



(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)



1-0032761

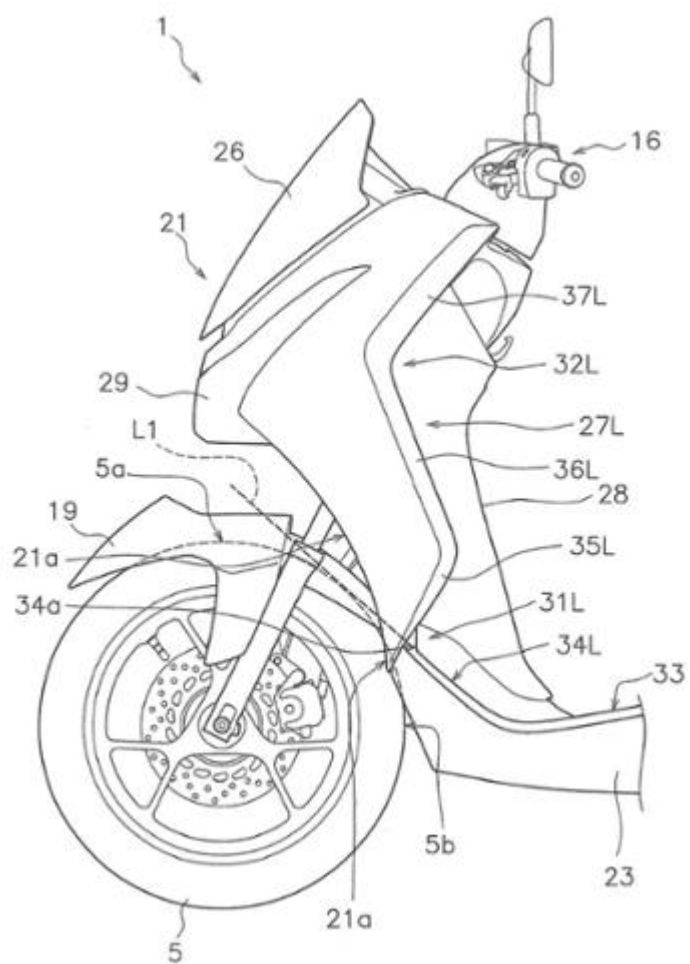
(51)⁷ B62J 17/06

(13) B

-
- (21) 1-2019-00423 (22) 24/01/2019
(30) 2018-010876 25/01/2018 JP; 2018-093735 15/05/2018 JP
(45) 25/07/2022 412 (43) 26/08/2019 377A
(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan
(72) KENGKLA RUEANGRIT (TH); VEERAKRIT VETVAKIN (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 phần dưới của tấm chắn chân (27L) gồm phần lõm (31L) được làm lõm ra phía trước. Bàn để chân (25) gồm phần đế chân nghiêng (34L) được bố trí hướng vào phần lõm (31L) và phần đế chân sau (33). Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đế chân nghiêng (34L) được nghiêng ra phía trước và lên phía trên tới một mức lớn hơn so với phần đế chân sau (33). Tấm chắn chân (27L) gồm phần mép nghiêng thứ nhất (35L), phần mép nghiêng thứ hai (36L) và phần mép nghiêng thứ ba (37L). Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước của phần đế chân nghiêng (34L) được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên của bánh trước (5), và được bố trí ở vị trí mà không gối chồng với bánh trước (5). Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, góc nghiêng (B3) của phần mép nghiêng thứ hai (36L) so với phương ngang lớn hơn so với góc nghiêng (B1) của phần đế chân nghiêng (34L) so với phương ngang.



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

Các phương tiện giao thông kiểu scutor lớn gồm tấm che trước lớn che các đồng hồ đo và công tơ mét được bố trí ở phía trước tay lái. Kết cấu này làm cho có thể dễ gia tăng kích cỡ của tấm che phần dưới trước che vùng xung quanh của bánh trước. Vì kích cỡ của tấm che phần dưới trước có thể được gia tăng, phần đế chân là phần cần thiết để cho phép tư thế ngồi điều khiển thư thái, có thể được bố trí ra phía trước từ bản đế chân ở tấm che phần dưới trước. Hơn nữa, khoảng cách giữa trục trước và trục sau của các phương tiện giao thông kiểu scutor lớn là lớn và như vậy, là dễ dàng để gia tăng kích cỡ của phần đế chân theo hướng trước-sau của phương tiện.

Hơn nữa, ở các phương tiện giao thông kiểu scutor lớn, kích cỡ của tấm che phần dưới trước có thể được gia tăng theo phương bề rộng để ngăn ngừa sự gây cản trở với bánh trước. Theo đó, sự gia tăng kích cỡ của tấm che phần dưới trước theo phương bề rộng làm cho có thể bố trí một phần đế chân phía sau và phía trên bánh trước lớn. Kết quả là, là dễ dàng để gia tăng kích cỡ của phần đế chân theo phương bề rộng phương tiện.

Việc gia tăng kích cỡ của phần đế chân của phương tiện giao thông kiểu scutor lớn làm cho có thể đảm bảo sự thoải mái quanh các chân. Tuy nhiên, để bố trí một phần đế chân phía sau và phía trên bánh trước lớn, khoảng cách giữa trục trước và trục sau của phương tiện giao thông phải lớn và tấm che phần dưới trước mà che phần đế chân và bánh trước buộc phải lớn.

Ngược lại, ở các phương tiện giao thông kiểu scutor nhỏ, toàn bộ phương tiện nhỏ gọn và khoảng cách giữa trục trước và trục sau nhỏ. Hơn nữa, kích cỡ của tấm che phần dưới trước được làm giảm để làm cho phương tiện nhỏ gọn. Theo đó, so với các phương tiện giao thông kiểu scutor lớn, các phương tiện giao thông kiểu scutor nhỏ bị hạn chế nhiều hơn như về việc kích cỡ của khoảng không để chân có thể được gia tăng bao nhiêu.

Do vậy, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên đã được nghiên cứu gồm thân nhỏ gọn của phương tiện giao thông kiểu scutor nhỏ hoặc các phương tiện tương tự trong khi đảm bảo sự thoải mái của phương tiện giao thông kiểu scutor lớn hoặc các phương tiện tương tự. Có thể đã được cố gắng nhằm đảm bảo sự thoải mái bằng cách bố trí phần lõm nhô ra phía trước ở phần dưới của tấm chắn chân để cho mở rộng khoảng không để chân ra phía trước. Tuy nhiên, trong lúc kết cấu này làm cho có thể dễ gia tăng kích cỡ của phần đế chân, đã nhận ra rằng các đầu gối di chuyển ra phía trước do sự di chuyển của các chân, dẫn tới việc các đầu gối tiếp xúc tấm chắn chân. Do đó, sự thoải mái quanh các đầu gối kém với kết cấu này. Hơn nữa, với các phương tiện giao thông kiểu scutor nhỏ, người điều khiển đôi khi ngồi trên phía trước của yên. Trong các trường hợp này, các đầu gối của người ngồi điều khiển tiếp xúc tấm chắn chân, do vậy ảnh hưởng xấu tới sự thoải mái quanh các đầu gối.

Để giải quyết các vấn đề này, một kết cấu đã được nghiên cứu có tính tới cử động quanh tâm uốn của đầu gối từ phối cảnh về công thái học. Đã được nghĩ đến sự di chuyển của các đầu mút của ngón chân chéch lên phía trên với tâm uốn của các đầu gối là các trục để di chuyển các phần chân dưới, thay cho việc di chuyển song song các phần chân dưới bằng cách di chuyển các tâm uốn của đầu gối theo hướng trước-sau. Kết quả là, đã phát hiện ra rằng sự thoải mái quanh các chân và quanh các đầu gối của người ngồi điều khiển có thể được đảm bảo mà không gia tăng kích cỡ của thân phương tiện để mở rộng khoảng không để chân và trong khi giữ nguyên thân phương tiện nhỏ gọn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên cho phép cải thiện sự thoải mái quanh các chân và sự thoải mái quanh các đầu gối của người ngồi điều khiển ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trong khi hạn chế các sự gia tăng về kích cỡ của tấm che trước.

Mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có các dấu hiệu theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một khía cạnh của sáng chế gồm khung thân, cơ cấu lái, bánh trước, tấm che trước, yên, tấm che sau và bản đế chân.

Khung thân gồm ống cổ và khung đi xuống. Khung đi xuống kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ. Cơ cấu lái được đỡ theo cách quay được bởi ống cổ. Bánh trước được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu lái. Tấm che trước được bố trí quanh ống cổ và khung đi xuống. Yên được bố trí phía sau tấm che trước. Tấm che sau được bố trí phía dưới yên. Bản đế chân được bố trí giữa tấm che trước và tấm che sau.

Tấm che trước gồm phần mặt trước và tấm chắn chân. Phần mặt trước được bố trí ở phía trước ống cổ. Tấm chắn chân được bố trí phía sau phần mặt trước. Phần dưới của tấm chắn chân gồm phần lõm được làm lõm ra phía trước. Bản đế chân gồm phần đế chân nghiêng được bố trí hướng vào phần lõm và phần đế chân sau. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đế chân nghiêng được nghiêng ra phía trước và lên phía trên tới một mức lớn hơn so với phần đế chân sau. Phần đế chân sau được bố trí phía sau phần đế chân nghiêng. Tấm chắn chân trái gồm phần mép nghiêng thứ nhất, phần mép nghiêng thứ hai và phần mép nghiêng thứ ba. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần mép nghiêng thứ nhất kéo dài lên phía trên và về phía sau từ đầu trước của phần đế chân nghiêng. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần mép nghiêng thứ hai kéo dài lên phía trên và ra phía trước từ đầu trên của phần mép nghiêng thứ nhất. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần mép nghiêng thứ ba kéo dài lên phía trên và về phía sau từ đầu trên của phần mép nghiêng thứ hai. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước của phần đế chân nghiêng được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên của bánh trước, và được bố trí ở vị trí không gối chồng với bánh trước. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, góc nghiêng của phần mép nghiêng thứ hai so với phương ngang lớn hơn so với góc nghiêng của phần đế chân nghiêng so với phương ngang.

Với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh này, phần dưới của tấm chắn chân gồm phần lõm được làm lõm ra phía trước, và bản đế chân gồm phần đế chân nghiêng được bố trí hướng vào phần lõm. Kết cấu này làm cho có thể để mở rộng khoảng không để chân ra phía trước. Vì phần đế chân được làm nghiêng, sự di chuyển song song ra phía trước của các đầu gối cùng với các chân của người ngồi điều khiển có thể được làm giảm so với các trường hợp trong đó phần đế chân phẳng được bố trí. Bằng cách đặt các chân trên phần đế chân nghiêng, người ngồi điều khiển có thể di chuyển các đầu mút của các

ngón chân chéch lên phía trên với tâm uốn của các đầu gối là các trục để di chuyển các phần chân dưới. Kết cấu này làm cho có thể để giảm sự di chuyển theo hướng trước sau của các đầu gối. Hơn nữa, ở tám chấn chân, phần mép nghiêng thứ nhất, phần mép nghiêng thứ hai và phần mép nghiêng thứ ba được bố trí lên phía trên từ phần đế chân nghiêng. Kết cấu này làm cho có thể để mở rộng khoảng không giữa tám chấn chân và các đầu gối. Kết quả là, sự cản trở giữa các đầu gối và tám chấn chân có thể được làm giảm. Do vậy, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, sự thoải mái quanh cả các chân lẫn quanh các đầu gối của người ngồi điều khiển có thể được đảm bảo mà không gia tăng kích cỡ của thân để mở rộng khoảng không để chân và trong lúc giữ nguyên thân nhỏ gọn.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước của phần đế chân nghiêng được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên của bánh trước, và được bố trí ở vị trí không gối chồng với bánh trước. Kết cấu này làm cho có thể để hạn chế các sự gia tăng về kích cỡ của phần dưới của tám che trước theo phương bề rộng phương tiện trong lúc mở rộng khoảng không để chân ra phía trước. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, góc nghiêng của phần mép nghiêng thứ hai so với phương ngang lớn hơn so với góc nghiêng của phần đế chân nghiêng so với phương ngang. Kết cấu này làm cho có thể để hạn chế các sự gia tăng về kích cỡ của tám che trước theo hướng trước-sau trong lúc đảm bảo một khoảng không rộng quanh các đầu gối.

