



(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)



1-0035429

(51)<sup>7</sup> B62H 3/00

(13) B

(21) 1-2017-01918

(22) 23/05/2017

(30) 105208904 15/06/2016 TW

(45) 25/04/2023 421

(43) 25/12/2017 357A

(73) SANYANG MOTOR CO., LTD. (TW)

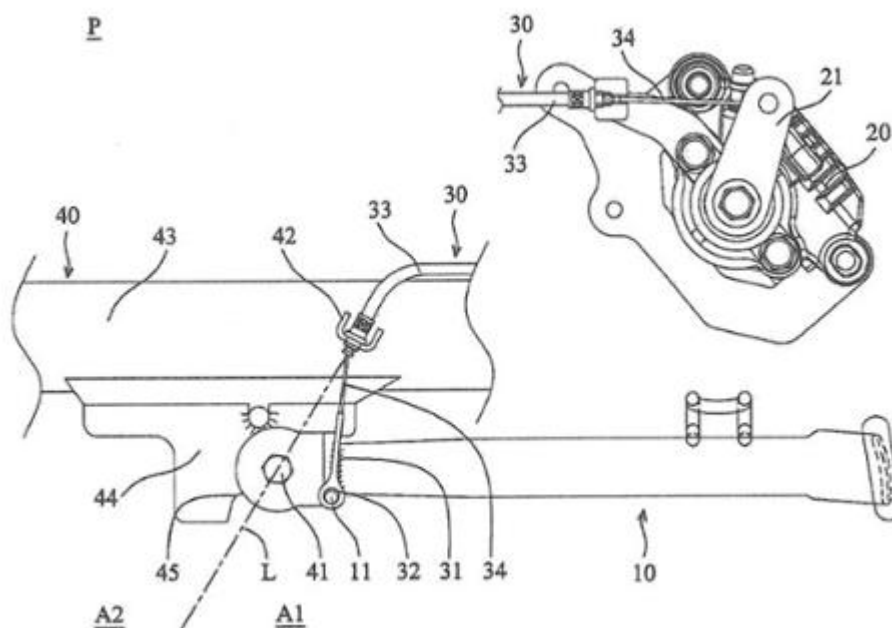
No. 184, Keng Tzu Kou, Shang Keng Village, Hsin Fong Shiang, Hsinchu County  
304, TAIWAN

(72) Rong-Bin GUO (TW).

(74) Công ty TNHH Trường Xuân (AGELESS CO.,LTD.)

#### (54) CƠ CẤU ĐỖ XE

(57) Sáng chế đề xuất cơ cấu đỗ xe. Cơ cấu đỗ xe được bố trí trên xe mô tô. Cơ cấu đỗ xe bao gồm thiết bị đỗ xe, gióng xoay và dây phanh. Thiết bị đỗ xe được lắp vào đế giới hạn lớp của xe mô tô. Gióng xoay được bố trí xoay được trên phần ngồng trục của khung xe mô tô. Gióng xoay bao gồm phần treo. Gióng xoay xoay được giữa hướng thứ nhất và hướng thứ hai. Khi gióng xoay theo hướng thứ nhất, gióng xoay ở trạng thái co vào. Khi gióng xoay theo hướng thứ hai, gióng xoay đỗ xe mô tô. Dây phanh được gắn trên phần kẹp chặt của khung. Đầu thứ nhất của dây phanh được nối với thiết bị đỗ xe. Đầu thứ hai của dây phanh được nối với phần treo của gióng xoay.



### **Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập**

Sáng chế đề cập đến cơ cấu đỗ xe, và cụ thể là đề cập đến cơ cấu đỗ xe với thiết bị đỗ xe và gióng xoay để đỗ xe mô tô.

### **Tình trạng kỹ thuật của sáng chế**

Cơ cấu đỗ xe thông thường của xe mô tô, như cơ cấu được bộc lộ trong Paten Đài Loan số I378044, sử dụng dây phanh để kích hoạt thiết bị đỗ xe khi gióng xoay đỡ xe mô tô. Tuy nhiên, khi xe mô tô được đỡ bằng gióng xoay, thiết bị đỗ xe kéo dây phanh. Nếu xe mô tô được đỗ trên đường nghiêng hoặc khoảng trống đỗ xe nghiêng, gióng xoay có thể bị kéo bởi dây phanh và xoay tự động vào vị trí co vào, làm cho xe mô tô đổ.

