



(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)



1-0036155

(51)^{2020.01} B62J 7/04; B62J 6/04; B62J 23/00; B62J 25/08 (13) B

(21) 1-2019-05253

(22) 26/09/2019

(30) 2018-184417 28/09/2018 JP

(45) 26/06/2023 423

(43) 25/12/2019 381A

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

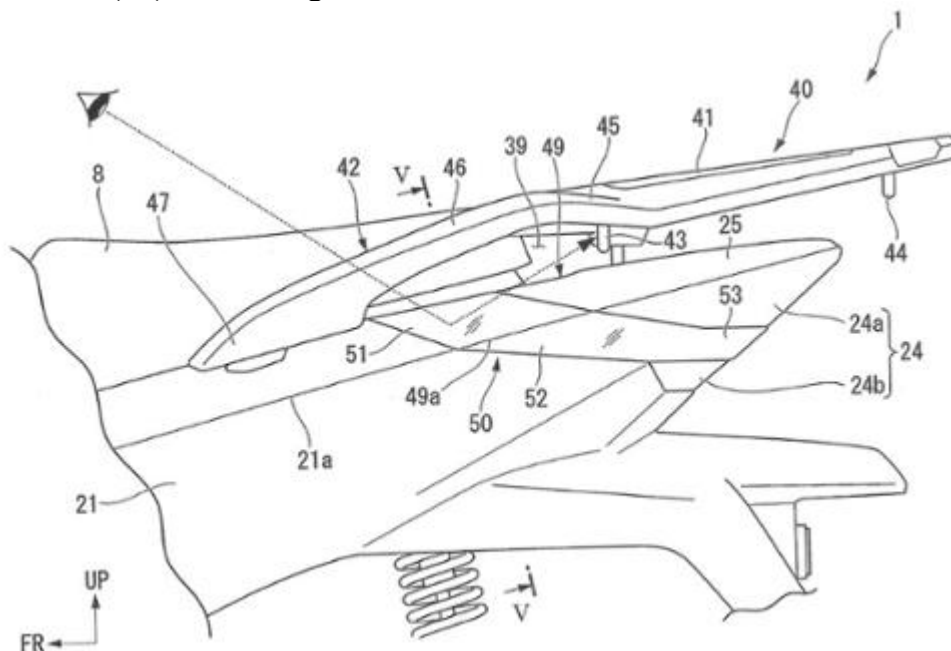
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, 107-8556 Japan

(72) Takashi SHIGIHARA (JP); Hiroyuki MIYAZAKI (JP).

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Xe máy (1) theo một phương án của sáng chế bao gồm yên xe (8) mà người đi xe ngồi trên đó, giá đỡ sau (40) nằm ở phía sau yên xe (8) và ở phần mặt trên của xe (1) và các phần gài kiện hàng (43, 44) được bố trí trên giá đỡ sau (40) và nhô xuống phía dưới, trong đó phần mặt trên phản chiếu ánh sáng (50) có mặt trên với hình dạng mặt gương được bố trí ở phần mặt trên (49) bên dưới giá đỡ.



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

Trước đây, đã biết kết cấu có thanh nắm tay phía sau để người đi xe có thể nắm tay vào đó và được bố trí ở phía sau yên xe mà người đi xe ngồi trên đó (ví dụ, công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-286399).

Hơn nữa, trong nhiều trường hợp, thanh nắm tay phía sau có thể thực hiện chức năng làm giá đỡ sau có phần gài kiện hàng ở mặt dưới của nó có kết cấu để cho phép móc gài kiện hàng (ví dụ, móc được lắp ở đầu sợi dây bằng cao su để buộc kiện hàng) được gài vào đó. Do phần gài kiện hàng được bố trí ở mặt dưới của giá đỡ sau nên có thể khó kiểm tra xem móc này đã được lắp vào phần gài kiện hàng hay chưa. Vì lý do này, mong muốn là cải thiện khả năng được nhìn thấy của phần gài kiện hàng trên giá đỡ sau.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là cải thiện khả năng được nhìn thấy của phần gài kiện hàng trên xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế có kết cấu sau.

(1) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế bao gồm: yên xe (8) mà người đi xe ngồi trên đó; giá đỡ sau (40) nằm ở phía sau yên xe (8) và ở phần mặt trên của xe (1); và các phần gài kiện hàng (43 và 44) được bố trí trên giá đỡ sau (40) và nhô xuống phía dưới, trong đó phần mặt trên phản chiếu ánh sáng (50) có mặt trên với hình dạng mặt gương được bố trí ở phần mặt trên của xe (49) bên dưới giá đỡ sau (40), trong đó giá đỡ sau (40) bao gồm thân chính giá đỡ (41) để thực hiện chức năng làm giá chất hàng và thanh nắm tay cho người ngồi sau (42) để người cùng đi có thể nắm tay vào đó ở phía trước thân chính giá đỡ (41), trong đó ít nhất một phần của phần mặt trên (50) có hình dạng mặt gương được bố trí ở phía trước các phần gài kiện hàng (43 và 44), trong đó mỗi thanh nắm tay cho người ngồi sau (42) bao gồm đoạn kéo dài thứ nhất (45) kéo dài nghiêng về phía trước và lên phía trên từ phần trước của thân chính

giá đỡ (41) và đoạn kéo dài thứ hai (46) kéo dài nghiêng về phía trước và xuống phía dưới từ đầu trước của đoạn kéo dài thứ nhất (45), khi nhìn từ phía trên, đoạn nối giữa đoạn kéo dài thứ nhất (45) và đoạn kéo dài thứ hai (46) có hình dạng cong nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe, trong đó khoảng không (39) để nắm tay được tạo ra giữa thanh nắm tay cho người ngồi sau (42) và phần mặt trên của xe (49), khi nhìn từ phía trên, các phần gài kiện hàng (43 và 44) phản chiếu trên phần mặt trên (50) có hình dạng mặt gương có thể được nhận ra qua khoảng không (39).

(2) Bổ sung cho kết cấu nêu tại mục (1) nêu trên, xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể còn có tấm ốp sau (21) có kết cấu để che vùng bên dưới yên xe (8); và đèn sau (24) lắp vào phần sau của xe (1), trong đó phần mặt trên (50) có hình dạng mặt gương được bố trí trong vùng lân cận tấm ốp sau (21) và đèn sau (24).

(3) Bổ sung cho kết cấu nêu tại mục bất kỳ trong số mục (1) hoặc (2) nêu trên, phần mặt trên (50) có hình dạng mặt gương có thể được tạo liền khối ở các phía bên trái và bên phải.

