



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẢNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0043269

(51)^{2020.01} B62J 7/02; B62J 9/22

(13) B

(21) 1-2022-01969

(22) 29/03/2022

(30) 2021-059021 31/03/2021 JP

(45) 25/02/2025 443

(43) 27/06/2022 411

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

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

(72) Toshiyuki EDA (JP); Sunao MIYAUCHI (JP); Shohei MATSUMOTO (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2022-01969

(57) Sáng chế đề xuất giá đỡ hành lý (86) của xe máy (10), là xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm phần uốn (154) được tạo thành bằng cách uốn khung trong (150) và khung ngoài (152) theo hướng trước-sau, phần nghiêng thứ nhất (156) nghiêng xuống dưới và về phía sau theo hướng từ phía trước về phía phần uốn (154), phần kéo dài (158) kéo dài về phía sau từ phần uốn (154) và phần lõm (166) được tạo thành ở phần nghiêng thứ nhất (156) và trong đó phần đầu trên của khung trong (150) nằm thấp hơn so với phần đầu trên của khung ngoài (152). Phần kéo dài (158) có góc nghiêng so với phương nằm ngang của xe máy (10) nhỏ hơn so với phần nghiêng thứ nhất (156).

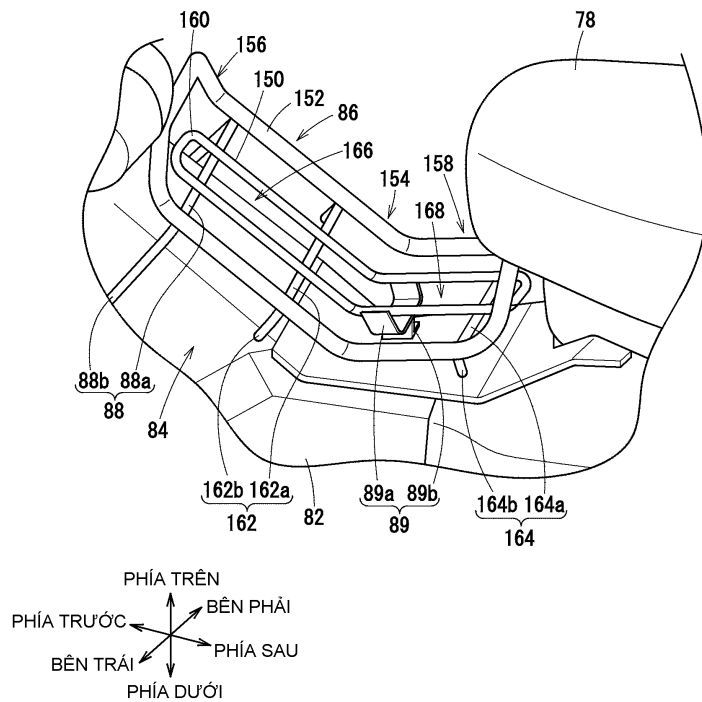


FIG. 2

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

Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2004-299573 bộc lộ xe dòng scutor được trang bị động cơ điện. Xe bao gồm yên xe và giá đỡ hành lý. Giá đỡ hành lý được bố trí ở phía sau yên xe. Giá đỡ hành lý được bố trí ở mặt trên của tấm ốp sau có dạng gần như phẳng. Giá đỡ hành lý bao gồm khung trong và khung ngoài. Chiều cao tổng thể của khung trong nhỏ hơn chiều cao của khung ngoài. Kết quả là, phần giữa của giá đỡ hành lý bị lõm xuống dưới.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm xe dòng scutor, được trang bị động cơ điện, có một phần nghiêng theo hướng trước-sau giữa tay lái và yên xe. Do vậy, khi giá đỡ hành lý được bố trí giữa tay lái và yên xe, giá đỡ hành lý này được lắp ở trạng thái nghiêng. Do vậy, cần phải kẹp hành lý theo hướng chiều rộng xe đồng thời đỡ hành lý từ phía dưới để hành lý đã xếp lên giá đỡ hành lý không bị rơi.

Tuy nhiên, giá đỡ hành lý được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2004-299573 được bố trí ở mặt trên của tấm ốp sau có dạng gần như phẳng. Rất khó sử dụng kết cấu của giá đỡ hành lý này để làm giá đỡ hành lý giữa tay lái và yên xe mà không cần thay đổi cấu trúc của nó.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là giải quyết các vấn đề nêu trên.

Sáng chế theo một khía cạnh của nó đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm giá đỡ hành lý kéo dài theo hướng trước-sau, giữa tay lái và yên xe, trong đó giá đỡ hành lý bao gồm: khung trong; khung ngoài; phần uốn được tạo thành bằng cách uốn khung trong và khung ngoài theo hướng trước-sau; phần nghiêng thứ nhất được làm từ các phần của khung trong và khung ngoài mà nằm ở phía trước phần uốn, phần nghiêng thứ nhất này nghiêng xuống dưới và về phía sau theo hướng về phía phần uốn; phần kéo dài được làm từ các phần của khung trong và khung ngoài mà nằm ở

phía sau phần uốn, phần kéo dài này kéo dài về phía sau từ phần uốn; và phần lõm được tạo ra ở phần nghiêng thứ nhất và trong đó phần đầu trên của khung trong nằm thấp hơn so với phần đầu trên của khung ngoài và góc nghiêng của phần kéo dài so với phương nằm ngang của xe kiểu ngồi để chân hai bên nhỏ hơn góc nghiêng của phần nghiêng thứ nhất so với phương nằm ngang.

Với kết cấu nêu trên, hành lý có thể được kẹp theo hướng chiều rộng xe bởi phần lõm của phần nghiêng thứ nhất đồng thời được đỡ bởi phần kéo dài có góc nghiêng nhỏ hơn so với góc nghiêng của phần nghiêng thứ nhất.

Theo một khía cạnh của sáng chế, phần kéo dài bao gồm phần phẳng trong đó phần đầu trên của khung trong và phần đầu trên của khung ngoài được bố trí gần như ở cùng độ cao.

Với kết cấu nêu trên, hành lý có thể được đỡ bởi phần phẳng đồng thời tải trọng của hành lý được phân bố cho khung trong và khung ngoài.

Theo một khía cạnh của sáng chế, khung ngoài là chi tiết có đường kính lớn hơn so với đường kính của khung trong.

Với kết cấu nêu trên, do khung ngoài là chi tiết có đường kính lớn nên độ bền cơ học của giá đỡ hành lý được cải thiện. Do vậy, ngay cả nếu gia tốc ngang tác động lên khung ngoài khi hành lý đang được đặt trên giá đỡ hành lý, hành lý có thể được đỡ đồng thời chịu được tải trọng do gia tốc ngang gây ra. Ngoài ra, do khung trong là chi tiết có đường kính nhỏ nên trọng lượng tổng thể của giá đỡ hành lý có thể giảm.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý còn bao gồm phần nhô xuống dưới mà kéo dài xuống dưới từ phần của khung ngoài ở phần lõm hoặc ở phần phẳng.

