



(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)



1-0046222

(51)^{2021.01} B62J 9/27; B62J 9/23

(13) B

(21) 1-2022-05829

(22) 13/09/2022

(30) 2021-154709 22/09/2021 JP

(45) 26/05/2025 446

(43) 27/03/2023 420A

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

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

(72) Takamasa KOJIMA (JP); Hiroshi TAKENAKA (JP).

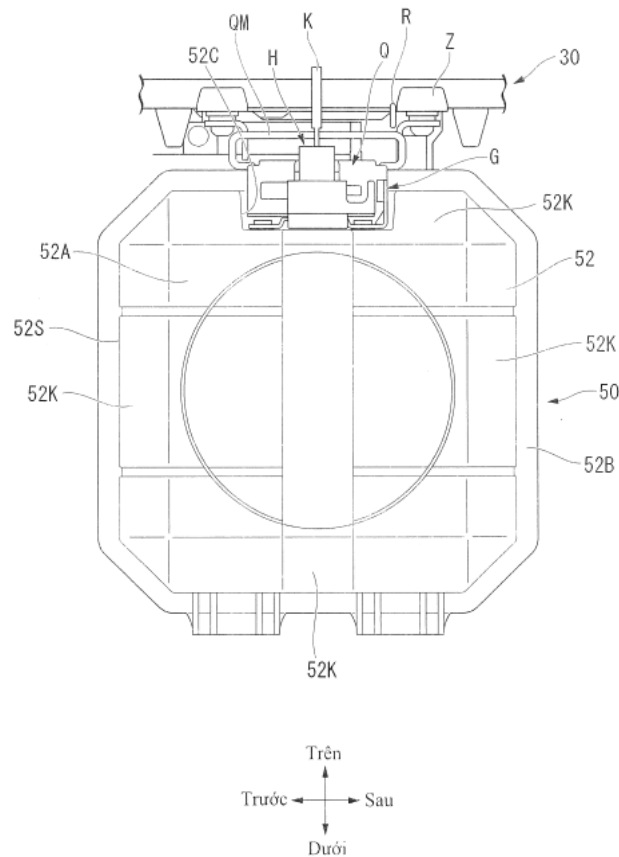
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) HỘP CHỨA ĐỒ, CHI TIẾT CỦA XE, VÀ XE

(21) 1-2022-05829

(57) Sáng chế đề cập đến hộp chứa đồ được gắn vào xe (1), bao gồm: phần chứa đồ (51) được gắn vào xe (1) và chứa vật phẩm; phần lắp (52) mở và đóng được so với phần chứa đồ (51); bộ móc cài (Q) được gắn vào xe (1) và có khả năng cố định phần lắp (52) ở trạng thái đóng; và phần giữ (R) được bố trí bên trong khoảng di chuyển ở trạng thái mở của bộ móc cài (Q) và có khả năng giữ phần tay cầm (QM) được bố trí trên bộ móc cài (Q) ở trạng thái mở.

FIG. 6



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến hộp chứa đồ tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở và đóng phần lắp, chi tiết của xe, và xe.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết hộp chứa đồ được gắn vào xe kiểu ngồi để chân hai bên (ví dụ xem, tài liệu sáng chế 1 dưới đây). Hộp chứa đồ được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế số 2008-285065 bao gồm phần chứa đồ được gắn vào phía thân xe và phần lắp che phần chứa đồ và có tay cầm.

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế số 2008-285065

Tuy nhiên, trong hộp chứa đồ được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1, có khả năng là tay cầm trở thành vật cản trong thao tác mở của phần lắp.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một khía cạnh theo sáng chế đã được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất hộp chứa đồ, chi tiết của xe, và xe có khả năng cải thiện sự tiện lợi khi thao tác mở và đóng phần lắp, mà được bố trí trong hộp chứa đồ.

Để giải quyết vấn đề nêu trên và đạt được mục đích, sáng chế áp dụng các khía cạnh sau.

<1> Hộp chứa đồ (50) theo một khía cạnh của sáng chế là hộp chứa đồ được gắn vào xe (1), bao gồm: phần chứa đồ (51) được gắn vào xe (1) và chứa vật phẩm; phần lắp (52) mở và đóng được so với phần chứa đồ (51); bộ móc cài (Q) được gắn vào xe (1) và có khả năng cố định phần lắp (52) ở trạng thái đóng; và phần giữ (R) được bố trí bên trong khoảng di chuyển ở trạng thái mở của bộ móc cài và có khả năng giữ phần tay cầm (QM) được bố trí trên bộ móc cài ở trạng thái mở.

Với kết cấu này, bằng cách cố định phần tay cầm của bộ móc cài vào phần giữ, phần lắp có thể được mở và đóng mà không bị cản trở bởi bộ móc cài.

<2> Theo khía cạnh <1> nêu trên, phần giữ (R) có thể được bố trí ở vị trí nơi

mà phần tay cầm (QM) có thể được cố định trong khoảng di chuyển.

Với kết cấu này, phần giữ có thể giữ phần tay cầm ở trạng thái mở của phần lắp.

<3> Theo khía cạnh <1> hoặc <2> nêu trên, phần giữ (R) có thể được bố trí ở phía xe (1) so với vị trí gắn của phần tay cầm (QM) theo hướng chiều rộng xe của xe (1).

Với kết cấu này, phần giữ có thể giữ phần tay cầm ở trạng thái mở của phần lắp, và phần lắp có thể dễ dàng được mở và đóng.

<4> Theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ <1> đến <3> nêu trên, phần giữ (R) có thể được bố trí bên trong chiều rộng dọc theo hướng trước-sau của phần tay cầm (QM).

Với kết cấu này, phần giữ có thể giữ phần tay cầm chỉ bằng cách thực hiện thao tác mở của bộ móc cài, và thao tác có thể được tạo điều kiện thuận lợi.

<5> Theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ <1> đến <4> nêu trên, phần giữ (R) có thể được gắn vào giá mang, mà được bố trí trên xe (1) và có thể được bố trí để nhô ra ngoài so với phần đầu của giá mang theo hướng chiều rộng xe.

Với kết cấu này, vì phần giữ được định vị bên ngoài so với giá mang, phần tay cầm có thể được giữ trong khoảng không ảnh hưởng đến xe.

<6> Theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ <1> đến <5> nêu trên, phần tay cầm (QM) có thể được cố định vào bộ móc cài (Q) ở trạng thái đứng ở trạng thái đóng của bộ móc cài (Q) và có thể được cố định để được nghiêng đến gần phía phần giữ (R) lên trên lên trên.

Với kết cấu này, khi bộ móc cài được nhả ra, phần tay cầm có thể dễ dàng được móc vào phần giữ.

<7> Theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ <1> đến <6> nêu trên, phần giữ (R) có thể được cố định ở vị trí tiếp nhận tải ổn định của bộ móc cài (Q) ở trạng thái trong đó phần tay cầm (QM) được giữ.

Với kết cấu này, sau khi phần tay cầm được móc vào phần giữ, vị trí của phần tay cầm có thể được ổn định trên cơ sở trạng thái chịu tải của bộ móc cài.

<8> Theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ <1> đến <7> nêu trên, bộ móc cài (Q) có thể bao gồm: bộ phận thứ nhất (Q1) được cố định vào phần chứa

đồ (51); bộ phận thứ hai (Q2), mà phần tay cầm (QM) được cố định vào đó; và phần bản lề (QH) được nối quay được vào bộ phận thứ nhất (Q1) nhờ trục quay thứ nhất (QH1) và được nối quay được vào bộ phận thứ hai (Q2) nhờ trục quay thứ hai (QH2), mà trong đó phần bản lề (QH) có thể tạo ra đường rãnh mà trong đó phần tay cầm (QM) có thể được móc vào phần giữ (R) bằng sự hợp tác của trục quay thứ nhất (QH1) và trục quay thứ hai (QH2).

Với kết cấu này, vì bộ móc cài có trục quay thứ nhất và trục quay thứ hai, có thể tạo ra đường rãnh để móc phần tay cầm vào phần giữ.

<9> Theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ <1> đến <8> nêu trên, phần giữ (R) có thể được bố trí trên giá lắp để cố định phần chứa đồ (51).

Với kết cấu này, vì phần giữ được bố trí trên giá lắp, giờ công vào thời điểm gắn hộp chứa đồ có thể được giảm.

<10> Chi tiết của xe theo một khía cạnh của sáng chế được bố trí bên trong khoảng di chuyển ở trạng thái mở của bộ móc cài (Q) được gắn vào thân xe, bộ móc cài (Q) có khả năng cố định phần lắp (52) của hộp chứa đồ (50) ở trạng thái đóng, hộp chứa đồ (50) bao gồm phần chứa đồ (51) được gắn vào thân xe và chứa vật phẩm và phần lắp (52) mở và đóng được so với phần chứa đồ (51).

Với kết cấu này, có thể bố trí chi tiết của xe tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở và đóng hộp chứa đồ.

<11> Xe (1) theo một khía cạnh của sáng chế bao gồm ít nhất một hộp chứa đồ (50) theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ <1> đến <9> nêu trên.

Với kết cấu này, có thể bố trí xe tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở và đóng hộp chứa đồ.

Theo khía cạnh của sáng chế, có thể cải thiện sự tiện lợi khi thao tác mở và đóng của phần lắp được bố trí trong hộp chứa đồ.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện kết cấu của xe theo một phương án của sáng chế;

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phương pháp gắn hộp chứa đồ;

Fig.3 là hình vẽ thể hiện kết cấu của phía bề mặt sau của hộp chứa đồ;

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của giá lắp để cố định hộp chứa đồ;

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của phần giữ;

Fig.6 là hình chiếu đứng thể hiện kết cấu của hộp chứa đồ;

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của bộ móc cài;

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của phần lắp của hộp chứa đồ;

Fig.9 là hình chiếu cạnh thể hiện trạng thái của bộ móc cài ở trạng thái đóng;

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của bộ móc cài ở trạng thái nhả ra;

Fig.11 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà trong đó phần tay cầm được giữ bởi phần giữ;

Fig.12 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của phần giữ theo một biên thể; và

Fig.13 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của phần giữ theo một biên thể.

Mô tả chi tiết sáng chế

Như thể hiện trên Fig.1, ví dụ, xe 1 là xe máy kiểu ngồi để chân hai bên. Trong phần mô tả dưới đây, hướng trước-sau, hướng trái-phải, và hướng lên-trên-xuống dưới, mà theo đó trước là phía trước và sau là phía sau khi được nhìn từ phía người lái xe dọc theo hướng di chuyển của xe 1 được đặt thích hợp. Xe 1 cũng được gọi thích hợp là thân xe. Ví dụ, xe 1 bao gồm khung thân xe F được đỡ bởi bánh trước WF và bánh sau WR, và cụm động lực P được đỡ bởi khung thân xe F.

Khung thân xe F được tạo ra có độ cứng vững cao, ví dụ, bằng cách kết hợp các ống thép và tấm thép. Ống đầu 3, mà được tạo ra có dạng ống, được bố trí trên phần đầu trước của khung thân xe F. Ống đầu 3 được gắn để được nghiêng về phía sau so với hướng lên trên-xuống dưới. Trụ lái S, mà đỡ quay được bánh trước WF, được gắn vào ống đầu 3. Trụ (không được thể hiện trên hình vẽ) của trụ lái S được lắp vào qua ống đầu 3.

Trụ lái S được đỡ quay được bởi ống đầu 3. Ví dụ, trụ lái S được quay bởi trục quay dọc theo hướng lên trên-xuống dưới và quay bánh trước WF về bên trái và bên phải. Góc nghiêng (ví dụ, khoảng 27°) được nghiêng về phía sau so với hướng

lên trên-xuống dưới được đặt cho trục quay.

Cầu trên 4, mà được tạo ra theo dạng tấm, được cố định vào phần đầu trên của ống đầu 3. Cầu dưới 14, mà được tạo ra theo dạng tấm, được cố định vào phần đầu dưới của ống đầu 3. Cầu trên 4 và cầu dưới 14 được bố trí song song. Các phần trên của các càng trước 15 có dạng thanh được bố trí theo cặp bên phải và bên trái xuyên qua và được cố định vào cầu trên 4 và cầu dưới 14.

