



(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)



1-0035756

(51)⁸ B62J 11/00; F16B 45/00; B62J 7/08

(13) B

(21) 1-2019-01218

(22) 28/09/2016

(86) PCT/JP2016/078711 28/09/2016

(87) WO2018/061125 05/04/2018

(45) 25/05/2023 422

(43) 25/06/2019 375A

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

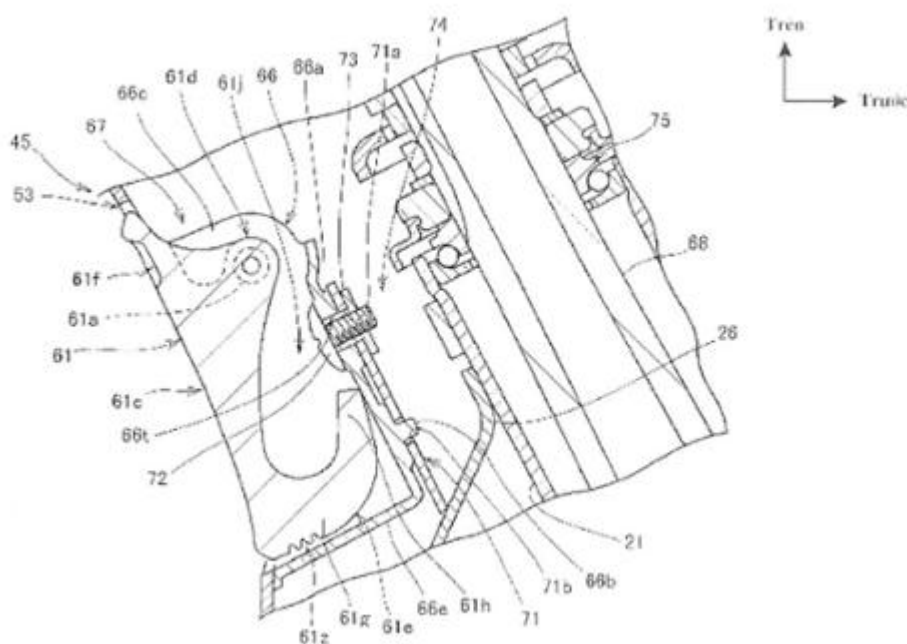
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan

(72) NAKANISHI, Takafumi (JP); OISHI, Kenichi (JP); HISADOMI, Masaru (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên được tạo ra có móc treo hành lý, mà có khả năng giữ phần hành lý vững chắc hơn. Ống đầu (21) được che bởi nắp che trong phía trước (53) ở vị trí phía sau nó, và móc treo hành lý (61) được bố trí trên nắp che trong phía trước (53). Móc treo hành lý (61) có quai treo hành lý (61g) để treo phần hành lý từ đó, khe hở (61j) quay về quai treo hành lý (61g), và phần đỡ (61d) được đỡ lắ được trong vỏ móc (66). Móc treo hành lý (61) cất giữ được bên trong nắp che trong phía trước (53). Khe hở (61j) được hở vào trong nắp che trong phía trước (53) khi móc treo hành lý (61) được cất giữ trong nắp che trong phía trước (53).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Cho đến nay, đã biết đến xe kiểu ngồi để chân hai bên, mà trong đó khung chính kéo dài về phía sau và nghiêng xuống dưới từ ống đầu và các sàn để chân để chân người lái xe đặt lên đó được tạo ra giữa ống đầu và yên của người lái xe, và cũng trong đó móc treo hành lý với đầu xa móc có hướng về phía sau được bố trí trên nắp che thân xe nằm ở phía sau ống đầu (ví dụ xem, tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp bằng sáng chế Nhật Bản số 2009-286262

Xe kiểu ngồi để chân hai bên có móc treo hành lý, như được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1, đôi khi có các khó khăn khi sử dụng do căng chân người lái xe có xu hướng va chạm vào phần hành lý treo vào móc treo hành lý và vật khác có khả năng va chạm vào chính móc treo hành lý. Có nhu cầu tạo ra kết cấu dùng cho móc treo hành lý, mà có khả năng giữ phần hành lý vững chắc hơn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra vì vấn đề nêu trên. Mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên được tạo ra có móc treo hành lý, mà có khả năng giữ phần hành lý vững chắc hơn.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm khung thân xe (11) có ống đầu (21) và khung chính (22) kéo dài về phía sau từ ống đầu (21), nắp che thân xe (45) che ống đầu (21) ở vị trí phía sau nó, và móc treo hành lý (61) được bố trí trên nắp che thân xe (45), trong đó móc treo hành lý (61) có quai treo hành lý (61g) để treo phần (80) của hành lý từ đó, khe hở (61j) quay về quai treo hành lý (61g), và phần đỡ (61d) được đỡ lồi được, móc treo hành lý (61) cất giữ được bên trong nắp che thân xe (45), và khe hở (61j) được hở vào trong nắp che thân xe (45) khi móc treo hành lý (61) được cất giữ

trong nắp che thân xe (45).

Theo khía cạnh thứ hai, móc treo hành lý (61) có thể có thân chính (61c) với phần đỡ (61d) được tạo ra trên một phần của nó, quai treo hành lý (61g) được tạo ra trên thân chính (61c), và phần nhô (61h) nhô ra khỏi đầu xa của quai treo hành lý (61g), quai treo hành lý (61g) và phần nhô (61h) có thể kéo dài từ thân chính (61c) vào trong nắp che thân xe (45) và có thể được uốn cong, tạo thành phần móc (61e), và ít nhất một phần của phần móc (61e) của móc treo hành lý (61) có thể cất giữ được bên trong nắp che thân xe (45).

Theo khía cạnh thứ ba, phần đỡ (61d) có thể có trục đỡ (61a) được bố trí gần như nằm ngang, phần móc (61e) được bố trí bên dưới trục đỡ (61a), và khe hở (61j) có thể được tạo ra giữa phần đỡ (61d) và phần nhô (61h).

Theo khía cạnh thứ tư, khi móc treo hành lý (61) được cất giữ hoàn toàn bên trong nắp che thân xe (45), phần đỡ (61d) có thể được định vị gần với ống đầu (21) hơn so với thân chính (61c), và trục đỡ (61a) có thể được tạo ra bên trong nắp che thân xe (45) cách xa khỏi bề mặt sau (53c) của nắp che thân xe (45).

Theo khía cạnh thứ năm, thân chính (61c) có thể có bộ phận đẩy (61f), mà có thể được đẩy bởi ngón tay hoặc vật tương tự, bộ phận đẩy (61f) được tạo ra đối diện với phần móc (61e) với trục đỡ (61a) được đặt xen giữa chúng.

Theo khía cạnh thứ sáu, thân chính (61c) có thể được uốn cong từ bộ phận đẩy (61f) về phía phần móc (61e) theo hình dạng uốn cong dọc theo bề mặt sau (53c) của nắp che thân xe (45).

Theo khía cạnh thứ bảy, xe kiểu ngồi để chân hai bên này có thể còn có vỏ (66) được bố trí bên trong nắp che thân xe (45), móc treo hành lý (61) cất giữ được trong vỏ (66), và vỏ (66) có thể được lắp cố định vào khung thân xe (11) bởi chi tiết bắt chặt (72), chi tiết bắt chặt (72) này được bố trí để quay vào trong khe hở (61j) và được bố trí giữa phần đỡ (61d) và phần móc (61e).

Theo khía cạnh thứ tám, trục đỡ (61a) có thể được đỡ di chuyển theo góc trên vỏ (66), xe kiểu ngồi để chân hai bên này còn có bộ phận cố định (79) được lắp vào trục đỡ (61a) và bộ phận đẩy (77) được bố trí giữa bộ phận cố định (79) và vỏ (66) để ép móc treo hành lý (61) tỳ vào vỏ (66).

Theo khía cạnh thứ chín, xe kiểu ngồi để chân hai bên này có thể còn có cặp

khung sau bên trái và bên phải (24) kéo dài về phía sau từ phần sau của khung chính (22), yên xe (17) được bố trí bên trên các khung sau (24), động cơ (34) được lắp cố định ở vị trí theo kiểu treo bên dưới khung chính (22), và phần lõm để đưa chân qua (53b) được tạo ra giữa ống đầu (21) và yên xe (17), móc treo hành lý (61) được bố trí sát gần bên trên mỗi nối giữa ống đầu (21) và khung chính (22).

Theo khía cạnh thứ mười, trục đỡ (61a) và đầu trước của phần lõm để đưa chân qua (53b) có thể được đặt kề nhau theo phương thẳng đứng, và phần móc (61e) có thể được bố trí ở phía trước trục đỡ (61a).

Theo khía cạnh thứ mười một, xe kiểu ngồi để chân hai bên này có thể còn có bộ phận khung (26) để làm tăng cứng mỗi nối giữa ống đầu (21) và khung chính (22), vỏ (66) được lắp vào phía bộ phận khung (26).

Các hiệu quả của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, khi phần hành lý được treo vào quai treo hành lý, khe hở được đóng bởi nắp che thân xe, giữ vững chắc phần hành lý ở vị trí mà không có nguy cơ bị bật ra.

Theo khía cạnh thứ hai, phần móc được tạo ra để tăng việc dễ treo phần hành lý vào đó, và do phần móc kéo dài từ thân chính có thể được cất giữ bên trong nắp che thân xe, phần bất kỳ của phần móc, mà nhô ra khỏi nắp che thân xe, được giảm.

Theo khía cạnh thứ ba, khi phần hành lý được treo vào phần móc, do phần hành lý bị kéo xuống dưới bởi trọng lực, có thể giữ một phần của phần móc được cất giữ trong nắp che thân xe.

Theo khía cạnh thứ tư, trục đỡ có thể được đưa đến gần đầu dưới của phần móc, nhờ vậy rút ngắn khoảng cách từ trục đỡ đến đầu dưới của phần móc. Vì vậy, khoảng cách, mà móc treo hành lý nhô về phía sau khi nó lắc về phía sau, được giảm. Do vậy, khe hở có thể được lộ ra ngoài nắp che thân xe bằng cách di chuyển móc treo hành lý với một khoảng cách tương đối nhỏ.

Theo khía cạnh thứ năm, phần móc có thể được lắp về phía sau dễ dàng bằng cách đẩy bộ phận đẩy dựa vào nguyên lý đòn bẩy.

Theo khía cạnh thứ sáu, khoảng cách bất kỳ, mà móc treo hành lý nhô ra khỏi nắp che thân xe, được giảm đến mức tối thiểu. Với thân chính được uốn cong, quai treo hành lý có thể được dùng trong khoảng di chuyển nhỏ hơn.

Theo khía cạnh thứ bảy, chi tiết bắt chặt có thể được giữ trong khe hở, khiến cho móc treo hành lý có thể tiết kiệm khoảng trống hơn và được tạo ra nhỏ gọn.

Theo khía cạnh thứ tám, bộ phận đẩy có thể tạo ra lực ép để ép móc treo hành lý tỳ vào vỏ thông qua trục đỡ, nhờ vậy ép móc treo hành lý tỳ vào vỏ, nhờ vậy giữ móc treo hành lý ở tư thế mong muốn khi móc treo hành lý đang được dùng. Khi phần hành lý được treo vào móc treo hành lý, móc treo hành lý gây ra chuyển động lắc xuống dưới do trọng lượng của phần hành lý được treo.

Theo khía cạnh thứ chín, trên xe kiểu ngồi để chân hai bên được tạo ra có phần lõm để đưa chân qua, phần hành lý treo vào móc treo hành lý được treo ở bên trái hoặc bên phải phần lõm để đưa chân qua dọc theo đó. Do đó, phần hành lý có thể được định vị gần với cẳng chân người lái xe đang ngồi trên yên xe, và có thể bị đẩy lên trên bởi cẳng chân người lái xe tùy thuộc vào cách mà cẳng chân di chuyển. Tuy nhiên, theo kết cấu của sáng chế, phần hành lý được giữ vững chắc ở vị trí bởi móc treo hành lý bất kể lực hướng lên tác dụng vào phần hành lý.

Theo khía cạnh thứ mười, khi phần hành lý được treo vào phần móc, phần hành lý và móc treo hành lý bị kéo xuống dưới bởi trọng lực, và phần hành lý được treo thẳng đứng xuống dưới từ trục đỡ. Do đó, phần hành lý được đỡ tương đối ở phía trước cẳng chân người lái xe, khiến cho ít có khả năng cẳng chân người lái xe va chạm vào phần hành lý. Hơn nữa, do phần hành lý có thể được đỡ để được giữ tỳ vào phần lõm để đưa chân qua, phần hành lý được ngăn không cho bị lắc trong khi xe kiểu ngồi để chân hai bên đang chuyển động.

Theo khía cạnh thứ mười một, bộ phận khung để làm tăng cứng mỗi nối giữa ống đầu và khung chính có độ cứng vững cao. Do vỏ được đỡ ở phía bộ phận khung, vỏ được đỡ vững chắc ở vị trí. Móc treo hành lý được đỡ vững chắc như vậy bởi vỏ, cho phép móc treo hành lý treo phần hành lý nặng hơn.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu đứng từ phía bên phải của xe máy được tạo ra có móc treo hành lý theo sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu đứng từ phía bên phải của móc treo hành lý và vùng xung quanh nó.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh của móc treo hành lý và vùng xung quanh nó.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường qua tâm, theo hướng chiều rộng xe, của móc treo hành lý và vùng xung quanh nó.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh của móc treo hành lý.

FIG.6 là hình chiếu đứng từ phía bên phải của móc treo hành lý.

FIG.7 là hình chiếu đứng từ phía trước của móc treo hành lý.

FIG.8 là hình vẽ phối cảnh của móc treo hành lý mà được lắp trong vỏ móc.

FIG.9 là hình chiếu đứng từ phía bên phải của móc treo hành lý mà được lắp trong vỏ móc.

FIG.10 là hình chiếu đứng từ phía sau của móc treo hành lý mà được lắp trong vỏ móc.

FIG.11 là hình chiếu bằng của móc treo hành lý mà được lắp trong vỏ móc.

FIG.12 là hình vẽ phối cảnh của móc treo hành lý và vỏ móc, mà được đặt trong nắp che trong phía trước.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường XIII–XIII được thể hiện trên FIG.2.

FIG.14 là hình vẽ biểu thị chức năng thể hiện cách mà trong đó phần hành lý được treo vào móc treo hành lý.

FIG.15 là hình vẽ của móc treo hành lý và vỏ móc được thể hiện trên FIG.14.

FIG.16 là hình vẽ biểu thị chức năng thể hiện cách mà trong đó móc treo hành lý được lắp về phía sau.

FIG.17A và FIG.17B là các hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện việc so sánh giữa móc treo hành lý theo ví dụ làm việc (phương án theo sáng chế) và móc treo hành lý theo ví dụ so sánh, FIG.17A là hình vẽ thể hiện móc treo hành lý theo ví dụ làm việc và FIG.17B là hình vẽ thể hiện móc treo hành lý theo ví dụ so sánh.

Mô tả chi tiết sáng chế

Một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

FIG.1 là hình chiếu đứng từ phía bên phải của xe máy 10 được tạo ra có móc treo hành lý 61 theo sáng chế.

Xe máy 10 bao gồm bánh trước 13 được đỡ trên phần đầu trước của khung thân xe 11 bởi càng trước 12, bánh sau 16 được đỡ trên phần dưới của khung thân xe 11 bởi đòn lắc 14, và yên xe 17 được bố trí bên trên phần giữa, theo hướng chiều dài xe, của khung thân xe 11.

Khung thân xe 11 có ống đầu 21, khung chính 22, cặp khung xoay bên trái và bên phải 23, và cặp khung sau bên trái và bên phải 24.