Với kết cấu nêu trên, do phần nhô xuống dưới được bố trí trên khung ngoài có khả năng chịu tải cao hơn so với khung trong nên phần nhô xuống dưới có thể được sử dụng làm chi tiết móc hành lý.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý còn bao gồm giá đỡ thứ nhất kéo dài xuống dưới từ phần của khung ngoài ở phần nghiêng thứ nhất, giá đỡ thứ nhất này được liên kết với thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Với kết cấu nêu trên, bằng cách tạo ra giá đỡ thứ nhất theo cách kéo dài từ

khung ngoài, là chi tiết có đường kính lớn, giá đỡ hành lý có thể được đỡ trên thân xe với độ cứng vững cao.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý còn bao gồm giá đỡ thứ hai mà kéo dài xuống dưới từ phần kéo dài, giá đỡ thứ hai này được liên kết với thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Với kết cấu nêu trên, bằng cách tạo ra giá đỡ thứ hai theo cách kéo dài từ phần kéo dài, phần nghiêng thứ nhất và phần kéo dài có thể được đỡ trên thân xe theo hướng trước-sau. Do vậy, giá đỡ hành lý có thể được đỡ trên thân xe với độ cứng vững cao hơn.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý còn bao gồm phần liên kết kéo dài theo hướng chiều rộng xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên và các phần đầu dưới của khung ngoài và khung trong được liên kết với phần liên kết này.

Với kết cấu nêu trên, do khung ngoài và khung trong được đỡ từ phía dưới bởi phần liên kết nên phần lõm và phần phẳng có thể được tạo thành một cách dễ dàng. Ngoài ra, độ bền cơ học của toàn bộ giá đỡ hành lý được cải thiện.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý còn bao gồm chi tiết móc hành lý là phần của khung trong mà nhô về phía trước từ phần liên kết.

Với kết cấu nêu trên, có thể dễ dàng móc hành lý nhờ sử dụng chi tiết móc hành lý đồng thời kẹp hành lý theo hướng chiều rộng xe nhờ khung ngoài, là chi tiết có đường kính lớn.

Theo một khía cạnh của sáng chế, phần kéo dài là phần nghiêng thứ hai mà nghiêng lên trên và về phía sau theo hướng tách ra xa phần uốn.

Với kết cấu nêu trên, giá đỡ hành lý có thể được tạo hình tuân theo hình dạng của thân xe. Tiếp theo, hành lý có thể được đỡ bởi phần kéo dài đồng thời hành lý được kẹp theo hướng chiều rộng xe bởi phần lõm của phần nghiêng thứ nhất.

Theo một khía cạnh của sáng chế, ít nhất một phần trong số phần đầu trước hoặc phần đầu sau của khung ngoài có hình dạng thon dần về phía đầu của nó theo hướng trước-sau.

Với kết cấu nêu trên, do không có phần góc nào là góc vuông trong giá đỡ hành

lý nên người đi xe dễ dàng ngồi để chân hai bên phần võng yên ngựa.

Các mục đích, dấu hiệu, lợi ích nêu trên và khác nữa của sáng chế sẽ trở nên rõ ràng hơn từ phần mô tả dưới đây khi được xem xét cùng với các hình vẽ kèm theo, trong đó các phương án của sáng chế được mô tả để làm ví dụ minh họa.

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 phối cảnh được phóng to của giá đỡ hành lý và vùng lân cận;

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía sau của giá đỡ hành lý;

FIG.4A là hình vẽ mặt cắt theo đường IVA-IVA trên FIG.1; và

FIG.4B là hình vẽ mặt cắt theo đường IVB-IVB trên FIG.1.

Mô tả chi tiết sáng chế

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy 10, là xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế. Xe máy 10 chạy bằng cách truyền lực dẫn động của cụm động lực 12 cho bánh sau 16 thông qua xích dẫn động 14. Trong phần mô tả dưới đây, hướng chuyển động về phía trước của xe máy 10 được xác định là hướng phía trước và các hướng phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới sẽ được mô tả có tham khảo đến hướng phía trước đã xác định này.

Xe máy 10 bao gồm khung thân xe 18 (thân xe). Ống đầu 22 được bố trí ở phần đầu trước của khung thân xe 18. Ống đầu 22 đỡ quay được cần lái 20. Cầu nối trên 24, là cầu nối ở phía trên, được lắp cố định vào phần đầu trên của cần lái 20. Cầu nối dưới 26, là cầu nối ở phía dưới, được lắp cố định vào phần đầu dưới của cần lái 20.

Cầu nối trên 24 và cầu nối dưới 26 đỡ hai chạc trước bên trái và bên phải 28. Các chạc trước 28 đỡ quay được bánh trước 30. Mỗi chạc trước 28 được che bởi chi tiết giữ giá đỡ đèn 32 dạng hình trụ.

Tay lái (các tay lái) 36 (tay lái) được lắp cố định vào phần trên của cầu nối trên 24. Tay lái 36 bao gồm hai tay nắm bên trái và bên phải 34. Hai đèn xi nhan 38 và hai gương chiếu hậu 40 được lắp cố định vào tay lái 36. Hai đèn xi nhan 38 là hai đèn xi nhan bên trái và bên phải. Hai gương chiếu hậu 40 được bố trí ở bên trái và bên phải

tay lái 36. Giá đỡ đèn pha 44 được lắp cố định vào phần trước của chi tiết giữ giá đỡ đèn 32. Giá đỡ đèn pha 44 đỡ đèn pha 42.

Cụm đồng hồ 46 và ổ cắm thiết bị phụ trợ 48 được bố trí ở phía trước cầu nối trên 24. Giá hành lý 50 dùng để mang hành lý được bố trí ở phía trước cầu nối trên 24. Giá hành lý 50 được bố trí ở bên trên đèn pha 42. Giá đỡ kính chắn gió 52 là một giá lắp được lắp vào phần sau của giá hành lý 50. Kính chắn gió (tấm chắn gió) 54 được lắp vào giá đỡ kính chắn gió 52. Chi tiết dạng thanh 56 được bố trí ở phần sau của giá đỡ kính chắn gió 52. Dây điện (không được thể hiện trên hình vẽ) hoặc những chi tiết tương tự được bố trí trên và dọc theo chi tiết dạng thanh 56.

Cụm động lực 12 được treo vào phần dưới của khung thân xe 18. Cụm động lực 12 là một khối liền bao gồm động cơ và bộ truyền động. Bàn đạp sang số (bàn đạp thay đổi tốc độ truyền động) 58 được lắp vào phía bên trái cụm động lực 12. Hai chi tiết đặt chân bên trái và bên phải 60 được trang bị để người đi xe (người chạy xe) đặt bàn chân của mình lên đó. Chốt xoay 64 được bố trí ở phía sau cụm động lực 12. Chốt xoay 64 được bố trí ở phần đầu dưới của khung thân xe 18. Chốt xoay 64 đỡ xoay được đòn lắc 62 theo cách lắc được. Đòn lắc 62 đỡ quay được bánh sau 16. Chân chống giữa 66 và chân chống bên 68 được bố trí ở bên dưới chốt xoay 64.

