



(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)



1-0033765

(51)^{2020.01} B62J 25/08; B62J 6/04; B62J 1/12

(13) B

(21) 1-2019-03499

(22) 01/07/2019

(30) 2018-126063 02/07/2018 JP

(45) 25/10/2022 415

(43) 30/01/2020 382A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

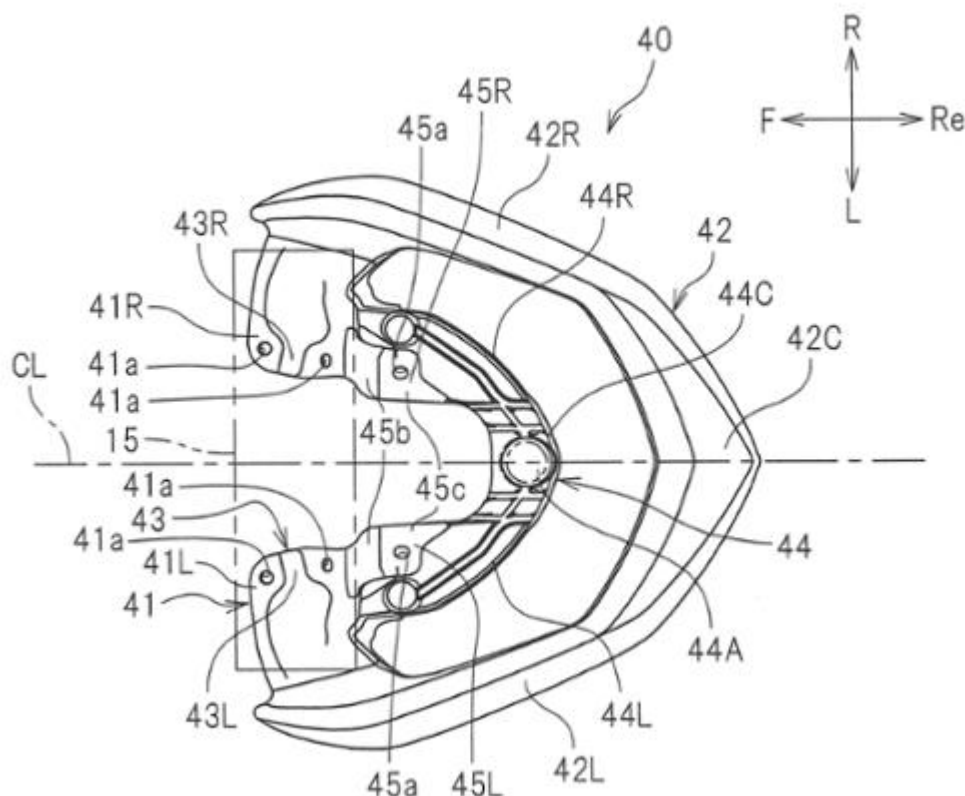
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Yukito TSUJIMURA (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 bộ phận ngang (15) được nối vào khung yên trái (13L) và khung yên phải (13R) và kéo dài theo hướng trái-phải, và thanh nắm tay (40) được đỡ bởi bộ phận ngang (15). Thanh nắm tay (40) gồm phần cố định (41) được cố định vào bộ phận ngang (15), được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang (15) khi phương tiện được quan sát từ phía trên, phần nắm tay (42) kéo dài về phía sau từ phần cố định (41), phần đỡ trước (43) được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang (15) khi phương tiện được quan sát từ phía trên và đỡ yên sau (32), và phần đỡ sau (44) mà ít nhất là một phần của nó được đặt nằm về phía sau của bộ phận ngang (15), khung yên trái (13L) và khung yên phải (13R) và đỡ yên sau (32).



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 trái được đặt nằm về phía sau và sang trái của ống cổ và kéo dài về phía sau; khung yên phải được đặt nằm về phía sau và sang phải của ống cổ và kéo dài về phía sau; bộ phận ngang được nối vào khung yên trái và khung yên phải và kéo dài theo hướng trái-phải; đèn sau có đầu trước và đầu sau được nằm về phía sau của khung yên trái và khung yên phải; yên chính mà người điều khiển ngồi trên đó được bố trí về phía sau của ống cổ; yên sau mà người đi cùng ngồi trên đó được đặt nằm về phía sau của yên chính và ít nhất là một phần của yên này được đặt nằm lên phía trên của khung yên trái, khung yên phải và bộ phận ngang; và thanh nắm tay được đỡ bởi bộ phận ngang, trong đó: yên sau có đầu sau được nằm về phía sau của đầu trước của đèn sau; và thanh nắm tay gồm: phần cố định được cố định vào bộ phận ngang được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang khi phương tiện được quan sát từ phía trên; phần nắm tay gồm phần nắm trái kéo dài về phía sau từ phần cố định và được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện và phần nắm phải kéo dài về phía sau từ phần cố định và được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện; phần đỡ trước được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang khi phương tiện được quan sát từ phía trên và đỡ yên sau, phương tiện này được ngồi kiểu cưỡi ngựa bởi người điều khiển và người đi cùng mà người nọ ngồi sau người kia.

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 sao 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 4559197 B2 bộc lộ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm ống cổ; khung yên trái được đặt nằm về phía sau và sang trái của ống cổ và kéo dài về phía sau; khung yên phải được đặt nằm về phía sau và sang phải của ống cổ và kéo dài về phía sau; bộ phận ngang được nối vào khung yên trái và khung yên phải và kéo dài theo hướng trái-phải; đèn sau có đầu trước và đầu sau được nằm về phía sau của khung yên trái và khung yên phải; yên chính mà người điều khiển ngồi trên đó được bố trí về phía sau của ống cổ; yên sau mà người đi cùng ngồi trên đó được đặt

nằm về phía sau của yên chính và ít nhất là một phần của yên này được đặt nằm lên phía trên của khung yên trái, khung yên phải và bộ phận ngang; và thanh nắm tay được đỡ bởi bộ phận ngang, trong đó: yên sau có đầu sau được nằm về phía sau của đầu trước của đèn sau; và thanh nắm tay gồm: phần cố định được cố định vào bộ phận ngang được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang khi phương tiện được quan sát từ phía trên; phần nắm tay gồm phần nắm trái kéo dài về phía sau từ phần cố định và được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện và phần nắm phải kéo dài về phía sau từ phần cố định và được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện; phần đỡ trước được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang khi phương tiện được quan sát từ phía trên và đỡ yên sau, cụ thể là xe máy trong đó yên chính mà người điều khiển ngồi trên đó và yên sau mà người đi cùng ngồi trên đó được tạo ra liền khối với nhau.

Xe máy được bộc lộ trong bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 4559197 B2 gồm cặp khung sau phải và trái (sau đây gọi là các khung yên) đỡ yên và kéo dài về phía sau, và đèn sau được đặt nằm về phía sau của các khung yên. Xe máy gồm thanh nắm tay mà người đi cùng ngồi trên yên sau nắm giữ để giữ tư thế ngồi. Giá (sau đây gọi là bộ phận ngang) được bố trí để nối cầu giữa các phần đầu sau của các khung yên. Thanh nắm tay được cố định vào bộ phận ngang bởi bulông. Thanh nắm tay được đỡ bởi khung yên với bộ phận ngang ở giữa chúng.

Thanh nắm tay gồm phần (sau đây gọi là phần cố định) với lỗ mà bulông được lắp vào đó, và phần (sau đây gọi là phần nắm tay) được nắm giữ bởi người đi cùng. Phần cố định được đặt nằm ngay phía trên bộ phận ngang và gối chông với bộ phận ngang. Phần nắm tay kéo dài về phía sau từ phần cố định. Thanh nắm tay gồm phần tiếp nhận yên nhận tải của yên sau. Phần tiếp nhận yên được đặt nằm ngay phía trên bộ phận ngang và gối chông với bộ phận ngang. Trọng lượng cơ thể của người đi cùng được đỡ bởi khung yên với yên sau, phần tiếp nhận yên của thanh nắm tay và bộ phận ngang ở giữa chúng.

Nếu độ dài của yên sau theo hướng trước-sau có thể được kéo dài, nó sẽ gia tăng diện tích của yên sau và là có thể để cải thiện sự thoải mái cho người đi cùng. Vì lý do này, có thể được cân nhắc là kéo dài yên sau về phía sau để cải thiện sự thoải mái cho người đi cùng. Tuy nhiên, yên sau được đỡ bởi phần tiếp nhận yên của thanh nắm tay. Phần (sau đây gọi là phần đầu sau) của yên sau nằm về phía sau của phần tiếp nhận yên của thanh nắm tay có thể được đỡ côngxon trên phần tiếp nhận yên. Do đó,

nếu yên sau được kéo dài về phía sau, phần đầu sau của yên sau có khả năng bị uốn cong xuống phía dưới. Khi người đi cùng ngồi trên phần đầu sau của yên sau, phần đầu sau của yên sau có thể có khả năng bị uốn cong xuống phía dưới gây cản trở với đèn sau.

Có thể được cân nhắc là kéo dài khung yên cùng với yên sau, về phía sau và đặt bộ phận ngang ở phía sau hơn nữa, để ngăn ngừa việc phần đầu sau của yên sau bị uốn cong. Tuy nhiên, đèn sau được đặt nằm về phía sau của khung yên. Do đó, vị trí của bộ phận ngang không thể được thay đổi về phía sau mà không thay đổi vị trí của đèn sau. Mặt khác, nếu bố trí đèn sau về phía sau hơn nữa, tổng độ dài của phương tiện giao thông theo hướng trước-sau sẽ gia tăng và dẫn tới sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được ngồi kiểu cưỡi ngựa bởi người điều khiển và người đi cùng mà người này ngồi sau người kia, trong đó là có thể để cải thiện sự thoải mái cho người đi cùng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện. Theo sáng chế, mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có các dấu hiệu theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ độc lập.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được bộc lộ ở đây gồm: ống cổ; khung yên trái được đặt nằm về phía sau và sang trái của ống cổ và kéo dài về phía sau; khung yên phải được đặt nằm về phía sau và sang phải của ống cổ và kéo dài về phía sau; và bộ phận ngang được nối vào khung yên trái và khung yên phải và kéo dài theo hướng trái-phải. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm đèn sau có đầu trước và đầu sau được nằm về phía sau của khung yên trái và khung yên phải. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm: yên chính mà người điều khiển ngồi trên đó được đặt nằm về phía sau của ống cổ; yên sau mà người đi cùng ngồi trên đó được đặt nằm về phía sau của yên chính và ít nhất là một phần của nó được đặt nằm lên phía trên của khung yên trái, khung yên phải và bộ phận ngang; và thanh nắm tay được đỡ bởi bộ phận ngang. Yên sau có đầu sau được nằm về phía sau của đầu trước của đèn sau. Thanh nắm tay gồm phần cố định, phần nắm tay, phần đỡ trước và phần đỡ sau. Phần cố định được cố định vào bộ phận ngang và được bố trí để cho gối chông

với bộ phận ngang khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Phần nắm tay gồm phần nắm trái kéo dài về phía sau từ phần cố định và được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện và phần nắm phải kéo dài về phía sau từ phần cố định và được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện. Phần đỡ trước được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang khi phương tiện được quan sát từ phía trên và đỡ yên sau. Ít nhất là một phần của phần đỡ sau được đặt nằm về phía sau của bộ phận ngang, khung yên trái và khung yên phải và phần đỡ sau đỡ yên sau.

Với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được mô tả trên đây, ngoài phần đỡ trước được đặt nằm ngay phía trên bộ phận ngang, thanh nắm tay gồm phần đỡ sau mà ít nhất là một phần của nó được đặt nằm về phía sau của bộ phận ngang, khung yên trái và khung yên phải. Yên sau được đỡ không chỉ bởi phần đỡ trước mà còn cả bởi phần đỡ sau được nằm về phía sau của phần đỡ trước. Do đó, phần đầu sau của yên sau không có khả năng bị uốn cong xuống phía dưới. Do đó, là có thể để ngăn chặn việc phần đầu sau của yên sau bị uốn cong xuống phía dưới để gây cản trở với đèn sau ngay cả khi người đi cùng ngồi trên phần đầu sau của yên sau. Ở đây, phần đỡ sau là một phần của thanh nắm tay được đỡ bởi bộ phận ngang. Do đó, không cần thay đổi vị trí của đèn sau về phía sau hơn nữa để đưa bộ phận ngang nằm về phía sau hơn nữa. Do đó, là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện. Do vậy, với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được mô tả trên đây, là có thể để cải thiện sự thoải mái của yên sau trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện.