Phần đế chân sau có thể có hình dạng phẳng suốt toàn bộ phương bề rộng phương tiện. Kết cấu này tạo thuận lợi cho việc lắp và tháo. Hơn nữa, kết cấu này làm cho có thể để đảm bảo khoảng không để chân mở rộng ra phía trước nhờ phần đế chân nghiêng, ngay cả khi độ dài theo hướng trước sau của phần đế chân sau phẳng được làm ngắn để làm giảm kích cỡ của phương tiện giao thông.

Tám che trước có thể gồm mép trước mà, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu trước của tám che trước. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần của mép trước của tám che trước, mà được nằm ở vị trí lên phía trên từ đầu trên của phần mép nghiêng thứ nhất, có thể được nằm ở vị trí lên phía trên từ đường kéo dài của phần đế chân nghiêng. Do vậy, ngay cả với các phương tiện giao thông trong đó tám che trước nhỏ theo hướng trước-sau, cả sự thoải mái

quanh các chân và sự thoải mái quanh các đầu gối đều có thể được cải thiện do phần đế chân nghiêng và các phần mép nghiêng từ thứ nhất đến thứ ba.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước của tấm che trước có thể được nằm ở vị trí về phía sau từ đường kéo dài của phần đế chân nghiêng. Do vậy, ngay cả với các phương tiện giao thông trong đó tấm che trước nhỏ theo hướng trước-sau, cả sự thoải mái quanh các chân và sự thoải mái quanh các đầu gối đều có thể được cải thiện do phần đế chân nghiêng và các phần mép nghiêng từ thứ nhất đến thứ ba.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu trước của tấm che trước và đầu trước của phần đế chân nghiêng có thể nhỏ hơn so với khoảng cách theo hướng lên-xuống giữa đầu trước của tấm che trước và đầu trên của tấm che trước. Do vậy, ngay cả với các phương tiện giao thông trong đó tấm che trước nhỏ theo hướng trước-sau, cả sự thoải mái quanh các chân và sự thoải mái quanh các đầu gối đều có thể được cải thiện do phần đế chân nghiêng và các phần mép nghiêng từ thứ nhất đến thứ ba.

Đầu trước của phần đế chân nghiêng có thể được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên của bánh trước, và lên phía trên từ đầu sau của bánh trước. Bằng cách bố trí đầu trước của phần đế chân nghiêng theo cách thức này, các đầu gối và các chân của người ngồi điều khiển có thể được hạn chế việc di chuyển ra phía trước cùng nhau so với trường hợp trong đó đầu trước của phần đế chân nghiêng được bố trí ở vị trí thấp hơn.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu sau của phần nối của tấm chắn chân và bản đế chân và đầu trước của phần nối của tấm che sau và bản đế chân có thể nhỏ hơn so với khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu sau của phần nối của tấm chắn chân và bản đế chân và đầu trước của phần đế chân nghiêng. Do vậy, ngay cả với các phương tiện giao thông trong đó bản đế chân nhỏ theo hướng trước-sau của phương tiện, cả sự thoải mái quanh các chân và sự thoải mái quanh các đầu gối đều có thể được cải thiện do phần đế chân nghiêng và các phần mép nghiêng từ thứ nhất đến thứ ba.

Tấm che trước có thể gồm mép trước mà, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu trước của tấm che trước. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép trước của tấm che trước có thể gói chùng với bánh trước ở vị trí xuống phía dưới từ đường kéo dài của phần đế chân nghiêng. Kết cấu này làm cho có thể để hạn chế các sự gia tăng về kích cỡ của tấm che trước theo phương bề rộng phương tiện so với trường hợp trong đó mép trước của tấm che trước gói chùng với bánh trước ở vị trí lên phía trên từ đường kéo dài của phần đế chân nghiêng.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên của phần mép nghiêng thứ hai có thể được nằm ở vị trí ra phía trước từ đầu trước của phần đế chân nghiêng. Kết cấu này làm cho có thể để mở rộng khoảng không giữa tấm chắn chân và các đầu gối. Kết quả là, sự thoải mái quanh các đầu gối có thể được cải thiện.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên của phần mép nghiêng thứ hai có thể được nằm ở vị trí lên phía trên từ đầu trước của tấm che trước. Kết cấu này làm cho có thể để mở rộng khoảng không giữa tấm chắn chân và các đầu gối. Kết quả là, sự thoải mái quanh các đầu gối có thể được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

FIG.2 là hình vẽ thể hiện tấm che trước, khi được quan sát từ phía sau;

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên;

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

FIG.5 là hình vẽ minh hoạ kết cấu đế chân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên;

FIG.6 là hình vẽ minh hoạ kết cấu đế chân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên;

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện phần trước của tấm che thân;

FIG.8 là hình vẽ minh hoạ một ví dụ về tư thế ngồi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án này;

FIG.9 là hình vẽ minh hoạ một ví dụ về tư thế ngồi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo ví dụ so sánh 1;

FIG.10 là hình vẽ minh hoạ một ví dụ về tư thế ngồi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo ví dụ so sánh 2;

FIG.11 là hình vẽ minh hoạ một ví dụ khác về tư thế ngồi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án này; và

FIG.12 là hình vẽ minh hoạ một ví dụ về tư thế ngồi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo ví dụ so sánh 3.

Mô tả chi tiết phương án ưu tiên thực hiện sáng chế

Sau đây, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo một phương án. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân 2, cơ cấu lái 3, tấm che thân 4, bánh trước 5, bánh sau 6, cụm công suất 7 và yên 8. Khung thân 2 gồm ống cổ 11, khung đi xuống 12, khung dưới 13 và khung sau 14.

Ống cổ 11 được bố trí ở giữa phương tiện theo phương bề rộng phương tiện. Khung đi xuống 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11. Khung dưới 13 được nối vào phần dưới của khung đi xuống 12. Khung dưới 13 kéo dài về phía sau từ khung đi xuống 12. Khung sau 14 được nối vào khung dưới 13. Khung sau 14 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới 13.

Lưu ý rằng, trong phần mô tả này, thuật ngữ “kéo dài theo hướng trước-sau” không bị giới hạn ở việc kéo dài song song với hướng trước-sau. “Kéo dài theo hướng trước-sau” có nghĩa là góc nhỏ hơn trong số các góc được tạo ra với phương ngang là 45° hoặc nhỏ hơn.

Tức là, “kéo dài theo hướng trước-sau” gồm các trường hợp kéo dài theo các hướng nghiêng so với phương ngang. Định nghĩa này cũng áp dụng được cho hướng lên-xuống và hướng trái-phải. Hơn nữa, trong phần mô tả này, thuật ngữ “nối” không bị giới hạn ở các mối nối trực tiếp và cũng bao hàm các mối nối gián tiếp. Hơn nữa, thuật ngữ “nối” không bị giới hạn ở việc cố định các bộ phận độc lập với nhau mà còn bao hàm cả nhiều các phần ở một bộ phận duy nhất là liên tục.

Cơ cấu lái 3 được đỡ theo cách quay được bởi ống cổ 11. Cơ cấu lái 3 gồm trục lái 15, phần tay lái 16 và bộ treo 17. Trục lái 15 được lắp vào trong ống cổ 11. Trục lái 15 được đỡ theo cách quay được bởi ống cổ 11. Phần tay lái 16 được nối vào phần trên của trục lái 15. Bộ treo 17 được nối vào phần dưới của trục lái 15. Bánh trước 5 được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu lái 3. Bánh trước 5 được đỡ theo cách quay được bởi bộ treo 17. Chấn bùm trước 19 được bố trí phía trên bánh trước 5.

FIG.2 là hình vẽ thể hiện tấm che trước 21 khi được quan sát từ phía sau. Như được minh hoạ trên FIG.2, phần tay lái 16 gồm tay nắm trái 41L, tay nắm phải 41R, thanh tay lái 42 và tấm che tay lái 43. Tay nắm trái 41L và tay nắm phải 41R lần lượt được gắn vào các đầu trái và phải của thanh tay lái 42. Tấm che tay lái 43 che thanh tay lái 42.

Như được minh hoạ trên FIG.1, tấm che thân 4 gồm tấm che trước 21, tấm che dưới 23 và tấm che sau 24. Tấm che trước 21 được bố trí quanh ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Tấm che trước 21 bao quanh phía trước, phía sau, bên trái và bên phải của ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Tấm che trước 21 gồm phần mặt trước 26, tấm chắn chân trái 27L, tấm chắn chân phải 27R và phần mặt sau giữa 28. Phần mặt trước 26 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Đèn trước 29 được bố trí ở phần mặt trước 26. Các tấm chắn chân trái 27L và phải 27R và phần mặt sau giữa 28 được bố trí phía sau phần mặt trước 26.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như được minh hoạ trên FIG.2 và FIG.3, tấm chắn chân trái 27L được bố trí sang trái của phần mặt sau giữa 28. Tấm chắn chân phải 27R được bố trí sang phải của phần mặt sau giữa 28.

Phần mặt sau giữa 28 được bố trí về phía sau từ ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Phần mặt sau giữa 28 gối chồng ống cổ 11 và khung đi xuống 12 trên hình chiếu từ sau của phương tiện. Phần mặt sau giữa 28 có hình dạng mà nhô về phía sau từ các tấm chắn chân trái 27L và phải 27R.

Tấm che sau 24 được bố trí xuống phía dưới từ yên 8. Tấm che sau 24 được bố trí ở cả hai phía của khung sau 14. Tấm che dưới 23 được bố trí giữa tấm che sau 24 và tấm che trước 21. Tấm che dưới 23 được bố trí phía trên và ở cả hai phía của khung dưới 13.

Tấm che dưới 23 gồm bản đế chân 25 mà các chân của người ngồi điều khiển được đặt trên đó. Bản đế chân 25 được bố trí phía trên tấm che dưới 23. Bản đế chân 25 được bố trí giữa tấm che trước 21 và tấm che sau 24. Bản đế chân 25 có hình dạng phẳng trên toàn bộ phương bề rộng phương tiện. Tuy nhiên, bản đế chân 25 có thể, ví dụ, có các gờ nhấp nhỏ để ngăn trượt.