Lực dẫn động của cụm động lực 12 được truyền đến bánh sau 16 thông qua xích dẫn động 14. Tấm chắn xích 70 và hai chi tiết đặt chân phía sau bên trái và bên phải 72 được lắp vào đòn lắc 62. Tấm chắn xích 70 che phía trên của xích dẫn động 14. Chấn bùn sau 74 bằng kim loại được bố trí theo cách liên tục ở phần sau của khung thân xe 18. Phần đầu sau của đòn lắc 62 được treo vào phần sau của khung thân xe 18 thông qua hai bộ giảm xóc sau bên trái và bên phải (các bộ phận hấp thu va đập) 76.

Bình nhiên liệu 80 được bố trí ở bên dưới yên xe 78 mà người đi xe ngồi trên đó. Khung thân xe 18 ở bên trên cụm động lực 12 được che bởi tấm ốp thân xe 82. Khung thân xe 18 và tấm ốp thân xe 82 có hình dạng nghiêng xuống dưới từ phía trước về phía sau. Các phần của khung thân xe 18 và tấm ốp thân xe 82, mà nằm giữa tay lái 36 và yên xe 78, có kết cấu dạng phần vồng yên ngựa 84. Người đi xe ngồi theo cách đặt chân ngang qua hai bên phần vồng yên ngựa 84 này. Phần vồng yên ngựa 84 được trang bị giá đỡ hành lý 86 kéo dài theo hướng trước-sau. Giá đỡ hành lý 86 kéo

dài theo hướng trước-sau dọc theo tấm ốp thân xe 82. Các giá đỡ 88, 89 kéo dài xuống dưới từ giá đỡ hành lý 86. Các giá đỡ 88, 89 đi xuyên qua tấm ốp thân xe 82 và được liên kết với khung thân xe 18. Do vậy, giá đỡ hành lý 86 được lắp cố định vào khung thân xe 18.

Hộp lọc không khí 90 được bố trí ở phía bên trái của bình nhiên liệu 80. Ống nạp 92 của hộp lọc không khí 90 đi qua phía bên của bộ giảm xóc sau 76 (cụ thể hơn, ở phía ngoài của bộ giảm xóc sau 76 theo hướng chiều rộng xe (theo hướng trái-phải)) và được nối với tấm che 96. Tấm che 96 được lắp vào giá hành lý phía sau 94.

Giá hành lý phía sau 94 được lắp cố định vào phần trên của chấn bunn sau 74. Hộp chứa vật dụng 98 được bố trí ở phía bên trái của chấn bunn sau 74. Hộp chứa vật dụng 98 được treo vào giá hành lý phía sau 94. Đèn đuôi 100 và hai đèn xi nhan bên trái và bên phải 102 được lắp cố định vào phần sau của chấn bunn sau 74.

Dấu hiệu khác biệt của xe máy 10 có cấu hình nêu trên sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.4B. Dấu hiệu khác biệt này là cấu hình liên quan đến giá đỡ hành lý 86. Giá đỡ hành lý 86 được bố trí ở bên trên phần võng yên ngựa 84 mà nằm giữa tay lái 36 và yên xe 78. Giá đỡ hành lý 86 được bố trí ở bên trên phần võng yên ngựa 84 theo cách kéo dài theo hướng trước-sau. Giá đỡ hành lý 86 có khả năng mang hành lý.

Phần võng yên ngựa 84 bao gồm các phần của khung thân xe 18 và tấm ốp thân xe 82 mà nằm giữa tay lái 36 và yên xe 78. Một phần (phần trước) của phần võng yên ngựa 84, mà nằm giữa tay lái 36 và phần trên của cụm động lực 12, nghiêng xuống dưới từ phía trước về phía sau. Một phần (phần sau) của phần võng yên ngựa 84, mà nằm giữa phần trên của cụm động lực 12 và yên xe 78, nghiêng lên trên về phía sau. Góc nghiêng ở phần trước của phần võng yên ngựa 84 so với phương nằm ngang lớn hơn góc nghiêng ở phần sau của phần võng yên ngựa 84 so với phương nằm ngang. Lưu ý là, phần trước của phần võng yên ngựa 84 là các phần của khung thân xe 18 và tấm ốp thân xe 82 mà nằm gần về phía trước nhiều hơn so với phần trên của cụm động lực 12. Phần sau của phần võng yên ngựa 84 là các phần của khung thân xe 18 và tấm ốp thân xe 82 mà nằm gần về phía sau nhiều hơn so với phần trên của cụm động lực 12. Giá đỡ hành lý 86 kéo dài theo hướng trước-sau và dọc theo hình dạng của khung thân xe 18 và tấm ốp thân xe 82.

Cụ thể, giá đỡ hành lý 86 bao gồm khung trong 150 và khung ngoài 152. Khung trong 150 là một khung hình khuyên bố trí ở bên trên tấm ốp thân xe 82 và ở phía trong theo hướng chiều rộng xe. Khung ngoài 152 là một khung hình khuyên bố trí ở bên trên tấm ốp thân xe 82 và ở phía ngoài của khung trong 150. Khung trong 150 và khung ngoài 152 được tạo thành dạng hình khuyên bằng cách uốn một chi tiết dạng thanh kim loại hình trụ đặc hoặc hình trụ rỗng. Khung ngoài 152 là một chi tiết dạng thanh có đường kính lớn hơn đường kính của khung trong 150. Khung trong 150 và khung ngoài 152 có thể là các chi tiết dạng thanh có mặt cắt là hình chữ nhật hoặc hình đa giác.

Khung ngoài 152 có hình dạng trong đó phần đầu trước và phần đầu sau được làm thon dần về phía đầu mà kéo dài tương ứng theo hướng trước-sau. Cụ thể, phần đầu trước của khung ngoài 152 có hình dạng thon dần về phía đầu mà kéo dài nghiêng lên trên hoặc về phía trước. Ngoài ra, phần đầu sau của khung ngoài 152 có hình dạng thon dần về phía đầu mà nghiêng lên trên hoặc về phía sau. Theo phương án này, ít nhất một phần trong số phần đầu trước hoặc phần đầu sau của khung ngoài 152 có thể có hình dạng thon dần về phía đầu mà kéo dài tương ứng theo hướng trước-sau.

Trong giá đỡ hành lý 86, khung trong 150 và khung ngoài 152 được uốn dọc theo hình dạng của tấm ốp thân xe 82, theo hướng trước-sau. Các phần uốn của khung trong và khung ngoài tạo thành phần uốn 154. Do vậy, các phần của khung trong 150 và khung ngoài 152 ở phía trước phần uốn 154 được tạo ra dưới dạng phần nghiêng thứ nhất 156 mà nghiêng xuống dưới, về phía sau và về phía phần uốn 154, nghĩa là nghiêng xuống dưới về phía sau. Các phần của khung trong 150 và khung ngoài 152 ở phía sau phần uốn 154 được tạo ra dưới dạng phần kéo dài 158 mà kéo dài về phía sau từ phần uốn 154.

