



(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)



1-0032974

(51)^{2020.01} B62J 9/14; B62J 1/12

(13) B

(21) 1-2018-01265

(22) 27/03/2018

(30) 2017-072031 31/03/2017 JP

(45) 25/08/2022 413

(43) 25/10/2018 367A

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

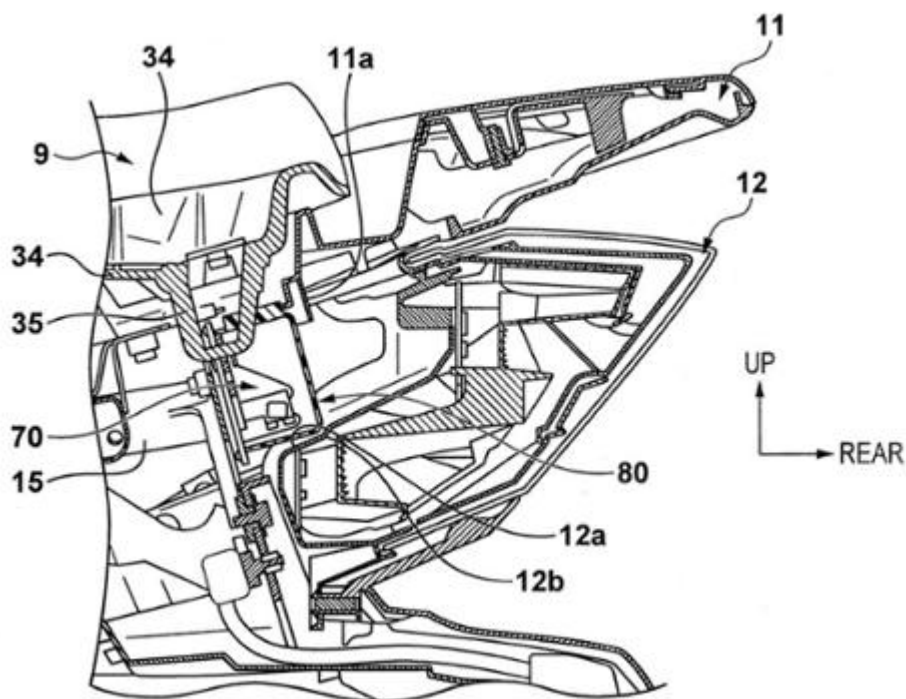
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, 107-8556 Japan

(72) Masashi NAGAYAMA (JP); Yu MIYAJIMA (VN).

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

(54) KẾT CẤU LẮP CHỐT CÀI YÊN XE DÙNG CHO XE KIỂU ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên, khác biệt ở chỗ, phần chứa đồ (10) được bố trí bên dưới yên xe (9) và phần chứa đồ (10) mở ra được/đóng lại được bởi yên xe (9). Cơ cấu chốt cài yên xe (70) được tạo kết cấu để giữ yên xe (9) ở trạng thái khóa và ở trạng thái không khóa. Cơ cấu chốt cài yên xe (70) được che bằng nắp chốt cài yên xe (80) để không nhìn thấy được từ phía ngoài. Nắp chốt cài yên xe (80) được bố trí giữa bộ phận bên ngoài (11) được bố trí trên mặt trên của phần sau thân xe và bộ đèn đuôi xe (12) được bố trí trên mặt sau của phần sau thân xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Bằng sáng chế Nhật Bản số 4131590 mô tả kết cấu, mà trong đó chốt cài yên xe được tạo kết cấu để khoá việc mở/đóng yên xe, được lắp trên phần chứa ắc quy liền kề với hộp chứa đồ mà có thể được mở/đóng bởi yên xe, chốt cài yên xe này được che bằng nắp chốt cài yên xe và nắp chốt cài yên xe này được che bằng nắp dưới yên xe.

Trong bằng sáng chế Nhật Bản số 4131590, chốt cài yên xe được lắp trên khung thân xe bằng cách lồng chân lắp vào trong lỗ bulông được tạo ra trong phần chứa ắc quy và nắp chốt cài yên xe được ăn khớp với phần chứa ắc quy. Do đó, không thể đảm bảo được khoảng trống đủ vì lỗ được tạo ra trong phần chứa đồ và quá trình vận hành lắp mà lắp chân qua các lỗ tốn nhiều thời gian và công sức.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Vì có các vấn đề nêu trên, sáng chế đã được tạo ra và mục đích của nó là đề xuất kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên, mà cải thiện hiệu quả chống trộm bằng cách che cơ cấu chốt cài yên xe này bằng nắp chốt cài yên xe do đó cơ cấu chốt cài yên xe này không nhìn thấy được trực tiếp từ phía ngoài.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên, trong đó phần chứa đồ 10 được bố trí dưới yên xe 9 và phần chứa đồ 10 mở ra được/đóng lại được bởi yên xe 9, cơ cấu chốt cài yên xe 70 được tạo kết cấu để giữ yên xe 9 ở trạng thái khoá mà ở đó việc mở/đóng yên xe 9 không thực hiện được và ở trạng thái không khoá mà ở đó trạng thái khoá được huỷ bỏ, cơ cấu chốt cài yên xe 70 được che bằng nắp chốt cài yên xe 80 sao cho không nhìn thấy được từ phía ngoài, nắp chốt cài yên xe 80 được bố trí giữa bộ phận bên ngoài 11 được bố trí trên mặt trên của phần sau thân xe và bộ

đèn đuôi xe 12 được bố trí trên mặt sau của phần sau thân xe, phần bề mặt trên 83a của nắp chốt cài yên xe 80 được bao quanh bởi một phần của bộ phận bên ngoài 11 và phần bề mặt dưới 83b của nắp chốt cài yên xe 80 được bố trí gần với vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 trên mặt trước của thân xe.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, theo khía cạnh thứ nhất, vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 được bố trí gần với phần bề mặt dưới 83b của nắp chốt cài yên xe 80 để che phần theo chu vi của phần bề mặt dưới 83b.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, theo khía cạnh thứ nhất hoặc khía cạnh thứ hai, phần theo chu vi của phần bề mặt trên 83a của nắp chốt cài yên xe 80 trên mặt bên của phần sau thân xe được che bằng phần gân 11a của bộ phận bên ngoài 11.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh thứ nhất đến thứ ba, một phần của nắp chốt cài yên xe 80 dọc theo chiều dọc của thân xe có dạng lồi.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh thứ nhất đến thứ tư, nắp chốt cài yên xe 80 được bố trí sao cho phần bề mặt dưới 83b nghiêng lên trên mặt sau của thân xe trên hình chiếu cạnh của thân xe để phù hợp với vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12.

Theo sáng chế, cơ cấu chốt cài yên xe được che bằng nắp chốt cài yên xe để không nhìn thấy được trực tiếp từ phía ngoài, nhờ đó cải thiện hiệu quả chống trộm.

Cụ thể hơn là, theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, do nắp chốt cài yên xe không được giữ chặt bởi bulông hoặc phương tiện tương tự và được giữ gần với bộ đèn đuôi xe, số lượng các bộ phận có thể được giảm.

Ngoài ra, khi phần bề mặt trên của nắp chốt cài yên xe được che bằng một phần của bộ phận bên ngoài, cơ cấu chốt cài yên xe không nhìn thấy được trực tiếp giữa bộ phận bên ngoài và bộ đèn đuôi xe khi nhìn từ phần sau thân xe. Do đó, cải thiện hiệu quả chống trộm.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, do vỏ của bộ đèn đuôi xe giới hạn sự di chuyển xuống dưới của nắp chốt cài yên xe, cơ cấu chốt cài yên xe không thể tiếp cận được từ phần sau thân xe và cải thiện hiệu quả chống trộm.

Ngoài ra, do vỏ của bộ đèn đuôi xe có chức năng định vị và giữ cố định nắp chốt cài yên xe vào cơ cấu chốt cài yên xe, số lượng các bộ phận có thể được giảm.

Ngoài ra, do nắp chốt cài yên xe được giữ ở giữa bộ phận bên ngoài và bộ đèn đuôi xe, nắp chốt cài yên xe khó bị tháo ra và cải thiện hiệu quả chống trộm.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, do cơ cấu chốt cài yên xe không nhìn thấy được trực tiếp giữa bộ phận bên ngoài và bộ đèn đuôi xe khi nhìn từ phần sau thân xe, cải thiện hiệu quả chống trộm.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, không có khe hở nào được tạo ra giữa nắp chốt cài yên xe và cơ cấu chốt cài yên xe và không có khoảng trống nào để vật thể lạ đi vào được.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, do vỏ của bộ đèn đuôi xe giới hạn sự di chuyển xuống dưới của nắp chốt cài yên xe, cơ cấu chốt cài yên xe không nhìn thấy được trực tiếp từ phần sau thân xe và cải thiện hiệu quả chống trộm.

Ngoài ra, do vỏ của bộ đèn đuôi xe có chức năng định vị và lắp cố định nắp chốt cài yên xe vào cơ cấu chốt cài yên xe, số lượng các bộ phận có thể được giảm.

Dựa vào phần mô tả dưới đây, người có hiểu biết trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này sẽ biết được các dấu hiệu kỹ thuật và các ưu điểm khác ngoài các dấu hiệu kỹ thuật và các ưu điểm được trình bày trên đây. Trong phần mô tả này, cần phải dựa vào các hình vẽ kèm theo, mà cấu thành một phần của nó và nhằm mục đích minh họa một ví dụ của sáng chế. Tuy nhiên, ví dụ như vậy không thể hiện hết kết cấu theo các phương án khác nhau của sáng chế và do đó phạm vi bảo hộ của sáng chế được xác định bởi các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện vẽ bên ngoài tổng thể của xe máy theo một phương án;

Fig.2 là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của xe máy theo một phương án nhìn từ mặt sau bên trái ở trạng thái mà ở đó yên xe được đặt ở vị trí mở thứ nhất;

Fig.3 là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của xe máy theo một phương án nhìn từ mặt sau bên trái ở trạng thái mà ở đó yên xe được đặt ở vị trí mở thứ hai;

Fig.4 là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của phần sau thân xe của xe máy theo một phương án;

Fig.5 là hình vẽ phóng to của phần chứa đồ trên bề mặt dưới của yên xe được

thể hiện trên Fig.3 ở trạng thái mà ở đó không có đồ vật nào có;

Fig.6 là hình vẽ phóng to của phần chứa đồ trên bề mặt dưới của yên xe được thể hiện trên Fig.3 ở trạng thái mà ở đó có đồ vật;

Fig.7 là hình chiếu mặt cắt của yên xe từ đầu cuối bao gồm cơ cấu bản lề dùng cho yên xe và phần chứa đồ theo một phương án;

Fig.8A là hình chiếu cạnh thể hiện trạng thái của cơ cấu bản lề ở trạng thái mà ở đó yên xe theo một phương án được đặt ở vị trí đóng;

Fig.8B là hình chiếu cạnh thể hiện trạng thái của cơ cấu bản lề ở trạng thái mà ở đó yên xe theo một phương án được đặt ở vị trí mở thứ nhất;

Fig.8C là hình chiếu cạnh thể hiện trạng thái của cơ cấu bản lề ở trạng thái mà ở đó yên xe theo một phương án được đặt ở vị trí mở thứ hai;

Fig.9A là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường i - i được thể hiện trên Fig.8B;

Fig.9B là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường ii - ii được thể hiện trên Fig.8B;

Fig.10A là hình vẽ thể hiện cơ cấu chốt cài yên xe theo một phương án;

Fig.10B là hình vẽ thể hiện trạng thái mà ở đó cơ cấu chốt cài yên xe được che bằng nắp chốt cài yên xe;

Fig.11 là hình vẽ thể hiện mối quan hệ vị trí giữa nắp chốt cài yên xe của cơ cấu chốt cài yên xe, ray kẹp và bộ đèn đuôi xe theo một phương án;

Fig.12A là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường iii - iii được thể hiện trên Fig.4;

Fig.12B là hình vẽ phóng to được thể hiện trên Fig.12A;

Fig.13A là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của ray kẹp được bố trí trong phần sau thân xe theo một phương án;

Fig.13B là hình chiếu cạnh của ray kẹp theo một phương án;

Fig.13C là hình vẽ mặt cắt bên của ray kẹp theo một phương án;

Fig.14A là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của nắp chốt cài yên xe của cơ cấu chốt cài yên xe theo một phương án nhìn từ phía trước;

Fig.14B là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của nắp chốt cài yên xe của cơ cấu chốt cài yên xe theo một phương án nhìn từ phía sau.

Mô tả chi tiết sáng chế

Bây giờ, kết cấu theo một phương án mà trong đó xe kiểu để chân hai bên

theo sáng chế được áp dụng cho xe máy kiểu scútto sẽ được mô tả một cách chi tiết có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Kết cấu tổng thể

Trước tiên, kết cấu tổng thể của xe máy theo phương án này sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ Fig.1 đến Fig.4.

