



(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)



1-0033932

(51)⁷ B62J 1/12; B62J 1/20; A47C 27/00;
A47C 31/11

(13) B

(21) 1-2019-00364

(22) 22/01/2019

(30) 2018-015256 31/01/2018 JP

(45) 25/11/2022 416

(43) 26/08/2019 377A

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

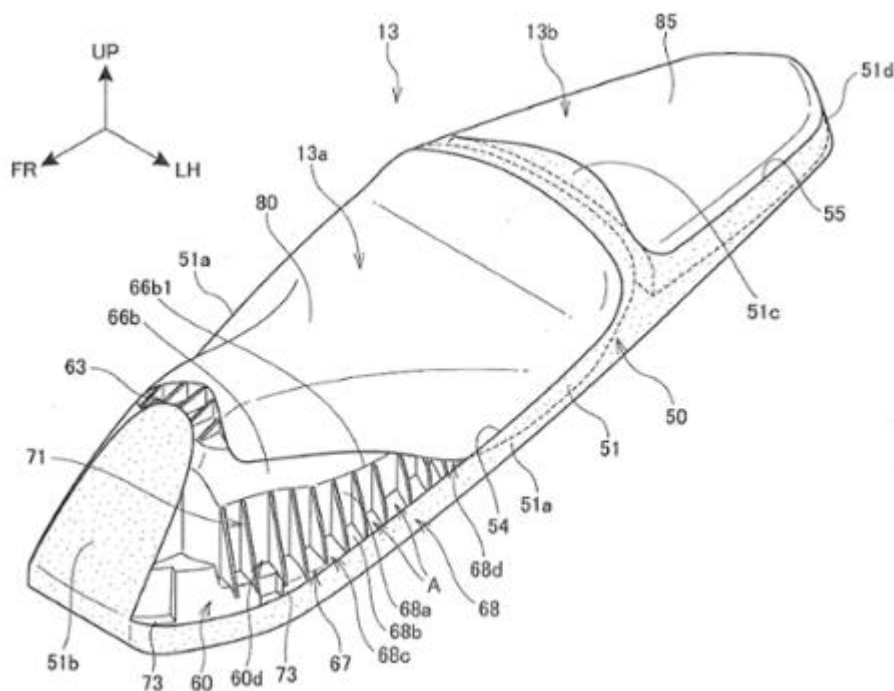
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) Shinji KAWATANI (JP); Mitsue KOYANO (JP); Sadamichi ENJO (JP); Mamoru OTSUBO (JP); Takeshi OHARA (JP); Shota TAKENO (JP).

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

(54) KẾT CẤU YÊN XE

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu yên xe sẽ xả một cách hiệu quả hơn nữa nước tràn từ bề mặt yên. Kết cấu yên xe bao gồm yên (13) có tấm dưới (60), đệm (80, 85) đỡ với tấm dưới (60), và chi tiết bề mặt (50) bọc đệm (80, 85). Đệm (80, 85) có kết cấu dạng lưới ba chiều. Tấm dưới (60) bao gồm các gờ (71) tựa lên chi tiết bề mặt (50) và đệm (80). Các gờ (71) có các khoảng trống A giữa các gò liên kề (71). Chi tiết bề mặt (50) được bố trí theo cách gắn được/tháo ra được với đệm (80, 85). Chi tiết bề mặt (50) bao gồm lưới (52, 53) ở vùng che kết cấu dạng lưới ba chiều.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu yên xe.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết đến yên xe mà bao gồm cơ cấu xả trên tấm dưới của yên (ví dụ, xem Tài liệu sáng chế 1). Đã biết rằng yên xe loại này có phần lõm trên phần yên ngồi và có phần xả ở một vị trí hoặc hai vị trí của tấm dưới của yên xe. Phần xả xả nước ra bên ngoài phần yên. Nước đi vào từ lỗ tạo trên tấm dưới của phần lõm.

Kỹ thuật thông thường dẫn hướng nước đến phần xả bố trí ở tấm dưới của yên qua phần lõm bố trí ở phần yên ngồi. Khi nước tràn từ toàn bộ bề mặt yên như yên dạng lưới, kết cấu mà dẫn hướng nước chỉ đến một vị trí hoặc hai vị trí trên tấm dưới của yên xe có khả năng xả nước nhỏ.

Tài liệu viện dẫn

Tài liệu sáng chế 1: JP-A No. 2010-12807

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được thực hiện khi xem xét trường hợp nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu yên xe mà có thể xả nước một cách hiệu quả hơn nữa tràn từ bề mặt yên.

Sáng chế là kết cấu yên xe bao gồm yên (13). Yên xe (13) bao gồm tấm dưới (60), đệm (từ 80 đến 82, 85) đỡ với tấm dưới (60), và chi tiết bề mặt (50) bọc đệm (từ 80 đến 82, 85). Đệm (từ 80 đến 82, 85) có kết cấu dạng lưới ba chiều. Tấm dưới (60) bao gồm các gờ (71) tựa lên chi tiết bề mặt (50) và đệm (từ 80 đến 82). Các gờ (71) có các khoảng trống (A) giữa các gờ liền kề (71). Chi tiết bề mặt (50) được bố trí theo cách gắn được/tháo ra được với đệm (từ 80 đến 82, 85). Chi tiết bề mặt (50) bao gồm lưới (52, 53) ở vùng che kết cấu dạng lưới ba chiều.

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Tấm dưới (60) bao gồm phần đỡ đệm (61, 65) mà đỡ đệm (từ 80 đến 82, 85) và mép chu vi (67) định vị ở chu vi ngoài của phần đỡ đệm (61, 65). Các gờ (71) được bố trí trên mép chu vi (67) của tấm dưới (60).

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Tấm dưới (60) có đầu sau (60b) và đầu trước (60a). Đầu sau (60b) được định vị hướng lên tương đối với đầu trước (60a). Các gờ (71) được định vị trên phần trước của tấm dưới (60).

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe, các gờ (71) kéo dài về phía sau và nghiêng lên từ phía dưới.

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Các gờ (71) có các phần đầu ngoài (71e) và các phần đầu trong (71d). Các phần đầu ngoài (71e) được định vị về phía trước tương đối với các phần đầu trong (71d).

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Tấm dưới (60) có lỗ xả (73) ở vị trí trong đó các gờ (71) được định vị.

Các hiệu quả có lợi của sáng chế

Kết cấu yên xe theo sáng chế bao gồm yên. Yên xe bao gồm tấm dưới, phần đỡ đệm với tấm dưới, và chi tiết bề mặt bọc đệm. Đệm có kết cấu dạng lưới ba chiều. Tấm dưới bao gồm các gờ tựa lên chi tiết bề mặt và đệm. Các gờ có các khoảng trống giữa các gờ liền kề. Chi tiết bề mặt được bố trí theo cách gắn được/tháo ra được với đệm. Chi tiết bề mặt bao gồm lưới ở vùng bọc kết cấu dạng lưới ba chiều. Với kết cấu này, nước có thể được xả qua các khoảng trống giữa các gờ bố trí trên bề mặt trên của tấm dưới.

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Tấm dưới bao gồm phần đỡ đệm mà đỡ đệm và mép chu vi định vị ở chu vi ngoài của phần đỡ đệm. Các gờ được bố trí trên mép chu vi của tấm dưới. Với kết cấu này, các gờ được định vị trên phần mép theo chu vi của tấm dưới; nhờ đó, đây là các ưu điểm để xả nước.

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Tấm dưới có đầu sau và đầu trước. Đầu sau được định vị hướng lên tương đối với đầu trước. Các gờ được định vị trên phần trước của tấm dưới. Với kết cấu này, do tấm dưới của yên xe được nghiêng, nước trên tấm dưới của yên xe có thể được dẫn hướng đến các gờ.

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe, các gờ kéo dài về phía sau và nghiêng lên từ phía dưới. Kết cấu này có thể dẫn hướng nước đến phần trước của yên xe theo độ nghiêng của tấm dưới của yên xe.

Sáng chế nêu trên có thể được tạo kết cấu như sau. Các gờ có các phần đầu ngoài và các phần đầu trong. Các phần đầu ngoài được định vị về phía trước tương đối với các

phần đầu trong. Với kết cấu này, nước có thể được dẫn hướng đến phần trước của yên xe theo độ nghiêng của tấm dưới của yên xe.

Tấm dưới có thể có lỗ xả ở vị trí tại đó các gờ được định vị. Kết cấu này xả nước dẫn hướng đến vùng lân cận của phần chu vi ngoài của tấm dưới của yên xe qua các gờ đến phía dưới yên xe qua lỗ xả.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của yên.

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh bỏ qua các phần lưới của vỏ bọc khỏi yên xe trên Fig.2.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của các đệm.

Fig.5 là hình vẽ phóng to bề mặt mặt cắt gần bề mặt của yên xe.

Fig.6 là hình chiếu bằng của tấm dưới.

Fig.7 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của tấm dưới.

Fig.8 là hình vẽ khi đệm cho người lái được nhìn từ bên dưới.

Fig.9 là hình vẽ phối cảnh khi trạng thái của đệm cho người lái gắn với tấm dưới được nhìn từ phía trước.

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh khi trạng thái của đệm cho người lái gắn với tấm dưới được nhìn từ phía sau.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt minh họa trạng thái của đệm cho người lái gắn với tấm dưới dọc theo hướng chiều rộng xe.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt minh họa đệm cho người lái gắn với tấm dưới và hình vẽ mặt cắt dọc theo tâm theo hướng chiều rộng xe.

Fig.13 là hình vẽ mặt cắt minh họa đệm thứ hai cho người lái gắn với tấm dưới và hình vẽ mặt cắt dọc theo tâm theo hướng chiều rộng xe.

Fig.14 là hình vẽ mặt cắt minh họa đệm thứ ba cho người lái gắn với tấm dưới và hình vẽ mặt cắt dọc theo tâm theo hướng chiều rộng xe.

Fig.15 là hình vẽ phối cảnh của miếng đệm thứ nhất gắn với tấm dưới.

Fig.16 là hình vẽ phối cảnh của miếng đệm thứ nhất.

Fig.17 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của miếng đệm thứ nhất.

Fig.18 là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường XVIII-XVIII trên Fig.16.

Fig.19 là hình vẽ phối cảnh của miếng đệm thứ hai.

Fig.20 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của miếng đệm thứ hai.

Fig.21 là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường XXI-XXI trên Fig.19.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, một phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo.. Chú ý rằng, trong toàn bộ phần mô tả, việc chỉ dẫn đến các hướng, như trước, sau, trái, phải, trên, và dưới, được thực hiện có dựa vào thân xe, trừ khi được nêu khác. Cũng cần chú ý rằng, trên các hình vẽ tương ứng, kí hiệu chỉ dẫn FR biểu thị phía trước của thân xe, kí hiệu chỉ dẫn UP biểu thị phía trên của thân xe, và kí hiệu chỉ dẫn LH biểu thị bên trái của thân xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy 1 theo phương án của sáng chế. Đối với các chi tiết dưới dạng cặp ở bên phải và trái, Fig.1 minh họa và mô tả chỉ các chi tiết bên trái và các số chỉ dẫn bên trái.

Xe máy (xe nhỏ) 1 là xe ngồi kiểu để chân hai bên kiểu scuter bao gồm khung thân 10, hệ thống lái 11, mà đỡ bánh trước 2 để có thể lái được, cụm động lực 12, mà được đỡ với phần sau của khung thân 10, bánh sau 3, và yên 13 trên đó người sử dụng ngồi để chân sang hai bên.

Khung thân 10 bao gồm ống đầu 14, mà được bố trí ở đầu trước của khung thân 10, khung chính 15, mà kéo dài đi xuống về phía sau từ ống đầu 14, khung dưới 16, mà kéo dài về phía sau từ đầu dưới của khung chính 15, khung sau 17, mà kéo dài về phía sau hướng lên về phía sau từ khung dưới 16, và khung trung gian 18, mà kéo dài về phía sau từ phần trên của khung chính 15 và được ghép với phần trước của khung sau 17.

Hệ thống lái 11 bao gồm trục lái 20, mà được lắp ngỗng trục với ống đầu 14, cặp càng trước phải và trái 21, mà được bố trí trên cả hai bên phải và trái của bánh trước 2 để đỡ bánh trước 2, chi tiết nối bắc cầu 22, mà được cố định với đầu dưới của trục lái 20 và

ghép các phần trên của các càng trước phải và trái 21, và tay lái 23, mà được cố định với đầu trên của trục lái 20.

Bánh trước 2 được lắp ngồng trục với trục bánh trước 2a, mà được nối bắc cầu giữa các phần đầu dưới của các càng trước phải và trái 21.

Cụm động lực 12 là động cơ kiểu cụm lắc có các chức năng như động cơ làm nguồn truyền động cho bánh sau 3 và đòn lắc để đỡ bánh sau 3. Cụm động lực 12 được lắp ngồng trục theo cách lắc được với khung thân 10 qua trục quay (không được minh họa trên hình vẽ), mà được bố trí ở phần đầu trước. Bánh sau 3 được lắp ngồng trục với trục bánh sau 3a ở phần đầu sau của cụm động lực 12.

Xe máy 1 bao gồm nắp che thân xe 25 để che thân xe như khung thân 10.

Nắp che thân xe 25 bao gồm nắp che trước 26, tấm che chân 27, nắp che sau 28, và nắp che dưới 29. Nắp che trước 26 che ống đầu 14 từ phía trước và các bên phải và trái. Tấm che chân 27 được bố trí ở phía sau của nắp che trước 26 và được định vị ở phía trước các chân của người sử dụng. Nắp che sau 28 che thân xe bên dưới yên xe 13 từ mặt bên. Nắp che dưới 29 che các phần phía dưới của tấm che chân 27 và phía dưới phần dưới phía trước của nắp che sau 28.

Xe máy 1 bao gồm chắn bùn trước 40 che bánh trước 2 từ bên trên và chắn bùn sau 41 che bánh sau 3 từ bên trên.

Yên xe 13 che hộp chứa đồ (không được minh họa trên hình vẽ) với bề mặt trên hở từ bên trên. Yên xe 13 được bố trí theo cách mở được/đóng được qua bản lề (không được minh họa trên hình vẽ) ở đầu trước.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của yên xe 13, và Fig.3 là hình vẽ kết cấu của yên xe 13 và hình vẽ minh họa trạng thái ở đó các phần lưới 52, 53 của vỏ bọc 50 được bỏ qua.

Yên xe 13 được tạo dài theo hướng trước-sau và, như được minh họa trên Fig.3, bao gồm tấm dưới (tấm dưới của yên) 60 được đỡ theo cách mở được/đóng được với thân xe. Yên xe 13 là kiểu yên đôi và bao gồm các đệm (các kết cấu lưới ba chiều) 80, 85 ở phía trước và phía sau trên tấm dưới 60. Như được minh họa trên Fig.2, yên xe 13 bao gồm vỏ bọc (chi tiết bề mặt) 50, mà bọc các đệm 80, 85 từ bên ngoài. Đệm phía trước 80 tạo thành phần người lái ngồi 13a và đệm phía sau 85 tạo thành phần hành khách ngồi 13b.

Vỏ bọc 50 bao gồm phần da (phần khung che) 51 bố trí dọc theo hình dạng chu vi ngoài của yên xe 13.

Phần da 51 bao gồm cặp phần dạng dải phải và trái 51a kéo dài theo hướng trước-sau dọc theo chu vi ngoài của yên xe 13. Phần trước 51b để ghép giữa các đầu trước được tạo giữa phần dạng dải bên trái 51a và phần dạng dải bên phải 51a. Phần trước 51b lồi về phía sau và được tạo trong dạng chữ U ngược. Phần ngăn 51c để ghép giữa các tâm theo hướng trước-sau được tạo giữa phần dạng dải bên trái 51a và phần dạng dải bên phải 51a.

Phần ngăn 51c được tạo ở vị trí giữa phần người lái ngồi 13a ở phía trước và phần hành khách ngồi 13b ở phía sau. Phần sau 51d để ghép giữa các đầu phía sau được tạo giữa phần dạng dải bên trái 51a và phần dạng dải bên phải 51a.

Như được minh họa trên Fig.3, phần dạng khe phía trước 54 được tạo ở phần da 51 bằng hình dạng bao quanh bởi các phần dạng dải phải và trái 51a, phần trước 51b, và phần ngăn 51c. Phần dạng khe phía sau 55 được tạo ở phần da 51 bằng hình dạng bao quanh bởi các phần dạng dải phải và trái 51a, phần sau 51d, và phần ngăn 51c.

Phần dạng khe 54 được che bằng phần lưới (chi tiết dệt kim đặc ba chiều) 52 minh họa trên Fig.2 và Fig.5. Do được che bằng phần lưới 52, phần dạng khe 54 của vỏ bọc 50 có khả năng thấm khí và khả năng thấm nước. Đệm 80 được bố trí bên dưới phần lưới 52. Phần lưới 52 được kết hợp với các phần dạng dải phải và trái 51a, phần trước 51b, và phần ngăn 51c và được tạo kết cấu liên khối với phần da 51.

