bên

phải và bên trái.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, bổ sung cho kết cấu bất kỳ trong số các kết cấu theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ sáu, cặp khung đỡ bên phải và bên trái được bố trí để kẹp xen giữa bình nhiên liệu từ các phía đối nhau theo hướng chiều rộng xe, và các đoạn sau của các khung đỡ được tạo ra để nghiêng dần đến gần nhau hơn trong khi đi về phía các đoạn nối sau, khi được nhìn trên hình chiếu bằng.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, bổ sung cho kết cấu bất kỳ trong số các kết cấu theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tám, các ống phụ ôm từ hai phía bình nhiên liệu từ bên trên để chồng một phần lên bình nhiên liệu khi được nhìn trên hình chiếu bằng được giữ cố định vào các khung đỡ.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ mười của sáng chế, bổ sung cho kết cấu bất kỳ trong số các kết cấu theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ chín, các đoạn nối trước được gắn chặt vào ít nhất một bộ phận trong số ống đầu và khung nghiêng xuống, và các đoạn nối sau được gắn chặt vào ít nhất mỗi khung trong số khung ngang và các khung sau.

Các hiệu quả của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, các khung đỡ đỡ bình nhiên liệu và yên của người lái xe bao gồm các đoạn đỡ bình đỡ bình nhiên liệu, đoạn đỡ yên xe đỡ yên của người lái xe, các đoạn nối trước được nối với ít nhất một bộ phận trong số ống đầu và khung nghiêng xuống, và các đoạn nối sau được nối với ít nhất mỗi cặp trong số cặp khung sau bên phải và bên trái và khung ngang bố trí giữa các khung sau. Sau đó, các đoạn đỡ bình được bố trí bên trên các đoạn nối trước và các đoạn nối sau. Do vậy, trong khi đỡ bình nhiên liệu và yên của người lái xe, các khung đỡ đỡ bình nhiên liệu ở vị trí cao khiến cho thể tích của khoảng trống bên dưới bình nhiên liệu có thể được bảo đảm và cũng có thể ngăn không cho tăng chiều cao của yên của người lái xe. Ngoài ra, do đoạn đỡ yên xe được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình, có thể ngăn không cho tăng chiều cao yên xe ngay cả khi bình nhiên liệu được đỡ ở vị trí cao.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, đoạn đỡ yên xe được bố trí ở phía sau các đoạn đỡ bình, và các đoạn nối sau được nối với ít nhất mỗi khung trong số khung ngang và các khung sau ở vị trí thấp hơn các đoạn nối trước. Do vậy, đoạn đỡ yên xe có thể được tạo ra dễ dàng ở vị trí thấp trong khung đỡ, và có thể ngăn không cho tăng chiều cao của yên của người lái xe.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, các khung đỡ bao gồm đoạn uốn cong

được bố trí ở phía sau các đoạn đỡ bình và được uốn cong để mở rộng lên trên về phía sau, và đoạn kéo dài xuống dưới phía sau kéo dài xuống dưới từ đoạn uốn cong, và đoạn đỡ yên xe được tạo ra trên đoạn kéo dài xuống dưới phía sau. Do vậy, đoạn đỡ yên xe có thể được tạo ra dễ dàng hơn ở vị trí thấp, và do vậy chiều cao của yên của người lái xe có thể được ngăn có hiệu quả hơn không cho tăng.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, bề mặt dưới của phần dưới của bình nhiên liệu được bố trí bên trên các đoạn nối trước và các đoạn nối sau, và do vậy thể tích của khoảng trống bên dưới bình nhiên liệu có thể được bảo đảm ở mức lớn.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, các bề mặt lắp bình, mà phần vành gờ của bình nhiên liệu được lắp trên đó, được tạo ra trong các đoạn đỡ bình, và các bề mặt lắp bình được bố trí bên trên đầu trên của ống đầu. Do vậy, bình nhiên liệu được đỡ ở vị trí cao khiến cho thể tích của khoảng trống bên dưới bình nhiên liệu có thể được bảo đảm ở mức lớn hơn.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, các bề mặt lắp bình được bố trí bên trên đầu thấp nhất của bề mặt ngồi trên bề mặt trên của yên của người lái xe, khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Do vậy, bình nhiên liệu được đỡ ở vị trí cao khiến cho thể tích của khoảng trống bên dưới bình nhiên liệu có thể được bảo đảm ở mức lớn hơn.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, chiều rộng tối đa theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung đỡ bên phải và bên trái kẹp xen giữa bình nhiên liệu từ các phía đối nhau theo hướng chiều rộng xe hẹp hơn chiều rộng tối đa theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung sau bên phải và bên trái. Do vậy, trong khi bình nhiên liệu được bảo vệ bởi các khung đỡ bên phải và bên trái, điều kiện để chân hai bên của người lái xe được tạo thuận lợi khiến cho sự thoải mái để người lái xe đặt chân họ lên mặt đất có thể được gia tăng.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, các đoạn sau của cặp khung đỡ bên phải và bên trái kẹp xen giữa bình nhiên liệu từ các phía đối nhau theo hướng chiều rộng xe được tạo ra để nghiêng dần đến gần nhau hơn trong khi đi về phía các đoạn nối sau, khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Do vậy, trong khi bình nhiên liệu được bảo vệ bởi các khung đỡ bên phải và bên trái, điều kiện để chân hai bên của người lái xe được tạo thuận lợi khiến cho sự thoải mái để người lái xe đặt chân họ lên mặt đất có thể được gia tăng.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, các ống phụ ôm từ hai phía bình nhiên liệu từ bên trên để chống một phần lên bình nhiên liệu khi được nhìn trên hình chiếu bằng được giữ cố định vào các khung đỡ. Do vậy, ngay cả khi bình nhiên liệu được

đỡ ở vị trí cao trong các khung đỡ, bề mặt trên của bình nhiên liệu có thể được bảo vệ có hiệu quả bởi các ống phụ.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ mười của sáng chế, các đoạn nối trước của các khung đỡ được gắn chặt vào ít nhất một bộ phận trong số ống đầu và khung nghiêng xuống, và các đoạn nối sau của các khung đỡ được gắn chặt vào ít nhất mỗi khung trong số khung ngang và các khung sau. Do vậy, các khung đỡ có thể được tạo ra dễ dàng để kéo dài giữa ít nhất một bộ phận trong số ống đầu và khung nghiêng xuống và ít nhất mỗi khung trong số khung ngang và các khung sau.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy hai bánh. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.2 là hình vẽ được nhìn theo hướng mũi tên 2 được thể hiện trên FIG.1. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.3 là hình chiếu cạnh từ bên trái của khung thân xe, mà bình nhiên liệu và yên của người lái xe được gắn vào đó. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.4 là hình vẽ được nhìn theo hướng mũi tên 4 được thể hiện trên FIG.3. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.5 là hình vẽ mà trên đó bình nhiên liệu, yên của người lái xe và các ống phụ được loại bỏ ra khỏi hình vẽ này được thể hiện trên FIG.4. (phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường 6-6 được thể hiện trên FIG.3. (phương án thực hiện thứ nhất)

Mô tả các số chỉ dẫn

- 12 tay lái
- 13 bình nhiên liệu
- 13a phần vành gờ
- 13b phần thấp nhất của phần dưới của bình nhiên liệu
- 14 yên của người lái xe
- 15 ống đầu
- 15a đầu trên của ống đầu
- 16 khung nghiêng xuống
- 17 khung dưới
- 18 khung sau

- 19 khung đỡ
- 31 đoạn uốn cong
- 32 đoạn kéo dài xuống dưới phía sau
- 33 đoạn nổi trước
- 34 đoạn nổi sau
- 35, 36 đoạn đỡ bình
- 37 đoạn đỡ yên xe
- 42 khung ngang
- 49, 50 bề mặt lắp bình
- 58 bề mặt ngồi
- 58 đầu thấp nhất của bề mặt ngồi
- 61 ống phụ
- E động cơ

W1 chiều rộng tối đa theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung đỡ bên phải và bên trái

W2 chiều rộng tối đa theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung sau bên phải và bên trái

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án thực hiện của sáng chế được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo, các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.6. Lưu ý rằng, trong phần mô tả dưới đây, các hướng phía trước, phía sau, bên phải, bên trái, lên trên và xuống dưới biểu thị các hướng được nhìn từ người lái xe ngồi trên xe máy hai bánh.