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện vẽ bên ngoài tổng thể của xe máy theo phương án này. Fig.2 là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của xe máy theo phương án này nhìn từ mặt sau bên trái ở trạng thái mà ở đó yên xe được đặt ở vị trí mở thứ nhất. Fig.3 là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của xe máy theo phương án này nhìn từ mặt sau bên trái ở trạng thái mà ở đó yên xe được đặt ở vị trí mở thứ hai. Fig.4 là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của phần sau thân xe của xe máy theo phương án này.

Như được thể hiện trên các hình vẽ Fig.1 đến Fig.4, xe máy 1 theo phương án này là xe máy kiểu scútto. Phần trước thân xe được che bằng đồng hồ đo 21, nắp trong trước 22 và các nắp mặt trước bên trái và bên phải 23 do đó các thành phần thân xe ngoại trừ bánh xe trước (bao gồm đĩa phanh) 2, tấm chắn trước 2a mà che phần trên của bánh xe trước 2, một cặp chạc trước bên trái và bên phải 3 mà đỡ bánh xe trước 2, cần điều khiển H và các bộ phận tương tự không nhìn thấy được từ phía ngoài.

Phần giữa thân xe và phần sau thân xe cũng được che bằng các nắp che sàn để chân bên trái và bên phải 24, các nắp che mặt sàn bên trái và bên phải 25 và các nắp che mặt sau bên trái và bên phải 26 do đó các thành phần của thân xe ngoại trừ bánh xe sau 4, chạc sau 4a mà che phần trên của bánh xe sau 4, một cặp giá treo sau bên trái và bên phải 5 mà đỡ bánh xe sau 4, hệ thống truyền lực 6, bộ lọc không khí 7, bộ giảm âm 8 và các bộ phận tương tự không nhìn thấy được từ phía ngoài. Sàn để chân 27 dùng làm chỗ để chân mà trên đó người lái xe đặt chân lên được bố trí trên các nắp che sàn để chân bên trái và bên phải 24 và nắp che mặt sàn 25. Nắp che mặt sau bên trái và bên phải 26 được bố trí để bao quanh yên xe 9. Ngoài ra, bộ đèn đuôi xe 12 có đèn phanh và đèn chuyển tín hiệu được bố trí trong các đầu sau của nắp che mặt sau bên trái và bên phải 26. Hơn nữa, ray kẹp 11 được bố trí trên các phần trên của nắp che mặt sau bên trái và bên phải 26. Cần phải lưu ý rằng nắp được mô tả trên đây được tạo ra từ nhựa đàn hồi với độ cứng vững thấp.

Ngoài ra, khung thân xe (không được thể hiện trên hình vẽ) mà tạo ra khung xe máy 1 có khung chính, khung sau và tương tự kéo dài theo chiều dọc của thân xe và khung thân xe được che bằng nắp được mô tả trên đây. Yên xe 9 được bố trí ở phần giữa thân xe. Hộp chứa đồ 10 mà mở ra được/đóng lại được bởi yên xe 9 được bố trí dưới yên xe 9. Ấc quy (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí trong hộp chứa đồ 10 và ngoài ra, đồ vật như mũ bảo hiểm có thể được chứa trong đó.

Yên xe 9 có bề mặt ngồi thứ nhất 31 mà trên đó người lái xe ngồi lên và bề mặt ngồi thứ hai 32 được bố trí trên mặt sau của bề mặt ngồi thứ nhất 31, mà trên đó người ngồi sau ngồi lên. Bề mặt ngồi thứ hai 32 được bố trí ở vị trí cao hơn so với bề mặt ngồi thứ nhất 31. Yên xe 9 có phần đệm yên xe 33 mà tạo ra bề mặt ngồi thứ nhất 31 và bề mặt ngồi thứ hai 32 và phần tám đế ngồi 34 mà được bố trí trên bề mặt dưới của phần đệm yên xe 33 và đỡ phần đệm yên xe 33. Đầu trước của phần tám đế yên xe 34 được đỡ bởi cơ cấu bản lề 50 (được mô tả dưới đây) được mở/đóng tương đối với mặt bên của thân xe 13 nối với khung thân xe xung quanh hộp chứa đồ 10. Ngoài ra, phần tám đế yên xe 34 có phần cao su bịt kín 36 mà bịt kín giữa phần tám đế yên xe 34 và mép hờ 10a của hộp chứa đồ 10 khi yên xe 9 được đặt ở vị trí đóng. Ray kẹp 11 được lắp để bao quanh phần theo chu vi ngoài của phần sau (bề mặt ngồi thứ hai 32) của yên xe 9. Ray kẹp 11 có chức năng kẹp để được kẹp bởi hành khách ngồi sau ngồi lên bề mặt ngồi thứ hai 32 khi di chuyển trên xe ngồi hai người hoặc tương tự. Bộ đèn đuôi xe 12 được bố trí trên mặt dưới của ray kẹp 11.

Yên xe 9 có trạng thái khoá mà ở đó phần neo 35 được bố trí ở đầu sau của phần tám đế yên xe 34 được khoá bởi cơ cấu chốt cài yên xe 70 (được mô tả dưới đây) và trạng thái không khoá mà ở đó trạng thái khoá được huỷ bỏ để cho phép mở/đóng. Ở trạng thái khoá, yên xe 9 được khoá bởi cơ cấu chốt cài yên xe 70 được mô tả dưới đây do đó nó không thể được mở/đóng. Trạng thái khoá có thể được huỷ bỏ bằng cách lồng chìa khoá vào trong công tắc chính (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí trên phần theo chu vi của nắp điều khiển 14 và thực hiện quá trình vận hành mở khoá định trước. Do đó, khi việc mở/đóng hộp chứa đồ 10 không được thực hiện hoặc được thực hiện bằng cách đặt yên xe 9 ở trạng thái khoá hoặc trạng thái không khoá (trạng thái mở khoá), người dùng có thể chứa các đồ khác nhau, nếu cần.

Quá trình vận hành mở yên xe 9 có thể được thực hiện bởi cơ cấu bản lề 50 (được mô tả dưới đây) theo hai bước đến vị trí mở thứ nhất P1 và vị trí mở thứ hai P2 theo mục đích ứng dụng. Ở vị trí mở thứ nhất P1, ví dụ, yên xe mở một góc khoảng 45° từ vị trí đóng P0 đến mặt trước tương đối với cơ cấu bản lề 50 dưới dạng phần giữa. Ở vị trí mở thứ hai P2, ví dụ, yên xe mở một góc khoảng 80° từ vị trí đóng P0 đến mặt trước tương đối với cơ cấu bản lề 50 dưới dạng phần giữa. Có thể nói rằng ở vị trí mở thứ hai P2, yên xe mở hơn nữa một góc khoảng 35° từ vị trí mở thứ nhất P1 đến mặt trước.

Kết cấu của phần chứa đồ

Kết cấu được mô tả chi tiết của phần chứa đồ được bố trí trên bề mặt dưới của yên xe theo phương án này sẽ được mô tả tiếp theo có dựa vào các hình vẽ Fig.5 đến Fig.7 ngoài các hình vẽ Fig.1 đến Fig.4.

Phần chứa đồ 40 có khả năng chứa đồ 100 như túi chứa dụng cụ hoặc hộp chứa dụng cụ được bố trí trong phần tấm đế yên xe 34 trên bề mặt dưới của yên xe 9. Như được thể hiện trên Fig. 7, phần chứa đồ 40 được bố trí gần với cơ cấu bản lề 50 được lắp ở đầu trước của phần tấm đế yên xe 34 và tạo ra phần khoảng trống lõm vào mặt phần đệm yên xe 33 (mặt trên) và mở xuống dưới. Như được thể hiện trên Fig. 7, trên hình chiếu cạnh của thân xe (trong phần thu được khi phần giữa của yên xe 9 theo chiều rộng xe được cắt theo chiều dài của thân xe), phần chứa đồ 40 được bố trí sao cho phần bề mặt trên 34a của phần tấm đế yên xe 34 mà trên đó phần bản lề phía yên xe 52 của cơ cấu bản lề 50 (sẽ được mô tả dưới đây) được lắp và phần bề mặt dưới 43 của phần chứa đồ 40 xếp chồng một phần. Ngoài ra, phần chứa đồ 40 được bố trí hầu như ở giữa theo chiều dài và theo phương thẳng đứng của thân xe trên hình chiếu cạnh của xe.

Phần chứa đồ 40 có phần bề mặt trên 41, phần bề mặt trước 42, phần bề mặt dưới 43 và phần bề mặt bên 44 trên hình chiếu cạnh của xe ở trạng thái mà ở đó yên xe 9 được đóng. Một cặp phần giữ dạng tấm bên trái và bên phải 45 mà trên đó đồ 100 được đặt đứng trên phần bề mặt trước 42. Ở trạng thái mà ở đó yên xe 9 được đặt ở vị trí đóng P0 hoặc vị trí mở thứ nhất P1, đồ 100 được chứa trong phần khoảng trống được tạo ra bởi phần bề mặt trên 41, phần bề mặt trước 42, phần bề mặt dưới 43 và phần bề mặt bên 44 ở trạng thái mà ở đó đồ 100 được giữ bởi phần giữ 45.

Ngoài ra, ở trạng thái mà ở đó yên xe 9 được đặt ở vị trí mở thứ hai P2 (Fig.6), phần chứa đồ 40 mở về phía sau và hướng lên trên với phần bề mặt trên 41 được đặt trên mặt trước và phần bề mặt trước 42 được đặt trên mặt dưới và dùng làm đầu ra mà cho phép đồ 100 được lấy ra khỏi mặt trên trong khi ngăn không cho nó rơi xuống thậm chí ở trạng thái mà ở đó đồ 100 không được giữ bởi bộ phận giới hạn 46 như dải cao su. Đồ 100 được chứa trong phần chứa đồ 40 được giữ nhờ bộ phận giới hạn 46 như dải cao su để không bị rơi ra ngoài. Ở trạng thái mà ở đó đồ 100 được giữ, bộ phận giới hạn 46 được ăn khớp với phần ăn khớp thứ nhất 41a được bố trí trên phần bề mặt trên 41 của phần chứa đồ 40 và một cặp phần ăn khớp thứ hai bên trái và bên phải 43a được bố trí trên phần bề mặt dưới 43. Cần phải lưu ý rằng bộ phận giới hạn 46 không chỉ giới hạn dải cao su và có thể là bó dây hoặc dây miễn là nó là bộ phận có khả năng giữ cố định đồ 100 mà không khiến cho nó bị rơi ra khỏi phần chứa đồ 40.

Theo phương án này, phần chứa đồ 40 được bố trí trên bề mặt dưới của yên xe 9 và phần chứa đồ 40 được bố trí sao cho phần bề mặt dưới 43 xếp chồng một phần lên phần bề mặt trên 34a của cơ cấu bản lề 50. Ngoài ra, phần chứa đồ 40 giữ đồ 100 gần với phần bề mặt trước 42 ở trạng thái mà ở đó yên xe 9 được đóng, tức là phần mà ở đó yên xe 9 được lắp trên cơ cấu bản lề 50. Việc này khiến cho có thể sử dụng một cách có hiệu quả khoảng trống dưới yên xe và mở rộng khoảng trống chứa đồ của hộp chứa đồ 10. Ngoài ra, do phần chứa đồ 40 được bố trí gần với cơ cấu bản lề 50, trọng lượng của yên xe 9 gần với cơ cấu bản lề 50 gia tăng và quá trình vận hành tại thời điểm mở/đóng ổn định.

Hơn nữa, ở trạng thái mà ở đó yên xe 9 mở, phần bề mặt trước 42 trở thành bề mặt dưới và phần chứa đồ 40 tạo ra đầu ra mà cho phép đồ 100 được lấy ra từ mặt trên. Do đó, do phần chứa đồ 40 được bố trí sao cho đầu ra được dẫn hướng lên trên khi yên xe 9 được mở, đồ 100 có thể dễ dàng được đặt vào và lấy ra mà không bị rơi.

Ngoài ra, đồ 100 được giữ trong phần chứa đồ 40 bởi bộ phận giới hạn 46 để không bị rơi ra ngoài. Các phần ăn khớp 41a và 43a được tạo cấu hình để ăn khớp với bộ phận giới hạn 46 được bố trí trong phần chứa đồ 40. Khi sự di chuyển của đồ 100 được chứa trong phần chứa đồ 40 được ngăn chặn theo cách đó, sự dao động của đồ 100 tại thời điểm xe đang di chuyển có thể được giảm.

Hơn nữa, phần chứa đồ 40 có phần giữ 45 mà giữ đồ 100 trên phần bề mặt trước 42 của phần chứa đồ 40 ở trạng thái mà ở đó yên xe 9 được đóng. Do đồ 100 có thể được đặt lên phần giữ 45 theo cách này, đồ 100 có thể được giữ ổn định và dễ đặt vào và lấy ra.

Ngoài ra, phần chứa đồ 40 có hầu hết ở giữa theo chiều dọc và phương thẳng đứng của thân xe trên hình chiếu cạnh của thân xe. Do đó, do trọng lượng của đồ được tác dụng hầu hết vào phần giữa thân xe, có thể chứa đồ 100 mà không làm giảm sự cân bằng trọng lượng của thân xe.