### **Bản chất kỹ thuật của sáng chế**

Theo một phương án, sáng chế đề xuất cơ cấu đỗ xe. Cơ cấu đỗ xe được bố trí trên xe mô tô. Cơ cấu đỗ xe bao gồm thiết bị đỗ xe, gióng xoay và dây phanh. Thiết bị đỗ xe được lắp vào để giới hạn lớp của xe mô tô. Gióng xoay được bố trí xoay được trên phần ngồng trục của khung xe mô tô. Gióng xoay bao gồm phần treo. Gióng xoay xoay được giữa hướng thứ nhất và hướng thứ hai. Khi gióng xoay theo hướng thứ nhất, gióng xoay ở trạng thái co vào. Khi gióng xoay theo hướng thứ hai, gióng xoay đỡ xe mô tô. Dây phanh được gắn trên phần kẹp chặt của khung. Đầu thứ nhất của dây phanh được nối với thiết bị đỗ xe. Đầu thứ hai của dây phanh được nối với phần treo của gióng xoay. Phần kẹp chặt và phần ngồng trục được đặt trên trục chính. Trục chính định rõ vùng thứ nhất và vùng thứ hai dưới khung. Khi gióng xoay theo hướng thứ nhất, phần treo ở vùng thứ nhất. Khi gióng xoay theo hướng thứ hai, phần treo ở vùng thứ hai.

Theo một phương án, khung bao gồm ống nằm ngang và bộ phận kéo dài. Bộ phận kéo dài được bố trí trên ống nằm ngang. Phần kẹp chặt được đặt trên ống nằm ngang. Phần ngồng trục được đặt trên bộ phận kéo dài.

Theo một phương án, phần treo bao gồm trụ. Dây phanh bao gồm phần kết nối. Phần kết nối bao gồm lỗ kết nối. Lỗ kết nối được xuyên qua trụ. Dây phanh được lắp

để xoay trục so với phần treo.

Theo một phương án, gióng xoay bao gồm phần đầu, phần cần và phần đế. Phần đầu được nối với một đầu của phần cần. Phần đế được nối với đầu kia của phần cần. Phần treo được tạo ra trên mép của phần đầu.

Theo một phương án, bộ phận kéo dài bao gồm phần tiếp giáp. Khi gióng xoay theo hướng thứ hai, phần đầu tiếp giáp phần tiếp giáp và phần treo liền kề với phần tiếp giáp.

Theo một phương án, cơ cấu đỡ xe còn bao gồm lò xo. Một đầu của lò xo được nối với bộ phận kéo dài, và đầu kia của lò xo được nối với phần cần.

Theo một phương án, thiết bị đỡ xe bao gồm trục cò mổ, và đầu thứ nhất của dây phanh được nối với trục cò mổ của thiết bị đỡ xe.

Theo một phương án, sáng chế đề xuất cơ cấu đỡ xe. Cơ cấu đỡ xe được bố trí trên xe mô tô. Cơ cấu đỡ xe bao gồm thiết bị đỡ xe, gióng xoay và dây phanh. Thiết bị đỡ xe được lắp vào để giới hạn lớp của xe mô tô. Gióng xoay được bố trí xoay được trên phần ngồng trục của khung xe mô tô. Gióng xoay bao gồm phần treo. Gióng xoay xoay được giữa hướng thứ nhất và hướng thứ hai. Khi gióng xoay theo hướng thứ nhất, gióng xoay ở trạng thái co vào. Khi gióng xoay theo hướng thứ hai, gióng xoay đỡ xe mô tô. Dây phanh được gắn trên phần kẹp chặt của khung. Đầu thứ nhất của dây phanh được nối với thiết bị đỡ xe. Đầu thứ hai của dây phanh được nối với phần treo của gióng xoay. Khi gióng xoay theo hướng thứ hai, dây phanh tác động lực kéo lên phần treo, và lực kéo kéo gióng xoay để giữ gióng xoay theo hướng thứ hai.

Việc sử dụng cơ cấu đỡ xe theo phương án của sáng chế, khi gióng xoay theo hướng thứ hai, phần treo ở vùng thứ hai. Khi gióng xoay theo hướng thứ hai, dây phanh áp dụng lực kéo trên phần treo, và lực kéo kéo gióng xoay để giữ gióng xoay theo hướng thứ hai. Do đó, gióng xoay được ngăn không tự động co lại, và xe mô tô được ngăn không bị đổ.

