



(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)



1-0043043

(51)^{2020.01} B62J 6/025; B62J 17/02

(13) B

(21) 1-2021-02042

(22) 15/04/2021

(30) 2020-075744 21/04/2020 JP

(45) 25/02/2025 443

(43) 25/10/2021 403

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Yuta SAIJO (JP).

(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU NGỒI CHÂN ĐỂ HAI BÊN

(21) 1-2021-02042

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó tấm che tay lái được xoay cùng với bộ phận tay lái. Cụm đèn trước được bố trí ở tấm che tay lái. Tấm che tay lái gồm hốc ở phần phía bên của nó. Một hoặc cả hai trong số bộ phận tay lái và tay gạt nhô ra từ hốc. Cụm đèn trước gồm phần điều chỉnh. Phần điều chỉnh có thể vận hành được để điều chỉnh trục quang của cụm đèn trước. Phần điều chỉnh được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc.

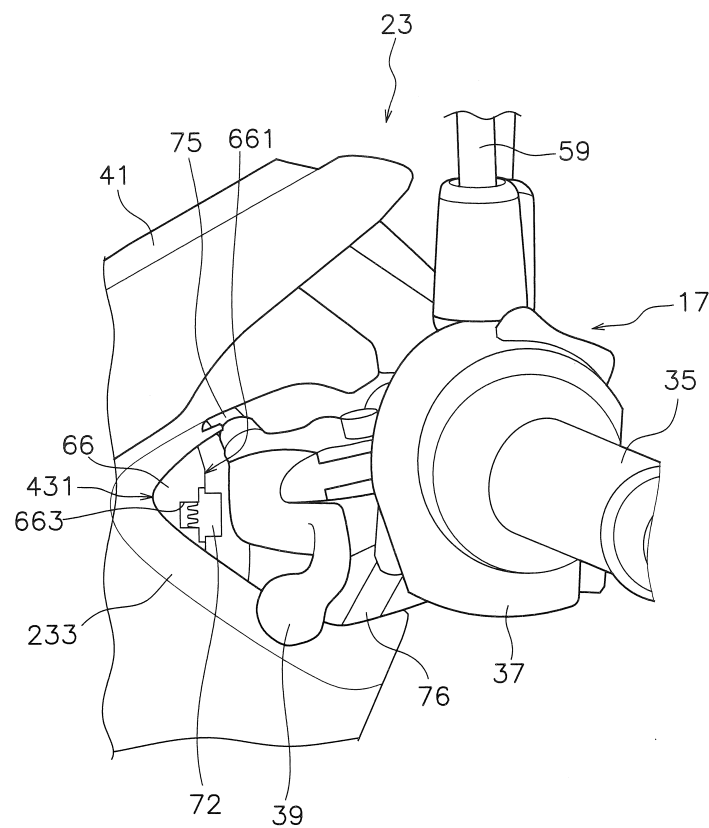


FIG. 12

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm cụm đèn trước. Cụm đèn trước gồm phần điều chỉnh để điều chỉnh trục quang của đèn. Ví dụ, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được mô tả trong bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 5033748, cụm đèn trước được bố trí ở tấm che tay lái. Cụm đèn trước gồm bulông điều chỉnh để điều chỉnh trục quang của đèn. Hơn nữa, tấm che tay lái được bố trí với hốc ở phần sau của tấm che. Khi điều chỉnh trục quang, dụng cụ được đưa vào bên trong của tấm che tay lái qua hốc này. Sau đó, bulông điều chỉnh được xoay bởi dụng cụ được ép vào đầu của bulông, nhờ vậy trục quang của cụm đèn trước được điều chỉnh.

Để ngăn nước xâm nhập vào bên trong của tấm che tay lái, được mong muốn là làm hốc càng nhỏ càng tốt. Tuy nhiên, trong trường hợp này, phần điều chỉnh được làm cho kém nhìn rõ từ phía ngoài, do vậy khả năng thực hiện công việc bị suy giảm khi điều chỉnh trục quang. Ví dụ, đòi hỏi có nhiều công đoạn để điều chỉnh trục quang như sau. Trước hết, để có được một cách tin cậy khả năng thực hiện công việc tốt, tay lái được xoay và đặt ở vị trí làm cho phần điều chỉnh nhìn thấy được. Tiếp theo, phần điều chỉnh được vận hành bởi dụng cụ để điều chỉnh trục quang. Sau đó, tay lái được quay trở lại vị trí giữa để kiểm tra trục quang. Nếu trục quang bị lệch khỏi vị trí thích hợp, các công đoạn được mô tả trên đây được lặp lại cho tới khi trục quang đạt tới vị trí thích hợp. Do vậy, cần đến nhiều công đoạn để điều chỉnh trục quang.

Hơn nữa, để làm cho dụng cụ tới được phần điều chỉnh, được đòi hỏi phải tạo ra một cách chắc chắn khoảng không để đưa dụng cụ (sau đây gọi là “đường dẫn dụng cụ”) từ hốc tới phần điều chỉnh. Bằng cách thay đổi cách bố trí các bộ phận được bố trí bên trong của tấm che tay lái, sự cản trở có thể tránh được giữa các bộ phận và đường dẫn dụng cụ. Tuy nhiên, trong trường hợp này, các bộ phận được đòi hỏi phải được bố trí với các khoảng cách, do đó sự gia tăng về kích cỡ của tấm che tay lái là không tránh được. Công bố đơn đăng ký

sáng chế Nhật Bản số JP-A-2010083202 và công bố đơn đăng ký sáng chế Đài Loan số TW-A-201313531 bộ lộ phương tiện giao thông kiểu ngồi kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm: ống cổ; càng trước được đỡ theo cách xoay được bởi ống cổ; tấm che trước được bố trí ở phía trước ống cổ; tấm chắn chân được bố trí phía sau tấm che trước; bánh trước được đỡ theo cách quay được bởi càng trước; bộ phận tay lái được nối vào càng trước; tay gạt được gắn vào bộ phận tay lái; tấm che tay lái được xoay cùng với bộ phận tay lái, tấm che tay lái gồm phần trước, phần sau và phần phía bên, phần trước được bố trí ở phía trước bộ phận tay lái, phần sau được bố trí phía sau bộ phận tay lái, phần phía bên nối phần trước và phần sau; và cụm đèn trước được bố trí ở tấm che tay lái, trong đó: phần phía bên của tấm che tay lái gồm hốc, bộ phận tay lái và tay gạt nhô ra từ hốc, cụm đèn trước gồm phần điều chỉnh có thể vận hành được để điều chỉnh trục quang của cụm đèn trước, và phần điều chỉnh được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của tấm che tay lái và đồng thời nâng cao khả năng thực hiện công việc khi điều chỉnh trục quang ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một khía cạnh của sáng chế gồm ống cổ, càng trước, tấm che trước, tấm chắn chân, bánh trước, bộ phận tay lái, tay gạt, tấm che tay lái và cụm đèn trước. Càng trước được đỡ bởi ống cổ để cho xoay được. Tấm che trước được bố trí ở phía trước ống cổ. Tấm chắn chân được bố trí phía sau tấm che trước. Bánh trước được đỡ bởi càng trước để cho quay được. Bộ phận tay lái được nối vào càng trước. Tay gạt được gắn vào bộ phận tay lái. Tấm che tay lái gồm phần trước, phần sau và phần phía bên. Phần trước được bố trí ở phía trước bộ phận tay lái. Phần sau được bố trí phía sau bộ phận tay lái. Phần phía bên nối phần trước và phần sau. Tấm che tay lái được xoay cùng với bộ phận tay lái. Cụm đèn trước được bố trí ở tấm che tay lái. Phần phía bên của tấm che tay lái gồm hốc. Một hoặc cả hai trong số bộ phận tay lái và tay gạt nhô ra từ hốc. Cụm đèn trước gồm phần điều chỉnh. Phần điều chỉnh có thể vận hành được để điều chỉnh trục quang của cụm đèn trước. Phần điều chỉnh được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được từ bên ngoài hốc.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh này, phần điều chỉnh nhìn thấy được qua hốc mà một hoặc cả hai trong số bộ phận tay lái và tay gạt được lắp qua đó. Nói cách khác, đường dẫn dụng cụ có thể được tạo ra một cách chắc chắn bằng cách dùng khoảng không cho việc bố trí một hoặc cả hai trong số bộ phận tay lái và tay gạt, đường dẫn dụng cụ này là khoảng không để đưa dụng cụ từ hốc nêu trên vào phần điều chỉnh nêu trên. Theo đó, sự gia tăng về kích cỡ của tấm che tay lái có thể được ngăn chặn. Hơn nữa, hốc để lắp một hoặc cả hai trong số bộ phận tay lái và tay gạt lớn hơn so với hốc thường được bố trí để đưa dụng cụ vào. Vì lý do này, phần điều chỉnh nhìn thấy được dễ dàng qua hốc. Theo đó, khả năng thực hiện công việc có thể được nâng cao khi điều chỉnh trục quang. Hơn nữa, do hốc được tạo kích cỡ lớn, trục quang có thể được kiểm tra, trong lúc phần điều chỉnh được quan sát bằng mắt thường và được điều chỉnh qua hốc. Vì lý do này, khả năng thực hiện công việc có thể được nâng cao hơn nữa khi điều chỉnh trục quang. Ví dụ, trục quang của cụm đèn trước có thể điều chỉnh được, trong khi phần điều chỉnh được điều chỉnh bởi dụng cụ với bộ phận tay lái được bố trí ở vị trí giữa. Vì lý do này, là có thể để giảm số lượng các công đoạn cần thiết để điều chỉnh trục quang.

Phần điều chỉnh có thể được bố trí ở vị trí để gói chôn hốc khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, phần điều chỉnh nhìn thấy được dễ dàng qua hốc.

Tay gạt có thể nhô ra từ hốc. Phần điều chỉnh có thể được bố trí ở vị trí để không gói chôn phạm vi di động của tay gạt khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, phần điều chỉnh nhìn thấy được dễ dàng mà không bị gây cản trở bởi tay gạt.

Phần điều chỉnh có thể nhìn thấy được qua hốc khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, phần điều chỉnh nhìn thấy được dễ dàng qua hốc.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên có thể còn gồm công tắc thao tác được bởi người điều khiển. Bộ phận tay lái có thể gồm thanh tay lái, tay nắm và phần điều khiển. Tay nắm có thể được gắn vào thanh tay lái. Phần điều khiển có thể được gắn vào

thanh tay lái, trong lúc được bố trí vào phía bên tay nắm. Công tắc có thể được bố trí trên phần điều khiển. Trong trường hợp này, khi tấm che tay lái được làm nhỏ gọn theo hướng phải - trái, phần điều chỉnh có thể được bố trí ở vị trí gần với hốc theo hướng phải - trái. Vì lý do này, đường dẫn dụng cụ được làm ngắn và đồng thời, phần điều chỉnh được nâng cao về khả năng nhìn thấy được qua hốc. Theo đó, việc vận hành phần điều chỉnh được thực hiện dễ dàng.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm cáp kéo dài từ tay gạt vào bên trong của tấm che tay lái. Cáp có thể chạy phía trên phần điều chỉnh. Trong trường hợp này, phần điều chỉnh có thể vận hành được mà không bị gây cản trở bởi cáp.