Theo khía cạnh của sáng chế nêu tại mục (1) nêu trên, do phần mặt trên phản chiếu ánh sáng có mặt trên với hình dạng mặt gương được bố trí ở phần mặt trên của xe bên dưới giá đỡ sau nên các hiệu quả sau được tạo ra. Phần gài kiện hàng có thể dễ dàng được nhận ra do phần mặt trên có hình dạng mặt gương được nhìn thấy nhờ sử dụng sự phản chiếu gương (sự phản chiếu thấp) lên phần mặt trên có hình dạng mặt gương. Do vậy, khả năng được nhìn thấy của phần gài kiện hàng có thể được cải thiện.

Cũng theo khía cạnh của sáng chế nêu tại mục (1) nêu trên, do ít nhất một phần của phần mặt trên có hình dạng mặt gương được bố trí ở phía trước phần gài kiện hàng nên có thể thu được các hiệu quả sau. Phần gài kiện hàng có thể dễ dàng được nhận ra do phần mặt trên có hình dạng mặt gương được nhìn thấy từ phía trước ở trạng thái người lái xe bắt đầu ngồi lên yên xe hoặc người lái xe đang ngồi trên yên xe. Do vậy, điều này góp phần cải thiện hơn nữa khả năng được nhìn thấy của phần gài kiện hàng bố trí ở phía sau.

Theo khía cạnh của sáng chế nêu tại mục (2) nêu trên, do phần mặt trên có hình dạng mặt gương được bố trí trong vùng lân cận tấm ốp sau mà che vùng bên dưới yên xe và được bố trí trong vùng lân cận đèn sau lắp vào phần sau của xe nên các hiệu quả sau được tạo ra. Vùng bên trên đường viền của tấm ốp sau và vùng phía trước

đường viền của đèn sau có thể được xem là vùng có hình dạng mặt gương bên trong một khoảng rộng. Ngoài ra, do không cần phải lắp một tấm ốp sau riêng biệt giữa phần mặt trên có hình dạng mặt gương và đèn sau nên chi phí sản xuất có thể giảm.

Theo khía cạnh của sáng chế nêu tại mục (3) nêu trên, do phần mặt trên có hình dạng mặt gương được tạo liền khối ở các phía bên trái và bên phải nên các hiệu quả sau được tạo ra. Số lượng các bộ phận có thể được giảm đến mức tối thiểu so với trường hợp phần mặt trên có hình dạng mặt gương được tạo ra theo cách riêng biệt và độc lập ở các phía bên trái và bên phải.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu từ bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ phóng to của phần chính được thể hiện trên Fig.1.

Fig.3 là hình chiếu từ trên xuống thể hiện phần sau của xe máy theo phương án này.

Fig.4 là hình chiếu từ phía sau của xe máy theo phương án này.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V được thể hiện trên Fig.2.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Tiếp theo, các hướng phía trước, phía sau, bên trái, bên phải và các hướng tương tự trong phần mô tả dưới đây cũng chính là các hướng của xe trừ khi có quy định rõ ràng theo cách khác. Ngoài ra, ở các vị trí thích hợp trên các hình vẽ dùng trong phần mô tả dưới đây, mũi tên FR biểu thị phía trước của xe, mũi tên LH biểu thị bên trái của xe, mũi tên UP biểu thị phía trên của xe và đường tâm CL theo chiều ngang thân xe biểu thị đường đi qua chính giữa thân xe theo chiều ngang (đường tâm theo chiều rộng xe).

Kết cấu tổng thể của xe

Fig.1 thể hiện xe máy 1 kiểu cụm lái là ví dụ về xe kiểu ngồi để chân hai bên. Theo Fig.1, xe máy 1 bao gồm bánh trước 3 và bánh sau 4. Bánh trước 3 được lái bởi tay lái 2. Bánh sau 4 được dẫn động bởi cụm động lực 10 (cụm lái) bao gồm nguồn động lực. Dưới đây, xe máy này đơn giản được gọi là “xe”. Xe máy 1 có sàn đặt chân

9 để người đi xe ngồi trên yên xe 8 đặt chân lên đó. Xe máy 1 theo phương án này là xe dòng scutor.

Các bộ phận của hệ thống lái bao gồm tay lái 2 và bánh trước 3 được đỡ lái được bởi ống đầu 12 ở đầu trước của khung thân xe 11. Vùng xung quanh khung thân xe 11 được che bởi tấm ốp thân xe 20. Trên Fig.1, số chỉ dẫn 6 biểu thị các chạc trước và số chỉ dẫn 7 biểu thị các bộ giảm xóc sau.

Cầu nối 15 được lắp ở phần trên của các chạc trước bên trái và bên phải 6. Cần lái 16 được lắp theo phương thẳng đứng ở khoảng giữa theo chiều rộng xe của cầu nối 15. Cần lái 16 được lắp theo cách lái được vào trong và được đỡ bởi ống đầu 12. Do vậy, các chạc trước 6 được đỡ lái được bởi ống đầu 12. Tay lái 2 mà người lái xe (người đi xe) có thể nắm tay vào đó và kéo dài theo chiều rộng xe được lắp vào phần trên của cần lái 16.

Khung thân xe 11 được tạo thành bằng cách liên kết theo cách liên khối các chi tiết bằng thép thuộc nhiều loại khác nhau nhờ việc hàn hay một phương pháp gia công tương tự. Khung thân xe 11 bao gồm ống đầu 12, khung chính 13 và các khung sau 14.

Ống đầu 12 được bố trí ở phần trước của xe. Khi nhìn từ phía bên, ống đầu 12 được bố trí nghiêng theo cách đầu trên của ống đầu 12 nằm ở phía sau và đầu dưới của ống đầu 12 nằm ở phía trước. Ống đầu 12 được bố trí ở phần đầu trước của khung thân xe 11.

Khung chính 13 bao gồm đoạn kéo dài xuống phía dưới 13a kéo dài nghiêng về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 12 và đoạn kéo dài về phía sau 13b kéo dài về phía sau và được uốn từ đoạn kéo dài xuống phía dưới 13a. Đoạn kéo dài xuống phía dưới 13a và đoạn kéo dài về phía sau 13b được tạo liên khối từ cùng một chi tiết.

Xe được trang bị hai khung sau bên trái và bên phải 14. Các khung sau 14 kéo dài nghiêng về phía sau và lên phía trên và được uốn từ đầu sau của khung chính 13. Các chi tiết ngang (không được thể hiện trên hình vẽ) kéo dài theo chiều rộng xe được bố trí ở những vị trí thích hợp trên các khung sau bên trái và bên phải 14 theo cách bắc ngang qua các khung sau bên trái và bên phải 14 theo chiều rộng xe.

Cụm động lực 10 bao gồm động cơ 30, là một động cơ đốt trong và cơ cấu truyền động lực 35 có kết cấu để truyền động lực quay của động cơ 30 đến bánh sau.