Phần dạng khe 55 được che bằng phần lưới (chi tiết dệt kim đặc ba chiều) 53 minh họa trên Fig.2 và Fig.5. Do được che bằng phần lưới 53, phần dạng khe 55 của vỏ bọc 50 có khả năng thấm khí và khả năng thấm nước. Đệm 85 được bố trí bên dưới phần lưới 53. Phần lưới 53 được kết hợp với các phần dạng dải phải và trái 51a, phần sau 51d, và phần ngăn 51c và được tạo kết cấu liên khối với phần da 51.

Như được minh họa trên Fig.2, vỏ bọc 50 bao gồm phần da (phần khung che) 51 và các phần lưới (các thân chính che) 52, 53.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của các đệm 80, 85 đỡ với tấm dưới 60.

Mỗi một trong số các đệm 80, 85 được đỡ với tấm dưới 60 tương ứng với các phần của các phần lưới 52, 53 của vỏ bọc 50. Vỏ bọc 50 được đỡ gắn được/tháo ra được với các đệm 80, 85 đỡ với tấm dưới 60.

Fig.5 là hình vẽ phóng to bề mặt mặt cắt gần bề mặt của yên xe 13.

Các đệm 80, 85 của yên xe 13 được tạo bằng đệm lưới một lớp làm bằng vật liệu lưới một lớp, và các phần lưới (vỏ lưới và thân chính vỏ bọc) 52, 53 của vỏ bọc 50 được làm bằng vật liệu lưới 100.

Các sợi (cũng được xem như thân dạng thẳng liên tục) 105 làm bằng nhựa tạo từ chất đàn hồi nhiệt dẻo được gấp khúc để tạo thành các vòng, và các phần tiếp xúc của các vòng tương ứng được ghép bằng cách làm nóng chảy hoặc phương pháp tương tự, nhờ đó tạo kết cấu các đệm 80, 85 thành kết cấu dạng lưới ba chiều. Nghĩa là, các đệm 80, 85 này là các thân dạng lưới làm bằng chất đàn hồi nhiệt dẻo. Điều này đảm bảo việc thu được các đệm 80, 85 tuyệt hảo về đặc điểm giảm chấn và độ bền và tuyệt hảo đáng kể về khả năng thấm khí so với đệm làm bằng uretan.

Việc điều chỉnh vật liệu, đường kính sợi, tỷ lệ phần trăm độ rỗng (diện tích rỗng trên diện tích đơn vị), và các thông số kỹ thuật tương tự của các sợi 105 cấu thành các đệm 80, 85 cho phép điều chỉnh đặc điểm giảm chấn, khả năng thấm khí, độ bền (tính bền của đặc điểm giảm chấn), và các thông số kỹ thuật tương tự. Điều này cho phép thu được đặc điểm giảm chấn, khả năng thấm khí, và độ bền thích hợp ngay cả với các đệm 80, 85 có các chiều dày tương đối mỏng. Do các khoảng trống được tạo hoàn toàn trong các đệm 80, 85, cũng thu được đặc tính bức xạ nhiệt và đặc tính xả nước (độ thấm), các ưu điểm về việc giảm trọng lượng của yên xe 13.

Các đệm 80, 85 không bị giới hạn ở các thân dạng lưới làm bằng chất đàn hồi nhiệt dẻo mà có thể là các kết cấu lưới ba chiều sử dụng vật liệu khác với chất đàn hồi nhiệt dẻo.

Các vật liệu lưới 100 cấu thành các phần lưới 52, 53 của vỏ bọc 50 được tạo có kết cấu ba lớp làm bằng vải dệt kim tạo bằng cách dệt kim vật liệu sợi làm bằng, ví dụ, nhựa tổng hợp. Nghĩa là, vật liệu lưới 100 được tạo bằng chi tiết dệt kim đặc ba chiều bao gồm lớp trước 101 cấu thành bề mặt trước lộ ra bên ngoài, lớp sau 102 cấu thành bề mặt sau, và lớp ghép 103 sẽ ghép lớp trước 101 và lớp sau 102 với nhau. Lớp trước 101 và lớp sau 102 được tạo bằng vải dệt kim có kết cấu đục lỗ dạng lưới và có khả năng thấm khí. Việc sử dụng vật liệu sợi (như sợi to và sợi gốc) có đặc tính chạm da tốt của bề mặt và độ giữ nước thấp làm lớp trước 101 được ưu tiên.

Lớp ghép 103 được tạo kết cấu bằng cách ghép lớp trước 101 và lớp sau 102 bằng các sợi nối bằng tơ đơn 103A. Cụ thể hơn, lớp ghép 103 được tạo bằng vải dệt kim kết cấu chéo nhau trong đó ít nhất hai sợi nối 103A giao với nhau khi lớp trước 101 và lớp sau 102 được ghép với nhau. Kết cấu chéo nhau có khả năng có các đặc tính như khả năng thấm khí, độ ổn định kết cấu, độ đàn hồi (khả năng giảm chấn), và độ bền (tính bền của độ đàn hồi) của các phần lưới 52, 53 của vỏ bọc 50 dưới dạng chi tiết dệt kim đặc đồng thời. Hơn nữa, do các khoảng trống được tạo hoàn toàn trong các phần lưới 52, 53 của vỏ bọc 50, đặc tính bức xạ nhiệt và đặc tính xả nước cũng thu được, các ưu điểm về việc giảm trọng lượng của yên xe 13.

Cả các đệm 80, 85 và các phần lưới 52, 53 của vỏ bọc 50 cho phép thu được khả năng thấm khí, đặc tính bức xạ nhiệt, và đặc tính xả nước của yên xe 13. Hơn nữa, do các đệm 80, 85 và các phần lưới 52, 53 của vỏ bọc 50 được làm bằng nhựa, kết cấu này có thể có đặc tính chống nước cao so với trường hợp sử dụng các sợi tự nhiên.

Lớp ghép 103 không bị giới hạn ở có kết cấu chéo nhau và có thể có kết cấu dạng cột trong đó lớp trước 101 và lớp sau 102 được ghép để gần như vuông góc hoặc kết cấu giàn trong đó ít nhất hai sợi nối 103A và các vải dệt kim ở phía trước và phía sau tạo thành các dạng tam giác. Ngoài ra, vật liệu lưới 100 có thể có kết cấu nhiều lớp khác với ba lớp. Một phần hoặc toàn bộ các lớp tương ứng từ 101 đến 103 có thể được tạo kết cấu bằng vật liệu khác với vải dệt kim, như thay đổi vật liệu của lớp trước 101 hoặc lớp sau 102 thành một vải lưới. Ngoài ra, vật liệu lưới đã biết có thể được áp dụng rộng rãi, không bị giới hạn ở kết cấu nhiều lớp.

Như được minh họa trên Fig.6, tấm dưới 60 của yên xe 13 được tạo trong dạng elip kéo dài theo hướng trước-sau trên hình chiếu bằng (hình chiếu bằng của xe). Như được minh họa trên Fig.7, đầu sau 60b được định vị hướng lên tương đối với đầu trước 60a như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe, và do đó tấm dưới 60 có hình dạng nghiêng xuống dưới về phía trước.

Tấm dưới 60 bao gồm phần đỡ đệm 61 trên bề mặt trên ở phía tâm theo hướng chiều rộng xe gần với phía trước tương đối với tâm theo hướng trước-sau. Đệm 80 cho người lái được đỡ với phần đỡ đệm 61. Phần đỡ đệm 61 bao gồm phần nâng đáy 62 có dạng vòm trên bề mặt mặt cắt lồi lên ở tâm (vị trí của đường tâm L0) theo hướng chiều rộng xe. Phần nâng đáy 62 kéo dài theo hướng gần như nằm ngang như được thể hiện

trên hình chiếu cạnh của xe. Phần nâng đáy 62 tiếp xúc với phần đáy của đệm 80 để đỡ đệm 80. Việc đỡ đệm 80 bằng phần nâng đáy 62 cải thiện sự thoải mái khi ngồi của người lái.

Các phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b được tạo ở bên phải và bên trái của phần trước của phần nâng đáy 62. Như được minh họa trên Fig.3, cả hai đầu phải và trái của đệm 80 được đỡ với các phần trên của các phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b. Theo phương án này, phần nâng đáy 62 và các phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b ở bên phải và bên trái cấu thành phần đỡ đệm 61 mà đệm 80 được đỡ ở đó.

Gờ đối tiếp 63 nhô lên được tạo ở phía trước của phần nâng đáy 62 của phần đỡ đệm 61. Như được minh họa trên Fig.6, gờ đối tiếp 63 bao gồm phần đối tiếp dạng chữ V 63a. Phần đối tiếp 63a được tạo có hình dạng thu hẹp về phía sau. Phần đầu xa 80a (xem Fig.4) của đệm 80 được nối đối tiếp tỳ vào phần đối tiếp 63a cần được định vị.

Ở phía trước phần đối tiếp 63a, các phần gia cường 63b kéo dài về phía trước từ đầu trên của phần đối tiếp 63a được tạo. Như được minh họa trên Fig.7, các độ cao của các phần gia cường 63b thấp hơn về các phía trước và được ghép êm với bề mặt trước 66 của tấm dưới 60.

Khi được che bằng vỏ bọc 50, các phần gia cường 63b tiếp xúc với bề mặt trong của vỏ bọc 50 cùng với bề mặt trước 66 để tạo ra vỏ bọc 50 có hình dạng yên xe.

Ở phần sau của phần đỡ đệm 61, phần bậc 64 mà lồi lên và tạo thành bậc tương đối với phần đỡ đệm 61 được tạo. Phần bậc 64 có thành chia bậc 64a ở phần trước. Thành chia bậc 64a được tạo trong dạng thành dựng đứng đi lên từ phần đỡ đệm 61 và có đầu trên nghiêng về phía sau khi đi lên. Đệm 80 được đỡ giữa thành chia bậc 64a và gờ đối tiếp 63.

Phần đỡ đệm thứ hai 65 được tạo ở phía sau phần bậc 64. Phần đỡ đệm thứ hai 65 được tạo gần như nằm ngang trên hình chiếu cạnh của xe, và, như được minh họa trên Fig.7, được tạo ở vị trí cao hơn phần đỡ đệm 61 ở phía trước. Đệm 85 cho hành khách được đỡ với phần đỡ đệm thứ hai 65. Đệm 85 cho hành khách có đầu trước định vị ở gờ định vị (cơ cấu định vị) 74 bố trí ở phần bậc 64. Gờ định vị 74 kéo dài theo hướng chiều rộng xe dọc theo phần bậc 64 và nhô lên tương đối với phần bậc 64.

Bề mặt trước (một phần của bề mặt trên của tấm dưới 60) 66 được tạo ở phần

trước của tấm dưới 60. Bề mặt trước 66 bao gồm phần tạo ra hình dạng bề mặt trước 66a, mà được nghiêng lên về phía sau, và cặp các phần tạo ra hình dạng bề mặt bên phải và trái 66b, mà kéo dài sang bên phải và trái từ đầu trên của phần tạo ra hình dạng bề mặt trước 66a. Các phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b kéo dài về phía sau dọc theo phía dưới của phần trước của phần nâng đáy 62. Các phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b được nghiêng xuống dưới về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe và thu hẹp về phía sau như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe.

Khi được che bằng vỏ bọc 50, bề mặt trước 66 tiếp xúc với bề mặt trong của vỏ bọc 50 để tạo ra vỏ bọc 50 có hình dạng yên xe.

Mép chu vi 67 được tạo trên các mặt chu vi ngoài của phần đỡ đệm 61 và phần đỡ đệm thứ hai 65. Trên hình chiếu bằng minh họa trên Fig.6, mép chu vi 67 được định vị ở phần chu vi ngoài của tấm dưới 60. Như được minh họa trên Fig.3 và Fig.7, hình dạng mặt cắt của mép chu vi 67 được nghiêng từ tâm của yên xe 13 theo hướng chu vi ngoài và nghiêng xuống dưới về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nước có khả năng chảy ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe trong mép chu vi 67. Hình dạng mặt cắt của phần phía trước 68 của mép chu vi 67 được nghiêng từ tâm của yên xe 13 theo hướng chu vi ngoài, nhờ đó nâng cao độ cứng của tấm dưới 60.

Trên hình chiếu cạnh của xe minh họa trên Fig.7, mép chu vi 67 có hình dạng nghiêng xuống dưới về phía trước. Nước có khả năng chảy về phía trước trong mép chu vi 67. Mép chu vi 67 bao gồm các phần phía trước (các phần trước của mép chu vi 67) 68 kéo dài hướng lên về phía sau từ đầu dưới của bề mặt trước 66. Các phần phía trước 68 được định vị đi xuống tương đối với phần đỡ đệm 61 như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe. Ở phía sau phần phía trước 68, phần tâm 69 kéo dài hướng lên về phía sau tương đối với phần đỡ đệm 61 như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe được tạo. Ở phía sau phần tâm 69, phần phía sau 70 hơi nghiêng hướng lên về phía sau so với độ nghiêng của phần tâm 69 được tạo. Mỗi một trong số các phần phía trước 68, các phần tâm 69, và các phần phía sau 70 được tạo thành cặp ở bên phải và trái.

Các phần phía trước 68 ở bên phải và bên trái của mép chu vi 67 tạo thành các bậc đi xuống tương đối với phần đỡ đệm 61. Các rãnh khía tương ứng 60d mà khía phần trước của tấm dưới 60 thành các dạng chữ L trên bề mặt mặt cắt ở bên ngoài theo hướng chiều rộng xe được tạo giữa phần đỡ đệm 61 và các phần phía trước phải và trái 68 của

mép chu vi 67. Nghĩa là, các phần phía trước phải và trái 68 bao gồm các thành bên 68a và các thành đáy 68b. Các thành bên 68a được tạo bên dưới các phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b của bề mặt trước 66 và bên dưới phần đỡ đệm 61. Các thành đáy 68b kéo dài từ các đầu dưới của các thành bên 68a theo hướng chiều rộng xe. Các thành đáy 68b được nghiêng xuống dưới theo hướng chiều rộng xe.

Các gờ chu vi ngoài 71 được bố trí dựng đứng ở phần phía trước 68. Các gờ chu vi ngoài 71 cấu thành một phần của bề mặt trên của tấm dưới 60. Gờ chu vi ngoài 71 có dạng tấm mỏng. Các gờ chu vi ngoài 71 được tạo có các khoảng trống thích hợp A1 và A2. Các khoảng trống A được tạo giữa các gờ chu vi ngoài liền kề 71. Các gờ chu vi ngoài 71 tạo ở phần phía trước 68 của mép chu vi 67 cho phép tạo ra hình dạng của yên xe 13 ngay cả ở phần tại đó đệm 80 không được bố trí trên tấm dưới 60. Bằng cách làm cho phần lưới 52 tiếp xúc với các gờ chu vi ngoài 71, vỏ bọc 50 tạo thành hình dạng của yên xe 13. Do phần lưới 52 là chi tiết dệt kim đặc ba chiều, tấm dưới 60 có thể được bảo vệ ngay cả ở phần tại đó không có đệm 80.

Do các gờ chu vi ngoài 71 được bố trí dựng đứng trên các phần phía trước phải và trái tương ứng 68, hình dạng dọc theo chu vi ngoài của yên xe 13 được tạo một cách dễ dàng. Ở đây, các gờ chu vi ngoài 71 được tạo ở các phần của các rãnh khía 60d, và các phần phía trước 68 tạo ra hình dạng của yên xe 13. Tấm dưới 60 có dạng giảm nhẹ, giúp giảm trọng lượng của tấm dưới 60 và có thể tạo ra của hình dạng của yên xe 13.

Khi nước tràn trên tấm dưới 60, nước có thể được xả qua các khoảng trống A giữa các gờ chu vi ngoài 71 bố trí trên bề mặt trên của tấm dưới 60. Các gờ chu vi ngoài 71 được định vị ở mép chu vi 67 của tấm dưới 60, và đây là các ưu điểm để xả nước. Ở đây, các gờ chu vi ngoài 71 được tạo ở các phần phía trước 68 và tạo ở các phần dưới trên tấm dưới 60. Tấm dưới 60 có hình dạng nghiêng xuống dưới về phía trước và mép chu vi 67 có hình dạng nghiêng xuống dưới về phía trước. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho việc dẫn hướng nước trên tấm dưới 60 đến các gờ chu vi ngoài 71.

Trên hình chiếu bằng minh họa trên Fig.6, các gờ chu vi ngoài 71 kéo dài theo phương hướng kính từ tâm của yên xe 13. Mỗi một trong số các gờ chu vi ngoài 71 bao gồm đầu ngoài 71e tạo phía trước tương đối với đầu trong 71d theo hướng chiều rộng xe. Các gờ chu vi ngoài 71 được định hướng theo phương hướng kính từ tâm của yên xe theo hướng chu vi ngoài khi nhìn từ bên trên cho phép tạo ra hình dạng dọc theo chu vi ngoài

của yên xe 13. Ngoài ra, các gờ chu vi ngoài 71 có thể dẫn hướng nước đến phần trước của yên xe 13 theo độ nghiêng của tấm dưới 60.