Yên 8 được bố trí phía sau tấm che trước 21. Cụm công suất 7 gồm động cơ chẳng hạn. Cụm công suất 7 được bố trí phía dưới yên 8. Bánh sau 6 được đỡ theo cách quay được bởi cụm công suất 7. Đầu trước của yên 8 được bố trí ra phía trước từ giữa theo hướng trước-sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Nói cách khác, đầu trước của yên 8 được bố trí ra phía trước từ giữa của khoảng cách giữa trục trước và trục sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

FIG4 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như được minh họa trên FIG4, tấm chắn chân trái 27L gồm phần lõm thứ nhất 31L và phần lõm thứ hai 32L. Phần lõm thứ nhất 31L và phần lõm thứ hai 32L được bố trí ở phần dưới của tấm chắn chân trái 27L. Phần lõm thứ hai 32L được bố trí phía trên phần lõm thứ nhất 31L. Phần lõm thứ nhất 31L và phần lõm thứ hai 32L, mỗi phần có hình dạng được làm lõm ra phía trước. Phần lõm thứ hai 32L lớn hơn so với phần lõm thứ nhất 31L theo hướng lên-xuống. Phần lõm thứ nhất 31L được bố trí xuống phía dưới từ yên 8. Một phần của phần lõm thứ hai 32L được bố trí nằm cùng độ cao như mặt ngồi của yên 8.

FIG.5 và FIG.6 là các hình vẽ minh hoạ kết cấu đế chân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Như được minh hoạ trên FIG.5 và FIG.6, bản đế chân 25 gồm phần đế chân sau 33, phần đế chân nghiêng trái 34L và phần đế chân nghiêng phải 34R. Phần đế chân sau 33, phần đế chân nghiêng trái 34L và phần đế chân nghiêng phải 34R là các phần mà các chân của người ngồi điều khiển được đặt lên. Phần đế chân sau 33 được bố trí giữa phần mặt sau giữa 28 và tấm che sau 24. Phần đế chân sau 33 có hình dạng phẳng suốt toàn bộ phương bề rộng phương tiện. Ít nhất một phần của phần đế chân sau 33 được nằm ở vị trí về phía sau từ đầu sau của phần mặt sau giữa 28.

Phần đế chân nghiêng trái 34L và phần đế chân nghiêng phải 34R kéo dài ra phía trước từ phần đế chân sau 33. Phần đế chân nghiêng trái 34L được bố trí về phía sau từ tấm chắn chân trái 27L và sang trái của phần mặt sau giữa 28. Phần đế chân nghiêng phải 34R được bố trí về phía sau từ tấm chắn chân phải 27R và sang phải của phần mặt sau giữa 28.

Như được minh hoạ trên FIG.4, phần đế chân nghiêng trái 34L kéo dài tới vị trí ra phía trước từ đầu sau của phần mặt sau giữa 28 và được bố trí hướng vào phần lõm thứ nhất 31L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đế chân nghiêng trái 34L được nghiêng ra phía trước và lên phía trên. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đường kéo dài ảo L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L không gối chồng với bánh trước 5. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đế chân nghiêng trái 34L được nghiêng ra phía trước và lên phía trên tới một mức lớn hơn so với phần đế chân sau 33. Cụ thể là, như được minh hoạ trên FIG.7, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đế chân nghiêng trái 34L được nghiêng ra phía trước và lên phía trên tới một mức lớn hơn so với đường kéo dài L2 của phần đế chân sau 33.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên 5a của bánh trước 5, và được bố trí ở vị trí không gối chồng với bánh trước 5. Đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên 5a của bánh trước 5, và lên phía trên từ đầu sau 5b của bánh trước 5. FIG.7 là hình vẽ nhìn từ một bên minh hoạ một phần của tấm che thân 4. Như được minh hoạ trên FIG.7, độ dài A1 của phần đế chân nghiêng trái 34L

theo hướng trước-sau của phương tiện lớn hơn so với độ dài A2 của phần đế chân sau 33 theo hướng trước-sau của phương tiện.

Nói cách khác, độ dài A2 của phần đế chân sau 33 theo hướng trước-sau của phương tiện nhỏ hơn so với độ dài A1 của phần đế chân nghiêng trái 34L theo hướng trước-sau của phương tiện. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng cách A2 theo hướng trước-sau của phương tiện nhỏ hơn so với khoảng cách A1 theo hướng trước-sau của phương tiện. Ở đây, khoảng cách A2 là khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu sau P1 của phần nối của phần mặt sau giữa 28 và bản đế chân 25 và đầu trước P2 của phần nối của tấm che sau 24 và bản đế chân 25. Khoảng cách A1 là khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu sau P1 của phần nối của tấm chắn chân trái 27L và bản đế chân 25 và đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước 21b của tấm che trước 21 được nằm ở vị trí về phía sau từ đường kéo dài L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước 21b của tấm che trước 21 được nằm ở vị trí lên phía trên từ đường kéo dài L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng cách A3 theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu trước 21b của tấm che trước 21 và đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L nhỏ hơn so với khoảng cách A4 theo hướng lên-xuống giữa đầu trước 21b của tấm che trước 21 và đầu trên của tấm che trước 21. Lưu ý rằng, ở phương án này, đầu trước 21b của tấm che trước 21 là phần thuộc đèn trước 29. Tuy nhiên, đầu trước 21b của tấm che trước 21 có thể là phần tách biệt với đèn trước 29.

Tấm chắn chân trái 27L gồm phần mép nghiêng thứ nhất 35L, phần mép nghiêng thứ hai 36L và phần mép nghiêng thứ ba 37L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần mép nghiêng thứ nhất 35L kéo dài lên phía trên và về phía sau từ đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L. Phần mép nghiêng thứ nhất 35L tạo nên một phần của phần lõm thứ nhất 31L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần mép nghiêng thứ hai 36L kéo dài lên phía trên và ra phía trước từ đầu trên 35a của phần mép nghiêng thứ nhất 35L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần mép nghiêng thứ ba 37L kéo dài lên phía trên và về phía sau từ đầu trên của phần mép nghiêng thứ hai 36L. Phần mép

ngiêng thứ hai 36L và phần mép nghiêng thứ ba 37L tạo nên một phần của phần lõm thứ hai 32L.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, góc nghiêng B1 của phần đế chân nghiêng trái 34L khác với góc nghiêng B3 của phần mép nghiêng thứ hai 36L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, góc nghiêng B3 của phần mép nghiêng thứ hai 36L so với phương ngang lớn hơn so với góc nghiêng B1 của phần đế chân nghiêng trái 34L so với phương ngang.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên 36a của phần mép nghiêng thứ hai 36L được nằm ở vị trí ra phía trước từ đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên 36a của phần mép nghiêng thứ hai 36L được nằm ở vị trí lên phía trên từ đầu trước 21b của tấm che trước 21. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên 35a của phần mép nghiêng thứ nhất 35L được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trước 21b của tấm che trước 21.

Tấm che trước 21 gồm mép trước 21a mà, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu trước 21b của tấm che trước 21. Mép trước 21a của tấm che trước 21 được nằm ở phía trước phần lõm thứ nhất 31L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép trước 21a của tấm che trước 21 gối chồng với bánh trước 5. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần của mép trước 21a của tấm che trước 21, mà được nằm ở vị trí lên phía trên từ đầu trên 35a của phần mép nghiêng thứ nhất 35L, được nằm ở vị trí lên phía trên từ đường kéo dài L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép trước 21a của tấm che trước 21 gối chồng với bánh trước 5 ở vị trí xuống phía dưới từ đường kéo dài L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L.

Ở phần mô tả được đề cập trên đây, phần đế chân nghiêng trái 34L được bố trí sang trái của phần mặt sau giữa 28 được mô tả. Tuy nhiên, ngoại trừ việc có tính đối xứng phải-trái với phần đế chân nghiêng trái 34L, phần đế chân nghiêng phải 34R được bố trí sang phải của phần mặt sau giữa 28 có cùng kết cấu như phần đế chân nghiêng trái 34L.

Hơn nữa, ngoại trừ việc có tính đối xứng trái-phải với tấm chắn chân trái 27L, tấm chắn chân phải 27R có cùng kết cấu như tấm chắn chân trái 27L.

Với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này, phần dưới của tấm chắn chân trái 27L gồm phần lõm thứ nhất 31L được làm lõm ra phía trước, và bản đế chân 25 gồm phần đế chân nghiêng trái 34L được bố trí hướng vào phần lõm thứ nhất 31L. Kết quả là, khoảng không để chân có thể được mở rộng ra phía trước. Vì phần đế chân nghiêng trái 34L được nghiêng ra phía trước và lên phía trên tới một mức lớn hơn so với phần đế chân sau phẳng 33 được bố trí ở bản đế chân 25, sự di chuyển ra phía trước của các đầu gối cùng với các chân của người ngồi điều khiển có thể được làm giảm so với các trường hợp trong đó phần đế chân phẳng được bố trí.

Ví dụ, FIG.8 là hình vẽ minh họa tư thế ngồi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này. FIG.9 là hình vẽ minh họa một ví dụ về tư thế ngồi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 100 theo ví dụ so sánh 1. FIG.10 là hình vẽ minh họa một ví dụ về tư thế ngồi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 200 theo ví dụ so sánh 2. Với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 100 theo ví dụ so sánh 1, phần lõm không được bố trí ở tấm chắn chân 103. Với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 200 theo ví dụ so sánh 2, phần lõm 204 được bố trí ở tấm chắn chân 203. Bản đế chân 201 có phần đế chân 205 được bố trí ở phần lõm 204, nhưng phần đế chân 205 nằm ngang.

Như được minh họa bởi các đường đứt nét trên FIG.8, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này, là có thể để ngồi ở phía sau của yên trong lúc duỗi thẳng chân đáng kể bằng cách đặt chân trên phần đế chân nghiêng trái 34L. Ngược lại, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 100 theo ví dụ so sánh 1 được minh họa trên FIG.9, phần lõm không được bố trí ở phần dưới của tấm chắn chân 103. Do đó, bản đế chân 101 nhỏ theo hướng trước-sau và người ngồi điều khiển không thể duỗi thẳng các chân nhiều trong lúc ngồi.

Với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 200 theo ví dụ so sánh 2 được minh họa trên FIG.10, phần đế chân 205 được bố trí và, theo đó, một lượng lớn của khoảng

không để chân có thể được đảm bảo theo hướng trước-sau. Tuy nhiên, vì phần đế chân 205 nằm ngang, các mắt cá chân của người ngồi điều khiển duỗi theo cách không tự nhiên khi người ngồi điều khiển ngồi ở cùng vị trí ngồi như được minh hoạ trên FIG.8. Do đó, người ngồi điều khiển ngồi trên phần trước của yên 202 như được minh hoạ trên FIG.10. Trong trường hợp này, như được minh hoạ bởi đường đứt nét và đường xích hai chấm trên FIG.10, các đầu gối của người ngồi điều khiển di chuyển ra phía trước cùng với các chân của người ngồi điều khiển và kết quả là, khoảng hở giữa tấm chắn chân 203 và các đầu gối giảm. Do đó, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 200 theo ví dụ so sánh 2, tấm chắn chân 203 có nhiều khả năng hơn để gây cản trở với các đầu gối của người ngồi điều khiển.

