(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) **1-0035148**
(51)[8] **B62J 7/06**
(13) **B**

(21) 1-2019-00314
(22) 30/06/2017
(86) PCT/IB2017/053966 30/06/2017
(87) WO2018/002898 04/01/2018
(30) 102016000068660 01/07/2016 IT
(45) 25/04/2023 421
(43) 25/04/2019 373A
(73) PIAGGIO & C. S.P.A. (IT)
Viale Rinaldo Piaggio, 25 - 56025 Pontedera (Pisa), Italy
(72) MAFFE', Francesco (IT).
(74) Công ty Luật TNHH T&G (TGVN)

(54) GIÁ HÀNH LÝ PHÍA TRƯỚC DÙNG CHO XE MÔTÔ, CỤM GIÁ HÀNH LÝ PHÍA TRƯỚC DÙNG CHO XE MÔTÔ VỚI VỎ CHỊU TẢI VÀ VỎ CHỊU TẢI, XE MÔTÔ, VÀ VỎ CHỊU TẢI

(57) Sáng chế đề cập đến giá hành lý phía trước (1; 1'), dùng cho xe môtô với vỏ chịu tải (20; 20'), vỏ chịu tải (20; 20') này bao gồm phần vỏ phía trước (21) và phần vỏ (22) về mặt vận hành hướng xuống dưới, giá hành lý (1; 1') này bao gồm:

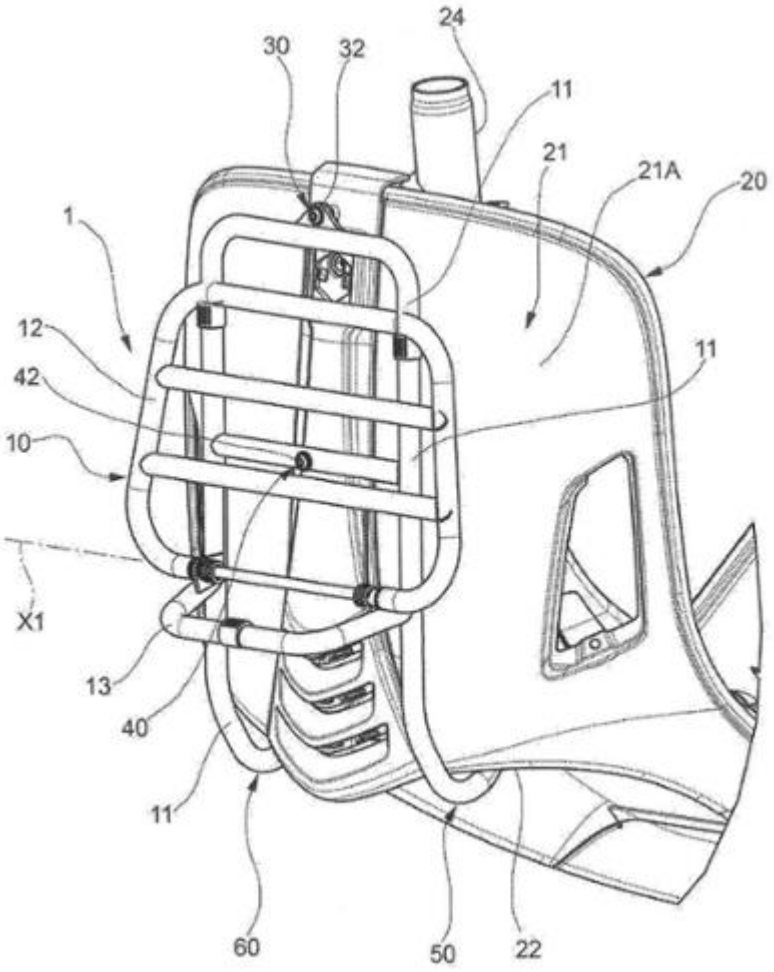
thân giá hành lý (10; 10'); và

ít nhất một chi tiết neo (30) kết hợp với thân giá hành lý (10; 10'), ít nhất một chi tiết neo (30) này được tạo kết cấu để cho phép neo cứng thân giá hành lý (10; 10') vào ít nhất một điểm của phần vỏ phía trước (21);

giá hành lý (11) khác biệt ở chỗ:

thân giá hành lý (10; 10') bao gồm cánh tay neo thứ nhất và thứ hai (50, 60) được tạo dạng để có thể được neo với phần vỏ (22) hướng xuống dưới; và

nó bao gồm các chi tiết neo thứ ba và thứ tư (70, 80) lần lượt kết hợp với cánh tay neo thứ nhất và thứ hai (50, 60), mà được tạo kết cấu để cho phép neo cứng cánh tay neo thứ nhất và thứ hai (50, 60) vào phần vỏ (22) hướng xuống dưới.


24
30
32
11
21
21A
20
1
12
42
11
10
X1
13
40
11
60
50
22

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế này đề cập đến lĩnh vực kỹ thuật các giá hành lý dùng cho các xe môtô, và cụ thể hơn là, sáng chế đề cập đến giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô với vỏ chịu tải, như được xác định trong phần mở đầu của điểm 1 yêu cầu bảo hộ.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Các giá hành lý phía trước dùng cho các xe môtô với vỏ chịu tải đã biết, chẳng hạn như các giá hành lý phía trước dùng cho các xe scutto với vỏ chịu tải. Cụ thể là, các giá hành lý phía trước với một cặp bulông neo nhờ đó giá hành lý được neo vào tấm chắn của xe môtô theo giải pháp kỹ thuật đã biết. Các giá hành lý này, để đảm bảo độ ổn định và làm làm giảm các ứng suất của các giá hành lý trong các điều kiện vận hành xe môtô, thông thường được bố trí nhiều tấm đệm, thường được làm bằng cao su, mà tạo thành các điểm đỡ dùng cho giá hành lý ở phần trước của vỏ, cụ thể là trên tấm chắn của xe môtô. Tuy nhiên, các giá hành lý theo giải pháp kỹ thuật đã biết được mô tả ở trên có một số nhược điểm. Thực tế là, ở địa điểm thứ nhất, các tấm đệm này đặc biệt là không đẹp mắt và ảnh hưởng xấu đến ngoại hình của tấm chắn, mà là một trong số các phần giá trị nhất của xe môtô trên quan điểm thẩm mỹ. Ngoài ra, các tấm đệm này, do các ứng suất phải chịu bởi giá hành lý trong khi đi xe môtô, có thể làm rời các mặt nạ hoặc thậm chí làm cong tấm chắn. Các dấu hiệu không muốn và/hoặc các biến dạng như vậy do đó vẫn thấy được ngay cả khi giá được loại bỏ và xe môtô được sử dụng không có giá hành lý.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích chung của sáng chế này là để tạo ra giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô với vỏ chịu tải mà có thể giải quyết hoặc giảm thiểu các nhược điểm được đề

cập ở trên có dựa vào giải pháp kỹ thuật đã biết trong khi đảm bảo việc neo ổn định của giá hành lý vào xe môtô.

Mục đích này và mục đích khác đạt được bởi giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô với vỏ chịu tải như được xác định theo điểm yêu cầu bảo hộ 1 dưới dạng chung nhất của nó và theo các điểm yêu cầu bảo hộ phụ thuộc theo một số phương án cụ thể của sáng chế.

Mục đích của sáng chế là ngoài vỏ chịu tải dùng cho xe môtô như được xác định theo điểm yêu cầu bảo hộ 7 dưới dạng chung nhất của nó và theo các điểm yêu cầu bảo hộ phụ thuộc theo một số phương án cụ thể.