Mỗi một trong số các gờ chu vi ngoài 71 được tạo trong dạng gần như hình tam giác được tạo kết cấu để tạo ra hình dạng của yên xe 13. Các gờ chu vi ngoài 71 có các dạng gần như tam giác tạo từ mép ngoài (đầu ngoài của mép chu vi 67) 60c của tấm dưới 60 đến phần dưới của phần đỡ đệm 61. Gờ chu vi ngoài 71 bao gồm mặt bên 71a kéo dài dọc theo thành bên 68a, mặt đáy 71b kéo dài dọc theo thành đáy 68b, và mặt nghiêng 71c ghép các đầu xa của mặt bên 71a và mặt đáy 71b.

Như được minh họa trên Fig.7, phần phía trước 68 trong đó các gờ chu vi ngoài 71 được bố trí dựng đứng trên mép chu vi 67 bao gồm phần trước phần phía trước (phần trước phần dựng đứng) 68c và phần sau phần phía trước (phần sau phần dựng đứng) 68d. Các gờ chu vi ngoài 71 tách biệt với đệm 80 và được tạo kết cấu để tựa lên bề mặt trong của vỏ bọc 50 (xem Fig.2) được bố trí dựng đứng trên phần trước phần phía trước 68c. Các gờ chu vi ngoài 71 tựa lên bề mặt đáy của đệm 80 được bố trí dựng đứng trên phần sau phần phía trước 68d.

Phần trước phần phía trước 68c được định vị đi xuống tương đối với phần sau phần phía trước 68d và khoảng cách của phần trước phần phía trước 68c từ phần đỡ đệm 61 được tách biệt. Trong số các gờ chu vi ngoài 71, các gờ chu vi ngoài 71 định vị trên phần trước phần phía trước 68c có các kích thước theo hướng độ cao lớn hơn các kích thước của các gờ chu vi ngoài 71 định vị trên phần sau phần phía trước 68d. Trong số các gờ chu vi ngoài 71, các gờ chu vi ngoài 71 ở phía trước có các mặt nghiêng 71c gần với các đường thẳng, và các gờ chu vi ngoài 71 ở phía sau có các mặt nghiêng 71c uốn cong thành các dạng lồi và gần giống với các dạng hình vuông.

Như được minh họa trên Fig.7, in các gờ chu vi ngoài 71 trên phần trước phần phía trước 68c bên dưới phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b, các đầu trên 71d như các đầu trong 71d được ghép với mép dưới 66b1 của phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b của bề mặt trước 66 và các đầu dưới 71e như các đầu ngoài 71e được ghép với mép ngoài 60c của tấm dưới 60. Các mặt nghiêng 71c kéo dài từ mép dưới 66b1 của phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b kéo dài theo cách êm từ phần tạo ra hình dạng bề mặt bên 66b.

Như được minh họa trên Fig.7, trong các gờ chu vi ngoài 71 trên phần sau phần phía trước 68d, các đầu trên 71d như các đầu trong 71d được ghép với mép bên 61a của

phần nâng đáy 62 của phần đỡ đệm 61 và các đầu dưới 71e như các đầu ngoài 71e được ghép với mép ngoài 60c của tấm dưới 60. Các mặt nghiêng 71c kéo dài từ mép bên 61a của phần nâng đáy 62 của phần đỡ đệm 61 kéo dài theo cách êm từ phần đỡ đệm 61.

Các gờ chu vi ngoài 71 cho phép tạo ra hình dạng của yên xe 13. Do hình dạng của yên xe 13 có thể được tạo bằng các gờ chu vi ngoài 71, đệm 80 có thể trở nên nhỏ và trọng lượng của yên xe 13 có thể được giảm.

Các mặt nghiêng 71c của các gờ chu vi ngoài 71 tựa lên vỏ bọc 50 hoặc đệm 80 cho người lái. Các hình dạng của các mặt nghiêng 71c là khác nhau phụ thuộc vào các phần theo hướng trước-sau; nhờ đó, hình dạng của yên xe 13 được tạo một cách dễ dàng theo cách êm bởi các gờ chu vi ngoài 71.

Như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe, các mặt đáy 71b của các gờ chu vi ngoài 71 kéo dài từ phía dưới về phía sau và nghiêng lên. Các gờ chu vi ngoài 71 được tạo kết cấu để dẫn hướng nước đến phần trước của yên xe 13 theo độ nghiêng của tấm dưới 60.

Gờ bên 72 được tạo ở phần sau phần phía trước 68d bên ngoài theo hướng chiều rộng xe của các gờ chu vi ngoài 71. Các gờ bên 72 tiếp xúc với đệm 80 từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe để định vị các phần bên của đệm 80.

Các lỗ xả 73 đi qua tấm dưới 60 theo hướng thẳng đứng được tạo trên mép chu vi 67. Các lỗ xả 73 được tạo dọc theo chu vi ngoài của tấm dưới 60 và được tạo có các khoảng cách theo hướng chu vi ngoài của tấm dưới 60. Lỗ xả 73 xả nước chảy trên tấm dưới 60 đến phía dưới tấm dưới 60. Các lỗ xả 73 cũng được tạo ở phần phía trước 68 trong đó có các gờ chu vi ngoài 71. Một của các lỗ xả 73 được tạo giữa phần trước phần phía trước 68c và phần sau phần phía trước 68d. Các lỗ xả 73 tạo giữa các gờ chu vi ngoài 71 và các gờ chu vi ngoài 71 xả nước dẫn hướng đến vùng lân cận của phần chu vi ngoài của tấm dưới 60 đến phía dưới của yên xe 13 qua các gờ chu vi ngoài 71.

Fig.8 là hình vẽ khi đệm 80 cho người lái được nhìn từ bên dưới.

Đệm 80 cho người lái bao gồm phần đầu xa có chiều rộng hẹp 80a. Phần đầu xa 80a được phân nhánh. Ở phía sau phần đầu xa 80a, thân chính 80b có chiều rộng lớn hơn chiều rộng của phần đầu xa 80a được tạo. Thân chính 80b bao gồm cặp các phần kéo dài phải và trái 80b1 kéo dài bên ngoài theo hướng nằm ngang từ phần đầu xa 80a. Thành

sau 80c uốn cong lên được tạo ở phía sau thân chính 80b. Cặp các phần lõm phải và trái 80d ấn lên được tạo ở phần dưới của thân chính 80b.

Như được minh họa trên Fig.9 và Fig.10, đệm 80 cho người lái được đỡ với phần đỡ đệm 61 của tấm dưới 60. Phần đầu xa 80a được nối đối tiếp tỳ vào phần đối tiếp 63a của gờ đối tiếp 63. Các phần bên của đệm 80 được định vị với các gờ bên phải và trái 72. Phần tâm 69, mà lồi lên tương đối với phần đỡ đệm 61, được khớp vừa với cặp các phần lõm phải và trái 80d. Trong đệm 80, thành sau 80c được bố trí ở phía trước của phần bậc 64.

Đệm 80 được đỡ bằng cách tiếp nhận áp lực để được kẹp bằng tấm dưới 60 qua gờ đối tiếp 63, gờ bên 72, phần bậc 64, và chi tiết tương tự. Ở thời điểm này, các phần kéo dài 80b1 che các mặt trên của các gờ chu vi ngoài 71 trên phần sau phần phía trước 68d của mép chu vi 67 trong số các gờ chu vi ngoài 71. Các phần kéo dài 80b1 của đệm 80 che một phần các gờ chu vi ngoài 71 trong số các gờ chu vi ngoài 71 cho phép bảo vệ vỏ bọc 50 chống lại sự ma sát với các gờ chu vi ngoài 71.

Như được minh họa trên Fig.4 và Fig.7, với phần người lái ngồi 13a trong đó phần đầu xa 80a có chiều rộng hẹp và thân chính 80b có chiều rộng rộng, chân của người lái dễ dàng được đặt lên vị trí của phần kéo dài 80b1 biểu thị bởi đường xích hai chấm R1. Phần kéo dài 80b1 của đệm 80 kéo dài bên trên các gờ chu vi ngoài 71, và do đó người lái dễ dàng đặt chân lên đệm mềm 80, nhờ đó nâng cao sự thoải mái khi lái cho người lái. Ngoài ra, khi người lái di chuyển chân, vỏ bọc 50 có khả năng được ép tỳ vào các gờ chu vi ngoài 71 qua đệm 80; nhờ đó, vỏ bọc 50 có khả năng kéo dài tuổi thọ của nó. Các khoảng cách A2 giữa các gờ chu vi ngoài 71 trên phần sau phần phía trước 68d trong đó người lái dễ dàng đặt chân trở nên hẹp so với các khoảng cách A1 giữa các gờ chu vi ngoài 71 trên phần trước phần phía trước 68c để tạo điều kiện thuận lợi cho việc tiếp nhận tải.

Trên Fig.9, Fig.10, và Fig.11, khi vỏ bọc 50 (xem Fig.2) được gắn để bọc các đệm 80, 85, vỏ bọc 50 tựa lên các gờ chu vi ngoài 71 và được tạo thành hình dạng yên xe, nhờ đó đảm bảo việc giảm trọng lượng tấm dưới 60 và tạo ra hình dạng yên xe. Điều này cũng mang lại khả năng thấm khí và khả năng thấm nước.

Nước tràn trên tấm dưới 60 qua các phần lưới 52, 53 (xem Fig.2) của vỏ bọc 50 và các đệm 80, 85 được dẫn hướng qua gờ chu vi ngoài 71 và chi tiết tương tự và sau đó

được xả từ tấm dưới 60 qua các lỗ xả 73 và chi tiết tương tự.

Mặc dù kết cấu của các gờ chu vi ngoài 71 dẫn hướng nước trên tấm dưới 60 ra bên ngoài tấm dưới 60 đã được mô tả, nhưng kết cấu sau đây có thể được sử dụng. Các miệng 71f đi theo hướng chiều dày được tạo trên các gờ chu vi ngoài 71. Nước tràn trên tấm dưới 60 được dẫn hướng đến các lỗ xả 73 từ các khoảng trống A liền kề với nhau qua các miệng 71f qua các khoảng trống A.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt minh họa đệm 80 cho người lái gắn với tấm dưới 60 và hình vẽ mặt cắt dọc theo tâm theo hướng chiều rộng xe. Fig.13 là hình vẽ mặt cắt minh họa đệm thứ hai 81 cho người lái gắn với tấm dưới 60 và hình vẽ mặt cắt dọc theo tâm theo hướng chiều rộng xe. Fig.14 là hình vẽ mặt cắt minh họa đệm thứ ba 82 cho người lái gắn với tấm dưới 60 và hình vẽ mặt cắt dọc theo tâm theo hướng chiều rộng xe.

Miếng đệm 90, 95, thân riêng biệt với tấm dưới 60, được tạo kết cấu theo cách lựa chọn để có thể bắt chặt được với tấm dưới 60, và đệm 80, 81, 82 cho người lái có các chiều dày khác nhau t1, t2, t3 được tạo kết cấu theo cách lựa chọn để được đỡ với tấm dưới 60. Ngoại trừ rằng các chiều dày t1, t2, t3 là khác nhau, các đệm tương ứng 80, 81, 82 được tạo kết cấu theo cách tương tự. Các số chỉ dẫn từ 81a đến 81c và từ 82a đến 82c cho các cụm tương ứng của các đệm 81, 82 trên Fig.13 và Fig.14 tương ứng với các số chỉ dẫn từ 80a đến 80c cho các cụm tương ứng của đệm 80 trên Fig.12.

Đệm thứ nhất 80 tạo có chiều dày định trước t1 được khóa với miếng đệm thứ nhất 90 và được đỡ với phần đỡ đệm 61 của tấm dưới 60. Đệm thứ hai 81, mà được tạo có chiều dày định trước t2 dày hơn chiều dày t1, được khóa với miếng đệm thứ hai 95 và đỡ với phần đỡ đệm 61. Đệm thứ ba 82 tạo có chiều dày định trước t3 dày hơn chiều dày t2 được đỡ với phần đỡ đệm 61 mà không qua miếng đệm 90, 95.

Do các miếng đệm 90, 95 là các thân riêng biệt, hình dạng của phần đỡ đệm 61 có thể được điều chỉnh và các đệm từ 80 đến 82 có thể được lựa chọn theo các đặc tính của người lái.

Fig.15 là hình vẽ phối cảnh của miếng đệm thứ nhất 90 gắn với tấm dưới 60. Fig.16 là hình vẽ phối cảnh của miếng đệm thứ nhất 90, Fig.17 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của miếng đệm thứ nhất 90, và Fig.18 là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường XVIII-XVIII trên Fig.16.

Fig.19 là hình vẽ phối cảnh của miếng đệm thứ hai 95, Fig.20 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của miếng đệm thứ hai 95, và Fig.21 là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường XXI-XXI trên Fig.19.

Miếng đệm thứ nhất 90 và miếng đệm thứ hai 95 là các chi tiết gắn theo cách lựa chọn với tấm dưới 60 và có các kết cấu cơ bản tương tự.

Các miếng đệm 90, 95 có các chiều rộng rộng và mỗi miếng đệm bao gồm thành trên 91, 96 kéo dài theo hướng chiều rộng xe và phần tiếp xúc 92, 97 nghiêng xuống dưới về phía trước từ đầu trước của thành trên 91, 96. Thành trên 91, 96 có lỗ kéo dài 93, 98 kéo dài theo hướng chiều rộng xe.

Các miếng đệm 90, 95 được bố trí trên đường tâm L0 ở tâm theo hướng chiều rộng xe trên tấm dưới 60 minh họa trên Fig.6. Các miếng đệm 90, 95 có thể khóa các đệm 80, 81 ở tâm của phần người lái ngồi 13a, còn góp phần ngăn ngừa sự trượt theo hướng trước-sau của các đệm 80, 81.

Các miếng đệm 90, 95 được bố trí trên phần bậc 64 theo hướng trước-sau. Gờ định vị 74 được lắp vào trong lỗ kéo dài 93, 98 để định vị miếng đệm 90, 95. Do được định vị bằng gờ định vị 74, các miếng đệm 90, 95 dùng chung cơ cấu định vị để định vị với đệm 85 ở phía sau. Điều này loại bỏ yêu cầu đối với việc bố trí mới cơ cấu định vị cho các miếng đệm 90, 95; nhờ đó, chi phí có thể được giảm.

Các miếng đệm 90, 95 bao gồm các bề mặt sau 90a, 95a có các hình dạng bên ngoài tương ứng với hình dạng của phần bậc 64.

Các miếng đệm 90, 95 bao gồm các phần cố định 90b, 95b cố định với phần đỡ đệm 61.

Bề mặt sau 90a của miếng đệm thứ nhất 90 có hình dạng phù hợp với hình dạng của bề mặt sau 95a của miếng đệm thứ hai 95. Bề mặt sau 90a, 95a được bố trí tiếp xúc với phần bậc 64.

Phần cố định 90b của miếng đệm thứ nhất 90 có hình dạng phù hợp với hình dạng của phần cố định 95b của miếng đệm thứ hai 95. Các phần cố định 90b, 95b được bố trí tiếp xúc với phần đỡ đệm 61.

Các phần tiếp xúc 92, 97 của các miếng đệm 90, 95 nhô về phía trước tương đối với thành chia bậc 64a của phần bậc 64 và điền đầy các khoảng trống tạo ra bằng các đệm

80, 81 như được minh họa trên Fig.12 và Fig.13. Miếng đệm thứ nhất 90 và miếng đệm thứ hai 95 có các chiều dày khác nhau theo hướng bề mặt mặt cắt theo các đệm 80, 81 có các chiều dày t_1 và t_2 .

Lượng nhô D1 của miếng đệm thứ nhất 90 tương đối với vị trí tham chiếu 94a lớn hơn lượng nhô D2 của miếng đệm thứ hai 95 tương đối với vị trí tham chiếu 99a.

Độ cao H1 của miếng đệm thứ nhất 90 tương đối với vị trí tham chiếu 94a cao hơn độ cao H2 của miếng đệm thứ hai 95 tương đối với vị trí tham chiếu 99a. Các miếng đệm 90, 95 có chức năng điều chỉnh độ cao của phần đỡ đệm 61.

Như được minh họa trên Fig.12, Fig.13, và Fig.15, miếng đệm 90, 95 xếp chồng một phần với đệm 85 cho hành khách như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe. Đệm 85 cho hành khách cũng có thể đỡ các đệm 80, 81 từ phía sau, nhờ đó đảm bảo việc giảm các kích thước của các miếng đệm 90, 95.

