



(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)



1-0033844

(51)⁷ B62K 19/30; B62K 19/38; B62J 6/18

(13) B

(21) 1-2019-01042

(22) 08/08/2016

(86) PCT/JP2016/073227 08/08/2016

(87) WO2018/029734 15/02/2018

(45) 25/11/2022 416

(43) 27/05/2019 374A

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

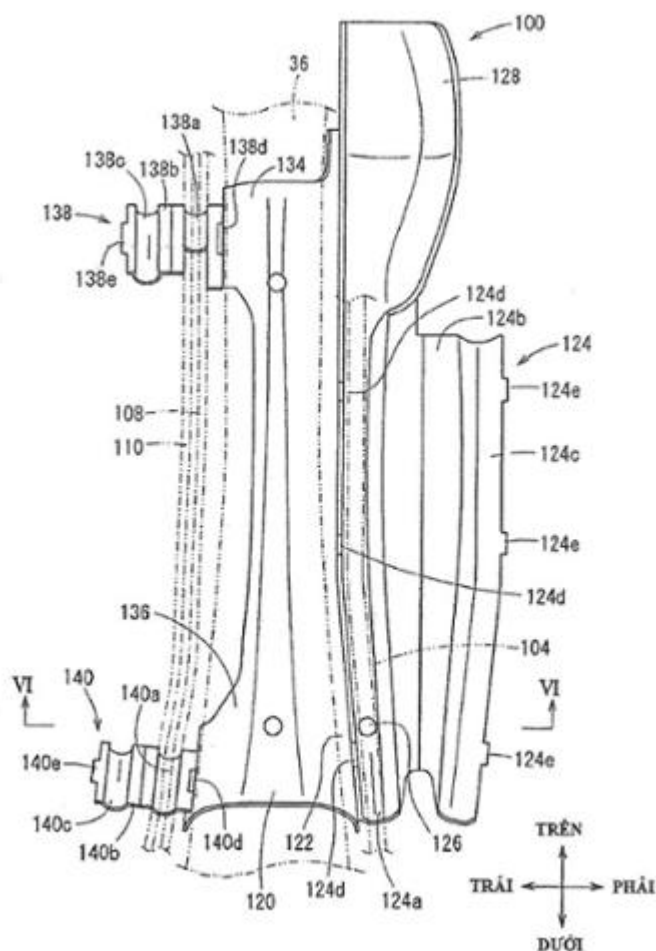
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan

(72) KAWANO Sunao (JP).

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

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG

(57) Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông hay còn gọi là xe (10) bao gồm khung thân xe trong đó chi tiết dạng khung (100) được cố định với khung đi xuống (36) của xe máy (10). Phần bảo vệ bên phải (122) và các phần bảo vệ bên trái (134, 136) để bảo vệ các chi tiết thẳng (từ 104 tới 110) khỏi khung thân xe (16), và phần kẹp bên phải (124) và các phần kẹp bên trái (138, 140) để kẹp các chi tiết thẳng (104-110) được tạo liền khối với chi tiết dạng khung (100) theo hướng trái-phải của khung đi xuống (36).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông hay còn gọi là xe bao gồm khung thân xe, phần bảo vệ sẽ bảo vệ chi tiết thẳng, và phần kẹp sẽ giữ chi tiết thẳng ở vị trí định trước tương đối với khung thân xe.

Tính trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, để bảo vệ bộ dây dẫn khỏi khung thân xe hoặc phần tương tự, bộ dây dẫn và khung thân xe được giữ trong mối tương quan vị trí định trước trong khi bảo vệ bộ dây dẫn, bằng cách lắp bộ dây dẫn qua ống dạng sóng và cố định ống dạng sóng với khung thân xe bằng kẹp, như được bộc lộ trong, ví dụ, Công bố bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2000-270438.

Trong xe, nhiều chi tiết thẳng, như bộ dây dẫn, cáp phanh, cáp thủy lực, cáp tiết lưu, các dây điện, và ống phanh được bố trí. Do đó, khi sử dụng kết cấu bảo vệ bộc lộ trong Công bố bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2000-270438, cần phải giữ mỗi chi tiết thẳng để có mối tương quan vị trí định trước tương đối với khung thân xe, trong khi bảo vệ nhiều chi tiết thẳng khỏi khung thân xe. Kết quả là, cần tới lượng lớn kẹp và các ống dạng sóng, do đó làm tăng số lượng các chi tiết cấu thành trong xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do đó, mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông (dưới đây còn được gọi là xe) khiến cho có thể bảo vệ và giữ theo cách thích hợp các chi tiết thẳng trong khi giảm số lượng các chi tiết cấu thành.

Xe theo sáng chế bao gồm khung thân xe, phần bảo vệ sẽ bảo vệ các

chi tiết thẳng khỏi khung thân xe, và các phần kẹp sẽ giữ các chi tiết thẳng ở vị trí định trước tương đối với khung thân xe, và xe này có các dấu hiệu sau đây.

Dấu hiệu thứ nhất: Xe này còn bao gồm chi tiết dạng khung mà được tạo dọc theo hình dạng của khung thân xe và được cố định với khung thân xe, và phần bảo vệ và các phần kẹp được tạo liền khối với chi tiết dạng khung, theo hướng hướng ra ngoài khung thân xe trong chi tiết dạng khung.

Dấu hiệu thứ hai: Các phần kẹp được bố trí ở vị trí trên chi tiết dạng khung xa hơn theo hướng hướng ra ngoài khung thân xe so với phần bảo vệ.

Dấu hiệu thứ ba: Các phần kẹp được nối với chi tiết dạng khung và được tạo bởi các phần chân kẹp trên đó các chi tiết thẳng được gắn, các phần khớp kẹp nối với các phần chân kẹp, và các phần nắp kẹp mà được ghép với các phần chân kẹp qua các phần khớp kẹp và vận hành cùng với các phần chân kẹp để giữ các chi tiết thẳng bằng cách quay định tâm trên các phần khớp kẹp, và các phần chân kẹp, các phần khớp kẹp, và các phần nắp kẹp được bố trí theo thứ tự nêu trên từ chi tiết dạng khung theo hướng hướng ra ngoài khung thân xe.

Dấu hiệu thứ tư: Khung thân xe bao gồm khung chính mà kéo dài về phía sau từ ống đầu, và chi tiết dạng khung có hình dạng phù hợp với khung chính và kéo dài về phía sau từ gần ống đầu.

Dấu hiệu thứ năm: Khung thân xe là khung chính mà kéo dài về phía sau từ ống đầu vốn đỡ bánh trước theo cách lái được, ít nhất một phần của phần kẹp xếp chồng với ống đầu, trên hình chiếu cạnh, và phần kẹp giữ chi tiết thẳng bố trí trên bánh trước và các chi tiết thẳng bố trí ở phía sau xe.

Theo dấu hiệu thứ nhất của phương án thực hiện này, các chi tiết dạng khung bao gồm phần bảo vệ và các phần kẹp theo cách tích hợp, và

do đó có thể giảm số lượng các chi tiết cấu thành trong xe và cũng có thể bảo vệ theo cách thích hợp các chi tiết thẳng khỏi khung thân xe trong khi giữ các chi tiết thẳng ở khoảng cách định trước tương đối với khung thân xe.

Theo dấu hiệu thứ hai của phương án thực hiện này, các phần kẹp được bố trí ở vị trí trên chi tiết dạng khung xa hơn theo hướng hướng ra ngoài khung thân xe so với phần bảo vệ, và do đó có thể bảo vệ theo cách thích hợp các chi tiết thẳng từ khung thân xe trong khi duy trì khoảng cách định trước giữa các chi tiết thẳng và khung thân xe.

