



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẢNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0035415

(51)¹⁹ B62J 17/06; B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2019-04766

(22) 26/01/2018

(86) PCT/IB2018/050495 26/01/2018

(87) WO2018/142254 09/08/2018

(30) 102017000010768 01/02/2017 IT

(45) 25/04/2023 421

(43) 25/10/2019 379A

(73) PIAGGIO & C. S.P.A. (IT)

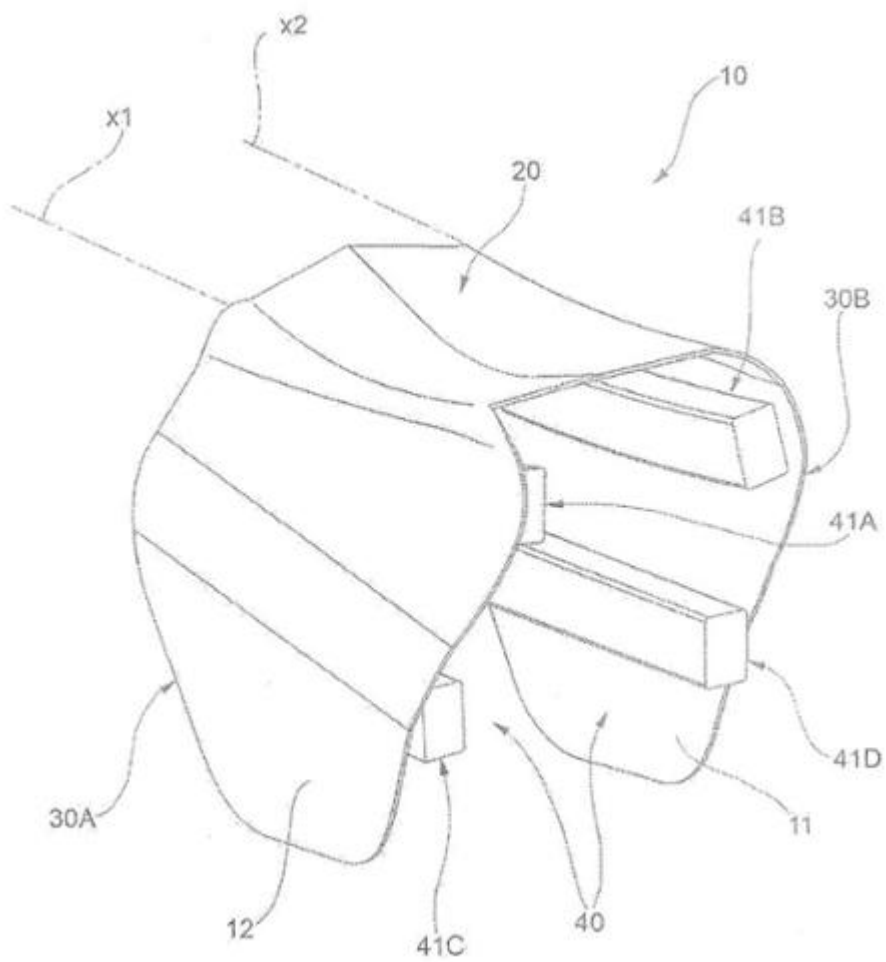
Viale Rinaldo Piaggio, 25 I-56025 Pontedera, Pisa, Italy

(72) MAFFE', Francesco (IT).

(74) Công ty Luật TNHH T&G (TGVN)

(54) TẮM CHE CHÂN DỪNG CHO XE MÁY, BỘ KIT CHE VÀ XE MÁY CÓ BỘ KIT NÀY

(57) Sáng chế đề cập đến tấm che chân (10; 10A; 10B) dùng cho xe máy (1), bao gồm: phần giữa (20) có đường trục dọc (P1); phần bên thứ nhất (30A) và phần bên thứ hai (30B), mà kéo dài theo phương ngang ở các bên đối diện đối với phần giữa (20); tấm che chân (10) khác biệt ở chỗ nó bao gồm phương tiện (40) để bảo vệ chống lại va đập mà được làm thích ứng để bảo vệ các chi dưới của người lái (C1) chống lại va đập, phương tiện bảo vệ (40) bao gồm ít nhất thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) được lắp với phần bên thứ nhất (30A) và với phần bên thứ hai (30B), một cách tương ứng. Sáng chế cũng đề cập đến bộ kit che và xe máy bao gồm tấm che chân hoặc bộ kit che.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Nói chung sáng chế đề cập đến lĩnh vực xe máy và các phụ kiện liên quan, và cụ thể là đề cập đến tấm che chân dùng cho xe máy như được định nghĩa trong phần mở đầu của điểm 1.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong lĩnh vực xe máy, như các xe máy scuttor, thì đã biết sử dụng các tấm che chân có chức năng là bảo vệ các chân của người lái chống lại thời tiết xấu, đặc biệt là trong mùa đông. Một ví dụ về tấm che chân theo giải pháp đã biết được giới thiệu trong patent Pháp FR2949428 cấp cho Bagster. Cụ thể là, tài liệu này mô tả tấm che chân thường được tạo hình dạng có phần giữa và hai phần bên hoặc các bên mà kéo dài từ các phần tương ứng đối với phần giữa. Tấm che có hệ tăng cứng của các bên để giới hạn độ rung quanh nó trong quá trình hoạt động. Cụ thể là, nó là một vật lồng - cho mỗi bên- được tạo hình dạng như bumorang, mà các phần đầu có thể được lồng vào trong các hốc tương ứng để kéo căng vải phía bên của tấm che và do đó giới hạn các dịch chuyển của nó khi bị tác động bởi dòng gió trong quá trình hoạt động. Do đó nó có chức năng tương tự với bộ phận đổi hướng.

Giống như các tấm che chân phổ biến khác, tấm che chân theo giải pháp đã biết nêu trên có hạn chế là chỉ đề xuất sự bảo vệ đối với thời tiết xấu, trong khi không đưa ra sự bảo vệ bất kỳ cho chân tay của người lái trong trường hợp va đập hoặc ngã. Nhằm đạt được mục đích này, cũng cần lưu ý rằng mặc dù các tấm che chân đã biết được thiết kế để cố gắng đảm bảo sự di chuyển tự do tối đa của người lái, việc sử dụng tấm che chân chắc chắn gây ra các khó khăn khi tháo ra khỏi chính tấm che, ví dụ trong trường hợp ngã. Do đó, có nhu cầu cụ thể để làm giảm nguy cơ về tổn thương vật lý cho người lái càng nhiều càng tốt trong trường hợp va đập hoặc ngã khi xe máy được sử dụng với tấm che chân.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là tạo ra tấm che chân khả dụng mà cho phép các nhược điểm nêu trên có tham chiếu đến tình trạng kỹ thuật cần giải quyết hoặc ít nhất được giảm một phần.

Các mục đích này và mục đích khác đạt được nhờ tấm che chân dùng cho xe máy, bao gồm:

phần giữa có đường trục dọc;

phần bên thứ nhất và phần bên thứ hai, mà kéo dài theo phương ngang ở các bên đối diện đối với phần giữa này;

trong đó phần bên thứ nhất và phần bên thứ hai tạo ra phần gấp thứ nhất và phần gấp thứ hai, một cách tương ứng, mà kéo dài theo hướng thích hợp mà hầu như song song với đường trục dọc;

trong đó tấm che chân là thích hợp để mang trên cấu hình hoạt động trong đó phần bên thứ nhất và phần bên thứ hai được gấp dọc theo phần gấp thứ nhất và phần gấp thứ hai, một cách tương ứng, để cả hai phần kéo dài qua bên tương ứng theo phương ngang đối với phần giữa;

tấm che chân khác biệt ở chỗ nó bao gồm phương tiện để bảo vệ chống lại va đập mà được làm thích ứng để bảo vệ các chi dưới của người lái chống lại va đập, phương tiện bảo vệ bao gồm ít nhất thanh bảo vệ thứ nhất và thanh bảo vệ thứ hai được lắp với phần bên thứ nhất và với phần bên thứ hai, một cách tương ứng;

trong đó thanh bảo vệ thứ nhất và thanh bảo vệ thứ hai mỗi thanh kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng mà song song hoặc hầu như song song với đường trục dọc;

và trong đó thanh bảo vệ thứ nhất và thanh bảo vệ thứ hai được làm từ vật liệu có thể biến dạng nén theo hướng hầu như vuông góc với hướng kéo dài thích hợp, và trong đó thanh bảo vệ thứ nhất và thanh bảo vệ thứ hai được bố trí ở vị trí gần với phần

gập thứ nhất và với phần gập thứ hai, một cách tương ứng, để bảo vệ ít nhất các phần xương đùi của các chân của người lái xe máy trong trường hợp va đập hoặc ngã.

Khía cạnh khác của sáng chế là bộ kit che bao gồm tấm che chân được làm thích ứng để được áp dụng cho xe máy, trong đó xe máy bao gồm phần trước, phần sau và mặt phẳng ngồi cho người lái, trong đó tấm che chân bao gồm:

xe máy;

phần bên thứ nhất và phần bên thứ hai, mà kéo dài theo phương ngang ở các bên đối diện đối với phần giữa;

trong đó phần bên thứ nhất và phần bên thứ hai tạo ra phần gập thứ nhất và phần gập thứ hai, một cách tương ứng, mà kéo dài theo hướng chính hầu như song song với đường trục dọc;

trong đó tấm che chân là thích hợp để mang trên cấu hình hoạt động trong đó phần bên thứ nhất và phần bên thứ hai được gập dọc theo phần gập thứ nhất và phần gập thứ hai, một cách tương ứng, để cả hai phần kéo dài qua bên tương ứng theo phương ngang đối với phần giữa;

tấm che chân khác biệt ở chỗ nó bao gồm phương tiện để bảo vệ chống lại va đập mà được làm thích ứng để bảo vệ các chi dưới của người lái chống lại va đập, phương tiện bảo vệ bao gồm ít nhất thanh bảo vệ thứ nhất và thanh bảo vệ thứ hai được lắp với phần bên thứ nhất và với phần bên thứ hai, một cách tương ứng;

trong đó thanh bảo vệ thứ nhất và thanh bảo vệ thứ hai mỗi thanh kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng mà song song hoặc hầu như song song với đường trục dọc, và chúng được định vị hầu như ở chiều cao của mặt phẳng ngồi để bảo vệ ít nhất các phần xương đùi của các chân của người lái xe máy trong trường hợp va đập.

