



(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)



1-0034069

(51)^{2020.01} B62J 37/00; B62J 25/04; B62J 35/00; (13) B
B62K 19/18; B62K 11/10; B62K 19/00;
B62K 19/06; B62J 17/00; B62K 11/04

(21) 1-2019-05133

(22) 20/09/2019

(30) 2018-192759 11/10/2018 JP

(45) 25/11/2022 416

(43) 27/04/2020 385ASC

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

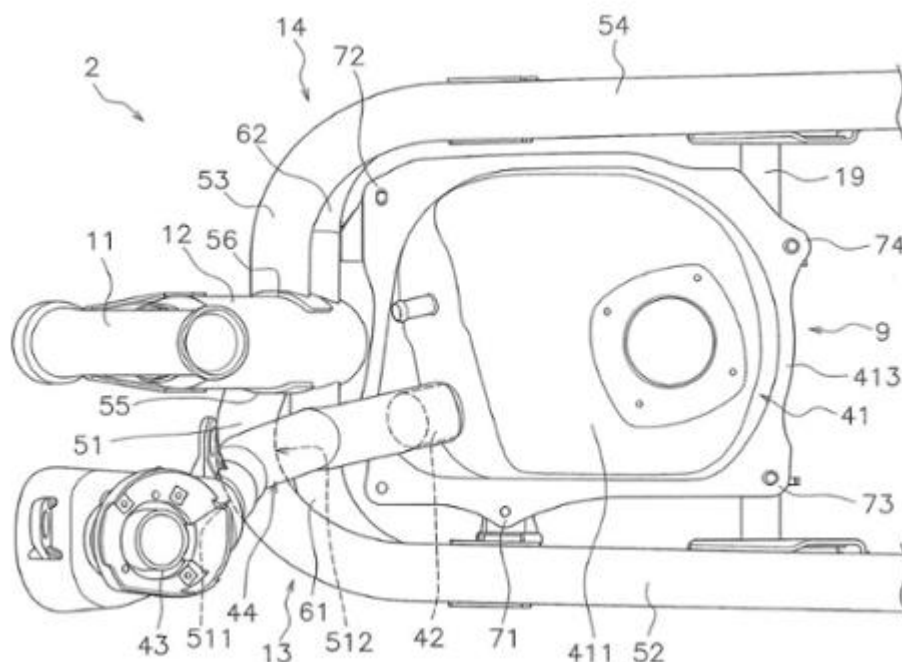
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Tsutomu KAWAGUCHI (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) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó khung dưới thứ nhất (13) gồm phần trước khung thứ nhất (51). Phần trước khung thứ nhất (51) được nối vào khung đi xuống (12), và được bố trí phía trước bình nhiên liệu (9). Phần trước khung thứ nhất (51) được làm cong để nhô ra phía trước hơn nữa so với khung đi xuống (12) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện. Ống dẫn nhiên liệu (44) được bố trí để đi qua phía sau phần trước khung thứ nhất (51).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, có kiểu phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trong đó bình nhiên liệu được bố trí ngay phía dưới bản đế chân trong khi cửa nạp nhiên liệu được bố trí trên tấm chắn chân (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế số JP 2010-215214 A). Ở kiểu phương tiện giao thông này, ống dẫn nhiên liệu mà cửa nạp nhiên liệu và bình nhiên liệu được nối qua đó, được bố trí bên trong tấm chắn chân. Hơn nữa, khung đi xuống kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ và các khung dưới phải và trái kéo dài về phía sau từ khung đi xuống. Bình nhiên liệu được bố trí giữa các khung dưới phải và trái. Ống dẫn nhiên liệu, kéo dài ra phía trước từ bình nhiên liệu, được bố trí để đi qua vị trí nằm phía dưới khung dưới và vị trí nằm ở phía trước khung dưới, và kéo dài lên phía trên dọc theo khung đi xuống.

In the aforementioned phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, ống dẫn nhiên liệu được bố trí ngay phía dưới và phía trước của khung dưới. Do đó, khi được dự tính để tạo ra một cách chắc chắn một khoảng cách cần thiết giữa bánh trước và ống dẫn nhiên liệu, khả năng là phương tiện giao thông bị gia tăng về kích cỡ theo cách không mong muốn. Mặt khác, khi ống dẫn nhiên liệu được bố trí phía sau khung dưới, khoảng cách cần thiết có thể được tạo ra dễ dàng và chắc chắn giữa bánh trước và ống dẫn nhiên liệu. Tuy nhiên, trong trường hợp này, vị trí của tấm chắn chân được tạo kết cấu để được dịch tới phía sau hơn nữa so với vị trí của nó khi ống dẫn nhiên liệu được bố trí ngay phía dưới và phía trước của khung dưới. Vì vậy, điều này tạo ra nhược điểm của việc làm giảm về khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển.

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, trong đó một khoảng không rộng giữa bánh trước và ống dẫn nhiên liệu được tạo ra một cách chắc chắn trong khi sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được ngăn chặn và bên cạnh đó, mở rộng khoảng không cho

việc đặt chân của người điều khiển ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Theo sáng chế, mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có các dấu hiệu của điểm 1 yêu cầu bảo hộ độc lập.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một khía cạnh của sáng chế gồm ống cổ, cơ cấu lái, bánh trước, khung đi xuống, khung dưới thứ nhất, khung dưới thứ hai, khung sau thứ nhất, khung sau thứ hai, yên, tấm che trước, tấm chắn chân, tấm che sau, bản đế chân, bình nhiên liệu, cửa nạp nhiên liệu và ống dẫn nhiên liệu. Cơ cấu lái được đỡ theo cách xoay được bởi ống cổ. Bánh trước được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu lái. Khung đi xuống kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ. Khung dưới thứ nhất kéo dài về phía sau và sang một trong số các bên phải và trái từ khung đi xuống. Khung dưới thứ hai kéo dài về phía sau và sang bên còn lại trong số các bên phải và trái từ khung đi xuống. Khung sau thứ nhất kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới thứ nhất. Khung sau thứ hai kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới thứ hai. Yên được bố trí ngay phía trên khung sau thứ nhất và khung sau thứ hai.

Tấm che trước được bố trí ở phía trước ống cổ và khung đi xuống. Tấm chắn chân được bố trí phía sau tấm che trước. Tấm che sau được bố trí ngay phía dưới yên. Bản đế chân được bố trí ngay phía trên khung dưới thứ nhất và khung dưới thứ hai, và được bố trí giữa tấm chắn chân và tấm che sau theo hướng tới - lui của phương tiện. Bình nhiên liệu được bố trí ngay phía dưới bản đế chân và được bố trí giữa khung dưới thứ nhất và khung dưới thứ hai theo hướng trái - phải của phương tiện. Cửa nạp nhiên liệu được bố trí trên tấm chắn chân. Ống dẫn nhiên liệu nối cửa nạp nhiên liệu và bình nhiên liệu. Ống dẫn nhiên liệu được bố trí ít nhất một phần phía sau bánh trước khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Khung dưới thứ nhất gồm phần trước khung thứ nhất. Phần trước khung thứ nhất được nối vào khung đi xuống và được nằm ở phía trước bình nhiên liệu. Phần trước khung thứ nhất cong để nhô ra phía trước hơn nữa so với khung đi xuống khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện. Ống dẫn nhiên liệu được bố trí để đi qua phía sau phần trước khung thứ nhất.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, ống dẫn nhiên liệu được bố trí để đi qua phía sau phần trước khung thứ nhất. Vì điều này,

một khoảng không rộng có thể được tạo ra một cách chắc chắn giữa bánh trước và ống dẫn nhiên liệu, trong lúc sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện có thể được ngăn chặn. Hơn nữa, phần trước khung thứ nhất cong để nhô ra phía trước hơn nữa so với khung đi xuống khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện. Vì điều này, ống dẫn nhiên liệu có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản lề chân có thể được mở rộng theo hướng tới - lui. Nói cách khác, khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển có thể được mở rộng.

Mép trước của phần trước khung thứ nhất có thể ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép trước của khung đi xuống khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, ống dẫn nhiên liệu có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản lề chân có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Mép sau của phần trước khung thứ nhất có thể ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đường trục tâm của khung đi xuống khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, phần trước khung thứ nhất cong với mức độ lớn để nhô ra phía trước, nhờ đó ống dẫn nhiên liệu có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản lề chân có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Khung dưới thứ hai có thể gồm phần trước khung thứ hai được nối vào khung đi xuống. Phần trước khung thứ nhất có thể cong để nhô ra phía trước hơn so với phần trước khung thứ hai. Như được mô tả trên đây, phần trước khung thứ nhất cong để nhô ra phía trước, nhờ đó ống dẫn nhiên liệu có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển có thể được mở rộng. Tuy nhiên, từ khía cạnh làm giảm tập trung ứng suất trên phần mà tại đó khung đi xuống và khung dưới thứ nhất được nối, khung đi xuống được ưu tiên là được bố trí để gối chùng khung dưới thứ nhất khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ngược lại, khi phần trước khung thứ nhất cong để nhô ra phía trước, sự tập trung ứng suất chắc chắn dịch ra phía trước. Theo đó, sự phá hỏng về độ cứng vững của khung dưới thứ nhất bị lo ngại. Đặc biệt là, khi các khung dưới thứ nhất và thứ hai được tạo hình dạng đối xứng với nhau, sự phá hỏng về độ cứng vững của cả hai bị lo ngại. Hơn nữa, khi cố gắng tăng cường độ cứng vững của bản thân các khung dưới thứ nhất và thứ hai để ngăn chặn sự phá hỏng về độ cứng vững của cả hai, sự gia tăng về

kích cỡ của các khung dưới thứ nhất và thứ hai bị lo ngại. Hơn nữa, với sự gia tăng về kích cỡ của các khung dưới thứ nhất và thứ hai, vị trí của tấm chắn chân được dịch về phía sau. Theo đó, sự giảm về khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển cũng bị lo ngại. Cân nhắc tới các vấn đề trên đây, theo khía cạnh này, phần trước khung thứ nhất cong để nhô ra phía trước hơn nữa so với phần trước khung thứ hai. Nói cách khác, các khung dưới thứ nhất và thứ hai được tạo hình dạng không đối xứng nhau. Vì điều này, sự phá hỏng về độ cứng vững của khung dưới thứ nhất có thể được bù bởi khung dưới thứ hai. Do đó, sự phá hỏng về độ cứng vững của các khung dưới thứ nhất và thứ hai có thể được ngăn chặn, trong khi sự gia tăng về kích cỡ của các khung dưới thứ nhất và thứ hai có thể được ngăn chặn.