Theo dấu hiệu thứ ba của phương án thực hiện này, các phần kẹp được tạo kết cấu để mở được và đóng được bởi các phần khớp kẹp, và do đó số lượng các bước để lắp ghép các chi tiết thẳng được giảm và khả năng lắp ghép các chi tiết thẳng được cải thiện.

Theo dấu hiệu thứ tư của phương án thực hiện này, chi tiết dạng khung kéo dài về phía sau từ gần ống đầu trong khung chính, và do đó có thể giữ và bảo vệ các chi tiết thẳng trong khi duy trì khoảng cách định trước từ khung chính.

Theo dấu hiệu thứ năm của phương án thực hiện này, mỗi của các chi tiết thẳng bố trí theo nhiều hướng gần ống đầu có thể được giữ theo cách liên khối bởi các phần kẹp.

Mô tả vắn tắt các phương án thực hiện sáng chế

FIG.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế

FIG.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của vùng gần ống đầu trên FIG.1;

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh của vùng gần khung chính trên FIG.1;

FIG.4 là hình chiếu bằng của chi tiết dạng khung trên FIG.1;

FIG.5 là hình chiếu bằng của chi tiết dạng khung trên FIG.1;

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI-VI trên FIG.4; và

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII trên FIG.1.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Phần sau đây mô tả sáng chế trong khi đưa ra các ví dụ của các phương án thực hiện được ưu tiên và dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Kết cấu dạng sơ đồ của xe máy 10

Xe máy kiểu scutor 10 thể hiện trên FIG.1 được mô tả dưới dạng một ví dụ của một phương án thực hiện sáng chế. Sáng chế không bị giới hạn ở xe máy kiểu scutor 10, và cũng có thể được áp dụng với các loại xe khác như xe cúp kiểu ngồi để chân hai bên. Ngoài ra, trong phần mô tả của phương án thực hiện này, các hướng trước và sau, trái và phải, và trên và dưới được sử dụng có tham chiếu tới hướng nhìn bởi người lái (người ngồi) ngồi trên xe máy 10.

Như được thể hiện trên FIG.1, xe máy 10 bao gồm bánh trước 12 mà là bánh lái, tay lái 14 để lái bánh trước 12, khung thân xe 16 tạo thành thân xe, động cơ kiểu cụm lắc 18 vốn là nguồn dẫn động, bánh sau 20 mà là bánh dẫn động, yên xe 22, và chi tiết tương tự.

Bánh trước 12 được bố trí ở phía trước thân xe, và được đỡ theo hướng dọc trục theo cách quay được bởi cặp càng trước trái-phải 26 mà kéo dài từ phía đầu dưới của trục lái 24. Chấn bùm trước 28 mà che vùng bên trên bánh trước 12 được gắn với càng trước 26. Phía đầu trên của trục lái 24 được ghép với tay lái 14, và phần gần như ở giữa của trục lái 24 được giữ theo cách xoay được bởi ống đầu 30 của khung thân xe 16.

Tay lái 14 kéo dài với tính đối xứng trái-phải theo hướng chiều rộng xe, và được định tâm trên phần ghép tay lái 14 với trục lái 24. Kết

quả là, khi người lái điều khiển tay lái 14, sự định hướng của bánh trước 12 ghép vào đó qua trục lái 24 và các càng trước 26 được thay đổi.

Khung thân xe 16 được làm bằng vật liệu kim loại như nhôm, và được tạo bởi ống đầu 30, khung chính 32 ghép với ống đầu 30, và thanh đỡ yên xe 34 có tác dụng như một khung khác ghép với đầu sau của khung chính 32. Khung chính 32 được tạo bởi khung đi xuống 36 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 30 và cặp khung dưới trái-phải 38 mà được ghép với đầu sau của khung đi xuống 36, kéo dài về phía sau ở phần sàn thân xe, và uốn cong từ phần sàn thân xe để kéo dài về phía sau thân xe. Cặp thanh đỡ yên xe trái-phải 34 có tác dụng như khung sau được ghép với đầu sau của cặp khung dưới trái-phải 38.

Động cơ kiểu cụm lắc 18 được đỡ trên cặp khung dưới trái-phải 38 để có thể lắc được theo phương thẳng đứng. Ngoài ra, thùng chứa nhiên liệu 40 mà cặp nhiên liệu (khí đốt) tới động cơ kiểu cụm lắc 18 được giữ trên cặp thanh đỡ yên xe trái-phải 34, ở phần sau phía trên của thân xe.

Mặc dù không được thể hiện trên các hình vẽ, động cơ kiểu cụm lắc 18 bao gồm động cơ và hộp số truyền động biến đổi liên tục kiểu đai mà thay đổi đầu ra của động cơ theo cách liên tục, sử dụng đai truyền động và puli di động, và truyền đầu ra đã thay đổi tới bánh sau 20. Bánh sau 20 được đỡ theo hướng dọc trục theo cách quay được bởi động cơ kiểu cụm lắc 18, và được quay làm bánh dẫn động bằng cách truyền lực truyền động quay từ hộp số truyền động biến đổi liên tục để đẩy thân xe.

Yên xe 22 được bố trí ở phía sau xe từ phần gần như ở giữa của xe theo hướng trước-sau. Yên xe 22 cũng được gọi là yên kiểu đôi, mà được tạo bởi yên trước 22a mà người lái ngồi trên đó và yên sau 22b mà hành khách ngồi trên đó, nằm đằng sau yên trước 22a. Hộp chứa đồ 42 để chứa các vật phẩm được bố trí bên dưới yên xe 22 và phía trước thùng chứa nhiên liệu 40. Yên xe 22 cũng có tác dụng như nắp che bề mặt trên của hộp

chứa đồ 42, và khoảng trống bên trong hộp chứa đồ 42 được làm lộ ra bằng cách kéo yên xe 22 về phía trước và lên trên. Bộ lọc không khí 44 để làm sạch khí thải của động cơ được bố trí bên dưới hộp chứa đồ 42.

Chân chống chính 46 mà được đỡ theo cách xoay được được bố trí bên dưới động cơ kiểu cụm lắc 18. Chân chống chính 46 được dựng để gần như vuông góc với mặt đường khi đỗ xe, và giữ vững bánh sau 20 để đỡ xe máy 10.

Nắp che thân xe 48 làm bằng nhựa hoặc vật liệu tương tự và tạo thành hình dạng bên ngoài của thân xe từ phía này về phía kia theo hướng trước-sau của thân xe, được gắn với khung thân xe 16, trục lái 24, và chi tiết tương tự để tạo thành xe máy 10. Nắp che thân xe 48 bao gồm nắp che trước 50 sẽ che phần trước của trục lái 24 và phần trên của bánh trước 12, nắp che tay lái 52 sẽ che tay lái 14 bên trên nắp che trước 50, tấm che chân 53 sẽ che các chân của người lái từ phía trước và nằm đằng sau nắp che trước 50, nắp che giữa sàn 56 sẽ tạo thành sàn để chân 54 bên dưới tấm che chân 53, và nắp che thân 58 sẽ được bố trí bên dưới yên xe 22, được nối với nắp che giữa sàn 56, và kéo dài về phía sau.

