



(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)



1-0033631

(51)^{2020.01} B62J 25/06

(13) B

(21) 1-2019-03500

(22) 01/07/2019

(30) 2018-126062 02/07/2018 JP

(45) 25/10/2022 415

(43) 30/01/2020 382A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

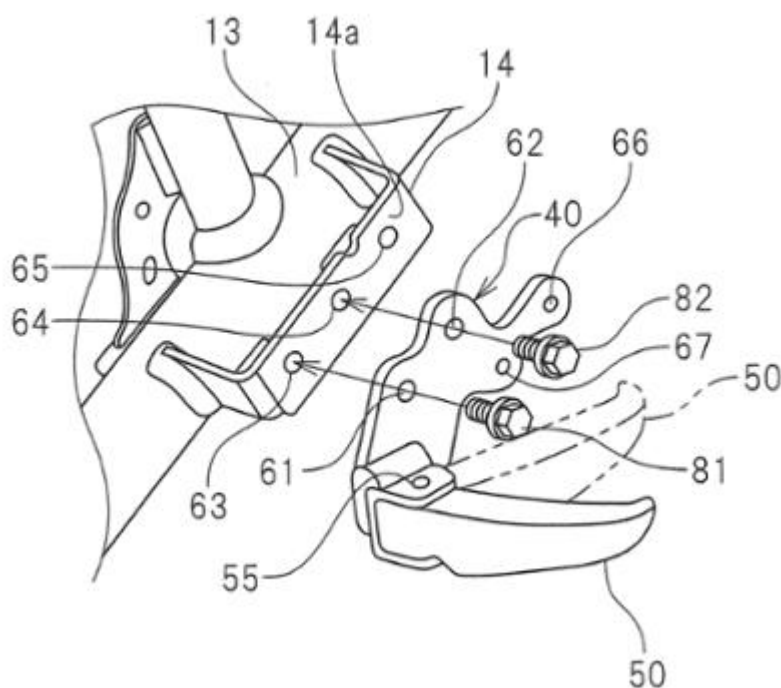
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Koji TAKARA (JP); Toshiaki UMETANI (JP); Takashi ADACHI (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) Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm khung yên (12) được bố trí nằm ra phía ngoài của ống cổ (11) theo phương bề rộng phương tiện, và giá treo (40) được gắn theo cách tháo ra được vào khung yên (12). Lỗ thứ nhất (61) và lỗ thứ hai (62) được tạo ra ở giá treo (40), và lỗ thứ ba (63), lỗ thứ tư (64) và lỗ thứ năm (65) được tạo ra ở khung yên (12). Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm bulông thứ nhất (81) được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất (61) và lỗ thứ ba (63), và bulông thứ hai (82) được lắp xuyên qua lỗ thứ hai (62) và lỗ thứ tư (64). Hoặc phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm bulông thứ nhất (81) được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất (61) và lỗ thứ tư (64), và bulông thứ hai (82) được lắp xuyên qua lỗ thứ hai (62) và lỗ thứ năm (65).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm ống cổ, khung yên được bố trí nằm ra phía ngoài của ống cổ theo phương bề rộng phương tiện và kéo dài về phía sau, bản đế chân được bố trí về phía sau và xuống phía dưới của ống cổ, bản đế chân gồm phần bản trái được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện, phần bản phải được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện, và phần bản giữa được nằm giữa phần bản trái và phần bản phải, yên chính được bố trí nằm về phía sau của ống cổ và lên phía trên của bản đế chân, yên sau được đặt nằm về phía sau của yên chính, nơi để chân sau được bố trí nằm về phía sau của đầu trước của yên chính và ra phía trước của đầu sau của yên sau, giá treo được gắn vào khung yên theo cách tháo ra được, trong đó nơi để chân sau được đỡ bởi giá treo, và ít nhất là các lỗ thứ nhất và thứ hai được tạo ra ở một trong số giá treo và khung yên, và ít nhất là các lỗ thứ ba, thứ tư và thứ năm được tạo ra ở bộ phận kia trong số giá treo và khung yên, trong đó, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm bulông thứ nhất được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất và lỗ thứ ba và bulông thứ hai được lắp xuyên qua lỗ thứ hai và lỗ thứ tư, hoặc bulông thứ nhất được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất và lỗ thứ tư và bulông thứ hai được lắp xuyên qua lỗ thứ hai và lỗ thứ năm, phương tiện này được ngồi kiểu cưỡi ngựa bởi người điều khiển và người đi cùng mà người nọ ngồi sau người kia. Phương tiện giao thông này có thể có được từ công bố đơn đăng ký sáng chế châu Âu số EP 2 090 503 A1.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường đã biết trong lĩnh vực kỹ thuật này trước sáng chế được tạo kết cấu để cho người điều khiển và người đi cùng ngồi với người nọ ngồi sau người kia. Ví dụ, bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 4452129 và công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2016-88331 bộc lộ xe máy gồm yên chính mà người điều khiển ngồi trên đó, yên sau mà người đi cùng ngồi trên đó, bản đế chân mà người điều khiển để chân của mình trên đó và các nơi để chân mà người đi cùng để chân của mình trên đó. Lưu ý rằng, yên chính và yên sau được tạo ra liền khối với nhau.

Xe máy gồm các khung trái và phải kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện. Giá treo kéo dài về phía sau được cố định vào mỗi khung. Nơi để chân sau được

tạo hình dạng thanh và được đỡ bởi giá treo.

Vì bản đế chân có diện tích lớn, người điều khiển có thể thay đổi dễ dàng vị trí của các chân trên bản đế chân. Do đó, người điều khiển ngồi trên yên chính có thể điều chỉnh vị trí của các chân tùy theo khổ người. Ví dụ, người điều khiển to lớn với chân dài có thể ngồi cưỡi trên phương tiện ở tư thế dễ dàng bằng cách đặt chân trên phần ra phía trước tương đối của bản đế chân. Mặt khác, các nơi để chân sau mà người đi cùng đặt chân của mình trên đó được tạo hình dạng thanh. Nơi để chân sau có diện tích nhỏ. Do đó, là khó khăn cho người đi cùng, người ngồi trên yên sau, điều chỉnh vị trí của các chân trên các nơi để chân sau.

Trong khi người điều khiển lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên là người trưởng thành thì người đi cùng, là người không lái xe, không nhất thiết là người trưởng thành. Người đi cùng có thể là trẻ em có khổ người nhỏ hoặc người trưởng thành có khổ người lớn. Sự khác biệt khổ người giữa những người đi cùng lớn hơn so với sự khác biệt khổ người giữa những người điều khiển. Do đó, được mong muốn là vị trí của các nơi để chân sau có thể được điều chỉnh tùy theo khổ người của người đi cùng.

Với xe máy được bộc lộ trong bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 4452129 và công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2016-88331, có thể được cân nhắc là kéo dài giá treo về phía sau và bố trí nhiều phần gắn mà nơi để chân sau có thể được gắn vào và tháo ra khỏi đó, ở phần sau của giá treo. Sau đó, bằng cách thay đổi phần gắn mà nơi để chân sau được gắn vào đó, là có thể để thay đổi vị trí của nơi để chân sau. Tuy nhiên, việc này làm mở rộng giá treo hướng về phía sau. Việc kéo dài đơn giản giá treo về phía sau dẫn tới độ cứng vững thấp ở phần đế của giá treo. Để gia tăng độ cứng vững, cần gia tăng độ dày của giá treo chẳng hạn, vì vậy làm gia tăng trọng lượng của giá treo.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên gồm các nơi để chân sau đỡ các chân của người đi cùng, trong đó các vị trí của các nơi để chân sau có thể được thay đổi dễ dàng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của các giá treo đỡ các nơi để chân sau. Theo sáng chế, mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên có các dấu hiệu theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu ngòi chân đế hai bên được bộc lộ ở đây gồm, trong số các dấu hiệu khác: ống cổ; khung yên được đặt nằm ra phía ngoài của ống cổ theo phương bề rộng phương tiện và kéo dài về phía sau; bản đế chân được bố trí về phía sau và xuống phía dưới của ống cổ; yên chính được bố trí nằm về phía sau của ống cổ và lên phía trên của bản đế chân; yên sau được đặt nằm về phía sau của yên chính; giá treo được gắn theo cách tháo ra được vào khung yên; và nơi để chân sau được đỡ bởi giá treo và được bố trí nằm về phía sau của đầu trước của yên chính và ra phía trước của đầu sau của yên sau. Ít nhất là các lỗ thứ nhất và thứ hai được tạo ra ở một trong số giá treo và khung yên, và ít nhất là các lỗ thứ ba, thứ tư và thứ năm được tạo ra ở bộ phận kia trong số giá treo và khung yên. Phương tiện giao thông kiểu ngòi chân đế hai bên gồm bulông thứ nhất được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất và lỗ thứ ba và bulông thứ hai được lắp xuyên qua lỗ thứ hai và lỗ thứ tư, hoặc bulông thứ nhất được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất và lỗ thứ tư và bulông thứ hai được lắp xuyên qua lỗ thứ hai và lỗ thứ năm.

Với phương tiện giao thông kiểu ngòi chân đế hai bên được mô tả trên đây, nơi để chân sau có thể được đặt ở vị trí thứ nhất bằng cách lắp bulông thứ nhất xuyên qua các lỗ thứ nhất và thứ ba và lắp bulông thứ hai xuyên qua các lỗ thứ hai và thứ tư, và cố định giá treo vào khung yên bởi các bulông thứ nhất và thứ hai. Mặt khác, nơi để chân sau có thể được đặt ở vị trí thứ hai bằng cách lắp bulông thứ nhất xuyên qua các lỗ thứ nhất và thứ tư và bulông thứ hai xuyên qua các lỗ thứ hai và thứ năm, và cố định giá treo vào khung yên bởi các bulông thứ nhất và thứ hai. Do vậy, vị trí của nơi để chân sau có thể được thay đổi dễ dàng chỉ bằng cách thay đổi giá treo so với khung yên và thay đổi cách kết hợp các lỗ mà các bulông thứ nhất và thứ hai được lắp xuyên qua đó. Với phương tiện giao thông kiểu ngòi chân đế hai bên được mô tả trên đây, không cần kéo dài giá treo về phía sau để bố trí nhiều phần gắn mà nơi để chân sau được gắn vào đó. Do đó, là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của giá treo. Với phương tiện giao thông kiểu ngòi chân đế hai bên được mô tả trên đây, vị trí của nơi để chân sau có thể được thay đổi dễ dàng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của giá treo đỡ nơi để chân sau.

Theo một phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu ngòi chân đế hai bên gồm tám che phía bên được đặt nằm ra phía ngoài của khung yên theo phương bề rộng phương tiện. Giá treo được đặt giữa khung yên và tám che phía bên.

Theo phương án được mô tả trên đây, là có thể để tránh được sự cản trở giữa

giá treo và tấm che phía bên.

Theo một phương án được ưu tiên, khoảng hở được tạo ra giữa giá treo và tấm che phía bên khi giá treo được quan sát từ phía sau theo hướng trước-sau của phương tiện.

Theo phương án được mô tả trên đây, khi thay đổi vị trí của nơi để chân sau, người thợ có thể lồng dụng cụ vào trong khoảng hở từ phía sau của tấm che phía bên. Sau đó, là có thể với dụng cụ này để gắn và tháo các bulông thứ nhất và thứ hai. Giá treo có thể được gắn vào và tháo ra khỏi khung yên một cách dễ dàng, và do đó, là dễ dàng để thực hiện thao tác thay đổi vị trí của nơi để chân sau. Giá treo có thể được gắn vào và tháo ra mà không phải tháo tấm che phía bên. Cũng vì điều này, là dễ dàng để thực hiện thao tác thay đổi vị trí của nơi để chân sau.

