



(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)



1-0032794

(51)^{2020.01} B62J 17/10; B62M 7/12; B60K 11/04; (13) B
B60L 1/02

(21) 1-2019-00893

(22) 22/02/2019

(30) 2018-040643 07/03/2018 JP

(45) 25/08/2022 413

(43) 25/09/2019 378A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

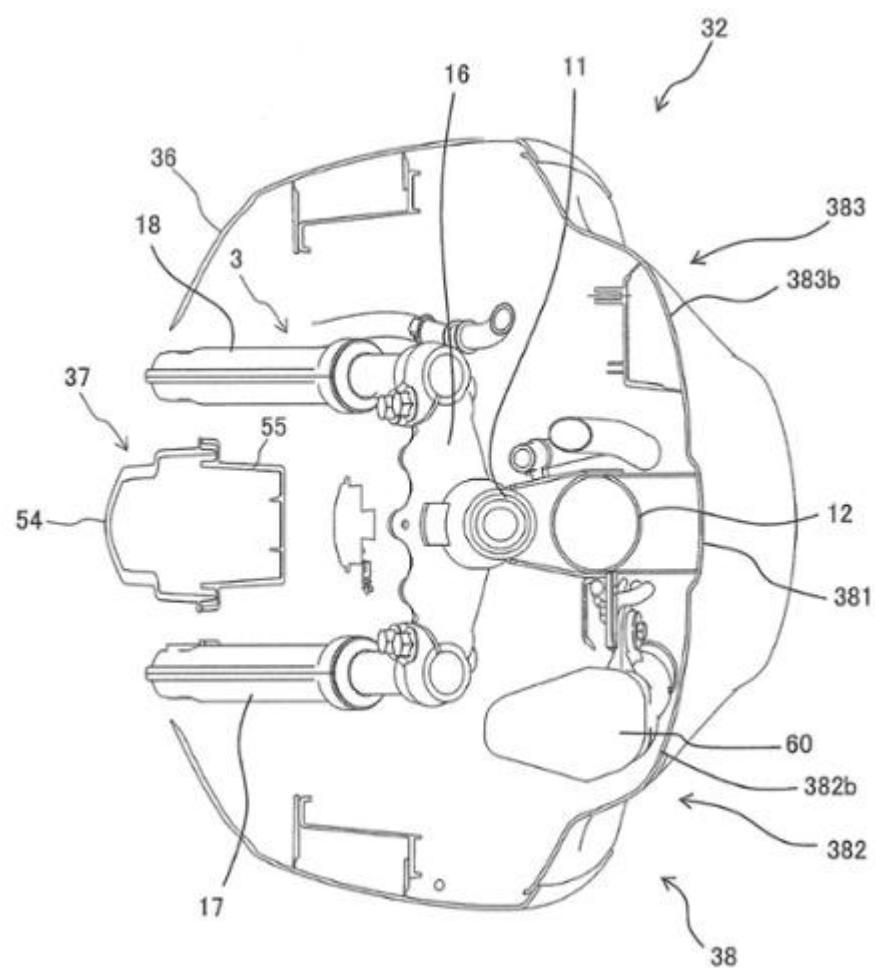
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Koji TAKARA (JP); Mitsuharu TSUKAMOTO (JP).

(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 chứa ống cổ gồm phần hở (322). Phần hở (322) được bố trí phía dưới ống cổ (11). Cơ cấu lái (3) kéo dài ra phía ngoài từ khoảng không trong qua phần hở (322). Cụm điều khiển động cơ (44) được bố trí ở phía trước ống cổ (11) trong khoảng không trong của phần chứa ống cổ, và gối chông ít nhất một phần của ống cổ (11) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Cụm điều khiển động cơ (44) gồm mặt bức xạ nhiệt chính và được định kích thước để theo cả phương bề dài của nó và phương bề rộng của nó là lớn hơn so với theo phương bề dày của nó. Mặt bức xạ nhiệt chính kéo dài theo cả phương bề dài và phương bề rộng khi được quan sát theo phương bề dày. Mặt bức xạ nhiệt chính kéo dài theo phương giao cắt với phương của đường trục (Ax1) của ống cổ (11) khi được quan sát trên bình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.



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

Cụm điều khiển động cơ được lắp trong lĩnh vực kỹ thuật này trước sáng chế ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên để điều khiển động cơ. Ví dụ, bản dịch tiếng Nhật Bản được công bố của đơn quốc tế PCT số 2017-507845 mô tả xe máy trong đó cụm điều khiển động cơ được bố trí giữa hộp phía bên và hộp chứa vật dụng. Công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2015-193288 đề xuất phương tiện giao thông gồm phần giữ bó dây nhằm thay đổi ở bộ phận mà không thay đổi phía khung thân phương tiện dù là sự thay đổi xảy ra theo hướng của bó dây được kéo ra ngoài từ bộ phận được lắp trên phương tiện. Phần cố định được cố định vào phần giá đỡ kéo dài từ ống cổ của xe máy tới phía trước và cụm điều khiển được đỡ trên phần cố định. Phần nối bộ nối được bố trí ở cụm điều khiển. Bó dây kéo dài từ bộ nối được giữ bởi phần giữ bó dây. Phần giữ bó dây được cố định vào phía cụm điều khiển bởi việc bộ nối được nối vào phần nối bộ nối.

Công bố đơn đăng ký sáng chế Mỹ số 2006/0139939 A1 đề xuất cụm lắp ráp bộ phận phương tiện giao thông cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (ví dụ xe máy scutor) có thể gia tăng khoảng không cho các bộ phận bên trong ở phần trước của phương tiện. Cụm lắp ráp bao gồm phần trước của tấm che thân phương tiện được nằm ở phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Bộ phận phương tiện và bộ treo bộ phận phương tiện được bố trí trong phạm vi phần trước của tấm che thân phương tiện giữa ống cổ và đèn trước của phương tiện giao thông.

Công bố đơn đăng ký sáng chế châu Âu số 2769 903 A đề xuất cho phép sử dụng hiệu quả khoảng không ở phía trên của ắc quy ở kết cấu bố trí ắc quy của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Theo kết cấu bố trí ắc quy của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được bố trí với ống cổ tạo ra phía trước của khung thân và làm ngỗng trục có thể lái được bánh trước, tấm che trước che ngoại vi của ống cổ và ắc quy được bố trí ở phía trước của ống cổ và bên trong tấm che trước, ắc quy được sắp xếp để cho các đầu cuối của ắc quy hướng về phía trước.

Công bố đơn đăng ký sáng chế Mỹ số 2006/0139939 A1 bộc lộ phương tiện giao

thông chạy điện cho phép tính năng làm mát đối với bộ đổi điện một chiều (Direct current – DC) DC/DC được cải thiện và gồm cơ cấu lái đỡ bánh trước, ống cổ đỡ cơ cấu lái, bộ phận khung kéo dài từ ống cổ về phía sau và xuống phía dưới, nắp chụp trước che ống cổ, nắp chụp trước treo và kéo dài tới nửa dưới của bánh trước, động cơ điện quay và dẫn động bánh sau, bộ đổi điện DC/DC được bố trí ở bộ phận khung phía sau bánh trước ở tư thế hướng theo hướng di chuyển để chuyển đổi điện áp, và cánh tản nhiệt kéo dài theo phương thẳng đứng của phương tiện giao thông, cánh tản nhiệt được bố trí ở mặt trước của bộ đổi điện DC/DC, mặt trước này hướng về bánh trước. Nắp chụp trước mở rộng sang các bên trái và phải của bộ đổi điện DC/DC theo phương bề rộng của phương tiện để gom gió khi di chuyển tới các cánh tản nhiệt.

Công bố đơn đăng ký sáng chế châu Âu số 0 531 200 A bộc lộ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm: khung thân phương tiện gồm ống cổ; cơ cấu lái được đỡ bởi ống cổ; động cơ được bố trí phía dưới và về phía sau của ống cổ; phần chứa ống cổ gồm tấm che trước và tấm che phía sau, tấm che trước ít nhất một phần được bố trí ở phía trước ống cổ, tấm che phía sau ít nhất một phần được bố trí phía sau ống cổ, tấm che trước và tấm che phía sau tạo ra giữa chúng khoảng không trong mà ống cổ được chứa trong đó; và cụm điều khiển động cơ được tạo kết cấu để điều khiển động cơ, trong đó ống cổ kéo dài về phía sau từ đầu hở dưới của nó tới đầu hở trên của nó, phần chứa ống cổ gồm phần hở được bố trí phía dưới ống cổ, cơ cấu lái kéo dài ra phía ngoài từ khoảng không trong qua phần hở, tấm che phía sau gồm phần giữa, phần phía bên trái và phần phía bên phải, phần giữa gối chồng ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau, phần phía bên trái được nằm ngang sang trái của phần giữa, phần phía bên phải được nằm ngang sang phải của phần giữa, ít nhất một trong số phần phía bên trái và phần phía bên phải được nằm ra phía trước của mép đầu sau của ống cổ, cụm điều khiển động cơ được bố trí ở phía trước ống cổ trong khoảng không trong của phần chứa ống cổ, đường trục của ống cổ kéo dài về phía sau và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và cụm điều khiển động cơ được định kích thước để theo cả phương bề dài của nó và phương bề rộng của nó là lớn hơn so với theo phương bề dày của nó.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Trong những năm gần đây, đã tồn tại vấn đề không có lợi là lượng nhiệt được sinh ra bởi cụm điều khiển động cơ bị gia tăng do chức năng cao hoặc đa chức năng của việc điều khiển phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Tuy nhiên, nhiệt dễ dàng bị kẹt lại

trong khoảng không giữa hộp phía bên và hộp chứa vật dụng được đề cập trên đây. Khoảng không này được nằm phía dưới yên và vì vậy, nhiệt kẹt lại có khả năng gây ra việc phá hỏng sự thoải mái của người điều khiển. Do đó, khi cụm điều khiển động cơ được bố trí giữa hộp phía bên và hộp chứa vật dụng, một kết cấu đặc biệt có thể cần đến để làm biện pháp chống nhiệt.

Bây giờ, tác giả sáng chế tập trung vào khoảng không trong của phần chứa ống cổ che vùng xung quanh của ống cổ. Nguồn nhiệt bất kỳ mà nhiệt độ của nó trở nên cao giống như động cơ, không được bố trí ở vùng xung quanh của phần chứa ống cổ.

Hơn nữa, tác giả sáng chế tập trung vào phần hở được bố trí ở phần dưới của phần chứa ống cổ. Phần hở được bố trí ở phần chứa ống cổ sao cho các bộ giảm chấn phải và trái xuyên qua đó. Tác giả đã nghĩ đến việc nâng cao hiệu suất của việc làm mát cụm điều khiển động cơ bằng cách sử dụng không khí thổi tới và lui giữa bên trong và bên ngoài của phần chứa ống cổ qua phần hở.

Cho mục đích này, trước hết tác giả sáng chế đã nghĩ tới việc bố trí cụm điều khiển động cơ ở phía trước ống cổ trong khi tư thế của cụm điều khiển động cơ được thiết lập như sau. Cụm điều khiển động cơ gồm mặt bức xạ nhiệt rộng được sắp xếp trực giao với phương bề dày của nó. Tác giả sáng chế đã nghĩ tới việc thiết lập tư thế của cụm điều khiển động cơ sao cho mặt bức xạ nhiệt được sắp xếp dọc theo hướng nghiêng của ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Đây là vì tác giả hy vọng rằng cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí ở vị trí gần trọng tâm của phương tiện được nằm phía sau ống cổ bằng cách gắn cụm điều khiển động cơ như được mô tả trên đây.

Tuy nhiên, tác giả đã lo ngại rằng sự bức xạ nhiệt từ cụm điều khiển động cơ không hoạt động tốt ở phương tiện giao thông kiểu scutơ. Đặc biệt là, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ, phần chứa ống cổ gồm tấm che phía sau mà ít nhất một phần được bố trí phía sau ống cổ. Tấm che phía sau gồm phần giữa, phần phía bên phải và phần phía bên trái. Phần giữa gói chùng ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần phía bên phải được nằm sang phải của phần giữa, trong khi đó phần phía bên trái được nằm sang trái của phần giữa. Ở một số kiểu phương tiện giao thông kiểu scutơ, các phần phía bên phải và trái được nằm ra phía trước của mép sau của ống cổ hơn so với phần giữa. Do đó, tác giả đã lo ngại rằng khoảng không giữa cụm điều khiển động cơ và tấm che phía sau bị làm giảm bởi việc gắn cụm điều khiển động cơ theo tư thế như được đề cập trên đây. Khi khoảng không

giữa cụm điều khiển động cơ và tấm che phía sau bị làm giảm, lo ngại rằng gió khi di chuyển được lấy vào trong khoảng không trong của phần chứa ống cổ qua phần hở, không thổi đủ tới các phía bên của ống cổ, và điều này làm mất tác dụng bức xạ nhiệt đủ từ cụm điều khiển động cơ.

Một mục đích của sáng chế là nâng cao hiệu suất bức xạ nhiệt của cụm điều khiển động cơ. Chi tiết hơn là, một mục đích của sáng chế là nâng cao hiệu suất bức xạ nhiệt của cụm điều khiển động cơ bằng cách dùng hiệu quả khoảng không trong nhỏ của phần chứa ống cổ.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế gồm khung thân phương tiện, cơ cấu lái, động cơ, phần chứa ống cổ và cụm điều khiển động cơ. Khung thân phương tiện gồm ống cổ. Cơ cấu lái được đỡ bởi ống cổ. Động cơ được bố trí phía dưới và về phía sau của ống cổ. Phần chứa ống cổ gồm tấm che trước và tấm che phía sau. Tấm che trước ít nhất một phần được bố trí ở phía trước ống cổ. Tấm che phía sau ít nhất một phần được bố trí phía sau ống cổ. Tấm che trước và tấm che phía sau tạo ra giữa chúng khoảng không trong mà ống cổ được chứa trong đó. Cụm điều khiển động cơ điều khiển động cơ.

Ống cổ kéo dài về phía sau từ đầu hở dưới của nó tới đầu hở trên của nó. Phần chứa ống cổ gồm phần hở. Phần hở được bố trí phía dưới ống cổ. Cơ cấu lái kéo dài ra phía ngoài từ khoảng không trong qua phần hở. Tấm che phía sau gồm phần giữa, phần phía bên trái và phần phía bên phải. Phần giữa gối chồng ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần phía bên trái được nằm ngang sang bên trái của phần giữa. Phần phía bên phải được nằm ngang sang bên phải của phần giữa. Ít nhất một trong số phần phía bên trái và phần phía bên phải được nằm ra phía trước của mép đầu sau của ống cổ.

Cụm điều khiển động cơ được bố trí ở phía trước ống cổ ở khoảng không trong của phần chứa ống cổ. Cụm điều khiển động cơ gối chồng ít nhất một phần của ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Cụm điều khiển động cơ được định kích thước để theo cả phương bề dài của nó và phương bề rộng của nó là lớn hơn so với theo phương bề dày của nó, và gồm mặt bức xạ nhiệt chính. Mặt bức xạ nhiệt chính kéo dài theo cả phương bề dài và phương bề rộng khi được quan sát theo phương bề dày. Mặt bức xạ nhiệt chính kéo dài theo phương giao cắt với phương của đường trục của ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế, không khí thổi

vào trong khoảng không trong của phần chứa ống cổ qua phần hở, thổi lên phía trên dọc theo ống cổ và do vậy, có khả năng thổi theo phương dọc trục của ống cổ. Do đó, mặt bức xạ nhiệt chính của cụm điều khiển động cơ kéo dài theo phương giao cắt với phương dọc trục của ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, nhờ vậy mà không khí thổi qua phần hở có khả năng đập vào mặt bức xạ nhiệt chính. Theo đó, cụm điều khiển động cơ có thể được nâng cao về hiệu suất bức xạ nhiệt.

Đường trục của ống cổ kéo dài về phía sau và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mặt bức xạ nhiệt chính kéo dài ra phía trước và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, không khí thổi về phía sau và lên phía trên từ phần hở, có khả năng đập vào mặt bức xạ nhiệt chính của cụm điều khiển động cơ. Theo đó, cụm điều khiển động cơ có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt. Phương bề dày kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Cụm điều khiển động cơ có thể còn gồm mặt bên kéo dài theo phương bề dày của cụm điều khiển động cơ. Diện tích của mặt bức xạ nhiệt chính được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bức xạ nhiệt chính có thể lớn hơn so với diện tích của mặt bên được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bên. Trong trường hợp này, mặt bức xạ nhiệt chính, có diện tích chiếu lớn, kéo dài theo phương giao cắt với phương dọc trục của ống cổ. Theo đó, cụm điều khiển động cơ có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt nhờ không khí thổi tới đó qua phần hở.

Đường trục của ống cổ có thể kéo dài về phía sau và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mặt bức xạ nhiệt chính có thể kéo dài ra phía trước và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, không khí thổi về phía sau và lên phía trên, có khả năng đập vào mặt bức xạ nhiệt chính có diện tích chiếu lớn. Theo đó, cụm điều khiển động cơ có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt nhờ không khí thổi tới đó qua phần hở.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm cáp điện được nối vào cụm điều khiển động cơ. Mặt bên có thể gồm bộ nối mà cáp điện được nối vào đó. Trong trường hợp này, việc bố trí cáp điện được làm dễ dàng.

Mặt bức xạ nhiệt chính có thể là mặt trước hoặc sau của cụm điều khiển động cơ.

Mặt bên có thể là mặt dưới được nối vào đầu dưới của mặt bức xạ nhiệt chính. Trong trường hợp này, là có thể dễ dàng áp dụng cách bố trí cáp điện kéo dài xuống phía dưới từ mặt bên. Theo đó, việc bố trí cáp điện được làm dễ dàng.

Mặt bức xạ nhiệt chính có thể có hình dạng lồi và lõm. Trong trường hợp này, diện tích bề mặt của mặt bức xạ nhiệt chính được gia tăng, nhờ vậy cụm điều khiển động cơ có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt.

Mặt bức xạ nhiệt chính có thể được định kích thước để theo phương bề rộng là lớn hơn so với theo phương bề dài. Cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí sao cho phương bề rộng của mặt bức xạ nhiệt chính được định hướng theo phương bề rộng phương tiện. Trong trường hợp này, cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ theo hướng lên - xuống của phương tiện.