Nắp che tay lái 52 che phần trên của trục lái 24 và phần giữa của tay lái 14, và công tơ mét (không được thể hiện trên các hình vẽ) mà hiển thị tốc độ của xe và thông tin tương tự được bố trí ở phía sau bề mặt trên của nắp che tay lái 52. Vùng đèn định vị 60 được bố trí ở nắp che tay lái 52, và vùng đèn đầu xe 62 được bố trí ở nắp che trước 50.

Sàn để chân 54 được tạo có dạng phẳng, sao cho người lái có thể đặt chân của họ lên đó trong khi ngồi lái. Nắp che thân 58 kéo dài đi lên và về phía sau từ nắp che giữa sàn 56, để che thùng chứa nhiên liệu 40, hộp chứa đồ 42, và phần tương tự. Chấn bùn sau 64 mà che bánh sau 20 từ phía sau và có biển số xe hoặc chi tiết tương tự nằm trên đó được gắn với phần dưới ở phía sau của nắp che thân 58. Ngoài ra, đèn sau 66 được bố trí ở phía sau

nắp che thân 58. Đèn sau 66 chiếu sáng và tắt đáp lại sự phanh bởi người lái.

Kết cấu của chi tiết dạng khung 100

Phần sau đây mô tả kết cấu của chi tiết dạng khung 100, mà là kết cấu đặc trưng của xe máy 10 theo phương án thực hiện sáng chế nêu trên, dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 tới FIG.7.

Trong khung thân xe 16, đầu trước của khung đi xuống 36 được ghép với phần sau của ống đầu 30, và cặp khung dưới trái-phải 38 được ghép với đầu sau của khung đi xuống 36. Trong trường hợp này, chi tiết dạng khung 100 làm bằng nhựa và tạo theo cách bám theo hình dạng của khung đi xuống 36 được cố định với khung đi xuống 36.

Chi tiết dạng khung 100 có hình dạng che phía ống đầu 30 và phía khung dưới 38 trên bề mặt trên, bề mặt bên phải, và bề mặt bên trái trong số các bề mặt theo chu vi ngoài của khung đi xuống 36, từ đầu trước của khung đi xuống 36 gần ống đầu 30 tới đầu sau của khung đi xuống 36 gần khung dưới 38. Bằng cách cố định vị trí của chi tiết dạng khung 100 trên phía ống đầu 30 và vị trí của chi tiết dạng khung 100 trên phía khung dưới 38 với khung đi xuống 36 bằng các đỉnh vít 102, chi tiết dạng khung 100 được bố trí ở vị trí định trước trên bề mặt theo chu vi ngoài của khung đi xuống 36.

Chú ý rằng nhiều chi tiết thẳng như bộ dây dẫn 104, ống phanh bánh trước 106, dây phanh bánh sau 108, và dây tiết lưu 110 được bố trí trong xe máy 10.

Bộ dây dẫn 104 là linh kiện điện mà được tạo bằng cách bó các dây điện nối với ắc quy, ECU, hoặc chi tiết tương tự (không được thể hiện trên các hình vẽ), và được bố trí bắc qua từ phía trước xe máy 10 (gần ống đầu 30) về phía sau xe máy 10 (gần khung dưới 38) qua bên phải khung đi

xuống 36.

Ống phanh bánh trước 106 là chi tiết thẳng sẽ truyền áp lực thủy lực tạo ra bởi xi lanh chính tới phanh bánh trước 112, theo sự vận hành cần phanh bánh trước (không được thể hiện trên các hình vẽ) bởi người lái, và được bố trí bắc qua từ bên trên ống đầu 30 tới phanh bánh trước 112 qua bên trái khung đi xuống 36 và ống đầu 30.

Dây phanh bánh sau 108 là chi tiết thẳng sẽ truyền lực vận hành phanh gây ra bởi sự vận hành cần phanh liên động 114 bởi người lái tới phanh bánh sau 116, và được bố trí bắc qua từ bên trên ống đầu 30 tới phanh bánh sau 116 qua bên trái khung dưới 38, khung đi xuống 36, và ống đầu 30.

Dây tiết lưu 110 là chi tiết sẽ truyền lượng vận hành quay của tay nắm (không được thể hiện trên các hình vẽ) ở bên phải vận hành bởi người lái tới thiết bị tiết lưu 118, và được bố trí bắc qua từ bên trên ống đầu 30 tới thiết bị tiết lưu 118 qua bên trái khung dưới 38, khung đi xuống 36, và ống đầu 30.

Theo cách này, nhiều chi tiết thẳng được bố trí gần khung thân xe 16 tạo từ ống đầu 30, khung đi xuống 36, và chi tiết tương tự. Do đó, có mong muốn rằng mỗi chi tiết thẳng được bố trí trong trạng thái được giữ ở khoảng cách định trước tương đối với khung thân xe 16, trong khi bảo vệ theo cách thích hợp nhiều chi tiết thẳng khỏi khung thân xe 16. Dây phanh bánh sau 108 và dây tiết lưu 110 là các dây làm bằng, và có độ bền cơ học cao hơn bộ dây dẫn 104.

Do đó, theo phương án thực hiện sáng chế, bằng cách sử dụng chi tiết dạng khung 100 cố định với khung đi xuống 36, mỗi chi tiết thẳng được bố trí trong trạng thái được giữ ở khoảng cách định trước tương đối với khung thân xe 16, trong khi bảo vệ theo cách thích hợp nhiều chi tiết thẳng này khỏi khung thân xe 16.

Cụ thể là, chi tiết dạng khung 100 bao gồm phần chân 120 mà kéo dài theo hướng trước-sau để che vùng bên trên bề mặt theo chu vi ngoài của khung đi xuống 36 và được cố định với khung đi xuống 36 bằng hai đinh vít 102.

Phần bảo vệ bên phải 122 mà che bên phải bề mặt theo chu vi ngoài của khung đi xuống 36 được tạo ở bên phải của phần chân 120, và phần kẹp bên phải 124 mà kẹp bộ dây dẫn 104 được nối với phần bảo vệ bên phải 122. Nói theo cách khác, phần chân 120, phần bảo vệ bên phải 122, và phần kẹp bên phải 124 được nối theo thứ tự nêu trên từ khung đi xuống 36 theo hướng về bên phải (hướng ra ngoài). Ngoài ra, phần bảo vệ bên phải 122 và phần kẹp bên phải 124 là các chi tiết tương đối dài mà được tạo từ phía trước về phía sau của phần chân 120.

Chú ý rằng, như được thể hiện trên FIG.6 và FIG.7, khung đi xuống 36 được tạo bằng cách căn thẳng phần khung trên 36a và phần khung dưới 36b tâm với tâm và ghép, bằng cách hàn hoặc cách tương tự, các đầu trái và phải của phần khung trên 36a với các đầu trái và phải của phần khung dưới 36b trong khi các phần khung này ở trong trạng thái xếp chồng, sao cho các mối hàn tác dụng như các phần ghép 84 mà nối phần khung trên 36a và phần khung dưới 36b. Theo đó, để bảo vệ theo cách thích hợp bộ dây dẫn 104, phần bảo vệ bên phải 122 được bố trí trong trạng thái cách một khoảng định trước với bên phải bề mặt theo chu vi ngoài của khung đi xuống 36 theo hướng về bên phải (bên phải).

Phần kẹp bên phải 124 được nối với phần bảo vệ bên phải 122, và được tạo bởi phần chân kẹp 124a có mặt cắt hình chữ U trên đó bộ dây dẫn 104 được gắn, phần khớp kẹp 124b mà được nối với phần chân kẹp 124a, và phần nắp kẹp 124c có mặt cắt hình chữ U nối với phần khớp kẹp 124b. Theo đó, phần kẹp bên phải 124 có kết cấu trong đó phần chân kẹp 124a, phần khớp kẹp 124b, và phần nắp kẹp 124c được bố trí theo thứ tự nêu trên

theo hướng về bên phải từ khung đi xuống 36.