Theo một phương án được ưu tiên, các lỗ thứ sáu và thứ bảy được tạo ra ở giá treo, và lỗ thứ tám được tạo ra ở tấm che phía bên. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm bulông thứ ba được lắp xuyên qua lỗ thứ sáu và lỗ thứ tám khi bulông thứ nhất được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất và lỗ thứ ba và bulông thứ hai được lắp xuyên qua lỗ thứ hai và lỗ thứ tư, hoặc bulông thứ ba được lắp xuyên qua lỗ thứ bảy và lỗ thứ tám khi bulông thứ nhất được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất và lỗ thứ tư và bulông thứ hai được lắp xuyên qua lỗ thứ hai và lỗ thứ năm.

Theo phương án được mô tả trên đây, tấm che phía bên có thể được cố định vào giá treo bởi bulông thứ ba. Do đó, là có thể để gia tăng độ vững chắc của tấm che phía bên. Do vậy, là có thể để ngăn chặn việc tấm che phía bên bị làm lồm khi chân của người điều khiển hoặc người đi cùng va vào tấm che phía bên. Giá treo đỡ nơi để chân sau, có thể cũng được dùng làm bộ phận để cố định tấm che phía bên. Do vậy, là có thể để làm giảm số lượng của các bộ phận.

Theo một phương án được ưu tiên, tấm che phía bên và bản để chân được bố trí dưới dạng bộ phận duy nhất được tạo ra liền khối với nhau.

Theo phương án được mô tả trên đây, là có thể để gia tăng hơn nữa độ vững chắc của tấm che phía bên.

Theo một phương án được ưu tiên, tấm che phía bên và các bulông thứ nhất và thứ hai gôi chồng với nhau khi phương tiện được quan sát từ phía bên.

Theo phương án được mô tả trên đây, các bulông thứ nhất và thứ hai có thể

được che khuất bởi tấm che phía bên.

Theo một phương án được ưu tiên, nơi để chân sau được bố trí nằm về phía sau của bản để chân.

Theo phương án được mô tả trên đây, vì các nơi để chân sau được bố trí về phía sau tương đối, người đi cùng ngồi trên yên sau có thể có được tư thế thoải mái bằng cách đặt chân của mình trên các nơi để chân sau.

Theo phương án được đề cập, các lỗ thứ nhất và thứ hai được tạo ra ở giá treo; và các lỗ thứ ba, thứ tư và thứ năm được tạo ra ở khung yên.

Theo phương án được mô tả trên đây, là có thể để làm giảm số lượng của các lỗ ở giá treo. Không cần gia tăng kích cỡ của giá treo để tạo ra nhiều lỗ. Do vậy, là có thể để làm giảm kích cỡ của giá treo.

Theo một phương án được đề cập, lỗ thứ tư được bố trí nằm lên phía trên của lỗ thứ ba; và lỗ thứ năm được bố trí nằm lên phía trên của lỗ thứ tư.

Theo phương án được mô tả trên đây, vị trí theo phương thẳng đứng của nơi để chân sau có thể được thay đổi bằng cách thay đổi vị trí của giá treo so với khung yên.

Theo một phương án được ưu tiên, khung yên gồm phần ống được tạo ra theo hình dạng ống và giá khung được cố định vào phần ống và có mặt phẳng thứ nhất. Giá treo có mặt phẳng thứ hai hướng vào mặt phẳng thứ nhất. Đường trục của phần ống được làm nghiêng từ hướng trước-sau của phương tiện. Mặt phẳng thứ nhất được tạo ra không song song với đường trục của phần ống.

Theo phương án được mô tả trên đây, vị trí của giá treo được thay đổi dọc theo mặt phẳng thứ nhất. Vì mặt phẳng thứ nhất không song song với đường trục của phần ống, tương quan giữa vị trí của giá treo trước khi nó được thay đổi và vị trí của giá treo sau khi nó được thay đổi không phụ thuộc vào hướng của đường trục của phần ống. Do đó, là có thể để thiết lập một cách tương đối tự do vị trí của nơi để chân sau trước khi và sau khi nó được thay đổi.

Theo một phương án được ưu tiên, mặt phẳng thứ nhất song song với hướng trước-sau của phương tiện.

Theo phương án được mô tả trên đây, vị trí của nơi để chân sau theo hướng trái-phải không thay đổi cho dù vị trí của giá treo được thay đổi. Do đó, là có thể để thay đổi vị trí theo hướng trước sau hoặc vị trí theo phương thẳng đứng của nơi để chân sau

mà không thay đổi vị trí của nơi để chân sau theo hướng trái-phải.

Theo một phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm khung dưới được bố trí xuống phía dưới của bản để chân và kéo dài về phía sau. Khung yên gồm phần thứ nhất kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới khi phương tiện được quan sát từ phía bên, và phần thứ hai kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần thứ nhất khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Khi phương tiện được quan sát từ phía bên, góc được tạo ra giữa phần thứ nhất và đường nằm ngang lớn hơn so với góc được tạo ra giữa phần thứ hai và đường nằm ngang. Giá treo được gắn vào phần thứ nhất.

Theo phương án được mô tả trên đây, giá treo được gắn vào phần thứ nhất của khung yên có góc nghiêng lớn so với đường nằm ngang. Do đó, là có thể để gia tăng lượng thay đổi về vị trí theo phương thẳng đứng của nơi để chân sau khi vị trí gắn của giá treo được thay đổi.

Theo một phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm trục đỡ được đỡ bởi giá treo và đỡ nơi để chân sau theo cách xoay được.

Theo phương án được mô tả trên đây, nơi để chân sau có thể xoay so với giá treo. Khi nơi để chân sau không được dùng, nơi để chân sau có thể được gập vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện. Mặt khác, khi nơi để chân sau được dùng, nơi để chân sau có thể được mở ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện.

Lưu ý rằng, trong khi không có hạn chế cụ thể về hình dạng của nơi để chân sau, nơi để chân sau có thể được tạo hình dạng thanh chẳng hạn.

Theo sáng chế được đề cập trên đây, có thể tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm các nơi để chân sau đỡ chân của người đi cùng, trong đó các vị trí của các nơi để chân sau có thể được thay đổi dễ dàng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của các giá treo đỡ các nơi để chân sau.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện xe scutơ theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện xe scutơ.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện khung phương tiện.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung phương tiện.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bản đế chân, nơi để chân sau và tấm che phía bên.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần khuất của giá treo, nơi để chân sau và khung yên khi đặt ở vị trí thứ nhất.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện một phần của khung yên, giá treo và nơi để chân sau.

FIG.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần khuất của giá treo và khung yên khi đặt ở vị trí thứ hai.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện giá treo, nơi để chân sau và tấm che phía bên khi đặt ở vị trí thứ nhất.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện giá treo, nơi để chân sau và tấm che phía bên khi đặt ở vị trí thứ hai.

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ sau không hoàn toàn theo hướng mũi tên XI trên FIG.2 thể hiện khung yên, giá treo, nơi để chân sau và tấm che phía bên.

FIG.12A là hình vẽ nhìn từ trên xuống dạng sơ lược thể hiện phần ống, giá khung, giá treo và nơi để chân sau khi mặt phẳng thứ nhất của giá khung song song với đường trục của phần ống.

FIG.12B là hình vẽ nhìn từ trên xuống dạng sơ lược thể hiện phần ống, giá khung, giá treo và nơi để chân sau khi mặt phẳng thứ nhất của giá khung song song với hướng trước-sau của phương tiện.

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

Bây giờ, một phương án sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án này là xe scutor 1. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện xe scutor 1. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện xe scutor 1.

Các thuật ngữ trước, sau, trái, phải, lên và xuống như được dùng trong phần mô tả sau dùng để chỉ các hướng này như được quan sát từ người điều khiển ảo ngồi trên yên chính 31 trong khi xe scutor 1 dựng thẳng đứng trên mặt phẳng nằm ngang mà không có người điều khiển, không có người đi cùng và không có tải trọng được

đặt lên phương tiện, trừ khi được chỉ ra khác đi. Các ký hiệu F, Re, L, R, U và D như được dùng trên các hình vẽ, dùng để chỉ lần lượt các hướng trước, sau, trái, phải, lên và xuống.

Xe scutor 1 gồm khung phương tiện 10 (xem FIG.3), bánh trước 2F, bánh sau 2R, cụm động cơ 3, tay lái 4, yên 30, bản để chân 20 và nơi để chân sau 50.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện khung phương tiện 10. FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung phương tiện 10. Khung phương tiện 10 gồm ống cổ 11, khung đi xuống 15 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11, các khung dưới trái và phải 18 kéo dài về phía sau từ khung đi xuống 15, và các khung yên trái và phải 12 lần lượt kéo dài về phía sau từ các khung dưới trái và phải 18.

Trong bản mô tả này, đối với hướng mà các bộ phận như các khung kéo dài theo đó, thuật ngữ "phía trước/ra phía trước" không chỉ dùng để chỉ hướng kéo dài theo hướng phía trước dọc theo đường tâm phương tiện CL (xem FIG.4) khi phương tiện được quan sát từ bên trên, mà còn chỉ cả các hướng nghiêng trái/phải từ hướng đó theo một góc nhỏ hơn so với hoặc bằng 45 độ, trừ khi được chỉ ra khác đi. Theo cách tương tự, thuật ngữ "phía sau/về phía sau" không chỉ dùng để chỉ hướng kéo dài về phía sau dọc theo đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ bên trên, mà còn chỉ các hướng được nghiêng trái/phải từ hướng đó theo một góc bằng 45 độ hoặc nhỏ hơn. Thuật ngữ "bên trái/sang trái" không chỉ dùng để chỉ hướng kéo dài sang trái vuông góc với đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ bên trên, mà còn chỉ các hướng được nghiêng ra phía trước/về phía sau từ hướng đó theo một góc bằng 45 độ hoặc nhỏ hơn. Thuật ngữ "bên phải/sang phải" không chỉ dùng để chỉ hướng kéo dài sang phải vuông góc với đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ bên trên, mà còn chỉ các hướng được nghiêng ra phía trước/về phía sau từ hướng đó theo một góc bằng 45 độ hoặc nhỏ hơn. Thuật ngữ "hướng lên/lên phía trên" không chỉ dùng để chỉ hướng thẳng đứng lên phía trên khi phương tiện được quan sát từ các phía bên, mà còn chỉ các hướng được nghiêng ra phía trước/về phía sau từ hướng đó theo một góc bằng 45 độ hoặc nhỏ hơn. Thuật ngữ "xuống dưới/xuống phía dưới" không chỉ dùng để chỉ hướng thẳng đứng xuống phía dưới khi phương tiện được quan sát từ các phía bên, mà còn chỉ các hướng được nghiêng ra phía trước/về phía sau từ hướng đó theo một góc bằng 45 độ hoặc nhỏ hơn.

Các khung dưới 18 được bố trí phía dưới bản để chân 20 và kéo dài về phía sau.

Như được thể hiện trên FIG.3, khung yên 12 gồm phần thứ nhất 12A kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới 18, và phần thứ hai 12B kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần thứ nhất 12A. Khi phương tiện được quan sát từ phía bên, góc θ_1 được tạo ra giữa đường trục 12Ac của phần thứ nhất 12A và đường nằm ngang HL lớn hơn so với góc θ_2 được tạo ra giữa đường trục 12Bc của phần thứ hai 12B và đường nằm ngang HL. Lưu ý rằng, trong khi có hai góc giữa hai đường thẳng thì góc được dùng ở đây dùng để chỉ góc trong số hai góc đó mà nhỏ hơn so với hoặc bằng 90 độ.