Khía cạnh khác nữa của sáng chế là xe máy bao gồm tấm che chân, hoặc bộ kit như được mô tả trên đây.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế sẽ được hiểu rõ hơn từ phần mô tả chi tiết sau đây của các phương án thực hiện của sáng chế, được đưa ra dưới dạng ví dụ và do đó không giới hạn liên quan đến các hình vẽ kèm theo, trong đó:

- Fig.1 là hình chiếu phẳng từ phía bên thể hiện xe máy với người lái liên quan trong khi người lái sử dụng tấm che chân theo phương án thực hiện ưu tiên hiện tại, các chi tiết cụ thể không được thể hiện trên Fig.1 được biểu thị bởi các đường nét đứt;

- Fig.2 là hình chiếu phẳng từ phía bên tương tự với Fig.1, trong đó một phần của tấm che chân trên Fig.1 được tháo để thể hiện các chi tiết của tấm che chân vốn không nhìn thấy trên Fig.1;

- Fig.3 là hình chiếu trục đo từ phía sau của tấm che chân trên Fig.1 được thể hiện trong kết cấu trên Fig.1;

- Fig.4 là hình chiếu phẳng từ dưới lên của tấm che chân trên Fig.1 trong đó tấm che được thể hiện trong kết cấu không gập;

- Fig.5 là hình vẽ mặt cắt của chi tiết phóng to của tấm che chân trên Fig.1;

- Fig.6 là hình chiếu phẳng từ dưới lên của tấm che chân theo phương án thực hiện ưu tiên thứ hai trong đó tấm che được thể hiện trong kết cấu không gập; và

- cuối cùng, Fig.7 là hình chiếu phẳng từ dưới lên của tấm che chân theo phương án thực hiện ưu tiên thứ ba trong đó tấm che được thể hiện trong kết cấu không gập.

Mô tả chi tiết sáng chế

Các chi tiết tương đương hoặc tương tự được biểu thị bằng các số chỉ dẫn giống nhau trên các hình vẽ kèm theo.

Cũng cần lưu ý rằng các thuật ngữ “trên”, “dưới”, “bên trên”, “bên dưới”, “thẳng đứng”, “nằm ngang” được sử dụng để mô tả một phần của tấm che chân viện dẫn đến tấm che chân được sử dụng bởi người lái xe máy trong điều kiện sử dụng bình thường.

Trước tiên tham chiếu đến các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4, tấm che chân theo phương án thực hiện ưu tiên hiện tại được biểu thị chung bằng số chỉ dẫn 10. Trên Fig.1, tấm che chân 10 được giữ chặt với xe máy 1, ví dụ xe máy scuttor 1. Cần lưu ý trong trường hợp bất kỳ rằng để đạt được mục đích mô tả, thuật ngữ xe máy có nghĩa chung là bao gồm tất cả các xe máy hai bánh hoặc ba bánh thích hợp để được sử dụng với tấm che chân, ví dụ và không theo cách hạn chế, các xe máy nhỏ có bàn đạp, các xe máy scuttor v.v. Theo cách mà tự bản thân là đã biết, tấm che chân 10 có chức năng chính là bảo vệ chân của người lái C1 của xe máy 1 khỏi thời tiết xấu và lạnh. Vì lý do này, tấm che chân 10 tốt hơn là được làm bằng vải không thấm nước.

Tham chiếu đến Fig.4, tấm che chân 10 bao gồm đường trục dọc P1, phần giữa 20 và phần bên thứ nhất 30A và phần bên thứ hai 30B. Tốt hơn là, đường trục dọc P1 là đường trục dọc giữa của tấm che chân 10. Theo phương án thực hiện ưu tiên, đường trục P1 là đường trục giữa đối xứng của mép theo chu vi 15 của tấm che chân 10. Khi tấm che chân 10 được sử dụng với xe máy 1 trong điều kiện sử dụng bình thường, như ví dụ được thể hiện trên Fig.1, đường trục dọc P1 kéo dài theo hướng liên kết phần sau 2 của xe máy 1 với phần trước 3 của xe máy 1. phần bên thứ nhất 30A và phần bên thứ hai 30B kéo dài theo phương ngang ở các bên đối diện đối với phần giữa này 20 và đối xứng so với đường trục dọc P1. Theo cách mà tự bản thân là đã biết, phần giữa 20 có chức năng là che các chân của người lái C1 ở phía trên trong khi các phần bên 30A, 30B có chức năng là che các chân của người lái C1 theo phương ngang. Phần bên thứ nhất 30A và phần bên thứ hai 30B tạo ra phần gập thứ nhất X1 và phần gập thứ hai X2, một cách tương ứng, mà kéo dài theo hướng thích hợp mà song song hầu như song song với đường trục dọc P1;

Tấm che chân là thích hợp để mang trên cấu hình hoạt động (xem Fig.1 đến Fig.3) trong đó phần bên thứ nhất (30A) và phần bên thứ hai (30B) được gập dọc theo phần gập thứ nhất (X1) và phần gập thứ hai (X2), một cách tương ứng, để cả hai phần kéo dài qua bên tương ứng theo phương ngang đối với phần giữa (20). Trong cấu hình hoạt động được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, các phần 30A, 30B tốt

hơn là kéo dài vuông góc hoặc hầu như vuông góc với phần giữa 20. Tốt hơn là, phần giữa 20 được định giới hạn theo phương ngang bởi các phần gấp X1, X2. Như có thể được lưu ý trên Fig.3, các phần 30A, 30B quay mặt vào nhau trong cấu hình hoạt động.

Cũng tham chiếu đến Fig.4, tấm che chân 10 bao gồm phương tiện 40 để bảo vệ chống lại va đập để bảo vệ các chi dưới của người lái C1. Phương tiện 40 để bảo vệ chống lại va đập bao gồm ít nhất thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B, hoặc các thanh bảo vệ chân 41A, 41B, được lắp với phần bên thứ nhất 30A và với phần bên thứ hai 30B, một cách tương ứng. Tốt hơn là, thanh bảo vệ thứ nhất và thanh bảo vệ thứ hai là giống nhau. Các thanh 41A, 41B tốt hơn là các thanh bán cứng được làm bằng vật liệu có khả năng hấp thu va đập, tốt hơn là vật liệu nhựa và tốt hơn nữa là bột polyme.

Thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B mỗi thanh kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng Q1, Q2 mà song song hoặc hầu như song song với đường trục dọc P1. Ngoài ra, thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B được bố trí ở vị trí gần với phần gấp thứ nhất X1 và với phần gấp thứ hai X2, một cách tương ứng, để bảo vệ ít nhất các phần xương đùi của các chân của người lái C1 của xe máy 1 trong trường hợp va đập hoặc ngã.

Theo một phương án thực hiện, thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B bao gồm ít nhất phần dọc thứ nhất 411A và ít nhất phần dọc thứ hai 411B, một cách tương ứng, mà được bố trí gần với phần gấp thứ nhất X1 và với phần gấp thứ hai X2, một cách tương ứng. Cụ thể là, thanh thứ nhất và thanh thứ hai được bố trí ở thành bên ở một khoảng đối với phần gấp nằm trong khoảng 2 cm và 40 cm, tốt hơn là nằm trong khoảng 5 cm và 10 cm. Nói theo cách khác, như có thể được lưu ý trên Fig.2, ít nhất các phần dọc 411A, 411B về cơ bản được định vị ở chiều cao của mặt phẳng ngồi 4 của yên xe 5 của xe máy 1 mà thích hợp cho người lái C1 ngồi trên đó. Cụ thể là, các thanh bảo vệ 41A, 41B, và cụ thể là ít nhất các phần dọc tương ứng 411A, 411B, được bố trí để ít nhất bảo vệ các phần xương đùi (các phần nằm giữa chậu/khớp gối) của các chân của người lái C1 của xe máy 1 trong trường hợp va đập,

cụ thể là trong trường hợp va đập ở tốc độ thấp. Cần lưu ý rằng thuật ngữ “hầu như song song” trong bản mô tả này có nghĩa là các hướng Q1, Q2 cũng có thể không song song một cách tuyệt đối với đường trục dọc P1. Nói theo cách khác, theo phương án mở rộng của tấm che chân 10, như ví dụ được thể hiện trên Fig.4, các hướng Q1 và Q2 có thể tạo ra góc nhỏ với đường trục P1, cụ thể là góc nhỏ hơn 20° , trong trường hợp bất kỳ như để đảm bảo sự bảo vệ hiệu quả ít nhất phần xương đùi của các chân của người lái C1.

Theo phương án thực hiện ưu tiên, thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B kéo dài đối với chiều dài toàn bộ qua phần bên thứ nhất 30A và qua phần bên thứ hai 30B, một cách tương ứng.

Cụ thể là, thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B được nối với tấm che để khiến cho các thanh dính với tấm che hầu như dọc theo chiều dài toàn bộ của chúng. Nói theo cách khác, các thanh bảo vệ được nối, ở nhiều điểm hoặc một cách liên tục, với tấm che mà không tạo ra các khe hở giữa tấm che và thanh.

