



(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)



1-0048744

(51)^{2020.01} B62J 7/06; B62J 9/12; B62J 17/02

(13) B

(21) 1-2021-03943

(22) 29/06/2021

(30) 109122059 30/06/2020 TW

(45) 25/07/2025 448

(43) 25/01/2022 406A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

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

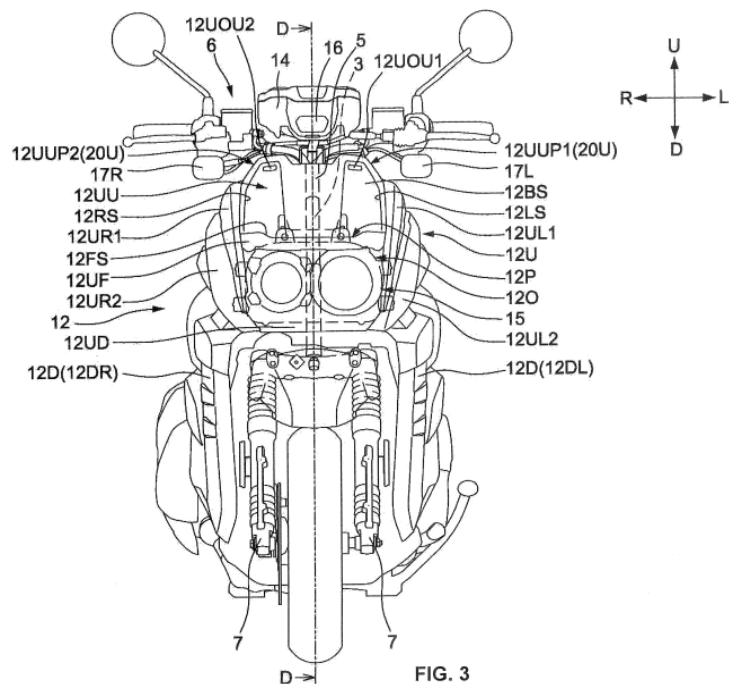
(72) WEI, KAI-CHENG (TW); WANG, YAO-TE (TW); LO, SHIH-KAI (TW); LIU, HUNG-MING (TW).

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

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG NGHIỀNG

(21) 1-2021-03943

(57) Sáng chế đề xuất phương tiện giao thông nghiêng, để đảm bảo phần trước nhỏ gọn của phương tiện và việc cất giữ hành lý vững chắc và cải thiện hơn nữa sự thuận tiện cho người điều khiển, trong đó, phần mặt chở hành lý của tấm che trước của phần che trước được tạo ra phía trên đèn trước, và hành lý có thể được chở trực tiếp trên mặt của phần che trước. Phần chặn sau của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước lần lượt được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần sau, phần bên trái và phần bên phải của phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước bởi bộ phận dây được lắp trên phần lắp bộ phận dây. Trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước và phần chặn sau của tấm che trước bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước so với đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc của phần chặn sau của tấm che trước so với đường nằm ngang. Trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước, và phần chặn phải của tấm che trước bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, góc của phần chặn trái của tấm che trước so với đường nằm ngang và góc của phần chặn phải của tấm che trước so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước so với đường nằm ngang.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông nghiêng, và cụ thể là tới phần trước của phương tiện giao thông nghiêng.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ở phương tiện giao thông nghiêng hiện có đã biết, phần chứa đồ được bố trí phía dưới phần ngồi chân để hai bên cho người điều khiển ngồi hoặc ở phần sau của phương tiện giao thông.

Ví dụ, ở phương tiện giao thông nghiêng trong bằng độc quyền sáng chế Đài Loan (Trung Quốc) số TWI557009, hộp chứa đồ được bố trí phía dưới phần ngồi chân để hai bên cho người điều khiển ngồi. Người điều khiển có thể cất giữ hành lý trong hộp chứa đồ. Trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP 2005-145203 A, ngoài hộp chứa đồ (hộp hành lý) được bố trí phía dưới phần ngồi chân để hai bên cho người điều khiển ngồi, hộp chứa đồ sau được lắp tại phần sau của thanh tay nắm sau. Hơn nữa, các túi chứa đồ cũng thường được lắp ở các bên trái và phải của bánh sau.

Như được mô tả trong tài liệu TWI557009 và tài liệu JP 2005-145203 A, trong trường hợp mà hộp chứa đồ được bố trí phía dưới phần ngồi chân để hai bên cho người điều khiển ngồi hoặc phần sau của phương tiện giao thông, vì phần chứa đồ có thể được dùng để cất giữ hành lý, sự thuận lợi có thể được cải thiện cho người điều khiển. Hơn nữa, trong trường hợp mà hộp chứa đồ được bố trí phía dưới phần ngồi chân để hai bên hoặc hộp chứa đồ hoặc túi chứa đồ được bố trí trên phần sau của phương tiện giao thông để cất giữ hành lý, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo.

Tuy nhiên, khi người điều khiển dự tính lấy ra vật dụng được cất giữ ở phần chứa đồ, người điều khiển cần phải xuống xe để mở phần ngồi chân để hai bên hoặc cần quay người ngược lại ở trạng thái ngồi trên phương tiện. Do đó, là cần thiết để cải thiện hơn nữa sự thuận tiện cho người điều khiển.

Để cải thiện hơn nữa sự thuận tiện cho người điều khiển, phần chứa đồ có thể còn được bố trí thêm, và phần chứa đồ này được bố trí quanh phần che trước. Trong trường hợp này, ở trạng thái ngồi trên phương tiện, vật dụng được cất giữ ở phần chứa

đồ có thể được lấy ra ngoài mà không cần quay người ngược lại. Do đó, sự thuận tiện cho người điều khiển có thể được cải thiện hơn nữa.

Ví dụ, phần chứa đồ có thể được bố trí ở khoảng không bên trong phần che trước của phương tiện giao thông nghiêng. Tuy nhiên, phương tiện giao thông nghiêng tương tự với phương tiện giao thông theo TWI557009 có ống cổ và thiết bị lái. Thiết bị lái có trục lái được lắp theo cách quay được ở ống cổ, phần trên được nối vào trục lái, bộ phận tay lái được nối vào phần trên của trục lái và được thao tác bởi người điều khiển, càng được nối vào phần dưới của trục lái, và bánh trước được đỡ trên càng.

Phương tiện giao thông nghiêng theo TWI557009 có phần che trước. Phần che trước che bộ phận quay, tức là thiết bị lái, theo cách thức gói chồng ống cổ trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông và gói chồng ống cổ trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông.

Đó là, ở phương tiện giao thông nghiêng theo TWI557009, phần che trước được bố trí phía dưới bộ phận tay lái và phía trên bánh trước. Do đó, khoảng không trong đó phần chứa đồ có thể được bố trí bị ảnh hưởng bởi bộ phận tay lái và bánh trước và bị hạn chế ở mức độ nhất định theo hướng lên - xuống của phương tiện. Hơn nữa, vì bộ phận quay được bố trí bên trong tấm che trước, cả để tránh sự gây cản trở với bộ phận quay lẫn việc dùng khoảng không bên trong phần che trước để sắp xếp phần chứa đồ, kết cấu của thân phương tiện của phần che trước có thể trở nên phức tạp và phần trước của thân phương tiện có thể bị mở rộng.

Theo khía cạnh khác, ở phương tiện giao thông nghiêng theo JP 2005-145203 A, giỏ chứa đồ trước được bố trí ở phía trước phần che trước. Trong trường hợp này, theo JP 2005-145203 A, vì hành lý có thể được chở vững chắc ở giỏ chứa đồ trước mà không dùng bộ phận dây buộc chặt, vì thế sự thuận lợi có thể được cải thiện cho người điều khiển và việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông nghiêng theo JP 2005-145203 A, đèn trước được bố trí trên tấm che tay lái. Theo cách này, cho dù tính tự do của kết cấu của giỏ chứa đồ trước bị hạn chế bởi bộ phận tay lái và bánh trước theo hướng lên - xuống của phương tiện, phần che trước có thể được tạo ra nhỏ gọn, và do đó có thể đảm bảo được là tính tự do của kết cấu của giỏ chứa đồ trước tương đối lớn.

Tuy nhiên, phần che trước được che bởi thiết bị lái. Do đó, tồn tại hạn chế khi

làm nhỏ gọn phần che trước. Hơn nữa, có sự e ngại về việc làm phần trước của phương tiện nghiêng bị mở rộng do sự có mặt của giỏ chứa đồ trước. Hơn nữa, đòi hỏi kết cấu đỡ cứng để đỡ giỏ chứa đồ trước. Do đó, có e ngại rằng kết cấu quanh ống cổ có thể trở nên phức tạp và phần trước của phương tiện có thể bị mở rộng hơn. Do đó, đối với phương tiện giao thông nghiêng được bố trí với giỏ chứa đồ trước tương tự với phương tiện theo JP 2005-145203 A, phần trước nhỏ gọn của phương tiện không thể được đảm bảo hoàn toàn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông nghiêng có thể đảm bảo phần trước nhỏ gọn của phương tiện và việc cất giữ hành lý vững chắc và cải thiện hơn nữa sự thuận tiện cho người điều khiển. Mục đích này đạt được bởi phương tiện giao thông nghiêng có các dấu hiệu theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế.

Theo sáng chế, có thể thay đổi đáng kể khái niệm và xem xét rằng thay cho việc tạo kết cấu giỏ chứa đồ trước ở phía trước phần che trước, hành lý được chở trực tiếp trên phần che trước để cải thiện sự thuận tiện. Với giỏ chứa đồ trước được bỏ qua, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo.

Tuy nhiên, người điều khiển có một số đồ vật nhỏ như hành lý cầm tay và áo đi mưa. Khi một đồ vật tương đối nhỏ như áo đi mưa được chở trên phần che trước, sự thuận tiện có thể được cải thiện đáng kể cho người điều khiển. Tuy nhiên, trong trường hợp mà hành lý được chở trực tiếp trên phần che trước, nếu hành lý chở theo không phải tương đối lớn, tồn tại e ngại là độ chắc chắn cất giữ hành lý có thể bị giảm.

Để đảm bảo việc cất giữ hành lý vững chắc, khi hành lý được chở trực tiếp trên phần che trước, được cân nhắc là bề mặt chở hành lý để chở hành lý được tạo ra và bộ phận dây được dùng để buộc chặt hành lý trên phần che trước.

Tuy nhiên, trong trường hợp mà hành lý được chở trực tiếp trên phần che trước, mặc dù cách tiếp cận việc buộc chặt với bộ phận dây là rất hiệu quả để đảm bảo việc cất giữ hành lý vững chắc, tác giả sáng chế thấy rằng cần cân nhắc nhiều hơn.

Nói chung, cụ thể là để giảm tác động của luồng khí va đập phần che trước trong lúc chạy xe, mép trước của phần che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới. Do đó, có sự e ngại rằng hành lý có thể di chuyển ra

phía trước và xuống phía dưới khi phương tiện giao thông dừng, di chuyển với tốc độ thấp, hoặc trạng thái tương tự nếu hành lý được chở trực tiếp trên phần che trước. Cụ thể là, ở phương tiện giao thông nghiêng trong đó khoảng không dự tính để được sắp xếp ở phía trước phần che trước càng nhiều tới mức có thể tương tự như khoảng không theo JP 2005-145203 A, vì mép trước của phần che trước được tạo ra kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới với góc đứng, hành lý được chở trực tiếp trên phần che trước có nhiều khả năng hơn để di chuyển ra phía trước và xuống phía dưới.

Theo một khía cạnh khác, trong lúc chạy tốc độ cao, luồng khí đập vào hành lý được chở trực tiếp ở phần che trước trong lúc chạy xe trở nên lớn hơn và hành lý có thể di chuyển về phía sau và lên phía trên.

Do đó, sáng chế đề xuất có tính toán kỹ hình dạng tấm che trước và được đề cập như sau.

Phương tiện giao thông nghiêng theo sáng chế gồm: ống cổ, thiết bị lái, phần che trước và đèn trước. Thiết bị lái có trục lái, bộ phận tay lái, càng và bánh trước. Trục lái được lắp theo cách quay được ở ống cổ. Bộ phận tay lái là để được thao tác bởi người điều khiển. Càng được nối vào phần dưới của trục lái. Bánh trước được đỡ trên càng. Phần che trước được bố trí phía dưới bộ phận tay lái và phía trên bánh trước. Đèn trước được bố trí trên phần dưới của phần che trước. Phần che trước gói chồng ống cổ trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông và gói chồng ống cổ trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông. Mép trước của phần che trước kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông. Phần che trước gồm: phần mặt chở hành lý của tấm che trước, phần chặn sau của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước. Phần mặt chở hành lý của tấm che trước được tạo ra phía trên đèn trước, và hành lý có thể được chở trực tiếp trên mặt của phần che trước. Phần chặn sau của tấm che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Phần chặn trái của tấm che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái của phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Phần chặn phải của tấm che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên phải của phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Phương tiện giao thông nghiêng còn gồm phần lắp bộ phận dây. Hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước bởi bộ

phận dây được lắp trên phần lắp bộ phận dây. Trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước và phần chặn sau của tấm che trước bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước so với đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc của phần chặn sau của tấm che trước so với đường nằm ngang. Trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước và phần chặn trái của tấm che trước bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, góc của phần chặn trái của tấm che trước so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước so với đường nằm ngang. Trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, góc của phần chặn phải của tấm che trước so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước so với đường nằm ngang.

Cụ thể là, ở phương tiện giao thông nghiêng theo sáng chế, phần che trước có phần mặt chở hành lý của tấm che trước mà hành lý có thể được chở trực tiếp trên mặt của phần che trước. Theo cách này, giá chứa đồ trước lớn không còn cần được bố trí để cất giữ hành lý và do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo. Hơn nữa, cho dù xoay người ngược lại ở trạng thái ngồi trên xe, vì đồ vật cất giữ được chở trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể dễ dàng với tới và lấy được, sự thuận tiện cho người điều khiển có thể được cải thiện hơn nữa.

Hơn nữa, hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước bởi bộ phận dây được lắp trên phần lắp bộ phận dây. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông nghiêng theo sáng chế, phần che trước gồm: phần chặn sau của tấm che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước.

Hơn nữa, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước và phần chặn sau của tấm che trước bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước so với đường nằm ngang nhỏ hơn góc của phần chặn sau của tấm che trước so với đường

nằm ngang.

