



(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)



1-0041605

(51)^{2020.01} B62J 9/10

(13) B

(21) 1-2021-04087

(22) 05/07/2021

(30) 2020-118470 09/07/2020 JP

(45) 25/11/2024 440

(43) 25/11/2021 404

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

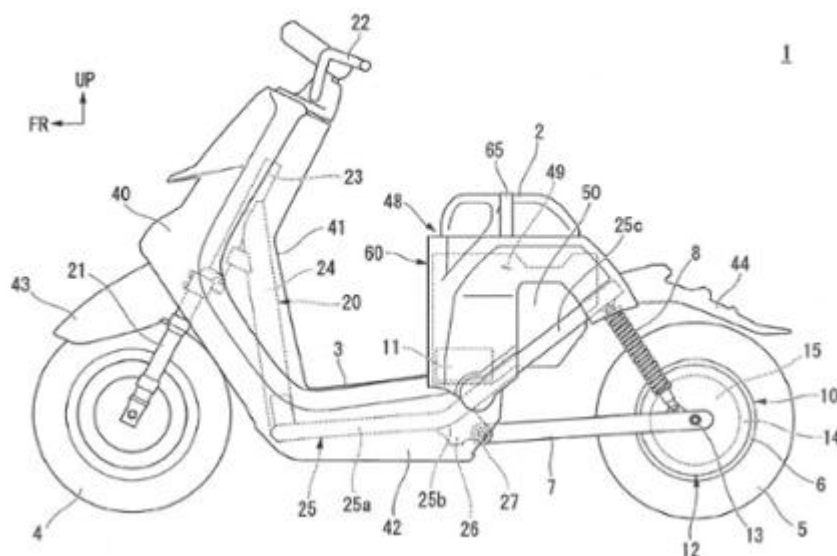
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, 107-8556 Japan

(72) Yasushi TAKAHASHI (JP); Koki OSANAI (JP); Hongyup SONG (KR).

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

(54) KẾT CẤU ỐP DÙNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu ốp (48) dùng cho xe máy (1) bao gồm tấm ốp (60) có cấu hình để che miệng phần chứa (49) của phần chứa (50) mà được mở ra để có thể đặt vật dụng vào trong đó và tấm ốp (60) có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa (50) để làm miệng phần chứa (49) được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo hướng trên/dưới.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong lĩnh vực kỹ thuật này, đã biết kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có phần chứa vật dụng ở bên dưới yên xe. Ví dụ, Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 5988623 bộc lộ một kết cấu bao gồm bản lề yên xe có cấu hình để mở và đóng yên xe. Trong Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 5988623, miệng mở lên phía trên của phần chứa vật dụng có thể được mở ra bằng cách quay yên xe đi một góc định trước quanh trục của bản lề yên xe.

Tuy nhiên, do phải trang bị bản lề nên còn có dư địa cho việc cải thiện kết cấu bằng cách giảm số lượng các bộ phận.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế theo một khía cạnh của nó đề xuất việc giảm số lượng các bộ phận.

Kết cấu theo sáng chế có cấu hình sau.

(1) Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một khía cạnh của sáng chế bao gồm tấm ốp (60) có cấu hình để che miệng phần chứa (49) của phần chứa (50) mà được mở ra để có thể đặt vật dụng vào trong đó; và tấm ốp (60) có khả năng được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa (50) để làm miệng phần chứa (49) được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo một hướng, trong đó tấm ốp (60) bao gồm phần ốp bên (64) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ các phía bên trái và bên phải ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49); phần ốp bên (64) có phần lõm lên trên (70) được làm lõm lên phía trên sao cho miệng phần chứa (49) trở nên tiếp cận được, trong đó phần chứa (50) bao gồm các thành bên (54) đối diện với các phần ốp bên (64) ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49); và các thành bên (54) có các phần lõm xuống dưới (55) được làm lõm xuống phía dưới để được liên kết với các phần lõm lên trên (70) khi tấm ốp (60) dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

(2) Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: tấm ốp (60) có cấu hình để che miệng phần chứa (49) của phần chứa (50) mà được mở ra để có thể đặt vật dụng vào trong đó, trong đó tấm ốp (60) có khả năng được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa (50) để làm miệng phần chứa (49) được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo một hướng, trong đó tấm ốp (60) bao gồm phần ốp bên (64) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ các phía bên trái và bên phải ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49); phần ốp bên (64) có phần lõm lên trên (70) được làm lõm lên phía trên sao cho miệng phần chứa (49) trở nên tiếp cận được khi tấm ốp (60) dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49), trong đó phần chứa (50) bao gồm các thành bên (54) đối diện với các phần ốp bên (64) ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49); và các thành bên (54) có các phần lõm xuống dưới (55) được làm lõm xuống phía dưới để được liên kết với các phần lõm lên trên (70) khi tấm ốp (60) dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

(3) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (1) hoặc (2) nêu trên, tấm ốp (60) có khả năng làm miệng phần chứa (49) được mở ra nhờ sự dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

(4) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục từ (1) đến (3) nêu trên, phần chứa (50) có thể được bố trí ở bên dưới yên xe (2) để người đi xe ngồi trên đó; và tấm ốp (60) có thể được bố trí giữa yên xe (2) và phần chứa (50) ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

(5) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục bất kỳ trong số các mục (1), (3) và (4) nêu trên, phần ốp bên (64) có thể có phần lõm lên trên (70) được làm lõm lên phía trên sao cho miệng phần chứa (49) trở nên tiếp cận được khi tấm ốp (60) dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

(6) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (2) hoặc (5) nêu trên, có thể làm cho việc tiếp cận miệng phần chứa (49) qua phần lõm lên trên (70) không thực hiện được ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

(7) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục bất

kỳ trong số các mục từ (1) đến (6) nêu trên, ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49), tấm ốp (60) có thể được đỡ bởi khung (25) có đoạn đỡ phía trước (28a) có cấu hình để đỡ phần trước (71) của tấm ốp (60); và đoạn đỡ phía sau (28b) có cấu hình để đỡ phần sau (72) của tấm ốp (60) ở vị trí phía sau và bên trên đoạn đỡ phía trước (28a); và chiều dài (L2) của phần sau (72) của tấm ốp (60) theo hướng trên/dưới có thể nhỏ hơn chiều dài (L1) của phần trước (71) của tấm ốp (60) theo hướng trên/dưới.

(8) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục bất kỳ trong số các mục từ (1) đến (7) nêu trên, tấm ốp (60) có thể bao gồm các phần ốp (61, 64) kéo dài dọc theo mặt ngoài (51a, 54a) của phần chứa (50) theo một hướng và có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ phía ngoài ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

(9) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ (1) đến (8), ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49), tấm ốp (60) có thể bao gồm phần ốp trước (61) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ phía trước; phần ốp sau (62) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ phía sau; và phần ốp trên (63) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ phía trên, phần ốp trước (61) có thể kéo dài xuống dưới từ đầu trước của phần ốp trên (63); và phần ốp sau (62) có thể kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu sau của phần ốp trên (63) theo cách nghiêng ít hơn so với phần ốp trước (61).

(10) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục bất kỳ trong số các mục từ (1) đến (9) nêu trên, yên xe (2) để người đi xe ngồi trên đó có thể được lắp vào tấm ốp (60).

(11) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (10) nêu trên, yên xe (2) có khả năng được lắp vào và tháo ra khỏi mặt trên (63a) của tấm ốp (60); và tấm ốp (60) có thể có các phần chứa dạng lõm (67A, 67B) được làm lõm xuống dưới từ mặt trên (63a) của tấm ốp (60).

(12) Bổ sung cho kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (11) nêu trên, nhiều phần chứa dạng lõm (67A, 67B) có thể được tạo ra ở mặt trên (63a) của tấm ốp (60) để đặt dụng cụ trong đó; và nhiều phần chứa dạng lõm (67A, 67B) có thể có kích thước khác nhau tùy thuộc vào kích thước của dụng cụ cần được

đặt trong đó.

(13) Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục bất kỳ trong số các mục từ (1) đến (12) nêu trên có thể còn bao gồm cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển (280) có cấu hình để giữ tấm ốp (60) ở trạng thái tấm ốp (60) được dịch chuyển một khoảng cách định trước theo một hướng.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (1) và (2) nêu trên, tấm ốp có cấu hình để che miệng phần chứa được trang bị theo cách có thể mở ra để đặt vật dụng vào trong đó và tấm ốp có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa để làm miệng phần chứa được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo một hướng và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Do tấm ốp có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa để mở và đóng miệng phần chứa nhờ sự dịch chuyển của tấm ốp theo một hướng nên không cần trang bị bản lề nhằm mở và đóng tấm ốp. Do vậy, số lượng các bộ phận có thể giảm.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (1) và (2) nêu trên, phần chứa bao gồm các thành bên đối diện với các phần ốp bên ở trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa và các thành bên có các phần lõm xuống dưới được làm lõm xuống phía dưới để được liên kết với phần lõm lên trên khi tấm ốp dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Do có thể tiếp cận được miệng phần chứa nhờ sự dịch chuyển tấm ốp lên phía trên một khoảng cách ngắn hơn khoảng cách trong trường hợp các thành bên không có phần lõm xuống dưới nên có thể dễ dàng tiếp cận miệng phần chứa theo cách hiệu quả hơn.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (3) nêu trên, tấm ốp có thể làm miệng phần chứa được mở ra nhờ sự dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Miệng phần chứa có thể được mở ra bằng cách nâng tấm ốp lên.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc

lộ ở mục (4) nêu trên, phần chứa được bố trí ở bên dưới yên xe để người đi xe ngồi trên đó và tấm ốp được bố trí giữa yên xe và phần chứa ở trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Khoảng không ở bên dưới yên xe có thể được sử dụng theo cách hiệu quả làm khoảng không lắp đặt để dùng cho phần chứa và tấm ốp.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (5) nêu trên, tấm ốp bao gồm phần ốp bên có cấu hình để bao quanh phần chứa từ các phía bên trái và bên phải ở trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa, phần ốp bên có phần lõm lên trên được làm lõm lên phía trên sao cho miệng phần chứa trở nên tiếp cận được khi tấm ốp dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Do có thể tiếp cận được miệng phần chứa bằng cách dịch chuyển tấm ốp lên phía trên một khoảng cách ngắn hơn khoảng cách trong trường hợp các phần ốp bên không có phần lõm lên trên nên có thể dễ dàng tiếp cận miệng phần chứa.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (6) nêu trên, không thể thực hiện được việc tiếp cận miệng phần chứa qua phần lõm lên trên ở trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Sự xâm nhập của nước vào trong miệng phần chứa có thể được ngăn chặn ở trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (7) nêu trên, ở trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa, tấm ốp được đỡ bởi khung bao gồm đoạn đỡ phía trước có cấu hình để đỡ phần trước của tấm ốp và đoạn đỡ phía sau có cấu hình để đỡ phần sau của tấm ốp ở vị trí phía sau và bên trên đoạn đỡ phía trước và chiều dài của phần sau của tấm ốp theo hướng trên/dưới nhỏ hơn chiều dài của phần trước của tấm ốp theo hướng trên/dưới và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Do tấm ốp được tạo thành có hình dạng dọc theo khung, kích thước của tấm ốp có thể được làm nhỏ ở mức nhiều nhất có thể. Do vậy, vật liệu tạo hình tấm ốp có thể được giảm để góp phần vào việc giảm chi phí.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (8) nêu trên, tấm ốp bao gồm phần ốp kéo dài dọc theo mặt ngoài của phần chứa theo một hướng và có cấu hình để bao quanh phần chứa từ phía ngoài, ở trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Do phần ốp có thể dịch chuyển song song với mặt ngoài của phần chứa khi tấm ốp dịch chuyển theo một hướng nên có thể lắp tấm ốp này vào và tháo nó ra khỏi phần chứa một cách trơn tru.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (9) nêu trên, ở trạng thái tấm ốp che miệng phần chứa, tấm ốp bao gồm phần ốp trước có cấu hình để bao quanh phần chứa từ phía trước, phần ốp sau có cấu hình để bao quanh phần chứa từ phía sau, phần ốp trên có cấu hình để bao quanh phần chứa từ phía trên, phần ốp trước kéo dài xuống dưới từ đầu trước của phần ốp trên, phần ốp sau kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu sau của phần ốp trên theo cách nghiêng ít hơn so với phần ốp trước và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

So với trường hợp phần ốp sau kéo dài xuống dưới từ đầu sau của phần ốp trên đồng thời nằm song song với phần ốp trước, chiều dài của phần ốp sau kéo dài xuống dưới từ đầu sau của phần ốp trên có thể được làm ngắn ở mức nhiều nhất có thể. Do vậy, có thể tránh được sự va chạm giữa các bộ phận của xe ở bên dưới đầu sau của phần ốp trên và phần ốp sau.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (10) nêu trên, yên xe để người đi xe ngồi trên đó được lắp vào tấm ốp và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Yên xe có thể được lắp vào và tháo ra cùng với tấm ốp khi tấm ốp được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa.