Động cơ 30 bao gồm hộp trục khuỷu 31 và xi lanh 32 lắp vào hộp trục khuỷu 31 và nhô về phía trước và lên phía trên.

Ví dụ, cơ cấu truyền động lực 35 bao gồm bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai. Động lực quay của động cơ 30 được giảm tốc theo cách thích hợp và được truyền đến bánh sau 4 thông qua cơ cấu truyền động lực 35.

Cụm động lực 10 được đỡ bởi khung thân xe 11 theo cách lắp được theo hướng trên/dưới thông qua chi tiết liên kết 36 lắp ở phần đầu dưới phía trước của hộp trục khuỷu 31. Bộ giảm xóc sau 7 có kết cấu để làm giảm chuyển động lắc của cụm động lực 10 được lắp xen giữa phần đầu sau của cụm động lực 10 và đoạn sau của các khung sau 14. Các bộ phận của hệ thống nạp như bộ lọc không khí 37 và các bộ phận tương tự được bố trí ở phần trên của cụm động lực 10.

Tấm ốp thân xe 20 bao gồm tấm ốp sau 21, tấm che chân 22 và tấm ốp tay lái 23. Ví dụ, tấm ốp thân xe 20 được làm bằng nhựa.

Tấm ốp sau 21 kéo dài từ phần sau của sàn đặt chân 9 bố trí ở trạng thái gập như nằm ngang và che phần sau của thân xe. Yên xe 8 để người lái xe ngồi trên đó được bố trí ở bên trên tấm ốp sau 21. Tấm ốp sau 21 che vùng nằm bên dưới yên xe 8. Đền sau 24 lắp vào phần sau của xe được bố trí ở phía sau tấm ốp sau 21. Tấm ốp trên phía sau 25 được bố trí ở bên trên đền sau 24. Chấn bùn sau 27 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới được bố trí ở phần sau của tấm ốp sau 21. Chấn bùn trước 17 được bố trí ở bên trên bánh trước 3. Chấn bùn trước 17 được lắp cố định vào cầu nối 15.

Tấm che chân 22 được bố trí theo phương thẳng đứng từ phần đầu trước của sàn đặt chân 9 để che chân của người lái xe đang ngồi trên yên xe 8 từ phía trước. Tấm che chân 22 che toàn bộ vùng xung quanh của ống đầu 12 hoặc các bộ phận tương tự. Tấm che chân 22 bao gồm tấm ốp trước 22a bố trí ở phía trước và có kết cấu để tạo thành phần mặt trước của tấm che chân 22 và tấm ốp trong 22b bố trí ở phía sau tấm ốp trước 22a và có kết cấu để tạo thành phần mặt sau của tấm che chân 22.

Tấm ốp tay lái 23 được bố trí ở bên trên tấm che chân 22. Tấm ốp tay lái 23 che vùng lân cận phần giữa của tay lái 2 theo chiều rộng xe theo cách để lộ các tay nắm của tay lái và các cần vận hành (ví dụ, tay phanh) mà được nắm bởi người lái xe.

Kết cấu phần sau của thân xe

Như được thể hiện trên Fig.2, giá đỡ sau 40 được bố trí ở phía sau yên xe 8. Giá đỡ sau 40 được bố trí ở phần mặt trên của xe. Giá đỡ sau 40 bao gồm thân chính giá đỡ 41 để thực hiện chức năng làm giá chất hàng mà các kiện hàng hay các đồ vật tương tự được chất lên đó và các thanh nắm tay cho người ngồi sau 42 (các thanh nắm tay phía sau) mà người ngồi sau (người cùng đi) có thể nắm tay vào đó. Xe được trang bị hai thanh nắm tay cho người ngồi sau bên trái và bên phải 42. Thân chính giá đỡ 41 và các thanh nắm tay cho người ngồi sau bên trái và bên phải 42 được tạo liền khối từ cùng một chi tiết.

Khi nhìn từ phía bên, thân chính giá đỡ 41 được bố trí nghiêng theo cách đầu trước của thân chính giá đỡ 41 nằm ở phía dưới và đầu sau của thân chính giá đỡ 41 nằm ở phía trên. Các phần gài kiện hàng 43 và 44 nhô xuống phía dưới được tạo ra ở thân chính giá đỡ 41. Các phần gài kiện hàng 43 và 44 được tạo ra dưới dạng các vấu nhô. Hai vấu nhô phía trước bên trái và bên phải 43 được bố trí ở phần trước của thân chính giá đỡ 41 và hai vấu nhô phía sau bên trái và bên phải 44 được bố trí ở phần sau của thân chính giá đỡ 41 chính là các phần gài kiện hàng 43 và 44 này. Khi nhìn từ phía bên, các vấu nhô phía trước 43 hướng về phía tấm ốp trên phía sau 25. Khi nhìn từ phía bên, các vấu nhô phía sau 44 được bố trí ở phía sau tấm ốp trên phía sau 25.

Trên Fig.3, phía bên trái của đường tâm CL theo chiều ngang thân xe thể hiện trạng thái giá đỡ sau 40 được lắp vào thân xe. Trong khi đó, phía bên phải của đường tâm CL theo chiều ngang thân xe thể hiện trạng thái giá đỡ sau 40 được tháo ra khỏi đó. Số chỉ dẫn 29 trên Fig.3 biểu thị bộ giảm thanh bố trí ở phần bên phải của xe.

Khi nhìn từ phía trên, thân chính giá đỡ 41 được bố trí ở phía sau yên xe 8. Khi nhìn từ phía trên, thân chính giá đỡ 41 có hình dạng bên ngoài mà đầu trước của thân chính giá đỡ 41 nằm ở phía ngoài theo chiều rộng xe và đầu sau của thân chính giá đỡ 41 nằm ở phía trong theo chiều rộng xe.

Khi nhìn từ phía trên, mép trước của thân chính giá đỡ 41 có hình dạng cong nhô về phía sau dọc theo mép sau của yên xe 8.

Khi nhìn từ phía trên, mép sau của thân chính giá đỡ 41 có hình dạng cong nhô về phía sau dọc theo mép sau của tấm ốp trên phía sau 25. Khi nhìn từ phía trên, mép sau của thân chính giá đỡ 41 nằm ở phía sau tấm ốp trên phía sau 25 và ở phía trước

đầu sau của chấn bùn sau 27.

Khi nhìn từ phía trên, mép ngoài của thân chính giá đỡ 41 theo chiều rộng xe được bố trí nghiêng dọc theo mép ngoài của chấn bùn sau 27 theo chiều rộng xe.