Mục đích khác của sáng chế còn là sự kết hợp của giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô với vỏ chịu tải và vỏ chịu tải như được xác định theo điểm 12 yêu cầu bảo hộ.

Mục đích khác của sáng chế còn là xe môtô như được xác định theo điểm 13 yêu cầu bảo hộ.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế sẽ được hiểu tốt hơn từ phần mô tả chi tiết sáng chế sau, thể hiện để làm ví dụ và do đó theo cách không giới hạn có dựa vào các hình vẽ kèm theo, trong đó:

Fig.1 là hình vẽ phối cảnh phía trước của nhóm các bộ phận bao gồm vỏ chịu tải của xe môtô theo phương án ưu tiên hiện tại và giá hành lý phía trước theo phương án ưu tiên hiện tại được cố định vào vỏ chịu tải, vỏ này được thể hiện một phần trên hình vẽ này;

Fig.2 thể hiện hình vẽ phối cảnh nhìn từ dưới lên của nhóm các bộ phận trên Fig.1;

Fig.3 thể hiện hình chiếu bằng nhìn từ dưới lên của nhóm các bộ phận trên Fig.1;

Fig.4 thể hiện hình vẽ phối cảnh phía sau của nhóm các bộ phận trên Fig.1;

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh phía trước của thân giá hành lý của giá hành lý trên Fig.1;

và

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh phía trước của phương án khác của nhóm các bộ phận bao gồm vỏ chịu tải của xe môtô và giá hành lý phía trước được cố định vào vỏ chịu tải, vỏ này một phần được thể hiện trên hình vẽ này.

Mô tả chi tiết sáng chế

Trên các hình vẽ kèm theo, các chi tiết mà tương đương hoặc tương tự sẽ được thể hiện bởi các số chỉ dẫn giống nhau.

Cần phải lưu ý rằng trong phần mô tả này, các thuật ngữ "bên trong" và "bên ngoài" đề cập đến phần giữa của vỏ mà giá hành lý phía trước theo phần mô tả này được dự định cần phải được cố định vào đó.

Cũng cần phải lưu ý rằng trong phần mô tả này, các từ "cao", "thấp", "thấp hơn", "cao hơn", "thẳng đứng", "nằm ngang" được đề cập đến xe môtô bao gồm vỏ chịu tải và giá hành lý phía trước được cố định vào vỏ này dựa trên điều kiện sử dụng thông thường của xe môtô, trong đó xe môtô không nghiêng.

Xem các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4, các hình vẽ này thể hiện sự kết hợp của giá hành lý phía trước theo phương án ưu tiên hiện tại, mà đã được thể hiện tổng thể với số chỉ dẫn 1, và vỏ chịu tải theo phương án ưu tiên hiện tại, mà được thể hiện một phần trên các hình vẽ này và được thể hiện tổng thể với số chỉ dẫn 20. Cụ thể là, trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4, giá 1 được thể hiện được lắp vào vỏ 20. Vỏ chịu tải 20, được làm bằng vật liệu kim loại, là vỏ chịu tải của xe môtô, tốt hơn là xe scutto. Về bản chất, các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4 thực tế là còn thể hiện sự kết hợp của giá hành lý phía trước 1 và xe môtô với vỏ chịu tải 20. Nhằm mục đích rút ngắn phần mô tả, toàn bộ chi tiết của vỏ 20 và của xe môtô bao gồm vỏ không được mô tả và được thể hiện trong bản mô tả này vì chúng đã biết một cách rộng rãi với người có hiểu biết trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này. Theo phương án ưu tiên, vỏ 20 được làm bằng tấm đúc. Theo phương án ưu tiên, vỏ 20 bao gồm phần kết cấu và phần thẩm mỹ, cả được làm bằng tấm đúc, mà được hàn với nhau để tạo ra vỏ 20. Phần kết cấu thích hợp ví dụ để đỡ động cơ và các nhíp của xe môtô. Phần thẩm mỹ bao gồm tấm chắn và các

chỗ phồng bên. Cần phải lưu ý là các điều được đề cập trong phần mô tả này nói chung là có khả năng áp dụng vào toàn bộ xe môtô hai hoặc ba bánh có vỏ chịu tải.

Trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.5, giá hành lý phía trước 1 bao gồm thân giá hành lý 10. Cụ thể là, giá hành lý 1 bao gồm các chi tiết neo thứ nhất và thứ hai 30, 40 mà được kết hợp với thân 10. Như có thể thấy được trên Fig.1, các chi tiết neo thứ nhất và thứ hai 30, 40 được đặt cách một khoảng và được tạo kết cấu để cho phép thân neo cứng 10 ở hai điểm phân biệt của phần vỏ phía trước 21 của vỏ 20. Theo phương án ưu tiên, phần trước 21 là một phần của tấm chắn phía trước của vỏ 20. Như có thể thấy được ví dụ trên Fig.1, khi giá hành lý 1 được lắp vào vỏ 20, các chi tiết neo 30, 40 được đặt cách một khoảng theo phương thẳng đứng. Tốt hơn là, các chi tiết 30, 40 được sắp thẳng hàng với nhau dọc theo trục trung tâm của thân 10. Theo phương án ưu tiên, các chi tiết neo thứ nhất và thứ hai 30, 40 được đặt giữa cánh tay neo thứ nhất và thứ hai 50, 60 của thân 10.

Trên ví dụ Fig.1, Fig.2 và Fig.5, cánh tay neo thứ nhất và thứ hai 50, 60 được tạo kết cấu theo cách sao cho chúng có thể được neo vào phần vỏ 22 của vỏ 20 hướng xuống dưới. Theo phương án ưu tiên, phần vỏ 22 là một phần của tấm chắn phía trước của vỏ 20 mà về mặt vận hành hướng xuống mặt đất hoặc bánh trước của xe môtô. Giá hành lý 1 còn bao gồm neo các chi tiết thứ ba và thứ tư 70, 80 (Fig.2) mà lần lượt được kết hợp vào các cánh tay neo thứ nhất và thứ hai 50, 60. Các chi tiết neo thứ ba và thứ tư 70, 80 được tạo kết cấu để cho phép neo cứng cánh tay neo thứ nhất và thứ hai 50, 60 vào phần vỏ 22 hướng xuống dưới. Cần phải lưu ý rằng cánh tay neo thứ nhất và thứ hai 50, 60 có thể chế tạo dưới nhiều dạng khác nhau và do đó hình dạng của các cánh tay như vậy không chỉ hạn chế ở hình dạng được thể hiện trên các hình vẽ kèm theo. Cụ thể là, cần phải lưu ý là hình dạng của các cánh tay 50 và 60 được thể hiện trên các hình vẽ kèm theo là hình dạng được lựa chọn chủ yếu vì lý do thẩm mỹ vì chủ đơn nghĩ rằng hình dạng thể hiện từ quan điểm thẩm mỹ thích ứng hơn với hình dạng của vỏ 20 được thể hiện trên các hình vẽ.

