



(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)



1-0042246

(51)^{2021.01} B62J 23/00; B62H 1/02

(13) B

(21) 1-2022-06549

(22) 09/02/2021

(86) PCT/JP2021/004796 09/02/2021

(87) WO 2021/199688 A1 07/10/2021

(30) 2020-060957 30/03/2020 JP

(45) 27/01/2025 442

(43) 26/12/2022 417A1

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

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

(72) Kenichi OISHI (JP); Kazuhiro KUDO (JP); Ken SAKAMOTO (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỀ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có kết cấu để giảm số lượng các bộ phận và cải thiện được hình dáng bên ngoài của nó.

FIG. 1

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

Thông thường, đã biết xe kiểu ngồi để chân hai bên dòng scuter bao gồm tấm ốp phía trước, tấm ốp phía bên sàn đặt chân và tấm ốp phía sau cùng nhau cấu thành tấm ốp thân xe. Tấm ốp phía trước có kết cấu để che mặt bên của phần trước của xe kiểu ngồi để chân hai bên; tấm ốp phía bên sàn đặt chân có kết cấu để che phía bên ở bên dưới sàn đặt chân của xe kiểu ngồi để chân hai bên; và tấm ốp phía sau có kết cấu để che phía bên ở bên dưới yên xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên (ví dụ, xem công bố Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2005-145202).

Tấm ốp phía trước và tấm ốp phía bên sàn đặt chân được thiết kế để liên kết với nhau ở gần đầu trước của sàn đặt chân và; tấm ốp phía bên sàn đặt chân và tấm ốp phía sau được thiết kế để liên kết với nhau ở phía sau sàn đặt chân.

Trong công bố Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2005-145202, tấm ốp thân xe có số lượng chi tiết lớn, cần phải tăng số điểm lắp và do vậy, cần nhiều giờ công lắp ráp và kết quả là làm tăng chi phí sản xuất. Ngoài ra, tấm ốp có nhiều phần phân tách, khiến cho hình dáng bên ngoài của nó kém hấp dẫn và đặt ra nhu cầu cải thiện hình dáng bên ngoài. Hơn nữa, tấm ốp phía trước và tấm ốp phía bên sàn đặt chân liên kết với nhau từ trên xuống dưới, điều này có thể cản trở dòng gió thổi khi chạy xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có kết cấu để giảm số lượng các bộ phận, cải thiện hình dáng bên ngoài và ngăn chặn ảnh hưởng của nó lên dòng gió thổi khi chạy xe.

Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên dòng scuter, xe kiểu ngồi để chân hai bên này có tấm ốp thân xe (46) để che thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên. Tấm ốp thân xe (46) bao gồm phần ốp phía trước (52A) có kết cấu để che phía bên ở bên dưới tay lái (31), phần ốp phía bên sàn đặt chân (62) có kết cấu để che phía bên ở

bên dưới sàn đặt chân (56) là phần đặt chân cho người lái xe và phần ốp phía sau (59B) có kết cấu để che phía bên ở bên dưới yên xe (16). Phần ốp phía bên sàn đặt chân (62) được phân chia thành hai phần và bao gồm phần hợp nhất phía trước (52B) được tạo liền khối với phần ốp phía trước (52A) và phần hợp nhất phía sau (59A) được tạo liền khối với phần ốp phía sau (59B).

Trong kết cấu nêu trên, phần hợp nhất phía trước (52B) có thể bao gồm đường thẳng tạo hình dáng (90) mà được tạo dạng bậc với phần trên của nó nhô sang phía bên nhiều hơn so với phần dưới của nó hoặc dạng bậc với phần dưới của nó nhô sang phía bên nhiều hơn so với phần trên của nó hoặc dạng rãnh và đường thẳng tạo hình dáng này nghiêng về phía sau và lên phía trên ở mặt bên của phần hợp nhất phía trước (52B) và khi nhìn từ phía bên của xe, mép trên (59r) của phần hợp nhất phía sau (59A) có thể được tạo theo cách nằm trên đường thẳng tạo hình dáng (90) và trên đường kéo dài của đường thẳng tạo hình dáng (90).

Trong kết cấu nêu trên, phần hợp nhất phía trước (52B) và phần hợp nhất phía sau (59A) có thể gối chồng lên nhau một phần theo hướng chiều rộng của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Trong kết cấu nêu trên, chân chống bên (64) được bố trí theo cách có thể được thu vào trong phần ở bên dưới sàn đặt chân (56). Phần hợp nhất phía trước (52B) có phần miệng (52e) để bố trí chân chống bên (64) trong đó và phần hợp nhất phía sau (59A) có thể chồng lên phần hợp nhất phía trước (52B) ở bên trên phần miệng (52e).

Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp thân xe để che thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên. Tấm ốp thân xe bao gồm phần ốp phía trước có kết cấu để che phía bên ở bên dưới tay lái, phần ốp phía bên sàn đặt chân có kết cấu để che phía bên ở bên dưới sàn đặt chân là phần đặt chân cho người lái xe và phần ốp phía sau có kết cấu để che phía bên ở bên dưới yên xe. Phần ốp phía bên sàn đặt chân được phân chia thành hai phần và có phần hợp nhất phía trước được tạo liền khối với phần ốp phía trước và phần hợp nhất phía sau được tạo liền khối với phần ốp phía sau. Ở đây, bằng cách dùng tấm ốp thân xe có ít bộ phận cấu thành hơn để che các mặt bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên, có thể giảm giờ công lắp ráp và chi phí sản xuất tấm ốp thân xe. Ngoài ra, do các phần phân tách ít hơn nên có thể cải thiện được hình dáng

bên ngoài.

Trong kết cấu nêu trên, phần hợp nhất phía trước có đường thẳng tạo hình dáng nghiêng về phía sau và lên phía trên ở mặt bên của phần hợp nhất phía trước và mép trên của phần hợp nhất phía sau được tạo theo cách liên tục với đường thẳng tạo hình dáng mà vốn nghiêng về phía sau và lên phía trên. Do vậy, bề mặt ghép nối giữa phần hợp nhất phía trước và phần hợp nhất phía sau không dễ bị nhìn thấy, nhờ đó tạo ra cảm nhận liền khối và cải thiện được hình dáng bên ngoài. Nhờ đường thẳng tạo hình dáng nên dòng gió thổi khi chạy xe dễ dàng lưu thông, nhờ đó giảm được lực cản khi xe chạy.

Trong kết cấu nêu trên, phần hợp nhất phía trước và phần hợp nhất phía sau gối chồng lên nhau một phần theo hướng chiều rộng của xe kiểu ngồi để chân hai bên, nhờ đó phần ốp phía bên sàn đặt chân trở nên cứng vững hơn.

Trong kết cấu nêu trên, chân chống bên được bố trí theo cách có thể được thu vào trong phần ở bên dưới sàn đặt chân. Phần hợp nhất phía trước có phần miệng để bố trí chân chống bên trong đó và phần hợp nhất phía sau gối chồng lên phần hợp nhất phía trước ở bên trên phần miệng. Do vậy, phần hợp nhất phía sau gia cường độ cứng vững của phần hợp nhất phía trước, mà độ cứng vững này vốn bị giảm bởi phần miệng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy mà tấm ốp bên thứ hai được tháo ra khỏi đó.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ bên trái của cụm ốp trước.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần chính của cụm ốp trước khi nhìn nghiêng từ phía sau.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy mà tấm ốp bên thứ nhất được tháo ra khỏi đó.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ bên trái của cụm ốp sau.

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cụm ốp sau.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy mà tấm ốp bên thứ nhất và tấm ốp bên thứ hai được tháo ra khỏi đó.

FIG.9 là hình vẽ phóng to thể hiện phần chính của xe máy trên FIG.2.

FIG.10 là hình vẽ phóng to thể hiện phần chính của xe máy trên FIG.5.

Mô tả chi tiết sáng chế

Một phương án của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Trong phần mô tả dưới đây, các hướng như phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới cũng chính là các hướng của thân xe, trừ khi có quy định cụ thể khác. Trên mỗi hình vẽ, ký hiệu FR biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của thân xe.

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy 10 theo một phương án của sáng chế.

Xe máy 10 bao gồm khung thân xe 11, chạc trước 12, bánh trước 13, cụm động lực 14 và bánh sau 15. Bánh trước 13 được đỡ thông qua chạc trước 12 ở đầu trước của khung thân xe 11 và bánh sau 15 được đỡ thông qua cụm động lực 14 ở phần dưới của khung thân xe 11.

Xe máy 10 là xe kiểu ngồi để chân hai bên mà người lái xe ngồi trên đó và để chân hai bên yên xe 16 lắp ở bên trên khung thân xe 11.