Phương án thực hiện thứ nhất

Trước hết, trên FIG.1 và FIG.2, càng trước 11 đỡ xoay được bánh trước WF và tay lái 12 nối với càng trước 11 được đỡ lái được ở phần đầu trước của khung thân xe F của xe máy hai bánh, là xe kiểu ngồi để chân hai bên. Ngoài ra, bình nhiên liệu 13 được bố trí ở phía sau tay lái 12 và yên của người lái xe 14 là yên kiểu dùng cho hai người ngồi, mà được bố trí ở phía sau bình nhiên liệu 13, được đỡ trên khung thân xe F. Phần trước của cụm động cơ lắp được UE, động cơ này tạo ra lực để dẫn động và quay bánh sau WR, được đỡ để chuyển động lắc lên trên và xuống dưới ở phần giữa của khung thân xe F theo hướng trước-sau. Bánh sau WR được đỡ xoay được bởi phần sau của cụm động cơ lắp được UE.

Ngoài ra, trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.6, khung thân xe F bao gồm ống đầu 15 đỡ lái được càng trước 11 và tay lái 12, khung nghiêng xuống 16 kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu 15, khung dưới 17 kéo dài về phía sau theo hướng trước-sau từ đầu dưới của khung nghiêng xuống 16, các khung sau 18 nối với đầu sau của khung dưới 17 và kéo dài lên trên về phía sau, và các khung đỡ 19 đỡ bình nhiên liệu 13 và yên của người lái xe 14.

Theo phương án thực hiện này, khung nghiêng xuống 16 và khung dưới 17 được tạo ra liền khối, và các phần đầu trước của cặp khung sau bên phải và bên trái 18, mà được bố trí để phân cách khỏi nhau theo hướng chiều rộng xe, được nối với khung ngang thứ nhất 20, mà được giữ cố định vào phần sau của khung dưới và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Nói cách khác, các khung sau 18 được nối với đầu sau của khung dưới 17 qua khung ngang thứ nhất 20. Hơn nữa, cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19 phân cách khỏi nhau theo hướng chiều rộng xe được bố trí để kẹp xen giữa bình nhiên liệu 13 từ các phía đối nhau.

Cụ thể là, trên FIG.1, cụm động cơ lắc được UE được tạo ra từ động cơ E, mà được bố trí bên dưới và ở phía sau các khung sau 18, và cơ cấu truyền động M, mà bố trí giữa động cơ E và bánh sau WR trong khi bao gồm bộ truyền động. Thân chính động cơ 21 của động cơ E được đỡ để chuyển động lắc lên trên và xuống dưới bởi các phần đầu dưới của các khung sau 18, và hộp truyền động 22 nối với thân chính động cơ 21 trong khi chứa cơ cấu truyền động M trong đó kéo dài về phía sau từ thân chính động cơ 21 trong khi được bố trí ở bên trái bánh sau WR. Sau đó, bánh sau WR được đỡ xoay được bởi phần sau của hộp truyền động 22.

Ngoài ra, bộ lọc không khí 24 được bố trí bên trên hộp truyền động 22 ở bên trái bánh sau WR để được đỡ bởi hộp truyền động 22, bộ lọc không khí 24 tạo ra đầu trước của cơ cấu nạp 23, mà được nối với thành phía trên của đầu xi lanh (không được thể hiện trên hình vẽ) của thân chính động cơ 21. Ngoài ra, ống giảm âm khí xả 26 (xem FIG.2) tạo ra đầu trước của cơ cấu xả 25, mà được nối với phía dưới thành của đầu xi lanh, được bố trí ở bên phải bánh sau WR.

Khung đỡ 19 bao gồm: đoạn nằm ngang 28 kéo dài nằm ngang theo hướng trước-sau; đoạn uốn cong thứ nhất 29 được uốn cong để mở rộng lên trên về phía trước và liên tục đến đầu trước của đoạn nằm ngang 28; đoạn kéo dài xuống dưới phía trước 30 kéo dài xuống dưới từ đoạn uốn cong thứ nhất 29 trong khi nghiêng xuống dưới về phía trước; đoạn uốn cong thứ hai 31 được uốn cong để mở rộng lên trên về phía sau và liên tục đến đầu sau của đoạn nằm ngang 28; đoạn kéo dài xuống

dưới phía sau 32 kéo dài xuống dưới từ đoạn uốn cong thứ hai 31 trong khi nghiêng xuống dưới về phía sau; đoạn nối trước 33 tạo ra ở phần đầu dưới của đoạn kéo dài xuống dưới phía trước 30; đoạn nối sau 34 tạo ra ở phần đầu dưới của đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32; đoạn đỡ bình thứ nhất 35 đỡ phần trước của bình nhiên liệu 13; và đoạn đỡ bình thứ hai 36 đỡ phần sau của bình nhiên liệu 13. Đoạn nằm ngang 28, đoạn uốn cong thứ nhất 29, đoạn kéo dài xuống dưới phía trước 30, đoạn uốn cong thứ hai 31, và đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32 được tạo ra bằng cách uốn cong một ống kim loại.

Đoạn nối trước 33 được tạo ra bằng cách ép dẹt đầu trước của ống tạo ra đoạn nằm ngang 28, đoạn uốn cong thứ nhất 29, đoạn kéo dài xuống dưới phía trước 30, đoạn uốn cong thứ hai 31, và đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32, để tạo ra dạng tấm phẳng liên tục liền khối từ đầu trước (đầu dưới) của đoạn kéo dài xuống dưới phía trước 30. Các đoạn nối trước 33 của cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19 được nối với ít nhất một bộ phận trong số ống đầu 15 và khung nghiêng xuống 16. Theo phương án thực hiện này, các đoạn nối trước 33 được gắn chặt vào phần trên của khung nghiêng xuống 16. Các đoạn nối trước được gắn chặt vào giá đỡ 39 bằng bu lông 40 và đai ốc 41 được ăn khớp ren với bu lông 40, giá đỡ 39 được giữ cố định vào phần trên của khung nghiêng xuống 16.

Như được thể hiện rõ trên FIG.6, mỗi đoạn nối sau 34 được tạo ra bằng cách gắn cố định bộ phận hình trụ vào đầu sau (đầu dưới) của đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32. Các đoạn nối sau 34 được gắn chặt vào ít nhất mỗi cặp trong số cặp khung sau bên phải và bên trái 18 và khung ngang thứ hai dạng ống 42 bố trí giữa các khung sau 18. Theo phương án thực hiện này, khung ngang thứ hai dạng ống 42 được tạo ra giữa các phần giữa của các khung sau 18, và các đoạn nối sau 34 được gắn chặt vào khung ngang thứ hai 42. Giá đỡ 43 và giá đỡ 44 được gắn cố định vào khung ngang thứ hai 42, giá đỡ 43 kẹp xen giữa, từ các phía đối nhau bên phải và bên trái, đoạn nối sau 34 của khung đỡ 19 ở bên trái theo hướng chiều rộng xe, và giá đỡ 44 kẹp xen giữa, từ các phía đối nhau bên phải và bên trái, đoạn nối sau 34 của khung đỡ 19 ở bên phải theo hướng chiều rộng xe. Các đoạn nối sau 34 lần lượt được gắn chặt vào các giá đỡ 43, 44 bằng các bu lông 45 và các đai ốc 46 được ăn khớp ren với các bu lông 45 này.

Ngoài ra, như được thể hiện rõ trên FIG.3, mặt phẳng nằm ngang ảo thứ hai VL2, nằm thấp hơn mặt phẳng nằm ngang ảo thứ nhất VL1 chứa đường trục của bu lông 40 để gắn chặt các đoạn nối trước 33 vào khung nghiêng xuống 16, được đặt để

chứa các đường trục của các bu lông 45 nhằm gắn chặt các đoạn nối sau 34 vào khung ngang thứ hai 42. Do vậy, các đoạn nối sau 34 được nối với khung ngang thứ hai 42 ở các vị trí thấp hơn các đoạn nối trước 33.