Ống đầu 21 tạo nên phần đầu trước của khung thân xe 11, và càng trước 12 được đỡ lái được bởi ống đầu 21. Khung chính 22 kéo dài xuống dưới đến phía sau từ ống đầu 21. Đòn lắc 14 được đỡ lắc thẳng đứng được trên trục xoay 28, trục xoay này được lắp vào các khung xoay bên trái và bên phải 23. Các khung sau 24 kéo dài về phía sau và nghiêng lên trên từ phần giữa, theo hướng chiều dài xe, của khung chính 22. Yên xe 17 được lắp vào phần trên của hộp chứa đồ, không được thể hiện trên hình vẽ, hộp này được lắp vào phần trên của các khung sau 24.

Tay lái dạng thanh 31 được lắp vào đầu trên của càng trước 12. Bánh trước 13 được đỡ trên đầu dưới của càng trước 12 bởi trục 32. Bánh sau 16 được đỡ trên đầu sau của đòn lắc 14 bởi trục 33.

Khung chính 22 và các khung xoay 23 đỡ động cơ 34 trên đó. Cơ cấu xả 35 kéo dài về phía sau từ phần dưới phía trước của động cơ 34. Cơ cấu xả 35 bao gồm ống xả 37 kéo dài theo hướng chiều dài xe bên dưới hộp trục khuỷu 36 của động cơ 34, và ống giảm âm 38 nối với đầu sau của ống xả 37. Các bậc để chân 41 dùng cho người lái xe được lắp vào phần dưới của hộp trục khuỷu 36. Các bậc để chân 42 dùng cho người ngồi sau được lắp vào các phần dưới tương ứng của các khung sau 24. Cụm giảm xóc sau 43 kéo dài giữa và được nối với đòn lắc 14 và phần sau của khung thân xe 11.

Khung thân xe 11 và càng trước 12 được che bởi nắp che thân xe 45, được bố trí quanh đó. Nắp che thân xe 45 bao gồm nắp che tay lái 51, nắp che trước 52, nắp che trong phía trước 53, cặp tấm chắn căng chân bên trái và bên phải 54, và cặp nắp che bên trái và bên phải 57.

Nắp che tay lái 51 che phần giữa của tay lái dạng thanh 31. Nắp che trước 52 che phần trên của càng trước 12 và ống đầu 21 ở vị trí phía trước của nó. Nắp che trong phía trước 53 che phần trên của càng trước 12 và ống đầu 21 ở vị trí phía sau

nó, và kéo dài đến vị trí bên dưới yên xe 17. Nắp che trong phía trước 53 có phần lõm để đưa chân qua 53b, mà đầu dưới 53a của nó được làm lõm xuống dưới thấp hơn đầu dưới 17a của yên xe 17. Khi người lái xe trèo lên và xuống xe máy 10, người lái xe bước chân qua phần lõm để đưa chân qua 53b. Móc treo hành lý 61, mà hang phần hành lý được treo trên đó, được bố trí trên phần trên của nắp che trong phía trước 53. Các tấm chắn căng chân bên trái và bên phải 54 kéo dài ra ngoài, theo hướng chiều rộng xe, từ cả hai mép bên tương ứng của nắp che trong phía trước 53, và che các căng chân người lái xe đang ngồi trên yên xe 17 ở các vị trí phía trước của nó. Các nắp che bên trái và bên phải 57 che các vùng bên dưới cả hai phần bên của yên xe 17.

Bánh trước 13 được che bởi chắn bùn trước 63 ở vị trí từ bên trên, và bánh sau 16 được che bởi chắn bùn sau 64 ở vị trí từ bên trên.

FIG.2 là hình chiếu đứng từ phía bên phải của móc treo hành lý 61 và vùng xung quanh nó.

Khung thân xe 11 bao gồm khung tăng cứng 26 được lắp vào phần sau của ống đầu 21 và phần trên phía trước của khung chính 22. Khung tăng cứng 26 là bộ phận để làm tăng cứng mối nối giữa ống đầu 21 và khung chính 22. Giá đỡ vỏ 71 có dạng tấm kéo dài dọc theo các hướng dọc của ống đầu 21 được gắn vào khung tăng cứng 26.

Vỏ móc 66 được lắp vào nắp che trong phía trước 53 và giá đỡ vỏ 71. Vỏ móc 66 được bố trí trong nắp che trong phía trước 53, và móc treo hành lý 61 được đỡ lắc được trong vỏ móc 66.

Móc treo hành lý 61 có phần lớn của nó cất giữ được trong vỏ móc 66. Móc treo hành lý 61 có cặp trục đỡ bên trái và bên phải 61a, mà được đỡ lắc được trên vỏ móc 66.

Phần lõm để đưa chân qua 53b của nắp che trong phía trước 53 bao gồm bề mặt sau phía trước 53c, bề mặt nghiêng phía trước 53d, bề mặt dưới 53e, và bề mặt trước phía yên 53f.

Bề mặt sau phía trước 53c được định vị ở phía sau trục lái 68 dùng làm phần trên của càng trước 12 (xem FIG.1) và được đỡ di chuyển theo góc bởi ống đầu 21, và cũng ở phía sau ống đầu 21. Bề mặt sau phía trước 53c được tạo hình dạng như bề

mặt uốn cong dần, mà nhô về phía trước trên mặt cắt ngang. Móc treo hành lý 61 được bố trí ở phía trên bề mặt sau đầu trước 53g, được mô tả dưới đây, của bề mặt sau phía trước 53c.

Bề mặt nghiêng phía trước 53d theo mặt cắt ngang được tạo ra tiếp giáp với đầu dưới của bề mặt sau phía trước 53c và được nghiêng dọc theo phần trước của khung chính 22. Bề mặt dưới 53e theo mặt cắt ngang được tạo ra tiếp giáp với đầu sau của bề mặt nghiêng phía trước 53d, tạo ra đáy của phần lõm để đưa chân qua 53b, và kéo dài gần như nằm ngang theo hướng chiều dài xe. Bề mặt trước phía yên 53f theo mặt cắt ngang được tạo ra tiếp giáp với đầu sau của bề mặt dưới 53e, và kéo dài gần như thẳng đứng bên dưới đầu trước của yên xe 17.

Các trục đỡ 61a được định vị bên trên bề mặt sau đầu trước 53g, bề mặt này nằm ở vị trí đầu trước nhất của bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53. Móc treo hành lý 61 có bề mặt sau 61b kéo dài dọc theo và nằm gần như bằng với bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh, một phần trên mặt cắt ngang, của móc treo hành lý 61 và vùng xung quanh nó.

Móc treo hành lý 61 bao gồm thân chính 61c, phần đỡ 61d, và phần móc 61e, tất cả được tạo ra liền khối với nhau.

Thân chính 61c có bộ phận dạng tấm kéo dài thẳng đứng, mà được uốn cong để nhô về phía trước. Thân chính 61c có bộ phận đẩy lõm xuống 61f được tạo ra trong phần trên của bề mặt sau 61b của nó. Bộ phận đẩy 61f được đẩy bởi ngón tay hoặc vật tương tự khi móc treo hành lý 61 cần được lắc về phía sau quanh các trục đỡ 61a. Phần đỡ 61d nhô về phía trước từ phần trên hoặc phần đầu trên của thân chính 61c, và được đỡ lắc được bởi vỏ móc 66. Phần móc 61e nhô về phía trước từ phần dưới hoặc phần đầu dưới của thân chính 61c, và dùng để đỡ phần hành lý, được treo từ đó. Phần móc 61e có quai treo hành lý 61g được bố trí trên phần chân của phần móc 61e để treo phần hành lý từ đó, và phần nhô 61h kéo dài về phía trước và nghiêng lên trên từ quai treo hành lý 61g để ngăn không cho phần hành lý treo vào quai treo hành lý 61g bị bật ra.

Khe hở 61j, mà hở về phía trước, được tạo ra giữa đầu trước của phần đỡ 61d và đầu trước, hoặc cụ thể là phần nhô 61h, của phần móc 61e. Khe hở 61j tạo ra

khoảng trống, mà quai của phần hành lý được treo qua đó, có thể di chuyển khi quai cần được gài khớp hoặc tháo ra khỏi quai treo hành lý 61g.

Giá đỡ vỏ 71 được gắn vào phần trên phía trước của khung tăng cứng 26. Vỏ móc 66 được bắt chặt vào bề mặt sau của giá đỡ vỏ 71 bằng bu lông 72 và đai ốc 73 (xem FIG.4). Giá đỡ vỏ 71 được tạo ra gần với mỗi nối giữa ống đầu 21 và khung chính 22 (xem FIG.2).

Vỏ móc 66 được bố trí bên trong nắp che trong phía trước 53. Khi móc treo hành lý 61 được lắc sâu nhất vào trong vỏ móc 66 cho đến khi đầu xa của phần móc 61e tiếp giáp tỳ vào vỏ móc 66, bề mặt sau 61b của móc treo hành lý 61 nằm dọc theo và gần như bằng với bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53. Do đó, lúc này, bề mặt sau 61b của móc treo hành lý 61 không nhô nhiều về phía sau từ bề mặt sau phía trước 53c. Do đó, người lái xe cảm thấy dễ trèo lên và xuống xe máy 10, mà không bị cản trở bởi móc treo hành lý 61.

Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.3, vỏ móc 66 được lắp ở phía khung tăng cứng 26, hoặc cụ thể hơn, giá đỡ vỏ 71, do bộ phận khung để làm tăng cứng mỗi nối giữa ống đầu 21 và khung chính 22. Khung tăng cứng 26 để làm tăng cứng mỗi nối giữa ống đầu 21 và khung chính 22 được cứng vững nhiều hơn. Do đó, vỏ móc 66 được đỡ vững chắc ở phía khung tăng cứng 26, và vì vậy vỏ móc 66 đỡ vững chắc móc treo hành lý 61, kết quả là, móc treo hành lý 61 có thể đỡ phần hành lý nặng hơn, mà được treo từ đó.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường qua tâm, theo hướng chiều rộng xe, của móc treo hành lý 61 và vùng xung quanh nó.

Móc treo hành lý 61 và vỏ móc 66 dùng làm một phần của cụm cắt giữ móc treo hành lý 67. Giá đỡ vỏ 71, bu lông 72, và đai ốc 73 tạo nên bộ phận đỡ cụm cắt giữ 74, bộ phận đỡ này đỡ cụm cắt giữ móc treo hành lý 67.

Khi móc treo hành lý 61 được lắc vào trong vỏ móc 66 cho đến khi đầu xa của phần móc 61e tiếp giáp tỳ vào vỏ móc 66, hoặc cụ thể hơn thành trước 66a của nó được mô tả dưới đây (vị trí này của móc treo hành lý 61 dưới đây được gọi là “vị trí ban đầu”), bu lông 72 được định vị để quay vào trong khe hở 61j của móc treo hành lý 61. Mỗi quan hệ vị trí này giữa khe hở 61j và bu lông 72 có hiệu quả tiết kiệm khoảng trống bên trong thân xe của xe máy 10, tức là, khoảng trống trong vỏ

móc 66, và cũng làm cho cụm cất giữ móc treo hành lý 67 nhỏ gọn.

Giá đỡ vỏ 71 có lỗ xuyên 71a được tạo ra trong đó. Vỏ móc 66, hoặc cụ thể là thành trước 66a của nó, có lỗ gài đai ốc 66t được tạo ra trong đó. Đai ốc 73 được gài trong lỗ xuyên 71a và lỗ gài đai ốc 66t, và được đỡ bởi giá đỡ vỏ 71. Bu lông 72 được vặn ren vào trong đai ốc 73, nhờ vậy bắt chặt vỏ móc 66 vào giá đỡ vỏ 71.

Vỏ móc 66 bao gồm thành trước 66a, mà được nghiêng về phía trước xuống dưới, cặp thành bên trái 66c và bên phải 66d (thành bên 66d được thể hiện trên FIG.9) kéo dài về phía sau từ cả hai mép bên tương ứng của thành trước 66a, và thành dưới 66e kéo dài về phía sau xuống dưới từ mép dưới của thành trước 66a. Các thành bên trái 66c và bên phải 66d có các mép dưới tương ứng được nối với nhau bởi thành dưới 66e.

Thành trước 66a có chốt 66b nhô về phía trước từ đó bên dưới lỗ gài đai ốc 66t. Chốt 66b được gài trong lỗ gài khớp 71b, mà được tạo ra trong phần dưới của giá đỡ vỏ 71. Chốt 66b gài khớp trong lỗ gài khớp 71b có hiệu quả ngăn không cho vỏ móc 66 xoay quanh bu lông 72 so với giá đỡ vỏ 71.

Móc treo hành lý 61 được che ở bên bởi các thành bên trái 66c và bên phải 66d của vỏ móc 66 và cũng được che từ bên dưới bởi thành dưới 66e. Thành dưới 66e được nghiêng về phía sau xuống dưới để cho phép nước mưa hoặc các chất tương tự bị kẹt trong vỏ móc 66 được thoát ra ngoài dễ dàng.

Trục lái 68 được đỡ di chuyển theo góc bởi ổ trục 75 được bố trí trên đầu trên của ống đầu 21 và ổ trục, không được thể hiện trên hình vẽ, được bố trí trên đầu dưới của ống đầu 21.

Như được mô tả trên đây, móc treo hành lý 61 có thể được cất giữ trong vỏ móc 66, mà được bố trí trong nắp che trong phía trước 63 của nắp che thân xe 45. Vỏ móc 66 được lắp cố định bằng bu lông 72 như chi tiết bắt chặt vào giá đỡ vỏ 71, giá đỡ vỏ này được tạo ra ở phía khung tăng cứng 26 của khung thân xe 11. Bu lông 72 được bố trí để quay vào trong khe hở 61j và nằm giữa phần đỡ 61d và phần móc 61e. Do vậy, bu lông 72 có thể được đặt trong khe hở 61j và có tác dụng tiết kiệm khoảng trống hơn trong vỏ móc 66.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh của móc treo hành lý 61. FIG.6 là hình chiếu đứng từ phía bên phải của móc treo hành lý 61. Trên FIG.6, móc treo hành lý 61 được thể

hiện như được lắ qua góc tương tự như góc trên FIG.4. FIG.7 là hình chiếu đứng từ phía trước của móc treo hành lý 61.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.7, thân chính 61c của móc treo hành lý 61 có chiều rộng W1, tức là, chiều rộng theo hướng chiều rộng xe. Phần đỡ 61d cũng có chiều rộng W1. Bộ phận đẩy 61f của thân chính 61c có các phần nhô 61w như mấu chặn chống trượt để ngăn không cho ngón tay hoặc vật tương tự bị trượt khi đẩy bộ phận đẩy 61f.

Các trục đỡ bên trái và bên phải 61a, mỗi trục đỡ có dạng hình trụ rỗng, nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ các phía đối diện tương ứng của phần đỡ 61d. Các trục đỡ 61a nhô sang bên từ các phía của phần đỡ 61d bằng khoảng cách δ . Các trục đỡ bên trái và bên phải 61a có các lỗ gài vít 61k, mà t kéo dài qua đó theo hướng chiều rộng xe.

Phần đỡ 61d có bề mặt trước 61m được uốn cong để nhô về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Bề mặt trước 61m có phần dưới nằm gần với hoặc được xếp thẳng hàng với mép trước 61n của thân chính 61c. Phần đỡ 61d còn có các bề mặt bên đối diện 61p với các hốc 61q được tạo ra trong đó để giảm trọng lượng của móc treo hành lý 61.

Gân trên 61r được tạo ra trên phần trên của thân chính 61c và phần đỡ 61d và kéo dài theo hướng chiều dài xe ở các tâm của thân chính 61c và phần đỡ 61d theo các hướng chiều rộng của chúng. Gân trên 61r dùng để tăng độ bền và độ cứng vững của phần trên của móc treo hành lý 61.

Phần móc 61e nhô theo dạng móc về phía trước từ thân chính 61c. Phần móc 61e nhỏ dần theo chiều rộng theo hướng lên trên khi được nhìn trên hình chiếu đứng. Phần móc 61e nhỏ dần theo chiều rộng lên trên sẽ cho phép phần hành lý được treo dễ dàng trên đó. Phần nhô 61h của phần móc 61e kéo dài theo phương thẳng đứng. Gân dưới 61s nối với thân chính 61c được tạo ra trên phần dưới của phần móc 61e. Gân dưới 61s có chiều rộng W2, nhỏ hơn chiều rộng W1 của thân chính 61c. Gân dưới 61s trên phần móc 61e dùng để tăng độ bền và độ cứng vững của phần móc 61e trong khi giảm trọng lượng của phần móc 61e khi so với vỏ, mà trong đó phần móc 61e được tạo ra dày theo toàn bộ nó để đủ độ bền và độ cứng vững.