Theo một phương án được ưu tiên, phần đỡ sau kéo dài về phía sau từ phần cố định.

Theo phương án được mô tả trên đây, phần nắm tay và phần đỡ sau mỗi phần kéo dài về phía sau từ phần cố định. So với trường hợp mà phần đỡ sau kéo dài từ phần nắm tay, là có thể để làm giảm tải trên phần nắm tay. Nói cách khác, so với trường hợp mà phần đỡ sau được đỡ bởi phần cố định với phần nắm tay ở giữa chúng, là có thể để làm giảm tải trên phần nắm tay. Do đó, không cần gia tăng độ cứng vững của phần nắm tay so với các kết cấu theo các kỹ thuật thông thường, và là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của phần nắm tay.

Theo một phương án được ưu tiên, phần cố định gồm phần cố định trái được đặt

nằm sang trái của đường tâm phương tiện và phần cổ định phải được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện.

Theo phương án được mô tả trên đây, bộ phận ngang có thể được làm cho đỡ thanh nắm tay theo cách thức rất đồng đều theo hướng trái-phải. Do vậy, yên sau có thể được đỡ theo cách thức rất đồng đều bởi phần đỡ trước và phần đỡ sau của thanh nắm tay.

Theo một phương án được ưu tiên, phần đỡ sau gồm tay đòn trái kéo dài về phía sau từ phần cổ định trái, tay đòn phải kéo dài về phía sau từ phần cổ định phải và được đặt cách một khoảng cách sang phải từ tay đòn trái, và tay đòn giữa được bố trí để cho nối cầu giữa tay đòn trái và tay đòn phải.

Theo phương án được mô tả trên đây, tay đòn trái và tay đòn phải được đặt cách nhau một khoảng cách theo hướng trái-phải, và một người có thể đưa tay vào trong giữa tay đòn trái và tay đòn phải. Do vậy, là có thể để bảo dưỡng dễ dàng các bộ phận của phương tiện mà được bố trí xuống phía dưới của phần đỡ sau.

Theo một phương án được ưu tiên, tay đòn giữa của phần đỡ sau được đặt cách một khoảng cách ra phía trước từ một phần của phần nắm tay.

Theo phương án được mô tả trên đây, người thợ có thể bảo dưỡng một cách dễ dàng các bộ phận phương tiện được bố trí xuống phía dưới của phần đỡ sau bằng cách đưa tay vào trong khoảng hở giữa tay đòn giữa của phần đỡ sau và phần của phần nắm tay.

Theo một phương án được ưu tiên, tay đòn trái của phần đỡ sau được đặt cách một khoảng cách sang phải từ phần nắm trái của phần nắm tay; và tay đòn phải của phần đỡ sau được đặt cách một khoảng cách sang trái từ phần nắm phải của phần nắm tay.

Theo phương án được mô tả trên đây, người thợ có thể bảo dưỡng một cách dễ dàng các bộ phận phương tiện được bố trí xuống phía dưới của phần đỡ sau bằng cách đưa tay vào trong khoảng hở giữa tay đòn trái của phần đỡ sau và phần nắm trái hoặc vào trong khoảng hở giữa tay đòn phải của phần đỡ sau và phần nắm phải.

Theo một phương án được ưu tiên, thanh nắm tay gồm phần gắn đèn sau mà đèn sau được gắn vào đó.

Theo phương án được mô tả trên đây, đèn sau có thể được gắn vào thanh nắm tay, và đèn sau có thể được đỡ bởi thanh nắm tay. Không cần kéo dài khung yên trái và khung yên phải về phía sau để đảm bảo diện tích mà đèn sau được gắn vào đó. Do đó, là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện.

Theo một phương án được ưu tiên, tay đòn trái và tay đòn phải mỗi tay đòn gồm phần gắn đèn sau mà đèn sau được gắn vào đó.

Theo phương án được mô tả trên đây, đèn sau có thể được gắn vào thanh nắm tay, và đèn sau có thể được đỡ bởi thanh nắm tay. Không cần kéo dài khung yên trái và khung yên phải về phía sau để đảm bảo diện tích mà đèn sau được gắn vào đó. Do đó, là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện.

Theo một phương án được ưu tiên, phần đỡ trước gồm phần tiếp nhận yên trái được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện khi phương tiện được quan sát từ phía trên và nhận tải từ yên sau, và phần tiếp nhận yên phải được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện khi phương tiện được quan sát từ phía trên và nhận tải từ yên sau. Phần đỡ sau gồm phần tiếp nhận yên giữa được bố trí trên đường tâm phương tiện khi phương tiện được quan sát từ phía trên và nhận tải từ yên sau.

Theo phương án được mô tả trên đây, yên sau có thể được đỡ chắc chắn theo cách thức rất đồng đều.

Theo một phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm hộp chứa vật dụng được chế tạo từ vật liệu nhựa, hộp chứa vật dụng gồm phần chứa có hình dạng hộp được đặt nằm ra phía trước của bộ phận ngang và phần bản kéo dài về phía sau từ phần chứa. Phần bản của hộp chứa vật dụng gồm phần được kẹp được kẹp giữa yên sau và phần đỡ sau của thanh nắm tay.

Theo phương án được mô tả trên đây, phần bản của hộp chứa vật dụng, được tạo ra từ vật liệu nhựa, được bố trí nằm xen giữa yên sau và phần đỡ sau của thanh nắm tay, nhờ vậy làm giảm sự hỏng do mòn của phần đỡ sau của thanh nắm tay.

Theo một phương án được ưu tiên, mép trên của phần nắm trái và phần nắm phải được làm nghiêng so với mép trên của phần đỡ sau để cho kéo dài lên phía trên hướng về phía sau khi phương tiện được quan sát từ phía bên.

Theo phương án được mô tả trên đây, yên sau có thể được đỡ chắc chắn bởi

phần đỡ sau của thanh nắm tay, và người đi cùng có thể dễ dàng nắm giữ phần nắm tay và có thể dễ dàng giữ tư thế của mình.

Theo một phương án được ưu tiên, phần cố định, phần nắm tay, phần đỡ trước và phần đỡ sau của thanh nắm tay được tạo ra từ một bộ phận duy nhất được tạo ra liền khối với nhau.

Theo phương án được mô tả trên đây, độ cứng vững của thanh nắm tay có thể được gia tăng so với trường hợp mà phần cố định, phần nắm tay, phần đỡ trước và phần đỡ sau của thanh nắm tay là nhiều bộ phận được lắp ráp với nhau. Do đó, yên sau có thể được đỡ chắc chắn.

Theo sáng chế, là có thể để tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được ngồi kiểu cưỡi ngựa bởi người điều khiển và người đi cùng mà người này ngồi sau người kia, trong đó là có thể để cải thiện sự thoải mái cho người đi cùng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

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

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện khung phương tiện, hộp chứa vật dụng và thanh nắm tay.

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

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung phương tiện và thanh nắm tay.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung phương tiện, hộp chứa vật dụng và thanh nắm tay.

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện khung phương tiện.

FIG.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện hộp chứa vật dụng.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện một phần của xe scutor khi yên được xoay lên phía trên.

FIG.10 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường X-X trên FIG.2, của một

phần của xe scutor dọc theo đường tâm phương tiện.

FIG.11 là hình vẽ phối cảnh thể hiện thanh nắm tay.

FIG.12 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện thanh nắm tay.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện thanh nắm tay.

FIG.14 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện thanh nắm tay.

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 để 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 và FIG.4), bánh trước 2F, bánh sau 2R, cụm động cơ 3, tay lái 4, bản để chân 5, yên 30, hộp chứa vật dụng 50 (xem FIG.3), đèn trước 6, đèn sau 20 và thanh nắm tay 40.

Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.4, khung phương tiện 10 gồm ống cổ 11, khung đi xuống 14 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11, khung dưới trái 16L và khung dưới phải 16R kéo dài về phía sau từ khung đi xuống 14, khung yên trái 13L kéo dài về phía sau từ khung dưới trái 16L, và khung yên phải 13R kéo dài về phía sau từ khung dưới phải 16R. Khung phương tiện 10 gồm bộ phận ngang 17 và bộ phận ngang 15.

Trong bản mô tả này, đối với các hướng mà các bộ phận như các khung chẳng hạn, 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.6) khi phương tiện được quan sát từ phía trên, mà còn chỉ cả các hướng được

ngiêng 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 phía trên, mà còn chỉ cả 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 phía trên, mà còn chỉ cả 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 phía trên, mà còn chỉ cả 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 cả 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 cả các hướng được nghiêng ra phía trước/về phía sau từ hướng đó theo một góc bằng 45 độ hoặc nhỏ hơn.

Khung yên trái 13L được đặt nằm về phía sau và sang trái của ống cổ 11 và kéo dài về phía sau. Khung yên phải 13R được đặt nằm về phía sau và sang phải của ống cổ 11 và kéo dài về phía sau. Khung yên trái 13L được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện CL, và khung yên phải 13R được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện CL.

Như được thể hiện trên FIG.3, khung yên trái 13L gồm phần thứ nhất 13A kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới trái 16L, phần thứ hai 13B kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần thứ nhất 13A, và phần thứ ba 13C kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần thứ hai 13B, khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Theo cách tương tự, khung yên phải 13R gồm phần thứ nhất 13A kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới phải 16R, phần thứ hai 13B kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần thứ nhất 13A, và phần thứ ba 13C kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần thứ hai 13B, khi phương tiện được quan sát từ phía bên. $\theta_1 > \theta_2 > \theta_3$ duy trì trong đó θ_1 là góc được tạo ra giữa phần thứ nhất 13A và đường nằm ngang, θ_2 là góc được

tạo ra giữa phần thứ hai 13B và đường nằm ngang, và θ_3 là góc được tạo ra giữa phần thứ ba 13C và đường nằm ngang, khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Góc nghiêng của khung yên trái 13L và khung yên phải 13R so với đường nằm ngang giảm theo hướng về phía sau.

Như được thể hiện trên FIG.4 và FIG.7, bộ phận ngang 17 được nối vào phần thứ nhất 13A của khung yên trái 13L và phần thứ nhất 13A của khung yên phải 13R. Bộ phận ngang 17 được bố trí để cho nối cầu giữa phần thứ nhất 13A của khung yên trái 13L và phần thứ nhất 13A của khung yên phải 13R.

Bộ phận ngang 15 được nối vào phần thứ ba 13C của khung yên trái 13L và phần thứ ba 13C của khung yên phải 13R. Bộ phận ngang 15 được bố trí để cho nối cầu giữa phần thứ ba 13C của khung yên trái 13L và phần thứ ba 13C của khung yên phải 13R. Bộ phận ngang 15 kéo dài theo hướng trái-phải.

Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.6, hộp chứa vật dụng 50 được đỡ bởi bộ phận ngang 17 và bộ phận ngang 15. Hộp chứa vật dụng 50 được đỡ gián tiếp bởi khung yên trái 13L và khung yên phải 13R với bộ phận ngang 17 và bộ phận ngang 15 ở giữa chúng. Hộp chứa vật dụng 50 gồm phần chứa có hình dạng hộp 51 được đặt nằm ra phía trước của bộ phận ngang 15, và phần bản 52 kéo dài về phía sau từ phần chứa 51 (xem FIG.8). Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.6, một phần của phần chứa 51 được nằm ngay phía trên bộ phận ngang 17. Một phần của phần bản 52 được nằm ngay phía trên bộ phận ngang 15. Như được thể hiện trên FIG.6, khi phương tiện được quan sát từ phía trên, một phần của phần chứa 51 và bộ phận ngang 17 gối chồng với nhau, và một phần của phần bản 52 và bộ phận ngang 15 gối chồng với nhau. Như được thể hiện trên FIG.3, khi phương tiện được quan sát từ phía bên, một phần của phần chứa 51 gối chồng với khung yên trái 13L và khung yên phải 13R. Hộp chứa vật dụng 50 được tạo ra từ vật liệu nhựa. Phần chứa 51 và phần bản 52 được tạo ra liền khối với nhau. Phần chứa 51 và phần bản 52 được tạo ra từ bộ phận duy nhất được làm bằng nhựa.