Kết cấu của cơ cấu bản lề

Kết cấu được mô tả chi tiết của cơ cấu bản lề 50 đỡ yên xe theo phương án này cho phép nó được mở/được đóng sẽ được mô tả tiếp theo có dựa vào các hình vẽ Fig.8A đến Fig.8C và Fig.9A đến Fig.9B ngoài các hình vẽ Fig.5 đến Fig.7.

Fig.8A là hình chiếu cạnh thể hiện trạng thái của cơ cấu bản lề ở trạng thái mà ở đó yên xe theo một phương án được đặt ở vị trí đóng. Fig.8B là hình chiếu cạnh thể hiện trạng thái của cơ cấu bản lề ở trạng thái mà ở đó yên xe theo một phương án được đặt ở vị trí mở thứ nhất. Fig.8C là hình chiếu cạnh thể hiện trạng thái của cơ cấu bản lề ở trạng thái mà ở đó yên xe theo một phương án được đặt ở vị trí mở thứ hai. Fig.9A là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường i - i được thể hiện trên Fig.8B. Fig.9B là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường ii - ii được thể hiện trên Fig.8B.

Theo các hình vẽ Fig.8A đến Fig.8C và Fig.9A đến Fig.9B, cơ cấu bản lề 50 được bố trí ở đầu trước của phần tấm đế yên xe 34 gần với phần chứa đồ 40 được mô tả trên đây và mở/đóng yên xe 9 đến vị trí đóng P0, vị trí mở thứ nhất P1 và vị trí mở thứ hai P2.

Như được thể hiện trên Fig.7, cơ cấu bản lề 50 có phần bản lề phía thân xe 51 được lắp ở phía thân xe 13 và phần bản lề phía yên xe 52 được lắp ở phía yên xe (phần bề mặt trên 34a của phần tấm đế yên xe 34).

Phần bản lề phía thân xe 51 có hình dạng bên ngoài hình chữ nhật trên hình chiếu từ phía trước và có phần đỡ theo trục phía thân xe thứ nhất 53 và phần đỡ theo trục phía thân xe thứ hai 54. Phần đỡ theo trục phía yên xe 55 của phần bản lề phía yên xe 52 ở phía đối diện của phần chốt cài yên xe 52a được đỡ theo trục xoay bởi phần đỡ theo trục phía thân xe thứ nhất 53 qua trục quay thứ nhất 51c.

Ngoài ra, cơ cấu bản lề 50 có phần cần thứ nhất 58 được đỡ theo trục xoay bởi phần đỡ theo trục phía thân xe thứ hai 54 của phần bản lề phía thân xe 51 qua trục quay thứ hai 56 và lò xo xoắn 57, phần cánh thay thứ hai 60 được đỡ theo trục xoay bởi phần đỡ theo trục cần thứ nhất 58a của phần cần thứ nhất 58 ở phía đối diện của phần bản lề phía thân xe 51 qua trục cần thứ nhất 59 và phần liên kết 61 mà nối phần cần thứ hai 60 và phần bản lề phía yên xe 52. Phần liên kết 61 có thân trục được uốn cong từ phần giữa 61b về phía các đầu 61a vào đó có dạng đối xứng theo trục.

Trong phần cần thứ nhất 58, lò xo xoắn 57 thường tác dụng lực lò xo theo hướng thứ nhất S1 mà trong đó quá trình vận hành mở yên xe 9 được thực hiện. Theo hướng thứ nhất S1, phần cần thứ nhất 58 quay nhờ tác dụng lực lò xo được tạo ra bởi sự xoắn của lò xo xoắn 57. Theo hướng thứ hai S2 ngược với hướng thứ nhất S1, phần cần thứ nhất 58 quay đối lại lực lò xo được tạo ra bởi sự xoắn của lò xo xoắn 57. Ngoài ra, phần cần thứ nhất 58 có phần giới hạn thứ nhất 62 mà nhô ra từ phần đỡ theo trục của cần thứ hai 58b của phần cần thứ nhất 58 được đỡ theo trục bởi phần bản lề phía thân xe 51 và quá trình quay của nó theo hướng thứ nhất S1 được giới hạn ở góc thứ nhất θ_1 . Khi phần giới hạn thứ nhất 62 quay theo hướng thứ nhất S1 cùng với phần cần thứ nhất 58 và tựa vào phần phẳng 51a của phần bản lề phía thân xe 51, quá trình quay tiếp bị giới hạn.

Phần bản lề phía yên xe 52 có dạng ngoài hình chữ nhật trên hình chiếu từ phía trước và dạng ngoài được uốn cong theo dạng chữ V từ phần giữa trên hình chiếu cạnh của thân xe và có phần giới hạn thứ hai 63 mà nhô ra từ phần đỡ theo trục phía yên xe 55 và quá trình quay của nó theo hướng thứ nhất S1 bị giới hạn ở góc thứ hai θ_2 . Khi phần giới hạn thứ hai 63 quay theo hướng thứ nhất S1 cùng với phần liên kết 61 và tựa vào phần tiếp giáp 51b của phần đỡ theo trục phía thân xe thứ nhất 53 của phần bản lề phía thân xe 51, quá trình quay hơn nữa bị giới hạn.

Ngoài ra, phần nhô ra 52b nhô ra về phía phần cần thứ nhất 58 được bố trí giữa phần đỡ theo trục phía yên xe 55 và phần chốt cài yên xe 52a của phần bản lề phía yên xe 52. Các đầu 61a của phần liên kết 61 được đỡ theo trục xoay bởi phần nhô ra 52b. Phần giữa 61b của phần liên kết 61 được đỡ trượt bởi lỗ trục 60a được tạo ra trong phần cần thứ hai 60. Lỗ trục 60a là lỗ dọc thẳng được tạo ra dọc theo chiều dọc của phần cần thứ hai 60.

Trong cơ cấu bản lề 50 với kết cấu nêu trên, ở trạng thái mà ở đó yên xe 9 được đặt ở vị trí đóng P0 (góc $\theta = 0^\circ$), như được thể hiện trên Fig.8A, phần bản lề phía yên xe 52 được quay theo hướng thứ hai S2 tương đối với trục quay thứ nhất 51c dưới dạng phần giữa. Do đó, do phần giữa 61b của phần liên kết 61 (vị trí nối 64 vào phần cần thứ hai 60) trượt trong lỗ trục 60a của phần cần thứ hai 60 từ một đầu 60a1 đến đầu kia 60a2 và phần giữa 61b của phần liên kết 61 dùng để đẩy xuống phần cần thứ hai 60, phần cần thứ hai 60 được gấp về phía phần cần thứ nhất 58 tương đối với trục cần thứ nhất 59 dưới dạng phần giữa và phần cần thứ nhất 58 quay đổi lại lực lò xo được tạo ra do quá trình xoắn của lò xo xoắn 57 và dừng.

Khi yên xe 9 được nâng lên từ trạng thái được thể hiện trên Fig.8A và được mở đến vị trí mở thứ nhất P1, cơ cấu bản lề 50 được thiết lập ở trạng thái được thể hiện trên Fig.8B. Khi yên xe 9 di chuyển đến vị trí mở thứ nhất P1, phần bản lề phía yên xe 52 quay theo hướng thứ nhất S1 để phân cách với phần bản lề phía thân xe 51 tương đối với trục quay thứ nhất 51c dưới dạng phần giữa. Do đó, các đầu 61a của phần liên kết 61 được kéo bởi phần nhô ra 52b của phần bản lề phía yên xe 52 và quay và phần giữa 61b của phần liên kết 61 (vị trí nối 64 với phần cần thứ hai 60) di chuyển lên trên trong khi vẫn đặt ở vị trí của đầu kia 60a2 của lỗ trục 60a của phần cần thứ hai 60 để quay phần cần thứ hai 60 theo hướng thứ hai S2 sao cho phần cần thứ hai 60 phân cách với phần cần thứ nhất 58. Tiếp theo, cùng với quá trình quay của phần cần thứ hai 60, phần cần thứ nhất 58 tiếp nhận lực lò xo được tạo ra bởi quá trình xoắn của lò xo xoắn 57 và quay theo hướng thứ nhất S1 và phần giới hạn thứ nhất 62 tựa vào phần phẳng 51a của phần bản lề phía thân xe 51. Do đó, do lực lò xo tác dụng khi yên xe 9 được mở từ vị trí đóng, yên xe 9 có thể được nâng lên nhờ lực nhỏ.

Ở trạng thái được thể hiện trên Fig.8B, nhờ lực lò xo được tạo ra bởi quá trình xoắn của lò xo xoắn 57, phần giới hạn thứ nhất 62 giữ trạng thái mà ở đó nó tiếp giáp với phần bản lề phía thân xe 51 và phần bản lề phía yên xe 52 được giữ ở vị trí mở thứ nhất P1 được quay từ vị trí đóng trên Fig.8A một góc thứ nhất θ_1 tương đối với trục quay thứ nhất 51c dưới dạng phần giữa.

Tiếp theo, khi yên xe 9 được mở hơn nữa từ trạng thái được thể hiện trên Fig.8B đến vị trí mở thứ hai P2, cơ cấu bản lề 50 được thiết lập ở trạng thái được thể

hiện trên Fig.8C. Khi yên xe 9 di chuyển đến vị trí mở thứ hai P2, phần bản lề phía yên xe 52 còn quay theo hướng thứ nhất S1 tương đối với trục quay thứ nhất 51c dưới dạng phần giữa. Do đó, các đầu 61a của phần liên kết 61 được kéo bởi phần nhô ra 52b của phần bản lề phía yên xe 52 và quay, phần giữa 61b của phần liên kết 61 (phần nối 64 vào phần cần thứ hai 60) trượt trong lỗ trục 60a của phần cần thứ hai 60 từ đầu kia 60a2 đến đầu này và phần giới hạn thứ hai 63 tựa vào phần tiếp giáp 51b của phần bản lề phía thân xe 51.

Ở trạng thái được thể hiện trên Fig.8C, nhờ lực lò xo được tạo ra bởi quá trình xoắn của lò xo xoắn 57, phần giới hạn thứ nhất 62 giữ trạng thái mà ở đó nó tiếp giáp với phần phẳng 51a của phần bản lề phía thân xe 51 và phần bản lề phía yên xe 52 có phần giới hạn thứ hai 63 tựa vào phần tiếp giáp 51b của phần bản lề phía thân xe 51 và được giữ ở vị trí mở thứ hai P2 được quay từ vị trí đóng một góc thứ hai θ_2 tương đối với trục quay thứ nhất 51c dưới dạng phần giữa.

Theo phương án này, tại thời điểm mở/đóng yên xe 9, lực lò xo được tác dụng quanh trục quay thứ hai 56 của phần bản lề phía thân xe 51 của cơ cấu bản lề 50. Do đó, khi mở yên xe 9, yên xe 9 có thể được nâng lên ở trạng thái mà ở đó trọng lượng của yên xe 9 được giảm bởi lực lò xo. Trái lại, khi đóng yên xe 9, trọng lượng của yên xe 9 cho phép đẩy nó xuống nhờ lực nhô tựa vào lực lò xo. Ngoài ra, việc mở yên xe 9 có thể được điều chỉnh từng bước bằng cách tác dụng lực lò xo cần thiết quanh trục quay thứ hai 56 của phần bản lề phía thân xe 51. Hơn nữa, do thành phần mỏng hơn so với trước có thể được sử dụng làm phần cao su đệm kín 36 mà đệm kín giữa bề mặt dưới yên xe và hộp chứa đồ 10 ở vị trí đóng P0 của yên xe 9 mà không làm gia tăng độ cứng vững lắp của yên xe 9 hoặc cơ cấu bản lề 50, chi phí cho thành phần này có thể được ngăn chặn.

Ngoài ra, khi phần bản lề phía yên xe 52 được quay theo hướng thứ nhất S1 một góc thứ nhất θ_1 , quá trình quay của phần cần thứ nhất 58 theo hướng thứ nhất S1 bị giới hạn và phần liên kết 61 làm quay phần cần thứ hai 60 theo hướng thứ hai S2 và giữ phần bản lề phía yên xe 52 ở góc thứ nhất θ_1 . Khi phần bản lề phía yên xe 52 được quay hơn nữa theo hướng thứ nhất S1 từ góc thứ nhất θ_1 , phần liên kết 61 trượt tương đối với lỗ trục 60a của phần cần thứ hai 60 và giữ phần bản lề phía yên xe 52 ở vị trí mở thứ hai P2 được quay một góc thứ hai θ_2 . Hơn nữa, phần cần thứ

nhất 58 có phần giới hạn thứ nhất 62 mà quá trình quay của nó theo hướng thứ nhất S1 bị giới hạn và phần bản lề phía yên xe 52 có phần giới hạn thứ hai 63 mà quá trình quay của nó theo hướng thứ nhất S1 bị giới hạn ở góc thứ hai θ_2 .