Phần kéo dài 158 được tạo ra dưới dạng phần nghiêng thứ hai mà nghiêng lên trên và về phía sau theo hướng tách ra xa phần uốn 154, nghĩa là nghiêng lên trên về phía sau. Tiếp theo, góc nghiêng của phần kéo dài 158 so với phương nằm ngang của xe máy 10 nhỏ hơn so với góc nghiêng của phần nghiêng thứ nhất 156. Phần kéo dài 158 kéo dài về phía sau từ phần uốn 154. Do vậy, góc nghiêng của phần kéo dài 158 có thể bằng không (zero) độ.

Trong số hai giá đỡ 88 và 89, giá đỡ 88 (giá đỡ thứ nhất) giữ cố định phần nghiêng thứ nhất 156 vào khung thân xe 18. Cụ thể, giá đỡ 88 là một chi tiết dạng thanh kim loại hình trụ đặc hoặc hình trụ rỗng. Giá đỡ 88 bao gồm phần liên kết 88a và hai phần lắp cố định bên trái và bên phải 88b. Phần liên kết 88a kéo dài theo hướng chiều rộng xe, ở vị trí bên dưới phần trước của khung trong 150 và khung ngoài 152. Phần liên kết 88a đi vào tiếp xúc với các phần đầu dưới (các phần đáy) của phần trước của khung trong 150 và khung ngoài 152. Hai phần lắp cố định bên trái và bên phải 88b kéo dài nghiêng về phía trước và xuống phía dưới từ hai phần đầu của phần liên kết 88a và được liên kết với khung thân xe 18.

Hai phần đầu của phần liên kết 88a nhô ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe vượt quá các phần đầu dưới của khung ngoài 152. Do vậy, mỗi phần lắp cố định 88b kéo dài xuống dưới ở phía ngoài khung ngoài 152 theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, phần liên kết 88a và các phần đầu dưới ở phần trước của khung trong 150 và khung ngoài 152 được liên kết với nhau bằng phương pháp hàn hoặc những phương pháp gia công tương tự.

Giá đỡ 89 (giá đỡ thứ hai) giữ cố định phần kéo dài 158 vào khung thân xe 18. Cụ thể, giá đỡ 89 là một chi tiết bằng kim loại. Giá đỡ 89 bao gồm phần liên kết 89a có dạng gần như hình chữ U và phần lắp cố định 89b. Phần liên kết 89a đi vào tiếp xúc với một phần ở phần sau của khung trong 150 mà nằm gần với phần uốn 154. Phần lắp cố định 89b kéo dài xuống dưới từ phần liên kết 89a, đi xuyên qua tấm ốp thân xe 82 và được liên kết với khung thân xe 18. Phần liên kết 89a và phần ở phần sau của khung trong 150 mà nằm gần với phần uốn 154 được liên kết với nhau bằng phương pháp hàn hoặc những phương pháp gia công tương tự.

Giá đỡ hành lý 86 được trang bị nhiều chi tiết móc hành lý 160, 162, 164. Chi tiết móc hành lý 160 là phần của khung trong 150 mà nhô về phía trước và nghiêng lên trên theo hình chữ U dọc theo khung trong 150, từ phần liên kết 88a của giá đỡ 88. Do vậy, túi đi chợ, túi xách hoặc những đồ vật tương tự có thể được móc theo cách thích hợp vào chi tiết móc hành lý 160.

Chi tiết móc hành lý 162 được bố trí ở vị trí giữa giá đỡ 88 và phần uốn 154, ở phần nghiêng thứ nhất 156. Chi tiết móc hành lý 162 bao gồm phần liên kết 162a và hai phần nhô xuống dưới bên trái và bên phải 162b. Phần liên kết 162a đi vào tiếp xúc

với các phần đầu dưới ở phần trước của khung trong 150 và khung ngoài 152 và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Hai phần nhô xuống dưới bên trái và bên phải 162b nhô về phía trước và nghiêng xuống dưới từ hai phần đầu của phần liên kết 162a.

Hai phần đầu của phần liên kết 162a nhô ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe vượt quá phần đầu dưới của khung ngoài 152. Do vậy, mỗi phần nhô xuống dưới 162b kéo dài xuống dưới ở phía ngoài khung ngoài 152 theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, phần liên kết 162a và các phần đầu dưới ở phần trước của khung trong 150 và khung ngoài 152 được liên kết với nhau bằng phương pháp hàn hoặc những phương pháp gia công tương tự. Tiếp theo, các phần nhô xuống dưới 162b ít nhất nhô xuống dưới từ hai phần đầu của phần liên kết 162a. Kết quả là, dây buộc hành lý có thể được móc theo cách thích hợp vào phần nhô xuống dưới 162b mà được dùng làm chi tiết móc hành lý.

Chi tiết móc hành lý 164 được bố trí ở vị trí ở phía sau giá đỡ 89, ở phần kéo dài 158. Chi tiết móc hành lý 164 bao gồm phần liên kết 164a và hai phần nhô xuống dưới bên trái và bên phải 164b. Phần liên kết 164a đi vào tiếp xúc với các phần đầu dưới ở phần sau của khung trong 150 và khung ngoài 152 và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Hai phần nhô xuống dưới bên trái và bên phải 164b nhô về phía sau và nghiêng xuống dưới từ hai phần đầu của phần liên kết 164a.

Hai phần đầu của phần liên kết 164a được bố trí ở phía trong các phần đầu dưới tương ứng của khung ngoài 152 theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, mỗi phần nhô xuống dưới 164b kéo dài xuống dưới từ vị trí ở phía trong khung ngoài 152 theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, phần liên kết 164a và các phần đầu dưới ở phần sau của khung trong 150 và khung ngoài 152 được liên kết với nhau bằng phương pháp hàn hoặc những phương pháp gia công tương tự. Tiếp theo, các phần nhô xuống dưới 164b ít nhất có thể nhô xuống dưới từ hai phần đầu tương ứng của phần liên kết 164a. Kết quả là, dây buộc hành lý có thể được móc theo cách thích hợp vào phần nhô xuống dưới 164b mà được dùng làm chi tiết móc hành lý.

Theo phương án này, như được biểu thị bởi mặt cắt được thể hiện trên FIG.4A, ở phần nghiêng thứ nhất 156, phần đầu trên của khung trong 150 được bố trí ở bên dưới phần đầu trên của khung ngoài 152. Do vậy, phần nghiêng thứ nhất 156 có phần lõm 166 mà ở đó khung trong 150 nằm thấp hơn so với khung ngoài 152.