Cụ thể là, mỗi thanh được làm từ vật liệu có thể biến dạng nén khi chịu lực va đập hầu như vuông góc với các thành bên của tấm che; ví dụ lực do va chạm ngang. Nói theo cách khác, các thanh 41A, 41B được làm từ vật liệu có thể biến dạng nén theo hướng hầu như vuông góc với hướng kéo dài thích hợp Q1, Q2. Biến dạng nén được đảm bảo bởi chiều dày của thanh, tức là nhờ sự kéo dài của thanh theo hướng vuông góc với phương dọc P1. Phương dọc P1 cũng vuông góc với bề mặt của các phần bên 30A, 30B của tấm che. Nói theo cách khác, kích thước này xác định chiều dày của thanh, là chiều dày được điều chỉnh đối với tấm che 10. chiều dày này đảm bảo làm giảm lực va đập để giảm xóc với các thân có vận tốc bằng 12 km/h.

Theo một phương án thực hiện, mang tính xây dựng, mỗi thanh bảo vệ được làm từ polyetylen tỷ trọng thấp (LDPE) và tốt hơn nữa là từ bọt LDPE. Tốt hơn là, polyetylen tỷ trọng thấp này (LDPE: low density polyethylene) có tỷ trọng bằng khoảng 30 g/dm^3 .

Ngoài ra, luôn theo phương án thực hiện ưu tiên, mỗi thanh bảo vệ có phần mà có bên thứ nhất có chiều dài nằm trong khoảng 70 và 120 mm, và bên thứ hai có chiều dài nằm trong khoảng 70 và 120 mm. Cụ thể là, bên thứ nhất được nối với tấm che, và bên thứ hai, biểu diễn chiều dày của thanh, được điều chỉnh đối với tấm che. Theo cách khác, thanh bảo vệ có thể có mặt cắt dạng tròn hoặc hình thang và được nối với tấm che bằng khuy áo, đai hoặc hốc. Theo phương án thực hiện có lợi, phương tiện 40 để bảo vệ chống lại va đập bao gồm thanh bảo vệ thứ ba 41C và thanh bảo vệ thứ tư 41D được lắp với phần bên thứ nhất 30A và với phần bên thứ hai 30B, một cách tương ứng. Tốt hơn là, các thanh 41C và 41D là giống nhau. Theo phương án thực hiện ưu tiên, các thanh 41C, 41D được làm bằng cùng vật liệu với các thanh 41A, 41B. Các thanh 41C, 41D cho phép theo cách có lợi bảo vệ hiệu quả của các phần xương chày (các phần nằm giữa các khớp gối/mắt cá chân) và cũng có thể cả đầu dưới (phần dưới bàn chân) của chân của người lái C1 trong trường hợp va đập. Theo phương án thực hiện ưu tiên, thanh bảo vệ thứ ba 41C và thanh bảo vệ thứ tư 41D kéo dài đối với chiều dài toàn bộ qua phần bên thứ nhất 30A và qua phần bên thứ hai 30B, một cách tương ứng. theo phương án thực hiện có lợi, thanh bảo vệ thứ ba 41C và thanh bảo vệ thứ tư 41D mỗi thanh kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng R1, R2 mà song song hoặc hầu như song song với đường trục dọc P1. Theo phương án thực hiện thay thế (không được thể hiện trên hình vẽ), trong đó thanh bảo vệ thứ ba 41C kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng mà ngang với phần gập thứ nhất X1 và trong đó thanh bảo vệ thứ tư 41D kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng mà ngang với phần gập thứ hai X2. Trong trường hợp này, các thanh 41C và 41D có thể được bố trí làm ví dụ và không theo cách cạn quyền, để vuông góc hoặc hầu như vuông góc với phần dọc 411A của thanh 41A và với phần dọc 411B của thanh 41B, một cách tương ứng.

Theo phương án thực hiện có lợi, thanh bảo vệ thứ nhất 41A, thanh bảo vệ thứ hai 41B, thanh bảo vệ thứ ba 41C và thanh bảo vệ thứ tư 41D là các thanh thẳng hoặc hầu như thẳng. Nhờ tạo ra các thanh bảo vệ thẳng làm giảm một cách có lợi các ứng

suất có khả năng sinh ra trong chính các thanh bảo vệ. Các ứng suất này cũng có thể dẫn đến các phần không được lắp một cách không mong muốn trong Velcro mà, như được mô tả chi tiết sau trong bản mô tả này, có thể được sử dụng để lắp các thanh bảo vệ 41A đến 41D với tấm che chân 10.

Cụ thể là, thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ ba 41C song song với nhau và được cách nhau theo phương ngang bởi khoảng cách định trước H. Tương tự, thanh bảo vệ thứ hai 41B và thanh bảo vệ thứ tư 41D song song với nhau và được cách nhau theo phương ngang bởi khoảng cách định trước H. Theo phương án thực hiện ưu tiên, khoảng cách H này về cơ bản nằm trong khoảng 5 cm và 50 cm, và tốt hơn nữa là nằm trong khoảng 10 cm và 20 cm.

Tham chiếu đến Fig.6, tấm che chân 10A theo phương án thực hiện ưu tiên thứ hai được thể hiện. Tấm che chân 10A khác với tấm che chân 10 được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4 về cơ bản chỉ khác biệt ở chỗ, ngoài các thanh bảo vệ 41A đến 41D, phương tiện 40 để bảo vệ chống lại va đập bao gồm thanh bảo vệ thứ năm 41E và thanh bảo vệ thứ sáu 41F mà được lắp với phần bên thứ nhất 30A và với phần bên thứ hai 30B, một cách tương ứng. Cụ thể là, thanh bảo vệ thứ năm 41E được bố trí xen giữa thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ ba 41C. Ngoài ra, thanh bảo vệ thứ năm 41E được bố trí ngang với thanh bảo vệ thứ nhất 41A và với thanh bảo vệ thứ ba 41C. Tương tự, thanh bảo vệ thứ sáu 41F được bố trí xen giữa thanh bảo vệ thứ hai 41B và thanh bảo vệ thứ tư 41D. Ngoài ra, thanh bảo vệ thứ sáu 41F được bố trí ngang với thanh bảo vệ thứ hai 41B và với thanh bảo vệ thứ tư 41D.

Tham chiếu đến Fig.7, tấm che chân 10B theo phương án thực hiện ưu tiên thứ ba được thể hiện. Tấm che chân 10B khác với tấm che chân 10B được minh họa trên Fig.6 về cơ bản chỉ dùng cho việc bố trí của các thanh bảo vệ 41A đến 41F. Cụ thể là, như có thể được lưu ý trên Fig.7, thanh bảo vệ thứ năm 41E được bố trí với thanh bảo vệ thứ ba 41C gần như dạng chữ “L” hoặc chữ “T”, trong đó thanh bảo vệ thứ sáu 41F được bố trí với thanh bảo vệ thứ tư 41D gần như dạng chữ “L” hoặc chữ “T”.

Theo phương án thực hiện có lợi, tấm che chân 10 bao gồm các chi tiết lắp 411 đến 418 cho mỗi thanh bảo vệ 41A, 41B, các chi tiết lắp này là thích hợp để lắp tháo ra được thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B với phần bên thứ nhất 30A và với phần bên thứ hai 30B, một cách tương ứng. Tham chiếu đến Fig.5, theo phương án thực hiện có lợi, các chi tiết lắp 411 đến 418 này bao gồm hai cánh dọc 411, 412 cho mỗi thanh bảo vệ 41A, 41B, trong đó các cặp này của các cánh dọc 411, 412 được nối với phần bên thứ nhất 30A và với phần bên thứ hai 30B, một cách tương ứng. Tốt hơn là, các cánh 411, 412 là các cánh dẻo, tốt hơn là được làm bằng cùng loại vải để làm tấm che chân 10. Ngoài ra, các chi tiết lắp này bao gồm, cho mỗi thanh bảo vệ 41A, 41B, các chi tiết gắn thứ nhất 413 đến 416 để gắn thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B với cặp cánh tương ứng 411, 412. Cần lưu ý rằng Fig.5 thể hiện mặt cắt của một phần của tấm che chân 10 trong đó chỉ thể hiện các chi tiết lắp 411 đến 418 thích hợp để lắp tháo ra được thanh bảo vệ thứ hai 41B với phần bên thứ hai 30B. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng các chi tiết lắp (không được thể hiện trên các hình vẽ) mà giống hoặc tương tự với các chi tiết lắp 411 đến 418 được sử dụng để lắp thanh bảo vệ 41A với phần bên 30A của tấm che chân 10. Cũng cần lưu ý rằng các chi tiết lắp (không được thể hiện trên các hình vẽ) mà giống hoặc tương tự với các chi tiết lắp 411 đến 418 có thể được sử dụng để lắp các thanh 41C, 41D, 41E, 41F, khi được tạo ra, với các phần 30A và 30B. Vì lý do này và để rút ngắn phần mô tả, các chi tiết lắp được sử dụng để lắp thanh bảo vệ 41A và, khi thể hiện, các thanh bảo vệ 41C, 41D, 41E, 41F, với các phần bên 30A, 30B của các tấm che chân 10, 10A, 10B không được mô tả thêm trong bản mô tả này. Tuy nhiên cần hiểu rằng những gì được mô tả sau liên quan đến các chi tiết lắp 411 đến 418 cũng được áp dụng, *mutatis mutandis*, cho các chi tiết lắp mà được tạo ra để lắp các thanh bảo vệ 41A, 41C, 41D, 41E và 41F với các tấm che chân 10, 10A, 10B.