Theo kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (11) nêu trên, yên xe có thể được lắp vào và tháo ra khỏi mặt trên của tấm ốp và tấm ốp có phần chứa dạng lõm được làm lõm xuống dưới từ mặt trên của tấm ốp và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Sự xâm nhập của nước vào trong phần chứa dạng lõm có thể được ngăn chặn ở trạng thái yên xe được lắp vào mặt trên của tấm ốp.

Theo kết cấu ổ đỡ dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (12) nêu trên, nhiều phần chứa dạng lõm được tạo ra ở mặt trên của tấm ổ để có thể đặt dụng cụ trong đó và nhiều phần chứa dạng lõm có kích thước khác nhau tùy thuộc vào kích thước của dụng cụ cần được đặt trong đó và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Dụng cụ có kích thước khác nhau có thể được đặt trong nhiều phần chứa dạng lõm. Ngoài ra, có thể ngăn không cho dụng cụ bị lún trong phần chứa dạng lõm khi xe chạy.

Theo kết cấu ổ đỡ dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bộc lộ ở mục (13) nêu trên, kết cấu này còn được trang bị thêm cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển có cấu hình để giữ tấm ổ ở trạng thái tấm ổ được dịch chuyển một khoảng cách định trước theo một hướng và do vậy, đạt được hiệu quả sau.

Do người đi xe hoặc những người khác không nhất thiết phải giữ để tấm ổ không rơi xuống dưới khi tấm ổ dịch chuyển theo một hướng nên có thể dễ dàng tiếp cận miệng phần chứa trong khi tấm ổ vẫn được lắp và tháo một cách dễ dàng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu từ bên trái của xe máy theo phương án thứ nhất của sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu từ bên trái của kết cấu ổ theo phương án thứ nhất.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái trong đó tấm ổ theo phương án thứ nhất được tháo ra khỏi phần chứa.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái trong đó yên xe được tháo ra khỏi tấm ổ theo phương án thứ nhất.

FIG.5 là hình vẽ để mô tả hoạt động của phần lõm khi tấm ổ theo phương án thứ nhất dịch chuyển.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái trong đó tấm ổ theo phương án thứ hai được tháo ra khỏi phần chứa.

FIG.7 là hình vẽ để mô tả hoạt động của cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển ở

trạng thái tắt ếp theo phương án thứ hai được đỡ.

FIG.8 là hình vẽ để mô tả hoạt động của cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển ở trạng thái có thể tiếp cận tắt ếp theo phương án thứ hai.

Mô tả chi tiết sáng chế

Các phương án của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trong phần mô tả dưới đây, xe máy là một loại xe kiểu ngồi để chân hai bên sẽ được mô tả để làm ví dụ. Ở vị trí thích hợp trên các hình vẽ dùng trong phần mô tả dưới đây, mũi tên FR biểu thị hướng phía trước của xe là xe máy theo phương án này, mũi tên LH biểu thị hướng bên trái của xe và mũi tên UP biểu thị hướng phía trên của xe.

Phương án thứ nhất

Kết cấu tổng thể của xe

FIG.1 là hình chiếu từ bên trái của xe máy 1 vận hành bằng điện, là một phương án của xe kiểu ngồi để chân hai bên. Xe máy 1 theo phương án này là xe dòng scuter có sàn đặt chân 3 để bàn chân của người lái xe đang ngồi trên yên xe 2 có thể được đặt trên đó.

Như được thể hiện trên FIG.1, xe máy 1 bao gồm bánh trước 4 (bánh lái), bánh sau 5 (bánh dẫn động), cụm dẫn động 10 có cấu hình để dẫn động bánh sau 5, khung thân xe 20 có cấu hình để đỡ bánh trước 4, đòn lắc 7 có thể lắc được tương đối với khung thân xe 20, bộ giảm xóc sau 8 có cấu hình để nối đòn lắc 7 và khung thân xe 20. Dưới đây, xe máy có thể được gọi đơn giản là “xe”.

Khung thân xe 20 bao gồm hai chạc trước bên trái và bên phải 21 có cấu hình để đỡ quay được bánh trước 4, cần lái (không được thể hiện trên hình vẽ) mà tay lái 22 được lắp vào đó, ống đầu 23 mà các chạc trước bên trái và bên phải 21 được lắp vào đó thông qua cần lái, ống chính 24 mà kéo dài xuống dưới từ phần sau của ống đầu 23, hai khung yên xe bên trái và bên phải 25 mà kéo dài từ phần dưới của ống chính 24 về phía trên ở phần sau của xe.

Khi nhìn từ phía bên, các khung yên xe 25 là một chi tiết liền khối bao gồm đoạn kéo dài thứ nhất 25a mà kéo dài từ phần dưới của ống chính 24 về phía sau xe,

đoạn cong 25b được uốn theo cách nhô về phía sau và lên phía trên từ phần đầu sau của đoạn kéo dài thứ nhất 25a và đoạn kéo dài thứ hai 25c mà kéo dài từ đoạn cong 25b ở một góc sao cho đoạn kéo dài thứ hai 25c tiến dần lên phía trên khi tiến về phía sau xe. Các tấm chốt xoay 26 được lắp vào đoạn cong 25b của các khung yên xe bên trái và bên phải 25. Trục chốt xoay 27, mà kéo dài theo chiều rộng xe, được đỡ bởi các tấm chốt xoay bên trái và bên phải 26.

Trên FIG.1, số chỉ dẫn 40 biểu thị tấm ốp trước có cấu hình để che ống chính 24 từ phía trước xe, số chỉ dẫn 41 biểu thị tấm che chân có cấu hình để che ống chính 24 từ phía sau xe, số chỉ dẫn 42 biểu thị tấm ốp yên xe có cấu hình để che các khung yên xe 25 từ phía ngoài theo chiều rộng xe, số chỉ dẫn 43 biểu thị chấn bụn trước có cấu hình để che bánh trước 4 từ phía trên, số chỉ dẫn 44 biểu thị chấn bụn sau có cấu hình để che bánh sau 5 từ phía sau và từ phía trên.

Đòn lắc 7 có thể xoay tương đối với các tấm chốt xoay 26 của khung thân xe 20 nhờ sử dụng trục chốt xoay 27 làm điểm đỡ.

Khi nhìn từ phía bên, bộ giảm xóc sau 8 kéo dài đồng thời nghiêng so với hướng trên/dưới sao cho bộ giảm xóc sau 8 tiến dần xuống phía dưới khi tiến về phía sau xe. Phần đầu trên của bộ giảm xóc sau 8 được nối với phần sau của đoạn kéo dài thứ hai 25c của khung yên xe 25. Phần đầu dưới của bộ giảm xóc sau 8 được nối với phần sau của đòn lắc 7.

Cụm dẫn động 10 bao gồm bánh sau 5 là bánh xe dẫn động, pin 11 là nguồn điện dẫn động và động cơ điện 12 (nguồn dẫn động) có cấu hình để dẫn động bánh sau 5.

Pin 11 được bố trí trong phần chứa 50. Ví dụ, pin 11 được cấu thành bởi pin ion-liti có thể sạc lại được để làm thiết bị lưu trữ năng lượng. Pin 11 được nối điện với phía đầu vào của bộ biến tần (cơ cấu điều khiển) thông qua bộ đóng ngắt (không được thể hiện trên hình vẽ). Phía đầu ra của bộ biến tần được nối với động cơ điện 12 (các cuộn dây ba pha) nhờ dây điện ba pha (đường điện xoay chiều ba pha).

Động cơ điện 12 là động cơ thuộc loại được tích hợp trong bánh xe, lắp ở bên trong vành 6 của bánh sau 5. Ví dụ, động cơ điện 12 là động cơ điện kiểu rôto ngoài. Động cơ điện 12 bao gồm trục đầu ra 13, rôto ngoài 14 và stato 15.

Trục đầu ra 13 kéo dài theo chiều rộng xe. Một phần đầu của trục đầu ra 13 theo chiều rộng xe được đỡ quay được bởi phần đầu sau của đòn lắc 7 (một phần bên theo chiều rộng xe). Trục đầu ra 13 được bố trí đồng trục với trục bánh sau (trục quay của vành 6).

Rôto ngoài 14 được lắp cố định vào trục đầu ra 13. Rôto ngoài 14 có phần hình trụ bao quanh chu vi ngoài của stato 15. Rôto ngoài 14 được lắp liền khối vào vành 6 của bánh sau 5. Ví dụ, rôto ngoài 14 có cấu trúc gồm các nam châm vĩnh cửu lắp ở bên trong (còn được gọi là cấu trúc IPM – là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh – Interior Permanent Magnet) trong đó lỗ lắp được tạo ra trong lõi rôto, nam châm vĩnh cửu được lồng vào trong lỗ lắp này và nam châm vĩnh cửu được lắp chìm trong rôto. Chi tiết cần phát hiện (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp vào rôto ngoài 14.

Stato 15 được lắp cố định vào phần đầu sau của đòn lắc 7 (phần bên còn lại theo chiều rộng xe) và ví dụ, stato 15 bao gồm các răng bố trí theo hướng kính tương đối với trục đầu ra 13 và cuộn dây thu được bằng cách quấn dây điện quanh các răng này. Cảm biến rôto (không được thể hiện trên hình vẽ), có cấu hình để phát hiện vị trí quay của rôto ngoài 14 bằng cách xác định sự đi qua của chi tiết cần phát hiện, được lắp vào stato 15.

Động cơ điện 12 tiếp nhận tín hiệu dẫn động từ cơ cấu điều khiển (không được thể hiện trên hình vẽ) và được vận hành. Động cơ điện 12 cấp lực dẫn động đến bánh sau 5 trên cơ sở tín hiệu dẫn động cấp cho cơ cấu điều khiển (tín hiệu xác định được nhập từ cảm biến tay ga (không được thể hiện trên hình vẽ)).

Kết cấu ốp

Xe máy 1 bao gồm kết cấu ốp 48 ở phần sau xe. Kết cấu ốp 48 bao gồm tấm ốp 60 có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 mà các vật dụng có thể được đặt trong đó. Phần chứa 50 có miệng phần chứa 49 mở lên phía trên ở trạng thái tấm ốp 60 được tháo ra (xem FIG.3). Tiếp theo, kết cấu ốp 48 không có cơ cấu mở/đóng dạng bản lề hoặc những cơ cấu tương tự giữa phần chứa 50 và tấm ốp 60. Nghĩa là, tấm ốp 60 không có cấu hình để mở và đóng miệng 49 của phần chứa 50 nhờ việc quay quanh trục bản lề.