Khung dưới thứ nhất có thể gồm phần đầu nối thứ nhất được nối vào khung đi xuống. Khung dưới thứ hai có thể gồm phần đầu nối thứ hai được nối vào khung đi xuống. Phần đầu nối thứ nhất có thể ít nhất một phần được nằm phía trên phần đầu nối thứ hai khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Như được mô tả trên đây, khi phần trước khung thứ nhất cong ra phía trước, sự phá hỏng về độ cứng vững của khung dưới thứ nhất bị lo ngại. Hơn nữa, khi cố gắng tăng cường độ cứng vững của bản thân khung dưới thứ nhất, sự gia tăng về kích cỡ của khung dưới thứ nhất và sự giảm về khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển bị lo ngại. Tuy nhiên, theo khía cạnh này, phần đầu nối thứ nhất được bố trí ở vị trí cao, nhờ đó độ cứng vững của khung dưới thứ nhất có thể được tăng cường. Vì điều này, ngay cả khi phần trước khung thứ nhất cong ra phía trước, sự phá hỏng về độ cứng vững của khung dưới thứ nhất có thể được ngăn chặn trong khi sự gia tăng về kích cỡ của khung dưới thứ nhất và sự giảm về khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển có thể được ngăn chặn.

Đầu trên của phần đầu nối thứ nhất có thể được nằm phía trên đầu trên của phần đầu nối thứ hai khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Trong trường hợp này, phần đầu nối thứ nhất được bố trí ở vị trí cao, nhờ đó độ cứng vững của khung dưới thứ nhất có thể được tăng cường. Theo đó, ngay cả khi phần trước khung thứ nhất cong, sự phá hỏng về độ cứng vững của khung dưới thứ nhất có thể được ngăn chặn.

Đầu dưới của phần đầu nối thứ nhất có thể được nằm phía trên đầu dưới của phần đầu nối thứ hai khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện.

Trong trường hợp này, phần đầu nổi thứ nhất được bố trí ở vị trí cao, nhờ đó độ cứng vững của khung dưới thứ nhất có thể được tăng cường. Theo đó, ngay cả khi phần trước khung thứ nhất cong, sự phá hỏng về độ cứng vững của khung dưới thứ nhất có thể được ngăn chặn.

Đường trục tâm của khung dưới thứ nhất có thể được nằm ra phía trước của đường trục tâm của khung đi xuống tại phần đầu nổi thứ nhất khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, phần trước khung thứ nhất cong với mức độ lớn để nhô ra phía trước, nhờ đó ống dẫn nhiên liệu có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản đế chân có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Mép sau của phần trước khung thứ nhất có thể ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đầu sau của phần đầu nổi thứ nhất khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện. Trong trường hợp này, phần trước khung thứ nhất cong với mức độ lớn để nhô ra phía trước, nhờ đó ống dẫn nhiên liệu có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản đế chân có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Ống dẫn nhiên liệu có thể ít nhất một phần gói chồng khung đi xuống ở vị trí nằm ngay phía sau phần trước khung thứ nhất khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, ống dẫn nhiên liệu được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể, nhờ đó bản đế chân có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Ống dẫn nhiên liệu có thể gồm phần ống thứ nhất, phần ống thứ hai và phần ống cong. Phần ống thứ nhất có thể được nối vào bình nhiên liệu. Phần ống thứ hai có thể được bố trí phía bên khung đi xuống. Phần ống cong có thể được nằm giữa phần ống thứ nhất và phần ống thứ hai. Phần ống cong có thể được nằm ở phía trước bản đế chân, và có thể gói chồng bản đế chân khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Trong trường hợp này, phần ống cong có thể được bố trí liền kề bản đế chân, trong lúc tránh gây cản trở với bản đế chân. Theo đó, bản đế chân có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Phần ống cong có thể ít nhất một phần gói chồng khung đi xuống khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, ống dẫn

nhiên liệu được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể, nhờ đó bản đế chân có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Mép trước của ống dẫn nhiên liệu có thể được nằm về phía sau của mép trước của khung đi xuống khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, một khoảng không rộng có thể được tạo ra một cách chắc chắn giữa bánh trước và ống dẫn nhiên liệu, trong lúc sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện có thể được ngăn chặn.

Nói chung, theo sáng chế là có thể để tạo ra một cách chắc chắn một khoảng không rộng giữa bánh trước và ống dẫn nhiên liệu ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trong khi sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được ngăn chặn và bên cạnh đó, mở rộng khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án được ưu tiên của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện khung thân phương tiện.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện khung thân phương tiện và bình nhiên liệu.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện khung thân phương tiện và bình nhiên liệu.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện khung thân phương tiện và bình nhiên liệu.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trên được phóng to thể hiện khung thân phương tiện và bình nhiên liệu.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ phía bên được phóng to thể hiện khung thân phương tiện và bình nhiên liệu.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ phía bên được phóng to thể hiện khung thân phương tiện.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường IX-IX trên FIG.8.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ trước được phóng to thể hiện khung thân phương tiện.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Sau đây, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên của sáng chế sẽ được giải thích có dựa vào các hình vẽ. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này là phương tiện giao thông kiểu scutor. Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân phương tiện 2, cơ cấu lái 3, tấm che thân phương tiện 4, bánh trước 5, yên 6, bánh sau 7, cụm công suất 8 và bình nhiên liệu 9.

Cần lưu ý rằng, trong bản mô tả này, hướng tới - lui, hướng lên - xuống và hướng trái - phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 dùng để chỉ hướng tới - lui, hướng lên - xuống và hướng trái - phải được quan sát từ người điều khiển đang ngồi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Hơn nữa, hướng tới - lui được xác định không chỉ là cho biết các hướng được sắp xếp song song với hướng tới - lui của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, mà còn bao hàm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng ± 45 độ so với hướng tới - lui của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Nói cách khác, hướng đã cho gần hướng tới - lui hơn so với hướng trái - phải và hướng lên - xuống được phân loại là hướng tới - lui.

Theo cách tương tự, hướng lên - xuống được xác định là bao gồm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng ± 45 độ so với hướng lên - xuống của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Nói cách khác, hướng đã cho gần hướng lên - xuống hơn so với hướng tới - lui và hướng trái - phải được phân loại là hướng lên - xuống. Hơn nữa, hướng trái - phải được xác định là bao gồm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng ± 45 độ so với hướng trái - phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Nói cách khác, hướng đã cho gần hướng trái - phải hơn so với hướng tới - lui và hướng lên - xuống được phân loại là hướng trái - phải.

Trong bản mô tả này, thuật ngữ "nối" không bị giới hạn ở việc nối trực tiếp và bao hàm cả việc nối gián tiếp. Hơn nữa, thuật ngữ "nối" không bị giới hạn ở tình trạng mà các bộ phận tách biệt được cố định vào nhau, và còn bao hàm cả tình trạng mà nhiều phần ở bộ phận liên khối liên tục với nhau.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện khung thân phương tiện 2. Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, khung thân phương tiện 2 gồm ống cổ 11, khung đi xuống 12, khung dưới thứ nhất 13, khung dưới thứ hai 14, khung sau thứ nhất 15 và khung sau thứ hai 16. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, ống cổ 11 nghiêng về phía sau và lên phía trên. Khung đi xuống 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11.

Khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14 được nối vào phần dưới của khung đi xuống 12. Khung dưới thứ nhất 13 kéo dài sang trái và về phía sau từ khung đi xuống 12. Khung dưới thứ hai 14 kéo dài sang phải và về phía sau từ khung đi xuống 12. Khung sau thứ nhất 15 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới thứ nhất 13. Khung sau thứ hai 16 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới thứ hai 14.

Cơ cấu lái 3 được đỡ theo cách xoay được bởi ống cổ 11. Cơ cấu lái 3 gồm trục lái 21, giá dưới 22 và các bộ treo phải và trái 23. Cần lưu ý rằng, FIG.1 thể hiện chỉ mình bộ treo trái 23. Trục lái 21 được lắp vào trong ống cổ 11. Trục lái 21 được nối tại phần trên của nó vào tay lái 25. Trục lái 21 được đỡ bởi ống cổ 11 và nhờ đó xoay được bên phải và bên trái. Giá dưới 22 được nối vào phần dưới của trục lái 21. Các bộ treo phải và trái 23 được nối tại các đầu trên của chúng vào giá dưới 22. Bánh trước 5 được đỡ theo cách quay được bởi các bộ treo phải và trái 23.

Tấm che thân phương tiện 4 gồm tấm che tay lái 31, tấm che trước 32, tấm che sau 33, tấm che dưới 34, tấm chắn chân 35 và chắn bùn 39. Tấm che tay lái 31 che các phía trước và sau của tay lái 25. Bảng đồng hồ đo, gồm đồng hồ đo tốc độ và các bộ phận tương tự, được gắn vào mặt trên của tấm che tay lái 31.

Tấm che trước 32 được bố trí ở phía trước ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Đèn trước 37 được bố trí ở tấm che trước 32. Tấm chắn chân 35 được bố trí phía sau tấm che trước 32. Tấm chắn chân 35 được bố trí phía sau ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Chắn bùn 39 được bố trí phía sau bánh trước 5 và phía trước của tấm chắn chân 35. Tấm che sau 33 che các vùng xung quanh của các khung sau thứ nhất 15 và thứ hai 16. Tấm che sau 33 được bố trí phía dưới yên 6.

Yên 6 được bố trí về phía sau của ống cổ 11. Yên 6 được bố trí ngay phía trên các khung sau thứ nhất 15 và thứ hai 16. Hộp chứa vật dụng 38 được bố trí bên trong

tấm che sau 33. Hộp chứa vật dụng 38 được bố trí ngay phía dưới yên 6. Tấm che dưới 34 được bố trí giữa tấm che trước 32 và tấm che sau 33. Tấm che dưới 34 che các vùng xung quanh của các khung dưới thứ nhất 13 và thứ hai 14. Mặt trên của tấm che dưới 34 gồm bản đế chân 36.

Bản đế chân 36 được bố trí phía dưới và ra phía trước của yên 6. Bản đế chân 36 được bố trí ngay phía trên các khung dưới thứ nhất 13 và thứ hai 14. Nói cách khác, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, bản đế chân 36 gói chồng các khung dưới thứ nhất 13 và thứ hai 14. Bản đế chân 36 được bố trí giữa tấm chắn chân 35 và tấm che sau 33 theo hướng tới - lui của phương tiện. Bình nhiên liệu 9 được bố trí ngay phía dưới bản đế chân 36. Nói cách khác, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, bình nhiên liệu 9 gói chồng bản đế chân 36.

Bản đế chân 36 được bố trí để cho phép người điều khiển đặt chân của mình trên đó. Bản đế chân 36 có hình dạng phẳng toàn bộ theo phương bề rộng phương tiện. Tuy nhiên, bản đế chân 36 có thể không có hình dạng phẳng. Ví dụ, phần ống giữa có thể được bố trí ở giữa của bản đế chân 36. Phần ống giữa có hình dạng nhô lên phía trên và kéo dài theo hướng tới - lui.