Các khung đỡ 19 bao gồm đoạn đỡ bình thứ nhất 35 đỡ phần trước của bình nhiên liệu 13 và các đoạn đỡ bình thứ hai 36 đỡ phần sau của bình nhiên liệu 13. Đoạn đỡ bình thứ nhất 35 được bố trí chung cho cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19, và bao gồm ống đỡ 47 bố trí giữa các phần trên của các đoạn kéo dài xuống dưới phía trước 30 của cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19, và bộ phận đỡ 48 có mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U hở ở phía dưới, và được gắn cố định vào phần tâm theo hướng chiều rộng xe của ống đỡ 47. Bộ phận đỡ 48 được tạo ra kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Mặt khác, các đoạn đỡ bình thứ hai 36 được tạo ra riêng biệt cho cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19, và mỗi đoạn được tạo ra bằng cách gắn cố định, vào phần sau của đoạn nằm ngang 28, tấm có mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U hở ở phía dưới.

Hơn nữa, đoạn đỡ bình thứ nhất 35 được tạo ra giữa các phần trên của các đoạn kéo dài xuống dưới phía trước 30 kéo dài xuống dưới từ các đoạn uốn cong thứ nhất 29 trong khi nghiêng xuống dưới về phía trước, trong khi các đoạn nối trước 33 được tạo ra ở các phần đầu dưới của các đoạn kéo dài xuống dưới phía trước 30. Các đoạn đỡ bình thứ hai 36 được tạo ra ở các đoạn nằm ngang 28, trong khi các đoạn nối sau 34 được tạo ra ở các phần đầu dưới của các đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32 kéo dài xuống dưới từ các đoạn uốn cong thứ hai 31 trong khi nghiêng xuống dưới về phía sau, các đoạn uốn cong thứ hai 31 kéo dài liên tục đến các đầu sau của các đoạn nằm ngang 28. Do vậy, các đoạn nối trước 33 và các đoạn nối sau 34 được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36.

Bình nhiên liệu 13 có phần vành gờ 13a nhô ra ngoài trên toàn bộ chu vi của bình nhiên liệu 13 theo hướng theo chu vi của nó. Bề mặt lắp bình thứ nhất phẳng 49, mà phần vành gờ 13a được lắp trên đó, được tạo ra trên bề mặt trên của bộ phận đỡ 48 trong đoạn đỡ bình thứ nhất 35, và các bề mặt lắp bình thứ hai phẳng 50 nằm ở chiều cao tương tự như bề mặt lắp bình thứ nhất 49 được tạo ra trên các bề mặt trên của các đoạn đỡ bình thứ hai 36 sao cho phần vành gờ 13a có thể được lắp vào các bề mặt lắp bình thứ hai 50.

Cụ thể là, trên FIG.3, mặt phẳng nằm ngang ảo thứ ba VL3 đi qua các bề mặt lắp bình thứ nhất 49 và thứ hai 50 được bố trí bên trên mặt phẳng nằm ngang ảo thứ tư VL4 đi qua đầu trên 15a của ống đầu 15, và do đó các bề mặt lắp bình thứ nhất 49

và thứ hai 50 được bố trí bên trên đầu trên 15a của ống đầu 15.

Mặt phẳng nằm ngang ảo thứ năm VL5 đi qua bề mặt dưới của phần thấp nhất 13b của phần dưới của bình nhiên liệu 13 với phần vành gờ 13a, mà được lắp vào các bề mặt lắp bình thứ nhất 49 và thứ hai 50, được bố trí bên trên mặt phẳng nằm ngang ảo thứ nhất VL1 và mặt phẳng nằm ngang ảo thứ hai VL2, và do đó bề mặt dưới của phần thấp nhất 13b của phần dưới của bình nhiên liệu 13 được bố trí bên trên các đoạn nối trước 33 và các đoạn nối sau 34.

Ống cấp nhiên liệu 51 được nối với phần dưới của bình nhiên liệu 13, và kéo dài xuống dưới từ bề mặt dưới của phần thấp nhất 13b của phần dưới của bình nhiên liệu 13, và van cấp nhiên liệu 52 được tạo ra ở đầu dưới của ống cấp nhiên liệu 51. Van cấp nhiên liệu 52 được tạo kết cấu để mở và đóng việc cấp nhiên liệu trong bình nhiên liệu 13 đến động cơ E, và nhiên liệu được cấp, qua ống dẫn nhiên liệu, không được thể hiện trên hình vẽ, từ van cấp nhiên liệu 52 đến bộ chế hòa khí (không được thể hiện trên hình vẽ) có trong cơ cấu nạp 23 trong động cơ E.

Các khung đỡ 19 bao gồm đoạn đỡ yên xe 37 đỡ yên của người lái xe 14. Đoạn đỡ yên xe 37 này được bố trí chung cho cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19 và được bố trí ở các đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32 của các khung đỡ 19. Do vậy, đoạn đỡ yên xe 37 được bố trí bên dưới và ở phía sau các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36.

Đoạn đỡ yên xe 37 được tạo ra giữa các phần trên của các đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32 của cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19, và cặp bề mặt đỡ bên phải và bên trái 53 phân cách khỏi nhau theo hướng bên phải-bên trái được tạo ra trên bề mặt trên của đoạn đỡ yên xe 37. Cặp chi tiết đàn hồi bên phải và bên trái 54 gắn vào phần trước của tấm dưới 14a của yên của người lái xe 14 được tiếp xúc tỷ vào các bề mặt đỡ 53. Nói cách khác, phần trước của yên của người lái xe được đỡ qua các chi tiết đàn hồi 54 bởi đoạn đỡ yên xe 37 có trong các khung đỡ 19.

Ngoài ra, bộ phận đỡ yên xe 55 được bố trí giữa các phần đầu sau của cặp khung sau bên phải và bên trái 18, và phần sau của yên của người lái xe 14 được đỡ bởi bộ phận đỡ yên xe 55 qua chi tiết đàn hồi 56.

Cơ cấu khóa yên xe (không được thể hiện trên hình vẽ) được tạo ra giữa các khung sau 18 và yên của người lái xe 14, ở trạng thái mà trong đó phần trước của yên của người lái xe 14 được đỡ bởi đoạn đỡ yên xe 37 của các khung đỡ 19 và phần sau của yên của người lái xe 14 được đỡ bởi bộ phận đỡ yên xe 55 bố trí giữa các phần đầu sau của các khung sau 18. Cơ cấu khóa yên xe có khả năng chuyển giữa trạng

thái mà trong đó yên của người lái xe 14 được giữ cố định vào các khung sau 18 và trạng thái mà trong đó yên của người lái xe 14 được tháo ra khỏi các khung sau 18.

Hơn nữa, hộp chứa đồ 57 có đầu trên, mà được hở để được che bởi yên của người lái xe 14 từ bên trên, được bố trí bên dưới yên của người lái xe 14, và được đỡ bởi các khung sau 18.

Bề mặt ngồi 58, mà người lái xe ngồi trên đó, được tạo ra trong bề mặt trên của yên của người lái xe 14. Mặt phẳng nằm ngang ảo thứ sáu VL6 đi qua đầu thấp nhất 58a của bề mặt ngồi 58 nằm bên dưới mặt phẳng nằm ngang ảo thứ ba VL3 đi qua các bề mặt lắp bình thứ nhất 49 và thứ hai 50, mà phần vành gờ 13a của bình nhiên liệu 13 được lắp trên đó. Do vậy, các bề mặt lắp bình thứ nhất 49 và thứ hai 50 được bố trí bên trên đầu thấp nhất 58a của bề mặt ngồi 58 của yên của người lái xe 14, khi được nhìn trên hình chiếu cạnh.