Ngược lại, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo phương án này, như được minh hoạ bởi đường đứt nét và đường xích hai chấm trên FIG.8, các chân có thể được đặt dễ dàng trên phần đế chân nghiêng trái 34L bằng cách xoay chân dưới với đầu gối là trục trong lúc ngồi tại cùng vị trí ngồi. Kết cấu này làm cho có thể để duỗi thẳng các chân ra phía trước trong lúc giảm sự di chuyển trước-sau của các đầu gối. Theo đó, một khoảng hở lớn giữa tấm chắn chân trái 27L và các đầu gối có thể được giữ nguyên trong lúc duỗi thẳng các chân ra phía trước. Kết quả là, cả sự thoải mái quanh các chân lẫn sự thoải mái quanh các đầu gối có thể được cải thiện.

Hơn nữa, ở tấm chắn chân trái 27L, phần mép nghiêng thứ nhất 35L, phần mép nghiêng thứ hai 36L và phần mép nghiêng thứ ba 37L được bố trí lên phía trên từ phần đế chân nghiêng trái 34L. Kết cấu này làm cho có thể để mở rộng khoảng không giữa tấm chắn chân trái 27L và các đầu gối. Theo đó, ví dụ như được minh hoạ trên FIG.11, vì khoảng không giữa các đầu gối và tấm chắn chân trái 27L mở rộng, các đầu gối có thể được di chuyển tự do, ngay cả khi người ngồi điều khiển đang ngồi về phía trước của yên 8 và các đầu gối của người ngồi điều khiển được uốn theo góc nhọn.

Ngược lại, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 300 theo ví dụ so sánh 3 được minh hoạ trên FIG.12, phần mép nghiêng thứ hai 36L và phần mép nghiêng thứ ba 37L không được bố trí ở tấm chắn chân 303. Trong trường hợp này, vì khoảng không giữa các đầu gối và tấm chắn chân trái 303 bị hạn chế, các đầu gối không thể được di chuyển tự do khi người ngồi điều khiển đang ngồi về phía trước của yên 302 và các đầu gối của

người ngồi điều khiển được uốn theo góc nhọn. Do vậy, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này, phần mép nghiêng thứ nhất 35L, phần mép nghiêng thứ hai 36L và phần mép nghiêng thứ ba 37L được bố trí ở tấm chắn chân trái 27L và kết quả là, việc tấm chắn chân trái 27L gây cản trở với các đầu gối có thể được làm giảm và các đầu gối có thể được di chuyển tự do.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên 5a của bánh trước 5, và được bố trí ở vị trí mà không gối chồng với bánh trước 5. Kết cấu này làm cho có thể để hạn chế các sự gia tăng về kích cỡ của phần dưới của tấm che trước 21 theo phương bề rộng phương tiện trong lúc mở rộng khoảng không để chân ra phía trước. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, góc nghiêng B3 của phần mép nghiêng thứ hai 36L so với phương ngang lớn hơn so với góc nghiêng B1 của phần đế chân nghiêng trái 34L so với phương ngang. Kết cấu này làm cho có thể để hạn chế các sự gia tăng về kích cỡ của tấm che trước 21 theo hướng trước-sau trong lúc đảm bảo một khoảng không rộng quanh các đầu gối.

Bản đế chân 25 có hình dạng phẳng suốt toàn bộ phương bề rộng phương tiện. Kết cấu này tạo thuận lợi cho việc lắp và tháo. Hơn nữa, kết cấu này làm cho có thể để đảm bảo khoảng không để chân mở rộng ra phía trước nhờ phần đế chân nghiêng trái 34L, ngay cả khi độ dài theo hướng trước sau của bản đế chân phẳng 25 được làm ngắn để làm giảm kích cỡ của phương tiện giao thông.

Với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này, kích cỡ của tấm che trước 21 theo hướng trước-sau của phương tiện được làm giảm. Ví dụ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần của mép trước 21a của tấm che trước 21 mà được nằm ở vị trí lên phía trên từ đầu trên 35a của phần mép nghiêng thứ nhất 35L, được nằm ở vị trí lên phía trên từ đường kéo dài L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước 21b của tấm che trước 21 được nằm ở vị trí về phía sau từ đường kéo dài L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng cách A3 theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu trước 21b của tấm che trước 21 và đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L nhỏ hơn so với khoảng cách A4 theo hướng lên-xuống giữa đầu trước 21b của tấm che trước 21

và đầu trên của tấm che trước 21. Kết cấu này làm cho khó để đảm bảo khoảng không để chân và khoảng không quanh các đầu gối ở các phương tiện trong đó tấm che trước 21 nhỏ theo hướng trước-sau của phương tiện. Tuy nhiên, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này, cả sự thoải mái quanh các chân và sự thoải mái quanh các đầu gối đều có thể được cải thiện do phần đế chân nghiêng trái 34L và các phần mép nghiêng từ thứ nhất 35L đến thứ ba 37L.

Đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên 5a của bánh trước 5, và lên phía trên từ đầu sau 5b của bánh trước 5. Bằng cách bố trí đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L theo cách này, các đầu gối và các chân của người ngồi điều khiển có thể được hạn chế việc di chuyển ra phía trước cùng nhau so với trường hợp trong đó đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L được bố trí ở vị trí thấp hơn.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép trước 21a của tấm che trước 21 gối chồng với bánh trước 5 ở vị trí xuống phía dưới từ đường kéo dài L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L. Kết cấu này làm cho có thể để hạn chế các sự gia tăng về kích cỡ của tấm che trước 21 theo phương bề rộng phương tiện so với trường hợp trong đó mép trước 21a của tấm che trước 21 gối chồng với bánh trước 5 ở vị trí lên phía trên từ đường kéo dài L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng cách A2 theo hướng trước-sau của phương tiện nhỏ hơn so với khoảng cách A1 theo hướng trước-sau của phương tiện. Ở đây, khoảng cách A2 là khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu sau P1 của phần nối của tấm chắn chân trái 27L và bản đế chân 25 và đầu trước P2 của phần nối của tấm che sau 24 và bản đế chân 25. Khoảng cách A1 là khoảng cách theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu sau P1 của phần nối của tấm chắn chân trái 27L và bản đế chân 25 và đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L. Do vậy, ngay cả với các phương tiện giao thông trong đó bản đế chân 25 nhỏ theo hướng trước-sau của phương tiện, cả sự thoải mái quanh các chân và sự thoải mái quanh các đầu gối đều có thể được cải thiện do phần đế chân nghiêng trái 34L và các phần mép nghiêng từ thứ nhất 35L đến thứ ba 37L.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên 36a của phần mép nghiêng thứ hai 36L được nằm ở vị trí ra phía trước từ đầu trước 34a của phần đế chân nghiêng trái 34L. Kết cấu này làm cho có thể mở rộng khoảng không giữa tấm chắn chân trái 27L và các đầu gối. Kết quả là, sự thoải mái quanh các đầu gối có thể được cải thiện.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên 36a của phần mép nghiêng thứ hai 36L được nằm ở vị trí lên phía trên từ đầu trước 21b của tấm che trước 21. Kết cấu này làm cho có thể mở rộng khoảng không giữa tấm chắn chân trái 27L và các đầu gối. Kết quả là, sự thoải mái quanh các đầu gối có thể được cải thiện.

Cùng các tác dụng có lợi có thể đạt được đối với phần đế chân nghiêng phải 34R như được mô tả đối với phần đế chân nghiêng trái 34L. Hơn nữa, cùng các tác dụng có lợi có thể đạt được đối với tấm chắn chân phải 27R như được mô tả đối với tấm chắn chân trái 27L.

Trong khi một phương án theo sáng chế đã được mô tả, sáng chế không nên được hiểu là bị giới hạn ở đó và nhiều kiểu cải biến khác nhau có thể được thực hiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 không bị giới hạn ở phương tiện giao thông kiểu scuter và có thể là phương tiện giao thông khác như xe gắn máy chẳng hạn. Hình dạng của khung thân 2 có thể được thay đổi. Số lượng của các bánh trước 5 không bị giới hạn ở 1 và có thể là 2 hoặc nhiều hơn. Số lượng của các bánh sau 6 không bị giới hạn ở 1 và có thể là 2 hoặc nhiều hơn. Cụm công suất 7 không bị giới hạn ở động cơ và có thể gồm động cơ điện.

Hình dạng của tấm che trước 21 có thể được thay đổi. Ví dụ, các hình dạng và/hoặc cách bố trí của các phần đế chân nghiêng trái 34L và phải 34R có thể được thay đổi. Hình dạng và/hoặc cách bố trí các tấm chắn chân trái 27L và phải 27R có thể được thay đổi. Ví dụ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đường kéo dài ảo L1 của phần đế chân nghiêng trái 34L có thể gối chồng với bánh trước 5.

Yêu cầu bảo hộ

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

khung thân (2) gồm ống cổ (11) và khung đi xuống (12) kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ (11);

cơ cấu lái (3) được đỡ theo cách quay được bởi ống cổ (11);

bánh trước (5) được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu lái (3);

tấm che trước (21) được bố trí quanh ống cổ (11) và khung đi xuống (12);

yên (8) được bố trí phía sau tấm che trước (21);

tấm che sau (24) được bố trí phía dưới yên (8); và

bản đế chân (25) được bố trí giữa tấm che trước (21) và tấm che sau (24); trong đó, tấm che trước (21) gồm:

phần mặt trước (26) được bố trí ở phía trước ống cổ (11), và

tấm chắn chân (27L) được bố trí phía sau phần mặt trước (26),

phần dưới của tấm chắn chân (27L) gồm phần lõm (31L) được làm lõm ra phía trước,

bản đế chân (25) gồm phần đế chân nghiêng (34L) được bố trí hướng vào phần lõm (31L), và phần đế chân sau (33) được bố trí phía sau phần đế chân nghiêng (34L),

trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đế chân nghiêng (34L) được nghiêng ra phía trước và lên phía trên,

tấm chắn chân (27L) gồm:

phần mép nghiêng thứ nhất (35L) mà, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, kéo dài lên phía trên và về phía sau từ đầu trước (34a) của phần đế chân nghiêng (34L),

phần mép nghiêng thứ hai (36L) mà, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, kéo dài lên phía trên và ra phía trước từ đầu trên (35a) của phần mép nghiêng thứ nhất (35L), và

phần mép nghiêng thứ ba (37L) mà, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, kéo dài lên phía trên và về phía sau từ đầu trên (36a) của phần mép nghiêng thứ hai (36L),

trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước (34a) của phần đế chân nghiêng (34L) được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên (5a) của bánh trước (5), và được bố trí ở vị trí không gối chồng với bánh trước (5), và

trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, góc nghiêng (B3) của phần mép nghiêng thứ hai (36L) so với phương ngang lớn hơn so với góc nghiêng (B1) của phần đế chân nghiêng (34L) so với phương ngang,

khác biệt ở chỗ phần đế chân sau (33) có hình dạng phẳng suốt toàn bộ phương bề rộng phương tiện, trong đó, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng cách (A2) theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu sau (P1) của phần nổi của tấm chắn chân (27L) và bản đế chân (25) và đầu trước (P2) của phần nổi của tấm che sau (24) và bản đế chân (25) nhỏ hơn so với khoảng cách (A1) theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu sau (P1) của phần nổi của tấm chắn chân (27L) và bản đế chân (25) và đầu trước (34a) của phần đế chân nghiêng (34L).

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, khác biệt ở chỗ tấm che trước (21) gồm mép trước (21a) mà, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu trước (21b) của tấm che trước (21), và đường kéo dài (L1) của phần đế chân nghiêng (34L) được nghiêng ra phía trước và lên phía trên.