Cụm công suất 8 được bố trí ngay phía dưới yên 6. Cụm công suất 8 được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân phương tiện 2. Cụm công suất 8 đỡ bánh sau 7 sao cho bánh sau 7 quay được. Bánh sau 7 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2 qua bộ treo sau 28. Cụm công suất 8 gồm động cơ 26 và bộ truyền động 27.

Tiếp theo, các kết cấu của khung thân phương tiện 2 và bình nhiên liệu 9 sẽ được giải thích. FIG.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện khung thân phương tiện 2 và bình nhiên liệu 9. FIG.4 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện khung thân phương tiện 2 và bình nhiên liệu 9. FIG.5 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện khung thân phương tiện 2 và bình nhiên liệu 9. FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trên được phóng to thể hiện khung thân phương tiện 2 và bình nhiên liệu 9. FIG.7 là hình vẽ nhìn từ phía bên được phóng to thể hiện khung thân phương tiện 2 và bình nhiên liệu 9. Cần lưu ý rằng, khung dưới thứ nhất 13 không được thể hiện trên FIG.7. FIG.8 là hình vẽ nhìn từ phía bên được phóng to thể hiện khung thân phương tiện 2.

Bình nhiên liệu 9 được bố trí giữa khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14 theo hướng trái - phải của phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.6 và FIG.7,

bình nhiên liệu 9 gồm thân bình 41 và ống dẫn nhiên liệu vào 42. Thân bình 41 có khoảng không để chứa nhiên liệu ở bên trong của nó. Thân bình 41 gồm thân trên 411 và thân dưới 412. Thân trên 411 và thân dưới 412 được bố trí tách biệt nhau. Vì vậy, thân bình 41 được tạo kết cấu để được chia thành các phần trên và dưới. Bình nhiên liệu 9 gồm phần bích 413. Phần bích 413 nhô ra từ thân bình 41 ra phía trước, về phía sau, sang phải và sang trái. Thân trên 411 và thân dưới 412 được nối tại phần bích 413. Ống dẫn nhiên liệu vào 42 được nối vào thân bình 41. Chi tiết là, ống dẫn nhiên liệu vào 42 được nối vào thân trên 411. Ống dẫn nhiên liệu vào 42 nhô ra phía trước và lên phía trên từ thân bình 41. Ống dẫn nhiên liệu vào 42 được nằm về phía sau của khung đi xuống 12.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.7, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cửa nạp nhiên liệu 43 và ống dẫn nhiên liệu 44. Như được thể hiện trên FIG.4, cửa nạp nhiên liệu 43 được bố trí phía bên ống cổ 11. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cửa nạp nhiên liệu 43 gối chồng ống cổ 11. Như được thể hiện trên FIG.1, cửa nạp nhiên liệu 43 được bố trí trên và xuyên qua tấm chắn chân 35. Ống dẫn nhiên liệu 44 nối cửa nạp nhiên liệu 43 và bình nhiên liệu 9 qua đó. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, ống dẫn nhiên liệu 44 được bố trí ít nhất một phần phía sau bánh trước 5. Ống dẫn nhiên liệu 44 ít nhất một phần được bố trí giữa chắn bùn 39 và tấm chắn chân 35, cả hai bộ phận này được thể hiện trên FIG.1. Ống dẫn nhiên liệu 44 kéo dài ra phía trước và lên phía trên từ bình nhiên liệu 9, và rồi kéo dài lên phía trên dọc theo khung đi xuống 12.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện trên FIG.7, mép trước 441 của ống dẫn nhiên liệu 44 được nằm về phía sau của mép trước 121 của khung đi xuống 12. Ống dẫn nhiên liệu 44 gồm phần ống thứ nhất 45, phần ống thứ hai 46 và phần ống cong 47. Phần ống thứ nhất 45 được nối vào bình nhiên liệu 9. Chi tiết là, phần ống thứ nhất 45 được nối vào ống dẫn nhiên liệu vào 42. Phần ống thứ nhất 45 kéo dài ra phía trước và lên phía trên.

Phần ống thứ hai 46 được bố trí phía bên khung đi xuống 12. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần ống thứ hai 46 ít nhất một phần gối chồng khung đi xuống 12. Phần ống thứ hai 46 kéo dài lên phía trên dọc theo khung đi xuống 12. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần ống thứ hai 46 được nằm về phía sau của mép trước 121 của khung đi xuống

12. Phần ống thứ hai 46 được nối vào cửa nạp nhiên liệu 43.

Phần ống cong 47 được nằm giữa phần ống thứ nhất 45 và phần ống thứ hai 46. Phần ống cong 47 được nằm ở phía trước bản đế chân 36. Phần ống cong 47 ít nhất một phần được nằm tại cùng độ cao như bản đế chân 36. Nói cách khác, phần ống cong 47 gối chồng bản đế chân 36 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần ống cong 47 ít nhất một phần gối chồng khung đi xuống 12. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần ống cong 47 được nằm về phía sau của mép trước 121 của khung đi xuống 12.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường IX-IX trên FIG.8. Như được thể hiện trên FIG.9, khung dưới thứ nhất 13 gồm phần trước khung thứ nhất 51 và phần sau khung thứ nhất 52. Khung dưới thứ hai 14 gồm phần trước khung thứ hai 53 và phần sau khung thứ hai 54. Khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14 được tạo hình dạng để là không đối xứng hai bên với nhau. Chi tiết là, phần trước khung thứ nhất 51 và phần trước khung thứ hai 53 được tạo hình dạng để là không đối xứng hai bên với nhau.

Phần trước khung thứ nhất 51 được nằm ở phía trước bình nhiên liệu 9. Phần trước khung thứ nhất 51 được nối vào khung đi xuống 12. Phần trước khung thứ nhất 51 kéo dài ra phía trước và sang phía bên từ khung đi xuống 12 và rồi cong về phía sau. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, phần trước khung thứ nhất 51 cong để nhô ra phía trước. Phần sau khung thứ nhất 52 kéo dài về phía sau từ phần trước khung thứ nhất 51. Phần sau khung thứ nhất 52 được nối vào khung sau thứ nhất 15.

Phần trước khung thứ hai 53 được nối vào khung đi xuống 12. Phần trước khung thứ hai 53 kéo dài sang phía bên từ khung đi xuống 12 và rồi cong về phía sau. Phần sau khung thứ hai 54 kéo dài về phía sau từ phần trước khung thứ hai 53. Phần sau khung thứ hai 54 được nối vào khung sau thứ hai 16.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện trên FIG.9, phần trước khung thứ nhất 51 cong để nhô ra phía trước hơn nữa so với phần trước khung thứ hai 53. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép trước 511 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của

mép trước 531 của phần trước khung thứ hai 53. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép sau 512 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép sau 532 của phần trước khung thứ hai 53.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ trước được phóng to thể hiện khung thân phương tiện 2. Như được thể hiện trên FIG.10, khung dưới thứ nhất 13 gồm phần đầu nối thứ nhất 55 được nối vào khung đi xuống 12. Khung dưới thứ hai 14 gồm phần đầu nối thứ hai 56 được nối vào khung đi xuống 12. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện, phần đầu nối thứ nhất 55 ít nhất một phần được nằm phía trên phần đầu nối thứ hai 56. Chi tiết là, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện, đầu trên 551 của phần đầu nối thứ nhất 55 được nằm phía trên đầu trên 561 của phần đầu nối thứ hai 56. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện, đầu dưới 552 của phần đầu nối thứ nhất 55 được nằm phía trên đầu dưới 562 của phần đầu nối thứ hai 56. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện, phần trước khung thứ nhất 51 kéo dài xuống phía dưới và sang phía bên từ phần đầu nối thứ nhất 55. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện, phần trước khung thứ hai 53 kéo dài xuống phía dưới và sang phía bên từ phần đầu nối thứ hai 56.

Phần sau khung thứ nhất 52 và phần sau khung thứ hai 54 được nằm tại gần như cùng độ cao như nhau. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện trên FIG.4, phần sau khung thứ nhất 52 gói chồng bình nhiên liệu 9. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt trên 901 của bình nhiên liệu 9 ít nhất một phần được nằm phía trên mép trên 521 của phần sau khung thứ nhất 52. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt dưới 902 của bình nhiên liệu 9 ít nhất một phần được nằm phía dưới mép dưới 522 của phần sau khung thứ nhất 52. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, ống dẫn nhiên liệu vào 42 ít nhất một phần gói chồng khung dưới thứ nhất 13.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện trên FIG.8, đường trục tâm C1 của khung dưới thứ nhất 13 được nằm ra phía trước của đường trục tâm C2 của khung đi xuống 12 tại phần đầu nối thứ nhất 55. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép trước 511 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép trước 121 của khung đi xuống 12. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép

sau 512 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đường trục tâm C2 của khung đi xuống 12.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện trên FIG.9, mép sau 512 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đầu sau 553 của phần đầu nối thứ nhất 55. Trên FIG.9, ký hiệu chỉ dẫn “12a” cho biết phần của khung đi xuống 12 được minh hoạ với mặt cắt được cắt dọc theo mặt phẳng nằm ngang đi qua phần đầu nối thứ nhất 55. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, phần trước khung thứ nhất 51 cong để nhô ra phía trước hơn nữa so với phần 12a của khung đi xuống 12. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép trước 511 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đầu trước của phần 12a của khung đi xuống 12. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép sau 512 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đầu sau của phần 12a của khung đi xuống 12.

Khung thân phương tiện 2 gồm bộ phận tăng cứng thứ nhất 61 và bộ phận tăng cứng thứ hai 62. Bộ phận tăng cứng thứ nhất 61 kéo dài từ khung đi xuống 12 tới một phía bên và rồi cong về phía sau. Bộ phận tăng cứng thứ hai 62 kéo dài từ khung đi xuống 12 tới phía bên còn lại và rồi cong về phía sau.

Bộ phận tăng cứng thứ nhất 61 được bố trí ngay phía dưới khung dưới thứ nhất 13. Bộ phận tăng cứng thứ nhất 61 được nối vào khung đi xuống 12 và khung dưới thứ nhất 13. Bộ phận tăng cứng thứ nhất 61 được nối vào khung đi xuống 12 tại vị trí thấp hơn so với phần đầu nối thứ nhất 55. Bộ phận tăng cứng thứ hai 62 được bố trí ngay phía dưới khung dưới thứ hai 14. Bộ phận tăng cứng thứ hai 62 được nối vào khung đi xuống 12 và khung dưới thứ hai 14. Bộ phận tăng cứng thứ hai 62 được nối vào khung đi xuống 12 tại vị trí thấp hơn so với phần đầu nối thứ hai 56.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép trước 511 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép trước 611 của bộ phận tăng cứng thứ nhất 61. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép sau 512 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép trước 611 của bộ phận tăng cứng thứ nhất 61. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép trước 531 của

phần trước khung thứ hai 53 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép trước 621 của bộ phận tăng cứng thứ hai 62. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép sau 532 của phần trước khung thứ hai 53 ít nhất một phần được nằm về phía sau của mép trước 621 của bộ phận tăng cứng thứ hai 62. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, mép sau 532 của phần trước khung thứ hai 53 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép sau 622 của bộ phận tăng cứng thứ hai 62.