Các phần dưới của cặp càng trước bên trái và bên phải 15 đỡ quay và xoay bánh trước WF. Ví dụ, bánh trước WF là bánh xe có mayơ nan hoa, mà trong đó vành và mayơ được nối bởi các nan hoa. Bánh trước WF có thể là bánh xe hình đĩa hoặc bánh xe có mayơ đúc liền khối. Cơ cấu phanh B1 để phanh được bố trí trên bánh trước WF. Ví dụ, cơ cấu phanh B1 là phanh đĩa. Cơ cấu phanh B1 có thể là phanh kiểu tang.

Chấn bùn trước Y1 để chấn bùn được bố trí bên trên bánh trước WF. Chấn bùn trước Y1 được đỡ bởi cặp càng trước bên trái và bên phải 15 thông qua thanh chống Y2. Chấn bùn trước Y1 được tạo ra để che bánh trước WF. Các cơ cấu giảm xóc giãn ra được D1 được bố trí trên phần giữa của cặp càng trước bên trái và bên phải 15. Các cơ cấu giảm xóc D1 giảm chấn và làm giảm rung động được truyền từ bánh trước WF đến xe 1.

Trên phần trên của các càng trước 15, giá đỡ đèn 13 có dạng hình trụ được đặt ở vị trí giữa cầu trên 4 và cầu dưới 14. Giá đỡ đèn pha 11, mà đỡ đèn pha 12, được cố định ở phía trước giá đỡ đèn 13. Đồng hồ đo 10 và ổ cắm phụ kiện 9 để cấp điện, mà được điều chỉnh đến điện áp định trước, được bố trí ở phía trước cầu trên 4.

Tay lái 7 kéo dài theo hướng trái-phải được cố định vào phần trên của cầu trên 4. Tay lái 7 là tay lái dạng thanh nhô lên, mà được tạo ra bằng cách nhô lên trên. Tay lái 7 có thể có hình dạng khác như tay lái dạng thanh thẳng. Cặp tay nắm bên trái và bên phải 5 được bố trí ở cả hai đầu của tay lái 7. Cặp đèn xi nhan trước bên trái và bên phải 8 và các gương chiếu hậu 6 được cố định tiếp vào tay lái 7.

Khung thân xe F có phần nằm giữa hai chân kéo dài nghiêng từ phía sau của ống đầu 3 đến phía dưới của yên xe 34. Phần nằm giữa hai chân được tạo ra ở vị trí thấp hơn bề mặt ngồi của yên xe 34. Cụm động lực P, mà tạo ra lực dẫn động, được treo và cố định vào phần dưới của khung thân xe F. Cụm động lực P bao gồm liên

khối động cơ P1 và hộp truyền động P2. Ví dụ, khớp ly hợp ly tâm tự động, mà không có bánh răng sang số và hoạt động của khớp ly hợp được thực hiện bên trong hộp truyền động P2.

Bộ phận bảo vệ P3 để bảo vệ động cơ P1 được bố trí bên dưới cụm động lực P. Bộ phận bảo vệ P3 được tạo ra để che phần dưới của động cơ P1. Bộ phận bảo vệ P3 được cố định vào khung thân xe F thông qua bộ phận treo P4, mà được treo vào bộ phận cố định F5, mà được bố trí bên dưới khung thân xe F. Bàn đạp sang số 1-7 để thao tác sang số được gắn vào phía bên trái của cụm động lực P theo hướng chiều rộng xe.

Cặp bậc đế chân 18 được bố trí trên cả hai phía bên trái và bên phải của cụm động lực P. Đế giày của bàn chân người lái xe được đặt lên phần trên của bậc đế chân 18. Phía sau của cụm động lực P đỡ quay và xoay các đầu xa của cặp đòn lắc bên trái và bên phải 24 thông qua các chốt xoay 20. Cặp đòn lắc bên trái và bên phải 24 được nối và tạo liền khối bởi bộ phận nối (không được thể hiện trên hình vẽ), mà được bố trí ở phía sau một chút so với các đầu xa. Chân chống giữa 19 và chân chống bên 21 để làm cho xe 1 tự đứng được đỡ quay được bên dưới các chốt xoay 20.

Bánh sau WR được đỡ quay và xoay ở các đầu sau của cặp đòn lắc bên trái và bên phải 24. Ví dụ, bánh sau WR là bánh xe có mayơ nan hoa, mà trong đó vành và mayơ được nối bởi các nan hoa. Bánh sau WR có thể là bánh xe hình đĩa hoặc bánh xe có mayơ đúc liền khối. Lốp có cùng kích thước với hoặc kích thước khác với bánh trước WF được lắp vào bánh sau WR. Cơ cấu phanh B2 để phanh được bố trí ở phía bên phải của bánh sau WR. Ví dụ, cơ cấu phanh B2 là phanh đĩa.

Cơ cấu phanh B1 có thể là phanh kiểu tang. Với kết cấu nêu trên, bánh sau WR quay quanh các chốt xoay 20 ở các đầu xa của các đòn lắc 24. Các phần đầu dưới của các cơ cấu giảm xóc giãn ra được D2 được đỡ quay được ở các phần đầu sau của cặp đòn lắc bên trái và bên phải 24. Các phần đầu trên của các cơ cấu giảm xóc D2 được đỡ quay được bên dưới khung thân xe F. Với kết cấu nêu trên, bánh sau WR bị hạn chế bởi các cơ cấu giảm xóc D2 và di chuyển lên trên và xuống dưới so với khung thân xe F. Các cơ cấu giảm xóc D2 giảm chấn và làm giảm rung động được truyền từ bánh sau WR đến xe 1.

Bánh sau WR được dẫn động bởi xích dẫn động 23, mà được bố trí ở phía bên trái của cụm động lực P. Xích dẫn động 23 truyền lực dẫn động quay, mà được tạo ra trong cụm động lực P đến đĩa răng C, mà được bố trí ở phía bên trái của bánh sau WR. Đĩa răng C là bánh răng có dạng đĩa đồng tâm với bánh sau WR. Phía trên của xích dẫn động 23 được che bởi nắp che xích 25. Páp che xích 25 được cố định vào đòn lắc 24 ở phía bên trái. Cặp bậc đỡ chân sau bên trái và bên phải 22 được cố định vào cặp đòn lắc bên trái và bên phải 24. Chấn bùn sau bằng kim loại 27 để chấn bùn che phần trên của bánh sau WR được cố định vào các phần đầu sau của các đòn lắc 24.

Yên xe 34, mà người lái xe ngồi trên đó, được bố trí trên phần giữa của khung thân xe F. Giữa phía dưới của yên xe 34 và trụ lái S, phía trên của khung thân xe F được che bởi nắp che thân xe 2.

Bình nhiên liệu 44 để chứa nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe 34. Hộp bộ lọc không khí 35 để đưa không khí nạp vào trong động cơ P1 được bố trí ở phía bên trái của bình nhiên liệu 44 theo hướng chiều rộng xe. bộ lọc không khí (không được thể hiện trên hình vẽ), mà thu giữ tạp chất có trong không khí nạp, được bố trí bên trong hộp bộ lọc không khí 35.

Hộp bộ lọc không khí 35 có phần đầu gốc của ống dẫn nạp 33 để đưa không khí nạp vào. Ống dẫn nạp 33 được tạo ra có dạng ống, mà đi qua bên ngoài cơ cấu giảm xóc D2, mà được bố trí ở phía bên trái theo hướng chiều rộng xe và hở lên trên. Nắp che 32, mà ngăn cản sự xâm nhập của tạp chất, được bố trí trên phần đầu xa của ống dẫn nạp 33. Nắp che 32 được nối với giá mang sau 30 để đặt hành lý. Vì lỗ của ống dẫn nạp 33 được tạo ra ở độ cao của giá mang sau 30, hộp bộ lọc không khí 35 được tạo ra sao cho nước ít có khả năng xâm nhập vào trong môi trường với mức nước thấp hơn giá mang sau 30.

Giá mang sau 30 được cố định vào phía sau của yên xe 34 và vào phần trên của chấn bùn sau 27. Hộp chứa đồ 50 được gắn vào ít nhất một phía trong số cả hai phía bên trái và bên phải của giá mang sau 30 như được mô tả dưới đây. Kết cấu chi tiết của hộp chứa đồ 50 sẽ được mô tả dưới đây. Đèn hậu 29 và cặp đèn xi nhan sau bên trái và bên phải 28 được cố định vào phần dưới phía sau của giá mang sau 30 và phía ở phía sau của chấn bùn sau 27.

Bộ giảm âm M (xem Fig.3) để xả khí thải, mà được xả ra từ động cơ P1, được bố trí ở phía bên phải của khung thân xe F theo hướng chiều rộng xe. Ví dụ, cửa xả của bộ giảm âm M được bố trí ở vị trí gần với bề mặt dưới của giá mang sau 30. Do đó, bộ giảm âm M được tạo ra sao cho nước ít có khả năng xâm nhập vào trong môi trường với mức nước thấp hơn giá mang sau 30. Tấm chắn nhiệt M1 được bố trí ở bề mặt bên phải của bộ giảm âm M.

Tiếp theo, hộp chứa đồ 50 theo sáng chế sẽ được mô tả.

Như thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.5, ví dụ, hộp chứa đồ 50 được cố định vào giá mang sau 30 của xe 1. Ví dụ, hộp chứa đồ 50 được cố định vào giá mang sau 30 thông qua bộ phận cố định U. Hộp chứa đồ 50 được gắn vào một hoặc cả hai phía bên trái và bên phải của xe 1. Dưới đây, trạng thái mà trong đó hộp chứa đồ 50 được cố định vào phía bên trái của xe 1 sẽ được lấy làm ví dụ. Khi hộp chứa đồ 50 được cố định vào phía bên phải của xe 1, nó được gắn đối xứng với phía bên trái.

Ví dụ, phần trên của bộ phận cố định U được cố định vào phía bề mặt dưới của giá mang sau 30. Bộ phận cố định U được cố định bằng cách được treo vào phía bề mặt dưới của giá mang sau 30. Ví dụ, bộ phận cố định U được cố định, theo định hướng, mà theo đó nó trông giống như dạng hình chữ U khi xe 1 được nhìn từ phía bên. Ví dụ, bộ phận cố định U được gắn vào một hoặc cả hai phía bên trái và bên phải trên bề mặt dưới của giá mang sau 30. Bộ phận cố định U được tạo ra theo dạng hình chữ U nhờ dùng, ví dụ, ống thép có mặt cắt ngang hình tròn. Bộ phận cố định U có thể được tạo ra nhờ dùng vật liệu khác.

Bộ phận cố định U được tạo ra có cặp phần thẳng U1 và phần nối U2 nối các đầu gần của cặp phần thẳng. Phần nối U2 được tạo ra để được uốn cong xuống dưới. Bộ phận cố định U bao gồm tấm nối U3 nối các phần trên của cặp phần thẳng U1. Tấm nối U3 được tạo ra theo dạng tấm. Ví dụ, tấm nối U3 được tạo ra từ tấm kim loại, và được hàn vào các phần trên của cặp phần thẳng U1. Tấm nối U3 được bố trí trên bộ phận cố định U ở phía đối diện với phía gắn hộp chứa đồ 50. Cặp lỗ xuyên U3H để cố định bộ móc cài Q, sẽ được mô tả dưới đây, được tạo ra trong tấm nối U3. Các đai ốc U3N để bắt chặt các vít nhằm cố định vòng kẹp được hàn vào các lỗ xuyên U3H.

Cặp giá lắp U4 nhô về phía gần hộp chứa đồ 50 theo hướng vuông góc với đường trục của các phần thẳng U1 được bố trí ở các đầu xa của cặp phần thẳng U1. Cặp giá lắp U4 được tạo ra theo hình dạng đối xứng khi được nhìn dọc theo hướng trái-phải. Cặp giá lắp U4 được cố định vào tấm nối U3. Kết quả là, giờ công vào thời điểm gắn cặp giá lắp U4 vào giá mang sau 30 có thể được giảm, và việc định vị so với giá mang sau 30 có thể được tạo điều kiện thuận lợi. Các giá lắp U4 được tạo ra từ tấm kim loại. Ví dụ, các giá lắp U4 được tạo ra theo dạng hình chữ L đảo ngược khi được nhìn dọc theo hướng trước-sau. Giá lắp U4 bao gồm phần nằm ngang U5 có dạng tấm dọc theo hướng nằm ngang và phần thẳng đứng U6, mà được uốn cong từ phần nằm ngang U5 và treo xuống dưới khi được nhìn dọc theo hướng trái-phải.

