



(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)



1-0042259

(51)^{2021.01} B62H 1/02; B62J 40/00

(13) B

(21) 1-2022-04930

(22) 16/12/2020

(86) PCT/JP2020/046963 16/12/2020

(87) WO 2021/157211 A1 12/08/2021

(30) 2020-020062 07/02/2020 JP

(45) 27/01/2025 442

(43) 25/10/2022 415

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

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

(72) Kazunori KAWAME (JP); Kazuhiro SUZUKI (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỀ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2022-04930

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm thân xe (1a) và chân chống giữa (40) có khả năng xoay được giữa trạng thái đứng thẳng mà ở đó thân xe (1a) được giữ ở tư thế đứng thẳng và trạng thái thu vào. Chân chống giữa bao gồm hai phần ống chân (41) và phần đạp chân (43) kéo dài theo chiều rộng xe từ một phần ống chân (41L) trong số hai phần ống chân (41). Phần đạp chân (43) được trang bị gân (50). Gân (50) kéo dài từ phần đế (43b) của phần đạp chân về phía phần đầu ngoài (43e) của phần đạp chân và bao gồm gân thứ nhất (51) nằm ở phía phần đế (43b) của phần đạp chân (43) và gân thứ hai (52) nằm ở phía phần đầu ngoài (43e) của phần đạp chân (43). Ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai (52) được bố trí theo cách nằm hướng về phía trước.

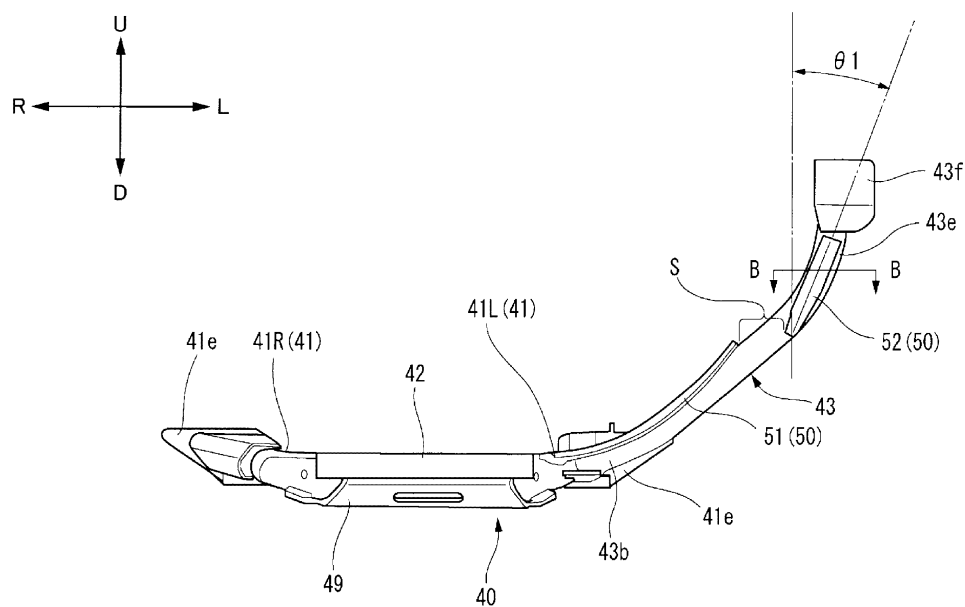


FIG. 4

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

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên như xe máy, chân chống chính được bố trí theo cách có khả năng xoay giữa trạng thái đứng thẳng mà ở đó thân xe được giữ ở tư thế đứng thẳng và trạng thái thu vào. Ví dụ, Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 4673742 đã đề xuất chân chống chính của xe máy nhằm mục đích cải thiện khả năng bảo dưỡng của chân chống chính và thực hiện được việc hạ thấp yên xe và tăng thể tích của phần chứa vật dụng. Trên chân chống chính của xe máy được bộc lộ trong Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 4673742, một gân kéo dài liên tục từ phần đế của phần đạp chân về phía phần đầu ngoài của phần đạp chân.

Tuy nhiên, theo chân chống giữa được bộc lộ trong Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 4673742, khi bánh xe làm nước mưa trên mặt đường văng lên ở trạng thái chân chống giữa thu vào trong quá trình chạy xe, nước có thể bị văng vào thân xe và nước có thể lọt vào phần bên trong của thân xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên mà có khả năng ngăn không cho nước lọt vào trong thân xe.

Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: thân xe; và chân chống giữa có khả năng xoay được giữa trạng thái đứng thẳng mà ở đó thân xe được giữ ở tư thế đứng thẳng và trạng thái thu vào, trong đó chân chống giữa bao gồm hai phần ống chân và phần đạp chân kéo dài theo chiều rộng xe từ một phần ống chân trong số hai phần ống chân, phần đạp chân được trang bị gân, gân này kéo dài từ phần đế của phần đạp chân về phía phần đầu ngoài của phần đạp chân và bao gồm: gân thứ nhất nằm ở phía phần đế của phần đạp chân; và gân thứ hai nằm ở phía phần đầu

ngoài của phần đạp chân; và ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai được bố trí theo cách nằm hướng về phía trước.

Theo sáng chế, có thể ngăn không cho nước văng vào thân xe trong quá trình chạy xe và có thể ngăn không cho nước lọt vào phần bên trong của thân xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu từ phía bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ phóng to của vùng lân cận chân chống giữa của xe kiểu ngồi để chân hai bên được thể hiện trên Fig.1.

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh minh họa trạng thái đứng thẳng của chân chống giữa.

Fig.4 là hình chiếu từ phía trước minh họa trạng thái chân chống giữa thu vào khi nhìn từ phía trước của xe.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt của vùng lân cận chân chống giữa theo đường A-A trên Fig.2.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt của chân chống giữa theo đường B-B trên Fig.4.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Các hình vẽ cần được nhìn theo hướng các số chỉ dẫn trên đó. Trên các hình vẽ này, phía trước của xe kiểu ngồi để chân hai bên được biểu thị bởi ký hiệu Fr, phía sau được biểu thị bởi ký hiệu Rr, phía trên được biểu thị bởi ký hiệu U, phía dưới được biểu thị bởi ký hiệu D, phía bên trái được biểu thị bởi ký hiệu L và phía bên phải được biểu thị bởi ký hiệu R.

Trước hết, cấu hình tổng thể của xe kiểu ngồi để chân hai bên 1 (dưới đây gọi đơn giản là “xe 1”) sẽ được mô tả có dựa vào Fig.1 và Fig. 2.

Như được minh họa trên Fig.1 và Fig.2, trên xe 1, khung thân xe 2, cấu thành khung của thân xe 1a, được che bởi tấm ốp thân xe C. Như được biểu thị bởi đường

nét đứt trên Fig.1, trên khung thân xe 2, khung chính 4 kéo dài xuống phía dưới về phía sau từ ống đầu 3 ở phần trước của thân xe và đầu sau của khung chính 4 chia nhánh thành hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 5, 5 mà kéo dài lên phía trên về phía sau.