Cụ thể là, trên FIG.5, chiều rộng tối đa W1 theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19 là chiều rộng giữa các đoạn nằm ngang 28 của các khung đỡ 19, và chiều rộng tối đa W2 theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung sau bên phải và bên trái 18 là chiều rộng giữa các phần đầu trước của các khung sau 18. Cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19 được bố trí để kẹp xen giữa bình nhiên liệu 13 từ các phía đối nhau theo hướng chiều rộng xe trong khi chiều rộng tối đa W1 theo hướng chiều rộng xe giữa các khung đỡ 19 được đặt hẹp hơn chiều rộng tối đa W2 theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung sau bên phải và bên trái 18.

Hơn nữa, như được thể hiện rõ trên FIG.5, các đoạn sau của cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19, hoặc cụ thể hơn, các đoạn sau kéo dài từ các phần sau của các đoạn nằm ngang 28 đến các đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32 theo phương án thực hiện này, được tạo ra để nghiêng dần đến gần nhau hơn trong khi đi về phía các đoạn nối sau 34, khi được nhìn trên hình chiếu bằng.

Các ống phụ 61 được giữ cố định vào các khung đỡ 19, các ống phụ 61 ôm từ hai phía bình nhiên liệu 13 từ bên trên để chống một phần lên bình nhiên liệu 13 khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Theo phương án thực hiện này, cặp ống phụ bên phải và bên trái 61 được bố trí để kẹp xen giữa nắp bình nhiên liệu 60 từ các phía đối nhau khi được nhìn trên hình chiếu bằng, nắp bình nhiên liệu 60 lắp mở và đóng được vào phần giữa theo hướng chiều rộng xe của phần trên của bình nhiên liệu 13. Cặp ống phụ bên phải và bên trái 61 được bố trí để ôm từ hai phía bình nhiên liệu 13 từ bên trên, và các phần trước của cặp ống phụ bên phải và bên trái 61 được nối liền khối với nhau bởi ống nối 62.

Các phần đầu trước của các ống phụ 61 được gắn chặt, cùng với phần trước của phần vành gờ 13a của bình nhiên liệu 13, vào đoạn đỡ bình thứ nhất 35 của các khung đỡ 19. Cụ thể hơn, các phần đầu trước của các ống phụ 61 được tạo ra có các tấm gắn thứ nhất 63, và phần trước của phần vành gờ 13a của bình nhiên liệu 13 được gài vào giữa đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và các tấm gắn thứ nhất 63. Các phần đầu trước của các ống phụ 61 được gắn chặt, cùng với phần trước của phần vành gờ 13a, vào đoạn đỡ bình thứ nhất 35 theo cách sao cho các bu lông 64, mà được gài vào qua các tấm gắn thứ nhất 63, phần vành gờ 13a, và bộ phận đỡ 48 của đoạn đỡ bình thứ nhất 35, được ăn khớp ren với và được gắn chặt vào mỗi hàn các đai ốc 65 được gắn cố định vào bề mặt dưới của bộ phận đỡ 48.

Ngoài ra, các phần đầu sau của các ống phụ 61 được gắn chặt, cùng với phần sau của phần vành gờ 13a của bình nhiên liệu 13, vào các đoạn đỡ bình thứ hai 36 của các khung đỡ 19. Cụ thể hơn, tấm gắn thứ hai 66 kéo dài theo hướng chiều rộng xe giữa cặp đoạn đỡ bình thứ hai bên phải và bên trái 36, được tạo ra giữa các phần đầu sau của cặp ống phụ bên phải và bên trái 61, sao cho phần sau của phần vành gờ 13a được gài vào giữa các đoạn đỡ bình thứ hai 36 và tấm gắn thứ hai 66. Các phần đầu sau của các ống phụ 61 được gắn chặt, cùng với phần sau của phần vành gờ 13a, vào các đoạn đỡ bình thứ hai 36 theo cách sao cho cặp bu lông bên phải và bên trái 67, mà được gài vào qua các phần đầu đối nhau theo hướng chiều rộng xe của tấm gắn thứ hai 66, phần sau của phần vành gờ 13a, và các đoạn đỡ bình thứ hai 36, được ăn khớp ren với và được gắn chặt vào mỗi hàn các đai ốc 68 được gắn cố định vào các bề mặt dưới của các đoạn đỡ bình thứ hai 36.

Phần tâm theo hướng chiều dọc của ống đỡ 70 kéo dài theo hướng chiều rộng xe được gắn cố định vào phần trước của khung dưới 17 trong khung thân xe F. Các bộ phận đỡ nắp che dưới 71 lần lượt được tạo ra giữa các phần đầu đối nhau của ống đỡ 70 và các phần đầu trước của cặp khung sau bên phải và bên trái 18.

Ống đỡ bậc để chân 72 kéo dài theo hướng chiều rộng xe ở phía sau ống đỡ 70 được giữ cố định vào cặp bộ phận đỡ nắp che dưới bên phải và bên trái 71, và các bậc để chân 73 được giữ cố định vào các phần đầu đối nhau của ống đỡ bậc để chân 72 nhô sang bên ra khỏi các bộ phận đỡ nắp che dưới 71. Ngoài ra, như được thể hiện rõ trên FIG.4 và FIG.5, các bộ phận đỡ nắp che dưới 71 được bố trí để nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ các khung đỡ 19 khi được nhìn trên hình chiếu bằng.

Hơn nữa, các phần một đầu của các đòn đỡ dưới 74 nhô ra ngoài từ các khung

sau 18 và kéo dài lên trên về phía sau được gắn cố định vào các phần đầu trước của các khung sau 18. Ngoài ra, các phần một đầu của các đòn đỡ trên 75 nhô ra ngoài từ các khung sau 18 và kéo dài xuống dưới về phía sau được gắn cố định vào các khung sau 18 bên dưới khung ngang thứ hai 42 một chút. Các bậc để chân dùng cho người ngồi sau 77 được đỡ xoay được bởi các thanh 76 được gắn cố định vào các phần đầu kia của các đòn đỡ dưới 74 và các đòn đỡ dưới 75.

Cặp nắp che bên phải và bên trái 78 được đỡ trên khung thân xe F, các nắp che bên 78 kéo dài bên dưới yên của người lái xe 14 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh để che bình nhiên liệu 13 và một phần của khung thân xe F từ các phía bên và che hộp chứa đồ 57 từ các phía bên. Nắp che dưới 81, nắp che trước 82, và nắp che trên 83 được đỡ trên các nắp che bên 78. Nắp che dưới 81 nối cặp nắp che bên phải và bên trái 78 bên dưới bình nhiên liệu 13, nắp che trước 82 nối các phần trước của cặp nắp che bên phải và bên trái 78 ở phía trước bình nhiên liệu 13, và nắp che trên 83 nối các phần trên phía trước của các nắp che bên 78 trong khi che bình nhiên liệu 13 từ bên trên. Nắp 84 được gắn mở và đóng được vào nắp che trên 83.

Núm thao tác 85 nối ngắt được với van cấp nhiên liệu 52 nối vào bình nhiên liệu 13 được tạo ra ở phần trước của một nắp trong số các nắp che bên 78 để mở quay được. Khóa hình trụ 86 để chuyển giữa việc khóa và mở khóa cơ cấu khóa yên xe được bố trí vào phần dưới phía sau của nắp che bên 78, với lỗ khóa 78 quay ra bên ngoài.

Trong khung thân xe F, phần dưới của khung nghiêng xuống 16 và khung dưới 17 được che bởi nắp che dưới 88 từ bên trên. Nắp che dưới 88 được gắn chặt vào cặp bộ phận đỡ nắp che dưới bên phải và bên trái 71 và khung dưới 17. Ngoài ra, các nắp che phía dưới 89 được tạo ra liền khối với nắp che dưới 88, các nắp che phía dưới 89 che các phần trước của các khung sau 18 từ các phía bên và được nối với các phần giữa của các nắp che bên 78 theo hướng trước-sau.

Ổng đỡ bậc để chân 72, mà các phần đầu đối nhau của nó được tạo ra có các bậc để chân 73, xuyên qua nắp che dưới 88 sao cho các bậc để chân 73 nằm bên ngoài nắp che dưới 88. Ngoài ra, các phần đầu đối nhau theo hướng chiều rộng xe của nắp che dưới 90 che, từ bên dưới, phần dưới của khung nghiêng xuống 16 và khung dưới 17 trong khung thân xe F được nối với các phần đầu đối nhau của nắp che dưới 88.