Gân dưới 61s có các rãnh 61y, mà được tạo ra trong bề mặt dưới 61x của nó

gắn với thân chính 61c, các rãnh 61y kéo dài dọc theo các hướng dọc trục của các trục đỡ 61a. Các rãnh 61y cùng nhau tạo nên phần nắm ngón tay 61z để nắm ngón tay khi móc treo hành lý 61 được lắc về phía sau bởi ngón tay. Các rãnh 61y còn dùng để ngăn không cho ngón tay bị trượt.

Như được thể hiện trên FIG.4 và FIG.6, móc treo hành lý 61 có thân chính 61c với phần đỡ 61d được tạo ra trên phần đầu của nó, quai treo hành lý 61g được tạo ra trên phần đầu kia của thân chính 61c, và phần nhô 61h nhô ra khỏi đầu xa của quai treo hành lý 61g. Quai treo hành lý 61g và phần nhô 61h kéo dài từ thân chính 61c vào trong nắp che thân xe 45 hoặc cụ thể là nắp che trong phía trước 53, và được uốn cong, tạo ra phần móc 61e. Khe hở 61j được tạo ra giữa phần đỡ 61d và phần nhô 61h. Móc treo hành lý 61 có ít nhất một phần của phần móc 61e cất giữ được trong nắp che thân xe 45. Với kết cấu này, phần móc 61e cho phép phần hành lý được treo dễ dàng trên đó, và phần móc 61e kéo dài từ thân chính 61c có thể được cất giữ trong thân xe, khiến cho phần bất kỳ của móc treo hành lý 61, mà nhô về phía sau từ nắp che thân xe 45 hoặc cụ thể là nắp che trong phía trước 53, được giảm đến mức tối thiểu.

Như được thể hiện trên FIG.6, thân chính 61c bao gồm bộ phận đẩy 61f, mà có thể được đẩy bởi ngón tay hoặc vật tương tự, và bộ phận đẩy 61f được tạo ra đối diện với phần móc 61e với các trục đỡ 61a được đặt xen giữa chúng. Cách bố trí này cho phép phần móc 61e được lắc về phía sau dễ dàng bằng cách đẩy bộ phận đẩy 61f dựa vào nguyên lý đòn bẩy.

Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.6, thân chính 61c được uốn cong từ bộ phận đẩy 61f về phía phần móc 61e theo hình dạng uốn cong dọc theo nắp che thân xe 45 hoặc cụ thể là bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53. Với cách bố trí này, khoảng cách bất kỳ, mà thân chính 61c nhô ra khỏi bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53, được giảm đến mức tối thiểu. Với thân chính 61c được uốn cong như vậy, quai treo hành lý 61g có thể được dùng trong khoảng di chuyển nhỏ hơn.

Các hình vẽ từ FIG.8 đến FIG.11 thể hiện móc treo hành lý 61 mà được lắp trong vỏ móc 66. FIG.8 là hình vẽ phối cảnh của móc treo hành lý 61 mà được lắp trong vỏ móc 66. FIG.9 là hình chiếu đứng từ phía bên phải của móc treo hành lý 61

mà được lắp trong vỏ móc 66. FIG.10 là hình chiếu đứng từ phía sau của móc treo hành lý 61 mà được lắp trong vỏ móc 66. FIG.11 là hình chiếu bằng của móc treo hành lý 61 mà được lắp trong vỏ móc 66.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.8 đến FIG.11, vỏ móc 66 bao gồm thành trước 66a, các thành bên trái 66c và bên phải 66d, thành dưới 66e, và lưỡi gắn dưới 66f, tất cả được tạo ra liền khối với nhau. -

Các thành bên trái 66c và bên phải 66d có các phần gắn nắp che liền khối tương ứng 66g và 66h nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe. Các phần gắn nắp che bên trái 66g và bên phải 66h được gắn vào các bề mặt trong tương ứng của nắp che trong phía trước 53 (xem FIG.3).

Một phần gắn trong số các phần gắn nắp che 66g có thành trên 66j và thành dưới 66k, các thành này được nối với nhau gần như theo dạng hình chữ L khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Thành dưới 66k có lỗ gài vít 66m được tạo ra trong đó. Phần gắn nắp che 66h kia có thành trên 66n và thành dưới 66p, các thành này được nối với nhau gần như theo dạng hình chữ L khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Thành dưới 66p có lỗ gài vít 66q được tạo ra trong đó.

Lưỡi gắn dưới 66f được bắt chặt vào bề mặt trong của nắp che trong phía trước 53 bằng vít, và có lỗ gài vít 66r được tạo ra trong đó, để tiếp nhận vít.

Các thành bên trái 66c và bên phải 66d có các lỗ gài trục tương ứng 66s, mà được tạo ra trong các phần trên của nó. Các trục đỡ 61a của móc treo hành lý 61 được gài di chuyển theo góc được trong các lỗ gài trục tương ứng 66s.

Các phần gắn nắp che 66g và 66h trên các thành bên trái 66c và bên phải 66d tương ứng có hiệu quả gia cường các thành bên 66c và 66d, nhờ vậy làm tăng độ bền và độ cứng vững của các thành bên 66c và 66d.

FIG.12 là hình vẽ phối cảnh của móc treo hành lý 61 và vỏ móc 66, mà được đặt trong nắp che trong phía trước 53.

Cặp phần đỡ vỏ bên trái và bên phải 53h, mà nhô về phía trước, được tạo ra liền khối với bề mặt trong của nắp che trong phía trước 53. Các thành dưới 66k và 66p (thành dưới 66p được thể hiện trên FIG.10) của các phần gắn nắp che bên trái 66g và bên phải 66h của vỏ móc 66 được giữ tỳ vào các mặt đầu xa của các phần đỡ vỏ 53h, và các vít, mà được gài qua các lỗ gài vít tương ứng 66m và 66q (xem

FIG.10) trong các thành dưới 66k và 66p, được vặn ren vào trong các phần đỡ vỏ tương ứng 53h. Vít, mà được gài qua lỗ gài vít 66r trong lưỡi gắn dưới 66f của vỏ móc 66, được vặn ren vào trong bề mặt trong của nắp che trong phía trước 53, nhờ vậy bắt chặt vỏ móc 66 vào nắp che trong phía trước 53. Do vỏ móc 66 được bắt chặt vào nắp che trong phía trước 53 ở ba vị trí bởi ba vít, vỏ móc 66 được gắn chặt vững chắc vào nắp che trong phía trước 53.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường XIII–XIII trên FIG.2.

Vỏ móc 66 có dạng hộp hở về phía sau, mà được tạo ra từ thành trước 66a và các thành bên trái 66c và bên phải 66d. Các trục đỡ bên trái và bên phải 61a của móc treo hành lý 61 được gài trong các lỗ gài trục tương ứng 66s trong các thành bên 66c và 66d. Các trục đỡ 61a được tạo ra liền khối với ống 61t, ống này kéo dài theo hướng chiều rộng xe trong phần đỡ 61d của móc treo hành lý 61. Cụ thể là, các trục đỡ 61a được tạo ra liền khối với các đầu đối diện tương ứng của ống 61t. Ống 61t có lỗ gài vít 61k được tạo ra trong đó, lỗ này đồng trục với các lỗ gài vít 61k trong các trục đỡ 61a, và các lỗ gài vít 61k này được tạo ra bởi các bề mặt theo chu vi trong 61u, các bề mặt này được tạo ren trong một phần hoặc hoàn toàn.

Vòng đệm dạng sóng 77 và vòng đệm dẹt 78, các vòng đệm này được tạo ra từ vật liệu đàn hồi, được lắp trên một phần của một trục trong số các trục đỡ 61a, các trục đỡ này nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ thành bên 66c. Vít 79 được vặn ren vào trong các lỗ gài vít 61k trong móc treo hành lý 61, hoặc cụ thể là các bề mặt theo chu vi trong có ren trong 61u, mà tạo ra các lỗ gài vít 61k, trong khi ép vòng đệm dạng sóng 77.

Vòng đệm dạng sóng 77, có sóng theo chu vi, được ép giữa thành bên 66c của vỏ móc 66 và vòng đệm dẹt 78.

Thành bên 66c, vòng đệm dạng sóng 77, và vòng đệm dẹt 78 được bố trí giữa mặt đầu 61v của ống 61t và đầu 79a của vít 79. Vòng đệm dạng sóng 77 tạo ra lực đàn hồi khi nó bị ép dọc trục của trục đỡ 61a. Kết quả là, mặt đầu 61v của ống 61t được ép tỳ vào thành bên 66c, tạo ra lực ma sát giữa mặt đầu 61v của ống 61t và thành bên 66c. Do lực ma sát được tạo ra như vậy, móc treo hành lý 61 được giữ ở vị trí lắc mong muốn so với vỏ móc 66.

Móc treo hành lý 61, vỏ móc 66, vòng đệm dạng sóng 77, vòng đệm dẹt 78,

và vít 79 cùng nhau tạo nên cụm cất giữ móc treo hành lý 67.

Trình tự lắp đặt cụm cất giữ móc treo hành lý 67 trên thân xe của xe máy 10 sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên FIG.4 và FIG.13, cụm cất giữ móc treo hành lý 67, mà đã được lắp ráp, được đặt bên trong nắp che trong phía trước 53 trước khi được lắp đặt trên thân xe hoặc cụ thể là bên trong khe hở, nơi mà móc treo hành lý 61 được lộ ra. Các phần gắn nắp che bên trái 66g và bên phải 66h (phần gắn nắp che 66h được thể hiện trên FIG.8) của vỏ móc 66 được giữ tỳ vào các phần đỡ vỏ tương ứng 53h của nắp che trong phía trước 53, và sau đó được bắt chặt vào các phần đỡ vỏ 53h bằng các vít. Lúc này, cụm cất giữ móc treo hành lý 67 được gắn vào nắp che trong phía trước 53.

Sau đó, nắp che trong phía trước 53 được lắp đặt trên thân xe bằng cách che ống đầu 21 và ống chính 22 từ ở phía sau thân xe. Lúc này, đai ốc 73 trên giá đỡ vỏ 71 trên khung chính 22 được gài trong lỗ gài đai ốc 66t trong vỏ móc 66, và chốt 66b của vỏ móc 66 được gài trong lỗ gài khớp 71b trong giá đỡ vỏ 71. Sau đó, móc treo hành lý 61 được lắc lên trên, và bu lông 72 được vặn ren vào trong đai ốc 73, mà được lộ ra trong vỏ móc 66, cố định vỏ móc 66 vào giá đỡ vỏ 71. Lúc này, việc lắp đặt cụm cất giữ móc treo hành lý 67 trên thân xe được hoàn thành.

Vùng, nơi mà vỏ móc 66 với móc treo hành lý 61 được lắp trong đó và giá đỡ vỏ 71 được bắt chặt vào nhau, được định vị bên dưới các trục đỡ 61a khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Do đó, khi móc treo hành lý 61 được lắc đến vị trí trên cùng, vùng nêu trên, hoặc cụ thể là bu lông 72 và đai ốc 73, có thể được nhìn thấy dễ dàng. Do vậy, vỏ móc 66 có thể dễ được bắt chặt vào giá đỡ vỏ 71 khi cụm cất giữ móc treo hành lý 67 cần được lắp đặt trên thân xe.

Như được mô tả trên đây, các trục đỡ 61a được đỡ di chuyển theo góc trên vỏ móc 66, vít 79 như bộ phận cố định được lắp trong các trục đỡ 61a, và vòng đệm dạng sóng 77, mà dùng làm bộ phận đẩy để ép móc treo hành lý 61 tỳ vào vỏ móc 66, được tạo ra giữa vít 79 và vỏ móc 66. Với cách bố trí này, vòng đệm dạng sóng 77 tạo ra lực ép để ép móc treo hành lý 61 tỳ vào vỏ móc 66 thông qua các trục đỡ 61a, nhờ vậy ép móc treo hành lý 61 tỳ vào vỏ móc 66, nhờ vậy giữ móc treo hành lý 61 ở tư thế hoặc vị trí lắc mong muốn khi sử dụng. Khi móc treo hành lý 61 được lắc về

phía sau, phần hành lý được treo vào móc treo hành lý 61, khiến cho móc treo hành lý 61 lấp xuống dưới do trọng lượng của phần hành lý được treo.

FIG.14 là hình vẽ biểu thị chức năng thể hiện cách mà trong đó phần 80 của hành lý được treo vào móc treo hành lý 61, và FIG.15 là hình vẽ của móc treo hành lý 61 và vỏ móc 66 được thể hiện trên FIG.14.

Như được thể hiện trên FIG.14 và FIG.15, khi phần 80 của hành lý, ví dụ, túi nhựa đựng hàng tạp hóa hoặc túi xách, được treo vào móc treo hành lý 61, phần 80 của hành lý được treo ở bên trái hoặc bên phải phần lõm để đưa chân qua 53b của nắp che trong phía trước 53 và được đẩy sang bên nắp che trong phía trước 53 và khung chính 22. Trên FIG.14 và FIG.15, có vẽ đường dọc trục 84 kéo dài dọc theo các đường trục của các trục đỡ 61a và đường thẳng đứng 85 kéo dài theo phương thẳng đứng qua đường dọc trục 84. Phần 80 của hành lý được treo dọc theo đường thẳng đứng 85.

Lúc này, quai treo hành lý 61g của móc treo hành lý 61 được định vị gần như trên đường thẳng đứng 85. Do phần nắm ngón tay 61z của móc treo hành lý 61 được định vị về phía sau của bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53, phần nắm ngón tay 61z có thể được kéo về phía sau bởi ngón tay đặt trên đó. Khi phần nắm ngón tay 61z được kéo về phía sau, đầu xa của phần móc 61e, hoặc cụ thể là phần nhô 61h, của móc treo hành lý 61 được kéo về phía sau từ bề mặt sau phía trước 53c, khiến cho móc treo hành lý 61 được lắc đến vị trí nơi mà phần 80 của hành lý có thể được lấy ra khỏi móc treo hành lý 61. Theo cách khác, móc treo hành lý 61 có thể được lắp bằng cách ép bộ phận đẩy 61f.

Như được thể hiện trên FIG.4 và FIG.14, xe máy 10 là xe kiểu ngồi để chân hai bên có khung thân xe 11 có ống đầu 21 và khung chính 22. Khung chính 22 kéo dài về phía sau và nghiêng xuống dưới từ ống đầu 21, ống đầu 21 được che bởi nắp che thân xe 45 hoặc cụ thể là nắp che trong phía trước 53 ở vị trí phía sau nó, và móc treo hành lý 61 được bố trí trong nắp che thân xe 45. Móc treo hành lý 61 bao gồm quai treo hành lý 61g, mà phần 80 của hành lý được treo vào đó, khe hở 61j quay về quai treo hành lý 61g, và phần đỡ 61d được đỡ lắc được ở phía khung thân xe 11 hoặc cụ thể là vỏ móc 66 được gắn vào khung tăng cứng 26. Móc treo hành lý 61 cất giữ được bên trong nắp che thân xe 45. Khi móc treo hành lý 61 được cất giữ vào

trong nắp che thân xe 45, khe hở 61j được hở vào trong nắp che thân xe 45, tức là, theo hướng về phía trước của xe máy 10.

Với cách bố trí trên đây, khi phần 80 của hành lý được treo vào quai treo hành lý 61g, khe hở 61j được đóng bởi nắp che thân xe 45 hoặc cụ thể là nắp che trong phía trước 53, giữ vững chắc phần 80 của hành lý ở vị trí mà không có nguy cơ bị bật ra.