3. Phương tiện giao thông theo điểm 2, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần của mép trước (21a) của tấm che trước (21) mà được nằm ở vị trí lên phía trên từ đầu trên (35a) của phần mép nghiêng thứ nhất (35L), được nằm ở vị trí lên phía trên từ đường kéo dài (L1) của phần đế chân nghiêng (34L).

4. Phương tiện giao thông theo điểm 2 hoặc 3, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước (21b) của tấm che trước (21) được nằm ở vị trí về phía sau từ đường kéo dài (L1) của phần đế chân nghiêng (34L).
5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng cách (A3) theo hướng trước-sau của phương tiện giữa đầu trước (21b) của tấm che trước (21) và đầu trước (34a) của phần đế chân nghiêng (34L) nhỏ hơn so với khoảng cách (A4) theo hướng lên-xuống giữa đầu trước (21b) của tấm che trước (21) và đầu trên của tấm che trước (21).
6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép trước (21a) của tấm che trước (21) gối chồng với bánh trước (5) ở vị trí xuống phía dưới từ đường kéo dài (L1) của phần đế chân nghiêng (34L).
7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, khác biệt ở chỗ đầu trước (34a) của phần đế chân nghiêng (34L) được nằm ở vị trí xuống phía dưới từ đầu trên (5a) của bánh trước (5), và lên phía trên từ đầu sau (5b) của bánh trước (5).
8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên (36a) của phần mép nghiêng thứ hai (36L) được nằm ở vị trí ra phía trước từ đầu trước (34a) của phần đế chân nghiêng (34L).
9. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên (36a) của phần mép nghiêng thứ hai (36L) được nằm ở vị trí lên phía trên từ đầu trước (21b) của tấm che trước (21).
10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đế chân sau (33) được nghiêng về phía sau và lên phía trên, và phần đế chân nghiêng (34L) được nghiêng ra phía trước và lên phía trên tới một mức lớn hơn so với phần đế chân sau (33).