Phần chứa 50 được bố trí ở bên dưới yên xe 2 mà người đi xe ngồi trên đó.

Phần chứa 50 được bố trí giữa hai khung yên xe bên trái và bên phải 25. Phần chứa 50 được lắp cố định vào hai khung yên xe bên trái và bên phải 25 thông qua chi tiết lắp (không được thể hiện trên hình vẽ). Phần chứa 50 có dạng hình hộp với cạnh dài nằm theo hướng trước/sau. Như được thể hiện trên FIG.2, phần chứa 50 bao gồm thành trước 51, thành sau 52, thành đáy 53 và hai thành bên 54 ở bên trái và bên phải.

Thành trước 51 có mặt trước 51a hướng về phía khoảng không ở phía trên sàn đặt chân 3. Thành trước 51 có dạng tấm hình chữ nhật với cạnh dài nằm theo hướng trên/dưới và cạnh ngắn nằm theo hướng chiều rộng xe (xem FIG.3). Thành trước 51 dựng đứng từ vùng lân cận đầu sau của sàn đặt chân 3. Mặt trước 51a của phần chứa 50 là một mặt phẳng không có phần lồi-lõm.

Thành sau 52 có mặt sau 52a hướng về phía phần trên của bánh sau 5. Khi nhìn từ phía bên, thành sau 52 kéo dài xuống dưới từ vị trí có cùng độ cao như thành trước 51. Khi nhìn từ phía bên, thành sau 52 kéo dài theo cách nghiêng từ phía dưới ở phần sau của các khung yên xe 25 đến phía trên ở phần sau của các khung yên xe 25.

Thành đáy 53 kéo dài dưới dạng gấp khúc theo hướng trước/sau theo cách kéo dài giữa đầu dưới của thành trước 51 và đầu dưới của thành sau 52.

Các thành bên 54 kéo dài theo hướng trước/sau theo cách kéo dài giữa đầu ngoài của thành trước 51 theo chiều rộng xe và đầu ngoài của thành sau 52 theo chiều rộng xe. Các thành bên 54 được bố trí sâu hơn về phía trong theo chiều rộng xe so với các khung yên xe 25.

Tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 từ phía trên. Tấm ốp 60 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa 50 để miệng phần chứa 49 được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo hướng trên/dưới (trong Yêu cầu bảo hộ được gọi là "một hướng"). Nghĩa là, tấm ốp 60 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa 50 và che phần chứa 50 từ phía trên.

Cụ thể, tấm ốp 60 có thể được tháo ra khỏi phần chứa 50 nhờ sự dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 (trạng thái được thể hiện trên FIG.2). Nói cách khác, tấm ốp 60 có thể làm miệng phần chứa 49 được mở ra nhờ sự dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Tấm ốp 60 có thể làm phần chứa 50 được đóng lại nhờ sự dịch chuyển xuống

dưới từ phía trên phần chứa 50 ở trạng thái tấm ốp 60 được tháo ra khỏi phần chứa 50 (xem FIG.3). Nói cách khác, tấm ốp 60 có thể đóng kín miệng phần chứa 49 nhờ sự dịch chuyển xuống dưới từ phía trên phần chứa 50 ở trạng thái miệng phần chứa 49 mở lên phía trên.

Như được thể hiện trên FIG.2, tấm ốp 60 được bố trí giữa yên xe 2 và phần chứa 50 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Tấm ốp 60 được bố trí ở vùng lân cận sàn đặt chân 3 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Tấm ốp 60 được tạo dạng hình hộp mở xuống phía dưới. Tấm ốp 60 bao gồm phần ốp trước 61 (trong Yêu cầu bảo hộ được gọi là “phần ốp”), phần ốp sau 62, phần ốp trên 63 và hai phần ốp bên 64 ở bên trái và bên phải.

Phần ốp trước 61 là phần dùng để che phần chứa 50 từ phía trước (phía ngoài) ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Phần ốp sau 62 là phần dùng để che phần chứa 50 từ phía sau ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Phần ốp trên 63 là phần dùng để che phần chứa 50 từ phía trên ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Các phần ốp bên 64 là các phần dùng để che phần chứa 50 từ các phía bên trái và bên phải ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Cụ thể, phần ốp trước 61 kéo dài dọc theo mặt trước 51a (mặt ngoài) của phần chứa 50 theo hướng trên/dưới ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 (xem FIG.2). Phần ốp trước 61 hướng về phía khoảng không ở phía trên sàn đặt chân 3 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Đầu dưới của phần ốp trước 61 được bố trí ở vùng lân cận phần sau của sàn đặt chân 3 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Phần ốp trước 61 kéo dài xuống dưới từ đầu trước của phần ốp trên 63.

Phần ốp sau 62 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu sau của phần ốp trên 63 theo cách nghiêng ít hơn so với phần ốp trước 61 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 (xem FIG.2). Khi nhìn từ phía bên, phần ốp sau 62 kéo dài theo cách nghiêng dọc theo bộ giảm xóc sau 8. Khi nhìn từ phía bên, phần ốp sau 62 kéo dài theo hình cong nghiêng dọc theo mặt sau của yên xe 2.

Phần ốp trên 63 kéo dài theo hướng trước/sau theo cách kéo dài giữa đầu trên của phần ốp trên 63 và đầu trên của phần ốp sau 62 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 (xem FIG.2) và yên xe 2 được lắp theo cách tháo ra được vào mặt trên 63a của phần ốp trên 63 (mặt trên 63a của tấm ốp 60).

Như được thể hiện trên FIG.4, phần ốp trên 63 có hai lỗ lắp bên trái và bên phải 66 được mở ra sao cho đai 65 có thể đi xuyên qua đó. Ví dụ, yên xe 2 có thể được lắp vào tấm ốp 60 bằng cách liên kết yên xe 2 nhờ đai 65 luôn xuyên qua các lỗ lắp bên trái và bên phải 66.

Phần ốp trên 63 có các phần chứa dạng lõm 67A, 67B được làm lõm xuống dưới từ mặt trên 63a của phần ốp trên 63. Nhiều (ví dụ, theo phương án này là hai) phần chứa dạng lõm 67A, 67B được tạo ra ở mặt trên 63a của phần ốp trên 63 để có thể đặt các dụng cụ trong đó. Hai phần chứa dạng lõm 67A, 67B có kích thước khác nhau tùy thuộc vào kích thước của dụng cụ cần được đặt trong đó. Hai phần chứa dạng lõm 67A, 67B được bố trí cách nhau một khoảng theo hướng trước/sau.

Trong số hai phần chứa dạng lõm 67A, 67B, phần chứa dạng lõm 67A ở phía trước được gọi là “phần lõm phía trước 67A” và phần chứa dạng lõm 67B ở phía sau được gọi là “phần lõm phía sau 67B”. Phần lõm phía trước 67A lớn hơn phần lõm phía sau 67B. Nghĩa là, phần lõm phía trước 67A có thể chứa được dụng cụ có kích thước lớn hơn kích thước của dụng cụ cần được đặt trong phần lõm phía sau 67B. Phần lõm phía trước 67A và phần lõm phía sau 67B có hình dạng phù hợp tương ứng với kích thước của dụng cụ cần được đặt trong đó.

Phần ốp trên 63 bao gồm thành ngăn 68 có cấu hình để phân chia phần lõm phía trước 67A và phần lõm phía sau 67B. Thành ngăn 68 kéo dài theo chiều rộng xe giữa các đầu trên của phần ốp bên 64 ở bên trái và bên phải. Thành ngăn 68 có khoảng không bên trong 69 nối thông với các lỗ lắp bên trái và bên phải 66 và đai 65 có thể được luồn qua đó. Do vậy, khoảng không bên trong 69 của thành ngăn 68 (khoảng không giữa phần lõm phía trước 67A và phần lõm phía sau 67B) có thể được sử dụng theo cách hiệu quả làm khoảng không lắp đặt để dùng cho đai 65.

Như được thể hiện trên FIG.2, các phần ốp bên 64 kéo dài theo hướng trên/dưới dọc theo mặt bên 54a (mặt ngoài) của phần chứa 50 ở trạng thái tấm ốp 60

che miệng phần chứa 49. Các phần ốp bên 64 có các phần lõm lên trên 70 được làm lõm lên phía trên để có thể tiếp cận miệng phần chứa 49 khi tấm ốp 60 dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Các phần lõm lên trên 70 lần lượt được tạo ra ở các phần ốp bên 64 ở bên trái và bên phải. Phần lõm lên trên 70 làm lộ một phần khung yên xe 25 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Khi nhìn từ phía bên, các phần lõm lên trên 70 được xác định bởi mép trước gần như song song với mặt trước của phần ốp trước 61, mép sau gần như song song với mặt sau của phần ốp sau 62 và mép trên gần như song song với mặt trên 63a của phần ốp trên 63.

Các thành bên 54 của phần chứa 50 nằm đối diện với các phần ốp bên 64 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Các thành bên 54 có phần lõm xuống dưới 55 được làm lõm theo cách được nối với các phần lõm lên trên 70 khi tấm ốp 60 dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Các phần lõm xuống dưới 55 được tạo ra ở thành bên 54 ở bên trái và bên phải. Khi nhìn từ phía bên, các phần lõm xuống dưới 55 được xác định bởi mép nghiêng về phía trước kéo dài nghiêng theo hướng trên/dưới sao cho mép nghiêng về phía trước tiến dần lên phía trên khi tiến lại gần thành trước 51, mép nghiêng về phía sau kéo dài nghiêng theo hướng trên/dưới sao cho mép nghiêng về phía sau tiến dần lên phía trên khi tiến lại gần thành sau 52 và mép dưới gần như song song với đầu trên của thành bên 54. Nghĩa là, phần lõm xuống dưới 55 có dạng hình thang được làm lõm xuống dưới từ đầu trên của thành bên 54.

Tấm ốp 60 được đỡ bởi các khung yên xe 25 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Khung yên xe 25 bao gồm đoạn đỡ phía trước 28a, có cấu hình để đỡ phần trước 71 của tấm ốp 60 và đoạn đỡ phía sau 28b, ở vị trí phía sau và bên trên đoạn đỡ phía trước 28a, có cấu hình để đỡ phần sau 72 của tấm ốp 60. Phần trước 71 của tấm ốp 60 tương ứng với một phần của phần ốp bên 64 ở phía trước phần lõm lên trên 70. Phần sau 72 của tấm ốp 60 tương ứng với một phần của phần ốp bên 64 ở phía sau phần lõm lên trên 70. Chiều dài L2 của phần sau 72 của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới nhỏ hơn chiều dài L1 của phần trước 71 của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới ($L2 < L1$). Ở đây, chiều dài theo hướng trên/dưới dùng để chỉ khoảng cách dài nhất theo hướng trên/dưới ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Phần ốp bên 64 bao gồm phần phình phía trước 64a mà phình ra phía ngoài dọc theo đoạn đỡ phía trước 28a theo chiều rộng xe và phần phình phía sau 64b mà phình ra phía ngoài dọc theo đoạn đỡ phía sau 28b theo chiều rộng xe.