Phần mô tả chi tiết được đưa ra trong các phương án sau với sự tham khảo đến các hình vẽ.

### **Mô tả vắn tắt các hình vẽ**

Sáng chế có thể được hiểu đầy đủ bằng cách đọc phần mô tả sau và các ví

dụ với sự tham khảo đến các hình vẽ đi kèm, trong đó:

FIG. 1 thể hiện xe mô tô theo một phương án của sáng chế;

FIG. 2 thể hiện chi tiết cơ cấu đỡ xe theo một phương án của sáng chế;

FIG. 3 thể hiện gióng xoay theo một phương án của sáng chế theo hướng thứ hai;

FIG. 4 thể hiện các chi tiết của gióng xoay và các cấu trúc liên kết nó theo một phương án của sáng chế.

### **Mô tả chi tiết sáng chế**

Phần mô tả là các phương án thực hiện sáng chế rõ ràng nhất. Phần mô tả này có mục đích minh họa nguyên tắc chung của sáng chế và không hạn chế sáng chế. Phạm vi của sáng chế được xác định tốt nhất bằng cách tham khảo đến các yêu cầu bảo hộ đi kèm.

FIG. 1 thể hiện xe mô tô 1 của sáng chế, bao gồm cơ cấu đỡ xe P, bộ ốp đầu 91, lớp trước 92, lớp sau 93, yên xe 94 và hệ thống điện 95. Cơ cấu đỡ xe P bao gồm gióng xoay 10 và thiết bị đỡ xe 20.

Xe mô tô 1 bao gồm phần phía trước, phần ở giữa và phần phía sau. Phần phía trước của xe mô tô 1 bao gồm bộ ốp đầu 91, lớp trước 92, đèn tín hiệu rẽ phía trước và ổ khóa. Phần ở giữa của xe mô tô 1 bao gồm hệ thống điện 95, yên xe 94, gióng xoay 10 và chân chống chính. Phần phía sau của xe mô tô 1 bao gồm lớp sau 93, thiết bị đỡ xe 20 và chắn bùn sau.

Bộ ốp đầu 91 điều khiển hướng di chuyển của xe mô tô 1. Bảng điều khiển được bố trí trên bộ ốp đầu 91. Bảng điều khiển bao gồm bộ thông tin như đồng hồ đo tốc độ, đồng hồ đo đường đi và đồng hồ nhiên liệu. Bộ ốp đầu 91 bao gồm tay điều khiển (bao gồm tay cầm ga) và cần phanh. Hướng của xe mô tô 1 được điều khiển bằng tay điều khiển. Tay cầm ga điều khiển lượng nhiên liệu được cấp bằng bộ vòi của hệ thống điện 95. Tốc độ của xe mô tô 1 giảm thông qua cần phanh. Bộ ốp đầu 91 còn bao gồm công tắc đèn tín hiệu rẽ, công tắc khởi động và đèn pha. Đèn pha để chiếu sáng. Công tắc đèn tín hiệu rẽ điều khiển tín hiệu rẽ. Công tắc khởi động để khởi động xe mô tô 1.

Hướng của lớp trước 92 được thay đổi bằng cách xoay bộ ốp đầu 91 thông qua phuộc kim loại, và hướng di chuyển của xe mô tô 1 được điều khiển bằng cách xoay

bộ ốp đầu 91. Hệ thống điện 95 làm quay lớp sau 93 để di chuyển xe mô tô 1.