Do việc này khiến cho có thể điều chỉnh trạng thái mà ở đó yên xe 9 được mở ở hai bậc theo mục đích áp dụng hoặc tạo ra vật dụng để được đặt vào hoặc lấy ra khỏi hộp chứa đồ 10, sự tiện lợi được cải thiện. Ngoài ra, do có thể nâng yên xe 9 và giữ trạng thái mở không đáng kể hơn so với trước, việc điều chỉnh vị trí của yên xe có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Ngoài ra, phần chứa đồ 40 được bố trí trên bề mặt dưới của yên xe 9 và phần chứa đồ 40 được bố trí để xếp chồng một phần lên phần bề mặt trên 34a của phần bản lề phía yên xe 52. Khi cơ cấu bản lề 50 và phần chứa đồ 40 xếp chồng một phần theo cách này, khoảng trống trên bề mặt dưới yên xe có thể được sử dụng một cách có hiệu quả.

Kết cấu che của cơ cấu chốt cài yên xe 70

Kết cấu che của cơ cấu chốt cài yên xe 70 theo phương án này sẽ được mô tả tiếp theo có dựa vào các hình vẽ Fig.10A-Fig.10B đến Fig.14A-Fig.14B.

Fig.10A là hình vẽ thể hiện cơ cấu chốt cài yên xe theo một phương án. Fig.10B là hình vẽ thể hiện trạng thái mà ở đó cơ cấu chốt cài yên xe được che bằng nắp chốt cài yên xe. Fig.11 là hình vẽ thể hiện mối quan hệ vị trí giữa nắp chốt cài yên xe của cơ cấu chốt cài yên xe, ray kẹp và bộ đèn đuôi xe theo phương án này. Fig.12A là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường iii - iii trên Fig.4. Fig.12B là hình vẽ phóng to trên Fig.12A. Fig.13A là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của ray kẹp có trong phần sau thân xe theo một phương án. Fig.13B là hình chiếu cạnh của ray kẹp theo một phương án. Fig.13C là hình vẽ mặt cắt bên của ray kẹp theo một phương án. Fig.14A là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của nắp chốt cài yên xe của cơ cấu chốt cài yên xe theo một phương án nhìn từ phía trước. Fig.14B là hình vẽ thể hiện vẽ bên ngoài của nắp chốt cài yên xe của cơ cấu chốt cài yên xe theo một phương án nhìn từ phía sau.

Trong yên xe 9 theo phương án này, phần neo 35 mà ăn khớp với cơ cấu chốt cài yên xe 70 ở phía thân xe được bố trí ở đầu sau của phần tấm đế yên xe 34, như được mô tả trên đây. Ở trạng thái mà ở đó yên xe 9 được đặt ở vị trí đóng P0, phần

neo 35 có mối quan hệ vị trí có khả năng ăn khớp với một cặp tấp khoá 71 của cơ cấu chốt cài yên xe 70. Các tấp khoá 71 được bố trí đối diện với nhau và được đỡ theo trục dao động bởi phần đế 72. Lực lò xo của lò xo cuộn 73 tác dụng lên tấp khoá 71 theo hướng đóng tấp khoá 71 (trạng thái khoá). Khi phần neo 35 ép và quay tấp khoá 71 theo hướng mở chúng đổi lại lực lò xo được tạo ra nhờ việc kéo dài/co lò xo cuộn 73, thu được trạng thái ăn khớp. Ngoài ra, khi chìa khoá được lồng vào trong công tắc chính (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí trên phần theo chu vi của cần điều khiển 14 và quá trình vận hành huỷ bỏ khoá định trước được thực hiện để khiến cho các tấp khoá 71 xoay theo hướng ép mở chúng đổi lại lực lò xo của lò xo cuộn 73, thu được trạng thái không khoá. Cơ cấu chốt cài yên xe 70 được lắp cố định vào khung sau 15 của phần sau thân xe. Trong cơ cấu chốt cài yên xe 70, các tấp khoá 71 được nối bởi phần nhô ra 74 và dây 75 để vận hành phối hợp với công tắc chính (xi lanh khoá) được bố trí trên phần theo chu vi của nắp điều khiển 14. Ở trạng thái mà ở đó chìa khoá không được chèn vào trong công tắc chính, trạng thái khoá mà ở đó các tấp khoá 71 của cơ cấu chốt cài yên xe 70 được lắp cố định về mặt vật lý không vận hành theo hướng mở được thiết lập và trạng thái ăn khớp với phần neo 35 được giữ. Ngoài ra, khi chìa khoá được chèn vào trong công tắc chính và quá trình vận hành định trước được thực hiện, việc lắp cố định các tấp khoá 71 của cơ cấu chốt cài yên xe 70 được huỷ bỏ. Khi yên xe 9 được nâng lên, sự ăn khớp với phần neo 35 được huỷ bỏ và trạng thái không khoá mà ở đó yên xe 9 có thể được mở được thiết lập. Khi người dùng thực hiện quá trình vận hành chìa khoá, trạng thái khoá của cơ cấu chốt cài yên xe 70 được huỷ bỏ. Ở trạng thái không khoá, yên xe 9 có thể được mở/đóng bởi cơ cấu bản lề 50 và đồ chứa có thể được đặt vào và lấy ra khỏi hộp chứa đồ 10.

Cơ cấu chốt cài yên xe 70 có hình dạng bên ngoài nhô ra về phía sau của thân xe trên hình chiếu cạnh của thân xe. Theo phương án này, cơ cấu chốt cài yên xe 70 được che bằng nắp chốt cài yên xe 80 để không nhìn thấy được trực tiếp từ phía ngoài. Như được thể hiện trên các hình vẽ Fig.14A đến Fig.14B, nắp chốt cài yên xe 80 là bộ phận được đúc bằng nhựa có hình dạng bên ngoài dạng hộp rỗng. Để phù hợp với hình dạng bên ngoài của cơ cấu chốt cài yên xe 70, phần giữa 81 (theo chiều rộng xe) được nhìn từ phía sau của thân xe nhô từ phía trên xuống phía dưới và phần

dưới kéo dài theo chiều rộng ở cùng một mức độ để tạo ra dạng lõm. Phần trên của phần giữa 81 mở để cho phép phần neo 35 đi vào hoặc đi ra và các phần mặt bên 82 nghiêng về phía trước từ phía trên xuống phía dưới để tạo ra hình dạng lõm. Ngoài ra, các phần ăn khớp 84 được tạo ra trên phần theo chu vi 83 của nắp chốt cài yên xe 80. Nắp chốt cài yên xe 80 được lắp trên cơ cấu chốt cài yên xe 70 bằng cách ăn khớp phần ăn khớp 84 với các lỗ ăn khớp 72a được tạo ra trong phần đế 72 của cơ cấu chốt cài yên xe 70.

Nắp chốt cài yên xe 80 có chức năng che để ngăn không cho cơ cấu chốt cài yên xe 70 có thể nhìn thấy được trực tiếp từ phía sau của thân xe và được tạo kết cấu để, ví dụ, ngăn không cho bên thứ ba ép huỷ bỏ trạng thái khoá của cơ cấu chốt cài yên xe 70 bằng cách chèn thành phần dài vào trong khe hở giữa ray kẹp 11 và bộ đèn đuôi xe 12. Như được thể hiện trên các hình vẽ Fig.10A đến Fig.10B và Fig.11, nắp chốt cài yên xe 80 được bố trí giữa ray kẹp 11 có trên mặt trên của phần sau thân xe và bộ đèn đuôi xe 12 có trên mặt sau của phần sau thân xe. Phần theo chu vi của phần bề mặt trên 83a của nắp chốt cài yên xe 80 được bao quanh bởi phần gân cong 11a của ray kẹp 11 và phần bề mặt dưới 83b được bố trí gần với vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 ở phía trước của thân xe. Cần phải lưu ý rằng phần gân 11a của ray kẹp 11 được sử dụng theo phương án này. Tuy nhiên, gân có thể được bố trí trên bộ phận bên ngoài khác với ray kẹp và được sử dụng.

Vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 được bố trí để đóng phần bề mặt dưới 83b của nắp chốt cài yên xe 80 để che phần theo chu vi của phần bề mặt dưới 83b. Ngoài ra, phần gân 11a được bố trí trên một phần của ray kẹp 11 được bố trí để che phần theo chu vi của phần bề mặt trên 83a của nắp chốt cài yên xe 80. Một phần của nắp chốt cài yên xe 80 có dạng lõm trên hình chiếu cạnh của thân xe ở trạng thái mà ở đó nắp chốt cài yên xe 80 được lắp trên cơ cấu chốt cài yên xe 70, như được thể hiện trên các hình vẽ Fig.12A đến Fig.12B. Ngoài ra, nắp chốt cài yên xe 80 được bố trí sao cho phần bề mặt dưới 83b nghiêng lên phía sau của thân xe trên hình chiếu cạnh của thân xe so để phù hợp với vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12. Hơn nữa, phần đế chân 12b được tạo ra trên vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 để che phần theo chu vi của phần bề mặt dưới 83b của nắp chốt cài yên xe 80.

Theo phương án này, cơ cấu chốt cài yên xe 70 được che bằng nắp chốt cài

yên xe 80 để không thể nhìn thấy trực tiếp từ phía ngoài. Nắp chốt cài yên xe 80 được bố trí giữa ray kẹp 11 và bộ đèn đuôi xe 12 trong phần sau thân xe. Phần bề mặt trên 83a của nắp chốt cài yên xe 80 được bao quanh bởi phần gân 11a mà là một phần của ray kẹp 11. Phần bề mặt dưới 83b của nắp chốt cài yên xe 80 được bố trí gần với vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 ở phía trước của thân xe.

Như được mô tả trên đây, do nắp chốt cài yên xe 80 không được giữ chặt bởi bulông hoặc tương tự và được giữ chặt vào bộ đèn đuôi xe 12, số lượng các thành phần có thể được giảm.

Ngoài ra, khi phần bề mặt trên 83a của nắp chốt cài yên xe 80 được che bằng phần gân 11a mà là một phần của ray kẹp 11, cơ cấu chốt cài yên xe 70 không nhìn thấy được trực tiếp giữa ray kẹp 11 và bộ đèn đuôi xe 12 khi nhìn từ phần sau thân xe. Do đó, cải thiện hiệu quả chống trộm.

Hơn nữa, vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 được bố trí gần với phần bề mặt dưới 83b của nắp chốt cài yên xe 80 để che phần theo chu vi của phần bề mặt dưới 83b.

Do vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 theo cách đó giới hạn sự di chuyển xuống dưới của nắp chốt cài yên xe 80, cơ cấu chốt cài yên xe 70 không thể được tiếp cận từ phần sau thân xe và cải thiện hiệu quả chống trộm.

Ngoài ra, do vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 có chức năng định vị và lắp cố định nắp chốt cài yên xe 80 vào cơ cấu chốt cài yên xe 70, số lượng các bộ phận có thể được giảm.

Ngoài ra, do nắp chốt cài yên xe 80 được giữ giữa ray kẹp 11 và bộ đèn đuôi xe 12, nắp chốt cài yên xe 80 khó bị tháo ra và cải thiện hiệu quả chống trộm.

Phần theo chu vi của phần bề mặt trên 83a của nắp chốt cài yên xe 80 trên mặt bên của phần sau thân xe được che bằng phần gân 11a của ray kẹp 11. Do cơ cấu chốt cài yên xe 70 không nhìn thấy được trực tiếp giữa ray kẹp 11 và bộ đèn đuôi xe 12 khi nhìn từ phần sau thân xe, cải thiện hiệu quả chống trộm.

Do nắp chốt cài yên xe 80 có dạng lồi phù hợp với dạng bề mặt bên của cơ cấu chốt cài yên xe 70 trên hình chiếu cạnh của thân xe, không có khe hở nào được tạo ra giữa nắp chốt cài yên xe 80 và cơ cấu chốt cài yên xe 70 và không có khoảng trống nào để vật thể lặn đi vào.

Ngoài ra, nắp chốt cài yên xe 80 được bố trí sao cho phần bề mặt dưới 83b

ngiêng lên phía sau của thân xe trên hình chiếu cạnh của thân xe để phù hợp với vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12. Do vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 theo cách này giới hạn sự di chuyển xuống dưới của nắp chốt cài yên xe 80, cơ cấu chốt cài yên xe 70 không thể nhìn thấy được trực tiếp từ phần sau thân xe và cải thiện hiệu quả chống trộm.

Ngoài ra, do vỏ 12a của bộ đèn đuôi xe 12 có chức năng định vị và lắp cố định nắp chốt cài yên xe 80 vào cơ cấu chốt cài yên xe 70, số lượng các bộ phận có thể được giảm.

Kết cấu theo phương án đã được mô tả trên đây là một ví dụ thực hiện sáng chế và sáng chế có thể áp dụng được để sửa đổi hoặc cải biến kết cấu theo phương án này mà không chệch khỏi phạm vi bảo hộ của sáng chế. Ví dụ, theo phương án này, một ví dụ mà trong đó sáng chế được áp dụng cho xe máy đã được mô tả. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở xe máy này và có thể áp dụng được cho tất cả các xe kiểu để chân hai bên.

Sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo các phương án nêu trên và các thay đổi và cải biến khác nhau có thể được tạo ra đều nằm trong ý tưởng và phạm vi bảo hộ của sáng chế. Do đó, phạm vi bảo hộ của sáng chế được xác định bởi các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên, khác biệt ở chỗ, phần chứa đồ (10) được tạo ra bên dưới yên xe (9), và phần chứa đồ (10) mở ra được/đóng lại được bởi yên xe (9),

cơ cấu chốt cài yên xe (70) được tạo kết cấu để giữ yên xe (9) ở trạng thái khóa mà ở đó việc mở/đóng yên xe (9) không thực hiện được hoặc ở trạng thái không khóa mà ở đó trạng thái khóa được huỷ bỏ,

cơ cấu chốt cài yên xe (70) được che bằng nắp chốt cài yên xe (80) để không nhìn thấy được từ phía ngoài,

nắp chốt cài yên xe (80) được bố trí sao cho chu vi của phần bề mặt trên (83a) của nắp chốt cài yên xe (80) trên mặt bên của phần sau thân xe được che bằng phần gân (11a) của bộ phận bên ngoài (11) và phần bề mặt trên (83a) của nắp chốt cài yên xe (80) được bao quanh bởi một phần của bộ phận bên ngoài (11), mà được tạo ra ở phía trên của phần sau thân xe.

2. Kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, nắp chốt cài yên xe (80) được bố trí giữa bộ phận bên ngoài (11) và bộ đèn đuôi xe (12) được bố trí ở phía sau của phần sau thân xe,

phần bề mặt dưới (83b) của nắp chốt cài yên xe (80) được bố trí gần với vỏ (12a) của bộ đèn đuôi xe (12) ở phía trước của thân xe.

3. Kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm 2, khác biệt ở chỗ, vỏ (12a) của bộ đèn đuôi xe (12) được bố trí gần với phần bề mặt dưới (83b) của nắp chốt cài yên xe (80) để che chu vi của phần bề mặt dưới (83b).

4. Kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ, một phần của nắp chốt cài yên xe (80) dọc theo chiều dọc của thân xe có dạng lồi.

5. Kết cấu lắp chốt cài yên xe dùng cho xe kiểu để chân hai bên theo điểm 2 hoặc 3, khác biệt ở chỗ, nắp chốt cài yên xe (80) được bố trí sao cho phần bề mặt dưới (83b) nghiêng lên trên ở phía sau của thân xe trên hình chiếu cạnh của thân xe để phù hợp với vỏ (12a) của bộ đèn đuôi xe (12).