Phần nằm ngang U5 được tạo ra theo dạng tấm hình chữ nhật. Đầu gần của phần nằm ngang U5 được cố định vào tấm nối U3 bằng cách hàn hoặc các cách tương tự. Lỗ xuyên U4H được tạo ra trên phần đầu xa của phần nằm ngang U5. Bu lông được lắp vào lỗ xuyên U4H từ bên dưới, và được cố định vào phía bề mặt dưới của giá mang sau 30. Giá lắp Z để điều chỉnh khe hở có thể được bố trí giữa phần nằm ngang U5 và giá mang sau 30.

Phần thẳng đứng U6 được tạo ra theo dạng tấm hình chữ L đảo ngược. Phía phần thẳng đứng U6 liên tục với đầu gần của phần nằm ngang U5 được cố định vào tấm nối U3 bằng cách hàn hoặc các cách tương tự. Phần thẳng đứng U6 đỡ hộp chứa đồ 50 thẳng được mômen tác dụng vào đầu gần của phần nằm ngang U5 khi hộp chứa đồ 50 được cố định.

Ít nhất một giá lắp trong số cặp giá lắp U4 có phần giữ R có khả năng giữ phần tay cầm QM được bố trí trên bộ móc cài Q, sẽ được mô tả dưới đây. Ví dụ, phần giữ R được cố định vào phần đầu xa của phần thẳng đứng U6 theo hướng chiều rộng xe. Khi phần giữ R được cố định trước vào giá lắp U4, có thể giảm giờ công lắp ráp vào thời điểm gắn hộp chứa đồ 50. Ở trạng thái trong đó giá lắp U4 được gắn vào giá mang sau 30, mà được bố trí trên xe 1, phần giữ R được bố trí để nhô ra phía bên ngoài so với phần đầu của giá mang sau 30 theo hướng chiều rộng xe. Phần giữ R được bố trí bên trong chiều rộng dọc theo hướng trước-sau của phần tay cầm QM, sẽ được mô tả dưới đây.

Ví dụ, phần giữ R được tạo ra bằng cách uốn cong bộ phận thẳng bằng kim

loại. Ví dụ, bộ phận thẳng là chi tiết dạng thanh có mặt cắt ngang hình tròn. Ví dụ, phần giữ R có bộ phận thứ nhất R1 được cố định vào phần thẳng đứng U6. Ví dụ, bộ phận thứ nhất R1 được tạo ra thẳng. Ví dụ, bộ phận thứ nhất R1 được cố định vào phần thẳng đứng U6 bằng phương pháp cố định như hàn. Đối với phương pháp cố định, các phương pháp khác như phương pháp hàn bằng đồng, liên kết, và bắt vít có thể được dùng ngoài phương pháp hàn với điều kiện là độ bền có thể được đảm bảo. Ví dụ, bộ phận thứ nhất R1 được bố trí ở phía bên trong so với phần đầu của giá mang sau 30 theo hướng chiều rộng xe. Kết quả là, mặt đầu ở phía một đầu của bộ phận thứ nhất R1 được ngăn không cho đi vào tiếp xúc với vật khác ngoài xe 1 hoặc cơ thể người. Phía một đầu của bộ phận thứ nhất R1 được bố trí để quay ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Phía một đầu của bộ phận thứ hai R2, mà được uốn cong lên trên, được tạo ra liên tục ở phía đầu kia của bộ phận thứ nhất R1. Bộ phận thứ hai R2 được tạo ra để được uốn cong theo dạng hình chữ U. Phía một đầu của bộ phận thứ ba R3 được tạo ra liên tục ở phía đầu kia của bộ phận thứ hai R2. Ví dụ, bộ phận thứ ba R3 được bố trí song song bên trên bộ phận thứ nhất R1 vì bộ phận thứ hai R2 được uốn cong. Phía đầu kia của bộ phận thứ ba R3 được bố trí ở phía bên ngoài so với phần đầu của giá mang sau 30 theo hướng chiều rộng xe. Một phần của bộ phận thứ ba R3 nhô ra phía bên ngoài so với phần đầu của giá mang sau 30 theo hướng chiều rộng xe. Phía một đầu của bộ phận thứ tư R4 được uốn cong lên trên được tạo ra liên tục ở phía đầu kia của bộ phận thứ ba R3.

Bộ phận thứ tư R4 được tạo ra để được uốn cong theo dạng hình chữ L. Phía một đầu của bộ phận thứ năm R5 được tạo ra liên tục ở phía đầu kia của bộ phận thứ tư R4. Ví dụ, bộ phận thứ năm R5 được tạo ra thẳng. Bộ phận thứ năm R5 được bố trí thẳng đứng lên trên theo hướng thẳng đứng do độ cong của bộ phận thứ tư R4. Phía một đầu của bộ phận thứ sáu R6, mà được uốn cong vào trong theo hướng chiều rộng xe, được tạo ra liên tục ở phía đầu kia của bộ phận thứ năm R5. Bộ phận thứ sáu R6 được tạo ra để được uốn cong theo dạng hình chữ U. Phía một đầu của bộ phận thứ bảy R7 được tạo ra liên tục ở phía đầu kia của bộ phận thứ sáu R6. Bộ phận thứ bảy R7 được tạo ra thẳng. Ví dụ, bộ phận thứ bảy R7 được bố trí song song với bộ phận thứ nhất R1 ở phía bên trong theo hướng chiều rộng xe do độ cong của bộ

phần thứ sáu R6.

Với kết cấu nêu trên, phần giữ R được tạo ra theo dạng móc. Trong phần giữ R, phần móc được tạo ra bởi bộ phận thứ ba R3, bộ phận thứ tư R4, bộ phận thứ năm R5, bộ phận thứ sáu R6, và bộ phận thứ bảy R7. Vì bộ phận thứ bảy R7 được uốn cong vào trong theo hướng chiều rộng xe, bề mặt đầu ở phía đầu kia của bộ phận thứ bảy R7 được ngăn không cho đi vào tiếp xúc với vật khác ngoài xe 1 hoặc cơ thể người. Phần tay cầm QM, sẽ được mô tả dưới đây, có thể dễ dàng được móc vào phần móc. Với kết cấu nêu trên, khi vật khác ngoài xe 1 hoặc cơ thể người đi vào tiếp xúc với phần móc và tải được tác dụng, bộ phận thứ hai R2 và bộ phận thứ ba R3 bị biến dạng đàn hồi, khiến cho có thể giảm ảnh hưởng đến vật khác hoặc cơ thể người.

Ở phía xe 1 của bộ phận cố định U, cặp giá lắp U7 để cố định hộp chứa đồ 50 được bố trí ở giữa cặp phần thẳng U1. Giá lắp U7 được tạo ra để kéo dài theo hướng dọc theo hướng dọc trục của phần thẳng U1. Giá lắp U7 được tạo ra theo hình dạng để được lắp vào phần nắm tay 51B của hộp chứa đồ 50, sẽ được mô tả dưới đây. Giá lắp U7 được tạo ra có phần tấm phẳng U7A và các phần uốn cong U7B được uốn cong từ phần tấm phẳng U7A bên trên và bên dưới phần tấm phẳng U7A và được hàn vào phần thẳng U1.

Trong cặp giá lắp U7, cặp phần tấm phẳng được cố định theo một góc mà tại đó khoảng cách tăng về phía thân xe khi được nhìn theo hướng dọc theo hướng lên trên-xuống dưới. Cặp lỗ bu lông U7H được tạo ra trong giá lắp U7 dọc theo hướng lên trên-xuống dưới. Các đai ốc U7N, mà các bu lông để cố định hộp chứa đồ 50 được bắt chặt vào đó, được hàn vào các lỗ bu lông U7H.

Như thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.6 đến Fig.8, hộp chứa đồ 50 bao gồm phần chứa đồ 51 chứa vật phẩm, phần lắp 52 có thể được mở và đóng so với phần chứa đồ 51, bộ móc cài Q đưa phần lắp 52 vào trạng thái đóng, và giá treo mũ bảo hiểm H. Dưới đây, trạng thái mà trong đó mối nối giữa phần lắp 52 và phần chứa đồ của hộp chứa đồ 50 gần như dọc theo hướng lên trên-xuống dưới sẽ được mô tả. Ví dụ, phần chứa đồ 51 được gắn vào phía bộ phận cố định U. Phần chứa đồ 51 là vỏ, mà trong đó khoảng trống chứa để chứa vật phẩm được tạo ra.

Phần lắp 52 được gắn vào phần chứa đồ 51 theo cách mở và đóng được. Phần lắp 52 và phần chứa đồ 51 được nối thông qua trục quay J như bản vẽ. Trục quay J có

thể là bản lề bằng nhựa. Ví dụ, phần lắp 52 được tạo ra từ nhựa. Ví dụ, phần lắp 52 được tạo ra theo dạng hộp có phần trên 52A, mà được tạo ra theo dạng tấm hình chữ nhật và thành bên 52S, mà được tạo ra để kéo dài quanh phần trên 52A. Phần lắp 52 được gắn vào phần chứa đồ 51 theo cách mở và đóng được để che lỗ của phần chứa đồ 51 theo hướng chiều rộng xe của xe 1. Ví dụ, phần lắp 52 có trục quay trên phần dưới của phần chứa đồ 51. Phần lắp 52 được mở xuống dưới sao cho lỗ xuất hiện lên trên so với phần chứa đồ 51. Phần đầu của thành bên 52S có phần mép 52B được tạo ra để kéo dài nhằm che chu vi của phần nối với phần chứa đồ 51. Kết quả là, nước được ngăn không cho đi vào qua phần nối với phần chứa đồ 51.

Phần lõm 52C có khả năng chứa bộ móc cài Q và giá treo mũ bảo hiểm H ở trạng thái đóng được tạo ra trong phần lắp 52. Kết quả là, có thể nhận ra sự xuất hiện của hộp chứa đồ 50, mà trong đó bộ móc cài Q và giá treo mũ bảo hiểm H được kết hợp. Với kết cấu nêu trên, bộ móc cài Q và giá treo mũ bảo hiểm H được bố trí bên trong các chiều rộng của phần lắp 52 và phần chứa đồ 51 ở trạng thái đóng của phần lắp 52 khi được nhìn theo hướng trục mở và đóng của phần lắp 52.

Kết quả là, giá treo mũ bảo hiểm H và bộ móc cài Q được ngăn không cho đi vào tiếp xúc với vật liền kề khi xe 1 đang đỗ. Phần lắp 52 được tạo ra có bề mặt nghiêng 52K, mà được nghiêng khi thành bên 52S đến gần phần mép 52B. Kết quả là, bề mặt nghiêng, mà được nghiêng xuống dưới khi thành bên 52S dùng làm bề mặt trên ở trạng thái trong đó phần lắp 52 được gắn, đến gần bên ngoài theo hướng chiều rộng xe được tạo ra. Kết quả là, nước rơi xuống bề mặt trên của phần lắp 52 có thể dễ chảy xuống dưới.

Như được mô tả trên đây, vì bề mặt nghiêng 52K được tạo ra trên toàn bộ thành bên 52S, phần lắp 52 được tạo ra sao cho nước ít có khả năng bị tích tụ trên bề mặt dùng làm bề mặt trên ngay cả khi hộp chứa đồ 50 được cố định sao cho trục mở và đóng mở sang trái và sang phải hoặc mở lên trên. Với kết cấu nêu trên, phần lắp 52 được tạo ra sao cho nước ít có khả năng tích tụ do bề mặt nghiêng của thành bên 52S ngay cả khi hộp chứa đồ 50 được cố định như hộp bên trên.

Bộ móc cài Q là bộ phận được cố định vào phía xe 1 và có thể cố định phần lắp ở trạng thái đóng. Bộ móc cài Q được tạo ra từ thân dạng tấm như tấm kim loại. Ví dụ, bộ móc cài Q bao gồm bộ phận thứ nhất Q1 được tạo ra bằng cách uốn cong

theo hình dạng của bề mặt trên của phần chứa đồ 51 và bộ phận thứ hai Q2 được tạo ra bằng cách uốn cong theo hình dạng của bề mặt trên của phần lắp 52.