Khung thân xe 11 bao gồm ống đầu 18, hai khung nghiêng xuống dưới bên trái và bên phải 19A, hai khung gằm bên trái và bên phải 19B, khung giữa 20, hai khung sau bên trái và bên phải 2, hai khung sàn đặt chân bên trái và bên phải 22.

Ống đầu 18 tương ứng với đầu trước của khung thân xe 11 và được bố trí nghiêng về phía sau khi nhìn từ phía bên của xe máy 10. Mỗi khung nghiêng xuống dưới bên trái và bên phải 19A kéo dài xuống phía dưới và nghiêng sang phía bên từ phần dưới bên trái hoặc bên phải của ống đầu 18.

Ở phần dưới của nó, mỗi khung nghiêng xuống dưới bên trái và bên phải 19A có phần uốn 19C. Hai khung gằm bên trái và bên phải 19B kéo dài liền khối về phía sau từ đầu sau của các phần uốn 19C. Khung giữa 20 kéo dài xuống phía dưới và nghiêng về phía sau từ phần trên của ống đầu 18 ở phía sau khung nghiêng xuống

dưới bên trái và bên phải 19A. Mỗi khung sau bên trái và bên phải 21 kéo dài về phía sau và nghiêng lên phía trên từ phần sau tương ứng của các khung gầm bên trái và bên phải 19B. Hai khung sàn đặt chân bên trái và bên phải 22 được bố trí ở bên trên các khung gầm bên trái và bên phải 19B khi nhìn từ phía bên của xe máy 10. Các khung sàn đặt chân bên trái và bên phải 22 nối các khung nghiêng xuống dưới bên trái và bên phải 19A và các khung sau bên trái và bên phải 21 theo chiều dọc và đỡ sàn đặt chân 56 như sẽ được mô tả chi tiết dưới đây.

Chạc trước 12 được đỡ quay được bởi ống đầu 18. Cùng với đó, tay lái 31 được lắp vào đầu trên của chạc trước 12 và bánh trước 13 được đỡ bởi trục 32 ở đầu dưới của chạc trước 12.

Cụm động lực 14 được lắp theo cách lắp được (theo hướng trên-dưới) vào đầu sau của mỗi khung gầm bên trái và bên phải 19B thông qua các chi tiết liên kết. Cụm động lực 14 bao gồm động cơ 35 là phần trước của nó và bộ truyền động biến thiên liên tục 36 được tạo liền khối với phần sau của động cơ 35.

Bộ truyền động biến thiên liên tục 36 có trục đầu ra 41 mà trên đó lắp bánh sau 15. Bộ giảm xóc sau 42 được bố trí giữa một trong số các khung sau bên trái và bên phải 21 và đầu sau của bộ truyền động biến thiên liên tục 36.

Yên xe 16 được bố trí ở bên trên các khung sau bên trái và bên phải 21.

Tấm ốp thân xe 46 dùng để che khung thân xe 11 bao gồm tấm ốp trước 51, hai tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 (tương ứng với vùng được xác định bởi đường nét đậm), tấm ốp trong phía trước 53, sàn đặt chân 56, tấm ốp giữa 58, tấm ốp bên thứ hai 59 (tương ứng với vùng được xác định bởi một đường nét đậm khác), tấm ốp tay lái 60 và tấm ốp gầm 61.

Tấm ốp trước 51 che ống đầu 18 từ phía trước. Hai tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 lần lượt che khung nghiêng xuống dưới bên trái và bên phải 19A từ các phía bên và che chân của người lái xe từ phía trước. Cùng với đó, hai tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 lần lượt kéo dài xuống phía dưới từ các mép bên trái và bên phải của sàn đặt chân 56 như được mô tả dưới đây và che phần bên dưới của sàn đặt chân 56. Tấm ốp trong phía trước 53 che các khung nghiêng xuống dưới bên trái và bên phải 19A từ phía sau. Giữa tấm ốp trong phía trước 53 và tấm ốp giữa 58, sàn

đặt chân 56 che khung gầm bên trái và bên phải 19B và các khung sàn đặt chân bên trái và bên phải 22 từ phía trên và được dùng làm phần đặt chân cho người lái xe.

Tấm ốp giữa 58 kéo dài từ đầu sau của sàn đặt chân 56 đến phần bên dưới đầu trước của yên xe 16.

Tấm ốp bên thứ hai 59 được tạo theo cách riêng biệt với các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 và kéo dài, từ bên dưới sàn đặt chân 56 và phía sau tấm ốp giữa 58, về phía sau của thân xe ở bên dưới các mép bên của yên xe 16. Đầu trước của tấm ốp bên thứ hai 59 gồ chông lên, từ phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe máy 10, phần dưới và phần sau của mỗi tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 ở bên dưới sàn đặt chân 56.

Tấm ốp gầm 61 được bố trí giữa mép dưới của các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 và che phần dưới của thân xe từ bên dưới.

Các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 còn được gọi là các phần ốp bên phía trước bên trái và bên phải 52A, mỗi phần này kéo dài từ trên xuống dưới và các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B, mỗi phần này được tạo liền khối với và kéo dài về phía sau từ đầu dưới của một phần tương ứng trong số hai phần ốp bên phía trước bên trái và bên phải 52A.

Tấm ốp bên thứ hai 59 còn được gọi là hai phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A, mỗi phần này gồ chông lên phần tương ứng trong số hai phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và hai phần ốp bên phía sau bên trái và bên phải 59B, mỗi phần này được tạo liền khối với và kéo dài về phía sau và nghiêng lên phía trên từ phần tương ứng trong số hai phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A.

Các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A tạo thành phần ốp phía bên sàn đặt chân 62. Nói cách khác, phần ốp phía bên sàn đặt chân 62 được phân chia thành hai phần.

Một trong số hai khung gầm bên trái và bên phải 19B có chân chống bên 64 được bố trí trên đó. Chân chống bên 64 được bố trí ở bên dưới sàn đặt chân 56 và được lật lên trên để được giữ ở phía bên của phần ốp phía bên sàn đặt chân 62 khi, ví dụ, xe máy 10 di chuyển.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy 10 mà tấm ốp bên thứ hai 59 được tháo ra khỏi đó.

Các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B của các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 có các mép trên 52c mà mỗi mép này kéo dài, ngoại trừ đầu sau của nó, dọc theo mép bên trái hoặc bên phải của sàn đặt chân 56 và có các mép dưới 52d mà mỗi mép này kéo dài dọc theo mép bên tương ứng của tấm ốp gài 61. Một phần (phần bên trái) trong số các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B có, ở mặt sau của nó, miệng dưới 52e được để hở, miệng dưới 52e là một phần miệng nơi mà chân chống bên 64 được lắp vào khung thân xe 11 (cụ thể là vào một khung gài (khung gài bên trái) trong số các khung gài bên trái và bên phải 19B).

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ bên trái của cụm ốp trước 85 và FIG.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần chính của cụm ốp trước 85 khi nhìn nghiêng từ phía sau.

Như được minh họa trên FIG.3 và FIG.4, cụm ốp trước 85 bao gồm các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52, tấm ốp trước 51 và cửa chớp phía trước 86. Tấm ốp trước 51 và cửa chớp phía trước 86 được bố trí giữa các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52.

Các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B của các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 lần lượt có các mặt trước 52m, trên mỗi mặt có đường thẳng tạo hình dáng 90.

Mỗi đường thẳng tạo hình dáng 90 được bố trí nghiêng về phía sau và lên phía trên và ở một phần (phần bên trái) trong số các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B, đường thẳng tạo hình dáng tương ứng 90 được bố trí ở bên trên miệng dưới 52e.

Phần lõm 52h được bố trí ở phía sau và ở bên dưới của miệng dưới 52e của mỗi phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và phần lõm 52h có kết cấu để chứa chân chống bên 64 (xem FIG.1) khi nó được lật lên trên.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy 10 mà các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 được tháo ra khỏi đó.

Mỗi phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A của tấm ốp bên thứ hai 59 kéo dài, từ phía trước chân chống bên 64, về phía sau và nghiêng lên phía trên với chiều rộng tăng dần theo hướng trên-dưới của phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A và có đầu đỉnh 59q dạng đầu nhọn. Mỗi phần ốp bên phía sau bên trái và bên phải 59B được tạo liền khối với vùng phía sau của phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A và kéo dài từ vùng phía sau này về phía sau và nghiêng lên phía trên dọc theo mép dưới của yên xe 16, trong khi cùng với đó uốn cong theo cách nhô lên phía trên.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ bên trái của cụm ốp sau 95 và FIG.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cụm ốp sau 95.