Các phần đầu đối nhau theo hướng chiều rộng xe của nắp che giữa 91 đứng lên trên từ phần sau của phần tâm theo hướng chiều rộng xe của nắp che dưới 88

được nối với cặp nắp che phía dưới bên phải và bên trái 89, và phần trên của nắp che giữa 91 được gắn chặt vào các nắp che bên 78 để nối liên tục với phần sau của nắp che dưới 81.

Khoảng trống 92 được tạo ra bên dưới bình nhiên liệu 13, khoảng trống này được bao quanh bởi khung nghiêng xuống 16, nắp che dưới 88, nắp che giữa 91, và nắp che dưới 81, khi được nhìn trên hình chiếu cạnh.

Tiếp theo, phần mô tả được tạo ra có các hiệu quả theo phương án thực hiện. Các khung đỡ 19 đỡ bình nhiên liệu 13 và yên của người lái xe 14 bao gồm các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36 đỡ bình nhiên liệu 13, đoạn đỡ yên xe 37 được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36 để đỡ yên của người lái xe 14, các đoạn nối trước 33 được nối với khung nghiêng xuống 16, và các đoạn nối sau 34 được nối với khung ngang thứ hai 42 bố trí giữa cặp khung sau bên phải và bên trái 18. Các đoạn nối trước 33 và các đoạn nối sau 34 được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36. Do vậy, trong khi đỡ bình nhiên liệu 13 và yên của người lái xe 14, các khung đỡ 19 đỡ bình nhiên liệu 13 ở vị trí cao, khiến cho trong khi bảo đảm thể tích của khoảng trống 92 bên dưới bình nhiên liệu 13, có thể ngăn không cho tăng chiều cao của yên của người lái xe 14. Ngoài ra, do đoạn đỡ yên xe 37 được tạo ra bên dưới các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36, có thể ngăn không cho tăng chiều cao yên xe ngay cả khi bình nhiên liệu 13 được đỡ ở vị trí cao.

Hơn nữa, đoạn đỡ yên xe 37 được bố trí ở phía sau các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36, và các đoạn nối sau 34 được nối với khung ngang thứ hai 42 ở vị trí thấp hơn các đoạn nối trước 33. Do vậy, đoạn đỡ yên xe 37 có thể được tạo ra dễ dàng để vị trí thấp trong các khung đỡ 19, và do đó có thể ngăn không cho tăng chiều cao của yên của người lái xe 14.

Ngoài ra, khung đỡ 19 bao gồm đoạn uốn cong thứ hai 31 được uốn cong để mở rộng lên trên về phía sau và được bố trí ở phía sau các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36, và đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32 kéo dài xuống dưới từ đoạn uốn cong thứ hai 31. Đoạn đỡ yên xe 37 được tạo ra trên đoạn kéo dài xuống dưới phía sau 32. Do vậy, đoạn đỡ yên xe 37 có thể được đặt ở vị trí thấp dễ dàng hơn, và do vậy chiều cao của yên của người lái xe 14 có thể được ngăn có hiệu quả hơn không cho tăng.

Hơn nữa, do bề mặt dưới của phần thấp nhất 13b của phần dưới của bình nhiên liệu 13 được bố trí bên trên các đoạn nối trước 33 và các đoạn nối sau 34, thể

tích của khoảng trống 92 bên dưới bình nhiên liệu 13 có thể được bảo đảm ở mức lớn.

Các bề mặt lắp bình thứ nhất 49 và thứ hai 50, mà phần vành gờ 13a của bình nhiên liệu 13 được lắp trên đó, được tạo ra trong các đoạn đỡ bình thứ nhất 35 và thứ hai 36, và các bề mặt lắp bình thứ nhất 49 và thứ hai 50 được bố trí bên trên đầu trên 15a của ống đầu 15. Do vậy, bình nhiên liệu 13 được đỡ ở vị trí cao khiến cho thể tích của khoảng trống 92 bên dưới bình nhiên liệu 13 có thể được bảo đảm ở mức lớn hơn.

Hơn nữa, các bề mặt lắp bình thứ nhất 49 và thứ hai 50 được bố trí bên trên đầu thấp nhất 58a của bề mặt ngồi 58 trên bề mặt trên của yên của người lái xe 14, khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Do vậy, bình nhiên liệu 13 được đỡ ở vị trí cao khiến cho thể tích của khoảng trống 92 bên dưới bình nhiên liệu 13 có thể được bảo đảm ở mức lớn hơn.

Hơn nữa, cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19 được bố trí để kẹp xen giữa bình nhiên liệu 13 từ các phía đối nhau theo hướng chiều rộng xe trong khi có chiều rộng tối đa W1 theo hướng chiều rộng xe giữa các khung đỡ 19, hẹp hơn so với chiều rộng tối đa W2 theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung sau bên phải và bên trái 18. Do vậy, trong khi bảo vệ bình nhiên liệu 13 bởi các khung đỡ bên phải và bên trái 19, điều kiện để chân hai bên của người lái xe được tạo thuận lợi khiến cho sự thoải mái để người lái xe đặt chân họ lên mặt đất có thể được gia tăng.

Ngoài ra, các đoạn sau của cặp khung đỡ bên phải và bên trái 19 được tạo ra để nghiêng dần đến gần nhau hơn trong khi đi về phía các đoạn nối sau 34, khi được nhìn trên hình chiếu bằng.

Do vậy, trong khi bảo vệ bình nhiên liệu 13 bởi các khung đỡ bên phải và bên trái 19, điều kiện để chân hai bên của người lái xe được tạo thuận lợi khiến cho sự thoải mái để người lái xe đặt chân họ lên mặt đất có thể được gia tăng.

Ngoài ra, cặp ống phụ bên phải và bên trái 61 ôm từ hai phía bình nhiên liệu 13 từ bên trên để chống một phần lên bình nhiên liệu 13 khi được nhìn trên hình chiếu bằng được giữ cố định vào các khung đỡ 19. Do vậy, ngay cả khi bình nhiên liệu 13 được đỡ ở vị trí cao của các khung đỡ 19, bề mặt trên của bình nhiên liệu 13 có thể được bảo vệ có hiệu quả bởi các ống phụ 61.

Hơn nữa, các đoạn nối trước 33 được gắn chặt vào khung nghiêng xuống và các đoạn nối sau 34 được gắn chặt vào khung ngang thứ hai 42 bố trí giữa các khung sau 18. Do vậy, các khung đỡ 19 có thể được tạo ra để dằng để kéo dài giữa khung

ngiêng xuống 16 và khung ngang thứ hai 42.

Hơn nữa, các đoạn của khung thân xe F ngoại trừ các khung đỡ 19 và các ống phụ 61 có trong khung thân xe của xe kiểu xa tay ga sàn thấp nói chung, mà trong đó khoảng trống ở phía trước yên của người lái xe được dùng làm khoảng trống đặt chân. Do đó, trong trường hợp mà trong đó khung thân xe của xe kiểu xa tay ga sàn thấp này được dùng để trang bị cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo kiểu được thiết kế để di chuyển ở trạng thái mà trong đó bình nhiên liệu được kẹp giữa hai đầu gối của người lái xe, mức độ thay đổi của khung thân xe có thể được giảm.

Phương án thực hiện của sáng chế đã được mô tả trên đây. Cần hiểu rằng, sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện nêu trên, nhưng có thể được thay đổi thiết kế theo các cách khác mà không nằm ngoài phạm vi bảo hộ của sáng chế như được xác định trong các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

Ví dụ, các đoạn nối trước 33 của các khung đỡ 19 có thể được nối với ống đầu 15, hoặc có thể được nối với cả ống đầu 15 và khung nghiêng xuống 16. Ngoài ra, các đoạn nối sau 34 của các khung đỡ 19 có thể được nối với các khung sau 18, hoặc có thể được nối với cả các khung sau 18 và khung ngang thứ hai 42.