Bề mặt nhám (cơ cấu chống trượt) 92a, 97a được tạo trên bề mặt của phần tiếp xúc 92, 97. Bề mặt nhám 92a, 97a tiếp xúc với đệm 80, 81 để tăng lực cản do ma sát, nhờ đó ngăn không cho đệm 80, 81 bị trượt. Sự trượt của các đệm 80, 81 được ngăn chặn; nhờ đó, sự thoải mái khi lái cho người lái có thể được cải thiện. Phần bắt chặt 94, 99 ấn xuống được tạo ở tâm của phần tiếp xúc 92, 97 theo hướng chiều rộng xe. Phần bắt chặt 94, 99 được định vị bên trong phần cố định 90b, 95b. Chi tiết bắt chặt dạng trục 110 được lắp vào trong phần bắt chặt 94, 99 để bắt chặt miếng đệm 90, 95 với phần cố định 61b của tấm dưới 60. Đầu 110a của chi tiết bắt chặt 110 được cắm vào trong phần bắt chặt 94, 99.

Như được minh họa trên Fig.12, với phần đầu xa 80a tỳ vào gờ đối tiếp 63 và thành sau 80c tiếp xúc với miếng đệm thứ nhất 90, đệm thứ nhất 80 có chiều dày t_1 được đỡ với phần đỡ đệm 61. Theo chiều dày t_1 của đệm 80, miếng đệm thứ nhất 90 trở nên cao từ phần nâng đáy 62 bởi lượng độ cao H1 (xem Fig.18) và nhô về phía trước tương đối với thành chia bậc 64a bởi lượng nhô D1 (xem Fig.18) để điền đầy khoảng trống sinh ra giữa đệm 80 và phần đỡ đệm 61. Đệm thứ nhất 80 cho người lái có thể được đỡ với phần đỡ đệm 61 để không trượt với miếng đệm thứ nhất 90.

Như được minh họa trên Fig.13, với phần đầu xa 81a tỳ vào gờ đối tiếp 63 và thành sau 81c tiếp xúc với miếng đệm thứ hai 95, đệm thứ hai 81 có chiều dày t_2 được đỡ với phần đỡ đệm 61. Theo chiều dày t_2 của đệm 81, miếng đệm thứ hai 95 trở nên cao từ

phần nâng đáy 62 bởi lượng độ cao H2 (xem Fig.21) và nhô về phía trước tương đối với thành chia bậc 64a bởi lượng nhô D2 (xem Fig.21) để điền đầy khoảng trống sinh ra giữa đệm 81 và phần đỡ đệm 61. Đệm thứ hai 81 cho người lái có thể được đỡ với phần đỡ đệm 61 để không trượt với miếng đệm thứ hai 95.

Như được minh họa trên Fig.14, với phần đầu xa 82a tỳ vào gờ đối tiếp 63 và thành sau 82c tiếp xúc với phần bậc 64, đệm thứ ba 82 có chiều dày t3 được đỡ với phần đỡ đệm 61. Đệm 82 có chiều dày dày t3 có thể được đỡ với phần đỡ đệm 61 để không trượt mà không phải sử dụng miếng đệm 90, 95.

Do đó, theo phương án này, các miếng đệm 90, 95 với nhiều kết cấu là có sẵn theo các chiều dày t1, t2 của các đệm 80, 81 cho người lái. Việc điều chỉnh của miếng đệm 90, 95 cho phép điều chỉnh phần đỡ đệm 61, làm cho các đệm từ 80 đến 82 tạo thành phần người lái ngồi 13a lựa chọn được theo các đặc tính của người lái.

Ngoài ra, theo phương án này, do các đệm từ 80 đến 82 cho người lái và đệm 85 cho hành khách là các thân riêng biệt, các đặc điểm giảm chấn của các đệm từ 80 đến 82 cho người lái và đệm 85 cho hành khách có thể điều chỉnh được một cách riêng biệt.

Như được mô tả trên đây, theo các phương án áp dụng sáng chế, kết cấu yên xe bao gồm yên xe 13. Yên xe 13 bao gồm tấm dưới 60, đệm từ 80 đến 82, 85 đỡ với tấm dưới 60, và vỏ bọc 50 bọc đệm từ 80 đến 82, 85. Đệm từ 80 đến 82, 85 có kết cấu dạng lưới ba chiều. Tấm dưới 60 bao gồm các gờ chu vi ngoài 71. Các gờ chu vi ngoài 71 tựa lên vỏ bọc 50 và các đệm từ 80 đến 82 cho người lái. Các gờ chu vi ngoài 71 có các khoảng trống A giữa các gờ chu vi ngoài liền kề 71. Vỏ bọc 50 được bố trí theo cách gắn được/tháo ra được với đệm từ 80 đến 82, 85. Vỏ bọc 50 bao gồm các phần lưới (các lưới) 52, 53 ở các vùng bọc các đệm từ 80 đến 82, 85 có kết cấu dạng lưới ba chiều. Theo đó, nước có thể được xả qua các khoảng trống A giữa các gờ chu vi ngoài 71 bố trí trên bề mặt trên của tấm dưới 60.

Theo phương án này, tấm dưới 60 bao gồm phần đỡ đệm 61, 65 mà đỡ đệm từ 80 đến 82, 85 và mép chu vi 67 định vị ở chu vi ngoài của phần đỡ đệm 61, 65. Các gờ chu vi ngoài 71 được bố trí trên mép chu vi 67 của tấm dưới 60. Các gờ chu vi ngoài 71 được định vị trên mép chu vi 67 của tấm dưới 60; do đó, đây là các ưu điểm để xả nước.

Theo phương án này, đầu sau 60b được định vị hướng lên tương đối với đầu trước

60a trong tấm dưới 60, và các gờ chu vi ngoài 71 được định vị ở phần phía trước 68 cấu thành phần trước của tấm dưới 60. Do tấm dưới 60 được nghiêng, nước trên tấm dưới 60 có thể được dẫn hướng đến các gờ chu vi ngoài 71.

Theo phương án này, như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe, các gờ chu vi ngoài 71 kéo dài về phía sau và nghiêng lên từ phía dưới. Điều này cho phép dẫn hướng nước đến phần trước của yên xe 13 theo độ nghiêng của tấm dưới 60.

Theo phương án này, các gờ 71 có các phần đầu ngoài 71e định vị về phía trước tương đối với các phần đầu trong 71d. Theo đó, nước có thể được dẫn hướng đến phần trước của yên xe theo độ nghiêng của tấm dưới 60.

Theo phương án này, tấm dưới 60 có lỗ xả 73 ở vị trí trong đó các gờ chu vi ngoài 71 được định vị. Điều này giúp xả nước dẫn hướng đến vùng lân cận của phần chu vi ngoài của tấm dưới 60 qua các gờ chu vi ngoài 71 về phía dưới yên xe 13 qua lỗ xả 73.

Các phương án được mô tả trên đây được đưa ra chỉ để minh họa một khía cạnh của sáng chế, và có thể có biến thể và sự ứng dụng bất kỳ mà không vượt ra khỏi phạm vi của sáng chế.

Mặc dù các phương án mô tả kết cấu trong đó các đệm từ 80 đến 82 cho người lái được đỡ theo cách lựa chọn, nhưng các đệm cho người lái có thể có kết cấu có các chiều dày không đổi từ t1 đến t3, và các miếng đệm 90, 95 có thể được bỏ qua.

Mặc dù yên xe 13 có kết cấu trong đó các đệm từ 80 đến 82 cho người lái và đệm 85 cho hành khách là các thân riêng biệt đã được mô tả làm ví dụ, nhưng các đệm từ 80 đến 82 cho người lái có thể được kết hợp với đệm 85 cho hành khách. Yên xe 13 có thể là kiểu yên đơn chứ không phải là kiểu yên đôi.

Mặc dù kết cấu mà vỏ bọc 50 bao gồm phần da 51 và các phần lưới 52, 53 đã được mô tả bên trên, nhưng vỏ bọc 50 có thể được tạo bằng chỉ vật liệu lưới 100 trong kết cấu dạng lưới ba chiều.

YÊU CẦU BẢO HỘ**1. Kết cấu yên xe bao gồm:**

yên (13) mà bao gồm tấm dưới (60), đệm (từ 80 đến 82, 85) đỡ với tấm dưới (60), và chi tiết bề mặt (50) bọc đệm (từ 80 đến 82, 85),

được đặc trưng trong đó đệm (từ 80 đến 82, 85) có kết cấu dạng lưới ba chiều,

tấm dưới (60) bao gồm các gờ (71) tựa lên chi tiết bề mặt (50) và đệm (từ 80 đến 82), các gờ (71) bố trí dựng đứng trên bề mặt trên của tấm dưới (60), được định hướng và kéo dài theo hướng chu vi ngoài của tấm dưới (60), và có các khoảng trống (A) giữa các gờ liền kề (71), và

chi tiết bề mặt (50) được bố trí theo cách gắn được/tháo ra được với đệm (từ 80 đến 82, 85), chi tiết bề mặt (50) bao gồm lưới (52, 53) ở vùng che kết cấu dạng lưới ba chiều.

2. Kết cấu yên xe theo điểm 1, trong đó tấm dưới (60) bao gồm phần đỡ đệm (61, 65) mà đỡ đệm (từ 80 đến 82, 85) và mép chu vi (67) định vị ở chu vi ngoài của phần đỡ đệm (61, 65), các gờ (71) được bố trí trên mép chu vi (67) của tấm dưới (60).

3. Kết cấu yên xe theo điểm 2, trong đó tấm dưới (60) có đầu sau (60b) và đầu trước (60a), đầu sau (60b) được định vị hướng lên tương đối với đầu trước (60a), các gờ (71) được định vị trên phần trước của tấm dưới (60).

4. Kết cấu yên xe theo điểm 2 hoặc 3, trong đó như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của xe, các gờ (71) kéo dài về phía sau và nghiêng lên từ phía dưới.

5. Kết cấu yên xe theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 4, trong đó các gờ (71) có các phần đầu ngoài (71e) và các phần đầu trong (71d), các phần đầu ngoài (71e) được định vị về phía trước tương đối với các phần đầu trong (71d).

6. Kết cấu yên xe theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó tấm dưới (60) có lỗ xả (73) ở vị trí trong đó các gờ (71) được định vị.