Bộ phận thứ nhất Q1 bao gồm phần dạng tấm thứ nhất Q1A được tạo ra theo dạng tấm hình chữ nhật dọc theo hướng gần như nằm ngang, và phần dạng tấm thứ hai Q1B được tạo ra theo dạng tấm hình chữ nhật treo xuống dưới từ đầu gần của phần dạng tấm thứ nhất Q1A ở phía xe 1. Trong phần dạng tấm thứ hai Q1B, cặp lỗ xuyên Q1H được tạo ra dọc theo hướng trước-sau tương ứng với các vị trí của các đai ốc U3N của tấm nối U3 của bộ phận cố định U. Các vít được lắp vào trong cặp lỗ xuyên Q1H và được vặn vào các đai ốc U3N (xem Fig.3), và bộ móc cài Q được cố định vào phía xe 1. Phần bản lề QH được bố trí trên phần đầu xa của phần dạng tấm thứ nhất Q1A. Phần bản lề QH đỡ quay được bộ phận thứ hai Q2.

Phần bản lề QH bao gồm trục quay thứ nhất QH1 được bố trí trên bộ phận thứ nhất Q1 và trục quay thứ hai QH2 được bố trí song song với trục quay thứ nhất QH1. Trục quay thứ hai QH2 đỡ quay được bộ phận thứ hai Q2. Trục quay thứ nhất QH1 được cố định vào phía bộ phận thứ nhất Q1, tức là, phía phần chứa đồ 51 (phía xe 1). Ví dụ, trục quay thứ nhất QH1 được bố trí dọc theo hướng của trục quay J của phần lắp 52. Trục quay thứ hai QH2 được bố trí để lệch một lượng lệch theo chiều rộng định trước vào trong theo hướng chiều rộng xe (về phía phần dạng tấm thứ hai Q1B theo hướng vuông góc với trục quay thứ nhất QH1) so với trục quay thứ nhất QH1 ở trạng thái đóng của bộ móc cài Q. Trục quay thứ hai QH2 được bố trí để quay được quanh trục quay thứ nhất QH1 trong phạm vi chiều rộng của lượng lệch.

Với kết cấu nêu trên, phần bản lề QH tạo ra đường rãnh, mà cho phép phần lắp 52 được khóa ở trạng thái đóng và tạo ra đường rãnh, mà cho phép phần tay cầm QM được móc vào phần giữ R ở trạng thái mở nhờ sự hợp tác của chuyển động quay thứ nhất của trục quay thứ hai QH2 quanh trục quay thứ nhất QH1 và chuyển động quay thứ hai của bộ phận thứ hai Q2 quanh trục quay thứ hai QH2.

Bộ phận thứ hai Q2 bao gồm phần uốn cong Q2A được uốn cong lên trên theo dạng hình núi từ phía đầu gần, mà được đỡ quay được bởi phần bản lề QH, và phần dạng tấm Q2B được uốn cong theo hướng nằm ngang trên phần đầu xa. Phần uốn cong Q2A có phần tay cầm QM dùng cho thao tác mở và đóng của bộ phận thứ hai Q2. Phần tay cầm QM được bố trí bên trong chiều rộng của hộp chứa đồ 50 khi được

nhìn dọc theo hướng trục mở và đóng.

Phần tay cầm QM được cố định vào phần uốn cong Q2A bằng phương pháp cố định như hàn. Phần tay cầm QM được cố định vào bộ móc cài Q ở trạng thái đứng ở trạng thái đóng của bộ móc cài Q, và được cố định để được nghiêng đến gần phía phần giữ R hướng lên trên. Kết quả là, khi bộ móc cài Q ở trạng thái mở, khoảng cách đến phần giữ R có thể được rút ngắn, và phần tay cầm QM có thể dễ dàng được móc vào phần giữ R.

Móc QF để móc phần tiếp nhận G, mà được bố trí ở phía phần lắp 52, được tạo ra trên phần đầu xa của phần dạng tấm Q2B. Móc QF được tạo ra để được uốn cong xuống dưới quay trở lại phần dạng tấm Q2B. Giá treo mũ bảo hiểm H được gắn vào phần trên của phần dạng tấm Q2B.

Giá treo mũ bảo hiểm H bao gồm phần đỡ H1 được cố định vào phần dạng tấm Q2B và phần trượt H2 được đỡ trượt được bởi phần đỡ H1. Phần đỡ H1 được tạo ra có lỗ xuyên HH, mà phần trượt H2 được lắp vào qua đó, và phần cắt bỏ HK, mà trong đó một phần của phần trượt H2 bị lộ ra ở trạng thái trong đó phần trượt H2 được lắp vào phần tiếp nhận G. Khóa hình trụ HS để hạn chế và giải phóng chuyển động trượt của phần trượt H2 bằng cách vận hành chìa khóa K được bố trí trên phần trên của phần đỡ H1. Khóa hình trụ HS có thể được bố trí ở vị trí và theo định hướng khác với vị trí và theo định hướng được lấy làm ví dụ.

Phần trượt H2 được tạo ra theo dạng thanh có mặt cắt ngang hình tròn. Phần trượt H2 được tạo ra có chốt trượt H2Q, mà được lắp vào trong chi tiết hình khuyên nằm trong dây đeo cầm của mũ bảo hiểm và phần thao tác H2S chứa trong phần đỡ H1 ở trạng thái khóa và nhô ra khỏi phần đỡ H1 ở trạng thái mở khóa. Phần thao tác H2S và chốt trượt H2Q được tạo ra liền khối. Đường kính của phần thao tác H2S được tạo ra lớn hơn đường kính của chốt trượt H2Q. Đường kính của phần thao tác H2S có thể tương tự như đường kính của chốt trượt. Phần trượt H2 có thể được tạo ra không chỉ theo dạng thanh như phần thao tác H2S và chốt trượt H2Q mà còn dưới dạng tấm. Phần trượt H2 có thể được tạo ra theo hình dạng bất kỳ với điều kiện là nó có thể được lắp vào trong chi tiết hình khuyên của mũ bảo hiểm.

Phần trượt H2 trượt khi phần lắp 52 luôn ở trạng thái đóng so với phần chứa đồ 51, đi qua phần cắt bỏ HK, và nhô ra từ bề mặt bên của phần đỡ H1 ở phía nơi có

phần cắt bỏ HK được tạo ra. Ở trạng thái này, phần trượt H2 được lắp vào phần tiếp nhận G, mà được bố trí ở phía phần lắp như được mô tả dưới đây. Lúc này, phần trượt H2 được tự động khóa bằng khóa hình trụ HS. Khi phần trượt H2 được đưa vào trạng thái mở bằng cách thao tác chìa khóa, phần thao tác H2S nhô ra, và chốt trượt H2Q đi qua phần cắt bỏ HK và được chứa trong phần đỡ H1. Ở trạng thái này, phần tiếp nhận G được cố định vào phần lõm 52C.

Phần tiếp nhận G được gắn vào phần lắp 52 tương ứng với vị trí của bộ móc cài Q. Ví dụ, phần tiếp nhận G bao gồm phần đế G1 được cố định vào phần dưới, mà được tạo ra trên phần lõm 52C và phần thẳng đứng G2 được bố trí ở phía một đầu của phần đế G1. Ví dụ, phần tiếp nhận G được tạo ra bằng cách uốn cong tấm kim loại. Cặp lỗ xuyên GH được tạo ra ở cả hai phía đầu của phần đế G1. Các lỗ xuyên (không được thể hiện trên hình vẽ) cũng được tạo ra trong phần dưới của phần lõm 52C tương ứng với các vị trí của cặp lỗ xuyên GH. Các bu lông được lắp vào trong cặp lỗ xuyên GH, và phần tiếp nhận G được cố định vào phần lắp 52 bằng các bu lông và đai ốc (xem Fig.8).

Trong phần đế G1, bậc đế chân được tạo ra bên trên các vị trí nơi mà các lỗ xuyên GH được tạo ra. Trong phần đế G1, phần tiếp nhận móc GF, mà móc QF của bộ móc cài Q được móc vào đó, được tạo ra ở một phía ở phía hở của phần lõm 52C. Phần tiếp nhận móc GF được tạo ra bằng cách uốn cong phần đầu hình chữ nhật, mà được tạo ra từ tấm kim loại xuống dưới để đi vào khe hở, được tạo ra bởi bậc đế chân. Phần thẳng đứng G2 được tạo ra bằng cách uốn cong lên trên từ một đầu của phần đế G1. Lỗ G2H, mà phần trượt được lắp vào trong đó, được tạo ra trong phần thẳng đứng G2. Có thể không nhất thiết phải tạo ra phần thẳng đứng G2. Ví dụ, lỗ, phần lõm, phần cắt bỏ, hoặc các phần tương tự có thể được tạo ra trong bề mặt thành hoặc các bề mặt tương tự của phần lõm 52C sao cho phần trượt H2 ở trạng thái đóng có thể được lắp vào phần tiếp nhận G ở phía phần lắp 52 thay vì phần thẳng đứng G2.

Phần đầu xa của phần thẳng đứng G2 được tạo ra để nhô lên trên từ phần lõm 52C. Phần thẳng đứng G2 được tạo ra để nằm trong phần ngoài cùng theo quỹ đạo, mà dọc theo đó phần lắp 52 được mở và đóng (xem Fig.7 và Fig.10). Phần đầu xa của phần thẳng đứng G2 được tạo ra theo dạng hình tròn có tâm trên lỗ G2H khi

được nhìn theo hướng dọc theo hướng trước-sau. Kết quả là, ngay cả khi phần lắp 52 đi vào tiếp xúc với vật khác vào thời điểm mở và đóng, vật khác được ngăn không cho bị phá hỏng. Bộ phận đàn hồi G2G kéo dài dọc theo bề mặt đầu có thể được gắn vào vị trí của phần ngoài cùng trên phần đầu xa của phần thẳng đứng G2. Bộ phận đàn hồi G2G được tạo ra từ cao su, nhựa, hoặc các vật liệu tương tự. Tức là, phần ngoài cùng của phần thẳng đứng G2 là bộ phận đàn hồi, và ngăn không cho vật khác bị phá hỏng theo quỹ đạo, mà dọc theo đó phần lắp được mở và đóng.

Tiếp theo, các chức năng của bộ móc cài Q và phần giữ R trong hộp chứa đồ 50 sẽ được mô tả.

Như thể hiện trên Fig.9, bộ móc cài Q khóa phần lắp 52 ở trạng thái đóng sang trạng thái đóng. Khi nhả bộ móc cài Q ra khỏi trạng thái đóng, khóa giữa giá treo mũ bảo hiểm H và phần tiếp nhận G được nhả ra bằng cách vận hành chìa khóa K. Sau đó, trục quay thứ hai QH2 của bộ phận thứ hai Q2 được nâng lên, và trục quay thứ hai được quay quanh trục quay thứ nhất QH1. Lúc này, bộ phận thứ hai Q2 quay với móc QF nhờ dùng phần tiếp nhận móc GF làm điểm tựa, và trục quay thứ hai QH2 được nâng lên trên.

Như thể hiện trên Fig.10, khi tiếp tục chuyển động quay của trục quay thứ hai QH2 quanh trục quay thứ nhất QH1, móc QF được tháo ra khỏi phần tiếp nhận móc GF, bộ phận thứ hai Q2 quay quanh trục quay thứ hai QH2, và bộ móc cài Q is được đưa vào trạng thái mở. Phần giữ R được bố trí ở phía xe 1 so với vị trí gắn của phần tay cầm QM theo hướng chiều rộng xe của xe 1. Phần giữ R được bố trí bên trong khoảng di chuyển ở trạng thái mở của bộ móc cài Q. Phần giữ R được bố trí ở vị trí nơi mà phần tay cầm QM có thể được cố định trong khoảng di chuyển.

Khi phần tay cầm QM được móc vào phần giữ R, bộ phận thứ hai Q2 được quay quanh trục quay thứ hai QH2. Vì phần tay cầm QM được cố định bằng cách được nghiêng về phía phần giữ R, chuyển động quay quanh trục quay thứ hai QH2 cho đến khi đi đến phần giữ R được giảm. Ở trạng thái trong đó bộ phận thứ hai Q2 được quay quanh trục quay thứ hai QH2 và phần tay cầm QM đi đến phần giữ R, phần tay cầm QM không được móc vào phần giữ R. Do đó, trục quay thứ hai QH2 được quay quanh trục quay thứ nhất QH1 để di chuyển lên trên trong khi phần tay cầm QM đi đến phần giữ R, nhờ vậy di chuyển phần tay cầm QM lên trên.