Như được thể hiện trên FIG.1, yên 30 gồm yên chính 31 được đặt nằm về phía sau của ống cổ 11 và yên sau 32 được đặt nằm về phía sau của yên chính 31. Yên chính 31 là phần mà người điều khiển ngồi trên đó. Yên sau 32 là phần mà người đi cùng ngồi trên đó. Ít nhất là một phần của yên sau 32 được đặt nằm lên phía trên của

khung yên trái 13L, khung yên phải 13R và bộ phận ngang 15. Ở phương án này, yên chính 31 và yên sau 32 được tạo ra liền khối với nhau. Yên chính 31 và yên sau 32 được tạo ra từ một bộ phận duy nhất.

Yên 30 được đặt nằm lên phía trên của hộp chứa vật dụng 50. Như được thể hiện trên FIG.9, phần đầu trước của yên 30 được liên kết vào phần đầu trước của hộp chứa vật dụng 50 sao cho nó có thể xoay lên và xuống. Khi phần đầu sau của yên 30 được xoay lên phía trên, phần chứa 51 của hộp chứa vật dụng 50 được làm hở ra. Do vậy, các vật dụng có thể được đặt vào và lấy ra khỏi phần chứa 51. Khi phần đầu sau của yên 30 được xoay xuống dưới, yên 30 được nằm lên phía trên của hộp chứa vật dụng 50. Do vậy, phần chứa 51 của hộp chứa vật dụng 50 được đóng kín bởi yên 30. Việc này cũng cho phép người điều khiển ngồi trên yên chính 31 và người đi cùng ngồi trên yên sau 32.

Như được thể hiện trên FIG.1, đèn sau 20 được bố trí nằm xuống phía dưới của một phần của yên sau 32. Đầu trước 20f của đèn sau 20 được nằm về phía sau của đầu trước 30f của yên 30. Đầu trước 20f của đèn sau 20 được nằm về phía sau của đầu trước 32f của yên sau 32. Đầu sau 32r của yên sau 32 được nằm về phía sau của đầu trước 20f của đèn sau 20. Như được thể hiện trên FIG.10, đèn sau 20 gồm nguồn sáng 21, bộ phản xạ 22 và vỏ đèn 23 cho phép ánh sáng từ nguồn sáng 21 đi xuyên qua đó. Ở phương án này, nguồn sáng 21 là bóng đèn tròn. Tuy nhiên, nguồn sáng 21 không bị giới hạn ở bóng đèn tròn. Ví dụ, nguồn sáng 21 có thể là điốt phát quang (Light Emitting Diode - LED).

Thanh nắm tay 40 là bộ phận được nắm giữ bởi người đi cùng ngồi trên yên sau 32. Người đi cùng có thể giữ tư thế của mình một cách dễ dàng bằng cách nắm giữ thanh nắm tay 40. Như được thể hiện trên FIG.5, thanh nắm tay 40 được gắn vào khung phương tiện 10. FIG.11, FIG.12, FIG.13 và FIG.14 lần lượt là các hình vẽ phối cảnh, hình vẽ nhìn từ trên xuống, hình vẽ nhìn từ trái và hình vẽ nhìn từ trước của thanh nắm tay 40. Như được thể hiện trên FIG.12, thanh nắm tay 40 gồm phần cố định 41 được cố định vào bộ phận ngang 15, phần nắm tay 42 được nắm giữ bởi người đi cùng và phần đỡ trước 43 và phần đỡ sau 44 đỡ yên sau 32.

Phần cố định 41 được bố trí để cho gối chồng với bộ phận ngang 15 khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Nói cách khác, phần cố định 41 được đặt nằm ngay

phía trên bộ phận ngang 15. Phần cố định 41 được cố định vào bộ phận ngang 15. Phần cố định 41 có lỗ 41a mà bulông được lắp xuyên qua đó. Phần cố định 41 được gắn vào bộ phận ngang 15 bởi bulông. Phần cố định 41 gồm phần cố định trái 41L được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện CL, và phần cố định phải 41R được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện CL. Phần cố định trái 41L và phần cố định phải 41R mỗi phần được gắn vào bộ phận ngang 15 bởi bulông. Phần cố định trái 41L và phần cố định phải 41R được đặt cách nhau một khoảng cách. Khoảng hở được tạo ra giữa phần cố định trái 41L và phần cố định phải 41R. Tuy nhiên, phần cố định trái 41L và phần cố định phải 41R có thể là liên tục với nhau. Khoảng hở có thể không có giữa phần cố định trái 41L và phần cố định phải 41R.

Phần nắm tay 42 gồm thanh trái 42L kéo dài về phía sau từ phần cố định trái 41L, thanh phải 42R kéo dài về phía sau từ phần cố định phải 41R và thanh giữa 42C được bố trí để cho nối cầu giữa thanh trái 42L và thanh phải 42R. Thanh giữa 42C kéo dài theo hướng trái-phải. Như được thể hiện trên FIG.1, đầu sau 40r của phần nắm tay 42 được nằm về phía sau của đầu sau 20r của đèn sau 20. Tuy nhiên, lưu ý rằng không có giới hạn cụ thể về vị trí của đầu sau 40r của phần nắm tay 42.

Thanh nắm tay 40 đóng vai trò giữ tư thế của người đi cùng nhờ việc được nắm giữ bởi người đi cùng, và cũng đóng vai trò đỡ tải của yên sau 32. Thanh nắm tay 40 theo phương án này gồm phần đỡ trước 43 và phần đỡ sau 44 đỡ yên sau 32.

Như được thể hiện trên FIG.12, phần đỡ trước 43 được bố trí để cho gối chồng với bộ phận ngang 15 khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Nói cách khác, phần đỡ trước 43 được đặt nằm ngay phía trên bộ phận ngang 15. Phần đỡ trước 43 gồm phần tiếp nhận yên trái 43L được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện CL, và phần tiếp nhận yên phải 43R được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện CL. Lưu ý rằng, "phần tiếp nhận yên" là phần nhận tải hướng xuống phía dưới từ yên sau 32. Trong khi phần tiếp nhận yên trái 43L và phần tiếp nhận yên phải 43R có thể là liên tục với nhau, phần tiếp nhận yên trái 43L và phần tiếp nhận yên phải 43R được đặt cách nhau một khoảng cách ở phương án này. Khoảng hở được tạo ra giữa phần tiếp nhận yên trái 43L và phần tiếp nhận yên phải 43R.

Phần đỡ sau 44 được đặt nằm về phía sau của bộ phận ngang 15. Ít nhất là một phần của phần đỡ sau 44 được đặt nằm về phía sau của khung yên trái 13L và khung

yên phải 13R. Phần đỡ sau 44 kéo dài về phía sau từ phần cố định 41. Phần đỡ sau 44 có hình dạng chữ U. Phần đỡ sau 44 gồm tay đòn trái 44L kéo dài về phía sau từ phần cố định trái 41L, tay đòn phải 44R kéo dài về phía sau từ phần cố định phải 41R, và tay đòn giữa 44C được bố trí để cho nối cầu giữa tay đòn trái 44L và tay đòn phải 44R. Tay đòn trái 44L được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện CL và tay đòn phải 44R được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện CL. Tay đòn phải 44R được đặt cách một khoảng cách sang phải từ tay đòn trái 44L. Khoảng hở được tạo ra giữa tay đòn trái 44L và tay đòn phải 44R. Tay đòn giữa 44C kéo dài theo hướng trái-phải. Khi phương tiện được quan sát từ phía trên, tay đòn giữa 44C cắt ngang qua đường tâm phương tiện CL. Phần đỡ sau 44 gồm phần tiếp nhận yên giữa 44A. Phần tiếp nhận yên giữa 44A là phần nhận tải hướng xuống phía dưới từ yên sau 32. Phần tiếp nhận yên giữa 44A được bố trí trên đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên.

Tay đòn giữa 44C của phần đỡ sau 44 được đặt cách một khoảng cách ra phía trước từ thanh giữa 42C của phần nắm tay 42. Tay đòn trái 44L của phần đỡ sau 44 được đặt cách một khoảng cách sang phải từ thanh trái 42L của phần nắm tay 42. Tay đòn phải 44R của phần đỡ sau 44 được đặt cách một khoảng cách sang trái từ thanh phải 42R của phần nắm tay 42. Khoảng hở được tạo ra giữa tay đòn giữa 44C và thanh giữa 42C, giữa tay đòn trái 44L và thanh trái 42L, và giữa tay đòn phải 44R và thanh phải 42R.

Thanh nắm tay 40 gồm các phần gắn đèn sau trái 45L và phải 45R mà đèn sau 20 được gắn vào đó. Tay đòn trái 44L của phần đỡ sau 44 gồm phần gắn đèn sau trái 45L được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện CL. Tay đòn phải 44R của phần đỡ sau 44 gồm phần gắn đèn sau phải 45R được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện CL. Phần gắn đèn sau trái 45L gồm vách thẳng đứng 45b kéo dài lên phía trên từ phần cố định trái 41L và vách nằm ngang 45c kéo dài về phía sau từ vách thẳng đứng 45b. Phần gắn đèn sau phải 45R gồm vách thẳng đứng 45b kéo dài lên phía trên từ phần cố định phải 41R và vách nằm ngang 45c kéo dài về phía sau từ vách thẳng đứng 45b. Các vách nằm ngang 45c của phần gắn đèn sau trái 45L và phần gắn đèn sau phải 45R mỗi vách có lỗ 45a mà bulông được lắp xuyên qua đó. Đèn sau 20 được gắn vào phần gắn đèn sau trái 45L và phần gắn đèn sau phải 45R bởi bulông.

Như được thể hiện trên FIG.13, khi phương tiện được quan sát từ phía bên, mép

trên 44u của tay đòn trái 44L của phần đỡ sau 44 và mép trên 44u của tay đòn phải 44R của nó kéo dài theo phương nằm ngang. Mặt khác, khi phương tiện được quan sát từ phía bên, mép trên 42u của thanh trái 42L và thanh phải 42R của phần nắm tay 42 được nghiêng từ đường nằm ngang. Mép trên 42u của thanh trái 42L và thanh phải 42R được nghiêng từ đường nằm ngang sao cho nó kéo dài lên phía trên hướng về phía sau. Mép trên 42u được làm nghiêng so với mép trên 44u sao cho nó kéo dài lên phía trên hướng về phía sau.

Trong khi phần tiếp nhận yên trái 43L, phần tiếp nhận yên phải 43R và phần tiếp nhận yên giữa 44A của thanh nắm tay 40 có thể tiếp xúc trực tiếp với yên sau 32, chúng tiếp xúc gián tiếp với nhau với phần bản 52 của hộp chứa vật dụng 50 ở giữa chúng ở phương án này. Như được thể hiện trên FIG.10, phần (sau đây gọi là phần được kẹp) 52a của phần bản 52 của hộp chứa vật dụng 50 được bố trí nằm xen giữa yên sau 32 và phần tiếp nhận yên giữa 44A của thanh nắm tay 40. Theo cách tương tự, một phần của phần bản 52 của hộp chứa vật dụng 50 được bố trí nằm xen giữa yên sau 32 và phần tiếp nhận yên trái 43L của thanh nắm tay 40, và giữa yên sau 32 và phần tiếp nhận yên phải 43R của thanh nắm tay 40.