Hơn nữa, đối với các khung đỡ 19, trước hết, các đoạn nối trước 33 có thể được gắn chặt tháo ra được vào ít nhất một bộ phận trong số ống đầu 15 và khung nghiêng xuống 16, và các đoạn nối sau 34 có thể được gắn chặt tháo ra được vào ít nhất mỗi khung trong số khung ngang thứ hai 42 và các khung sau 18. Sau đó, bằng cách hàn các đoạn đã được gắn chặt này của các khung đỡ ở trạng thái nêu trên, các đoạn nối trước 33 có thể được gắn cố định vào ít nhất một bộ phận trong số ống đầu 15 và khung nghiêng xuống 16, và các đoạn nối sau 34 có thể được gắn cố định vào ít nhất mỗi khung trong số khung ngang thứ hai 42 và các khung sau 18.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: ống đầu (15) đỡ lái được tay lái (12); khung nghiêng xuống (16) kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu (15); khung dưới (17) kéo dài về phía sau theo hướng trước-sau từ đầu dưới của khung nghiêng xuống (16); các khung sau (18) kéo dài lên trên về phía sau và nối với đầu sau của khung dưới (17); các khung đỡ (19) đỡ bình nhiên liệu (13) và yên của người lái xe (14); và động cơ (E) được bố trí bên dưới và ở phía sau các khung sau (18), khác biệt ở chỗ, các khung đỡ (19) bao gồm: các đoạn đỡ bình (35, 36) đỡ bình nhiên liệu (13); đoạn đỡ yên xe (37) được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình (35, 36) để đỡ yên của người lái xe (14); các đoạn nối trước (33) được nối với ít nhất một bộ phận trong số ống đầu (15) và khung nghiêng xuống (16); và các đoạn nối sau (34) được nối với ít nhất mỗi cặp trong số cặp khung sau bên phải và bên trái (18) và khung ngang (42) được bố trí giữa các khung sau (18), các đoạn nối trước (33) và các đoạn nối sau (34) được bố trí bên dưới các đoạn đỡ bình (35, 36).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó đoạn đỡ yên xe (37) được bố trí ở phía sau các đoạn đỡ bình (35, 36), và các đoạn nối sau (34) được nối với ít nhất mỗi khung trong số khung ngang (42) và các khung sau (18) ở vị trí thấp hơn các đoạn nối trước (33).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó mỗi khung đỡ (19) còn có: đoạn uốn cong (31) được uốn cong để mở rộng lên trên về phía sau và được bố trí ở phía sau các đoạn đỡ bình (35, 36); và đoạn kéo dài xuống dưới phía sau (32) kéo dài xuống dưới từ đoạn uốn cong (31), và đoạn đỡ yên xe (37) được tạo ra trên đoạn kéo dài xuống dưới phía sau (32).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó bề mặt dưới của phần thấp nhất (13b) trong phần dưới của bình nhiên liệu (13) được bố trí bên trên các đoạn nối trước (33) và các đoạn nối sau (34).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó các bề mặt lắp bình (49, 50), mà phần vành gờ (13a) của bình nhiên liệu (13) được lắp trên đó, được tạo ra trong các đoạn đỡ bình (35, 36), và các bề mặt lắp bình

(49, 50) được bố trí bên trên đầu trên (15a) của ống đầu (15).

6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó các bề mặt lắp bình (49, 50), mà phần vành gờ (13a) của bình nhiên liệu (13) được lắp trên đó, được tạo ra trong các đoạn đỡ bình (35, 36), và các bề mặt lắp bình (49, 50) được bố trí bên trên đầu thấp nhất (58a) của bề mặt ngồi (58) trên bề mặt trên của yên của người lái xe (14), khi được nhìn trên hình chiếu cạnh.

7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó cặp khung đỡ bên phải và bên trái (19) được bố trí để kẹp xen giữa bình nhiên liệu (13) từ các phía đối nhau theo hướng chiều rộng xe trong khi có chiều rộng tối đa (W1) theo hướng chiều rộng xe giữa các khung đỡ (19), hẹp hơn so với chiều rộng tối đa (W2) theo hướng chiều rộng xe giữa cặp khung sau bên phải và bên trái (18).

8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó cặp khung đỡ bên phải và bên trái (19) được bố trí để kẹp xen giữa bình nhiên liệu (13) từ các phía đối nhau theo hướng chiều rộng xe, và các đoạn sau của các khung đỡ (19) được tạo ra để nghiêng dần đến gần nhau hơn trong khi đi về phía các đoạn nối sau (34), khi được nhìn trên hình chiếu bằng.

9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó các ống phụ (61) ôm từ hai phía bình nhiên liệu (13) từ bên trên để chồng một phần lên bình nhiên liệu (13) khi được nhìn trên hình chiếu bằng được giữ cố định vào các khung đỡ (19).

10. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó các đoạn nối trước (33) được gắn chặt vào ít nhất một bộ phận trong số ống đầu (15) và khung nghiêng xuống (16), và các đoạn nối sau (34) được gắn chặt vào ít nhất mỗi khung trong số khung ngang (42) và các khung sau (18).