Trên Fig.1, Fig.2 và Fig.5, theo phương án ưu tiên, các chi tiết neo thứ nhất 30 bao gồm lỗ neo thứ nhất 31 được bố trí trong thân 10 và đinh ốc neo thứ nhất 32 được

làm thích ứng để xuyên qua lỗ neo thứ nhất 31. Hơn nữa, các chi tiết neo thứ hai 40 bao gồm lỗ neo thứ hai 41 được bố trí trong thân 10 và neo thứ hai 42 được làm thích ứng để xuyên qua lỗ neo thứ hai 41. Trên Fig.1, Fig.2 và Fig.5, theo phương án ưu tiên, các chi tiết neo thứ nhất 70 bao gồm lỗ neo thứ nhất 71 được bố trí trong thân 50 và đinh ốc neo thứ nhất 72 được làm thích ứng để xuyên qua lỗ neo thứ nhất 71. Ngoài ra, các chi tiết neo thứ tư 80 bao gồm lỗ neo thứ tư 81 được bố trí ở cánh tay neo thứ hai 60 và đinh ốc neo thứ tư 82 được làm thích ứng để xuyên qua lỗ neo thứ tư 81. Theo phương án ưu tiên, các chi tiết neo thứ nhất 30 có thể bao gồm ít nhất một đai ốc neo 33, 34, tốt hơn nữa là một đai ốc neo 33 và đai ốc neo 34 khác, mà được làm thích ứng để khớp với đinh ốc neo 32. Theo phương án ưu tiên, các chi tiết neo thứ hai 40 có thể bao gồm chi tiết đệm 43 được làm thích ứng để được đi qua bởi đinh ốc neo thứ hai 42 và đai ốc neo thứ hai 44 được làm thích ứng để khớp với đinh ốc neo thứ hai 42.

Theo phương án ưu tiên, cánh tay neo thứ nhất và thứ hai 50, 60 một cách lần lượt bao gồm phần neo thứ nhất và thứ hai 51, 61. Phần neo thứ nhất 51 và phần neo thứ hai 61 là các phần đầu tự do mà lần lượt bao gồm bề mặt neo dẹt thứ nhất 52 và bề mặt neo dẹt thứ hai 62. Các bề mặt neo dẹt thứ nhất và thứ hai 52, 62 lần lượt được kết hợp với ít nhất một trong số các chi tiết neo thứ ba 70 này, chẳng hạn như lỗ 71, và ít nhất một trong số các chi tiết neo thứ tư 80 này, chẳng hạn như lỗ 81.

Theo phương án ưu tiên, thân 10 bao gồm phần cố định chặt 11 để cố định thân 10 vào vỏ 20 và đế đỡ 12, 13 để đỡ tải trọng cần phải được vận chuyển. Tốt hơn là, phần cố định 11 bao gồm các cánh tay neo 50, 60. Theo phương án ưu tiên, thân 10 là giá được tạo ra bởi nhiều chi tiết hình ống được liên kết với nhau hoặc bởi nhiều thanh được liên kết. Đế đỡ 12, 13 được làm thích ứng để nhô khỏi phía thứ nhất 11A, hoặc mặt thứ nhất 11A, của phần cố định 11. Cánh tay neo thứ nhất 50 và cánh tay neo thứ hai 60 được tạo kết cấu để nhô ít nhất một phần ra khỏi phía thứ hai 11B, hoặc mặt thứ hai 11B, của phần cố định 11 mà đối diện với phía thứ nhất 11A này. Đế đỡ 12, 13 được nối với phần cố định 11 và tốt hơn là bao gồm phần đế thứ nhất 12 và phần đế thứ hai 13. Cụ thể là, phần đế thứ nhất 12 là phần di chuyển được, tốt hơn là nói chung là có hình tứ giác, chẳng hạn như hình tứ giác với các góc bo tròn, mà được làm thích

ứng để quay quanh trục quay X1 giữa kết cấu tựa (chẳng hạn như trên Fig.1) và kết cấu làm việc (không được thể hiện trên hình vẽ, như đã biết về bản chất). Phần đế thứ hai 13, theo ví dụ nói chung là có hình chữ "C", kéo dài theo chiều ngang đến phần cố định 11 theo cách sao cho nhô ra từ phía 11A của phần cố định 11. Tốt hơn là, phần thứ hai 13 là phần được cố định so với phần cố định. Trên Fig.4, phần thứ hai 13 kéo dài theo phương nằm ngang hoặc gần như theo phương nằm ngang. Ở kết cấu làm việc, phần đế thứ nhất 12 tỳ trên phần đế thứ hai 13 và tốt hơn là kéo dài song song hoặc gần như song song với phần đế thứ hai 13. Phần thứ hai của phần đế 13 còn tạo ra việc đỡ vật lý cho phần 12 khi mà, với giá hành lý mở (nghĩa là với phần 12 ở kết cấu làm việc), nó phải đỡ trọng lượng của hành lý được tải trên phần 12.

Trên Fig.3 và Fig.4, vỏ 20 bao gồm nhiều chi tiết trong số các chi tiết neo liên hợp 90, 100, 110, 120 mà được tạo kết cấu để ghép đôi với nhiều chi tiết neo 30, 40, 70, 80 kết hợp với thân giá hành lý 10 theo cách sao cho cho phép việc cố định cứng giá hành lý 1 vào vỏ 20. Nhiều chi tiết neo liên hợp 90, 100, 110, 120 bao gồm ít nhất là chi tiết neo liên hợp thứ nhất 91, tốt hơn là lỗ neo liên hợp thứ nhất 91, và ít nhất là chi tiết neo liên hợp thứ hai 101, tốt hơn là lỗ neo liên hợp thứ hai 101, mà được kết hợp với phần vỏ phía trước 21. Ít nhất là chi tiết neo liên hợp thứ nhất 91 và chi tiết neo liên hợp thứ hai 101 được đặt cách một khoảng tương hỗ và được tạo kết cấu theo cách để cho phép neo giá hành lý 1 ở hai điểm phân biệt của phần vỏ phía trước 21. Nhiều chi tiết neo liên hợp 90, 100, 110, 120 còn bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ ba 111, 112 và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ tư 121, 122 mà được kết hợp với phần vỏ 22 hướng xuống dưới. Theo phương án ưu tiên, ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ ba 111, 112 và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ tư 121, 122 ở trên lần lượt bao gồm lỗ neo liên hợp thứ ba 111 và lỗ neo liên hợp thứ tư 121 được bố trí trên phần vỏ 22 và tốt hơn là chúng có thể còn lần lượt bao gồm đai ốc neo liên hợp thứ ba 112 và đai ốc neo liên hợp thứ tư 122 mà thuận tiện được cố định chặt vào vỏ 20 đồng trục với các lỗ 111 và 121. Tốt hơn là, các đai ốc 112 và 122 được hàn vào vỏ 20. Thực tế của việc cố định chặt đai ốc thứ ba và thứ tư vào vỏ 20 lợi là cho phép tạo điều kiện thuận tiện cho việc lắp đặt giá hành lý. Thực tế là, nếu không thì, sẽ khó

khăn đáng kể khi truy nhập vào vùng ở đó các đai ốc 111 và 122 được cố định, mà tốt hơn là được làm kín bằng tấm chắn xe môtô bằng nhựa.

Trên Fig.2 và Fig.3, theo phương án ưu tiên, phần vỏ 22 hướng xuống dưới bao gồm phần neo vỏ thứ nhất 130 và phần neo vỏ thứ hai 140 mà lần lượt bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ ba 111, 112 và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ tư 121, 122 . Các phần neo vỏ thứ nhất và thứ hai 130, 140 lần lượt bao gồm rãnh neo thứ nhất và thứ hai 130, 140.

Theo phương án ưu tiên, phần neo vỏ thứ nhất và thứ hai 130, 140 bao gồm lần lượt thành neo dẹt thứ nhất 131 và thành neo dẹt thứ hai 141 mà lần lượt xác định phần đáy của rãnh neo thứ nhất và thứ hai 130, 140.

Theo phương án ưu tiên, phần neo vỏ thứ nhất và thứ hai 130, 140 được thể hiện trên hình vẽ.