Đầu trên của cụm điều khiển động cơ có thể được nằm phía dưới đầu hở trên của ống cổ. Trong trường hợp này, cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ theo hướng lên - xuống của phương tiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm đèn trước được bố trí ra phía trước của ống cổ. Cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí giữa ống cổ và đèn trước theo hướng tới - lui của phương tiện. Cụm điều khiển động cơ có thể ít nhất một phần gói chông đèn trước trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Trong trường hợp này, khoảng không trong của phần chứa ống cổ bị làm giảm bởi đèn trước, do vậy sự phá hỏng về hiệu suất bức xạ nhiệt bị lo ngại đáng kể. Do đó, ý nghĩa của sáng chế được đánh giá cao.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm giá đỡ để cố định đèn trước vào ống cổ. Cụm điều khiển động cơ có thể được cố định vào giá đỡ. Trong trường hợp này, việc gắn đèn trước và cụm điều khiển động cơ có thể được thực hiện nhờ giá đỡ được dùng chung.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm động cơ khởi động để khởi động động cơ. Cụm điều khiển động cơ có thể gồm cụm hướng dẫn và cụm điều khiển điện áp. Cụm hướng dẫn có thể xuất ra tín hiệu hướng dẫn cho động cơ. Cụm điều khiển điện áp có thể được nối vào động cơ khởi động. Trong trường hợp này, lượng nhiệt được sinh ra bởi cụm điều khiển động cơ bị gia tăng do nhiệt sinh ra bởi cụm điều khiển điện áp. Tuy nhiên, cụm điều khiển động cơ có thể được làm mát một cách hiệu quả nhờ mặt bức xạ nhiệt chính.

Cụm hướng dẫn và cụm điều khiển điện áp có thể được bố trí thẳng hàng hoặc theo phương bề rộng hoặc theo phương bề dài của mặt bức xạ nhiệt chính. Trong trường hợp này, việc chạy dây dẫn giữa cụm hướng dẫn và cụm điều khiển điện áp được làm dễ dàng hơn so với khi cụm hướng dẫn và cụm điều khiển điện áp được xếp lớp theo phương bề rộng. Hơn nữa, cụm điều khiển động cơ được bố trí với bề mặt lớn, nhờ vậy có thể được làm dễ dàng cho không khí thổi qua phần hở đập vào cụm điều khiển động cơ.

Tấm che phía sau có thể gồm phần gôi chồng gôi chồng cụm điều khiển động cơ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần gôi chồng có thể ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép đầu sau của ống cổ. Trong trường hợp này, khoảng không ở ngay về phía sau của cụm điều khiển động cơ nhỏ. Do đó, là khó cho gió khi di chuyển đi qua đó và hơn nữa, khoảng không cho việc bức xạ nhiệt nhỏ. Vì vậy, sự phá hỏng về hiệu suất bức xạ nhiệt bị lo ngại đáng kể. Do đó, ý nghĩa của sáng chế được đánh giá cao.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm phần cấp nhiên liệu được bố trí hoặc ở phần phía bên phải hoặc phần phía bên trái. Khi phần cấp nhiên liệu được bố trí ở phần phía bên phải hoặc bên trái, đòi hỏi phải tạo ra khoảng không cho việc tiếp cận phần cấp nhiên liệu ở vùng xung quanh của phần cấp nhiên liệu. Vì thế, phần phía bên phải hoặc bên trái, được ưu tiên là một phần được bố trí ra phía trước của phần cấp nhiên liệu. Trong trường hợp này, khoảng không giữa tấm che trước và phần này của phần phía bên phải hoặc bên trái bị làm giảm, do vậy sự phá hỏng về hiệu suất bức xạ nhiệt bị lo ngại đáng kể. Do đó, ý nghĩa của sáng chế được đánh giá cao.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm bộ chuyển mạch chính được bố trí ở hoặc phần phía bên phải hoặc phần phía bên trái. Khi bộ chuyển mạch chính được bố trí ở phần phía bên phải hoặc bên trái, đòi hỏi phải bố trí khoảng không cho việc tiếp cận bộ chuyển mạch chính ở vùng xung quanh của bộ chuyển mạch chính. Vì thế, phần phía bên phải hoặc bên trái, được ưu tiên là một phần được bố trí ra phía trước của bộ chuyển mạch chính. Trong trường hợp này, khoảng không giữa tấm che trước và phần này của phần phía bên phải hoặc bên trái bị làm giảm, do vậy sự phá hỏng về hiệu suất bức xạ nhiệt bị lo ngại đáng kể. Do đó, ý nghĩa của sáng chế được đánh giá cao.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh khác của sáng chế có thể gồm khung thân phương tiện, động cơ, cơ cấu lái, bánh trước, phanh trước, phần chứa ống cổ, cụm điều khiển động cơ và cụm áp suất thuỷ lực cho hệ thống chống bó cứng phanh

(Anti-lock Brake System - ABS). Khung thân phương tiện có thể gồm ống cổ. Động cơ có thể được bố trí phía dưới và về phía sau của ống cổ. Cơ cấu lái có thể được đỡ bởi ống cổ. Bánh trước có thể được đỡ bởi cơ cấu lái. Phanh trước có thể hãm bánh trước. Phần chứa ống cổ có thể được bố trí ở phía trước và phía sau ống cổ và có thể gói chùng ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí bên trong phần chứa ống cổ, và có thể điều khiển động cơ. Cụm áp suất thủy lực có thể điều khiển phanh trước.

Cơ cấu lái có thể gồm trục lái, giá treo dưới, bộ giảm chấn trái và bộ giảm chấn phải. Trục lái có thể được lắp vào trong ống cổ. Giá treo dưới có thể được nối vào đầu dưới của trục lái, và có thể được bố trí phía dưới ống cổ. Các bộ giảm chấn phải và trái có thể được nối tại các đầu trên của chúng vào giá treo dưới. Phần chứa ống cổ có thể gồm phần hở. Phần hở có thể ít nhất một phần được bố trí phía dưới ống cổ. Cơ cấu lái có thể được bố trí để đi qua phần hở. Cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí ở phía trước ống cổ, và có thể gói chùng ít nhất một phần của ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Cụm áp suất thủy lực có thể được bố trí bên trong phần chứa ống cổ.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, khoảng không rộng nằm bên phải và bên trái của ống cổ có thể được sử dụng làm khoảng không để xả nhiệt được sinh ra bởi cụm điều khiển động cơ và nhiệt được sinh ra bởi cụm áp suất thủy lực. Theo đó, mỗi cụm trong số cụm điều khiển động cơ và cụm áp suất thủy lực có thể được nâng cao về hiệu suất bức xạ nhiệt. Hơn nữa, mỗi cụm trong số cụm điều khiển động cơ và cụm áp suất thủy lực có thể được làm mát nhờ không khí thổi tới đó qua phần hở. Theo đó, mỗi cụm trong số cụm điều khiển động cơ và cụm áp suất thủy lực có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt.

Đầu dưới của cụm áp suất thủy lực có thể được nằm phía trên đầu dưới của cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, cụm áp suất thủy lực có thể được bố trí bên trong phần chứa ống cổ mà không cản trở việc cụm điều khiển động cơ được làm mát nhờ không khí thổi tới đó qua phần hở.

Đầu trên của cụm áp suất thủy lực có thể được nằm phía trên đầu trên của cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, cụm áp suất thủy lực có thể được bố trí bên trong phần chứa ống cổ mà không cản trở việc cụm điều khiển động cơ được làm mát nhờ không khí thổi tới đó qua phần hở.

Cụm áp suất thuỷ lực có thể được bố trí ở phía trước ống cổ, và có thể gói chồng ít nhất một phần của ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Trong trường hợp này, cụm áp suất thuỷ lực có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ.

Cụm áp suất thuỷ lực có thể được bố trí phía sau cụm điều khiển động cơ, và có thể gói chồng cụm điều khiển động cơ khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Trong trường hợp này, cụm điều khiển động cơ và cụm áp suất thuỷ lực có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ.

Cụm áp suất thuỷ lực có thể gói chồng ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Trong trường hợp này, cụm áp suất thuỷ lực và cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ.

Cụm áp suất thuỷ lực có thể gói chồng ít nhất một phần của ống cổ khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Trong trường hợp này, cụm áp suất thuỷ lực có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ.

Đường trục của ống cổ có thể kéo dài về phía sau và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mặt bức xạ nhiệt của cụm điều khiển động cơ có thể kéo dài ra phía trước và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Cụm áp suất thuỷ lực có thể được bố trí giữa ống cổ và cụm điều khiển động cơ theo hướng tới - lui của phương tiện. Trong trường hợp này, cụm áp suất thuỷ lực có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ.

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 được ưu tiên của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần trước của 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 phối cảnh thể hiện cụm điều khiển động cơ.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện cụm điều khiển động cơ.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện cụm điều khiển động cơ.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện cụm điều khiển động cơ.

FIG.9 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần chứa ống cổ.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện phần chứa ống cổ.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XI-XI trên FIG.4.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XII-XII trên FIG.4.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu ở bên trong của phần chứa ống cổ.

FIG.14 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện kết cấu ở bên trong của phần chứa ống cổ.

FIG.15 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu ở bên trong của phần chứa ống cổ mà đèn trước được bỏ qua trong đó.

FIG.16 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện kết cấu ở bên trong của phần chứa ống cổ mà đèn trước được bỏ qua trong đó.

FIG.17 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 theo phương án cải biến thứ nhất.

FIG.18 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 theo phương án cải biến thứ hai.

FIG.19 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 theo phương án cải biến thứ ba.

FIG.20 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 theo phương án cải biến thứ tư.

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

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo một phương án được ưu tiên của sáng chế sẽ được giải thích dưới đây 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. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Phương

tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này là phương tiện giao thông kiểu scutơ. Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm khung thân phương tiện 2, cơ cấu lái 3, tấm che thân phương tiện 4, bánh trước 5, yên 6, bánh sau 7 và cụm công suất 8.

Cần lưu ý rằng, trong bản mô tả này, hướng tới - lui, hướng lên - xuống và hướng trái - phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 dùng để chỉ hướng tới - lui, hướng lên - xuống và hướng trái - phải được quan sát từ người điều khiển ngồi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Hơn nữa, hướng tới - lui không chỉ biểu thị các hướng được sắp xếp song song với hướng tới - lui của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1, mà còn bao gồm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng ± 45 độ so với hướng tới - lui của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Nói cách khác, một hướng được đưa ra gần hướng tới - lui hơn so với hướng trái - phải và hướng lên - xuống được phân loại là hướng tới - lui.

Theo cách tương tự, hướng lên - xuống bao gồm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng ± 45 độ so với hướng lên - xuống của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Nói cách khác, một hướng được đưa ra gần hướng lên - xuống hơn so với hướng tới - lui và hướng trái - phải được phân loại là hướng lên - xuống.

Hơn nữa, hướng trái - phải bao gồm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng ± 45 độ so với hướng trái - phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Nói cách khác, một hướng được đưa ra gần hướng trái - phải hơn so với hướng tới - lui và hướng lên - xuống được phân loại là hướng trái - phải.

Khung thân phương tiện 2 gồm ống cổ 11, khung đi xuống 12, khung dưới 13 và khung sau 14. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đường trục của ống cổ 11 kéo dài về phía sau và lên phía trên. Ống cổ 11 kéo dài về phía sau từ đầu hở dưới 11a tới đầu hở trên 11b. Khung đi xuống 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11. Chi tiết hơn là, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khung đi xuống 12 được nối vào mép đầu sau 11c của ống cổ 11 kéo dài về phía sau từ đầu hở dưới 11a tới đầu hở trên 11b. Khung dưới 13 được nối vào phần dưới của khung đi xuống 12. Khung dưới 13 kéo dài về phía sau từ phần dưới của 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 phần sau của khung dưới 13.

Cơ cấu lái 3 được đỡ bởi ống cổ 11. Cơ cấu lái 3 gồm trục lái 15, giá treo dưới 16, bộ giảm chấn trái 17 và bộ giảm chấn phải 18. Trục lái 15 được lắp vào trong ống cổ 11. Trục lái 15 được đỡ bởi ống cổ 11 và nhờ đó xoay phải và trái được. Giá treo dưới 16 được nối vào đầu dưới của trục lái 15. Giá treo dưới 16 được bố trí phía dưới ống cổ 11.

Các bộ giảm chấn phải 18 và trái 17 được nối tại các đầu trên của chúng vào giá treo dưới 16. Bánh trước 5 được đỡ theo cách quay được bởi các bộ giảm chấn phải 18 và trái 17. Phan trước 19 được gắn vào bánh trước 5. Phan trước 19 hãm bánh trước 5. Phan trước 19, ví dụ, là phan đĩa.

Trục lái 15 được nối tại phần trên của nó vào tay lái 21. Như được thể hiện trên FIG.2, tay lái 21 gồm tay nắm thứ nhất 22, tay nắm thứ hai 23 và thanh tay lái 29. Các tay nắm thứ nhất 22 và thứ hai 23 được gắn vào cả hai đầu của thanh tay lái 29. Ở phương án được ưu tiên này, tay nắm thứ nhất 22 được bố trí sang phải của tấm che tay lái 31 được mô tả. Tay nắm thứ hai 23 được bố trí sang trái của tấm che tay lái 31.

Bộ phận cần thứ nhất 24 được bố trí ở phía trước tay nắm thứ nhất 22. Bộ phận cần thứ nhất 24 là cần phanh. Xi lanh chính 20 được nối vào bộ phận cần thứ nhất 24. Bộ phận cần thứ hai 25 được bố trí ở phía trước tay nắm thứ hai 23. Bộ phận cần thứ hai 25 là cần phanh.

Tấm che thân phương tiện 4 gồm tấm che tay lái 31, phần chứa ống cổ 32, tấm che sau 33 và tấm che dưới 34. Tấm che tay lái 31 che các phía trước và sau của tay lái 21. Bảng đồng hồ đo, gồm đồng hồ đo tốc độ và các thiết bị tương tự, được gắn vào mặt trên của tấm che tay lái 31.

Phần chứa ống cổ 32 được bố trí phía dưới tấm che tay lái 31. Phần chứa ống cổ 32 che vùng xung quanh của ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Phần chứa ống cổ 32 được bố trí ở phía trước và phía sau ống cổ 11. Phần chứa ống cổ 32 được bố trí ở phía trước và phía sau khung đi xuống 12. Phần chứa ống cổ 32 gói chồng ống cổ 11 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Phần chứa ống cổ 32 được nối tại phần dưới của nó vào tấm che dưới 34. Phần chứa ống cổ 32 gồm tấm che trước 36, tấm che phía sau 38 và chấn bùn 39.

Tấm che trước 36 được bố trí phía dưới tấm che tay lái 31 theo hướng lên - xuống của phương tiện. Tấm che trước 36 ít nhất một phần được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện, tấm che trước 36 gói chồng ống cổ

11.

Đèn trước 37 được bố trí ở tấm che trước 36. Đèn trước 37 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Đèn trước 37 gói chồng ống cổ 11 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Đèn trước 37 tạo nên một phần của phần chứa ống cổ 32. Đèn trước 37 và các đèn chớp có thể không được bố trí ở phần chứa ống cổ 32 và theo cách khác, có thể được bố trí ở, ví dụ tấm che tay lái 31.

Tấm che trước 36 gồm phần che giữa 36c, phần che phải 36r và phần che trái 36l. Phần che giữa 36c được bố trí phía trên bánh trước 5. Phần che phải 36r kéo dài xuống phía dưới từ phần phía bên phải của phần che giữa 36c. Phần che trái 36l kéo dài xuống phía dưới từ phần phía bên trái của phần che giữa 36c. Phần che giữa 36c gồm phần đầu xa 36a được bố trí dưới dạng hốc gắn cho đèn trước 37. Phần che giữa 36c kéo dài về phía sau từ phần đầu xa 36a, trong lúc được hướng lên phía trên. Hơn nữa, phần che giữa 36c kéo dài về phía sau từ phần đầu xa 36a, trong lúc được hướng lên phía trên và sang phải và sang trái theo phương ngang.

Chấn bùn 39 được bố trí phía sau bánh trước 5. Chấn bùn 39 gói chồng bánh trước 5 khi được quan sát trên hình chiếu từ trước. Chấn bùn 39 được bố trí ở phía trước khung đi xuống 12. Chấn bùn 39 ít nhất một phần gói chồng khung đi xuống 12 khi được quan sát trên hình chiếu từ trước (xem FIG.2). Chấn bùn 39 được nối vào phần che phải 36r và phần che trái 36l.

Tấm che phía sau 38 được bố trí phía sau tấm che trước 36. Tấm che phía sau 38 ít nhất một phần được bố trí phía sau ống cổ 11. Tấm che phía sau 38 ít nhất một phần gói chồng ống cổ 11 khi được quan sát trên hình chiếu từ trước (xem FIG.2). Khoảng không trong S được tạo ra giữa phần giữa 36c của tấm che trước 36 và tấm che phía sau 38 để chứa ống cổ 11. Khoảng không dưới L được tạo ra giữa chấn bùn 39 và tấm che phía sau 38 để chứa khung đi xuống 12. Tấm che phía sau 38 sẽ được mô tả dưới đây.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.3, phần chứa ống cổ 32 gồm phần hở 322. Phần hở 322 được tạo ra ở phần dưới của khoảng không trong S của phần chứa ống cổ 32 và nối thông với khoảng không trong S. Phần hở 322 được hở xuống phía dưới. Cơ cấu lái 3 được bố trí trong lúc đi qua phần hở 322. Phần hở 322 một phần được xác định ranh giới nhờ đèn trước 37. Phần hở 322 được bố trí phía trên phần ở phía trên nhất của bánh

trước 5.

Như được thể hiện trên FIG1, tấm che sau 33 che vùng xung quanh của khung sau 14. Yên 6 được bố trí phía trên tấm che sau 33. Yên 6 được bố trí về phía sau của ống cổ 11. Hộp chứa vật dụng 331 được bố trí bên trong tấm che sau 33. Hộp chứa vật dụng 331 được bố trí phía dưới yên 6.

Tấm che dưới 34 được bố trí giữa phần chứa ống cổ 32 và tấm che sau 33. Tấm che dưới 34 che vùng xung quanh của khung dưới 13. Mặt trên của tấm che dưới 34 gồm bản đế chân 341. Bản đế chân 341 được bố trí phía dưới và ra phía trước của yên 6. Bản đế chân 341 được bố trí phía trên khung dưới 13. Bản đế chân 341 được bố trí để cho phép người điều khiển đặt chân của mình trên đó. Bản đế chân 341 có hình dạng phẳng toàn bộ theo phương bề rộng phương tiện. Tuy nhiên, bản đế chân 341 có thể không có hình dạng phẳng. Ví dụ, phần ống giữa có thể được bố trí ở giữa của bản đế chân 341. Phần ống giữa có hình dạng nhô lên phía trên và kéo dài theo hướng tới - lui.