Cũng tham chiếu đến Fig.5, có thể lưu ý rằng các cánh 411, 412 xếp chồng với nhau để bao quanh tháo ra được thanh bảo vệ 41B ở các bên đối diện. Các chi tiết gắn thứ nhất 413 đến 416 là liền khối với các cánh 411, 412 và/hoặc thanh bảo vệ 41B để

được bố trí xen giữa các cánh 411, 412 và thanh bảo vệ 41B để giữ thanh bảo vệ 41B xen giữa các cánh 411, 412. Theo phương án thực hiện ưu tiên, các chi tiết gắn 413 đến 416 bao gồm hai dải Velcro® thứ nhất 413, 414 và hai dải Velcro® thứ hai 415, 416. Cụ thể là, các dải 413 và 414 được giữ chặt với cánh 411 và với cánh 412, một cách tương ứng, trong khi các dải 415, 416 được giữ chặt ở hai mặt đối diện nhau của thanh 41B để nối với dải 413 và với dải 414, một cách tương ứng, như được thể hiện trên Fig.5. Theo phương án thực hiện có lợi, các dải 413, 414 là các dải Velcro dạng bao trong khi các dải 415, 416 là các dải Velcro dạng bị bao. Nhờ đó, tránh được việc Velcro® làm hỏng quần áo của người lái C1 khi các thanh bảo vệ 41A đến 41F không được sử dụng hoặc khi chỉ một số chúng được sử dụng. Tốt hơn là, các dải 413, 414 được may với các cánh 411, 412 trong khi các dải 415, 416 được dán keo với thanh bảo vệ 41B.

Cũng tham chiếu đến Fig.5, theo một phương án thực hiện, các chi tiết lắp 411 đến 418 bao gồm các chi tiết gắn thứ hai 417, 418 để nối hai cánh 411, 412 với phần bên 30B. Các chi tiết gắn thứ hai 417, 418 là liền khối với các cánh 411, 412 và/hoặc phần bên 30B để được bố trí xen giữa các cánh 411, 412 và thanh bảo vệ 30B.

Cần lưu ý rằng theo phương án thực hiện ưu tiên, các chi tiết gắn thứ nhất 413 đến 416 và/hoặc các chi tiết gắn thứ hai 417, 418 tốt hơn là các chi tiết gắn được làm thích ứng để cho phép lắp tháo ra được, và tốt hơn là chúng được chọn từ các thành phần sau: Velcro®, các phần tử nút bấm, công tắc và tương tự.

Theo phương án thực hiện ưu tiên, các thanh bảo vệ 41A, 41B và các thanh 41C, 41D, 41E, 41F, khi được tạo ra, mỗi thanh có mặt cắt tròn hoặc đa giác. Theo phương án thực hiện ưu tiên, mặt cắt đa giác này là mặt cắt hình chữ nhật hoặc hình vuông. Để đạt được mặt cắt hình chữ nhật hoặc hình vuông, cần lưu ý rằng mặt cắt hình chữ nhật hoặc hình vuông cho phép thu được bề mặt tiếp xúc tối đa giữa các thanh bảo vệ 41A đến 41F và các chân của người lái C1. Nhờ đó, sự hấp thu tối đa của lực dư vì vậy có thể thu được sau khi va đập từ bên ngoài so với điểm tiếp xúc (va đập mà có thể có nguồn gốc khác nhau: vuông góc, có góc hoặc ma sát do cọ xát). Ngoài

ra, nhờ tạo ra các thanh bảo vệ có mặt cắt hình chữ nhật hoặc hình vuông cho phép dán các dải Velcro mà được gắn trên hai mặt đối diện nhau của mỗi thanh bảo vệ, để được làm chắc chắn hơn.

Cần lưu ý rằng các chiều dài của các thanh 41A từ 41F nói chung có thể thay đổi theo kích cỡ của các tấm che 10, 10A, 10B do các chiều cao công thái học (tay lái/yên xe/tấm đặt chân) thay đổi theo các thay đổi mẫu cụ thể của xe máy mà tấm che chân 10, 10A, 10B được áp dụng vào đó.

Cần lưu ý rằng nếu tấm che chân 10, 10A, 10B bao gồm các thanh bảo vệ mà có thể được lắp tháo ra được với mỗi phần trong số các phần bên 30A, 30B, ví dụ hai thanh 41A, 41C hoặc ba thanh 41A, 41C, 41E ở phần 30A và hai các thanh 41B, 41D hoặc ba các thanh 41B, 41D, 41 F ở phần 30B, việc không sử dụng, sử dụng một hoặc nhiều thanh cho mỗi phần 30A, 30B của tấm che chân là tùy ý của người dùng cuối, là người mà theo nhu cầu của họ, có thể chọn cấu hình bảo vệ tối đa hay không.

Cần lưu ý rằng theo các phương án thực hiện được thể hiện trên các hình vẽ kèm theo, các thanh 41A đến 41F được lắp với mặt trong 11 của tấm che chân 10, 10A, 10B. Tuy nhiên, theo phương án thực hiện có lợi, có thể bố trí các thanh bảo vệ bổ sung (không được thể hiện trên các hình vẽ) được lắp với mặt ngoài 12 của tấm che chân 10, 10A, 10B mà đối diện với mặt trong 11. Theo cách có lợi, các thanh bổ sung này cho phép chiều dày, và do đó mức bảo vệ, của tấm che chân 10 tăng lên. Cần lưu ý rằng trong bản mô tả này, các thuật ngữ “trong” và “ngoài” viện dẫn đến phần giữa của khoảng trống nằm giữa các phần bên 30A, 30B của tấm che chân 10, 10A, 10B khi tấm che chân 10, 10A, 10B mang trên cấu hình hoạt động trên Fig.3.

Ví dụ, theo phương án thực hiện ưu tiên, hai thanh bổ sung khác tương đương hoặc tương tự với các thanh 41A và 41B có thể được lắp, đồng thời với các thanh 41A, 41B, với mặt ngoài 12 của tấm che chân 10, và được định vị theo cách giống hoặc hầu như giống với các thanh 41A, 41B. Theo phương án thực hiện khác, có thể đề xuất bốn thanh bổ sung khác, hai thanh trong số chúng tương đương hoặc tương tự với các thanh 41A, 41B, và hai thanh tương đương hoặc tương tự với các thanh 41C, 41D, mà,

đồng thời với các thanh 41A đến 41D được lắp với mặt trong 11 của tấm che chân 10, được gắn với mặt ngoài 12 của tấm che chân 10, mỗi mặt ở thanh tương ứng 41A đến 41D. Theo một phương án thực hiện, các thanh bổ sung này có thể có các màu sắc nhìn thấy cao (phản quang, phản xạ hoặc các hệ nhận dạng trực quan khác) để tăng độ nhìn thấy phía bên của tấm che chân 10 và do đó làm tăng độ an toàn thụ động của người lái. Tốt hơn là, các thanh bổ sung nêu trên được tạo vát ở các đầu tương ứng để không gây ra rối loạn khí động học.

Theo kết cấu đã được mô tả trên đây, có thể hiểu được cách tấm che chân theo bản mô tả này cho phép các đối tượng nêu trên đạt được có tham chiếu đến tình trạng kỹ thuật.

Theo cách thuận tiện, tấm che chân theo bản mô tả này cho phép khe hở cứng, và đồng thời thoải mái, được duy trì giữa các chân của người lái của xe máy và các vật ngoại lai nguy hiểm, mà cho phép các chân của người lái sẽ được bảo vệ hiệu quả, cụ thể là trong trường hợp va đập ở tốc độ thấp. Tấm che chân theo bản mô tả này không chỉ là tấm bảo vệ chống lại các tác nhân thời tiết, mà còn "áo khoác" linh hoạt thực sự mà cũng làm tăng tâm lý của người lái. Nhằm đạt được mục đích này, cần lưu ý rằng độ thoải mái tăng là một trong số các thông số chung quan trọng nhất để nâng cao mức an toàn chủ động trên xe hai bánh. Cần lưu ý rằng phần mô tả của tấm che chân theo sáng chế itương đương với phần mô tả của bộ kit che, cũng theo sáng chế, bao gồm tấm che chân 10; 10A; 10B được làm thích ứng để được áp dụng cho xe máy 1, trong đó: xe máy 1 bao gồm phần trước 3, phần sau 2 và mặt phẳng ngồi 4 cho người lái C1. Tấm che chân 10; 10A; 10B bao gồm:

- phần giữa 20 có đường trục dọc P1, mà kéo dài giữa phần trước 3 và phần sau 2 của xe máy 1;

- phần bên thứ nhất 30A và phần bên thứ hai 30B, mà kéo dài theo phương ngang ở các bên đối diện đối với phần giữa 20;

- trong đó phần bên thứ nhất 30A và phần bên thứ hai 30B tạo ra phần gấp thứ nhất X1 và phần gấp thứ hai X2, một cách tương ứng, mà kéo dài theo hướng thích hợp hầu như song song với đường trục dọc P1.

Tấm che chân 10; 10A; 10B là thích hợp để mang trên cấu hình hoạt động trong đó phần bên thứ nhất 30A và phần bên thứ hai 30B được gấp dọc theo phần gấp thứ nhất X1 và phần gấp thứ hai X2, một cách tương ứng, để cả hai phần kéo dài qua bên tương ứng theo phương ngang đối với phần giữa 20;

tấm che chân 10; 10A; 10B bao gồm phương tiện 40 được làm thích ứng để bảo vệ chống lại va đập để bảo vệ các chi dưới của người lái C1. Phương tiện bảo vệ 40 bao gồm ít nhất thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B được lắp với phần bên thứ nhất 30A và với phần bên thứ hai 30B, một cách tương ứng. Thanh bảo vệ thứ nhất 41A và thanh bảo vệ thứ hai 41B mỗi thanh kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng Q1, Q2 mà song song hoặc hầu như song song với đường trục dọc P1, và chúng được định vị hầu như ở chiều cao của mặt phẳng ngồi 4 để bảo vệ ít nhất các phần xương đùi của chân của người lái C1 của xe máy 1 trong trường hợp va đập.