Ngoài khung chính 4, hai ống nghiêng xuống dưới bên trái và bên phải 6, 6, kéo dài xuống phía dưới từ ống đầu 3, được uốn theo cách kéo dài về phía sau dọc theo vùng sàn đặt chân và tiếp theo được uốn lên phía trên ở phần sau của vùng sàn đặt chân để được nối với phần đầu trước của các thanh đỡ yên xe 5, 5. Các giá đỡ sau 7, 7, mà kéo dài từ phần uốn của các ống nghiêng xuống dưới 6, 6 ở phần sau của vùng sàn đặt chân, kéo dài đến các thanh đỡ yên xe 5, 5 và được nối với phần giữa của các thanh đỡ yên xe 5, 5 theo hướng trước-sau.

Ở phần trước của khung thân xe 2 có cấu hình tổng thể như được mô tả trên đây, cần lái 10 được lồng xuyên qua ống đầu 3 theo cách xoay được, đầu dưới của cần lái 10 được nối liền khối với chạc trước 11 dùng để đỡ quay được bánh trước 12 và các tay lái bên trái và bên phải 13, 13 kéo dài về bên trái và bên phải từ đầu trên của cần lái 10.

Bình nhiên liệu 37 được lắp giữa khung chính 4 và các ống nghiêng xuống dưới bên trái và bên phải 6, 6; và yên xe 38 được bố trí ở bên trên các thanh đỡ yên xe 5, 5 theo cách được đỡ bởi tấm ốp thân xe C. Giá treo 20h của cụm động lực 20 được lắp vào các giá đỡ 8, 8 theo cách lắp được thông qua chi tiết liên kết 9. Các giá lắp 8, 8 nhô về phía sau từ phần uốn của các ống nghiêng xuống dưới 6, 6 ở phần sau của vùng sàn đặt chân và nhô xuống phía dưới từ phần đầu trước của các giá đỡ sau 7, 7.

Phần trước của cụm động lực 20 là động cơ đốt trong bốn kỳ có một xi lanh được làm mát bằng nước. Cụm xi lanh 32, đầu xi lanh 33 và tấm che đầu xi lanh 34 được bố trí lần lượt từ hộp trục khuỷu 31 về phía trước theo cách chồng lên nhau. Cụm động lực 20 duy trì tư thế trong đó đường trục xi lanh của nó nghiêng nhiều về phía trước đến tư thế gần như nằm ngang.

Phần sau của cụm động lực 20 là bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 80 và bánh sau 21 được bố trí trên trục bánh sau 115, là trục đầu ra của cơ cấu bánh răng giảm tốc 110. Bộ giảm xóc 22 được bố trí giữa phần sau của thanh đỡ yên xe 5 và giá

đỡ 15 mà được tạo ra ở phần đầu sau của bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 80.

Chân chống giữa 40, để giữ thân xe 1a ở tư thế đứng thẳng khi xe dừng, được bố trí ở phần dưới của thân xe 1a và chân chống bên 39, để giữ thân xe 1a ở tư thế nghiêng khi xe dừng, được bố trí ở phía bên trái của phần dưới của thân xe 1a. Phía ngoài (phía bên trái) của bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 80 được che bởi tấm ốp hộp truyền động 81. Bộ lọc không khí 26 được bố trí ở phía trên bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 80. Bộ lọc không khí 26 được trang bị cửa nạp không khí 26h ở phần đầu trước của nó và ở phía ngoài (phía bên trái).

Kết cấu của chân chống giữa 40 sẽ được mô tả dưới đây.

Chân chống giữa 40 được lắp vào trục chân chống ở phần dưới của cụm động lực 20 và có khả năng xoay được giữa trạng thái đứng thẳng gần như vuông góc với mặt đất, như được biểu thị bởi đường có nét dài và nét ngắn xen kẽ nhau trên Fig.2 và trạng thái thu vào gần như nằm ngang so với mặt đất, như được biểu thị bởi đường nét liền trên Fig.2. Chân chống giữa 40 được giữ ở trạng thái thu vào trong lúc xe đang chạy và giữ thân xe 1a ở tư thế đứng thẳng khi chân chống giữa này ở trạng thái đứng thẳng.

Như được minh họa trên Fig.3, chân chống giữa 40 bao gồm phần đỡ 42 kéo dài theo chiều rộng xe và được đỡ xoay được và quay được bởi trục chân chống, hai phần ống chân 41 (phần ống chân bên trái 41L và phần ống chân bên phải 41R) kéo dài ra phía ngoài theo hướng kính của phần đỡ 42 từ cả hai phía đầu theo chiều rộng xe của phần đỡ 42 và phần đạp chân 43 kéo dài ra phía ngoài (phía bên trái) theo chiều rộng xe từ phần gần như ở giữa của phần ống chân bên trái 41L, vốn là một phần ống chân trong số hai phần ống chân 41.

Hai phần ống chân 41 và phần đạp chân 43, của chân chống giữa 40, được làm từ chi tiết dạng ống có mặt cắt ngang hình tròn. Chân chống giữa 40 được trang bị phần gia cường 48 trong vùng lân cận phần đỡ 42 theo cách bắc ngang qua khoảng không giữa phần ống chân bên trái 41L và phần ống chân bên phải 41R. Phần ống chân bên trái 41L, phần ống chân bên phải 41R và phần gia cường 48 tạo thành một kết cấu mà mở xuống phía dưới theo cách có dạng gần như hình chữ U ngược khi nhìn

từ phía trước. Tiếp theo, chi tiết dạng tấm 49, có tác dụng như một chi tiết gia cường, được hàn giữa phần đỡ 42 và phần gia cường 48 và cũng được hàn giữa hai phần ống chân 41. Tiếp theo, đế tựa 41e của phần ống chân được bố trí ở phần đầu dưới của mỗi một phần ống chân trong số hai phần ống chân 41.

Lò xo 45 (xem Fig.2) được bố trí giữa hai phần ống chân 41 và phía thân xe 1a. Trạng thái chân chống giữa 40 thu vào, trong đó hai phần ống chân 41 có tư thế gần như nằm ngang, được duy trì trong quá trình chạy xe nhờ lực kéo của lò xo 45. Trong quá trình chạy xe, phần đạp chân 43 được định vị theo cách kéo dài lên phía trên (tư thế được minh họa trên Fig.2).