Như được minh họa trên FIG.6 và FIG.7, tấm ốp giữa 58 và tấm ốp bên thứ hai 59 được lắp thành cụm ốp sau 95 và cụm ốp sau 95, đã được lắp sẵn này, được lắp vào khung thân xe 11 (xem FIG.1).

Tấm ốp giữa 58 uốn theo cách nhô về phía trước và được bố trí ở bên trong mỗi phần lõm bên trái và bên phải 59c của tấm ốp bên thứ hai 59 theo hướng chiều rộng xe.

Ở một phía bên (phía bên trái) của tấm ốp bên thứ hai 59, phần tương ứng (phần bên trái) trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A có mép dưới 59d nghiêng về phía sau và lên phía trên và phần lõm phía dưới 59e ở mép dưới 59d. Ở phía còn lại (phía bên phải), phần tương ứng (phần bên phải) trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A không có phần lõm phía dưới 59e. Mỗi phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A có mép trên 59r nghiêng về phía sau và lên phía trên.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy 10 mà các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 và tấm ốp bên thứ hai 59 được tháo ra khỏi đó, FIG.9 là hình vẽ phóng to thể hiện phần chính của xe máy 10 trên FIG.2 và FIG.10 là hình vẽ phóng to thể hiện phần chính của xe máy 10 trên FIG.5.

Trên FIG.9 và FIG.10, các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 và tấm ốp bên thứ hai 59 được biểu thị bởi các đường nét đậm.

Như được minh họa trên FIG.8 và FIG.9, chân chống bên 64 được đỡ lặc được

theo chiều dọc bởi một trong số các khung gầm bên trái và bên phải 19B thông qua chi tiết đỡ chân chống 101 và trục đỡ 105. Chân chống bên 64 có thể lắc được giữa trạng thái kéo dài xuống phía dưới từ trục đỡ 105 khi sử dụng và trạng thái kéo dài về phía sau từ trục đỡ 105 khi nó được thu lại.

FIG.9 minh họa chân chống bên 64 kéo dài từ chi tiết đỡ chân chống 101 (được bố trí ở bên trong một phần (phần bên trái) trong số các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B theo hướng chiều rộng xe), kéo dài xuyên qua miệng dưới 52e ở phía sau và ra phía ngoài của phần tương ứng của các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B theo hướng chiều rộng xe, để nó được thu vào trong phần lõm 52h.

Đường thẳng tạo hình dáng 90 có đầu trước của nó nằm ở đầu trước của mép dưới 52d của mỗi phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B. Đường thẳng tạo hình dáng 90 kéo dài, từ đầu trước của mép dưới 52d, về phía sau và tiếp đó, nghiêng lên phía trên và về phía sau. Cùng với đó, khi nhìn từ phía bên, đường thẳng tạo hình dáng 90 có đầu sau của nó nằm ở mép trên 52c của mỗi phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và nằm ở bên dưới tấm ốp giữa 58.

Mỗi đường thẳng tạo hình dáng 90 được tạo, ví dụ, dạng bậc với phần trên của nó nhô sang phía bên nhiều hơn so với phần dưới của nó hoặc dạng bậc với phần dưới của nó nhô sang phía bên nhiều hơn so với phần trên của nó hoặc dạng rãnh. Như được mô tả trên đây, các đường thẳng tạo hình dáng 90 kéo dài về phía sau và nghiêng lên phía trên ở các mặt trước 52m mà được tạo dạng mấp mô như được mô tả trên đây. Do đó, dòng gió thổi khi chạy xe đi qua mỗi mặt trước 52m được dẫn theo cách tron tru về phía sau.

Như được minh họa trên FIG.10, khi nhìn từ phía bên, phần lõm phía dưới 59e ở một phần (phần bên trái) trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A được bố trí theo cách gối chồng lên miệng dưới 52e của phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B (xem FIG.9) dọc theo phần trên của cạnh 52p của miệng dưới 52e. Như được mô tả trên đây, phần lõm phía dưới 59e được tạo ra dọc theo mép 52p của miệng dưới 52e, nhờ đó tạo ra cảm nhận liền khối giữa một phần (phần bên trái) trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải

59A và phần tương ứng của các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B.

Như được minh họa trên FIG.9 và FIG.10, khi nhìn từ phía bên, vùng phía trước của mỗi phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A gồ chồng lên vùng phía sau và vùng phía trên của phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B. Khi nhìn từ phía bên, mép trên 59r của mỗi phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A nằm trên đường thẳng tạo hình dáng 90 của phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B cũng như phần kéo dài của đường thẳng tạo hình dáng 90.

Nói cách khác, khi nhìn từ phía bên, mép trên 59r của mỗi phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A gồ chồng lên đường thẳng tạo hình dáng 90. Nhờ kết cấu này, các bề mặt ghép nối giữa các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A không dễ bị nhìn thấy. Kết cấu này tạo ra cảm nhận liền khối giữa các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A và do vậy, tạo cảm nhận rằng các tấm ốp bên thứ nhất bên trái và bên phải 52 và tấm ốp bên thứ hai 59 được tạo ra từ một tấm duy nhất. Do đó, có thể cải thiện được hình dáng bên ngoài và giá trị thương mại. Hơn nữa, các bề mặt ghép nối được bố trí ở bên dưới sàn đặt chân 56 (xem FIG.1), khiến cho các bề mặt mấp mô, tạo nên bởi các bề mặt ghép nối, được bố trí theo hướng chéo và dòng gió thổi khi chạy xe không bị cản trở.

Các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A lần lượt có các phần lắp cố định 46a và 46b, mỗi phần này có kết cấu dưới dạng một chi tiết lắp cố định hoặc một phần gài để cố định hoặc gài với các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A. Các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A được cố định, thông qua các phần lắp cố định 46b, vào các phần lắp cố định 46a của các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B. Ở đây, các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và các phần hợp nhất phía sau 59A gồ chồng lên nhau và tiếp đó, được cố định với nhau thông qua các phần lắp cố định 46a và 46b. Do vậy, phần ốp phía bên sàn đặt chân 62 (xem FIG.1) trở nên cứng vững hơn. Cụ thể, độ cứng vững xung quanh miệng dưới 52e của mỗi phần hợp nhất phía trước bên

trái và bên phải 52B, mà độ cứng vững này vốn bị giảm bởi miệng dưới 52e, được gia cường bởi phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A.

Như được minh họa trên FIG.1, FIG.9 và FIG.10, trong xe máy 10 là xe kiểu ngồi để chân hai bên, nghĩa là xe dòng scutor, tấm ốp thân xe 46 dùng để che thân xe bao gồm: các phần ốp bên phía trước bên trái và bên phải 52A có kết cấu để che các phía bên ở bên dưới tay lái 31; phần ốp phía bên sàn đặt chân 62 có kết cấu để che các phía bên ở bên dưới sàn đặt chân 56 là phần đặt chân cho người lái xe; và các phần ốp bên phía sau bên trái và bên phải 59B có kết cấu để che các phía bên ở bên dưới yên xe 16.

Phần ốp phía bên sàn đặt chân 62 được phân chia thành hai phần và bao gồm các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B, được tạo liền khối với các phần ốp bên phía trước bên trái và bên phải 52A và các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A, được tạo liền khối với các phần ốp bên phía sau bên trái và bên phải 59B.

Nhờ kết cấu này, số lượng các bộ phận của tấm ốp thân xe 46 dùng để che các mặt bên của xe máy 10 được giảm. Như vậy, có thể giảm giờ công lắp ráp và chi phí sản xuất tấm ốp thân xe 46. Ngoài ra, có thể giảm các phần phân tách của tấm ốp thân xe 46 và do vậy, có thể cải thiện được hình dáng bên ngoài.

Mỗi phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B có đường thẳng tạo hình dáng 90 nghiêng về phía sau và lên phía trên ở mặt bên của phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và, mép trên 59r của phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A được tạo theo cách liên tục với đường thẳng tạo hình dáng 90 mà vốn nghiêng về phía sau và lên phía trên.

Nhờ kết cấu này, các bề mặt ghép nối giữa các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A không dễ bị nhìn thấy, nhờ đó tạo ra cảm nhận liền khối và cải thiện được hình dáng bên ngoài. Hơn nữa, nhờ các đường thẳng tạo hình dáng 90, dòng gió thổi khi chạy xe dễ dàng lưu thông, nhờ đó giảm được lực cản khi xe chạy.

Các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B và các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A gối chồng lên nhau một phần theo hướng chiều rộng xe.

Nhờ kết cấu này, phần ốp phía bên sàn đặt chân 62 trở nên cứng vững hơn.