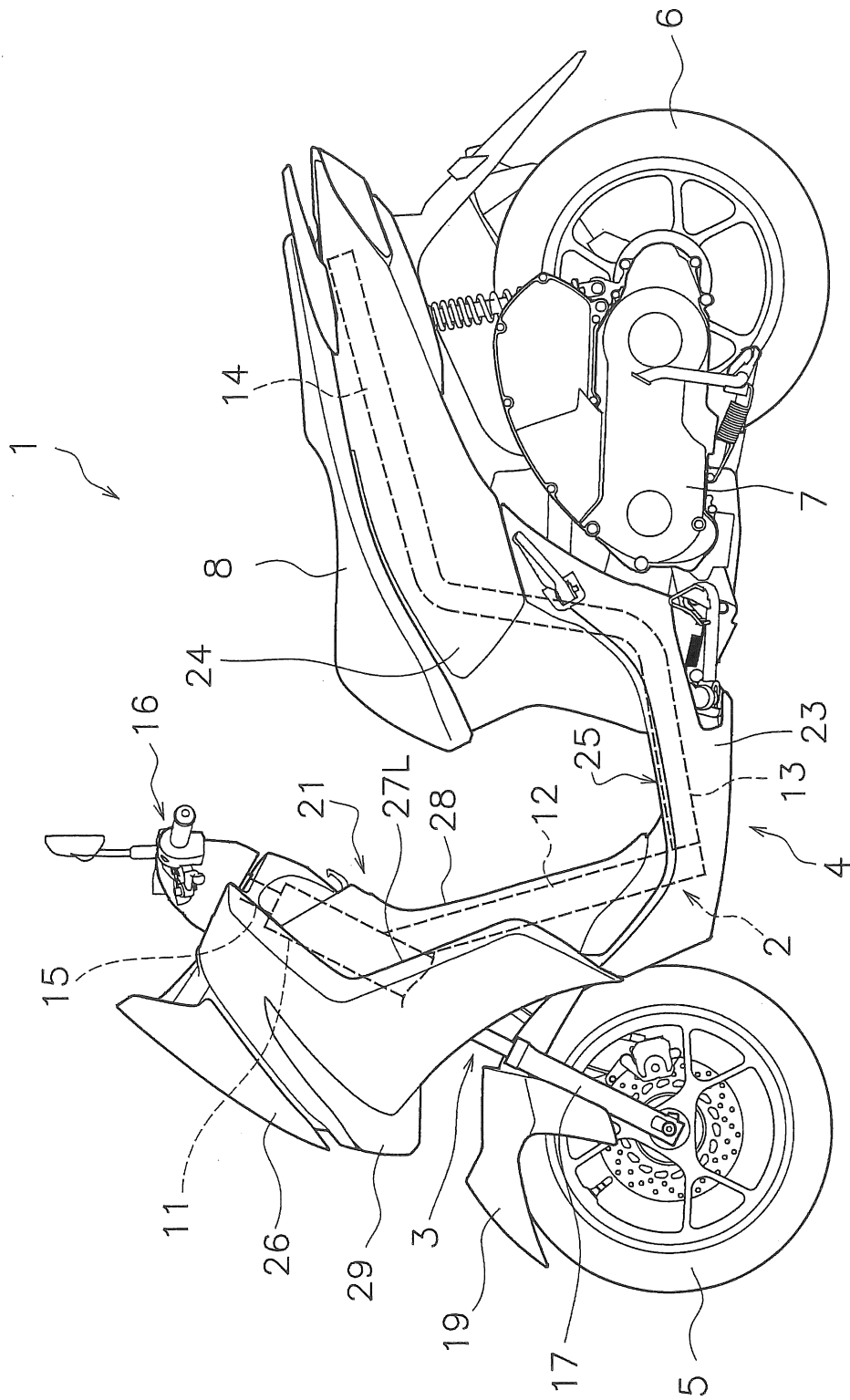


FIG. 1

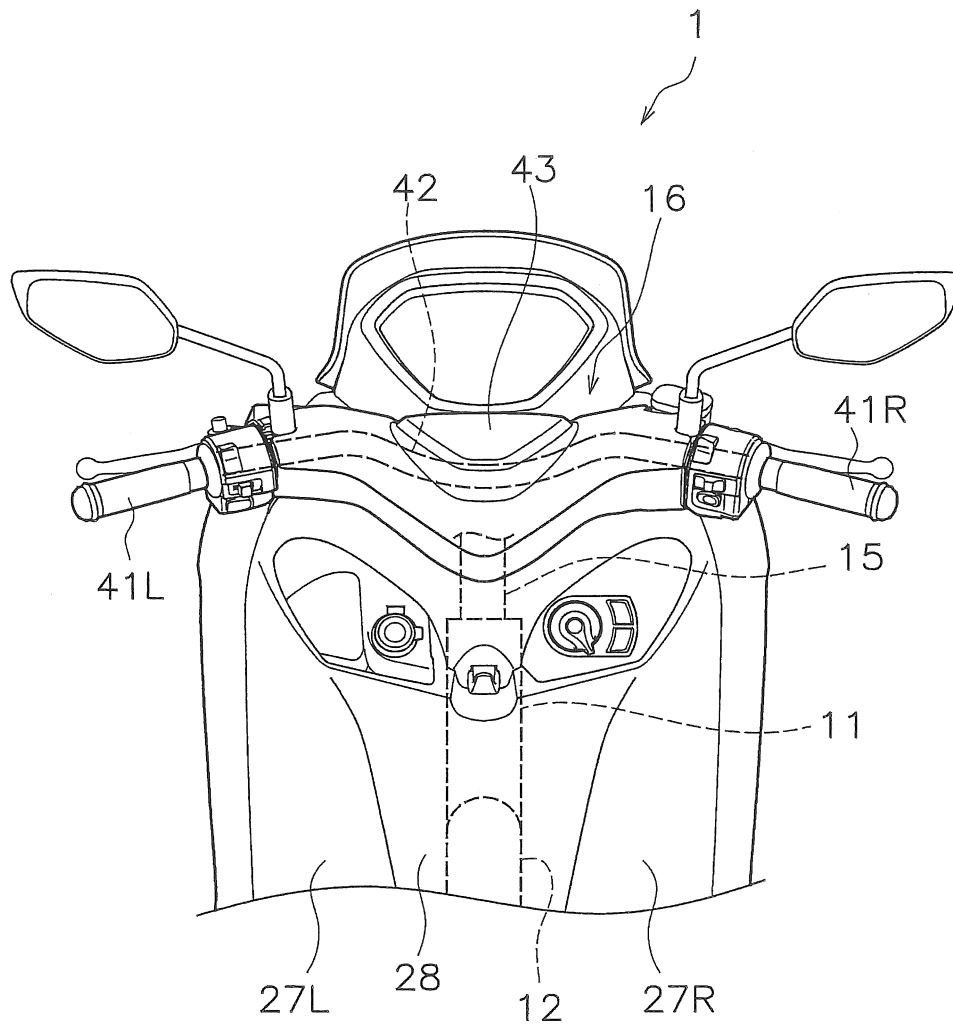


FIG. 2

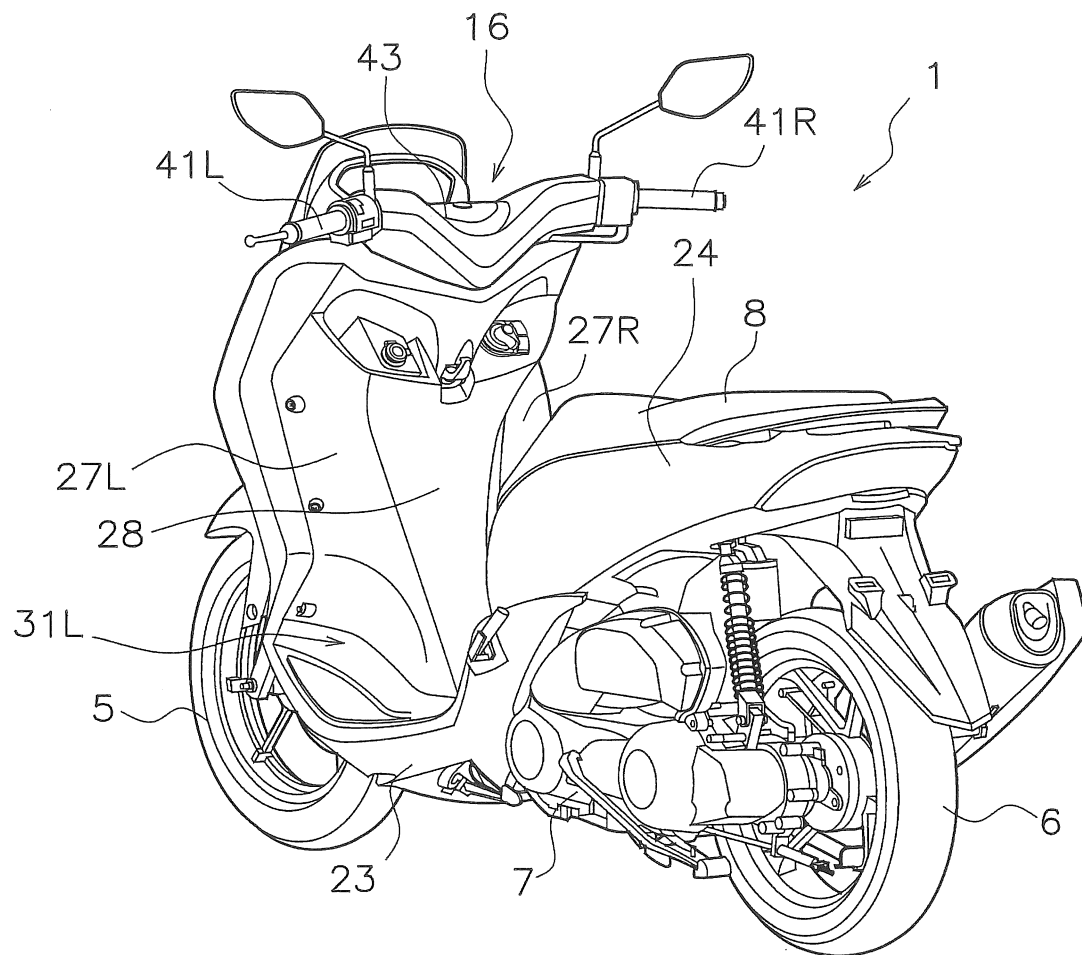


FIG. 3

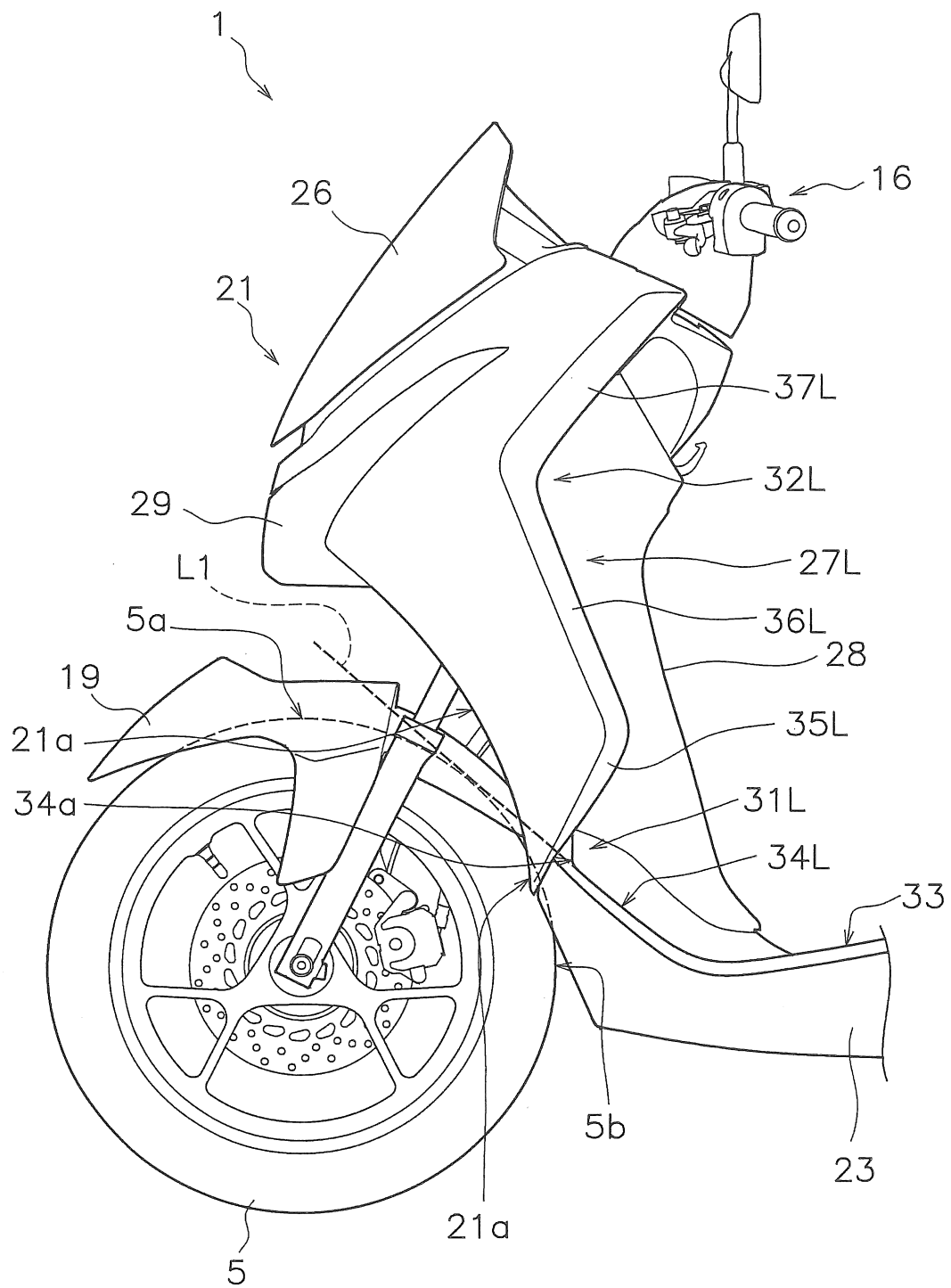


FIG. 4