Phần phình phía trước 64a được tạo ra ở phần đầu dưới của phần trước 71 của tấm ốp 60. Khi nhìn từ phía bên, phần phình phía trước 64a kéo dài theo cách nghiêng dọc theo đoạn đỡ phía trước 28a theo hướng trên/dưới. Cụ thể, phần phình phía trước 64a kéo dài nghiêng theo cách phần phình phía trước 64a tiến dần lên phía trên khi tiến từ vùng lân cận đầu sau của sàn đặt chân 3 về phía sau xe khi nhìn từ phía bên.

Phần phình phía sau 64b được tạo ra ở phần đầu dưới của phần sau 72 của tấm ốp 60. Khi nhìn từ phía bên, phần phình phía sau 64b được bố trí trên đường kéo dài của phần phình phía trước 64a.

Hoạt động của phần lõm

Hoạt động của các phần lõm lên trên 70 và các phần lõm xuống dưới 55 khi tấm ốp 60 theo phương án thứ nhất dịch chuyển sẽ được mô tả.

Như được mô tả trên đây, các phần lõm lên trên 70 được tạo ra ở các phần ốp bên 64 của tấm ốp 60. Đồng thời, các phần lõm xuống dưới 55 được tạo ra ở các thành bên 54 của phần chứa 50.

Như được thể hiện trên FIG.2, phần lõm lên trên 70 làm lộ một phần khung yên xe 25 ở trạng thái tấm ốp 60 được đỡ bởi khung yên xe 25 (dưới đây, được gọi đơn giản là “trạng thái được đỡ”). Ở đây, thuật ngữ “trạng thái được đỡ” dùng để chỉ trạng thái trong đó phần ốp bên 64 của tấm ốp 60 được đỡ lần lượt bởi đoạn đỡ phía trước 28a và đoạn đỡ phía sau 28b của khung yên xe 25. Trạng thái được đỡ là trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Ở trạng thái được đỡ, các phần lõm lên trên 70 nằm ở bên dưới các phần lõm xuống dưới 55. Nói cách khác, ở trạng thái được đỡ, các phần lõm lên trên 70 gối chồng lên các phần lõm xuống dưới 55 ở các thành bên 54 khi nhìn từ phía bên. Do vậy, ở trạng thái được đỡ, không thể tiếp cận được miệng phần chứa 49 qua các phần lõm lên trên 70. Nghĩa là, ở trạng thái được đỡ, miệng 49 của phần chứa 50 được che bởi tấm ốp 60 mà không có một khe hở nào. Vì lý do này, ở trạng thái được đỡ, người đi xe hoặc những người khác không thể luồn bàn tay của họ vào trong miệng phần

chứa 49.

Khi tấm ốp 60 dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái được đỡ, có thể tiếp cận miệng phần chứa 49 qua phần lõm lên trên 70 và phần lõm xuống dưới 55 (dưới đây, được gọi đơn giản là “trạng thái có thể tiếp cận”) (xem FIG.5). Ví dụ, như được thể hiện trên FIG.5, ở trạng thái có thể tiếp cận, khi nhìn từ phía bên, vùng được ngăn bởi phần lõm lên trên 70 và phần lõm xuống dưới 55 (khe hở mở sang phía bên theo chiều rộng xe) có được kích thước sao cho người đi xe hoặc những người khác có thể luôn bàn tay của họ vào đó.

Khi tấm ốp 60 tiếp tục dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái có thể tiếp cận, tấm ốp 60 có thể được tháo ra khỏi phần chứa 50 (xem FIG.3). Như được thể hiện trên FIG.3, ở trạng thái tấm ốp 60 được tháo ra khỏi phần chứa 50, miệng 49 của phần chứa 50 được mở lên phía trên. Do vậy, có thể tự do tiếp cận miệng 49 của phần chứa 50.

Hiệu quả của sáng chế theo phương án thứ nhất

Như được mô tả trên đây, kết cấu ốp 48 của xe máy 1 theo phương án này bao gồm tấm ốp 60 có cấu hình để che miệng 49 của phần chứa 50 mà được mở ra để có thể đặt vật dụng vào trong đó và tấm ốp 60 được lắp theo cách tháo ra được vào phần chứa 50 để miệng phần chứa 49 được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo hướng trên/dưới.

Theo cấu hình này, tấm ốp 60 có thể được lắp theo cách tháo ra được vào phần chứa 50 để miệng phần chứa 49 được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới và do vậy, không cần trang bị bản lề nhằm mở và đóng tấm ốp 60. Do vậy, số lượng các bộ phận có thể giảm.

Theo phương án này, tấm ốp 60 có thể làm miệng phần chứa 49 được mở ra nhờ sự dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Miệng phần chứa 49 có thể được mở ra bằng cách nâng tấm ốp 60 lên trên.

Theo phương án này, phần chứa 50 được bố trí ở bên dưới yên xe 2 để người đi xe ngồi trên đó, tấm ốp 60 được bố trí giữa yên xe 2 và phần chứa 50 ở trạng thái tấm

ốp 60 che miệng phần chứa 49 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Khoảng không ở bên dưới yên xe 2 có thể được sử dụng theo cách hiệu quả làm khoảng không lắp đặt để dùng cho phần chứa 50 và tấm ốp 60.

Theo phương án này, tấm ốp 60 bao gồm các phần ốp bên 64 để che phần chứa 50 từ các phía bên trái và bên phải ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, phần ốp bên 64 có phần lõm lên trên 70 được làm lõm lên phía trên để cho phép tiếp cận miệng phần chứa 49 khi tấm ốp 60 dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Do có thể tiếp cận được miệng phần chứa 49 bằng cách dịch chuyển tấm ốp 60 lên phía trên một khoảng cách ngắn hơn khoảng cách trong trường hợp các phần ốp bên 64 không có phần lõm lên trên 70 nên có thể dễ dàng tiếp cận miệng phần chứa 49.

Theo phương án này, không thể tiếp cận miệng phần chứa 49 qua các phần lõm lên trên 70 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Có thể ngăn chặn sự xâm nhập của nước vào trong miệng phần chứa 49 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Theo phương án này, phần chứa 50 bao gồm thành bên 54 đối diện với phần ốp bên 64 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, thành bên 54 có phần lõm xuống dưới 55, mà được làm lõm xuống dưới, được nối với phần lõm lên trên 70 khi tấm ốp 60 dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Do có thể tiếp cận được miệng phần chứa 49 bằng cách dịch chuyển tấm ốp 60 lên phía trên một khoảng cách ngắn hơn khoảng cách trong trường hợp các thành bên 54 không có các phần lõm xuống dưới 55 nên có thể dễ dàng tiếp cận miệng phần chứa 49 theo cách hiệu quả hơn.

Theo phương án này, ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, tấm ốp 60 được đỡ bởi các khung yên xe 25 bao gồm đoạn đỡ phía trước 28a có cấu hình để đỡ phần trước 71 của tấm ốp 60 và đoạn đỡ phía sau 28b có cấu hình để đỡ phần sau

72 của tấm ốp 60 ở vị trí phía sau và bên trên đoạn đỡ phía trước 28a, chiều dài L2 của phần sau 72 của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới nhỏ hơn chiều dài L1 của phần trước 71 của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Do tấm ốp 60 được tạo hình dạng kéo dài dọc theo các khung yên xe 25 nên kích thước của tấm ốp 60 có thể giảm đến mức nhiều nhất có thể. Do vậy, vật liệu tạo hình tấm ốp 60 có thể giảm để góp phần vào việc giảm chi phí.

Theo phương án này, tấm ốp 60 bao gồm phần ốp trước 61 kéo dài dọc theo mặt trước 51a của phần chứa 50 theo hướng trên/dưới và có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ phía trước và các phần ốp bên 64 kéo dài dọc theo mặt bên 54a của phần chứa 50 theo hướng trên/dưới và có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ các phía bên trái và bên phải ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Do phần ốp trước 61 và các phần ốp bên 64 tương ứng có thể dịch chuyển song song với mặt trước 51a và mặt bên 54a của phần chứa 50 khi tấm ốp 60 dịch chuyển theo hướng trên/dưới nên có thể lắp tấm ốp này vào và tháo nó ra khỏi phần chứa 50 một cách trơn tru.

Theo phương án này, tấm ốp 60 bao gồm phần ốp trước 61 có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ phía trước, phần ốp sau 62 có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ phía sau và phần ốp trên 63 có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ phía trên ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, phần ốp trước 61 kéo dài xuống dưới từ đầu trước của phần ốp trên 63, phần ốp sau 62 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu sau của phần ốp trên 63 theo cách nghiêng ít hơn so với phần ốp trước 61 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

So với trường hợp phần ốp sau 62 kéo dài xuống dưới từ đầu sau của phần ốp trên 63 đồng thời nằm song song với phần ốp trước 61, chiều dài của phần ốp sau 62 kéo dài xuống dưới từ đầu sau của phần ốp trên 63 có thể được làm nhỏ ở mức nhiều nhất có thể. Do vậy, có thể tránh được sự va chạm giữa các bộ phận của xe ở bên dưới đầu sau của phần ốp trên 63 (ví dụ, chấn bùm sau 44) và phần ốp sau 62.

Theo phương án này, yên xe 2 để người đi xe ngồi trên đó được lắp vào tấm ốp

60 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Yên xe 2 có thể được lắp vào và tháo ra cùng với tấm ốp 60 khi tấm ốp 60 được lắp vào hoặc tháo ra khỏi phần chứa 50.

Theo phương án này, yên xe 2 được lắp theo cách tháo ra được vào mặt trên 63a của tấm ốp 60, tấm ốp 60 có các phần chứa dạng lõm 67A, 67B được làm lõm xuống dưới từ mặt trên 63a của tấm ốp 60 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Sự xâm nhập của nước vào trong các phần chứa dạng lõm 67A, 67B có thể được ngăn chặn ở trạng thái yên xe 2 được lắp vào mặt trên 63a của tấm ốp 60.

Theo phương án này, các phần chứa dạng lõm 67A, 67B được tạo ra ở mặt trên 63a của tấm ốp 60 để có thể đặt dụng cụ trong đó, các phần chứa dạng lõm 67A, 67B có kích thước khác nhau tùy thuộc vào kích thước của dụng cụ cần được đặt trong đó và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Dụng cụ có kích thước khác nhau có thể được đặt trong các phần chứa dạng lõm 67A, 67B. Ngoài ra, có thể ngăn không cho dụng cụ bị lắc trong các phần chứa dạng lõm 67A, 67B khi xe chạy.

Theo phương án này, tấm ốp 60 được bố trí ở vùng lân cận sàn đặt chân 3 mà người đi xe đang ngồi trên yên xe 2 có thể đặt bàn chân của mình lên đó ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49 và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Do chiều cao của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới có thể được làm nhỏ ở mức nhiều nhất có thể nên tấm ốp 60 có thể được lắp vào và tháo ra một cách dễ dàng.

Phương án thứ hai

Mặc dù phương án thứ nhất đã được mô tả để minh họa trường hợp mặt trước 51a của phần chứa 50 là một mặt phẳng không có phần lồi-lõm, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Như được thể hiện trên FIG.6, phương án thứ hai khác với phương án thứ nhất mô tả trên đây về cấu hình mặt trước 51a của phần chứa 50. Tiếp theo, trong phần mô tả dưới đây, các bộ phận giống như các bộ phận theo phương án thứ nhất nêu trên được biểu thị bởi cùng các số chỉ dẫn và việc mô tả chúng một cách chi tiết sẽ được bỏ qua.