Ở trạng thái chân chống giữa 40 thu vào, khi nhìn từ phía trước của xe như được minh họa trên Fig.4, phần đế 43b của phần đạp chân 43, nằm trong vùng lân cận phần đỡ 42, được uốn hơi cong và được uốn lên phía trên đồng thời kéo dài gần như nằm ngang và, ở vùng giữa mà tiếp nối sau phần đế 43b của phần đạp chân, phần đạp chân 43 kéo dài theo đường thẳng nhưng nghiêng lên phía trên ra phía ngoài theo chiều rộng xe và, ở phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân mà tiếp nối sau vùng giữa, phần đạp chân 43 được uốn cong theo cách thêm một lần nữa hướng lên phía trên.

Đế tựa dạng tấm 43f của phần đạp chân, mà bàn chân có thể được đạp lên đó khi thân xe 1a cần được đặt vào trạng thái đứng thẳng, được bố trí ở đầu ngoài cùng của phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân. Người sử dụng kéo thân xe 1a nghiêng về phía sau đồng thời đạp bàn chân của mình lên đế tựa 43f của phần đạp chân 43 khiến cho chân chống giữa 40 có thể xoay từ trạng thái thu vào đến trạng thái đứng thẳng.

Gân gia cường 50 kéo dài từ phần đế 43b của phần đạp chân về phía phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân 43. Khi thực hiện thao tác xoay chân chống giữa 40 từ trạng thái thu vào đến trạng thái đứng thẳng, một lực lớn tác động lên phần đạp chân 43 do người sử dụng đạp chân lên đế tựa 43f của phần đạp chân. Như vậy, phần đạp chân 43 cần được gia cường bởi gân 50.

Ở đây, gân 50 không kéo dài liên tục từ phần đế 43b của phần đạp chân về phía phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân. Nghĩa là, khoảng không S được hình thành ở phần giữa của gân 50 kéo dài từ phần đế 43b của phần đạp chân đến phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân. Nói cách khác, gân 50 được phân chia thành gân thứ nhất 51

nằm ở phía phần đế 43b của phần đạp chân và gân thứ hai 52 nằm ở phía phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân, với khoảng không S ở giữa chúng.

Như được mô tả trên đây, khoảng không S được hình thành ở một phần của gân 50 theo hướng kéo dài của gân 50. Do vậy, ở chính giữa chân chống 40 (xem Fig.2) ở trạng thái chân chống giữa thu vào, nghĩa là trong quá trình chạy xe, ví dụ, nước do bánh trước 12 làm văng lên có thể bị buộc phải đi về phía sau qua khoảng không S và có thể ngăn không cho nước văng vào thân xe 1a.

Như được minh họa trên Fig.3, gân thứ nhất 51, được làm từ một chi tiết dạng tấm, có dạng gần như hình tam giác mà bao gồm mép dọc theo phần đạp chân 43 và mép dọc theo phần ống chân bên trái 41L. Trên gân thứ nhất 51, hai mép của phần nối 51a ở phía phần đạp chân tiếp xúc với phần đạp chân 43 và phần nối 51b ở phía phần ống chân tiếp xúc với phần ống chân bên trái 41L được hàn vào đó. Do gân thứ nhất 51 được hàn vào cả phần ống chân bên trái 41L và phần đạp chân 43 theo cách này nên có thể gia cường theo cách hiệu quả phần nối giữa phần ống chân bên trái 41L và phần đạp chân 43, nơi có xu hướng xuất hiện sự tập trung ứng suất.

Do gân thứ nhất 51 có chiều rộng định trước trên phần ống chân bên trái 41L và phần đạp chân 43 và, ở trạng thái chân chống giữa thu vào (xem Fig.2), nó tạo ra mặt thành khi nhìn theo chiều rộng xe nên có thể ngăn không cho, ví dụ, nước từ mặt đường văng vào thân xe 1a.

Như được minh họa trên Fig.4 và Fig.5, gân thứ hai 52 được tạo ra bằng cách uốn một chi tiết dạng tấm thành dạng gần như hình chữ V và được hàn vào phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân. Gân thứ hai 52 gia cường cho phần đầu ngoài uốn cong 43e của phần đạp chân, nơi có xu hướng xuất hiện sự tập trung ứng suất. Khi nhìn từ phía trước, ở trạng thái chân chống giữa thu vào được minh họa trên Fig.4, gân thứ hai 52 được bố trí theo cách nằm hướng về phía trước. Lưu ý là, gân thứ hai 52, mà hướng về phía trước, bao gồm không chỉ trường hợp hướng chính xác về phía trước mà còn cả trường hợp hướng nghiêng về phía trước. Tiếp theo, phần đầu trước 52f của gân thứ hai 52 được tạo ra có hình dạng thẳng khi nhìn từ phía trước và tiếp tục nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe ở một góc nghiêng định trước θ_1 từ phía phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân 43 đồng thời kéo dài xuống phía dưới. Như được minh

họa trên Fig.4, góc nghiêng θ_1 là góc nghiêng của gân thứ hai 52 so với phương thẳng đứng.

Như đã mô tả, ở trạng thái chân chống giữa thu vào, do gân thứ hai 52 được bố trí theo cách nằm hướng về phía trước nên có thể ngăn không cho nước từ mặt đường văng vào thân xe ở trạng thái chân chống giữa 40 thu vào trong quá trình chạy xe. Tiếp theo, khi nhìn từ phía trước, do phần đầu trước 52f của gân thứ hai 52 có hình dạng thẳng nên có thể ngăn chặn được sự phân tán của nước đến từ phía trước. Ngoài ra, khi nhìn từ phía trước, do gân thứ hai 52 nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài xuống phía dưới từ phía phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân nên nước từ phía trước có thể được dẫn theo hướng tách ra xa thân xe 1a (ra phía ngoài) theo chiều rộng xe và nước, như nước mưa, có thể tiếp tục được ngăn không văng vào thân xe 1a.

Như được minh họa trên Fig.2, gân thứ hai 52 nằm ở phía sau cửa nạp không khí 26h của bộ lọc không khí 26 khi nhìn theo chiều rộng xe ở trạng thái chân chống giữa 40 thu vào. Do vậy, trong quá trình chạy xe, có thể tránh không làm nước, được dẫn bởi gân thứ hai 52, đến được cửa nạp không khí 26h và có thể ngăn không cho nước lọt vào trong bộ lọc không khí 26.

Như được minh họa trên Fig.6, ở trạng thái chân chống giữa thu vào, khi nhìn mặt cắt theo mặt phẳng nằm ngang đi qua gân thứ hai 52 từ phía trên, gân thứ hai 52 bao gồm mặt cong 52fs ở phần đầu trước 52f, mặt nghiêng phía ngoài 52us nằm ở phía ngoài theo chiều rộng xe so với mặt cong 52fs và mặt nghiêng phía trong 52is nằm ở phía trong theo chiều rộng xe so với mặt cong 52fs.