Nghĩa là, khung trong 150 là chi tiết dạng thanh có đường kính nhỏ hơn. Khung ngoài 152 là chi tiết dạng thanh có đường kính lớn hơn. Tiếp theo, ở phần nghiêng thứ nhất 156, các phần đầu dưới của khung trong 150 và khung ngoài 152 được liên kết với các phần liên kết 88a và 162a ở trạng thái được đặt lên trên các phần liên kết 88a và 162a mà kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Hơn thế nữa, hai phần đầu của mỗi phần liên kết 88a và 162a nhô ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, vượt quá khung ngoài 152. Do vậy, bằng cách liên kết các phần đầu dưới của khung trong 150 và khung ngoài 152 vào các phần liên kết 88a và 162a, phần lồm 166 có thể được tạo thành một cách dễ dàng.

Do vậy, khi hành lý được đặt lên giá đỡ hành lý 86, hành lý có thể được kẹp theo cách thích hợp giữa các phần trong của khung ngoài 152 của phần lồm 166. Tiếp theo, phần lắp cố định 88b và phần nhô xuống dưới 162b kéo dài xuống dưới từ một phần của khung ngoài 152 ở phần lồm 166. Tiếp theo, chi tiết móc hành lý 160 nhô về phía trước từ một phần của khung trong 150 ở phần lồm 166.

Ngoài ra, theo phương án này, như được biểu thị bởi mặt cắt được thể hiện trên FIG.4B, ở phần kéo dài 158, phần đầu trên của khung trong 150 và phần đầu trên của khung ngoài 152 được bố trí gần như ở cùng độ cao. Do vậy, phần phẳng 168 có phần trên dạng phẳng được tạo ra ở phần kéo dài 158.

Nghĩa là, ở phần kéo dài 158, phần đầu dưới của khung trong 150 được liên kết với phần liên kết 164a ở trạng thái được đặt lên trên phần liên kết 164a mà kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Tiếp theo, hai phần đầu của phần liên kết 164a được liên kết với các phần trong tương ứng của khung ngoài 152 theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, phần phẳng 168 có thể được tạo thành một cách dễ dàng. Điều này khiến cho dễ dàng hơn trong việc đặt hành lý lên trên phần phẳng 168. Các phần nhô xuống dưới 164b kéo dài xuống dưới từ phần của khung ngoài 152 ở phần phẳng 168.

Sáng chế không bị giới hạn ở phương án nêu trên và có thể chấp nhận nhiều cấu hình khác nhau mà vẫn không vượt quá phạm vi và bản chất của sáng chế.

Từ phương án nêu trên, sáng chế có thể được hiểu như sau.

Sáng chế theo một khía cạnh của nó đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) bao gồm giá đỡ hành lý (86) kéo dài theo hướng trước-sau, giữa tay lái (36) và yên xe

(78), trong đó giá đỡ hành lý (86) bao gồm: khung trong (150); khung ngoài (152); phần uốn (154) được tạo thành bằng cách uốn khung trong (150) và khung ngoài (152) theo hướng trước-sau; phần nghiêng thứ nhất (156) được làm từ các phần của khung trong (150) và khung ngoài (152) mà nằm ở phía trước phần uốn (154), phần nghiêng thứ nhất này nghiêng xuống dưới và về phía sau theo hướng về phía phần uốn (154); phần kéo dài (158) được làm từ các phần của khung trong (150) và khung ngoài (152) mà nằm ở phía sau phần uốn (154), phần kéo dài này kéo dài về phía sau từ phần uốn (154); và phần lõm (166) được tạo ra ở phần nghiêng thứ nhất (156) và trong đó phần đầu trên của khung trong (150) nằm thấp hơn so với phần đầu trên của khung ngoài (152) và góc nghiêng của phần kéo dài (158) so với phương nằm ngang của xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) nhỏ hơn góc nghiêng của phần nghiêng thứ nhất (156) so với phương nằm ngang.

Với kết cấu nêu trên, hành lý có thể được kẹp theo hướng chiều rộng xe bởi phần lõm của phần nghiêng thứ nhất đồng thời được đỡ bởi phần kéo dài có góc nghiêng nhỏ hơn so với góc nghiêng của phần nghiêng thứ nhất.

Theo một khía cạnh của sáng chế, phần kéo dài (158) bao gồm phần phẳng (168) trong đó phần đầu trên của khung trong (150) và phần đầu trên của khung ngoài (152) được bố trí gần như ở cùng độ cao.

Với kết cấu nêu trên, hành lý có thể được đỡ bởi phần phẳng đồng thời tải trọng của hành lý được phân bố cho khung trong và khung ngoài.

Theo một khía cạnh của sáng chế, khung ngoài (152) là chi tiết có đường kính lớn hơn so với đường kính của khung trong (150).

Với kết cấu nêu trên, do khung ngoài là chi tiết có đường kính lớn nên độ bền cơ học của giá đỡ hành lý được cải thiện. Do vậy, ngay cả nếu gia tốc ngang tác động lên khung ngoài khi hành lý đang được đặt trên giá đỡ hành lý, hành lý có thể được đỡ đồng thời chịu được tải trọng do gia tốc ngang gây ra. Ngoài ra, do khung trong là chi tiết có đường kính nhỏ nên trọng lượng tổng thể của giá đỡ hành lý có thể giảm.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm phần nhô xuống dưới (162b, 164b) kéo dài xuống dưới từ phần của khung ngoài (152) ở phần lõm (166) hoặc ở phần phẳng (168).

Với kết cấu nêu trên, do phần nhô xuống dưới được bố trí trên khung ngoài có khả năng chịu tải cao hơn so với khung trong nên phần nhô xuống dưới có thể được sử dụng làm chi tiết móc hành lý.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm giá đỡ thứ nhất (88) kéo dài xuống dưới từ phần của khung ngoài (152) ở phần nghiêng thứ nhất (156), giá đỡ thứ nhất này được liên kết với thân xe (18) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (10).

Với kết cấu nêu trên, bằng cách tạo ra giá đỡ thứ nhất theo cách kéo dài từ khung ngoài, là chi tiết có đường kính lớn, giá đỡ hành lý có thể được đỡ trên thân xe với độ cứng vững cao.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm giá đỡ thứ hai (89) mà kéo dài xuống dưới từ phần kéo dài (158), giá đỡ thứ hai này được liên kết với thân xe (18) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (10).

Với kết cấu nêu trên, bằng cách tạo ra giá đỡ thứ hai theo cách kéo dài từ phần kéo dài, phần nghiêng thứ nhất và phần kéo dài có thể được đỡ trên thân xe theo hướng trước-sau. Do vậy, giá đỡ hành lý có thể được đỡ trên thân xe với độ cứng vững cao hơn.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm phần liên kết (88a, 162a, 164a) kéo dài theo hướng chiều rộng xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) và các phần đầu dưới của khung ngoài (152) và khung trong (150) được liên kết với phần liên kết này.