Như được thể hiện trên FIG.6, FIG.7, và FIG.14, phần đỡ 61d bao gồm các trục đỡ 61a được bố trí gần như nằm ngang, phần móc 61e được bố trí bên dưới các trục đỡ 61a, và khe hở 61j được tạo ra giữa phần đỡ 61d và phần nhô 61h. Khi phần 80 của hành lý được treo vào phần móc 61e, phần 80 của hành lý bị kéo xuống dưới bởi trọng lực, giữ phần của phần móc 61e được cất giữ trong nắp che thân xe 45 hoặc cụ thể là nắp che trong phía trước 53.

Như được thể hiện trên FIG.1, FIG.2, và FIG.14, các khung sau bên trái và bên phải 24 kéo dài về phía sau từ phần sau của khung chính 22. Yên xe 17 được bố trí bên trên các khung sau 24, và động cơ 34 được lắp cố định ở vị trí theo kiểu treo bên dưới khung chính 22. Phần lõm để đưa chân qua 53b được tạo ra giữa ống đầu 21 và yên xe 17, và móc treo hành lý 61 được bố trí sát gần bên trên mỗi nối giữa ống đầu 21 và khung chính 21. Trên xe máy (xe kiểu ngồi để chân hai bên) 10 được tạo ra có phần lõm để đưa chân qua 53b, phần 80 của hành lý treo vào móc treo hành lý 61 được treo ở bên trái hoặc bên phải phần lõm để đưa chân qua 53b dọc theo đó. Do đó, phần 80 của hành lý có thể được định vị gần với cẳng chân người lái xe đang ngồi trên yên xe 17, và có thể bị đẩy lên trên bởi cẳng chân người lái xe tùy thuộc vào cách mà cẳng chân di chuyển. Tuy nhiên, theo phương án của sáng chế, phần 80 của hành lý được giữ vững chắc ở vị trí bởi móc treo hành lý 61 bất kể lực hướng lên tác dụng vào phần 80 của hành lý.

Như được thể hiện trên FIG.2, FIG.4, và FIG.14, các trục đỡ 61a và đầu trước của phần lõm để đưa chân qua 53b được đặt kề nhau theo phương thẳng đứng khi được nhìn trên hình chiếu cạnh, và phần móc 61e được bố trí ở phía trước các trục đỡ 61a. Khi phần 80 của hành lý được treo vào phần móc 61e, phần 80 của hành lý và móc treo hành lý 61 bị kéo xuống dưới bởi trọng lực, và phần 80 của hành lý được treo thẳng đứng xuống dưới từ các trục đỡ 61a. Do đó, phần 80 của hành lý

được đỡ tương đối ở phía trước cẳng chân người lái xe, khiến cho ít có khả năng cẳng chân người lái xe va chạm vào phần 80 của hành lý. Hơn nữa, do phần 80 của hành lý có thể được đỡ để được giữ tỳ vào phần lõm để đưa chân qua 53b, phần 80 của hành lý được ngăn không cho bị lắc trong khi xe máy 10 đang chuyển động.

FIG.16 là hình vẽ biểu thị chức năng thể hiện cách mà trong đó móc treo hành lý 61 được lắc về phía sau.

Khi móc treo hành lý 61 được lắc ngược lại từ vị trí ban đầu quanh các trục đỡ 61a bằng cách đẩy bộ phận đẩy 61f về phía trước hoặc kéo phần nắm ngón tay 61z về phía sau, khe hở 87 được tạo ra giữa đầu xa của phần nhô 61h của móc treo hành lý 61 và bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53.

Lúc này, như được biểu thị bằng mũi tên nét đậm trên FIG.16, phần hành lý có thể được đặt lên trên phần móc 61e hoặc được lấy ra khỏi phần móc 61e qua khe hở 87.

Vì móc treo hành lý 61 có thể được giữ ở vị trí được thể hiện trên FIG.16 do lực đàn hồi của vòng đệm dạng sóng 77 (xem FIG.13), không cần phải giữ móc treo hành lý 61 bằng tay, và phần hành lý có thể được treo vào móc treo hành lý 61 bằng cả hai tay. Sau khi phần hành lý đã được treo vào phần móc 61e, do móc treo hành lý 61 được lắc xuống dưới bởi trọng lượng của phần hành lý, không cần phải lắc móc treo hành lý 61 xuống dưới bằng tay.

Để cất giữ móc treo hành lý 61 vào trong vỏ móc 66 sau khi phần hành lý đã được lấy ra khỏi phần móc 61e, móc treo hành lý 61 được lắc bằng tay. Tuy nhiên, lò xo phản hồi như lò xo cuộn xoắn hoặc các lò xo tương tự có thể được tạo ra giữa móc treo hành lý 61 và vỏ móc 66 để thường đẩy móc treo hành lý 61 di chuyển về phía vỏ móc 66. Lò xo phản hồi có thể tự động đẩy móc treo hành lý 61 về vị trí ban đầu trong vỏ móc 66 sau khi móc treo hành lý 61 đã lắc về phía sau từ vỏ móc 66.

FIG.17A và FIG.17B là các hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện việc so sánh giữa móc treo hành lý 61 theo ví dụ làm việc (phương án theo sáng chế) và móc treo hành lý 101 theo ví dụ so sánh, FIG.17A là hình vẽ thể hiện móc treo hành lý 61 theo ví dụ làm việc và FIG.17B là hình vẽ thể hiện móc treo hành lý 101 theo ví dụ so sánh. Bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53 được biểu thị bằng đường hai chấm và gạch.

Như được thể hiện trên FIG.17A, móc treo hành lý 61 có các trục đỡ 61a đặt cách về phía trước từ thân chính 61c và bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53, và quai treo hành lý 61g được bố trí bên dưới các trục đỡ 61a.

Khi móc treo hành lý 61 được lắc về phía sau quanh các trục đỡ 61a, khoảng cách tối đa, mà móc treo hành lý 61 nhô về phía sau từ bề mặt sau phía trước 53c, được biểu thị bằng P1.

Như được thể hiện trên FIG.17B, móc treo hành lý 101 bao gồm thân chính 101c, phần đỡ 101d được bố trí trên phần trên của thân chính 101c, và phần móc 101e được bố trí trên phần dưới của thân chính 101c. Cặp trục đỡ bên trái và bên phải 101a được tạo ra trên phần trên của phần đỡ 101d. Phần móc 101e có quai treo hành lý 101g kéo dài về phía trước từ phần dưới của thân chính 101c để treo phần hành lý từ đó, và phần nhô 101h kéo dài về phía trước và nghiêng lên trên từ quai treo hành lý 101g.

Như được thể hiện trên FIG.17A và FIG.17B, chiều cao từ các trục đỡ 61a đến đầu dưới của thân chính 61c của móc treo hành lý 61, và chiều cao từ các trục đỡ 101a đến đầu dưới của thân chính 101c của móc treo hành lý 101 là bằng nhau. Phần móc 61e và phần móc 101e có hình dạng tương tự như nhau. Chiều cao từ các trục đỡ 61a đến đầu dưới của phần móc 61e và chiều cao từ các trục đỡ 101a đến đầu dưới của phần móc 101e là bằng nhau.

Tuy nhiên, khoảng cách từ thân chính 61c đến các trục đỡ 61a của móc treo hành lý 61 và khoảng cách từ thân chính 101c đến các trục đỡ 101a của móc treo hành lý 101 là khác nhau. Nếu bề mặt sau phía trước 53c của nắp che trong phía trước 53, bề mặt sau của thân chính 61c, và bề mặt sau của thân chính 101c nằm bằng nhau, sau đó khoảng cách từ bề mặt sau phía trước 53c đến các trục đỡ 61a và khoảng cách từ bề mặt sau phía trước 53c đến các trục đỡ 101a là khác nhau.

Như được thể hiện trên FIG.17B, khi móc treo hành lý 101 được lắc về phía sau quanh các trục đỡ 101a, khoảng cách tối đa, mà móc treo hành lý 101 nhô về phía sau từ bề mặt sau phía trước 53c được biểu thị bằng P2.

Quan sát trên FIG.17A và FIG.17B thấy rõ rằng $P1 < P2$. Khi móc treo hành lý 61 theo ví dụ làm việc nằm ở vị trí ban đầu, các trục đỡ 61a được định vị ở phía trước bề mặt sau phía trước 53c theo hướng chiều dài xe. Khi móc treo hành lý 61

được lắc về phía sau, khoảng cách, mà nó nhô về phía sau từ bề mặt sau phía trước 53c được giảm đáng kể. Do đó, khi móc treo hành lý 61 theo ví dụ làm việc được lắc về phía sau, có một trở ngại nhỏ đối với người lái xe khi trèo lên và xuống xe máy 10 và người lái xe cảm thấy dễ trèo lên và xuống xe máy 10 hơn khi móc treo hành lý 101 theo ví dụ so sánh được lắc về phía sau.

Như được thể hiện trên FIG.4, FIG.17A, và FIG.17B, khi móc treo hành lý 61 được cất giữ hoàn toàn trong vỏ móc 66, phần đỡ 61d được định vị gần với ống đầu 21 hơn so với thân chính 61c, và các trục đỡ 61a được tạo ra bên trong nắp che trong phía trước 53 cách xa khỏi bề mặt sau phía trước 53c dùng làm bề mặt sau của nắp che trong phía trước 53. Với cách bố trí này, các trục đỡ 61a có thể được đưa đến gần đầu dưới của phần móc 61e, nhờ vậy rút ngắn khoảng cách từ các trục đỡ 61a đến đầu dưới của phần móc 61e. Vì vậy, khoảng cách P1, mà móc treo hành lý 61 nhô về phía sau khi nó lắc về phía sau, được giảm. Do vậy, khe hở 61j có thể được lộ ra ngoài nắp che trong phía trước 53 bằng cách di chuyển móc treo hành lý 61 với một khoảng cách tương đối nhỏ và vì vậy theo cách kín đáo.

Phương án được mô tả trên đây chỉ dùng để minh họa một khía cạnh của sáng chế, và các cải biến và biến thể có thể được tạo ra theo phương án này mà không nằm ngoài phạm vi bảo hộ của sáng chế.

Ví dụ, như được thể hiện trên FIG.4, vỏ móc 66 được lắp vào khung tăng cứng 26 bởi giá đỡ vỏ 71 theo phương án nêu trên. Tuy nhiên, vỏ móc 66 có thể được lắp trực tiếp vào khung tăng cứng 26.

Như được thể hiện trên FIG.6, cả bộ phận đẩy 61f và phần nắm ngón tay 61z được tạo ra trên móc treo hành lý 61 theo phương án nêu trên. Tuy nhiên, chỉ một bộ phận trong số bộ phận đẩy 61f và phần nắm ngón tay 61z có thể được tạo ra trên móc treo hành lý 61.

Như được thể hiện trên FIG.13, vòng đệm dạng sóng 77 được dùng làm bộ phận đẩy để ép móc treo hành lý 61 tỳ vào vỏ móc 66 theo phương án nêu trên. Tuy nhiên, lò xo đĩa hoặc bộ phận đàn hồi bất kỳ khác có thể được dùng làm bộ phận đẩy này.

Cụm động lực như động cơ được bố trí bên dưới phần lõm để đưa chân qua 53b được thể hiện trên FIG.1 theo phương án nêu trên. Tuy nhiên, các chi tiết khác,

ví dụ, các chi tiết điện, vùng cất giữ, v.v. có thể được bố trí bên dưới phần lõm để đưa chân qua 53b.

Theo phương án theo sáng chế, khoảng trống bên trong thân xe dùng để chỉ khoảng trống từ nắp che thân xe đến khung thân xe.

Mô tả các số chỉ dẫn

- 10 Xe máy (xe kiểu ngồi để chân hai bên)
- 11 Khung thân xe
- 17 Yên xe
- 21 Ống đầu
- 22 Khung chính
- 24 Khung sau
- 34 Động cơ
- 45 Nắp che thân xe
- 53b Phần lõm để đưa chân qua
- 53c Bề mặt sau phía trước (bề mặt sau)
- 61 Móc treo hành lý
- 61 Trục đỡ
- 61c Thân chính
- 61d Phần đỡ
- 61e Phần móc
- 61f Bộ phận đẩy
- 61g Quai treo hành lý
- 61h Phần nhô
- 61j Khe hở
- 72 Bu lông (chi tiết bắt chặt)
- 77 Vòng đệm dạng sóng (bộ phận đẩy)
- 79 Vít (bộ phận cố định)
- 80 Phần hành lý

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

khung thân xe (11) có ống đầu (21) và khung chính (22) kéo dài về phía sau từ ống đầu (21);

nắp che thân xe (45) che ống đầu (21) ở vị trí phía sau ống đầu (21); và

móc treo hành lý (61) được bố trí trên nắp che thân xe (45), trong đó

móc treo hành lý (61) có phần móc (61e) để treo phần (80) của hành lý, khe hở (61j) quay về phần móc (61e), và phần đỡ (61d) được đỡ lắc được, móc treo hành lý (61) cất giữ được bên trong nắp che thân xe (45),

khe hở (61j) được hở vào trong nắp che thân xe (45) khi móc treo hành lý (61) được cất giữ trong nắp che thân xe (45),

phần móc (61e) là phần nhô về phía phần đầu xa quay vào bên trong khe hở, và phần móc (61e) có quai treo hành lý (61g) để treo phần (80) của hành lý, và phần nhô (61h) nhô ra khỏi đầu xa của quai treo hành lý (61g), và

khi phần (80) của hành lý được treo vào phần móc (61e), móc treo hành lý (61) được lắc quanh phần đỡ (61d) bởi trọng lượng của phần (80) của hành lý, phần nhô (61h) của phần móc (61e) được bố trí bên trong nắp che thân xe (45), ít nhất một phần của quai treo hành lý (61g) của phần móc (61e) được bố trí bên ngoài nắp che thân xe (45).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó móc treo hành lý (61) bao gồm thân chính (61c) với phần đỡ (61d) được tạo ra trên một phần của thân chính (61c), quai treo hành lý (61g) được tạo ra trên thân chính (61c), để treo phần (80) của hành lý, và phần nhô (61h) nhô ra khỏi đầu xa của quai treo hành lý (61g),

quai treo hành lý (61g) và phần nhô (61h) kéo dài từ thân chính (61c) vào trong nắp che thân xe (45) và được uốn cong, tạo thành phần móc (61e), và

khi phần (80) của hành lý được treo vào phần móc (61e), phần nhô (61h) được bố trí bên trong nắp che thân xe (45).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó phần đỡ (61d) có trục đỡ (61a)

được bố trí gần như nằm ngang, phần móc (61e) được bố trí bên dưới trục đỡ (61a), và

khe hở (61j) được tạo ra giữa phần đỡ (61d) và phần nhô (61h).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó khi móc treo hành lý (61) được cất giữ hoàn toàn bên trong nắp che thân xe (45), phần đỡ (61d) được định vị gần với ống đầu (21) hơn so với thân chính (61c), và trục đỡ (61a) được tạo ra bên trong nắp che thân xe (45) cách xa khỏi bề mặt sau (53c) của nắp che thân xe (45).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3 hoặc 4, trong đó thân chính (61c) có bộ phận đẩy (61f), mà có thể được đẩy bởi ngón tay hoặc vật tương tự, bộ phận đẩy (61f) được tạo ra đối diện với phần móc (61e) so với trục đỡ (61a).

6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 5, trong đó thân chính (61c) được uốn cong từ bộ phận đẩy (61f) về phía phần móc (61e) theo hình dạng uốn cong dọc theo bề mặt sau (53c) của nắp che thân xe (45).

7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 3 đến 6, trong đó xe kiểu ngồi để chân hai bên còn bao gồm:

vỏ (66) được bố trí bên trong nắp che thân xe (45), móc treo hành lý (61) cất giữ được trong vỏ (66), trong đó

vỏ (66) được lắp cố định vào khung thân xe (11) bởi chi tiết bắt chặt (72), chi tiết bắt chặt (72) này được bố trí để quay vào trong khe hở (61j) và được bố trí giữa phần đỡ (61d) và phần móc (61e).