Trong trường hợp này, các lỗ gài 124d được tạo ở các khoảng cách định trước dọc theo khung đi xuống 36, trong phần ở đó phần chân kẹp 124a và phần bảo vệ bên phải 122 nổi. Mặt khác, móc gài 124e được tạo trên phần nắp kẹp 124c ở mỗi vị trí tương ứng với lỗ gài 124d. Theo đó, khi bộ dây dẫn 104 được gắn trên phần mặt cắt hình chữ U của phần chân kẹp 124a, phần nắp kẹp 124c được làm để xoay định tâm trên phần khớp kẹp 124b, và mỗi móc gài 124e gài với lỗ gài tương ứng 124d, bộ dây dẫn 104 được giữ bởi phần kẹp bên phải 124.

Ngoài ra, lỗ thoát nước 126 mà cho phép nước trong phần kẹp bên phải 124 thoát xuống dưới được tạo trong khung dưới 38 của phần chân kẹp 124a.

Phần che 128 được tạo ở phía trước phần kẹp bên phải 124 và phần bảo vệ bên phải 122. Phần che 128 được bố trí gần ống đầu 30, và được tạo để được định vị bên dưới cụm khóa 132 mà chìa khóa chính 130 được lắp vào trong đó. Nói theo cách khác, phần dưới của cụm khóa 132 là phần miệng (của nắp che trước 50) của nắp che thân xe 48. Bằng cách bố trí phần che 128 giữa cụm khóa 132 và phần miệng, có thể bảo vệ theo cách thích hợp cụm khóa 132 khỏi sự bắn nước qua phần miệng trong khi xe máy 10 đang được truyền động, và cũng ngăn ngừa việc ăn cắp cụm khóa 132.

Mặt khác, các phần bảo vệ bên trái 134 và 136 mà che bên trái bề mặt theo chu vi ngoài của khung đi xuống 36 được tạo trên phần chân 120. Phần bảo vệ bên trái 134 là chi tiết bảo vệ mà được nối với phía ống đầu 30 của phần chân 120. Phần bảo vệ bên trái 136 là chi tiết bảo vệ nối với phía khung dưới 38 của phần chân 120. Theo đó, phần bảo vệ bên trái 134 và 136 được tạo ngắn hơn phần bảo vệ bên phải 122 theo hướng trước-sau. Ngoài ra, theo cách tương tự với phần bảo vệ bên phải 122, các phần bảo

vệ bên trái 134 và 136 được bố trí ở khoảng cách định trước cách xa với bên trái bề mặt theo chu vi ngoài của khung đi xuống 36 theo hướng về bên trái (hướng ra ngoài).

Phần kẹp bên trái 138 mà kẹp ống phanh bánh trước 106, dây phanh bánh sau 108, và dây tiết lưu 110 được nối với phần bảo vệ bên trái 134. Phần kẹp bên trái 140 mà kẹp dây phanh bánh sau 108 và dây tiết lưu 110 được nối với phần bảo vệ bên trái 136. Nói theo cách khác, phần chân 120, phần bảo vệ bên trái 134 và 136, và các phần kẹp bên trái 138 và 140 được nối theo thứ tự nêu trên từ khung đi xuống 36 theo hướng về bên trái (hướng ra ngoài).

Phần kẹp bên trái 138 gần ống đầu 30 được bố trí theo cách xếp chồng với ống đầu 30, trên hình chiếu cạnh của FIG.2. Phần kẹp bên trái 138 được nối với phần bảo vệ bên trái 134, và được tạo bởi phần chân kẹp 138a trên đó ống phanh bánh trước 106, dây phanh bánh sau 108, và dây tiết lưu 110 được gắn, phần khớp kẹp 138b nối với phần chân kẹp 138a, và phần nắp kẹp 138c nối với phần khớp kẹp 138b. Theo đó, phần kẹp bên trái 138 có kết cấu trong đó phần chân kẹp 138a, phần khớp kẹp 138b, và phần nắp kẹp 138c được bố trí theo thứ tự nêu trên từ khung đi xuống 36 theo hướng về bên trái.

Phía sau (phần dưới) của phần của phần chân kẹp 138a ở đó ống phanh bánh trước 106, dây phanh bánh sau 108, và dây tiết lưu 110 được gắn có kết cấu cắt rãnh. Ngoài ra, các lỗ gài 138d được tạo dọc theo khung đi xuống 36 trong vùng ở đó phần chân kẹp 138a và phần bảo vệ bên trái 134 được nối. Các móc gài 138e được tạo trên phần nắp kẹp 138c ở các vị trí tương ứng với các lỗ gài 138d. Theo đó, khi ống phanh bánh trước 106, dây phanh bánh sau 108, và dây tiết lưu 110 được gắn trên phần chân kẹp 138a, phần nắp kẹp 138c được làm xoay định tâm trên phần khớp kẹp 138b, và các móc gài 138e gài với các lỗ gài 138d, ống phanh bánh trước 106,

dây phanh bánh sau 108, và dây tiết lưu 110 được giữ bởi phần kẹp bên trái 138.

Trong trường hợp này, do rãnh được tạo ở phía sau (phần dưới) phần chân kẹp 138a, ống phanh bánh trước 106 giữ bởi phần kẹp bên trái 138 có thể dễ dàng được bố trí trên phanh bánh trước 112 bên dưới đó, và dây phanh bánh sau 108 và dây tiết lưu 110 có thể dễ dàng được bố trí ở phía sau của chúng.

Mặt khác, phần kẹp bên trái 140 gần khung dưới 38 được nối với phần bảo vệ bên trái 136, và được tạo bởi phần chân kẹp 140a trên đó dây phanh bánh sau 108 và dây tiết lưu 110 được gắn, phần khớp kẹp 140b nối với phần chân kẹp 140a, và phần nắp kẹp 140c nối với phần khớp kẹp 140b. Theo đó, phần kẹp bên trái 140 có kết cấu trong đó phần chân kẹp 140a, phần khớp kẹp 140b, và phần nắp kẹp 140c được bố trí theo thứ tự nêu trên từ khung đi xuống 36 theo hướng về bên trái.

Các lỗ gài 140d được tạo dọc theo khung đi xuống 36 trong phần chân kẹp 140a. Mặt khác, các móc gài 140e được tạo trên phần nắp kẹp 140c ở các vị trí tương ứng với các lỗ gài 140d. Theo đó, khi dây phanh bánh sau 108 và dây tiết lưu 110 được gắn trên phần chân kẹp 140a, phần nắp kẹp 140c được làm xoay định tâm trên phần khớp kẹp 140b, và các móc gài 140e gài với các lỗ gài 140d, dây phanh bánh sau 108 và dây tiết lưu 110 được giữ bởi phần kẹp bên trái 140.

Các hiệu quả của phương án thực hiện sáng chế

Như được mô tả trên đây, theo xe máy 10 của phương án thực hiện này, chi tiết dạng khung 100 bao gồm phần bảo vệ bên phải 122 và phần kẹp bên phải 124 và phần bảo vệ bên trái 134 và 136 và các phần kẹp bên trái 138 và 140 được tạo liền khối, và do đó có thể giảm số lượng các chi tiết cấu thành của xe máy 10, và cũng có thể bảo vệ theo cách thích hợp

các chi tiết thẳng khỏi khung thân xe 16 trong khi giữ mỗi loại chi tiết thẳng như bộ dây dẫn 104, ống phanh bánh trước 106, dây phanh bánh sau 108, và dây tiết lưu 110 ở khoảng cách định trước tương đối với (khung đi xuống 36 của) khung chính 32 tạo thành khung thân xe 16.