Như được mô tả trên đây, với xe scutơ 1 theo phương án này, ngoài phần đỡ trước 43 được đặt nằm ngay phía trên bộ phận ngang 15, thanh nắm tay 40 gồm phần đỡ sau 44 mà ít nhất là một phần của nó được đặt nằm về phía sau của bộ phận ngang 15, khung yên trái 13L và khung yên phải 13R. Yên sau 32 được đỡ không chỉ bởi phần đỡ trước 43 mà còn cả bởi phần đỡ sau 44 được nằm về phía sau của phần đỡ trước 43 (xem FIG.10). Do đó, phần đầu sau (tức là phần nằm về phía sau của bộ phận ngang 15) của yên sau 32 không có khả năng bị uốn cong xuống phía dưới. Do đó, là có thể để ngăn chặn việc phần đầu sau của yên sau 32 bị uốn cong xuống phía dưới để gây cản trở với đèn sau 20 ngay cả khi người đi cùng ngồi trên phần đầu sau của yên sau 32. Ở đây, phần đỡ sau 44 là một phần của thanh nắm tay 40 được đỡ bởi bộ phận ngang 15. Do đó, với xe scutơ 1 theo phương án này, không cần kéo dài khung yên trái 13L và khung yên phải 13R về phía sau để đưa bộ phận ngang 15 nằm ở phía sau hơn nữa. Do đó, cho dù yên sau 32 được kéo dài về phía sau, là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện. Do đó, với xe scutơ 1 theo phương án này, là có thể để cải thiện sự thoải mái của yên sau 32 trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện.

Lưu ý rằng, kết cấu của thanh nắm tay 40 (xem FIG.12) theo phương án này mang tính minh họa. Không có giới hạn cụ thể về kết cấu của thanh nắm tay 40. Là một ví dụ kết cấu khác của thanh nắm tay 40, phần đỡ sau 44 có thể được nối vào phần nắm tay 42. Phần đỡ sau 44 có thể được đỡ bởi phần cố định 41 với phần nắm tay 42 ở giữa chúng. Tuy nhiên, ở phương án này, phần đỡ sau 44 kéo dài về phía sau từ phần cố định 41. Phần nắm tay 42 và phần đỡ sau 44 mỗi phần kéo dài về phía sau từ phần cố định 41. Do đó, tải được truyền từ yên sau 32 tới phần đỡ sau 44 được truyền cho phần cố định 41 mà không đi qua phần nắm tay 42. Do đó, là có thể để làm giảm tải được truyền cho phần nắm tay 42. Theo phương án này, không cần gia tăng độ cứng vững của phần nắm tay 42 so với các kết cấu theo các kỹ thuật trong lĩnh vực này trước sáng chế. Do vậy, là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của phần nắm tay 42, và vì vậy ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ và trọng lượng của thanh nắm tay 40.

Ở phương án này, phần cố định 41 của thanh nắm tay 40 gồm phần cố định trái 41L được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện CL, và phần cố định phải 41R được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện CL. Do đó, bộ phận ngang 15 có thể được làm để đỡ thanh nắm tay 40 theo cách thức rất đồng đều theo hướng trái-phải. Do vậy, yên sau 32 có thể được đỡ theo cách thức rất đồng đều bởi phần đỡ trước 43 và phần đỡ sau 44 của thanh nắm tay 40.

Theo phương án này, phần đỡ sau 44 gồm tay đòn trái 44L, tay đòn phải 44R và tay đòn giữa 44C. Khoảng hở được tạo ra giữa bộ phận ngang 15 và tay đòn giữa 44C. Tay đòn phải 44R được đặt cách một khoảng cách sang phải từ tay đòn trái 44L, và khoảng hở được tạo ra giữa tay đòn trái 44L và tay đòn phải 44R. Do đó, một người có thể đưa tay vào giữa tay đòn trái 44L và tay đòn phải 44R. Do vậy, là có thể để dễ dàng bảo dưỡng đèn sau 20 được bố trí xuống phía dưới của phần đỡ sau 44.

Theo phương án này, tay đòn giữa 44C của phần đỡ sau 44 được đặt cách một khoảng cách ra phía trước từ thanh giữa 42C của phần nắm tay 42, và khoảng hở được tạo ra giữa tay đòn giữa 44C và thanh giữa 42C. Tay đòn trái 44L của phần đỡ sau 44 được đặt cách một khoảng cách sang phải từ thanh trái 42L của phần nắm tay 42, và khoảng hở được tạo ra giữa tay đòn trái 44L và thanh trái 42L. Tay đòn phải 44R của phần đỡ sau 44 được đặt cách một khoảng cách sang trái từ thanh phải 42R của phần nắm tay 42, và khoảng hở được tạo ra giữa tay đòn phải 44R và thanh phải 42R. Do

đó, người thợ có thể bảo dưỡng dễ dàng đèn sau 20 được bố trí xuống phía dưới của phần đỡ sau 44 bằng cách đưa tay vào trong khoảng hở.

Thanh nắm tay 40 gồm các phần gắn đèn sau 45L và 45R mà đèn sau 20 được gắn vào đó. Tay đòn trái 44L của phần đỡ sau 44 gồm phần gắn đèn sau trái 45L, và tay đòn phải 44R của nó gồm phần gắn đèn sau phải 45R. Do đó, đèn sau 20 có thể được gắn vào thanh nắm tay 40. Đèn sau 20 có thể được đỡ bởi thanh nắm tay 40. Theo phương án này, không cần kéo dài khung yên trái 13L và khung yên phải 13R về phía sau để đảm bảo diện tích mà đèn sau 20 được gắn vào đó. Do đó, là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện.

Lưu ý rằng, với phần đỡ trước 43 và phần đỡ sau 44 của thanh nắm tay 40, không có giới hạn cụ thể về cách bố trí của các phần mà nhận tải từ yên sau 32. Tuy nhiên, theo phương án này, phần đỡ trước 43 gồm phần tiếp nhận yên trái 43L được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên, và phần tiếp nhận yên phải 43R được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên, và phần đỡ sau 44 gồm phần tiếp nhận yên giữa 44A được đặt trên đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Do đó, thanh nắm tay 40 có thể nhận tải từ yên sau 32 theo cách thức rất đồng đều. Do vậy, yên sau 32 có thể được đỡ chắc chắn theo cách thức rất đồng đều.

Trong lúc yên sau 32 có thể được đỡ trực tiếp bởi phần đỡ trước 43 và phần đỡ sau 44 của thanh nắm tay 40, nó được đỡ gián tiếp với phần bản 52 của hộp chứa vật dụng 50 ở giữa chúng ở phương án này. Phần được kẹp 52a của hộp chứa vật dụng 50 được tạo ra từ vật liệu nhựa được kẹp giữa yên sau 32 và phần đỡ trước 43 và giữa yên sau 32 và phần đỡ sau 44. Việc này làm giảm sự hỏng do mòn của phần đỡ trước 43 và phần đỡ sau 44 của thanh nắm tay 40.

Như được thể hiện trên FIG.13, mép trên 44u của phần đỡ sau 44 của thanh nắm tay 40 kéo dài theo phương ngang khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Do đó, yên sau 32 có thể được đỡ một cách chắc chắn hơn bởi phần đỡ sau 44. Mặt khác, thanh trái 42L và thanh phải 42R của phần nắm tay 42 của thanh nắm tay 40 được làm nghiêng để cho kéo dài lên phía trên hướng về phía sau so với mép trên 44u của phần đỡ sau 44 khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Do đó, người đi cùng ngồi trên

yên sau 32 có thể dễ dàng nắm giữ phần nắm tay 42 và có thể dễ dàng giữ tư thế của mình.

Theo phương án này, phần cố định 41, phần nắm tay 42, phần đỡ trước 43 và phần đỡ sau 44 của thanh nắm tay 40 được tạo ra từ một bộ phận duy nhất được tạo ra liền khối với nhau. Do đó, độ cứng vững của thanh nắm tay 40 có thể được gia tăng so với trường hợp mà phần cố định 41, phần nắm tay 42, phần đỡ trước 43 và phần đỡ sau 44 được tạo ra từ các bộ phận tách biệt và được lắp ráp với nhau. Do vậy, yên sau 32 có thể được đỡ chắc chắn bởi thanh nắm tay 40.

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 scutơ 1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể là xe máy khác với xe scutơ. 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 nhau.

Ở phương án được mô tả trên đây, phần cố định 41 của thanh nắm tay 40 được cố định vào bộ phận ngang 15 bởi bulông. Tuy nhiên, không có giới hạn cụ thể về việc làm thế nào phần cố định 41 được cố định vào bộ phận ngang 15. Ví dụ, phần cố định 41 có thể được hàn vào bộ phận ngang 15.

Ở phương án được mô tả trên đây, phần đỡ sau 44 có hình dạng chữ U. Tuy nhiên, hình dạng của phần đỡ sau 44 không bị giới hạn ở hình dạng chữ U.

Khoảng hở có thể không có ở ít nhất một trong số các vị trí sau: giữa tay đòn giữa 44C và thanh giữa 42C, giữa tay đòn trái 44L và thanh trái 42L, và giữa tay đòn phải 44R và thanh phải 42R. Tay đòn giữa 44C và thanh giữa 42C có thể được nối trực tiếp với nhau, tay đòn trái 44L và thanh trái 42L có thể được nối trực tiếp với nhau, và tay đòn phải 44R và thanh phải 42R có thể được nối trực tiếp với nhau.

Trong lúc thanh nắm tay 40 gồm các phần gắn đèn sau 45L và 45R ở phương án được mô tả trên đây, các phần gắn đèn sau 45L và 45R có thể không có. Thanh nắm tay 40 có thể được tạo hình dạng sao cho đèn sau 20 không thể được gắn vào đó.

Ở phương án được mô tả trên đây, phần đỡ sau 44 gồm phần tiếp nhận yên giữa 44A được đặt trên đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Phần đỡ sau 44 chỉ gồm phần tiếp nhận yên giữa 44A là phần tiếp nhận yên. Tuy nhiên, ngoài phần tiếp nhận yên giữa 44A, phần đỡ sau 44 có thể gồm phần tiếp nhận yên khác được đặt sang trái và/hoặc sang phải của đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Phần đỡ sau 44 có thể gồm phần tiếp nhận yên được đặt sang trái và/hoặc sang phải của đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên, và không gồm phần tiếp nhận yên giữa 44A được bố trí trên đường tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên.

Trong khi mép trên 44u của phần đỡ sau 44 kéo dài theo phương ngang khi phương tiện được quan sát từ phía bên ở phương án được mô tả trên đây, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Mép trên 44u của phần đỡ sau 44 có thể được làm nghiêng từ đường nằm ngang khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Mép trên 42u của phần nắm tay 42 không cần kéo dài lên phía trên hướng về phía sau khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Mép trên 42u của phần nắm tay 42 có thể kéo dài theo phương ngang khi phương tiện được quan sát từ phía bên. Mép trên 42u của phần nắm tay 42 có thể kéo dài xuống phía dưới hướng về phía sau khi phương tiện được quan sát từ phía bên.

Trong khi phần nắm tay 42 gồm thanh trái 42L, thanh phải 42R, và thanh giữa 42C được bố trí để cho nối cầu giữa thanh trái 42L và thanh phải 42R ở phương án được mô tả trên đây, thanh giữa 42C có thể là tùy chọn. Thanh trái 42L và thanh phải 42R có thể tách biệt với nhau với khoảng hở được tạo ra giữa thanh trái 42L và thanh phải 42R. Tuy nhiên, lưu ý rằng ngay cả khi thanh trái 42L và thanh phải 42R tách biệt nhau, đầu sau của thanh trái 42L hoặc đầu sau của thanh phải 42R được nằm về phía sau của đầu sau của tay đòn giữa 44C của phần đỡ sau 44.

Ở phương án được mô tả trên đây, thanh nắm tay 40 được tạo ra từ một bộ phận duy nhất. Tuy nhiên, thanh nắm tay 40 có thể được tạo ra từ hai bộ phận hoặc nhiều hơn được lắp ráp với nhau.