Cũng cần lưu ý rằng bằng cách mô tả tấm che chân theo sáng chế, xe máy bao gồm tấm che chân 10; 10A, 10 cũng được mô tả một cách thực tế.

Nguyên lý của sáng chế được hiểu rõ, các phương án thực hiện và các chi tiết sản xuất có thể thay đổi đáng kể so với các chi tiết mà được mô tả và minh họa chỉ nhờ ví dụ không giới hạn, mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế mà không nằm ngoài phạm vi của .

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Tấm che chân (10; 10A; 10B) dùng cho xe máy (1), bao gồm:

phần giữa (20) có đường trục dọc (P1);

phần bên thứ nhất (30A) và phần bên thứ hai (30B), mà kéo dài theo phương ngang ở các bên đối diện đối với phần giữa (20) này;

trong đó phần bên thứ nhất (30A) và phần bên thứ hai (30B) tạo ra phần gấp thứ nhất và phần gấp thứ hai (X1, X2), một cách tương ứng, mà kéo dài theo hướng thích hợp mà hầu như song song với đường trục dọc;

trong đó tấm che chân (10) là thích hợp để mang trên cấu hình hoạt động trong đó phần bên thứ nhất (30A) và phần bên thứ hai (30B) được gấp dọc theo phần gấp thứ nhất và phần gấp thứ hai (X1, X2), một cách tương ứng, để cả hai phần kéo dài qua bên tương ứng theo phương ngang đối với phần giữa (20);

tấm che chân (10) khác biệt ở chỗ nó bao gồm phương tiện (40) để bảo vệ chống lại va đập mà được làm thích ứng để bảo vệ các chi dưới của người lái (C1) chống lại va đập, phương tiện bảo vệ (40) bao gồm ít nhất thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) được lắp với phần bên thứ nhất (30A) và với phần bên thứ hai (30B), một cách tương ứng;

trong đó thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) mỗi thanh kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng (Q1, Q2) mà song song hoặc hầu như song song với đường trục dọc (P1);

và trong đó thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) được làm từ vật liệu có thể biến dạng nén theo hướng hầu như vuông góc với hướng kéo dài thích hợp (Q1, Q2), và trong đó thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) được bố trí ở vị trí gần với phần gấp thứ nhất (X1) và với phần gấp thứ hai (X2), một cách tương ứng, để bảo vệ ít nhất các phần xương đùi của các chân của người lái (C1) của xe máy (1) trong trường hợp va đập hoặc ngã.

2. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm 1, trong đó mỗi thanh trong số thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) được nối với tấm che khiến cho các

thanh dính với tấm che hầu như dọc theo chiều dài toàn bộ của nó với phần bên tương ứng (30A, 30B).

3. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm 1 hoặc 2, trong đó thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) được làm từ polyetylen, tốt hơn là từ polyetylen tỷ trọng thấp và tốt hơn nữa là polyetylen tỷ trọng thấp có tỷ trọng bằng khoảng 30 g/dm³.
4. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm 1, 2 hoặc 3, trong đó thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) có mặt cắt mà bên thứ nhất có chiều dài nằm trong khoảng 70 và 120 mm, và bên thứ hai có chiều dài nằm trong khoảng 70 và 120 mm, và trong đó bên thứ nhất được nối với tấm che chân (10), và bên thứ hai, được điều chỉnh đối với tấm che chân (10).
5. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) bao gồm ít nhất phần dọc thứ nhất và ít nhất phần dọc thứ hai (411A, 411B), một cách tương ứng, mà kéo dài theo hướng mà hầu như song song với đường trục dọc, và được bố trí gần với phần gấp thứ nhất (X1) và với phần gấp thứ hai (X2), một cách tương ứng.
6. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) kéo dài đối với chiều dài toàn bộ qua phần bên thứ nhất (30A) và qua phần bên thứ hai (30B), một cách tương ứng.
7. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, bao gồm thanh bảo vệ thứ ba (41C) và thanh bảo vệ thứ tư (41D) được lắp với phần bên thứ nhất (30A) và với phần bên thứ hai (30B), một cách tương ứng.
8. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm 7, trong đó thanh bảo vệ thứ ba (41C) và thanh bảo vệ thứ tư (41D) kéo dài đối với chiều dài toàn bộ qua phần bên thứ nhất (30A) và qua phần bên thứ hai (30B), một cách tương ứng.

9. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm 7 hoặc 8, trong đó thanh bảo vệ thứ ba (41C) và thanh bảo vệ thứ tư (41D) mỗi thanh kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng (R1, R2) mà song song hoặc hầu như song song với đường trục dọc (P1).
10. Tấm che chân (10) theo điểm 7 hoặc 8, trong đó thanh bảo vệ thứ ba (41C) kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng mà ngang với phần gập thứ nhất (X1) và trong đó thanh bảo vệ thứ tư (41D) kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng mà ngang với phần gập thứ hai (X2).
11. Tấm che chân (10) theo điểm 9, trong đó thanh bảo vệ thứ nhất, thứ hai, thứ ba và thứ tư (41A đến 41D) là các thanh thẳng hoặc các thanh hầu như thẳng, trong đó thứ nhất và thanh bảo vệ thứ ba (41A, 41C) song song với nhau và cách nhau theo phương ngang bởi khoảng cách định trước (H), trong đó thanh bảo vệ thứ hai và thứ tư (41B, 41D) song song với nhau và cách nhau theo phương ngang bởi khoảng cách định trước (H).
12. Tấm che chân (10) theo điểm 11, trong đó khoảng cách định trước (H) nằm trong khoảng 5 cm và 50 cm, cụ thể là khoảng cách định trước (H) nằm trong khoảng 10 cm và 20 cm.
13. Tấm che chân (10A) theo điểm 11, trong đó phương tiện (40) để bảo vệ chống lại va đập bao gồm thanh bảo vệ thứ năm (41E) và thanh bảo vệ thứ sáu (41F) được lắp với phần bên thứ nhất (30A) và với phần bên thứ hai (30B), một cách tương ứng, trong đó thanh bảo vệ thứ năm (41E) được bố trí xen giữa và được bố trí ngang với thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và với thanh bảo vệ thứ ba (41C), trong đó thanh bảo vệ thứ sáu (41F) được bố trí xen giữa và được bố trí ngang với thứ hai và với thanh bảo vệ thứ tư (41B, 41D).
14. Tấm che chân (10B) theo điểm 11, trong đó phương tiện (40) để bảo vệ chống lại va đập bao gồm thanh bảo vệ thứ năm (41E) và thanh bảo vệ thứ sáu (41F) được lắp với phần bên thứ nhất (30A) và với phần bên thứ hai (30A, 30B), một cách tương ứng, trong đó thanh bảo vệ thứ năm (41E) được bố trí với thanh bảo vệ thứ ba (41C) gần

như dạng chữ “L” hoặc chữ “T”, trong đó thanh bảo vệ thứ sáu (41F) được bố trí với thanh bảo vệ thứ tư (41D) gần như dạng chữ “L” hoặc chữ “T”.

15. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 11, 13 hoặc 14, trong đó tấm che chân này bao gồm các chi tiết lắp (411 đến 416) thích hợp cho lắp tháo ra được mỗi thanh trong số các thanh bảo vệ (41A đến 41F) ở phần bên tương ứng của các phần bên (30A, 30B).

16. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm 15, trong đó đối với mỗi thanh trong số các thanh bảo vệ (41A đến 41F), các chi tiết lắp (411 đến 418) bao gồm:

hai cánh dọc (411, 412) được nối với phần bên tương ứng (30A, 30B), các cánh trong cặp cánh nằm đối diện với nhau để bao quanh tháo ra được thanh bảo vệ ở các bên đối diện; và

các chi tiết gắn thứ nhất (413 đến 416) để gắn thanh bảo vệ (41A đến 41F) với cặp cánh (411, 412), các chi tiết gắn thứ nhất (413 đến 416) là liền khối với các cánh và/hoặc với thanh bảo vệ (41B) để được bố trí xen giữa các cánh trong cặp cánh (411, 412) và thanh bảo vệ (41B), để giữ thanh bảo vệ (41B) xen giữa các cánh trong cặp cánh (411, 412).

17. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm 15, trong đó các chi tiết lắp (411 đến 418) bao gồm các chi tiết gắn thứ hai (417, 418) để nối cặp cánh (411, 412) với phần bên tương ứng (30A, 30B), các chi tiết gắn thứ hai (417, 418) là liền khối với các cánh (411, 412) và/hoặc phần bên (30A, 30B) để được bố trí xen giữa các cánh trong cặp cánh (411, 412) và phần bên (30A, 30B).

18. Tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 16 đến 17, trong đó thứ nhất và/hoặc các chi tiết gắn thứ hai được chọn trong số các thành phần sau: Velcro®, các phần tử nút bấm, công tắc và tương tự.

19. Tấm che chân (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó mỗi thanh trong số các thanh bảo vệ (41A đến 41D) có mặt cắt được chọn trong số dạng hình tròn hoặc đa giác, cụ thể là mặt cắt đa giác là mặt cắt chữ nhật hoặc hình vuông.