Cáp có thể uốn cong xuống phía dưới ở vị trí phía trong hơn theo phương ngang so với phần điều chỉnh. Trong trường hợp này, ngay cả khi cáp võng xuống bởi việc vận hành tay gạt, phần điều chỉnh có thể vận hành được mà không bị gây cản trở bởi cáp.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm bó dây. Bó dây có thể được bố trí ít nhất một phần dọc theo bộ phận tay lái. Bó dây có thể chạy phía dưới phần điều chỉnh. Trong trường hợp này, phần điều chỉnh có thể vận hành được mà không bị gây cản trở bởi bó dây.

Phần điều chỉnh có thể được bố trí trên mặt sau của cụm đèn trước. Mặt sau của cụm đèn trước có thể được nằm ít nhất một phần ở phía trước hơn so với tay gạt khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, việc tiếp cận phần điều chỉnh được làm dễ dàng.

Cụm đèn trước có thể gồm nguồn sáng, bộ phản xạ, bulông điều chỉnh và đai ốc. Bộ phản xạ có thể phản xạ ra phía trước ánh sáng được phát ra từ nguồn sáng. Bulông điều chỉnh có thể kéo dài ra phía trước từ phần điều chỉnh. Đai ốc có thể được siết lên trên bulông điều chỉnh. Đai ốc có thể được nối vào mặt trên của bộ phản xạ. Trong trường hợp này, góc của bộ phản xạ được thay đổi bằng cách vận hành phần điều chỉnh, nhờ vậy trục quang được điều chỉnh. Vì lý do này, khoảng không được tạo ra ở bên trong của tấm che tay lái cho việc bố trí cụm đèn trước có thể được làm nhỏ gọn so với khi góc của toàn bộ cụm đèn trước được thay đổi. Theo đó, sự gia tăng về kích cỡ của tấm che tay lái có thể được ngăn chặn.

Hốc có thể được tạo hình dạng để vót nhọn ra phía trước khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Phần điều chỉnh có thể được nằm ở phần ở cùng độ cao như đầu trước của hốc. Trong trường hợp này, khi phần trước của hốc được làm hẹp tới mức có thể, việc xâm nhập của nước có thể được ngăn ngừa, trong khi khả năng thực hiện công việc có thể được giữ tốt đối với phần điều chỉnh.

Nói chung, theo sáng chế, là có thể để ngăn chặn sự gia tăng về kích cỡ của tấm che tay lái và đồng thời nâng cao khả năng thực hiện công việc khi điều chỉnh trục quang ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

FIG.3 là hình vẽ nhìn trước thể hiện tấm che tay lái.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện tấm che tay lái.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện tấm che tay lái.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tấm che tay lái.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện cụm đèn trước thứ nhất.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện cụm đèn trước thứ nhất.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường IX-IX trên FIG.6.

FIG.10 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường X-X trên FIG.6.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XI-XI trên FIG.6.

FIG.12 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện tấm che tay lái.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tấm che tay lái và cụm đèn trước thứ nhất.

FIG.14 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện tấm che tay lái theo một

phương án khác.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án của sáng chế sẽ được giải thích sau đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án của sáng chế. FIG.2 là hình vẽ nhìn trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như được thể hiện trên FIG.2, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này là xe gắn máy. Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân phương tiện 2, cơ cấu lái 3, bánh trước 4, yên 5, cụm công suất 6 và bánh sau 7. Cần lưu ý rằng, ở phần giải thích sau, các hướng trước, sau, phải và trái được định nghĩa là cho biết các hướng trước, sau, phải và trái được quan sát từ người điều khiển ngồi trên yên 5.

Khung thân phương tiện 2 gồm ống cổ 11 và khung chính 12. Ống cổ 11 được bố trí ở giữa của phương tiện theo hướng phải - trái. Ống cổ 11 kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới. Khung chính 12 kéo dài về phía sau từ ống cổ 11.

Cơ cấu lái 3 được đỡ bởi ống cổ 11 để cho có thể xoay được. Cơ cấu lái 3 đỡ bánh trước 4 sao cho bánh trước 4 quay được. Cơ cấu lái 3 gồm càng trước 16 và bộ phận tay lái 17. Càng trước 16 được đỡ bởi ống cổ 11 để cho xoay được. Bánh trước 4 được đỡ bởi càng trước 16 để cho quay được. Bộ phận tay lái 17 có thể được thao tác bởi người điều khiển để xoay bánh trước 4. Bộ phận tay lái 17 được nối vào càng trước 16. Bộ phận tay lái 17 kéo dài theo hướng phải - trái.

Yên 5 được bố trí phía sau ống cổ 11. Yên 5 được bố trí phía trên khung chính 12. Cụm công suất 6 được bố trí phía dưới yên 5. Cụm công suất 6 gồm, ví dụ, động cơ đốt trong. Theo cách khác, cụm công suất 6 có thể gồm động cơ điện. Cụm công suất 6 được đỡ bởi khung chính 12. Bánh sau 7 được đỡ bởi tay đòn đung đưa 18 để cho quay được. Tay đòn đung đưa 18 được đỡ bởi hoặc khung chính 12 hoặc cụm công suất 6 để cho đung đưa được.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tấm che trước 21, tấm chắn

chân 22, tấm che tay lái 23, tấm che giữa 24 và tấm che bên 25. Tấm che trước 21 được cố định vào khung thân phương tiện 2. Tấm che trước 21 được bố trí ở phía trước và ở bên phải và bên trái theo phương ngang của ống cổ 11. Tấm che trước 21 được bố trí phía dưới tấm che tay lái 23.

Tấm chắn chân 22 được bố trí phía sau tấm che trước 21. Tấm chắn chân 22 được bố trí ở phía trước các bộ phận để chân 26 và 27. Mỗi bộ phận để chân 26, 27 được chế tạo theo hình dạng thanh. Các bộ phận để chân 26 và 27 được bố trí ở các phía bên theo phương ngang của cụm công suất 6. Tấm chắn chân 22 kéo dài từ vị trí thấp hơn so với các bộ phận để chân 26 và 27 tới vị trí cao hơn so với các bộ phận để chân 26 và 27. Tấm chắn chân 22 kéo dài tới vị trí tương ứng với độ cao của tấm che giữa 24.

Tấm che tay lái 23 che một phần của bộ phận tay lái 17. Tấm che tay lái 23 được nằm ở phía trên hơn so với tấm che trước 21. Tấm che tay lái 23 được nằm ở phía trên hơn so với ống cổ 11. Tấm che tay lái 23 có thể xoay được cùng với bộ phận tay lái 17 so với tấm che trước 21. Tấm che giữa 24 được bố trí giữa tấm che trước 21 và yên 5. Tấm che giữa 24 được bố trí ở phía trước yên 5. Tấm che bên 25 được bố trí phía dưới yên 5.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm đèn trước thứ nhất 51, cụm đèn trước thứ hai 52 và các đèn chớp 63 và 64. Các cụm đèn trước thứ nhất 51 và thứ hai 52 được tách biệt với nhau. Các cụm đèn trước thứ nhất 51 và thứ hai 52 được bố trí cách xa nhau. Cụm đèn trước thứ nhất 51 được bố trí ở tấm che tay lái 23. Cụm đèn trước thứ nhất 51 được xoay cùng với tấm che tay lái 23. Cụm đèn trước thứ hai 52 được bố trí ở tấm che trước 21. Các đèn chớp 63 và 64 được bố trí ở tấm che trước 21.

FIG.3 là hình vẽ nhìn trước thể hiện tấm che tay lái 23. FIG.4 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện tấm che tay lái 23. FIG.5 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện tấm che tay lái 23. FIG.6 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tấm che tay lái 23. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.6, bộ phận tay lái 17 gồm thanh tay lái 34, tay nắm trái 35, tay nắm phải 36, phần điều khiển trái 37 và phần điều khiển phải 38. Thanh tay lái 34 được nối vào càng trước 16. Thanh tay lái 34 kéo dài theo hướng phải - trái. Tay nắm trái 35 được chế tạo theo hình dạng ống. Tay nắm trái 35 được gắn vào đầu trái của thanh tay lái 34. Phần điều khiển

trái 37 được tách biệt với tấm che tay lái 23. Phần điều khiển trái 37 được gắn vào thanh tay lái 34. Phần điều khiển trái 37 được bố trí bên trong theo phương ngang tay nắm trái 35. Tay nắm phải 36 được chế tạo theo hình dạng ống. Tay nắm phải 36 được gắn vào đầu phải của thanh tay lái 34. Phần điều khiển phải 38 được tách biệt với tấm che tay lái 23. Phần điều khiển phải 38 được gắn vào thanh tay lái 34. Phần điều khiển phải 38 được bố trí bên trong theo phương ngang tay nắm phải 36. Cần lưu ý rằng, chỉ một trong số các phần điều khiển trái 37 và phải 38 có thể được tách biệt với tấm che tay lái 23 và được gắn vào thanh tay lái 34. Ở đây, cần lưu ý rằng bộ phận còn lại trong số các phần điều khiển trái 37 và phải 38 có thể được gắn vào tấm che tay lái 23.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tay gạt trái 39 và tay gạt phải 40. Tay gạt trái 39 được bố trí ở phía trước tay nắm trái 35 và phần điều khiển trái 37. Tay gạt trái 39 được gắn vào bộ phận tay lái 17. Tay gạt trái 39 có thể vận hành tới và lui được. Tay gạt trái 39, ví dụ, là tay gạt ly hợp. Tay gạt phải 40 được bố trí ở phía trước tay nắm phải 36 và phần điều khiển phải 38. Tay gạt phải 40 được gắn vào bộ phận tay lái 17. Tay gạt phải 40 có thể vận hành tới và lui được. Tay gạt phải 40, ví dụ, là tay phanh. Xi lanh chính 31 được gắn vào tay gạt phải 40.

Như được thể hiện trên FIG.6, các công tắc từ 53 đến 58, có thể thao tác được bởi người điều khiển, được bố trí trên các phần điều khiển trái 37 và phải 38. Ví dụ, các công tắc từ 53 đến 58 gồm công tắc đèn chóp, công tắc còi, các công tắc đèn chiếu xa và đèn chiếu gần, công tắc khởi động và công tắc dừng khẩn cấp. Gương trái 59 và gương phải 60 được gắn vào bộ phận tay lái 17. Gương trái 59 được bố trí bên trong theo phương ngang phần điều khiển trái 37. Gương phải 60 được bố trí bên trong theo phương ngang phần điều khiển phải 38. Các gương trái 59 và phải 60 nhô lên phía trên từ tấm che tay lái 23.

Tấm che tay lái 23 che thanh tay lái 34. Thanh tay lái 34 nhô sang phải và sang trái từ tấm che tay lái 23. Tấm che tay lái 23 được bố trí giữa tay nắm trái 35 và tay nắm phải 36. Tấm che tay lái 23 được bố trí ở phía trước, phía sau, phía trên và ở bên phải và bên trái của thanh tay lái 34. Khi được mô tả chi tiết, tấm che tay lái 23 gồm phần trước 231, phần sau 232, phần phía bên trái 233 và phần phía bên phải 234. Phần trước 231 được bố trí ở phía trước thanh tay lái 34. Tấm chắn gió 41 được gắn vào phần trước 231. Phần sau 232 được bố

trí phía sau bộ phận tay lái 17. Bảng đồng hồ đo 42 được gắn vào phần sau 232. Bảng đồng hồ đo 42 gồm đồng hồ đo tốc độ.