8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 7, trong đó trục đỡ (61a) được đỡ di chuyển theo góc trên vỏ (66), xe kiểu ngồi để chân hai bên này còn bao gồm:

bộ phận cố định (79) được lắp vào trục đỡ (61a); và

bộ phận đẩy (77) được bố trí giữa bộ phận cố định (79) và vỏ (66) để ép móc treo hành lý (61) tỳ vào vỏ (66).

9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 7 hoặc 8, trong đó xe kiểu ngồi để chân hai bên còn bao gồm:

cặp khung sau bên trái và bên phải (24) kéo dài về phía sau từ phần sau của khung chính (22);

yên xe (17) được bố trí bên trên các khung sau (24);

động cơ (34) được lắp cố định ở vị trí theo kiểu treo bên dưới khung chính (22); và

phần lõm để đưa chân qua (53b) được tạo ra giữa ống đầu (21) và yên xe (17);

móc treo hành lý (61) được bố trí sát gần bên trên mỗi nối giữa ống đầu (21) và khung chính (22).

10. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 9, trong đó trục đỡ (61a) và đầu trước của phần lõm để đưa chân qua (53b) được đặt kề nhau theo phương thẳng đứng, và phần móc (61e) được bố trí ở phía trước trục đỡ (61a).

11. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 7 đến 10, trong đó xe kiểu ngồi để chân hai bên còn bao gồm:

bộ phận khung (26) để làm tăng cứng mỗi nối giữa ống đầu (21) và khung chính (22), vỏ (66) được lắp vào phía bộ phận khung (26).

12. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó móc treo hành lý (61) bao gồm thân chính (61c) với phần đỡ (61d) và phần móc (61e) được tạo ra trên thân chính (61c), thân chính (61c) có trên phần trên của nó bộ phận đẩy (61f), mà có thể được đẩy bởi ngón tay hoặc vật tương tự để lắc móc treo hành lý (61),

móc treo hành lý (61) cất giữ được trong vỏ (66) được bố trí bên trong nắp che thân xe (45), và

vỏ (66) được hở ở phần sau và phần đầu trên của nó, thân chính (61c) nhô lên trên vượt quá phần đầu trên của vỏ (66).

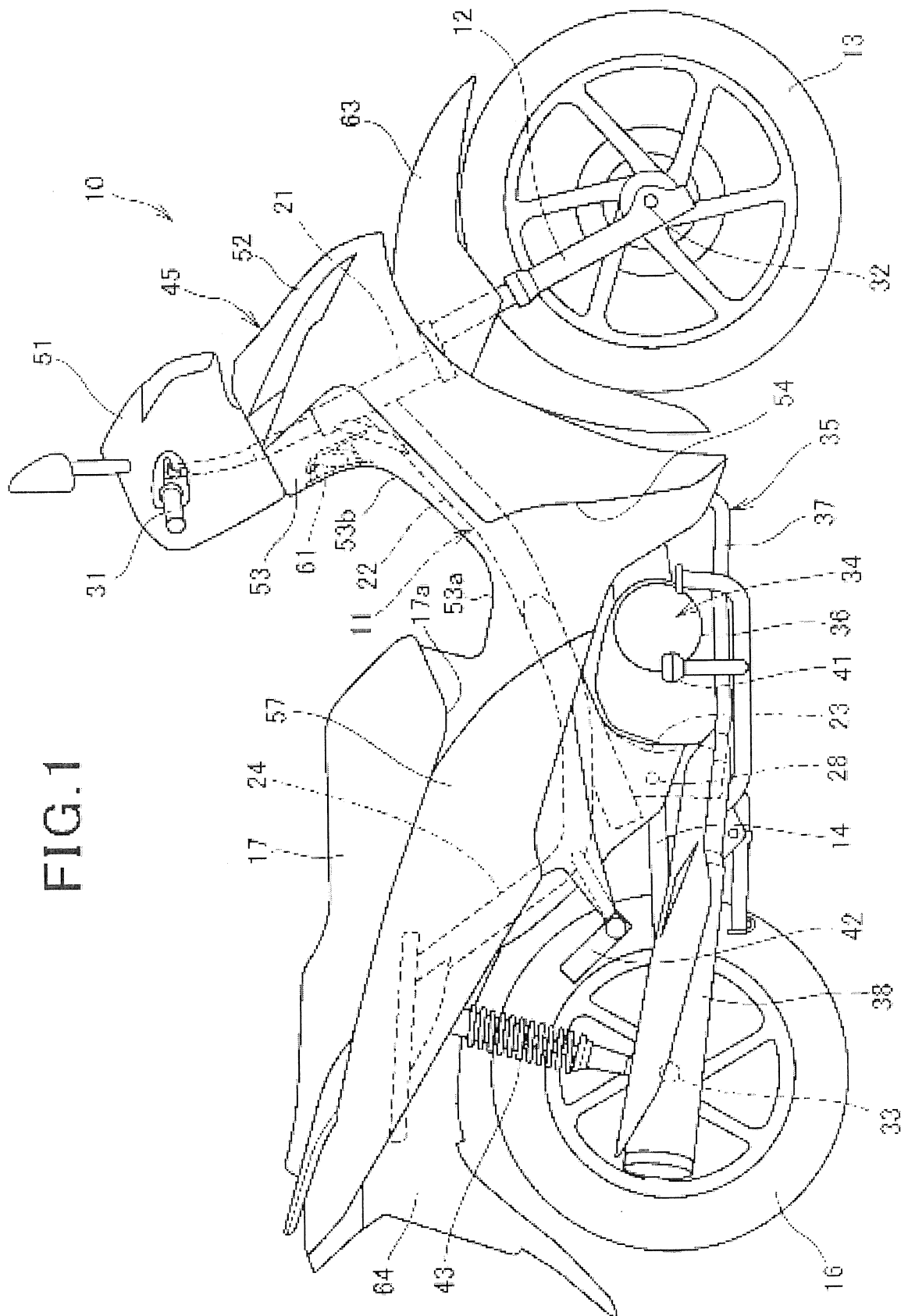
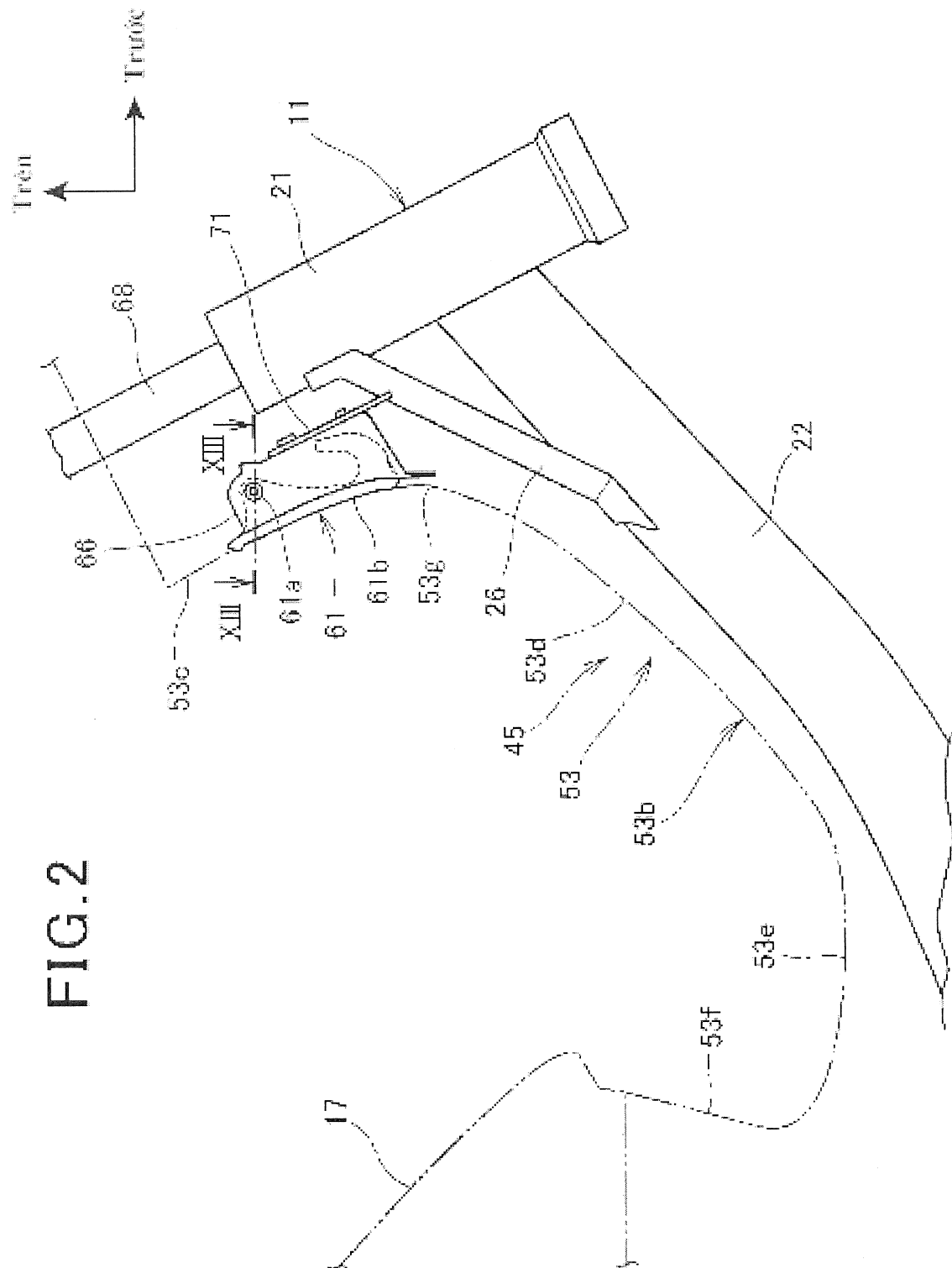
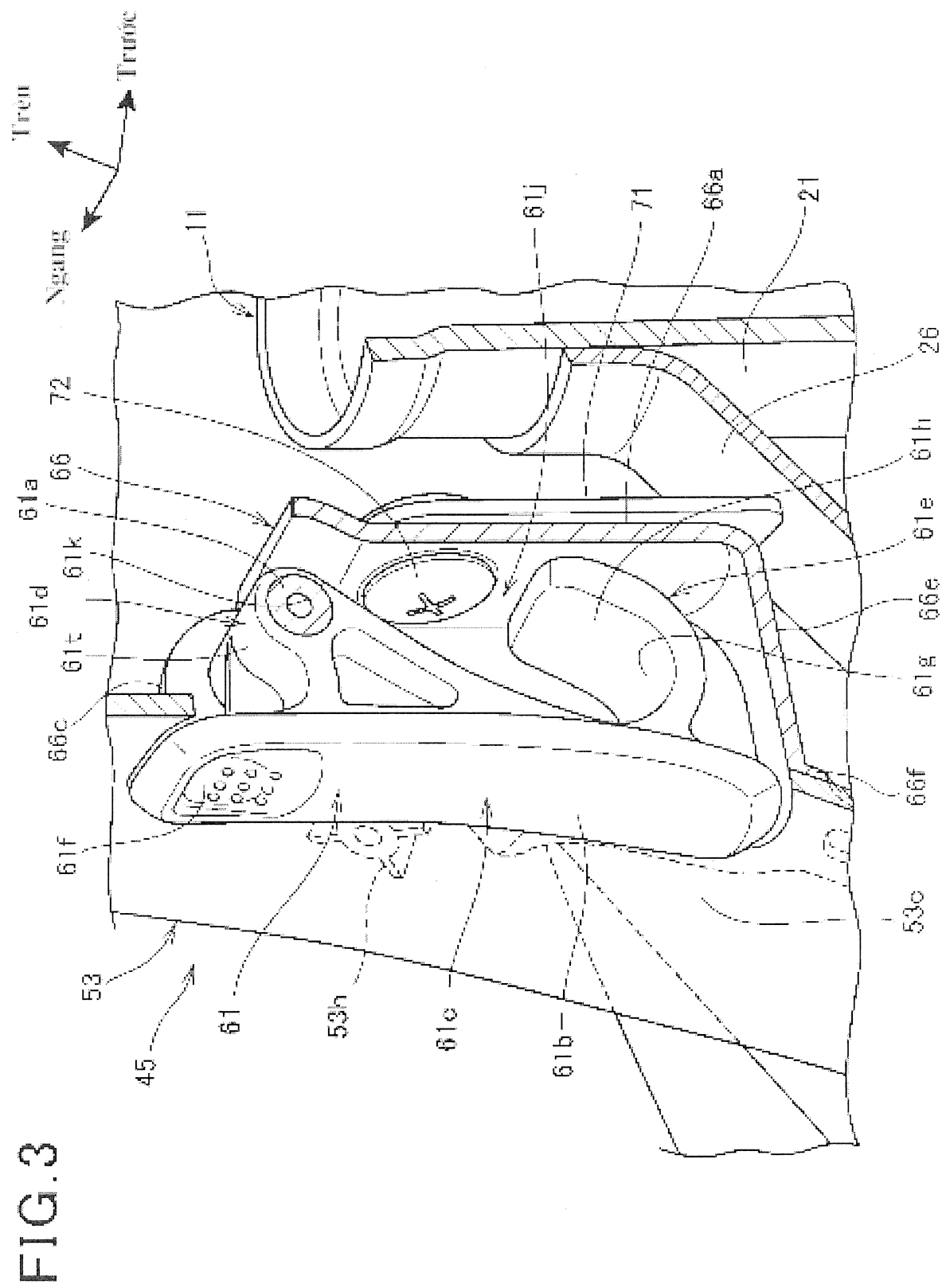