Ngoài ra, trong chi tiết dạng khung 100, phần kẹp bên phải 124 được bố trí xa hơn theo hướng về bên phải (hướng ra ngoài) so với phần bảo vệ bên phải 122, và các phần kẹp bên trái 138 và 140 được bố trí xa hơn theo hướng về bên trái (hướng ra ngoài) so với phần bảo vệ bên trái 134 và 136, và do đó có thể bảo vệ theo cách thích hợp các chi tiết thẳng từ khung đi xuống 36 trong khi duy trì khoảng cách định trước giữa khung đi xuống 36 và các chi tiết thẳng.

Thêm nữa, do phần kẹp bên phải 124 và các phần kẹp bên trái 138 và 140 được tạo kết cấu để mở được và đóng được lần lượt bởi các phần khớp kẹp 124b, 138b, và 140b, nên số lượng các bước để lắp ghép các chi tiết thẳng được giảm và khả năng lắp ghép của các chi tiết thẳng được cải thiện.

Thêm nữa, do chi tiết dạng khung 100 có hình dạng phù hợp với khung đi xuống 36 và kéo dài về phía sau từ gần ống đầu 30, có thể giữ và bảo vệ các chi tiết thẳng trong khi duy trì khoảng cách định trước từ khung đi xuống 36 trong khoảng trống của khung đi xuống 36 từ gần ống đầu 30 tới gần khung dưới 38.

Thêm nữa, phần kẹp bên trái 138 xếp chồng với ống đầu 30 trên hình chiếu cạnh of FIG.2, và cũng giữ ống phanh bánh trước 106 bố trí trên phanh bánh trước 112 và dây phanh bánh sau 108 và dây tiết lưu 110 bố trí ở phía sau chúng. Do đó, mỗi chi tiết thẳng bố trí theo nhiều hướng gần ống đầu 30 có thể được giữ theo cách liên khối với phần kẹp bên trái 138.

Các biến thể của phương án thực hiện sáng chế

Trong xe máy 10 theo phương án thực hiện sáng chế, một ví dụ được mô tả bên trên trong đó các chi tiết thẳng giữ bởi phần kẹp bên phải 124 và các phần kẹp bên trái 138 và 140 của chi tiết dạng khung 100 là bộ dây dẫn 104, ống phanh bánh trước 106, dây phanh bánh sau 108, và dây tiết lưu 110. Phương án thực hiện sáng chế không bị giới hạn ở phần mô tả bên trên, và rõ ràng rằng loại chi tiết thẳng bất kỳ (chẳng hạn, bộ dây dẫn, cáp phanh, cáp thủy lực, cáp tiết lưu, các dây điện, và ống phanh) có thể được bảo vệ và giữ, miễn là nó là chi tiết thẳng bố trí gần chi tiết dạng khung 100.

Ngoài ra, trong phần mô tả trên đây, trường hợp được mô tả trong đó chi tiết dạng khung 100 được cố định với khung đi xuống 36, nhưng theo phương án thực hiện sáng chế, miễn là chi tiết dạng khung 100 có hình dạng phù hợp với khung thân xe 16, chi tiết dạng khung 100 có thể được bố trí ở vị trí bất kỳ trên bề mặt theo chu vi ngoài của khung thân xe 16. Ví dụ, đầu trước của chi tiết dạng khung 100 có thể được bố trí gần ống đầu 30 của khung đi xuống 36 và đầu sau của chi tiết dạng khung 100 có thể kéo dài tới vị trí định trước trên khung dưới 38. Theo cách lựa chọn, chi tiết dạng khung 100 có thể được bố trí chỉ trên khung dưới 38.

Thêm nữa, trong phần mô tả trên đây, trường hợp được mô tả trong đó phần bảo vệ bên phải 122 và phần kẹp bên phải 124 được tạo liền khối dọc theo khung đi xuống 36 ở bên phải của chi tiết dạng khung 100, và phần bảo vệ bên trái 134 và 136 và các phần kẹp bên trái 138 và 140 được tạo liền khối trên đầu trước và đầu sau của bên trái chi tiết dạng khung 100. Theo phương án thực hiện sáng chế, phần bảo vệ và các phần kẹp tương đối dài có thể được tạo ở cả hai bên của chi tiết dạng khung 100 tương ứng với các độ bền cơ học, các vị trí bố trí, và các hướng bố trí của các chi tiết thẳng, hoặc như một phương án thay thế, nhiều phần bảo vệ và

các phần kẹp tương đối dài có thể được tạo ở cả hai đầu của chi tiết dạng khung 100.

Thêm nữa, trong xe máy 10 theo phương án thực hiện sáng chế, xe máy 10 được mô tả dưới dạng bao gồm động cơ kiểu cụm lắc 18, nhưng rõ ràng rằng phương án thực hiện sáng chế cũng có thể được áp dụng với xe máy 10 mà bao gồm hệ thống truyền lực ở vị trí khác với vị trí mô tả trong phần mô tả trên đây. Ví dụ, phương án thực hiện sáng chế có thể được áp dụng với xe máy trong đó hệ thống truyền lực được bố trí bên dưới khung chính, như xe máy bộc lộ trong, ví dụ, công bố bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2008-162527.

Mặc dù các phương án thực hiện được ưu tiên của sáng chế đã được mô tả trên đây, nhưng phạm vi kỹ thuật của sáng chế này không bị giới hạn ở các phương án thực hiện mô tả trên đây. Người có hiểu biết trung bình trung lĩnh vực kỹ thuật này sẽ hiểu rõ rằng các thay đổi hoặc các cải tiến có thể được bổ sung vào các phương án thực hiện mô tả trên đây. Cũng thấy rõ từ phạm vi của các yêu cầu bảo hộ rằng các phương án thực hiện bổ sung với các thay đổi hoặc các cải tiến có thể nằm trong phạm vi kỹ thuật của sáng chế. Ngoài ra, để tạo điều kiện thuận lợi cho việc hiểu sáng chế, các số chỉ dẫn trong ngoặc đơn viết trong các yêu cầu bảo hộ được bổ sung cùng với các số chỉ dẫn trên các hình vẽ kèm theo, nhưng sáng chế không bị giới hạn ở các chi tiết với các số chỉ dẫn bổ sung đó.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông (10) bao gồm khung thân xe (16), phần bảo vệ (122, 134, 136) sẽ bảo vệ các chi tiết thẳng (từ 104 tới 110) khỏi khung thân xe (16), và các phần kẹp (124, 138, 140) sẽ giữ các chi tiết thẳng (từ 104 tới 110) ở vị trí định trước tương đối với khung thân xe (16), xe (10) này còn bao gồm:

chi tiết dạng khung (100) mà được tạo dọc theo hình dạng của khung thân xe (16) và được cố định với khung thân xe (16), trong đó:

phần bảo vệ (122, 134, 136) và các phần kẹp (124, 138, 140) được tạo liền khối với chi tiết dạng khung (100), theo hướng hướng ra ngoài khung thân xe (16) trong chi tiết dạng khung (100),

các phần kẹp (124, 138, 140) được nối với chi tiết dạng khung (100) và được tạo bằng cách các phần chân kẹp (124a, 138a, 140a) trên đó các chi tiết thẳng (từ 104 tới 110) được gắn, các phần khớp kẹp (124b, 138b, 140b) nối với các phần chân kẹp (124a, 138a, 140a), và các phần nắp kẹp (124c, 138c, 140c) mà được ghép với các phần chân kẹp (124a, 138a, 140a) qua các phần khớp kẹp (124b, 138b, 140b) và vận hành cùng với các phần chân kẹp (124a, 138a, 140a) để giữ các chi tiết thẳng (từ 104 tới 110) bằng cách quay định tâm trên các phần khớp kẹp (124b, 138b, 140b), và

các phần chân kẹp (124a, 138a, 140a), các phần khớp kẹp (124b, 138b, 140b), và các phần nắp kẹp (124c, 138c, 140c) được bố trí theo thứ tự nêu trên từ chi tiết dạng khung (100) theo hướng hướng ra ngoài khung thân xe (16).