Hơn nữa, chân chống bên 64 được bố trí theo cách có thể được thu vào trong phần ở bên dưới sàn đặt chân 56 và mỗi phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B có miệng dưới 52e mà chân chống bên 64 được bố trí trong đó. Ở đây, mỗi phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A gối chồng lên phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B nằm ở bên trên miệng dưới 52e.

Nhờ kết cấu này, độ cứng vững của mỗi phần hợp nhất phía trước bên trái và bên phải 52B, mà độ cứng vững này vốn bị giảm bởi miệng dưới 52e, được gia cường bởi phần tương ứng trong số các phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A.

Cần phải nhận thấy rằng phương án nêu trên chỉ là ví dụ minh họa của sáng chế; do vậy, nhiều cải biến và cách áp dụng khác có thể được thực hiện mà vẫn không vượt quá phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, như được minh họa trên FIG.9 và FIG.10, khi nhìn từ phía bên, mép trên 59r của mỗi phần hợp nhất phía sau bên trái và bên phải 59A được bố trí trên đường thẳng tạo hình dáng 90 và trên phần kéo dài của đường thẳng tạo hình dáng 90, song sáng chế không bị giới hạn ở cách bố trí này.

Sáng chế không bị giới hạn ở việc áp dụng cho xe máy 10, mà có thể được áp dụng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên khác với xe máy 10.

Toàn bộ nội dung bộc lộ trong Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2020-60957 nộp ngày 30.03.2020 được kết hợp ở đây bằng cách viện dẫn.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên dòng scutor, khác biệt ở chỗ, xe kiểu ngồi để chân hai bên này có tấm ốp thân xe (46) để che thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó:

tấm ốp thân xe (46) bao gồm: phần ốp phía trước (52A) có kết cấu để che phía bên ở bên dưới tay lái (31); phần ốp phía bên sàn đặt chân (62) có kết cấu để che phía bên ở bên dưới sàn đặt chân (56) là phần đặt chân cho người lái xe; và phần ốp phía sau (59B) có kết cấu để che phía bên ở bên dưới yên xe (16),

phần ốp phía bên sàn đặt chân (62) được phân chia thành hai phần và có phần hợp nhất phía trước (52B) được tạo liền khối với phần ốp phía trước (52A) và phần hợp nhất phía sau (59A) được tạo liền khối với phần ốp phía sau (59B),

phần hợp nhất phía trước (52B) có đường thẳng tạo hình dáng (90) mà được tạo dạng bậc với phần trên của nó nhô sang phía bên nhiều hơn so với phần dưới của nó hoặc dạng bậc với phần dưới của nó nhô sang phía bên nhiều hơn so với phần trên của nó hoặc dạng rãnh và đường thẳng tạo hình dáng này nghiêng về phía sau và lên phía trên ở mặt bên của phần hợp nhất phía trước (52B) và khi nhìn từ phía bên của xe, mép trên (59r) của phần hợp nhất phía sau (59A) được tạo theo cách nằm trên đường thẳng tạo hình dáng (90) và trên đường kéo dài của đường thẳng tạo hình dáng (90).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên dòng scutor, khác biệt ở chỗ, xe kiểu ngồi để chân hai bên này có tấm ốp thân xe (46) để che thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó:

tấm ốp thân xe (46) bao gồm: phần ốp phía trước (52A) có kết cấu để che phía bên ở bên dưới tay lái (31); phần ốp phía bên sàn đặt chân (62) có kết cấu để che phía bên ở bên dưới sàn đặt chân (56) là phần đặt chân cho người lái xe; và phần ốp phía sau (59B) có kết cấu để che phía bên ở bên dưới yên xe (16),

phần ốp phía bên sàn đặt chân (62) được phân chia thành hai phần và bao

gồm phần hợp nhất phía trước (52B) được tạo liền khối với phần ốp phía trước (52A) và phần hợp nhất phía sau (59A) được tạo liền khối với phần ốp phía sau (59B) và

chân chống bên (64) được bố trí theo cách có thể được thu vào trong phần ở bên dưới sàn đặt chân (56), phần hợp nhất phía trước (52B) có phần miệng (52e) để bố trí chân chống bên (64) trong đó và phần hợp nhất phía sau (59A) gồi chồng lên phần hợp nhất phía trước (52B) ở bên trên phần miệng (52e).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần hợp nhất phía trước (52B) và phần hợp nhất phía sau (59A) gồi chồng lên nhau một phần theo hướng chiều rộng của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