Cụm công suất 8 được bố trí phía dưới yên 6. Cụm công suất 8 được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân phương tiện 2. Cụm công suất 8 đỡ bánh sau 7 sao cho bánh sau 7 quay được. Bánh sau 7 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2 qua bộ treo sau 28. Cụm công suất 8 gồm động cơ 26 và bộ truyền động 27.

Động cơ 26 được bố trí về phía sau và phía dưới ống cổ 11. Động cơ 26 được bố trí về phía sau của phần chứa ống cổ 32. Động cơ 26 được bố trí bên trong tấm che sau 33. Động cơ 26 được bố trí phía dưới yên 6. Nói cách khác, động cơ 26 gói chông yên 6 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Động cơ 26 được bố trí phía dưới hộp chứa vật dụng 331.

Động cơ khởi động 41 được gắn vào động cơ 26. Động cơ khởi động 41 khởi động động cơ 26. Động cơ khởi động 41 được gắn vào trục khuỷu 42 của động cơ 26. Ở phương án được ưu tiên này, động cơ khởi động 41 là máy phát điện khởi động có chức năng làm cả động cơ khởi động để khởi động động cơ 26 và máy phát điện để tạo ra điện nhờ lực dẫn động của động cơ 26.

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 thể hiện trên FIG4, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm điều khiển động cơ 44. Cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ở khoảng không trong S của phần chứa ống cổ 32. Chi tiết hơn là, cụm điều

khởi động cơ 44 được bố trí ở khoảng không trong S được tạo ra giữa phần che giữa 36c của tấm che trước 36 và tấm che phía sau 38. Cụm điều khiển động cơ 44 điều khiển động cơ 26. Ví dụ, cụm điều khiển động cơ 44 điều khiển việc phun nhiên liệu và định thời đánh lửa ở động cơ 26.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cụm điều khiển động cơ 44. FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện cụm điều khiển động cơ 44. FIG.7 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện cụm điều khiển động cơ 44. FIG.8 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện cụm điều khiển động cơ 44. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.7, cụm điều khiển động cơ 44 được định kích thước để theo cả phương bề dài (Y) của nó và phương bề rộng (X) của nó là lớn hơn so với theo phương bề dày (Z) của nó. Cụm điều khiển động cơ 44 được định kích thước để theo phương bề rộng (X) của nó là lớn hơn so với theo phương bề dài (Y) của nó. Ở đây, phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44 dùng để chỉ hướng kéo dài của kích thước nhỏ nhất trong số các kích thước của cụm điều khiển động cơ 44 theo hệ tọa độ Đề cát ba chiều (X, Y, Z).

Cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Như được thể hiện trên FIG.2, cụm điều khiển động cơ 44 gói chôn ít nhất một phần của ống cổ 11 khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 và mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444. Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 là mặt trước của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 được nằm ở phía đối diện của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 là mặt sau của cụm điều khiển động cơ 44.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm mặt bên thứ nhất 442, mặt bên thứ hai 443, mặt bên thứ ba 445 và mặt bên thứ tư 446. Mặt bên thứ nhất 442 được nối vào đầu dưới của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bên thứ nhất 442 là mặt dưới của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ hai 443 là mặt bên trái của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ ba 445 được nối vào đầu trên của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bên thứ ba 445 là mặt trên của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ tư 446 là mặt bên phải của cụm điều khiển động cơ 44.

Mỗi mặt trong số các mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 và thứ hai 444 kéo dài theo phương bề dài (Y) và phương bề rộng (X) của cụm điều khiển động cơ 44. Mỗi mặt trong số các mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 và thứ hai 444 có hình dạng được định kích thước để theo

phương bề rộng (X) là lớn hơn so với theo phương bề dài (Y). Mỗi mặt trong số các mặt bên thứ nhất 442 và thứ ba 445 kéo dài theo phương bề rộng (X) và phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44. Mỗi mặt trong số các mặt bên thứ nhất 442 và thứ ba 445 có hình dạng được định kích thước để theo phương bề rộng (X) là lớn hơn so với theo phương bề dày (Z). Mỗi mặt trong số các mặt bên thứ hai 443 và thứ tư 446 kéo dài theo phương bề dài (Y) và phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44. Mỗi mặt trong số các mặt bên thứ hai 443 và thứ tư 446 có hình dạng được định kích thước để theo phương bề dài (Y) là lớn hơn so với theo phương bề dày (Z).

Diện tích của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 lớn hơn so với diện tích của mặt bên thứ nhất 442 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bên thứ nhất 442. Diện tích của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 cũng lớn hơn so với diện tích của mặt bên thứ hai 443 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bên thứ hai 443. Cần lưu ý rằng, mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 có diện tích chiếu tương tự với diện tích chiếu của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bên thứ ba 445 có diện tích chiếu tương tự với diện tích chiếu của mặt bên thứ nhất 442. Mặt bên thứ tư 446 có diện tích chiếu tương tự với diện tích chiếu của mặt bên thứ hai 443.

Như được thể hiện trên FIG.6, cụm điều khiển động cơ 44 gồm cụm hướng dẫn 46 và cụm điều khiển điện áp 47. Cụm hướng dẫn 46 xuất ra tín hiệu hướng dẫn cho động cơ 26. Cụm điều khiển điện áp 47, ví dụ là bộ điều chỉnh chẳng hạn. Cụm điều khiển điện áp 47 được nối vào động cơ khởi động 41. Cụm điều khiển điện áp 47 chỉnh lưu điện được tạo ra bởi động cơ khởi động 41 và điều khiển điện áp của dòng điện này. Cụm hướng dẫn 46 và cụm điều khiển điện áp 47 được bố trí thẳng hàng theo phương bề rộng (X) của cụm điều khiển động cơ 44.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm nhiều bộ nối từ 48 đến 50. Nhiều bộ nối từ 48 đến 50 được gắn vào mặt bên thứ nhất 442. Nhiều bộ nối từ 48 đến 50 được bố trí thẳng hàng theo phương bề rộng (X) của cụm điều khiển động cơ 44. Nhiều bộ nối từ 48 đến 50 nhô xuống phía dưới từ mặt bên thứ nhất 442.

Nhiều bộ nối từ 48 đến 50 gồm bộ nối thứ nhất 48, bộ nối thứ hai 49 và bộ nối thứ ba 50. Bộ nối thứ nhất 48 được nối vào cụm hướng dẫn 46. Các bộ nối thứ hai 49 và thứ ba 50 được nối vào cụm điều khiển điện áp 47.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm phần gắn thứ nhất 51 và phần gắn thứ hai 52. Các phần gắn thứ nhất 51 và thứ hai 52 được bố trí trên cả hai mặt bên của cụm điều khiển động cơ 44. Các phần gắn thứ nhất 51 và thứ hai 52 gồm các lỗ 511 và 521 mà các bulông lần lượt được lắp xuyên qua đó.

Như được thể hiện trên FIG.5, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 gồm phần nâng lên 441a lồi lên theo phương bề dày (Z). Với phần nâng lên 441a, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 có hình dạng lồi và lõm. Như được thể hiện trên FIG.7, cụm điều khiển động cơ 44 gồm nhiều gờ tản nhiệt 53. Nhiều gờ tản nhiệt 53 này được bố trí trên mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444. Với nhiều gờ tản nhiệt 53, mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 có hình dạng lồi và lõm. Nhiều gờ tản nhiệt 53 kéo dài theo phương bề rộng (X). Cần lưu ý rằng, trên FIG.7, số chỉ dẫn 53 được gán cho chỉ một trong số nhiều gờ tản nhiệt 53 mà không được gán các gờ tản nhiệt 53 khác.

Như được thể hiện trên FIG.4, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ở phía trước ống cổ 11.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí sao cho phương bề dày (Z) của nó được định hướng theo phương nghiêng so với phương được sắp xếp vuông góc với đường trục Ax1 của ống cổ 11. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới.

Như được thể hiện trên FIG.2, cụm điều khiển động cơ 44 ít nhất một phần gói chôn ống cổ 11 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí sao cho phương bề rộng (X) của nó được định hướng theo phương bề rộng phương tiện. Nói cách khác, phương bề rộng (X) của cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.2, cụm điều khiển động cơ 44 ít nhất một phần gói chôn đèn trước 37 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện, đầu trên của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía trên đầu trên đèn trước 37. Khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện, đầu dưới của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía dưới đầu trên của đèn trước 37. Khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện, đầu dưới của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía trên đầu dưới của đèn trước 37.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 của cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài ra phía trước và lên phía trên. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 kéo dài theo phương giao cắt với phương của đường trục Ax1 (sau đây gọi là “phương dọc trục (Ax1)”) của ống cổ 11. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 nghiêng so với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 kéo dài ra phía trước và lên phía trên.

Khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện, mặt bên thứ nhất 442 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bên thứ nhất 442 kéo dài theo hướng khác với hướng kéo dài của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bên thứ nhất 442 kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bên thứ nhất 442 nghiêng so với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11.

Cần lưu ý rằng, mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 của cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí theo định hướng tương tự với mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bên thứ ba 445 của cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí theo định hướng tương tự với mặt bên thứ nhất 442. Mặt bên thứ tư 446 của cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí theo định hướng tương tự với mặt bên thứ hai 443. Cần lưu ý rằng, các mặt này có thể được thay đổi về sự định hướng.

Cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ở khoảng không trong S được đề cập trên đây của phần chứa ống cổ 32. FIG.9 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần chứa ống cổ 32. FIG.10 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện phần chứa ống cổ 32. FIG.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XI-XI trên FIG.4. FIG.12 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XII-XII trên FIG.4.

Như được thể hiện trên FIG.9 và FIG.10, tấm che phía sau 38 gồm phần giữa 381, phần phía bên trái 382 và phần phía bên phải 383. Phần giữa 381 gói chôn ống cổ 11 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần phía bên trái 382 được nằm ngang sang bên trái của phần giữa 381. Phần phía bên trái 382, ít nhất một phần, được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Phần phía bên phải 383 được nằm ngang sang bên phải của

phần giữa 381. Phần phía bên phải 383, ít nhất một phần, được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11.

Tấm che phía sau 38 được bố trí với phần cấp nhiên liệu 60. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, phần cấp nhiên liệu 60 được bố trí ở một trong số hai phía bên của ống cổ 11. Chi tiết là, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, phần cấp nhiên liệu 60 được bố trí ở bên trái của ống cổ 11. Phần cấp nhiên liệu 60 được bố trí ở phần phía bên trái 382. Phần phía bên trái 382 gồm phần trên trái 382a và phần dưới trái 382b. Phần trên trái 382a có hình dạng được làm lõm về phía trước từ phần dưới trái 382b. Phần cấp nhiên liệu 60 được bố trí ở phần trên trái 382a. Như được thể hiện trên FIG.11, phần trên trái 382a được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11.

Tấm che phía sau 38 được bố trí với bộ chuyển mạch chính 56. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, bộ chuyển mạch chính 56 được bố trí ở phía còn lại trong số hai phía bên của ống cổ 11. Chi tiết là, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, bộ chuyển mạch chính 56 được bố trí ở bên phải của ống cổ 11. Bộ chuyển mạch chính 56 được bố trí ở phần phía bên phải 383. Phần phía bên phải 383 gồm phần trên phải 383a và phần dưới phải 383b. Phần trên phải 383a có hình dạng được làm lõm về phía trước hơn so với phần dưới phải 383b. Bộ chuyển mạch chính 56 được bố trí ở phần trên phải 383a. Phần trên phải 383a được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Tuy nhiên, các cách bố trí của phần cấp nhiên liệu 60 và bộ chuyển mạch chính 56 có thể được thay đổi.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện được thể hiện trên FIG.11, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ra phía trước của phần cấp nhiên liệu 60. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ra phía trước của bộ chuyển mạch chính 56.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau được thể hiện trên FIG.10, tấm che phía sau 38 gồm phần gói chông 384 gói chông cụm điều khiển động cơ 44. Phần gói chông 384 kéo dài ngang qua phần giữa 381, phần trên trái 382a và phần trên phải 383a. Vùng của phần gói chông 384 thuộc phần trên trái 382a, được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Vùng của phần gói chông 384 thuộc phần trên phải 383a, được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu ở bên trong của phần chứa ống cổ 32. FIG.14 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện kết cấu ở bên trong của phần chứa ống cổ 32. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.11 đến FIG.14, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí giữa ống cổ 11 và đèn trước 37 theo hướng tới - lui của phương tiện.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện được thể hiện trên FIG.13, cụm điều khiển động cơ 44 gói chôn ít nhất một phần của đèn trước 37. Chi tiết là, đèn trước 37 gồm vỏ trong 54 và hộp đèn 55. Vỏ trong 54 được làm bằng vật liệu có tính xuyên sáng. Vỏ trong 54 là phần được để lộ ra phía ngoài qua phần chứa ống cổ 32. Hộp đèn 55 được bố trí phía sau vỏ trong 54. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 gói chôn hộp đèn 55.

Đầu trên của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía dưới đầu trên của ống cổ 11. Đầu dưới của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía trên đầu dưới của ống cổ 11. Đầu dưới của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía trên giá treo dưới 16.

Như được thể hiện trên FIG.14, cụm điều khiển động cơ 44 nhỏ hơn so với đèn trước 37 theo phương bề rộng phương tiện. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, các phần đầu phải và trái của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm bên trong các phần đầu phải và trái của đèn trước 37 theo phương bề rộng phương tiện. Nói cách khác, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, phần đầu trái của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm sang phải của phần đầu trái của đèn trước 37. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, phần đầu phải của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm sang trái của phần đầu phải của đèn trước 37.

Như được thể hiện trên FIG.13, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm giá đỡ 57 cố định đèn trước 37 vào ống cổ 11. Cụm điều khiển động cơ 44 được cố định vào giá đỡ 57. Giá đỡ 57 gồm giá đỡ thứ nhất 58 và giá đỡ thứ hai 59. Giá đỡ thứ nhất 58 được gắn vào ống cổ 11. Giá đỡ thứ nhất 58 kéo dài ra phía trước từ ống cổ 11. Giá đỡ thứ hai 59 được đỡ bởi giá đỡ thứ nhất 58. Đèn trước 37 được gắn vào giá đỡ thứ hai 59.

FIG.15 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu ở bên trong của phần chứa ống cổ 32 mà đèn trước 37 được bỏ qua trong đó. FIG.16 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện kết cấu ở bên trong của phần chứa ống cổ 32 mà đèn trước 37 được bỏ qua trong đó. Như được thể hiện trên FIG.15 và FIG.16, giá đỡ thứ hai 59 gồm phần đỡ thứ nhất 61 và phần đỡ thứ hai 62. Phần đỡ thứ nhất 61 được gắn vào giá đỡ thứ nhất 58. Phần đỡ thứ nhất 61 có hình dạng

được uốn cong dạng vòng. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đỡ thứ nhất 61 kéo dài ra phía trước và lên phía trên từ giá đỡ thứ nhất 58.

Phần đỡ thứ hai 62 được uốn cong theo dạng hình chữ U khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Phần đỡ thứ hai 62 được nối tại cả hai đầu của nó vào phần đỡ thứ nhất 61. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đỡ thứ hai 62 kéo dài xuống phía dưới từ phần đỡ thứ nhất 61. Dén trước 37 được gắn vào các phần đỡ thứ nhất 61 và thứ hai 62.

Cụm điều khiển động cơ 44 được gắn vào phần đỡ thứ nhất 61. Chi tiết là, phần đỡ thứ nhất 61 gồm phần nhô thứ nhất 63 và phần nhô thứ hai 64. Mỗi phần trong số các phần nhô thứ nhất 63 và thứ hai 64 nhô vào phía trong từ phần đỡ thứ nhất 61 theo phương bề rộng phương tiện. Phần gắn thứ nhất 51 của cụm điều khiển động cơ 44 được gắn vào phần nhô thứ nhất 63 nhờ phương tiện cố định như bulông và các phương tiện tương tự chẳng hạn. Phần gắn thứ hai 52 của cụm điều khiển động cơ 44 được gắn vào phần nhô thứ hai 64 nhờ phương tiện cố định như bulông và các phương tiện tương tự chẳng hạn.

Như được thể hiện trên FIG.16, nhiều cáp điện từ 65 đến 67 được nối vào cụm điều khiển động cơ 44. Nhiều cáp điện từ 65 đến 67 lần lượt được nối vào các bộ nối từ thứ nhất 48 đến thứ ba 50. Cáp điện 65, được nối vào bộ nối thứ nhất 48, là bó dây được tạo nên từ nhiều dây dẫn truyền dữ liệu được bó vào nhau. Nhiều dây dẫn truyền dữ liệu, một phần được nối vào nhiều bộ cảm biến khác nhau như bộ cảm biến để phát hiện tốc độ quay động cơ chẳng hạn. Nhiều dây dẫn truyền dữ liệu, một phần được nối vào các thiết bị như thiết bị phun nhiên liệu và bugi ở động cơ 26 chẳng hạn.

Các cáp điện 66 và 67, lần lượt được nối vào các bộ nối thứ hai 49 và thứ ba 50, được nối vào động cơ khởi động 41 và ắc quy không được thể hiện trên các hình vẽ. Cáp điện 65 được nối vào bộ nối thứ nhất 48 dày hơn so với cáp điện 66 được nối vào bộ nối thứ hai 49. Cáp điện 65 được nối vào bộ nối thứ nhất 48 dày hơn so với cáp điện 66 được nối vào bộ nối thứ ba 50.

Các cáp điện từ 65 đến 67 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ cụm điều khiển động cơ 44. Các cáp điện từ 65 đến 67 kéo dài từ cụm điều khiển động cơ 44 về phía ống cổ 11. Các cáp điện từ 65 đến 67 kéo dài xuống phía dưới dọc theo khung đi xuống 12, mặc dù kết cấu này không được thể hiện trên các hình vẽ.