Như đã mô tả, do mặt cong 52fs được tạo ra ở phần đầu trước 52f của gân thứ hai 52 nên có thể dẫn một cách trơn tru nước, đến từ phía trước, về phía sau bằng cách ngăn không cho nước bật ngược lại trên mặt cong 52fs. Kết quả là, phần đầu trước 52f có thể tiếp tục ngăn không cho nước văng vào thân xe 1a.

Tiếp theo, như được minh họa trên Fig.6, trên mặt cắt ngang của gân thứ hai 52, đường giả định IL, chia đôi góc hình thành bởi mặt nghiêng phía ngoài 52us và mặt nghiêng phía trong 52is, nằm nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài về phía trước. Nói cách khác, gân thứ hai 52 được bố trí theo cách nằm hướng về

phía trong theo chiều rộng xe trong quá trình chạy xe. Do vậy, nước từ phía trước có thể được dẫn ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

Tiếp theo, như được minh họa trên Fig.6, do một chi tiết dạng tấm được uốn đến một góc thích hợp để tạo ra mặt cong 52fs, mặt nghiêng phía ngoài 52us và mặt nghiêng phía trong 52is và cả hai phần đầu uốn của nó được hàn vào phần đạp chân 43 nên gân thứ hai 52 có dạng rỗng. Do gân thứ hai 52 có dạng rỗng như đã mô tả nên trọng lượng của gân thứ hai 52 có thể giảm.

Mặc dù một phương án của sáng chế đã được mô tả trên đây có dựa vào các hình vẽ, song không cần nhắc lại rằng sáng chế không bị giới hạn ở ví dụ này. Người có hiểu biết thông thường trong lĩnh vực kỹ thuật sẽ thấy rằng nhiều thay đổi hoặc biến thể khác nhau có thể được đề xuất mà vẫn thuộc phạm vi của Yêu cầu bảo hộ. Cũng cần hiểu rằng nhiều thay đổi hoặc biến thể khác nhau vẫn thuộc phạm vi của sáng chế. Các bộ phận theo phương án mô tả trên đây có thể được kết hợp theo cách tùy ý, miễn là không vượt quá bản chất của sáng chế.

Ít nhất các vấn đề dưới đây được đề cập trong bản mô tả này. Mặc dù các bộ phận hoặc các chi tiết tương ứng theo phương án mô tả trên đây được thể hiện trong ngoặc đơn, sáng chế không bị giới hạn ở các bộ phận này.

(1) Xe kiểu ngồi để chân hai bên (xe kiểu ngồi để chân hai bên 1) bao gồm thân xe (thân xe 1a) và chân chống giữa (chân chống giữa 40) có khả năng xoay được giữa trạng thái đứng thẳng mà ở đó thân xe được giữ ở tư thế đứng thẳng và trạng thái thu vào, trong đó chân chống giữa bao gồm hai phần ống chân (các phần ống chân 41) và phần đạp chân (phần đạp chân 43) kéo dài theo chiều rộng xe từ một phần ống chân (phần ống chân bên trái 41L) trong số hai phần ống chân, phần đạp chân được trang bị gân (gân 50), gân này kéo dài từ phần đế của phần đạp chân (phần đế 43b của phần đạp chân) về phía phần đầu ngoài của phần đạp chân (phần đầu ngoài 43e của phần đạp chân) và bao gồm gân thứ nhất (gân thứ nhất 51) nằm ở phía phần đế của phần đạp chân và gân thứ hai (gân thứ hai 52) nằm ở phía phần đầu ngoài của phần đạp chân; và ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai được bố trí theo cách nằm hướng về phía trước.

Theo mục (1), do gân được bố trí theo cách kéo dài từ phần đế của phần đạp

chân về phía phần đầu ngoài của phần đạp chân và, ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai ở phía phần đầu ngoài của phần đạp chân được bố trí theo cách nằm hướng về phía trước nên, ở trạng thái chân chống giữa thu vào trong quá trình chạy xe, có thể ngăn không cho nước từ mặt đường văng vào thân xe.

(2) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (1), trong đó, khi nhìn từ phía trước ở trạng thái chân chống giữa thu vào, phần đầu trước (phần đầu trước 52f) của gân thứ hai có hình dạng thẳng.

Theo mục (2), khi nhìn từ phía trước ở trạng thái chân chống giữa thu vào, do phần đầu trước của gân thứ hai có hình dạng thẳng nên có thể ngăn chặn được sự phân tán của nước đến từ phía trước.

(3) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (1) hoặc (2), trong đó, khi nhìn từ phía trên ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai bao gồm mặt cong (mặt cong 52fs) ở phần đầu trước (phần đầu trước 52f).

Theo mục (3), khi nhìn từ phía trên ở trạng thái chân chống giữa thu vào do phần đầu trước của gân thứ hai được uốn cong nên nước đến từ phía trước có thể được dẫn hướng về phía sau và có thể tiếp tục ngăn không cho nước bắn vào thân xe.

(4) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (3), trong đó thân xe có cửa nạp không khí (cửa nạp không khí 26h) của bộ lọc không khí (bộ lọc không khí 26) ở một phía theo chiều rộng xe là nơi bố trí phần đạp chân; và trong đó, khi nhìn theo chiều rộng xe ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai nằm ở phía sau cửa nạp không khí.

Theo mục (4), khi nhìn theo chiều rộng xe ở trạng thái chân chống giữa thu vào, do gân thứ hai nằm ở phía sau cửa nạp không khí của bộ lọc không khí nên có thể ngăn không cho nước lọt vào trong bộ lọc không khí.

(5) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục bất kỳ trong số các mục từ (1) đến (4), trong đó gân thứ nhất được bố trí theo cách kéo dài trên một phần ống chân và phần đạp chân.

Theo mục (5), do gân thứ nhất được bố trí theo cách kéo dài trên một phần ống chân và phần đạp chân nên phần đạp chân có thể được gia cường và có thể ngăn

không cho nước văng vào thân xe.

(6) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục bất kỳ trong số các mục từ (1) đến (5), trong đó khi nhìn từ phía trước ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài xuống phía dưới từ phía phần đầu trước của phần đạp chân.

Theo mục (6), khi nhìn từ phía trước ở trạng thái chân chống giữa thu vào do gân thứ hai nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài xuống phía dưới từ phía phần đầu ngoài của phần đạp chân nên nước từ phía trước có thể được dẫn hướng ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

(7) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (3) hoặc (4), trong đó ở trạng thái chân chống giữa thu vào, khi nhìn mặt cắt theo mặt phẳng nằm ngang đi qua gân thứ hai từ phía trên, gân thứ hai bao gồm mặt cong nằm ở phần đầu trước, mặt nghiêng phía ngoài (mặt nghiêng phía ngoài 52us) nằm ở phía ngoài theo chiều rộng xe so với mặt cong; và mặt nghiêng phía trong (mặt nghiêng phía trong 52is) nằm ở phía trong theo chiều rộng xe so với mặt cong; và trên mặt cắt ngang, đường giả định (đường giả định IL), chia đôi góc hình thành bởi mặt nghiêng phía ngoài và mặt nghiêng phía trong, nằm nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài về phía trước.