Theo phương án thứ hai, kết cấu này được trang bị thêm cơ cấu duy trì trạng

thái dịch chuyển 280 có cấu hình để giữ tấm ốp 60 ở trạng thái tấm ốp 60 dịch chuyển với khoảng cách định trước theo hướng trên/dưới. Cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 được bố trí giữa phần chứa 50 và tấm ốp 60. Cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 bao gồm phần lõi để gài 281 nhô về phía trước từ mặt trước 51a của phần chứa 50, chi tiết đẩy 282 có cấu hình để đẩy phần lõi để gài 281 về phía trước và phần lõm để gài 283 (xem FIG.7) mà lõm về phía trước từ mặt sau của phần ốp trước 61. Lỗ thông 284 mở theo hướng trước/sau được tạo ra ở vùng thành trước 51 của phần chứa 50 mà tương ứng với phần lõi để gài 281.

Nhiều (ví dụ, theo phương án này là hai) phần lõi để gài 281 được bố trí cách nhau theo chiều rộng xe. Phần lõi để gài 281 có thể dịch chuyển theo hướng trước/sau xuyên qua lỗ thông 284 của thành trước 51.

Ví dụ, chi tiết đẩy 282 là một lò xo lá. Như được thể hiện trên FIG.7, chi tiết đẩy 282 được lắp vào mặt trong (mặt sau) của thành trước 51 của phần chứa 50.

Nhiều (ví dụ, theo phương án này là hai) phần lõm để gài 283 được bố trí cách nhau theo chiều rộng xe. Phần lõm để gài 283 được bố trí ở vị trí nơi phần ốp trước 61 đối diện với phần lõi để gài 281 ở trạng thái có thể tiếp cận.

Hoạt động của cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển

Hoạt động của cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 khi tấm ốp 60 theo phương án thứ hai dịch chuyển sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên FIG.7, ở trạng thái được đỡ, phần lõm để gài 283 nằm ở bên dưới phần lõi để gài 281. Nói cách khác, ở trạng thái được đỡ, phần lõi để gài 281 gối chồng lên vùng phía trên của phần lõm để gài 283 ở phần ốp trước 61 khi nhìn từ phía trước. Ở trạng thái được đỡ, phần lõi để gài 281 bị ép về phía sau chống lại lực đẩy của chi tiết đẩy 282 bởi mặt sau của phần ốp trước 61. Do vậy, ở trạng thái được đỡ, đầu trước (đầu ngoài) của phần lõi để gài 281 không nhô về phía trước từ mặt trước 51a của phần chứa 50. Nghĩa là, ở trạng thái được đỡ, phần lõi để gài 281 không gài vào phần lõm để gài 283.

Khi tấm ốp 60 dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái được đỡ, nó đạt đến trạng thái có thể tiếp cận (xem FIG.8). Như được thể hiện trên FIG.8, ở trạng thái có thể tiếp cận, phần lõm để gài 283 đối diện với phần lõi để gài 281 theo hướng trước/sau. Nói

cách khác, ở trạng thái có thể tiếp cận, phần lõi để gài 281 gối chồng lên phần lõm để gài 283 khi nhìn từ phía trước. Ở trạng thái có thể tiếp cận, phần lõi để gài 281 lọt vào phần lõm để gài 283 nhờ lực đẩy của chi tiết đẩy 282. Do vậy, ở trạng thái có thể tiếp cận, phần lõi để gài 281 được gài vào phần lõm để gài 283. Vì lý do này, tấm ốp 60 được giữ bởi cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 ở trạng thái có thể tiếp cận.

Khi tấm ốp 60 tiếp tục dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái có thể tiếp cận, phần lõi để gài 281 bị ép về phía sau bởi mặt sau của phần ốp trước 61 và việc gài vào phần lõm để gài 283 được nhả ra. Vì lý do này, tấm ốp 60 có thể tiếp tục dịch chuyển được lên phía trên và tấm ốp 60 có thể được tháo ra khỏi phần chứa 50.

Hiệu quả của sáng chế theo phương án thứ hai

Theo phương án thứ hai, kết cấu này được trang bị thêm cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 có cấu hình để giữ tấm ốp 60 ở trạng thái tấm ốp 60 được dịch chuyển một khoảng cách định trước theo hướng trên/dưới và do vậy, có thể đạt được các hiệu quả sau.

Do người đi xe hoặc những người khác không nhất thiết phải giữ tấm ốp 60 khi tấm ốp 60 dịch chuyển theo hướng trên/dưới, tấm ốp 60 có thể được lắp vào và tháo ra một cách dễ dàng và việc tiếp cận miệng phần chứa 49 trở nên dễ dàng.

Theo phương án thứ hai, do tấm ốp 60 được giữ bởi cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 ở trạng thái có thể tiếp cận, người đi xe hoặc những người khác có thể dễ dàng tiếp cận miệng phần chứa 49 qua các phần lõm lên trên 70 và các phần lõm xuống dưới 55 mà không phải giữ tấm ốp 60.

Các phương án biến thể

Tiếp theo, mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó phần chứa 50 có miệng phần chứa 49 mở lên phía trên, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, phần chứa 50 có thể có miệng phần chứa 49 mở theo một hướng khác với hướng lên trên, như hướng về phía trước, hướng sang bên trái và hướng sang bên phải. Ví dụ, hướng mà miệng 49 của phần chứa 50 được mở ra có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó tấm

ốp 60 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa 50 để miệng phần chứa 49 được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo hướng trên/dưới, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, tấm ốp 60 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa 50 để miệng phần chứa 49 được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo hướng trước/sau hoặc hướng trái/phải. Ví dụ, hướng dịch chuyển (một hướng) của tấm ốp 60 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó tấm ốp 60 có thể làm miệng phần chứa 49 được mở ra nhờ sự dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, tấm ốp 60 có thể làm miệng phần chứa 49 được mở ra nhờ sự dịch chuyển khác với việc dịch chuyển lên phía trên, ví dụ, dịch chuyển về phía trước, dịch chuyển sang bên trái và bên phải từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Ví dụ, hướng dịch chuyển của tấm ốp 60 để làm miệng phần chứa 49 được mở ra có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó phần chứa 50 được bố trí ở bên dưới yên xe 2 và tấm ốp 60 được bố trí giữa yên xe 2 và phần chứa 50 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, phần chứa 50 và tấm ốp 60 có thể được bố trí ở vùng khác với vùng ở bên dưới yên xe 2. Ví dụ, vị trí bố trí của phần chứa 50 và tấm ốp 60 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó các phần ốp bên 64 của tấm ốp 60 có các phần lõm lên trên 70 được làm lõm lên phía trên để có thể tiếp cận miệng phần chứa 49 khi tấm ốp 60 dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, các phần ốp bên 64 có thể không có các phần lõm lên trên 70. Ví dụ, các phần lõm lên trên 70 này có thể được bố trí ở phần ốp trước 61. Ví dụ, kết cấu của tấm ốp 60 và vị trí bố trí các phần lõm lên trên 70 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó các thành bên 54 của phần chứa 50 có các phần lõm xuống dưới 55 được làm lõm để được phối hợp với các phần lõm lên trên 70 khi tấm ốp 60 dịch chuyển lên phía trên từ

trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, các thành bên 54 có thể không có các phần lõm xuống dưới 55. Ví dụ, các phần lõm xuống dưới 55 này có thể được bố trí ở thành trước 51. Ví dụ, kết cấu của phần chứa 50 và vị trí bố trí các phần lõm xuống dưới 55 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó tấm ốp 60 được đỡ bởi các khung yên xe 25 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, tấm ốp 60 có thể được đỡ chỉ bởi phần chứa 50 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Ví dụ, kết cấu đỡ của tấm ốp 60 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó chiều dài L2 của phần sau 72 của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới nhỏ hơn chiều dài L1 của phần trước 71 của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, chiều dài L2 của phần sau 72 của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới có thể lớn hơn chiều dài L1 của phần trước 71 của tấm ốp 60 theo hướng trên/dưới. Ví dụ, kích thước của các bộ phận tương ứng của tấm ốp 60 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó tấm ốp 60 bao gồm phần ốp trước 61 kéo dài dọc theo mặt trước 51a của phần chứa 50 theo hướng trên/dưới và có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ phía trước và các phần ốp bên 64 kéo dài dọc theo mặt bên 54a của phần chứa 50 theo hướng trên/dưới và có cấu hình để bao quanh các phía bên trái và bên phải của phần chứa 50, ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, phần ốp sau 62 có thể kéo dài dọc theo mặt sau 52a của phần chứa 50 theo hướng trên/dưới ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó tấm ốp 60 bao gồm phần ốp trước 61 có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ phía trước, phần ốp sau 62 có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ phía sau và phần ốp trên 63 có cấu hình để bao quanh phần chứa 50 từ phía trên ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, tấm ốp 60 có thể không bao gồm ít nhất một phần trong số phần ốp trước 61 và các phần ốp bên 64.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó phần ốp trước 61 kéo dài xuống dưới từ đầu trước của phần ốp trên 63 và phần ốp sau 62 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu sau của phần ốp trên 63 theo cách nghiêng ít hơn so với phần ốp trước 61, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, phần ốp sau 62 có thể kéo dài xuống dưới từ đầu sau của phần ốp trên 63 và song song với phần ốp trước 61.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó yên xe 2 được lắp vào tấm ốp 60, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, yên xe 2 có thể được lắp vào một chi tiết khác với tấm ốp 60, ví dụ, phần chứa 50 hoặc chi tiết tương tự. Ví dụ, chi tiết để lắp yên xe 2 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó yên xe 2 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi mặt trên 63a của tấm ốp 60, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, yên xe 2 có thể không được lắp theo cách lắp vào và tháo ra được khỏi mặt trên 63a của tấm ốp 60. Nghĩa là, yên xe 2 có thể được lắp cố định vào mặt trên 63a của tấm ốp 60. Ví dụ, kết cấu lắp của yên xe 2 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó tấm ốp 60 có các phần chứa dạng lõm 67A, 67B được làm lõm xuống dưới từ mặt trên 63a của tấm ốp 60, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, tấm ốp 60 có thể không có các phần chứa dạng lõm 67A, 67B. Ví dụ, mặt trên 63a của tấm ốp 60 có thể là một mặt phẳng không có phần lồi-lõm. Ví dụ, kết cấu của mặt trên 63a của tấm ốp 60 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa trường hợp hai phần chứa dạng lõm 67A, 67B được tạo ra ở mặt trên 63a của tấm ốp 60 để có thể đặt dụng cụ trong đó, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, có thể chỉ bố trí một phần lõm trong số các phần chứa dạng lõm 67A, 67B. Ví dụ, có thể bố trí các phần chứa dạng lõm 67A, 67B với số lượng là ba hoặc nhiều hơn. Ví dụ, số lượng các phần chứa dạng lõm 67A, 67B có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó các

phần chứa dạng lõm 67A, 67B có kích thước khác nhau tùy thuộc vào kích thước của dụng cụ cần được đặt trong đó, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, các phần chứa dạng lõm 67A, 67B có thể có cùng kích thước. Ví dụ, kích thước của các phần chứa dạng lõm 67A, 67B có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù tấm ốp 60 được bố trí ở vùng lân cận sàn đặt chân 3 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, tấm ốp 60 có thể được bố trí ở vị trí cách xa sàn đặt chân 3 ở trạng thái tấm ốp 60 che miệng phần chứa 49. Ví dụ, vị trí lắp đặt tấm ốp 60 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 bao gồm phần lõi để gài 281 mà nhô về phía trước từ mặt trước 51a của phần chứa 50, chi tiết đẩy 282 có cấu hình để đẩy phần lõi để gài 281 về phía trước và phần lõm để gài 283 mà lõm về phía trước từ mặt sau 52a của phần ốp trước 61 để làm ví dụ trong phương án thứ hai, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 có thể bao gồm phần lõi để gài mà nhô về phía sau từ mặt sau của phần ốp trước 61, chi tiết đẩy có cấu hình để đẩy phần lõi để gài về phía sau và phần lõm để gài được làm lõm về phía sau từ mặt trước 51a của phần chứa 50. Ví dụ, phần lõi để gài 281 và phần lõm để gài 283 có thể được bố trí ở phần mà khác với mặt trước 51a của phần chứa 50 và mặt sau của phần ốp trước 61. Ví dụ, chi tiết đẩy 282 có thể là một chi tiết như lò xo hoặc chi tiết tương tự khác với lò xo lá. Ví dụ, cấu trúc của cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Mặc dù phương án thứ hai nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó tấm ốp 60 được giữ bởi cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 ở trạng thái có thể tiếp cận, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, tấm ốp 60 có thể được giữ bởi cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 ở trạng thái trung gian giữa trạng thái được đỡ và trạng thái có thể tiếp cận. Ví dụ, tấm ốp 60 có thể được giữ theo từng nấc nhờ cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển 280 cho đến khi tấm ốp 60 được tháo ra khỏi phần chứa 50.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó xe máy 1 thuộc loại được vận hành bằng điện là một ví dụ về xe kiểu ngồi để chân hai bên, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, xe này có thể là xe máy

được trang bị động cơ xăng (động cơ đốt trong).