Đó là, so với phần chặn sau của tấm che trước, phần mặt chở hành lý của tấm che trước được tạo ra theo góc gần với góc bẹt hơn. Do đó, là khó cho hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước để di chuyển hướng về phía trước và phía dưới khi phương tiện giao thông dừng, di chuyển với tốc độ thấp, hoặc trạng thái tương tự.

Hơn nữa, góc của phần chặn sau của tấm che trước so với đường nằm ngang được thiết lập để lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước so với đường nằm ngang. Khi phương tiện giao thông di chuyển với tốc độ cao hoặc tương tự, phần chặn sau của tấm che trước có thể được dùng để ngăn chặn việc hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước lệch hướng về phía sau và phía trên.

Tức là, với thiết kế góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước và phần chặn sau của tấm che trước, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Theo một khía cạnh khác, ở phương tiện giao thông nghiêng theo sáng chế, đèn trước được bố trí trên phần dưới của phần che trước, và phần mặt chở hành lý của tấm che trước được tạo ra phía trên đèn trước.

Theo cách này, phần chặn sau của tấm che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể được tạo ra tương đối ngắn theo hướng lên - xuống. Do đó, luồng khí va đập phần chặn sau của tấm che trước trong lúc điều khiển phương tiện có thể được làm giảm.

Hơn nữa, đèn trước được tạo kết cấu mà không dùng tấm che tay lái, và tấm che tay lái có thể được tạo ra tương đối nhỏ hoặc tấm che tay lái có thể được bỏ qua. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Cụ thể là, khi phần mặt chở hành lý của tấm che trước và phần chặn sau của tấm che trước được tạo ra theo các góc khác nhau, phần chặn sau của tấm che trước được tạo ra theo góc gần góc vuông hơn so với phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Do đó, so với trường hợp mà phần chặn sau của tấm che trước được tạo ra theo góc gần với góc bẹt hơn, phần chặn sau của tấm che trước có độ cao lớn hơn theo

hướng lên - xuống. Hơn nữa, phần mặt chở hành lý của tấm che trước càng được tạo ra nhiều hơn ở phần dưới của phần che trước thì phần chặn sau của tấm che trước có độ cao càng lớn hơn theo hướng lên - xuống. Nếu phần chặn sau của tấm che trước có độ cao lớn hơn theo hướng lên - xuống, có sự e ngại rằng luồng khí va đập vào phần chặn sau của tấm che trước trong lúc chạy xe có thể là lớn hơn.

Do đó, theo sáng chế, đèn trước được bố trí trên phần dưới của phần che trước, để cho phép phần chặn sau của tấm che trước có thể được tạo ra tương đối ngắn theo hướng lên - xuống, nhờ đó làm giảm luồng khí va đập phần chặn sau của tấm che trước trong lúc điều khiển phương tiện giao thông.

Hơn nữa, trong trường hợp mà phần mặt chở hành lý của phần che trước được tạo ra phía trên đèn trước, phần mặt chở hành lý của tấm che trước được tạo ra ở phần cao hơn của phần che trước và do đó, có thể được tạo ra dài hơn theo hướng trước - sau của phương tiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông nghiêng theo sáng chế, phần che trước có phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước lần lượt được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái và phần bên phải của phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Hơn nữa, trên mặt cất thu được bằng cách cất phần mặt chở hành lý của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, các góc của phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước so với đường nằm ngang cả hai đều lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước so với đường nằm ngang.

Theo cách này, bề rộng của phần mặt chở hành lý của tấm che trước theo hướng trái - phải của phương tiện có thể được đảm bảo, và sự lệch của hành lý khi phương tiện giao thông nghiêng nghiêng theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện được ngăn chặn. Do đó, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Cụ thể là, trong trường hợp mà phương tiện giao thông nghiêng nghiêng về phía bên trái của phương tiện, hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể di chuyển về phía bên trái của phương tiện. Hơn nữa, trong trường

hợp mà phương tiện giao thông nghiêng nghiêng về phía bên phải của phương tiện, hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể di chuyển về phía bên phải của phương tiện.

Do đó, ở phương tiện giao thông nghiêng theo sáng chế, phần chặn trái của tấm che trước được tạo ra theo góc gần góc vuông hơn so với phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Do đó, trong trường hợp mà phương tiện giao thông nghiêng nghiêng về phía bên trái của phương tiện, phần chặn trái của tấm che trước có thể được dùng để ngăn chặn việc hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước di chuyển về phía bên trái và phía trên của phương tiện.

Hơn nữa, phần chặn phải của tấm che trước được tạo ra theo góc gần góc vuông hơn so với phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Do đó, trong trường hợp mà phương tiện giao thông nghiêng nghiêng về phía bên phải của phương tiện, phần chặn phải của tấm che trước có thể được dùng để ngăn chặn việc hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước di chuyển về phía bên phải và phía trên của phương tiện.

Theo cách này, phương tiện giao thông nghiêng có thể được bố trí, sao cho phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được giữ nguyên, bộ phận dây được dùng để buộc chặt, và hình dạng của tấm che trước được thiết kế theo cách được cân nhắc kỹ. Theo cách này, bất kể đến trạng thái di chuyển của phương tiện, hành lý có thể được chở vững chắc và trực tiếp trên phần che trước, nhờ đó cải thiện sự thuận tiện.

Được ưu tiên là, phần che trước còn gồm: phần chặn trước của tấm che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần trước của phần mặt chở hành lý của tấm che trước.

Như được thảo luận trên đây, để làm giảm sự tác động của luồng khí va đập phần che trước trong lúc chạy xe, mép trước của phần che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới. Trong trường hợp mà phần chặn trước của tấm che trước được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần trước của phần mặt chở hành lý của tấm che trước còn được bố trí, hành lý có thể còn được ngăn chặn việc di chuyển ra phía trước và xuống phía dưới khi phương tiện giao thông dừng, di chuyển với tốc độ thấp, hoặc trạng thái tương tự bởi phần chặn trước của tấm che trước. Do đó, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần lắp bộ phận dây gồm: phần lắp bộ phận dây trái và phần lắp bộ phận dây phải. Phần lắp bộ phận dây trái được tạo ra bởi một phần của phần che trước và được sắp xếp sang trái hơn so với phần chặn trái của tấm che trước trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông. Phần lắp bộ phận dây phải được tạo ra bởi một phần của phần che trước và được sắp xếp sang phải hơn so với phần chặn phải của tấm che trước trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông.

Trong trường hợp mà phần lắp bộ phận dây được tạo ra bởi một phần của phần che trước, khoảng không cho việc tạo kết cấu phần lắp bộ phận dây tách biệt với phần che trước có thể được giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây trái được sắp xếp sang trái hơn so với phần chặn trái của tấm che trước, và phần lắp bộ phận dây phải được sắp xếp sang phải hơn so với phần chặn phải của tấm che trước, bộ phận dây có thể bắc ngang qua phần mặt chở hành lý của tấm che trước theo hướng trái - phải của phương tiện, và hành lý được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước từ phía trên. Do đó, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần mặt chở hành lý của tấm che trước gồm phần lõm được làm lõm xuống phía dưới. Phần lắp bộ phận dây được tạo ra bởi một phần của phần che trước, và được bố trí phía dưới phần chặn trước của tấm che trước trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, và được bố trí ở phía trước phần lõm tới phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông.

Trong trường hợp này, phần lõm được làm lõm xuống phía dưới được tạo ra ở phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Bên trong thân phương tiện ở phần che trước, khoảng không phía dưới phần lõm hẹp hơn so với khoảng không phía dưới phần khác với phần lõm tới phía dưới. Do đó, khoảng không tập hợp âm thanh của còi có thể được tạo ra. Hơn nữa, hốc cho âm thanh đi ra ngoài thân phương tiện được bố trí ở vị trí phía trước khoảng không tập hợp âm thanh của phương tiện. Phần lắp bộ phận dây được tạo ra ở phần mà hốc được tạo ra ở phần che trước. Khoảng không cho việc tạo kết cấu phần lắp bộ phận dây tách biệt với phần che trước có thể được giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần lắp bộ phận dây được tạo ra bởi một phần của phần che

trước, và được tạo ra theo cách thức nhô lên phía trên từ phần chặn sau của tấm che trước.

Trong trường hợp mà phần lắp bộ phận dây được tạo ra bởi một phần của phần che trước, khoảng không cho việc tạo kết cấu phần lắp bộ phận dây tách biệt với phần che trước có thể được giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây được bố trí trên phần chặn sau của tấm che trước được tạo ra theo cách thức nhô lên phía trên từ phần chặn sau của tấm che trước. Bộ phận dây được lắp trên phần lắp bộ phận dây có thể đem lại cho hành lý các lực buộc chặt về phía sau và lên phía trên. Do đó, hành lý có thể còn được ngăn chặn việc di chuyển ra phía trước và xuống phía dưới khi phương tiện giao thông dừng, di chuyển với tốc độ thấp, hoặc trạng thái tương tự. Do đó, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần lắp bộ phận dây được tạo ra tách biệt với phần che trước, và được bố trí ít nhất là trên phần chặn sau của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước, hoặc phần chặn phải của tấm che trước.

Phần lắp bộ phận dây được tạo ra tách biệt với phần che trước, và được bố trí ít nhất là trên phần chặn sau của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước, hoặc phần chặn phải của tấm che trước, vì thế cách sắp xếp phần lắp bộ phận dây có thể được đơn giản hoá. Theo cách này, khả năng vững chắc của sự cất giữ có thể được đảm bảo bằng cách dùng phương pháp đơn giản.

Được ưu tiên là, phần lắp bộ phận dây được tạo ra tách biệt với phần che trước, tạo ra hình vòng trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, và được bố trí phía trên phần chặn trái của tấm che trước, phần chặn sau của tấm che trước, phần chặn phải của tấm che trước, và phần chặn trước của tấm che trước.

Trong trường hợp này, phần lắp bộ phận dây tạo ra hình vòng, và được bố trí phía trên phần chặn trái của tấm che trước, phần chặn sau của tấm che trước, phần chặn phải của tấm che trước và phần chặn trước của tấm che trước, vì thế phần lắp bộ phận dây tương đối lớn có thể được tạo ra, và có nhiều vị trí hơn mà các bộ phận dây có thể được lắp. Do đó, vì độ tự do của việc lắp bộ phận dây có thể được gia tăng theo hình dạng hoặc trọng lượng của hành lý, độ bền của sự buộc chặt hành lý trên phần

che trước bằng cách dùng bộ phận dây có thể được gia tăng. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của phần lắp bộ phận dây được tạo kết cấu theo cách thức gói chồng phần mặt chở hành lý của tấm che trước.

Ít nhất một phần của phần lắp bộ phận dây được tạo kết cấu theo cách thức gói chồng phần mặt chở hành lý của tấm che trước trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, vì thế vị trí mà bộ phận dây có thể được lắp có thể ở sát hành lý. Theo cách này, độ bền của sự buộc chặt hành lý trên phần che trước bởi bộ phận dây có thể được gia tăng, vì thế việc cất giữ hành lý vững chắc được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn trước của tấm che trước nhỏ hơn so với khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn sau của tấm che trước.

Trong trường hợp này, khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn trước của tấm che trước được thiết lập để nhỏ hơn so với khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn sau của tấm che trước. Độ dài của phần chặn trước của tấm che trước theo hướng trước - sau của phương tiện có thể được tạo ra tương đối ngắn. Theo cách này, phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể được tạo ra tương đối dài theo hướng trước - sau của phương tiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, độ cao lớn nhất của phần chặn trái của tấm che trước theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước theo hướng lên - xuống, và độ cao lớn nhất của phần chặn phải của tấm che trước theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước theo hướng lên - xuống.

Trong trường hợp này, các độ cao của phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước được tạo ra để nhỏ hơn so với độ cao của phần chặn sau của tấm che trước, vì thế phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước có thể là nhỏ gọn. Theo cách này, vì phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước có thể được tạo ra tương đối thấp, cho dù hành lý tương đối lớn được đặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước, phần chặn trái

của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước có thể được dùng để buộc chặt chỉ mình phần dưới của hành lý, để ngăn chặn việc hành lý di chuyển theo hướng trái - phải, và khoảng không chứa hành lý theo hướng trái - phải gần phía trên hơn so với phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước được bố trí để tương đối lớn.

Hơn nữa, vì đồ vật cất giữ được đặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể dễ dàng chạm tới và lấy được, vì thế việc cất giữ hành lý vững chắc được đảm bảo và sự thuận tiện được cải thiện hơn nữa cho người điều khiển.

Được ưu tiên là, độ cao lớn nhất của phần chặn trái của tấm che trước theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước theo hướng lên - xuống. Độ cao lớn nhất của phần chặn phải của tấm che trước theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước theo hướng lên - xuống. Độ cao nhỏ nhất của phần chặn trái của tấm che trước theo hướng lên - xuống lớn hơn so với độ cao lớn nhất của phần chặn trước của tấm che trước theo hướng lên - xuống. Độ cao nhỏ nhất của phần chặn phải của tấm che trước theo hướng lên - xuống lớn hơn so với độ cao lớn nhất của phần chặn trước của tấm che trước theo hướng lên - xuống.

Trong trường hợp này, các độ cao của phần chặn trước của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước được thiết lập để nhỏ hơn so với độ cao của phần chặn sau của tấm che trước, vì thế phần chặn trước của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước, và phần chặn phải của tấm che trước có thể là nhỏ gọn.

Theo cách này, vì phần chặn trước của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước có thể được tạo ra tương đối thấp, cho dù hành lý tương đối lớn được đặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước, phần chặn trước của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước, và phần chặn phải của tấm che trước có thể được dùng để buộc chặt chỉ mình phần dưới của hành lý, để ngăn chặn việc hành lý di chuyển ra phía trước và di chuyển theo hướng trái - phải, và các khoảng không chứa hành lý theo hướng trước - sau của phương tiện và hướng trái - phải phía trên phần chặn trước của tấm che trước, phần chặn trái của tấm che trước, và phần chặn phải của tấm che trước được bố trí để tương đối rộng.

Hơn nữa, vì đồ vật cất giữ được đặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể dễ dàng chạm tới và lấy được, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo, và sự thuận tiện có thể được cải thiện hơn nữa cho người điều khiển.

Được ưu tiên là, bộ phận chống trượt được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước.

Trong trường hợp mà hành lý được cất giữ theo cách thức được đặt trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước, bộ phận chống trượt được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể được dùng để ngăn chặn hơn nữa việc hành lý di chuyển theo hướng trước - sau của phương tiện hoặc hướng trái - phải của phương tiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa

Được ưu tiên là, bộ phận chống trượt có dạng gờ.