Theo mục (7), khi nhìn mặt cắt theo mặt phẳng nằm ngang đi qua gân thứ hai từ phía trên, đường giả định, chia đôi góc được hình thành bởi mặt nghiêng phía ngoài và mặt nghiêng phía trong, nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài về phía trước và do vậy, nước từ phía trước có thể được dẫn ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

(8) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục (7), trong đó gân thứ hai có dạng rỗng.

Theo mục (8), có thể giảm trọng lượng của gân thứ hai.

(9) Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo mục bất kỳ trong số các mục từ (1) đến (8), trong đó khoảng không (khoảng không S) được hình thành giữa gân thứ nhất (51) và gân thứ hai (52).

Theo mục (9), ở trạng thái chân chống giữa thu vào trong quá trình chạy xe,

nước có thể bị buộc phải đi về phía sau qua khoảng không của gân và có thể ngăn không cho nước văng vào thân xe.

Đơn sáng chế này yêu cầu được hưởng quyền ưu tiên của Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2020-020062 nộp ngày 07.02.2020, mà nội dung của nó được kết hợp vào phần mô tả này bằng cách viện dẫn.

YÊU CẦU BẢO HỘ

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

thân xe (1a); và

chân chống giữa (40) có khả năng xoay được giữa trạng thái đứng thẳng mà ở đó thân xe (1a) được giữ ở tư thế đứng thẳng và trạng thái thu vào,

trong đó chân chống giữa (40) bao gồm hai phần ống chân (41) và phần đạp chân (43) kéo dài theo chiều rộng xe từ một phần ống chân (41L) trong số hai phần ống chân (41),

phần đạp chân (43) được trang bị gân (50),

gân (50) kéo dài từ phần đế (43b) của phần đạp chân (43) về phía phần đầu ngoài (43e) của phần đạp chân (43) và bao gồm:

gân thứ nhất (51) nằm ở phía phần đế (43b) của phần đạp chân (43);

và

gân thứ hai (52) nằm ở phía phần đầu ngoài (43e) của phần đạp chân (43); và

ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai (52) được bố trí theo cách nằm hướng về phía trước.

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 1, trong đó khi nhìn từ phía trước ở trạng thái chân chống giữa thu vào, phần đầu trước (52f) của gân thứ hai (52) có hình dạng thẳng.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 1 hoặc 2, trong đó khi nhìn từ phía trên ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai (52) bao gồm mặt cong (52fs) ở phần đầu trước (52f).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 3, trong đó:

thân xe (1a) có cửa nạp không khí (26h) của bộ lọc không khí (26) ở một phía theo chiều rộng xe, là nơi bố trí phần đạp chân (43); và

khi nhìn theo chiều rộng xe ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai

(52) nằm ở phía sau cửa nạp không khí (26h).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó gân thứ nhất (51) được bố trí theo cách kéo dài trên một phần ống chân (41L) và phần đạp chân (43).
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó khi nhìn từ phía trước ở trạng thái chân chống giữa thu vào, gân thứ hai (52) nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài xuống phía dưới từ phía phần đầu trước (43e) của phần đạp chân (43).
7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 3 hoặc 4, trong đó:

ở trạng thái chân chống giữa thu vào, khi nhìn mặt cắt theo mặt phẳng nằm ngang đi qua gân thứ hai (52) từ phía trên, gân thứ hai (52) bao gồm:

mặt cong (52fs) nằm ở phần đầu trước (52f);

mặt nghiêng phía ngoài (52us) nằm ở phía ngoài theo chiều rộng xe so với mặt cong (52fs); và

mặt nghiêng phía trong (52is) nằm ở phía trong theo chiều rộng xe so với mặt cong (52fs); và

trên mặt cắt ngang, đường giả định (IL), chia đôi góc hình thành bởi mặt nghiêng phía ngoài (52us) và mặt nghiêng phía trong (52is), nằm nghiêng về phía trong theo chiều rộng xe đồng thời kéo dài về phía trước.
8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 7, trong đó gân thứ hai (52) có dạng rộng.
9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó khoảng không (S) được hình thành giữa gân thứ nhất (51) và gân thứ hai (52).