Yêu cầu bảo hộ

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

ống cổ (11);

khung yên trái (13L) được đặt nằm về phía sau và sang trái của ống cổ (11) và kéo dài về phía sau;

khung yên phải (13R) được đặt nằm về phía sau và sang phải của ống cổ (11) và kéo dài về phía sau;

bộ phận ngang (15) được nối vào khung yên trái (13L) và khung yên phải (13R) và kéo dài theo hướng trái-phải;

đèn sau (20) có đầu trước (20f) và đầu sau (20r) được nằm về phía sau của khung yên trái (13L) và khung yên phải (13R);

yên chính (31) mà người điều khiển ngồi trên đó được bố trí về phía sau của ống cổ (11);

yên sau (32) mà người đi cùng ngồi trên đó được đặt nằm về phía sau của yên chính (31) và ít nhất là một phần của yên này được đặt nằm lên phía trên của khung yên trái (13L), khung yên phải (13R) và bộ phận ngang (15); và

thanh nắm tay (40) được đỡ bởi bộ phận ngang (15), trong đó:

yên sau (32) có đầu sau (32r) được nằm về phía sau của đầu trước (20f) của đèn sau (20); và

thanh nắm tay (40) gồm:

phần cố định (41) được cố định vào bộ phận ngang (15) được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang (15) khi phương tiện được quan sát từ phía trên;

phần nắm tay (42) gồm phần nắm trái (42L) kéo dài về phía sau từ phần cố định (41) và được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện (CL) và phần nắm phải (42R) kéo dài về phía sau từ phần cố định (41) và được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện (CL);

phần đỡ trước (43) được bố trí để cho gối chông với bộ phận ngang (15) khi phương tiện được quan sát từ phía trên và đỡ yên sau (32), khác biệt bởi phần đỡ

sau (44) mà ít nhất là một phần của nó được đặt nằm về phía sau của bộ phận ngang (15), khung yên trái (13L) và khung yên phải (13R) và bộ phận này đỡ yên sau (32).

2. Phương tiện theo điểm 1, khác biệt ở chỗ phần đỡ sau (44) kéo dài về phía sau từ phần cổ định (41).

3. Phương tiện theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ phần cổ định (41) gồm phần cổ định trái (41L) được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện (CL) và phần cổ định phải (41R) được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện (CL).

4. Phương tiện theo điểm 3, khác biệt ở chỗ phần đỡ sau (44) gồm tay đòn trái (44L) kéo dài về phía sau từ phần cổ định trái (41L), tay đòn phải (44R) kéo dài về phía sau từ phần cổ định phải (41R) và được đặt cách một khoảng cách sang phải từ tay đòn trái (44L), và tay đòn giữa (44C) được bố trí để cho nối cầu giữa tay đòn trái (44L) và tay đòn phải (44R).

5. Phương tiện theo điểm 4, khác biệt ở chỗ tay đòn giữa (44C) của phần đỡ sau (44) được đặt cách một khoảng cách ra phía trước từ phần (42C) của phần nắm tay (42).

6. Phương tiện theo điểm 4 hoặc 5, khác biệt ở chỗ tay đòn trái (44L) của phần đỡ sau (44) được đặt cách một khoảng cách sang phải từ phần nắm trái (42L) của phần nắm tay (42); và

tay đòn phải (44R) của phần đỡ sau (44) được đặt cách một khoảng cách sang trái từ phần nắm phải (42R) của phần nắm tay (42).

7. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, khác biệt ở chỗ thanh nắm tay (40) gồm phần gắn đèn sau (45L, 45R) mà đèn sau (20) được gắn vào đó.

8. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 4 đến 6, khác biệt ở chỗ tay đòn trái (44L) và tay đòn phải (44R) mỗi tay đòn gồm phần gắn đèn sau (45L, 45R) mà đèn sau (20) được gắn vào đó.

9. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ phần đỡ trước (43) gồm phần tiếp nhận yên trái (43L) được đặt nằm sang trái của đường tâm phương tiện (CL) khi phương tiện được quan sát từ phía trên và nhận tải từ yên sau (32), và phần tiếp nhận yên phải (43R) được đặt nằm sang phải của đường tâm phương tiện (CL) khi phương tiện được quan sát từ phía trên và nhận tải từ yên sau (32); và

phần đỡ sau (44) gồm phần tiếp nhận yên giữa (44A) được bố trí trên đường

tâm phương tiện (CL) khi phương tiện được quan sát từ phía trên và nhận tải từ yên sau (32).

10. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt ở chỗ, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên bao gồm hộp chứa vật dụng (50) được chế tạo từ vật liệu nhựa, hộp chứa vật dụng (50) gồm phần chứa có hình dạng hộp (51) được đặt nằm ra phía trước của bộ phận ngang (15) và phần bản (52) kéo dài về phía sau từ phần chứa (51); và

phần bản (52) của hộp chứa vật dụng (50) gồm phần được kẹp (52a) được kẹp giữa yên sau (32) và phần đỡ sau (44) của thanh nắm tay (40).

11. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, khác biệt ở chỗ, mép trên (42u) của phần nắm trái (42L) và phần nắm phải (42R) được làm nghiêng so với mép trên (44u) của phần đỡ sau (44) để cho kéo dài lên phía trên hướng về phía sau khi phương tiện được quan sát từ phía bên.

12. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, khác biệt ở chỗ phần cổ định (41), phần nắm tay (42), phần đỡ trước (43) và phần đỡ sau (44) của thanh nắm tay (40) được tạo ra từ một bộ phận duy nhất được tạo ra liền khối với nhau.