Trong trường hợp mà hành lý được cất giữ theo cách thức được đặt trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước, bộ phận chống trượt được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể được dùng để ngăn chặn hơn nữa việc hành lý di chuyển theo hướng trước - sau của phương tiện hoặc hướng trái - phải của phương tiện. Hơn nữa, trong trường hợp mà bộ phận chống trượt được bố trí theo dạng gờ, khoảng không để sắp xếp bộ phận chống trượt có thể được giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Hơn nữa, diện tích tiếp xúc với hành lý có thể trở nên lớn hơn, vì thế tính hiệu quả của việc ngăn chặn sự di chuyển có thể được cải thiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần mặt chở hành lý của tấm che trước gồm phần lõm được làm lõm xuống phía dưới. Phần lõm gồm: phần mặt đáy, phần mặt trái được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái của phần mặt đáy theo hướng trái - phải của phương tiện, và phần mặt phải được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên phải của phần mặt đáy theo hướng trái - phải của phương tiện. Bộ phận chống trượt được tạo ra bởi phần mặt trái và phần mặt phải.

Trong trường hợp mà hành lý được cất giữ theo cách thức được đặt trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước, bộ phận chống trượt được bố trí trên

phần mặt chở hành lý của tấm che trước có thể được dùng để ngăn chặn hơn nữa việc hành lý di chuyển theo hướng trước - sau của phương tiện hoặc hướng trái - phải của phương tiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Theo một khía cạnh khác, phần lõm được làm lõm xuống phía dưới được tạo ra ở phần mặt chở hành lý của tấm che trước. Bên trong thân phương tiện ở phần che trước, khoảng không phía dưới phần lõm tới phía dưới hẹp hơn so với khoảng không phía dưới phần khác với phần lõm tới phía dưới. Do đó, khoảng không tập hợp âm thanh của còi có thể được tạo ra. Phần để tạo ra phần lõm ở phần che trước được dùng để tạo ra bộ phận chống trượt, vì thế khoảng không để sắp xếp bộ phận chống trượt tách biệt với phần che trước có thể được giữ lại. Do đó, một phần trước nhỏ gọn của phương tiện giao thông có thể được đảm bảo hơn nữa.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phải của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trước của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trên của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt không hoàn toàn thu được bằng cách quan sát đường D-D trên FIG.3 từ bên phải.

FIG.6(A) là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thu được bằng cách quan sát đường A-A trên FIG.1 từ phía trước.

FIG.6(B) là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thu được bằng cách quan sát đường B-B trên FIG.1 từ phía trước.

FIG.6(C) là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thu được bằng cách quan sát đường C-C trên FIG.1 từ phía trước.

FIG.6(D) là hình vẽ thể hiện phần khuất không hoàn toàn thể hiện phần che trước 12.

FIG.7 là hình vẽ được phóng to của hình vẽ nhìn từ trước của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ hai của sáng chế.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ hai của sáng chế.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ trái của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ ba của sáng chế.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ trước của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ ba của sáng chế.

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ ba của sáng chế.

Mô tả chi tiết sáng chế

Các phương án thực hiện của sáng chế được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Phương án thực hiện thứ nhất

Phương tiện giao thông 1 có thể áp dụng được phương án thực hiện này là phương tiện giao thông nghiêng chuyển hướng ở tư thế nghiêng. Đó là, phương tiện giao thông 1 nghiêng trái với việc rẽ của phương tiện giao thông nghiêng sang trái và nghiêng phải. Phương tiện giao thông nghiêng gồm, ví dụ, xe máy hai bánh, xe máy ba bánh hoặc các phương tiện tương tự. Xe máy hai bánh được dùng làm ví dụ để mô tả phương tiện giao thông 1 có thể áp dụng được phương án thực hiện này.

Hơn nữa, ở phần mô tả sau, phía trước, phía sau, bên trái và bên phải lần lượt thể hiện phía trước, phía sau, bên trái và bên phải được quan sát từ người điều khiển ngồi trên phương tiện giao thông 1. Hướng trước - sau là giống như hướng trước - sau của phương tiện, hướng trái - phải là giống như hướng trái - phải của phương tiện, và hướng lên - xuống là giống như hướng lên - xuống của phương tiện. Hơn nữa, trên các hình vẽ, hướng của mũi tên F và hướng của mũi tên B thể hiện hướng ra phía trước và về phía sau, hướng của mũi tên U và hướng của mũi tên D thể hiện hướng lên phía trên và xuống phía dưới, và hướng của mũi tên L và hướng của mũi tên R thể hiện hướng

sang trái và sang phải.

Tổng thể thân phương tiện

Trước hết, kết cấu tổng thể của phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện này được mô tả vắn tắt có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.4. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ nhất. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phải của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ nhất. FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trước của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ nhất. FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trên của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ nhất. FIG.5 là hình vẽ mặt cắt của mặt cắt không hoàn toàn dọc theo đường D-D trên FIG.3 được quan sát từ bên phải. FIG.6(A) là hình vẽ mặt cắt của mặt cắt dọc theo đường A-A trên FIG.1 được quan sát từ phía trước. FIG.6(B) là hình vẽ mặt cắt của mặt cắt dọc theo đường B-B trên FIG.1 được quan sát từ phía trước. FIG.6(C) là hình vẽ mặt cắt của mặt cắt dọc theo đường C-C trên FIG.1 được quan sát từ phía trước. FIG.6(D) là hình vẽ thể hiện phần khuất không hoàn toàn của phần che trước 12. Hơn nữa, trên các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.3, các đường chấm chấm thể hiện kết cấu bên trong phương tiện giao thông của một phần của khung phương tiện 2, càng 7, ống cổ 3 và các bộ phận tương tự.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.3, xe máy scutor 1 có khung phương tiện 2 có kiểu khung dưới. Phần đầu trước của khung phương tiện 2 được bố trí với ống cổ 3. Ống cổ 3 được bố trí trên phần giữa của phương tiện theo hướng trái - phải. Ống cổ 3 kéo dài chếch xuống phía dưới về phía trước. Phương tiện giao thông 1 có thiết bị lái 4. Thiết bị lái 4 có trục lái 5, bộ phận tay lái 6, càng 7 và bánh trước 8. Trục lái 5 được lắp theo cách quay được ở ống cổ 3. Đó là, trục lái 5 được đỡ theo cách quay được trên ống cổ 3. Cặp càng trái 7 và càng phải 7 được bố trí trên phần dưới của trục lái 5. Đó là, càng 7 được đỡ theo cách quay được trên ống cổ 3. Càng 7 được nối vào phần dưới của trục lái 5.

Hơn nữa, cặp càng trái 7 và càng phải 7 được bố trí ở bên trái và bên phải của bánh trước 8. Trục lái 5 kéo dài chếch xuống phía dưới về phía trước. Phần đầu trước của khung phương tiện 2 có thể được đỡ trên càng 7 theo cách thức có thể quay ngang được. Trên hình chiếu cạnh của khung phương tiện 2, cụm công suất 9 có kiểu cụm

đung đưa được đỡ tại phần giữa của khung phương tiện 2. Phần ngồi chân để hai bên 10 được bố trí phía trên cụm công suất 9. Cặp càng trái 7 và càng phải 7 kéo dài chéo xuống phía dưới tới phía trước, và bánh trước 8 được đỡ theo cách quay được tại đầu dưới. Đó là, bánh trước 8 được đỡ trên càng 7. Đầu trên của càng 7 được lắp trên trục lái 5. Bộ phận tay lái 6 để được thao tác bởi người điều khiển được nối vào phần trên của trục lái 5. Bánh sau 11 được bố trí trên phần đầu sau của cụm công suất 9. Bánh sau 11 được đỡ theo cách quay được trên phần đầu sau của cụm công suất 9, và được dẫn động bởi lực dẫn động của cụm công suất 9.

Hơn nữa, phương tiện giao thông 1 gồm phần che trước 12 được bố trí ở phía trước ống cổ 3. Phần che trước 12 được bố trí phía dưới bộ phận tay lái 6. Phần che trước 12 được bố trí phía trên bánh trước 8.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, vỏ đèn vị trí 14 được lắp trên bộ phận tay lái 6 qua phần đỡ.

Hơn nữa, phương tiện giao thông 1 gồm đèn trước 15. Đèn trước 15 được bố trí ở phía trước ống cổ 3. Đèn trước 15 được bố trí trên phần dưới của phần che trước 12. Đèn trước 15 được tạo ra bởi hai đèn trước được bố trí song song theo hướng trái - phải.

Như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, đèn vị trí 16 được bố trí trên vỏ đèn vị trí 14. Hơn nữa, phương tiện giao thông 1 gồm đèn báo rẽ trái 17L và đèn báo rẽ phải 17R. Như được thể hiện trên FIG.3, đèn báo rẽ trái 17L và đèn báo rẽ phải 17R được bố trí trên bộ phận tay lái 6. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, đèn báo rẽ trái 17L và đèn báo rẽ phải 17R lần lượt được sắp xếp sang trái hơn và sang phải hơn so với ống cổ 3. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, đèn báo rẽ trái 17L và đèn báo rẽ phải 17R được bố trí phía dưới vỏ đèn vị trí 14. Đèn báo rẽ trái 17L và đèn báo rẽ phải 17R được bố trí phía trên đèn trước 15 tới phía trên.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, ống cổ 3, trục lái 5 và các bộ phận tương tự được che bởi phần che trước 12 từ phía trước. Hơn nữa, ống cổ 3, trục lái 5 và các bộ phận tương tự được che bởi phần chắn chân 18 từ phía sau. Phần bên trái và phần bên phải của phần chắn chân 18 lần lượt được nối vào phần bên trái và phần bên phải của phần che trước 12.

Phần che trước 12

Như được thể hiện trên FIG.3, phần che trước 12 gồm phần che trước trên 12U và phần che trước dưới 12D. Phần che trước trên 12U được bố trí phía trên bánh trước 8 tới phía trên. Phần che trước dưới 12D gồm phần che trước trái dưới 12DL và phần che trước phải dưới 12DR.

Phần che trước trên 12U gồm phần che trên 12UU, phần che dưới 12UD, phần che trái trên 12UL1, phần che trái dưới 12UL2, phần che phải trên 12UR1, phần che phải dưới 12UR2, và phần che trước 12UF. Phần che trước 12 gồm hốc 12O.

Như được thể hiện trên FIG.3, phần che trên 12UU được bố trí phía trên hốc 12O. Phần che trái trên 12UL1 và phần che trái dưới 12UL2 được bố trí ở bên trái của hốc 12O. Phần che phải trên 12UR1 và phần che phải dưới 12UR2 được bố trí ở bên phải của hốc 12O. Phần che dưới 12UD được bố trí phía dưới hốc 12O.

Đầu trên của phần che trước trái dưới 12DL được nối vào phần che trái dưới 12UL2 của phần che trước trên 12U. Đầu trên của phần che trước phải dưới 12DR được nối vào phần che phải dưới 12UR2 của phần che trước trên 12U.

Như được thể hiện trên FIG.1, trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông, phần che trước trái dưới 12DL được tạo ra theo cách thức kéo dài từ phía trên tới phía dưới hướng về phía sau. Như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông, phần che trước phải dưới 12DR được tạo ra theo cách thức kéo dài từ phía trên tới phía dưới hướng về phía sau. Như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, phần che trước trái dưới 12DL được bố trí sang trái hơn bánh trước 8. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, phần che trước phải dưới 12DR được bố trí sang phải hơn bánh trước 8.

Như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, phần che trái trên 12UL1 được bố trí sang trái hơn so với phần che trên 12UU tới bên trái. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của phần che trái dưới 12UL2 được bố trí sang trái hơn so với phần che trái trên 12UL1. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, phần che phải trên 12UR1 được bố trí sang phải hơn so với phần che trên 12UU. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của phần che phải dưới 12UR2 được bố trí sang phải hơn so với phần che phải trên 12UR1.

Như được thể hiện trên FIG.4, trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, phần che trái trên 12UL1 được bố trí sang trái hơn so với phần che trên 12UU. Trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của phần che trái dưới 12UL2 được bố trí sang trái hơn so với phần che trái trên 12UL1. Trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, phần che phải trên 12UR1 được bố trí sang phải hơn so với phần che trên 12UU. Trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của phần che phải dưới 12UR2 được bố trí sang phải hơn so với phần che phải trên 12UR1.

Như được thể hiện trên FIG.3, phần che trước 12 gói chông ống cổ 3 trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông. Cụ thể là, phần che trên 12UU của phần che trước 12 gói chông ống cổ 3 trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, phần che trước 12 gói chông ống cổ 3 trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông. Như được thể hiện trên FIG.1, phần che trái dưới 12UL2 của phần che trước 12 gói chông ống cổ 3 trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông. Như được thể hiện trên FIG.2, phần che phải dưới 12UR2 của phần che trước 12 gói chông ống cổ 3 trên hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, mép trước của phần che trước 12 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông. Ở đây, "mép trước của phần che trước 12" có nghĩa là "mép trước của phần che trước 12 trên hình chiếu cạnh". Hơn nữa, "mép trước của phần che trước 12 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông" có nghĩa là "mép trước của phần che trước 12 có xu hướng kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông", tức là, có nghĩa là "trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông, đầu trước của mép trước của phần che trước 12 gần phía trước và phía dưới hơn so với đầu sau của mép trước của phần che trước 12".

Cụ thể là, như được thể hiện trên FIG.5, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phân giữa của phần che trước 12 theo hướng trái - phải của phương tiện bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, phần che trên 12UU được tạo ra kéo dài xuống phía dưới từ phía sau tới phía trước của phương tiện với "độ dốc

thẳng đứng" và rồi kéo dài xuống dưới phía dưới với "độ dốc thoải". Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.1, trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông, mép trước 12UL1F của phần che trái trên 12UL1 được tạo ra kéo dài từ phía sau ra phía trước của phương tiện hướng về phía dưới với "độ dốc thoải" và rồi kéo dài về phía dưới với "độ dốc đứng". Hơn nữa, trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông, một phần của phần che trên 12UU bị chặn bởi phần che trái trên 12UL1. Đó là, trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông, mép trước của phần che trước 12 được tạo ra bởi phần không bị chặn bởi phần che trái trên 12UL1 và mép trước 12UL1F của phần chắn phần che trên 12UU của phần che trái trên 12UL1. Theo cách này, mép trước của phần che trước 12 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông. Đó là, mép trước của phần che trước 12 có xu hướng kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông. Hơn nữa, trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông, đầu trước của mép trước của phần che trước 12 (đầu trước của mép trước 12UUF của phần che trên 12UU) là nằm ở phía trước và phía dưới đầu sau của mép trước của phần che trước 12 (đầu sau của mép trước 12UUF của phần che trên 12UU).