Như thể hiện trên Fig.11, phần tay cầm QM có thể được móc vào phần giữ R trên cơ sở thao tác nêu trên. Tức là, phần bản lề QH có thể tạo ra đường rãnh mà trong đó phần tay cầm QM có thể được móc vào phần giữ R khi bộ móc cài Q ở trạng thái mở. Kết quả là, phần giữ R có thể giữ phần tay cầm QM được bố trí trên bộ móc cài Q ở trạng thái mở của bộ móc cài Q. Ở trạng thái trong đó phần tay cầm QM được giữ bởi phần giữ R, trọng tâm của bộ móc cài Q được định vị ở phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe so với phần giữ R.

Ở trạng thái này, cặp lực quay quanh điểm tiếp xúc giữa phần giữ R và phần tay cầm QM được tạo ra trong bộ móc cài Q. Cặp lực quay này được hủy bỏ bởi cặp lực quay theo hướng ngược lại, mà được tạo ra trên cơ sở lực đỡ của phần giữ R tác động vào điểm tiếp xúc giữa phần giữ R và phần tay cầm QM quanh trục quay thứ hai QH2. Do đó, bộ móc cài Q được cố định chắc chắn vào phần giữ R bằng điểm tiếp xúc giữa phần giữ R và phần tay cầm QM và sự hợp tác với trục quay thứ hai QH2. Tức là, phần giữ R được cố định ở vị trí tiếp nhận tải ổn định của bộ móc cài Q ở trạng thái trong đó phần tay cầm QM được giữ.

Phần giữ R có thể được tạo ra dưới dạng chi tiết của xe, mà có thể giữ phần tay cầm QM được bố trí trên bộ móc cài Q ở trạng thái mở và được bố trí bên trong khoảng di chuyển ở trạng thái mở của bộ móc cài Q, mà được gắn vào xe 1, bộ móc cài Q có khả năng cố định phần lắp 52 của hộp chứa đồ 50, mà được gắn vào xe 1 ở trạng thái đóng. Xe 1 có thể được tạo ra ở trạng thái trong đó hộp chứa đồ 50 và bộ móc cài Q, là chi tiết của xe, được bố trí ở phía thân xe.

Như được mô tả trên đây, với hộp chứa đồ 50, khi phần giữ R có khả năng móc và giữ phần tay cầm QM khi bộ móc cài Q ở trạng thái mở được tạo ra, phần lắp 52 có thể được mở và đóng một cách trơn tru mà không bị cản trở bởi bộ móc cài Q. Với hộp chứa đồ 50, do bố trí trong khoảng di chuyển của phần tay cầm QM, thao tác gắn và tháo giữa phần tay cầm QM và phần giữ R có thể dễ dàng được thực hiện theo chuyển động của thao tác mở và đóng của bộ móc cài Q. Với hộp chứa đồ 50, bằng cách giữ phần tay cầm QM của bộ móc cài Q nhờ dùng phần giữ R, sự tiện lợi khi thao tác mở và đóng của phần lắp 52 có thể được cải thiện. Với hộp chứa đồ 50, vì phần giữ R được cố định vào giá lắp U4, giờ công vào thời điểm gắn hộp chứa đồ 50 có thể được giảm.

Các biến thể

Dưới đây, các biến thể của hộp chứa đồ 50 sẽ được mô tả. Trong phần mô tả dưới đây, các tên và số chỉ dẫn tương tự sẽ được dùng cho các kết cấu tương tự như các kết cấu theo phương án nêu trên, và phần mô tả sẽ được bỏ qua khi thích hợp.

Như thể hiện trên Fig.12, phần giữ T theo biến thể có thể được tạo ra liền khối với giá lắp U4. Ví dụ, phần giữ T được tạo ra liền khối với phần đầu xa của giá lắp U4. Ví dụ, phần giữ T có thể được tạo ra theo dạng móc nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu xa của phần thẳng đứng U6. Phần giữ T có thể được tạo ra theo dạng móc nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu xa của phần nằm ngang U5.

Như thể hiện trên Fig.13, phần giữ X có thể được tạo ra riêng biệt với giá lắp U4. Ví dụ, phần giữ X có thể được kẹp xen giữa phần nằm ngang U5 và giá mang sau 30 và được cố định bằng vít. Phần giữ X được tạo ra theo dạng móc nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu xa của giá lắp U4. Ngoài ra, phần giữ có thể được cố định vào giá mang sau 30. Ví dụ, phần giữ có thể được buộc vào giá mang sau 30 bằng bộ phận giống như dây, và bộ phận dạng móc có thể được bố trí ở phần đầu xa của bộ phận giống như dây. Phần giữ không chỉ được tạo ra theo dạng móc, mà còn có thể hút và giữ bằng từ tính phần tay cầm QM. Trong trường hợp này, phần giữ có thể được cấu tạo để nhiễm từ cho phần tay cầm QM khiến cho phần tay cầm QM được hút bằng từ tính vào giá mang sau 30. Phần giữ và phần tay cầm QM có thể được giữ nhờ dùng bộ phận tháo ra được như bộ móc cài dạng móc-và-vòng.

Ngoài ra, có thể thay thế một cách thích hợp các chi tiết cấu thành theo phương án nêu trên bằng các chi tiết cấu thành đã biết mà không nằm ngoài phạm vi bảo hộ của sáng chế, và các biến thể nêu trên có thể được kết hợp một cách thích hợp. Ví dụ, trạng thái mà trong đó hộp chứa đồ 50 được gắn vào phía bên trái của xe 1 theo hướng chiều rộng xe đã được lấy làm ví dụ, nhưng nó không bị giới hạn ở đó, và nó có thể được gắn vào phía bên phải hoặc cả hai bên của xe 1. Hộp chứa đồ 50 có thể được gắn vào phần trên của giá mang sau 30. Hộp chứa đồ 50 có thể được gắn không chỉ vào phần sau của xe 1 mà còn ở vị trí bất kỳ của xe 1 và theo định hướng bất kỳ với điều kiện là nó có thể được gắn vào mà không có vấn đề bất kỳ. Xe 1 có thể không chỉ là xe máy mà còn có thể là xe tự hành hoặc xe không tự hành khác.

Mô tả vắn tắt các số chỉ dẫn

1	xe
50	hộp chứa đồ
51	phần chứa đồ
52	phần lắp
Q	bộ móc cài
Q1	bộ phận thứ nhất
Q2	bộ phận thứ hai
QH	phần bản lề
QH1	trục quay thứ nhất
QH2	trục quay thứ hai
QM	phần tay cầm
R	phần giữ
R1	bộ phận thứ nhất
R2	bộ phận thứ hai
T	phần giữ
U4	giá lắp
U7	giá lắp
X	phần giữ
Z	giá lắp

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Hộp chứa đồ (50) được gắn vào xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:
phần chứa đồ (51) được gắn vào xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) và chứa vật phẩm;
phần nắp (52) được mở xuống dưới và đóng so với phần chứa đồ (51);
bộ móc cài (Q) được gắn vào xe kiểu ngồi để chân hai bên (1), có khả năng cố định phần nắp (52) ở trạng thái đóng, và được cố định vào phần chứa đồ (51); và
phần giữ (R) được bố trí bên trong khoảng di chuyển ở trạng thái mở của phần tay cầm (QM) của bộ móc cài (Q),
trong đó phần giữ (R) có khả năng giữ phần tay cầm (QM) được bố trí trên bộ móc cài (Q) ở trạng thái mở.
2. Hộp chứa đồ (50) theo điểm 1, trong đó phần giữ (R) được bố trí ở phía xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) so với vị trí gắn của phần tay cầm (QM) theo hướng chiều rộng xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1).
3. Hộp chứa đồ (50) theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần giữ (R) được bố trí bên trong chiều rộng dọc theo hướng trước-sau của phần tay cầm (QM).
4. Hộp chứa đồ (50) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó:
hộp chứa đồ (50) được cố định vào giá mang sau (30) qua bộ phận cố định (U), và
phần giữ (R) được cố định vào phần đầu xa của bộ phận cố định (U) theo hướng chiều rộng xe.
5. Hộp chứa đồ (50) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phần giữ (R) được gắn vào giá mang được bố trí trên xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) và được bố trí để nhô ra ngoài so với phần đầu của giá mang theo hướng chiều rộng xe.
6. Hộp chứa đồ (50) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó phần

tay cầm (QM) được cố định vào bộ móc cài (Q) ở trạng thái đứng ở trạng thái đóng của bộ móc cài (Q) và được cố định để được nghiêng đến gần phía phần giữ (R) lên trên.

7. Hộp chứa đồ (50) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó phần giữ (R) được cố định ở vị trí tiếp nhận tải ổn định của bộ móc cài (Q) ở trạng thái trong đó phần tay cầm (QM) được giữ.

8. Hộp chứa đồ (50) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó:

bộ móc cài (Q) bao gồm:

bộ phận thứ nhất (Q1) được cố định vào phần chứa đồ (51);

bộ phận thứ hai (Q2), mà phần tay cầm (QM) được cố định vào đó; và

phần bản lề (QH) được nối quay được vào bộ phận thứ nhất (Q1) nhờ trục quay thứ nhất (QH1) và được nối quay được vào bộ phận thứ hai (Q2) nhờ trục quay thứ hai (QH2),

trong đó

phần bản lề (QH) tạo ra đường rãnh mà trong đó phần tay cầm (QM) được tạo kết cấu để được móc vào phần giữ (R) bằng sự hợp tác của trục quay thứ nhất (QH1) và trục quay thứ hai (QH2).

9. Hộp chứa đồ (50) theo điểm 8, trong đó:

bộ phận thứ hai (Q2) bao gồm phần uốn cong (Q2A) được uốn cong lên trên theo dạng hình núi từ phía đầu gần, mà được đỡ quay được bởi phần bản lề (QH), và phần dạng tấm (Q2B) được uốn cong theo hướng nằm ngang trên phần đầu xa, và

móc (QF) để móc phần tiếp nhận (G) được bố trí ở phía phần nắp (52) được tạo ra trên phần đầu xa của phần dạng tấm (Q2B).

10. Hộp chứa đồ (50) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó phần giữ (R) được bố trí trên giá lắp (U4) để cố định phần chứa đồ (51).