Như được thể hiện trên FIG.6, bình nhiên liệu 9 gồm nhiều phần gắn từ 71 đến 74 để gắn bình nhiên liệu 9 vào khung thân phương tiện 2. Các phần gắn từ 71 đến 74 được bố trí ở phần bích 413. Mỗi phần trong số các phần gắn từ 71 đến 74 gồm lỗ, và được gắn vào khung thân phương tiện 2 bằng cách lắp bộ phận cố định như bulông chẳng hạn, vào trong lỗ.

Chi tiết là, bình nhiên liệu 9 gồm phần gắn thứ nhất 71, phần gắn thứ hai 72, phần gắn thứ ba 73 và phần gắn thứ tư 74. Phần gắn thứ nhất 71 được bố trí phía bên thân bình 41. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, phần gắn thứ nhất 71 được bố trí cách xa khung đi xuống 12 sang bên trái. Phần gắn thứ nhất 71 được bố trí ở bên trái của thân bình 41. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, phần gắn thứ nhất 71 được bố trí phía sau phần trước khung thứ nhất 51. Như quan sát được trên FIG.9, giá thứ nhất 75 được gắn vào khung dưới thứ nhất 13. Phần gắn thứ nhất 71 được gắn vào khung dưới thứ nhất 13 qua giá thứ nhất 75.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, phần gắn thứ hai 72 được bố trí cách xa khung đi xuống 12 sang bên phải. Phần gắn thứ hai 72 được bố trí ở phía trước thân bình 41. Như được thể hiện trên FIG.9, giá thứ hai 76 được gắn vào khung dưới thứ hai 14. Phần gắn thứ hai 72 được gắn vào khung dưới thứ hai 14 qua giá thứ hai 76.

Các phần gắn thứ ba 73 và thứ tư 74 được bố trí phía sau thân bình 41. Như được thể hiện trên FIG.2, khung thân phương tiện 2 gồm bộ phận ngang 19. Bộ phận ngang 19 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện và được nối vào các khung dưới thứ nhất 13 và thứ hai 14. Giá thứ ba 77 và giá thứ tư 78 được gắn vào bộ phận ngang 19. Phần gắn thứ ba 73 được gắn vào bộ phận ngang 19 qua giá thứ ba 77. Phần gắn thứ tư 74 được gắn vào bộ phận ngang 19 qua giá thứ tư 78.

Ống dẫn nhiên liệu 44 được bố trí để đi qua phía sau phần trước khung thứ nhất 51. Nói cách khác, ống dẫn nhiên liệu 44 được nằm về phía sau của phần trước khung thứ nhất 51 ở vị trí nằm ngay phía sau phần trước khung thứ nhất 51. Ống dẫn nhiên liệu 44 được nằm về phía sau của phần trước khung thứ nhất 51 ở vị trí nằm phía dưới phần đầu nối thứ nhất 55.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện trên FIG.4, ống dẫn nhiên liệu 44 ít nhất một phần gói chồng khung đi xuống 12 ở vị trí nằm ngay phía sau phần trước khung thứ nhất 51. Chi tiết là, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép trước 441 của ống dẫn nhiên liệu 44 ít nhất một phần gói chồng khung đi xuống 12 ở vị trí nằm ngay phía sau phần trước khung thứ nhất 51. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, ống dẫn nhiên liệu 44 ít nhất một phần gói chồng khung đi xuống 12 ở vị trí nằm phía dưới phần đầu nối thứ nhất 55. Chi tiết là, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mép trước 441 của ống dẫn nhiên liệu 44 ít nhất một phần gói chồng khung đi xuống 12 ở vị trí nằm phía dưới phần đầu nối thứ nhất 55.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên được giải thích trên đây, ống dẫn nhiên liệu 44 được bố trí để đi qua phía sau phần trước khung thứ nhất 51. Vì điều này, một khoảng không rộng có thể được tạo ra một cách chắc chắn giữa bánh trước 5 và ống dẫn nhiên liệu 44, trong khi sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể được ngăn chặn. Hơn nữa, phần trước khung thứ nhất 51 cong để nhô ra phía trước khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện. Vì điều này, ống dẫn nhiên liệu 44 có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản đế chân 36 có thể được mở rộng theo hướng tới - lui. Nói cách khác, khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển có thể được mở rộng.

Mép trước 511 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép trước 121 của khung đi xuống 12 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì điều này, ống dẫn nhiên liệu 44 có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản đế chân 36 có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Mép sau 512 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra

phía trước của đường trục tâm C2 của khung đi xuống 12 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì điều này, phần trước khung thứ nhất 51 cong với mức độ lớn để nhô ra phía trước, nhờ đó ống dẫn nhiên liệu 44 có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản đế chân 36 có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Phần đầu nổi thứ nhất 55 ít nhất một phần được nằm phía trên phần đầu nổi thứ hai 56 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Do vậy, phần đầu nổi thứ nhất 55 được bố trí ở vị trí cao, nhờ đó độ cứng vững của khung dưới thứ nhất 13 có thể được tăng cường. Theo đó, ngay cả khi phần trước khung thứ nhất 51 cong ra phía trước, sự phá hỏng về độ cứng vững của khung dưới thứ nhất 13 có thể được ngăn chặn.

Đường trục tâm C1 của khung dưới thứ nhất 13 được nằm ra phía trước của đường trục tâm C2 của khung đi xuống 12 tại phần đầu nổi thứ nhất 55 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì điều này, phần trước khung thứ nhất 51 cong với mức độ lớn để nhô ra phía trước, nhờ đó ống dẫn nhiên liệu 44 có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản đế chân 36 có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Mép sau 512 của phần trước khung thứ nhất 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đầu sau 553 của phần đầu nổi thứ nhất 55 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện. Vì điều này, phần trước khung thứ nhất 51 cong với mức độ lớn để nhô ra phía trước, nhờ đó ống dẫn nhiên liệu 44 có thể được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể. Theo đó, bản đế chân 36 có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Ống dẫn nhiên liệu 44 ít nhất một phần gối chồng khung đi xuống 12 ở vị trí nằm ngay phía sau phần trước khung thứ nhất 51 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì điều này, ống dẫn nhiên liệu 44 được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể, nhờ đó bản đế chân 36 có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Phần ống cong 47 của ống dẫn nhiên liệu 44 được nằm ở phía trước bản đế chân 36, và gối chồng bản đế chân 36 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện. Vì điều này, phần ống cong 47 có thể được bố trí liền kề bản đế chân 36,

trong lúc tránh được việc gây cản trở bản đế chân 36. Theo đó, bản đế chân 36 có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Phần ống cong 47 gồi chồng khung đi xuống 12 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì điều này, ống dẫn nhiên liệu 44 ở đây được bố trí ở vị trí ra phía trước tới mức có thể, nhờ đó bản đế chân 36 có thể được mở rộng theo hướng tới - lui.

Mép trước 441 của ống dẫn nhiên liệu 44 được nằm về phía sau của mép trước 121 của khung đi xuống 12 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì điều này, một khoảng không rộng có thể được tạo ra một cách chắc chắn giữa bánh trước 5 và ống dẫn nhiên liệu 44, trong lúc sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện có thể được ngăn chặn.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 không bị giới hạn ở phương tiện giao thông kiểu scuter và theo cách khác, có thể là kiểu phương tiện giao thông khác. Số lượng của các bánh trước không bị giới hạn ở một và theo cách khác, có thể là hai hoặc nhiều hơn. Thay vào điều này, số lượng của các bánh sau không bị giới hạn ở một và theo cách khác, có thể là hai hoặc nhiều hơn one.

Kết cấu của khung thân phương tiện 2 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, ống cổ 11, khung đi xuống 12, khung dưới thứ nhất 13, khung dưới thứ hai 14, khung sau thứ nhất 15 hoặc khung sau thứ hai 16 có thể được thay đổi về hình dạng hoặc cách bố trí. Phần trước khung thứ nhất 51, phần sau khung thứ nhất 52, phần trước khung thứ hai 53 hoặc phần sau khung thứ hai 54 có thể được thay đổi về hình dạng hoặc cách bố trí.

Các vị trí của khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14 có thể được đảo ngược hai bên với các vị trí ở phương án được ưu tiên được đề cập trên đây. Trong trường hợp này, cả ống dẫn nhiên liệu 44 và cửa nạp nhiên liệu 43 có thể được bố trí hai bên ở phía ngược với phía theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây.

Phần đầu nối thứ nhất 55 hoặc phần đầu nối thứ hai 56 có thể được thay đổi về hình dạng hoặc cách bố trí. Bình nhiên liệu 9, ống dẫn nhiên liệu 44 hoặc cửa nạp nhiên liệu 43 có thể được thay đổi về hình dạng hoặc cách bố trí. Bộ phận tăng cứng thứ nhất 61 hoặc bộ phận tăng cứng thứ hai 62 có thể được thay đổi về hình dạng hoặc cách bố trí. Thay cho điều này, bộ phận tăng cứng thứ nhất 61 và/hoặc bộ phận tăng

cứng thứ hai 62 có thể được bỏ qua.