Như được thể hiện trên FIG.4, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1

gồm cụm áp suất thủy lực 45 cho hệ thống chống bó cứng phanh (Anti-lock Brake System - ABS). Cụm áp suất thủy lực 45 được bố trí bên trong phần chứa ống cổ 32. Chi tiết là, cụm áp suất thủy lực 45 được bố trí bên trong tấm che trước 36. Cụm áp suất thủy lực 45 được nối vào ống dẫn dầu phanh kéo dài từ phanh trước 19. Cụm áp suất thủy lực 45 được nối vào ống dẫn dầu phanh kéo dài từ xi lanh chính 20. Cụm áp suất thủy lực 45 được nối vào cụm điều khiển động cơ 44 qua dây dẫn truyền dữ liệu. Cụm áp suất thủy lực 45 điều khiển phanh trước 19.

Cụm áp suất thủy lực 45 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Cụm áp suất thủy lực 45 được bố trí giữa đèn trước 37 và ống cổ 11 theo hướng tới - lui của phương tiện. Cụm áp suất thủy lực 45 được bố trí giữa ống cổ 11 và cụm điều khiển động cơ 44 theo hướng tới - lui của phương tiện. Cụm áp suất thủy lực 45 được bố trí phía sau cụm điều khiển động cơ 44. Cụm áp suất thủy lực 45 được gắn vào giá đỡ thứ nhất 58.

Như được thể hiện trên FIG.15, đầu dưới của cụm áp suất thủy lực 45 được nằm phía trên đầu dưới của cụm điều khiển động cơ 44. Đầu trên của cụm áp suất thủy lực 45 được nằm phía trên đầu trên của cụm điều khiển động cơ 44. Đầu trước của cụm áp suất thủy lực 45 được nằm ra phía trước của đầu sau của cụm điều khiển động cơ 44. Đầu sau của cụm áp suất thủy lực 45 được nằm về phía sau của đầu sau của cụm điều khiển động cơ 44.

Khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện được thể hiện trên FIG.2, cụm áp suất thủy lực 45 gói chồng ít nhất một phần của ống cổ 11. Cụm áp suất thủy lực 45 gói chồng cụm điều khiển động cơ 44 khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện được thể hiện trên FIG.14, cụm áp suất thủy lực 45 gói chồng ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ 44. Cụm áp suất thủy lực 45 gói chồng ít nhất một phần của ống cổ 11 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Cụm áp suất thủy lực 45 nhỏ hơn so với cụm điều khiển động cơ 44 theo phương bề rộng phương tiện. Phần đầu trái của cụm áp suất thủy lực 45 được nằm sang phải của phần đầu trái của cụm điều khiển động cơ 44. Phần đầu phải của cụm áp suất thủy lực 45 được nằm sang trái của phần đầu phải của cụm điều khiển động cơ 44.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này được giải thích trên đây, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ở phía trước ống cổ 11

và gói chông ít nhất một phần của ống cổ 11 khi được quan sát trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Không khí thổi vào trong khoảng không trong S của phần chứa ống cổ 32 qua phần hở 322, thổi lên phía trên dọc theo ống cổ 11 và do vậy, có khả năng thổi theo phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11. Do đó, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 của cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài theo phương giao cắt với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, nhờ vậy mà không khí thổi qua phần hở 322, có khả năng đập vào cụm điều khiển động cơ 44. Theo đó, cụm điều khiển động cơ 44 có thể được nâng cao về hiệu suất bức xạ nhiệt.

Đường trục Ax1 của ống cổ 11 kéo dài về phía sau và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 của cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài ra phía trước và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do đó, không khí thổi về phía sau và lên phía trên từ phần hở 322, có khả năng đập vào cụm điều khiển động cơ 44. Theo đó, cụm điều khiển động cơ 44 có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt.

Diện tích của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 lớn hơn so với diện tích của mặt bên thứ nhất 442 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bên thứ nhất 442. Do đó, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441, có diện tích chiếu lớn ở cụm điều khiển động cơ 44, kéo dài theo phương giao cắt với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11. Theo đó, cụm điều khiển động cơ 44 có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt nhờ không khí thổi tới đó qua phần hở 322.

Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 kéo dài ra phía trước và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do đó, không khí thổi về phía sau và lên phía trên từ phần hở 322, có khả năng đập vào mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 có diện tích chiếu lớn. Theo đó, cụm điều khiển động cơ 44 có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt nhờ không khí thổi tới đó qua phần hở 322.

Các bộ nối từ 48 đến 50, mà các cáp điện từ 65 đến 67 được nối vào đó, được bố trí trên mặt bên thứ nhất 442. Mặt bên thứ nhất 442 là mặt dưới của cụm điều khiển động cơ 44. Do đó, là có thể dễ dàng áp dụng các cách bố trí của các cáp điện từ 65 đến 67 kéo dài xuống phía dưới từ mặt bên thứ nhất 442. Theo đó, việc bố trí các cáp điện từ 65 đến 67 được làm dễ dàng.

Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 có hình dạng lồi và lõm. Do đó, diện tích bề mặt của

mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được gia tăng, nhờ vậy cụm điều khiển động cơ 44 có thể được nâng cao hơn nữa về hiệu suất bức xạ nhiệt.

Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được định kích thước để theo phương bề rộng là lớn hơn so với theo phương bề dài. Hơn nữa, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí sao cho phương bề rộng (X) của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được định hướng theo phương bề rộng phương tiện. Theo đó, cụm điều khiển động cơ 44 có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ 32 theo hướng lên - xuống của phương tiện.

Đầu trên của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía dưới đầu trên của ống cổ 11. Theo đó, cụm điều khiển động cơ 44 có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn bên trong phần chứa ống cổ 32 theo hướng lên - xuống của phương tiện.

Cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí giữa ống cổ 11 và đèn trước 37 theo hướng tới - lui của phương tiện. Cụm điều khiển động cơ 44 ít nhất một phần gói chồng đèn trước 37 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Vì kết cấu này, khoảng không trong S của phần chứa ống cổ 32 bị làm giảm bởi đèn trước 37, do vậy sự phá hỏng về hiệu suất bức xạ nhiệt bị lo ngại đáng kể. Do đó, ý nghĩa của sáng chế được đánh giá cao.

Cụm điều khiển động cơ 44 được cố định vào giá đỡ 57 mà nhờ giá này đèn trước 37 được cố định vào ống cổ 11. Do đó, việc gắn đèn trước 37 và cụm điều khiển động cơ 44 có thể được thực hiện nhờ giá đỡ 57 được dùng chung.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm cụm hướng dẫn 46 và cụm điều khiển điện áp 47. Cụm điều khiển điện áp 47 là thiết bị để điều khiển điện áp và vì vậy, sinh ra một lượng nhiệt lớn. Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí như được mô tả trên đây, nhờ vậy nhiệt được sinh ra bởi cụm điều khiển điện áp 47 có thể được làm mát một cách hiệu quả.

Cụm hướng dẫn 46 và cụm điều khiển điện áp 47 được bố trí thẳng hàng theo phương bề rộng (X) của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Do đó, việc chạy dây dẫn giữa cụm hướng dẫn 46 và cụm điều khiển điện áp 47 được làm dễ dàng hơn so với khi cụm hướng dẫn 46 và cụm điều khiển điện áp 47 được xếp lớp theo phương bề dày (Z). Hơn nữa, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí với bề mặt lớn, nhờ vậy có thể được làm dễ dàng cho không khí thổi qua phần hở 322 để đập vào cụm điều khiển động cơ 44.

Tấm che phía sau 38 gồm phần gói chồng 384 gói chồng cụm điều khiển động cơ 44

khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần gối chông 384 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Trong trường hợp này, khoảng không ở ngay về phía sau của cụm điều khiển động cơ 44 nhỏ. Do đó, là khó cho gió khi di chuyển đi qua đó và mặt khác, khoảng không cho việc bức xạ nhiệt nhỏ. Vì thế, sự phá hỏng về hiệu suất bức xạ nhiệt bị lo ngại đáng kể. Do đó, ý nghĩa của sáng chế được đánh giá cao.

Đầu trên của bộ giảm chấn trái 17 và đầu trên của bộ giảm chấn phải 18 được nối vào giá treo dưới 16 được bố trí phía dưới ống cổ 11. Nói cách khác, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 không gồm giá treo trên, và các bộ giảm chấn phải 18 và trái 17 được nối qua giá treo dưới 16. Do đó, các bộ giảm chấn phải 18 và trái 17 không được bố trí sang phải và sang trái của ống cổ 11. Vì kết cấu này, khoảng không nằm bên phải và bên trái của ống cổ 11 có thể được sử dụng làm khoảng không để thoát nhiệt của cụm điều khiển động cơ 44. Theo đó, cụm điều khiển động cơ 44 có thể được nâng cao về hiệu suất bức xạ nhiệt. Tuy nhiên, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể gồm giá treo trên.

Một phương án được ưu tiên của sáng chế đã được giải thích trên đây. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở phương án được ưu tiên được đề cập trên đây và nhiều thay đổi khác nhau có thể được thực hiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 không bị giới hạn ở phương tiện giao thông kiểu scuter, và theo cách khác, có thể là kiểu khác của phương tiện giao thông như xe gắn máy chẳng hạn. Số lượng của các bánh trước không bị giới hạn ở một và theo cách khác có thể là hai hay nhiều hơn. Thay vào đó, số lượng của các bánh sau không bị giới hạn ở một và theo cách khác có thể là hai hay nhiều hơn.

Cụm điều khiển động cơ 44 có thể không gồm cụm điều khiển điện áp 47. Cụm điều khiển động cơ 44 có thể có chức năng điều khiển như chức năng dừng nghỉ chẳng hạn. Chức năng dừng nghỉ là chức năng tắt động cơ 26 tự động khi phương tiện giao thông dừng di chuyển và khởi động lại động cơ 26 tự động khi phương tiện bắt đầu di chuyển. Khi có chức năng điều khiển như được mô tả trên đây, cụm điều khiển động cơ 44 có xu hướng bị gia tăng về kích cỡ và bị gia tăng về lượng nhiệt sinh ra từ đó với sự gia tăng về lượng xử lý. Do đó, như với phương án được ưu tiên được đề cập trên đây, là hiệu quả để nâng cao hiệu suất bức xạ nhiệt của cụm điều khiển động cơ 44.

Kết cấu của cụm điều khiển động cơ 44 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án

được ưu tiên được đề cập trên đây. Ví dụ, cụm điều khiển động cơ 44 có thể có hình dạng được định kích thước để theo phương bề dài (Y) là lớn hơn so với theo phương bề rộng (X). Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 không bị giới hạn ở mặt trước của cụm điều khiển động cơ 44 và theo cách khác, có thể là mặt sau hoặc mặt khác của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ nhất 442 không bị giới hạn ở mặt dưới của cụm điều khiển động cơ 44 và theo cách khác, có thể là mặt khác như mặt trên của cụm điều khiển động cơ 44 chẳng hạn.

Số lượng của các bộ nối của cụm điều khiển động cơ 44 không bị giới hạn ở ba và theo cách khác, có thể là ít hơn ba hoặc có thể là nhiều hơn ba. Ở cụm điều khiển động cơ 44, mặt mà các bộ nối được bố trí trên đó không bị giới hạn ở mặt dưới và theo cách khác, có thể là mặt khác.

Kết cấu của giá đỡ 57 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây, và có thể được thay đổi. Cách bố trí cụm áp suất thủy lực 45 không bị giới hạn ở cách bố trí theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây, và có thể được thay đổi. Ví dụ, cụm áp suất thủy lực 45 có thể được bố trí ở vị trí khác với bên trong của phần chứa ống cổ 32. Theo cách khác, cụm áp suất thủy lực 45 có thể được bỏ qua.

Cách bố trí cụm điều khiển động cơ 44 không bị giới hạn ở cách bố trí theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây. Ví dụ, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện được thể hiện trên FIG.17, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 của cụm điều khiển động cơ 44 có thể kéo dài theo phương vuông góc với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11. Theo cách khác, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện được thể hiện trên FIG.18, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 của cụm điều khiển động cơ 44 có thể kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới và đồng thời, có thể kéo dài theo phương giao cắt với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11. Theo cách khác nữa, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện được thể hiện trên FIG.19, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 của cụm điều khiển động cơ 44 có thể kéo dài theo phương nằm ngang. Còn theo cách khác nữa, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện được thể hiện trên FIG.20, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 của cụm điều khiển động cơ 44 có thể kéo dài theo hướng lên - xuống của phương tiện. Đèn trước 37 có thể được bố trí ở tấm che tay lái 31 mà không ở tấm che trước 36.

Yêu cầu bảo hộ

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

khung thân phương tiện (2) gồm ống cổ (11);

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

động cơ (26) được bố trí phía dưới và về phía sau của ống cổ (11);

phần chứa ống cổ (32) gồm tấm che trước (36) và tấm che phía sau (38), tấm che trước (36) ít nhất một phần được bố trí ở phía trước ống cổ (11), tấm che phía sau (38) ít nhất một phần được bố trí phía sau ống cổ (11), tấm che trước (36) và tấm che phía sau (38) tạo ra giữa chúng khoảng không trong (S) mà ống cổ (11) được chứa trong đó; và

cụm điều khiển động cơ (44) được tạo kết cấu để điều khiển động cơ (26), trong đó:

ống cổ (11) kéo dài về phía sau từ đầu hở dưới (11a) của nó tới đầu hở trên (11b) của nó,

phần chứa ống cổ (32) gồm phần hở (322) được bố trí phía dưới ống cổ (11),

cơ cấu lái (3) kéo dài ra phía ngoài từ khoảng không trong (S) qua phần hở (322),

tấm che phía sau (38) gồm phần giữa (381), phần phía bên trái (382) và phần phía bên phải (383), phần giữa (381) gối chồng ống cổ (11) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau, phần phía bên trái (382) được nằm ngang sang trái của phần giữa (381), phần phía bên phải (383) được nằm ngang sang phải của phần giữa (381), ít nhất một trong số phần phía bên trái (382) và phần phía bên phải (383) được nằm ra phía trước của mép đầu sau (11c) của ống cổ (11),

cụm điều khiển động cơ (44) được bố trí ở phía trước ống cổ (11) trong khoảng không trong (S) của phần chứa ống cổ (32),

đường trục (Ax1) của ống cổ (11) kéo dài về phía sau và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và

cụm điều khiển động cơ (44) được định kích thước để theo cả phương bề dài của nó và phương bề rộng của nó là lớn hơn so với theo phương bề dày của nó,

khác biệt ở chỗ:

cụm điều khiển động cơ (44) gối chồng ít nhất một phần của ống cổ (11) khi được

quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện,

cụm điều khiển động cơ (44) gồm mặt bức xạ nhiệt chính (441,444), mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) kéo dài theo cả phương bề dài và phương bề rộng khi được quan sát theo phương bề dày, và

mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) kéo dài theo phương giao cắt với phương của đường trục của ống cổ (11) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và

mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) kéo dài ra phía trước và lên phía trên khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và

phương bề dày kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó:

cụm điều khiển động cơ (44) còn gồm mặt bên (442,443,445,446) kéo dài theo phương bề dày của cụm điều khiển động cơ (44), và

diện tích của mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) lớn hơn so với diện tích của mặt bên (442,443,445,446) được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bên (442,443,445,446).

3. Phương tiện giao thông theo điểm 2, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

cáp điện (65-67) được nối vào cụm điều khiển động cơ (44), trong đó

mặt bên (442) gồm bộ nối (48-50) mà cáp điện (65-67) được nối vào đó.

4. Phương tiện giao thông theo bất kỳ trong số điểm 2 hoặc 3, trong đó:

mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) là mặt trước hoặc sau (441,444) của cụm điều khiển động cơ (44), và

mặt bên (442) là mặt dưới được nối vào đầu dưới của mặt bức xạ nhiệt chính (441,444).

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) có hình dạng lồi và lõm.

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:

mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) được định kích thước để theo phương bề rộng là lớn hơn so với theo phương bề dài,

cụm điều khiển động cơ (44) được bố trí sao cho phương bề rộng của mặt bức xạ nhiệt chính (441,444) được định hướng theo phương bề rộng phương tiện.

7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó đầu trên của cụm điều khiển động cơ (44) được nằm phía dưới đầu hở trên (11b) của ống cổ (11).

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

đèn trước (37) được bố trí ra phía trước của ống cổ (11), trong đó:

cụm điều khiển động cơ (44) được bố trí giữa ống cổ (11) và đèn trước (37) theo hướng tới - lui của phương tiện, và

cụm điều khiển động cơ (44) ít nhất một phần gói chùng đèn trước (37) trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

9. Phương tiện giao thông theo điểm 8, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

giá đỡ để cố định đèn trước (37) vào ống cổ (11), trong đó:

cụm điều khiển động cơ (44) được cố định vào giá đỡ.

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

động cơ khởi động (41) để khởi động động cơ (26), trong đó:

cụm điều khiển động cơ (44) gồm:

cụm hướng dẫn (46) xuất ra tín hiệu hướng dẫn cho động cơ (26), và

cụm điều khiển điện áp (47) được nối vào động cơ khởi động (41).

11. Phương tiện giao thông theo điểm 10, trong đó cụm hướng dẫn (46) và cụm điều khiển điện áp (47) được bố trí thẳng hàng hoặc theo phương bề rộng hoặc theo phương bề dài của mặt bức xạ nhiệt chính (441,444).

12. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, trong đó:

tấm che phía sau (38) gồm phần gói chùng (384) gói chùng cụm điều khiển động cơ (44) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ sau, và

phần gói chông (384) ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép đầu sau (11c) của ống cổ (11).

13. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 12, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

phần cấp nhiên liệu (60) được bố trí ở hoặc phần phía bên phải (383) hoặc phần phía bên trái (382).

14. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 13, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

bộ chuyển mạch chính (56) được bố trí ở hoặc phần phía bên phải (383) hoặc phần phía bên trái (382).