11. Chi tiết của xe trong đó phần giữ (R) được tạo ra bằng cách được bố trí bên

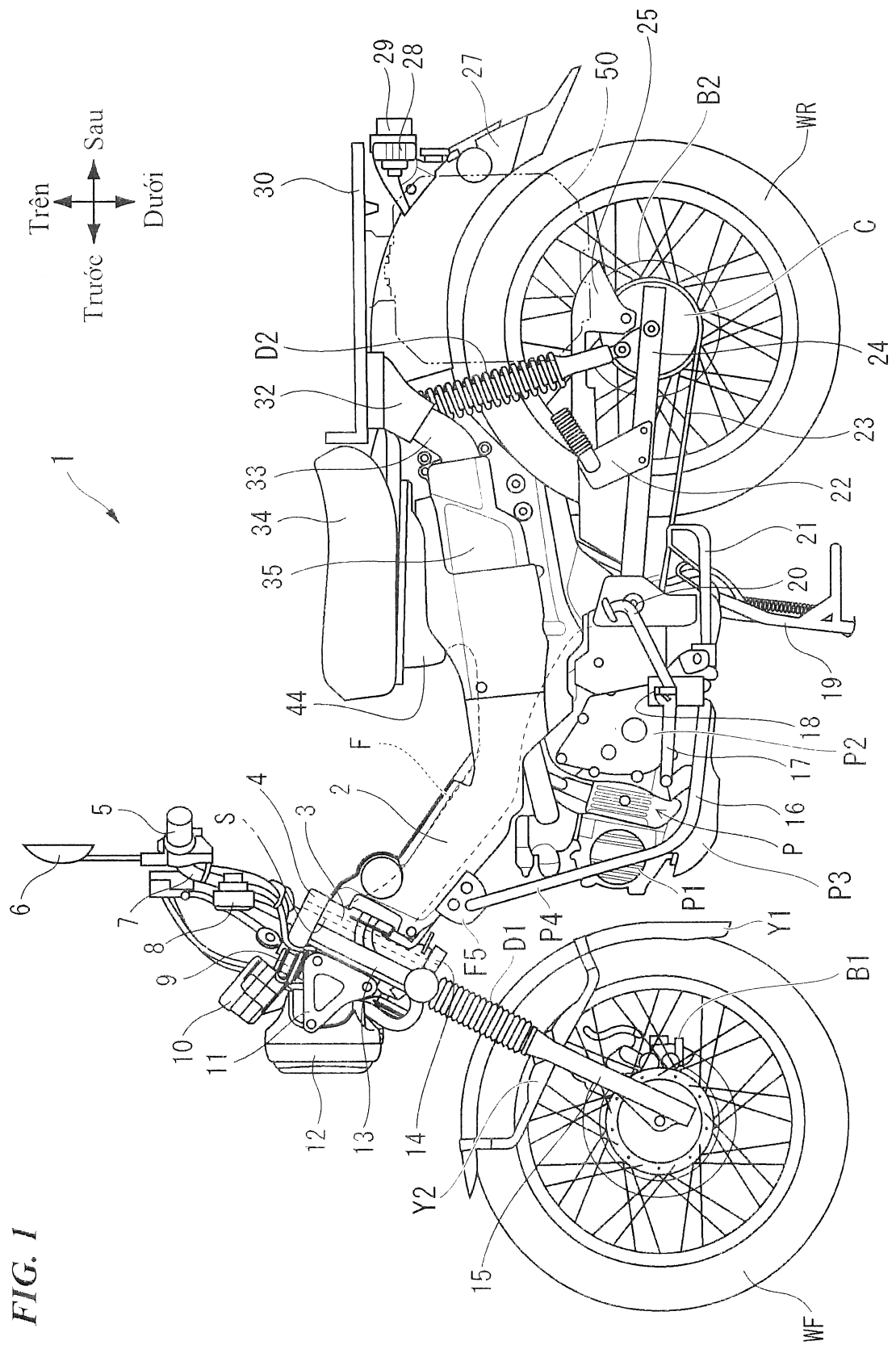
trong khoảng di chuyển ở trạng thái mở của phần tay cầm (QM) của bộ móc cài (Q) và có khả năng giữ phần tay cầm (QM) được bố trí trên bộ móc cài (Q) ở trạng thái mở,

bộ móc cài (Q) được gắn vào thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1), có khả năng cố định phần nắp (52) của hộp chứa đồ (50) ở trạng thái đóng, và được cố định vào phần chứa đồ (51), và

hộp chứa đồ (50) bao gồm phần chứa đồ (51) được gắn vào thân xe và chứa vật phẩm và phần nắp (52) được mở xuống dưới và đóng so với phần chứa đồ (51).

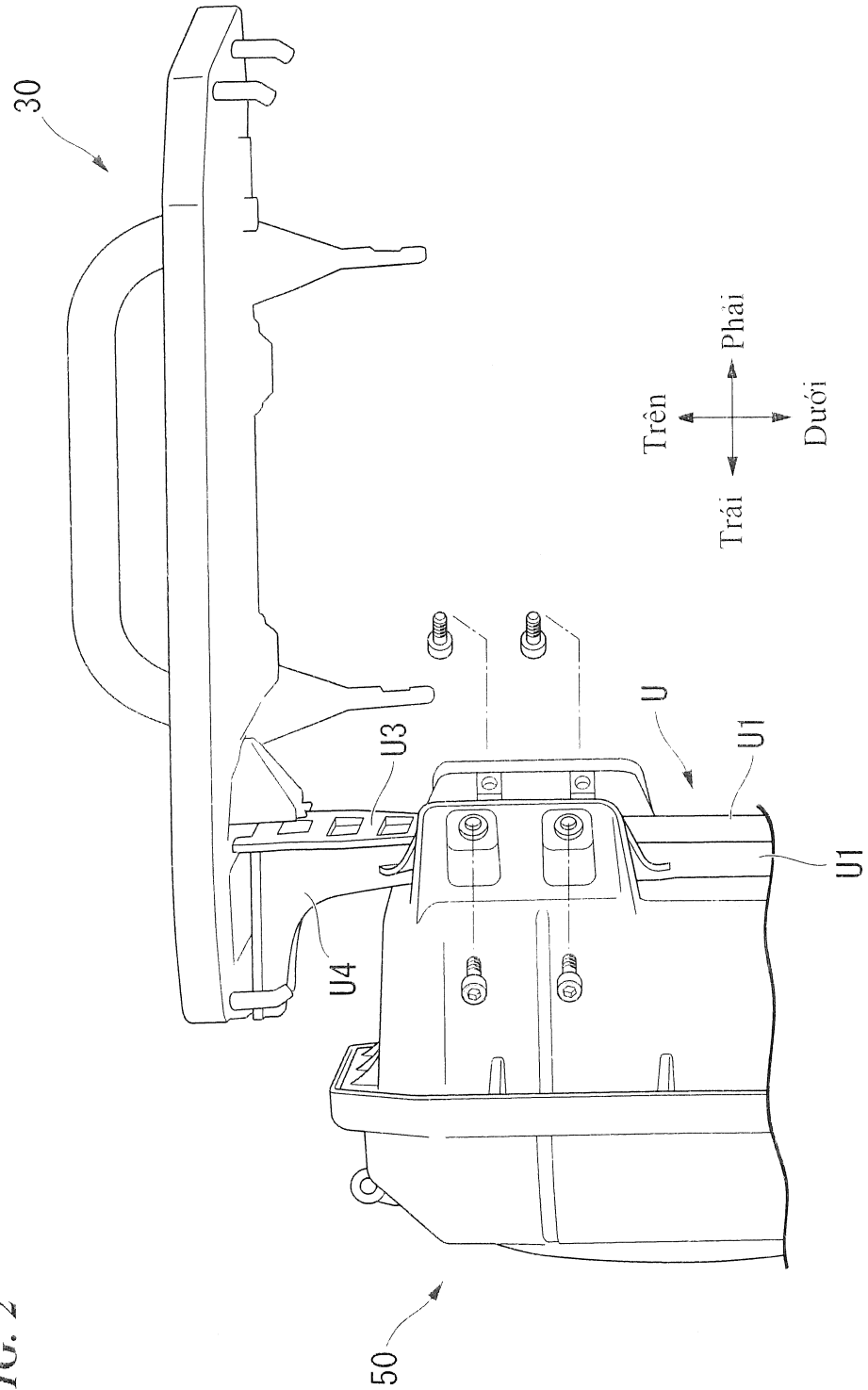
12. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm ít nhất một hộp chứa đồ (50) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10.