Phần phía bên trái 233 được nối vào phần trước 231 và phần sau 232. Phần phía bên trái 233 được tạo hình dạng để nhô sang trái. Phần phía bên trái 233 gồm hốc trái 43. Hốc trái 43 hướng sang trái. Bộ phận tay lái 17 và tay gạt trái 39 nhô sang trái từ hốc trái 43. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, hốc trái 43 được tạo hình dạng để vát nhọn ra phía trước. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, hốc trái 43 kéo dài tới vị trí ở phía trước hơn so với phạm vi di động của tay gạt trái 39. Các hình vẽ thể hiện một phần của tay gạt trái 39 được nằm ở phía trước nhất. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, hốc trái 43 kéo dài tới vị trí ở phía trước hơn so với vị trí ở phía trước nhất của tay gạt trái 39.

Phần phía bên phải 234 được nối vào phần trước 231 và phần sau 232. Phần phía bên phải 234 được tạo hình dạng để nhô ra phía ngoài theo phương ngang. Phần phía bên phải 234 gồm hốc phải 44. Hốc phải 44 hướng sang phải. Bộ phận tay lái 17 và tay gạt phải 40 nhô sang phải từ hốc phải 44.

Tấm che tay lái 23 được tạo hình dạng để chia tách theo hướng tới lui. Như được thể hiện trên FIG.4, tấm che tay lái 23 gồm bộ phận che trước 45 và bộ phận che sau 46. Các bộ phận che trước 45 và sau 46 được tách biệt với nhau. Bộ phận che trước 45 gồm phần trước 231, một phần của phần phía bên trái 233 và một phần của phần phía bên phải 234. Bộ phận che sau 46 gồm phần sau 232, một phần của phần phía bên trái 233 và một phần của phần phía bên phải 234. Hốc trái 43 được xác định giới hạn bởi mép của bộ phận che trước 45 và mép của bộ phận che sau 46. Hốc phải 44 được xác định giới hạn bởi mép của bộ phận che trước 45 và mép của bộ phận che sau 46.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện cụm đèn trước thứ nhất 51. FIG.8 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện cụm đèn trước thứ nhất 51. FIG.9 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường IX-IX trên FIG.6. FIG.10 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường X-X trên FIG.6. FIG.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XI-XI trên FIG.6.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.7 đến 11, cụm đèn trước thứ nhất 51 gồm

chụp trong suốt 65, hộp đèn 66, nguồn sáng 67 và bộ phản xạ 68. Nguồn sáng 67, ví dụ, là điốt phát quang (Light Emitting Diode - LED). Nguồn sáng 67 được gắn vào bảng 69. Theo cách khác, nguồn sáng 67 có thể là bóng đèn. Bộ phản xạ 68 gồm mặt gương cong. Bộ phản xạ 68 phản xạ ra phía trước ánh sáng được phát ra từ nguồn sáng 67. Chụp trong suốt 65 được bố trí ít nhất một phần ở phía trước bộ phản xạ 68. Chụp trong suốt 65 làm cho ánh sáng được phát ra từ nguồn sáng 67 đi qua đó. Hộp đèn 66 được bố trí phía sau chụp trong suốt 65, nguồn sáng 67 và bộ phản xạ 68.

FIG.12 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện tấm che tay lái 23. Như được thể hiện trên FIG.12, mặt sau 661 của hộp đèn 66 được nằm ở phần ở phía trước hơn so với tay gạt trái 39. Nói cách khác, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt sau của cụm đèn trước thứ nhất 51 được nằm ở phần ở phía trước hơn so với tay gạt trái 39. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt sau của cụm đèn trước thứ nhất 51 gói chôn một phần hốc trái 43.

Như được thể hiện trên FIG.10 và FIG.11, cụm đèn trước thứ nhất 51 gồm cơ cấu điều chỉnh trục quang 71. Cơ cấu điều chỉnh trục quang 71 là cơ cấu để điều chỉnh định hướng của trục quang của cụm đèn trước thứ nhất 51. Cơ cấu điều chỉnh trục quang 71 thay đổi góc của bộ phản xạ 68 để cho điều chỉnh trục quang. Cơ cấu điều chỉnh trục quang 71 gồm phần điều chỉnh 72, bulông điều chỉnh 73 và đai ốc 74.

Phần điều chỉnh 72 có thể được vận hành nhờ dụng cụ để điều chỉnh trục quang của cụm đèn trước thứ nhất 51. Phần điều chỉnh 72 được bố trí trên mặt sau 661 của hộp đèn 66. Mặt sau 661 của hộp đèn 66 gồm phần lõm 662 và rãnh 663. Phần lõm 662 và rãnh 663 được tạo hình dạng để được làm lõm ra phía trước. Phần điều chỉnh 72 được bố trí trong phạm vi phần lõm 662. Rãnh 663 kéo dài ra phía ngoài theo phương ngang từ phần lõm 662. Phần điều chỉnh 72 có hình dạng đĩa. Phần điều chỉnh 72 có mặt phía bên được tạo hình dạng díc dắc. Khi dụng cụ được xoay trong lúc được ăn khớp với mặt phía bên được tạo hình dạng díc dắc của phần điều chỉnh 72, phần điều chỉnh 72 được quay quanh trục của bulông điều chỉnh 73.

Bulông điều chỉnh 73 được nối vào phần điều chỉnh 72. Bulông điều chỉnh 73 kéo

dài ra phía trước từ phần điều chỉnh 72. Bulông điều chỉnh 73 được quay nhất quán với phần điều chỉnh 72. Đai ốc 74 được bố trí ở phía trong của chụp trong suốt 65 và hộp đèn 66. Đai ốc 74 được siết lên trên bulông điều chỉnh 73. Đai ốc 74 được nối vào mặt trên của bộ phản xạ 68. Đai ốc 74 được nối vào bộ phản xạ 68 ở vị trí cao hơn so với nguồn sáng 67. Đai ốc 74 được di chuyển tới và lui cùng với chuyển động quay của phần điều chỉnh 72 và bulông điều chỉnh 73. Theo đó, phần trên của bộ phản xạ 68 được di chuyển tới và lui, nhờ đó góc của bộ phản xạ 68 được thay đổi.

Như được thể hiện trên FIG.12, phần điều chỉnh 72 được bố trí ở vị trí nhìn thấy được từ hốc trái 43. Khi được mô tả chi tiết, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 nhìn thấy được qua hốc trái 43. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 được bố trí ở vị trí để gối chồng hốc trái 43. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 được bố trí ở vị trí để không gối chồng phạm vi di động của tay gạt trái 39. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 được nằm ở phía trước hơn so với vị trí ở phía trước nhất của tay gạt trái 39. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 được bố trí giữa tay gạt trái 39 và đầu trước 431 của hốc trái 43. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 được nằm ở phần ở cùng độ cao như đầu trước 431 của hốc trái 43. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước 431 của hốc trái 43 được nằm ở phía trước hơn so với phần điều chỉnh 72.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện tấm che tay lái 23 và cụm đèn trước thứ nhất 51. Như được thể hiện trên FIG.13, cáp 75 được nối vào tay gạt trái 39. Như được thể hiện trên FIG.12, cáp 75 kéo dài từ tay gạt trái 39 vào bên trong của tấm che tay lái 23. Cáp 75, ví dụ, là cáp ly hợp. Cáp 75 được kéo và đẩy cùng với hoạt động của tay gạt trái 39. Như được thể hiện trên FIG.13, cáp 75 chạy phía trên phần điều chỉnh 72. Cáp 75 uốn cong xuống phía dưới ở vị trí bên trong hơn theo phương ngang so với phần điều chỉnh 72. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 được bố trí ở vị trí để không gối chồng cáp 75.

Bó dây 76 được nối vào phần điều khiển trái 37. Bó dây 76 kéo dài từ phần điều

khíến trái 37 vào bên trong của tấm che tay lái 23. Bó dây 76 được bố trí ít nhất một phần dọc theo bộ phận tay lái 17. Bó dây 76 chạy phía dưới phần điều chỉnh 72. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 được bố trí ở vị trí để không gói chồng bó dây 76.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được giải thích trên đây, phần điều chỉnh 72 nhìn thấy được qua hốc trái 43 mà bộ phận tay lái 17 và tay gạt trái 39 được lắp qua đó. Nói cách khác, đường dẫn dụng cụ được tạo ra một cách chắc chắn bằng cách dùng khoảng không cho việc bố trí bộ phận tay lái 17 và tay gạt trái 39. Theo đó, sự gia tăng về kích cỡ của tấm che tay lái 23 có thể được ngăn chặn. Hơn nữa, hốc trái 43 để lắp bộ phận tay lái 17 và tay gạt trái 39 lớn hơn so với hốc thường được bố trí để đưa dụng cụ vào. Vì lý do này, phần điều chỉnh 72 nhìn thấy được dễ dàng qua hốc trái 43. Theo đó, khả năng thực hiện công việc có thể được nâng cao khi điều chỉnh trực quang.

Hơn nữa, do hốc trái được tạo kích cỡ lớn 43, trực quang có thể được kiểm tra, trong lúc phần điều chỉnh 72 được quan sát bằng mắt thường và được điều chỉnh qua hốc trái 43. Vì lý do này, khả năng thực hiện công việc có thể được nâng cao hơn nữa khi điều chỉnh trực quang. Ví dụ, trực quang của cụm đèn trước thứ nhất 51 có thể điều chỉnh được trong khi phần điều chỉnh 72 được điều chỉnh bởi dụng cụ, với bộ phận tay lái 17 được bố trí ở vị trí giữa. Vì lý do này, là có thể để giảm số lượng các công đoạn cần thiết để điều chỉnh trực quang.

Một phương án của sáng chế đã được giải thích trên đây. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở phương án được mô tả trên đây, và nhiều thay đổi khác nhau có thể được thực hiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 không bị giới hạn ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy và theo cách khác, có thể là kiểu phương tiện giao thông khác như xe scuter. Kết cấu của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án được mô tả trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể có kết cấu với bản đế chân phẳng được bố trí ở phía trước yên 5. Bản đế chân phẳng có thể là phẳng toàn bộ theo hướng phải - trái của

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

Số lượng của các bánh trước không bị giới hạn ở một và theo cách khác, có thể là nhiều hơn một. Số lượng của các bánh sau không bị giới hạn ở một và theo cách khác, có thể là nhiều hơn một. Kết cấu của khung thân phương tiện 2 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án được mô tả trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, khung chính 12 có thể được thay đổi về hình dạng. Tay gạt trái 39 không bị giới hạn ở tay gạt ly hợp và theo cách khác, có thể là kiểu tay gạt khác như tay phanh chẳng hạn. Đền trước thứ hai có thể được bỏ qua.

Hình dạng của tấm che tay lái 23 không bị giới hạn ở hình dạng theo phương án được mô tả trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, tấm che tay lái 23 có thể được chia tách ở vị trí khác với trên đây. Hốc trái 43 có thể được thay đổi về vị trí hoặc hình dạng. Chỉ một trong số bộ phận tay lái 17 và tay gạt trái 39 có thể nhô ra từ hốc trái 43. Ví dụ, bộ phận tay lái 17 có thể nhô ra từ hốc trái 43, trong khi đó tay gạt trái 39 có thể nhô ra từ hốc khác với hốc trái 43. Ngược lại, tay gạt trái 39 có thể nhô ra từ hốc trái 43, trong khi đó bộ phận tay lái 17 có thể nhô ra từ hốc khác với hốc trái 43.

Kết cấu của cụm đèn trước thứ nhất 51 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án được mô tả trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, vị trí hoặc hình dạng của phần điều chỉnh 72 không bị giới hạn ở vị trí hoặc hình dạng theo phương án được mô tả trên đây và có thể được thay đổi. Phần điều chỉnh 72 có thể được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc phải 44.