Khi nhìn từ phía trên, một lỗ thông hình tròn 41a được tạo ra ở phần giữa theo chiều rộng xe của phần trước của thân chính giá đỡ 41. Khi nhìn từ phía trên, một lỗ thông hình chữ nhật 41b được tạo ra ở phần giữa theo chiều rộng xe của phần sau của thân chính giá đỡ 41. Khi nhìn từ phía trên, một lỗ thông hình thang 41c được tạo ra ở phần ngoài theo chiều rộng xe của thân chính giá đỡ 41.

Như được thể hiện trên Fig.2, mỗi thanh nắm tay cho người ngồi sau 42 bao gồm đoạn thứ nhất 45 kéo dài nghiêng về phía trước và lên phía trên từ phần trước của thân chính giá đỡ 41, đoạn thứ hai 46 kéo dài nghiêng về phía trước và xuống phía dưới từ đầu trước của đoạn thứ nhất 45 và phần lắp tay nắm 47 kéo dài nghiêng về phía trước và xuống phía dưới từ đầu trước của đoạn thứ hai 46. Đoạn thứ nhất 45, đoạn thứ hai 46 và phần lắp tay nắm 47 được tạo liền khối từ cùng một chi tiết.

Khi nhìn từ phía bên, khoảng không 39 để nắm tay được tạo ra giữa thanh nắm tay dùng cho người ngồi sau 42 (đoạn thứ nhất 45 và đoạn thứ hai 46) và tấm ốp trên phía sau 25 (phần mặt trên của xe). Khi nhìn từ phía bên, đoạn nối giữa đoạn thứ nhất 45 và đoạn thứ hai 46 có hình dạng cong nhô lên trên. Khi nhìn từ phía trên, phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương có thể được nhận ra qua khoảng không 39 (xem FIG.3).

Như được thể hiện trên Fig.3, đoạn thứ nhất 45 kéo dài ra phía ngoài theo chiều rộng xe từ phần ngoài của phần trước của thân chính giá đỡ 41 theo chiều rộng xe. Khi nhìn từ phía trên, đoạn thứ nhất 45 được bố trí nghiêng theo cách đầu ngoài của đoạn thứ nhất 45 theo chiều rộng xe nằm ở phía trước và đầu trong của đoạn thứ nhất 45 theo chiều rộng xe nằm ở phía sau.

Khi nhìn từ phía trên, đoạn thứ hai 46 kéo dài về phía trước từ đầu trước của đoạn thứ nhất 45.

Đoạn thứ hai 46 có kích thước mỏng hơn đoạn thứ nhất 45.

Khi nhìn từ phía trên, lỗ thông hình tròn 47a được tạo ra ở phần trong của phần lắp tay nắm 47 theo chiều rộng xe.

Khi nhìn từ phía trên, khoảng không 39 để nắm tay được tạo ra giữa thanh nắm tay dùng cho người ngồi sau 42 (đoạn thứ nhất 45 và đoạn thứ hai 46) và đoạn sau của yên xe 8. Khi nhìn từ phía trên, đoạn nối giữa đoạn thứ nhất 45 và đoạn thứ hai 46 có hình dạng cong nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

Như được thể hiện trên Fig.3, giá đỡ sau 40 được lắp vào khung thân xe 11 ở nhiều vị trí (ví dụ, theo phương án này là ba vị trí). Ví dụ, giá đỡ sau 40 được lắp và được cố định vào khung thân xe 11 (ví dụ vào chi tiết ngang, không được thể hiện trên hình vẽ) bằng cách luồn chi tiết vặn chặt như bu lông hay các chi tiết tương tự xuyên qua lỗ thông 41a của phần trước của thân chính giá đỡ 41. Ví dụ, giá đỡ sau 40 được lắp và được cố định vào khung thân xe 11 (ví dụ, các khung sau 14) bằng cách luồn chi tiết vặn chặt như bu lông hay các chi tiết tương tự xuyên qua lỗ thông 47a của phần lắp tay nắm 47.

Như được thể hiện trên Fig.2, phần mặt trên 49 bên dưới giá đỡ sau 40 của xe (dưới đây còn được gọi là “phần mặt trên 49 bên dưới giá đỡ”) được bố trí nghiêng theo cách đầu trước của phần mặt trên 49 bên dưới giá đỡ nằm ở phía dưới và đầu sau của phần mặt trên 49 bên dưới giá đỡ nằm ở phía trên. Phần mặt trên phản chiếu ánh sáng 50 có mặt trên với hình dạng mặt gương được bố trí ở phần mặt trên 49 bên dưới giá đỡ. Phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được tạo ra như một mặt phản chiếu để có thể phản chiếu ánh sáng bên ngoài hay các ánh sáng tương tự bằng cách sơn, mạ, đánh bóng gương hay các phương pháp gia công tương tự. Ví dụ, phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương có thể là mẫu trang trí được tạo ra trên đó nhờ việc gia công bề mặt như mạ crôm.

Khi nhìn từ phía bên, ít nhất một phần của phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được bố trí ở phía trước các phần gài kiện hàng 43 và 44. Khi nhìn từ phía bên, phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được bố trí hoàn toàn ở phía trước các vấu nhô phía sau 44. Khi nhìn từ phía bên, một phần của phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được bố trí ở phía trước các vấu nhô phía trước 43. Phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được bố trí trong vùng lân cận tấm ốp sau 21 và đèn sau 24. Số chỉ dẫn 24a trên các hình vẽ biểu thị phần trên của đèn sau và số chỉ dẫn 24b biểu thị phần dưới của đèn sau.

Phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương bao gồm phần mặt gương thứ nhất

51 trong vùng lân cận tấm ốp sau 21 và tấm ốp trên phía sau 25, các phần mặt gương thứ hai 52 trong vùng lân cận tấm ốp sau 21 và phần trên của đèn sau 24a và các phần mặt gương thứ ba 53 trong vùng lân cận phần trên của đèn sau 24a và phần dưới của đèn sau 24b. Phần mặt gương thứ nhất 51, các phần mặt gương thứ hai 52 và các phần mặt gương thứ ba 53 được tạo liền khối từ cùng một chi tiết.

Khi nhìn từ phía bên, phần mặt gương thứ nhất 51 phân cách tấm ốp sau 21 và tấm ốp trên phía sau 25 ở phía trước và phía sau. Phần mặt gương thứ nhất 51 được bố trí ở phía trước các vấu nhô phía trước 43. Phần mặt gương thứ nhất 51 được bố trí ở vị trí hướng về phía khoảng không 39 để nắm tay. Khi nhìn từ phía bên, phần mặt gương thứ nhất 51 được bố trí ở bên trên phần mép ngoài 21a của tấm ốp sau 21 theo chiều rộng xe.