FIG. 1

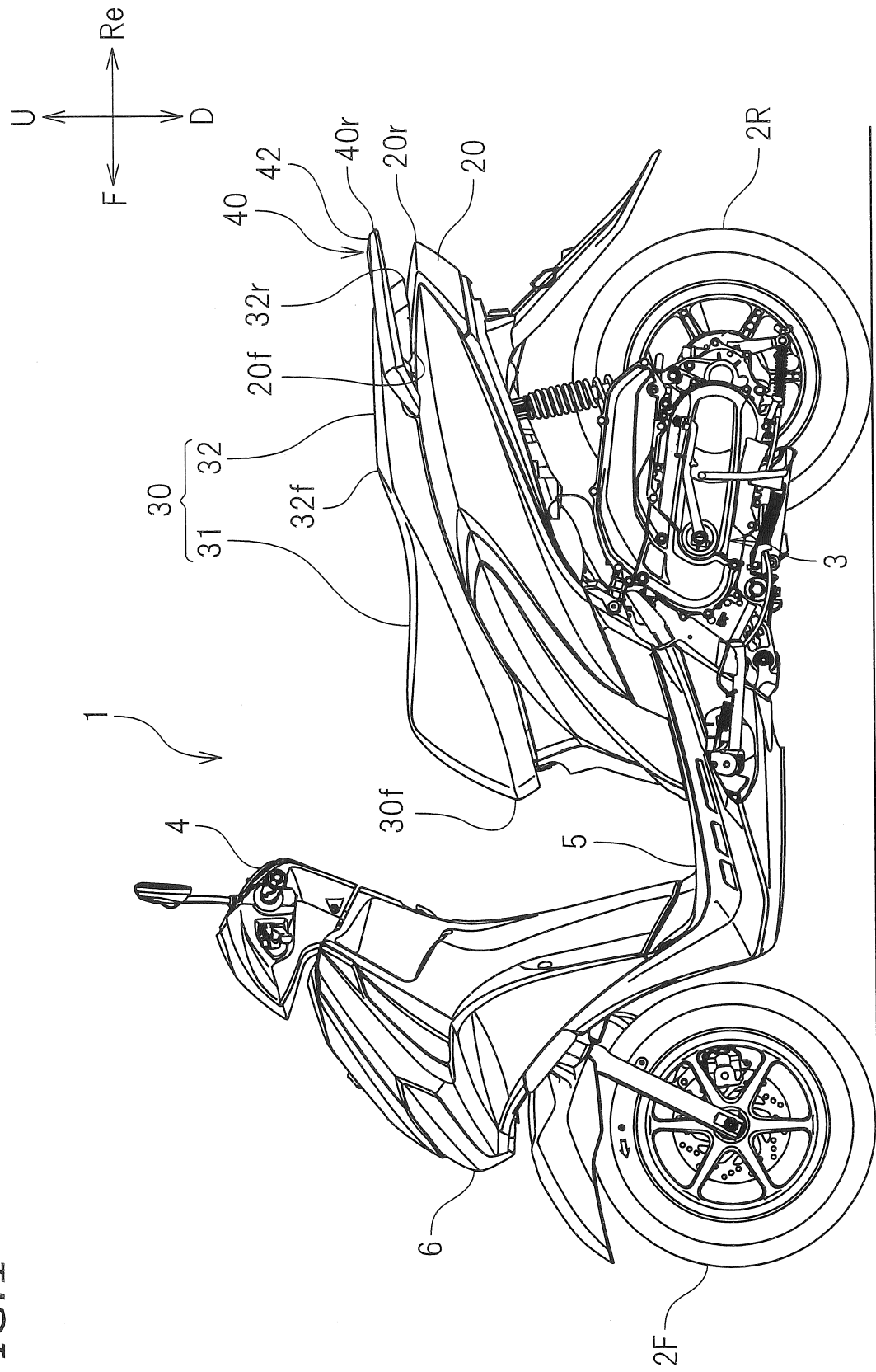


FIG. 2

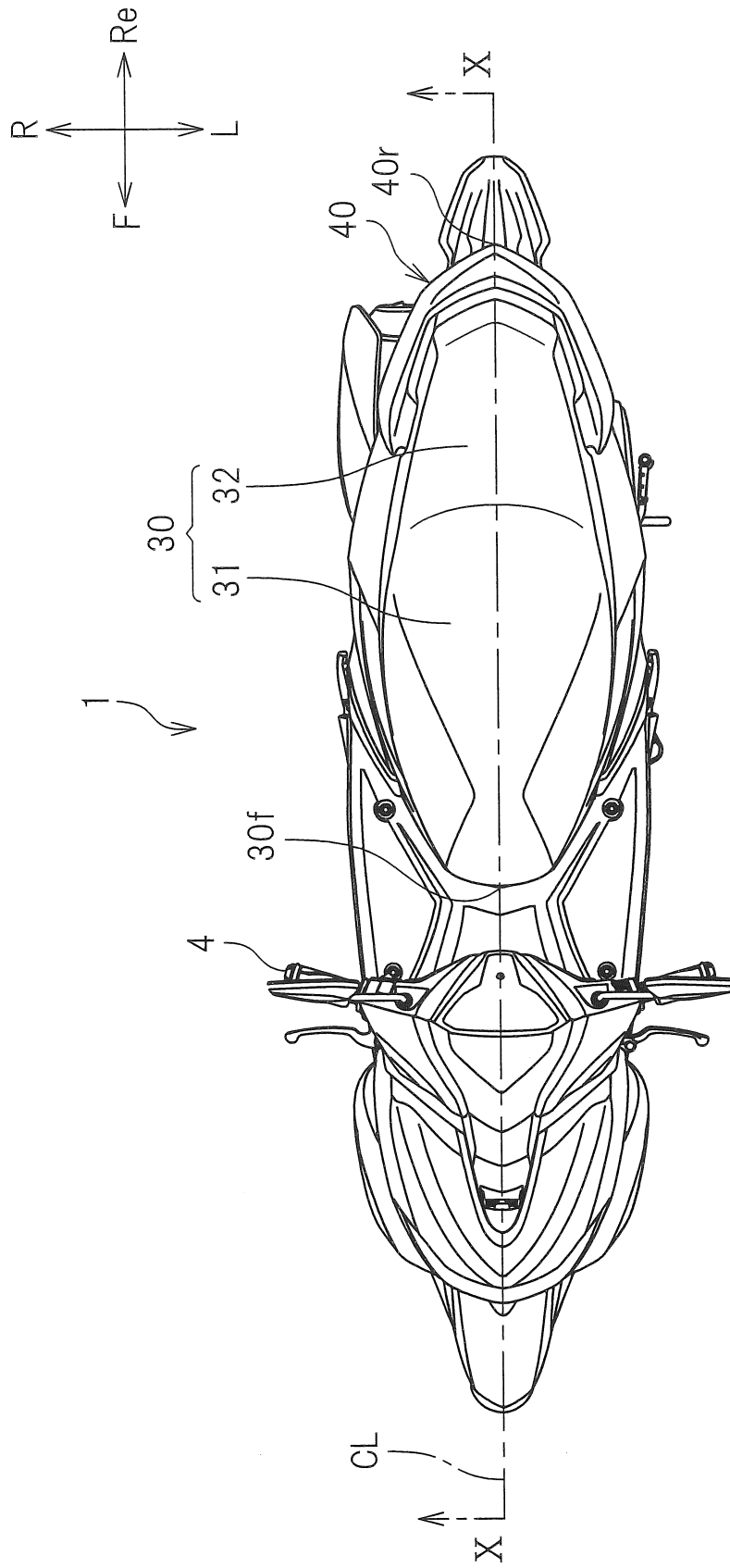


FIG. 3

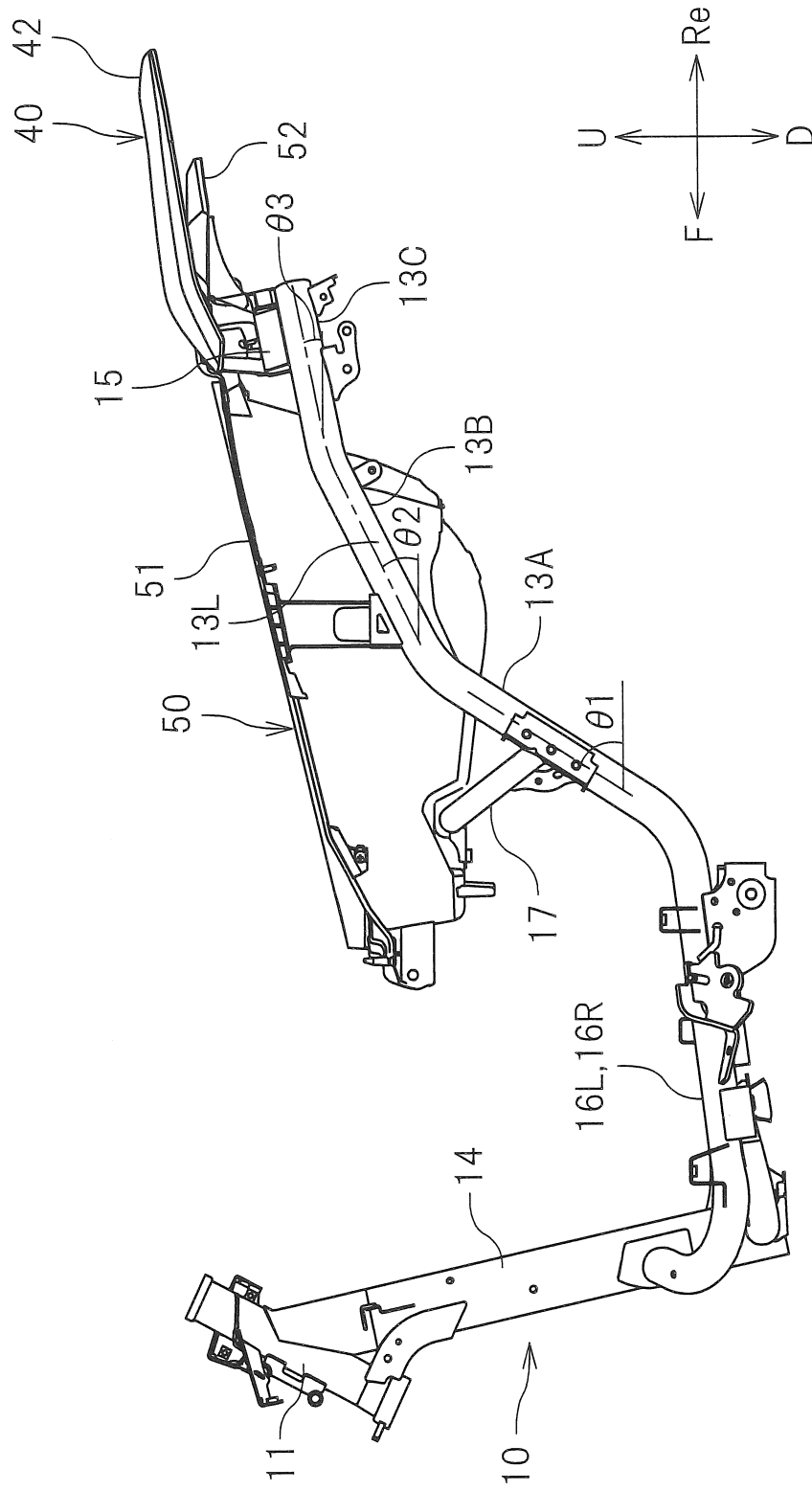
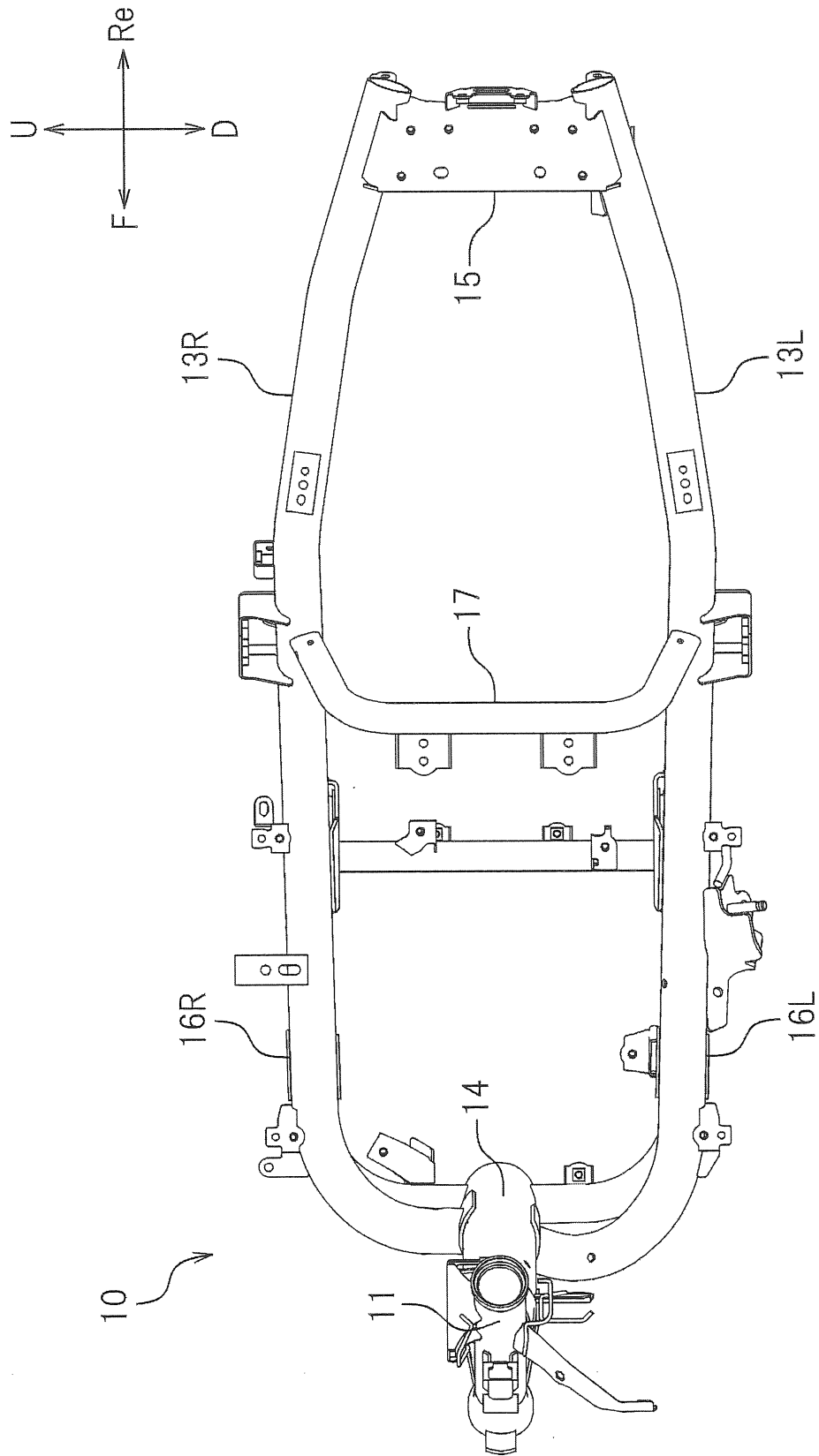


FIG. 4



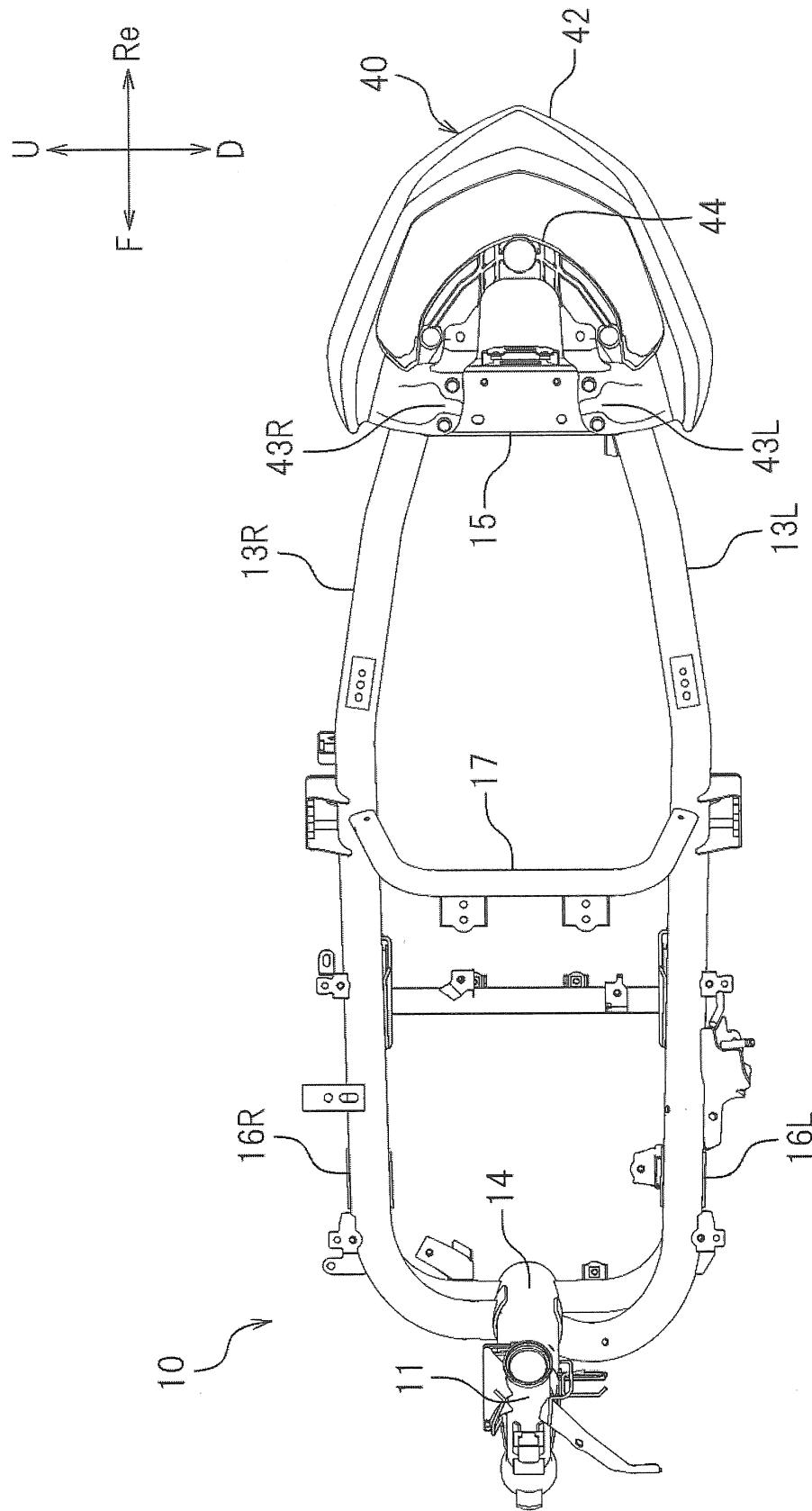
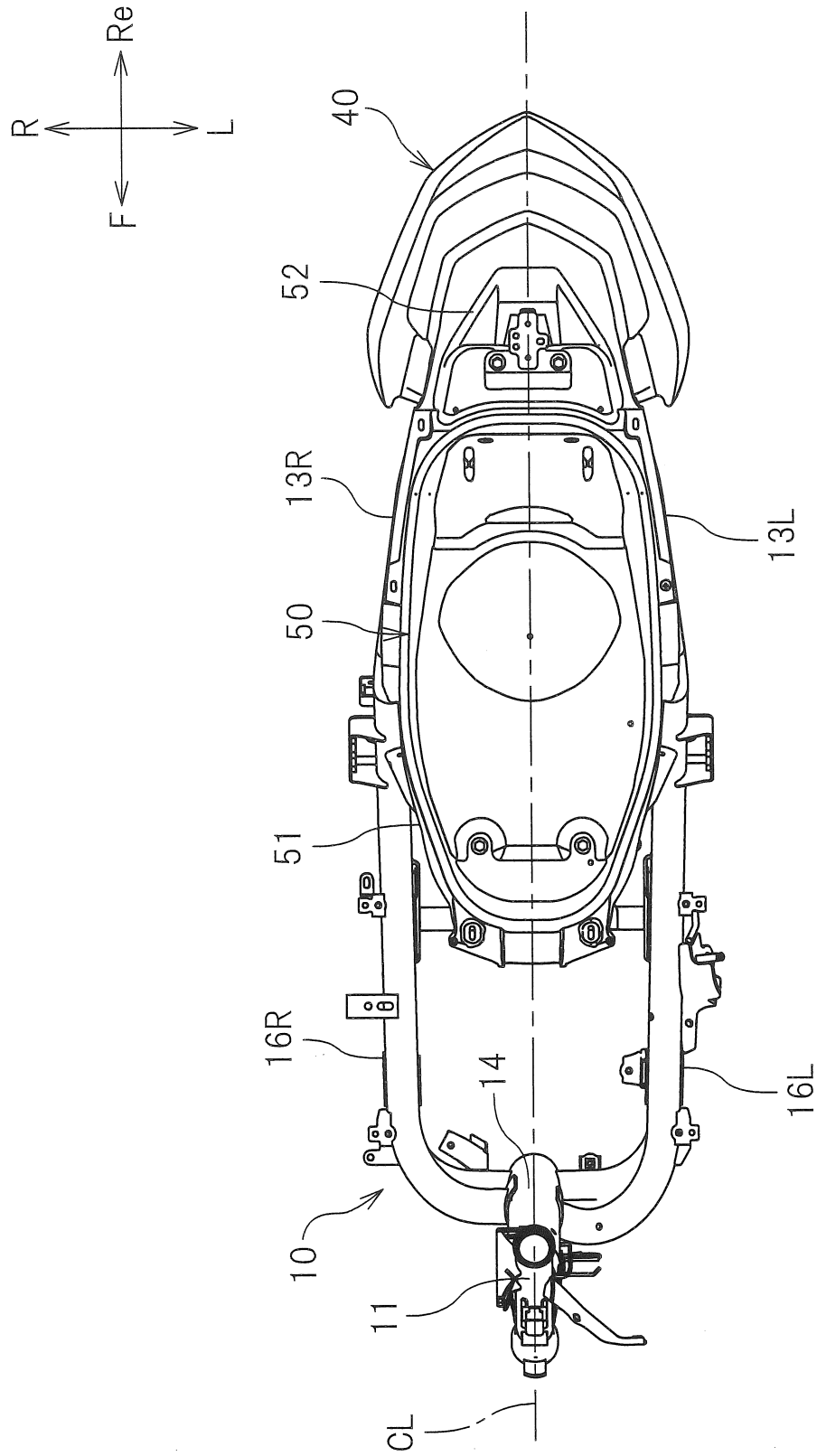