Với kết cấu nêu trên, do khung ngoài và khung trong được đỡ từ phía dưới bởi phần liên kết nên phần lõm và phần phẳng có thể được tạo thành một cách dễ dàng. Ngoài ra, độ bền cơ học của toàn bộ giá đỡ hành lý được cải thiện.

Theo một khía cạnh của sáng chế, giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm chi tiết móc hành lý (160) là phần của khung trong (150) mà nhô về phía trước từ phần liên kết (88a).

Với kết cấu nêu trên, có thể dễ dàng móc hành lý nhờ sử dụng chi tiết móc hành lý đồng thời kẹp hành lý theo hướng chiều rộng xe nhờ khung ngoài, là chi tiết

có đường kính lớn.

Theo một khía cạnh của sáng chế, phần kéo dài (158) là phần nghiêng thứ hai mà nghiêng lên trên và về phía sau theo hướng tách ra xa phần uốn (154).

Với kết cấu nêu trên, giá đỡ hành lý có thể được tạo hình tuân theo hình dạng của thân xe. Tiếp theo, hành lý có thể được đỡ bởi phần kéo dài đồng thời hành lý được kẹp theo hướng chiều rộng xe bởi phần lõm của phần nghiêng thứ nhất.

Theo một khía cạnh của sáng chế, ít nhất một phần trong số phần đầu trước hoặc phần đầu sau của khung ngoài (152) có hình dạng thon dần về phía đầu của nó theo hướng trước-sau.

Với kết cấu nêu trên, do không có phần góc nào là góc vuông trong giá đỡ hành lý nên người đi xe dễ dàng ngồi để chân hai bên phần võng yên ngựa.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) bao gồm giá đỡ hành lý (86) kéo dài theo hướng trước-sau, giữa tay lái (36) và yên xe (78), trong đó:
 - giá đỡ hành lý (86) bao gồm:
 - khung trong (150);
 - khung ngoài (152);
 - phần uốn (154) được tạo thành bằng cách uốn khung trong (150) và khung ngoài (152) theo hướng trước-sau;
 - phần nghiêng thứ nhất (156) được làm từ các phần của khung trong (150) và khung ngoài (152) mà nằm ở phía trước phần uốn (154), phần nghiêng thứ nhất (156) nghiêng xuống dưới và về phía sau theo hướng về phía phần uốn (154);
 - phần kéo dài (158) được làm từ các phần của khung trong (150) và khung ngoài (152) mà nằm ở phía sau phần uốn (154), phần kéo dài (158) kéo dài về phía sau từ phần uốn (154); và
 - phần lõm (166) được tạo ra ở phần nghiêng thứ nhất (156) và trong đó phần đầu trên của khung trong (150) nằm thấp hơn so với phần đầu trên của khung ngoài (152);
 - phần kéo dài (158) bao gồm phần phẳng (168) trong đó phần đầu trên của khung trong (150) và phần đầu trên của khung ngoài (152) được bố trí gần như ở cùng độ cao; và
 - góc nghiêng của phần kéo dài (158) so với phương nằm ngang của xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) nhỏ hơn góc nghiêng của phần nghiêng thứ nhất (156) so với phương nằm ngang.
2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) theo điểm 1, trong đó khung ngoài (152) là chi tiết có đường kính lớn hơn so với đường kính của khung trong (150).
3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) theo điểm 2, trong đó giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm phần nhô xuống dưới (162b, 164b) kéo dài xuống dưới từ phần của khung ngoài (152) ở phần lõm (166) hoặc ở phần phẳng (168).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) theo điểm 2 hoặc 3, trong đó giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm giá đỡ thứ nhất (88) kéo dài xuống dưới từ phần của khung ngoài (152) ở phần nghiêng thứ nhất (156), giá đỡ thứ nhất (88) được liên kết với thân xe (18) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (10).
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 4, trong đó giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm giá đỡ thứ hai (89) mà kéo dài xuống dưới từ phần kéo dài (158), giá đỡ thứ hai (89) được liên kết với thân xe (18) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (10).
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 5, trong đó giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm phần liên kết (88a, 162a, 164a) kéo dài theo hướng chiều rộng xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) và các phần đầu dưới của khung ngoài (152) và khung trong (150) được liên kết với phần liên kết này.
7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) theo điểm 6, trong đó giá đỡ hành lý (86) còn bao gồm chi tiết móc hành lý (160) là phần của khung trong (150) mà nhô về phía trước từ phần liên kết (88a).
8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó phần kéo dài (158) là phần nghiêng thứ hai mà nghiêng lên trên và về phía sau theo hướng tách ra xa phần uốn (154).
9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó ít nhất một phần trong số phần đầu trước hoặc phần đầu sau của khung ngoài (152) có hình dạng thon dần về phía đầu của nó theo hướng trước-sau.