20. Bộ kit che bao gồm tấm che chân (10; 10A; 10B) được làm thích ứng để được áp dụng cho xe máy, trong đó xe máy bao gồm phần trước, phần sau và mặt phẳng ngồi cho người lái, trong đó tấm che chân (10; 10A; 10B) bao gồm

phần giữa (20) có đường trục dọc (P1), mà kéo dài giữa phần trước và phần sau của xe máy ;

phần bên thứ nhất (30A) và phần bên thứ hai (30B), mà kéo dài theo phương ngang ở các bên đối diện đối với phần giữa (20);

trong đó phần bên thứ nhất (30A) và phần bên thứ hai (30B) tạo ra phần gấp thứ nhất (X1) và phần gấp thứ hai (X2), một cách tương ứng, mà kéo dài theo hướng chính hầu như song song với đường trục dọc;

trong đó tấm che chân (10) là thích hợp để mang trên cấu hình hoạt động trong đó phần bên thứ nhất (30A) và phần bên thứ hai (30B) được gấp dọc theo phần gấp thứ nhất và phần gấp thứ hai (X1, X2), một cách tương ứng, để cả hai phần kéo dài qua bên tương ứng theo phương ngang đối với phần giữa (20);

tấm che chân (10) khác biệt ở chỗ nó bao gồm phương tiện (40) để bảo vệ chống lại va đập mà được làm thích ứng để bảo vệ các chi dưới của người lái (C1) chống lại va đập, phương tiện bảo vệ (40) bao gồm ít nhất thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) được lắp với phần bên thứ nhất (30A) và với phần bên thứ hai (30B), một cách tương ứng;

trong đó thanh bảo vệ thứ nhất (41A) và thanh bảo vệ thứ hai (41B) mỗi thanh kéo dài theo hướng kéo dài thích hợp tương ứng (Q1, Q2) mà song song hoặc hầu như song song với đường trục dọc (P1), và chúng được định vị hầu như ở chiều cao của mặt phẳng ngồi để bảo vệ ít nhất các phần xương đùi của các chân của người lái (C1) của xe máy (1) trong trường hợp va đập.

21. Xe máy bao gồm tấm che chân (10; 10A; 10B) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 19 hoặc bao gồm bộ kit theo điểm 20.