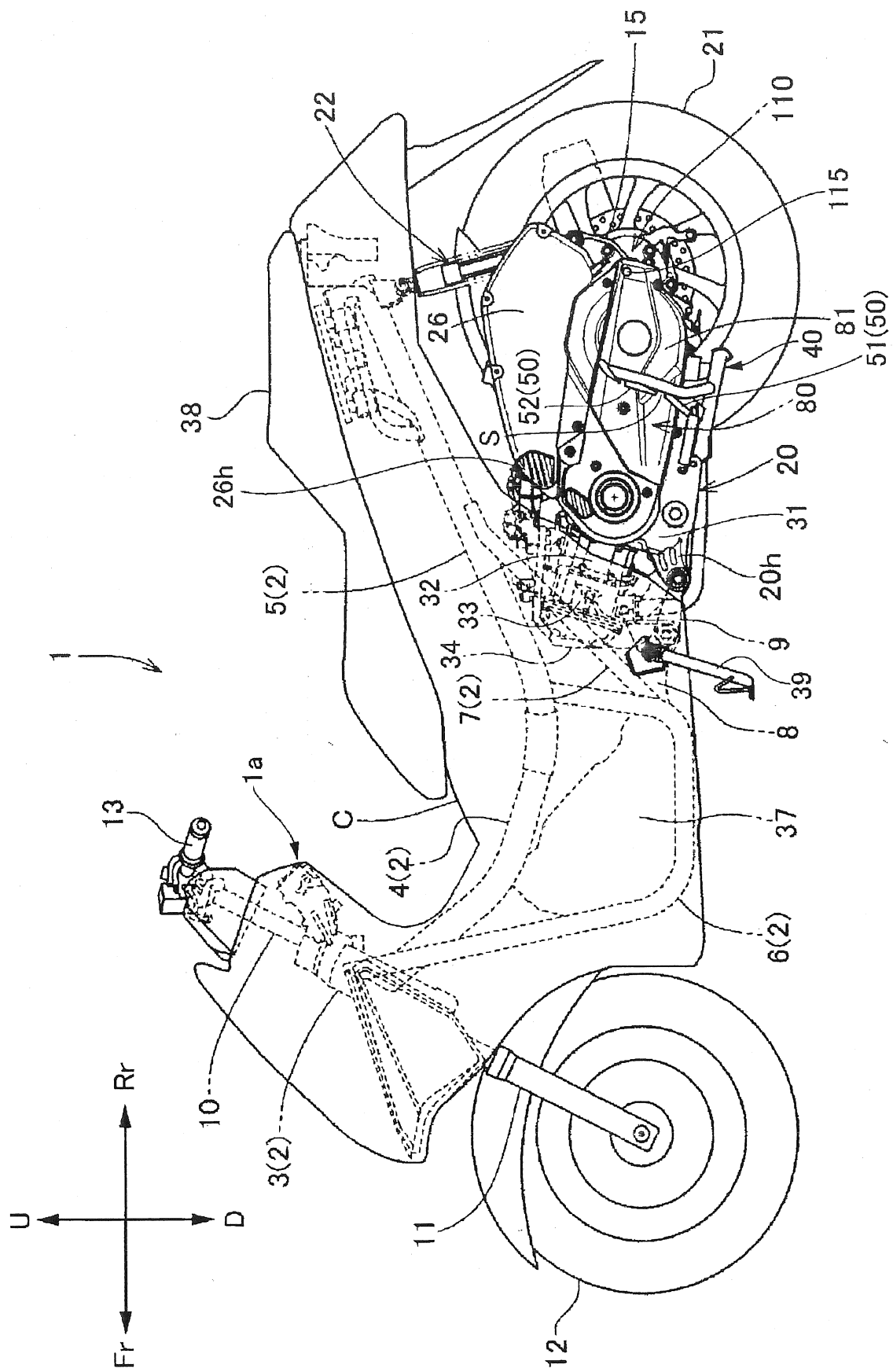


FIG. 1

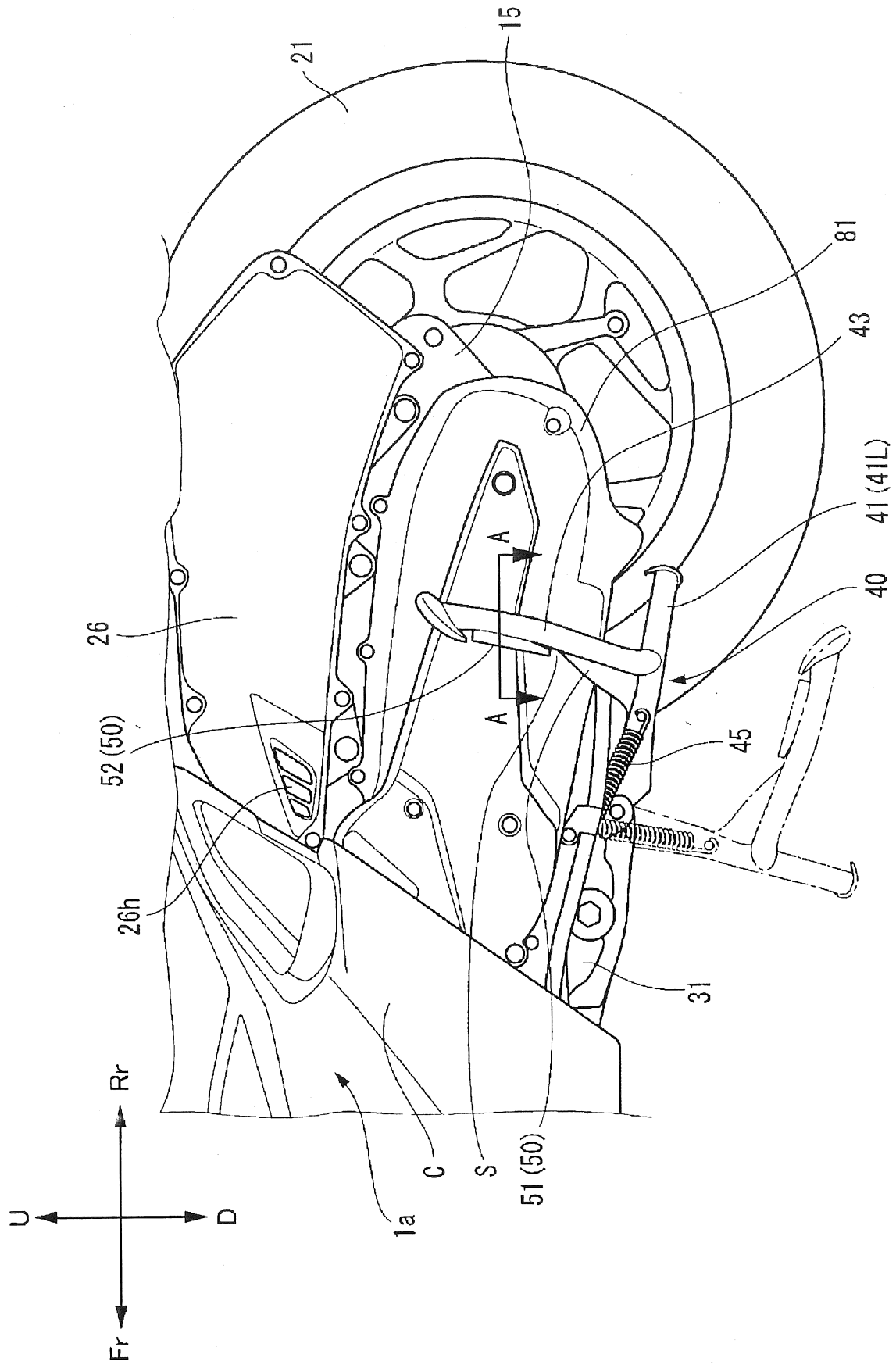


FIG. 2