FIG. 2 thể hiện chi tiết của cơ cấu đỗ xe P theo một phương án của sáng chế. Tham khảo các hình FIG. 1 và FIG. 2, cơ cấu đỗ xe P bao gồm thiết bị đỗ xe 20, gióng xoay 10 và dây phanh 30. Theo phương án này, thiết bị đỗ xe 20 được lắp để giới hạn lớp sau của xe mô tô. Gióng xoay 10 được bố trí xoay được trên phần ngồng trục 41 của khung 40 của xe mô tô. Gióng xoay 10 bao gồm phần treo 11. Gióng xoay 10 xoay được giữa hướng thứ nhất và hướng thứ hai. Tham khảo FIG. 2, khi gióng xoay 10 theo hướng thứ nhất, gióng xoay 10 ở trạng thái co vào. Khi gióng xoay 10 theo hướng thứ hai, gióng xoay 10 đỡ xe mô tô 1. Dây phanh 30 được gắn trên phần kẹp chặt 42 của khung 40. Đầu thứ nhất của dây phanh 30 được nối với thiết bị đỗ xe 20. Đầu thứ hai của dây phanh 30 được nối với phần treo 11 của gióng xoay 10. Phần kẹp chặt 42 và phần ngồng trục 41 được đặt trên trục chính L. Trục chính L định rõ vùng thứ nhất A1 và vùng thứ hai A2 dưới khung 40. Khi gióng xoay 10 theo hướng thứ nhất, phần treo 11 ở vùng thứ nhất A1. Khi gióng xoay 10 theo hướng thứ hai, phần treo 11 ở vùng thứ hai A2.

Tham khảo FIG. 3, theo một phương án, khung 40 bao gồm ống nằm ngang 43 và bộ phận kéo dài 44. Bộ phận kéo dài 44 được bố trí trên ống nằm ngang 43. Phần kẹp chặt 42 được đặt trên ống nằm ngang 43. Phần ngồng trục 41 được đặt trên bộ phận kéo dài 44.

FIG. 4 thể hiện chi tiết gióng xoay và cấu trúc liên kết nó. Tham khảo các hình FIG. FIG. 2, FIG. 3 và FIG. 4, theo một phương án, phần treo 11 bao gồm trụ. Dây phanh 30 bao gồm phần kết nối 31. Phần kết nối 31 bao gồm lỗ kết nối 32. Lỗ kết nối 32 được xuyên qua trụ. Do đó, dây phanh 30 được lắp để xoay trục tương ứng với phần treo 11. Như được thể hiện trong FIG. 4, đầu tự do của phần treo (trụ) 11 tăng đường kính. Cấu trúc của phần treo (trụ) 11 tương tự với cấu trúc đinh tán. Do đó, phần kết nối 31 được ngăn không bị tách ra khỏi phần treo (trụ) 11. FIG. 4 cũng thể hiện các chi tiết của phần kẹp chặt 42 mà có thể là chi tiết kim loại được gắn trên ống nằm ngang 43. Theo phương án này, dây phanh 30 bao gồm vỏ bọc 33 và đường dây bên trong 34. Vỏ bọc 33 được xuyên qua đường dây bên trong 34. Vỏ bọc 33 được buộc bằng phần kẹp chặt 42. Đường dây bên trong 34 kéo dài từ phần kẹp chặt 42 hướng tới phần treo 11. Phần kết nối 31 được bố trí trên một đầu của đường dây bên trong 34.

Tham khảo FIG. 3, theo một phương án, gióng xoay 10 bao gồm phần đầu 12, phần cần 13 và phần đế 14. Phần đầu 12 được nối với một đầu của phần cần 13. Phần đế 14 được nối với đầu kia của phần cần 13. Phần treo 11 được tạo ra trên mép của phần đầu 12. Tham khảo FIG. 2 và 3, theo một phương án, bộ phận kéo dài 44 bao gồm phần tiếp giáp 45. Khi gióng xoay 10 theo hướng thứ hai, phần đầu 12 tiếp giáp phần tiếp giáp 45 và phần treo 11 liền kề với phần tiếp giáp 45.

Tham khảo FIG. 4, theo một phương án, cơ cấu đỡ xe P còn bao gồm lò xo 50. Một đầu của lò xo 50 được nối với bộ phận kéo dài 44, và đầu kia của lò xo 50 được nối với phần cần 10.

Tham khảo FIG. 2, theo một phương án, thiết bị đỡ xe 20 bao gồm trục cò mổ 21, và đầu thứ nhất của dây phanh 30 được nối với trục cò mổ 21 của thiết bị đỡ xe 20.

Sử dụng cơ cấu đỡ xe theo một phương án của sáng chế, khi gióng xoay theo hướng thứ hai, phần treo ở vùng thứ hai. Khi gióng xoay theo hướng thứ hai, dây phanh tác động lực kéo (thành phần lực  $F$ ) lên phần treo, và lực kéo kéo gióng xoay để giữ gióng xoay theo hướng thứ hai. Do đó, gióng xoay được ngăn khỏi tự động rút lại, và xe mô tô khỏi bị đổ.