FIG.2





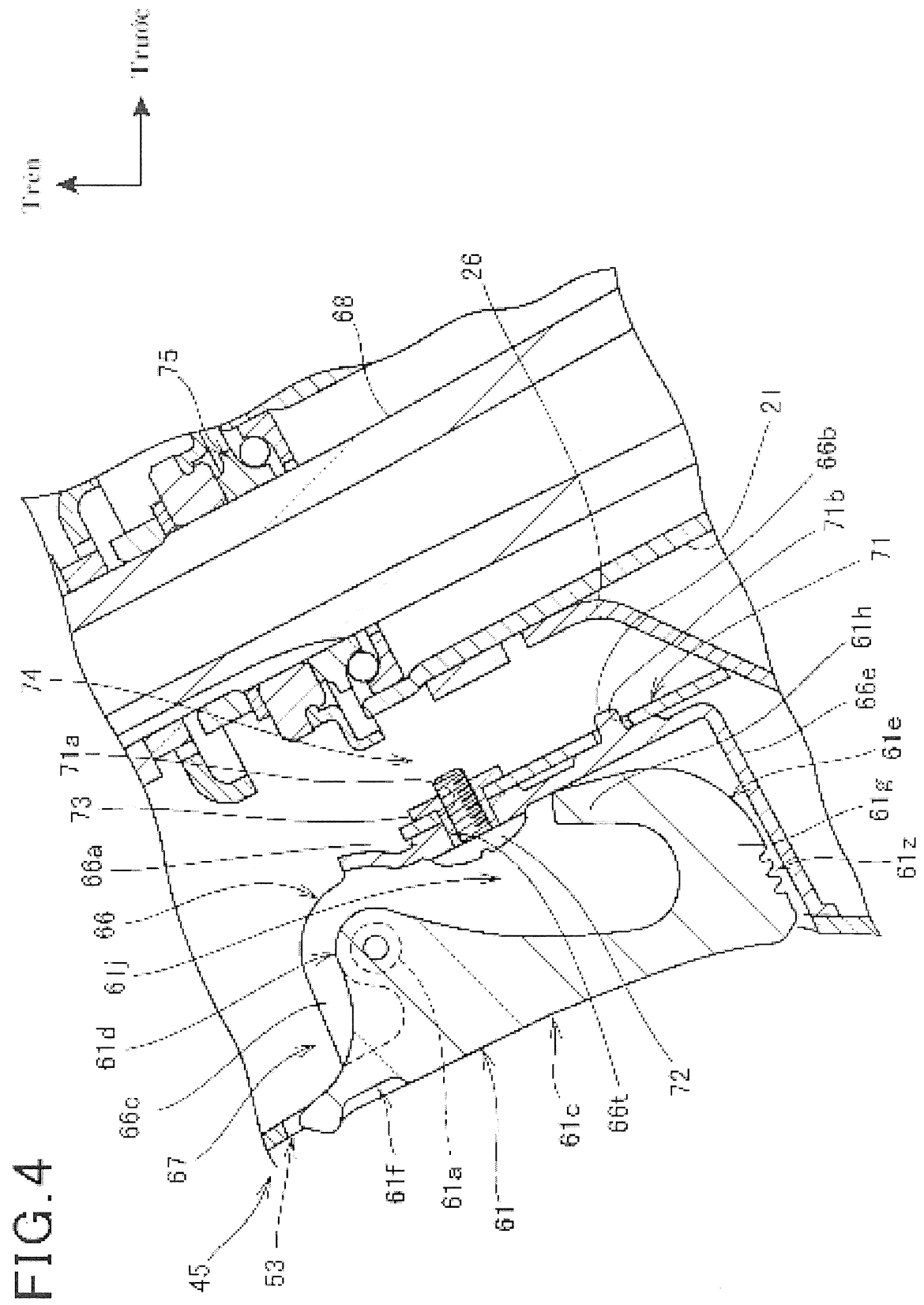


FIG. 5

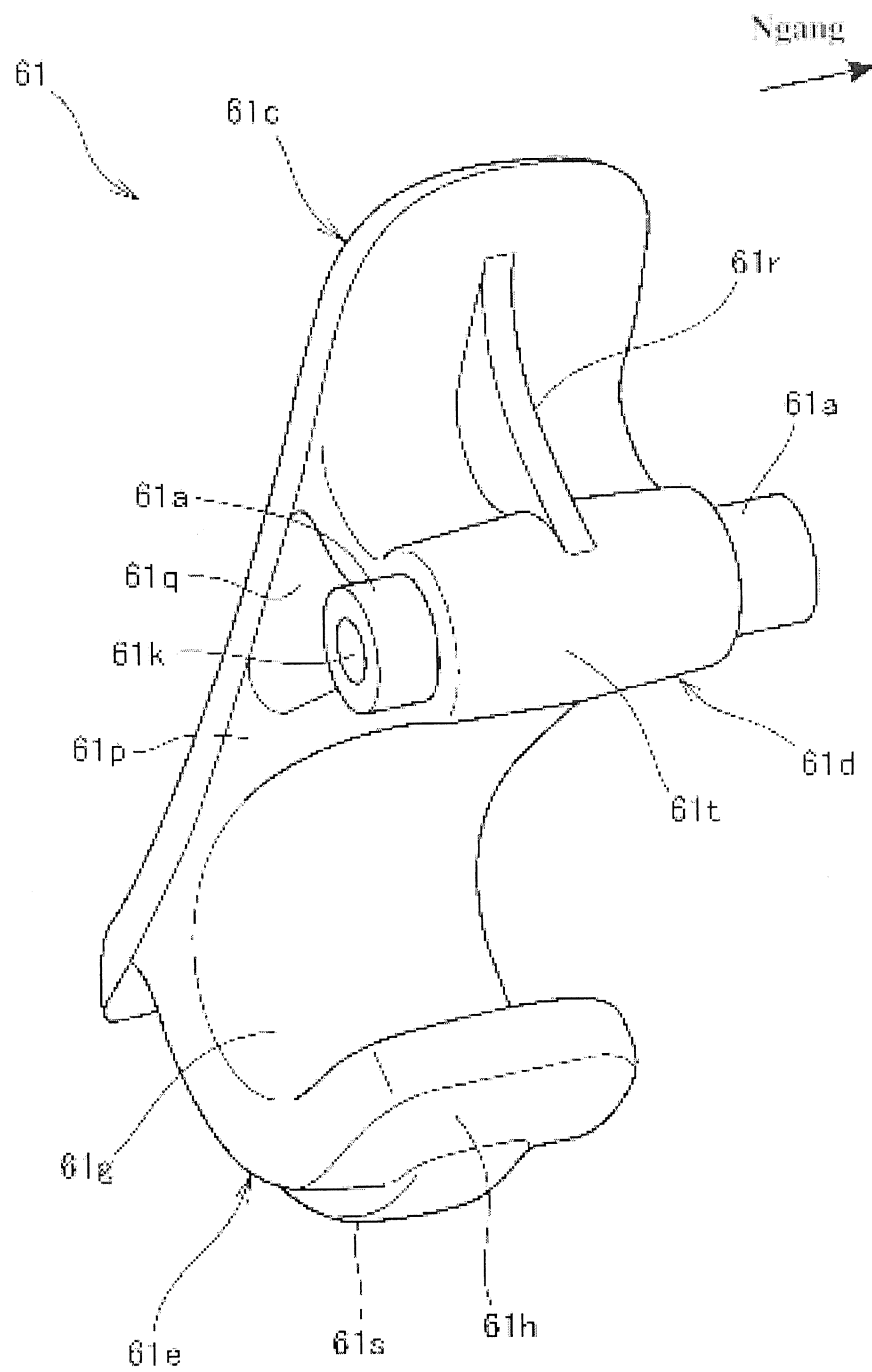


FIG.6

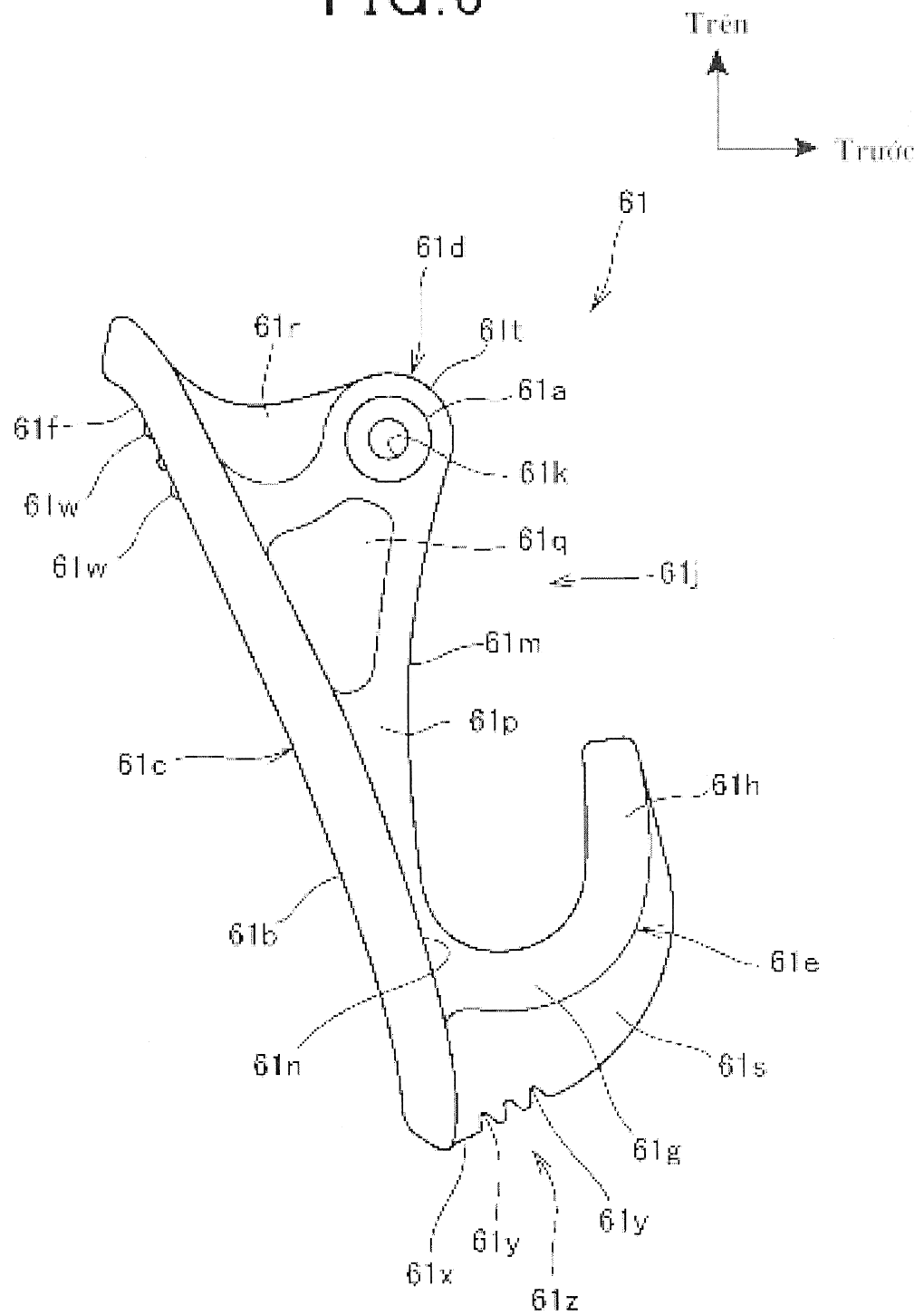


FIG. 7

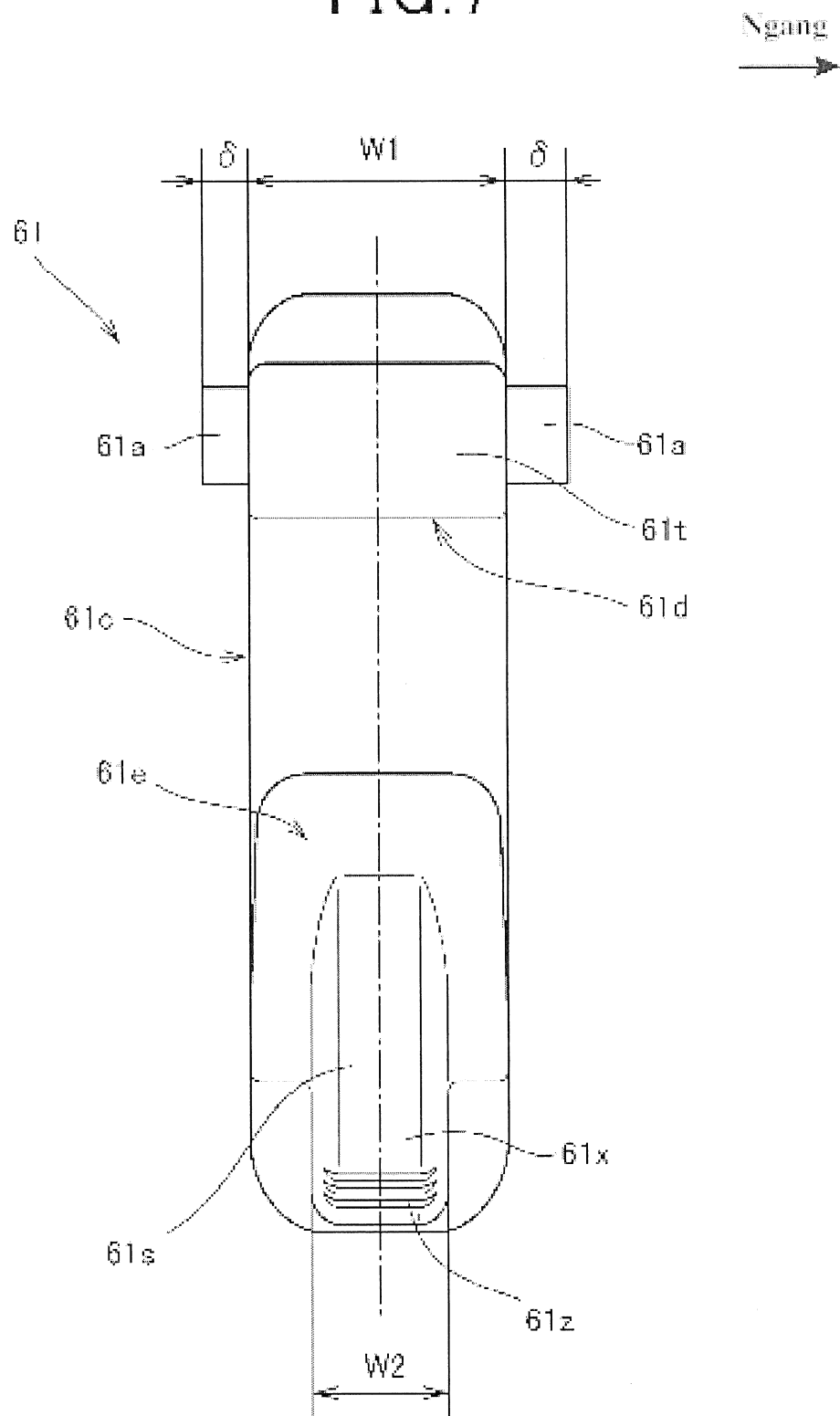