Khi nhìn từ phía bên, các phần mặt gương thứ hai 52 phân cách phần trên của đèn sau 24a và tấm ốp sau 21 ở phía trên và phía dưới. Khi nhìn từ phía bên, các phần mặt gương thứ hai 52 được bố trí ở bên dưới phần mép ngoài 21a của tấm ốp sau 21 theo chiều rộng xe.

Fig.4 là hình vẽ từ phía sau của xe ở trạng thái giá đỡ sau 40 được tháo ra.

Như được thể hiện trên Fig.4, các phần mặt gương thứ ba 53 phân cách phần trên của đèn sau 24a và phần dưới của đèn sau 24b ở phía trên và phía dưới. Khi nhìn từ phía sau, các phần mặt gương thứ ba 53 kéo dài thẳng theo chiều rộng xe. Khi nhìn từ phía sau, các phần tổ hợp của các phần mặt gương thứ hai bên trái và bên phải 52 và các phần mặt gương thứ ba bên trái và bên phải 53 có hình chữ U đối xứng dùng đường tâm CL theo chiều ngang thân xe làm trục đối xứng. Phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được tạo liền khối theo chiều ngang. Phần bên trái và phần bên phải của phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được tạo liền khối từ cùng một chi tiết.

Fig.5 là mặt cắt vuông góc với mặt trên của xe ở bên dưới giá đỡ sau 40 (mặt trên của phần mặt trên 49 bên dưới giá đỡ).

Như được thể hiện trên Fig.5, phần mặt trên 49 bên dưới giá đỡ có phần mép ngoài 49a (dưới đây được gọi là “mặt lồi 49a”) theo chiều rộng xe có hình dạng cong nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Mặt lồi 49a được nối vào phần mép ngoài 21a của tấm ốp sau 21 theo chiều rộng xe (xem Fig.2).

Khi nhìn trên hình vẽ mặt cắt, phần mặt gương thứ nhất 51 có hình dạng cong nhô lên trên. Khi nhìn trên hình vẽ mặt cắt, phần mặt gương thứ nhất 51 có bán kính cong lớn hơn bán kính cong của mặt lồi 49a. Như vậy, do phần mặt gương thứ nhất 51 được bố trí trong một khoảng rộng ở phần trên của xe nằm bên dưới giá đỡ sau 40, phần mặt gương thứ nhất 51 có thể dễ dàng được nhận ra ở trạng thái người lái xe bắt đầu ngồi lên yên xe 8 (xem Fig.2) hoặc người lái xe đã ngồi trên yên xe 8. Ngoài ra, do phần mặt gương thứ nhất 51 có hình dạng cong lồi nên có thể nhìn thấy một khoảng rộng hơn.

Như được mô tả trên đây, xe máy 1 theo phương án này bao gồm yên xe 8 mà người đi xe ngồi trên đó, giá đỡ sau 40 nằm ở phía sau yên xe 8 và ở phần mặt trên của xe 1 và các phần gài kiện hàng 43 và 44 được bố trí trên giá đỡ sau 40 và nhô xuống phía dưới và phần mặt trên phản chiếu ánh sáng 50 có mặt trên với hình dạng mặt gương được bố trí ở phần mặt trên 49 bên dưới giá đỡ.

Theo kết cấu này, các phần gài kiện hàng 43 và 44 có thể dễ dàng được nhận ra do phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương nhờ sử dụng sự phản chiếu gương (sự phản chiếu thấp) được nhìn thấy ở phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương. Do vậy, khả năng được nhìn thấy của các phần gài kiện hàng 43 và 44 có thể được cải thiện.

Theo phương án này, do ít nhất một phần của phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được bố trí ở phía trước các phần gài kiện hàng 43 và 44 nên có thể đạt được các hiệu quả sau. Các phần gài kiện hàng 43 và 44 có thể dễ dàng được nhận ra do phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được nhìn thấy từ phía trước ở trạng thái người lái xe bắt đầu ngồi lên yên xe 8 hoặc người lái xe đã ngồi trên yên xe 8. Do vậy, điều này góp phần cải thiện hơn nữa khả năng được nhìn thấy của các phần gài kiện hàng 43 và 44 nằm ở phía sau.

Theo phương án này, khi phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được bố trí trong vùng lân cận tấm ốp sau 21 mà che vùng nằm bên dưới yên xe 8 và được bố trí trong vùng lân cận đèn sau 24 lắp vào phần sau của xe 1 nên có thể đạt được các hiệu quả sau. Vùng bên trên đường viền của tấm ốp sau 21 và vùng phía trước đường viền của đèn sau 24 có thể được xem là vùng có hình dạng mặt gương bên trong một khoảng rộng. Ngoài ra, do không cần phải lắp một tấm ốp sau riêng biệt giữa phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương và đèn sau 24 nên chi phí sản xuất có thể giảm.

Theo phương án này, khi phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được tạo liền khối ở các phía bên trái và bên phải nên có thể đạt được các hiệu quả sau. Số lượng các bộ phận có thể được giảm đến mức tối thiểu so với trường hợp phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được tạo ra theo cách riêng biệt và độc lập ở các phía bên trái và bên phải.

Phương án biến thể

Theo phương án này, mặc dù kết cấu trong đó một phần của phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương được bố trí ở phía trước các vấu nhô phía trước 43 đã được mô tả để làm ví dụ, song sáng chế không chỉ giới hạn ở cách bố trí này. Ví dụ, phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương có thể được bố trí hoàn toàn ở phía trước các vấu nhô phía trước 43. Ví dụ, ít nhất một phần của phần mặt trên 50 có hình dạng mặt gương có thể được bố trí ở phía trước các vấu nhô phía trước 43.

Theo phương án này, mặc dù kết cấu trong đó phần mặt gương thứ nhất 51, các phần mặt gương thứ hai 52 và các phần mặt gương thứ ba 53 được tạo liền khối từ cùng một chi tiết đã được mô tả để làm ví dụ, song sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, phần mặt gương thứ nhất 51, các phần mặt gương thứ hai 52 và các phần mặt gương thứ ba 53 có thể được tạo ra theo cách riêng biệt và độc lập. Ví dụ, phần mặt gương thứ nhất 51, các phần mặt gương thứ hai 52 và các phần mặt gương thứ ba 53 có thể được tạo ra dưới dạng các chi tiết riêng biệt với nhau.

Theo phương án này, mặc dù các vấu nhô dùng để buộc kiện hàng được tạo liền khối với giá đỡ sau 40 đã được mô tả để làm ví dụ về phần gài kiện hàng, song sáng chế không chỉ giới hạn ở cách bố trí này. Ví dụ, phần gài kiện hàng có thể là vùng mà cấu thành khung ngoài có kết cấu được tạo ra bằng cách lắp ghép các thanh sắt thông qua phương pháp hàn hay một phương pháp gia công tương tự. Phần gài kiện hàng có thể có nhiều kết cấu khác nhau miễn là các móc gài kiện hàng có thể được móc vào đó.