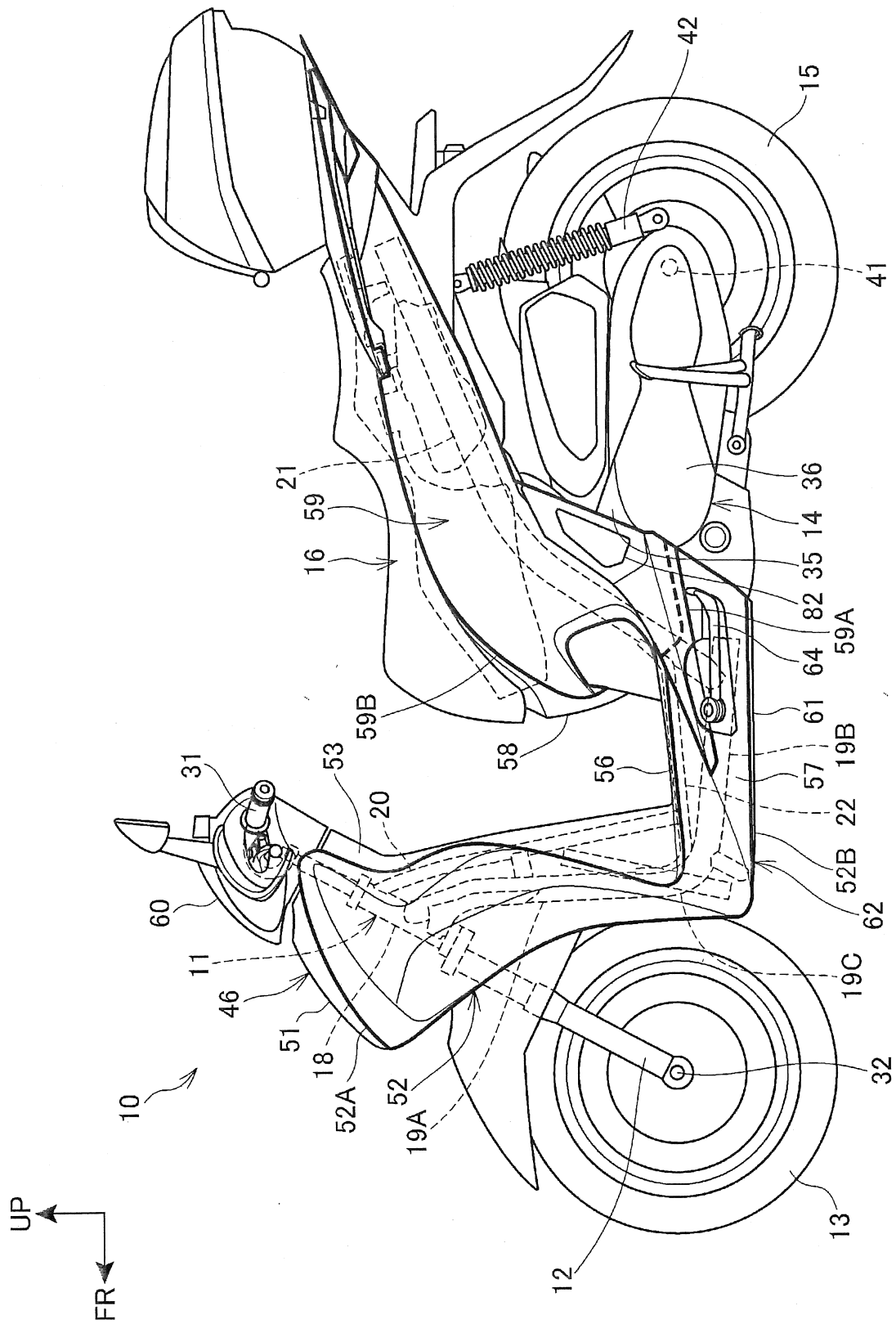


FIG. 1

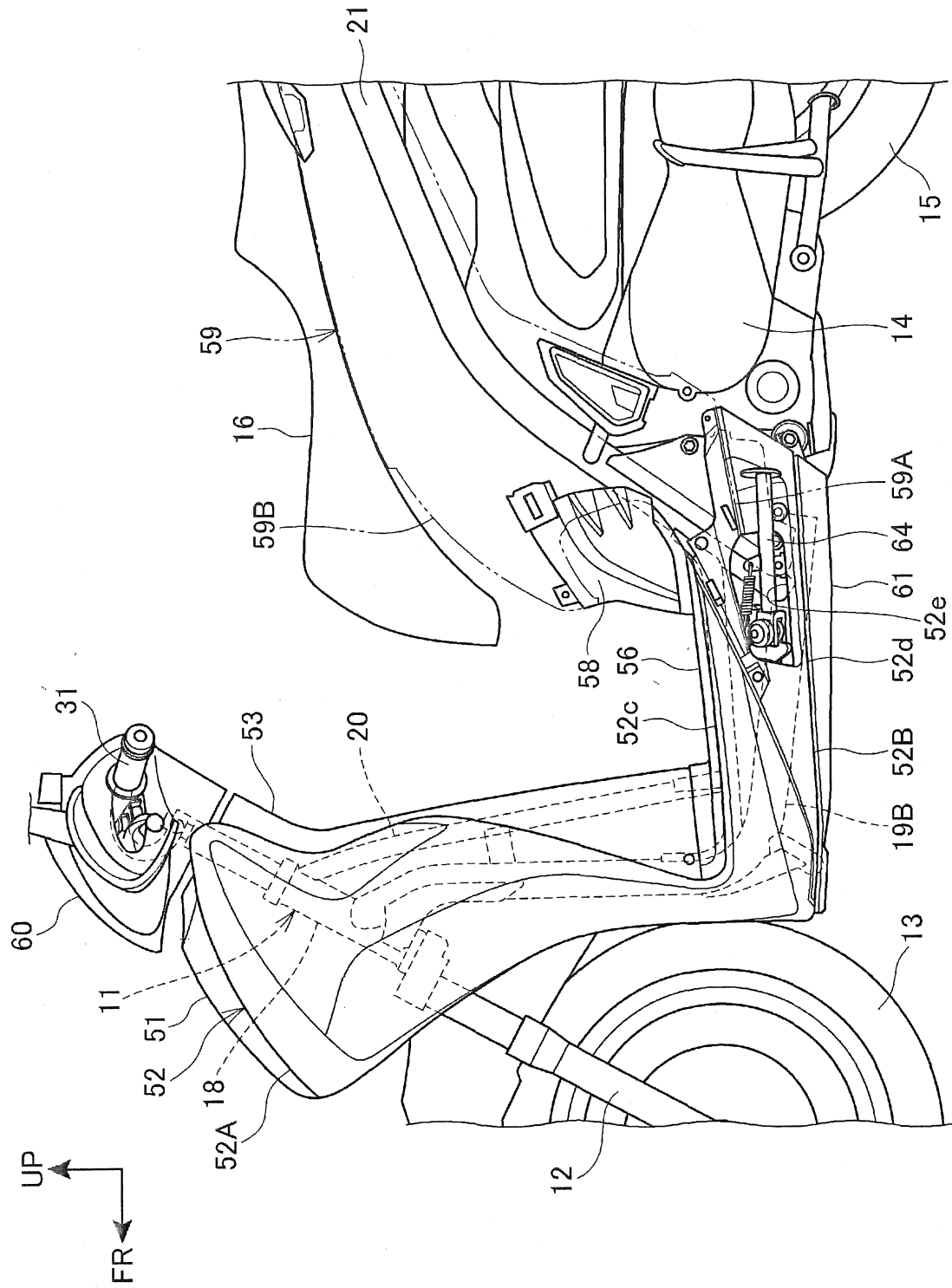


FIG. 2

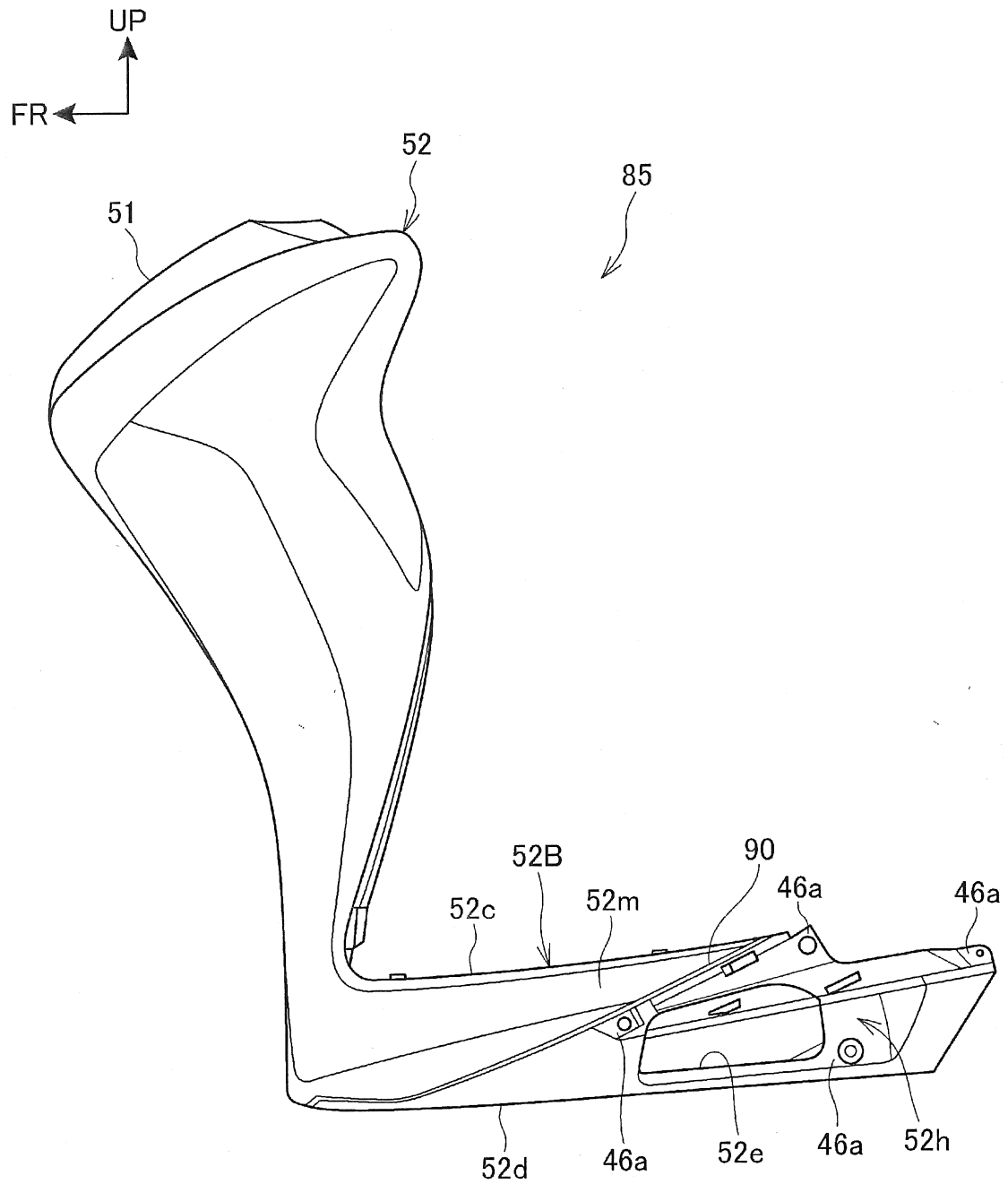