Trên Fig.4 và Fig.5, theo phương án ưu tiên, giá hành lý 1 được cố định vào vỏ 20 như sau. Đinh ốc 32 kéo dài theo phương nằm ngang hoặc gần như theo phương nằm ngang và qua cả lỗ 31 được bố trí ở phần cố định 11 và lỗ 91 được bố trí ở phần vỏ phía trước 21. Đai ốc 33, nếu hiện tại, được ghép với đinh ốc 32 và được bố trí giữa phần cố định 11 và mặt bên ngoài 21A của phần trước 21 của vỏ 20 trong khi đai ốc 34 được ghép vào đinh ốc 32 và được bố trí ở một phía của mặt trong 21B của phần trước 21. Đinh ốc 42 kéo dài theo phương nằm ngang hoặc gần như theo phương nằm ngang và qua cả lỗ 41 được bố trí ở phần cố định 11 và lỗ 101 được bố trí ở phần vỏ phía trước 21. Tốt hơn là, đinh ốc 42 còn qua miếng đệm 43 được định vị ở một phía của mặt trong 21B của phần trước 21 và được ghép với đai ốc 44 cần phải được cố định vào vỏ 20, tốt hơn là thông qua phần chìa 23 được nối cứng với ống lái 24 dùng cho tay lái (không được thể hiện trên hình vẽ). Các phần neo 51, 61 của các cánh tay neo 50, 60 được ghép vào các phần neo vỏ 130, 140 tương ứng. Theo phương án ưu tiên, bề mặt neo dẹt thứ nhất và thứ hai 52, 62 lần lượt được ghép với thành neo dẹt thứ nhất và thứ hai 131, 141. Thực tế của việc bố trí các vách neo dẹt 131, 141, lợi là cho phép các vách 131, 141 này tiếp giáp theo cách tối ưu với các bề mặt neo dẹt 52, 62, mà cho phép đảm bảo sự làm kín cơ học cao của việc neo giá hành lý. Tốt hơn là,

để cố định các phần neo 51, 61 vào các phần neo vỏ 130, 140, các đinh ốc 72 và 82 kéo dài theo phương thẳng đứng hoặc gần như theo phương thẳng đứng và một cách lần lượt qua các lỗ thông 71, 111 và các lỗ 81, 121 theo cách sao cho lần lượt ghép đôi vào các đai ốc 112 và 122.

Bây giờ, trên Fig.6, hình vẽ này thể hiện sự kết hợp của giá hành lý phía trước theo phương án khác, mà đã được thể hiện về tổng thể với số chỉ dẫn 1', và vỏ chịu tải theo phương án khác, mà một phần được thể hiện trên hình vẽ này và được thể hiện về tổng thể với số chỉ dẫn 20'. Cụ thể là, trên Fig.6, giá 1' được thể hiện được lắp vào vỏ 20'. Như có thể thấy được trên Fig.6, giá 1' khác với giá 1 trên Fig.1 chỉ vì thực tế là giá 1' không có các chi tiết neo 40. Cụ thể là, giá 1' có thân giá hành lý 10', phần cố định 11' của nó khác với phần cố định 11 của thân 10 chỉ vì thực tế là không có lỗ 41. Tương tự, vỏ chịu tải 20' trên Fig.6 khác với vỏ chịu tải 20 trên Fig.1 chỉ vì thực tế là không có lỗ neo liên hợp thứ hai 101. Nhằm mục đích rút ngắn phần mô tả, giá 1' và vỏ chịu tải 20' không được mô tả trong bản mô tả này về chi tiết nữa. Tuy nhiên, cần phải hiểu rằng điều đã được mô tả ở trên liên quan đến giá 1 và vỏ chịu tải 20 còn có khả năng áp dụng, với các sửa đổi thích đáng về chi tiết, lần lượt vào giá 1' và vỏ chịu tải 20'.

Cần phải lưu ý rằng khái quát hóa điều đã được mô tả ở trên, thực tế là, còn mô tả giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô với vỏ chịu tải, vỏ chịu tải này bao gồm phần vỏ phía trước và phần vỏ về mặt vận hành hướng xuống dưới, giá hành lý này bao gồm:

thân giá hành lý; và

ít nhất một chi tiết neo kết hợp với thân giá hành lý, ít nhất một chi tiết neo này được tạo kết cấu để cho phép neo cứng thân giá hành lý vào ít nhất một điểm của phần vỏ phía trước. Giá hành lý 11 này là:

thân giá hành lý bao gồm cánh tay neo thứ nhất và thứ hai được tạo dạng để có thể được neo vào phần vỏ này hướng xuống dưới; và

nó bao gồm các chi tiết neo thứ ba và thứ tư kết hợp lần lượt vào cánh tay neo thứ nhất và thứ hai, mà được tạo kết cấu để cho phép neo cứng cánh tay neo thứ nhất

và thứ hai vào phần vỏ này hướng xuống dưới.

Hơn nữa, cần phải lưu ý rằng luôn luôn khái quát hóa điều đã được mô tả ở trên, thực tế là, còn mô tả vỏ chịu tải dùng cho xe môtô, vỏ này bao gồm:

phần vỏ phía trước và phần vỏ về mặt vận hành hướng xuống dưới;

nhiều chi tiết neo liên hợp được tạo kết cấu để khớp với nhiều chi tiết neo kết hợp với thân giá hành lý của giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô để cho phép cố định cứng các giá hành lý vào vỏ này;

nhiều chi tiết neo liên hợp bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp mà được kết hợp với phần vỏ phía trước, ít nhất một chi tiết neo liên hợp này được tạo kết cấu để cho phép việc neo giá hành lý này vào ít nhất một điểm của phần vỏ phía trước;

nhiều chi tiết neo liên hợp là sao cho chúng bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ ba và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ tư mà được kết hợp vào phần vỏ này hướng xuống dưới.

Theo điều được mô tả ở trên, do đó có thể hiểu cách giá hành lý thuộc kiểu được mô tả ở trên cho phép đạt được các mục đích được đề cập ở trên so với giải pháp kỹ thuật đã biết.

Thực tế là, nhờ thực tế của việc bố trí một cặp cánh tay neo được tạo kết cấu theo cách sao cho cần phải được neo vào phần vỏ hướng xuống dưới và các chi tiết neo kết hợp với các cánh tay neo như vậy, lợi là có thể neo giá hành lý vào vỏ mà không cần bố trí các tấm đệm đỡ theo giải pháp kỹ thuật đã biết. Trong cách này, ngoài việc đảm bảo việc cố định chặt một cách đặc biệt giá vào vỏ, giá hành lý theo sáng chế này lợi là cho phép khắc phục các nhược điểm do sự tồn tại của các tấm đệm theo giải pháp kỹ thuật đã biết được đề cập ở trên và giữ các phần neo của các cánh tay neo vào vỏ gần như được ẩn trong phần bên dưới của vỏ.