Việc sử dụng thuật ngữ như “thứ nhất”, “thứ hai”, “thứ ba”, v.v. trong các yêu cầu bảo hộ để thay đổi chi tiết bảo hộ không bao hàm bất kỳ sự ưu tiên nào, hoặc thứ tự của chi tiết yêu cầu bảo hộ đối với thứ tự khác hoặc thứ tự về mặt thời gian mà các hoạt động của phương pháp được thực hiện, nhưng được sử dụng chỉ là dấu hiệu để phân biệt chi tiết yêu cầu bảo hộ này có tên nào đó với chi tiết khác có tên giống nhau (mà để sử dụng thuật ngữ thứ tự).

Trong khi sáng chế được mô tả bằng các ví dụ và theo quan điểm của các phương án được ưu tiên, nên hiểu rằng sáng chế không bị hạn chế ở các phương án được bộc lộ. Ngược lại, mong muốn bao gồm cả sự cải biến và sự sắp xếp tương tự (sẽ rõ ràng đối với chuyên gia trong lĩnh vực này). Do đó, phạm vi của các yêu cầu bảo hộ đi kèm nên được giải thích rộng rãi nhất để phù hợp với tất cả sự cải biến và sắp xếp tương tự này.

### Yêu cầu bảo hộ

1. Cơ cấu đỡ xe, được bố trí trên xe mô tô, bao gồm:

thiết bị đỡ xe, trong đó thiết bị đỡ xe được lắp vào để giới hạn lớp của xe mô tô;

giống xoay, được bố trí xoay được trên phần ngồng trục của khung xe mô tô, trong đó giống xoay bao gồm phần treo, giống xoay xoay được giữa hướng thứ nhất và hướng thứ hai, và khi giống xoay theo hướng thứ nhất, giống xoay là ở trạng thái co vào, và khi giống xoay theo hướng thứ hai, giống xoay đỡ xe mô tô; và

dây phanh, được gắn trên phần kẹp chặt của khung, trong đó đầu thứ nhất của dây phanh được nối với thiết bị đỡ xe, đầu thứ hai của dây phanh được nối với phần treo của giống xoay, và phần kẹp chặt và phần ngồng trục được đặt trên trục chính,

trong đó trục chính định rõ vùng thứ nhất và vùng thứ hai dưới khung, khi giống xoay theo hướng thứ nhất, phần treo ở vùng thứ nhất, và khi giống xoay theo hướng thứ hai, phần treo ở vùng thứ hai,

trong đó dây phanh bao gồm vỏ bọc và đường dây bên trong, vỏ bọc được xuyên qua đường dây bên trong, vỏ bọc được buộc bằng phần kẹp chặt, đường dây bên trong kéo dài từ phần kẹp chặt hướng tới phần treo, phần kết nối được bố trí trên một đầu của đường dây bên trong,

trong đó khi giống xoay theo hướng thứ hai, đường dây bên trong và phần kết nối kéo dài trong cùng đường thẳng giữa phần kẹp chặt và phần treo.

2. Cơ cấu đỡ xe theo điểm 1, trong đó khung bao gồm ống nằm ngang và bộ phận kéo dài, bộ phận kéo dài được bố trí trên ống nằm ngang, phần kẹp chặt được đặt trên ống nằm ngang, và phần ngồng trục được đặt trên bộ phận kéo dài.

3. Cơ cấu đỡ xe theo điểm 2, trong đó phần treo bao gồm trụ, dây phanh bao gồm phần kết nối, phần kết nối bao gồm lỗ kết nối, lỗ kết nối được xuyên qua trụ, và dây phanh được lắp để xoay trục so với phần treo.

4. Cơ cấu đỡ xe theo điểm 2, trong đó giống xoay bao gồm phần đầu, phần cần và phần đế, phần đầu được nối với một đầu của phần cần, phần đế được nối với đầu kia của phần cần, và phần treo được tạo ra trên mép của phần đầu.

5. Cơ cấu đỡ xe theo điểm 4, trong đó bộ phận kéo dài bao gồm phần tiếp giáp, và khi

giống xoay theo hướng thứ hai, phần đầu tiếp giáp phần tiếp giáp và phần treo liền kề với phần tiếp giáp.