FIG. 5

FIG. 6



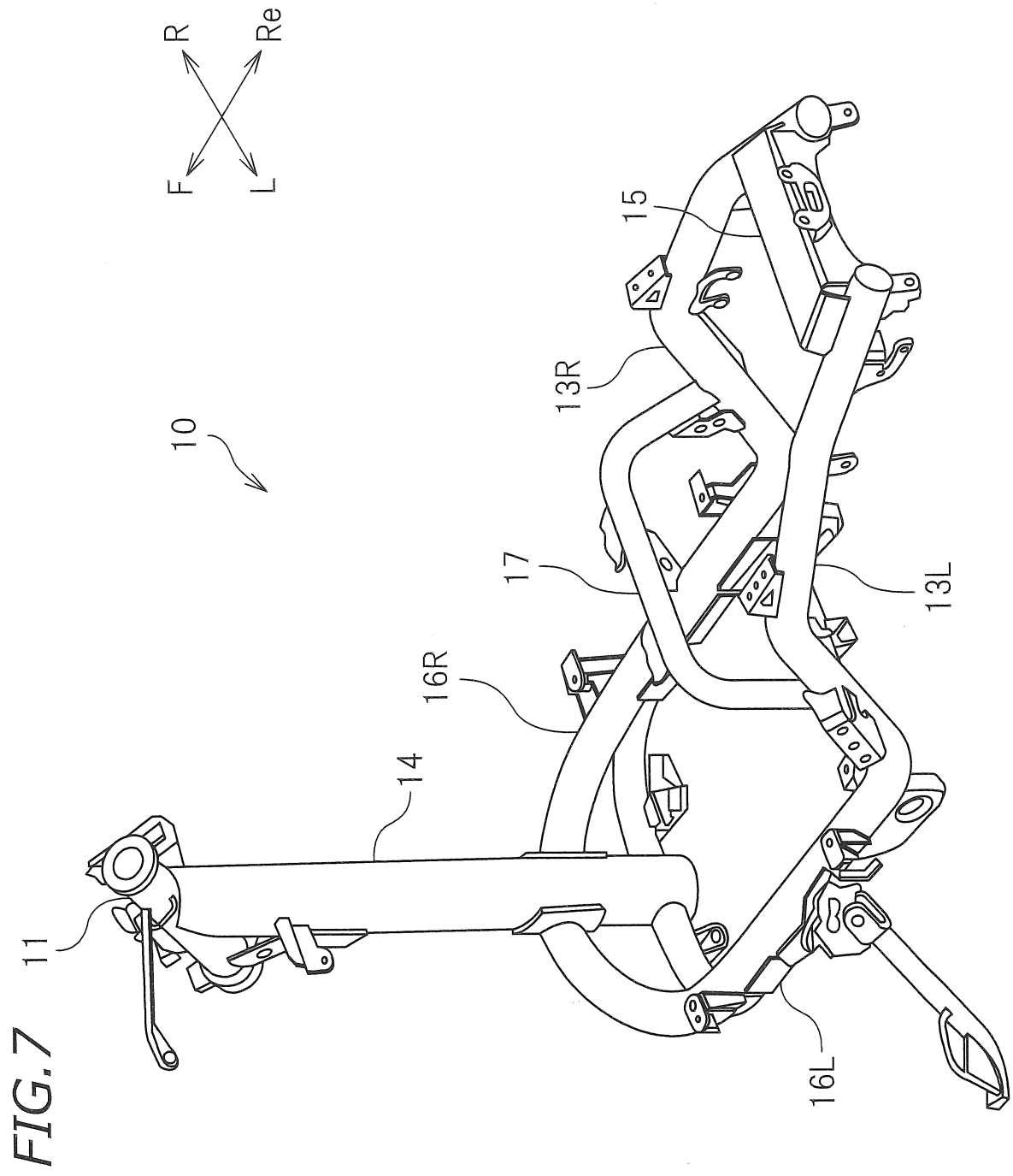


FIG. 8

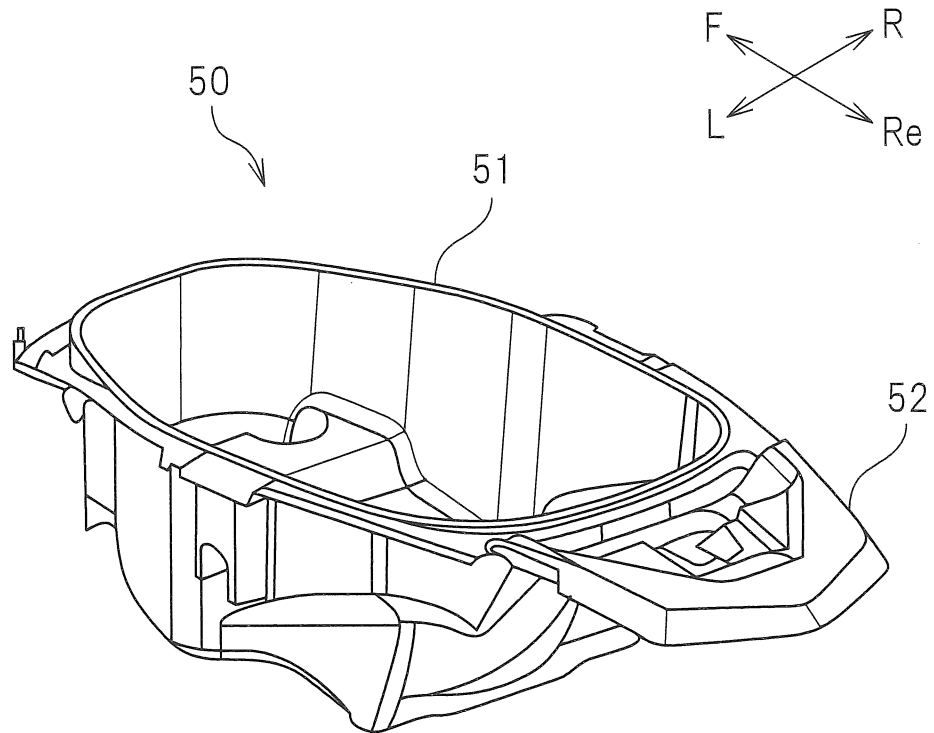
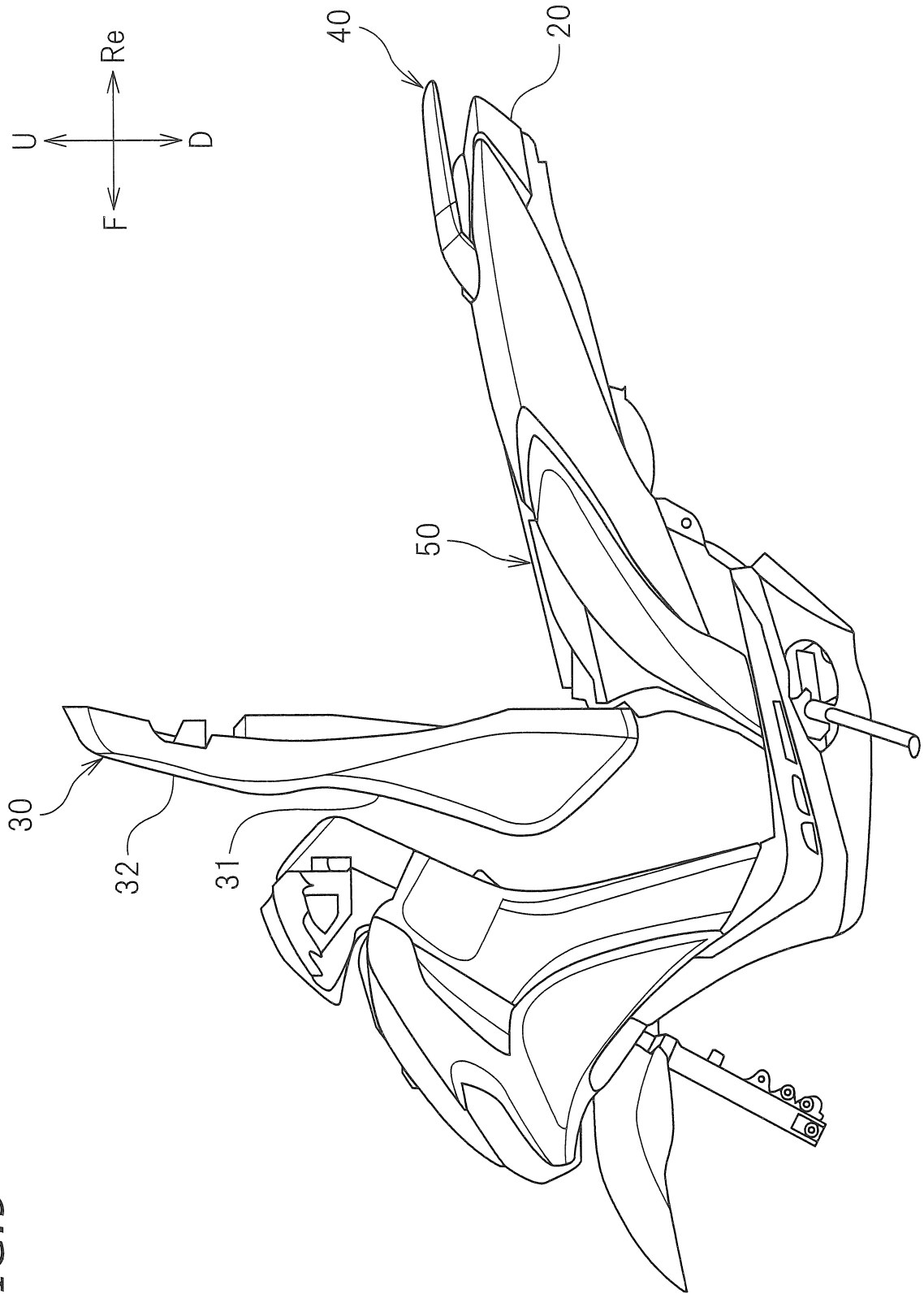