Nguyên lý của sáng chế được hiểu, các chi tiết sản xuất và các phương án có thể thay đổi một cách rộng rãi so với điều được mô tả và được thể hiện chỉ để làm ví dụ không hạn chế, mà không lệch khỏi phạm vi của sáng chế như được xác định trong các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô với vỏ chịu tải, vỏ chịu tải này bao gồm phần vỏ phía trước và phần vỏ về mặt vận hành hướng xuống dưới, giá hành lý này bao gồm:

thân giá hành lý; và

ít nhất một chi tiết neo kết hợp với thân giá hành lý, ít nhất một chi tiết neo này được tạo kết cấu để cho phép neo cứng thân giá hành lý vào ít nhất một điểm của phần vỏ phía trước;

trong đó thân giá hành lý bao gồm cánh tay neo thứ nhất và thứ hai được tạo dạng để có thể được neo với phần vỏ hướng xuống dưới; và

thân giá hành lý còn bao gồm các chi tiết neo thứ ba và thứ tư kết hợp một cách lần lượt với cánh tay neo thứ nhất và thứ hai, mà được tạo kết cấu để cho phép neo cứng cánh tay neo thứ nhất và thứ hai với phần vỏ hướng xuống dưới;

trong đó cánh tay neo thứ nhất và thứ hai một cách lần lượt bao gồm phần neo thứ nhất và thứ hai và trong đó các cánh tay neo này được tạo kết cấu sao cho các phần neo này vẫn được ẩn trong phần bên dưới của vỏ khi giá hành lý được neo vào vỏ sao cho các phần neo thứ nhất và thứ hai không thấy được trong quá trình sử dụng của giá hành lý.

2. Giá hành lý phía trước theo điểm 1, trong đó ít nhất một chi tiết neo kết hợp với thân giá hành lý và được tạo kết cấu để cho phép neo cứng thân giá hành lý vào ít nhất một điểm của phần vỏ phía trước bao gồm các chi tiết neo thứ nhất và thứ hai kết hợp với thân giá hành lý, các chi tiết neo thứ nhất và thứ hai được đặt cách một khoảng và được tạo kết cấu để cho phép neo cứng thân giá hành lý vào hai điểm phân biệt của phần vỏ phía trước.

3. Giá hành lý phía trước theo điểm 2, trong đó các chi tiết neo thứ nhất và thứ hai được đặt giữa cánh tay neo thứ nhất và thứ hai.

4. Giá hành lý phía trước theo điểm 2, trong đó các chi tiết neo thứ nhất bao gồm lỗ neo thứ nhất được bố trí trong thân giá hành lý và đinh vít neo thứ nhất thích hợp để xuyên qua lỗ neo thứ nhất, các chi tiết neo thứ hai bao gồm lỗ neo thứ hai được bố trí trong thân giá hành lý và đinh vít neo thứ hai thích hợp để xuyên qua lỗ neo thứ hai (41), các chi tiết neo thứ ba bao gồm lỗ neo thứ ba được bố trí trong cánh tay neo thứ nhất và đinh vít neo thứ ba thích hợp để xuyên qua lỗ neo thứ ba và các chi tiết neo thứ tư bao gồm lỗ neo thứ tư được bố trí trong cánh tay neo thứ hai và đinh vít neo thứ tư thích hợp để xuyên qua lỗ neo thứ tư.

5. Giá hành lý phía trước theo điểm 1, trong đó thân giá hành lý bao gồm phần cố định để gắn chặt thân giá hành lý vào vỏ và đế đỡ để đỡ tải trọng cần phải được vận chuyển mà được nối với phần cố định, trong đó đế đỡ thích hợp để nhô ra khỏi phía thứ nhất của phần cố định và trong đó cánh tay neo thứ nhất và thứ hai được tạo dạng để nhô ít nhất một phần từ phía thứ hai của phần cố định đối diện với phía thứ nhất.

6. Giá hành lý phía trước theo điểm 1, trong đó cánh tay neo thứ nhất và thứ hai một cách lần lượt bao gồm phần neo thứ nhất và thứ hai, phần neo thứ nhất và thứ hai là các phần đầu tự do mà một cách lần lượt bao gồm bề mặt neo phẳng thứ nhất và thứ hai, đến bề mặt neo phẳng thứ nhất và thứ hai một cách lần lượt được kết hợp ít nhất một trong số các chi tiết neo thứ ba và ít nhất một trong số các chi tiết neo thứ tư.

7. Cụm giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô với vỏ chịu tải theo điểm 1 và vỏ chịu tải bao gồm phần vỏ phía trước và phần vỏ về mặt vận hành hướng xuống dưới; và

nhiều chi tiết neo liên hợp được tạo kết cấu để khớp với nhiều chi tiết neo kết hợp với thân giá hành lý của giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô để cho phép cố định cứng các giá hành lý vào vỏ;

nhiều chi tiết neo liên hợp bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp mà được kết hợp với phần vỏ phía trước, ít nhất một chi tiết neo liên hợp này được tạo kết cấu

để cho phép việc neo giá hành lý vào ít nhất một điểm của phần vỏ phía trước,

nhiều chi tiết neo liên hợp bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ ba và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ tư mà kết hợp với phần vỏ hướng xuống dưới.

8. Xe môtô bao gồm cụm được xác định theo điểm 7.

9. Vỏ chịu tải dùng cho xe môtô, vỏ này bao gồm:

phần vỏ phía trước và phần vỏ về mặt vận hành hướng xuống dưới; và

nhiều chi tiết neo liên hợp được tạo kết cấu để khớp với nhiều chi tiết neo kết hợp với thân giá hành lý của giá hành lý phía trước dùng cho xe môtô để cho phép cố định cứng giá hành lý với vỏ;

nhiều chi tiết neo liên hợp bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp mà kết hợp với phần vỏ phía trước, ít nhất một chi tiết neo liên hợp này được tạo kết cấu để cho phép việc neo giá hành lý vào ít nhất một điểm của phần vỏ phía trước,

nhiều chi tiết neo liên hợp bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ ba và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ tư mà kết hợp với phần vỏ hướng xuống dưới;

trong đó ít nhất một chi tiết neo liên hợp mà được kết hợp với phần vỏ phía trước bao gồm ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ nhất và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ hai mà được kết hợp với phần vỏ phía trước, ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ nhất và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ hai được đặt cách một khoảng và được tạo kết cấu để cho phép việc neo giá hành lý vào hai điểm phân biệt của phần vỏ phía trước; và

trong đó phần vỏ hướng xuống dưới bao gồm phần neo vỏ thứ nhất và thứ hai mà bao gồm một cách lần lượt ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ ba và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ tư, phần neo vỏ thứ nhất và thứ hai một cách lần lượt bao gồm rãnh neo thứ nhất và thứ hai.

10. Vỏ chịu tải theo điểm 9, trong đó phần neo thứ nhất và thứ hai của vỏ một cách lần lượt bao gồm vách neo phẳng thứ nhất và thứ hai mà xác định đáy một cách lần lượt

của rãnh neo thứ nhất và thứ hai.

11. Vỏ chịu tải theo điểm 9, trong đó này ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ ba và ít nhất một chi tiết neo liên hợp thứ tư bao gồm một cách lần lượt:

lỗ neo liên hợp thứ ba và lỗ neo liên hợp thứ tư mà được bố trí với phần vỏ hướng xuống dưới; và

đai ốc neo liên hợp thứ ba và thứ tư mà cố định một cách chắc chắn vào vỏ một cách đồng trục với lỗ neo liên hợp thứ ba và thứ tư.