2. Phương tiện giao thông (10) theo điểm 1, trong đó:

các phần kẹp (124, 138, 140) được bố trí ở vị trí trên chi tiết dạng khung (100) xa hơn theo hướng hướng ra ngoài khung thân xe (16) so với phần bảo vệ (122, 134, 136).

3. Phương tiện giao thông (10) theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

khung thân xe (16) bao gồm khung chính (32) mà kéo dài về phía sau từ ống đầu (30), và

chi tiết dạng khung (100) có hình dạng phù hợp với khung chính (32) và kéo dài về phía sau từ gần ống đầu (30).

4. Phương tiện giao thông (10) bao gồm khung thân xe (16), phần bảo vệ (122, 134, 136) mà bảo vệ các chi tiết thẳng (từ 104 tới 110) từ khung thân xe (16), và các phần kẹp (124, 138, 140) mà giữ các chi tiết thẳng (từ 104 tới 110) ở vị trí định trước tương đối với khung thân xe (16), xe (10) này còn bao gồm:

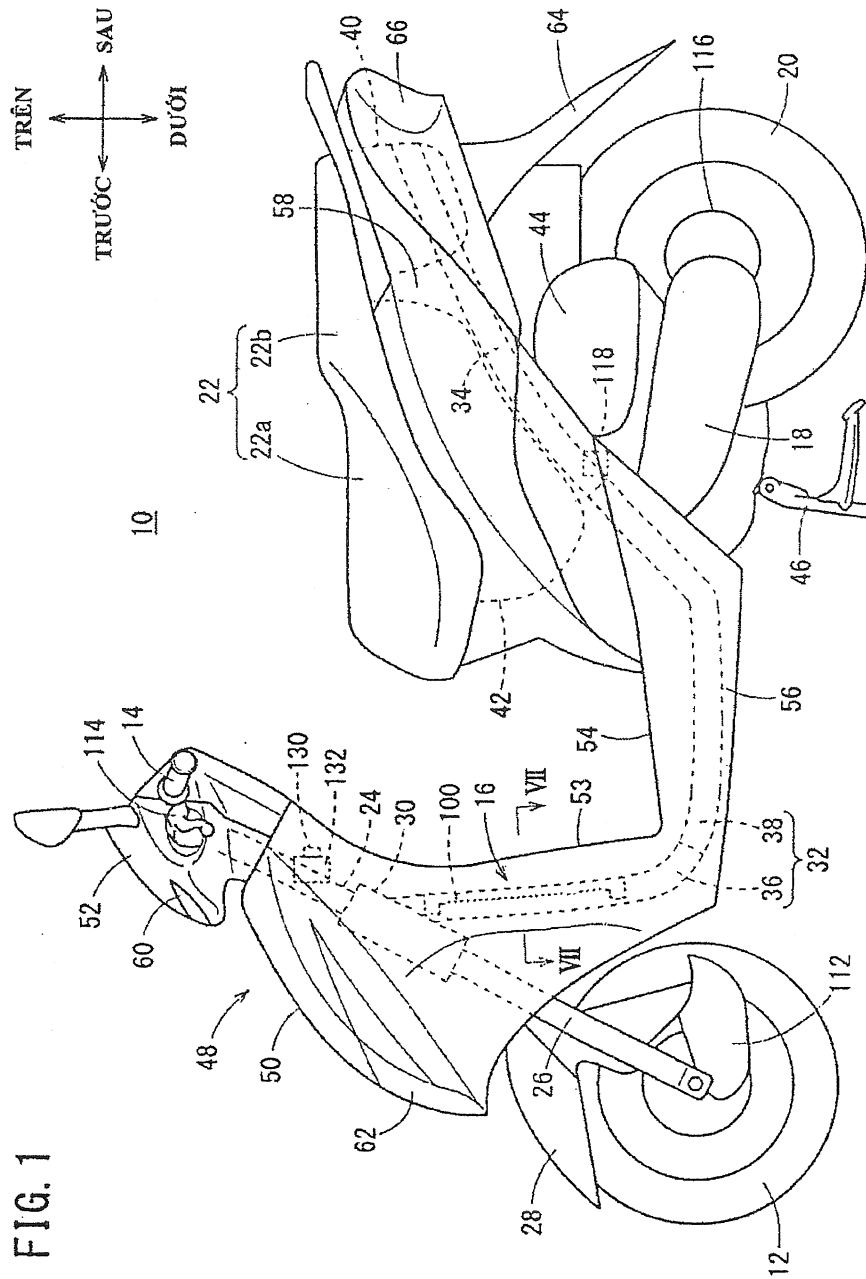
chi tiết dạng khung (100) mà được tạo dọc theo hình dạng của khung thân xe (16) và được cố định với khung thân xe (16), trong đó

phần bảo vệ (122, 134, 136) và các phần kẹp (124, 138, 140) được tạo liền khối với chi tiết dạng khung (100), theo hướng hướng ra ngoài khung thân xe (16) trong chi tiết dạng khung (100)

khung thân xe (16) là khung chính (32) mà kéo dài về phía sau từ ống đầu (30) vốn đỡ bánh trước (12) theo cách lái được,

ít nhất một phần của phần kẹp (138) xếp chồng với ống đầu (30), trên hình chiếu cạnh, và

phần kẹp (138) giữ chi tiết thẳng (106) bố trí trên bánh trước (12) và các chi tiết thẳng (108, 110) bố trí ở phía sau của xe (10).