FIG. 3

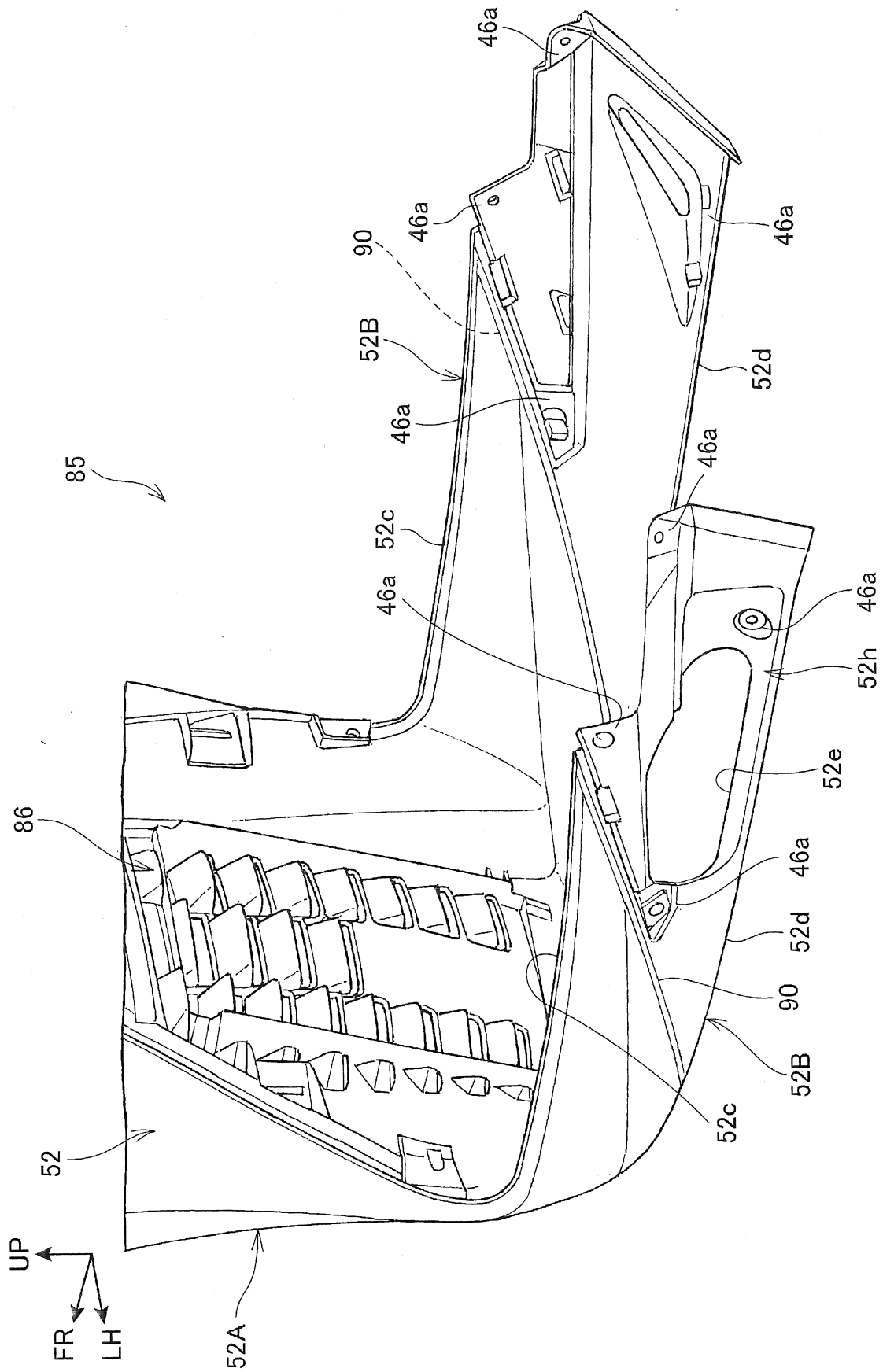


FIG. 4

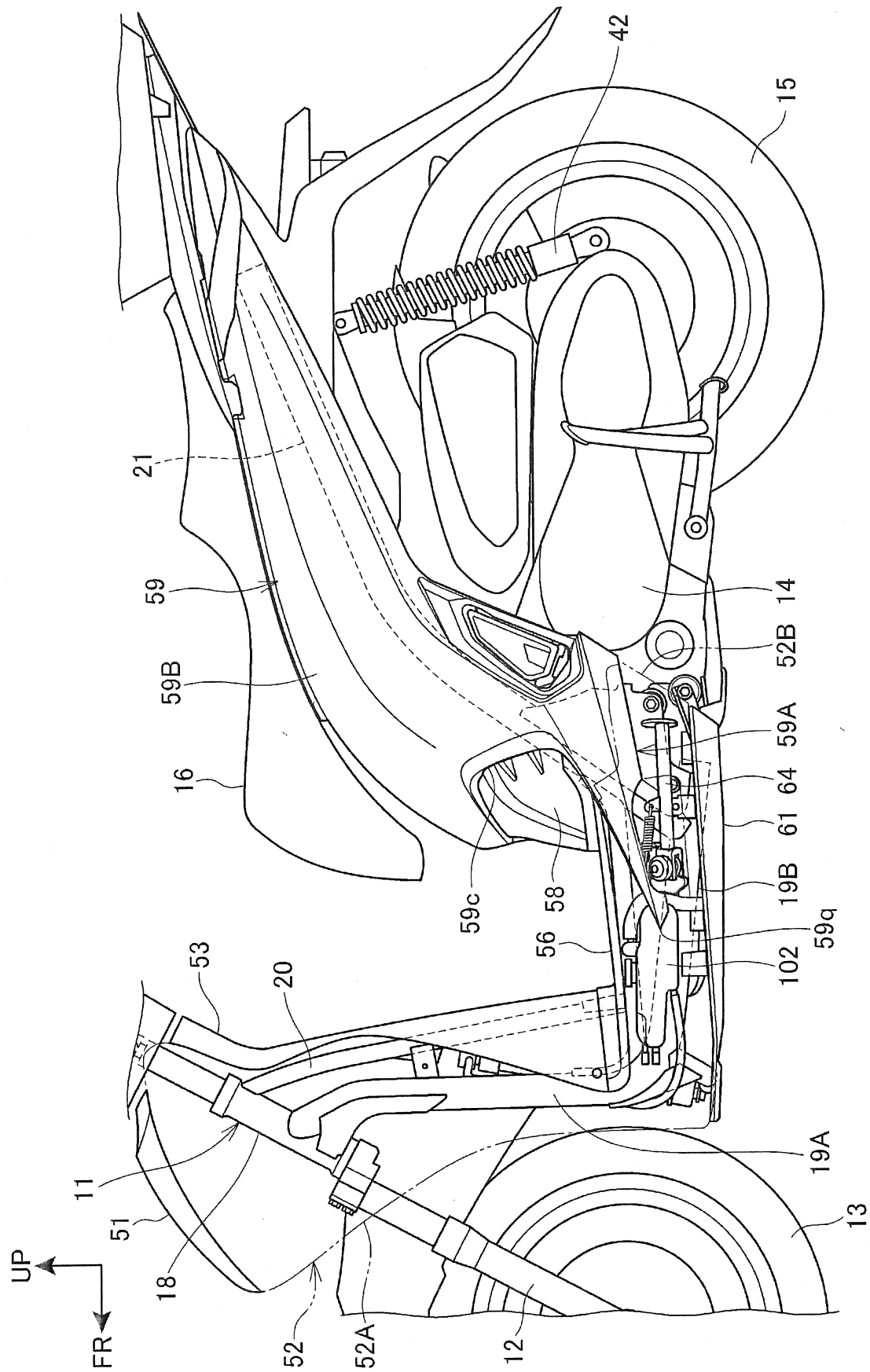
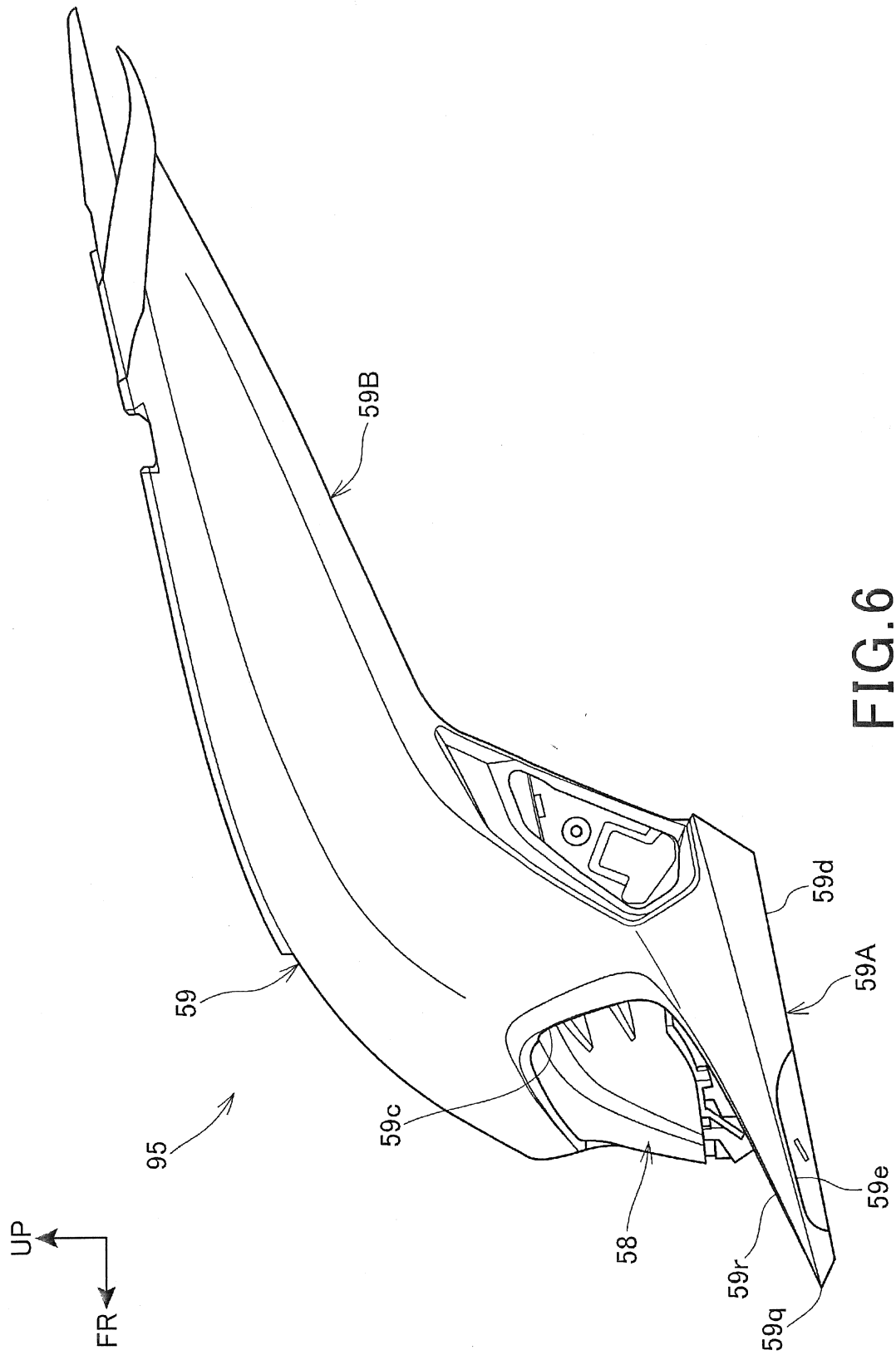