Ở phương án này, đường trục 12Ac của phần thứ nhất 12A và đường trục 12Bc của phần thứ hai 12B kéo dài thẳng khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Tuy nhiên, ít nhất một phần của các đường trục 12Ac và 12Bc có thể được làm cong khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Khi ít nhất một phần của phần thứ nhất 12A kéo dài theo hình dạng cong khi phương tiện được quan sát từ phía bên, góc được tạo ra giữa đường trục 12Ac của phần thứ nhất 12A và đường nằm ngang HL được định nghĩa là giá trị trung bình của góc được tạo ra giữa đường trục 12Ac của phần thứ nhất 12A và đường nằm ngang HL. Theo cách tương tự, khi ít nhất một phần của phần thứ hai 12B kéo dài theo hình dạng cong khi phương tiện được quan sát từ phía bên, góc được tạo ra giữa đường trục 12Bc của phần thứ hai 12B và đường nằm ngang HL được định nghĩa là giá trị trung bình của góc được tạo ra giữa đường trục 12Bc của phần thứ hai 12B và đường nằm ngang HL.

Các phần thứ nhất 12A của các khung yên trái và phải 12 được liên kết với nhau bởi bộ phận ngang 16. Các phần đầu sau của các khung yên trái và phải 12 được liên kết với nhau bởi bộ phận ngang 17. Như được thể hiện trên FIG.4, các bộ phận ngang 16 và 17 kéo dài theo hướng trái-phải.

Yên 30 được đỡ bởi các khung yên trái và phải 12. Như được thể hiện trên FIG.1, yên 30 gồm yên chính 31 và yên sau 32 được đặt nằm về phía sau của yên chính 31. Người điều khiển ngồi trên yên chính 31 và người đi cùng ngồi trên yên sau 32. Người điều khiển dùng để chỉ người lái xe scutơ 1. Người đi cùng dùng để chỉ người không lái xe scutơ 1. Ở đây, yên chính 31 và yên sau 32 được tạo ra liền khối với nhau. Yên 30 là một bộ phận duy nhất. Tuy nhiên, lưu ý rằng yên chính 31 và yên sau 32 có thể được tạo ra tách biệt với nhau.

Xe scutơ 1 gồm tấm che trước 72 được bố trí nằm ra phía trước của ống cổ 11, tấm chắn chân 73 được bố trí nằm về phía sau của khung đi xuống 15, tấm che dưới 74

được bố trí xuống phía dưới của bản đế chân 20, và các tấm che phía bên 71, 75 và 76 được đặt nằm ra phía ngoài của khung yên 12 theo phương bề rộng phương tiện. Lưu ý rằng, ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện như được dùng trong bản mô tả này dùng để chỉ hướng ra xa đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ bên trên. Vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện dùng để chỉ hướng về phía đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ bên trên. Các tấm che phía bên 71, 75 và 76 được bố trí nằm sang trái của khung yên trái 12 và sang phải của khung yên phải 12. Như được thể hiện trên FIG.5, ở phương án này, các tấm che phía bên trái và phải 71 được tạo ra liên khối với bản đế chân 20. Các tấm che phía bên trái và phải 71 và bản đế chân 20 được tạo ra từ một bộ phận duy nhất. Ở đây, các tấm che phía bên 71 và bản đế chân 20 được tạo ra từ bộ phận duy nhất được làm bằng nhựa.

Bản đế chân 20 là bộ phận mà người điều khiển để chân của mình trên đó. Bản đế chân 20 được bố trí về phía sau và xuống phía dưới của ống cổ 11. Diện tích của bản đế chân 20 khi được quan sát từ bên trên là tương đối lớn vì thế người điều khiển có thể thay đổi vị trí của các chân một cách tương đối tự do. Như được thể hiện trên FIG.2, bản đế chân 20 gồm phần bản trái 20L được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện CL, phần bản phải 20R được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện CL, và phần bản giữa 20C được nằm giữa phần bản trái 20L và phần bản phải 20R. Ít nhất một phần của phần bản giữa 20C được đặt nằm ra phía trước của đầu trước 30f của yên 30. Một phần của phần bản trái 20L được nằm ra phía trước của đầu trước 30f của yên 30 và phần khác của nó được nằm về phía sau của đầu trước 30f của yên 30. Một phần của phần bản phải 20R được nằm ra phía trước của đầu trước 30f của yên 30 và phần khác của nó được nằm về phía sau của đầu trước 30f của yên 30.

Nơi để chân sau 50 là bộ phận mà người đi cùng để một phần chân của mình trên đó. Nơi để chân sau 50 là bộ phận có diện tích nhỏ hơn so với bản đế chân 20 khi được quan sát từ bên trên. Cặp nơi để chân sau trái và phải 50 được bố trí. Như được thể hiện trên FIG.1, nơi để chân sau 50 được đặt nằm về phía sau của đầu trước 30f của yên chính 31 và ra phía trước của đầu sau 30r của yên sau 32. Nơi để chân sau 50 được đặt nằm về phía sau của bản đế chân 20. Nơi để chân sau 50 có hình dạng thanh. Lưu ý rằng, hình dạng thanh như được dùng ở đây không bị giới hạn ở các hình dạng thẳng mà còn gồm các hình dạng cong. Hình dạng thanh không bị giới hạn ở hình dạng có viền ngoài mặt cắt ngang hình tròn, mà có thể gồm các hình dạng có viền ngoài mặt

cắt ngang hình chữ nhật chẳng hạn. Không có hạn chế về hình dạng viền ngoài mặt cắt ngang. Nơi đỡ chân sau 50 được tạo kết cấu sao cho nó có thể xoay so với các khung yên 12. Nơi đỡ chân sau 50 có thể được sử dụng bằng cách xoay nơi đỡ chân sau 50 sao cho nó kéo dài ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện. Mặt khác, nơi đỡ chân sau 50 được thu lại bằng cách xoay nơi đỡ chân sau 50 sao cho nó kéo dài về phía sau.

Như được thể hiện trên FIG.6, nơi đỡ chân sau 50 được đỡ theo cách xoay được bởi giá treo 40. Nơi đỡ chân sau 50 được liên kết vào giá treo 40 bởi trục đỡ 55. Nơi đỡ chân sau 50 có thể xoay quanh đường trục của trục đỡ 55 so với giá treo 40. Trong khi không có hạn chế cụ thể về hình dạng của giá treo 40, ở đây giá này được tạo ra theo hình dạng bản. Nơi đỡ chân sau 50 được liên kết vào phần dưới của giá treo 40.

Như được thể hiện trên FIG.6 và FIG.7, phần thứ nhất 12A của khung yên 12 gồm phần ống 13 có hình dạng ống, và giá khung 14 được cố định vào phần ống 13. Giá khung 14 được bố trí nằm ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện của đường trục 13c của phần ống 13. Giá khung 14 có mặt phẳng thứ nhất 14a hướng ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện. Mặt phẳng thứ nhất 14a được tạo ra không song song với đường trục 13c của phần ống 13. Mặt phẳng thứ nhất 14a được tạo ra song song với hướng trước-sau của phương tiện. Nói cách khác, mặt phẳng thứ nhất 14a được tạo ra song song với đường tâm phương tiện CL. Giá treo 40 gồm mặt phẳng thứ hai 40a hướng vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.6, giá treo 40 có lỗ thứ nhất 61 và lỗ thứ hai 62. Giá khung 14 có lỗ thứ ba 63, lỗ thứ tư 64 và lỗ thứ năm 65. Lỗ thứ tư 64 được nằm lên phía trên và về phía sau của lỗ thứ ba 63, và lỗ thứ năm 65 được nằm lên phía trên và về phía sau của lỗ thứ tư 64. Giá treo 40 có lỗ thứ sáu 66 và lỗ thứ bảy 67.

Giá treo 40 và giá khung 14 được cố định với nhau bởi bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 với mặt phẳng thứ nhất 14a và mặt phẳng thứ hai 40a hướng vào nhau. Giá treo 40 có thể được gắn vào và tháo ra khỏi giá khung 14. Như được thể hiện trên FIG.6 và FIG.8, vị trí của giá treo 40 so với giá khung 14 có thể được thay đổi bằng cách chọn thích hợp các lỗ trong số các lỗ từ thứ nhất 61 đến thứ năm 65, mà bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 được lắp xuyên qua đó. Vị trí của nơi đỡ chân sau 50 có thể được thay đổi bằng cách thay đổi vị trí của giá treo 40.

Như được thể hiện trên FIG.6, giá treo 40 được đặt ở vị trí thứ nhất bằng cách

lắp bulông thứ nhất 81 xuyên qua lỗ thứ nhất 61 và lỗ thứ ba 63, lắp bulông thứ hai 82 xuyên qua lỗ thứ hai 62 và lỗ thứ tư 64, và cố định bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 bằng các đai ốc (không được thể hiện trên hình vẽ). Như được thể hiện trên FIG.8, giá treo 40 có thể được đặt ở vị trí thứ hai, vị trí này nằm lên phía trên và ra phía sau của vị trí thứ nhất, bằng cách lắp bulông thứ nhất 81 xuyên qua lỗ thứ nhất 61 và lỗ thứ tư 64, lắp bulông thứ hai 82 xuyên qua lỗ thứ hai 62 và lỗ thứ năm 65, và cố định bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 bằng các đai ốc.

Như được thể hiện trên FIG.9, tấm che phía bên 71 có lỗ thứ tám 68. Khi giá treo 40 nằm ở vị trí thứ nhất, bulông thứ ba 83 được lắp xuyên qua lỗ thứ sáu 66 của giá treo 40 và lỗ thứ tám 68 của tấm che phía bên 71. Khi bulông thứ ba 83 được cố định bởi đai ốc (không được thể hiện trên hình vẽ), tấm che phía bên 71 và giá treo 40 được cố định với nhau. Vì giá treo 40 được cố định vào khung yên 12 bởi bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82, tấm che phía bên 71 được cố định vào khung yên 12 với giá treo 40 ở giữa chúng. Như được thể hiện trên FIG.10, khi giá treo 40 nằm ở vị trí thứ hai, bulông thứ ba 83 được lắp xuyên qua lỗ thứ bảy 67 của giá treo 40 và lỗ thứ tám 68 của tấm che phía bên 71. Cũng trong trường hợp này, tấm che phía bên 71 được cố định vào khung yên 12 với giá treo 40 ở giữa chúng.

FIG.11 thể hiện giá treo 40, v.v. khi được quan sát từ hướng của mũi tên XI trên FIG.2. Như được thể hiện trên FIG.11, giá treo 40 được đặt giữa khung yên 12 và tấm che phía bên 71. Cụ thể là, giá treo 40 được đặt giữa giá khung 14 của khung yên 12 và tấm che phía bên 71. Phía sau của tấm che phía bên 71 hở. Do đó, giá treo 40 và giá khung 14 có thể nhìn thấy được từ phía sau của tấm che phía bên 71. Khi giá treo 40 được quan sát từ phía sau theo hướng trước-sau của phương tiện, khoảng hở 85 được tạo ra giữa giá treo 40 và tấm che phía bên 71. Do đó, người thợ có thể dễ dàng lắp và tháo các bulông từ thứ nhất 81 đến thứ ba 83 bằng cách lồng dụng cụ vào trong khoảng hở 85 từ phía sau của tấm che phía bên 71.