Khả năng ứng dụng trong công nghiệp

Theo sáng chế, là có thể tạo ra một cách chắc chắn một khoảng không rộng giữa bánh trước và ống dẫn nhiên liệu ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trong đó sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được ngăn chặn và bên cạnh đó, mở rộng khoảng không cho việc đặt chân của người điều khiển ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Yêu cầu bảo hộ

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

ống cổ (11);

cơ cấu lái (3) được đỡ theo cách xoay được bởi ống cổ (11);

bánh trước (5) được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu lái (3);

khung đi xuống (12) kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ (11) theo hướng lên - xuống của phương tiện;

khung dưới thứ nhất (13) kéo dài về phía sau theo hướng tới - lui của phương tiện và sang một trong số các bên phải và trái từ khung đi xuống (12) theo hướng trái - phải của phương tiện;

khung dưới thứ hai (14) kéo dài về phía sau theo hướng tới - lui của phương tiện và sang bên còn lại trong số các bên phải và trái từ khung đi xuống (12) theo hướng trái - phải của phương tiện;

khung sau thứ nhất (15) kéo dài về phía sau theo hướng tới - lui của phương tiện và lên phía trên từ khung dưới thứ nhất (13) theo hướng lên - xuống của phương tiện;

khung sau thứ hai (16) kéo dài về phía sau theo hướng tới - lui của phương tiện và lên phía trên từ khung dưới thứ hai (14) theo hướng lên - xuống của phương tiện;

yên (6) được bố trí phía trên khung sau thứ nhất (15) và khung sau thứ hai (16) theo hướng lên - xuống của phương tiện;

tấm che trước (32) được bố trí ở phía trước ống cổ (11) và khung đi xuống (12) theo hướng tới - lui của phương tiện;

tấm chắn chân (35) được bố trí phía sau tấm che trước (32) theo hướng tới - lui của phương tiện;

tấm che sau (33) được bố trí phía dưới yên (6) theo hướng lên - xuống của phương tiện;

bản đế chân (36) được bố trí phía trên khung dưới thứ nhất (13) và khung dưới thứ hai (14) theo hướng lên - xuống của phương tiện, bản đế chân (36) được bố trí giữa

tấm chắn chân (35) và tấm che sau (33) theo hướng tới - lui của phương tiện;

bình nhiên liệu (9) được bố trí phía dưới bản đế chân (36) theo hướng lên - xuống của phương tiện, bình nhiên liệu (9) được bố trí giữa khung dưới thứ nhất (13) và khung dưới thứ hai (14) theo hướng trái - phải của phương tiện;

cửa nạp nhiên liệu (43); và

ống dẫn nhiên liệu (44) nối cửa nạp nhiên liệu (43) và bình nhiên liệu (9), ống dẫn nhiên liệu (44) ít nhất một phần được bố trí phía sau bánh trước (5) theo hướng tới - lui của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, trong đó:

khung dưới thứ nhất (13) gồm phần trước khung thứ nhất (51), phần trước khung thứ nhất (51) được nối vào khung đi xuống (12), phần trước khung thứ nhất (51) được nằm ở phía trước bình nhiên liệu (9) theo hướng tới - lui của phương tiện,

phần trước khung thứ nhất (51) cong để nhô ra phía trước hơn nữa so với khung đi xuống (12) theo hướng tới - lui của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, và

ống dẫn nhiên liệu (44) được bố trí để đi qua phía sau phần trước khung thứ nhất (51) theo hướng tới - lui của phương tiện, khác biệt ở chỗ cửa nạp nhiên liệu (43) được bố trí trên tấm chắn chân (35), và

ống dẫn nhiên liệu (44) ít nhất một phần gói chồng khung đi xuống (12) ở vị trí nằm ngay phía sau phần trước khung thứ nhất (51) theo hướng tới - lui của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

2. Phương tiện theo điểm 1, khác biệt ở chỗ mép trước (511) của phần trước khung thứ nhất (51) ít nhất một phần được nằm ra phía trước của mép trước (121) của khung đi xuống (12) theo hướng tới - lui của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

3. Phương tiện theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ mép sau (512) của phần trước khung thứ nhất (51) ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đường trục tâm (C2) của khung đi xuống (12) theo hướng tới - lui của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

4. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ khung

dưới thứ hai (14) gồm phần trước khung thứ hai (53), phần trước khung thứ hai (53) được nối vào khung đi xuống (12), và

phần trước khung thứ nhất (51) cong để nhô ra phía trước hơn nữa so với phần trước khung thứ hai (53) theo hướng tới - lui của phương tiện.

5. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ khung dưới thứ nhất (13) gồm phần đầu nối thứ nhất (55), phần đầu nối thứ nhất (55) được nối vào khung đi xuống (12),

khung dưới thứ hai (14) gồm phần đầu nối thứ hai (56), phần đầu nối thứ hai (56) được nối vào khung đi xuống (12), và

phần đầu nối thứ nhất (55) ít nhất một phần được nằm phía trên phần đầu nối thứ hai (56) theo hướng lên - xuống của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện.

6. Phương tiện theo điểm 5, khác biệt ở chỗ đầu trên (551) của phần đầu nối thứ nhất (55) được nằm phía trên đầu trên (561) của phần đầu nối thứ hai (56) theo hướng lên - xuống của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện.

7. Phương tiện theo điểm 5 hoặc 6, khác biệt ở chỗ đầu dưới (552) của phần đầu nối thứ nhất (55) được nằm phía trên đầu dưới (562) của phần đầu nối thứ hai (56) theo hướng lên - xuống của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện.

8. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 5 đến 7, khác biệt ở chỗ đường trục tâm (C1) của khung dưới thứ nhất (13) được nằm ra phía trước của đường trục tâm (C2) của khung đi xuống (12) tại phần đầu nối thứ nhất (55) theo hướng tới - lui của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

9. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 5 đến 8, khác biệt ở chỗ mép sau (512) của phần trước khung thứ nhất (51) ít nhất một phần được nằm ra phía trước của đầu sau (553) của phần đầu nối thứ nhất (55) theo hướng tới - lui của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện.

10. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt ở chỗ ống dẫn nhiên liệu (44) gồm:

phần ống thứ nhất (45) được nối vào bình nhiên liệu (9),

phần ống thứ hai (46) được bố trí phía bên khung đi xuống (12), và

phần ống cong (47) được nằm giữa phần ống thứ nhất (45) và phần ống thứ hai (46), và

phần ống cong (47) được nằm ở phía trước bản đế chân (36) theo hướng tới - lui của phương tiện và gối chông bản đế chân (36) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện.

11. Phương tiện theo điểm 10, khác biệt ở chỗ phần ống cong (47) ít nhất một phần gối chông khung đi xuống (12) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

12. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, khác biệt ở chỗ mép trước (441) của ống dẫn nhiên liệu (44) được nằm về phía sau của mép trước (121) của khung đi xuống (12) theo hướng tới - lui của phương tiện khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