Phần điều chỉnh 72 có thể được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc trái 43 khi nhìn không chỉ theo phương ngang mà còn theo hướng chếch nghiêng so với phương ngang. Ví dụ, phần điều chỉnh 72 có thể được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc trái 43 khi nhìn theo hướng nghiêng lên trên so với phương ngang. Trong trường hợp này, như được thể hiện trên FIG.14, phần điều chỉnh 72 có thể được nằm ở phía thấp hơn so với hốc trái 43. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần điều chỉnh 72 có thể gói chồng tấm che tay lái 23. Ngay cả ở tình trạng này, phần điều chỉnh 72 nhìn thấy được qua hốc trái 43 khi được nhìn theo hướng nghiêng lên trên so với phương ngang. Theo cách khác, phần điều chỉnh 72 có thể được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc trái 43

khi được nhìn theo hướng nghiêng xuống dưới so với phương ngang. Theo cách khác nữa, phần điều chỉnh 72 có thể được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc trái 43 khi được nhìn theo hướng nghiêng ra phía trước so với phương ngang. Vẫn theo cách khác nữa, phần điều chỉnh 72 có thể được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc trái 43 khi được nhìn theo hướng nghiêng về phía sau so với phương ngang.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) bao gồm:

ống cổ (11);

càng trước (16) được đỡ theo cách xoay được bởi ống cổ (11);

tấm che trước (21) được bố trí ở phía trước ống cổ (11);

tấm chắn chân (22) được bố trí phía sau tấm che trước (21);

bánh trước (4) được đỡ theo cách quay được bởi càng trước (16);

bộ phận tay lái (17) được nối vào càng trước (16);

tay gạt (39) được gắn vào bộ phận tay lái (17);

tấm che tay lái (23) được xoay cùng với bộ phận tay lái (17), tấm che tay lái (23) gồm phần trước (231), phần sau (232) và phần phía bên (233), phần trước (231) được bố trí ở phía trước bộ phận tay lái (17), phần sau (232) được bố trí phía sau bộ phận tay lái (17), phần phía bên (233) nối phần trước (231) và phần sau (232); và

cụm đèn trước (51) được bố trí ở tấm che tay lái (23), trong đó:

phần phía bên (233) của tấm che tay lái (23) gồm hốc (43),

bộ phận tay lái (17) và tay gạt (39) nhô ra từ hốc (43),

cụm đèn trước (51) gồm phần điều chỉnh (72) có thể vận hành được để điều chỉnh trục quang của cụm đèn trước (51), và

phần điều chỉnh (72) được bố trí ở vị trí để nhìn thấy được qua hốc (43);

khác biệt ở chỗ đường dẫn dụng cụ được tạo ra bằng cách dùng khoảng không cho việc bố trí bộ phận tay lái (17) nêu trên và tay gạt (39) nêu trên; đường dẫn dụng cụ nêu trên là khoảng không để đưa dụng cụ từ hốc (43) nêu trên vào phần điều chỉnh (72) nêu trên.

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó phần điều chỉnh (72) được bố trí ở vị trí để gối chông hốc (43) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

tay gạt (39) nhô ra từ hốc (43), và

phần điều chỉnh (72) được bố trí ở vị trí để không gò chồng phạm vi di động của tay gạt (39) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phần điều chỉnh (72) nhìn thấy được qua hốc (43) khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

công tắc (53, 58) có thể thao tác được bởi người điều khiển, trong đó:

bộ phận tay lái (17) gồm:

thanh tay lái (34),

tay nắm (35) được gắn vào thanh tay lái (34), và

phần điều khiển (37) được gắn vào thanh tay lái (34), phần điều khiển (37) được bố trí vào phía bên tay nắm (35), và

công tắc (53, 58) được bố trí trên phần điều khiển (37).

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

cáp (75) kéo dài từ tay gạt (39) vào bên trong của tấm che tay lái (23), trong đó

cáp (75) chạy phía trên phần điều chỉnh (72).

7. Phương tiện giao thông theo điểm 6, trong đó cáp (75) uốn cong xuống phía dưới ở vị trí phía trong hơn theo phương ngang so với phần điều chỉnh (72).

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

bó dây (76) được bố trí ít nhất một phần dọc theo bộ phận tay lái (17), trong đó:

bó dây (76) chạy phía dưới phần điều chỉnh (72).

9. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó:

phần điều chỉnh (72) được bố trí trên mặt sau (661) của cụm đèn trước (51), và

mặt sau (661) của cụm đèn trước (51) được nằm ít nhất một phần ở phía trước hơn so với tay gạt khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó:

cụm đèn trước (51) gồm:

nguồn sáng (67),

bộ phản xạ (68) được tạo kết cấu để phản xạ ra phía trước ánh sáng được phát ra từ nguồn sáng (67),

bulông điều chỉnh (73) kéo dài ra phía trước từ phần điều chỉnh (72), và

đai ốc (74) được siết lên trên bulông điều chỉnh (73), và

đai ốc (74) được nối vào mặt trên của bộ phản xạ (68).

11. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, trong đó:

hốc (43) được tạo hình dạng để vát nhọn ra phía trước khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và

phần điều chỉnh (72) được nằm ở phần ở cùng độ cao như đầu trước của hốc (43).