6. Cơ cấu đỡ xe theo điểm 4, còn bao gồm lò xo, trong đó một đầu của lò xo được nối với bộ phận kéo dài, và đầu kia của lò xo được nối với phần cần.

7. Cơ cấu đỡ xe theo điểm 2, trong đó thiết bị đỡ xe bao gồm trục cò mổ, và đầu thứ nhất của dây phanh được nối với trục cò mổ của thiết bị đỡ xe.

8. Cơ cấu đỡ xe, được bố trí trên xe mô tô, bao gồm:

thiết bị đỡ xe, trong đó thiết bị đỡ xe được lắp vào để giới hạn lớp của xe mô tô;

giống xoay, được bố trí xoay được trên phần ngồng trục của khung xe mô tô, trong đó giống xoay bao gồm phần treo, giống xoay xoay được giữa hướng thứ nhất và hướng thứ hai, và khi giống xoay theo hướng thứ nhất, giống xoay ở trạng thái co vào, và khi giống xoay theo hướng thứ hai, giống xoay đỡ xe mô tô; và

dây phanh, được gắn trên phần kẹp chặt của khung, trong đó đầu thứ nhất của dây phanh được nối với thiết bị đỡ xe, đầu thứ hai của dây phanh được nối với phần treo của giống xoay,

trong đó khi giống xoay theo hướng thứ hai, dây phanh tác dụng lực kéo lên phần treo, và lực kéo kéo giống xoay để giữ giống xoay theo hướng thứ hai,

trong đó dây phanh bao gồm vỏ bọc và đường dây bên trong, vỏ bọc được xuyên qua đường dây bên trong, vỏ bọc được buộc bằng phần kẹp chặt, đường dây bên trong kéo dài từ phần kẹp chặt hướng tới phần treo, phần kết nối được bố trí trên một đầu của đường dây bên trong,

trong đó khi giống xoay theo hướng thứ hai, đường dây bên trong và phần kết nối kéo dài trong cùng đường thẳng giữa phần kẹp chặt và phần treo.

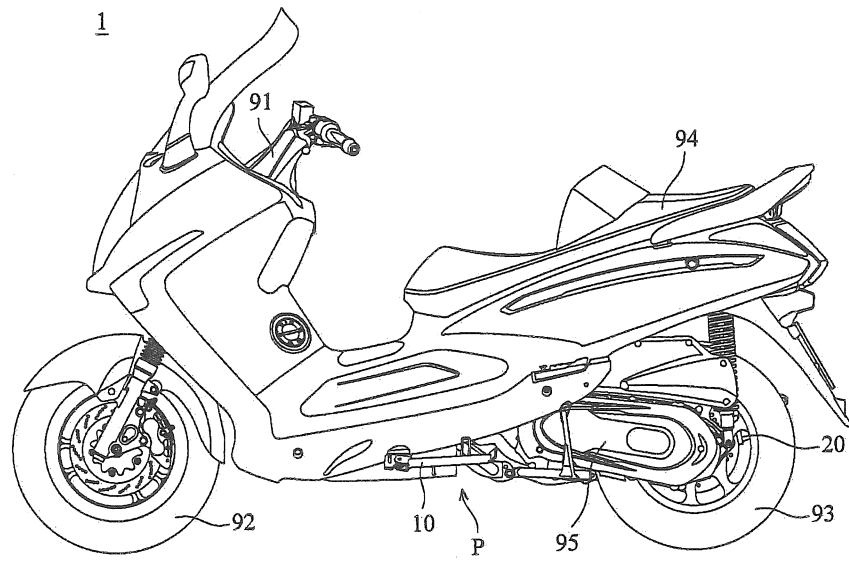
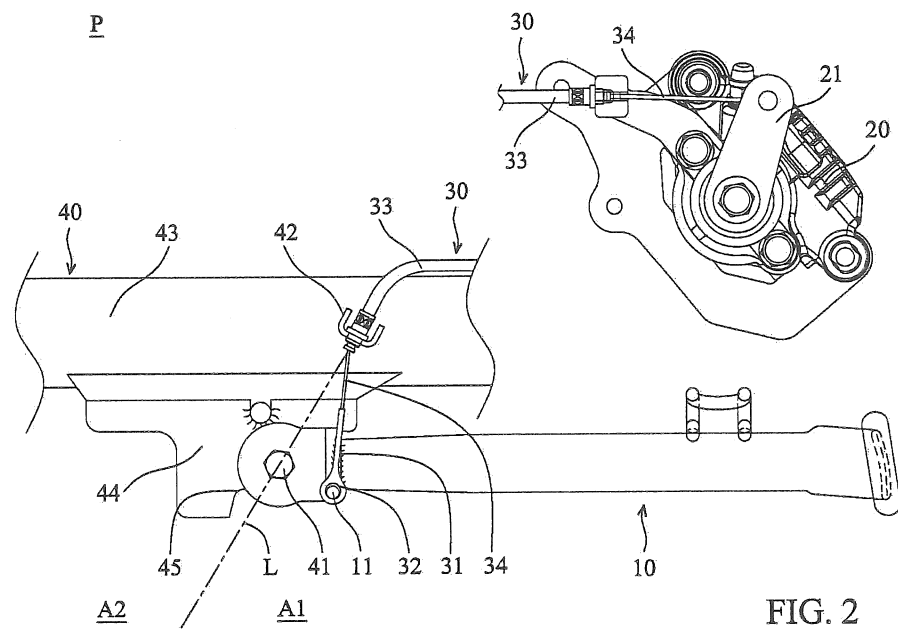