Như được thể hiện trên FIG.9 và FIG.10, dù vị trí của giá treo 40 là vị trí thứ nhất hay vị trí thứ hai, tấm che phía bên 71 và bulông thứ nhất 81 gối chồng với nhau và tấm che phía bên 71 và bulông thứ hai 82 gối chồng với nhau khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 được che khuất bởi tấm che phía bên 71.

Như được mô tả trên đây, với xe scuto 1 theo phương án này, vị trí của giá treo

40 so với khung yên 12 có thể được thay đổi bằng cách thay đổi cách kết hợp của các lỗ từ trong số các lỗ từ 81 đến 85 của giá treo 40 và giá khung 14, mà bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 được lắp xuyên qua đó. Do vậy, là có thể để thay đổi dễ dàng vị trí của nơi để chân sau 50. Ví dụ, khi người đi cùng ngồi trên yên sau 32 là người tương đối to lớn, nơi để chân sau 50 có thể được đặt ở vị trí tương đối xuống phía dưới và ra phía trước bằng cách đặt giá treo 40 ở vị trí thứ nhất. Mặt khác, khi người đi cùng ngồi trên yên sau 32 là người tương đối nhỏ (ví dụ trẻ em), nơi để chân sau 50 có thể được đặt ở vị trí tương đối lên phía trên và về phía sau bằng cách đặt giá treo 40 ở vị trí thứ hai. Do vậy, với xe scutor 1 theo phương án này, là có thể để điều chỉnh vị trí của nơi để chân sau 50 tùy theo khổ người của người đi cùng ngồi trên yên sau 32. Do đó, là có thể để cải thiện sự thoải mái khi ngồi trên xe cho người đi cùng.

Bây giờ, để làm cho có thể thay đổi vị trí của nơi để chân sau 50, có thể cân nhắc việc kéo dài giá treo 40 về phía sau và bố trí nhiều phần gắn mà nơi để chân sau 50 có thể được gắn vào đó và được tháo ra khỏi đó, ở phần kéo dài. Tuy nhiên, việc này làm kéo dài giá treo 40 và mở rộng giá treo 40, và hạ thấp độ cứng vững của phần đế của giá treo 40. Để gia tăng độ cứng vững, ví dụ, cần gia tăng độ dày của giá treo 40, do đó làm gia tăng trọng lượng của giá treo 40. Tuy nhiên, với xe scutor 1 theo phương án này, vị trí trên khung yên 12 mà giá treo 40 được gắn tại đó được thay đổi, và không cần kéo dài bản thân giá treo 40 về phía sau. Do đó, là có thể tránh được sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của giá treo 40.

Do đó, với xe scutor 1 theo phương án này, vị trí của nơi để chân sau 50 có thể được thay đổi dễ dàng tùy theo khổ người của người đi cùng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của giá treo 40 đỡ nơi để chân sau 50.

Theo phương án này, giá treo 40 được đặt giữa khung yên 12 và tấm che phía bên 71 (xem FIG.11). Do đó, là có thể để tránh được sự cản trở giữa giá treo 40 và tấm che phía bên 71.

Khi giá treo 40 được quan sát từ phía sau theo hướng trước-sau của phương tiện, khoảng hở 85 được tạo ra giữa giá treo 40 và tấm che phía bên 71. Người thợ có thể dễ dàng gắn giá treo 40 vào và tháo giá treo 40 ra khỏi khung yên 12 bằng cách lồng dụng cụ vào trong khoảng hở 85 từ phía sau của tấm che phía bên 71 và lắp và tháo bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82. Do vậy, vị trí của nơi để chân sau 50 có thể được thay đổi dễ dàng. Vị trí của nơi để chân sau 50 có thể được thay đổi mà

không tháo tấm che phía bên 71. Ở phương án này, vị trí của nơi để chân sau 50 có thể được thay đổi mà không tháo bản để chân 20 liền khối với tấm che phía bên 71. Cũng bởi vậy, vị trí của nơi để chân sau 50 có thể được thay đổi dễ dàng.

Như được thể hiện trên FIG.9 và FIG.10, giá treo 40 có lỗ thứ sáu 66 và lỗ thứ bảy 67, và tấm che phía bên 71 có lỗ thứ tám 68. Khi giá treo 40 được đặt ở vị trí thứ nhất, bulông thứ ba 83 được lắp xuyên qua lỗ thứ sáu 66 và lỗ thứ tám 68, và tấm che phía bên 71 được cố định vào giá treo 40 bởi bulông thứ ba 83. Mặt khác, khi giá treo 40 được đặt ở vị trí thứ hai, bulông thứ ba 83 được lắp xuyên qua lỗ thứ bảy 67 và lỗ thứ tám 68, và tấm che phía bên 71 được cố định vào giá treo 40 bởi bulông thứ ba 83. Tấm che phía bên 71 cũng được bố trí để cho các chân của người điều khiển ngồi trên yên chính 31 hoặc các chân của người đi cùng ngồi trên yên sau 32 có khả năng tiếp xúc với tấm che phía bên 71. Tuy nhiên, theo phương án này, cho dù vị trí của nơi để chân sau 50 được thay đổi, tấm che phía bên 71 được cố định vào khung yên 12 với giá treo 40 giữa chúng. Do đó, là có thể để gia tăng độ vững chắc của tấm che phía bên 71. Do đó, cho dù các chân của người điều khiển hoặc người đi cùng va vào tấm che phía bên 71, tấm che phía bên 71 sẽ không bị lõm. Giá treo 40 đỡ nơi để chân sau 50, cũng có thể được dùng làm bộ phận để cố định tấm che phía bên 71 vào khung yên 12. Do vậy, là có thể để làm giảm số lượng của các bộ phận.

Trong khi tấm che phía bên 71 có thể tách biệt với bản để chân 20, chúng là liền khối theo phương án này. Tấm che phía bên 71 và bản để chân 20 được bố trí dưới dạng một bộ phận duy nhất được tạo ra liền khối với nhau. Do vậy, là có thể để gia tăng độ vững chắc của tấm che phía bên 71.

Như được thể hiện trên FIG.9 và FIG.10, tấm che phía bên 71 và bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 gối chồng với nhau khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Như được thể hiện trên FIG.1, bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 được che khuất bởi tấm che phía bên 71 và không bị lộ ra khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Theo phương án này, bulông thứ nhất 81 và bulông thứ hai 82 có thể được che khuất bởi tấm che phía bên 71.

Trong khi không có hạn chế cụ thể về vị trí của các nơi để chân sau 50, các nơi để chân sau 50 được đặt nằm về phía sau của bản để chân 20 ở phương án này. Vì các nơi để chân sau 50 được đặt về phía sau tương đối, người đi cùng ngồi trên yên sau 32 có thể dễ dàng có được tư thế thoải mái bằng cách đặt chân của mình trên các nơi để

chân sau 50.

Ở phương án này, lỗ thứ nhất 61 và lỗ thứ hai 62 được tạo ra ở giá treo 40, và lỗ thứ ba 63, lỗ thứ tư 64 và lỗ thứ năm 65 được tạo ra ở giá khung 14 của khung yên 12. Tuy nhiên, lỗ thứ nhất 61 và lỗ thứ hai 62 có thể được tạo ra ở giá khung 14, và lỗ thứ ba 63, lỗ thứ tư 64 và lỗ thứ năm 65 có thể được tạo ra ở giá treo 40. Các tác dụng được mô tả trên đây có thể nhận được ở trong trường hợp này. Tức là, lỗ thứ nhất 61 và lỗ thứ hai 62 có thể được tạo ra ở một trong số giá treo 40 và khung yên 12, và lỗ thứ ba 63, lỗ thứ tư 64 và lỗ thứ năm 65 có thể được tạo ra ở bộ phận kia trong số giá treo 40 và khung yên 12.

Tuy nhiên, theo phương án này, vì lỗ thứ nhất 61 và lỗ thứ hai 62 được tạo ra ở giá treo 40, là có thể để làm giảm số lượng của các lỗ giá treo 40 so với trường hợp mà lỗ thứ ba 63, lỗ thứ tư 64 và lỗ thứ năm 65 được tạo ra ở giá treo 40. Do vậy, là có thể để làm giảm kích cỡ của giá treo 40.

Lỗ thứ tư 64 được bố trí nằm lên phía trên của lỗ thứ ba 63, và lỗ thứ năm 65 được bố trí nằm lên phía trên của lỗ thứ tư 64. Do đó, vị trí theo phương thẳng đứng của nơi để chân sau 50 có thể được thay đổi bằng cách thay đổi vị trí của giá treo 40 so với giá khung 14. Lỗ thứ tư 64 được nằm về phía sau của lỗ thứ ba 63, và lỗ thứ năm 65 được nằm về phía sau của lỗ thứ tư 64. Do đó, vị trí theo hướng trước sau của nơi để chân sau 50 có thể được thay đổi bằng cách thay đổi vị trí của giá treo 40 so với giá khung 14.

Giá treo 40 được cố định vào giá khung 14 với mặt phẳng thứ nhất 14a của giá khung 14 và mặt phẳng thứ hai 40a của giá treo 40 hướng vào nhau. Vị trí của giá treo 40 được thay đổi dọc theo mặt phẳng thứ nhất 14a của giá khung 14. Nếu mặt phẳng thứ nhất 14a song song với đường trục 13c của phần ống 13, vị trí của giá treo 40 có thể chỉ được thay đổi dọc theo đường trục 13c của phần ống 13. Tuy nhiên, ở phương án này, mặt phẳng thứ nhất 14a không song song với đường trục 13c của phần ống 13. Do đó, vị trí của giá treo 40 có thể được thay đổi mà không bị giới hạn ở hướng của đường trục 13c của phần ống 13. Ví dụ, như được thể hiện trên FIG.12A, khi đường trục 13c của phần ống 13 và mặt phẳng thứ nhất 14a không song song với hướng trước-sau của phương tiện khi phương tiện được quan sát từ bên trên, vị trí trái-phải của nơi để chân sau 50 thay đổi với một khoảng cách ΔD giữa khi giá treo 40 được đặt ở vị trí thứ nhất và khi giá treo 40 được đặt ở vị trí thứ hai. Mặt khác, ở phương án

này, như được phóng to trên FIG.12B, đường trục 13c của phần ống 13 không song song với hướng trước-sau của phương tiện nhưng mặt phẳng thứ nhất 14a song song với hướng trước-sau của phương tiện. Do đó, vị trí của nơi để chân sau 50 theo hướng trái-phải không thay đổi cho dù vị trí của giá treo 40 được thay đổi. Theo phương án này, là có thể để ngăn chặn việc vị trí trái-phải thay đổi khi vị trí của nơi để chân sau 50 được thay đổi.

Như được thể hiện trên FIG.3, giá khung 14 được bố trí trên phần thứ nhất 12A của khung yên 12 có góc nghiêng lớn so với đường nằm ngang HL. Do đó, so với trường hợp mà giá khung 14 được bố trí trên phần thứ hai 12B có góc nghiêng nhỏ so với đường nằm ngang HL, là có thể để gia tăng lượng thay đổi về vị trí theo phương thẳng đứng của nơi để chân sau 50 khi vị trí của giá treo 40 được thay đổi.

Theo phương án này, nơi để chân sau 50 được đỡ theo cách xoay được bởi giá treo 40 nhờ trục đỡ 55 (xem FIG.6). Khi không dùng, nơi để chân sau 50 có thể được gập vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện. Mặt khác, khi được dùng, nơi để chân sau 50 có thể được mở ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện. Nơi để chân sau 50 có thể được thu lại và mở ra.