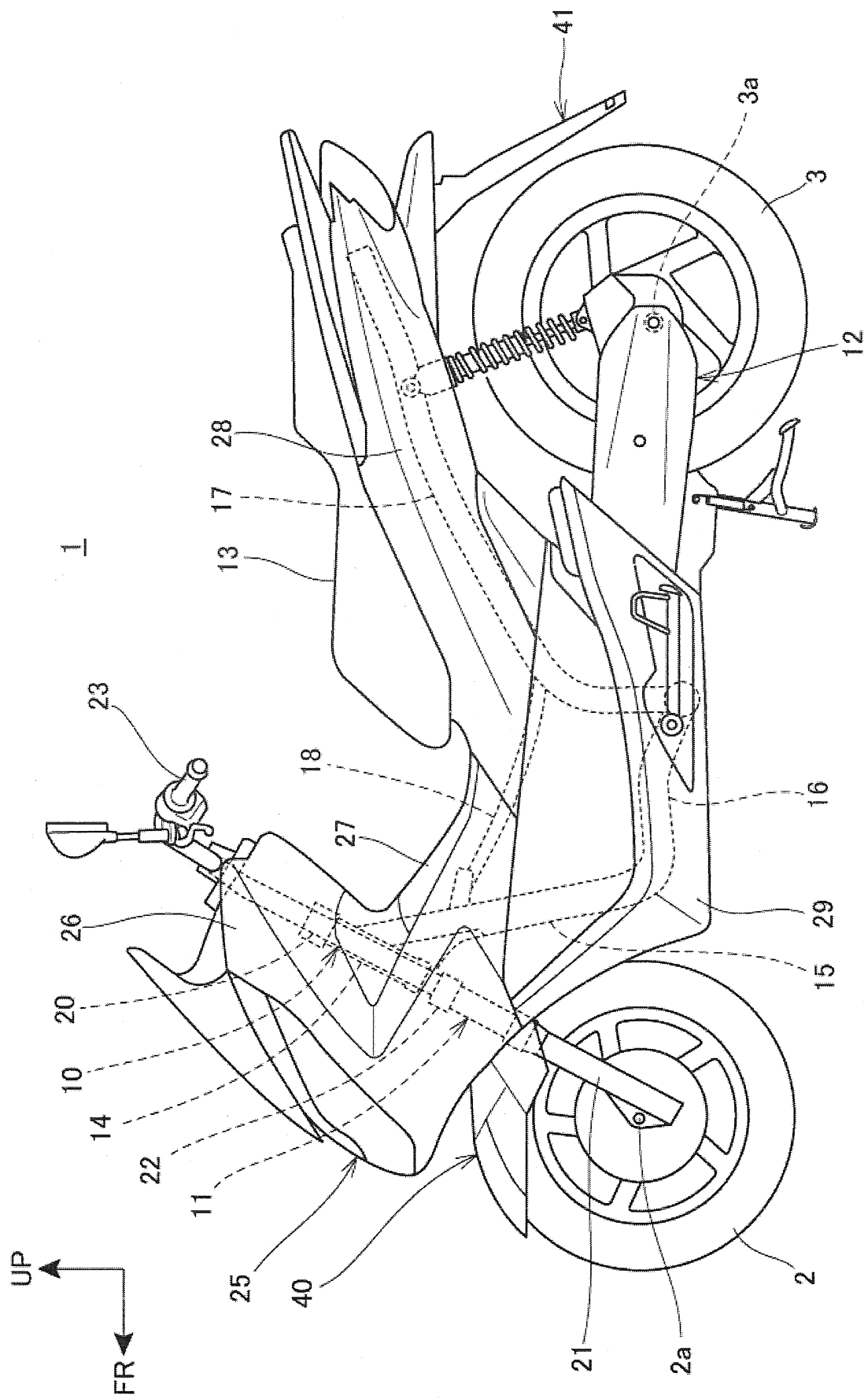


Fig.1

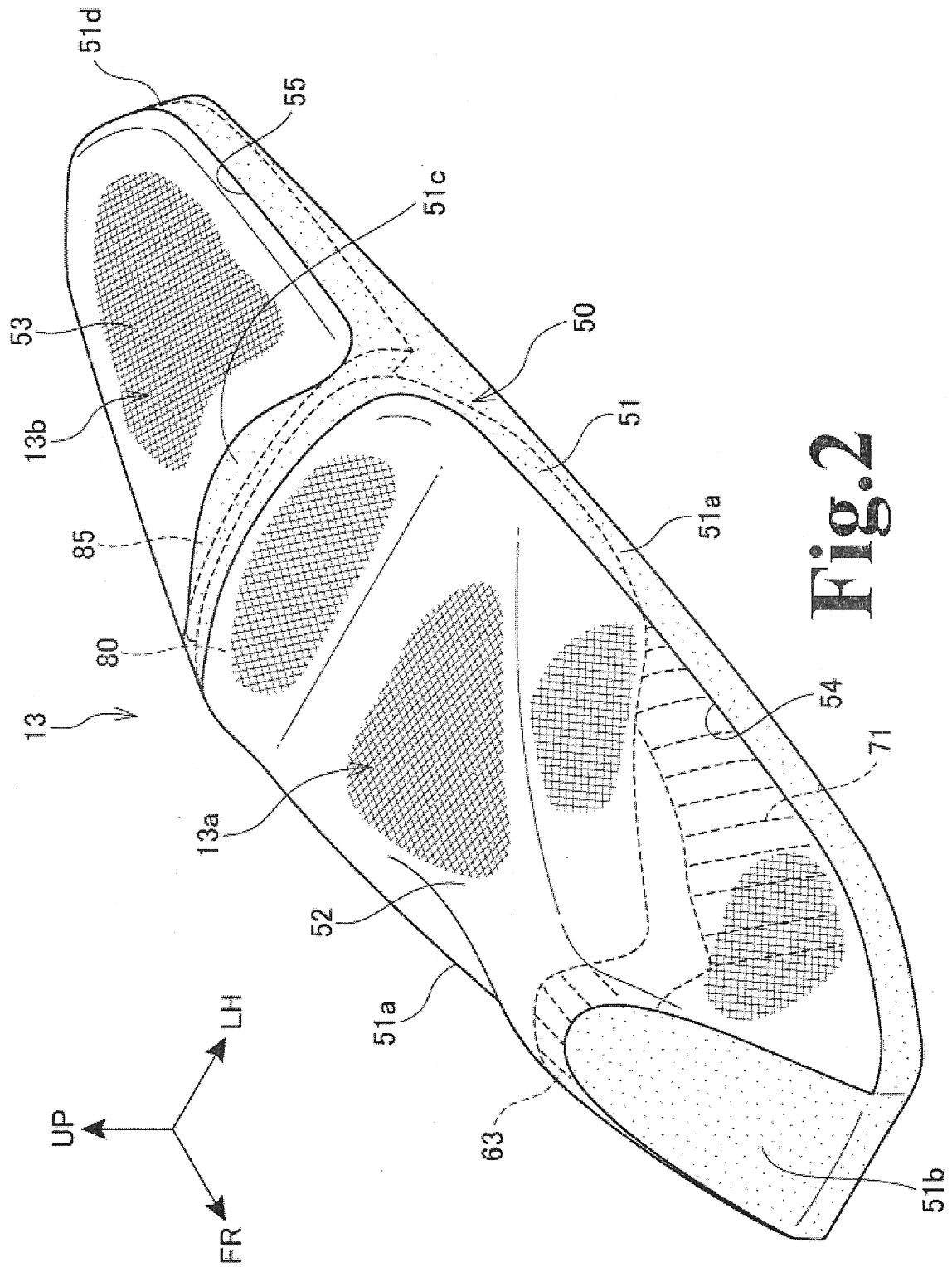


Fig. 2

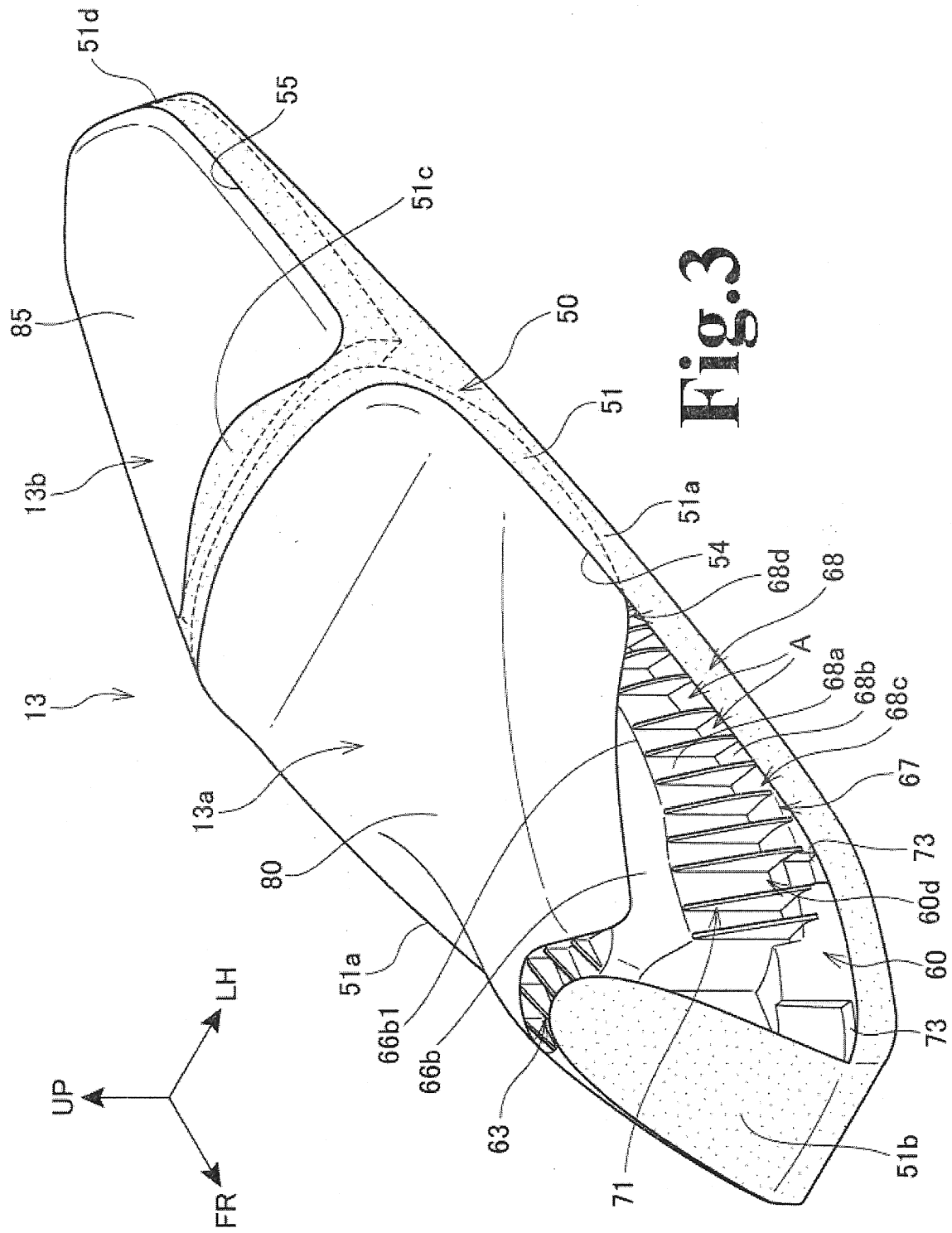
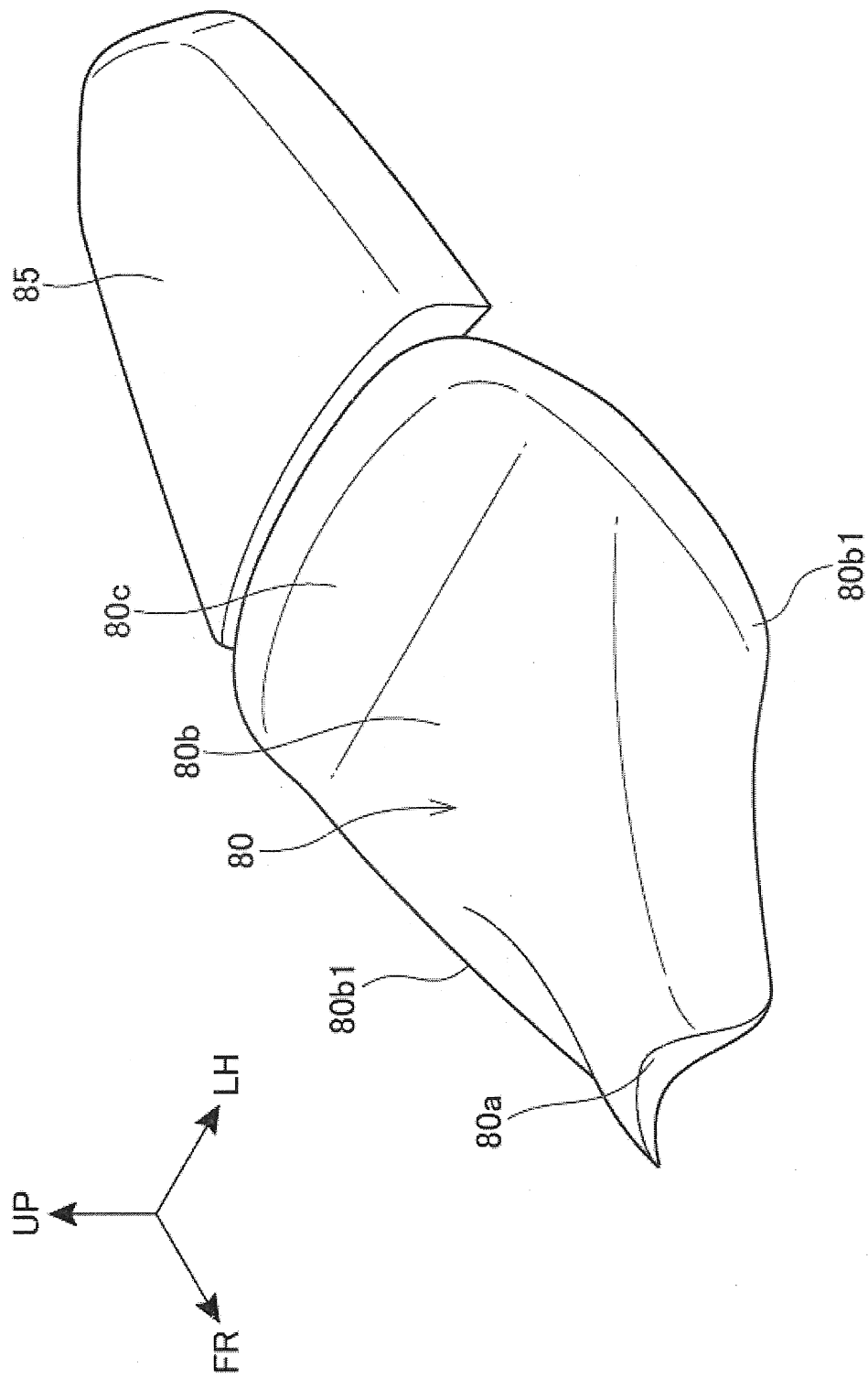
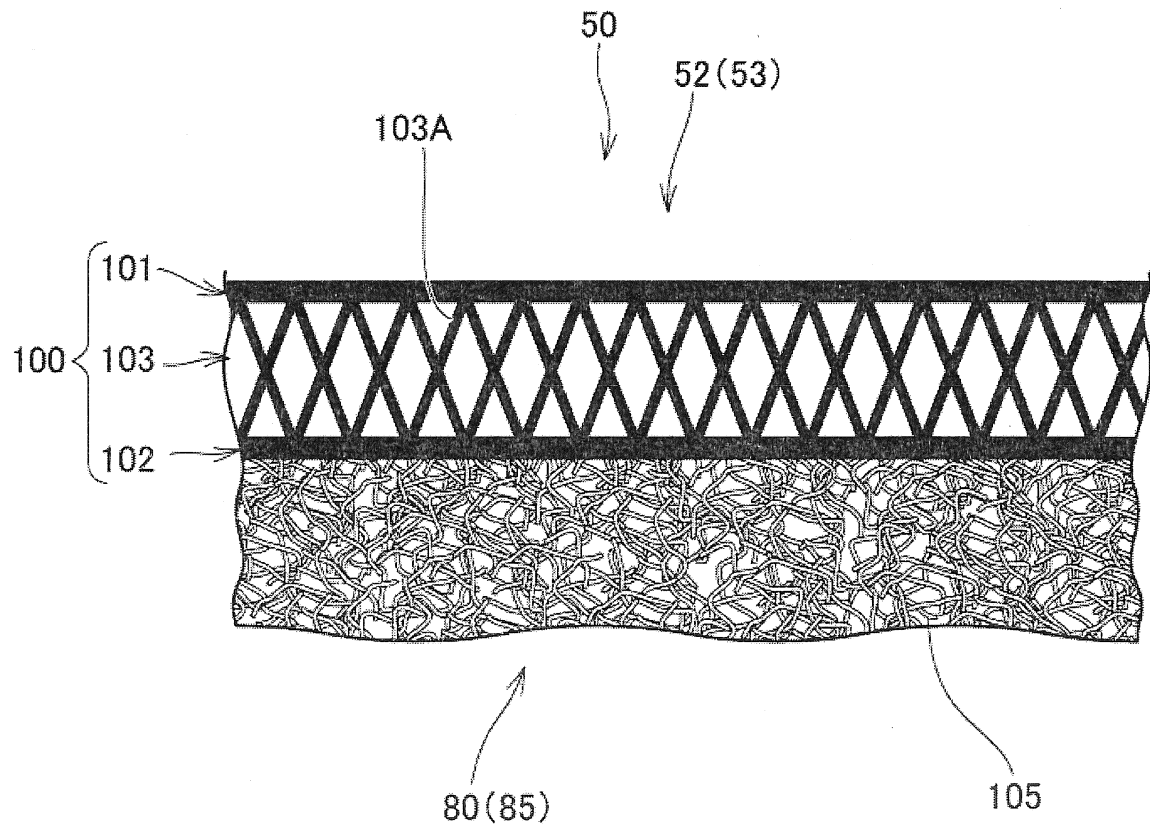


Fig. 3.

**Fig. 4**

**Fig.5**

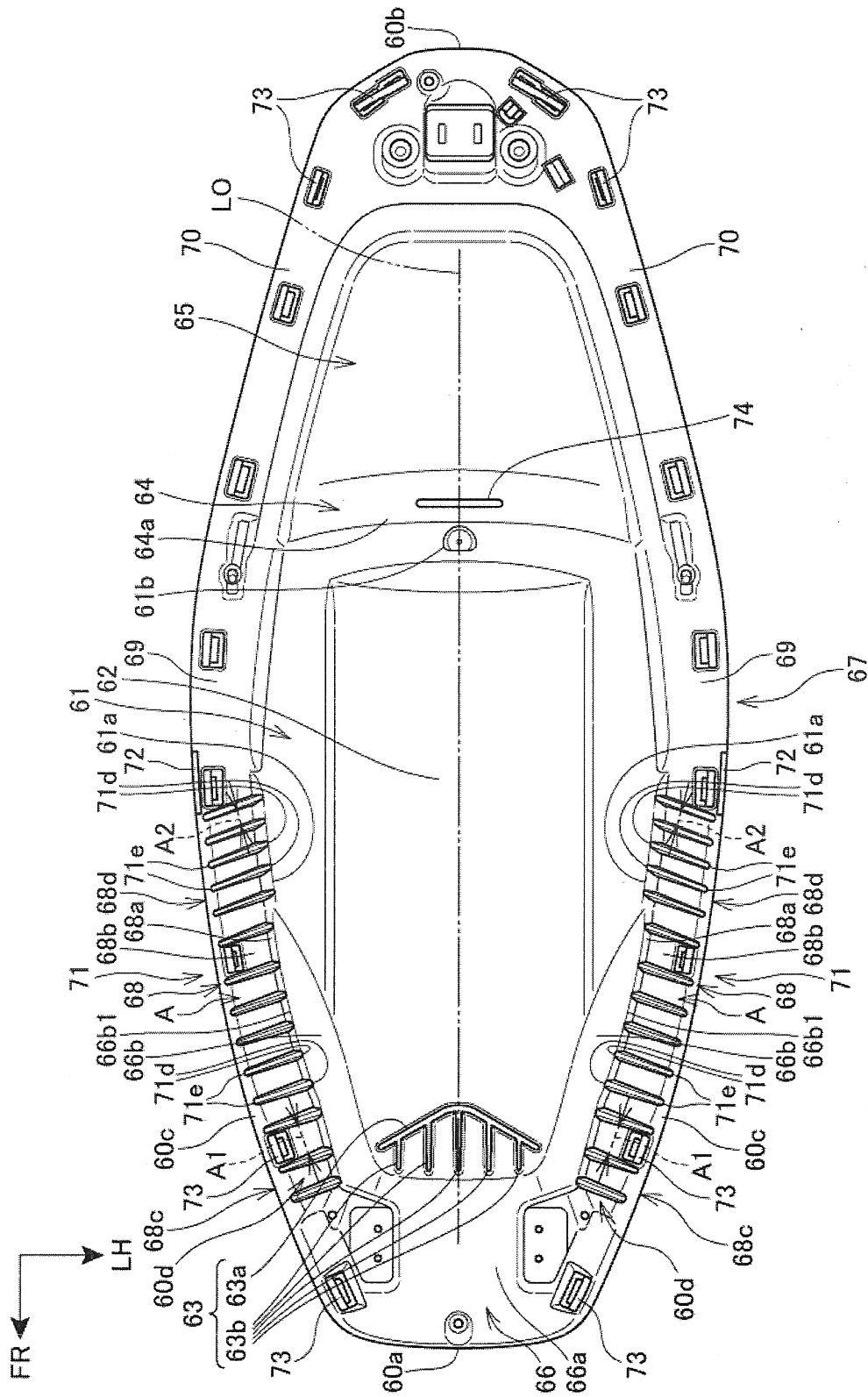
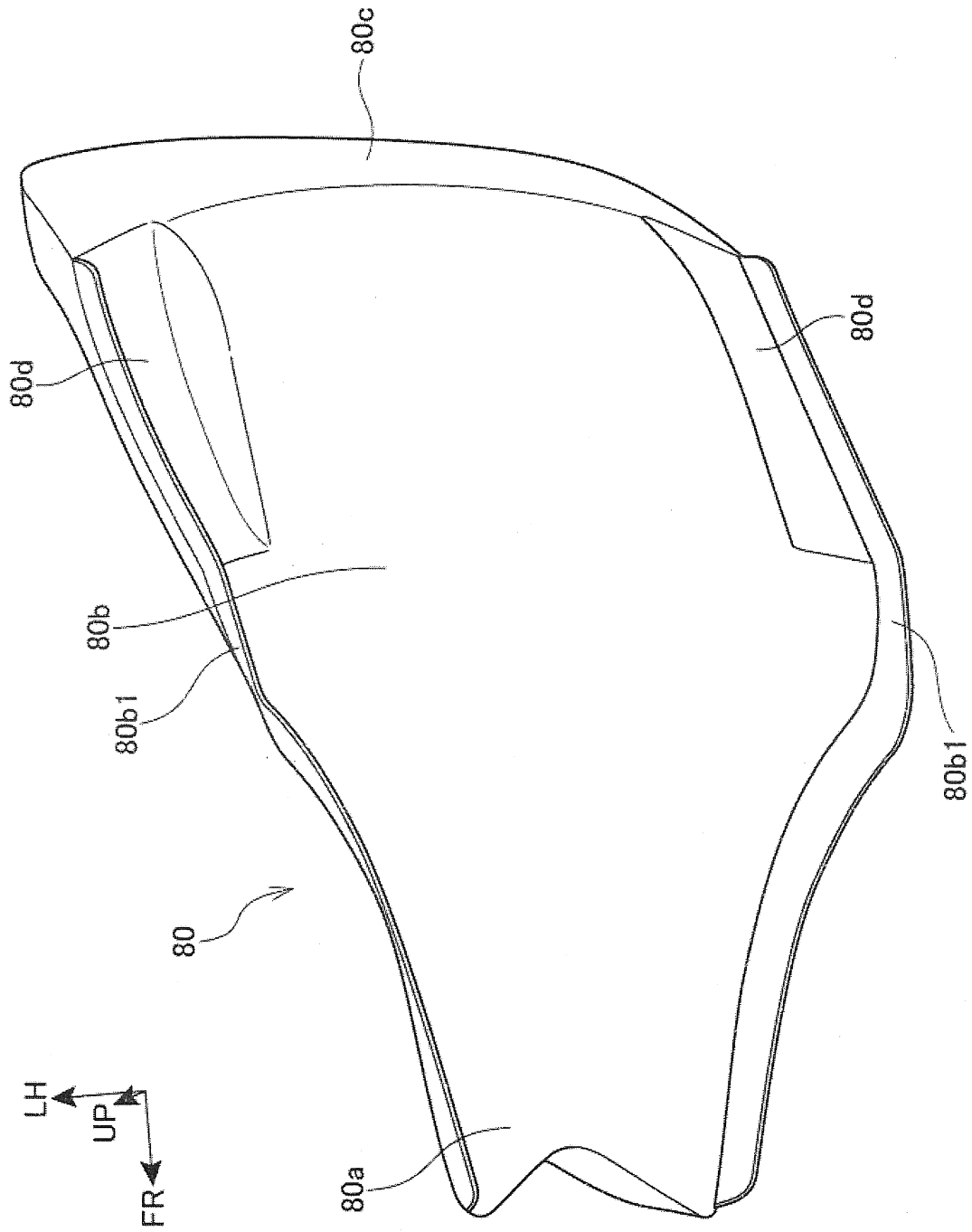