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một ví dụ trong đó xe máy 1 là xe dòng scutor, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, xe này có thể là xe máy có động cơ ở phía bên của thân xe.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả để minh họa một cấu hình trong đó xe máy 1 truyền lực dẫn động của động cơ điện 12 đến bánh sau 4, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này. Ví dụ, có thể trang bị cấu hình trong đó xe máy 1 truyền lực dẫn động của động cơ điện 12 đến bánh trước 3. Ví dụ, kết cấu truyền lực dẫn động của động cơ điện 12 đến bánh xe dẫn động có thể được thay đổi theo yêu cầu.

Tiếp theo, sáng chế không bị giới hạn ở các phương án nêu trên và ví dụ, tất cả các xe mà người lái xe chạy xe ở tư thế ngồi trên thân xe đều thuộc loại xe kiểu ngồi để chân hai bên và ngoài xe máy (bao gồm xe đạp được trang bị động cơ và xe kiểu scutor), sáng chế còn có thể bao gồm xe ba bánh (bao gồm xe có hai bánh trước và một bánh sau cũng như xe có một bánh trước và hai bánh sau). Ngoài ra, sáng chế cũng có thể được áp dụng cho xe bốn bánh như xe ô tô hoặc các loại xe tương tự, ngoài xe máy.

Mặc dù các phương án của sáng chế đã được mô tả và được minh họa trên đây, song cần phải nhận thấy rằng các phương án này chỉ là các ví dụ của sáng chế và các ví dụ này không nhằm giới hạn sáng chế. Có thể thực hiện việc bổ sung, loại bỏ bớt, thay thế các dấu hiệu và các cải biến khác mà không vượt quá phạm vi của sáng chế. Do vậy, sáng chế không được xem là bị giới hạn bởi phần mô tả nêu trên và chỉ bị giới hạn bởi phạm vi của các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo dưới đây.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

tấm ốp (60) có cấu hình để che miệng phần chứa (49) của phần chứa (50) mà được mở ra để có thể đặt vật dụng vào trong đó,

trong đó tấm ốp (60) có khả năng được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa (50) để làm miệng phần chứa (49) được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo một hướng,

trong đó tấm ốp (60) bao gồm phần ốp bên (64) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ các phía bên trái và bên phải ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49);

phần ốp bên (64) có phần lõm lên trên (70) được làm lõm lên phía trên sao cho miệng phần chứa (49) trở nên tiếp cận được,

trong đó phần chứa (50) bao gồm các thành bên (54) đối diện với các phần ốp bên (64) ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49); và

các thành bên (54) có các phần lõm xuống dưới (55) được làm lõm xuống phía dưới để được liên kết với các phần lõm lên trên (70) khi tấm ốp (60) dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

2. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

tấm ốp (60) có cấu hình để che miệng phần chứa (49) của phần chứa (50) mà được mở ra để có thể đặt vật dụng vào trong đó,

trong đó tấm ốp (60) có khả năng được lắp vào và tháo ra khỏi phần chứa (50) để làm miệng phần chứa (49) được mở ra và đóng lại nhờ sự dịch chuyển theo một hướng,

trong đó tấm ốp (60) bao gồm phần ốp bên (64) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ các phía bên trái và bên phải ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49);

phần ốp bên (64) có phần lõm lên trên (70) được làm lõm lên phía trên sao cho miệng phần chứa (49) trở nên tiếp cận được khi tấm ốp (60) dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49),

trong đó phần chứa (50) bao gồm các thành bên (54) đối diện với các phần ốp bên (64) ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49); và

các thành bên (54) có các phần lõm xuống dưới (55) được làm lõm xuống phía dưới để được liên kết với các phần lõm lên trên (70) khi tấm ốp (60) dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).

3. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó tấm ốp (60) có khả năng làm miệng phần chứa (49) được mở ra nhờ sự dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).
4. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó:

phần chứa (50) được bố trí ở bên dưới yên xe (2) để người đi xe ngồi trên đó; và

tấm ốp (60) được bố trí giữa yên xe (2) và phần chứa (50) ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).
5. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm 1, 3 và 4, trong đó phần ốp bên (64) có phần lõm lên trên (70) được làm lõm lên phía trên sao cho miệng phần chứa (49) trở nên tiếp cận được khi tấm ốp (60) dịch chuyển lên phía trên từ trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).
6. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2 hoặc 5, trong đó không thể thực hiện được việc tiếp cận miệng phần chứa (49) qua phần lõm lên trên (70) ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).
7. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49), tấm ốp (60) này được đỡ bởi khung (25) bao gồm:

đoạn đỡ phía trước (28a) có cấu hình để đỡ phần trước (71) của tấm ốp (60); và

đoạn đỡ phía sau (28b) có cấu hình để đỡ phần sau (72) của tấm ốp (60) ở vị trí phía sau và bên trên đoạn đỡ phía trước (28a); và

chiều dài (L2) của phần sau (72) của tấm ốp (60) theo hướng trên/dưới nhỏ hơn chiều dài (L1) của phần trước (71) của tấm ốp (60) theo hướng trên/dưới.

8. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó tấm ốp (60) bao gồm các phần ốp (61, 64) kéo dài dọc theo mặt ngoài (51a, 54a) của phần chứa (50) theo một hướng và có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ phía ngoài, ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49).
9. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó ở trạng thái tấm ốp (60) che miệng phần chứa (49), tấm ốp (60) này bao gồm:
 - phần ốp trước (61) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ phía trước;
 - phần ốp sau (62) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ phía sau; và
 - phần ốp trên (63) có cấu hình để bao quanh phần chứa (50) từ phía trên,
 - phần ốp trước (61) kéo dài xuống dưới từ đầu trước của phần ốp trên (63); và
 - phần ốp sau (62) kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu sau của phần ốp trên (63) theo cách nghiêng ít hơn so với phần ốp trước (61).
10. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó yên xe (2) để người đi xe ngồi trên đó được lắp vào tấm ốp (60).
11. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 10, trong đó yên xe (2) có khả năng được lắp vào và tháo ra khỏi mặt trên (63a) của tấm ốp (60) và tấm ốp (60) có các phần chứa dạng lõm (67A, 67B) được làm lõm xuống dưới từ mặt trên (63a) của tấm ốp (60).
12. Kết cấu ốp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 11, trong đó nhiều phần chứa dạng lõm (67A, 67B) được tạo ra ở mặt trên (63a) của tấm ốp (60) để đặt dụng cụ trong đó; và
 - các phần chứa dạng lõm (67A, 67B) có kích thước khác nhau tùy thuộc vào

kích thước của dụng cụ cần được đặt trong đó.

13. Kết cấu ổp dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 12, trong đó kết cấu này còn bao gồm cơ cấu duy trì trạng thái dịch chuyển (280) có cấu hình để giữ tấm ổp (60) ở trạng thái tấm ổp (60) được dịch chuyển một khoảng cách định trước theo một hướng.