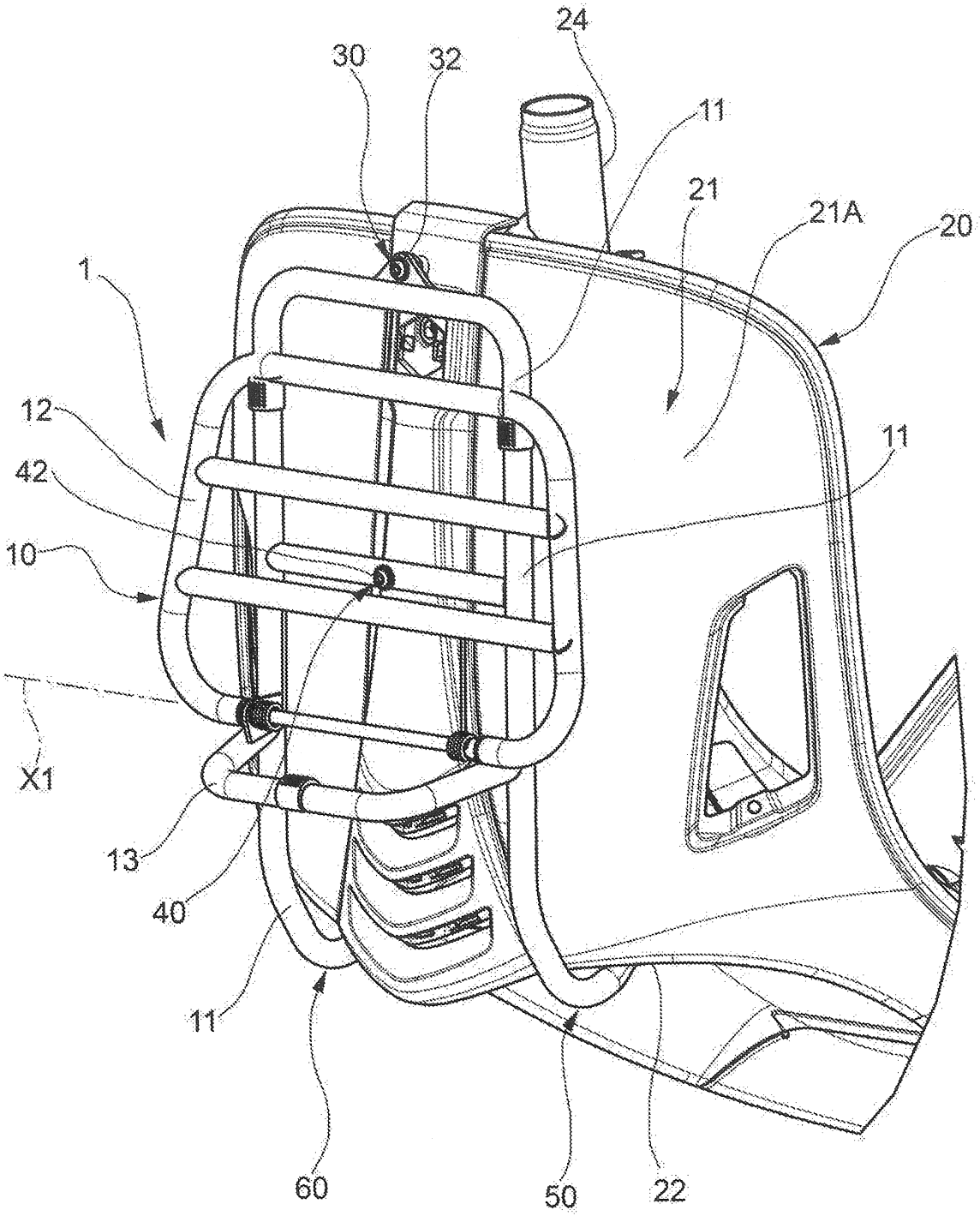


FIG.1

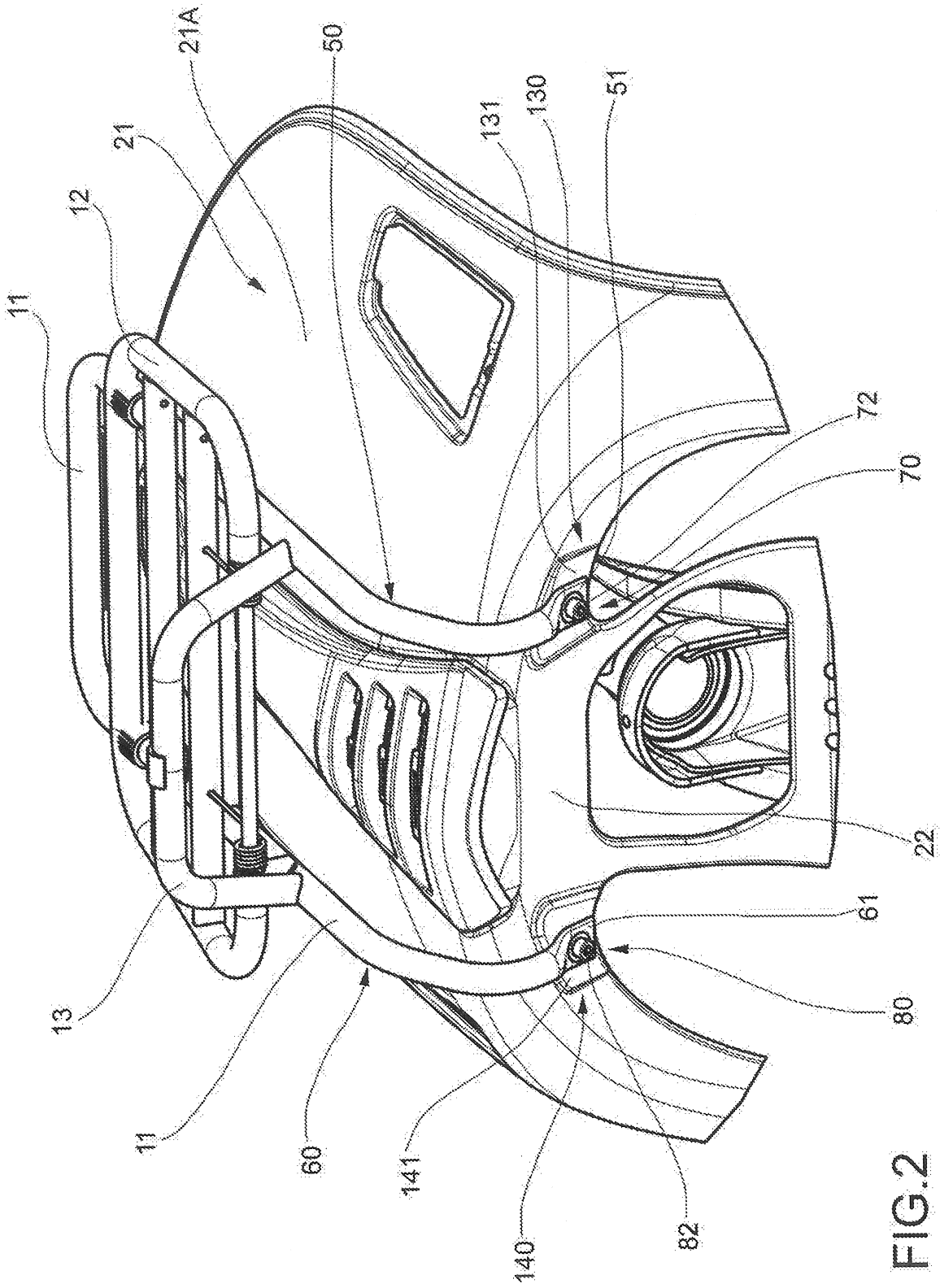


FIG.2

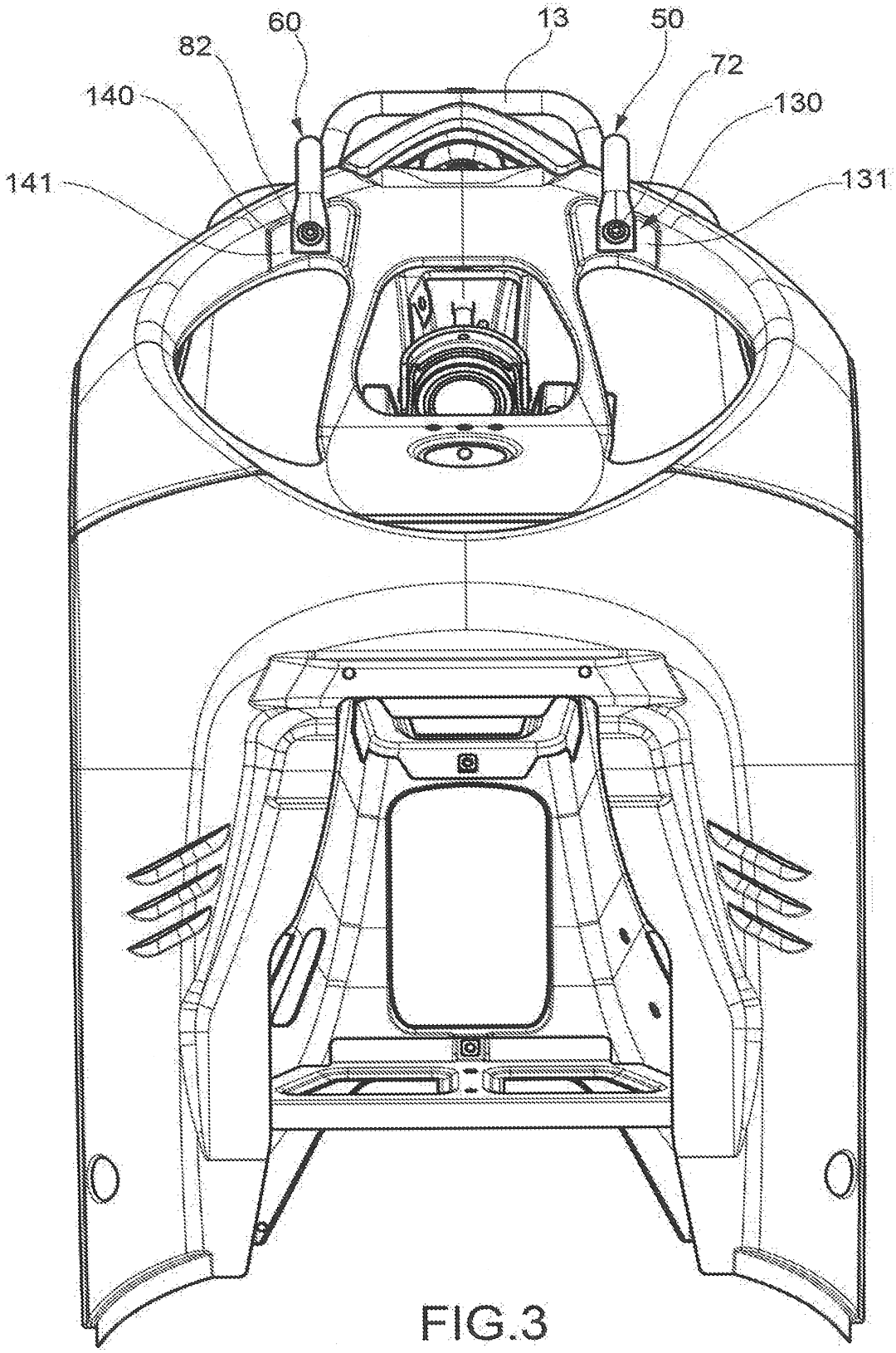