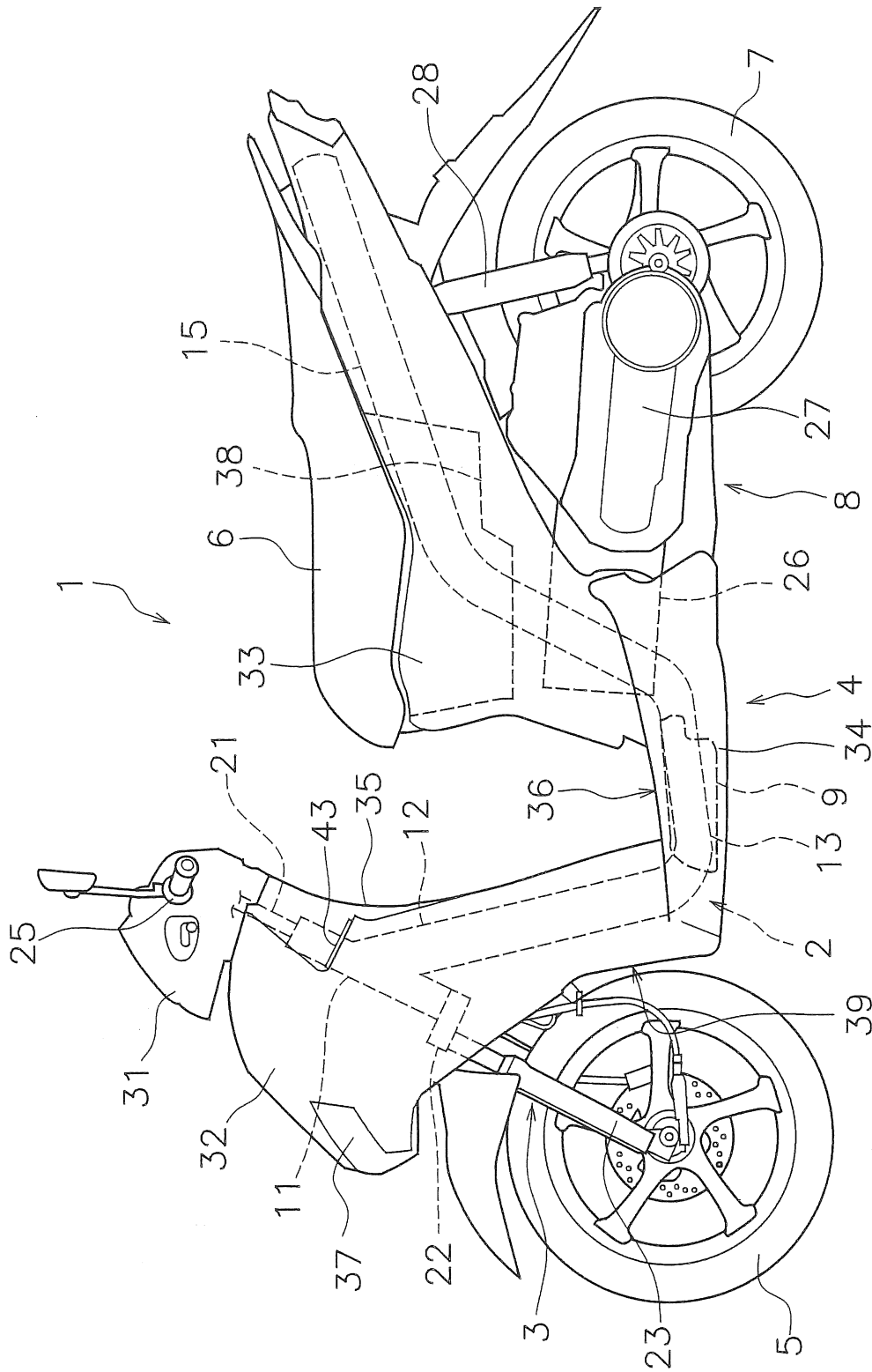


FIG. 1

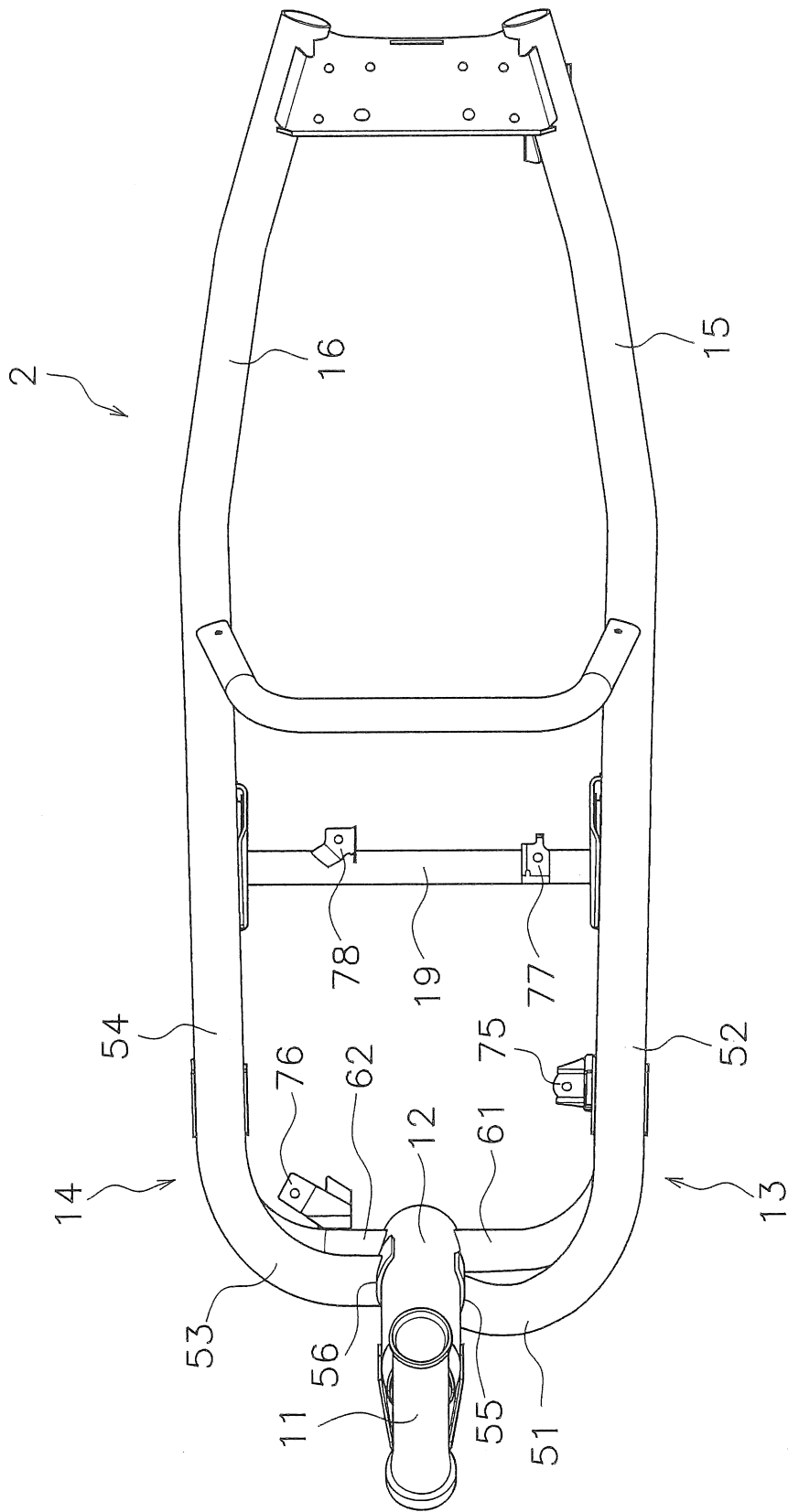


FIG. 2

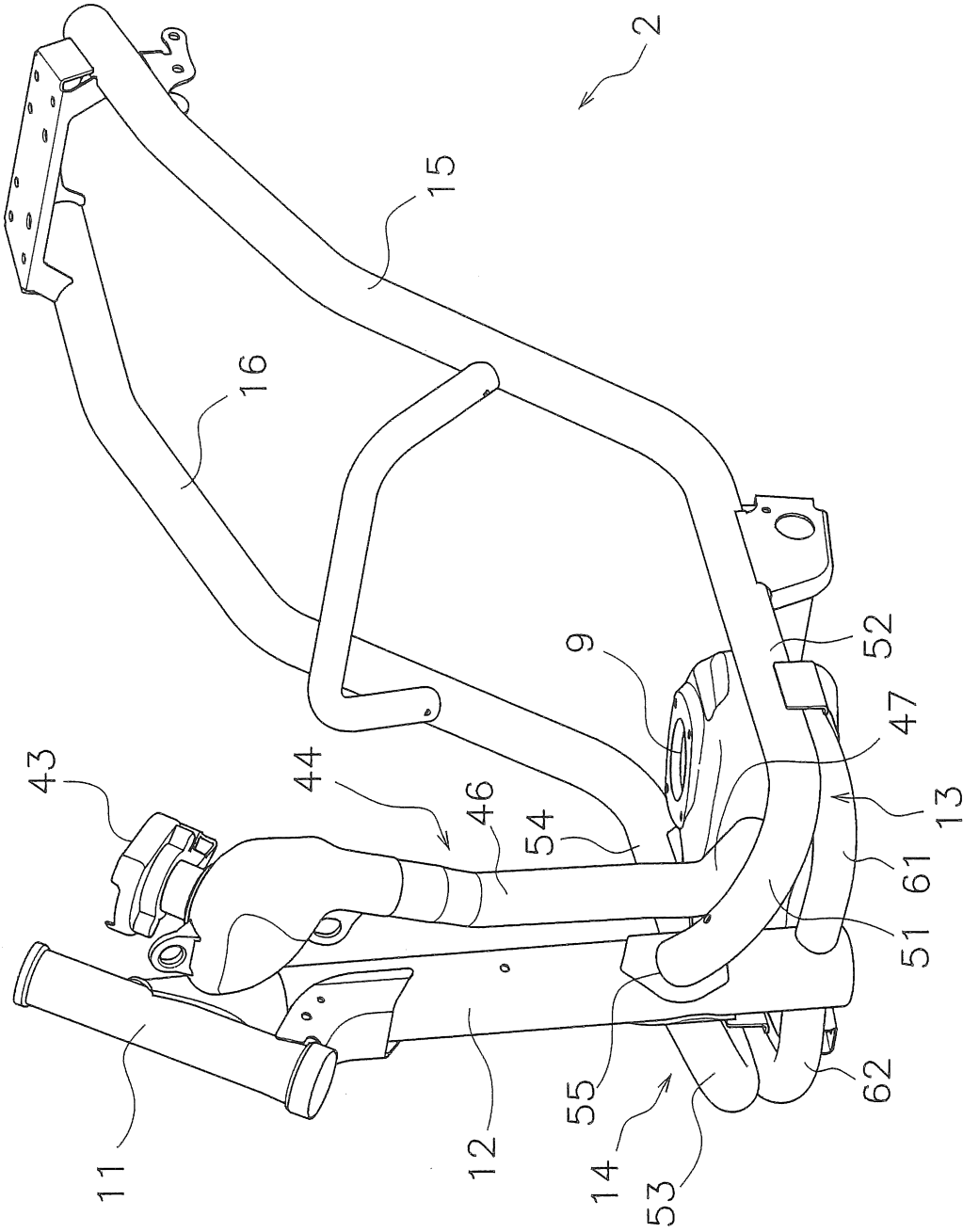


FIG. 3