Mặc dù phương án của sáng chế mô tả giá đỡ sau 40 được áp dụng cho xe dòng scutor, song sáng chế không chỉ giới hạn ở ví dụ này. Ví dụ, giá đỡ sau 40 có thể được áp dụng cho xe khác với xe dòng scutor như xe máy hay các loại xe tương tự.

Hơn nữa, sáng chế không chỉ giới hạn ở đối tượng áp dụng theo phương án này và ví dụ, tất cả các loại xe mà người lái xe ngồi trên thân xe đều được xem là xe kiểu

ngồi để chân hai bên và ngoài xe máy (bao gồm xe hai bánh có động cơ và xe dòng scuter), sáng chế có thể được áp dụng cho xe ba bánh (bao gồm xe có hai bánh trước và một bánh sau hay xe có một bánh trước và hai bánh sau). Hơn nữa, ngoài xe máy, sáng chế cũng có thể được áp dụng cho xe bốn bánh như ô tô.

Do vậy, kết cấu theo phương án này chỉ là một ví dụ về sáng chế và nhiều cải biến khác như các thay thế hay các cải biến đối với các bộ phận theo phương án này bằng các bộ phận đã biết khác có thể được thực hiện mà vẫn không vượt quá phạm vi của sáng chế.

Đơn sáng chế này yêu cầu hưởng quyền ưu tiên trên cơ sở đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2018-184417, nộp ngày 28.09.2018, mà nội dung của nó được đưa vào đây bằng cách viện dẫn.

YÊU CẦU BẢO HỘ

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

yên xe (8) mà người đi xe ngồi trên đó;

giá đỡ sau (40) nằm ở phía sau yên xe (8) và ở phần mặt trên của xe (1); và

các phần gài kiện hàng (43 và 44) được bố trí trên giá đỡ sau (40) và nhô xuống phía dưới,

trong đó phần mặt trên phản chiếu ánh sáng (50) có mặt trên với hình dạng mặt gương được bố trí ở phần mặt trên của xe (49) bên dưới giá đỡ sau (40),

trong đó giá đỡ sau (40) bao gồm thân chính giá đỡ (41) để thực hiện chức năng làm giá chất hàng và thanh nắm tay cho người ngồi sau (42) để người cùng đi có thể nắm tay vào đó ở phía trước thân chính giá đỡ (41),

trong đó ít nhất một phần của phần mặt trên (50) có hình dạng mặt gương được bố trí ở phía trước các phần gài kiện hàng (43 và 44),

trong đó mỗi thanh nắm tay cho người ngồi sau (42) bao gồm đoạn kéo dài thứ nhất (45) kéo dài nghiêng về phía trước và lên phía trên từ phần trước của thân chính giá đỡ (41) và đoạn kéo dài thứ hai (46) kéo dài nghiêng về phía trước và xuống phía dưới từ đầu trước của đoạn kéo dài thứ nhất (45),

khi nhìn từ phía trên, đoạn nối giữa đoạn kéo dài thứ nhất (45) và đoạn kéo dài thứ hai (46) có hình dạng cong nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe,

trong đó khoảng không (39) để nắm tay được tạo ra giữa thanh nắm tay cho người ngồi sau (42) và phần mặt trên của xe (49),

khi nhìn từ phía trên, các phần gài kiện hàng (43 và 44) phản chiếu trên phần mặt trên (50) có hình dạng mặt gương có thể được nhận ra qua khoảng không (39).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó xe này còn bao gồm:

tấm ốp sau (21) có kết cấu để che vùng bên dưới yên xe (8); và

đèn sau (24) lắp vào phần sau của xe (1),

trong đó phần mặt trên (50) có hình dạng mặt gương được bố trí trong vùng lân cận tấm ốp sau (21) và đèn sau (24).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần mặt trên (50) có hình dạng mặt gương được tạo liền khối ở các phía bên trái và bên phải.