FIG.3

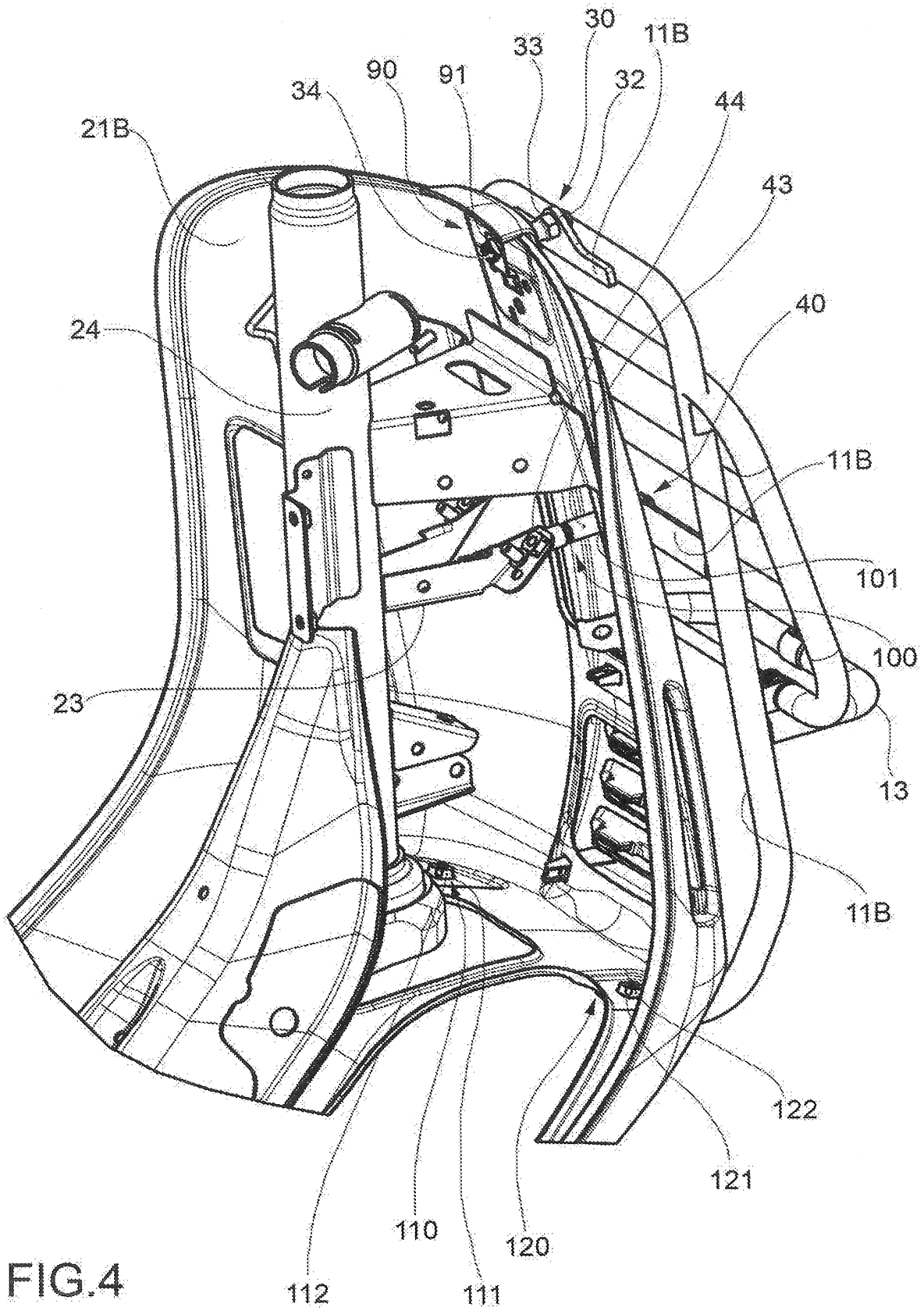

30
11B
33
90
91
32
34
44
21B
43
40
24
11B
101
100
23
13
11B
122