Fig. 6

**Fig. 8**

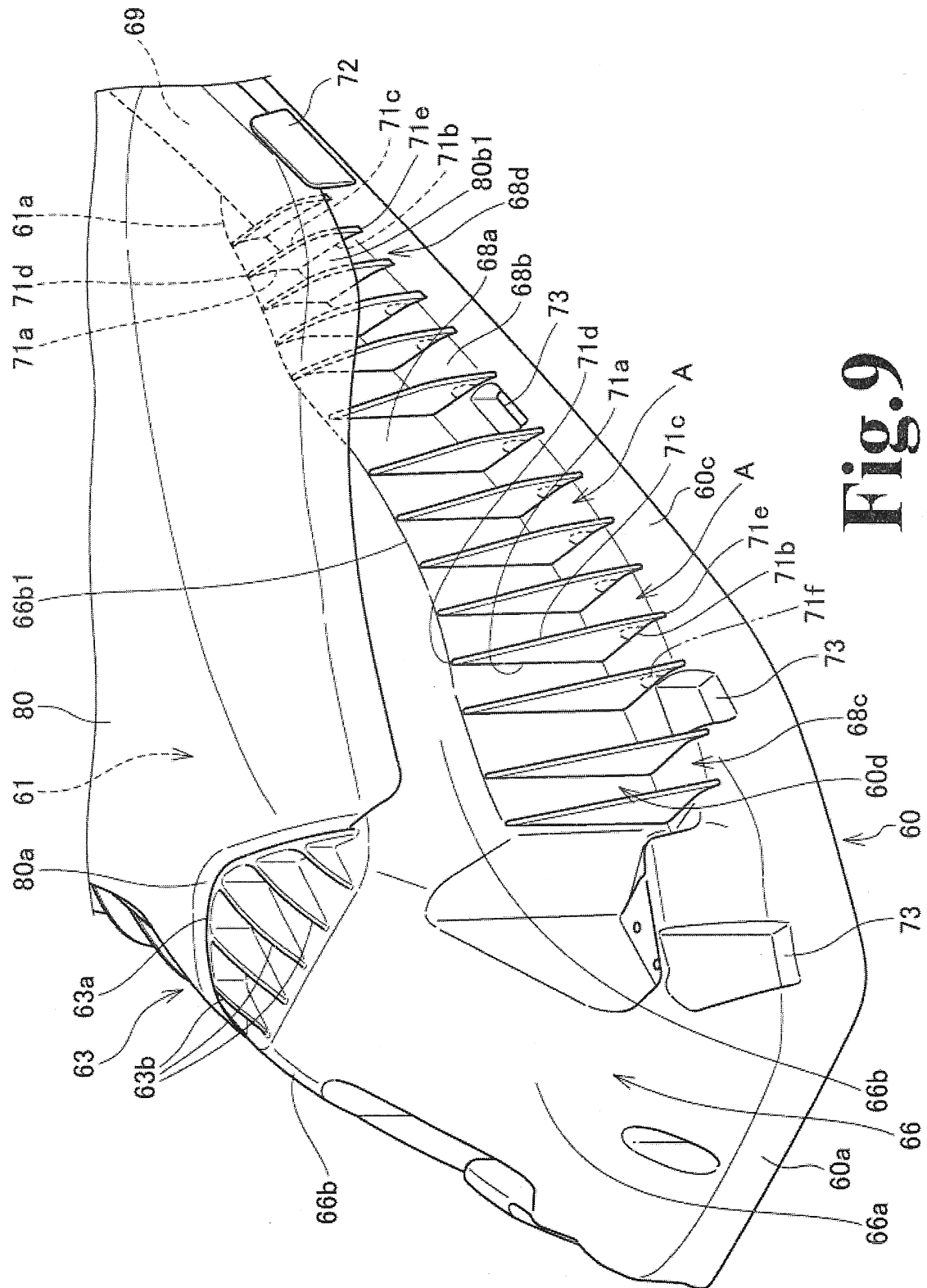


Fig. 9

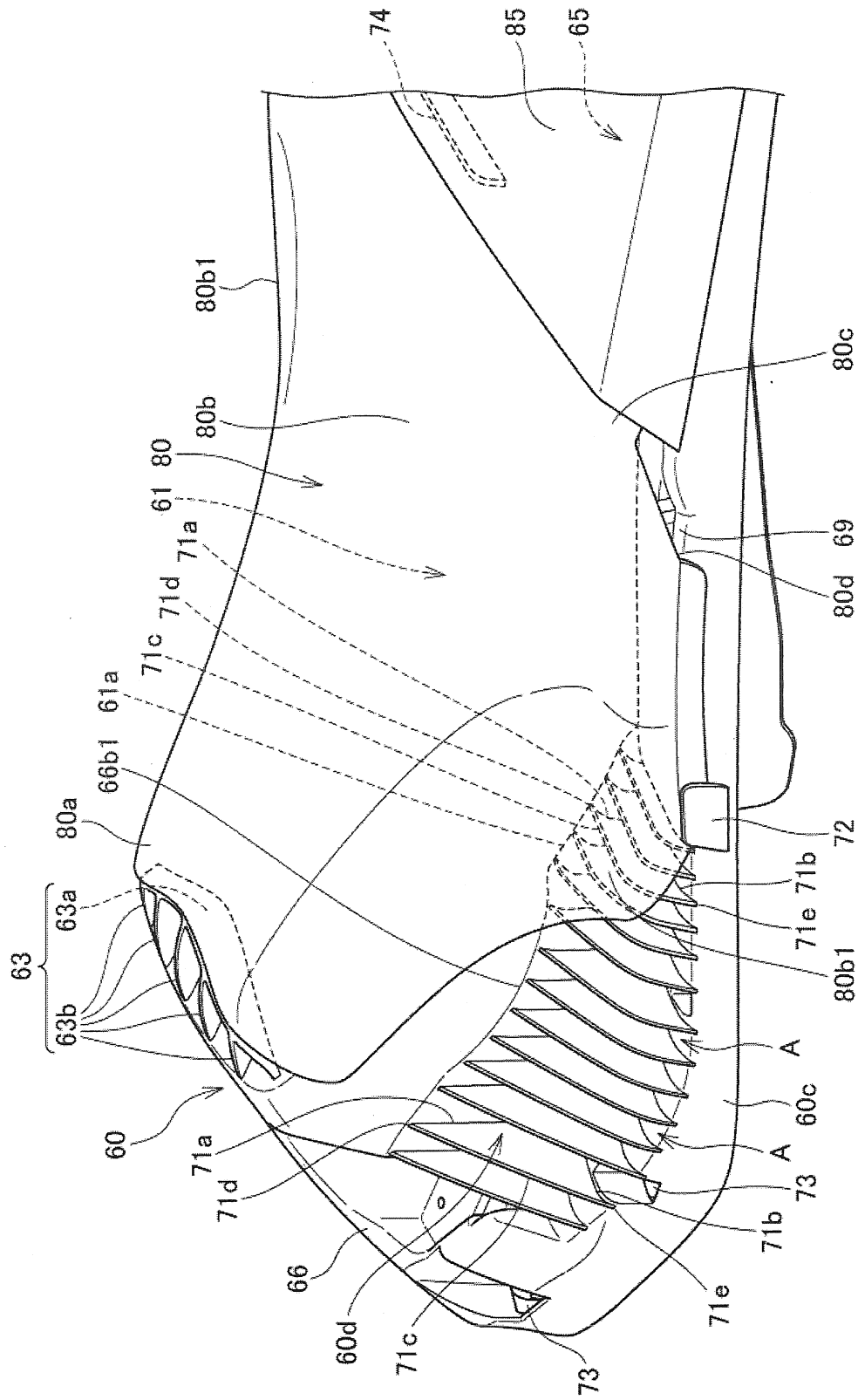


Fig.10

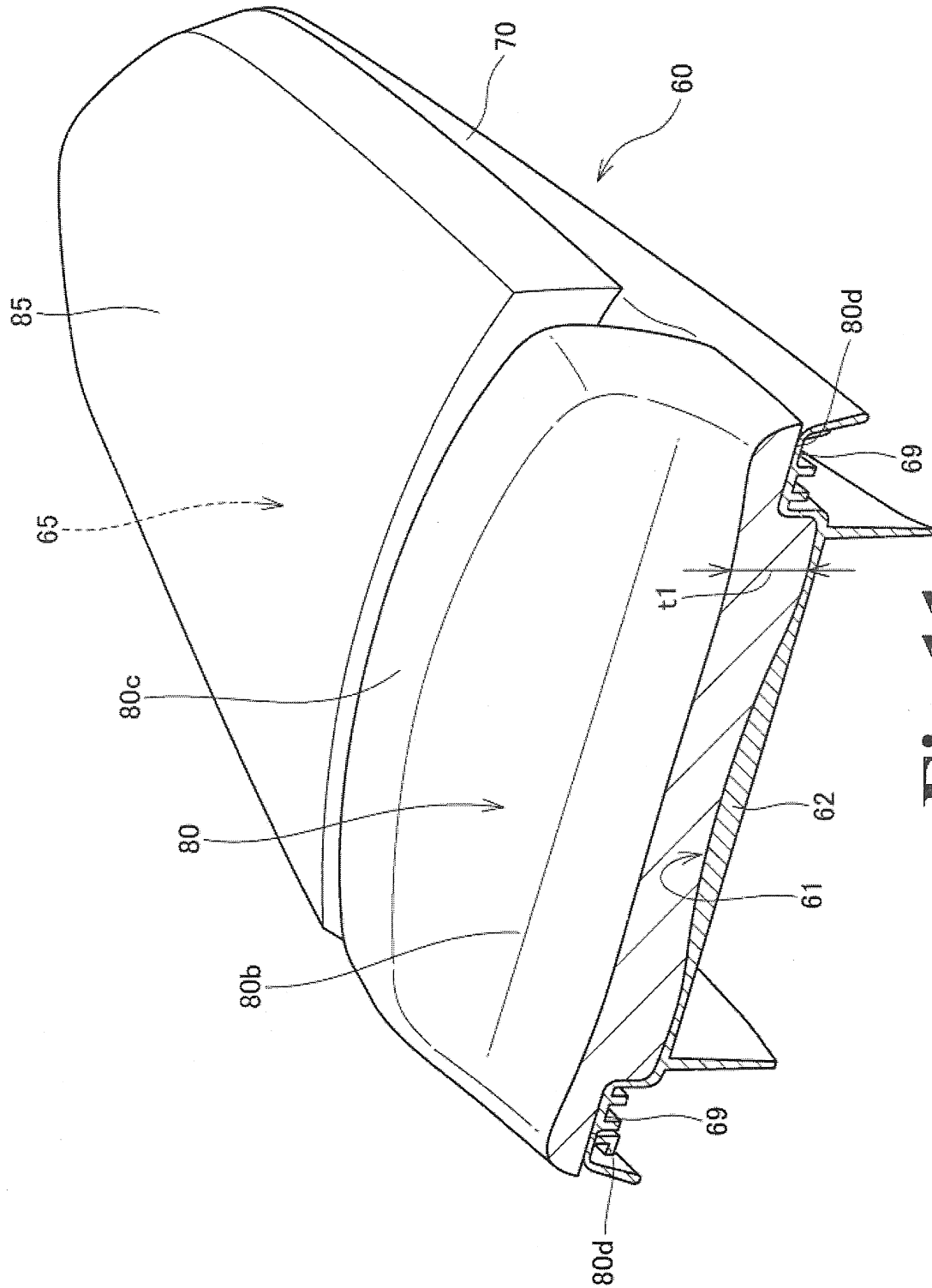


Fig. 11

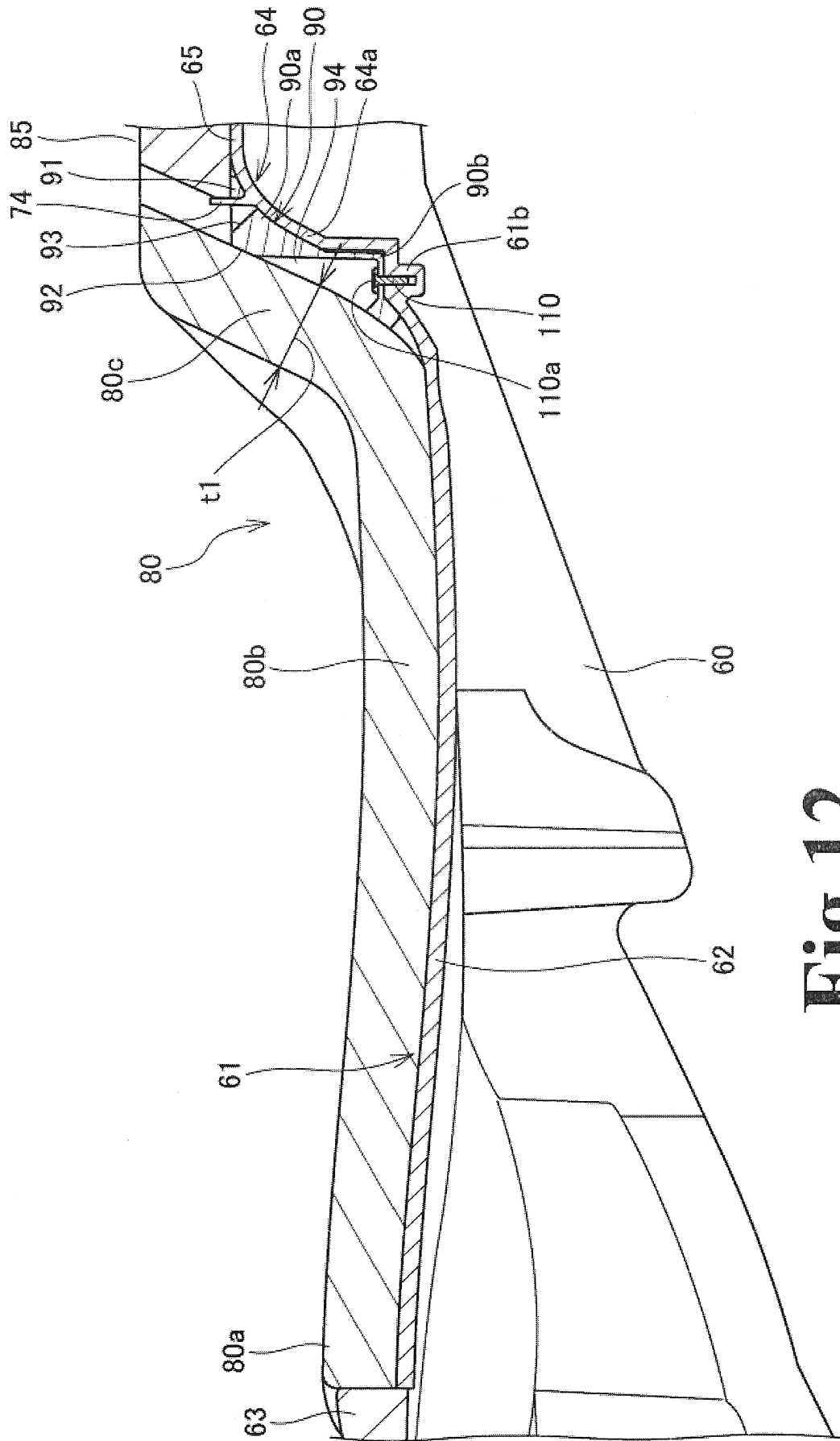


Fig.12

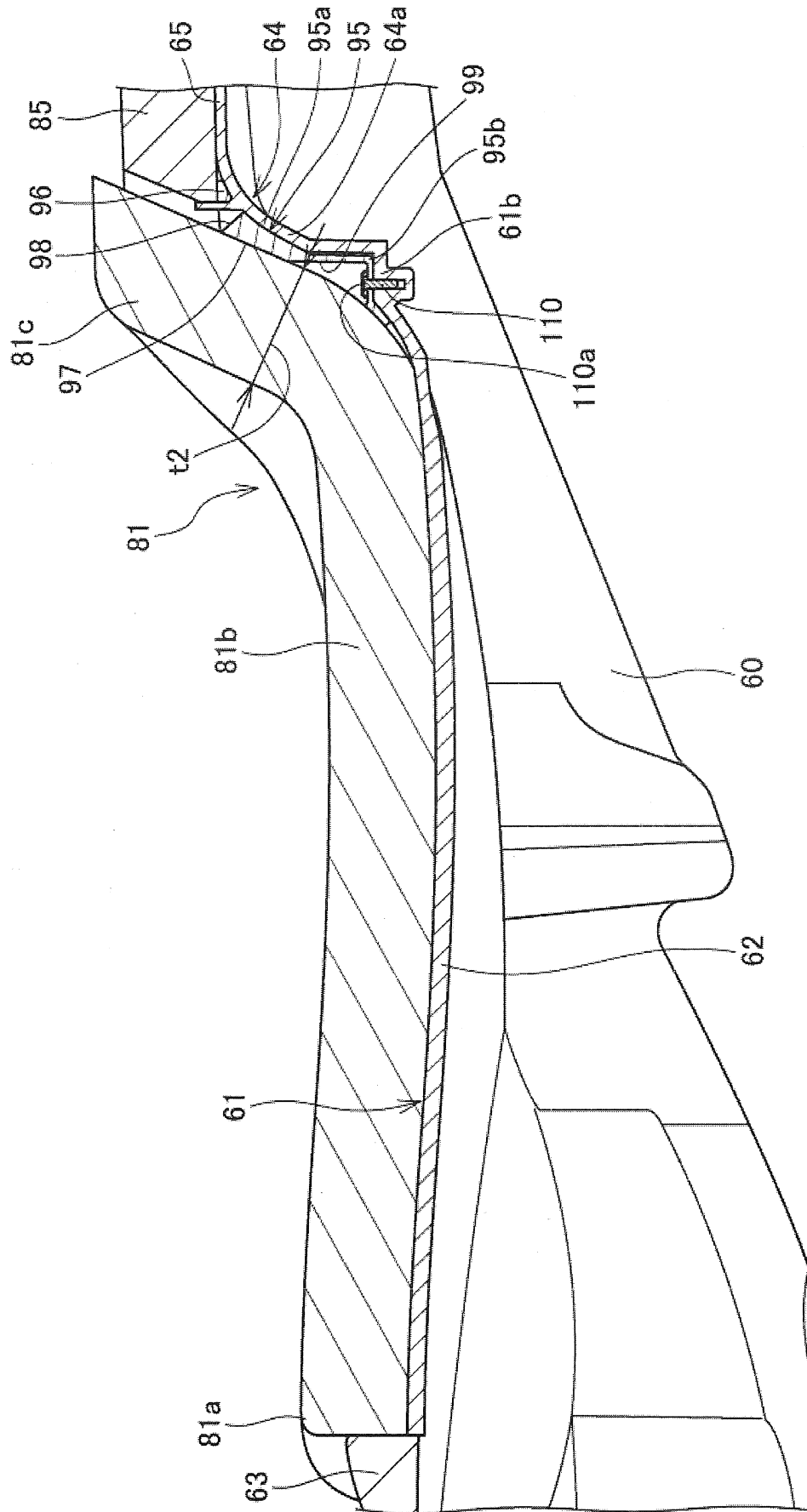