FIG.1

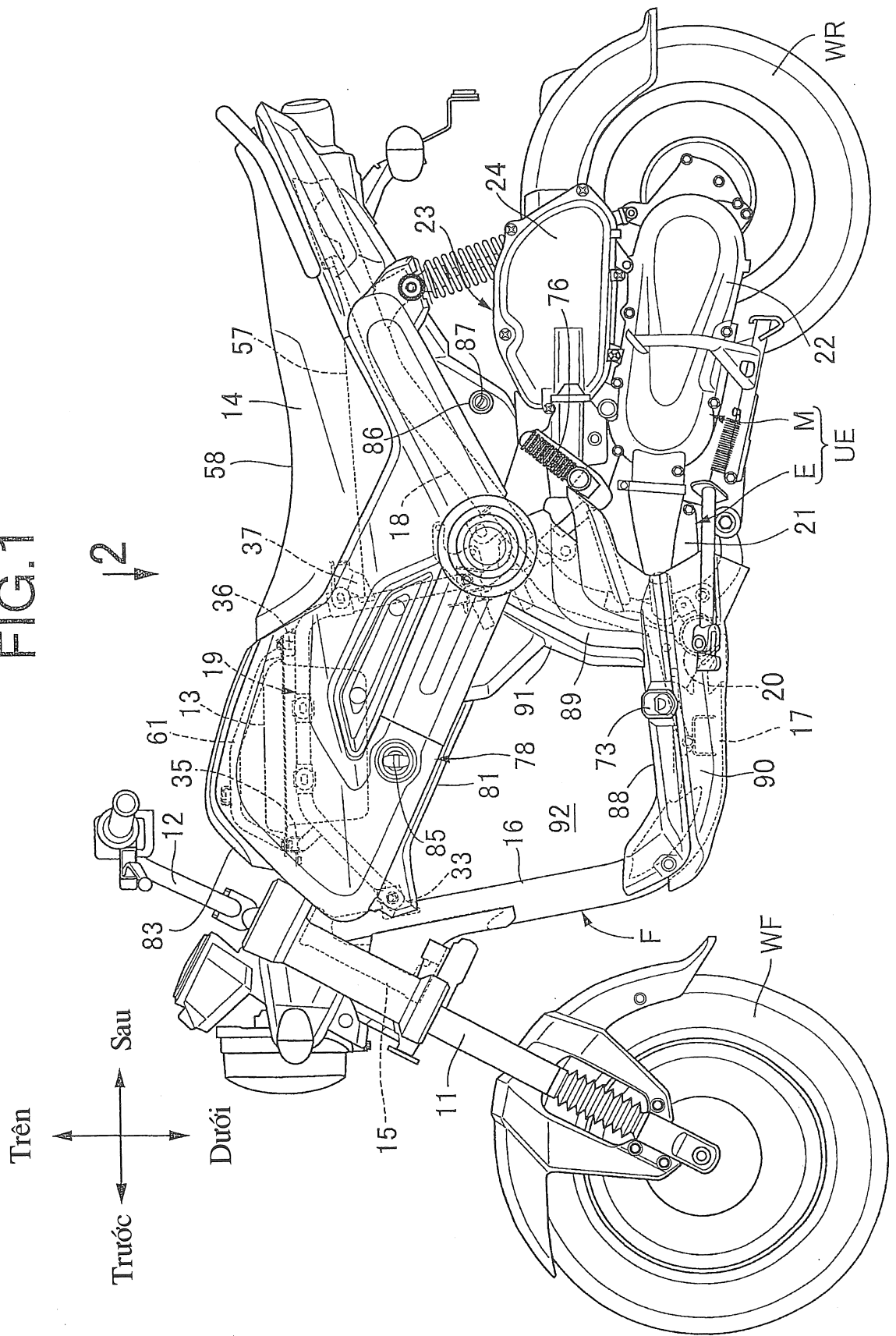
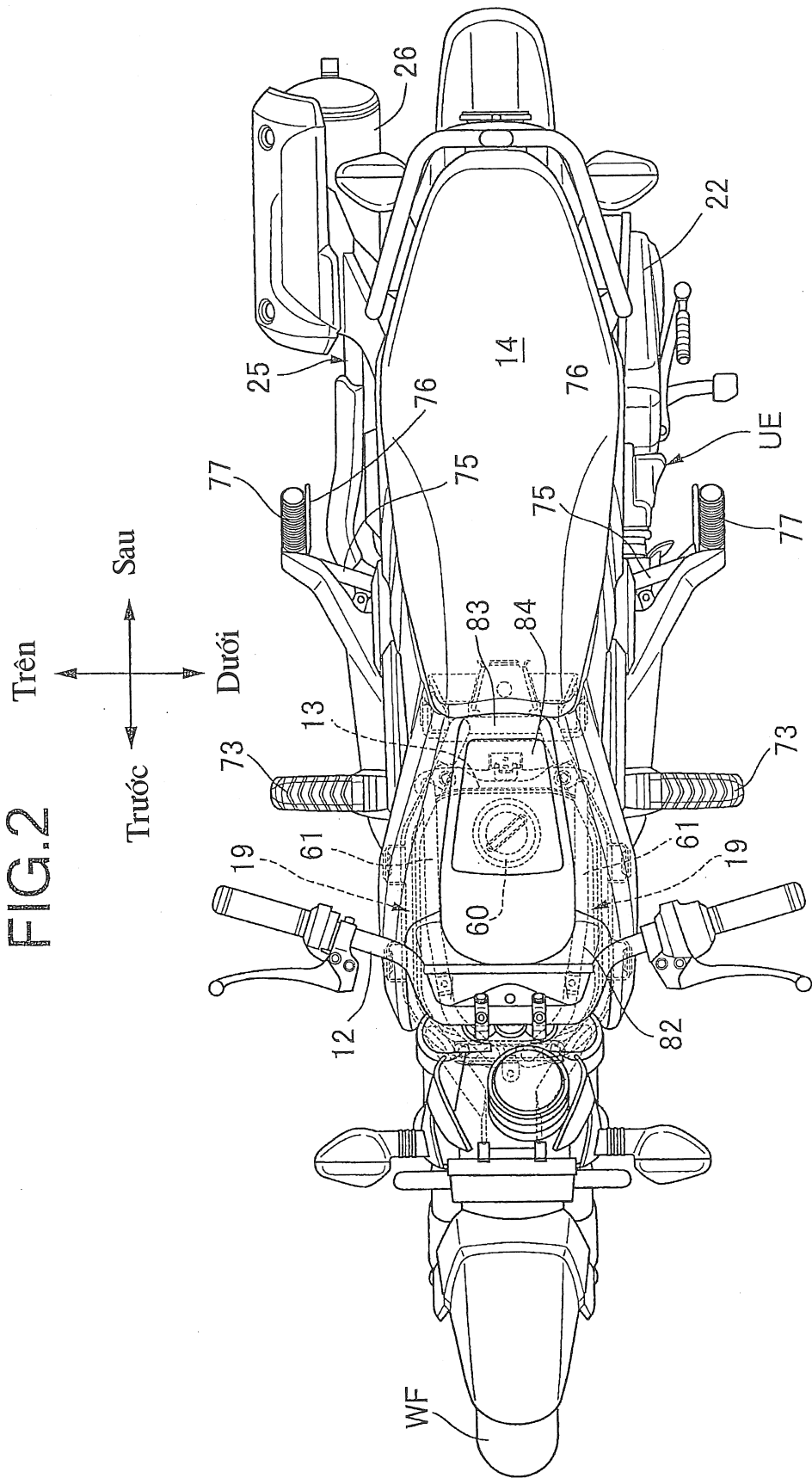
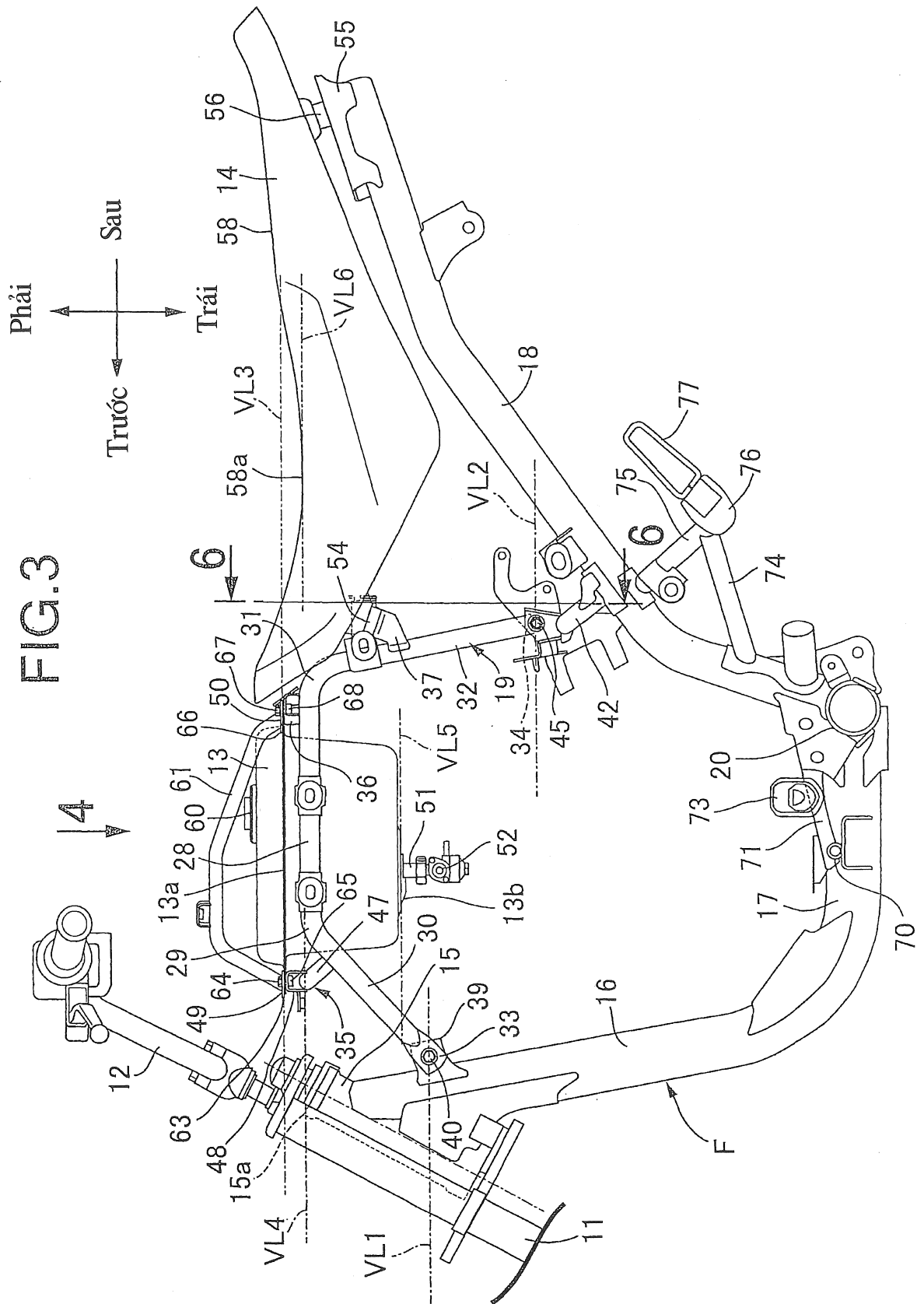