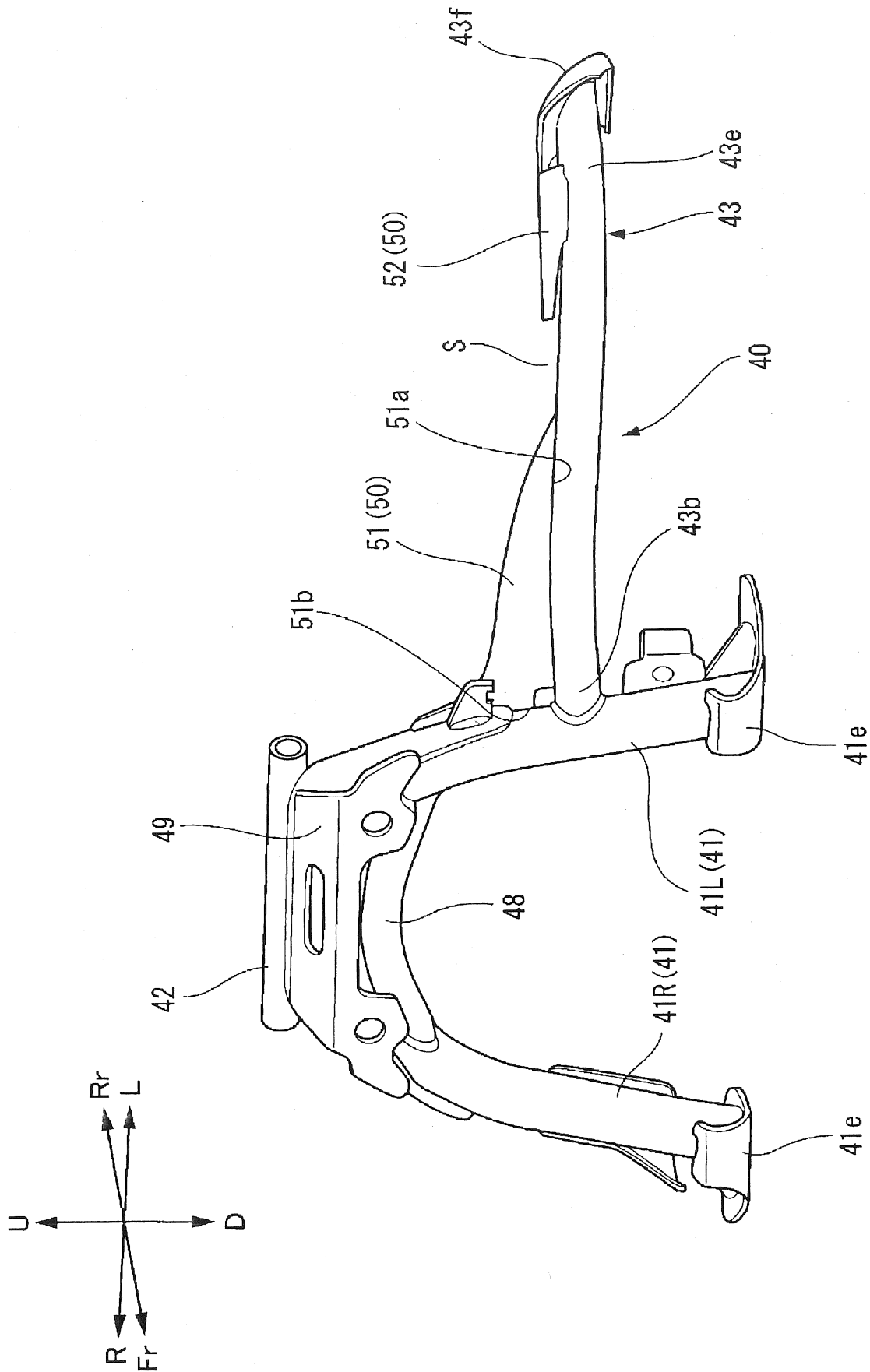


FIG. 3

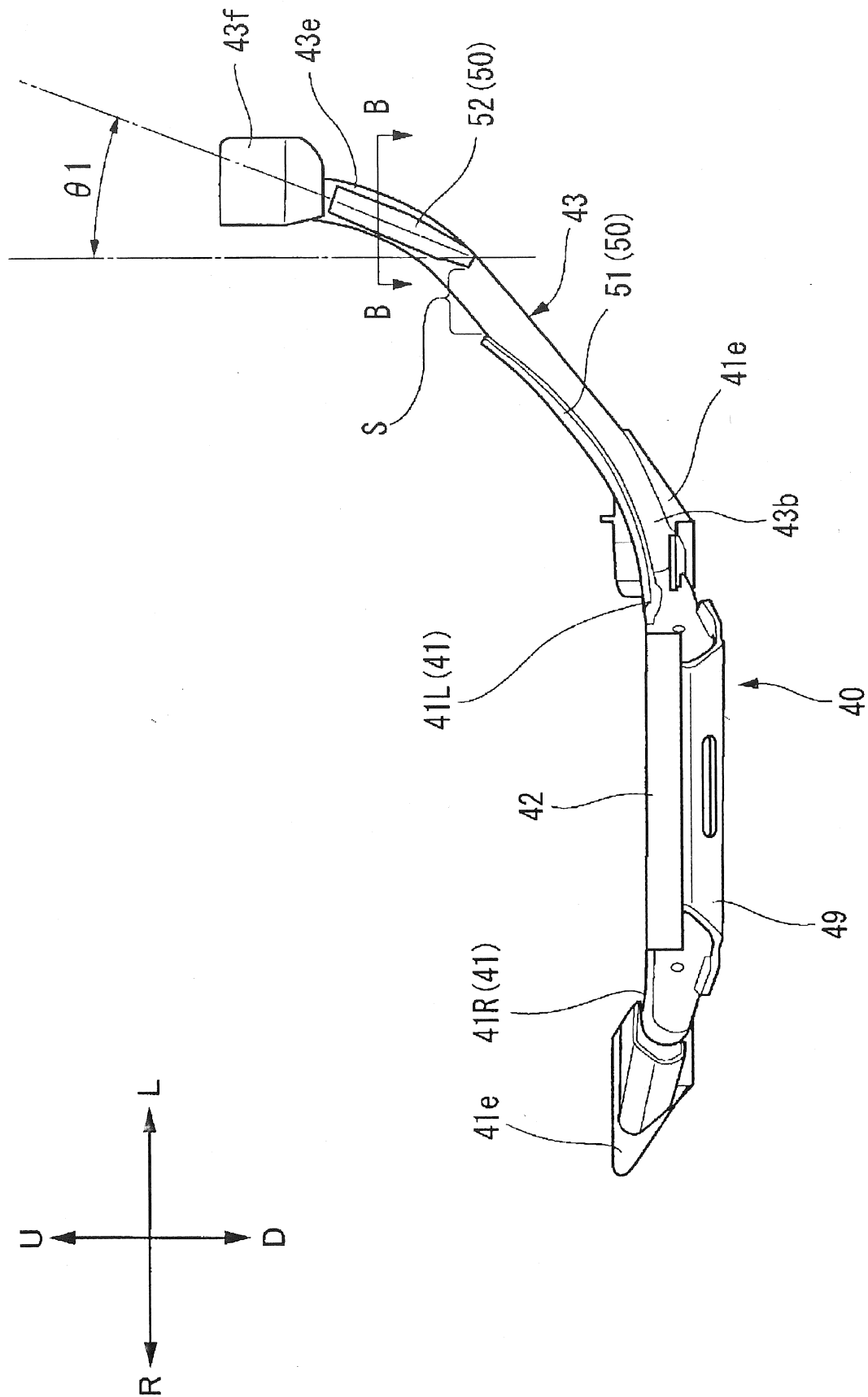
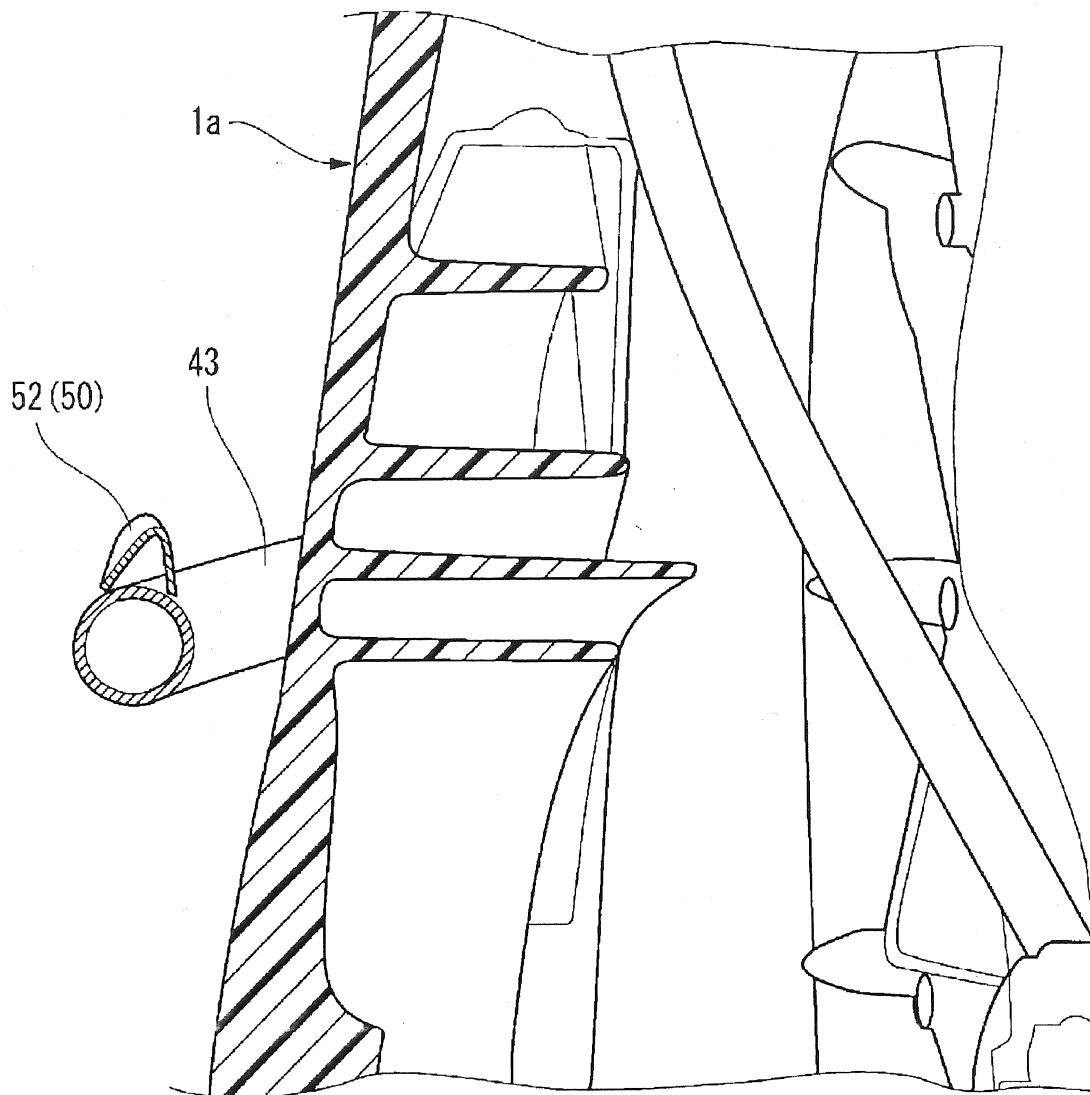