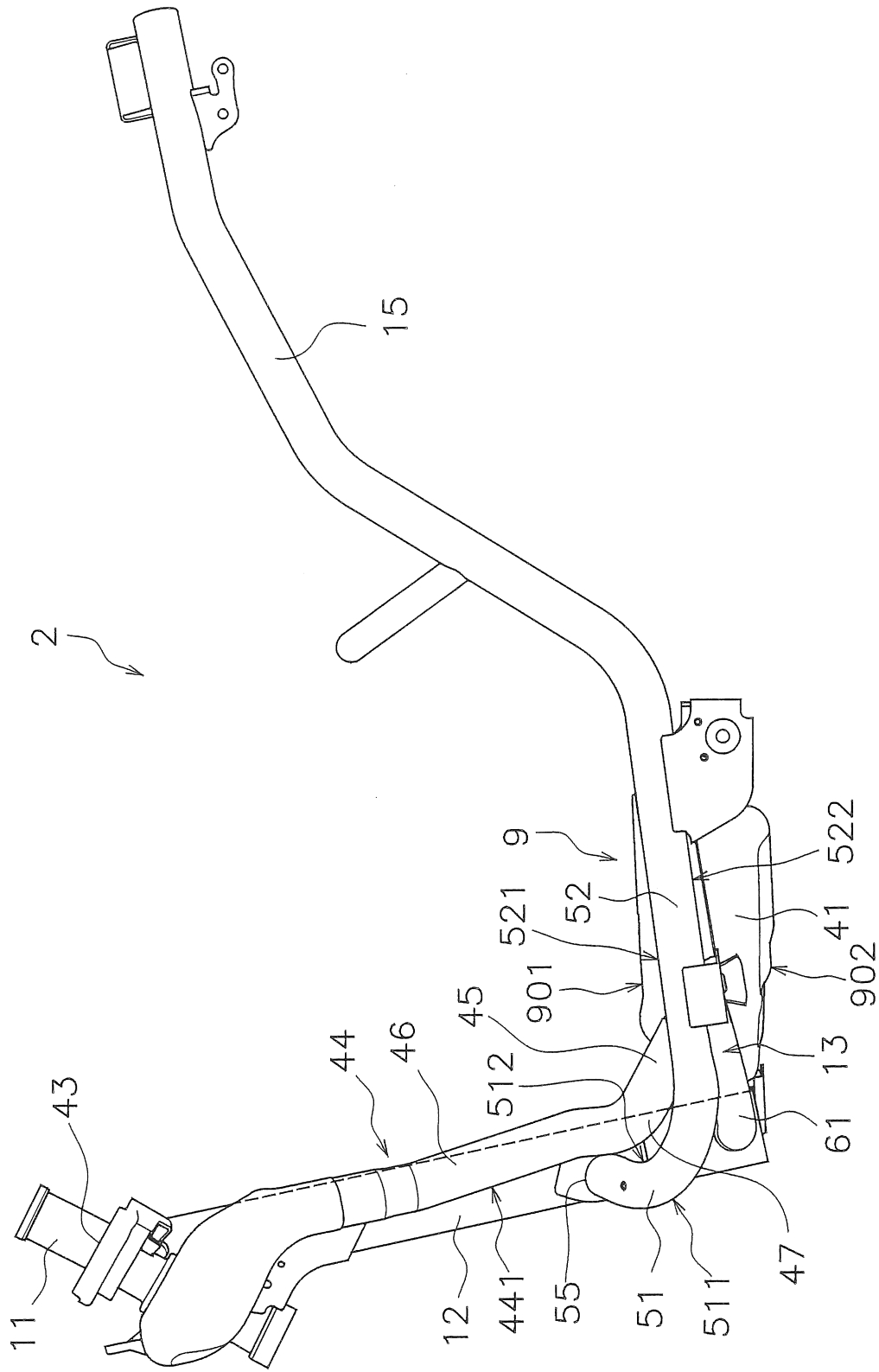


FIG. 4

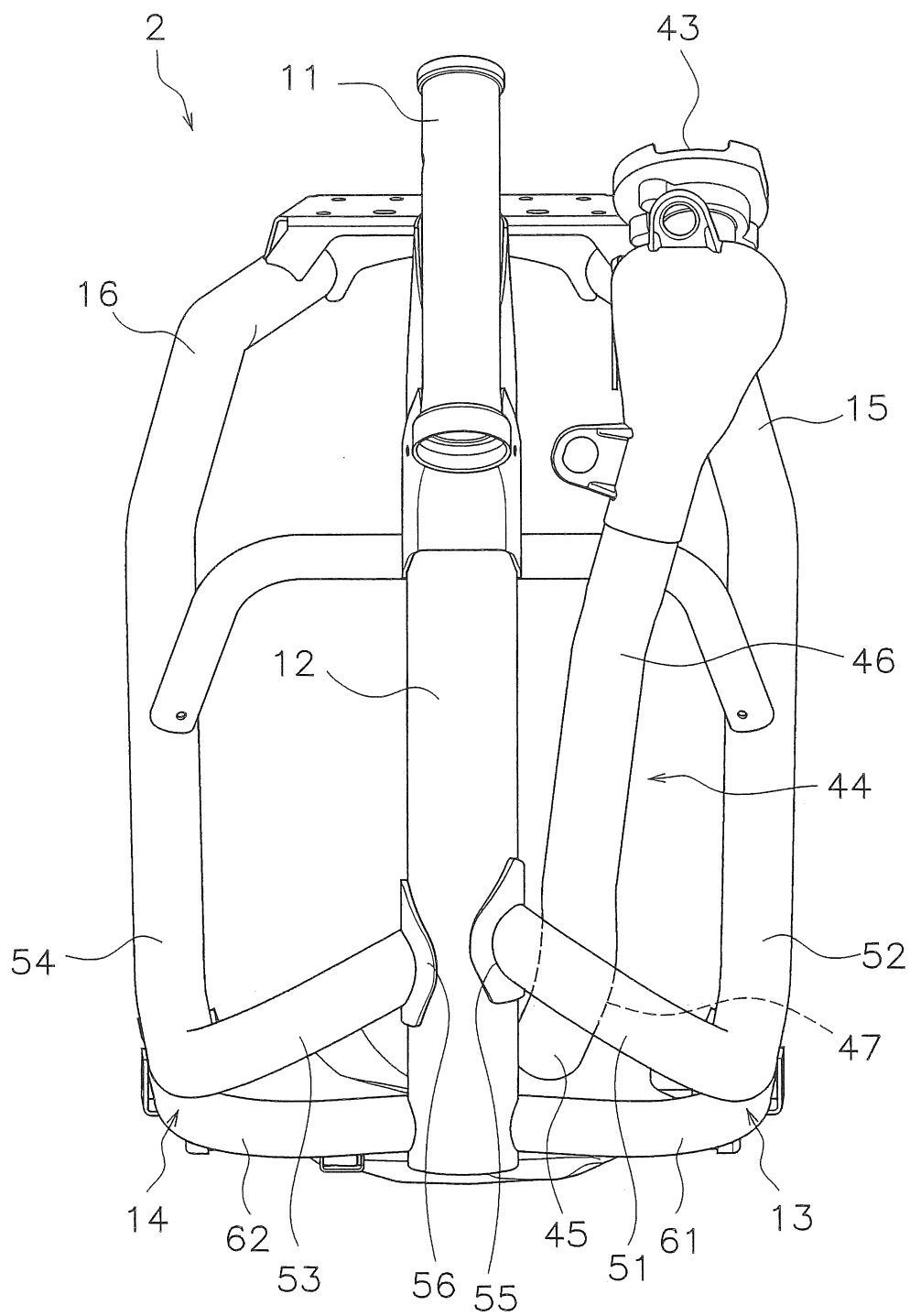


FIG. 5

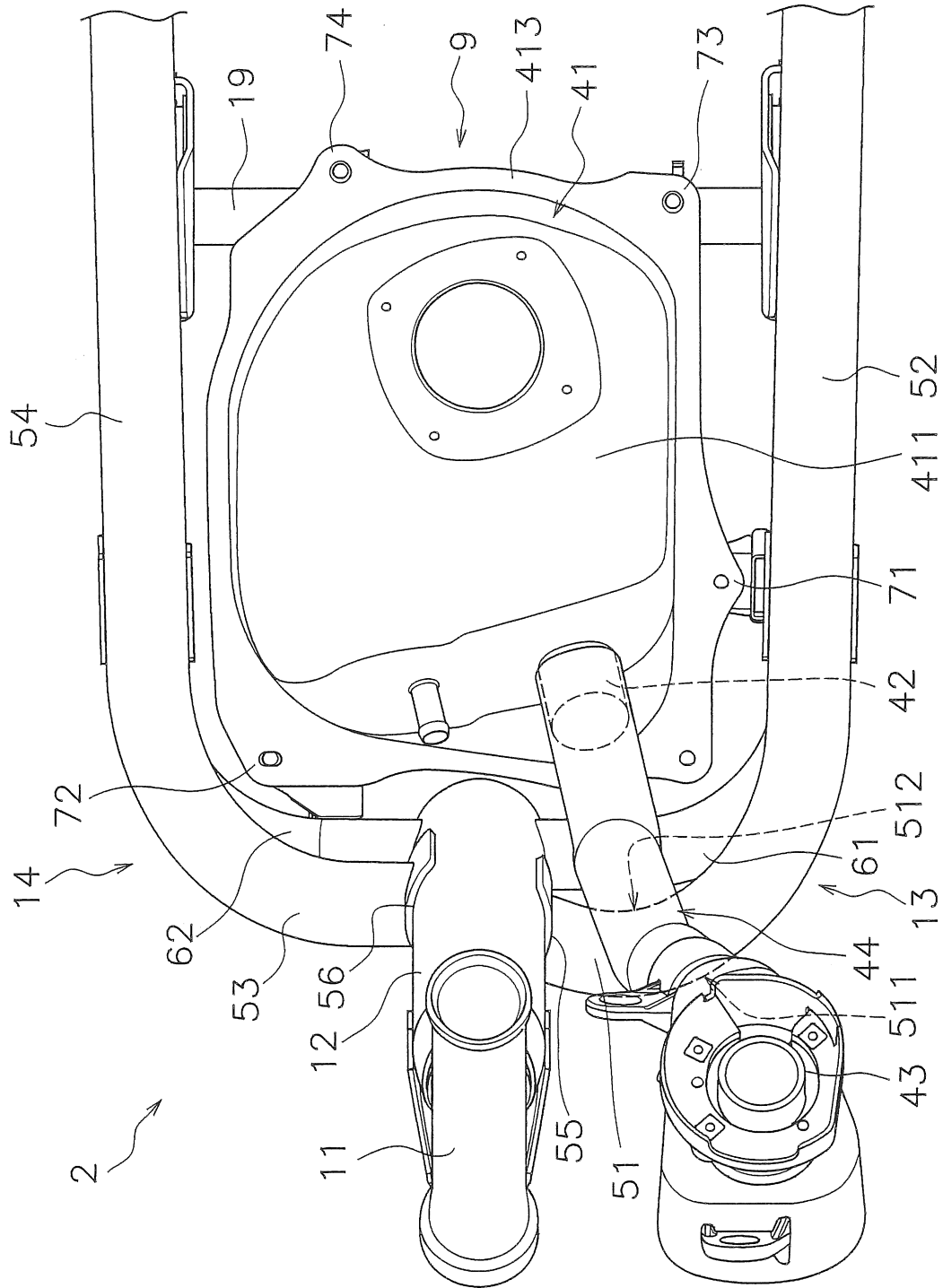


FIG. 6

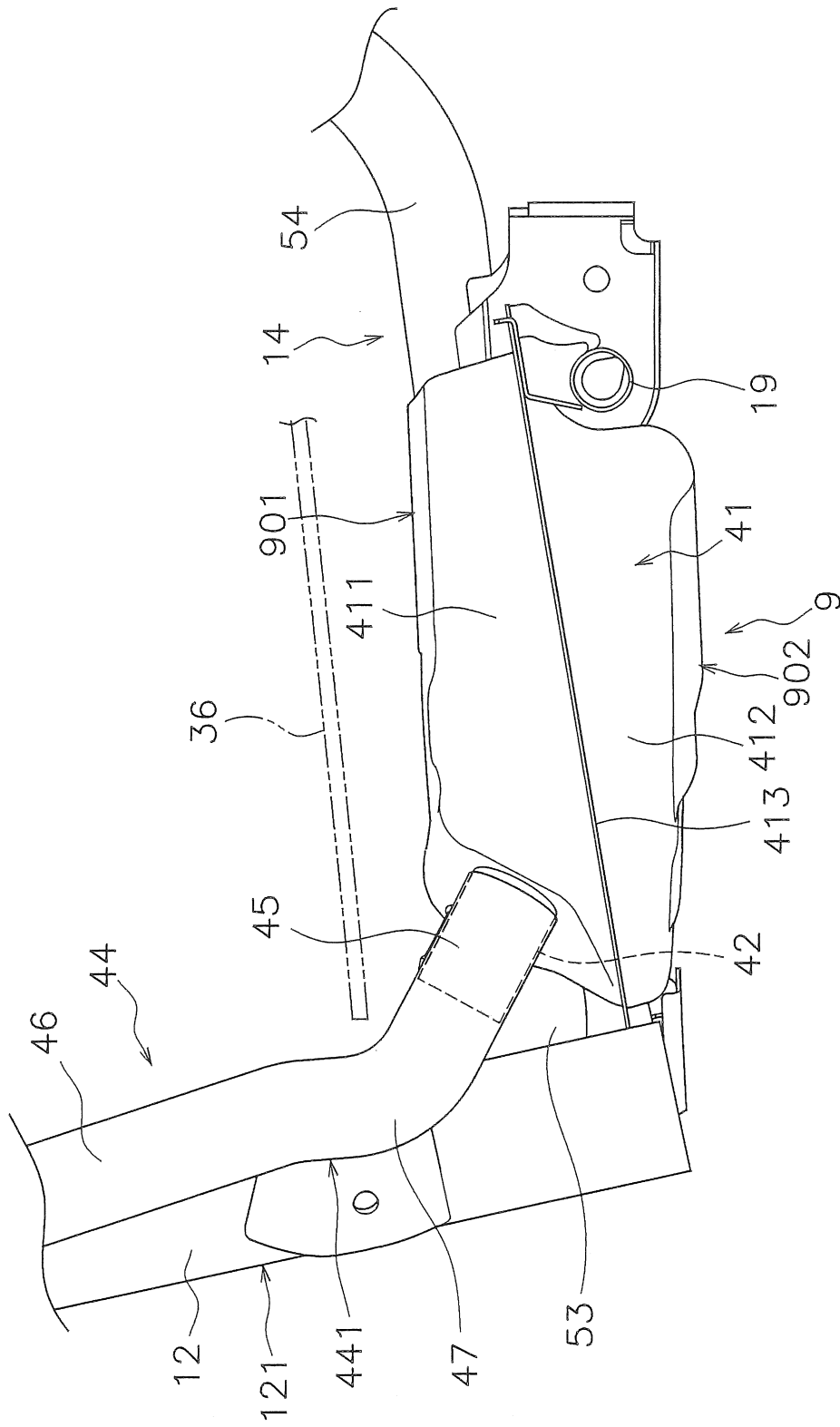