121
110
120
112
111

FIG.4

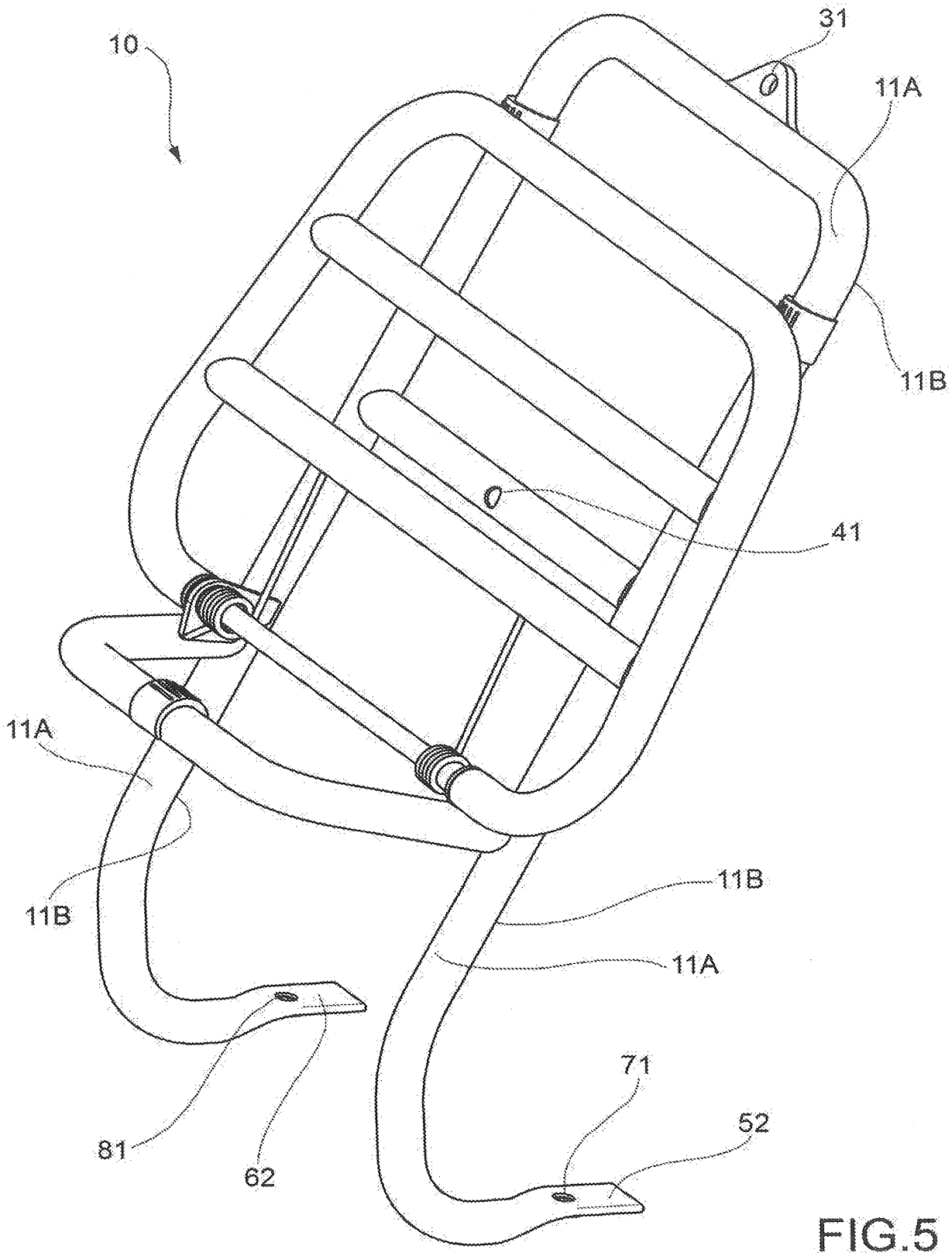


FIG.5

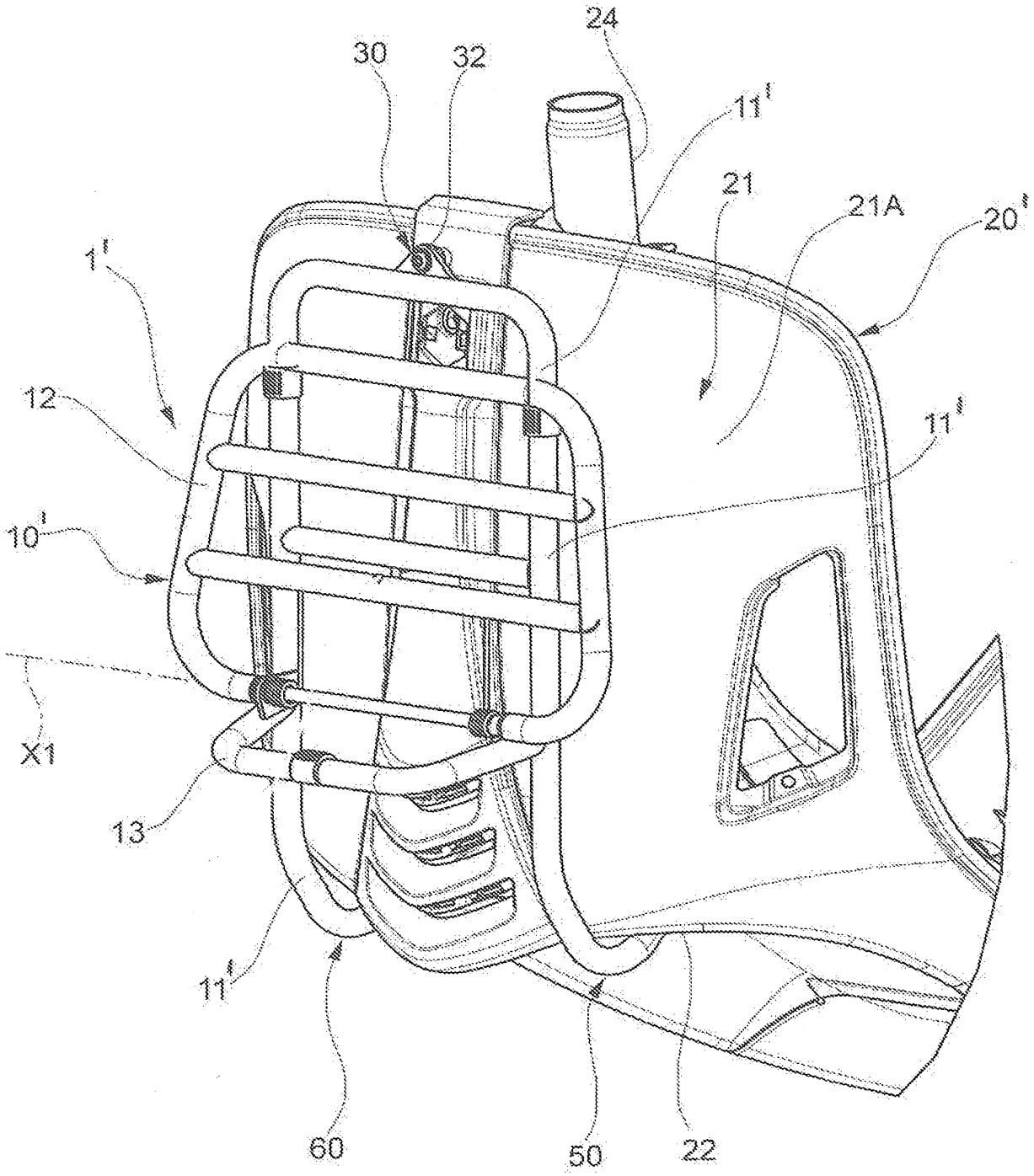


FIG.6