Ở phương án này, giá treo 40 được tạo ra theo hình dạng bản. Do đó, cùng một bộ phận có thể được dùng làm giá treo 40 được gắn vào khung yên trái 12 và làm giá treo 40 được gắn vào khung yên phải 12. Giá treo 40 có thể được gắn vào khung yên trái 12 bằng cách liên kết nơi để chân sau 50 vào mặt trái của giá treo 40 có hình dạng bản để cho nơi để chân sau 50 được đỡ bởi giá treo 40 có thể được dùng làm nơi để chân sau cho chân trái. Mặt khác, giá treo 40 có thể được gắn vào khung yên phải 12 bằng cách liên kết nơi để chân sau 50 vào mặt phải của giá treo 40 có hình dạng bản để cho nơi để chân sau 50 được đỡ bởi giá treo 40 có thể được dùng làm nơi để chân sau cho chân phải. Do vậy, theo phương án này, giá treo 40 có cùng tính năng kỹ thuật có thể được gắn vào khung này hoặc khung kia trong số khung yên trái 12 và khung yên phải 12.

Trong khi một phương án đã được mô tả trên đây, phương án này chỉ đơn thuần là ví dụ và nhiều phương án khác nhau là có thể.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên dùng để chỉ phương tiện giao thông được ngồi kiểu cưỡi ngựa bởi hành khách. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở xe scuter 1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân

để hai bên có thể là xe máy khác với xe scutor. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở xe máy. Số lượng các bánh xe được bố trí trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở hai.

Ở phương án được mô tả trên đây, yên chính 31 và yên sau 32 được tạo ra liền khối với nhau. Tuy nhiên, yên chính 31 và yên sau 32 có thể được tạo ra tách biệt với nhau.

Ở phương án được mô tả trên đây, số lượng các lỗ được tạo ra ở giá khung 14 của khung yên 12 là ba, nhưng không có giới hạn cụ thể về số lượng các lỗ. Số lượng các lỗ được tạo ra ở giá khung 14 có thể là bốn hoặc nhiều hơn. Số lượng các lỗ được sử dụng để cố định giá khung 14 vào giá treo 40 không bị giới hạn ở hai mà có thể là ba hoặc nhiều hơn.

Ở phương án được mô tả trên đây, tấm che phía bên 71 được cố định vào giá treo 40 bởi bulông thứ ba 83, nhưng tấm che phía bên 71 không cần được cố định vào giá treo 40. Trong trường hợp này, các lỗ 66 và 67 mà bulông thứ ba 83 được lắp xuyên qua đó, không cần được tạo ra ở giá treo 40.

Ở phương án được mô tả trên đây, tấm che phía bên 71 được tạo ra liền khối với bản đế chân 20, nhưng tấm che phía bên 71 và bản đế chân 20 có thể tách biệt với nhau.

Ở phương án được mô tả trên đây, nơi để chân sau 50 được tạo hình dạng thanh. Tuy nhiên, không có giới hạn cụ thể về hình dạng và kết cấu của nơi để chân sau 50. Ví dụ, bộ phận bất kỳ có thể được dùng làm nơi để chân sau 50 miễn là bộ phận này có diện tích khi được quan sát từ bên trên nhỏ hơn so với diện tích của bản đế chân 20 khi được quan sát từ bên trên, chỉ một phần của chân của người đi cùng có thể được đặt trên bộ phận này và bộ phận này có thể được đỡ bởi giá treo 40.

Yêu cầu bảo hộ

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

ống cổ (11);

khung yên (12) được bố trí nằm ra phía ngoài của ống cổ (11) theo phương bề rộng phương tiện và kéo dài về phía sau;

bản đế chân (20) được bố trí về phía sau và xuống phía dưới của ống cổ (11), bản đế chân (20) gồm phần bản trái (20L) được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện (CL), phần bản phải (20R) được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện (CL), và phần bản giữa (20C) được nằm giữa phần bản trái (20L) và phần bản phải (20R);

yên chính (31) được bố trí nằm về phía sau của ống cổ (11) và lên phía trên của bản đế chân (20);

yên sau (32) được đặt nằm về phía sau của yên chính (31);

nơi để chân sau (50) được bố trí nằm về phía sau của đầu trước (30f) của yên chính (31) và ra phía trước của đầu sau (30r) của yên sau (32),

giá treo (40) được gắn vào khung yên (12) theo cách tháo ra được, trong đó nơi để chân sau (50) được đỡ bởi giá treo (40), và

ít nhất là các lỗ thứ nhất và thứ hai (61, 62) được tạo ra ở một trong số giá treo (40) và khung yên (12), và ít nhất là các lỗ thứ ba, thứ tư và thứ năm (63, 64, 65) được tạo ra ở bộ phận kia trong số giá treo (40) và khung yên (12); trong đó:

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên bao gồm bulông thứ nhất (81) được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất (61) và lỗ thứ ba (63) và bulông thứ hai (82) được lắp xuyên qua lỗ thứ hai (62) và lỗ thứ tư (64), hoặc bulông thứ nhất (81) được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất (61) và lỗ thứ tư (64) và bulông thứ hai (82) được lắp xuyên qua lỗ thứ hai (62) và lỗ thứ năm (65), khác biệt ở chỗ:

các lỗ thứ nhất và thứ hai (61, 62) được tạo ra ở giá treo (40); và các lỗ thứ ba, thứ tư và thứ năm (63, 64, 65) được tạo ra ở khung yên (12), trong đó lỗ thứ tư (64) được bố trí nằm lên phía trên của lỗ thứ ba (63), và lỗ thứ năm (65) được bố trí nằm lên phía trên của lỗ thứ tư (64); và

lỗ thứ tư (64) được bố trí nằm về phía sau của lỗ thứ ba (63), và lỗ thứ năm (65) được bố trí nằm về phía sau của lỗ thứ tư (64).

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm tấm che phía bên (71) được đặt nằm ra phía ngoài của khung yên (12) theo phương bề rộng phương tiện; và

giá treo (40) được đặt giữa khung yên (12) và tấm che phía bên (71).

3. Phương tiện giao thông theo điểm 2, trong đó khoảng hở (85) được tạo ra giữa giá treo (40) và tấm che phía bên (71) khi giá treo (40) được quan sát từ phía sau theo hướng trước-sau của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông theo điểm 2 hoặc 3, trong đó các lỗ thứ sáu và thứ bảy (66, 67) được tạo ra ở giá treo (40);

lỗ thứ tám (68) được tạo ra ở tấm che phía bên (71); và

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm bulông thứ ba (83) được lắp xuyên qua lỗ thứ sáu (66) và lỗ thứ tám (68) khi bulông thứ nhất (81) được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất (61) và lỗ thứ ba (63) và bulông thứ hai (82) được lắp xuyên qua lỗ thứ hai (62) và lỗ thứ tư (64), hoặc bulông thứ ba (83) được lắp xuyên qua lỗ thứ bảy (67) và lỗ thứ tám (68) khi bulông thứ nhất (81) được lắp xuyên qua lỗ thứ nhất (61) và lỗ thứ tư (64) và bulông thứ hai (82) được lắp xuyên qua lỗ thứ hai (62) và lỗ thứ năm (65).

5. Phương tiện giao thông theo điểm 4, trong đó tấm che phía bên (71) và bản đế chân (20) được bố trí dưới dạng một bộ phận duy nhất được tạo ra liền khối với nhau.

6. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 5, trong đó tấm che phía bên (71) và các bulông thứ nhất và thứ hai (81, 82) gối chồng với nhau khi phương tiện được quan sát từ phía bên.

7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó nơi để chân sau (50) được bố trí nằm về phía sau của bản đế chân (20).

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó khung yên (12) gồm phần ống (13) được tạo ra theo hình dạng ống và giá khung (14) được cố định vào phần ống (13) và có mặt phẳng thứ nhất (14a);

giá treo (40) có mặt phẳng thứ hai (40a) hướng vào mặt phẳng thứ nhất (14a);

đường trục (13c) của phần ống (13) được làm nghiêng từ hướng trước-sau của phương tiện; và

mặt phẳng thứ nhất (14a) được tạo ra không song song với đường trục (13c) của phần ống (13).

9. Phương tiện giao thông theo điểm 8, trong đó mặt phẳng thứ nhất (14a) song song với hướng trước-sau của phương tiện.

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm khung dưới (18) được bố trí xuống phía dưới của bản đế chân (20) và kéo dài về phía sau;

khung yên (12) gồm phần thứ nhất (12A) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới (18) khi phương tiện được quan sát từ phía bên, và phần thứ hai (12B) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần thứ nhất (12A) khi phương tiện được quan sát từ phía bên;

khi phương tiện được quan sát từ phía bên, góc (θ_1) được tạo ra giữa phần thứ nhất (12A) và đường nằm ngang (HL) lớn hơn so với góc (θ_2) được tạo ra giữa phần thứ hai (12B) và đường nằm ngang (HL); và

giá treo (40) được gắn vào phần thứ nhất (12A).

11. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, trong đó phương tiện này còn bao gồm trục đỡ (55) được đỡ bởi giá treo (40) và đỡ nơi để chân sau (50) theo cách xoay được.

12. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, trong đó nơi để chân sau (50) có hình dạng thanh.