1/10



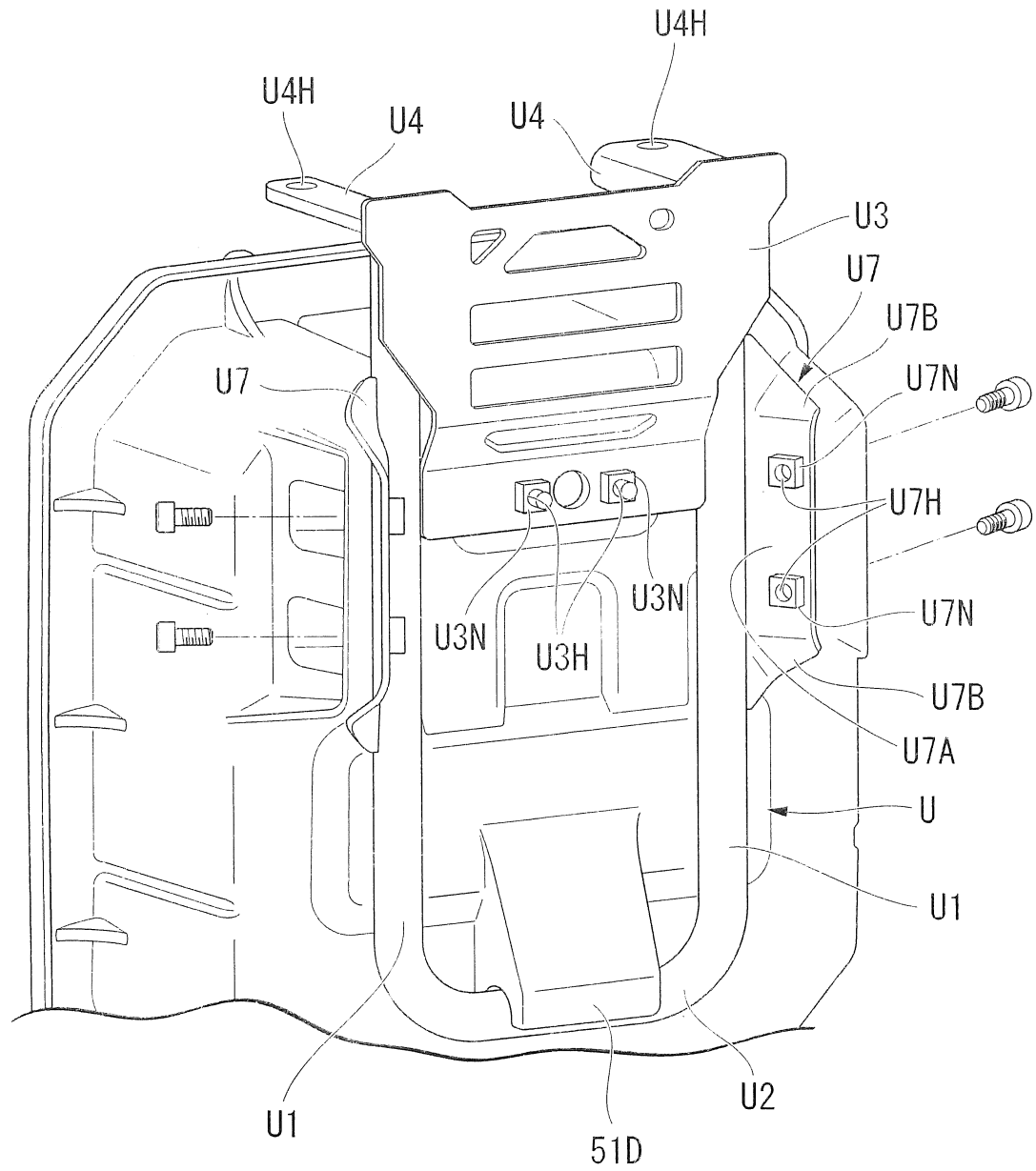
2/10

FIG. 2

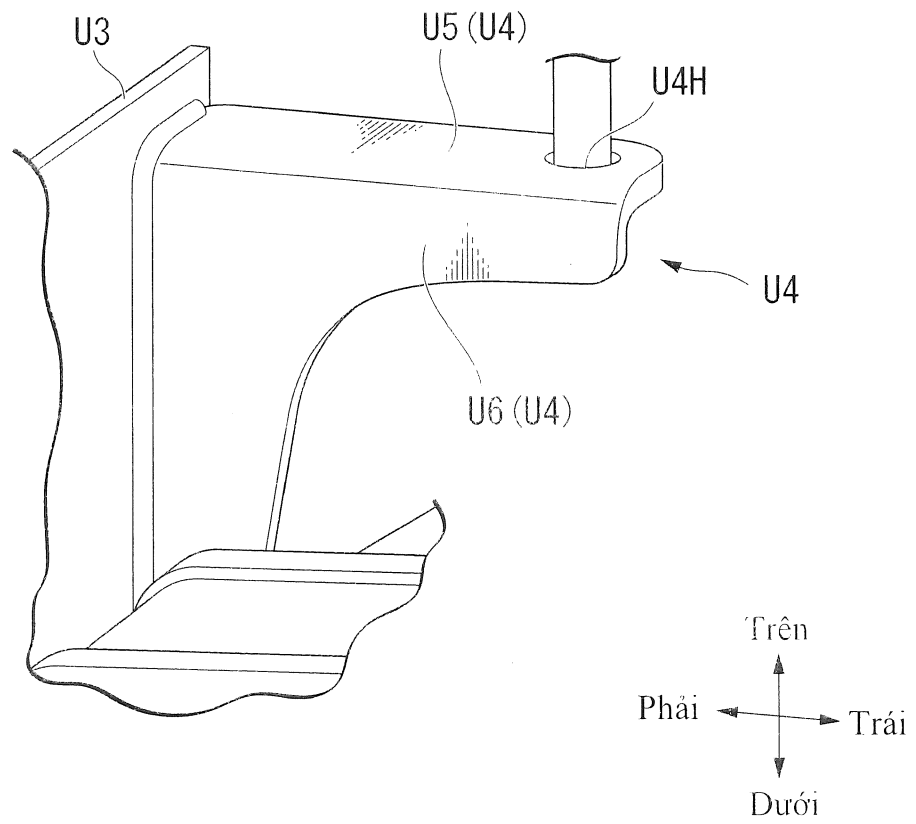
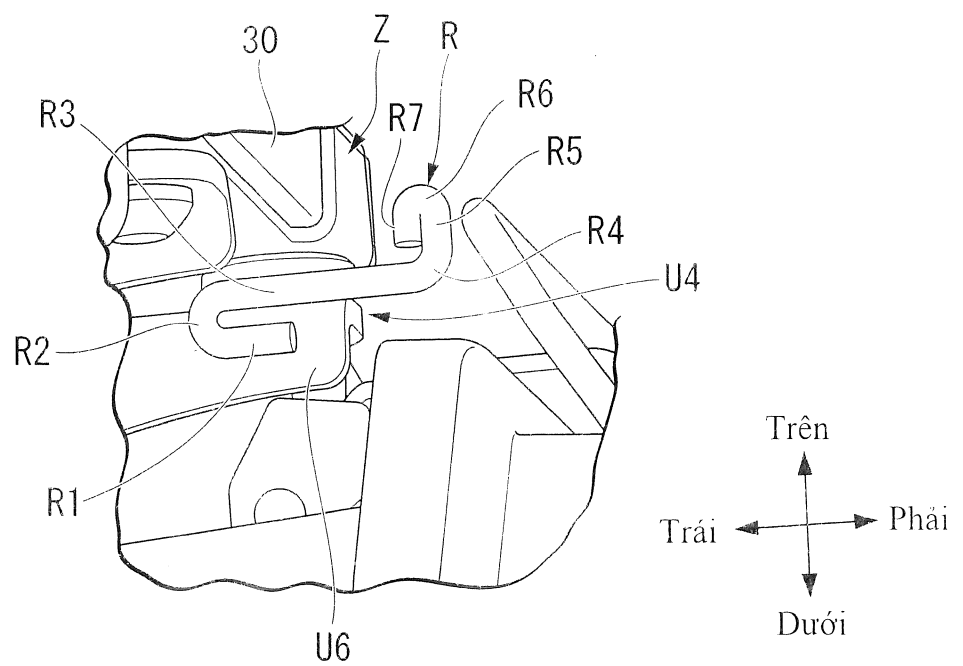