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông, mép trước 12UR1F của phần che phải trên 12UR1 được tạo ra kéo dài xuống phía dưới từ phía sau tới phía trước của phương tiện với "độ dốc thoải" và rồi kéo dài xuống phía dưới với "độ dốc đứng". Hơn nữa, như được thảo luận trên đây, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần giữa của phần che trước 12 theo hướng trái - phải của phương tiện bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, phần che trên 12UU được tạo ra kéo dài xuống phía dưới từ phía sau tới phía trước của phương tiện với "độ dốc đứng" và rồi kéo dài xuống phía dưới với "độ dốc thoải". Hơn nữa, trên hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông, một phần của phần che trên 12UU bị chặn bởi phần che phải trên 12UR1. Đó là, trên hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông, mép trước của phần che trước 12 được tạo ra bởi một phần của mép trước 12UUF của phần che trên 12UU mà không bị chặn bởi phần che phải trên 12UR1 và mép trước 12UR1F của phần chắn phần che trên 12UU ở phần che phải trên 12UR1. Theo cách này, mép trước của phần che trước 12 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông. Đó là, mép trước của phần che trước 12 có xu hướng kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên

hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông. Hơn nữa, trên hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông, đầu trước của mép trước của phần che trước 12 (đầu trước của mép trước 12UUF của phần che trên 12UU) là ở phía trước và phía dưới đầu sau của mép trước của phần che trước 12 (đầu sau của mép trước 12UUF của phần che trên 12UU).

Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.4, phần che trước 12 gồm phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Phần che trước 12 gồm phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS.

Cụ thể là, như được thể hiện trên FIG.6(D), phần che trên 12UU của phần che trước trên 12U gồm: phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.6(D), phần che trái trên 12UL1 của phần che trước trên 12U được nối vào phần bên trái của phần che trên 12UU. Hơn nữa, phần che phải trên 12UR1 của phần che trước trên 12U được nối vào phần bên phải của phần che trên 12UU. Như được thể hiện trên FIG.4, phần che trước 12UF của phần che trước trên 12U được nối vào phần phía trước của phần che trên 12UU.

Phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P

Như được thể hiện trên FIG.3, phần che trên 12UU của phần che trước 12 được bố trí phía trên đèn trước 15. Đó là, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P của phần che trên 12UU được tạo ra phía trên đèn trước 15.

Như được thể hiện trên FIG.5, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần giữa của phần che trước 12 theo hướng trái - phải của phương tiện bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P được tạo ra theo cách thức kéo dài từ phần nối với phần chặn trước của tấm che trước 12FS hướng về phía sau của phương tiện giao thông gần như nằm ngang và rồi kéo dài về phía sau và lên phía trên để được nối vào phần chặn sau của tấm che trước 12BS.

Như được thể hiện trên FIG.6(D), phần lõm 12BSR được làm lõm về phía sau

được bố trí trên phần giữa của phần chặn sau của tấm che trước 12BS của phần che trên 12UU theo hướng trái - phải của phương tiện. Phần lõm 12BSR được tạo ra theo cách thức kéo dài theo hướng lên - xuống của phương tiện. Hơn nữa, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P của phần che trên 12UU gồm phần lõm 12PR được làm lõm xuống phía dưới. Phần lõm 12PR được tạo ra theo cách thức kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện. Đầu sau của phần lõm 12PR được nối vào đầu dưới của phần lõm 12BSR. Như được thể hiện trên FIG.5, còi H được bố trí bên trong phần che trước 12. Còi H được bố trí phía sau đèn trước 15. Hơn nữa, trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của còi H được bố trí phía trên đầu trên của đèn trước 15.

Phần lõm 12PR được làm lõm xuống phía dưới được tạo ra tại phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, vì thế khoảng không tập hợp âm thanh S được dùng để khuếch đại âm thanh còi có thể được tạo ra bên trong phần che trước 12.

Như được thể hiện trên FIG.6(D), phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P gồm mặt chở trái 12P1 và mặt chở phải 12P2.

Như được thể hiện trên FIG.6(A), trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, mặt chở trái 12P1 được tạo ra theo cách thức kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện. Cụ thể là, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, mặt chở trái 12P1 kéo dài từ phần đầu trái của phần lõm 12PR hướng về bên trái theo hướng trái - phải của phương tiện và xuống phía dưới để được nối vào phần chặn trái của tấm che trước 12LS. Hơn nữa, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, mặt chở phải 12P2 được tạo ra theo cách thức kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện. Cụ thể là, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, mặt chở phải 12P2 kéo dài từ phần đầu phải của phần lõm 12PR hướng về bên phải theo hướng trái - phải của phương tiện và xuống phía dưới để được nối vào phần chặn phải của tấm che trước 12RS.

Như được thể hiện trên FIG.6(A) và FIG.6(B), phần lõm 12PR gồm phần mặt

đáy 12PR1, phần mặt trái 12PR2 và phần mặt phải 12PR3. Phần mặt trái 12PR2 được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái của phần mặt đáy 12PR1 theo hướng trái - phải của phương tiện. Cụ thể là, phần mặt trái 12PR2 được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên và sang trái từ phần bên trái của phần mặt đáy 12PR1 theo hướng trái - phải của phương tiện để được nối vào phần bên phải của mặt chở trái 12P1. Phần mặt phải 12PR3 được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên phải của phần mặt đáy 12PR1 theo hướng trái - phải của phương tiện. Cụ thể là, phần mặt phải 12PR3 được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên và sang phải từ phần bên phải của phần mặt đáy 12PR1 để được nối vào phần bên trái của mặt chở phải 12P2.

Bộ phận chống trượt 12PAS1 được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Bộ phận chống trượt 12PAS1 được tạo ra bởi phần mặt trái 12PR2 và phần mặt phải 12PR3. Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.4, bộ phận chống trượt 12PAS2 được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Bộ phận chống trượt 12PAS2 được tạo ra theo hình dạng gờ. Như được thể hiện trên FIG.4, bốn bộ phận chống trượt 12PAS2 theo hình dạng gờ được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Cụ thể là, hai các bộ phận chống trượt 12PAS2 được bố trí trên mặt chở trái 12P1 theo hướng trước - sau của phương tiện. Hai bộ phận chống trượt 12PAS2 được bố trí trên mặt chở phải 12P2 theo hướng trước - sau của phương tiện. Hơn nữa, bộ phận chống trượt 12PAS2 dài hơn theo hướng trước - sau của phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông.

Với phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, hành lý có thể được chở trực tiếp trên mặt của phần che trước 12. Ở đây, "hành lý có thể được chở trực tiếp trên mặt của phần che trước 12" có nghĩa là tương tự với JP 2005-145203 A, hành lý được chở bằng cách dùng mặt của phần che trước 12 hơn là giỏ chứa đồ phía trước. Hành lý có thể được chở với ít nhất một phần của hành lý tiếp xúc mặt của phần che trước 12, hoặc hành lý có thể được chở trên phần che trước 12 bằng cách dùng bộ phận đỡ được bố trí trên mặt của phần che trước 12 để buộc chặt hành lý.

Phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trước của tấm che trước 12FS

Như được thể hiện trên FIG.5, phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo

ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần sau của phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Cụ thể là, phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên và về phía sau từ phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.6(A), phần chặn trái của tấm che trước 12LS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Cụ thể là, phần chặn trái của tấm che trước 12LS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên và sang trái từ phần bên trái của mặt chở trái 12P1 của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.6(A), phần chặn phải của tấm che trước 12RS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên phải của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Cụ thể là, phần chặn phải của tấm che trước 12RS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên và về phía sau từ phần bên phải của mặt chở phải 12P2 của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Như được thể hiện trên FIG.5, phần chặn trước của tấm che trước 12FS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần trước của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Cụ thể là, phần chặn trước của tấm che trước 12FS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên và ra phía trước từ phần trước của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.5, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn sau của tấm che trước 12BS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc của phần chặn sau của tấm che trước 12BS so với đường nằm ngang.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.6(A) và FIG.6(B), trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn trái của tấm che trước 12LS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải, góc của phần chặn trái của tấm che trước 12LS so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang. Cụ thể là, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn trái của tấm che trước 12LS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải, tại phần gần ranh giới giữa phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn trái của tấm che trước 12LS, góc của phần chặn trái của tấm che trước 12LS so

với đường nằm ngang lớn hơn góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.6(A) và FIG.6(B), trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn phải của tấm che trước 12RS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, góc của phần chặn phải của tấm che trước 12RS so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang. Cụ thể là, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn phải của tấm che trước 12RS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, tại phần gần ranh giới giữa phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn phải của tấm che trước 12RS, góc của phần chặn trái của tấm che trước 12RS so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang.

Như được thể hiện trên FIG.5, khoảng cách giữa đầu trước 12PF và đầu sau 12PB của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P lớn hơn so với khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn sau của tấm che trước 12BS. Khoảng cách giữa đầu trước 12PF và đầu sau 12PB của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P lớn hơn so với khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn trước của tấm che trước 12FS. Hơn nữa, khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn trước của tấm che trước 12FS nhỏ hơn so với khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn sau của tấm che trước 12BS.

Mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, trên hình chiếu từ trái của phương tiện giao thông, độ cao của phần của phần chặn trái của tấm che trước 12LS bị chắn bởi phần che trái trên 12UL1 là giống như độ cao của phần che trái trên 12UL1 liền kề phần này. Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.6(A) và FIG.6(B), độ cao của phần chặn trái của tấm che trước 12LS gia tăng từ phía trước của phương tiện hướng về phía sau. Hơn nữa, trên hình chiếu từ phải của phương tiện giao thông, độ cao của phần của phần chặn trái của tấm che trước 12RS bị chắn bởi phần che phải trên 12UR1 là giống như độ cao của phần che phải trên 12UR1 liền kề phần này. Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.6(A) và FIG.6(B), độ cao của phần chặn phải của tấm che trước 12RS gia tăng từ phía trước của phương tiện hướng về phía sau.

Như được thể hiện trên FIG.3, độ cao lớn nhất của phần chặn trái của tấm che trước 12LS theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước 12BS theo hướng lên - xuống. Độ cao lớn nhất của phần chặn phải của tấm che trước 12RS theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước 12BS theo hướng lên - xuống.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.3, độ cao nhỏ nhất của phần chặn trái của tấm che trước 12LS theo hướng lên - xuống lớn hơn so với độ cao lớn nhất của phần chặn trước của tấm che trước 12FS theo hướng lên - xuống. Độ cao nhỏ nhất của phần chặn phải của tấm che trước 12RS theo hướng lên - xuống lớn hơn so với độ cao lớn nhất của phần chặn trước của tấm che trước 12FS theo hướng lên - xuống.

Được ưu tiên là, phạm vi của tỷ lệ giữa độ cao của phần chặn trái của tấm che trước 12LS với độ dài của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P theo hướng trái - phải của phương tiện là từ 0,067 đến 0,2. Phạm vi của tỷ lệ giữa độ cao của phần chặn phải của tấm che trước 12RS với độ dài của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P theo hướng trái - phải của phương tiện là từ 0,067 đến 0,2. Được ưu tiên hơn là, phạm vi của tỷ lệ giữa độ cao của phần chặn trái của tấm che trước 12LS với độ dài của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P theo hướng trái - phải của phương tiện là từ 0,083 đến 0,143. Phạm vi của tỷ lệ giữa độ cao của phần chặn phải của tấm che trước 12RS với độ dài của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P theo hướng trái - phải của phương tiện là từ 0,083 đến 0,143.

Phân lắp bộ phận dây

Phương tiện giao thông 1 gồm phân lắp bộ phận dây 20. Hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi bộ phận dây được lắp trên phân lắp bộ phận dây 20.

Theo phương án thực hiện này, phân lắp bộ phận dây 20 được tạo ra bởi một phần của phần che trước 12.

Phân lắp bộ phận dây 20 gồm phân lắp bộ phận dây trái 20L và phân lắp bộ phận dây phải 20R. Phân lắp bộ phận dây trái 20L được tạo ra bởi một phần của phần che trước 12. Phân lắp bộ phận dây phải 20R được tạo ra bởi một phần của phần che trước 12.

Cụ thể là, như được thể hiện trên FIG.1, phần che trái trên 12UL1 của phần che trước trên 12U gồm rãnh tương đối dài 12UL1G được tạo ra theo hướng trước - sau của phương tiện. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.6(A) đến FIG.6(C), hốc 12UOL1, hốc 12UOL2 và hốc 12UOL3 được tạo ra ở mặt trên của phần che trái trên 12UL1 mà rãnh 12UL1G được tạo ra. Phần lắp bộ phận dây trái 20L được tạo ra bởi hốc 12UOL1, hốc 12UOL2 và hốc 12UOL3.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.2, phần che phải trên 12UR1 của phần che trước trên 12U gồm rãnh tương đối dài 12UR1G được tạo ra theo hướng trước - sau của phương tiện.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.6(A) đến FIG.6(C), hốc 12UOR1, hốc 12UOR2 và hốc 12UOR3 được tạo ra ở mặt trên của phần che phải trên 12UR1 mà rãnh 12UR1G được tạo ra. Phần lắp bộ phận dây phải 20R được tạo ra bởi hốc 12UOR1, hốc 12UOR2 và hốc 12UOR3.

Hơn nữa, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.6(A) đến FIG.6(C), phần lắp bộ phận dây trái 20L được sắp xếp sang trái hơn so với phần chặn trái của tấm che trước 12LS trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông. Phần lắp bộ phận dây phải 20R được sắp xếp sang phải hơn so với phần chặn phải của tấm che trước 12RS trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây 20 gồm phần lắp bộ phận dây trên 20U. Cụ thể là, phần che trên 12UU của phần che trước 12 gồm phần nhô trái trên 12UUP1 và phần nhô phải trên 12UUP2. Phần lắp bộ phận dây trên 20U được tạo ra bởi phần nhô trái trên 12UUP1 và phần nhô phải trên 12UUP2.