FIG. 1



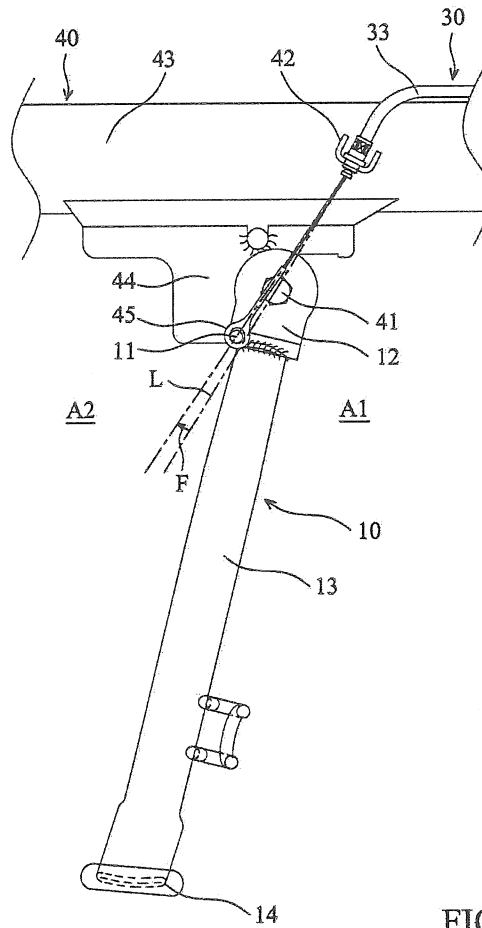


FIG. 3

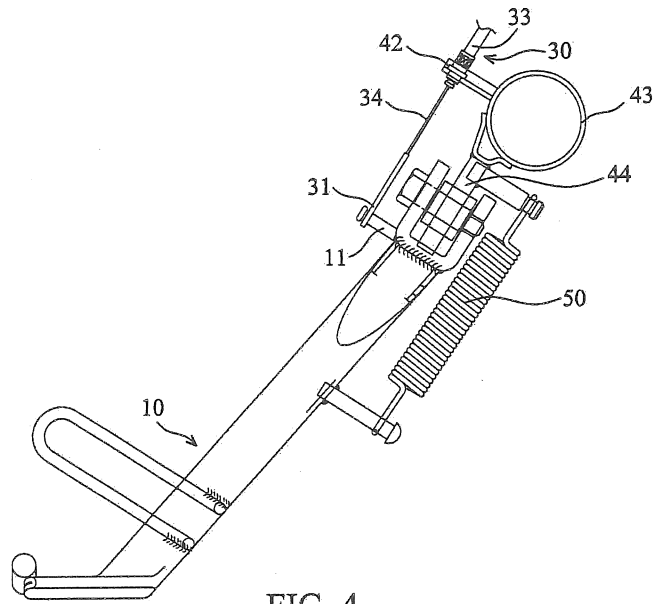


FIG. 4