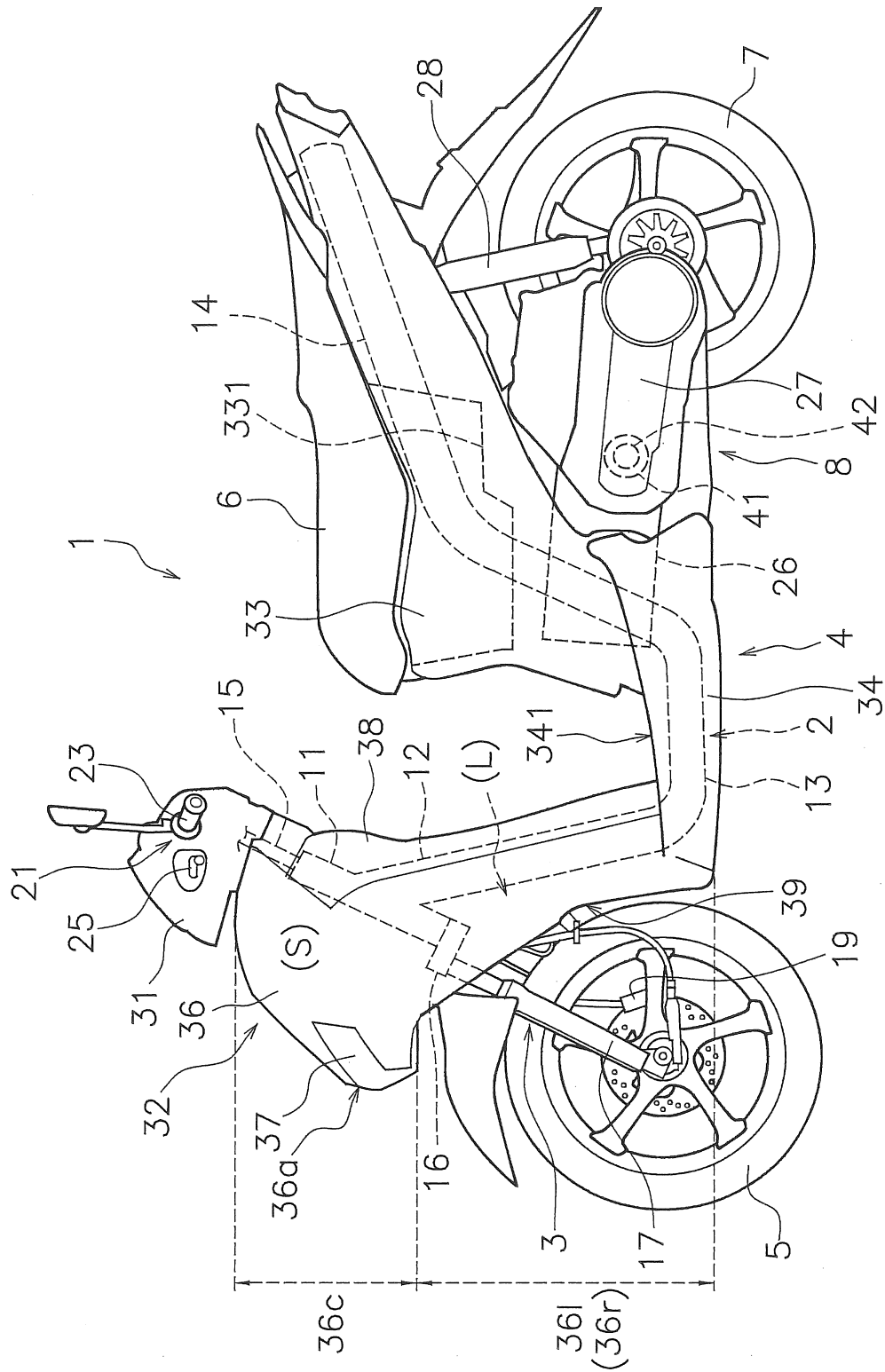


FIG. 1

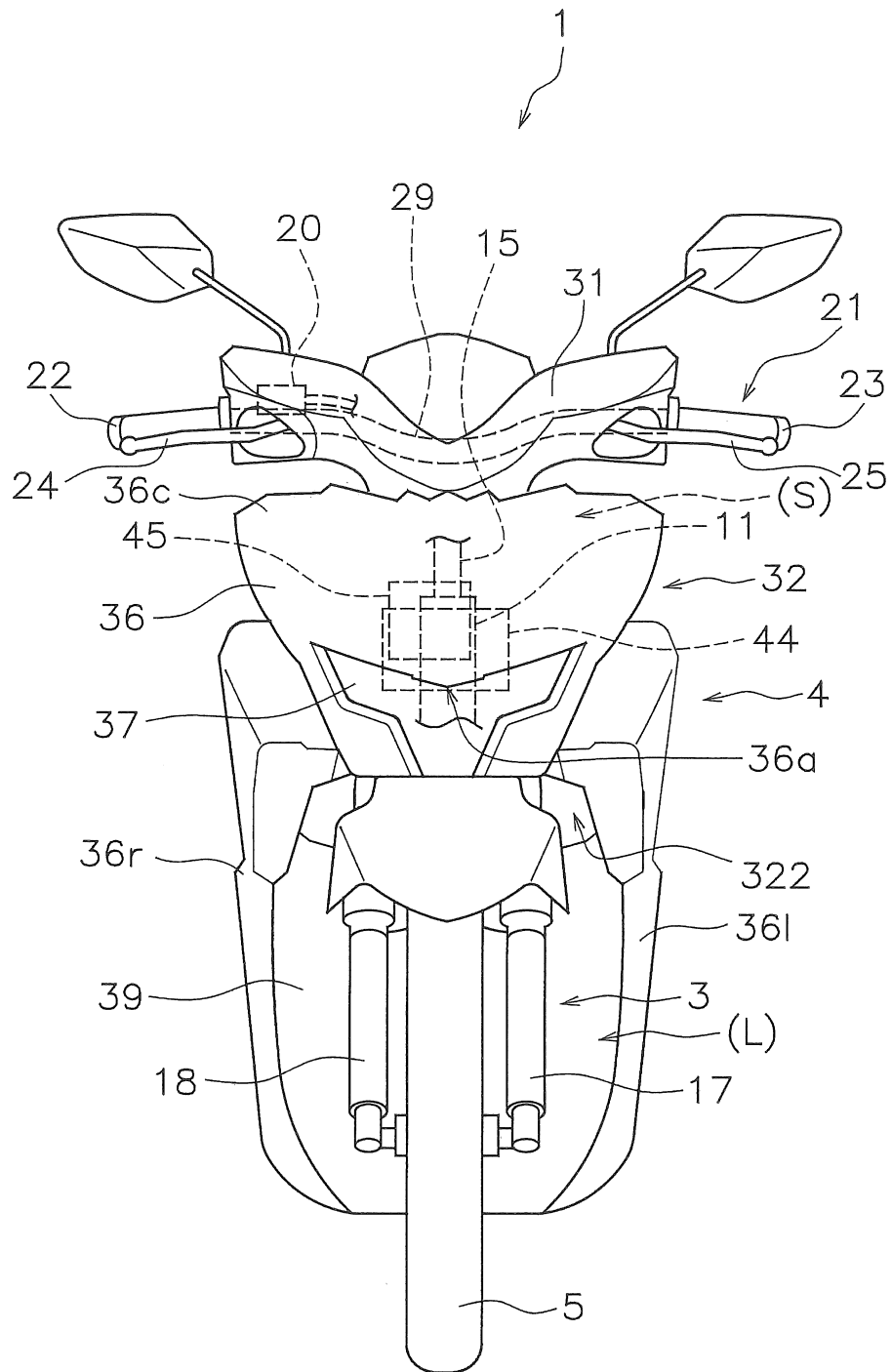


FIG. 2

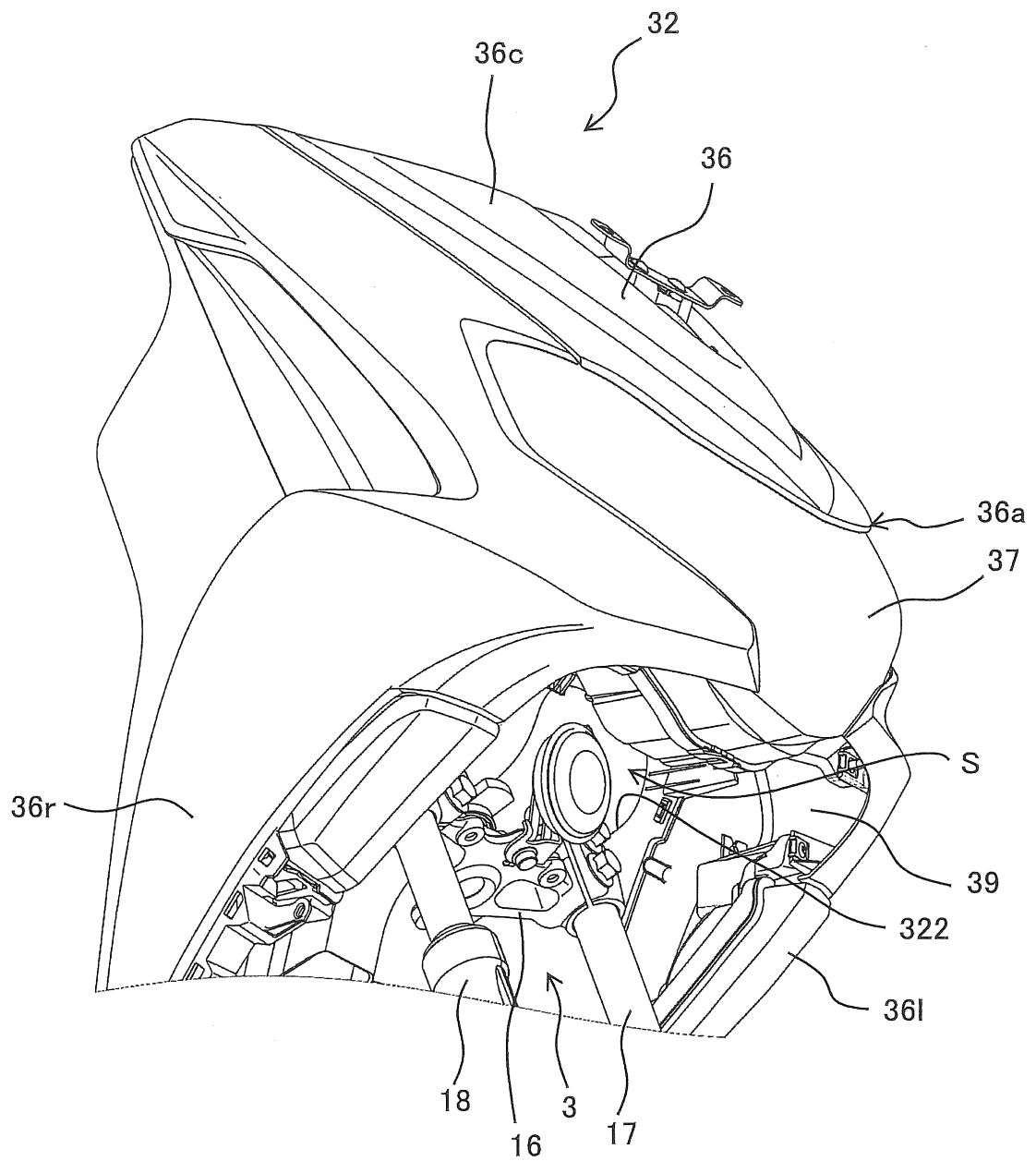


FIG. 3

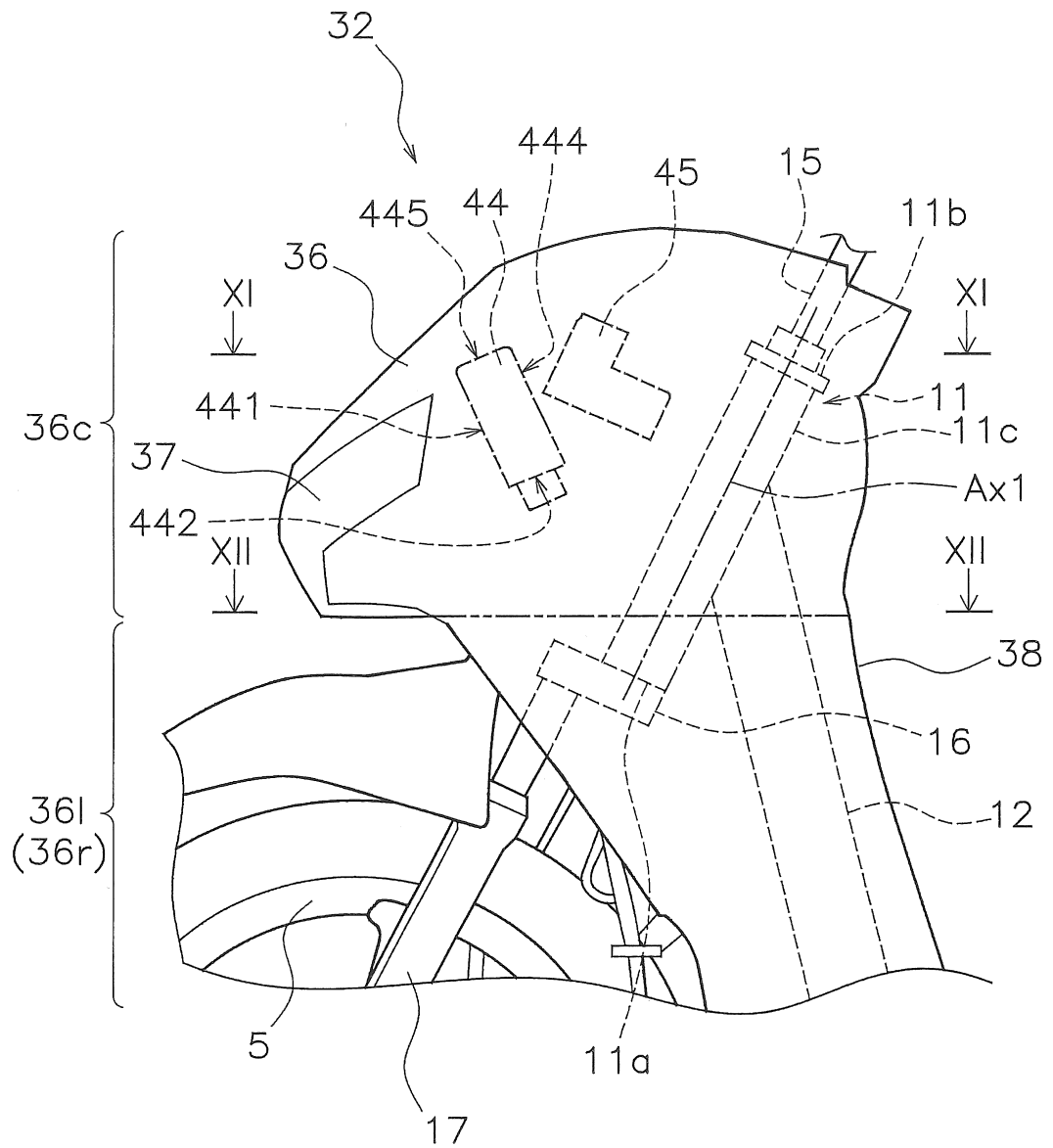


FIG. 4

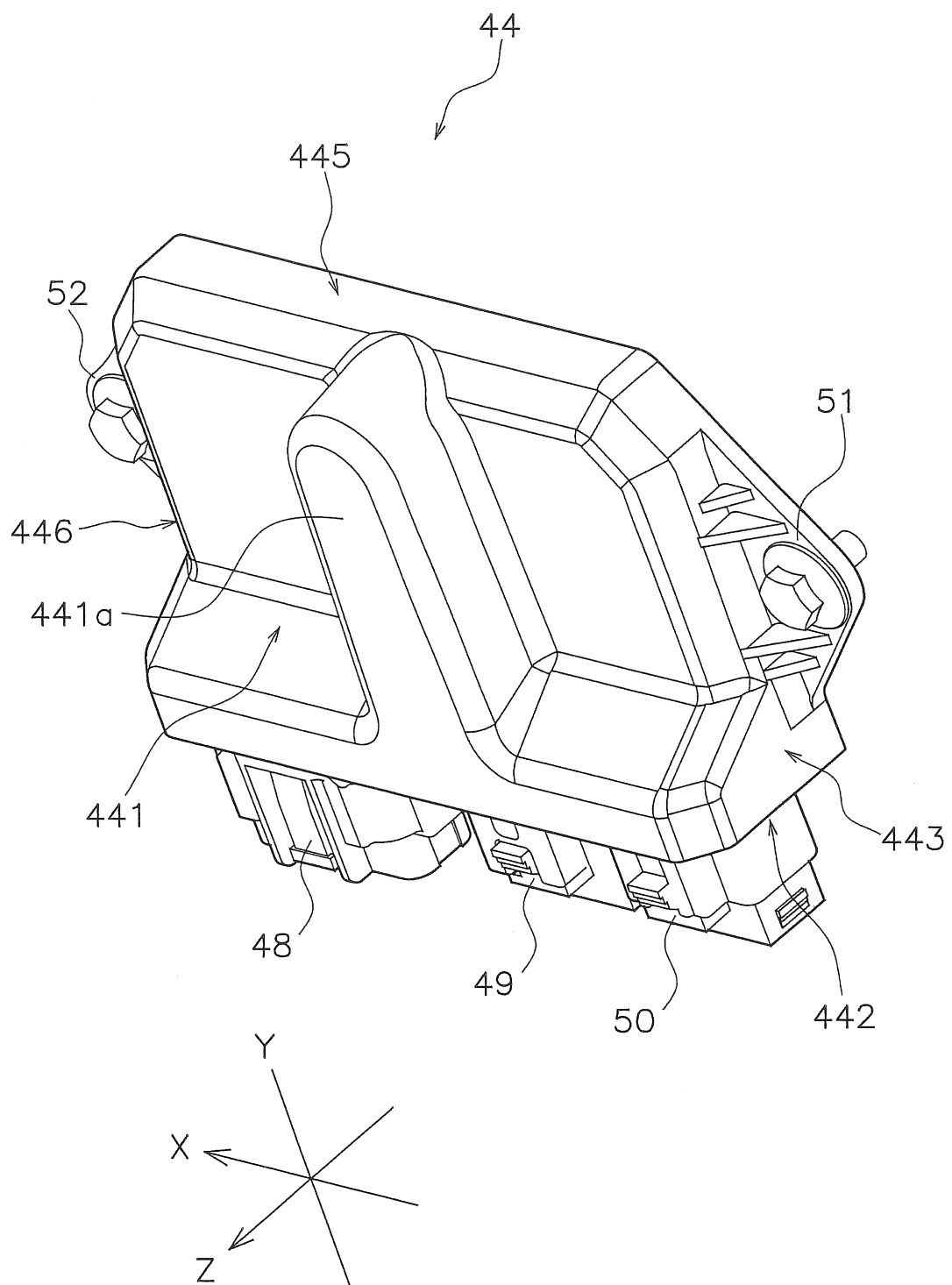


FIG. 5