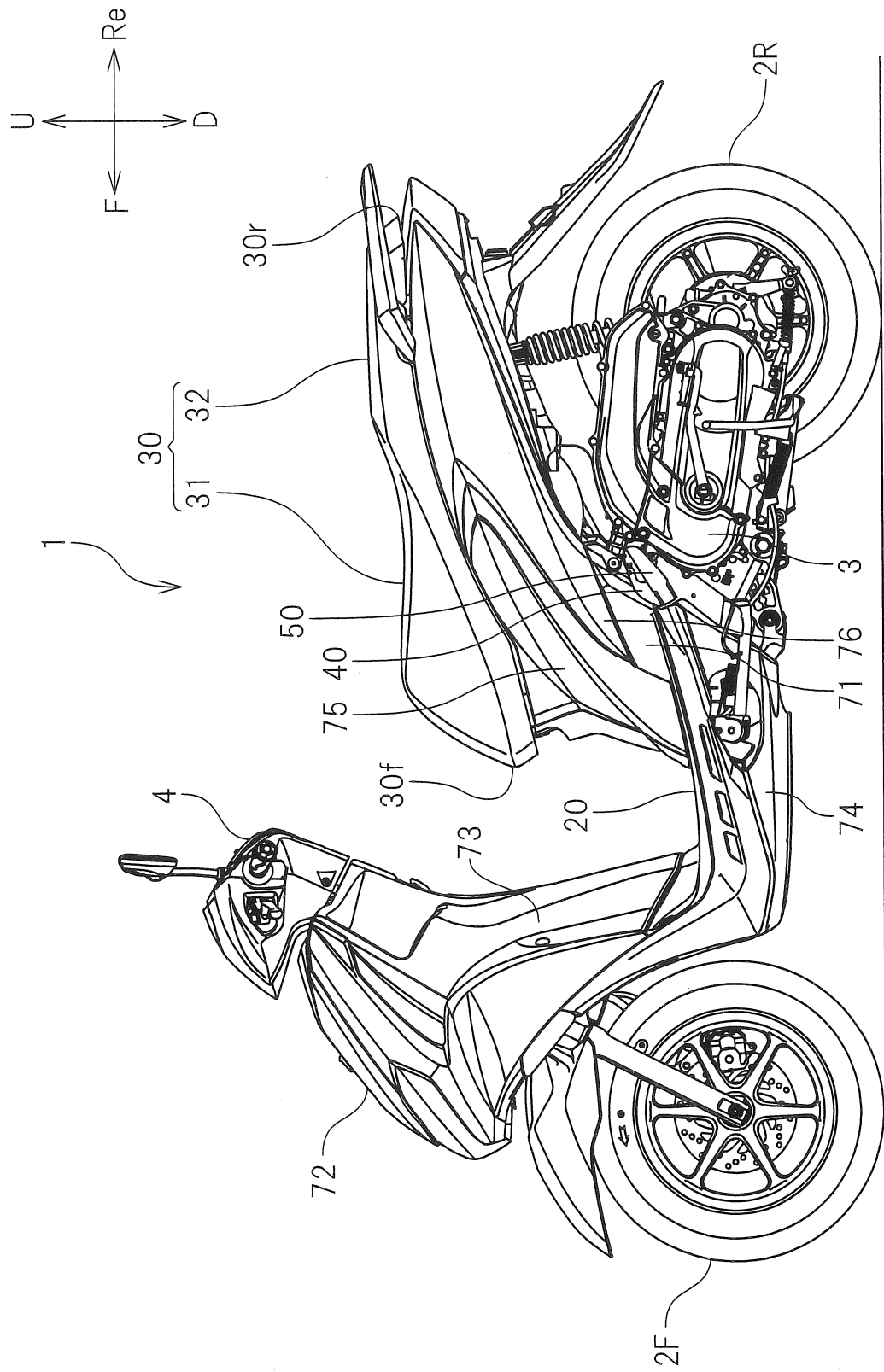


FIG. 1

FIG.2

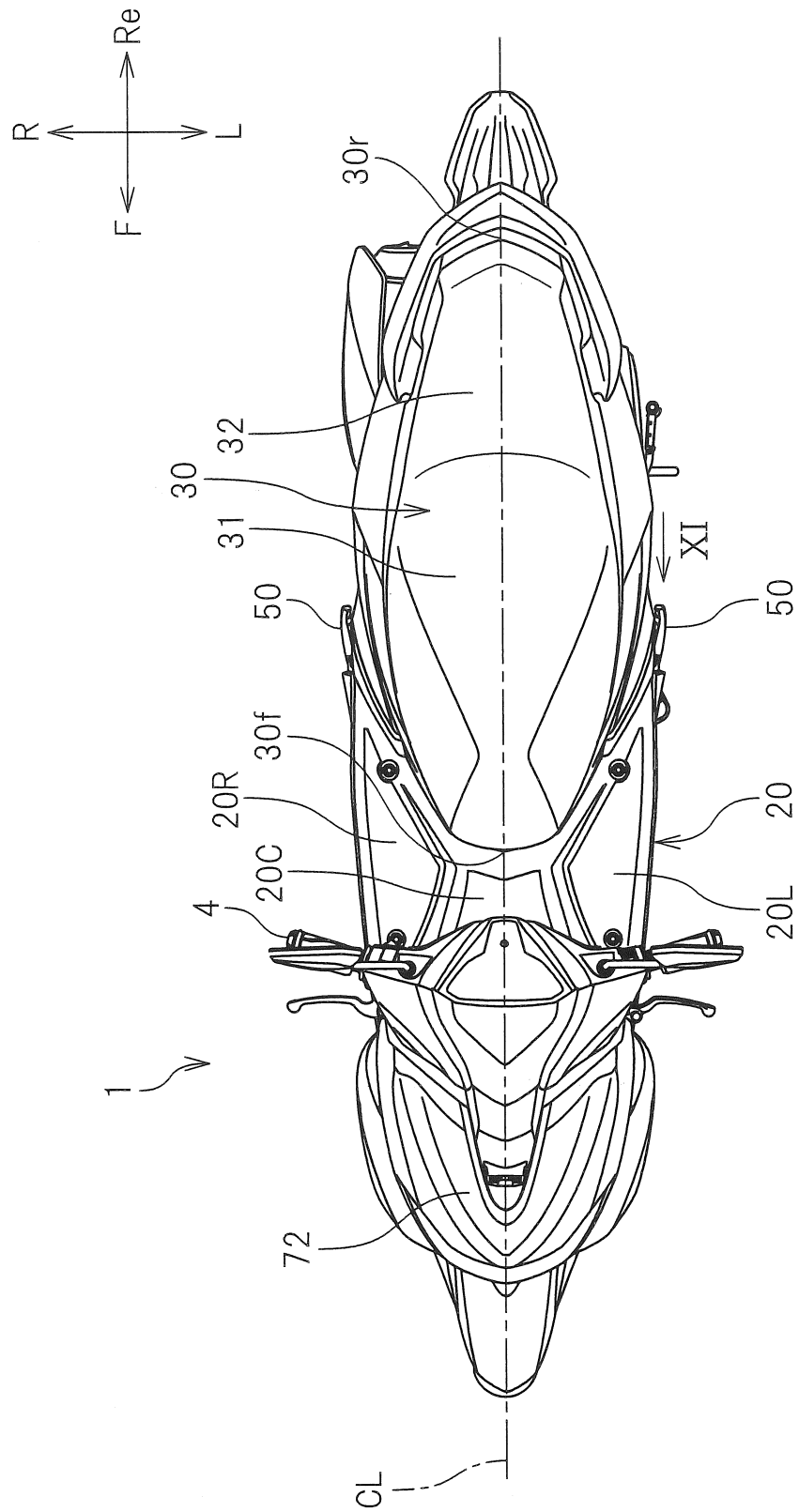


FIG. 3

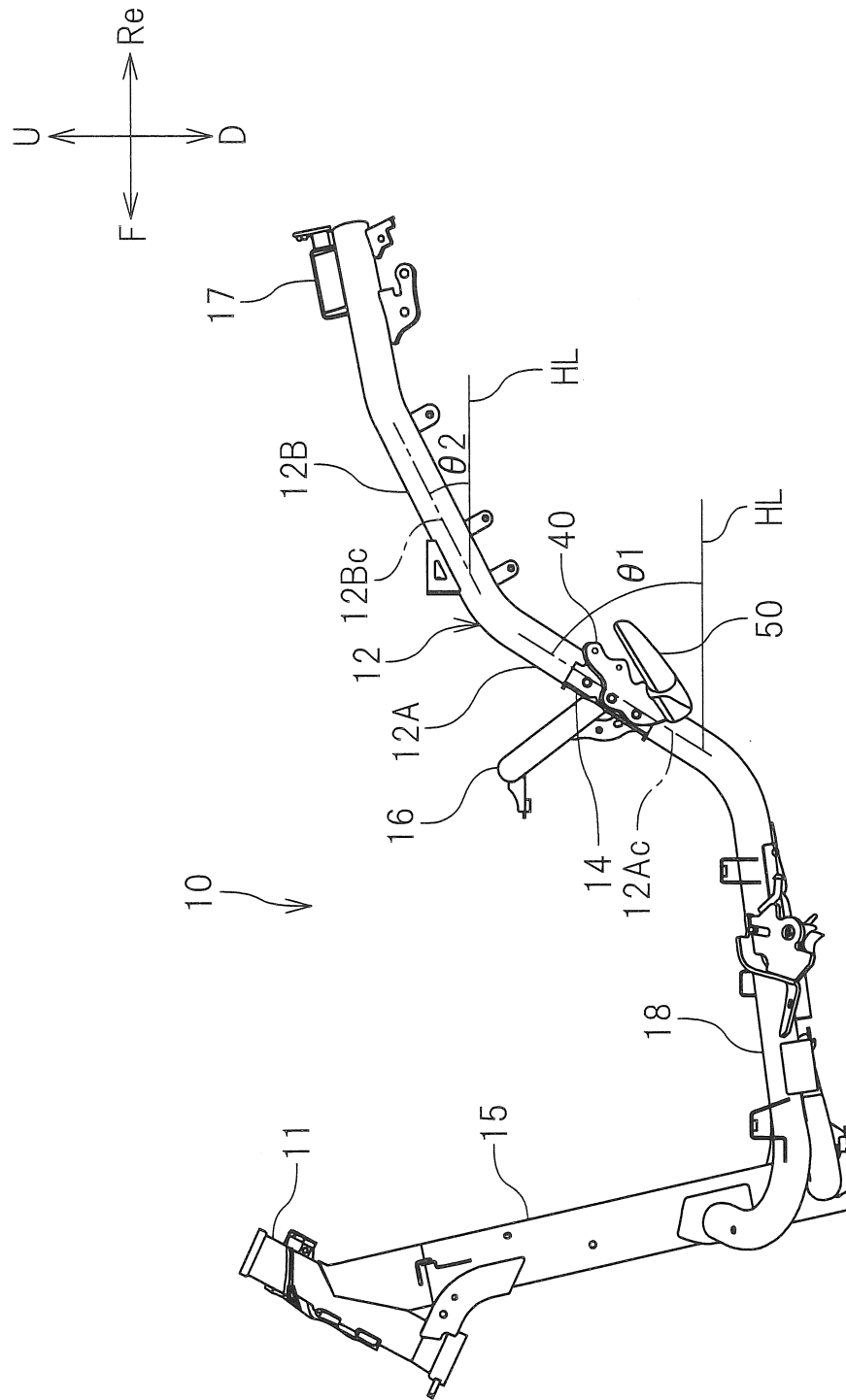


FIG.4

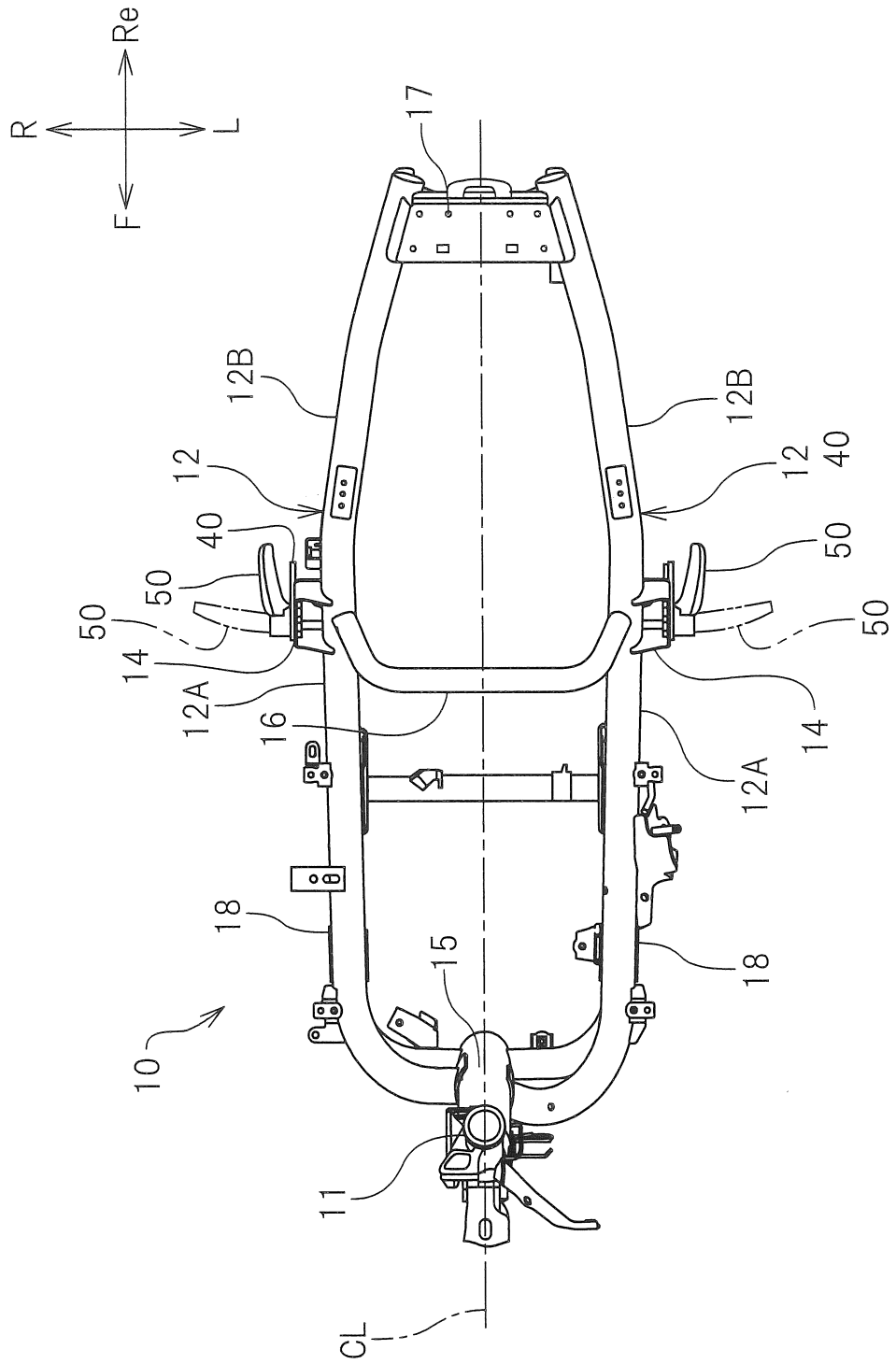