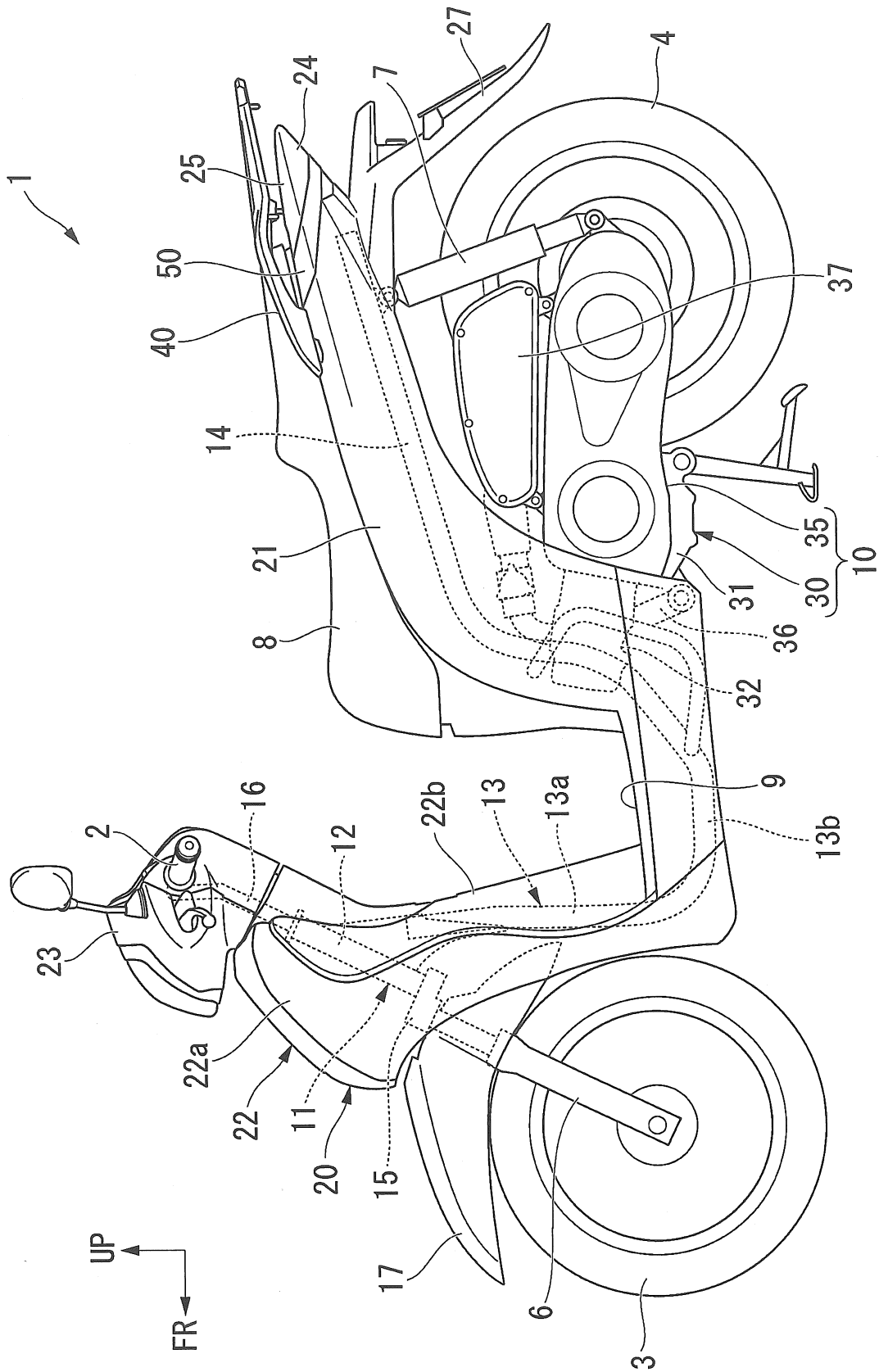


FIG. 1

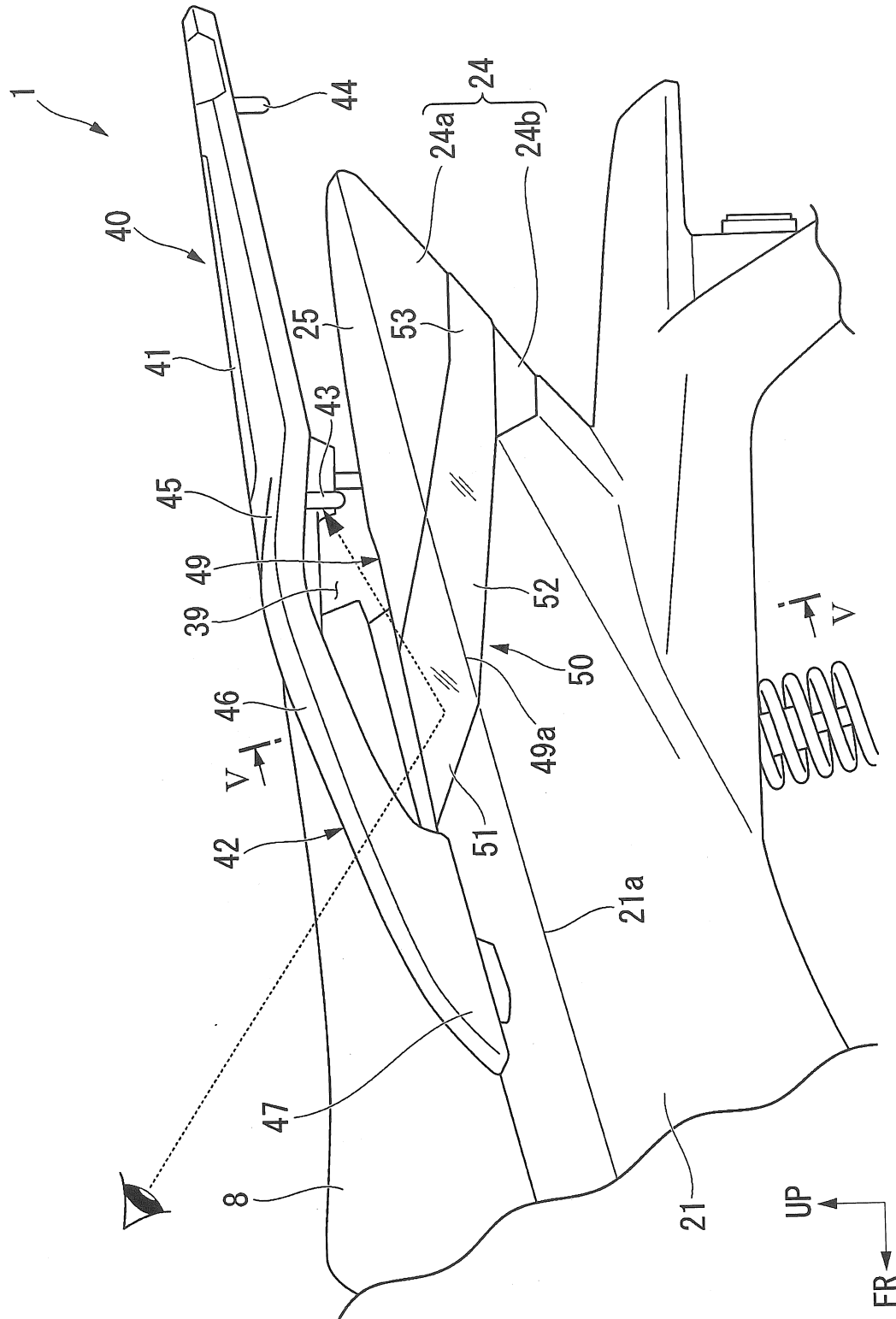


FIG. 2

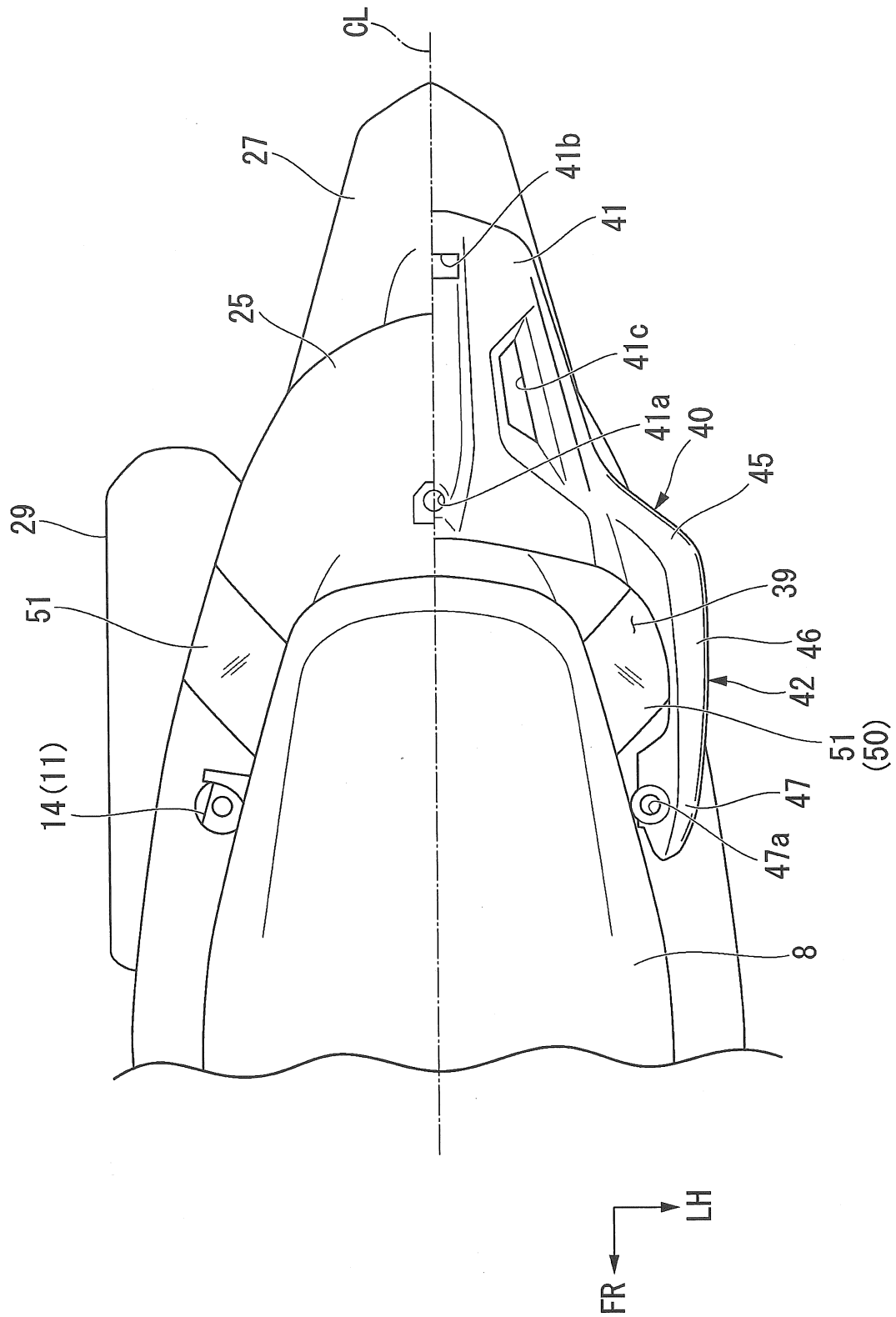