உ
க
க
க

FIG. 2

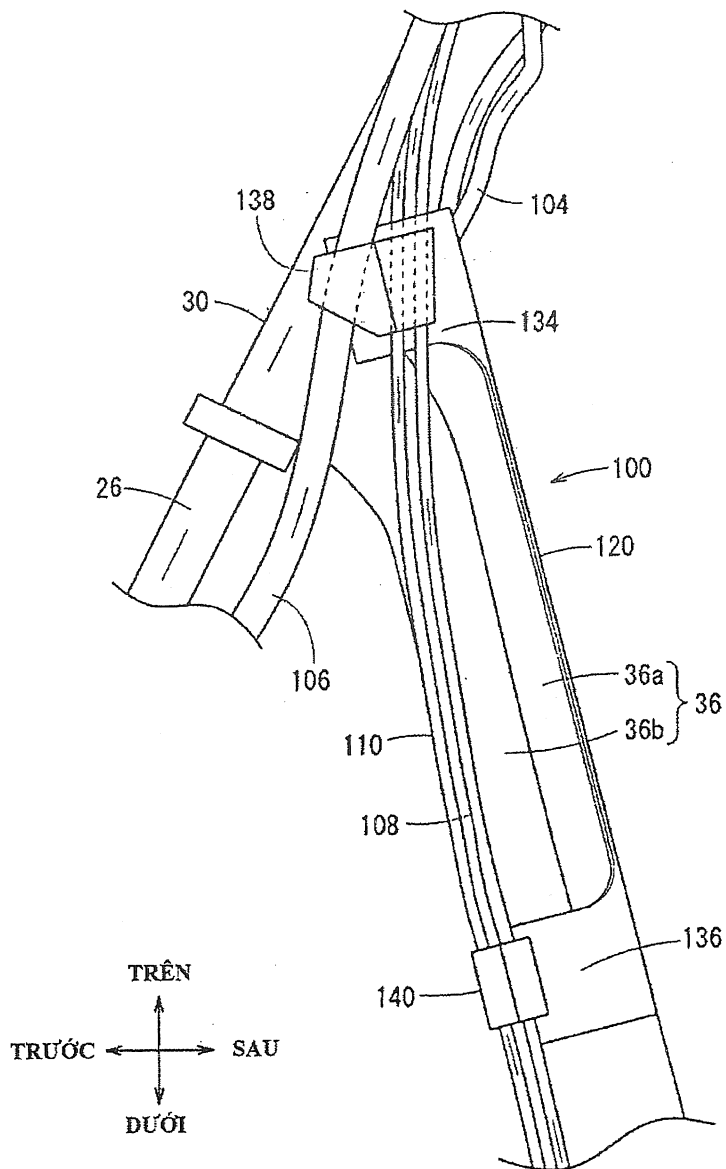


FIG. 3

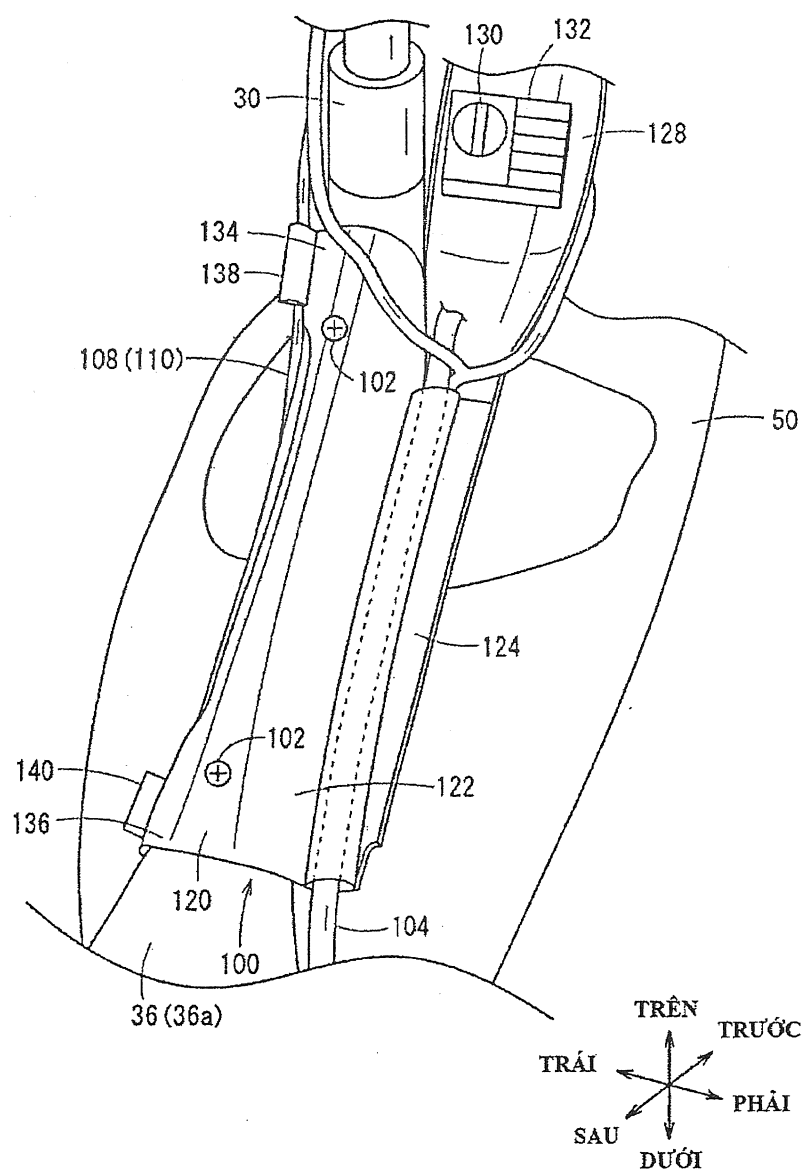


FIG. 4