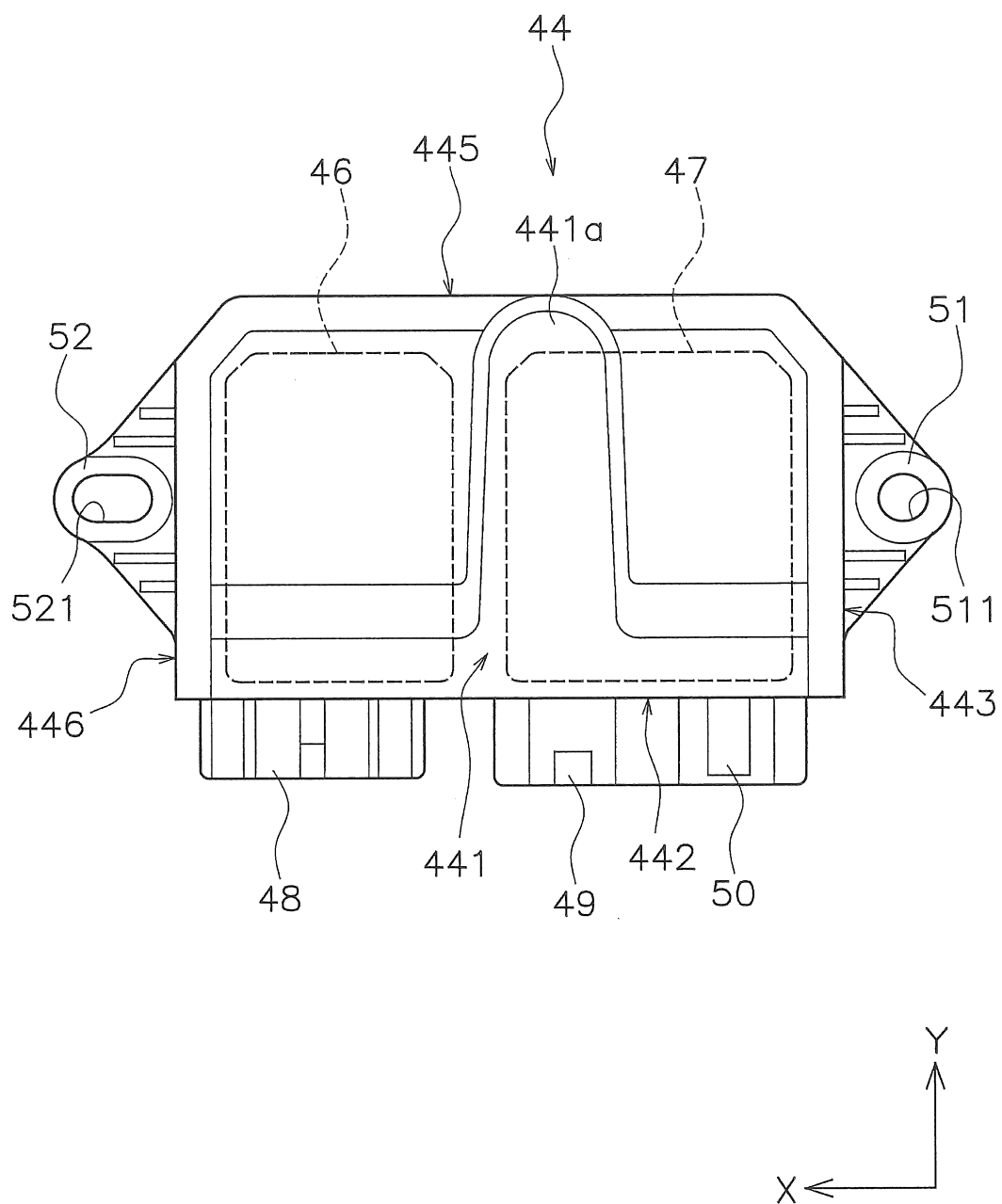


FIG. 6

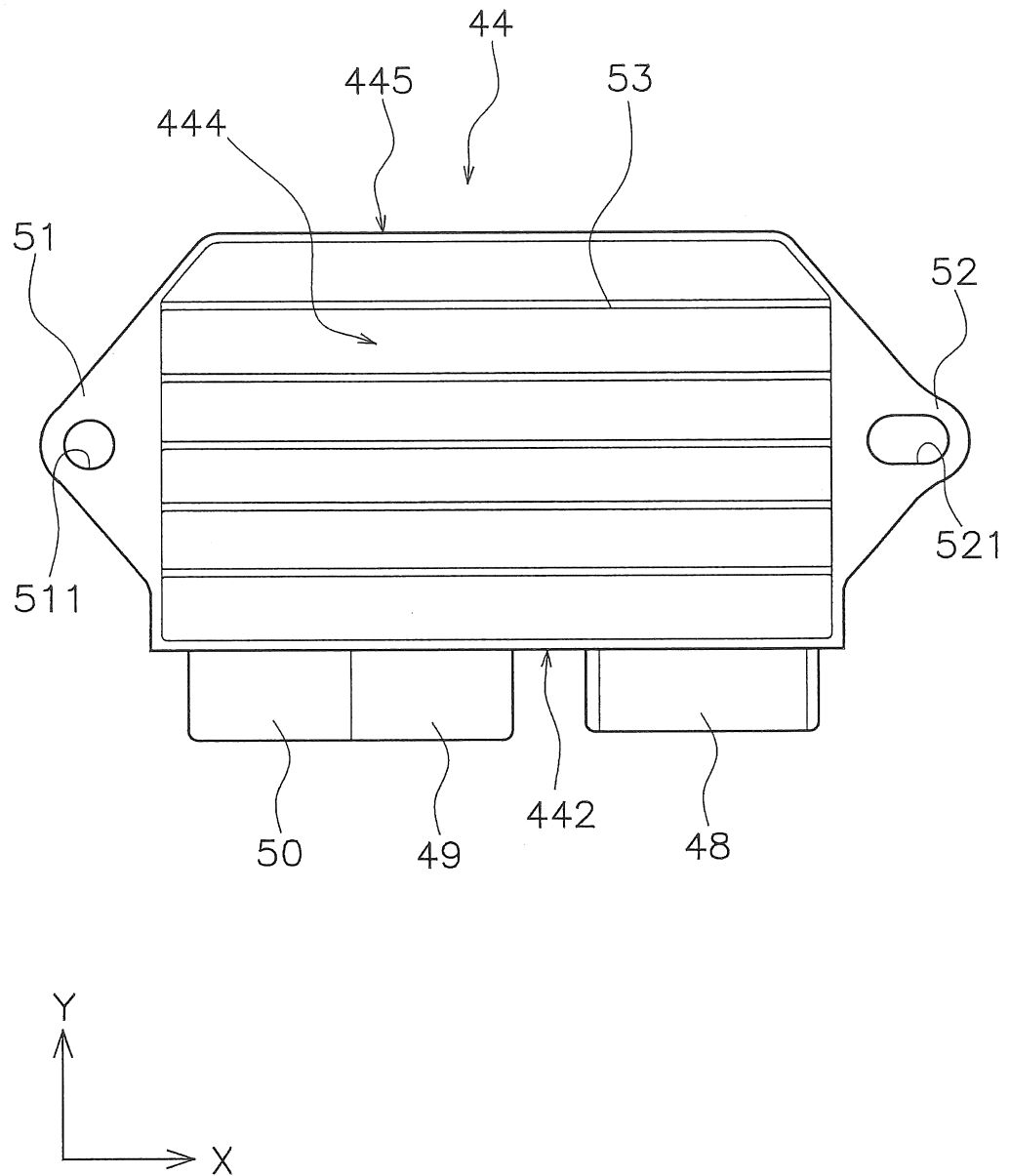


FIG. 7

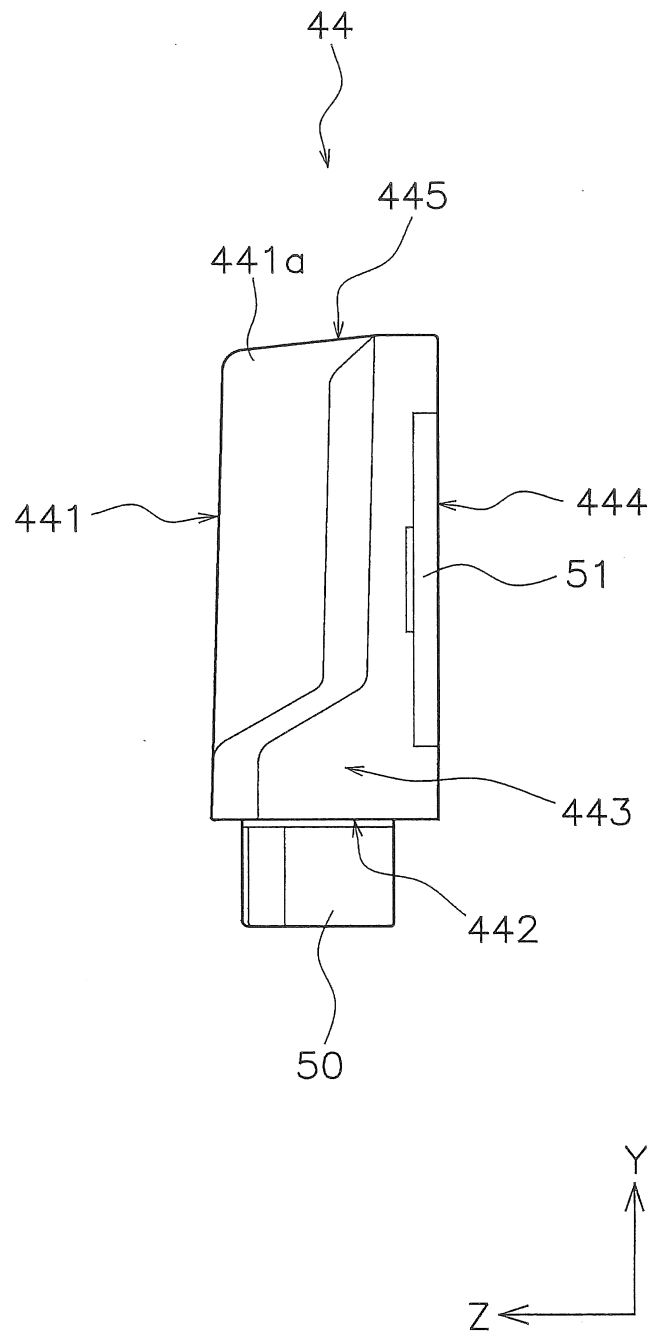


FIG. 8

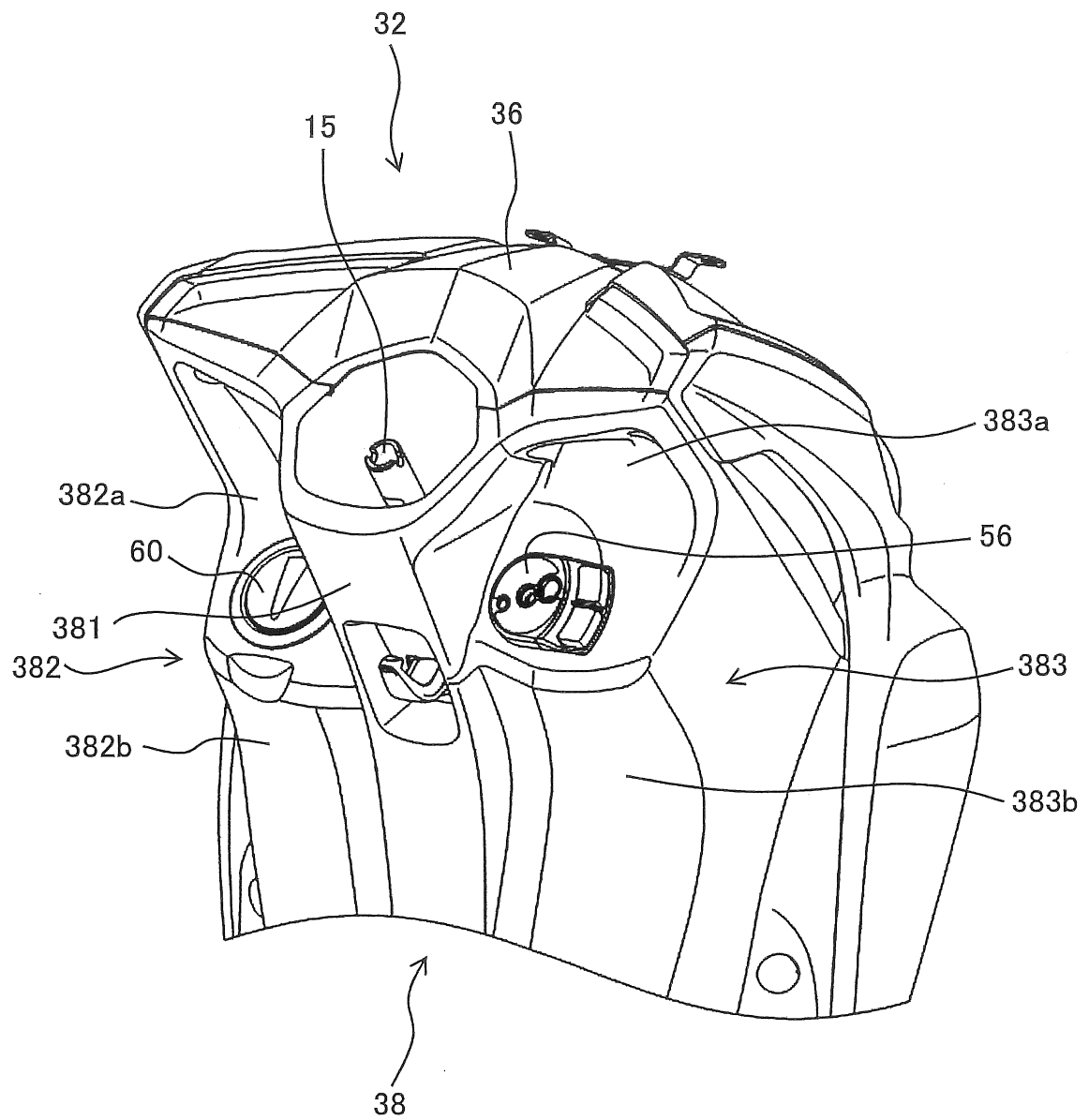


FIG. 9

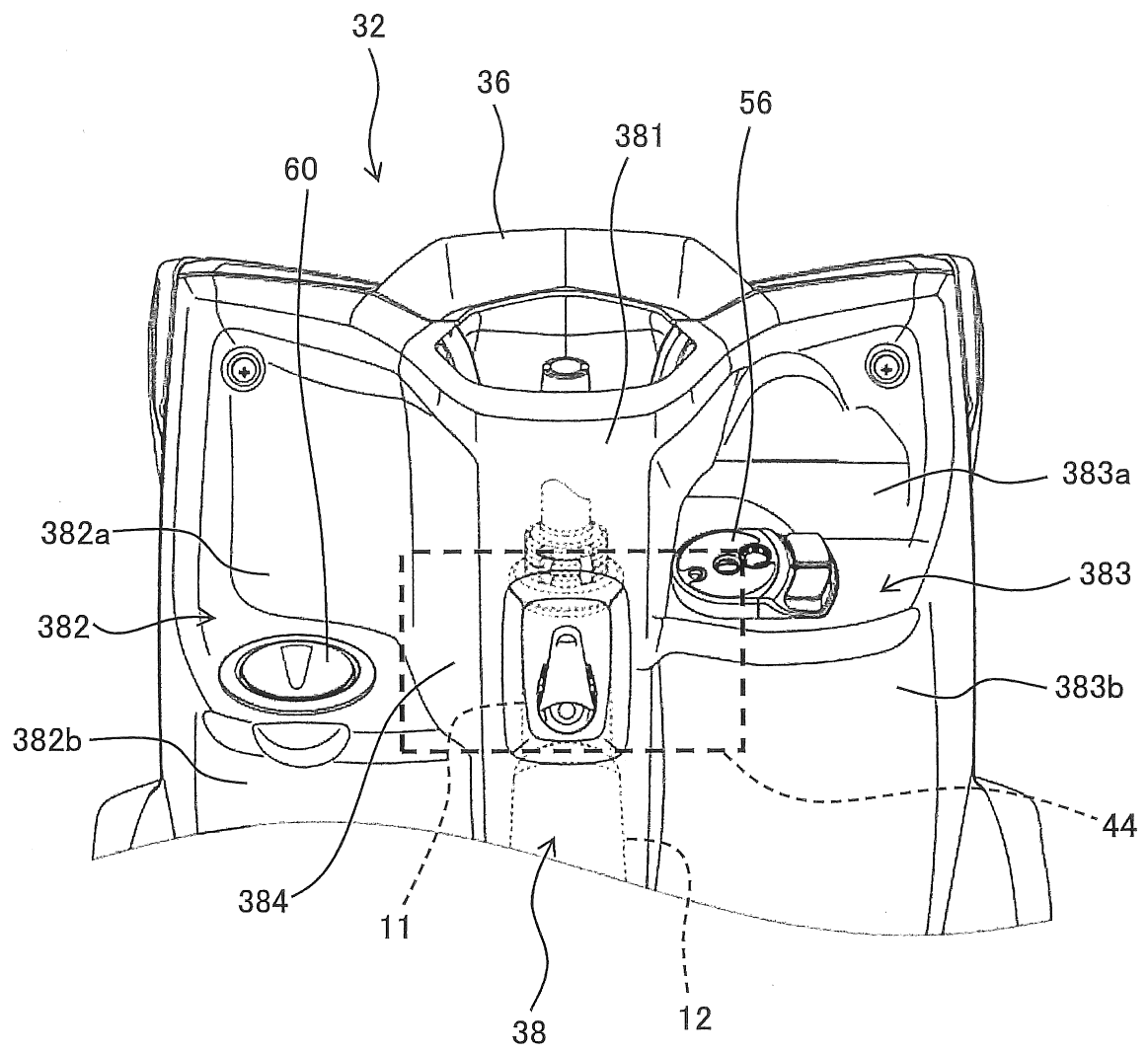


FIG. 10