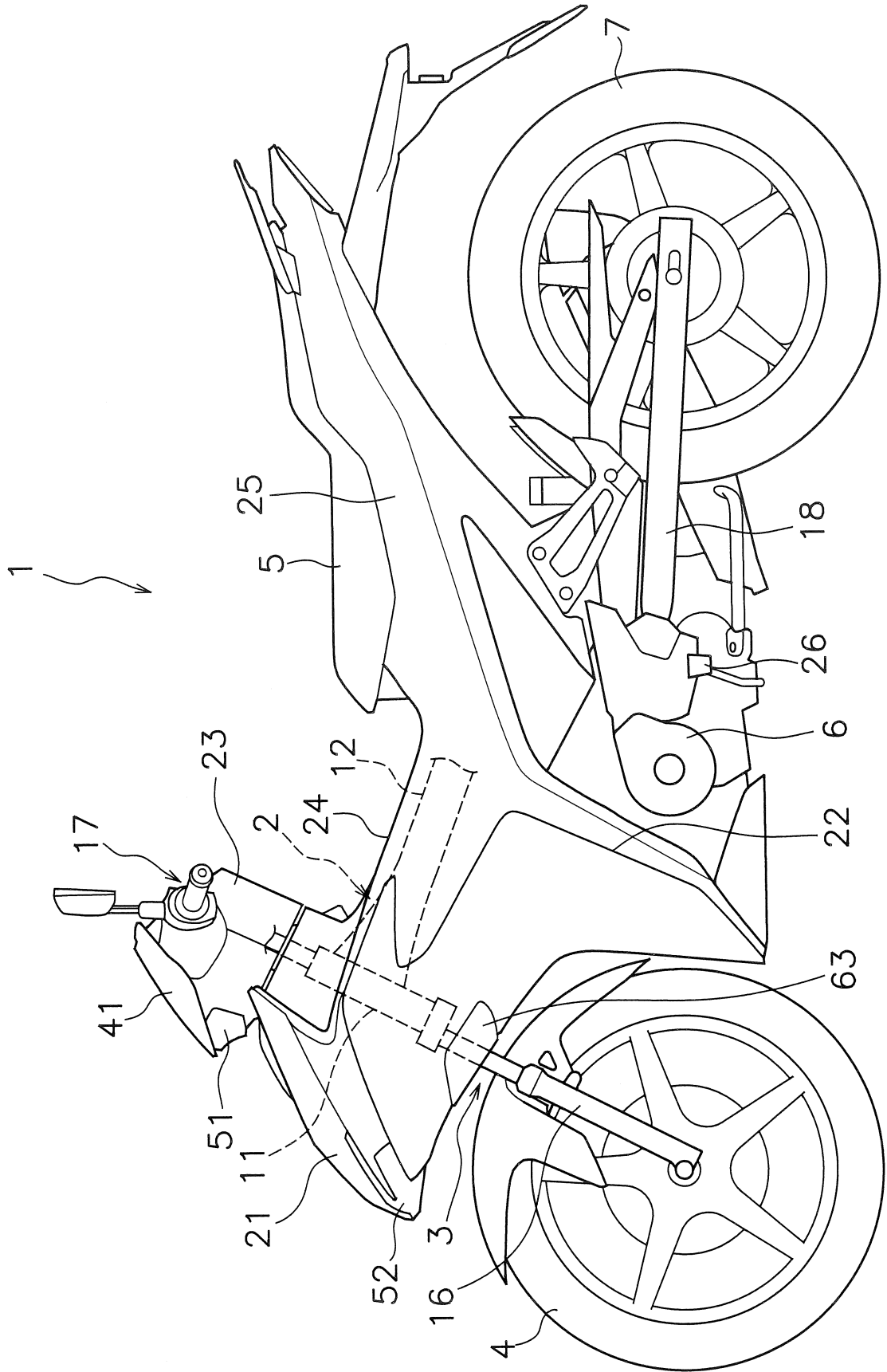


FIG. 1

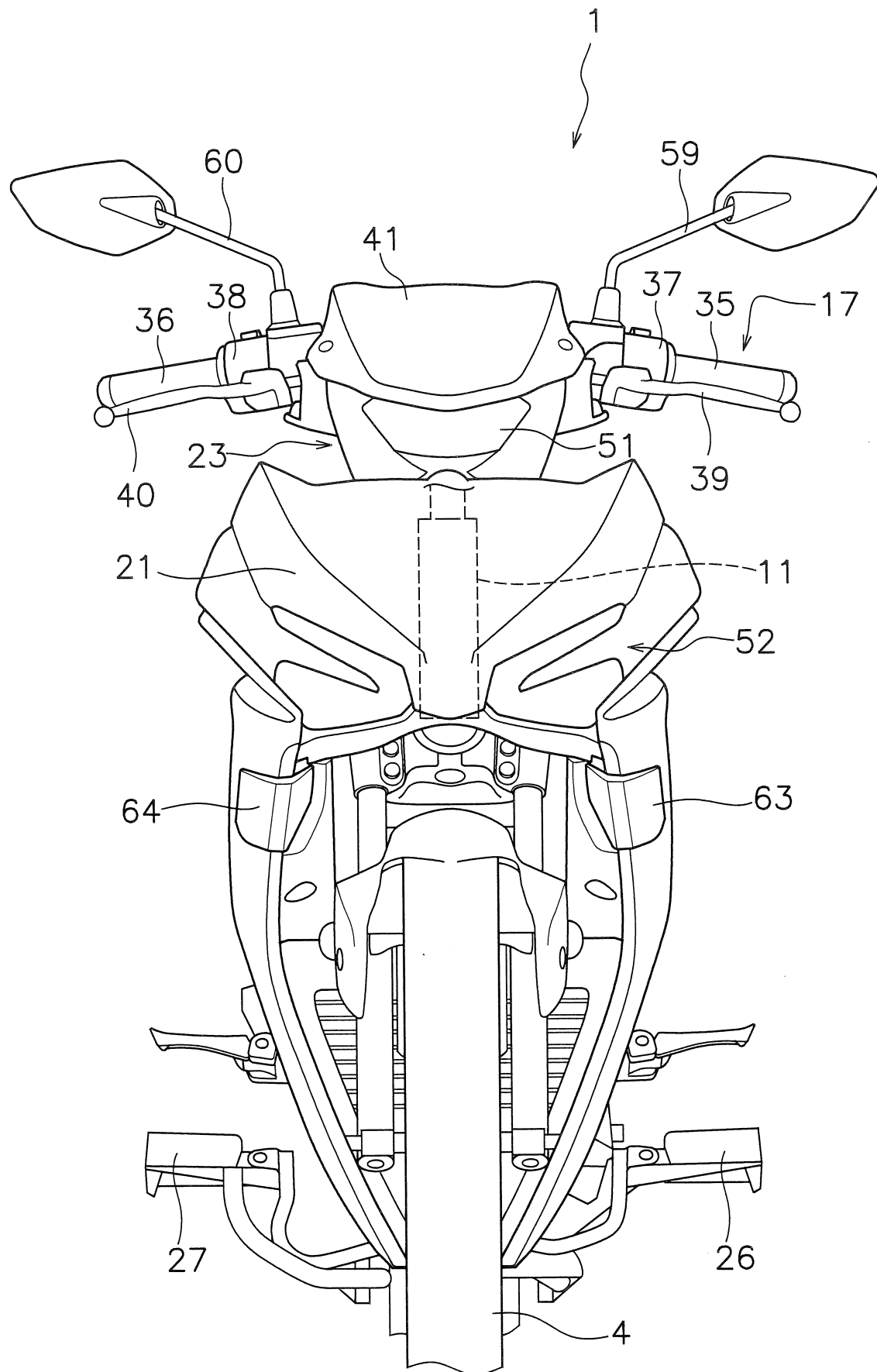


FIG. 2

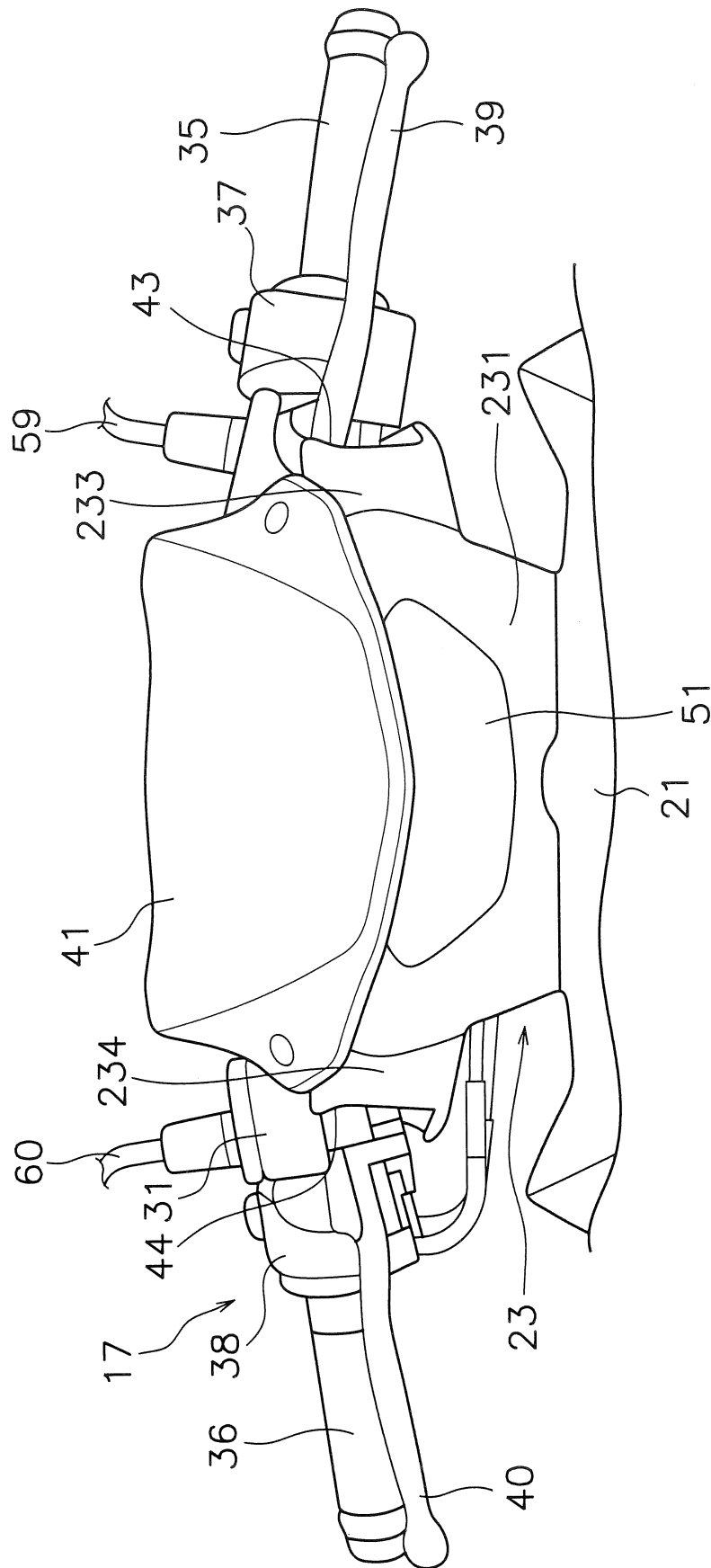


FIG. 3

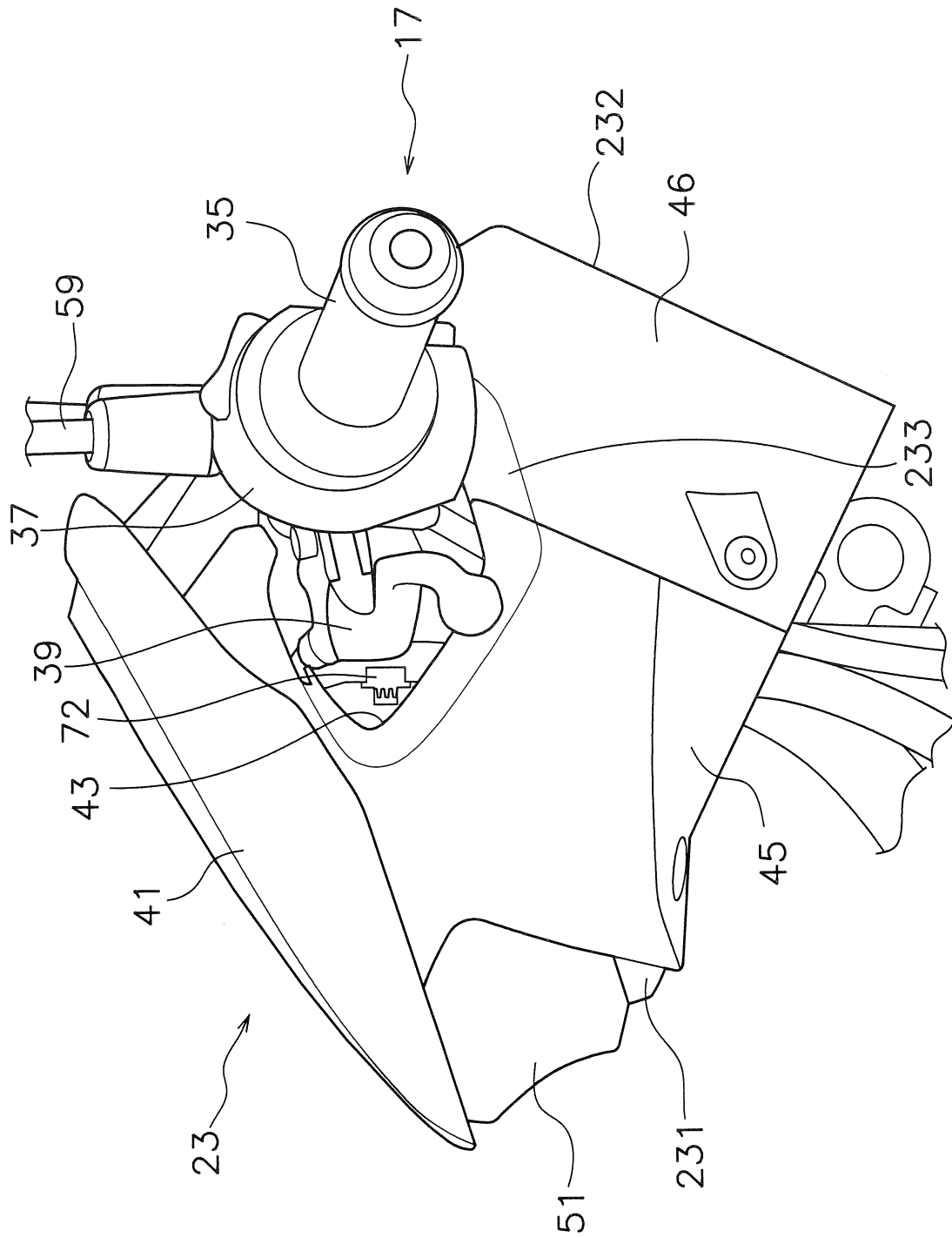