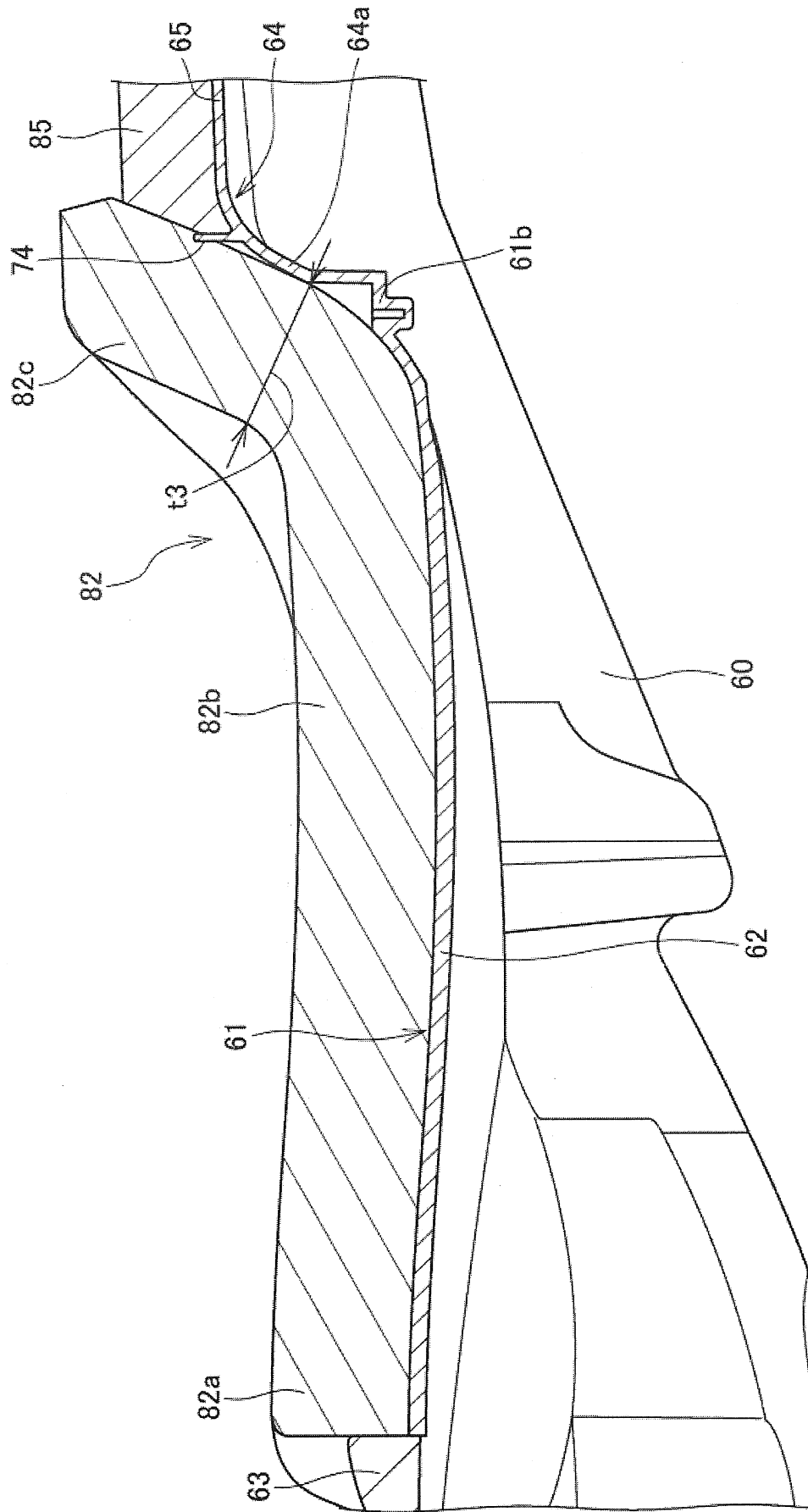


Fig. 13

**Fig.14**

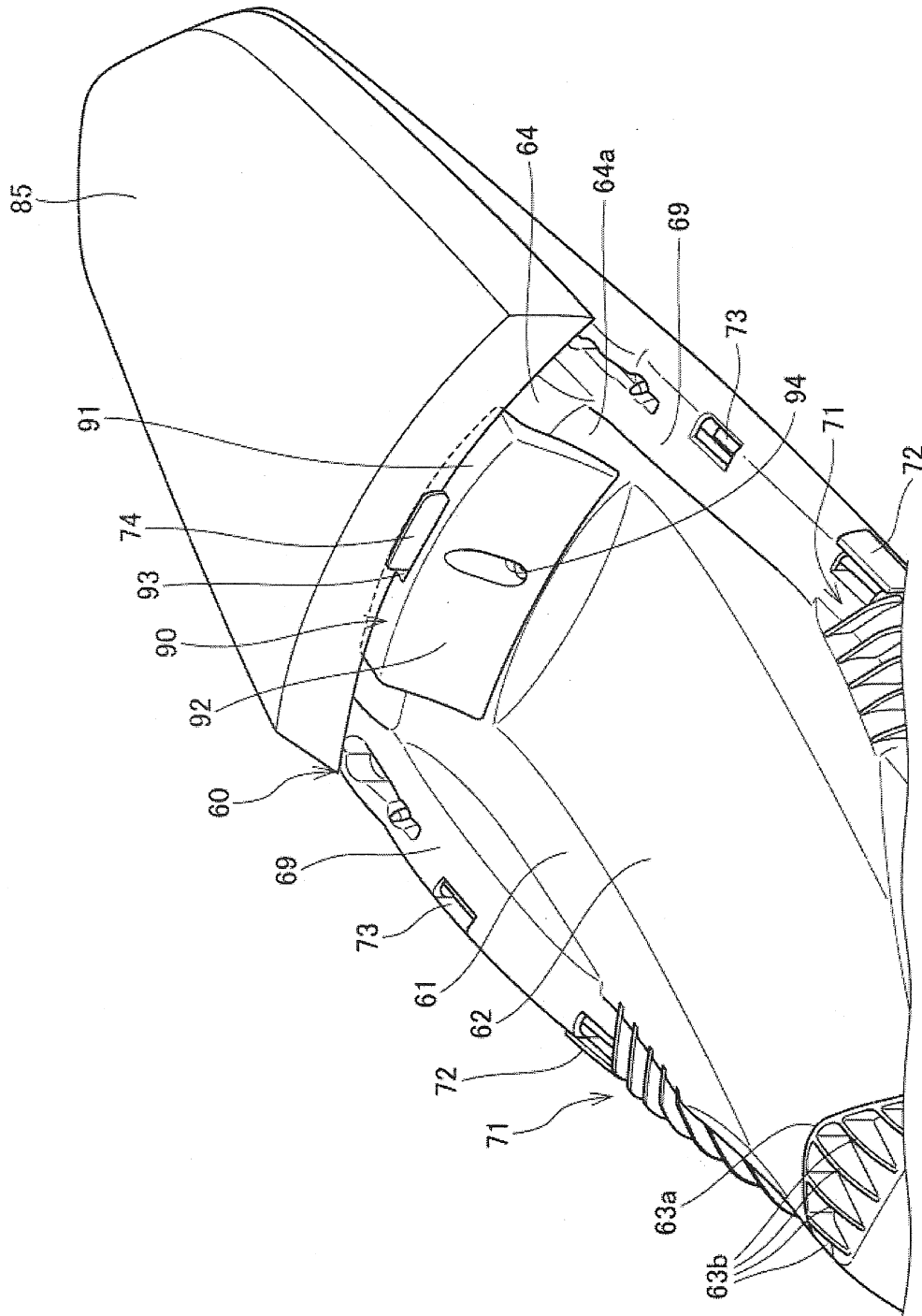
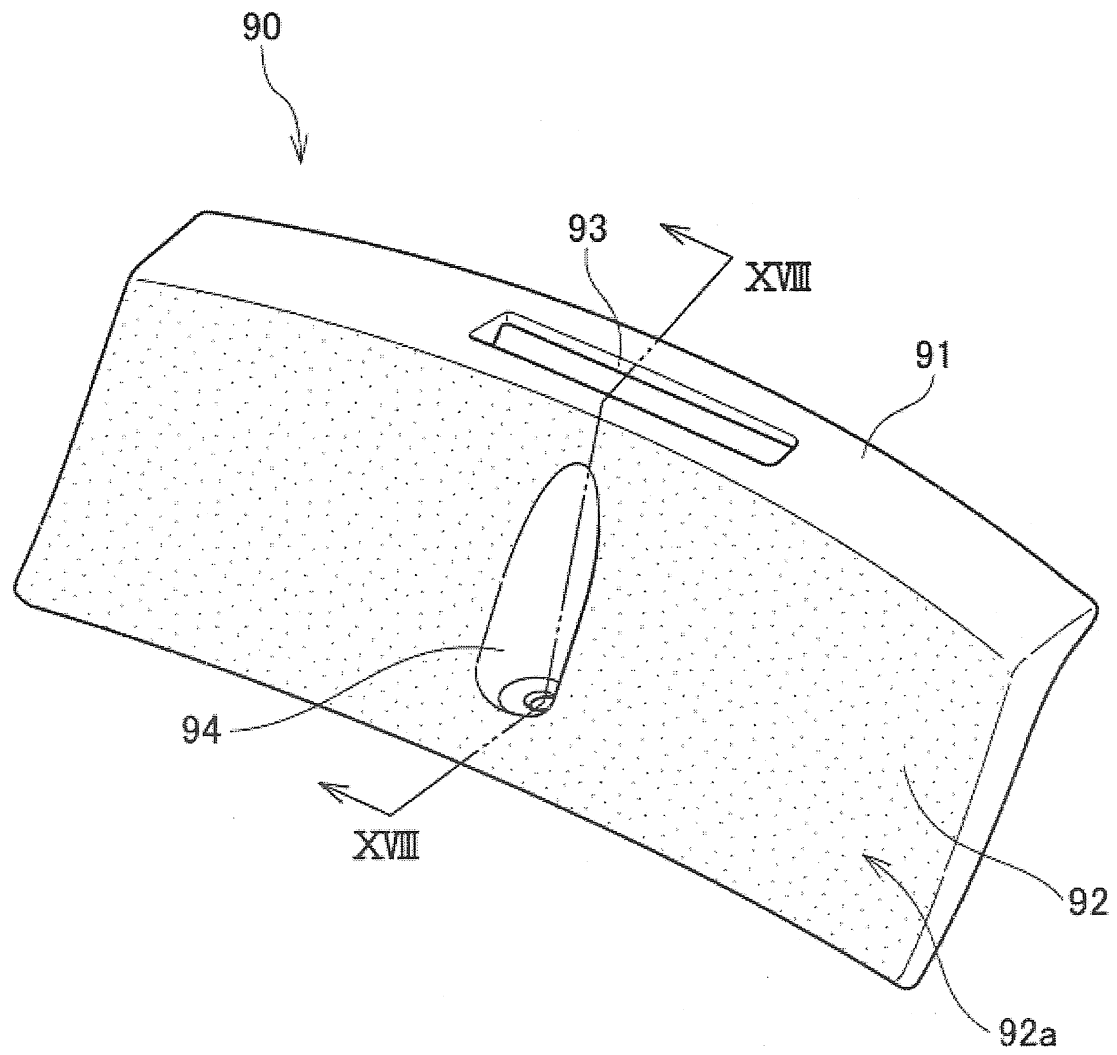
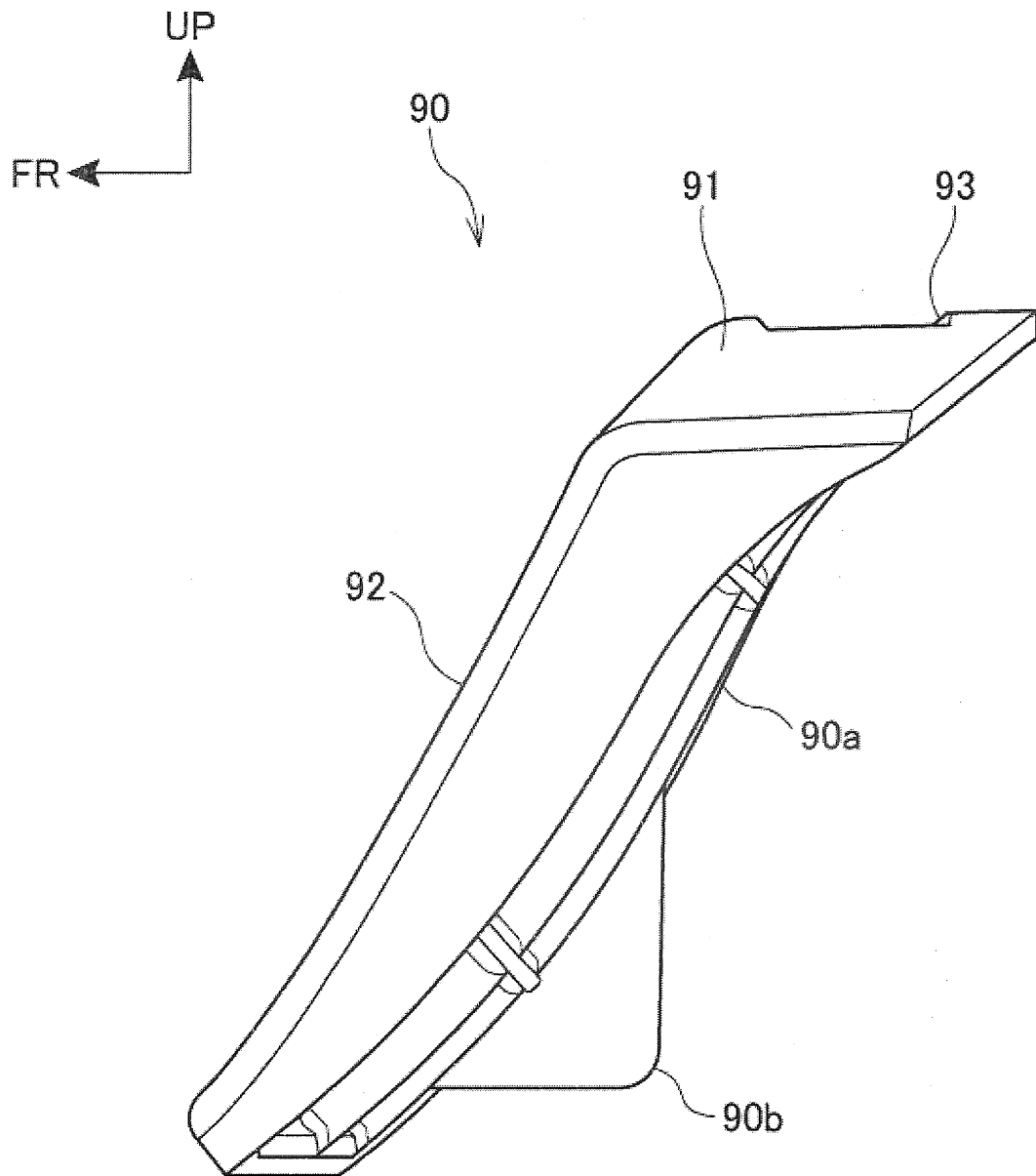
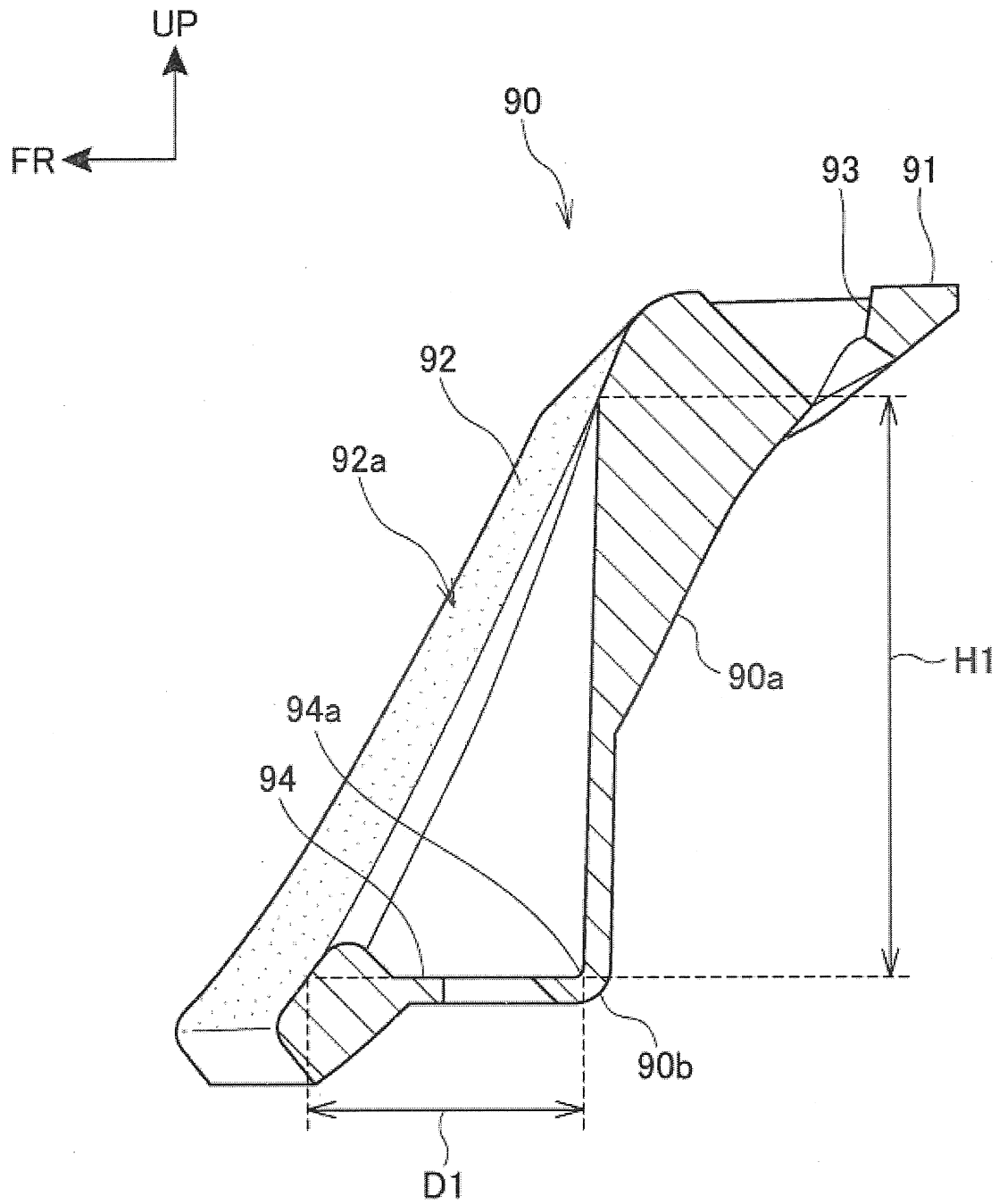
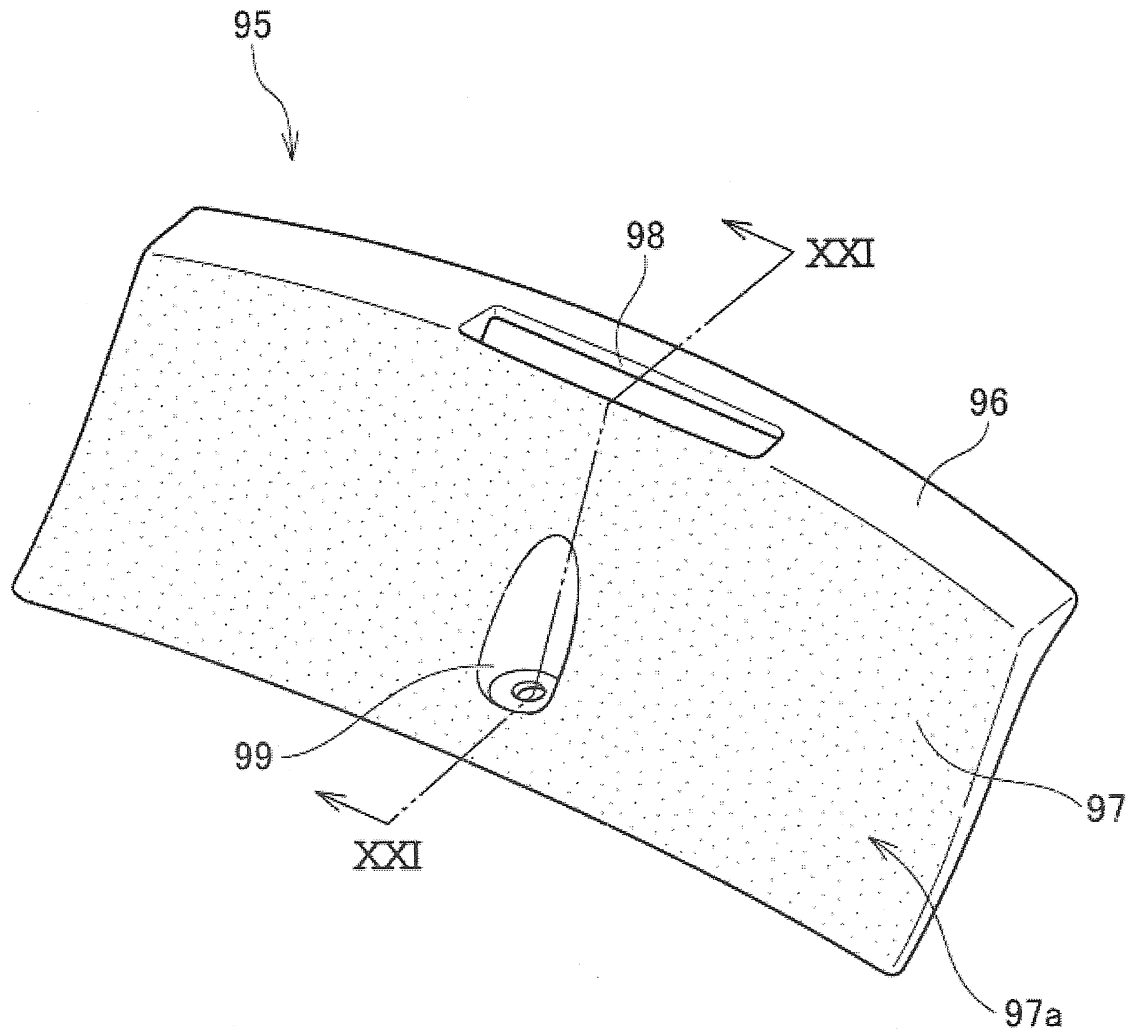