3/10

FIG. 3

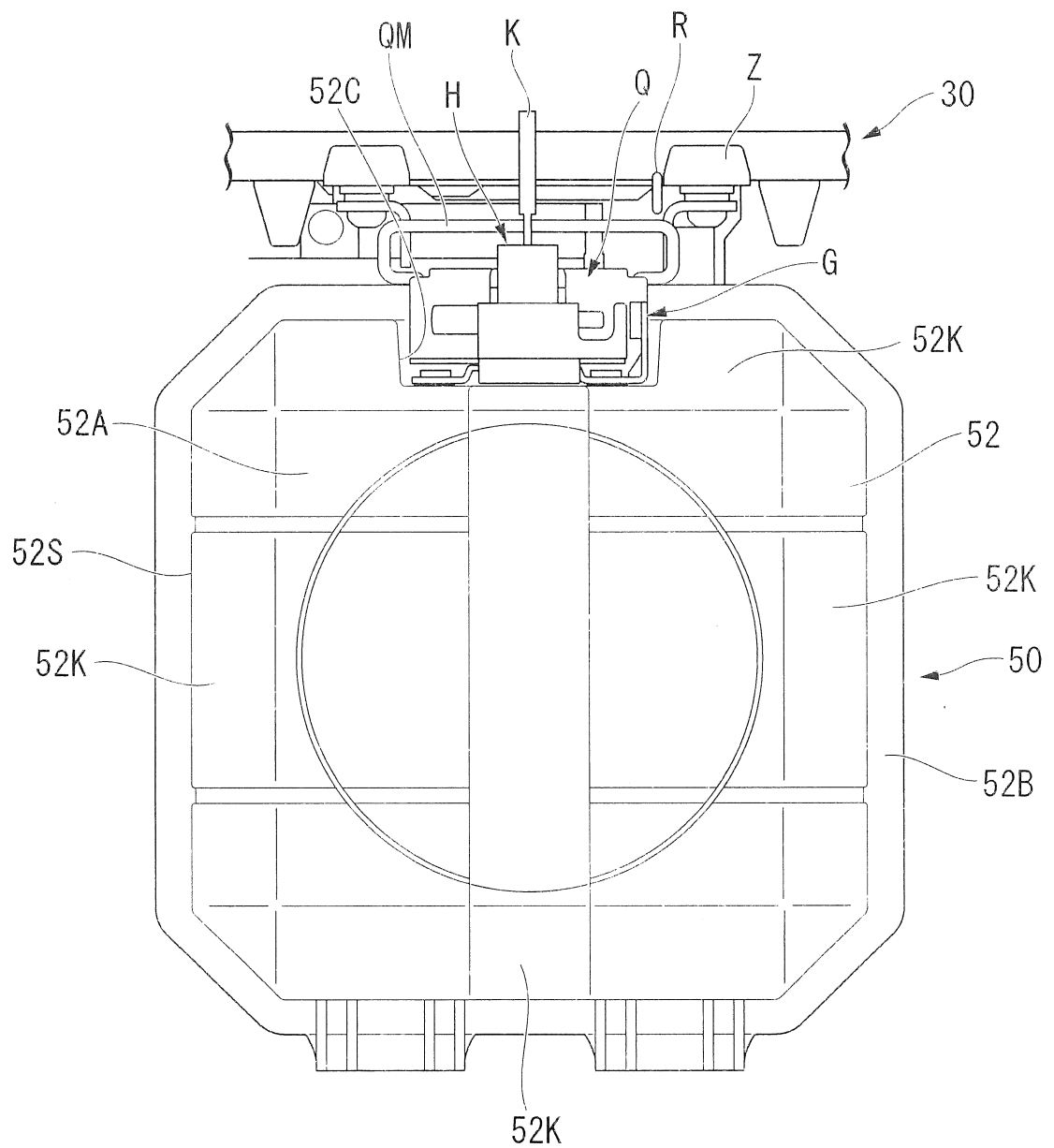


4/10

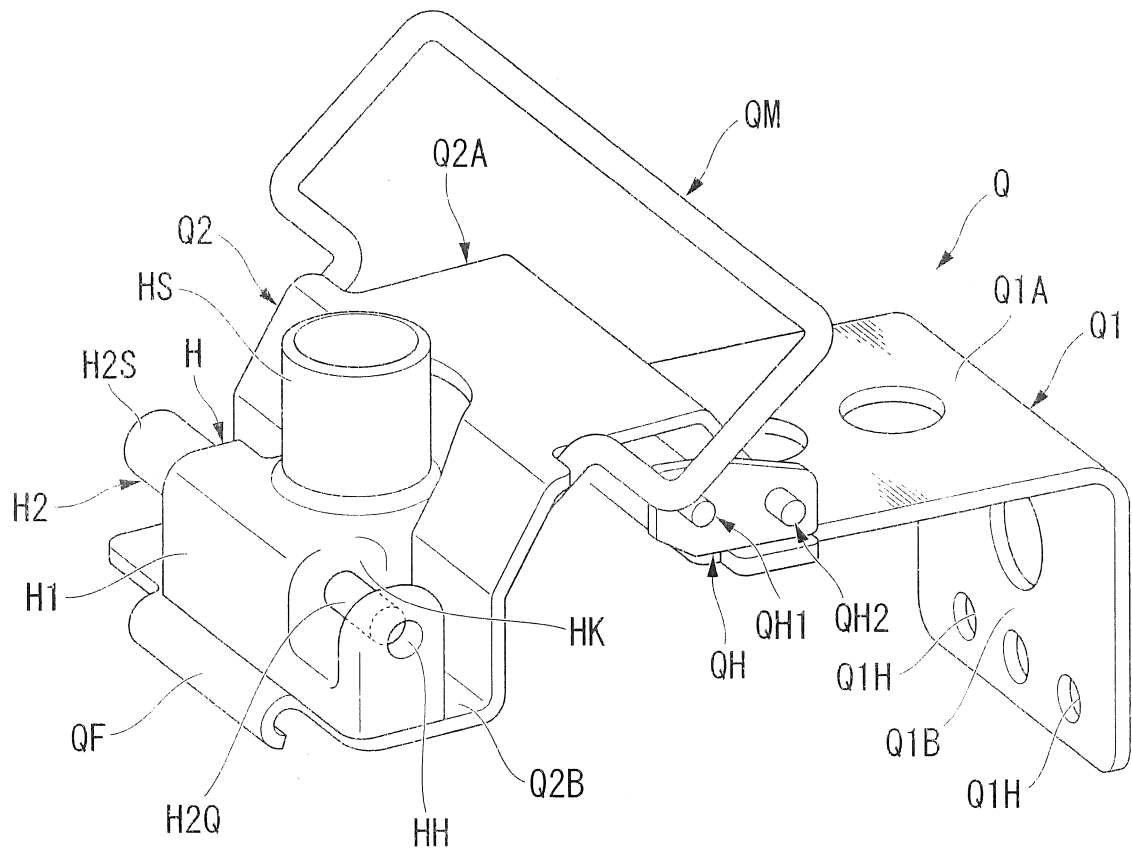
FIG. 4**FIG. 5**

5/10

FIG. 6

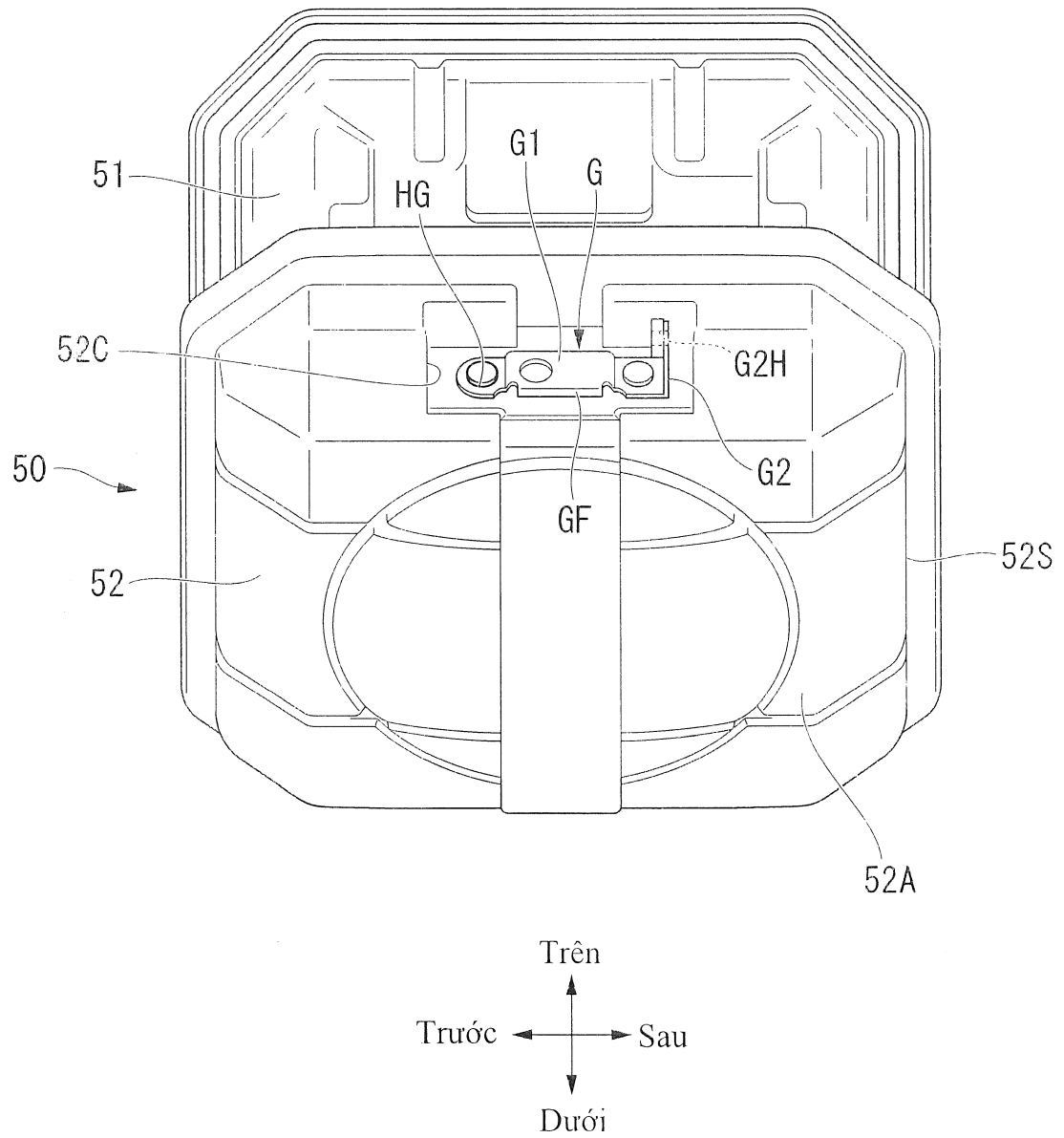


6/10

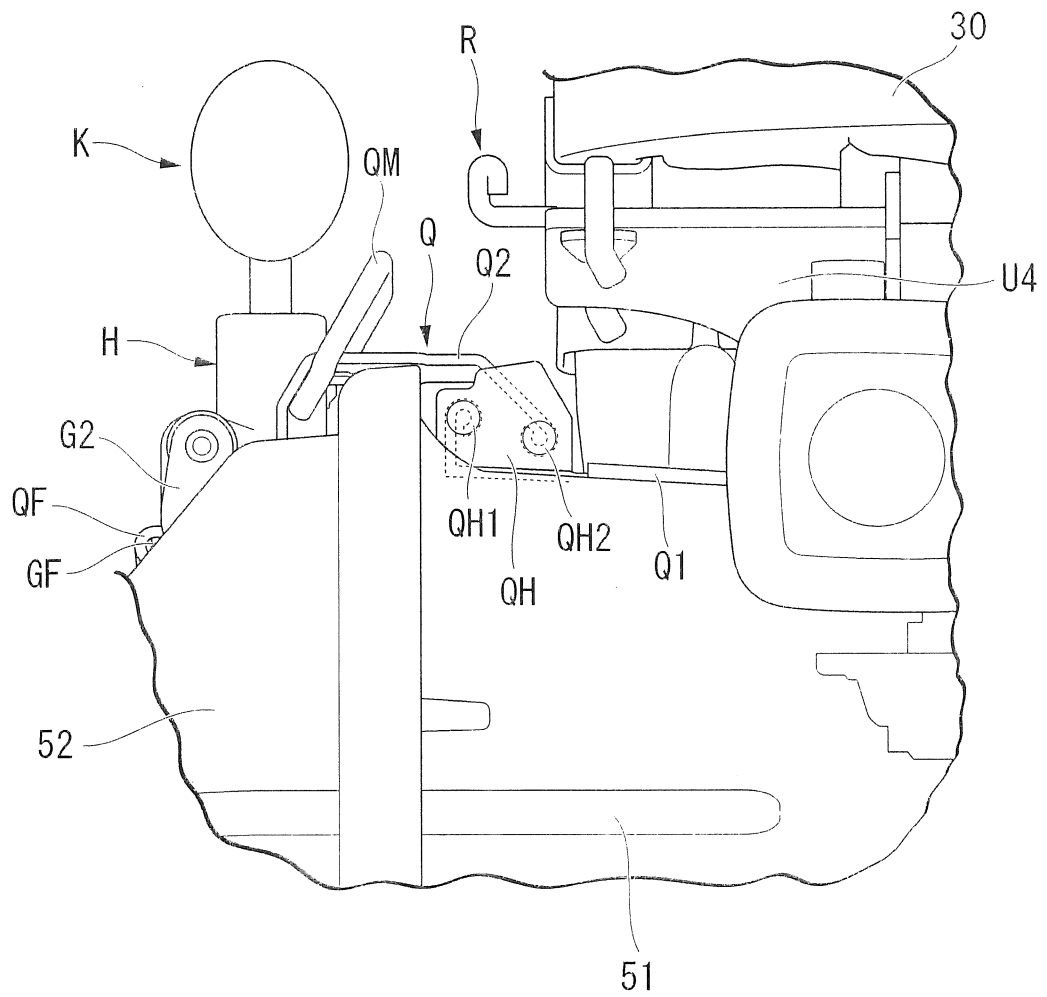
FIG. 7

7/10

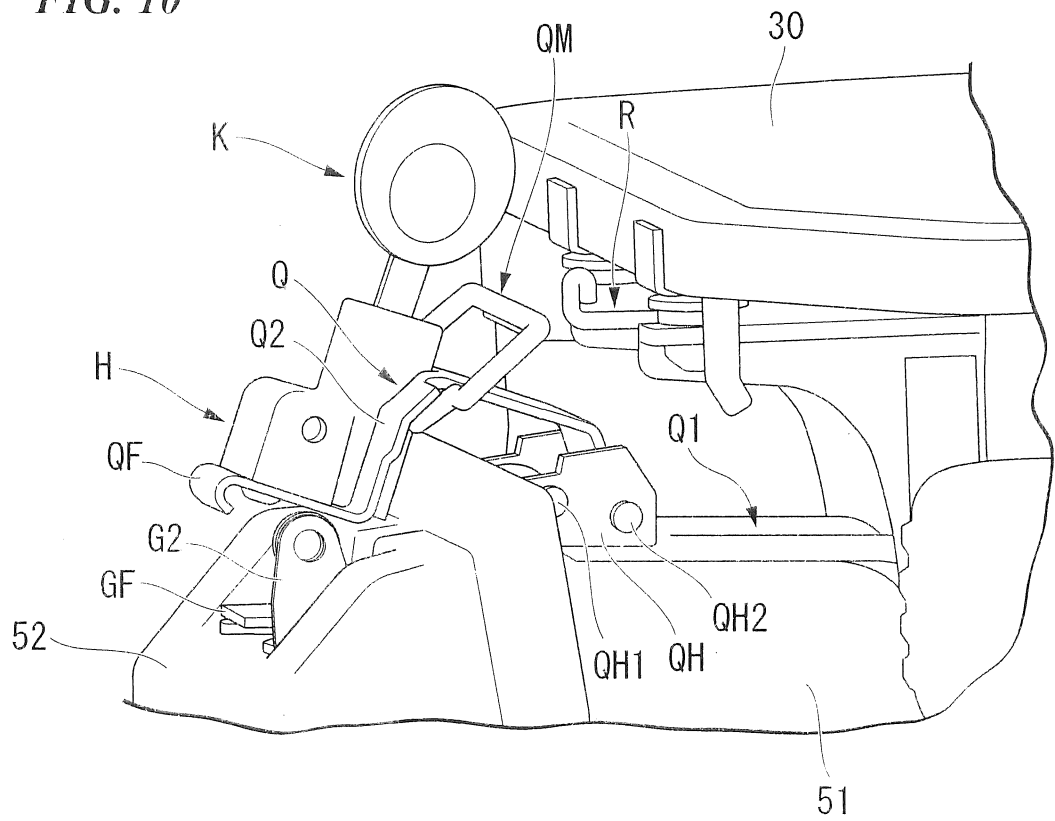
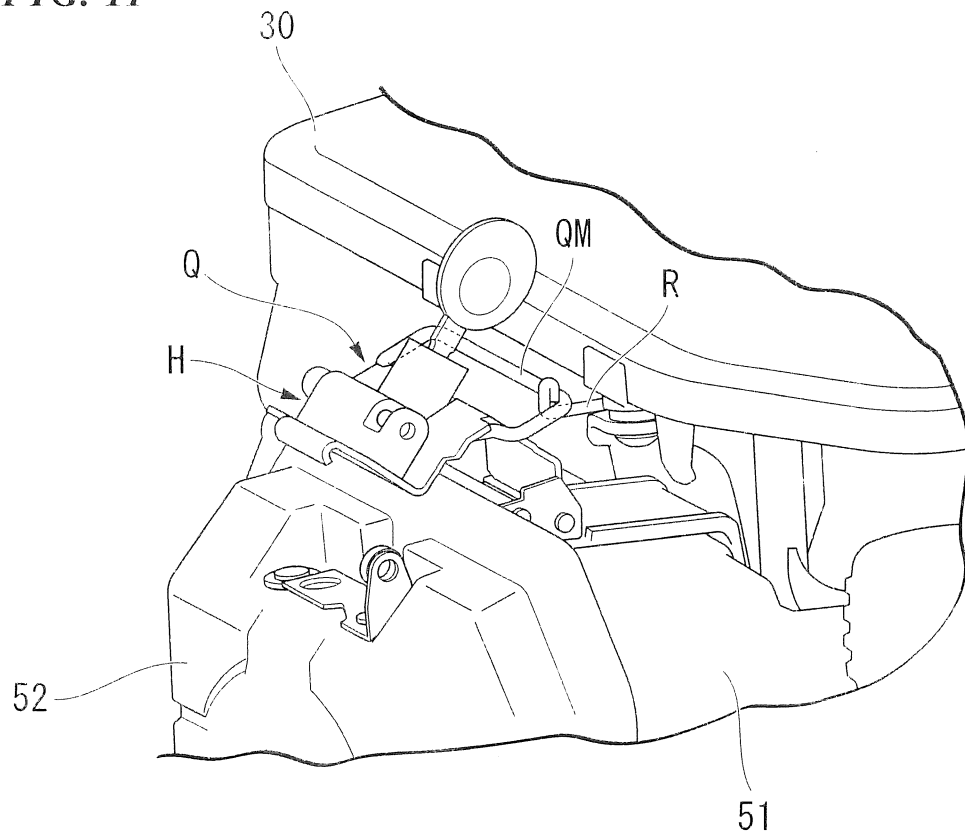
FIG. 8



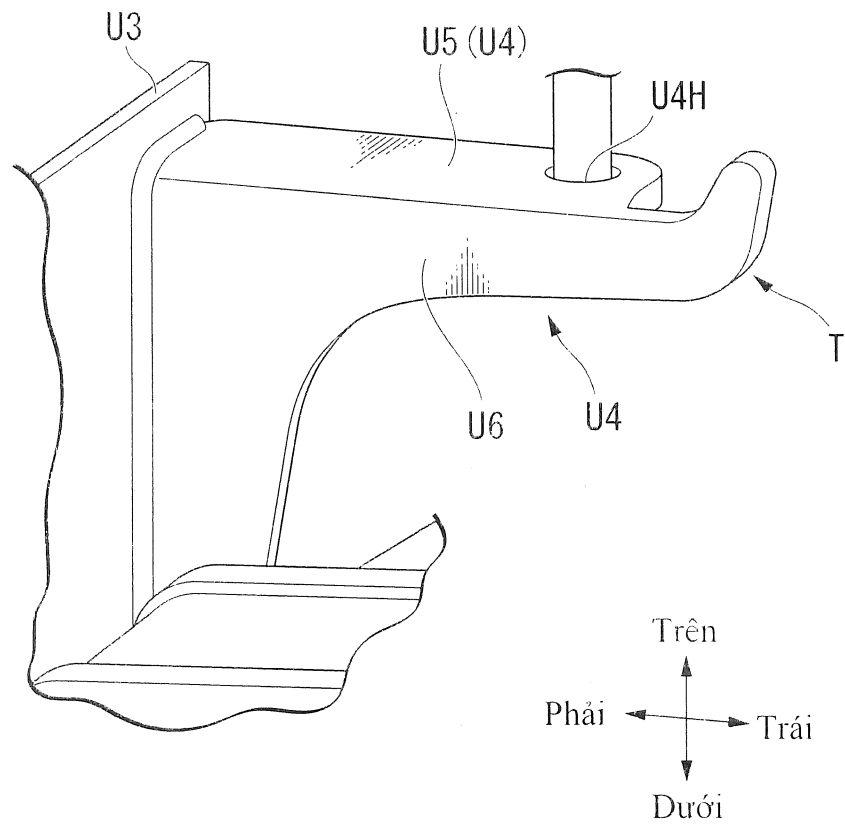
8/10

FIG. 9

9/10

FIG. 10**FIG. 11**

10/10

FIG. 12**FIG. 13**