Fig. 1

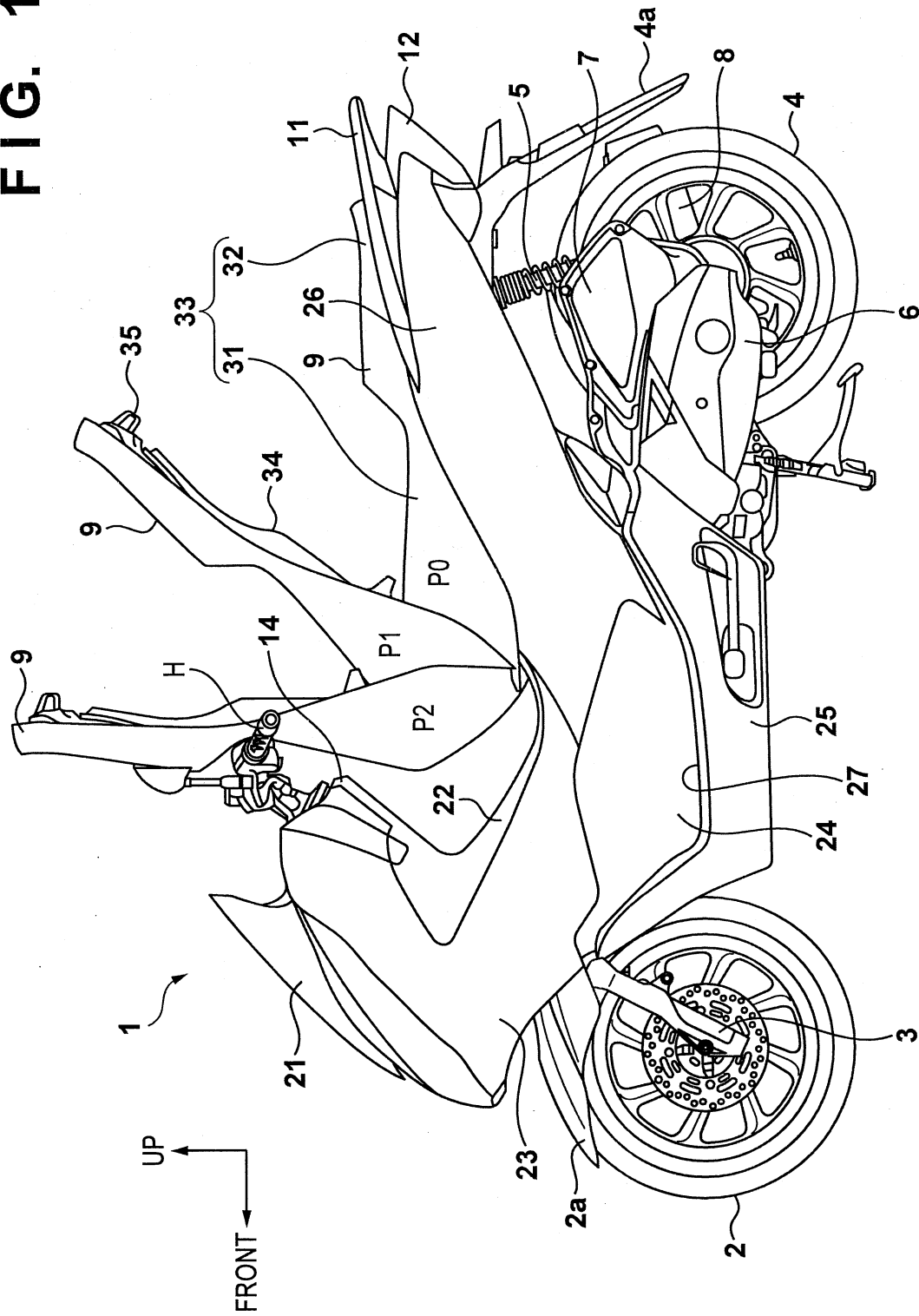


FIG. 2

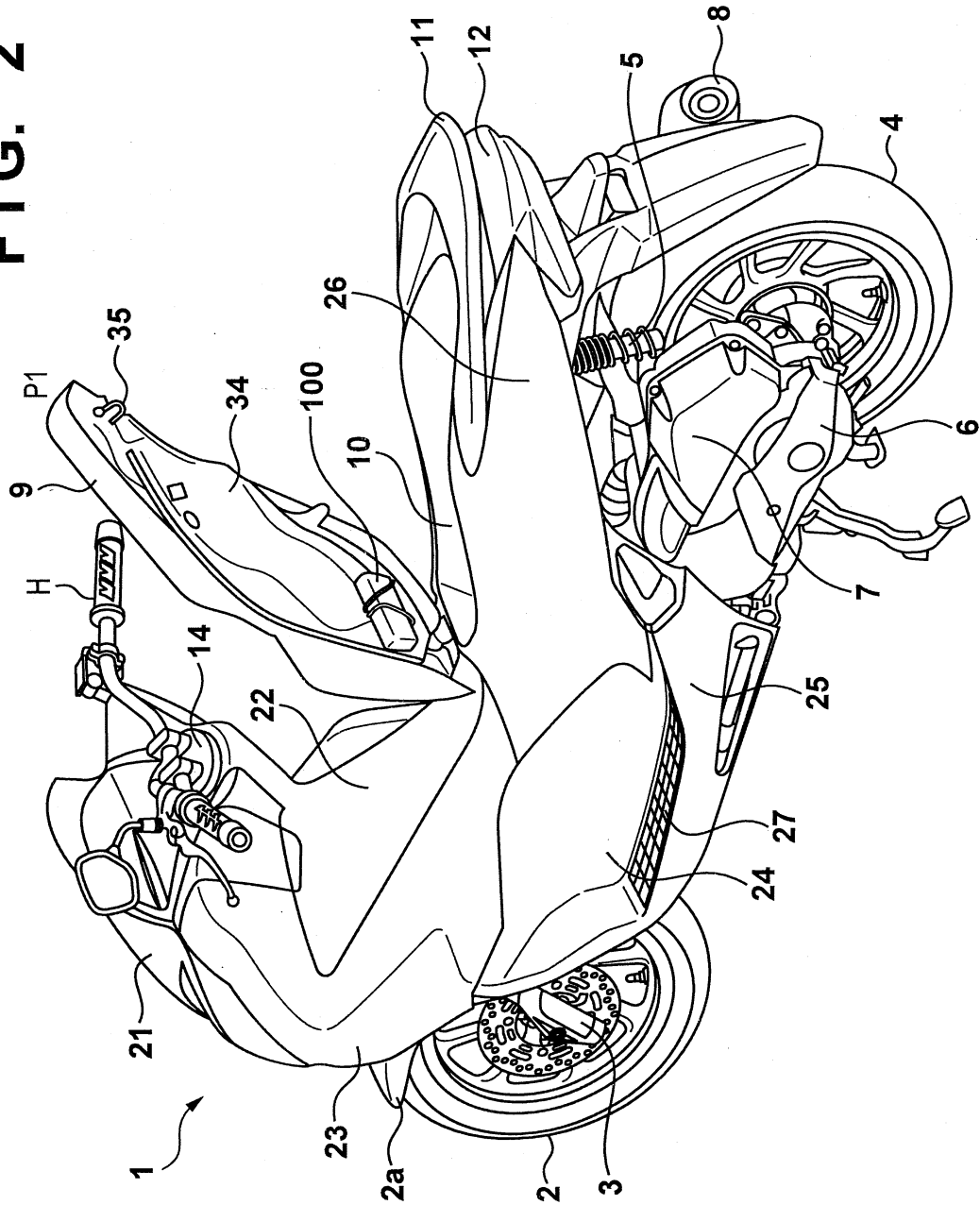


FIG. 3

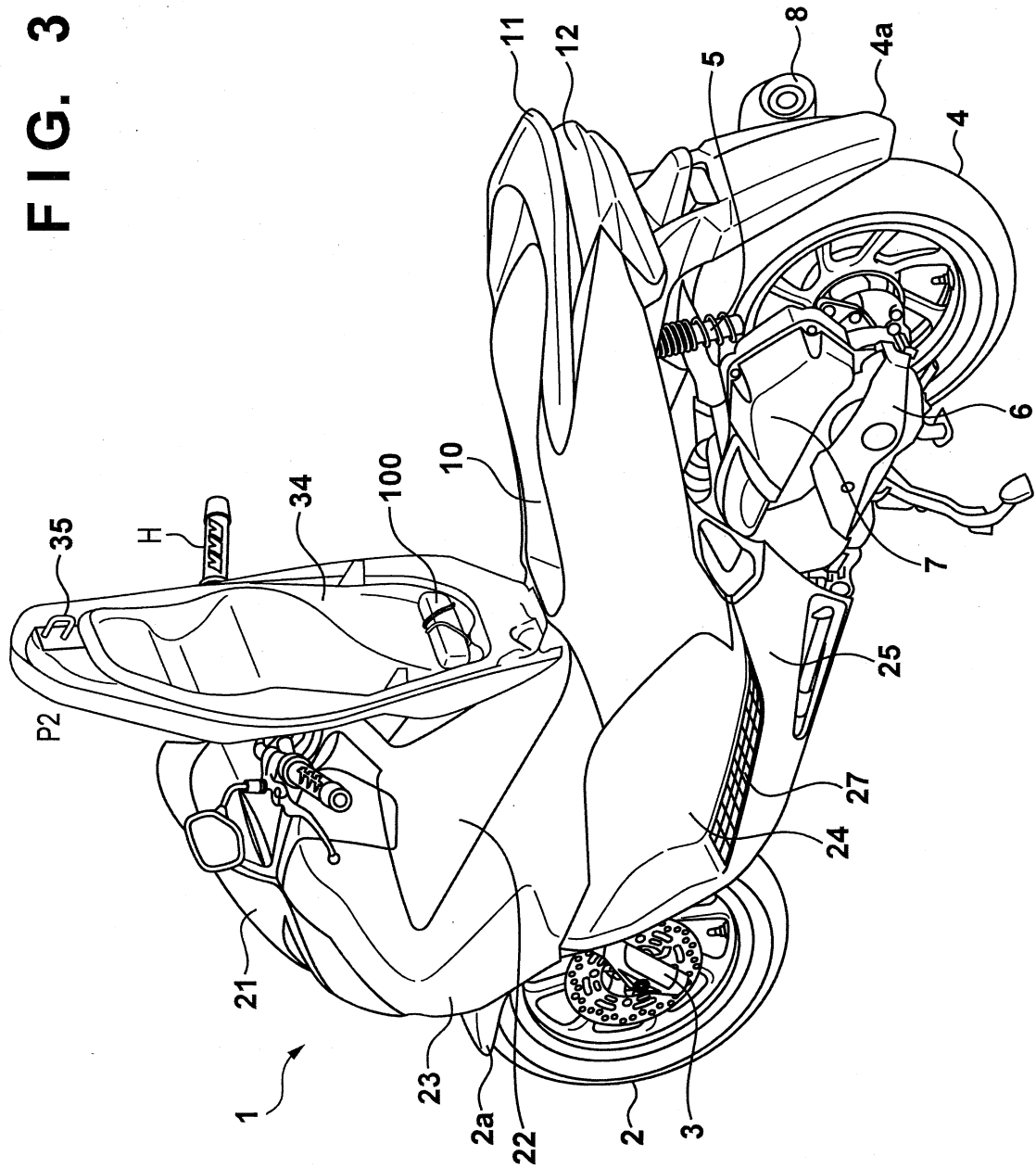


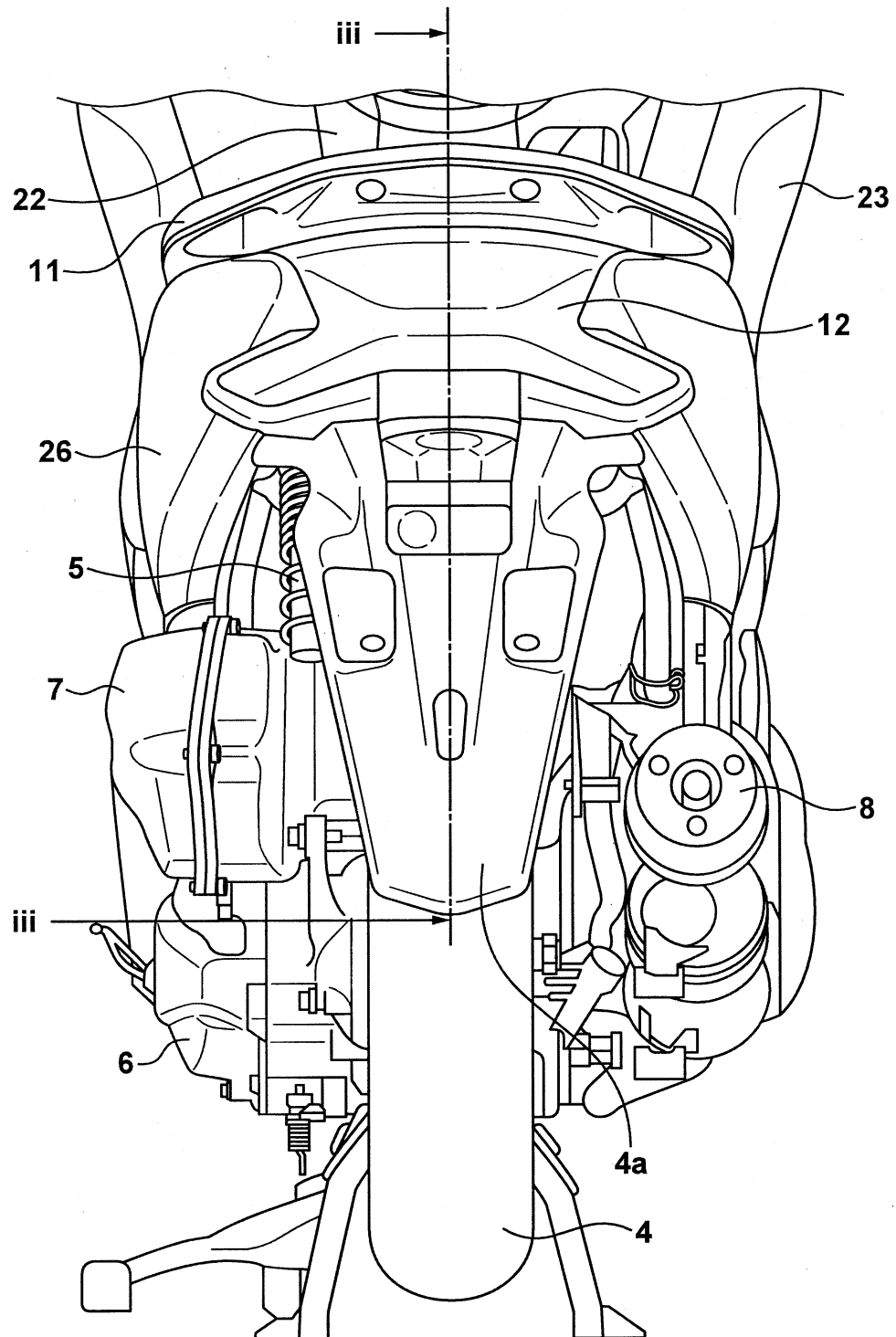
FIG. 4

FIG. 5

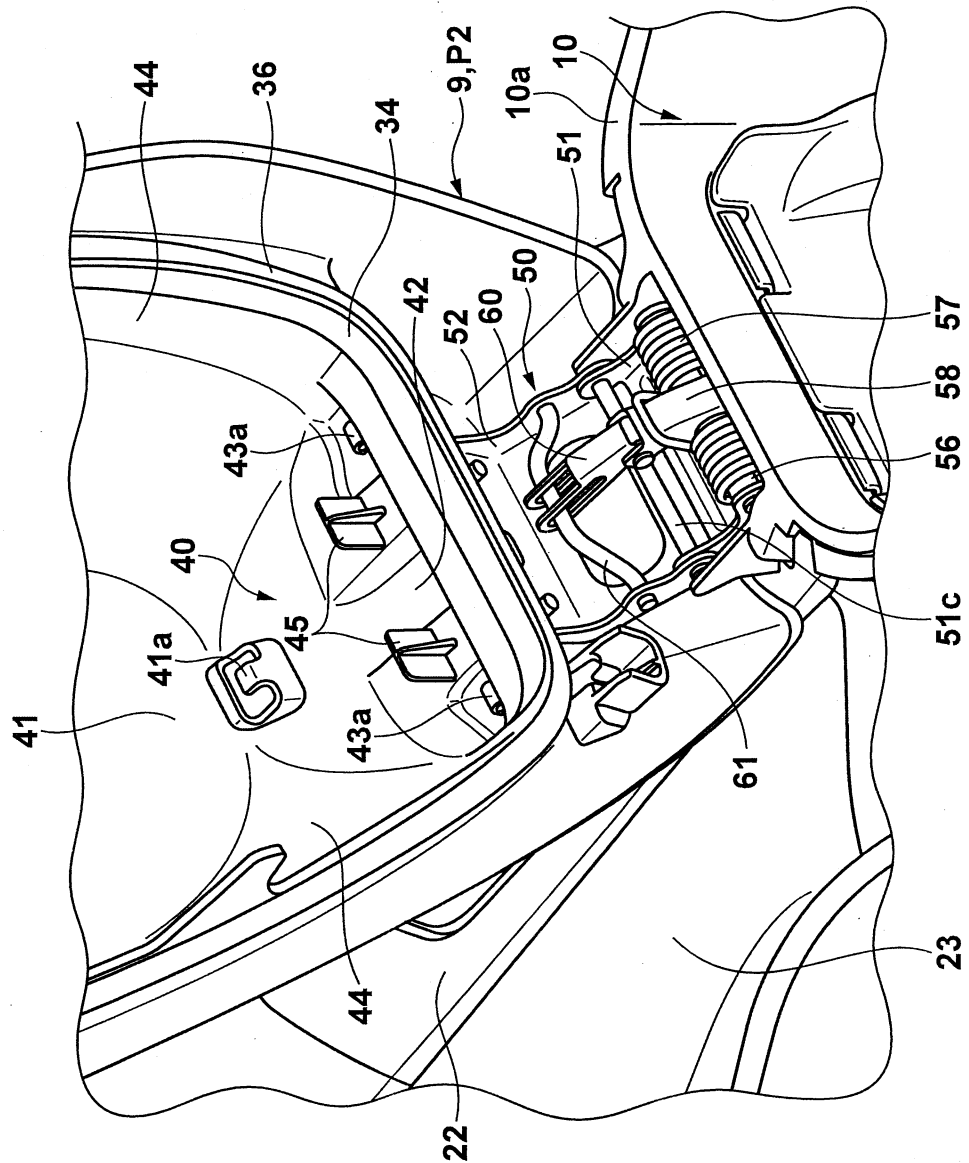


FIG. 6