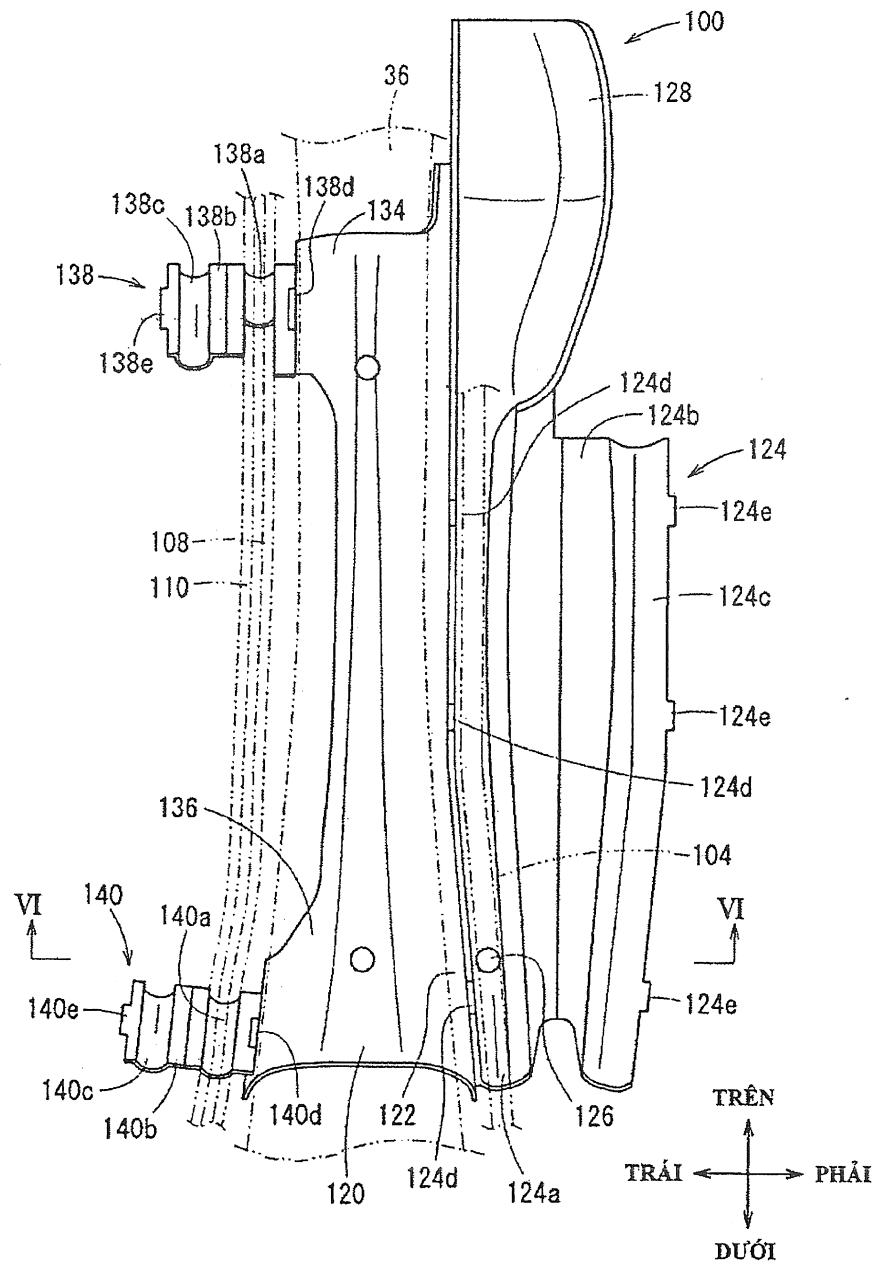
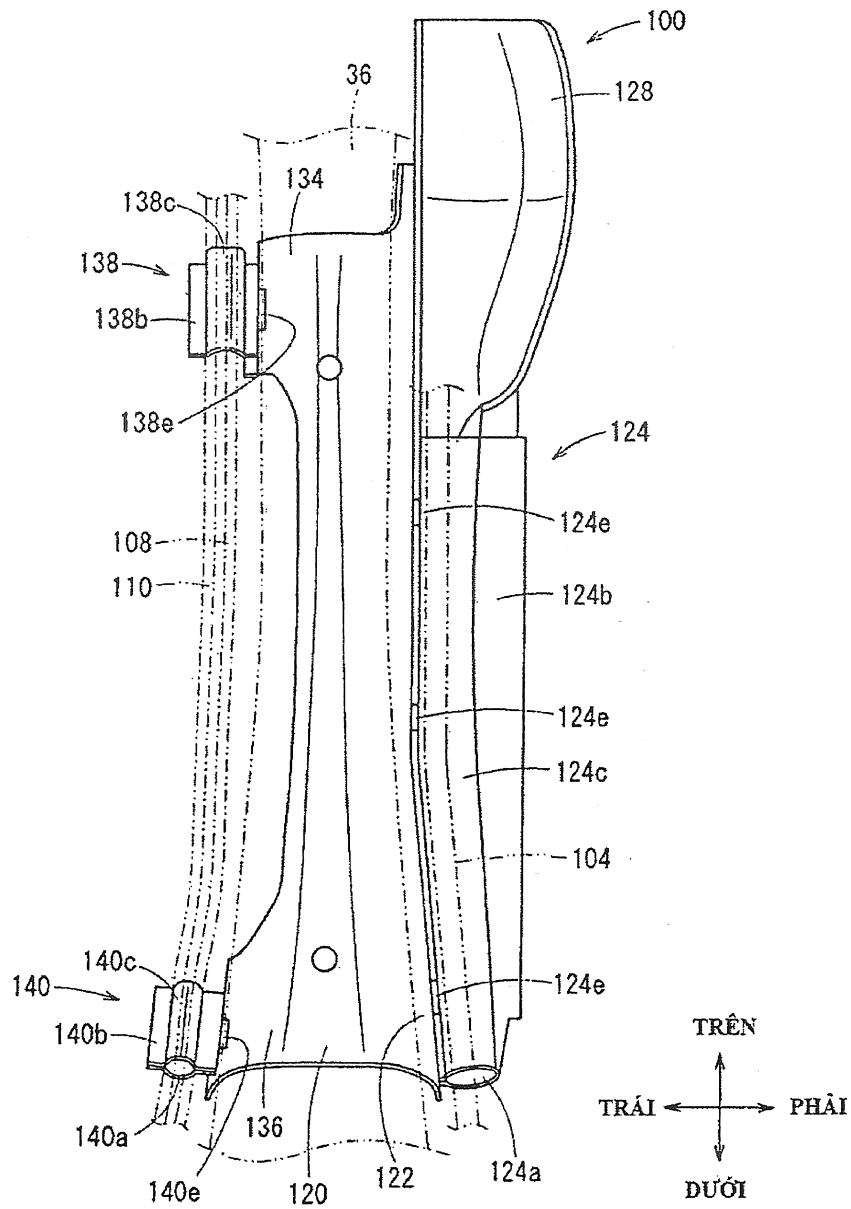


FIG. 5



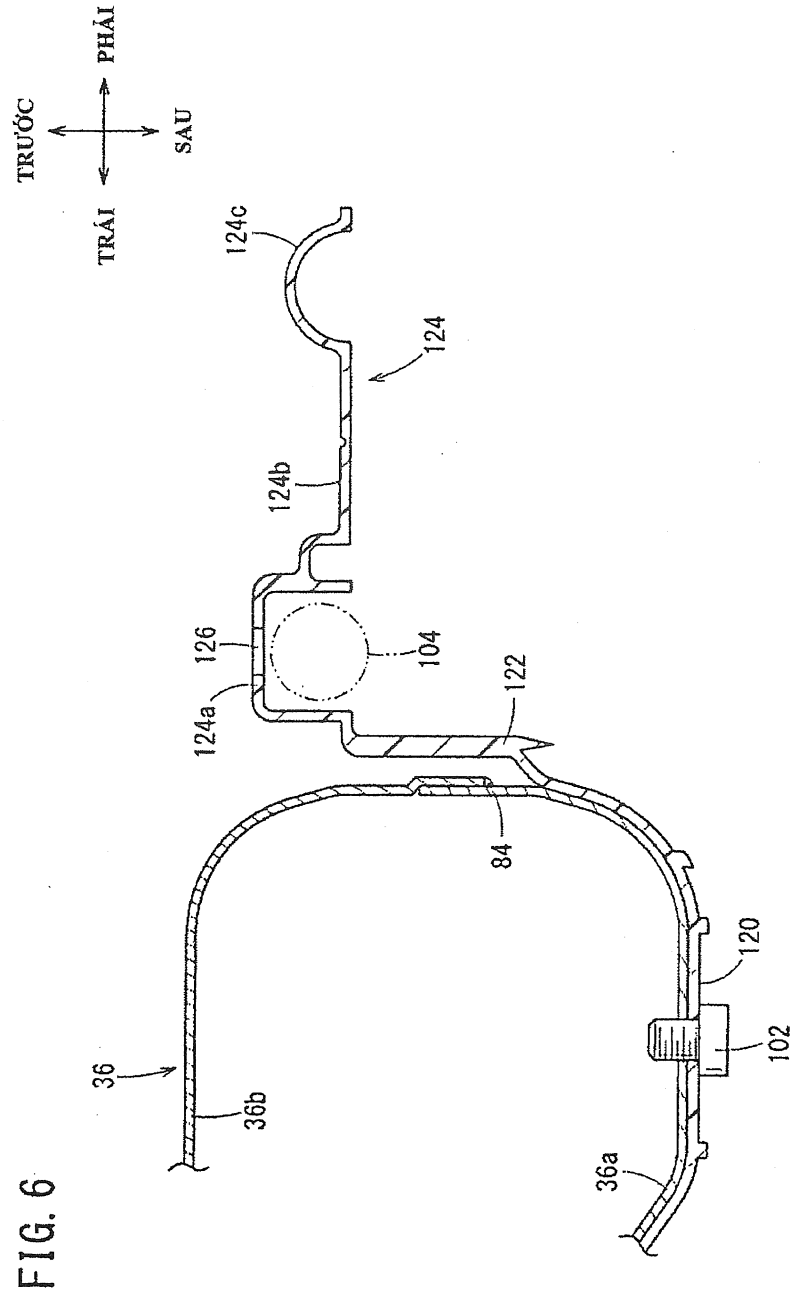


FIG. 7