FIG. 4

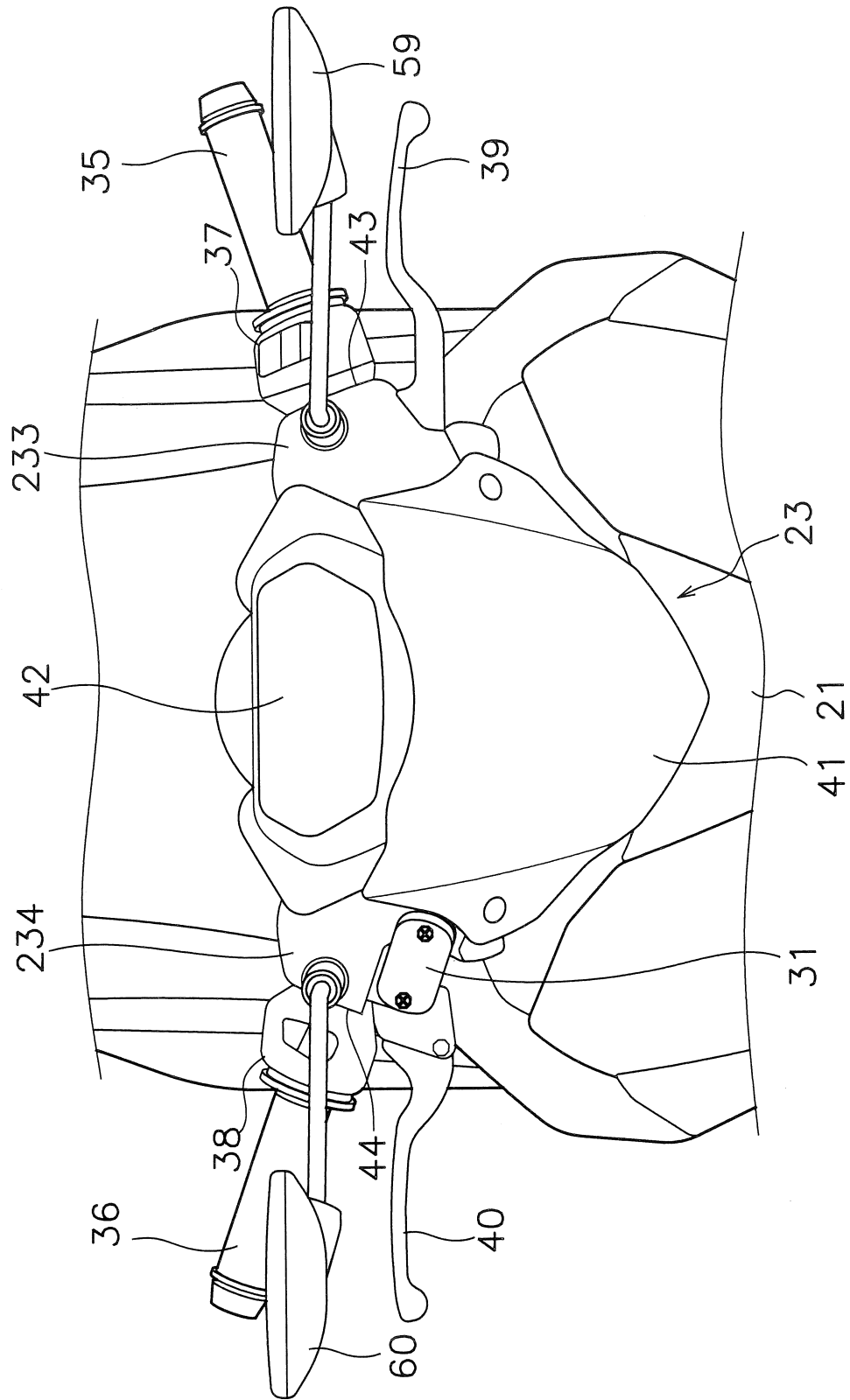


FIG. 5

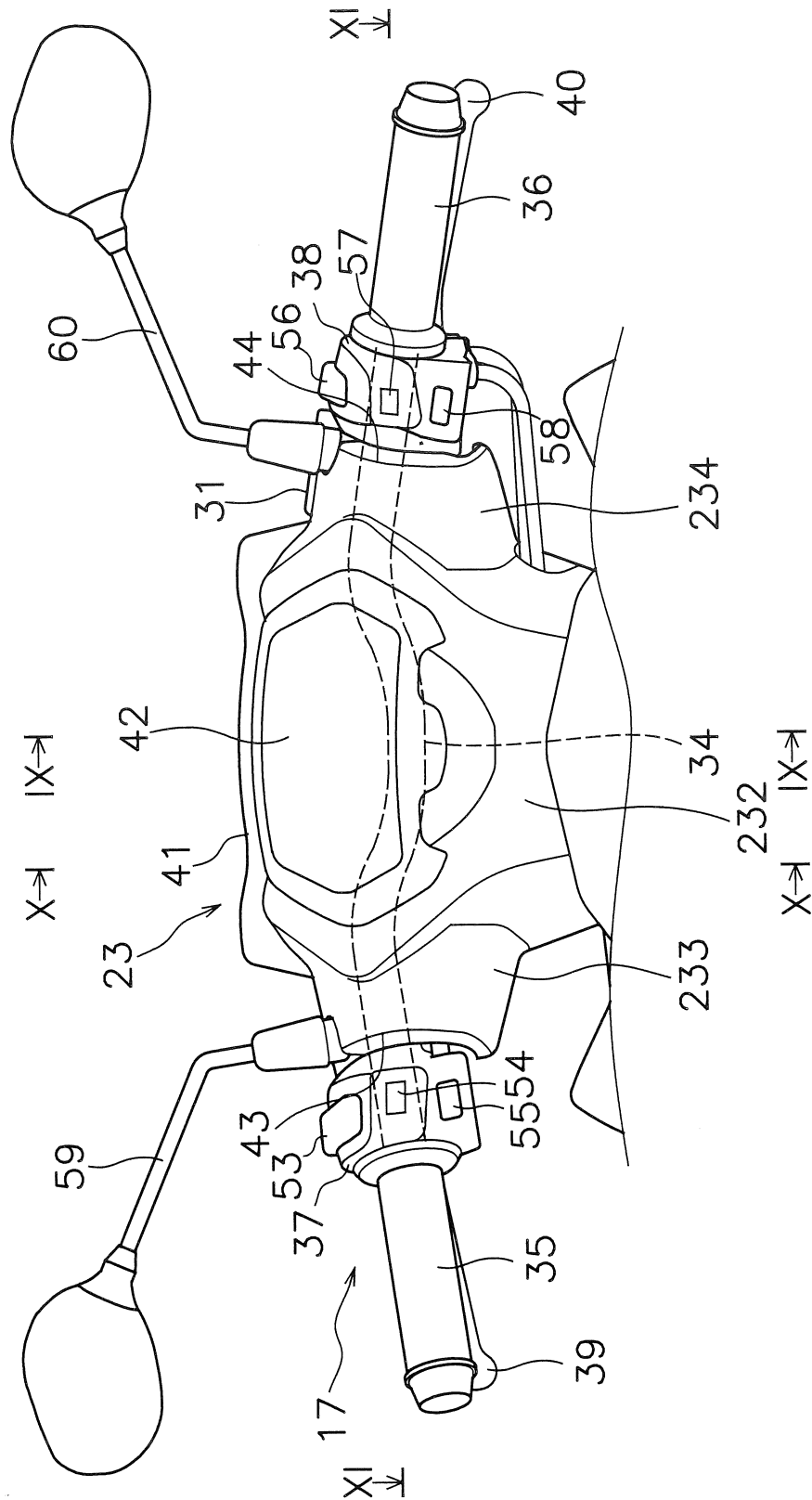


FIG. 6

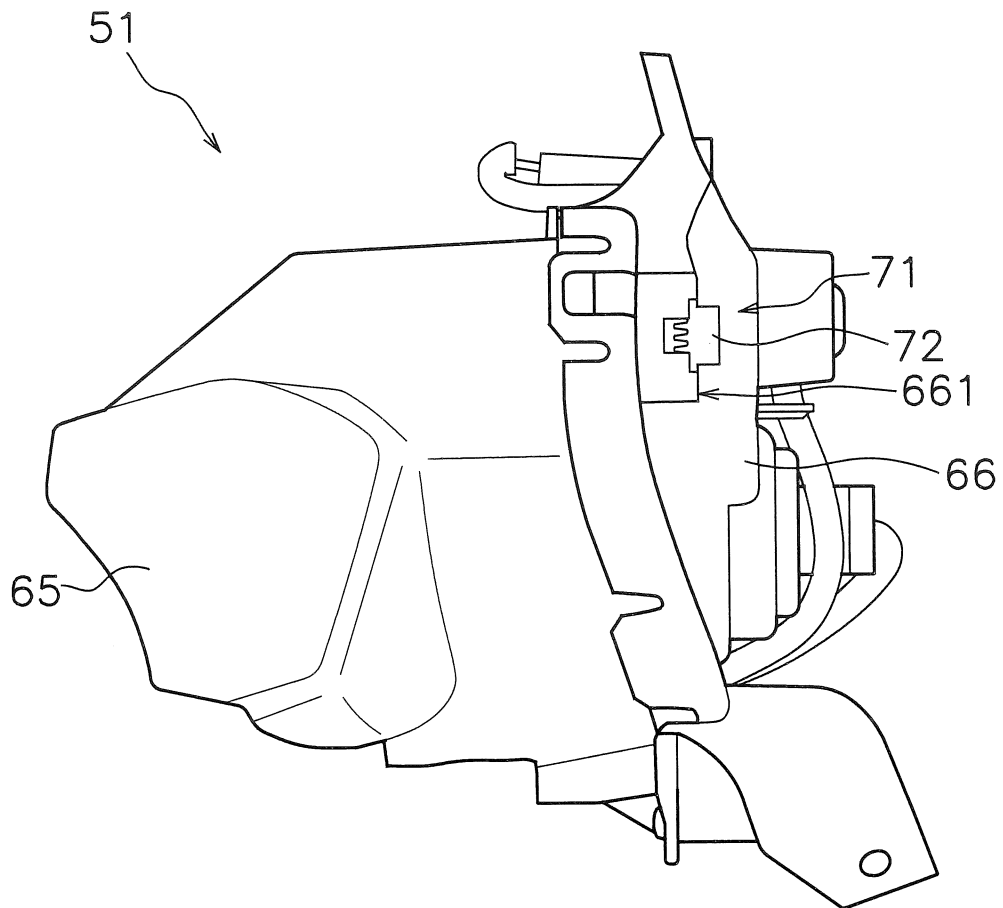


FIG. 7