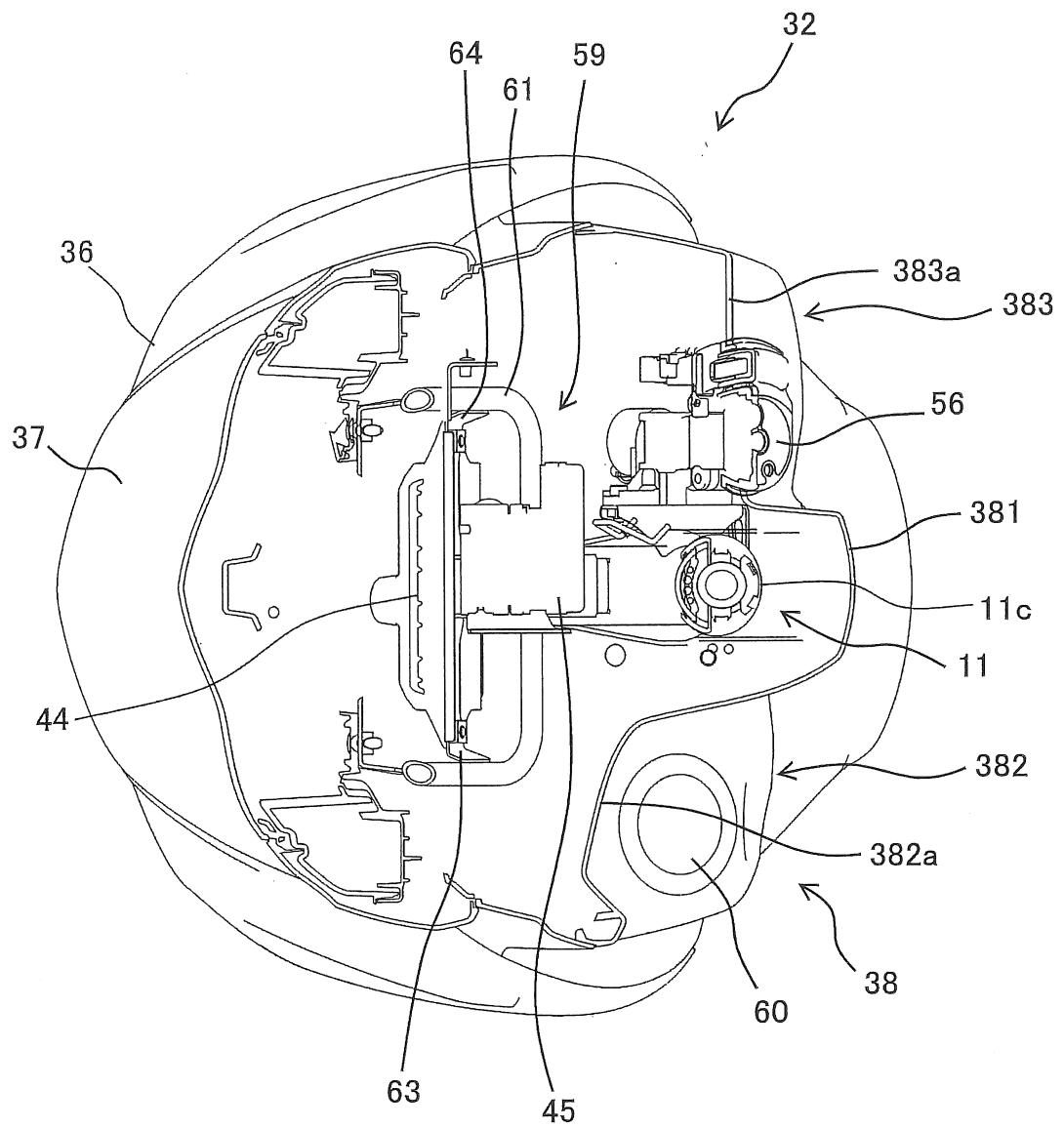


FIG. 11

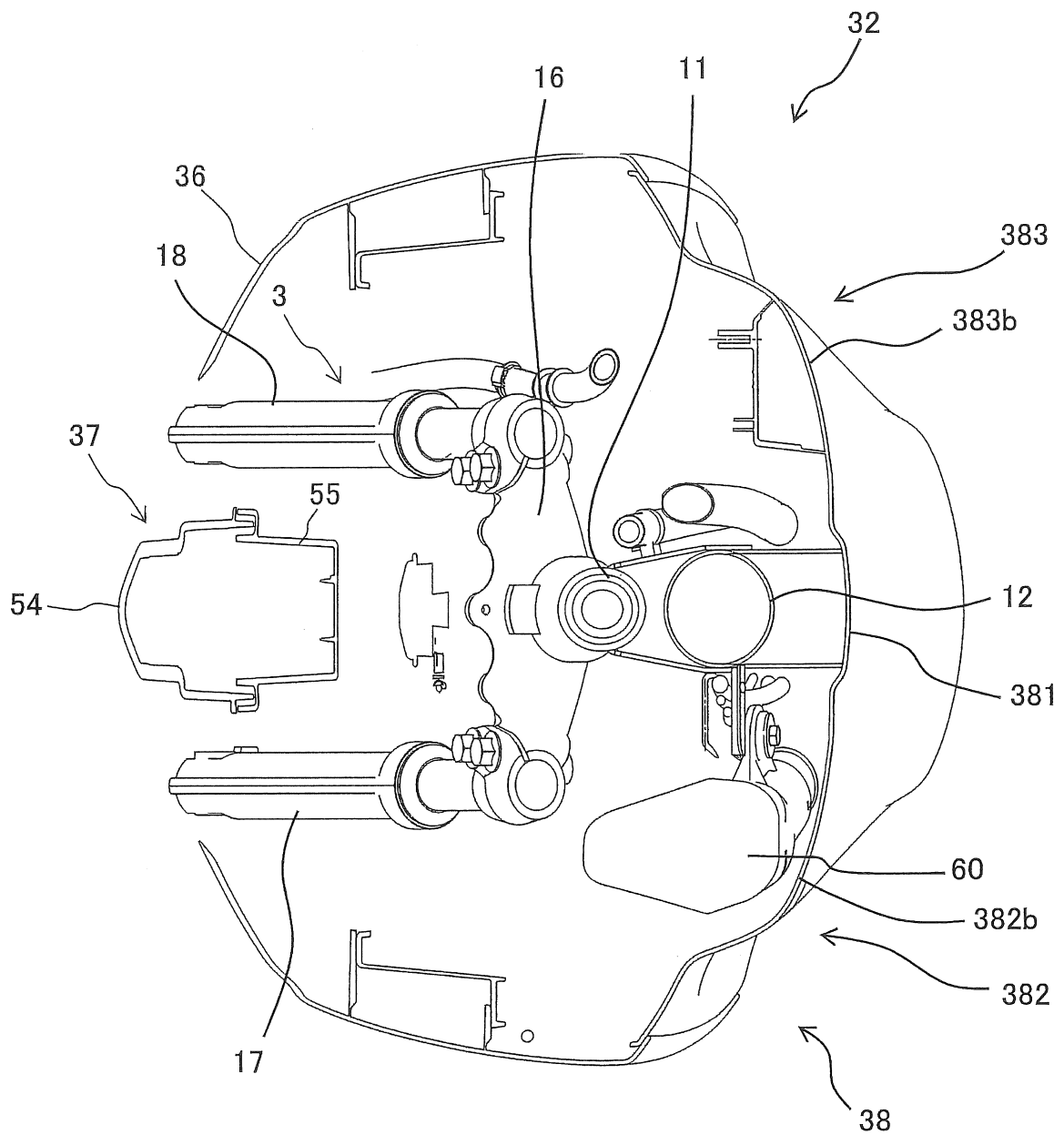


FIG. 12

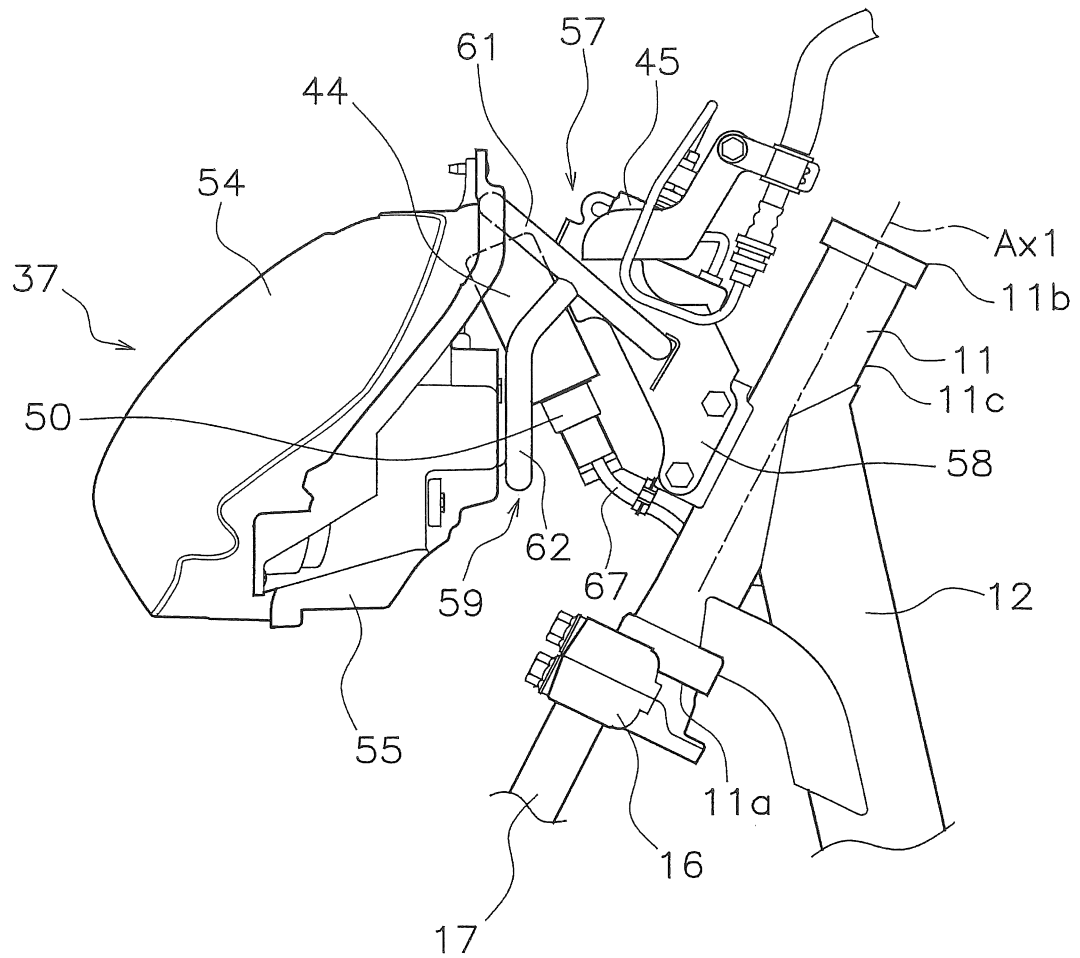


FIG. 13

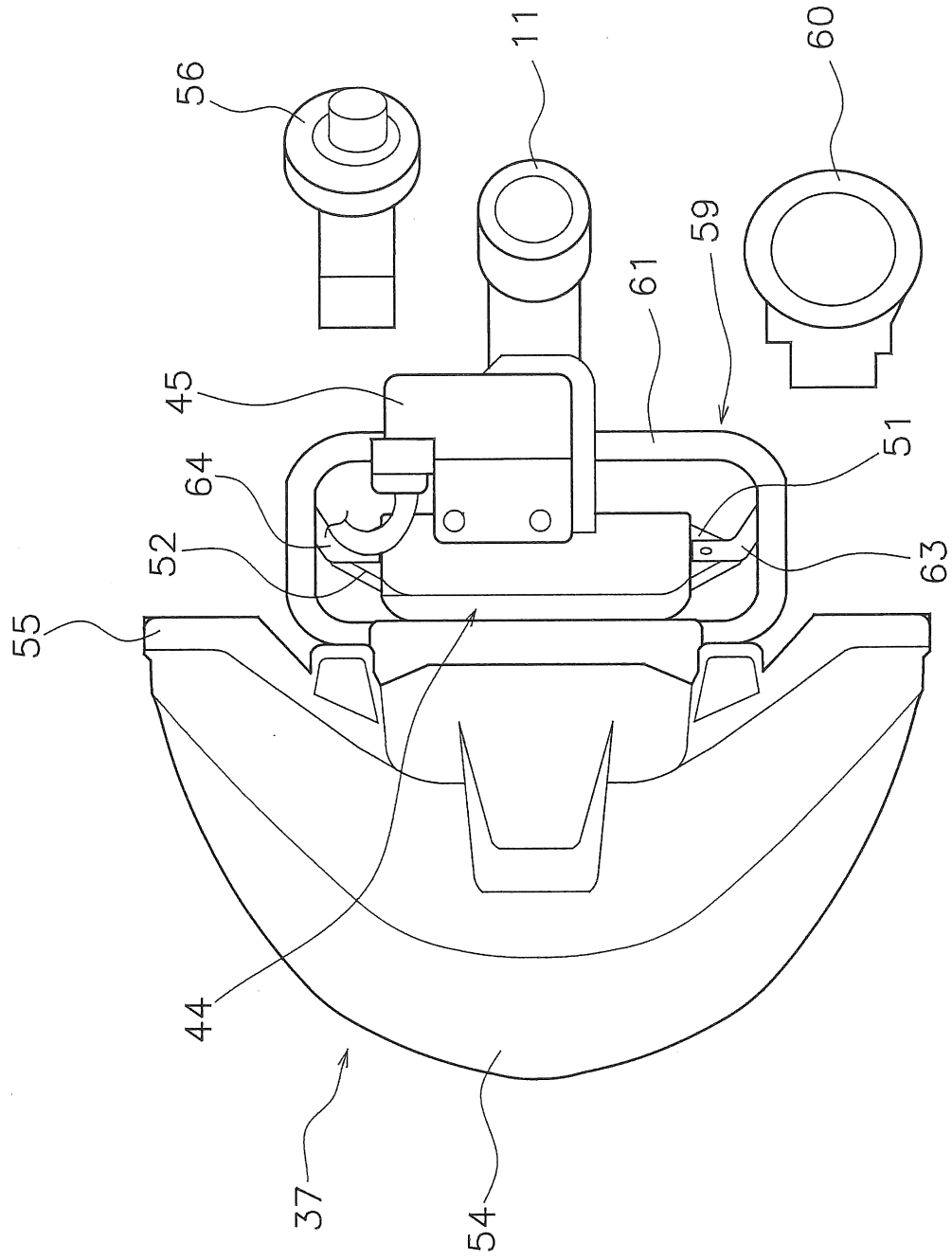


FIG. 14

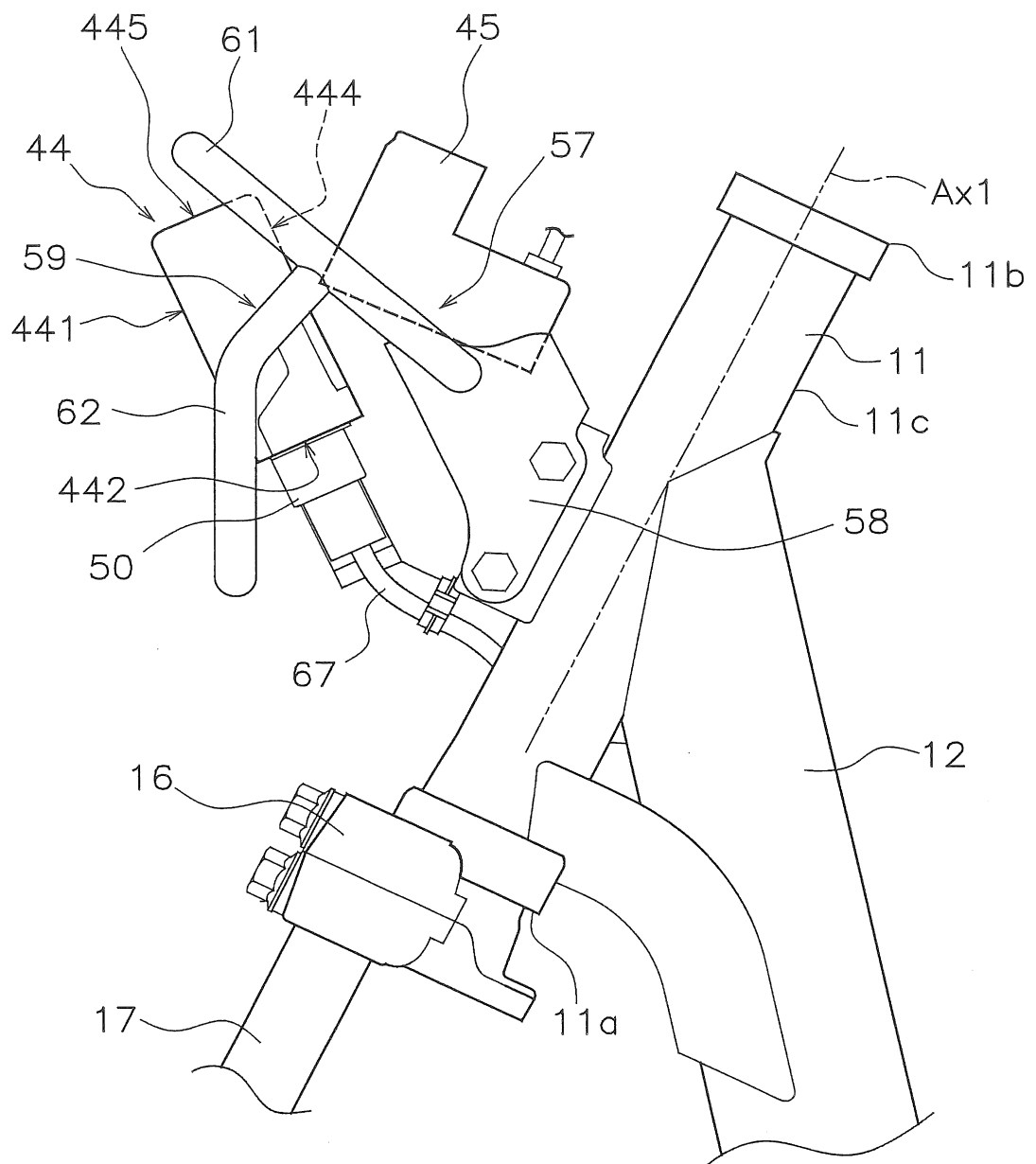


FIG. 15