FIG. 5



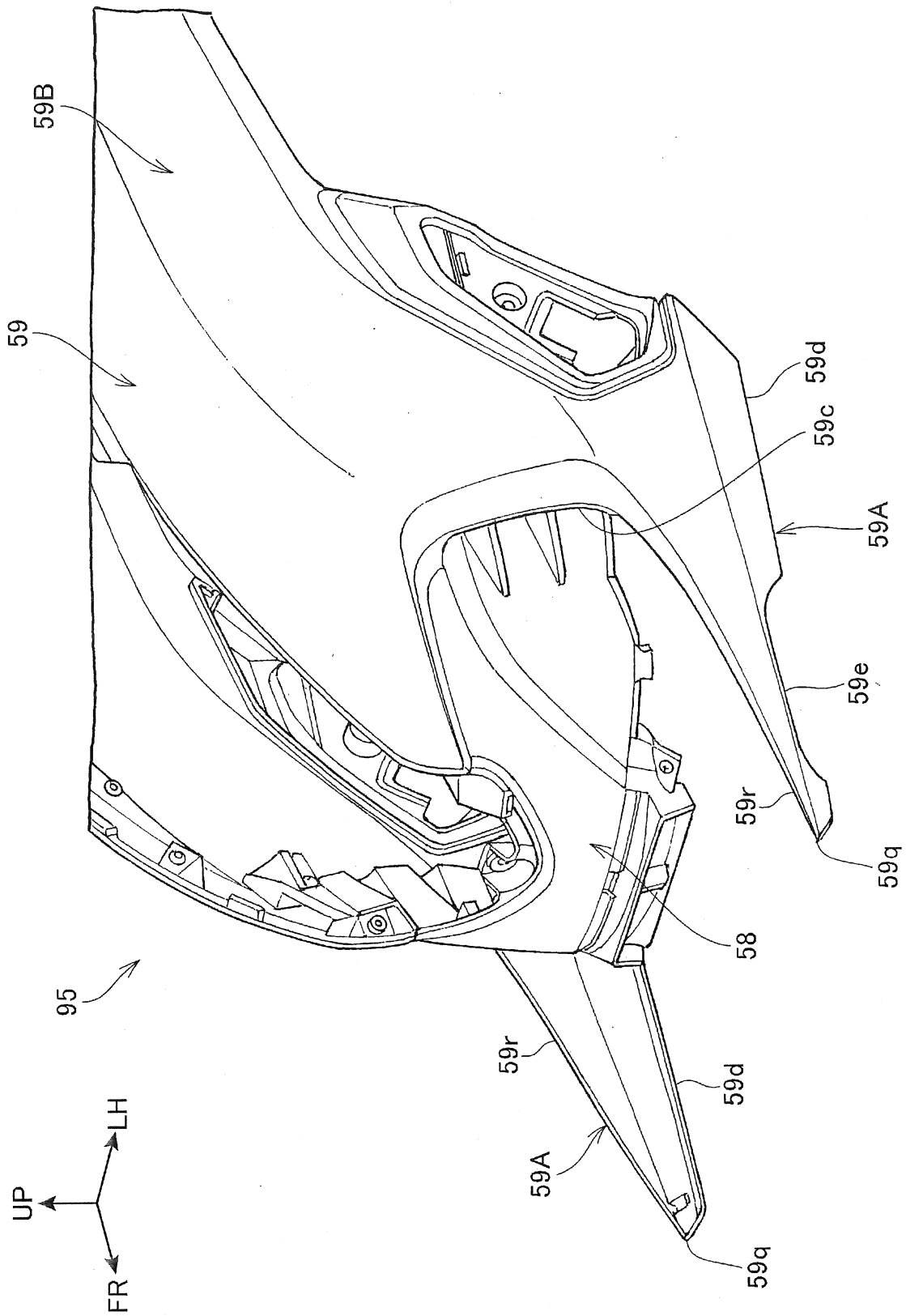


FIG. 7

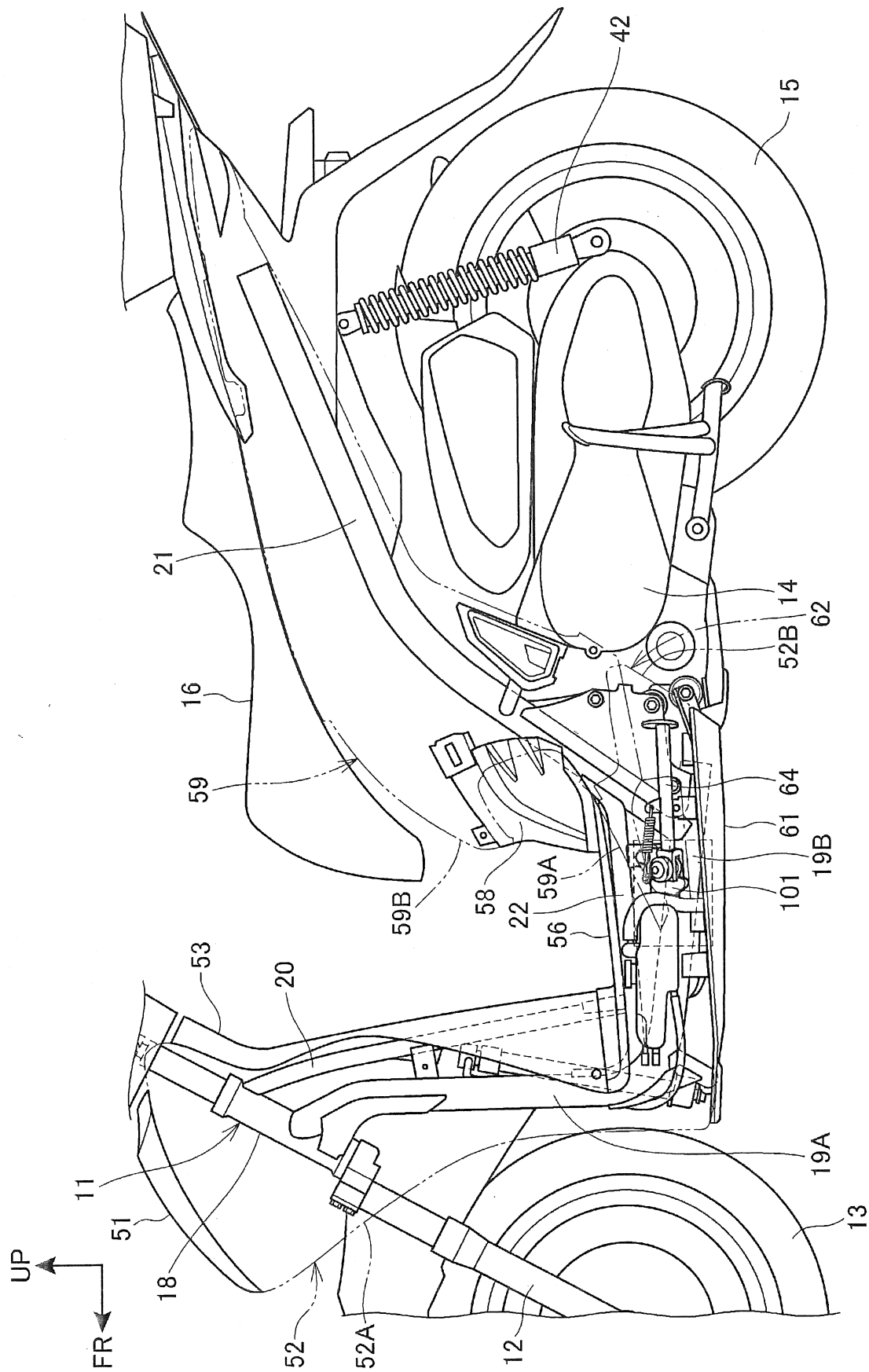