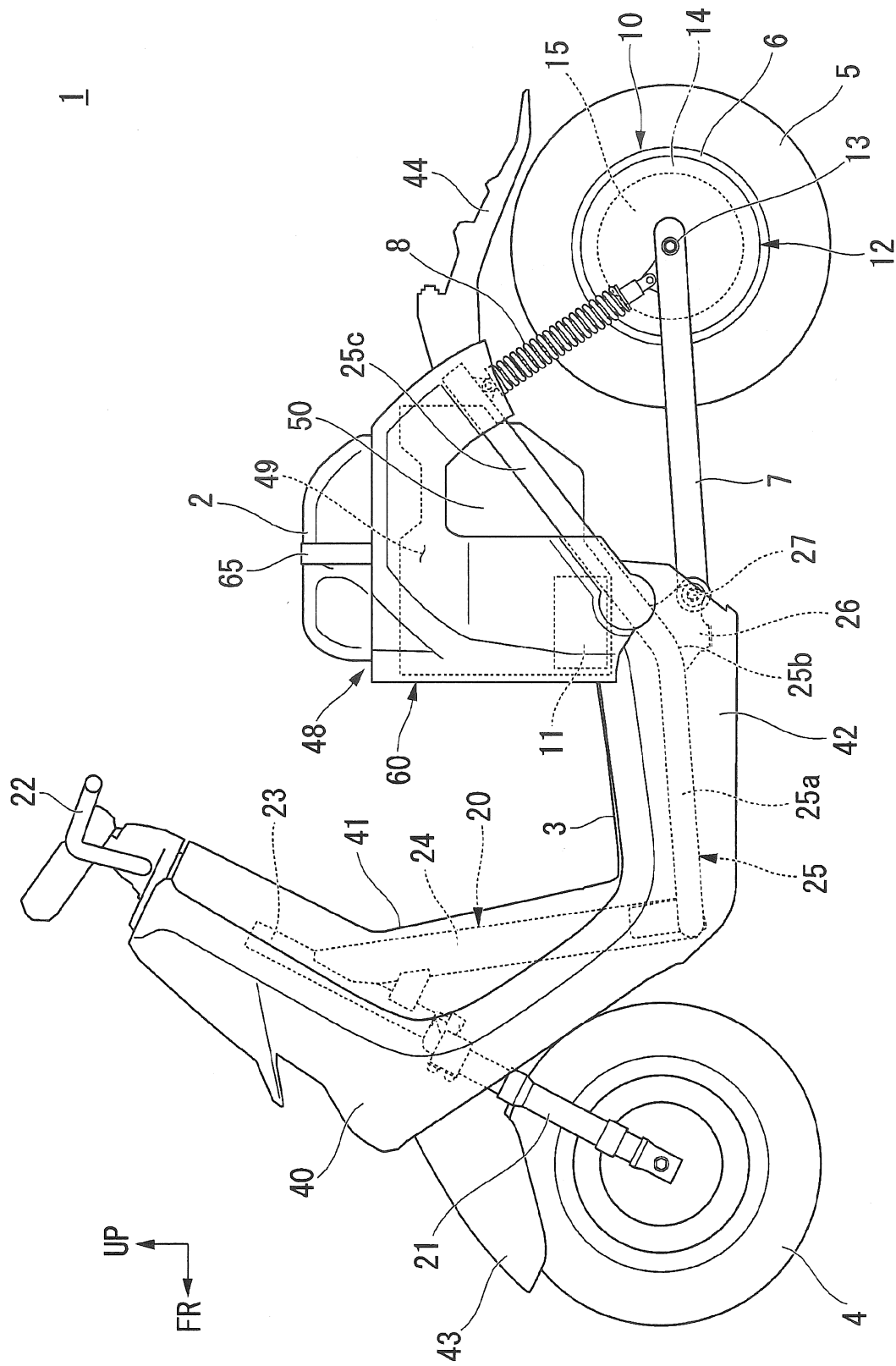


FIG. 1

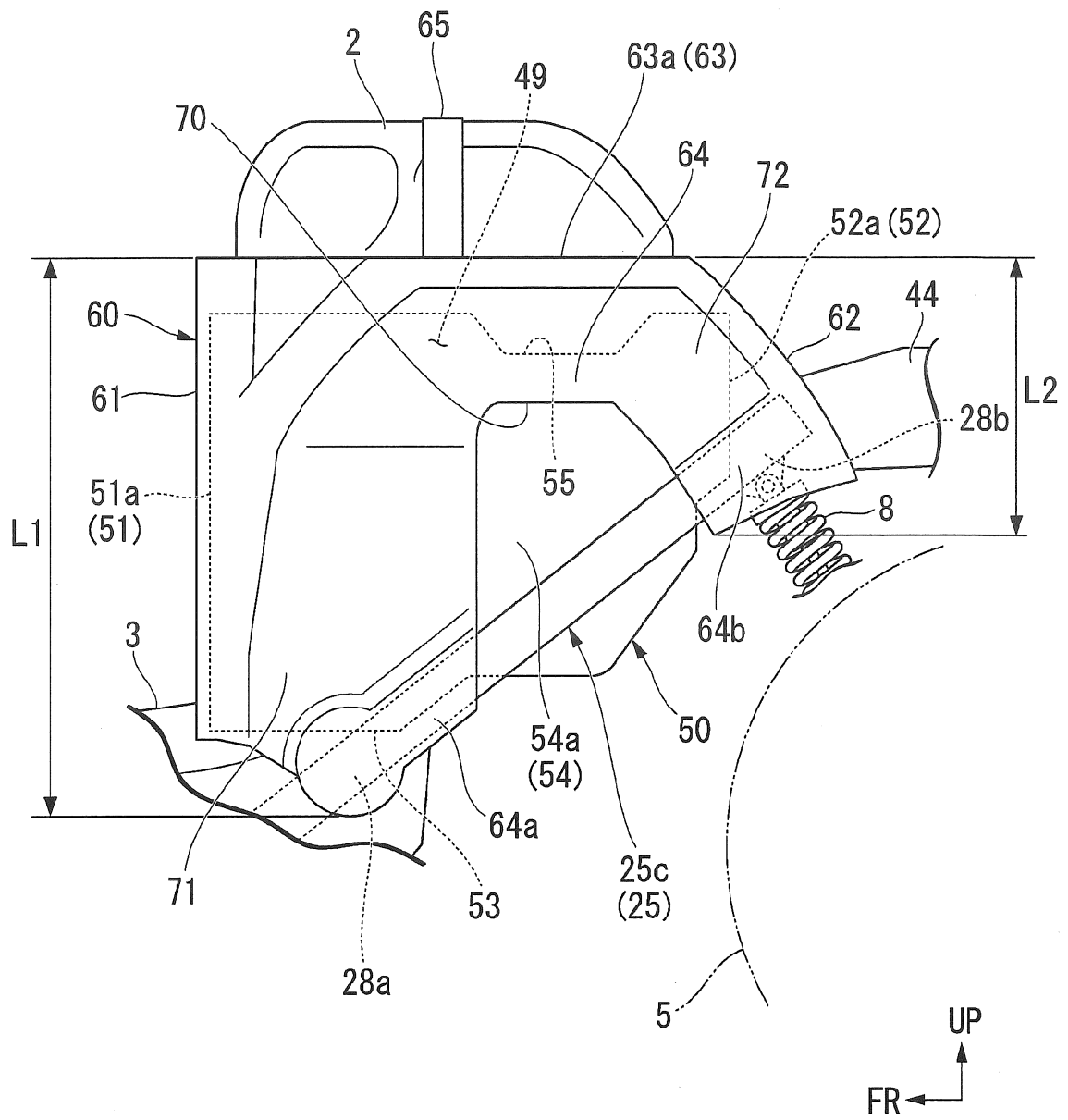


FIG. 2

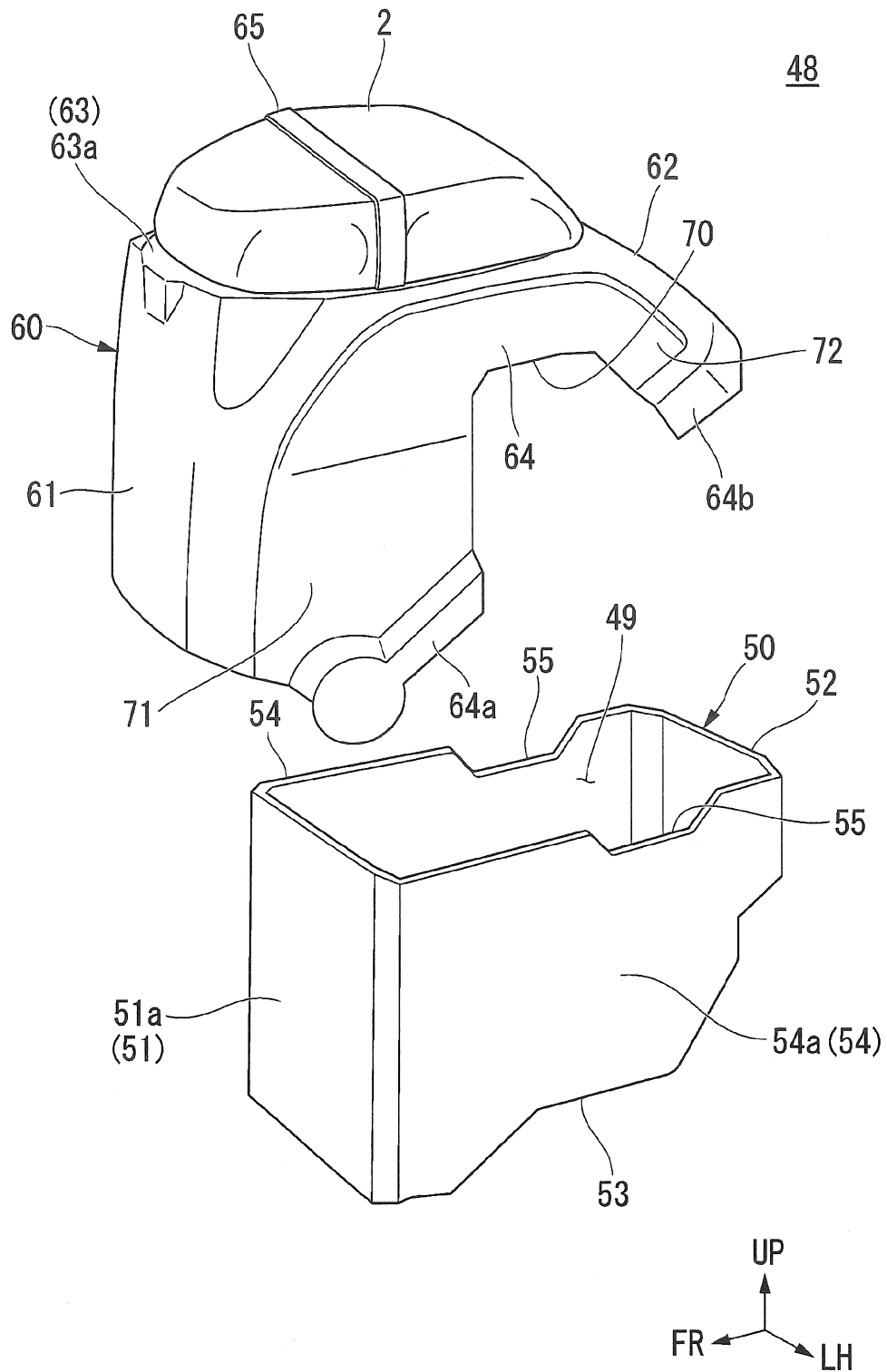


FIG. 3

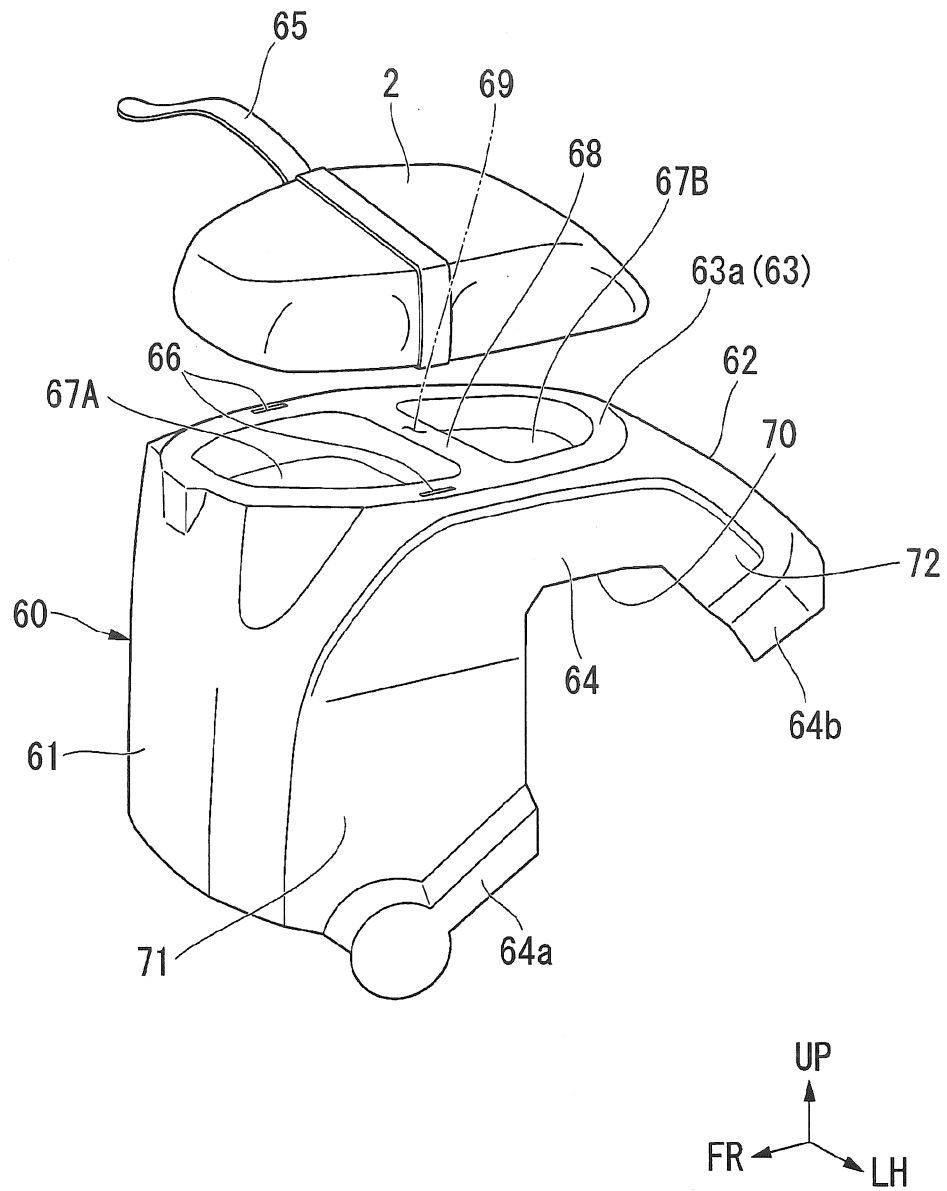