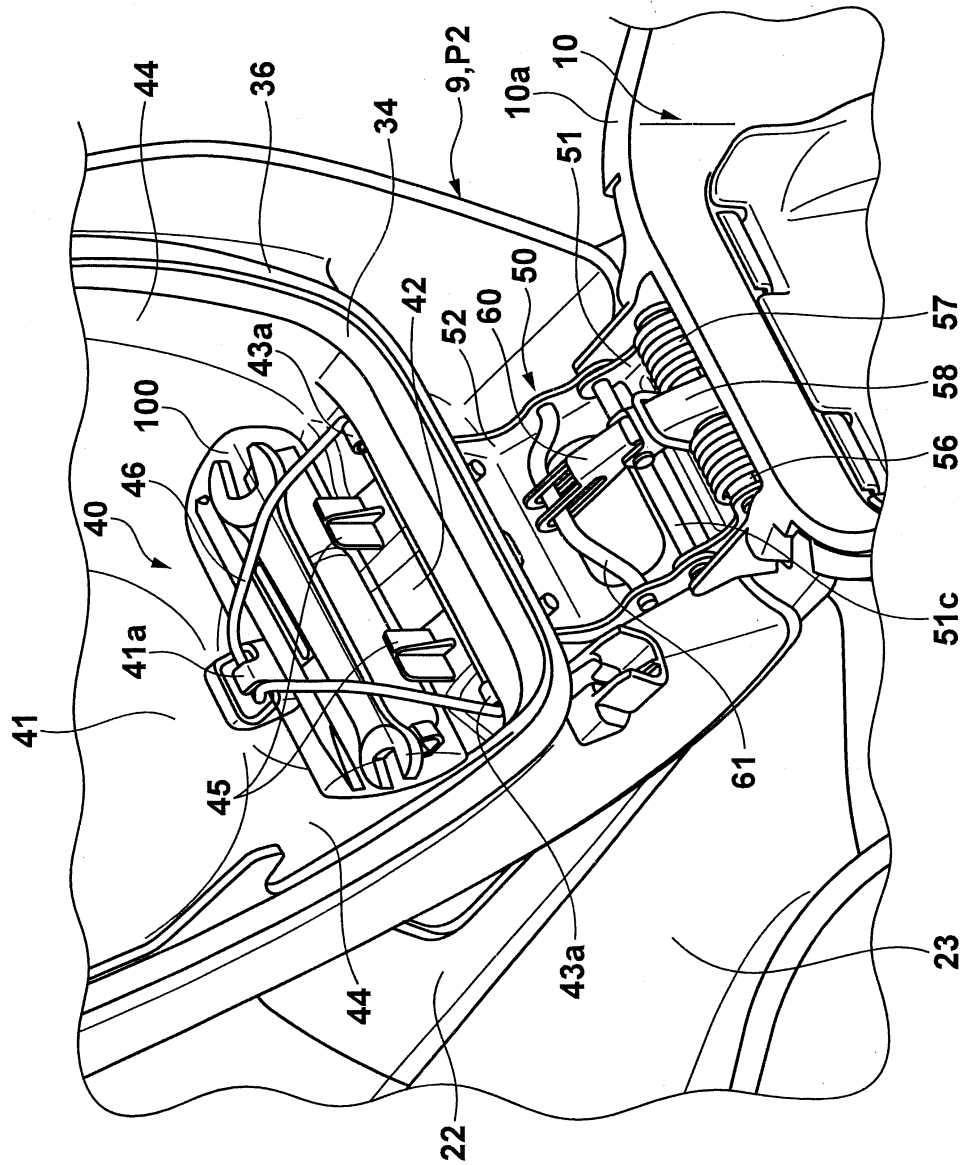


FIG. 7

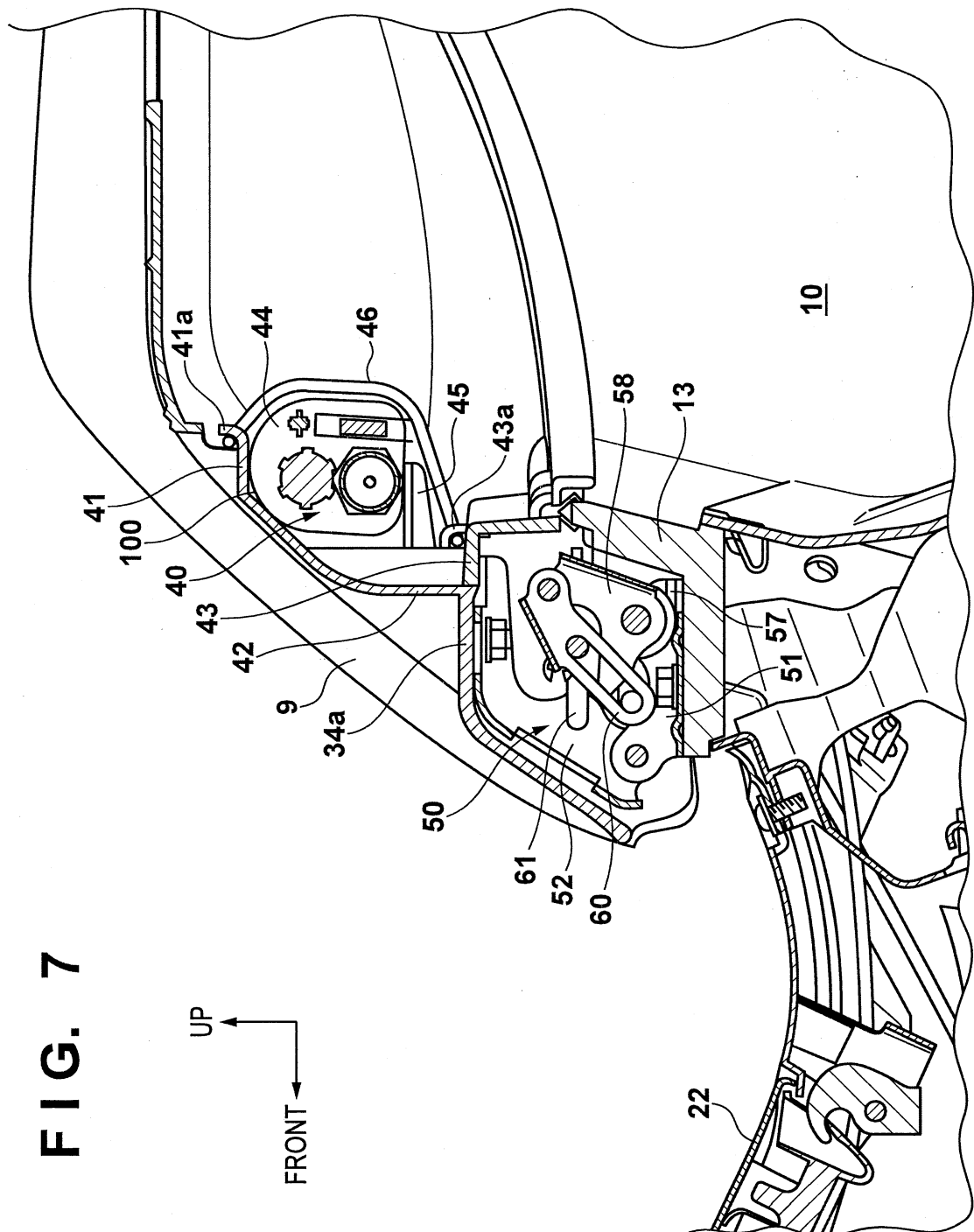
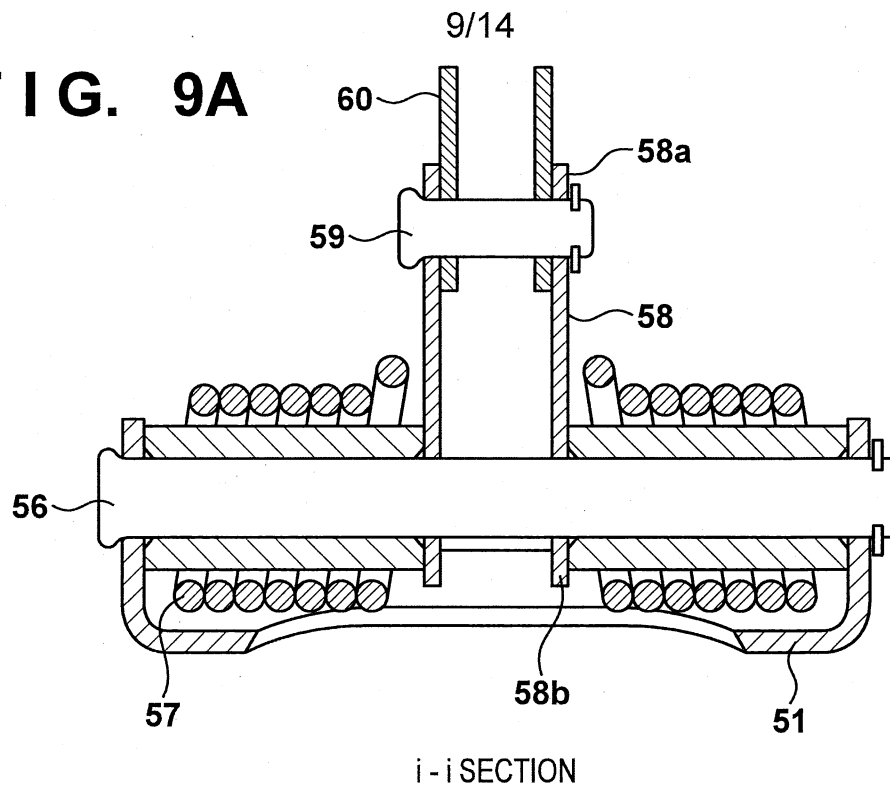
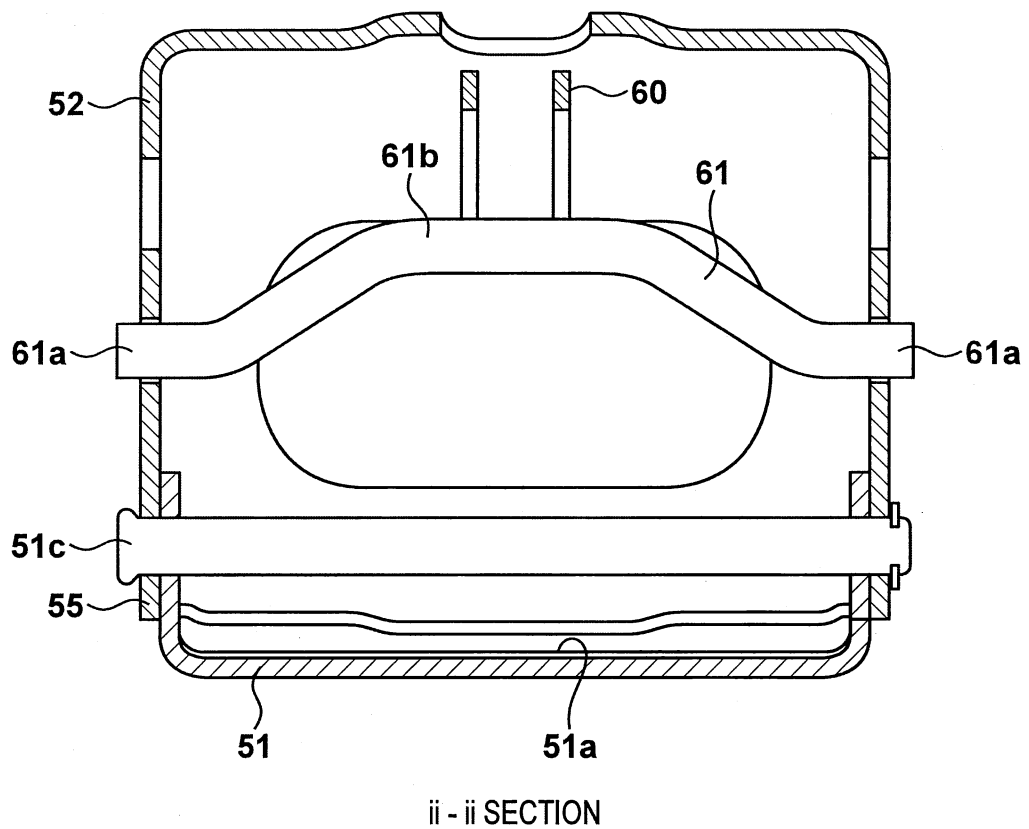
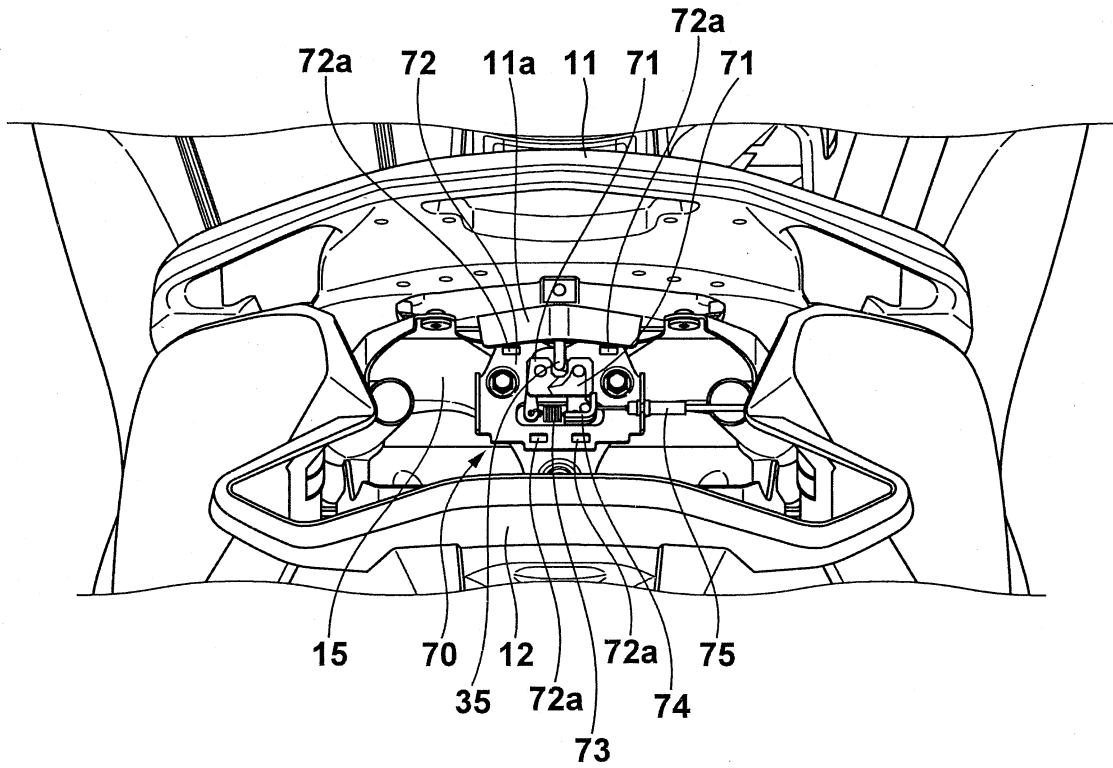
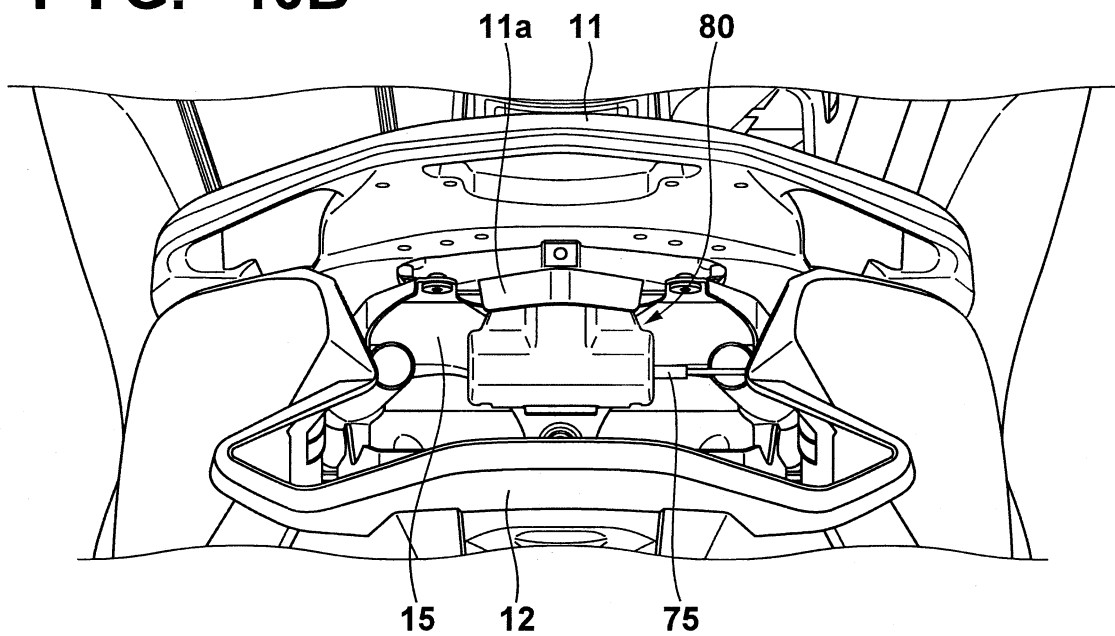