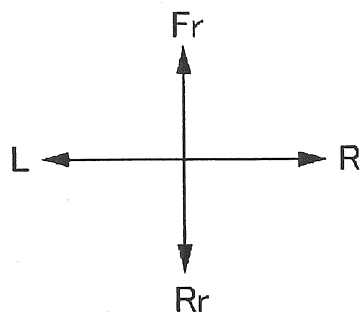
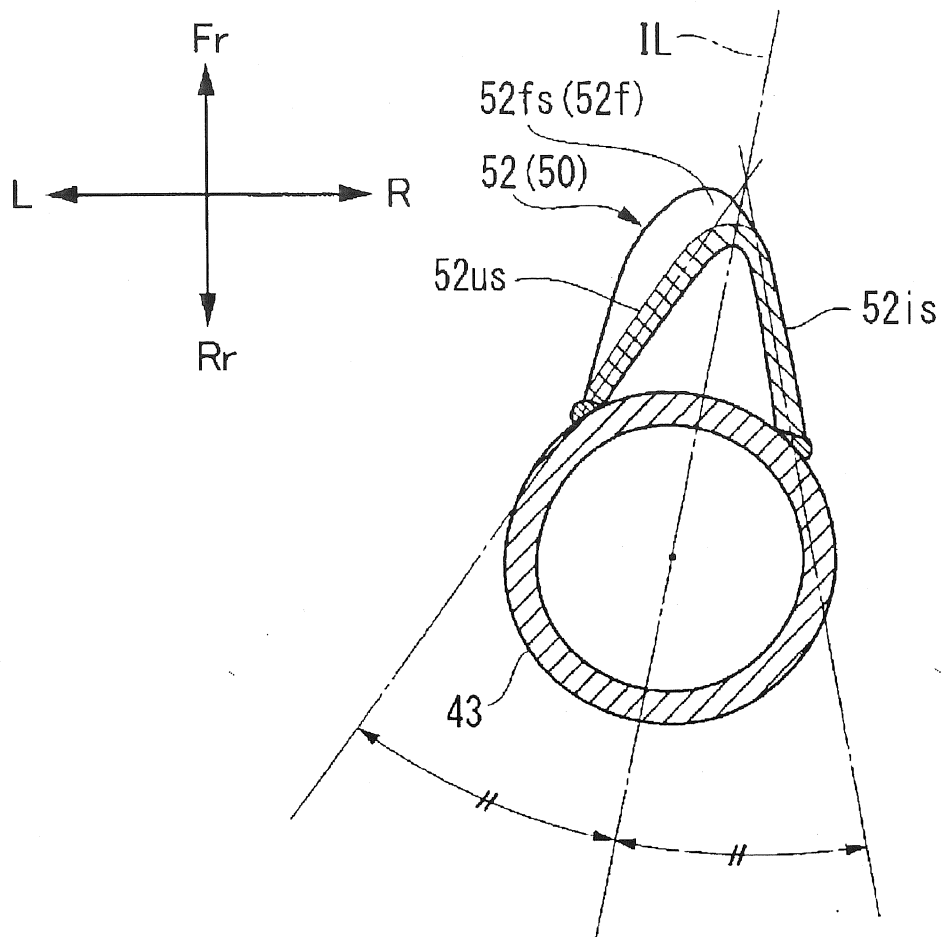


FIG. 4

**FIG. 5**

**FIG. 6**