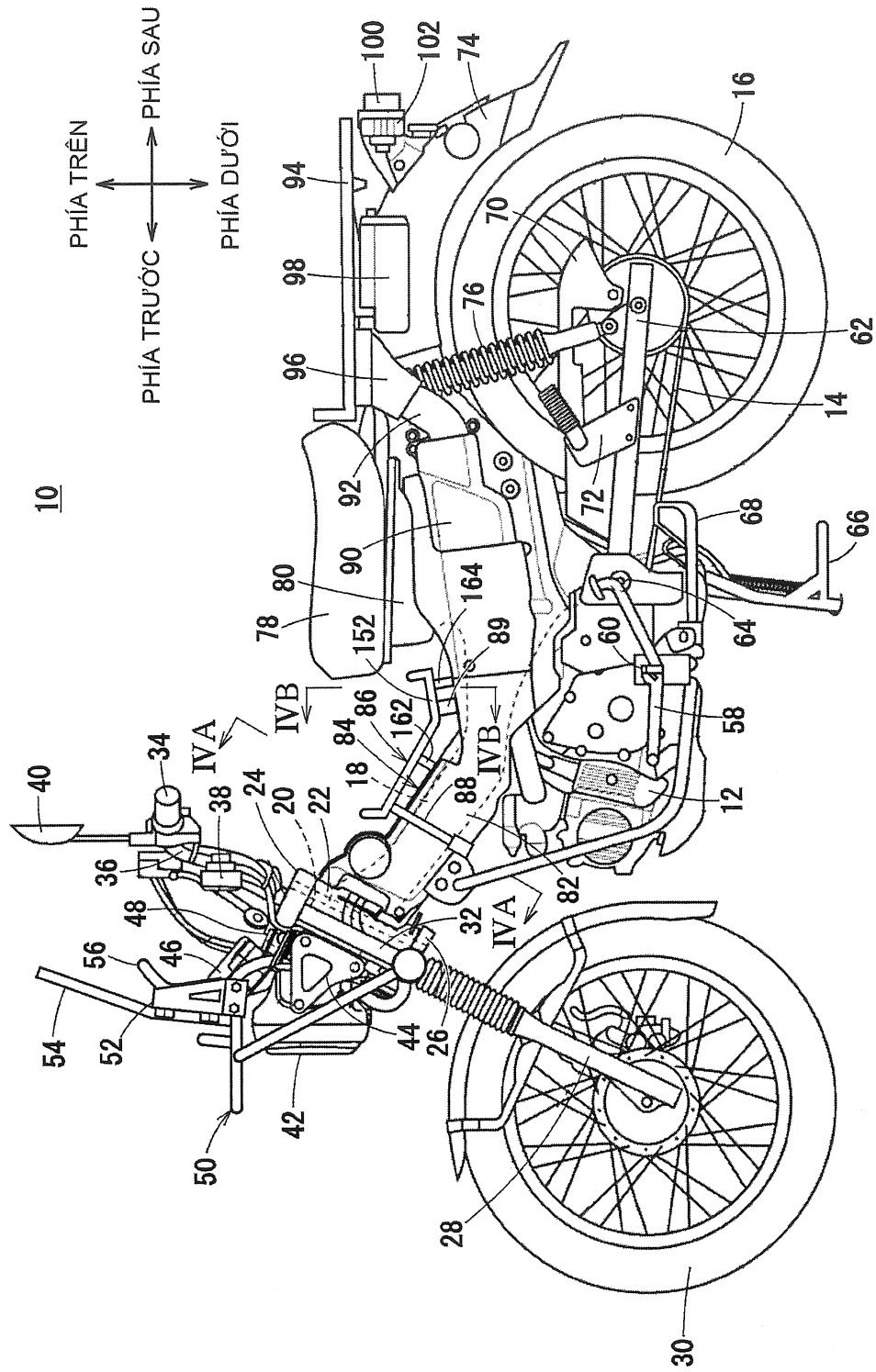


FIG. 1

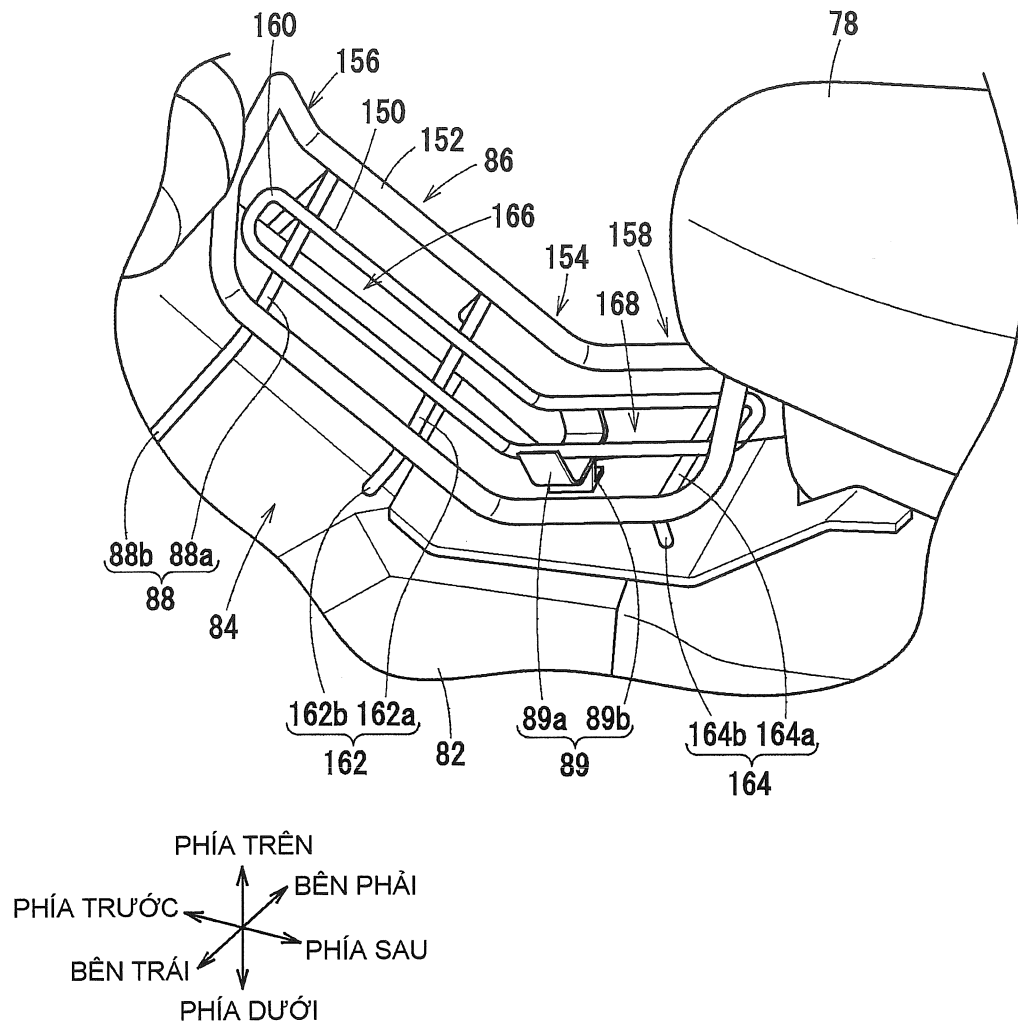


FIG. 2

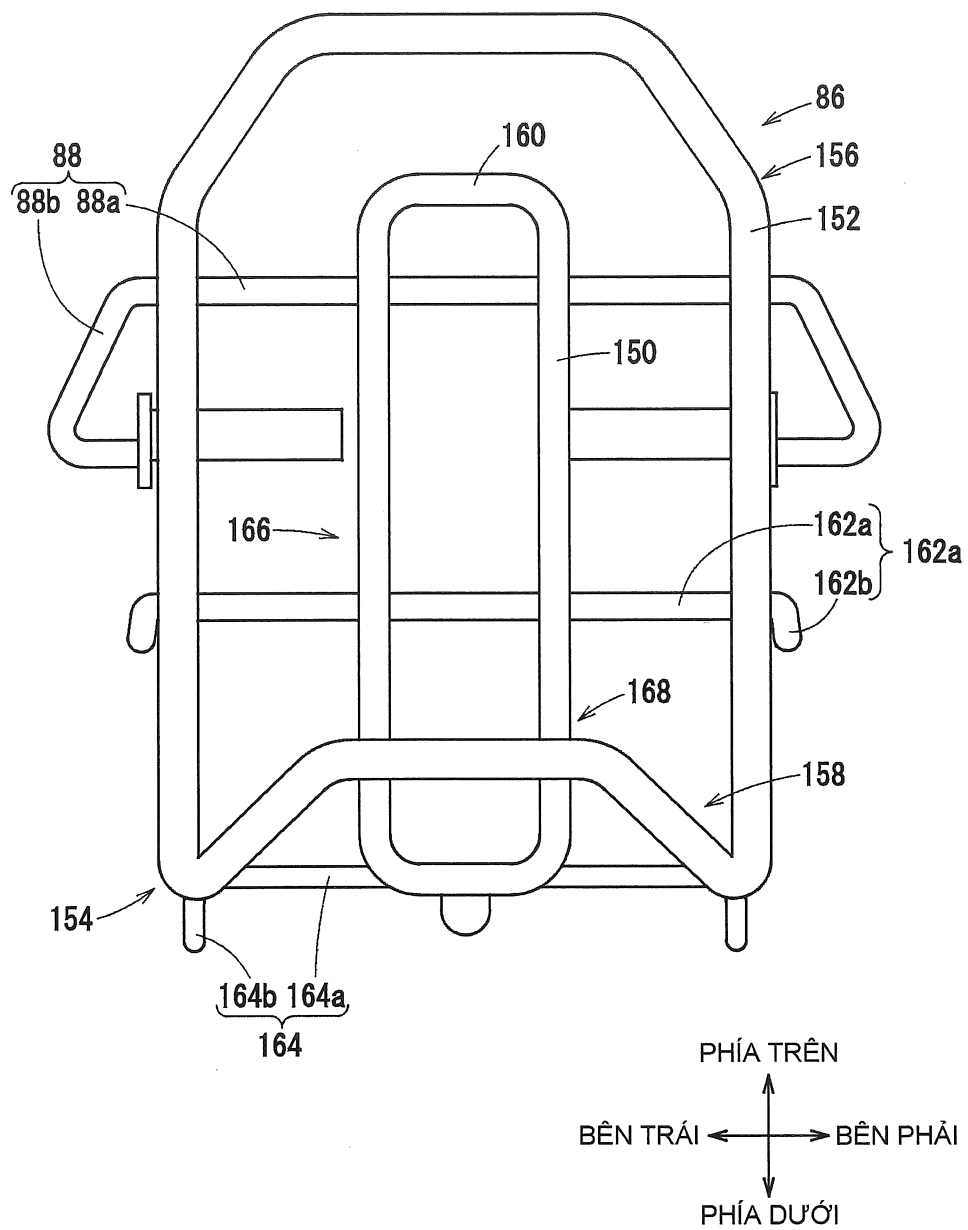