Như được thể hiện trên FIG.3, hốc 12UOU1 được tạo ra ở phần nhô trái trên 12UUP1. Hốc 12UOU2 được tạo ra ở phần nhô phải trên 12UUP2. Phần nhô trái trên 12UUP1 được sắp xếp sang trái hơn ống cổ 3 và được tạo ra theo cách thức nhô lên phía trên từ phần chặn sau của tấm che trước 12BS. Phần nhô phải trên 12UUP2 được sắp xếp sang phải hơn ống cổ 3, và được tạo ra theo cách thức nhô từ phần chặn sau của tấm che trước 12BS. Đó là, phần lắp bộ phận dây trên 20U được tạo ra theo cách thức nhô lên phía trên từ phần chặn sau của tấm che trước 12BS.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây 20 gồm phần lắp bộ phận dây trước 20F. Như được thể hiện trên FIG.5, hốc 12UOF được bố trí ở mặt hướng xuống phía dưới của

phần che trước 12UF, mặt này cũng tạo ra mép trên của hốc 12O trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông. Hốc 12UOF được bố trí ở phía trước khoảng không tập hợp âm thanh S của phương tiện, để cho âm thanh của còi H di chuyển ra ngoài thân phương tiện giao thông. Phần lắp bộ phận dây trước 20F được tạo ra bởi hốc 12UOF.

Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.5, phần lắp bộ phận dây trước 20F ở dưới phần chặn trước của tấm che trước 12FS trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông và ở phía trước phần lõm 12PR trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông.

Tiếp theo, phương pháp buộc chặt hành lý trên phần che trước 12 được mô tả.

Trong trường hợp mà hành lý được buộc chặt trên phần che trước 12 nhờ bộ phận dây được bố trí nằm ngang theo hướng trái - phải của phương tiện trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P của phần che trước 12, một đầu của bộ phận dây có thể được bắt chặt bằng cách dùng hốc 12UOL1, hốc 12UOL2 hoặc hốc 12UOL3 (phần lắp bộ phận dây trái 20L), và đầu kia của bộ phận dây có thể được bắt chặt bằng cách dùng hốc 12UOR1, hốc 12UOR2 hoặc hốc 12UOR3 (phần lắp bộ phận dây phải 20R).

Hơn nữa, trong trường hợp mà hành lý được buộc chặt trên phần che trước 12 bởi bộ phận dây được bố trí theo chiều dọc theo hướng trước - sau của phương tiện trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P của phần che trước 12, một đầu của bộ phận dây có thể được bắt chặt bằng cách dùng hốc 12UOU1 của phần nhô trái trên 12UUP1 (phần lắp bộ phận dây trên 20U) hoặc hốc 12UOU2 của phần nhô phải trên 12UUP2 (phần lắp bộ phận dây trên 20U), và đầu kia của bộ phận dây có thể được bắt chặt bằng cách dùng hốc 12UOF (phần lắp bộ phận dây trước 20F).

Phương án thực hiện thứ hai

Tiếp theo, phương án thực hiện thứ hai được mô tả có dựa vào FIG.7 và FIG.8. FIG.7 là hình vẽ được phóng to của hình vẽ nhìn từ trước của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ hai. FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ hai.

Phương án thực hiện thứ hai có tất cả các dấu hiệu của phương tiện giao thông

1 ở phương án thực hiện thứ nhất. Hơn nữa, ở phần mô tả sau, phần mô tả trên đây về các vị trí giống như các vị trí ở phương án thực hiện này của sáng chế sẽ được bỏ qua theo cách thích hợp.

Ở phương án thực hiện thứ hai, phần lắp bộ phận dây 20 được tạo ra tách biệt với phần che trước 12, và được bố trí ít nhất là trên phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS hoặc phần chặn phải của tấm che trước 12RS.

Cụ thể là, như được thể hiện trên FIG.7 và FIG.8, phần lắp bộ phận dây 20 gồm phần lắp 20M1, phần lắp 20M2 và phần lắp 20M3. Phần lắp 20M1 được bắt chặt trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS. Phần lắp 20M2 được bắt chặt trên phần chặn phải của tấm che trước 12RS. Phần lắp 20M3 được bắt chặt trên phần chặn sau của tấm che trước 12BS. Theo cách này, phần lắp 20M1, phần lắp 20M2 và phần lắp 20M3 tất cả được tạo ra tách biệt với phần che trước 12.

Mỗi phần trong số phần lắp 20M1, phần lắp 20M2 và phần lắp 20M3 được bố trí với một lỗ (không được thể hiện trên các hình vẽ). Bộ phận dây buộc chặt hành lý trên phần che trước 12 có thể xuyên qua lỗ ở phần lắp 20M1, phần lắp 20M2 hoặc phần lắp 20M3 để được thắt nút để buộc chặt.

Phương án thực hiện thứ ba

Tiếp theo, phương án thực hiện thứ ba được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ FIG.9 đến FIG.11. FIG.9 là hình vẽ nhìn từ trái của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ ba. FIG.10 là hình vẽ nhìn từ trước của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ ba. FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên của phương tiện thể hiện phương tiện giao thông 1 theo phương án thực hiện thứ ba.

Phương án thực hiện thứ ba có tất cả các dấu hiệu của phương tiện giao thông 1 ở phương án thực hiện thứ nhất. Hơn nữa, ở phần mô tả sau, phần mô tả trên đây về các vị trí giống như các vị trí ở phương án thực hiện này của sáng chế sẽ được bỏ qua theo cách thích hợp.

Ở phương án thực hiện thứ ba, phần lắp bộ phận dây 20 được tạo ra tách biệt với phần che trước 12.

Cụ thể là, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.9 đến FIG.11, phần lắp bộ phận dây 20 gồm bộ phận đỡ hành lý 20S. Bộ phận đỡ hành lý 20S được bố trí phía trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.10 và FIG.11, bộ phận đỡ hành lý 20S gồm phần vòng 20SR. Phần vòng 20SR được bố trí phía trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS theo cách thức bao quanh phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông. Theo cách này, bộ phận đỡ hành lý 20S tạo ra hình vòng trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông.

Hơn nữa, trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của phần lắp bộ phận dây 20 được tạo kết cấu theo cách thức gồi chồng phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P.

Cụ thể là, bộ phận đỡ hành lý 20S gồm phần nối thứ nhất 20SC1, phần nối thứ hai 20SC2, phần nối thứ ba 20SC3 và phần nối thứ tư 20SC4.

Như được thể hiện trên FIG.11, phần nối thứ nhất 20SC1 và phần nối thứ hai 20SC2 được tạo kết cấu song song theo hướng trước - sau của phương tiện. Hơn nữa, trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, phần nối thứ nhất 20SC1 và phần nối thứ hai 20SC2 cả hai đều kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, và được tạo ra theo cách thức được nối vào phần vòng 20SR được nằm phía trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần vòng 20SR được nằm phía trên phần chặn phải của tấm che trước 12RS. Đó là, phần nối thứ nhất 20SC1 và phần nối thứ hai 20SC2 được tạo ra phía trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P của phần che trước 12 theo cách thức bắc ngang qua hướng trái - phải của phương tiện. Đó là, trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, phần nối thứ nhất 20SC1 và phần nối thứ hai 20SC2 được tạo kết cấu theo cách thức gồi chồng phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P.

Hơn nữa, phần nối thứ ba 20SC3 và phần nối thứ tư 20SC4 được tạo kết cấu song song theo hướng trái - phải của phương tiện.

Hơn nữa, trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, phần nối thứ ba

20SC3 và phần nối thứ tư 20SC4 cả hai đều được tạo ra theo cách thức kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện để được nối vào phần nối thứ nhất 20SC1 và phần nối thứ hai 20SC2. Phần nối thứ ba 20SC3 được tạo kết cấu theo cách thức gói chồng phần mặt trái 12PR2 của phần lõm 12PR của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông. Phần nối thứ tư 20SC4 được tạo kết cấu theo cách thức gói chồng phần mặt phải 12PR3 của phần lõm 12PR của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông. Đó là, phần nối thứ ba 20SC3 và phần nối thứ tư 20SC4 được tạo ra phía trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P của phần che trước 12 theo cách thức bắc ngang qua hướng trước - sau của phương tiện. Đó là, trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, phần nối thứ ba 20SC3 và phần nối thứ tư 20SC4 được tạo kết cấu theo cách thức gói chồng phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P.

Theo cách này, bộ phận dây buộc chặt hành lý vào phần che trước 12 có thể được bắt chặt bằng cách dùng nhiều vị trí của phần vòng 20SR, phần nối thứ nhất 20SC1, phần nối thứ hai 20SC2, phần nối thứ ba 20SC3 và phần nối thứ tư 20SC4.

Hiệu quả của các phương án

Phương tiện giao thông nghiêng 1 theo sáng chế gồm: ống cổ 3, thiết bị lái 4, phần che trước 12 và đèn trước 15. Thiết bị lái 4 có trục lái 5, bộ phận tay lái 6, càng 7 và bánh trước 8. Trục lái 5 được lắp theo cách quay được ở ống cổ 3. Bộ phận tay lái 6 là để được thao tác bởi người điều khiển. Càng 7 được nối vào phần dưới của trục lái 5. Bánh trước 8 được đỡ trên càng 7. Phần che trước 12 được bố trí phía dưới bộ phận tay lái 6 và phía trên bánh trước 8. Đèn trước 15 được bố trí trên phần dưới của phần che trước 12. Phần che trước 12 gói chồng ống cổ 3 trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông và gói chồng ống cổ 3 trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông. Mép trước của phần che trước 12 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông. Phần che trước 12 gồm: phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần chặn phải của tấm che trước 12RS. Phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P được tạo ra phía trên đèn trước 15, và hành lý có thể được chở trực tiếp trên mặt của phần che trước 12. Phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Phần chặn trái của tấm che trước 12LS được tạo ra

theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Phần chặn phải của tấm che trước 12RS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên phải của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Phương tiện giao thông nghiêng 1 còn gồm phần lắp bộ phận dây 20. Hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi bộ phận dây được lắp trên phần lắp bộ phận dây 20. Trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn sau của tấm che trước 12BS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc của phần chặn sau của tấm che trước 12BS so với đường nằm ngang. Trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn trái của tấm che trước 12LS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, góc của phần chặn trái của tấm che trước 12LS so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang. Trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn phải của tấm che trước 12RS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, góc của phần chặn phải của tấm che trước 12RS so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang.

Nói cụ thể là, ở phương tiện giao thông nghiêng 1 theo sáng chế, phần che trước 12 có phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể chở trực tiếp hành lý trên mặt của phần che trước 12. Theo cách này, một giá chứa đồ trước lớn không còn cần được bố trí để cất giữ hành lý và do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo. Hơn nữa, người điều khiển có thể có được dễ dàng đồ vật cất giữ được chở trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P mà không phải xoay người ngược lại trong lúc ngồi trên phương tiện, vì thế sự thuận tiện cho người điều khiển có thể được cải thiện hơn nữa.

Hơn nữa, hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi bộ phận dây được lắp trên phần lắp bộ phận dây 20. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông nghiêng 1 theo sáng chế, phần che trước 12 gồm phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Hơn nữa, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn sau của tấm che trước 12BS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc của phần chặn sau của tấm che trước 12BS so với đường nằm ngang.

Đó là, so với phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P được tạo ra để gần mặt phẳng nằm ngang hơn. Do đó, là khó để hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P di chuyển hướng về phía trước và phía dưới khi phương tiện giao thông dừng, di chuyển với tốc độ thấp hoặc các trạng thái tương tự.

Hơn nữa, góc của phần chặn sau của tấm che trước 12BS so với đường nằm ngang được thiết lập để lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang. Kết quả là, khi phương tiện giao thông di chuyển với tốc độ cao, phần chặn sau của tấm che trước 12BS có thể được dùng để ngăn chặn việc hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P di chuyển hướng về phía sau và phía trên.

Đó là, với thiết kế góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn sau của tấm che trước 12BS, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Theo khía cạnh khác, ở phương tiện giao thông nghiêng 1 theo sáng chế, đèn trước 15 được bố trí trên phần dưới của phần che trước 12 và phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P được tạo ra phía trên đèn trước 15.

Theo cách này, phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P tương đối ngắn theo hướng lên - xuống. Do đó, luồng khí va đập phần chặn sau của tấm che trước 12BS trong lúc điều khiển phương tiện có thể được làm giảm.

Hơn nữa, là không cần tạo kết cấu đèn trước 15 trên tấm che tay lái, và tấm che tay lái có thể được tạo ra tương đối nhỏ hoặc tấm che tay lái có thể được bỏ qua. Do

đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Cụ thể là, khi phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo ra theo các góc khác nhau, phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo ra theo góc gần góc vuông hơn so với phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Do đó, so với trường hợp mà phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo ra theo góc gần với góc bẹt hơn, phần chặn sau của tấm che trước 12BS có độ cao lớn hơn theo hướng lên - xuống. Hơn nữa, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P được tạo ra càng nhiều ở phần dưới của phần che trước 12 thì phần chặn sau của tấm che trước 12BS có độ cao càng lớn theo hướng lên - xuống. Nếu phần chặn sau của tấm che trước 12BS có độ cao lớn hơn theo hướng lên - xuống, tồn tại các lo ngại về sự xuất hiện của luồng khí mạnh hơn và đập phần chặn sau của tấm che trước 12BS trong lúc điều khiển phương tiện.

Do đó, theo sáng chế, đèn trước 15 được bố trí trên phần dưới của phần che trước 12, vì thế phần chặn sau của tấm che trước 12BS có thể ngăn tương đối theo hướng lên - xuống, nhờ đó làm giảm luồng khí va đập phần chặn sau của tấm che trước 12BS trong lúc điều khiển phương tiện.

Hơn nữa, trong trường hợp mà phần mặt chở hành lý của phần che trước 12 được tạo ra phía trên đèn trước 15, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P được tạo ra ở phần cao hơn của phần che trước 12 và do đó, có thể trở nên dài hơn theo hướng trước - sau của phương tiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông nghiêng 1 theo sáng chế, phần che trước 12 có phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần chặn phải của tấm che trước 12RS lần lượt được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái và phần bên phải của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Hơn nữa, trên mặt cất thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, các góc của phần chặn trái của tấm che trước và phần chặn phải của tấm che trước so với đường nằm ngang cả hai đều lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang.

Theo cách này, bề rộng của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P theo

hướng trái - phải của phương tiện có thể được đảm bảo, và hành lý có thể được ngăn chặn việc di chuyển theo phương bề rộng của phương tiện khi phương tiện giao thông nghiêng 1 nghiêng theo phương ngang. Do đó, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Cụ thể là, trong trường hợp mà phương tiện giao thông nghiêng 1 nghiêng về phía bên trái phương tiện, hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể di chuyển về phía bên trái của phương tiện. Hơn nữa, trong trường hợp mà phương tiện giao thông nghiêng 1 nghiêng về phía bên phải của phương tiện, hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể di chuyển về phía bên phải của phương tiện.