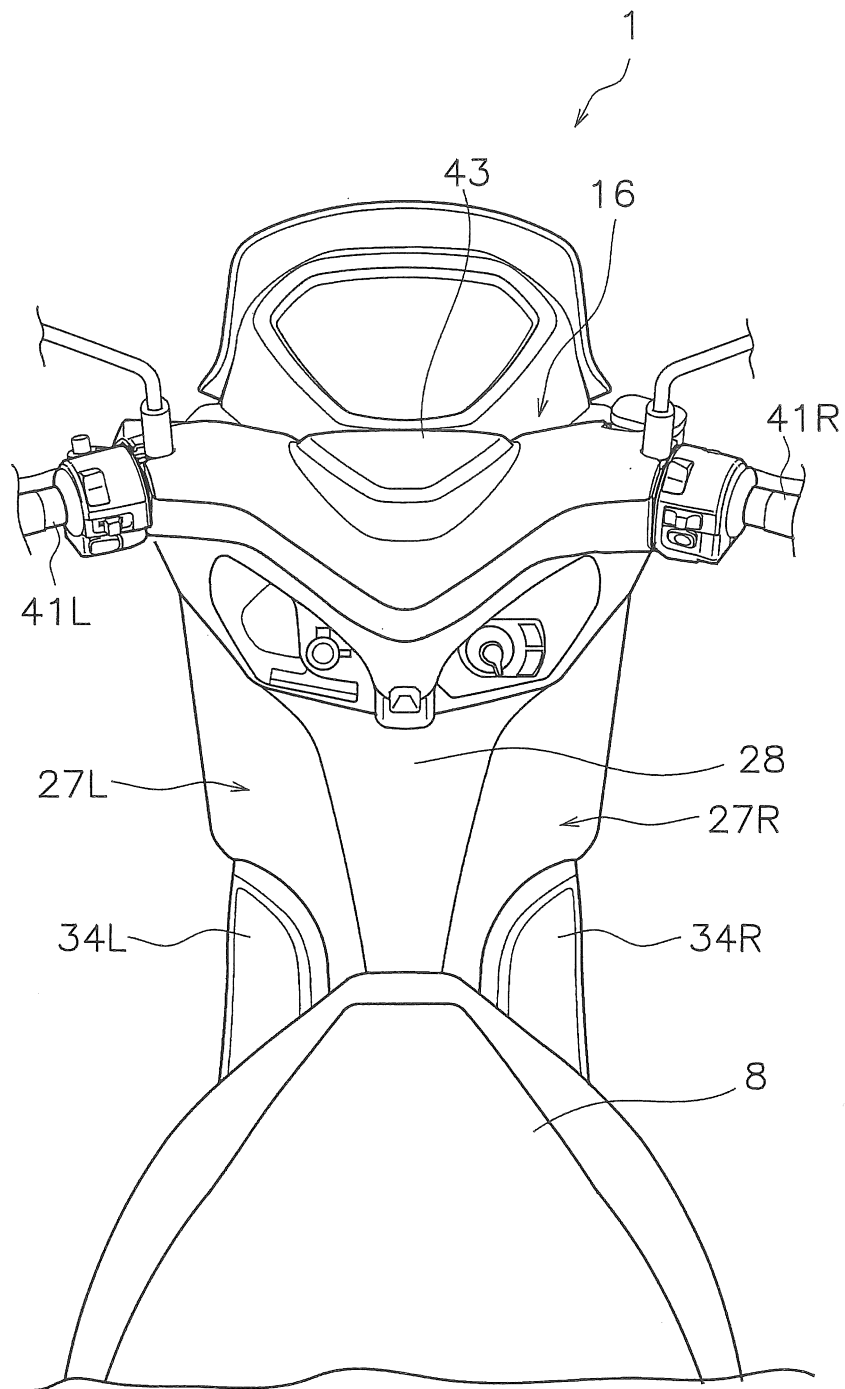


FIG. 5

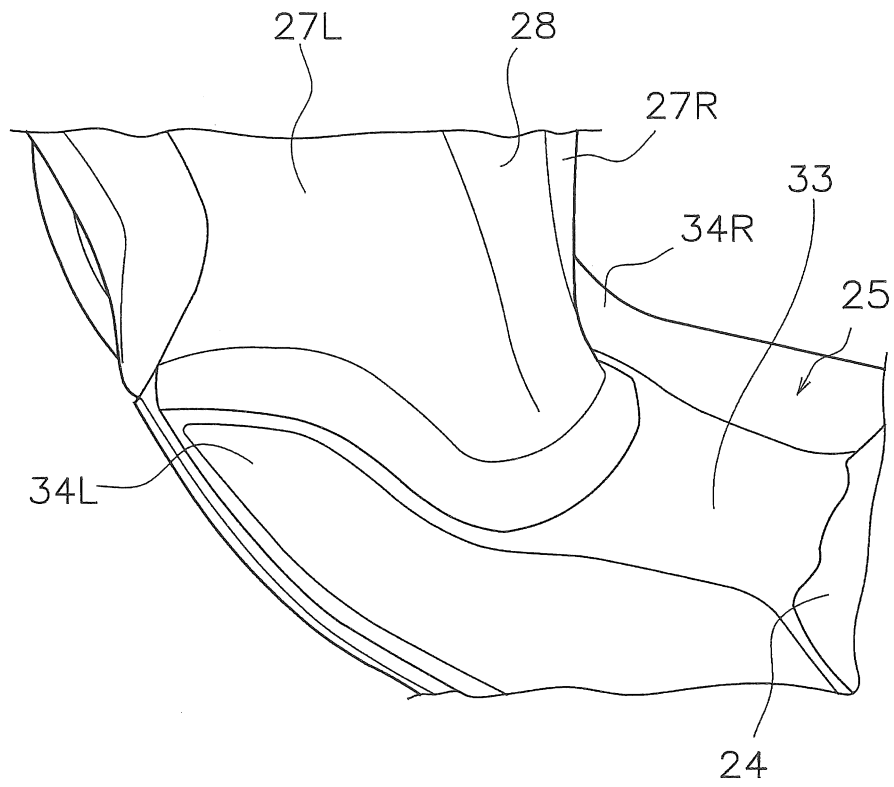


FIG. 6

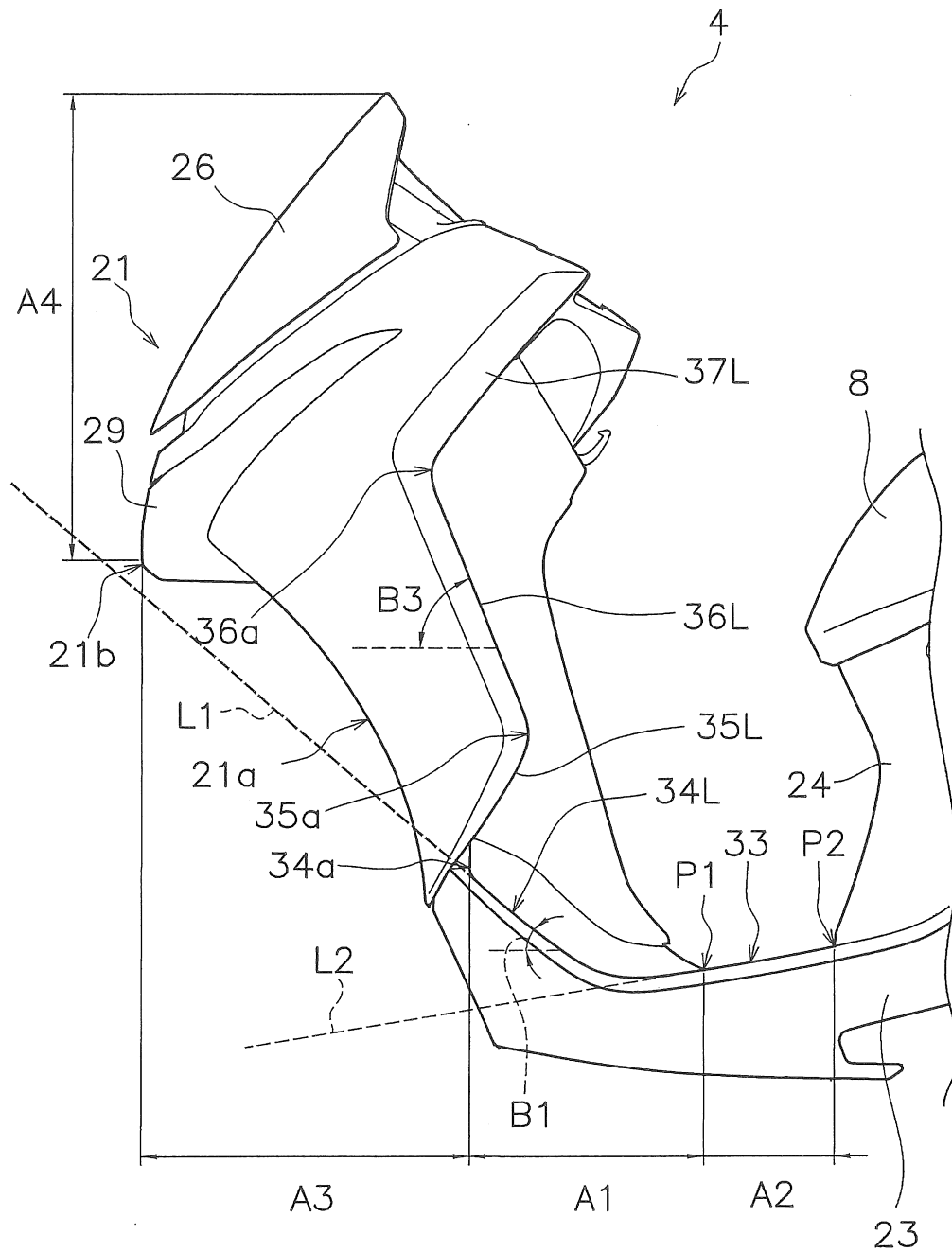


FIG. 7

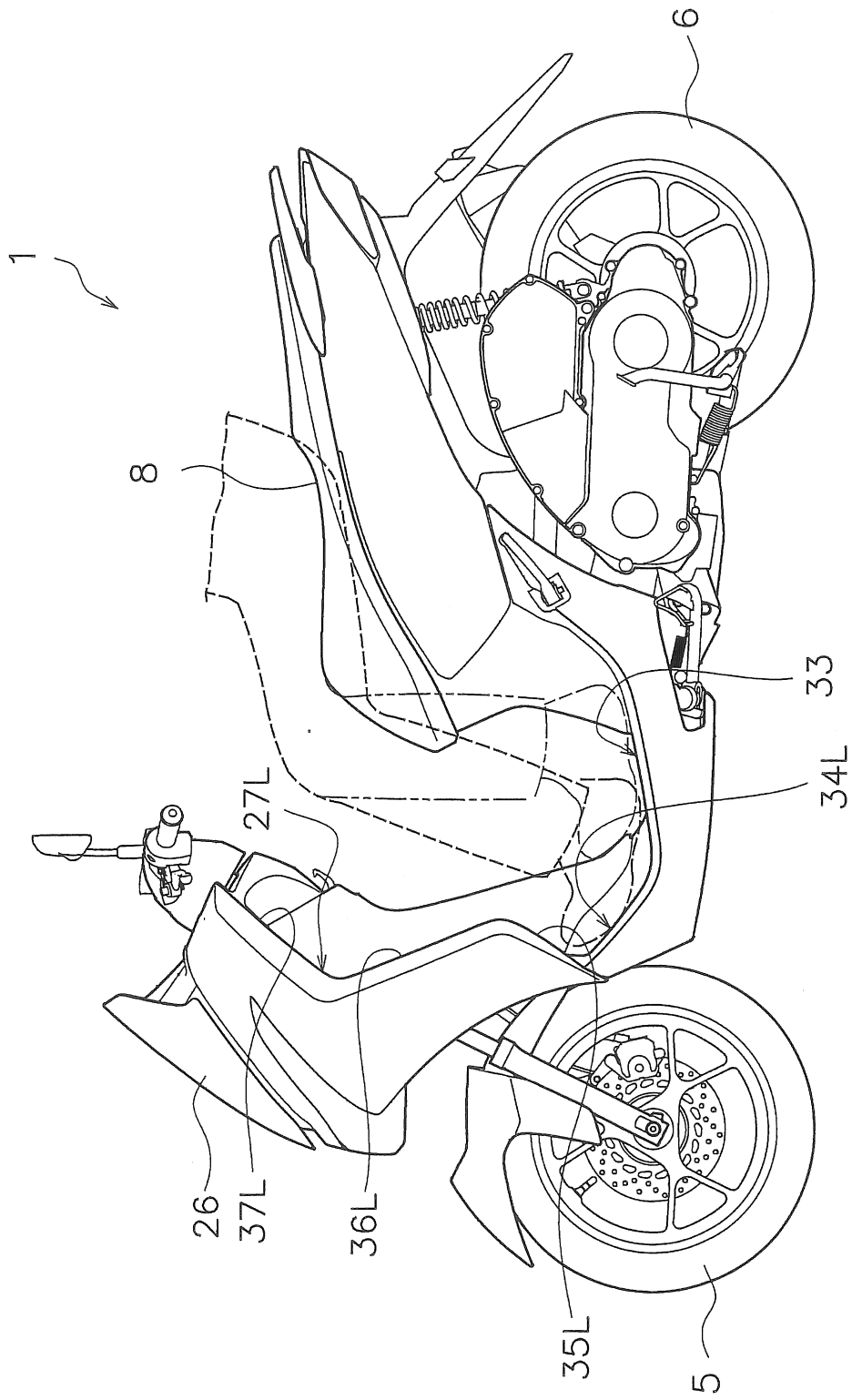


FIG. 8