FIG. 4

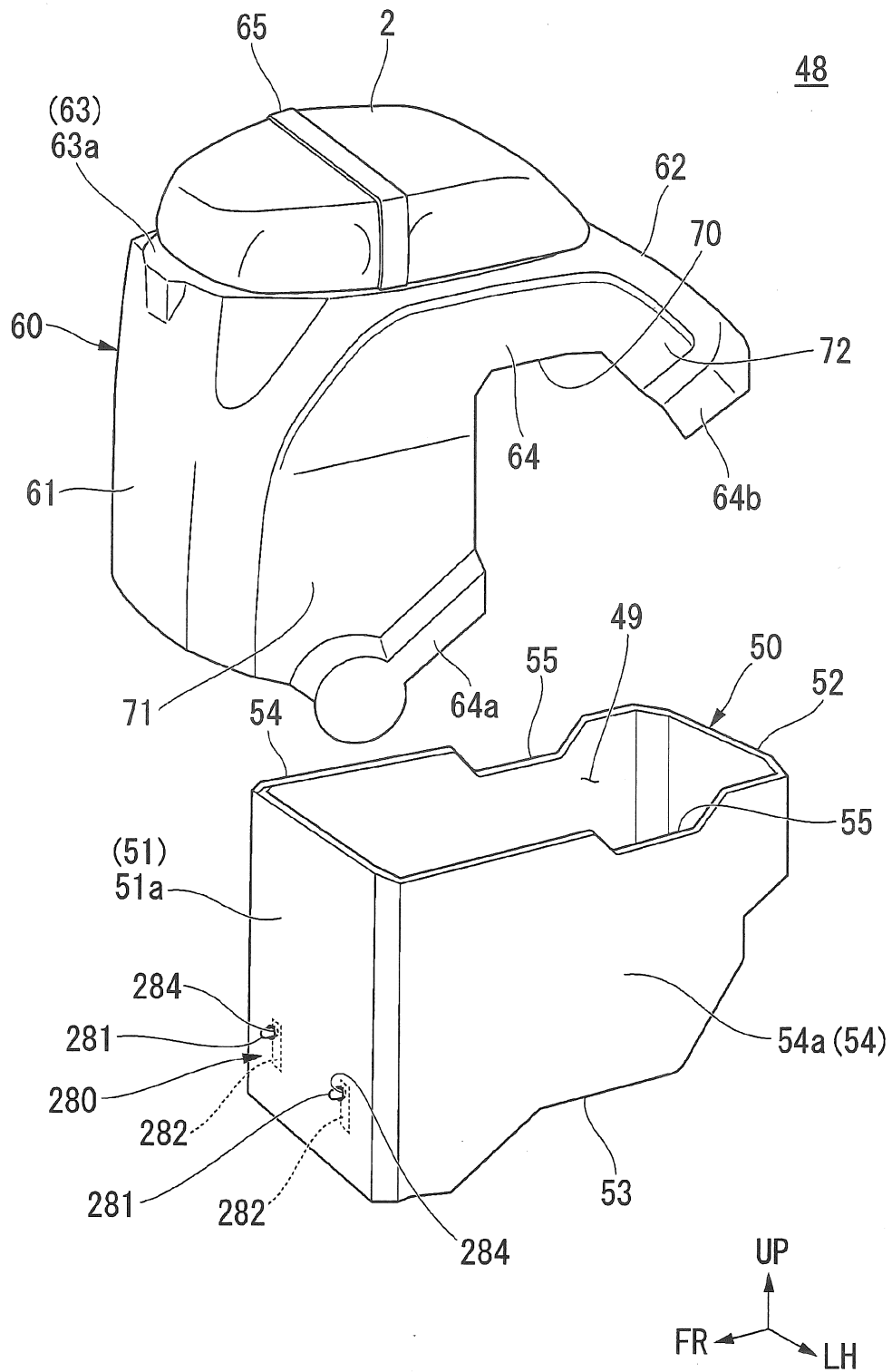


FIG. 6

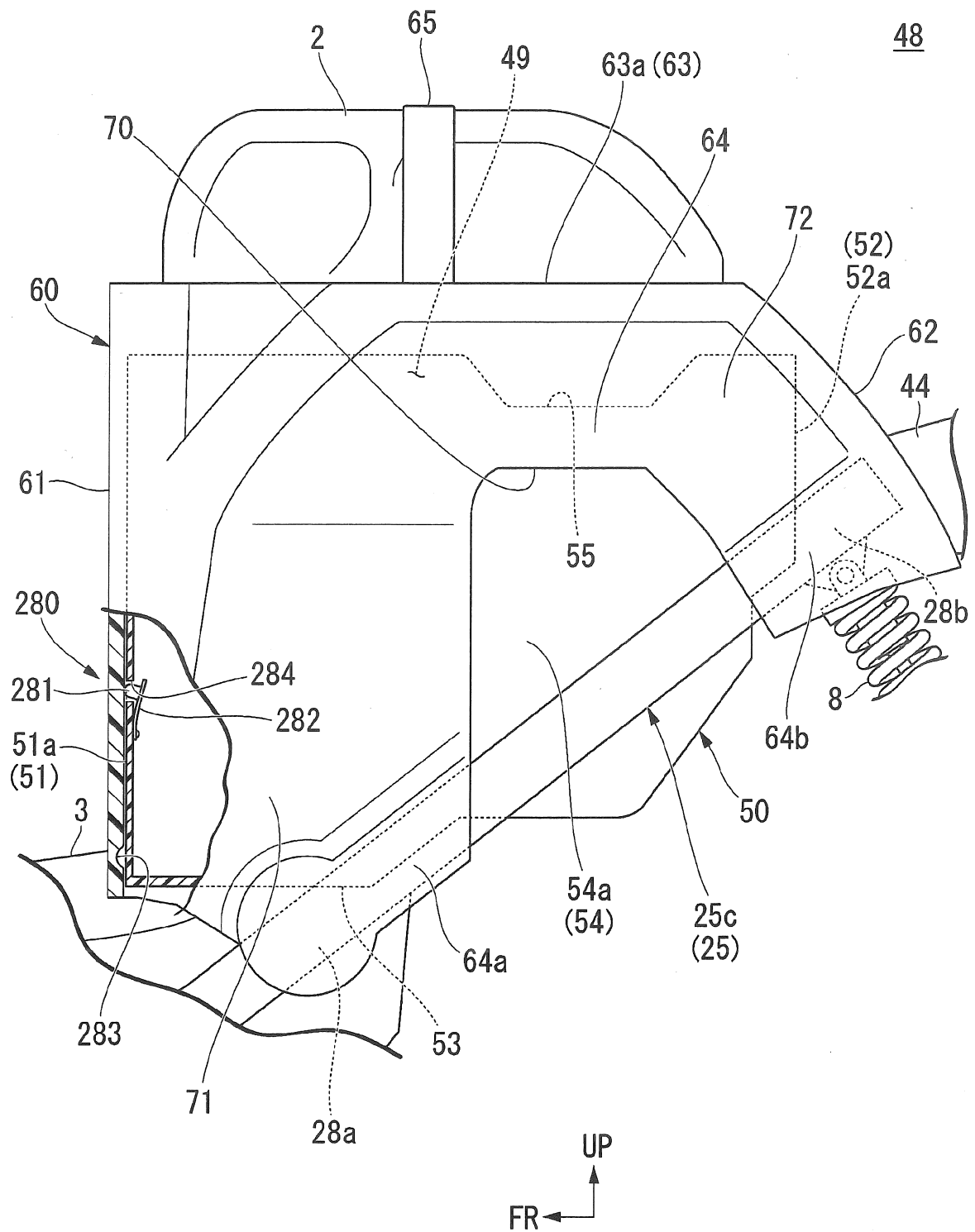


FIG. 7

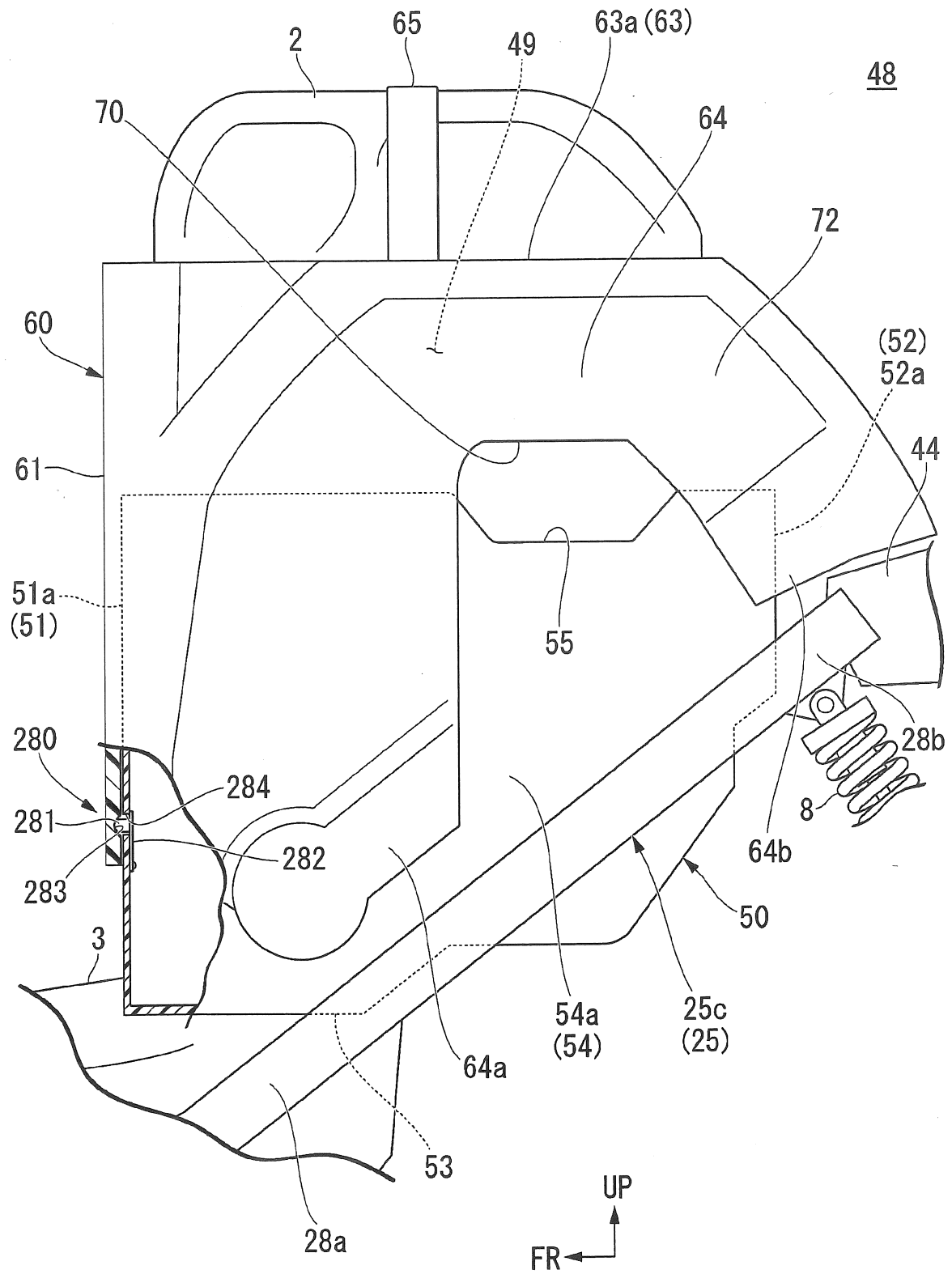


FIG. 8