FIG. 9



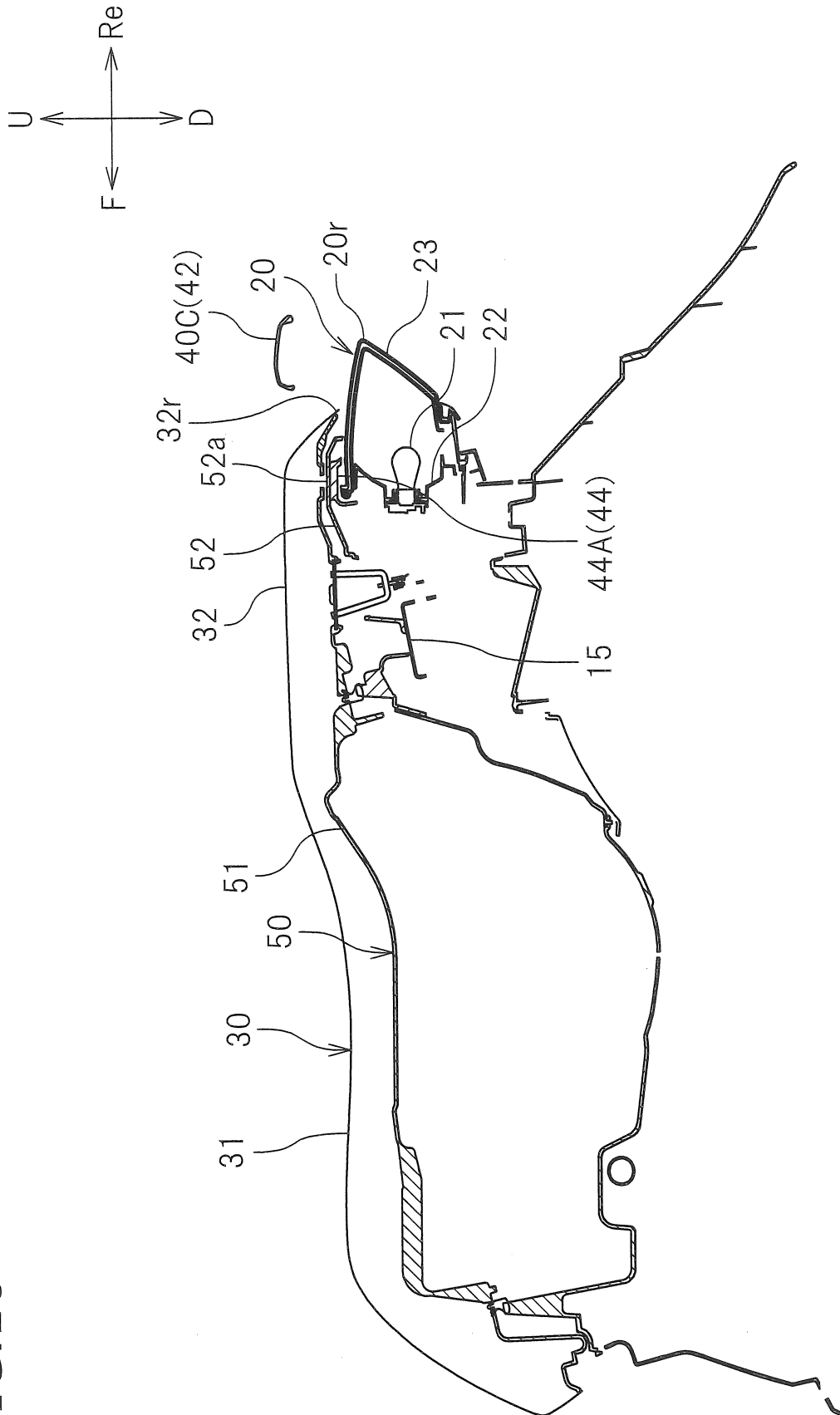


FIG. 10

FIG. 11

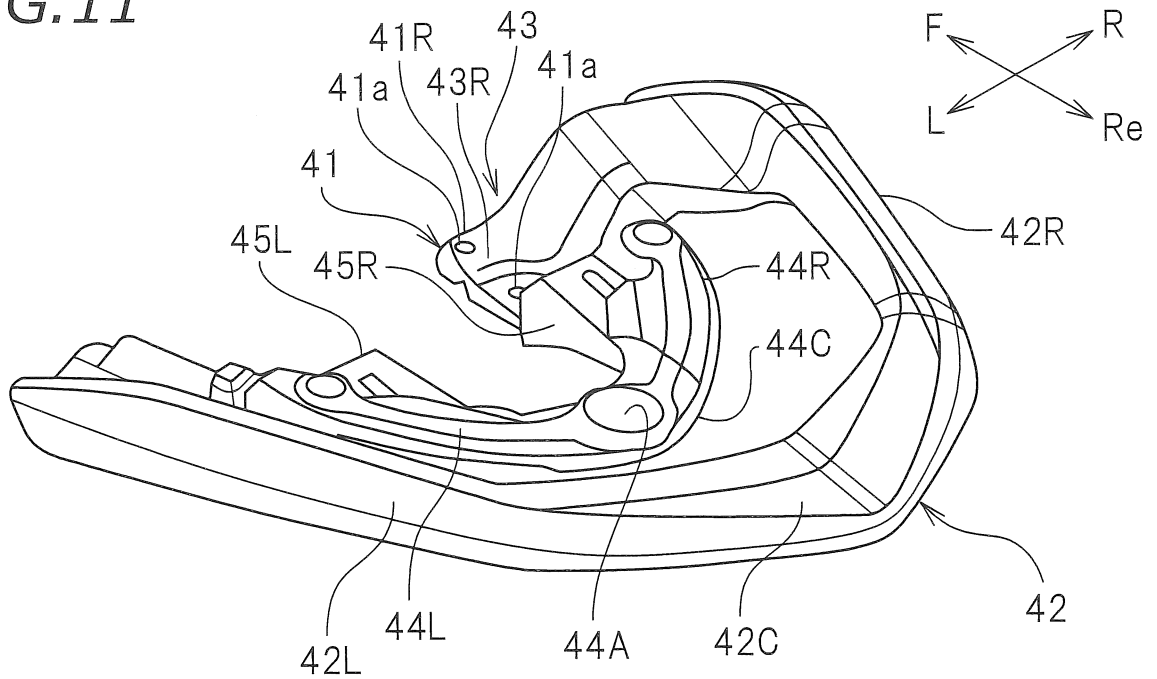


FIG. 12

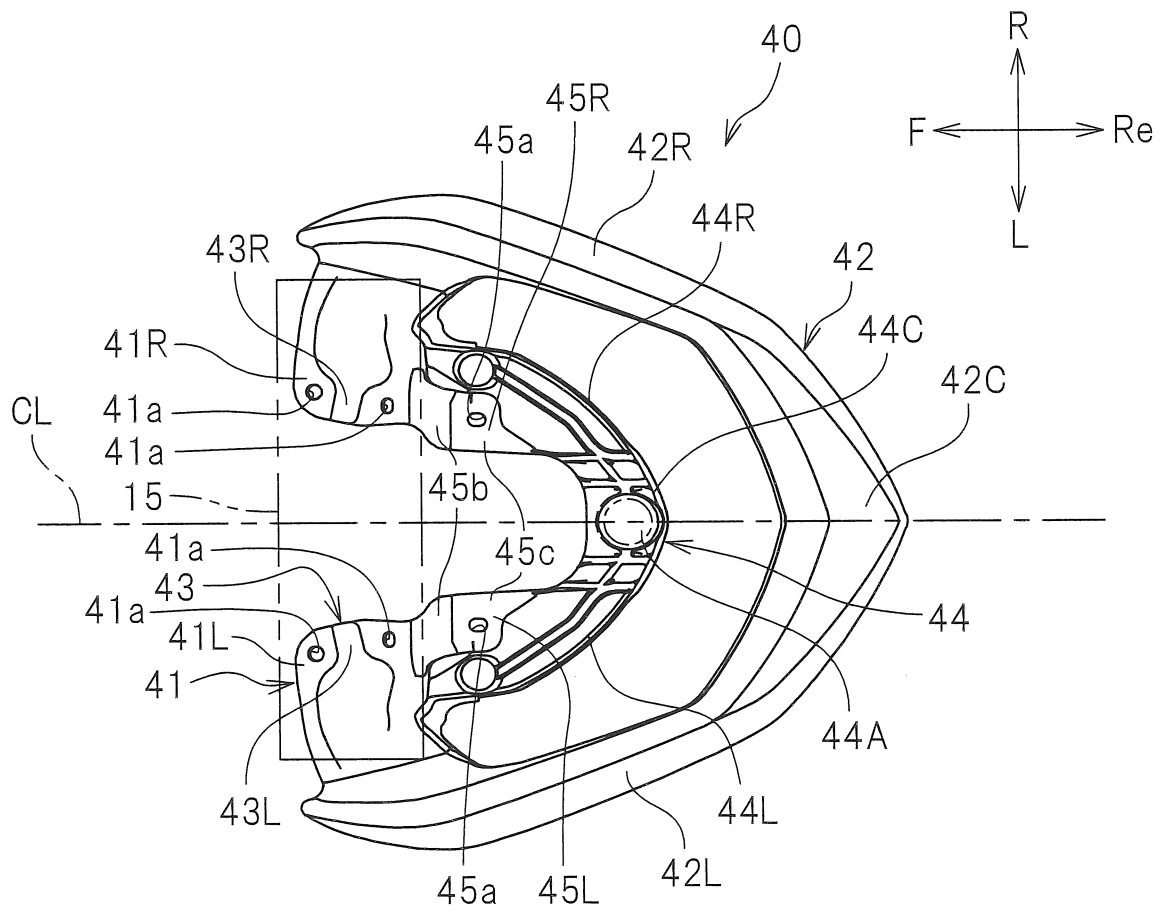


FIG. 13

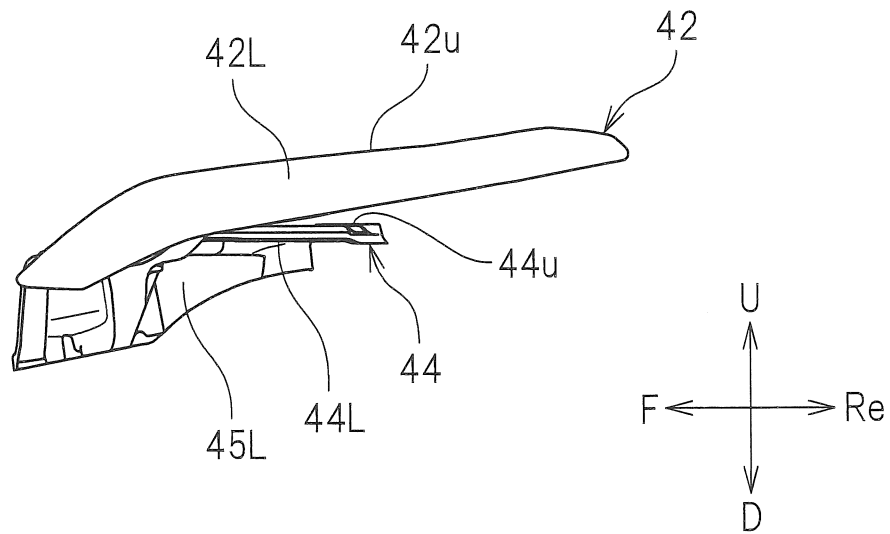


FIG. 14