Do đó, ở phương tiện giao thông nghiêng 1 theo sáng chế, phần chặn trái của tấm che trước 12LS được tạo ra theo góc gần góc vuông hơn so với phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Do đó, trong trường hợp mà phương tiện giao thông nghiêng 1 nghiêng về phía bên trái của phương tiện, phần chặn trái của tấm che trước 12LS có thể được dùng để ngăn chặn việc hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P lệch về phía bên trái và phía trên của phương tiện.

Hơn nữa, phần chặn phải của tấm che trước 12RS được tạo ra theo góc gần góc vuông hơn so với phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Do đó, trong trường hợp mà phương tiện giao thông nghiêng 1 nghiêng về phía bên phải của phương tiện, phần chặn phải của tấm che trước 12RS có thể được dùng để ngăn chặn việc hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P lệch về phía bên phải và phía trên của phương tiện.

Theo cách này, phương tiện giao thông nghiêng 1 có thể được bố trí, để cho phần trước nhỏ của phương tiện có thể được giữ nguyên, bộ phận dây được dùng để buộc chặt và hình dạng của tấm che trước được thiết kế theo cách có tính toán. Theo cách này, bất kể đến trạng thái chạy của phương tiện, hành lý có thể được chở vững chắc và trực tiếp trên phần che trước 12, nhờ đó cải thiện sự thuận tiện.

Được ưu tiên là, phần che trước 12 còn gồm: phần chặn trước của tấm che trước 12FS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần trước của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P.

Như được thảo luận trên đây, để làm giảm tác động của luồng khí va đập phần

che trước 12 trong lúc điều khiển phương tiện, mép trước của phần che trước 12 được tạo ra theo cách thức kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới. Trong trường hợp mà phần chặn trước của tấm che trước 12FS được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần trước của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P còn được bố trí, hành lý có thể còn được ngăn chặn việc di chuyển ra phía trước và xuống phía dưới khi phương tiện giao thông dừng, di chuyển với tốc độ thấp, hoặc trạng thái tương tự với phần chặn trước của tấm che trước 12FS. Do đó, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần lắp bộ phận dây 20 gồm phần lắp bộ phận dây trái 20L và phần lắp bộ phận dây phải 20R. Phần lắp bộ phận dây trái 20L được tạo ra bởi một phần của phần che trước 12 và được bố trí sang trái hơn so với phần chặn trái của tấm che trước 12LS trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông. Phần lắp bộ phận dây phải 20R được tạo ra bởi một phần của phần che trước 12 và được bố trí sang phải hơn so với phần chặn phải của tấm che trước 12RS trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông.

Trong trường hợp mà một phần của phần che trước 12 được dùng để tạo ra phần lắp bộ phận dây 20, khoảng không cho việc tạo kết cấu phần lắp bộ phận dây 20 tách biệt với phần che trước 12 có thể được giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây trái 20L được bố trí sang trái hơn so với phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần lắp bộ phận dây phải 20R được bố trí sang phải hơn so với phần chặn phải của tấm che trước 12RS. Bộ phận dây có thể bắc ngang qua phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P theo hướng trái - phải của phương tiện, và hành lý được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P từ phía trên. Do đó, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P gồm phần lõm 12PR được làm lõm xuống phía dưới. Phần lắp bộ phận dây 20 (20F) được tạo ra bởi một phần của phần che trước 12 và được bố trí phía dưới phần chặn trước của tấm che trước 12FS trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, và được bố trí ở phía trước phần lõm 12PR trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông.

Trong trường hợp này, phần lõm 12PR được làm lõm xuống phía dưới được tạo

ra ở phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, vì thế bên trong thân phương tiện của phần che trước 12, khoảng không phía dưới phần lõm 12PR hẹp hơn so với khoảng không phía dưới phần khác với phần lõm 12PR. Do đó, khoảng không tập hợp âm thanh S của còi H có thể được tạo ra. Hơn nữa, hốc 12UOF cho âm thanh đi ra ngoài thân phương tiện được bố trí ở vị trí phía trước khoảng không tập hợp âm thanh S của phương tiện. Phần lắp bộ phận dây 20 (20F) được tạo ra ở phần mà hốc 12UOF được tạo ra ở phần che trước 12, khoảng không cho việc tạo kết cấu phần lắp bộ phận dây 20 tách biệt với phần che trước 12 có thể được giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần lắp bộ phận dây 20 (20U) được tạo ra bởi một phần của phần che trước 12 và được tạo ra theo cách thức nhô lên phía trên từ phần chặn sau của tấm che trước 12BS.

Trong trường hợp mà một phần của phần che trước 12 được dùng để tạo ra phần lắp bộ phận dây 20 (20U), khoảng không cho việc tạo kết cấu phần lắp bộ phận dây 20 (20U) tách biệt với phần che trước 12 có thể được giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây 20 (20U) được bố trí trên phần chặn sau của tấm che trước 12BS được tạo ra theo cách thức nhô lên phía trên từ phần chặn sau của tấm che trước 12BS, bộ phận dây được lắp trên phần lắp bộ phận dây 20 (20U) có thể đem lại các lực buộc chặt về phía sau và lên phía trên cho hành lý. Do đó, hành lý có thể còn được ngăn chặn việc di chuyển ra phía trước và xuống phía dưới khi phương tiện giao thông dừng, di chuyển với tốc độ thấp, hoặc trạng thái tương tự. Do đó, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần lắp bộ phận dây 20 được tạo ra tách biệt với phần che trước 12 và được bố trí ít nhất là trên phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS hoặc phần chặn phải của tấm che trước 12RS.

Phần lắp bộ phận dây 20 được tạo ra tách biệt với phần che trước 12 và được bố trí ít nhất là trên phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS hoặc phần chặn phải của tấm che trước 12RS, vì thế cách bố trí của phần lắp bộ phận dây 20 có thể được đơn giản hoá. Theo cách này, độ vững chắc cất giữ có thể được đảm bảo bằng cách dùng phương pháp đơn giản.

Được ưu tiên là, phần lắp bộ phận dây 20 được tạo ra tách biệt với phần che trước 12, tạo ra đường vòng trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, và được bố trí phía trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS.

Trong trường hợp này, phần lắp bộ phận dây 20 tạo ra hình vòng, được bố trí phía trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS, phần lắp bộ phận dây 20 có thể được tạo ra tương đối lớn và có nhiều vị trí mà các bộ phận dây có thể được lắp. Do đó, vì mức độ tự do của việc lắp bộ phận dây có thể được gia tăng theo hình dạng hoặc trọng lượng của hành lý, độ bền của sự buộc chặt hành lý trên phần che trước 12 bằng cách dùng bộ phận dây có thể được cải thiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của phần lắp bộ phận dây 20 được tạo kết cấu theo cách thức gói chồng phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P.

Ít nhất một phần của phần lắp bộ phận dây 20 được tạo kết cấu theo cách thức gói chồng phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, vị trí mà bộ phận dây có thể được lắp có thể ở sát hành lý. Theo cách này, độ bền của sự buộc chặt hành lý trên phần che trước 12 bởi bộ phận dây có thể được cải thiện, vì thế việc cất giữ hành lý vững chắc được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn trước của tấm che trước 12FS nhỏ hơn so với khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn sau của tấm che trước 12BS.

Trong trường hợp này, khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn trước của tấm che trước 12FS được thiết lập để nhỏ hơn so với khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn sau của tấm che trước 12BS. Độ dài của phần chặn trước của tấm che trước 12FS theo hướng trước - sau của phương tiện có thể được tạo ra tương đối ngắn. Theo cách này, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể được tạo ra tương đối dài theo hướng trước - sau của phương tiện. Theo cách này, việc

cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, độ cao lớn nhất của phần chặn trái của tấm che trước 12LS theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước 12BS theo hướng lên - xuống, và độ cao lớn nhất của phần chặn phải của tấm che trước 12RS theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước 12BS theo hướng lên - xuống.

Trong trường hợp này, các độ cao của phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần chặn phải của tấm che trước 12RS được tạo ra để nhỏ hơn so với độ cao của phần chặn sau của tấm che trước 12BS, vì thế phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần chặn phải của tấm che trước 12RS có thể nhỏ. Theo cách này, vì phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần chặn phải của tấm che trước 12RS có thể được tạo ra tương đối thấp, cho dù hành lý tương đối lớn được đặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần chặn phải của tấm che trước 12RS có thể được dùng để buộc chặt chỉ mình phần dưới của hành lý, để ngăn chặn việc hành lý di chuyển theo hướng trái - phải, và khoảng không chứa hành lý theo hướng trái - phải gần phía trên hơn so với phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần chặn phải của tấm che trước 12RS được bố trí để tương đối rộng.

Hơn nữa, vì đồ vật cất giữ được đặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể dễ dàng chạm tới và lấy được, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo, và sự thuận tiện có thể được cải thiện hơn nữa cho người điều khiển.

Được ưu tiên là, độ cao lớn nhất của phần chặn trái của tấm che trước 12LS theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước 12BS theo hướng lên - xuống. Độ cao lớn nhất của phần chặn phải của tấm che trước 12RS theo hướng lên - xuống nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước 12BS theo hướng lên - xuống. Độ cao nhỏ nhất của phần chặn trái của tấm che trước 12LS theo hướng lên - xuống lớn hơn so với độ cao lớn nhất của phần chặn trước của tấm che trước 12FS theo hướng lên - xuống. Độ cao nhỏ nhất của phần chặn phải của tấm che trước 12RS theo hướng lên - xuống lớn hơn so với độ cao lớn nhất của phần chặn trước của tấm che trước 12FS theo hướng lên - xuống.

Trong trường hợp này, các độ cao của phần chặn trước của tấm che trước 12FS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS và phần chặn phải của tấm che trước 12RS

được thiết lập để nhỏ hơn so với độ cao của phần chặn sau của tấm che trước 12BS, vì thế phần chặn trước của tấm che trước 12FS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS, và phần chặn phải của tấm che trước 12RS có thể nhỏ.

Theo cách này, vì phần chặn trước của tấm che trước 12FS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS, và phần chặn phải của tấm che trước 12RS có thể được tạo ra tương đối thấp, cho dù hành lý tương đối lớn được đặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, phần chặn trước của tấm che trước 12FS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS, và phần chặn phải của tấm che trước 12RS có thể được dùng để buộc chặt chỉ mình phần dưới của hành lý, để ngăn chặn việc hành lý di chuyển ra phía trước và theo hướng trái - phải, và các khoảng không chứa hành lý theo hướng trước - sau của phương tiện và hướng trái - phải gần phía trên hơn so với phần chặn trước của tấm che trước 12FS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS, và phần chặn phải của tấm che trước 12RS được bố trí để tương đối rộng.

Hơn nữa, vì đồ vật cất giữ được đặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể dễ dàng chạm tới và lấy được, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo, và sự thuận tiện có thể được cải thiện hơn nữa cho người điều khiển.

Được ưu tiên là, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P được bố trí với các bộ phận chống trượt 12PAS1 và 12PAS2.

Trong trường hợp mà hành lý được cất giữ theo cách thức được đặt trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, các bộ phận chống trượt 12PAS1 và 12PAS2 được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể còn được sử dụng để ngăn chặn việc hành lý di chuyển theo hướng trước - sau của phương tiện hoặc hướng trái - phải. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa

Được ưu tiên là, bộ phận chống trượt 12PAS2 có dạng gờ.

Trong trường hợp cất giữ hành lý theo cách thức được đặt trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, bộ phận chống trượt 12PAS2 được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể được dùng để ngăn chặn hơn nữa việc hành lý di chuyển theo hướng trước - sau của phương tiện hoặc hướng trái - phải của phương tiện. Hơn nữa, trong trường hợp mà bộ phận chống trượt 12PAS2 được bố trí theo dạng gờ, khoảng không để sắp xếp bộ phận chống trượt 12PAS2 có thể được

giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Hơn nữa, diện tích tiếp xúc với hành lý có thể trở nên lớn hơn, vì thế tính hiệu quả của việc ngăn chặn sự di chuyển có thể được cải thiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P gồm phần lõm 12PR được làm lõm xuống phía dưới. Phần lõm 12PR gồm phần mặt đáy 12PR1, phần mặt trái 12PR2 được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái của phần mặt đáy 12PR1 theo hướng trái - phải của phương tiện, và phần mặt phải 12PR3 được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên phải của phần mặt đáy 12PR1 theo hướng trái - phải của phương tiện. Bộ phận chống trượt 12PAS1 được tạo ra bởi phần mặt trái 12PR2 và phần mặt phải 12PR3.

Trong trường hợp mà hành lý được cất giữ theo cách thức được đặt trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, bộ phận chống trượt 12PAS1 được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể được dùng để ngăn chặn hơn nữa việc hành lý di chuyển theo hướng trước - sau của phương tiện hoặc hướng trái - phải của phương tiện. Theo cách này, việc cất giữ hành lý vững chắc có thể được đảm bảo hơn nữa.

Theo khía cạnh khác, phần lõm 12PR được làm lõm xuống phía dưới phía dưới được tạo ra ở phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P. Bên trong thân phương tiện của phần che trước 12, khoảng không phía dưới phần lõm 12PR tới phía dưới hẹp hơn so với khoảng không phía dưới phần khác với phần lõm 12PR tới phía dưới, khoảng không tập hợp âm thanh S của còi H có thể được tạo ra. Phần tạo ra phần lõm 12PR ở phần che trước 12 được dùng để tạo ra bộ phận chống trượt 12PAS1. Theo cách này, khoảng không để sắp xếp bộ phận chống trượt 12PAS1 tách biệt với phần che trước 12 có thể được giữ lại. Do đó, phần trước nhỏ gọn của phương tiện có thể được đảm bảo hơn nữa.

Các ví dụ biến đổi khác

Ví dụ, các tấm che thân phương tiện như phần che trước 12 và phần chắn chân 18 chẳng hạn là các bộ phận tạo hình dạng bên ngoài và có thể được tạo ra riêng biệt theo thích hợp bằng vật liệu như chất dẻo chẳng hạn. Nhiều bộ phận che khác nhau là các sản phẩm được chế tạo liền khối được tạo ra qua quá trình đúc áp lực. Tuy nhiên,

nhiều bộ phận có thể được đưa vào. Ví dụ, ở phần che trước 12 theo phương án thực hiện, phần che trước trên 12U, phần che trước trái dưới 12DL và phần che trước phải dưới 12DR được tạo ra riêng biệt và có thể theo cách khác được làm liền khối. Ở phần che trước trên 12U, phần che trên 12UU, phần che dưới 12UD, phần che trái trên 12UL1, phần che trái dưới 12UL2, phần che phải trên 12UR1, phần che phải dưới 12UR2 và phần che trước 12UF được tạo ra riêng biệt và có thể theo cách khác được làm liền khối. Ở phần che trên 12UU, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS được tạo ra riêng biệt và có thể theo cách khác được làm liền khối.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện, đèn trước 15 được tạo ra bởi hai đèn trước được sắp xếp song song theo hướng trái - phải. Tuy nhiên, phương án thực hiện không bị giới hạn ở kết cấu đó. Ví dụ, đèn trước 15 có thể được tạo ra bởi một đèn trước đèn trước.