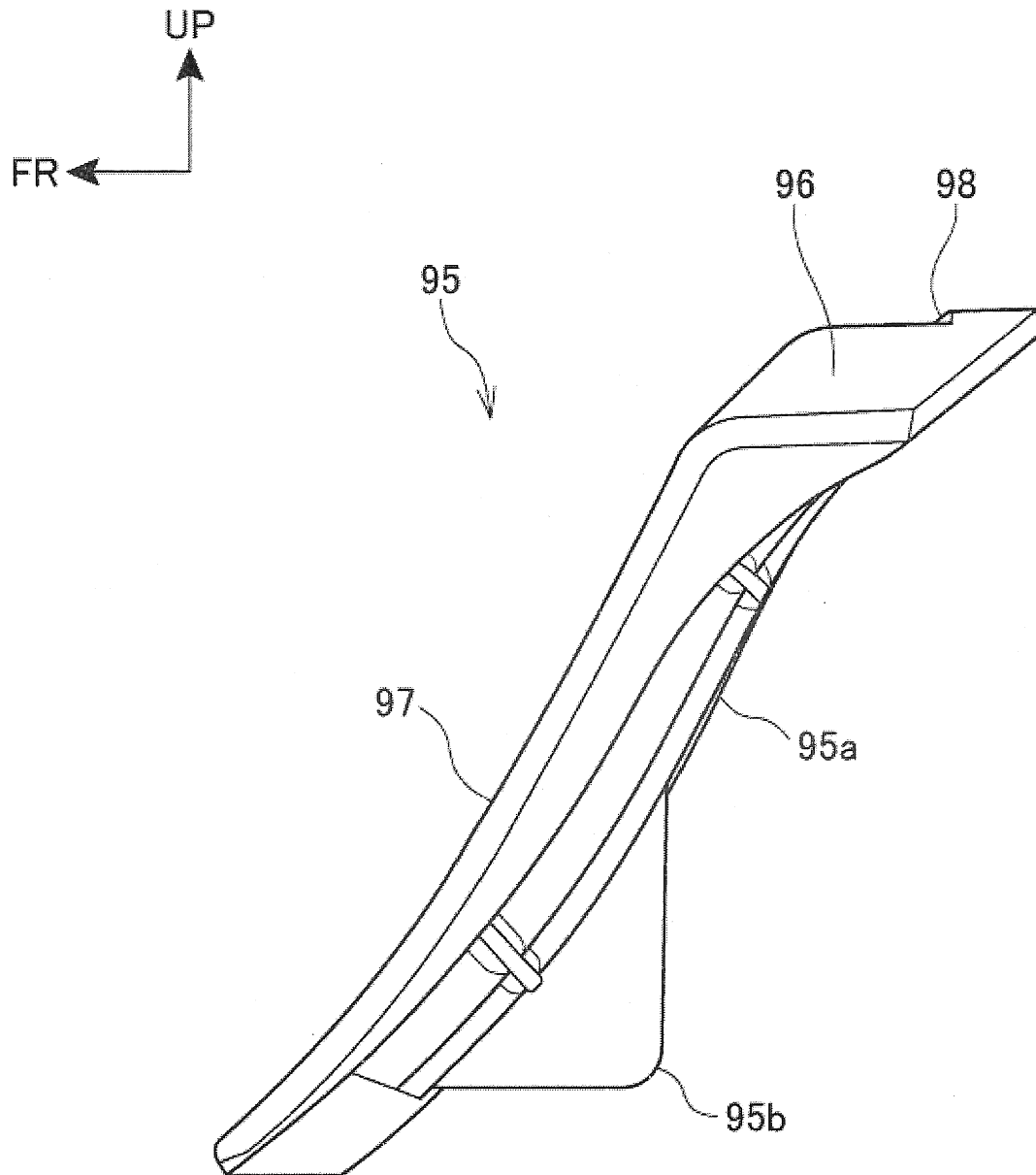
Fig. 15

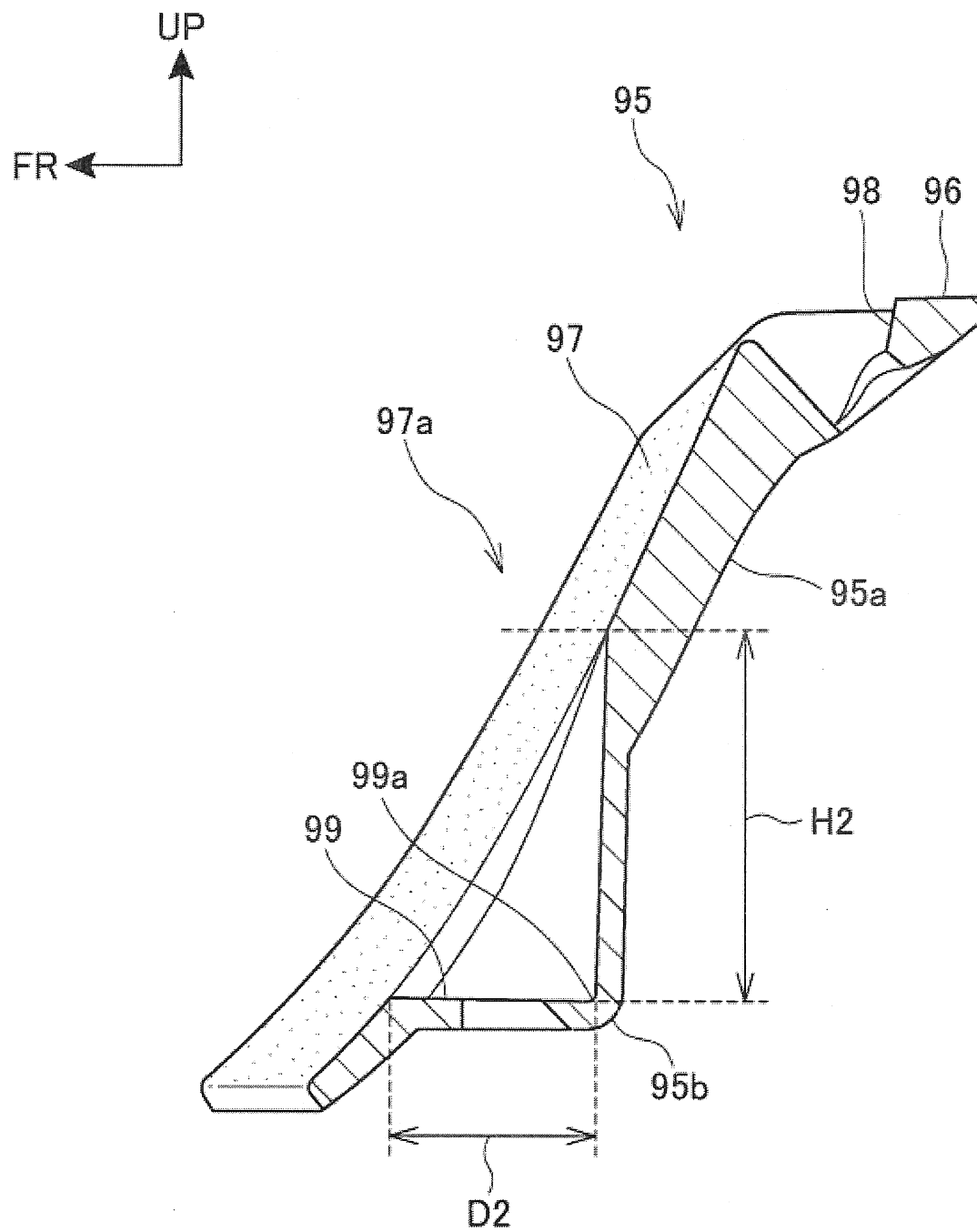
**Fig.16**

**Fig.17**

**Fig.18**

**Fig.19**

**Fig.20**

**Fig.21**