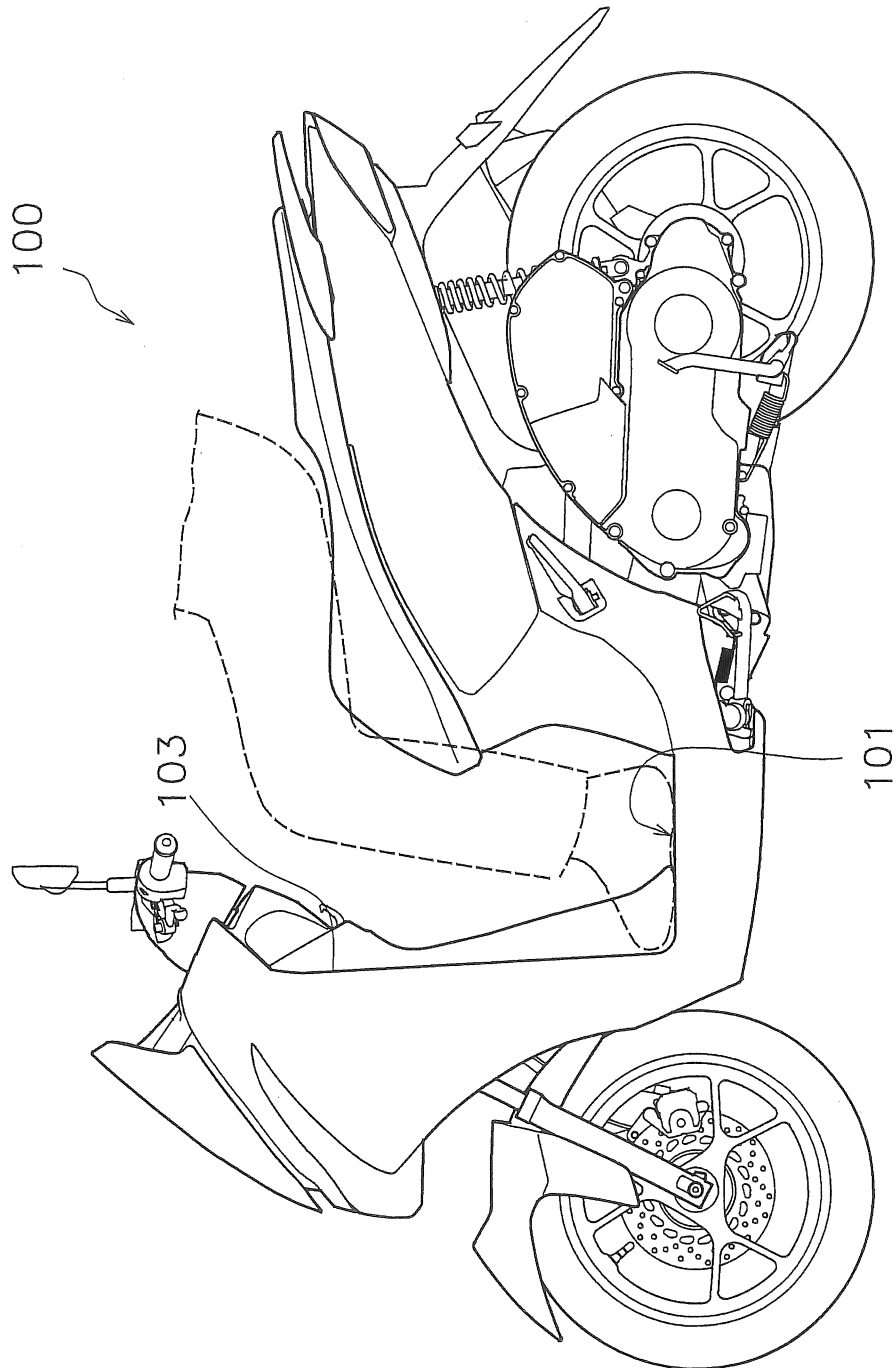


FIG. 9

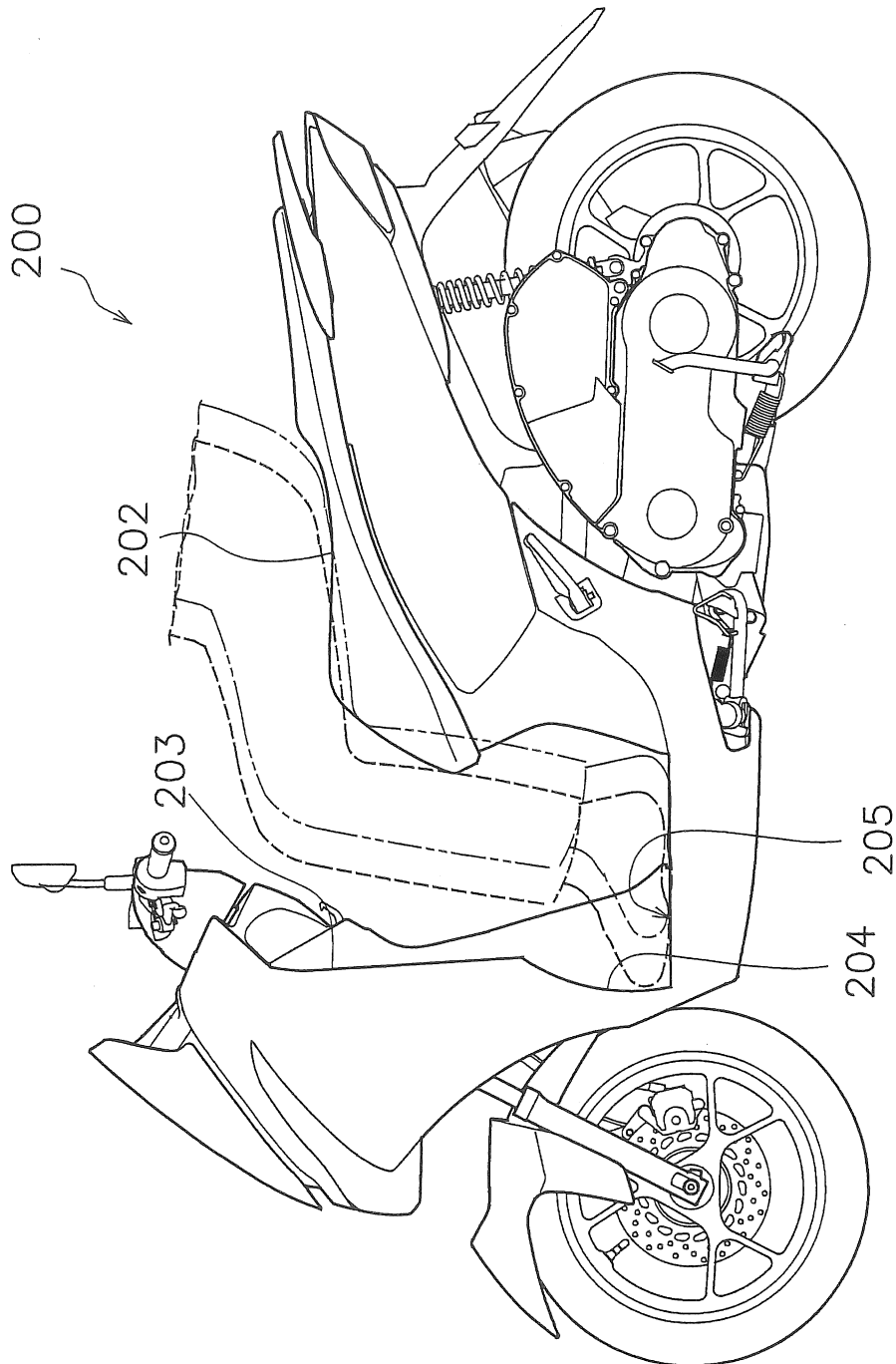


FIG. 10

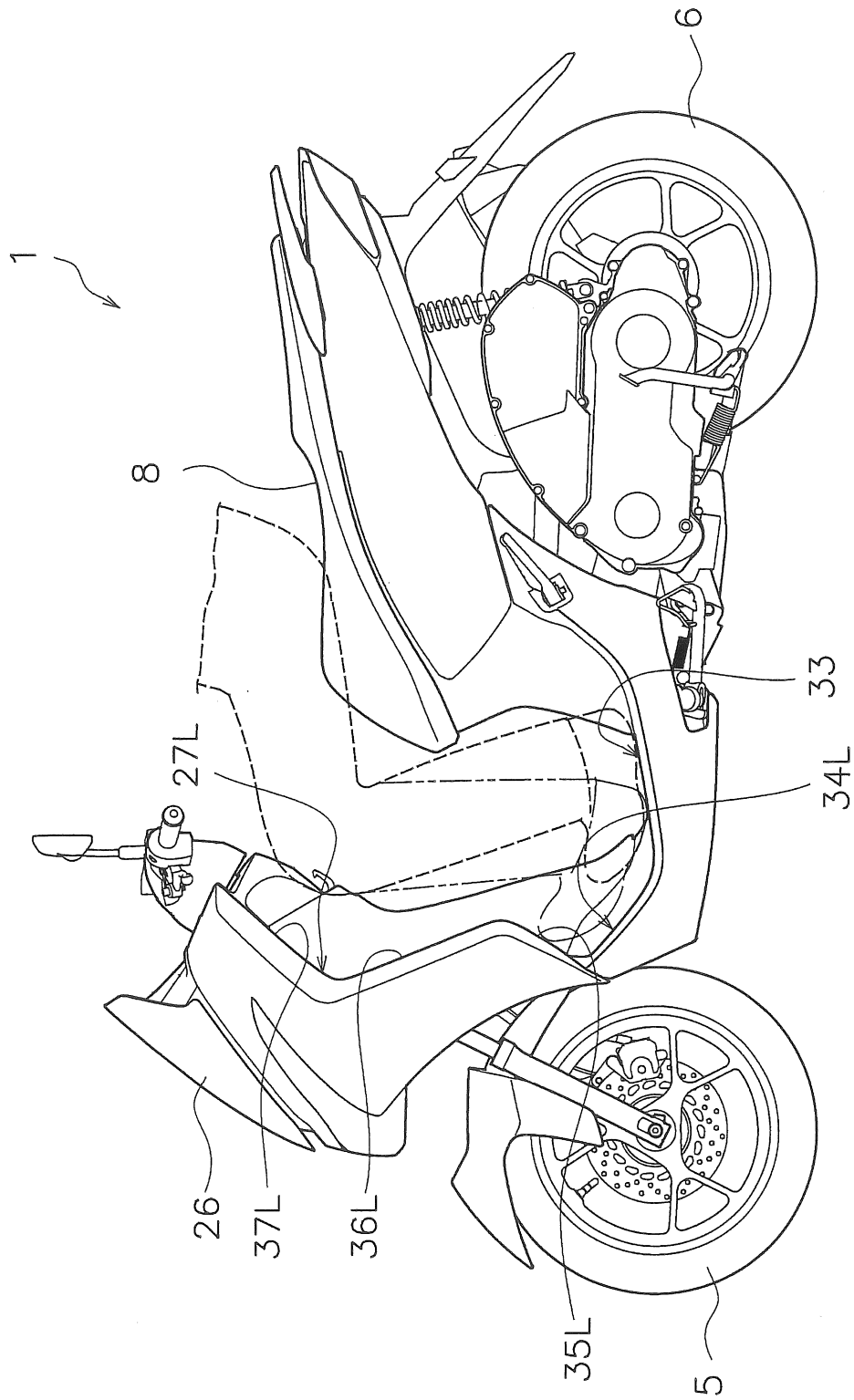


FIG. 11

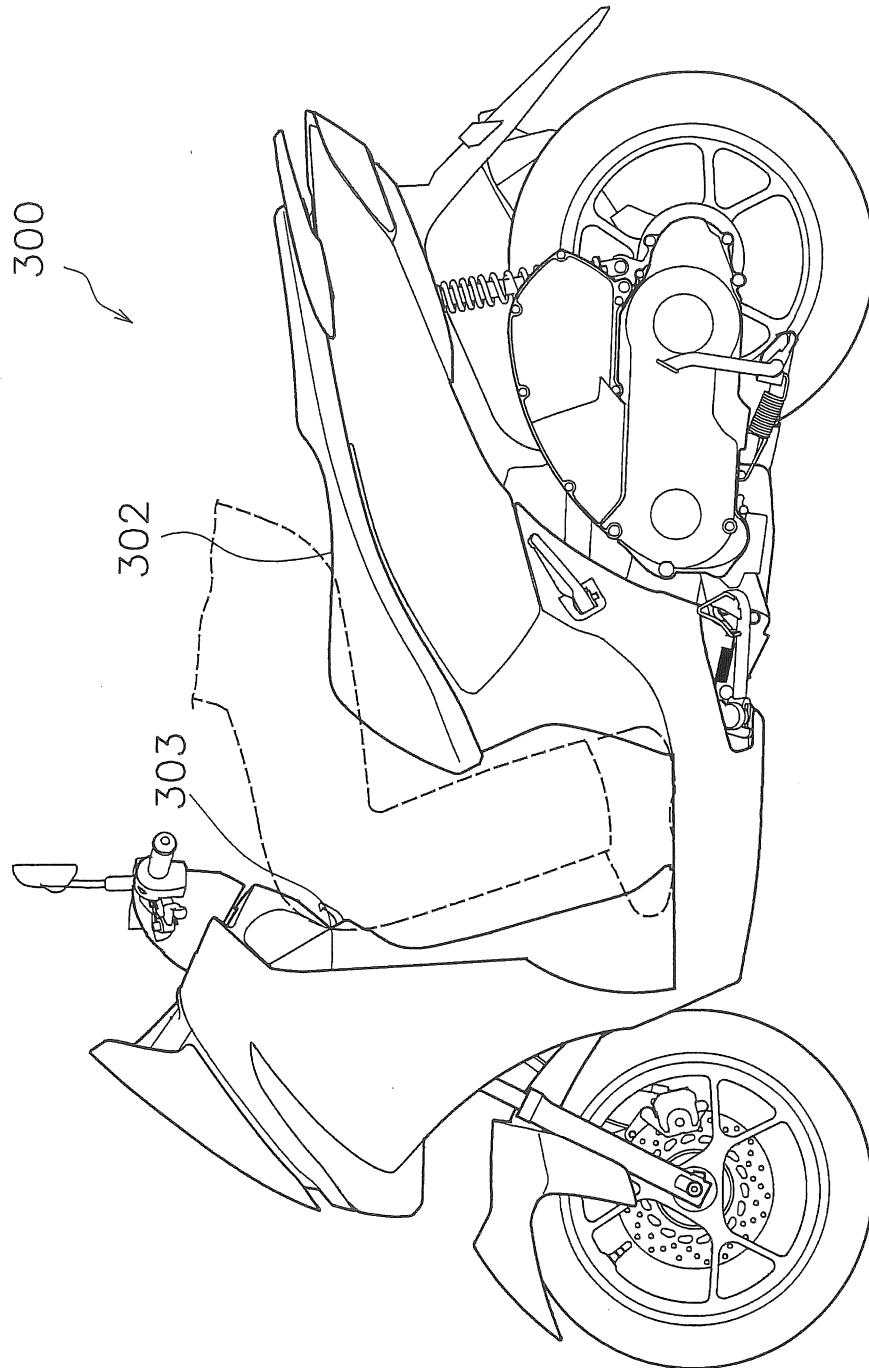


FIG. 12