FIG. 5

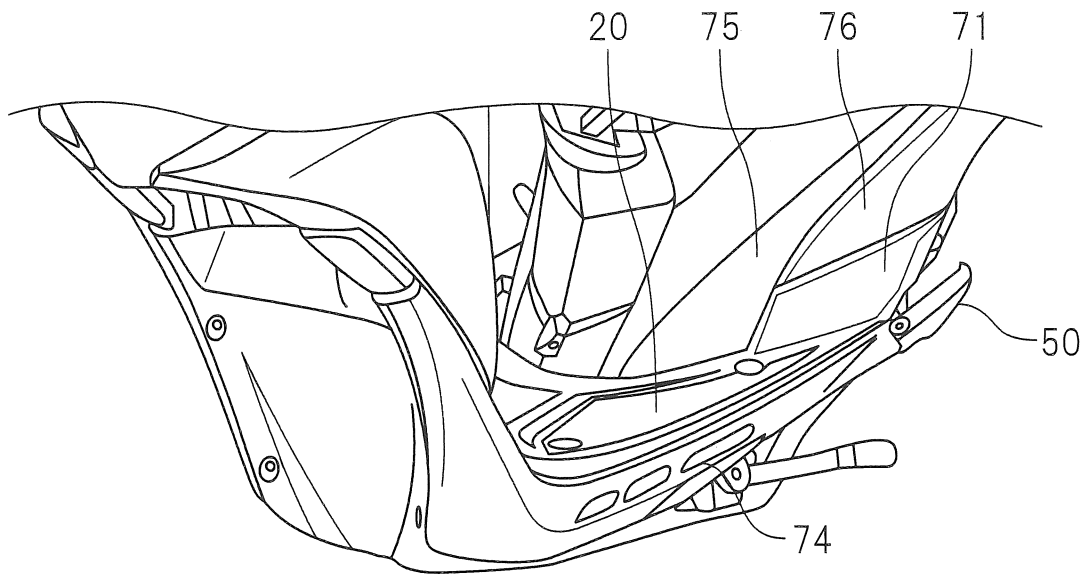


FIG. 6

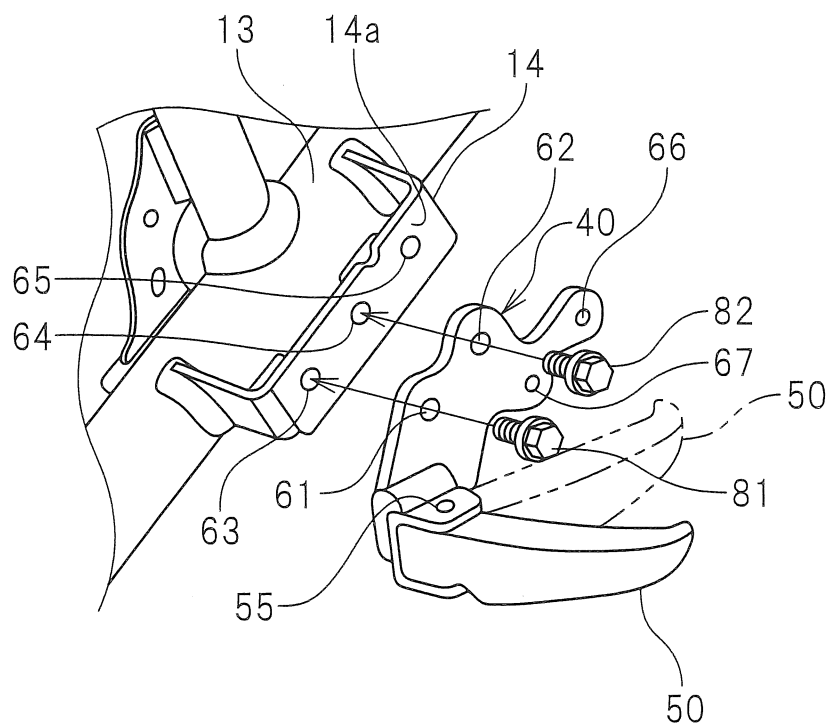


FIG. 7

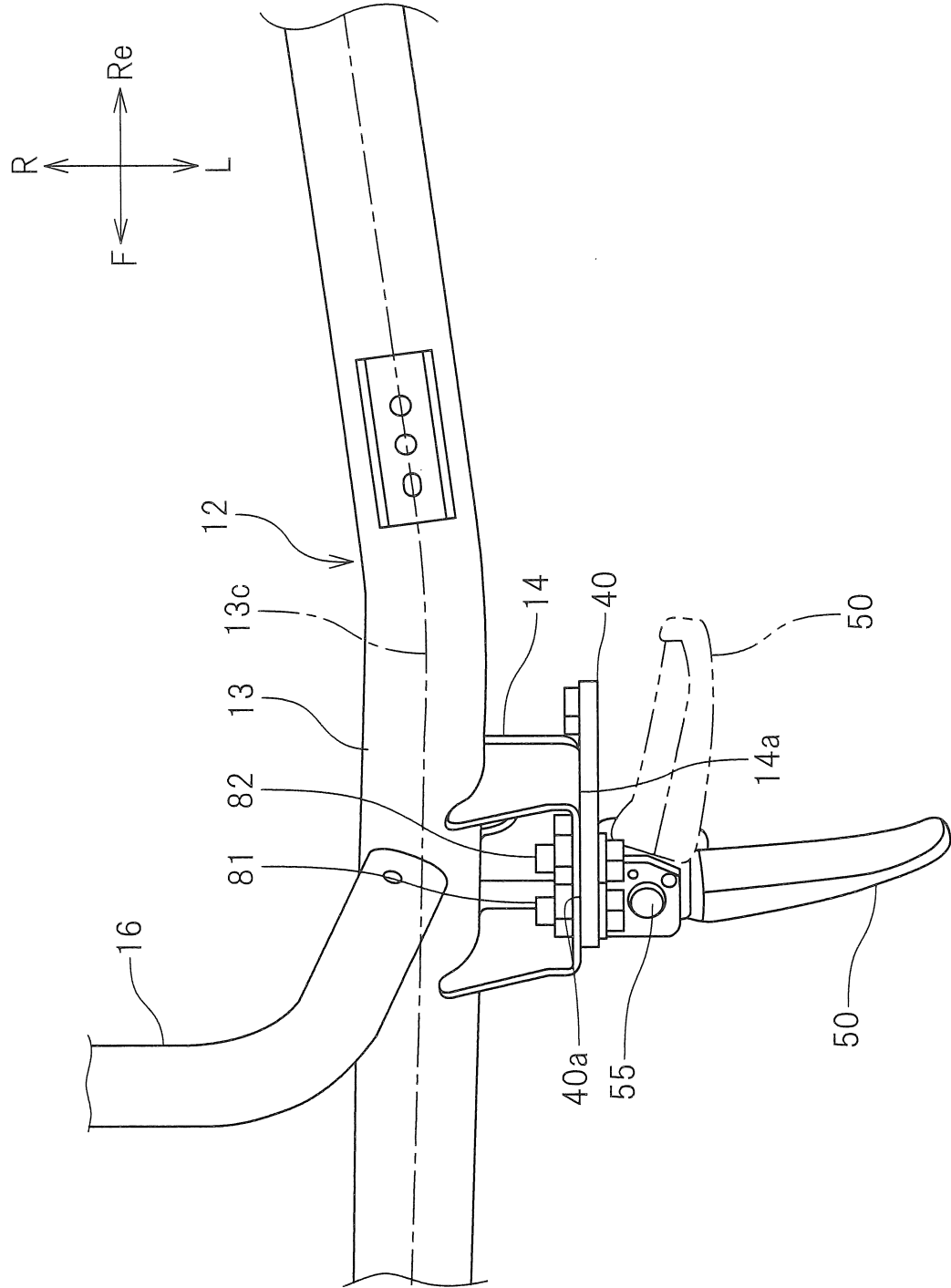


FIG. 8

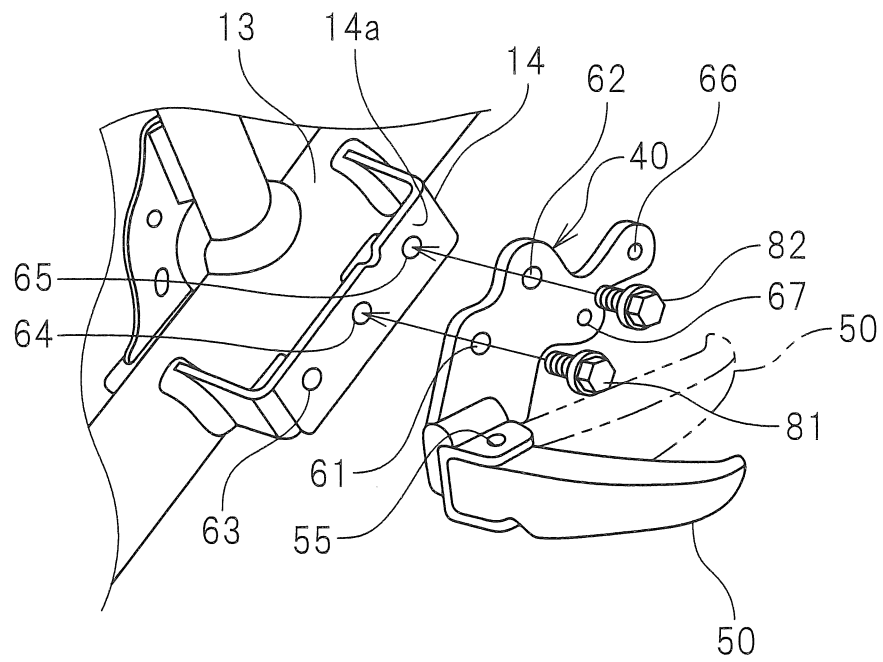