FIG.2





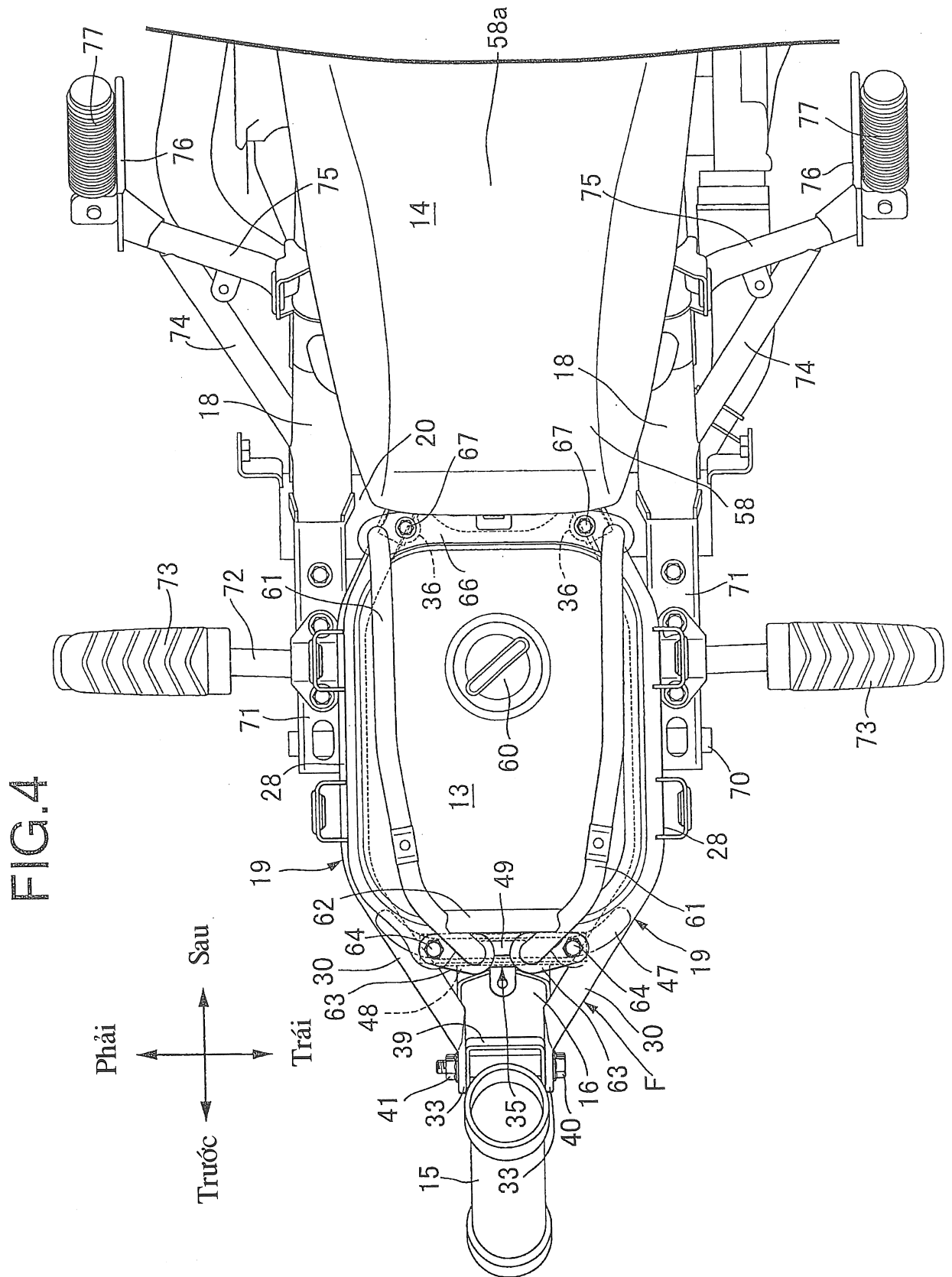


FIG.5

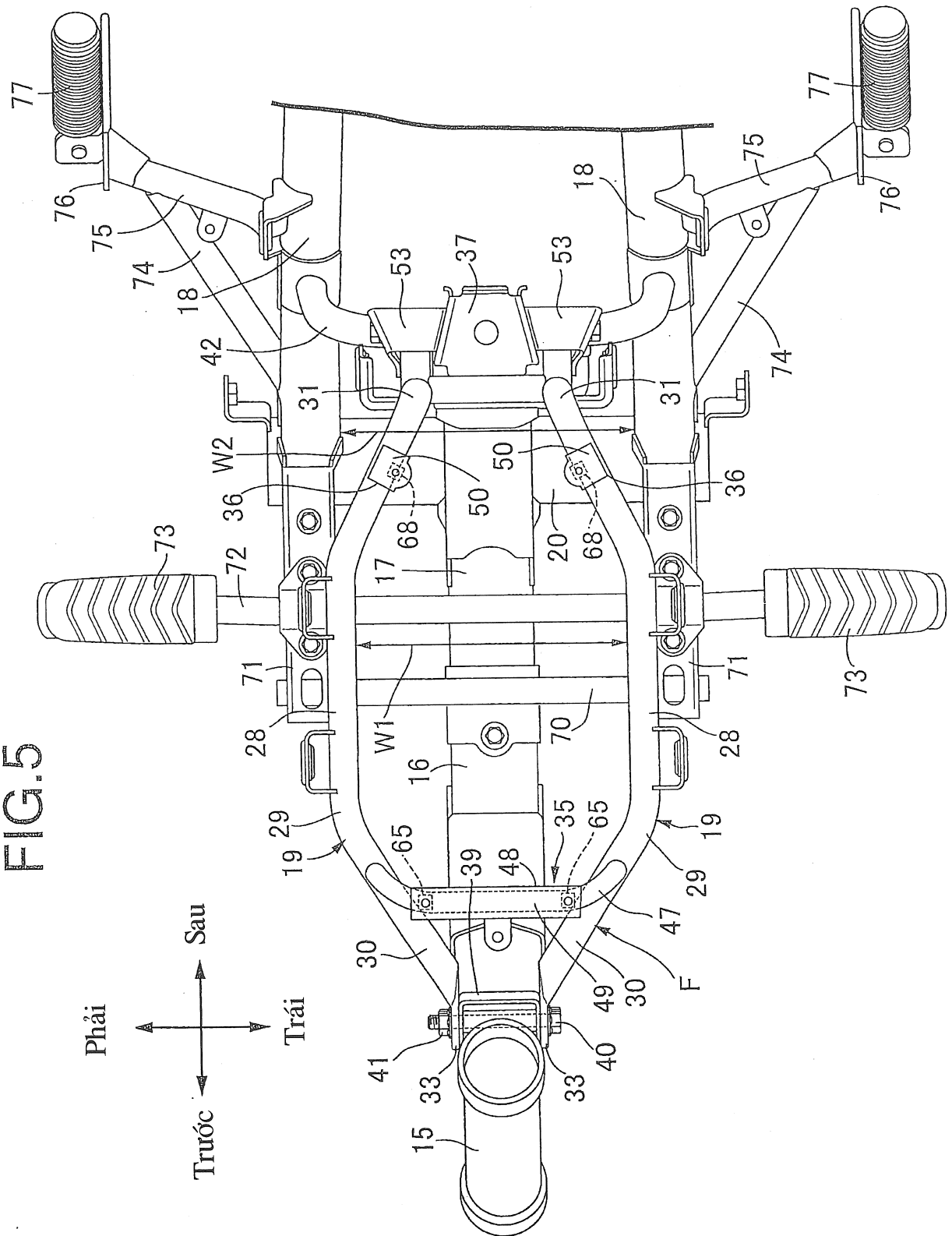


FIG.6