FIG. 3

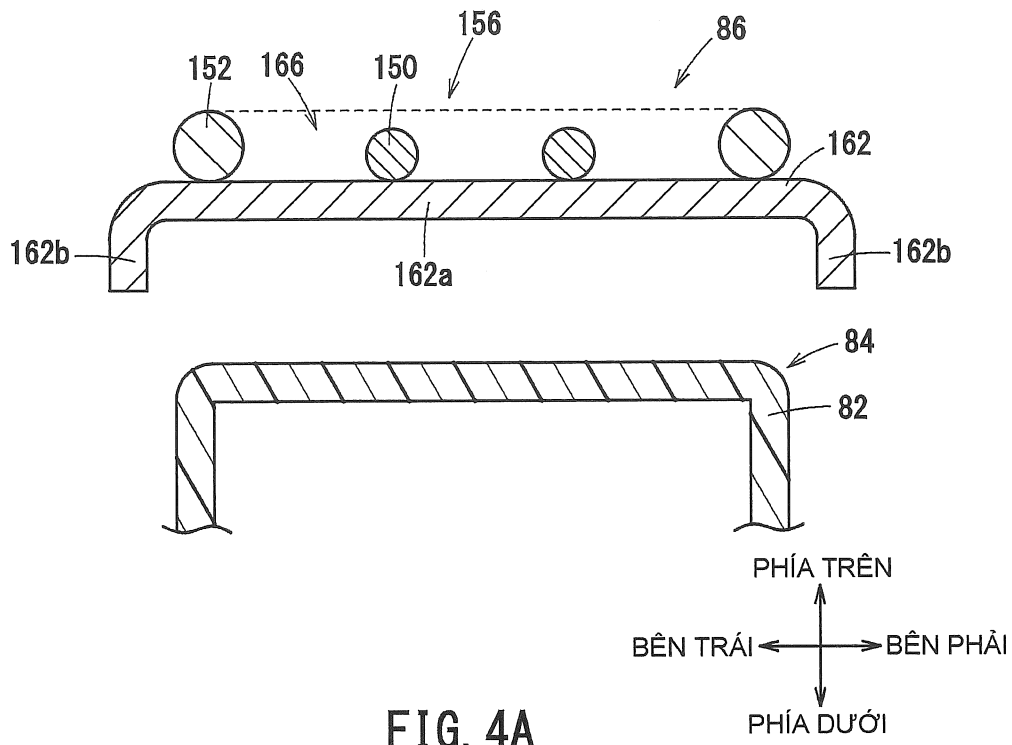


FIG. 4A

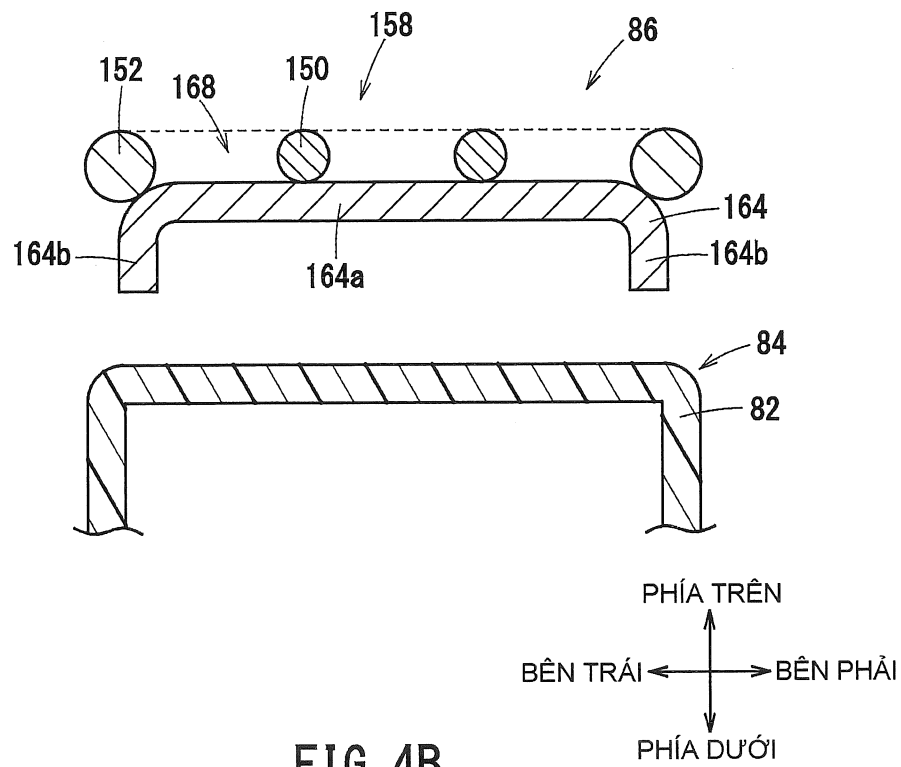


FIG. 4B