FIG.8

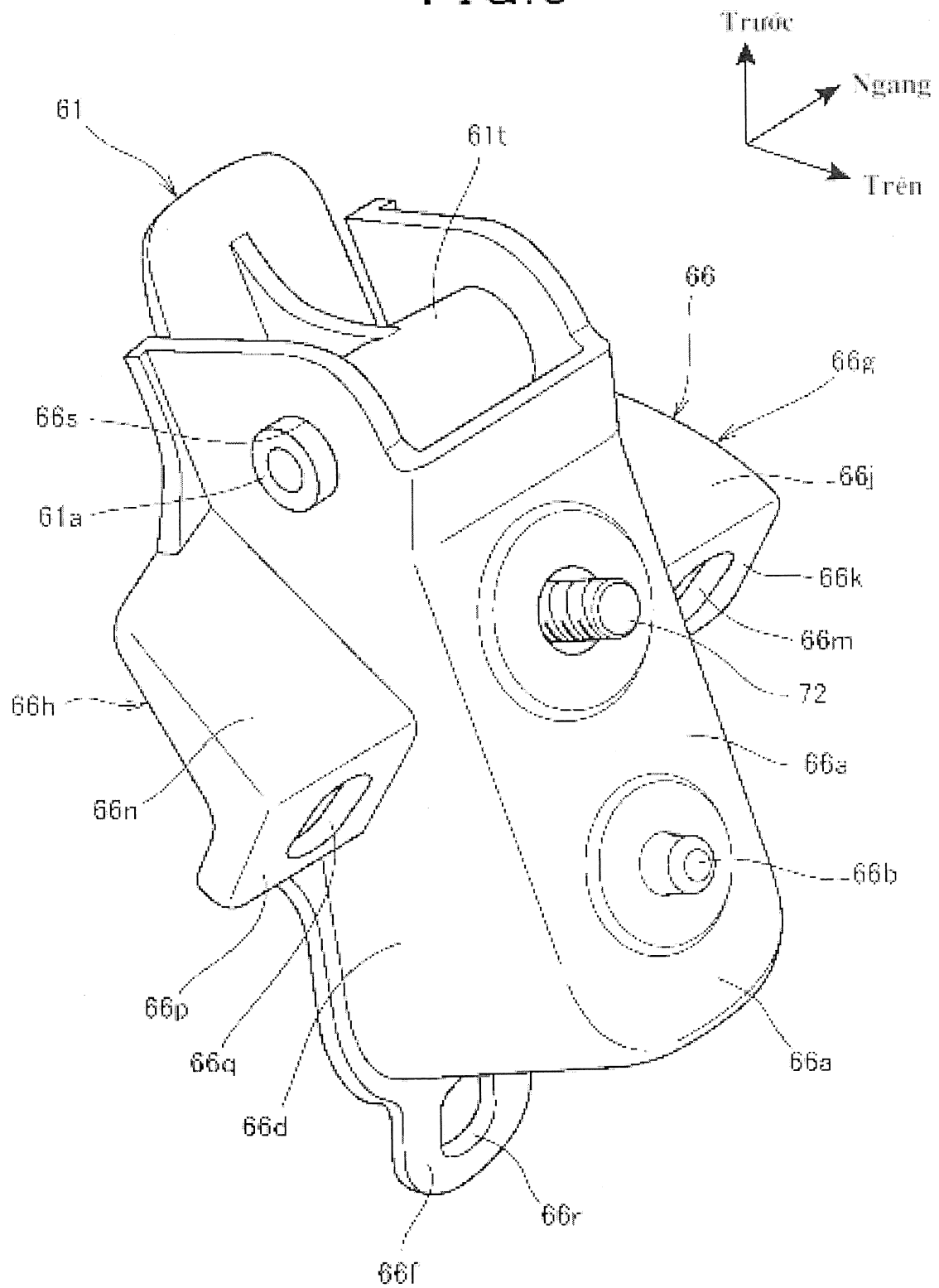


FIG. 9

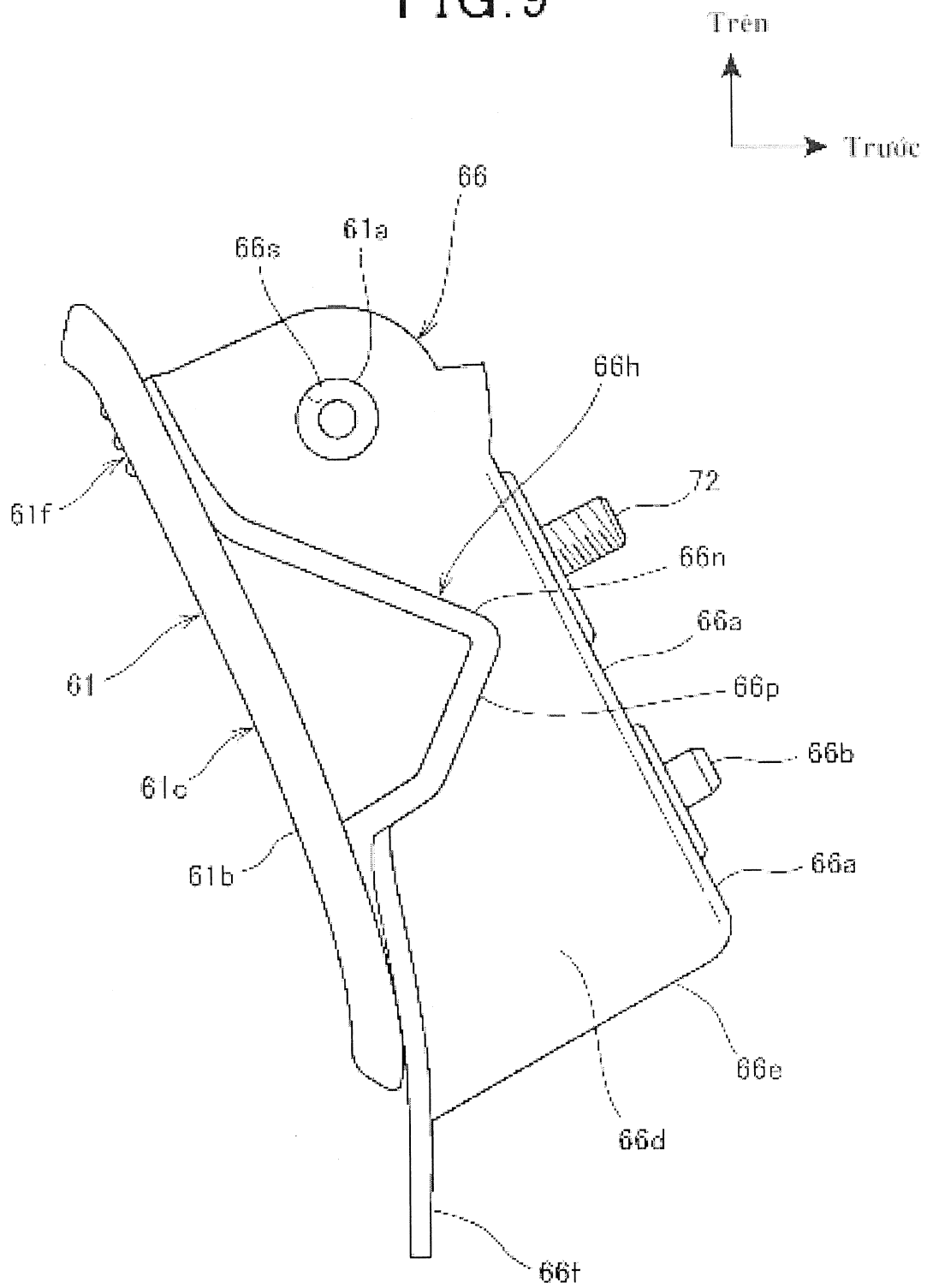


FIG. 10

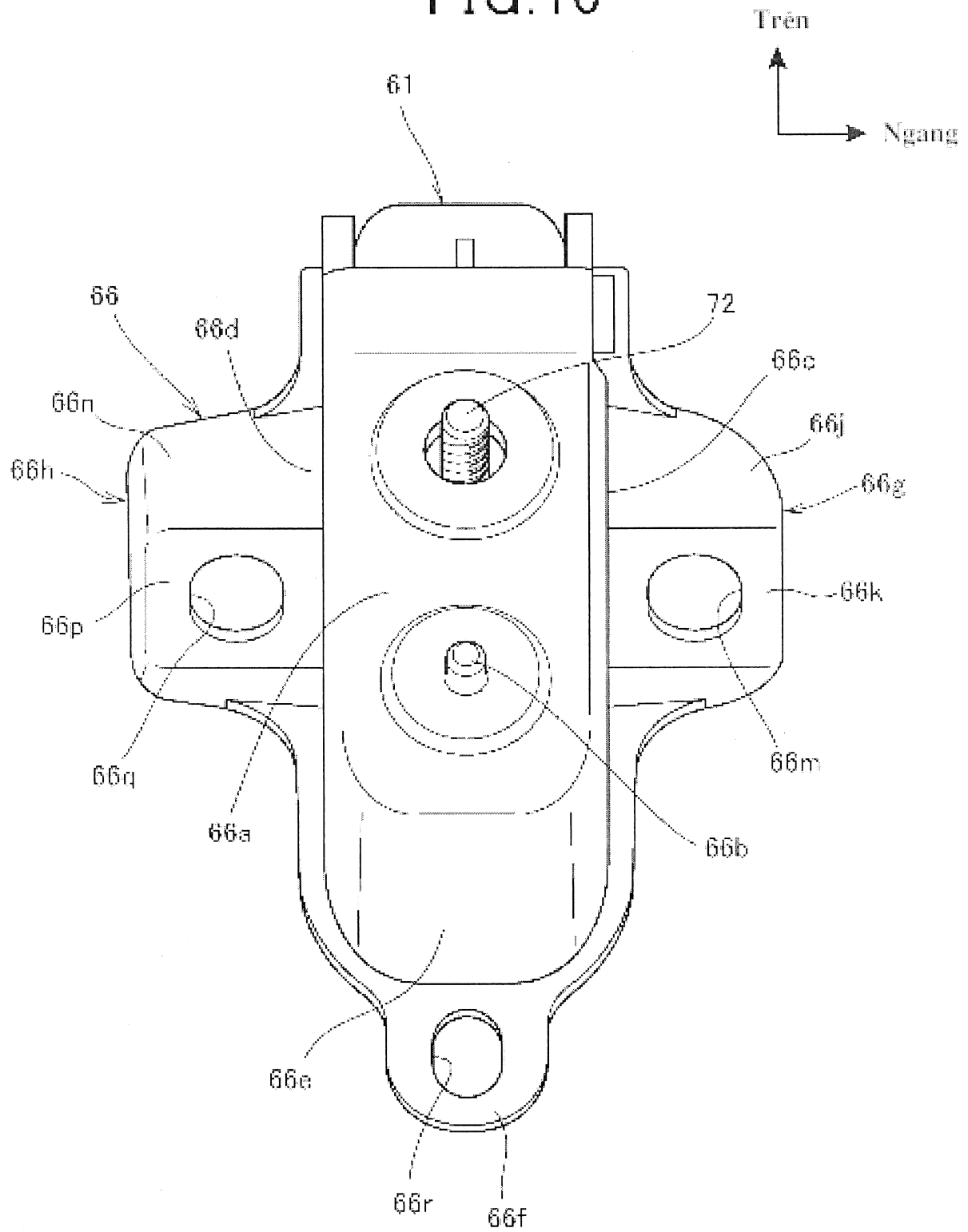
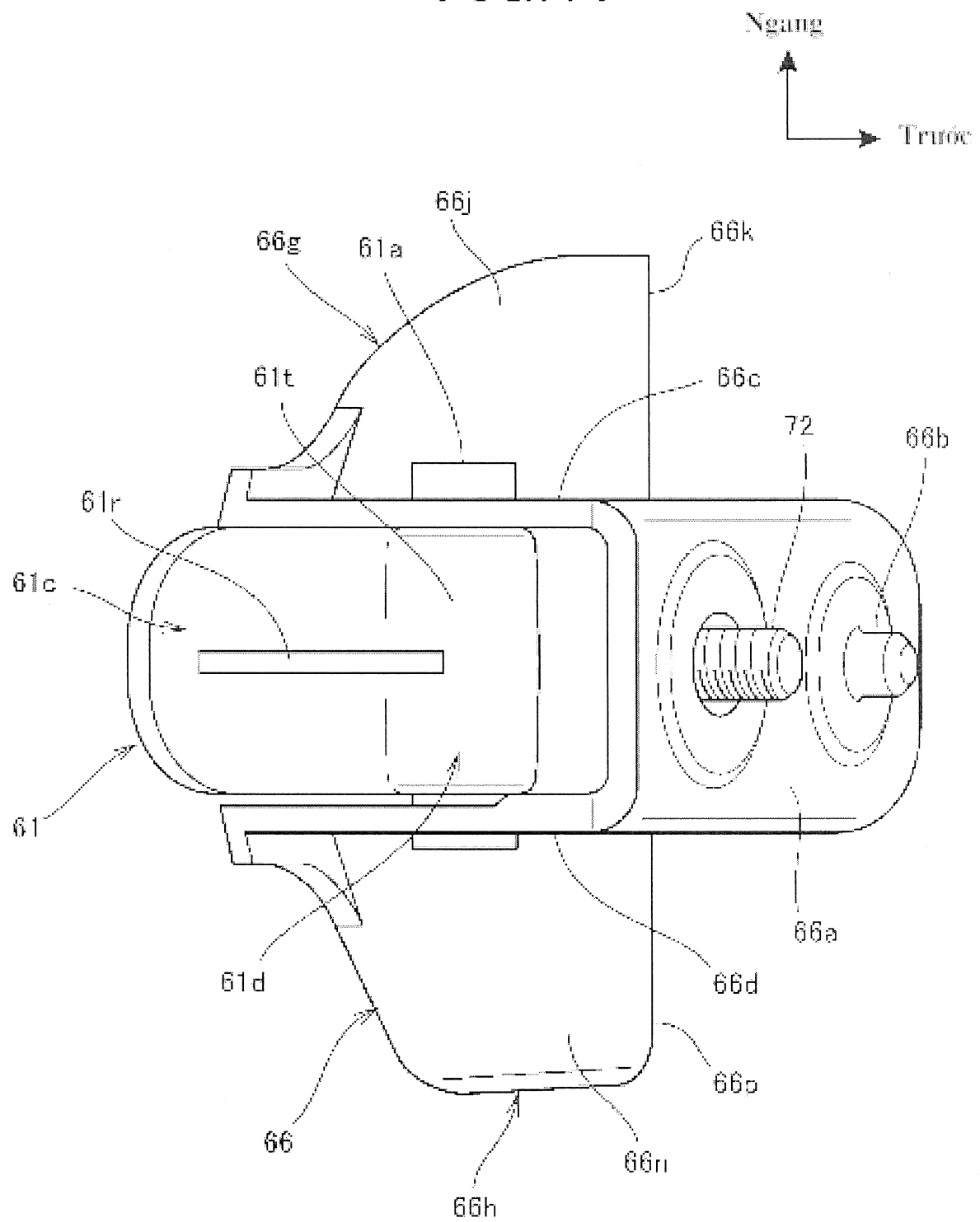