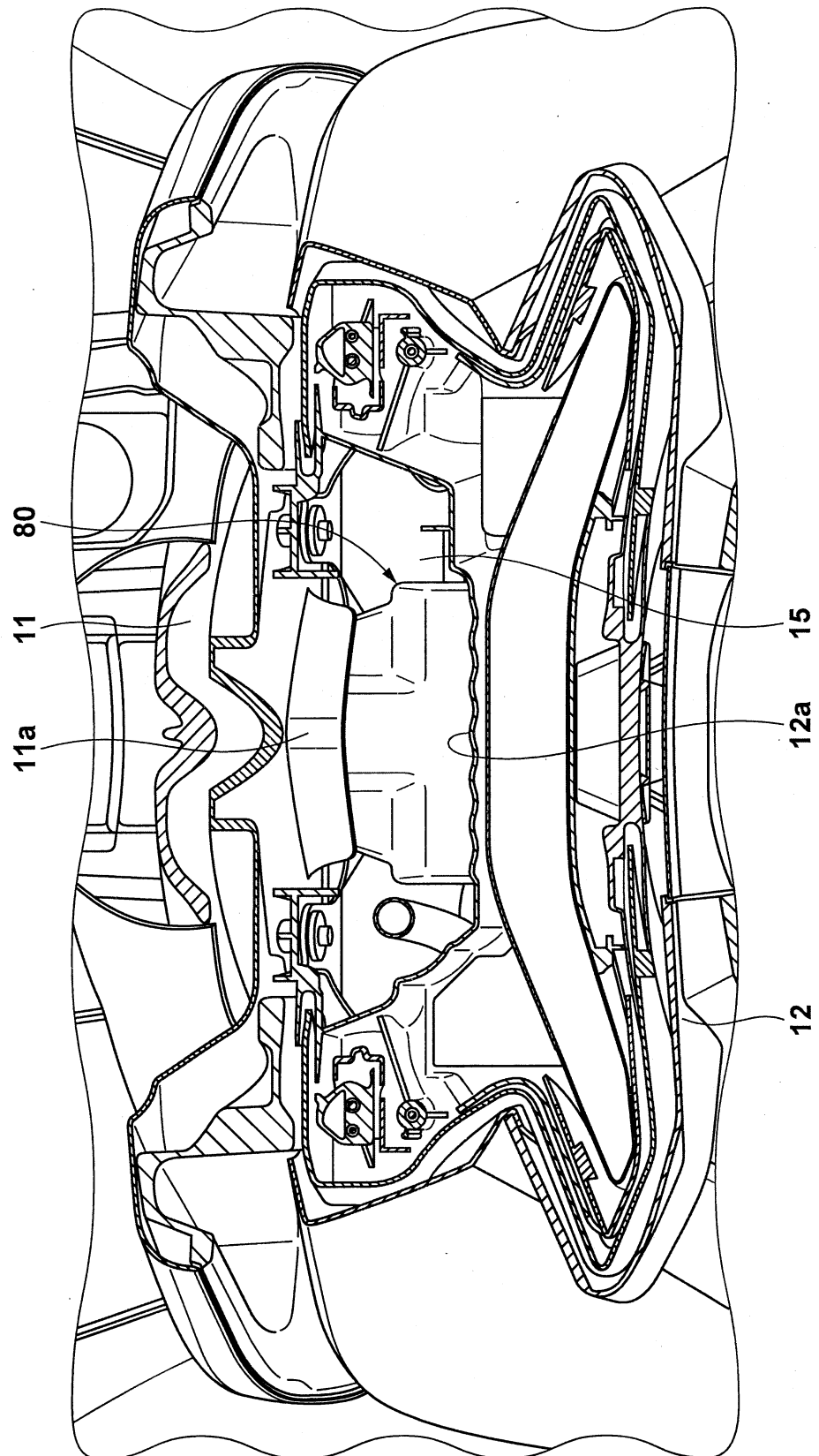
FIG. 9A**FIG. 9B**

10/14

FIG. 10A**FIG. 10B**

11/14

FIG. 11



12/14
FIG. 12A

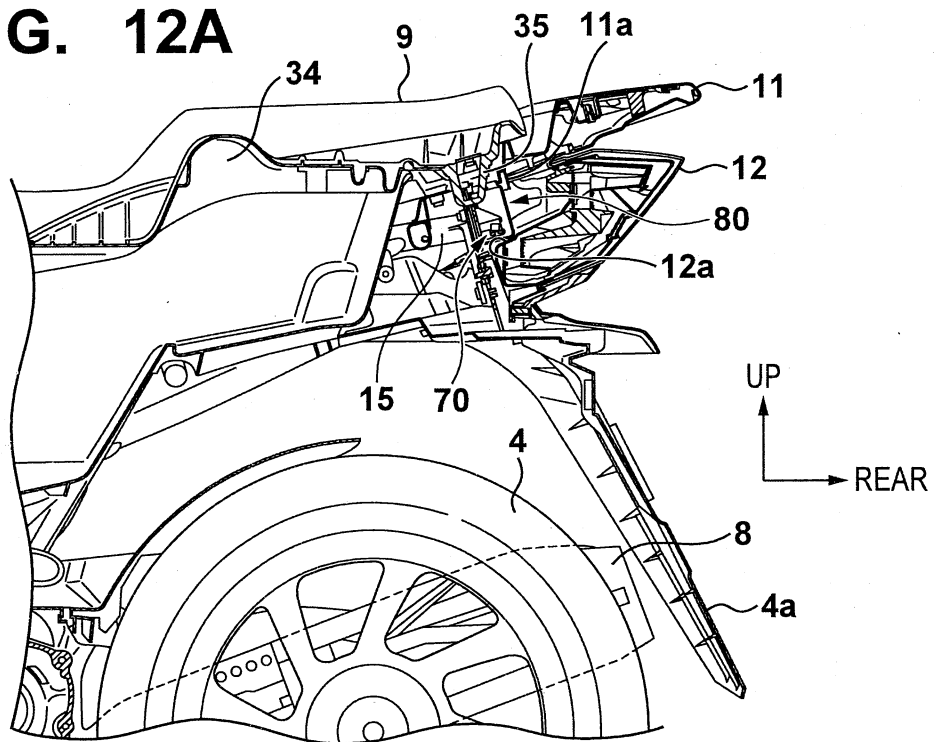
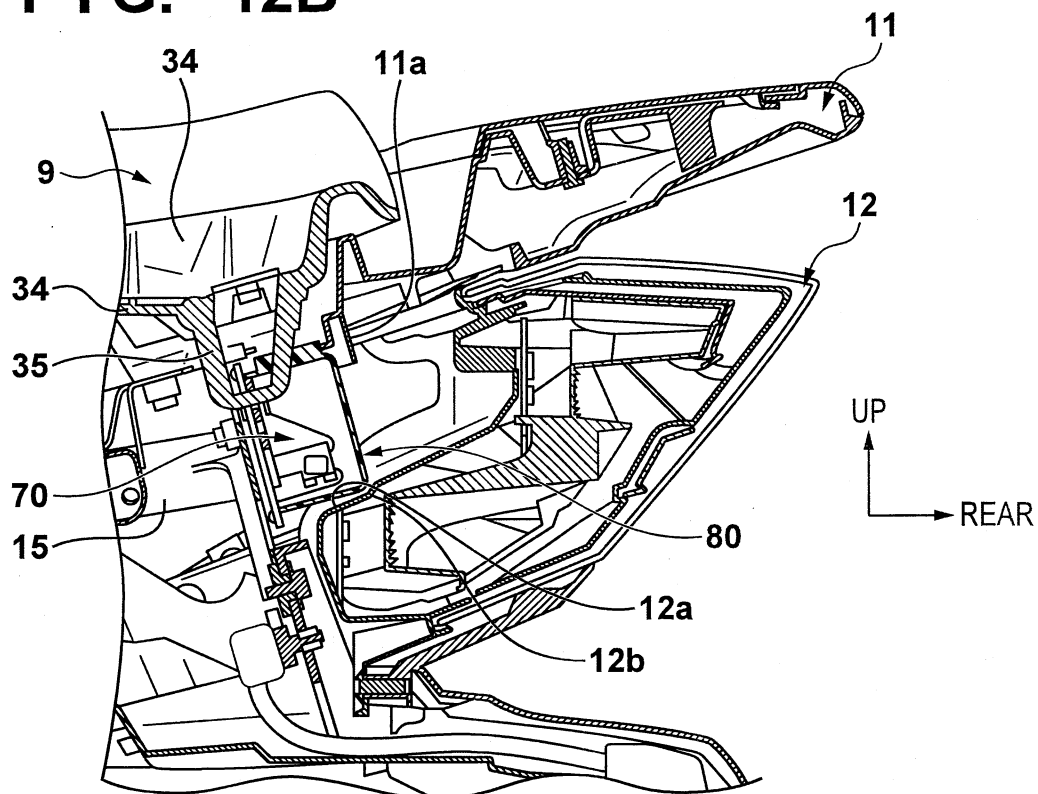
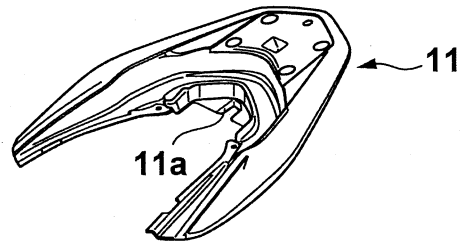
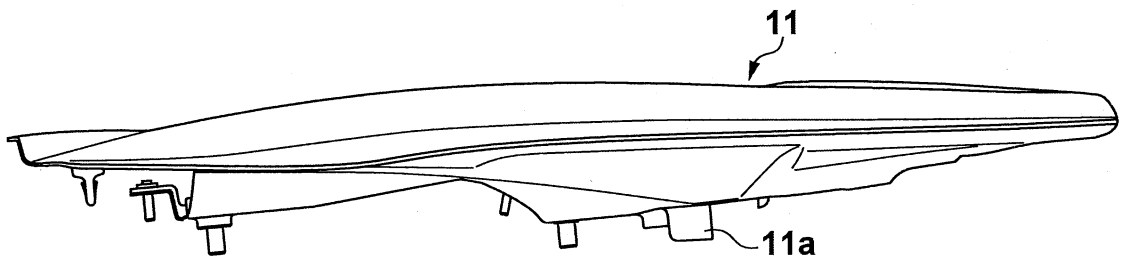
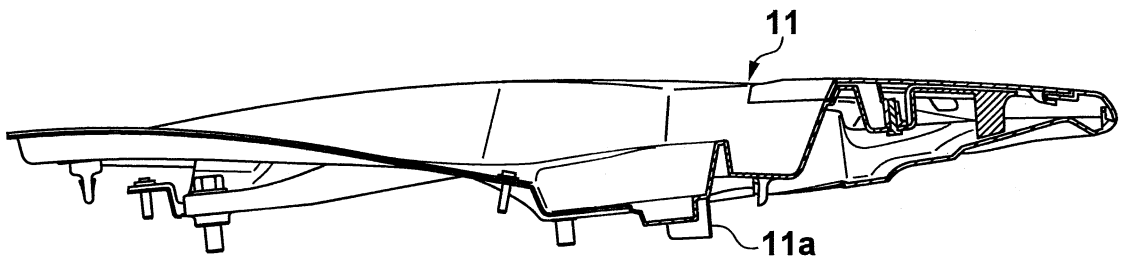


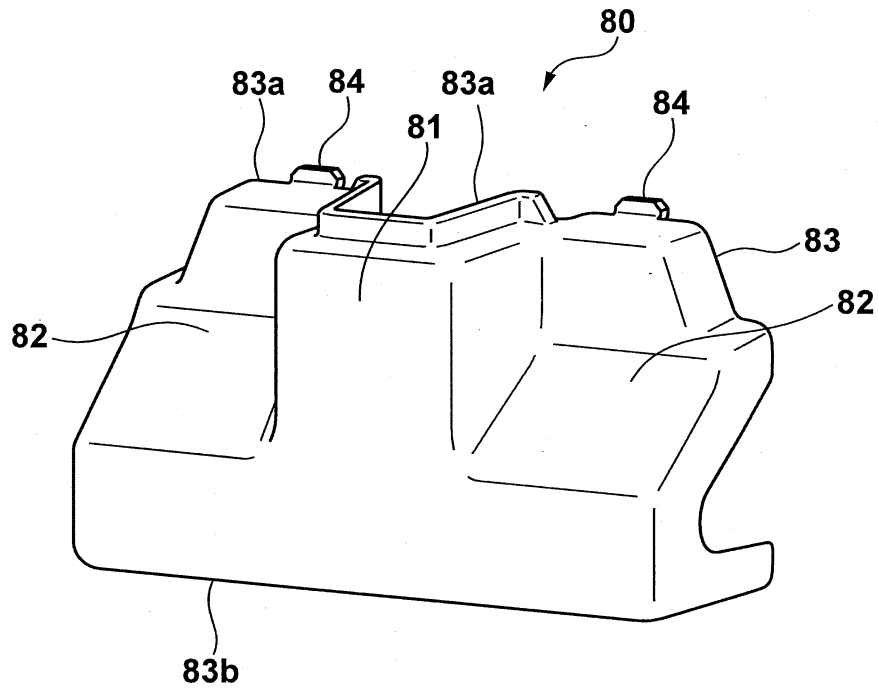
FIG. 12B



13/14

FIG. 13A**FIG. 13B****FIG. 13C**

14/14

FIG. 14A**FIG. 14B**