FIG. 8

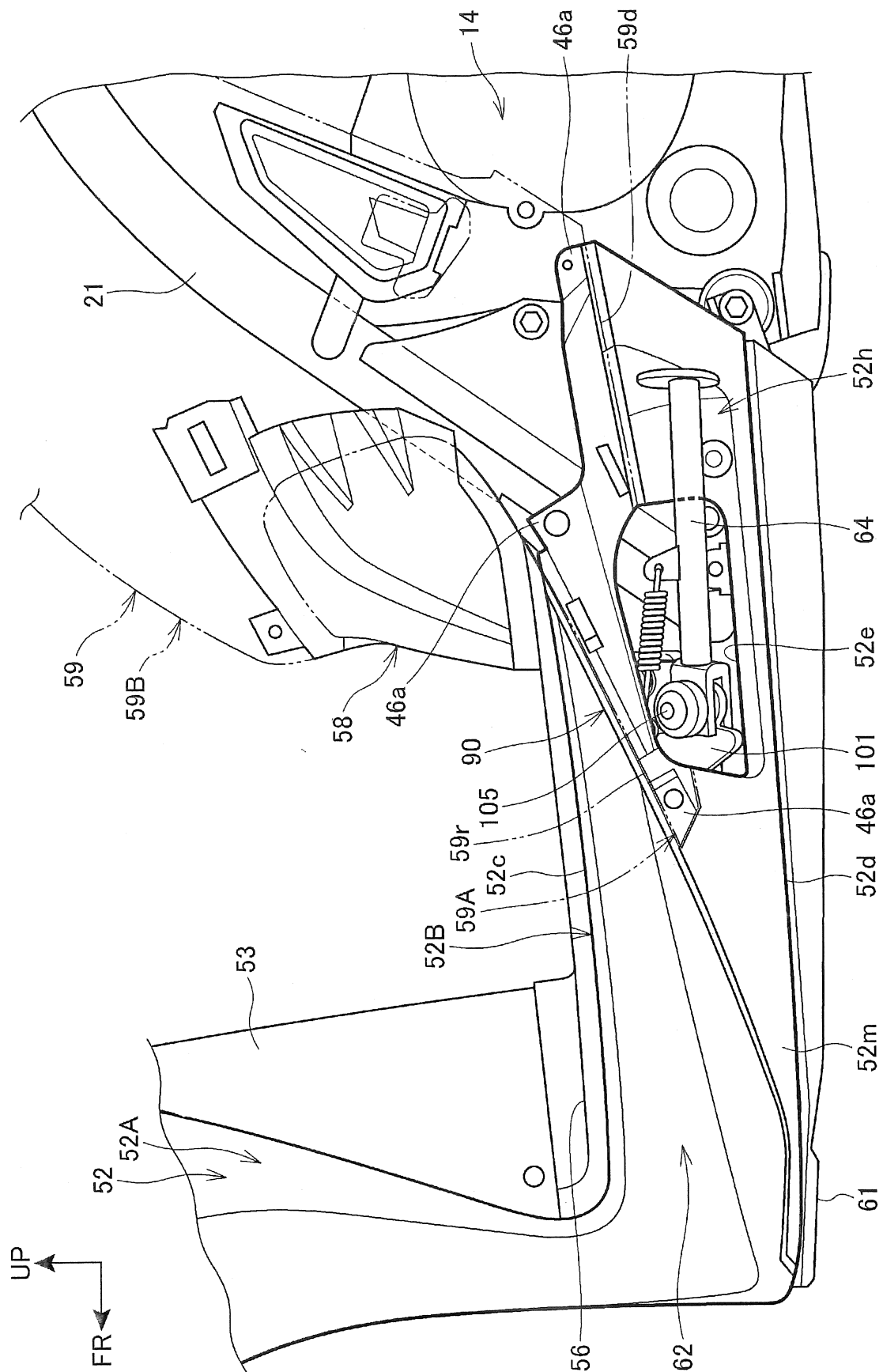


FIG. 9.

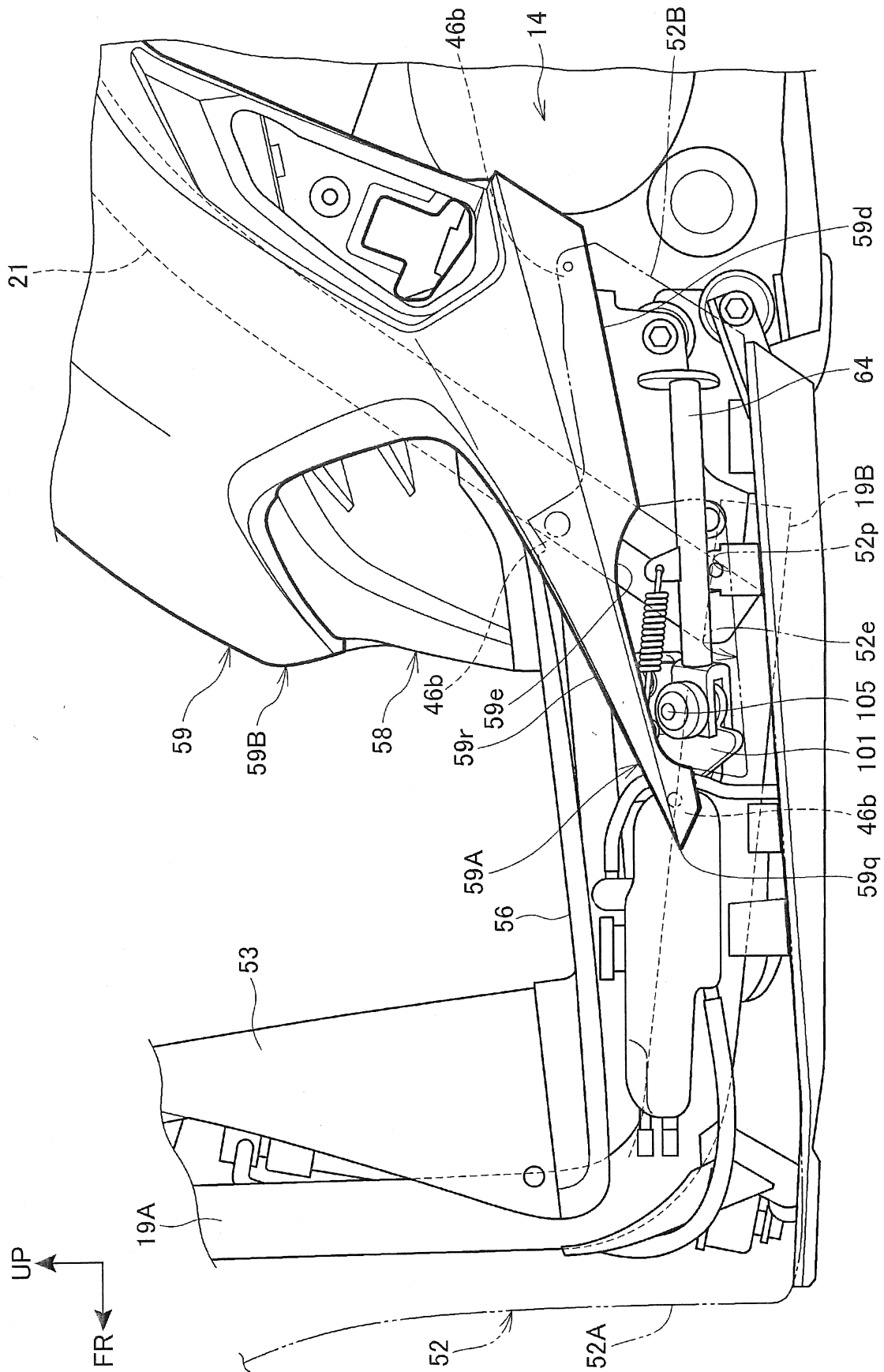


FIG.10