FIG. 11



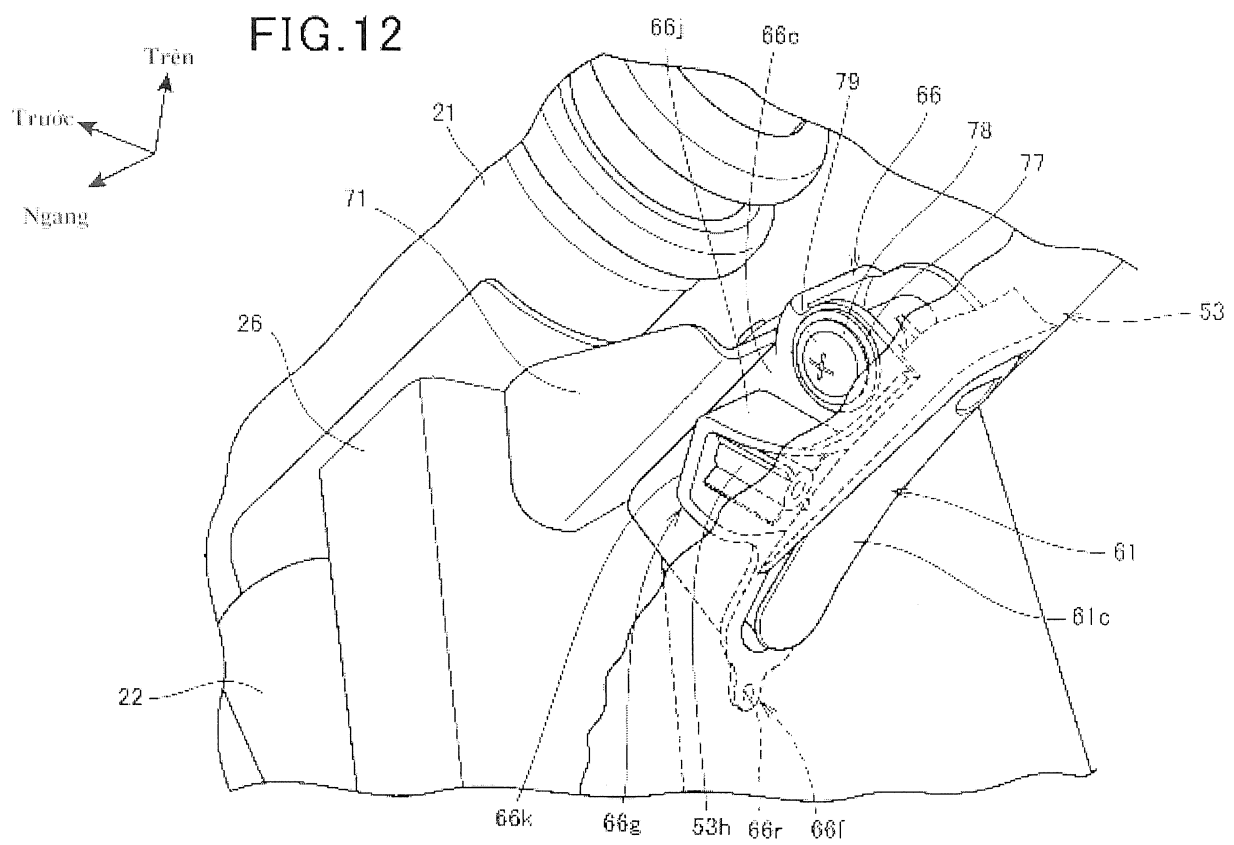


FIG. 13

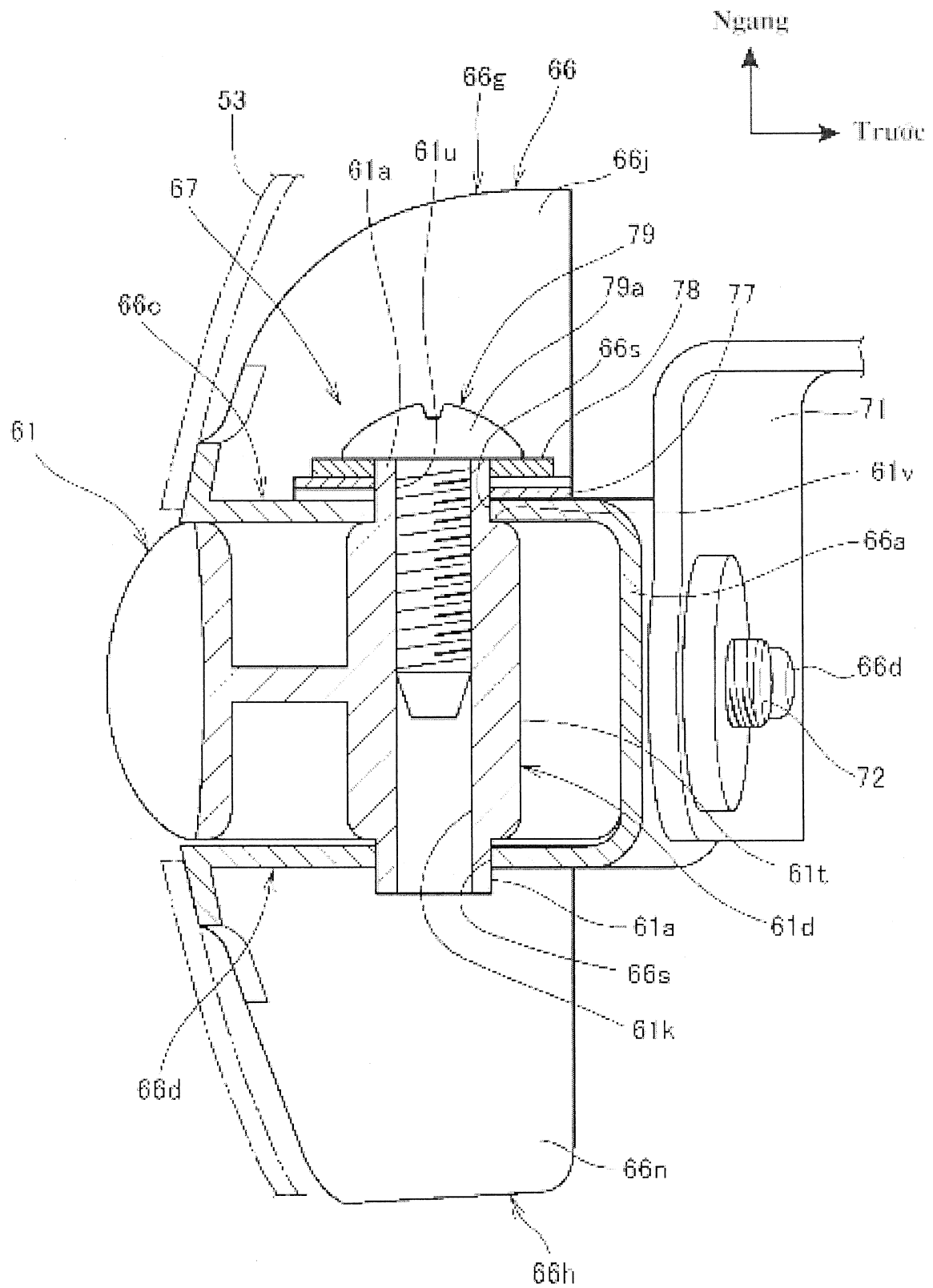


FIG.14

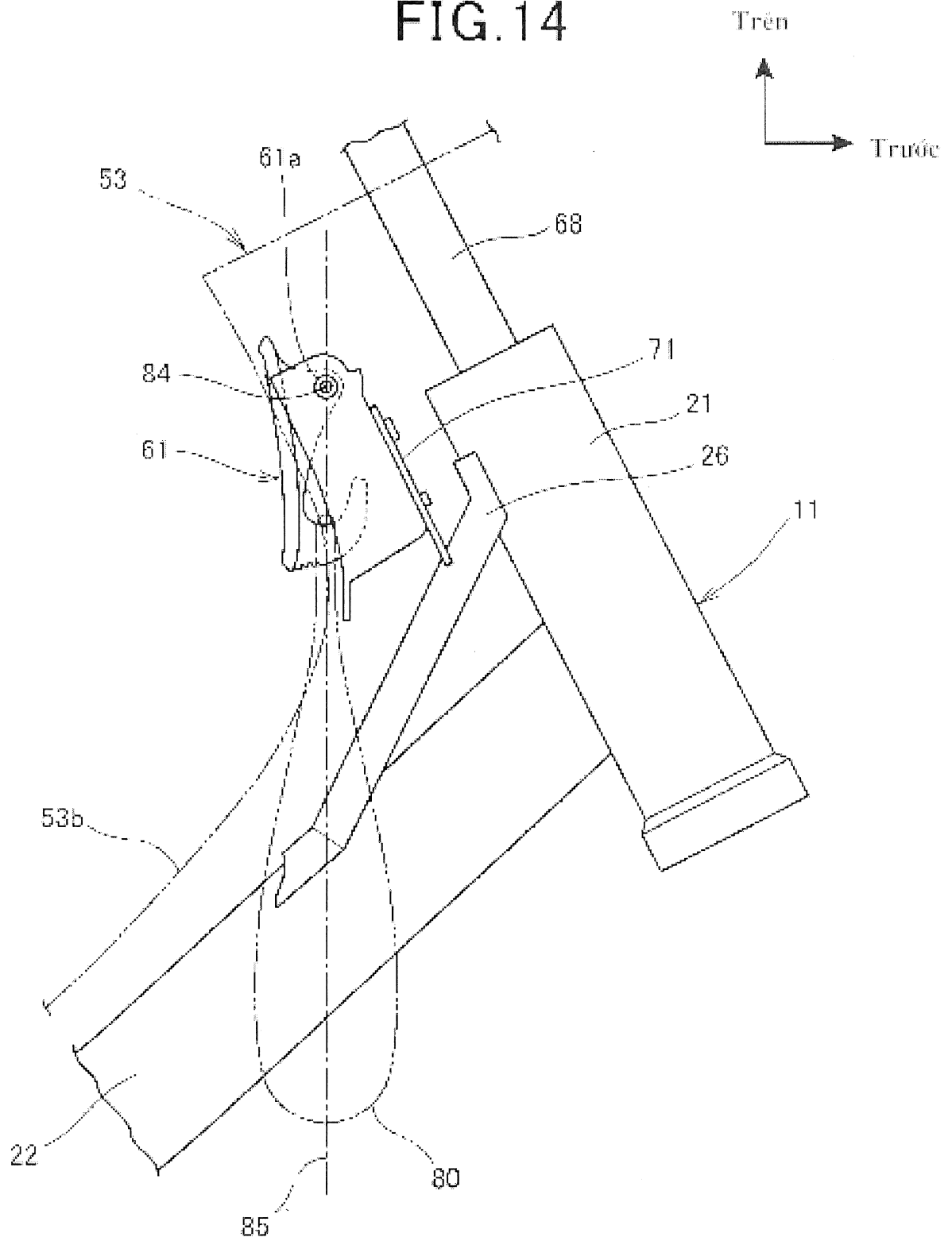


FIG. 15

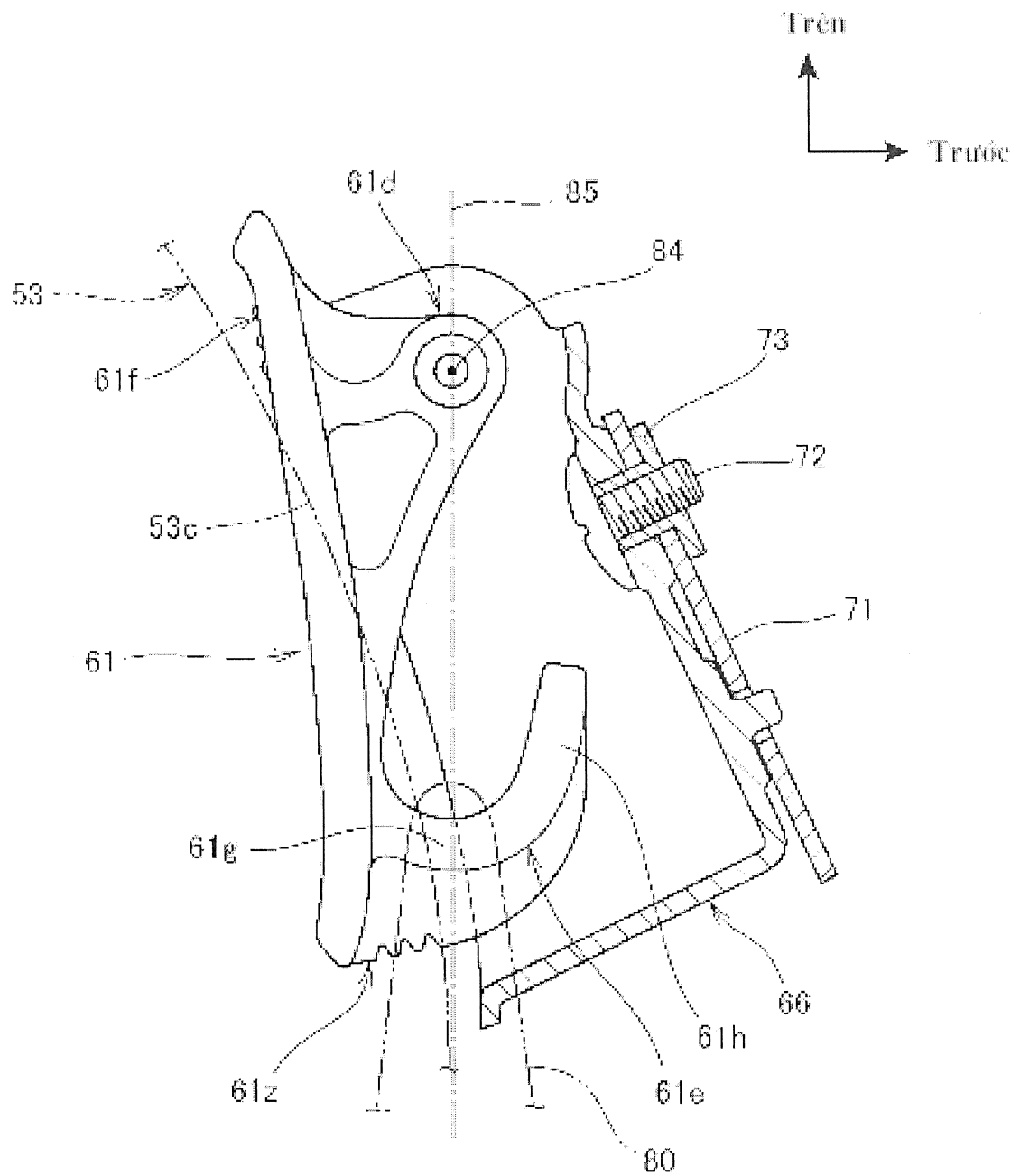


FIG. 16

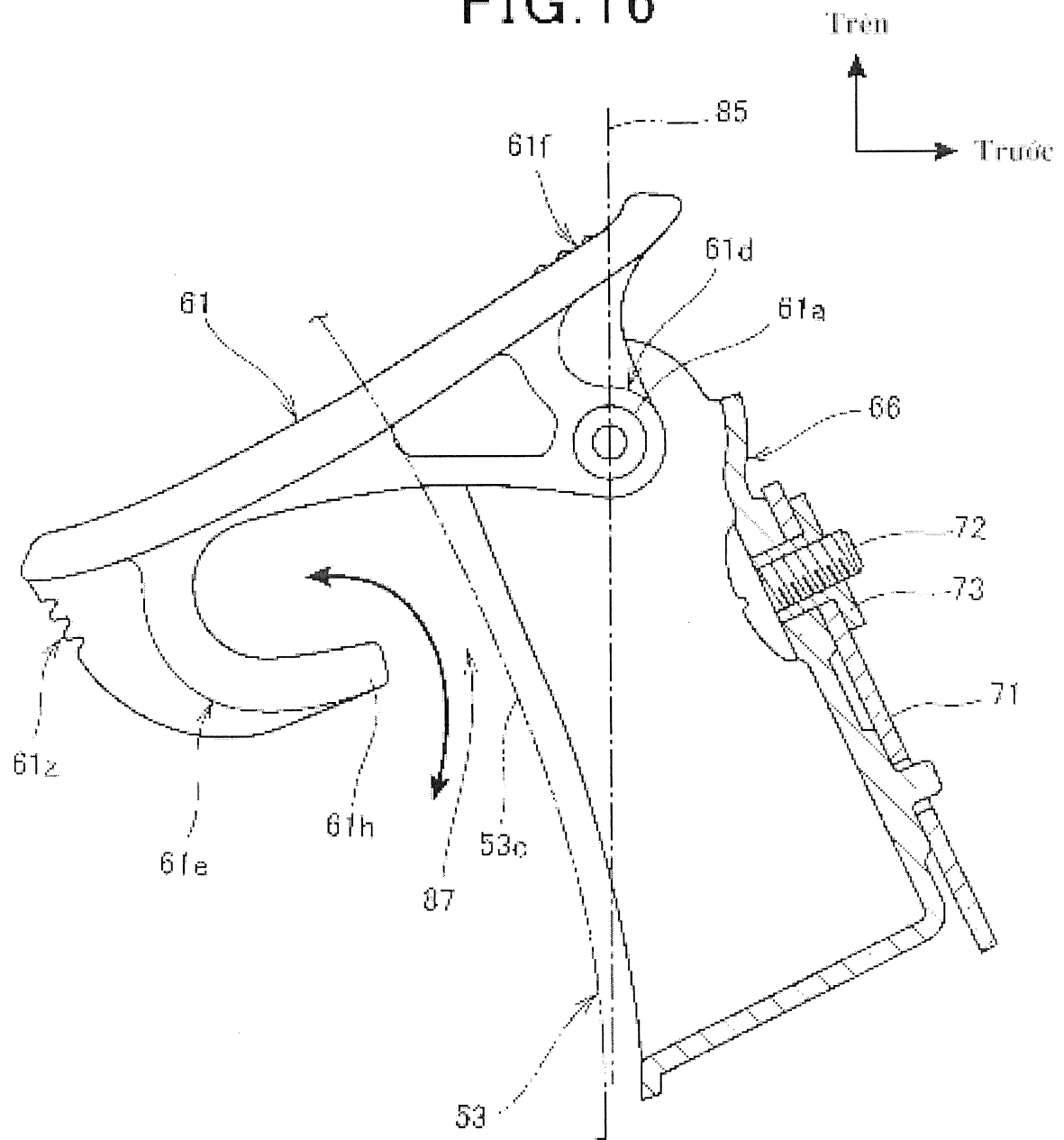


FIG.17A

(ví dụ làm việc)

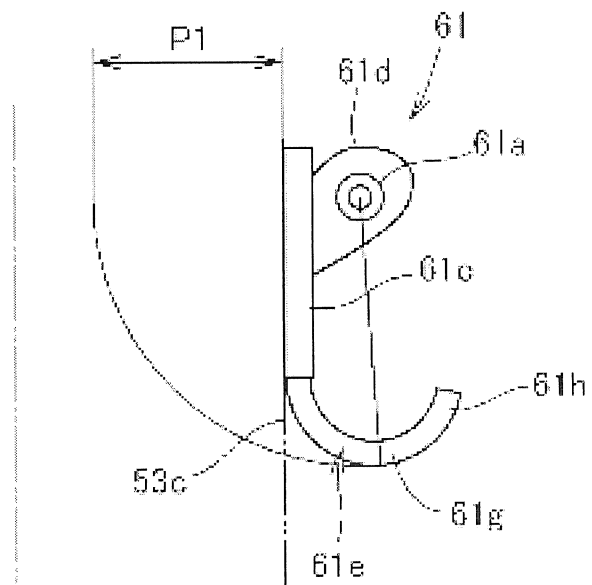


FIG.17B

(ví dụ so sánh)