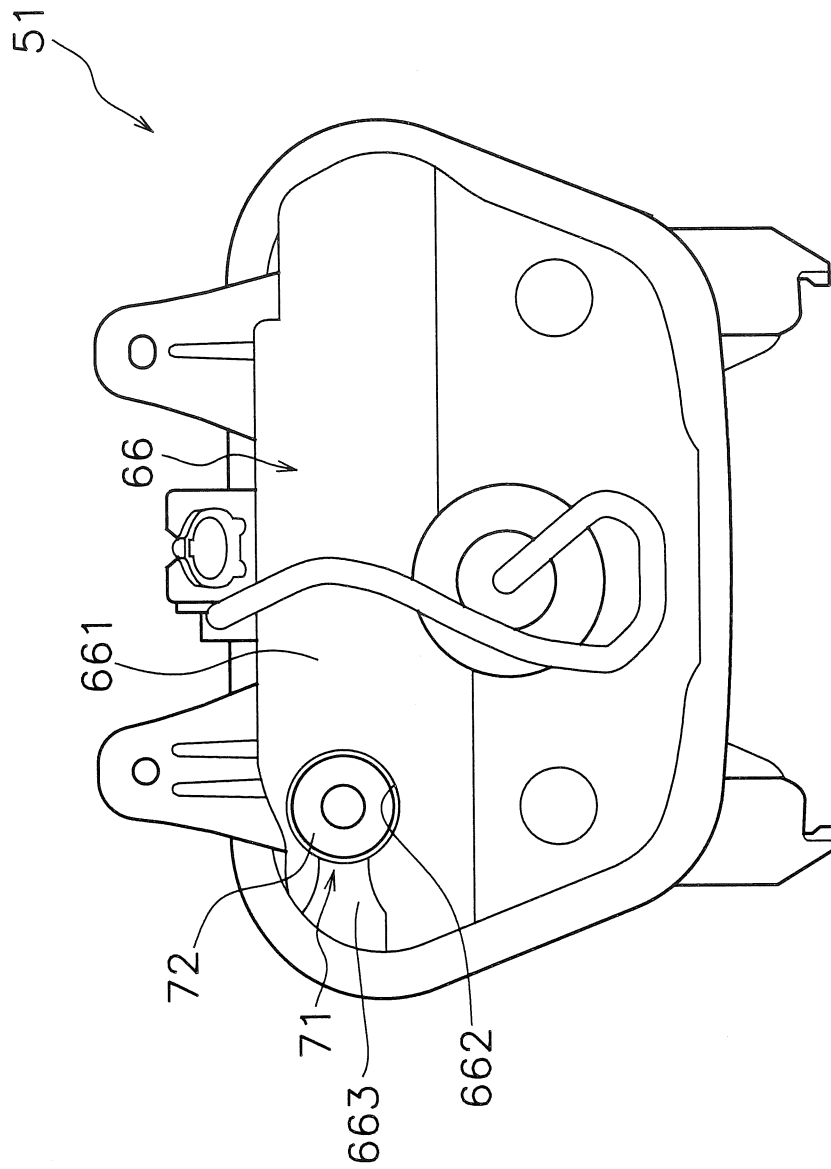


FIG. 8

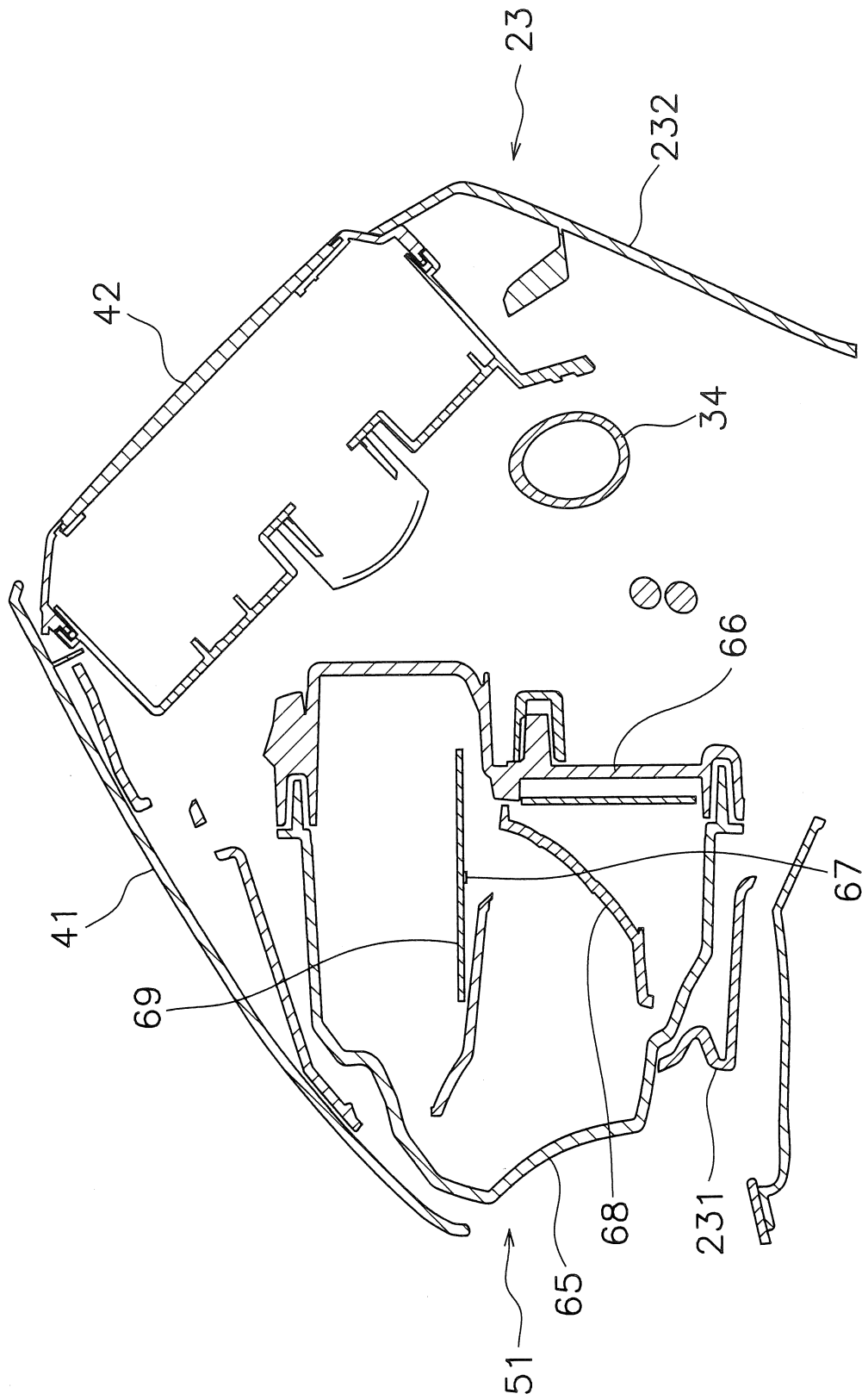


FIG. 9

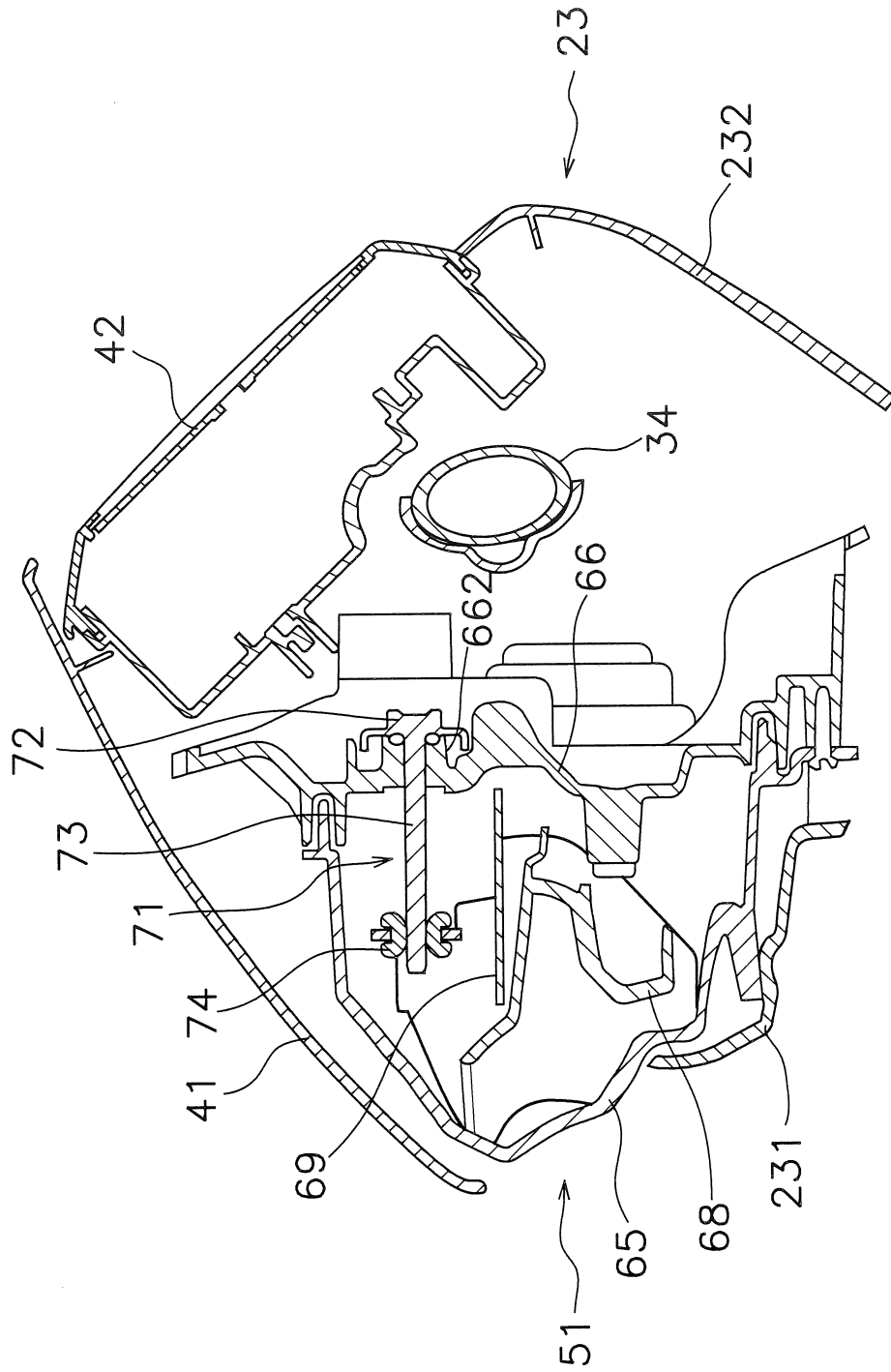


FIG. 10

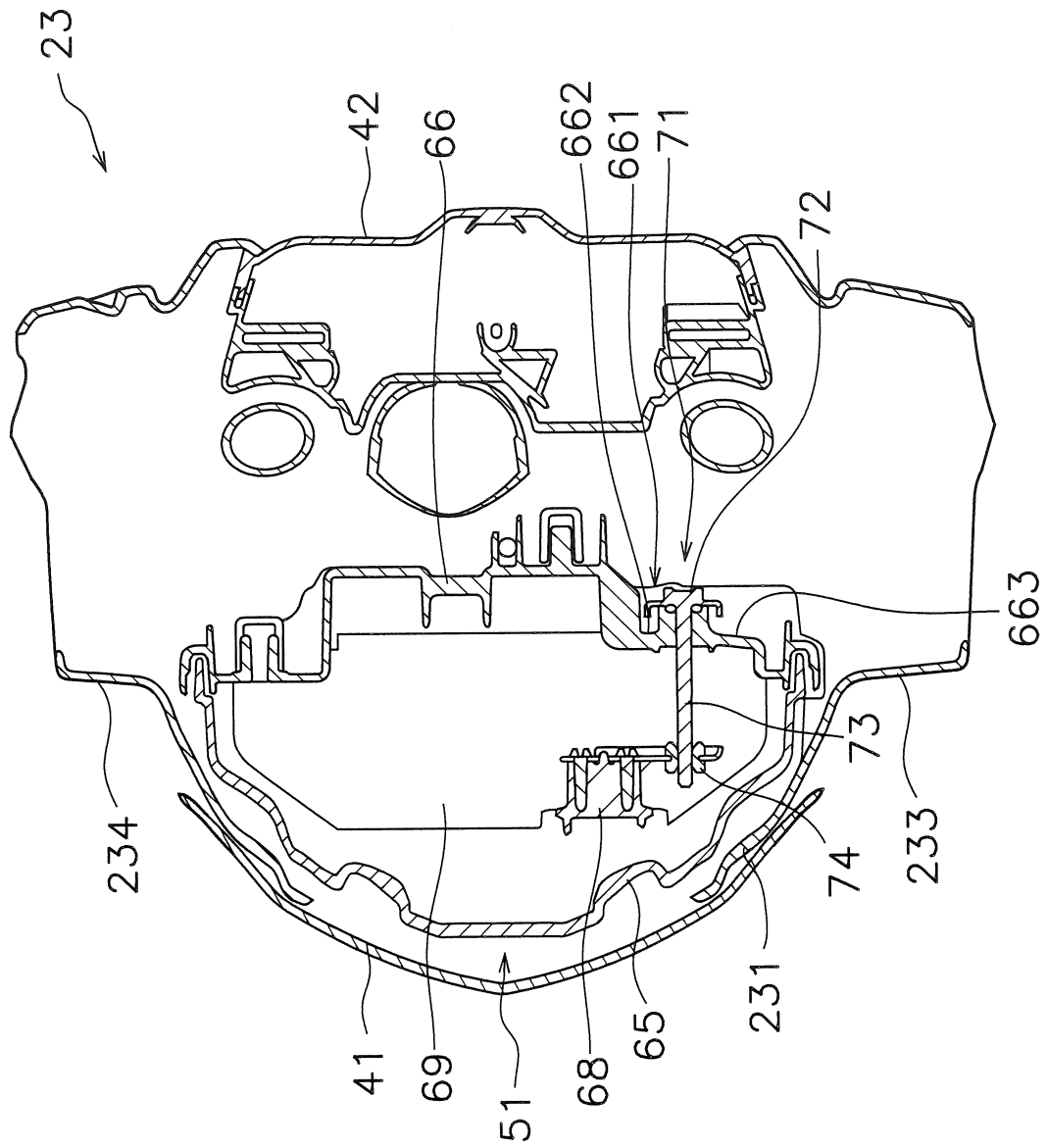