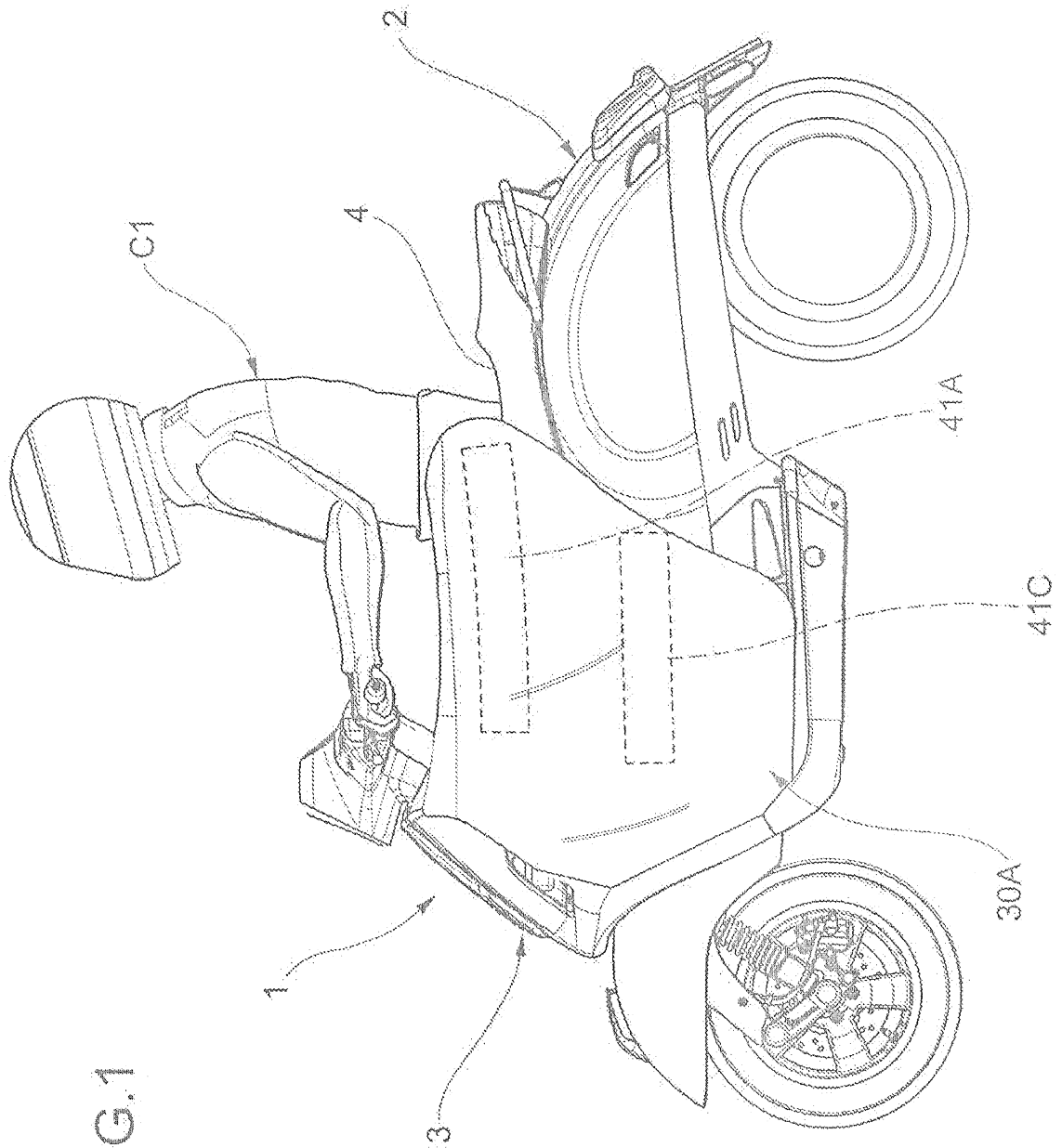


FIG. 1

2/7

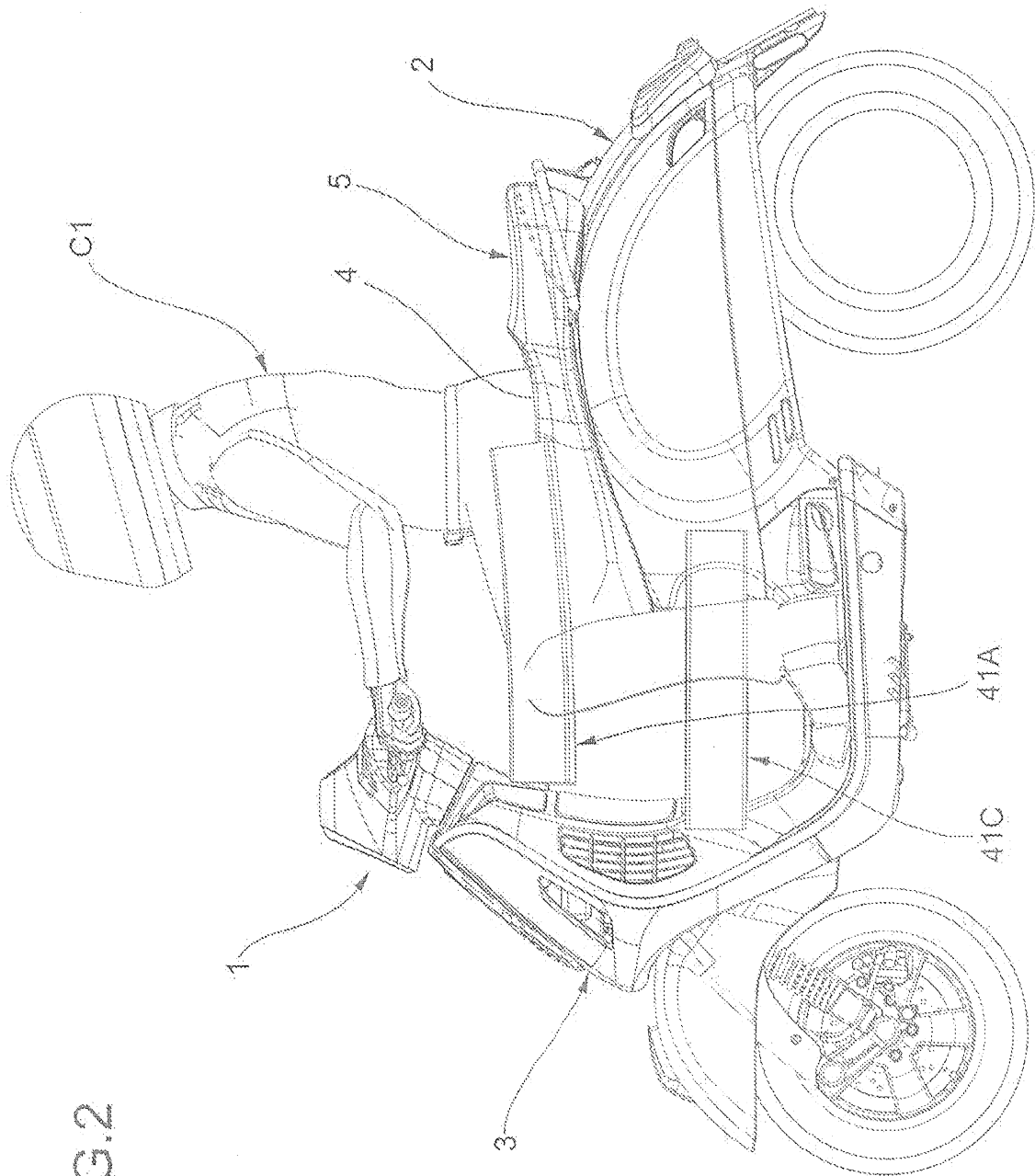


FIG. 2

3/7

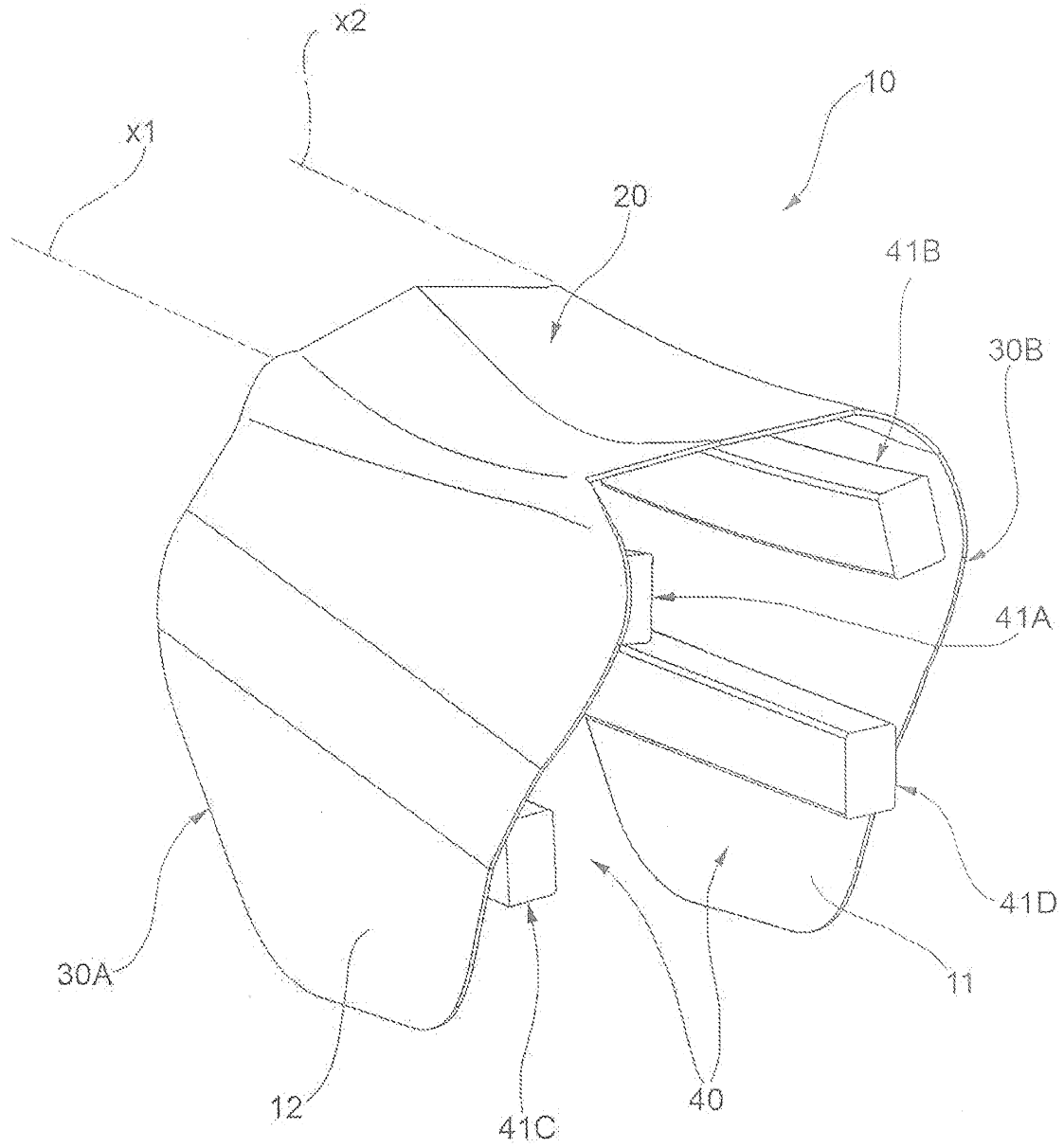


FIG. 3

4/7

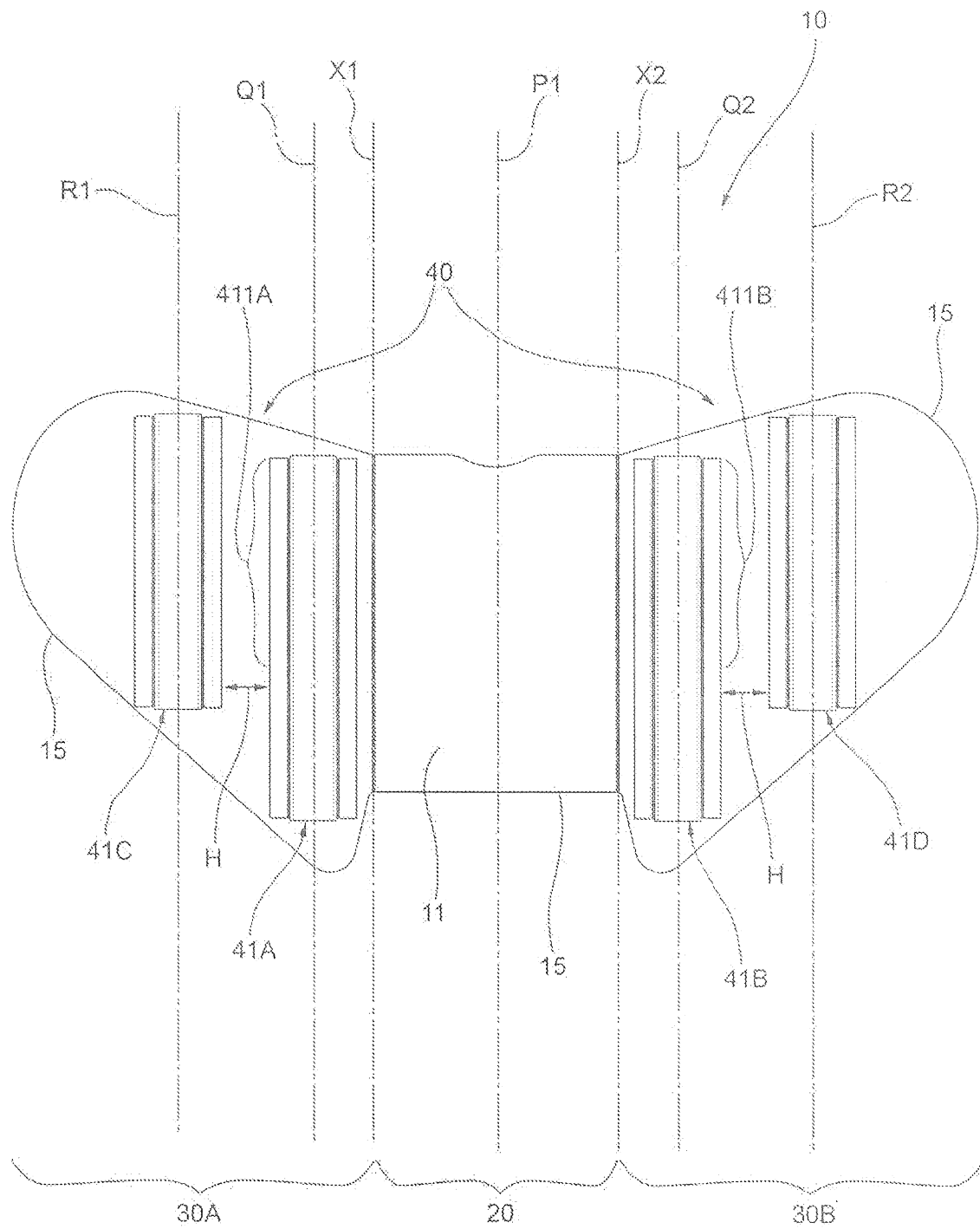
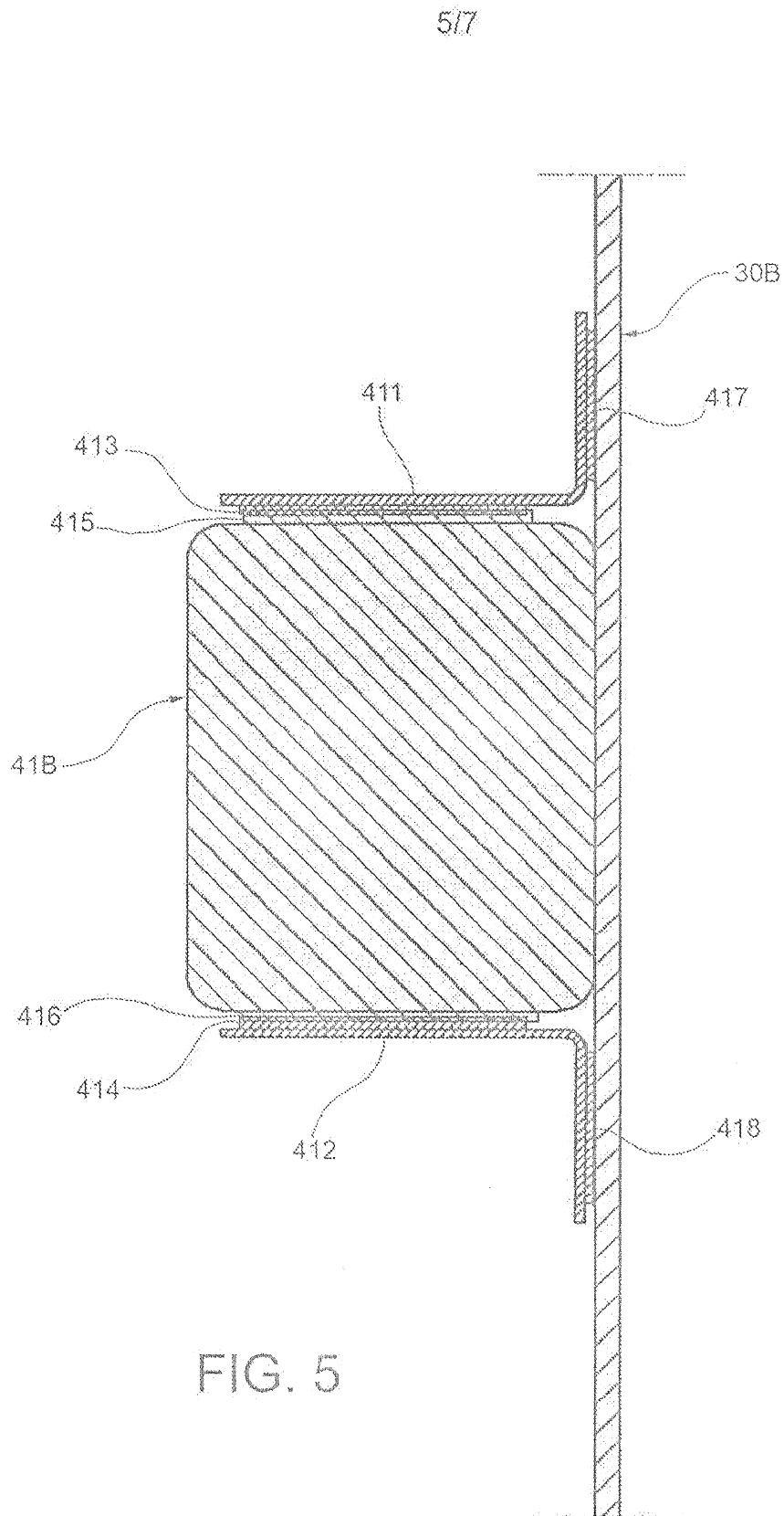