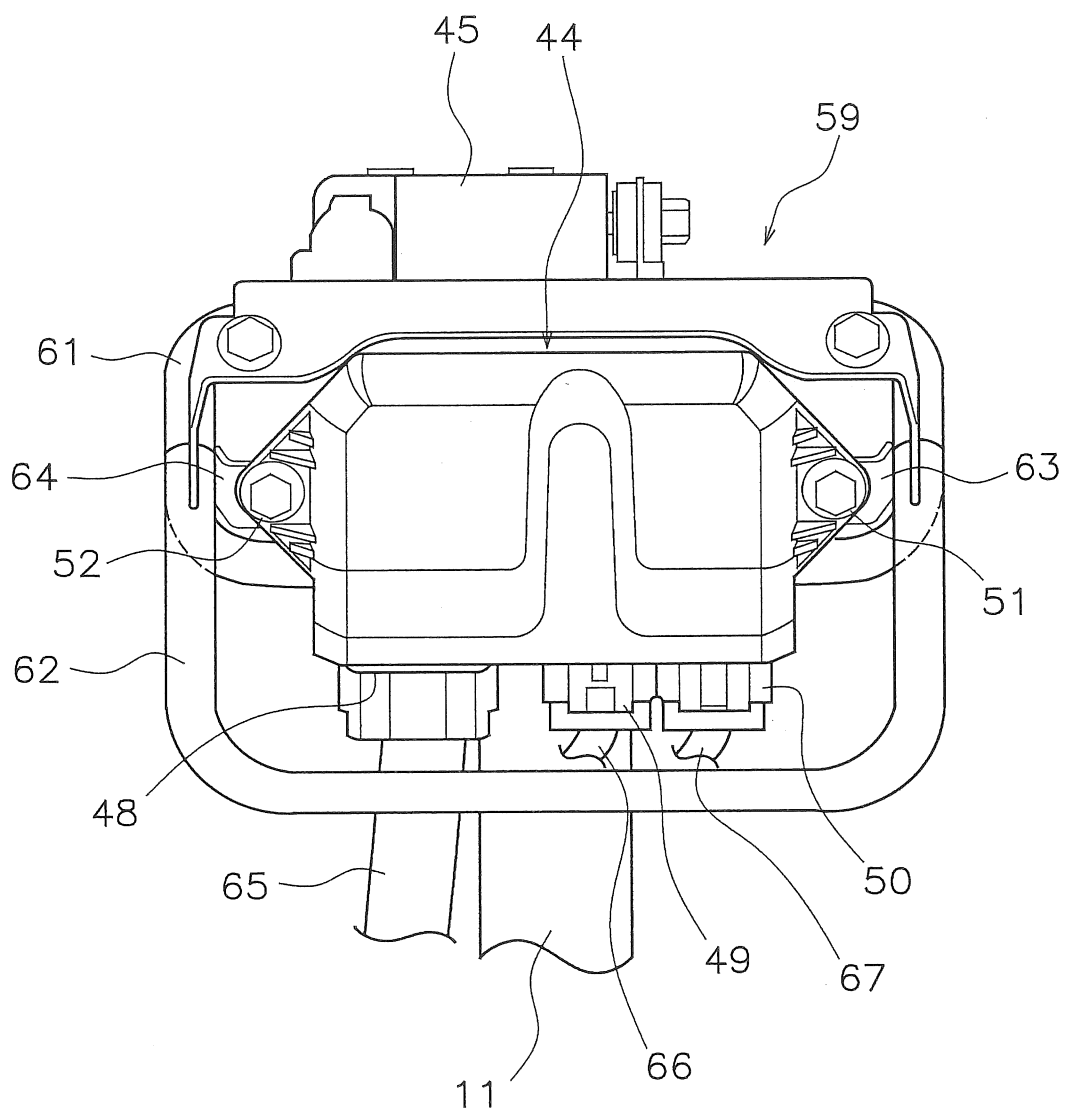


FIG. 16

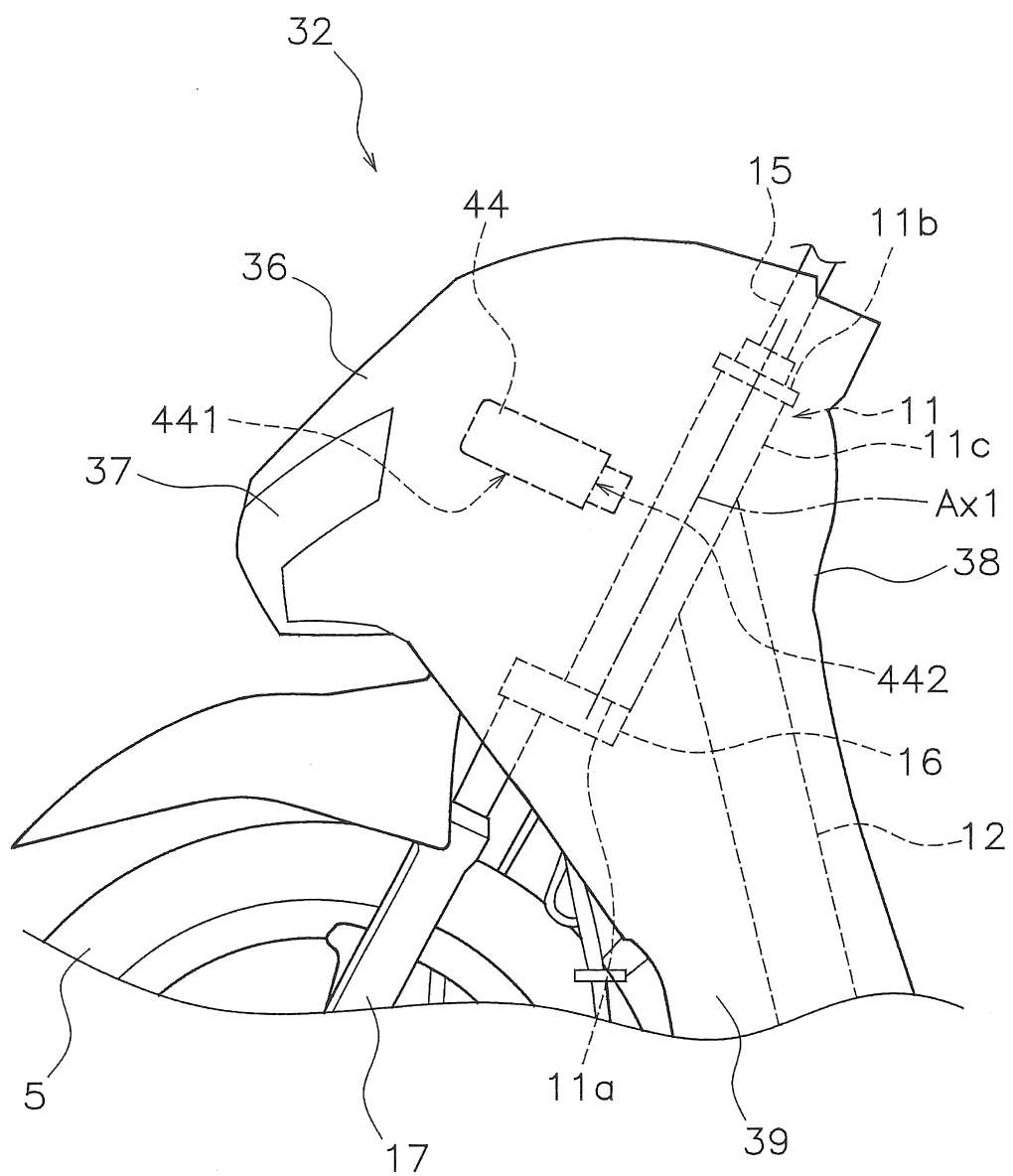


FIG. 17

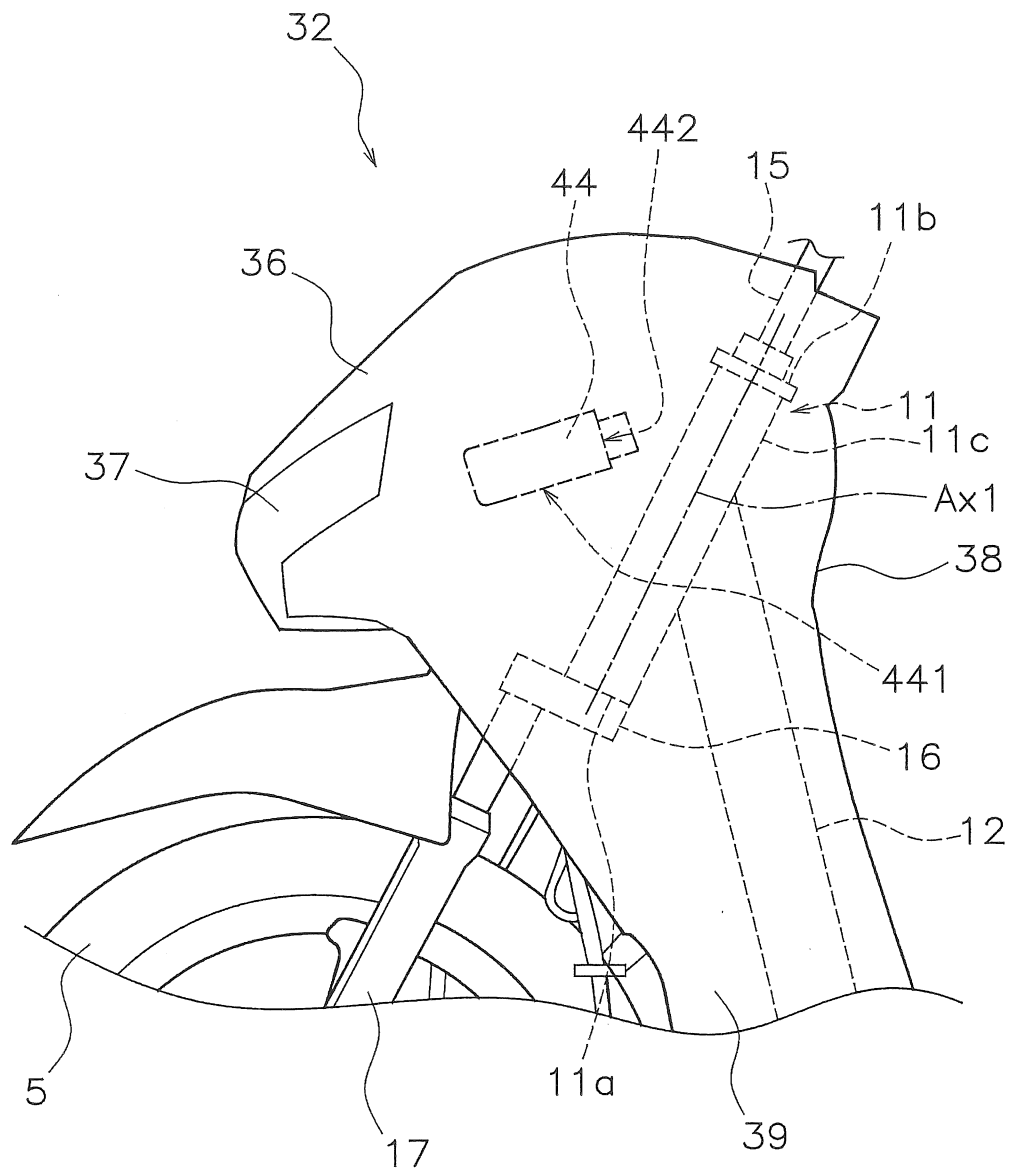


FIG. 18

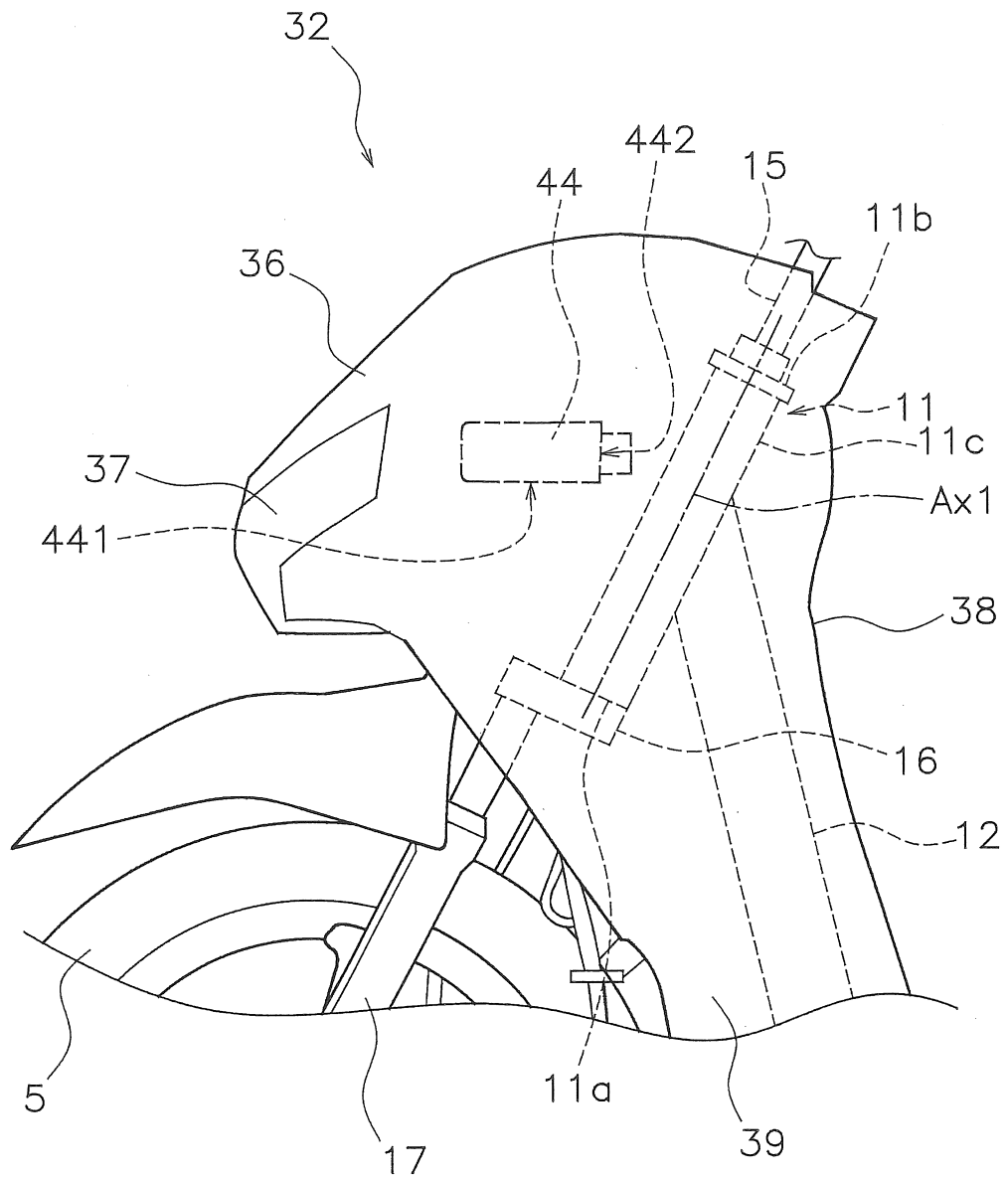


FIG. 19

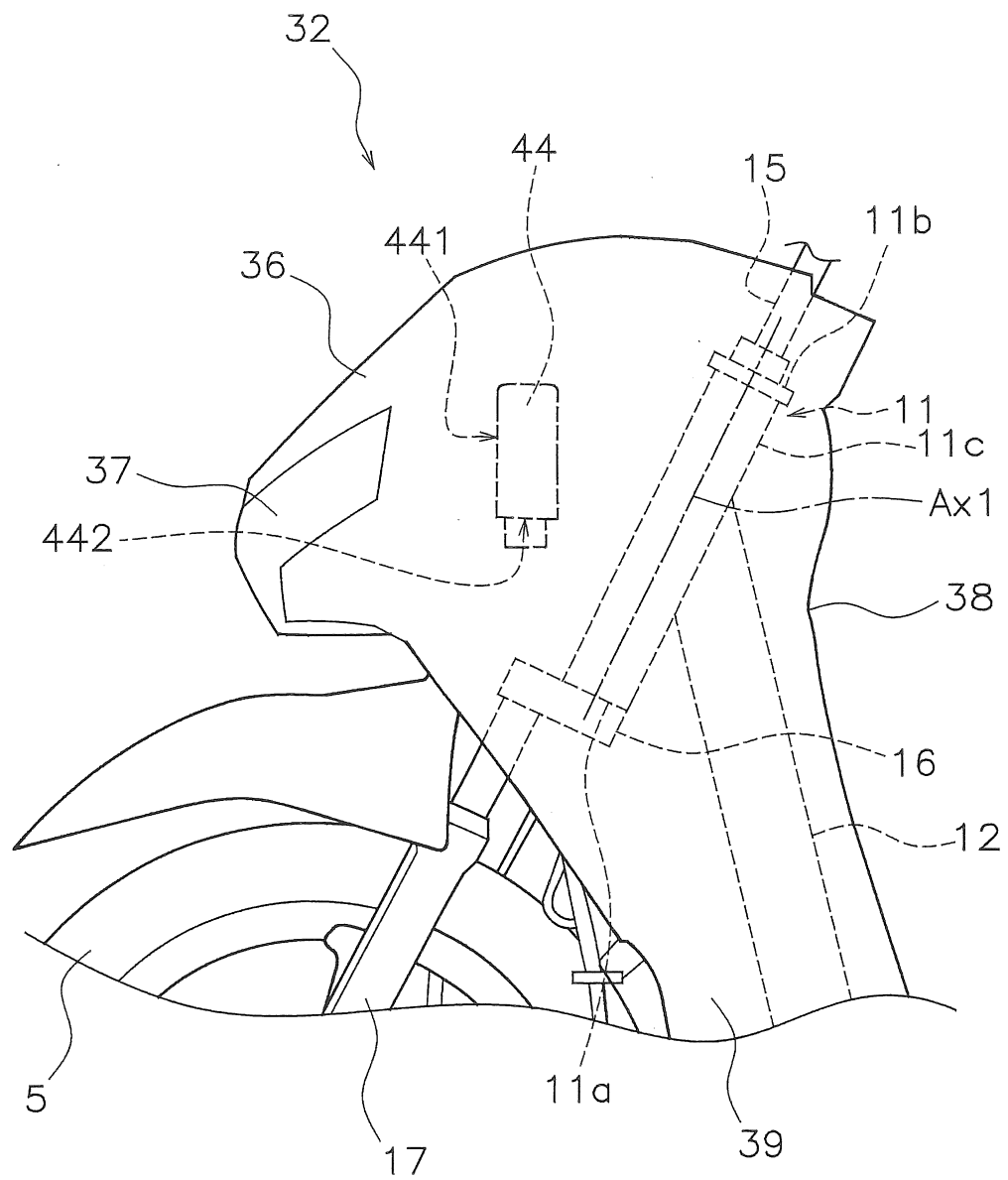


FIG. 20