FIG. 11

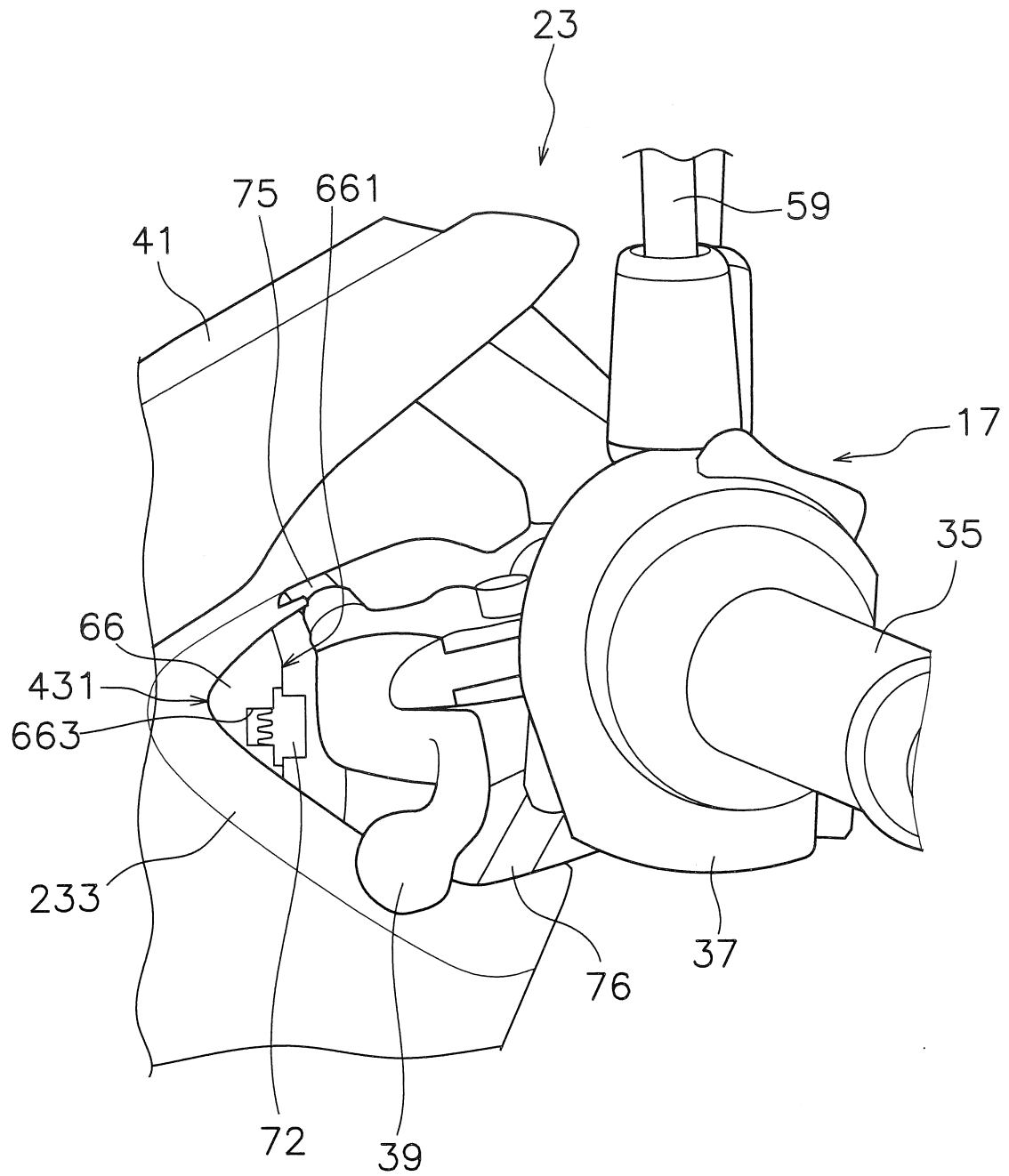


FIG. 12

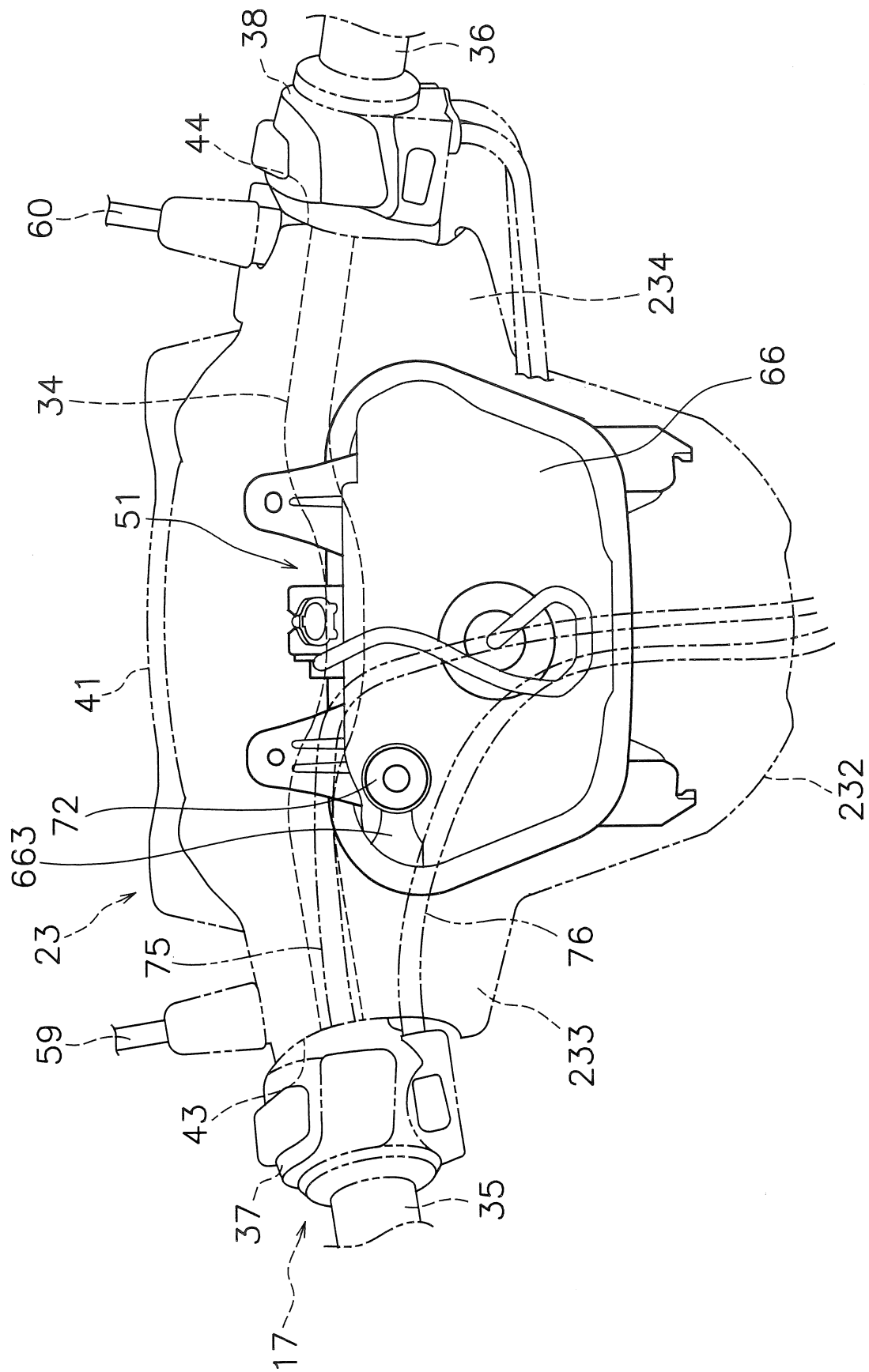


FIG. 13

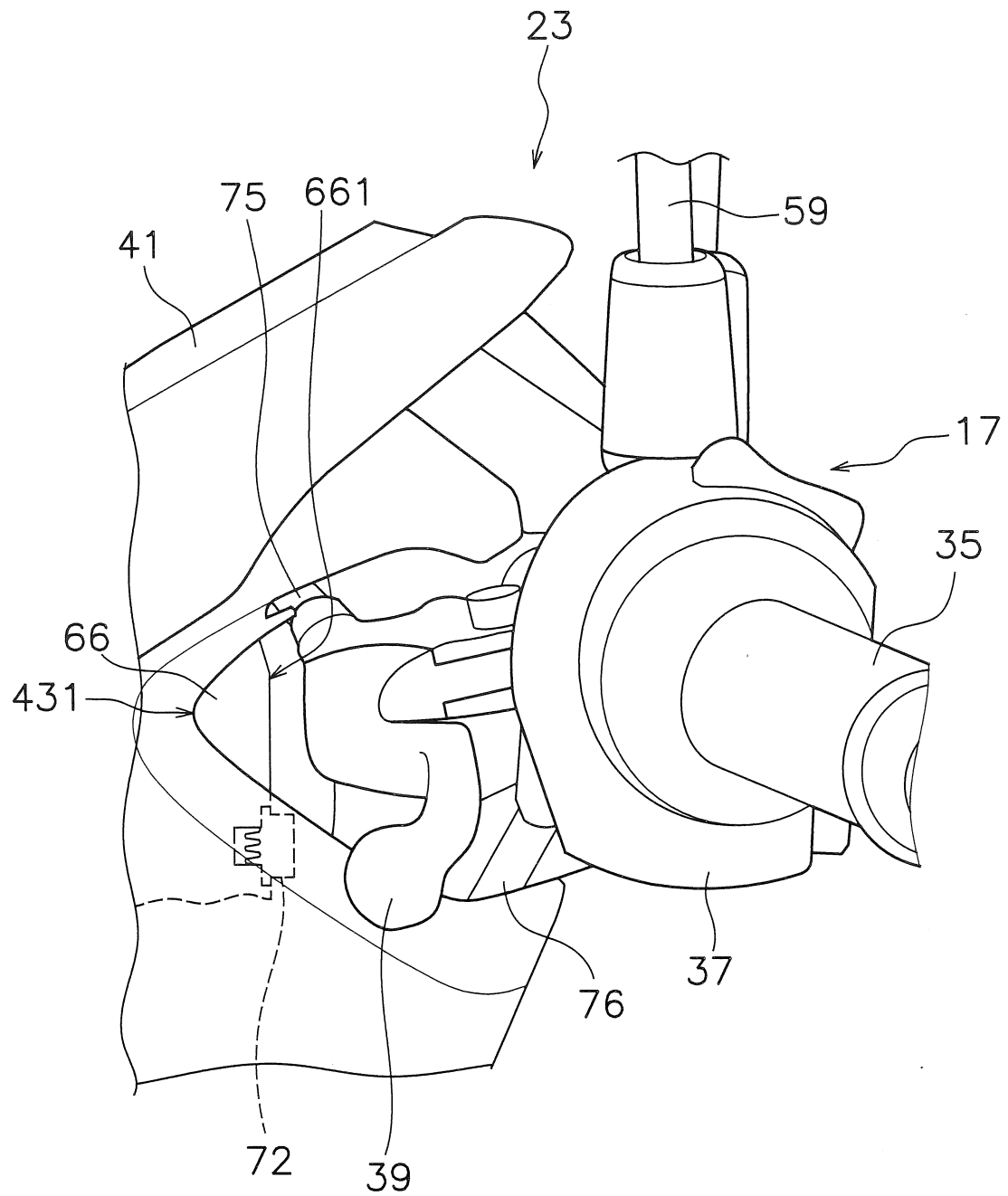


FIG. 14