FIG. 3

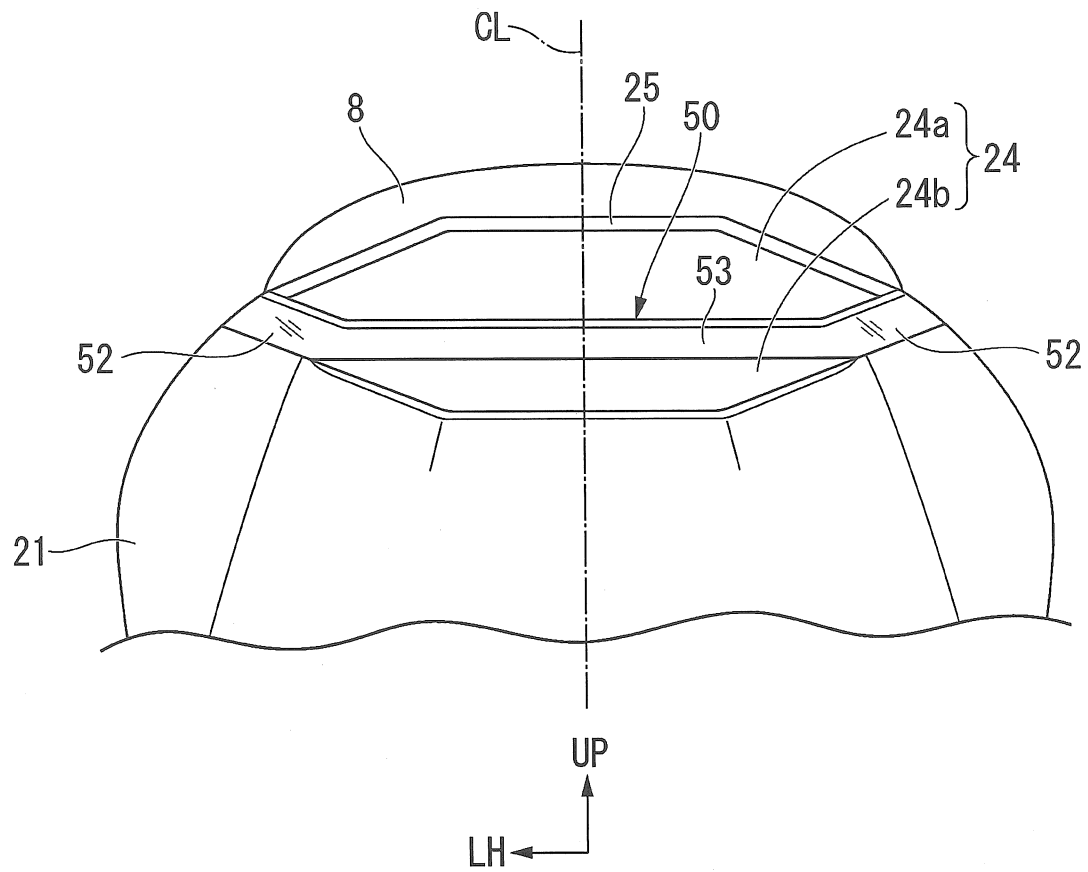


FIG. 4

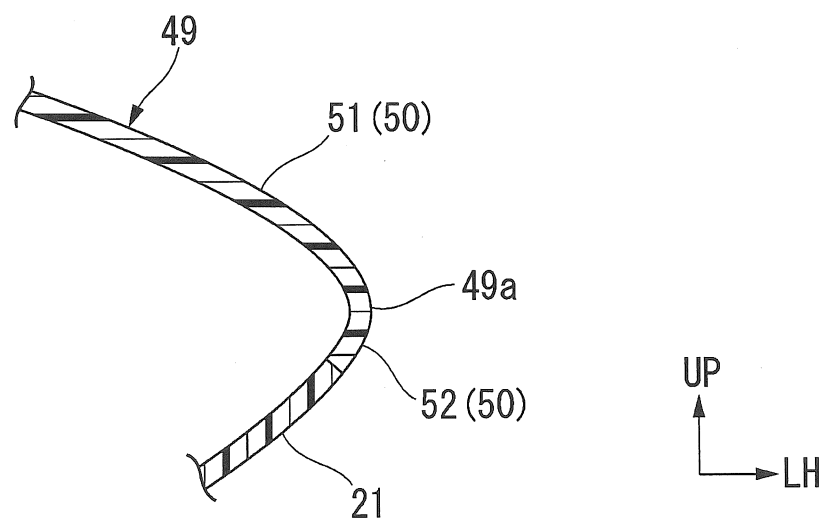


FIG. 5