FIG. 4



6/7

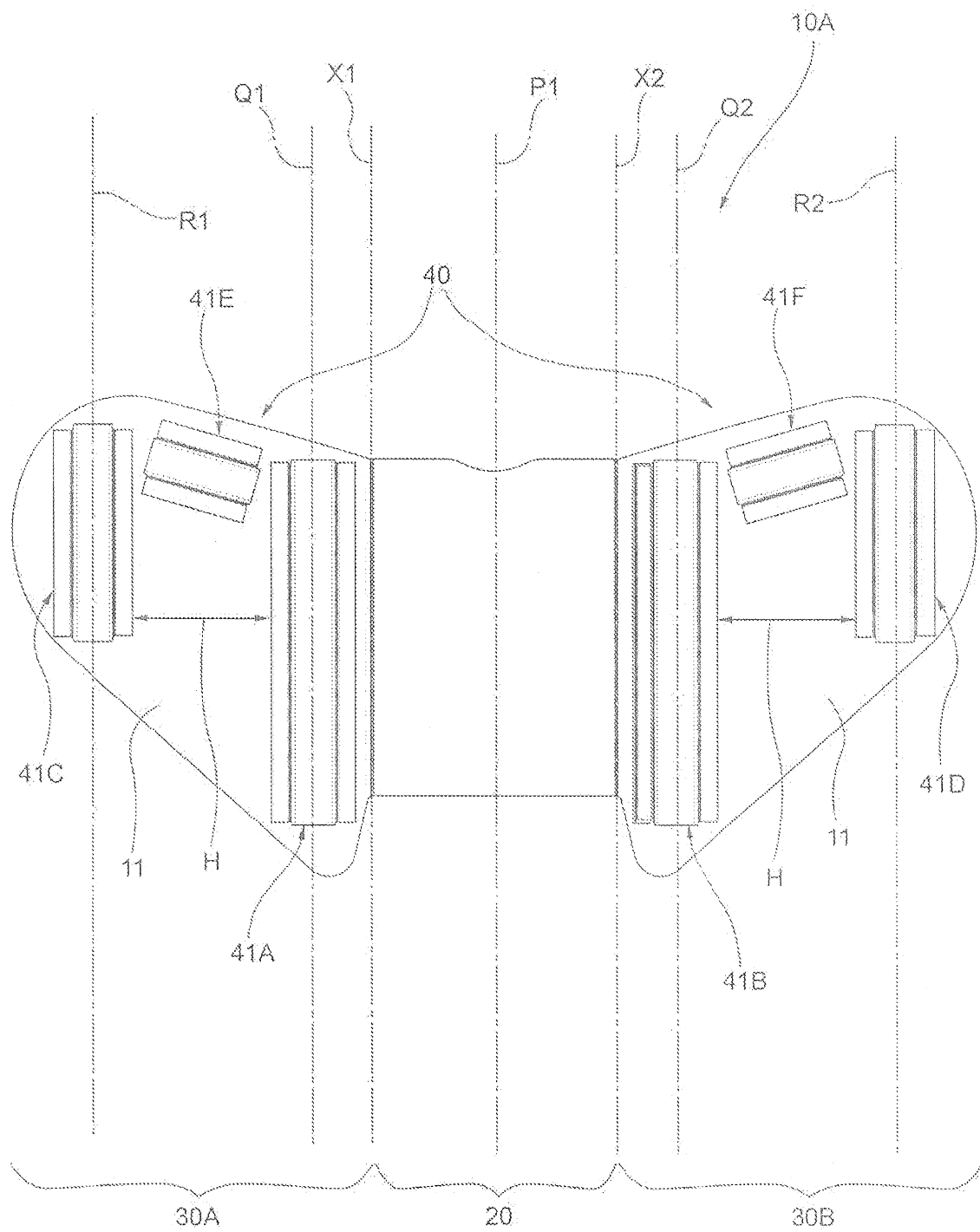


FIG. 6

7/7

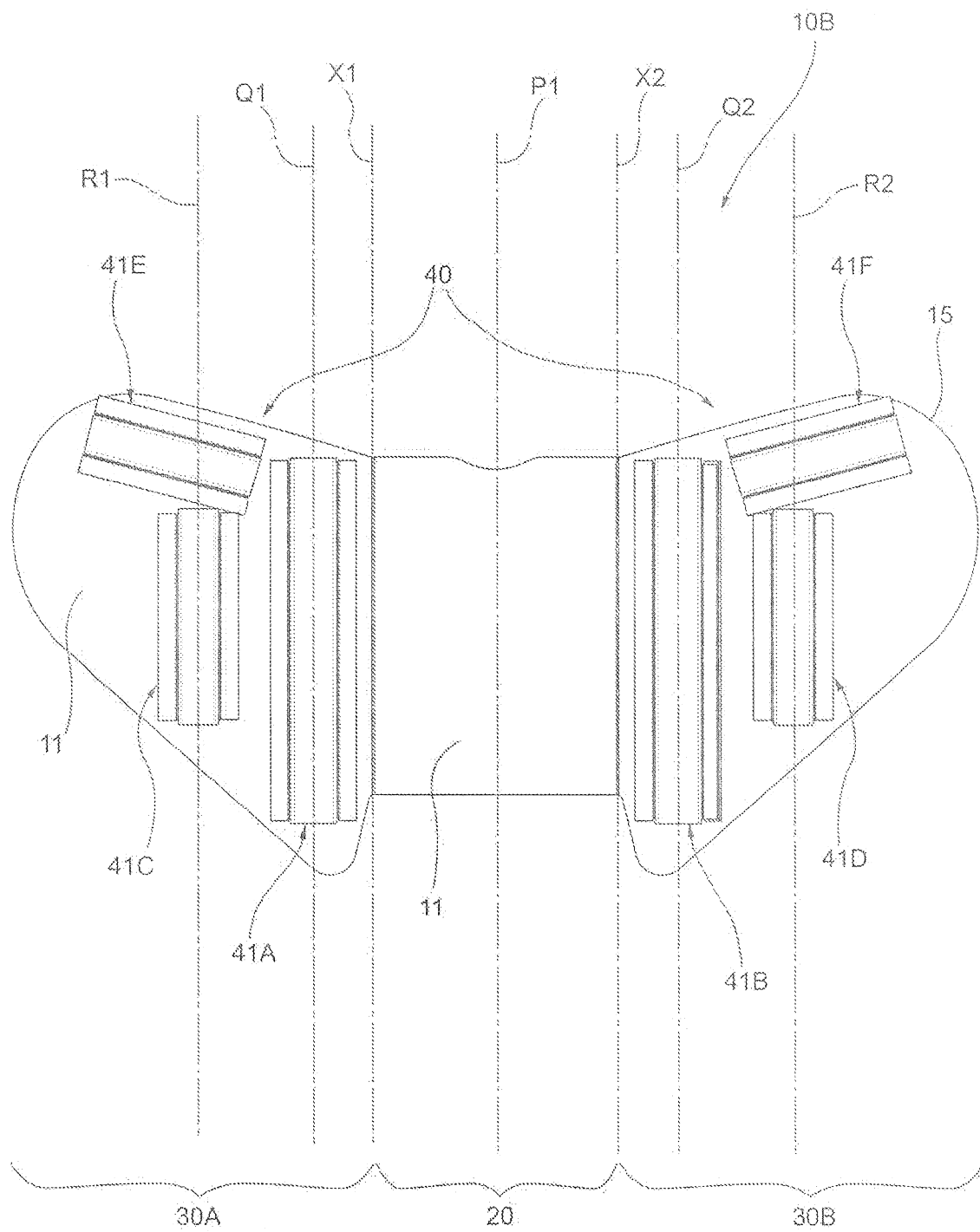


FIG. 7