FIG. 7

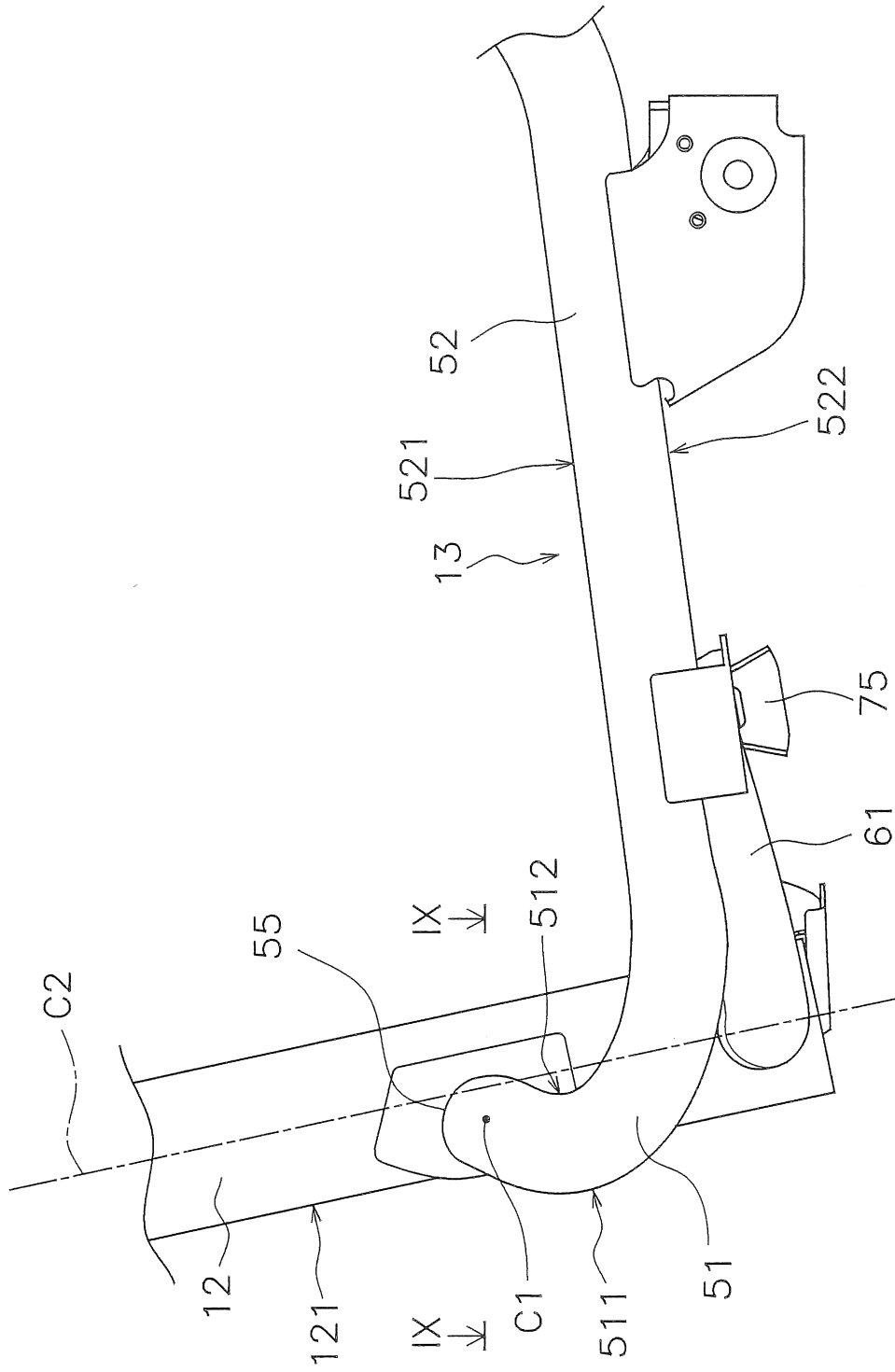


FIG. 8

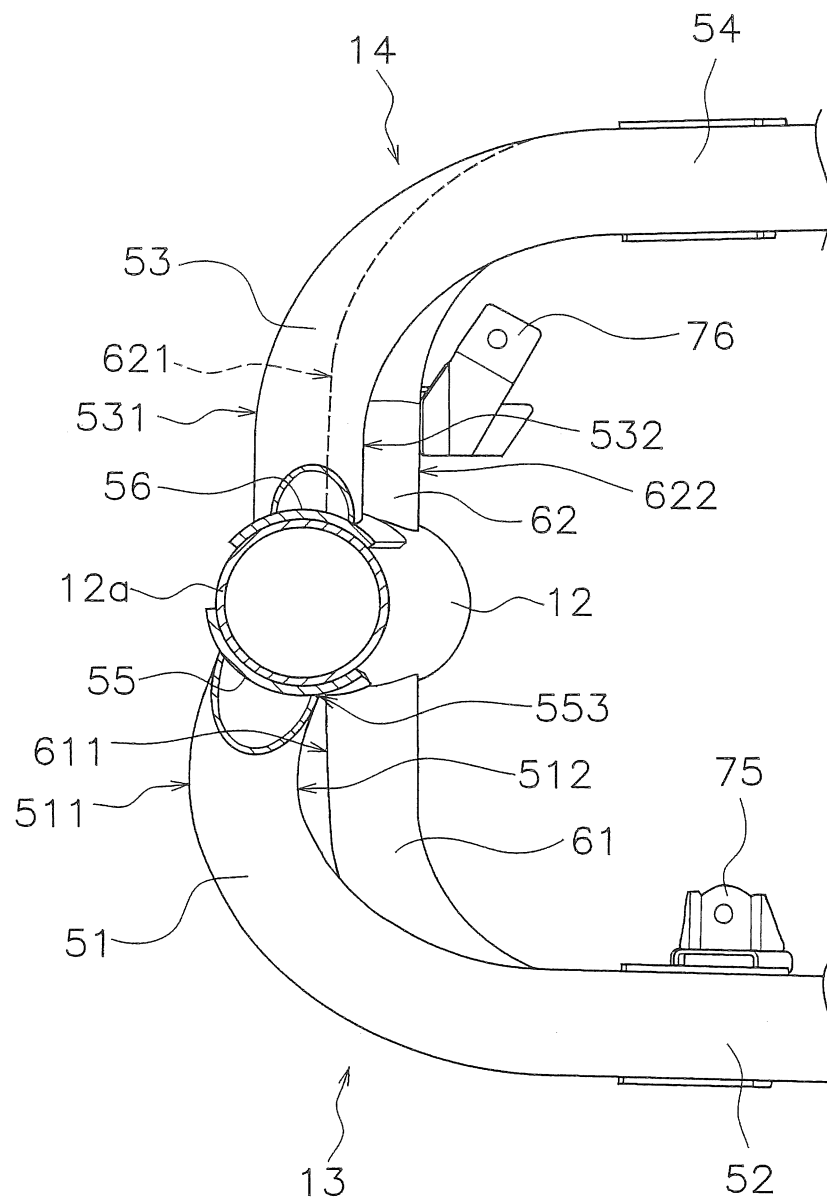


FIG. 9

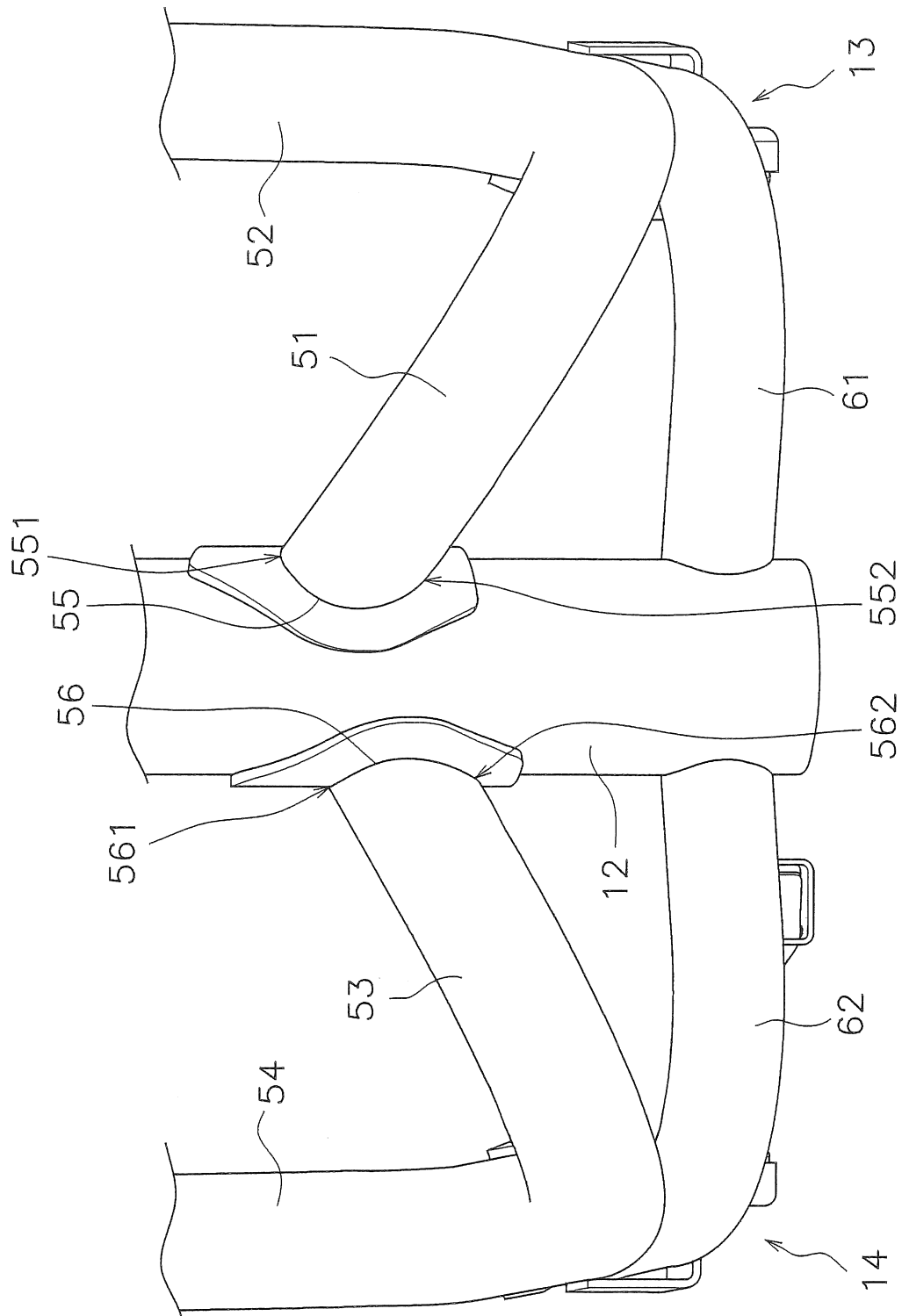


FIG. 10