FIG. 9

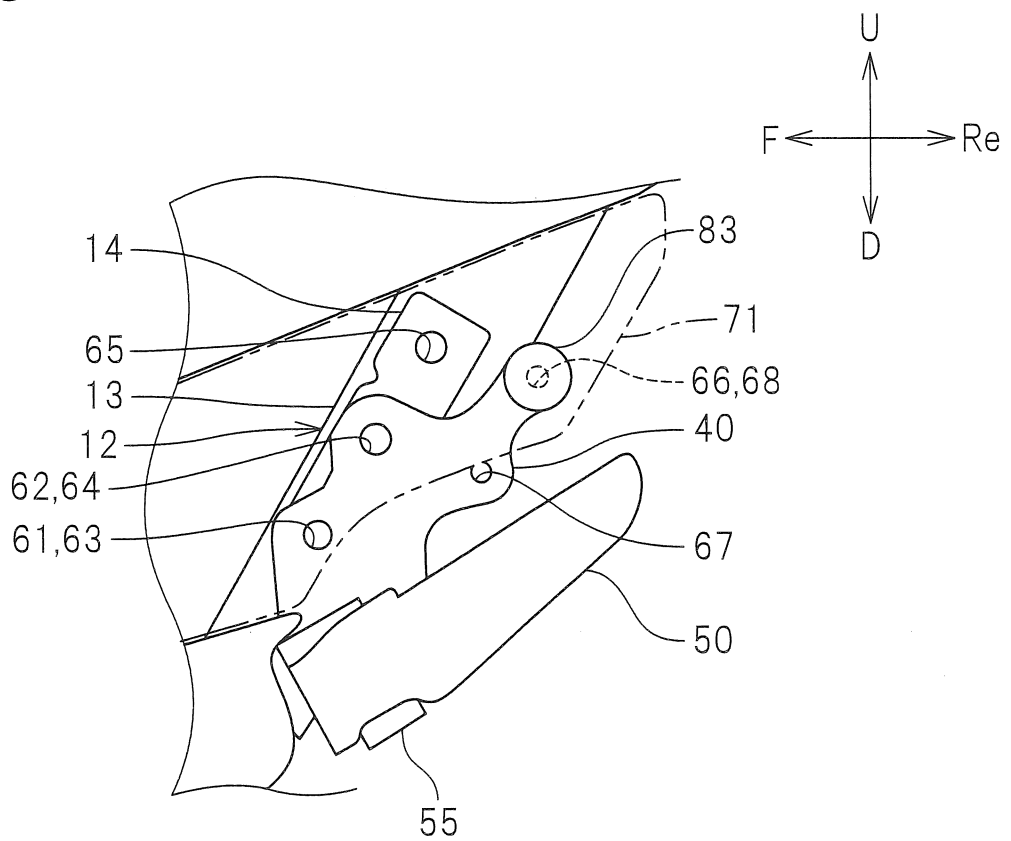
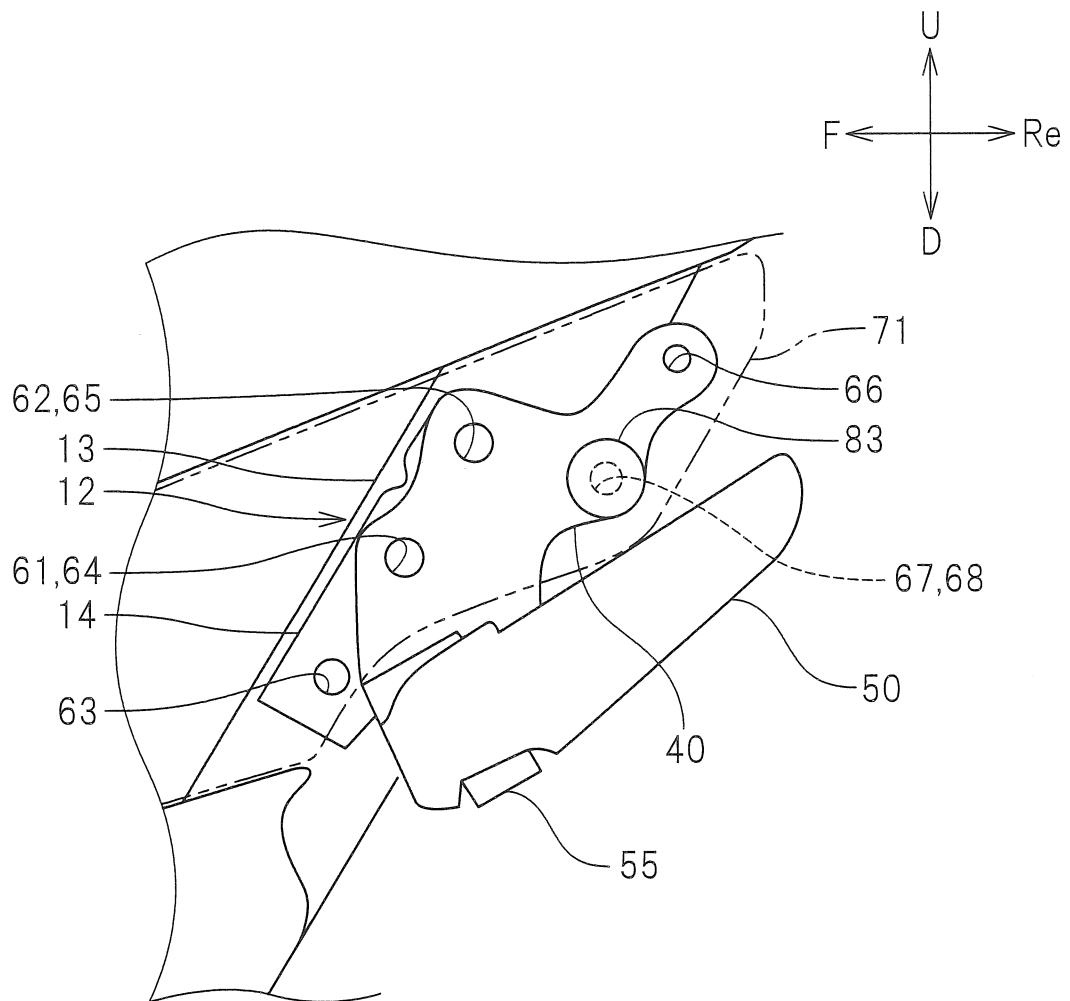


FIG. 10

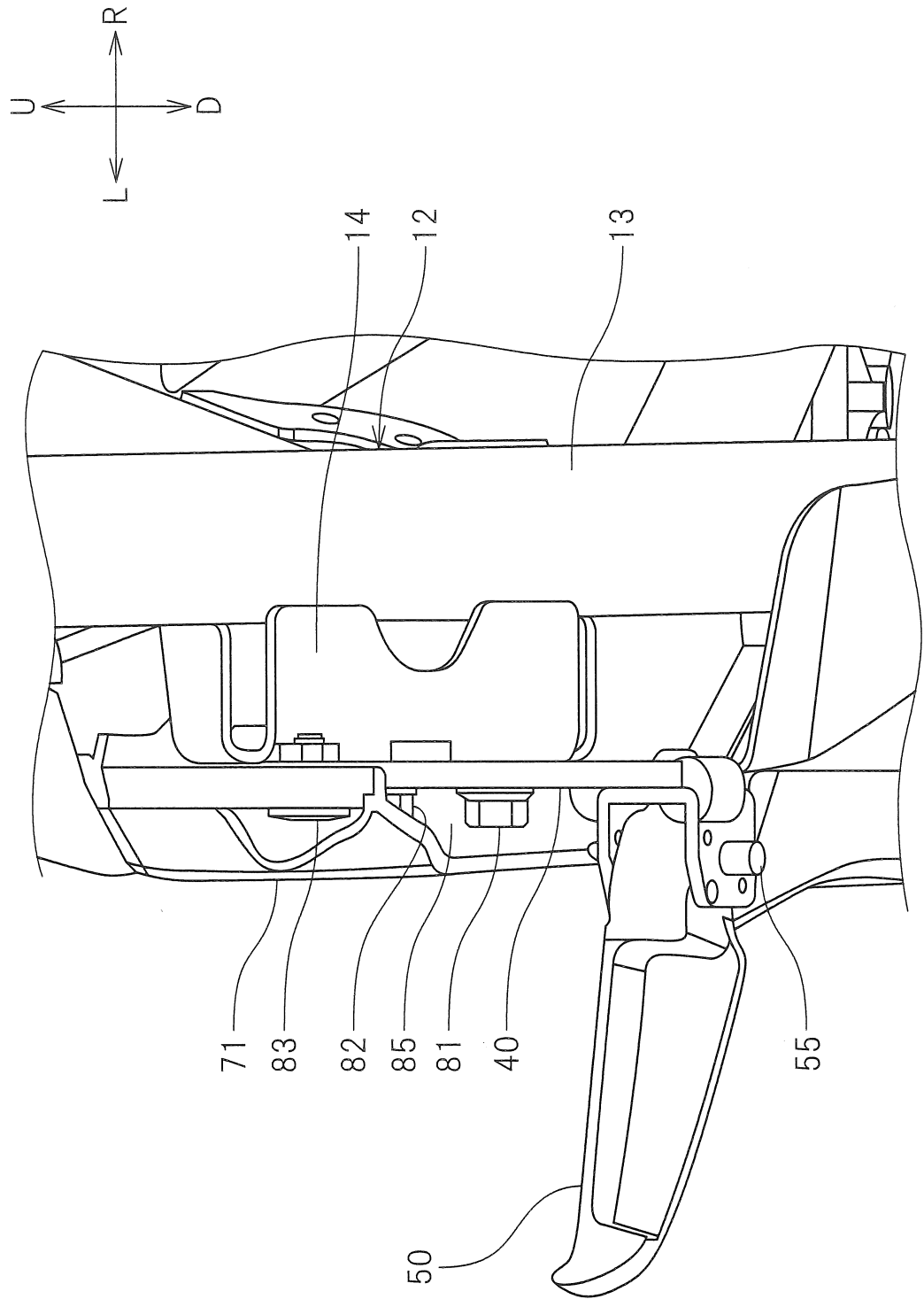


FIG. 12A

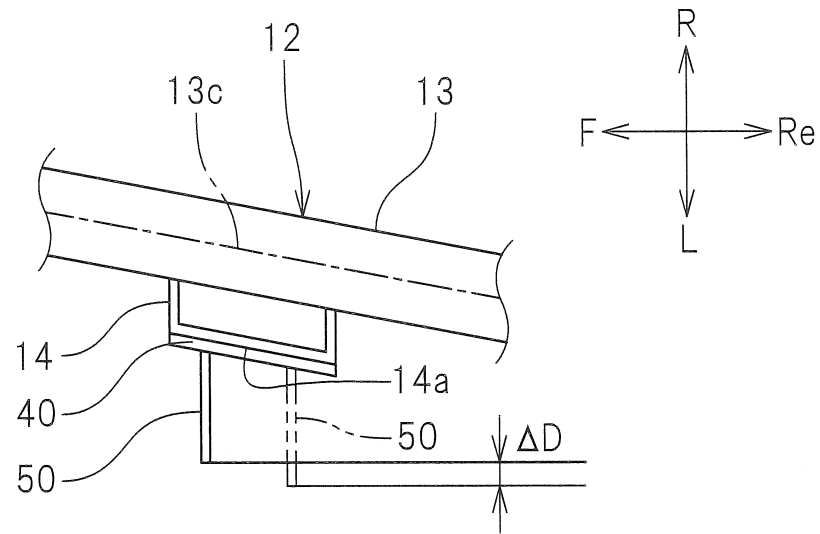


FIG. 12B