Hơn nữa, mép trước của phần che trước 12 có xu hướng kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông. Đó là, trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông, chỉ cần cho phép đầu trước của mép trước của phần che trước 12 được nằm phía dưới đầu sau của mép trước của phần che trước 12 tới phía dưới. Ví dụ, trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông, mép trước của phần che trước 12 có thể được tạo ra theo cách thức kéo dài xuống phía dưới từ phía sau tới phía trước của phương tiện với độ dốc giữ nguyên, hoặc có thể được tạo ra theo cách thức kéo dài xuống phía dưới từ phía sau tới phía trước của phương tiện với "độ dốc đứng" và rồi kéo dài xuống phía dưới với "độ dốc thoải", hoặc có thể được tạo ra theo cách thức kéo dài xuống phía dưới từ phía sau tới phía trước của phương tiện với "độ dốc thoải" và rồi kéo dài xuống phía dưới với "độ dốc đứng". Hơn nữa, trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông, mép trước của phần che trước 12 theo cách khác có thể được tạo ra theo cách thức kéo dài hướng về phía trước của phương tiện và rồi kéo dài hướng về phía dưới của phương tiện trước tiên và rồi kéo dài thêm hướng về phía trước của phương tiện.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần giữa của phần che trước 12 theo hướng trái - phải của phương tiện bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, phần mặt chở hành lý của

tấm che trước 12P được tạo ra theo cách thức kéo dài từ phần nổi của phần chặn trước của tấm che trước 12FS hướng về phía sau của phương tiện gần như nằm ngang và rồi kéo dài hướng về phía sau và phía trên của phương tiện để được nối vào phần chặn sau của tấm che trước 12BS. Tuy nhiên, phương án thực hiện không bị giới hạn ở kết cấu đó, với điều kiện là trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P và phần chặn sau của tấm che trước 12BS bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P so với đường nằm ngang được thiết lập để nhỏ hơn so với góc của phần chặn sau của tấm che trước 12BS so với đường nằm ngang. Ví dụ, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P có thể được tạo ra theo cách thức kéo dài từ phần nổi của phần chặn trước của tấm che trước 12FS hướng về phía sau và phía trên của phương tiện theo hướng trước - sau của phương tiện để được nối vào phần chặn sau của tấm che trước 12BS, hoặc có thể được tạo ra để nối chung gần như nằm ngang theo hướng trước - sau của phương tiện.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, mặt chở trái 12P1 kéo dài sang bên trái theo hướng trái - phải của phương tiện và xuống phía dưới từ phần đầu trái của phần lõm 12PR và được nối vào phần chặn trái của tấm che trước 12LS. Tuy nhiên, phương án thực hiện không bị giới hạn ở kết cấu đó, với điều kiện là mặt chở trái 12P1 được tạo ra theo cách thức kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện. Ví dụ, mặt chở trái 12P1 có thể kéo dài sang bên trái theo hướng trái - phải của phương tiện và lên phía trên từ phần đầu trái của phần lõm 12PR và được nối vào phần chặn trái của tấm che trước 12LS, hoặc có thể gần như được tạo ra để nằm ngang theo hướng trái - phải của phương tiện. Hơn nữa, theo phương án thực hiện, trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, mặt chở phải 12P2 kéo dài sang bên phải theo hướng trái - phải của phương tiện và xuống phía dưới từ phần đầu phải của phần lõm 12PR và được nối vào phần chặn phải của tấm che trước 12RS. Tuy nhiên, phương án thực hiện không bị giới hạn ở kết cấu đó, với điều kiện là mặt chở phải 12P2 được tạo ra theo cách thức kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện. Ví dụ, mặt chở phải 12P2 có thể kéo dài sang bên phải theo hướng trái - phải của phương tiện và lên phía trên từ phần đầu phải

của phần lõm 12PR để được nối vào phần chặn phải của tấm che trước 12RS, hoặc có thể gần như được tạo ra để nằm ngang theo hướng trái - phải của phương tiện.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P của phần che trên 12UU gồm phần lõm 12PR được làm lõm xuống phía dưới. Tuy nhiên, phương án thực hiện không bị giới hạn ở kết cấu đó, và theo cách khác có thể không gồm phần lõm 12PR. Trong trường hợp này, phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P được tạo kết cấu theo cách thức được nối vào phần đầu phải của mặt chở trái 12P1 và phần đầu trái của mặt chở phải 12P2.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây 20 được tạo ra bởi phần che trước 12 không bị giới hạn ở các phương án thực hiện, và số lượng, hình dạng, vị trí bố trí và các yếu tố tương tự, tất cả có thể được thay đổi theo cách thích hợp.

Ví dụ, phần lắp bộ phận dây trái 20L, đó là hốc 12UOL1, hốc 12UOL2 và hốc 12UOL3 có thể không được tạo ra trên mặt trên của phần che trái trên 12UL1 được dùng để tạo ra rãnh 12UL1G. Theo cách khác, thay cho việc tạo ra rãnh 12UL1G, phần che trái trên 12UL1 có thể được tạo ra trực tiếp. Hơn nữa, số lượng các hốc có thể không bị giới hạn ở phương án thực hiện, và hai hốc hoặc ít hơn hay bốn hốc hoặc nhiều hốc hơn có thể được bố trí. Phần lắp bộ phận dây phải 20R, đó là hốc 12UOR1, hốc 12UOR2 và hốc 12UOR3 có thể không được tạo ra trên mặt trên của phần che phải trên 12UR1 được dùng để tạo rãnh 12UR1G. Thay cho việc tạo ra rãnh 12UR1G, phần che phải trên 12UR1 có thể được tạo ra trực tiếp. Hơn nữa, số lượng các hốc có thể không bị giới hạn ở phương án thực hiện, và hai hốc hoặc ít hơn hay bốn hốc hoặc nhiều hốc hơn có thể được bố trí.

Hơn nữa, ở phần lắp bộ phận dây trên 20U, hốc 12UOU1 và hốc 12UOU2 được dùng để bắt chặt bộ phận dây có thể không được tạo ra bởi phần nhô trái trên 12UUP1 và phần nhô phải trên 12UUP2. Ví dụ, hốc 12UOU1 và hốc 12UOU2 có thể được tạo ra trực tiếp ở phần chặn sau của tấm che trước 12BS. Hơn nữa, các hốc được dùng để bắt chặt bộ phận dây có thể không bị giới hạn ở kết cấu hai hốc gồm hốc 12UOU1 và hốc 12UOU2, và chỉ một hốc có thể được bố trí hoặc ba hốc hay nhiều hốc hơn có thể được bố trí.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây trước 20F, đó là hốc 12UOF, có thể không được tạo ra bằng cách dùng phần che trước 12UF. Ví dụ, hốc 12UOF có thể được tạo ra ở

phần chặn trước của tấm che trước 12FS. Hơn nữa, số lượng các hốc có thể không bị giới hạn ở phương án thực hiện, và hai hốc hoặc nhiều hốc hơn có thể được bố trí.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây 20 có thể chỉ gồm một hoặc nhiều hơn một trong số phần lắp bộ phận dây trái 20L, phần lắp bộ phận dây phải 20R, phần lắp bộ phận dây trên 20U và phần lắp bộ phận dây trước 20F. Hơn nữa, các phần khác ở phần che trước 12 có thể được dùng để tạo ra phần lắp bộ phận dây 20.

Hơn nữa, phần lắp bộ phận dây 20 được tạo ra tách biệt với phần che trước 12 không bị giới hạn ở phương án thực hiện, và số lượng, hình dạng, vị trí bố trí và các yếu tố tương tự, tất cả có thể được thay đổi theo cách thích hợp.

Ví dụ, phần lắp 20M1, phần lắp 20M2, và phần lắp 20M3 lần lượt được bắt chặt trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn sau của tấm che trước 12BS, nhưng không bị giới hạn ở đó và có thể được bắt chặt tùy ý trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS. Hơn nữa, ngoài phần che trên 12UU của phần che trước trên 12U, phần lắp 20M1, phần lắp 20M2 và phần lắp 20M3 có thể được bắt chặt trên phần che trái trên 12UL1, phần che trái dưới 12UL2, phần che phải trên 12UR1 và phần che phải dưới 12UR2. Hơn nữa, số lượng của các phần lắp có thể không bị giới hạn ở phương án thực hiện, hai hoặc ít hơn hoặc bốn hay nhiều phần lắp hơn có thể được bố trí.

Hơn nữa, hình dạng của bộ phận đỡ hành lý 20S không bị giới hạn ở phương án thực hiện, ví dụ, có thể gồm chỉ một phần vòng 20SR, mà không gồm phần nối thứ nhất 20SC1, phần nối thứ hai 20SC2, phần nối thứ ba 20SC3 và phần nối thứ tư 20SC4. Hơn nữa, phần vòng 20SR được bố trí phía trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn sau của tấm che trước 12BS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS theo cách thức bao quanh phần mặt chở hành lý của tấm che trước 12P trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông, nhưng không bị giới hạn ở đó, và có thể chỉ được bố trí phía trên phần chặn trái của tấm che trước 12LS, phần chặn phải của tấm che trước 12RS và phần chặn trước của tấm che trước 12FS.

Hơn nữa, theo các phương án thực hiện, xe máy hai bánh được dùng làm ví dụ

về phương tiện giao thông 1 để mô tả. Tuy nhiên, phương tiện giao thông 1 có thể là phương tiện giao thông nghiêng quay ở tư thế nghiêng, có thể là phương tiện giao thông hay bánh hoặc xe đạp được dẫn động nhờ công suất khác với động cơ, hoặc có thể là phương tiện giao thông ba bánh hoặc phương tiện giao thông bốn bánh.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông nghiêng (1), bao gồm:

ống cổ (3);

thiết bị lái (4), có trục lái (5) được lắp theo cách quay được ở ống cổ (3), bộ phận tay lái (6) được nối vào phần trên của trục lái (5) và được thao tác bởi người điều khiển, càng (7) được nối vào phần dưới của trục lái (5) và bánh trước (8) được đỡ trên càng (7);

phần che trước (12) được bố trí phía dưới bộ phận tay lái (6) và phía trên bánh trước (8) theo hướng lên - xuống của phương tiện giao thông; và

đèn trước (15) được bố trí ở phần dưới của phần che trước (12) theo hướng lên - xuống của phương tiện, trong đó:

phần che trước (12) gối chồng ống cổ (3) trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, và gối chồng ống cổ (3) trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông,

mép trước của phần che trước (12) kéo dài xuống phía dưới theo hướng lên - xuống của phương tiện và ra phía trước theo hướng trước - sau của phương tiện trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông, trong đó:

phần che trước (12) bao gồm:

phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P), được tạo ra phía trên đèn trước (15) theo hướng lên - xuống của phương tiện, và có khả năng chở trực tiếp hành lý trên mặt của phần che trước (12);

phần chặn sau của tấm che trước (12BS) được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên theo hướng lên - xuống của phương tiện từ phần sau của phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P);

phần chặn trái của tấm che trước (12LS) được sắp xếp ở bên trái của phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) theo hướng trái - phải của phương tiện, được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên theo hướng lên - xuống của phương tiện từ phần bên trái của phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P); và

phần chặn phải của tấm che trước (12RS) được sắp xếp ở bên phải của phần

mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) theo hướng trái - phải của phương tiện, được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên theo hướng lên - xuống của phương tiện từ phần bên phải của phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P);

phương tiện giao thông nghiêng (1) này còn bao gồm phần lắp bộ phận dây (20),

phần lắp bộ phận dây (20) được tạo kết cấu sao cho hành lý được chở trực tiếp trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) có khả năng được buộc chặt trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) bởi bộ phận dây được lắp trên phần lắp bộ phận dây (20),

trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) và phần chặn sau của tấm che trước (12BS) bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện, góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) so với đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc của phần chặn sau của tấm che trước (12BS) so với đường nằm ngang,

trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) và phần chặn trái của tấm che trước (12LS) bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, góc của phần chặn trái của tấm che trước (12LS) so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) so với đường nằm ngang, và

trên mặt cắt thu được bằng cách cắt phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) và phần chặn phải của tấm che trước (12RS) bởi mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo hướng trái - phải của phương tiện, góc của phần chặn phải của tấm che trước (12RS) so với đường nằm ngang lớn hơn so với góc của phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) so với đường nằm ngang.

phần che trước (12) còn bao gồm: phần chặn trước của tấm che trước (12FS) được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên theo hướng lên - xuống của phương tiện từ phần trước của phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P), khác biệt ở chỗ:

phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) bao gồm phần lõm (12PR) được làm lõm xuống phía dưới theo hướng lên - xuống của phương tiện,

phần lắp bộ phận dây (20) được tạo ra bởi một phần của phần che trước (12), và

được bố trí phía dưới toàn bộ phần chặn trước của tấm che trước (12FS) theo hướng lên - xuống của phương tiện trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông, và được bố trí ở phía trước phần lõm (12PR) theo hướng trước - sau của phương tiện trên hình chiếu cạnh của phương tiện giao thông.

2. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 1, khác biệt ở chỗ một phần nữa của phần lắp bộ phận dây (20) bao gồm: phần lắp bộ phận dây trái (20L) và phần lắp bộ phận dây phải (20R) theo hướng trái - phải của phương tiện,

phần lắp bộ phận dây trái (20L) được tạo ra bởi một phần của phần che trước (12) và được sắp xếp sang trái hơn so với phần chặn trái của tấm che trước (12LS) trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông theo hướng trái - phải của phương tiện, và

phần lắp bộ phận dây phải (20R) được tạo ra bởi một phần của phần che trước (12) và được sắp xếp sang phải hơn so với phần chặn phải của tấm che trước (12RS) trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông theo hướng trái - phải của phương tiện.

3. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 1, khác biệt ở chỗ một phần nữa của phần lắp bộ phận dây (20) được tạo ra bởi một phần của phần che trước (12) và được tạo ra theo cách thức nhô lên phía trên từ phần chặn sau của tấm che trước (12BS) theo hướng lên - xuống của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 1, khác biệt ở chỗ ít nhất một phần của phần lắp bộ phận dây (20) được tạo kết cấu theo cách thức gồi chồng phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) trên hình chiếu từ trên của phương tiện giao thông.

5. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 1, khác biệt ở chỗ khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn trước của tấm che trước (12FS) nhỏ hơn so với khoảng cách giữa đầu trước và đầu sau của phần chặn sau của tấm che trước (12BS) theo hướng trước - sau của phương tiện.

6. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 1, khác biệt ở chỗ độ cao lớn nhất của phần chặn trái của tấm che trước (12LS) theo hướng lên - xuống của phương tiện nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước (12BS) theo

hướng lên - xuống của phương tiện, và

độ cao lớn nhất của phần chặn phải của tấm che trước (12RS) theo hướng lên - xuống của phương tiện nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước (12BS) theo hướng lên - xuống của phương tiện.

7. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 1, khác biệt ở chỗ độ cao lớn nhất của phần chặn trái của tấm che trước (12LS) theo hướng lên - xuống của phương tiện nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước (12BS) theo hướng lên - xuống của phương tiện,

độ cao lớn nhất của phần chặn phải của tấm che trước (12RS) theo hướng lên - xuống của phương tiện nhỏ hơn so với độ cao nhỏ nhất của phần chặn sau của tấm che trước (12BS) theo hướng lên - xuống của phương tiện,

độ cao nhỏ nhất của phần chặn trái của tấm che trước (12LS) theo hướng lên - xuống của phương tiện lớn hơn so với độ cao lớn nhất của phần chặn trước của tấm che trước (12FS) theo hướng lên - xuống của phương tiện,

độ cao nhỏ nhất của phần chặn phải của tấm che trước (12RS) theo hướng lên - xuống của phương tiện lớn hơn so với độ cao lớn nhất của phần chặn trước của tấm che trước (12FS) theo hướng lên - xuống của phương tiện.

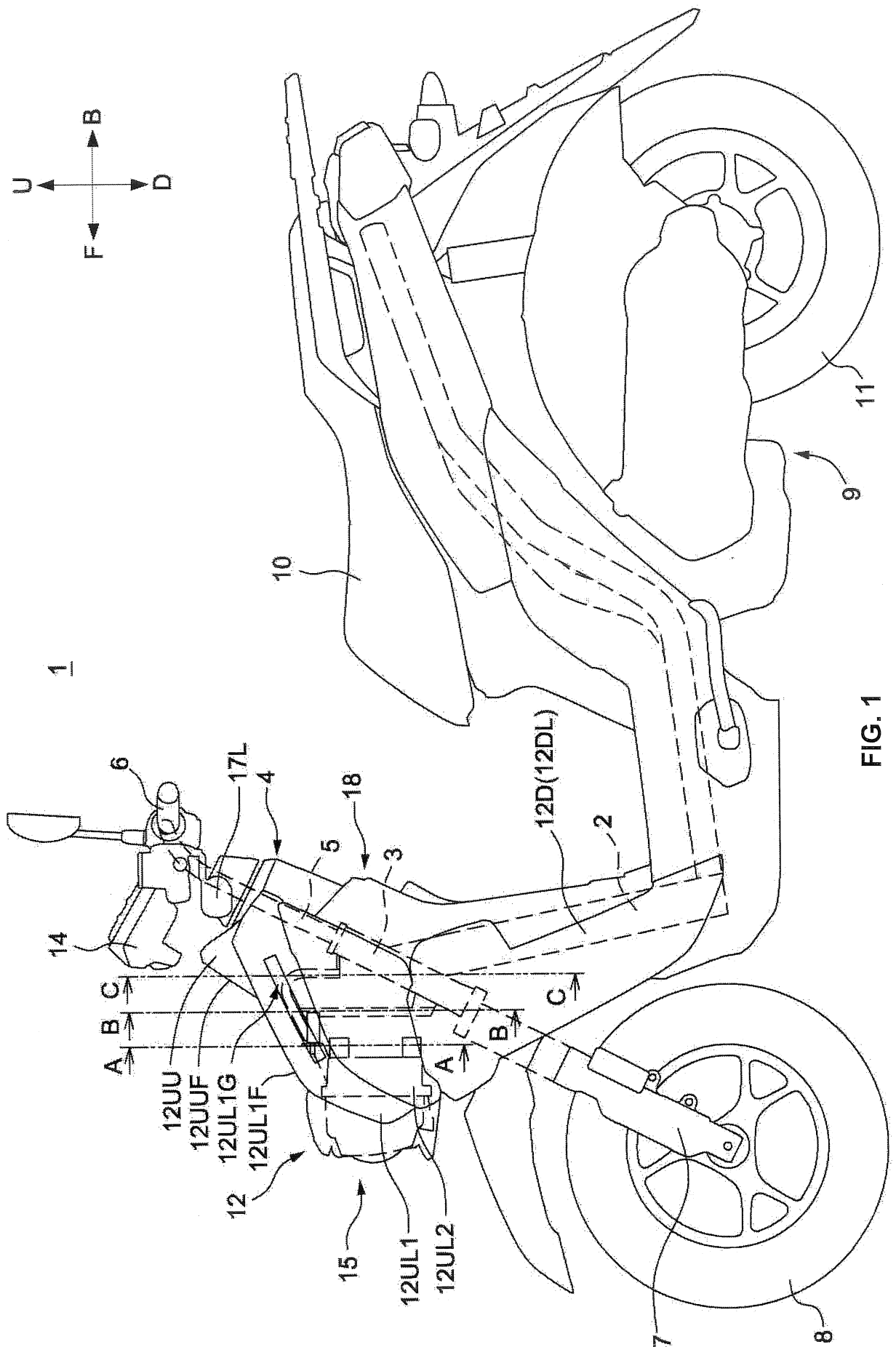
8. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 1, khác biệt ở chỗ bộ phận chống trượt (12PAS1, 12PAS2) được bố trí trên phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P).

9. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 8, trong đó bộ phận chống trượt (12PAS1, 12PAS2) được tạo ra theo hình dạng gờ.

10. Phương tiện giao thông nghiêng (1) theo điểm 8, trong đó phần mặt chở hành lý của tấm che trước (12P) bao gồm phần lõm (12PR) được làm lõm xuống phía dưới theo hướng lên - xuống của phương tiện,

phần lõm (12PR) bao gồm phần mặt đáy (12PR1) theo hướng lên - xuống của phương tiện, phần mặt trái (12PR2) được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên trái của phần mặt đáy (12PR1) theo hướng trái - phải của phương tiện, và phần mặt phải (12PR3) được tạo ra theo cách thức kéo dài lên phía trên từ phần bên phải của phần mặt đáy (12PR1) theo hướng trái - phải của phương tiện, và

bộ phận chống trượt (12PAS1, 12PAS2) được tạo ra bởi phần mặt trái (12PR2) và phần mặt phải (12PR3) theo hướng trái - phải của phương tiện.



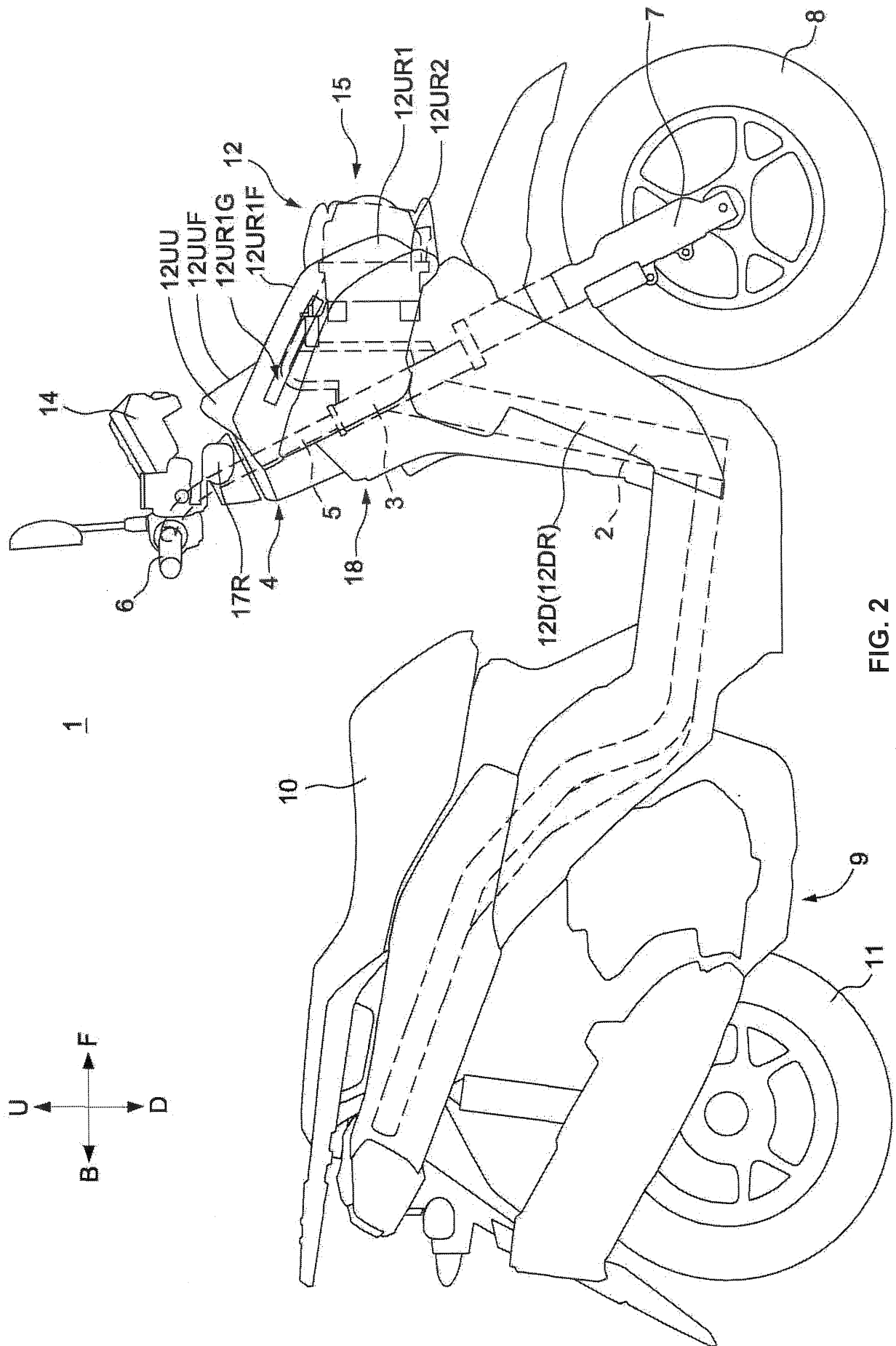


FIG. 2

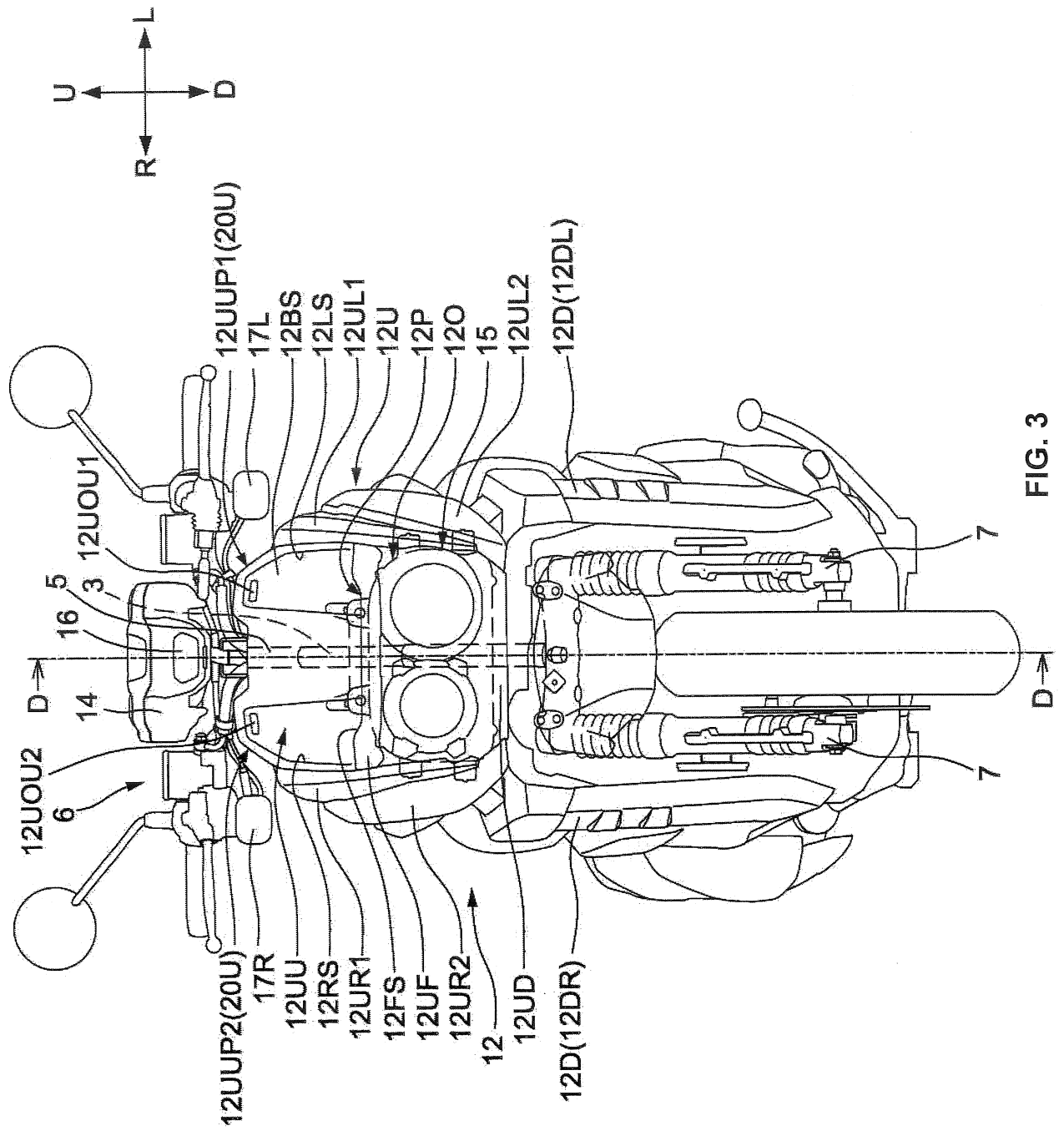


FIG. 3

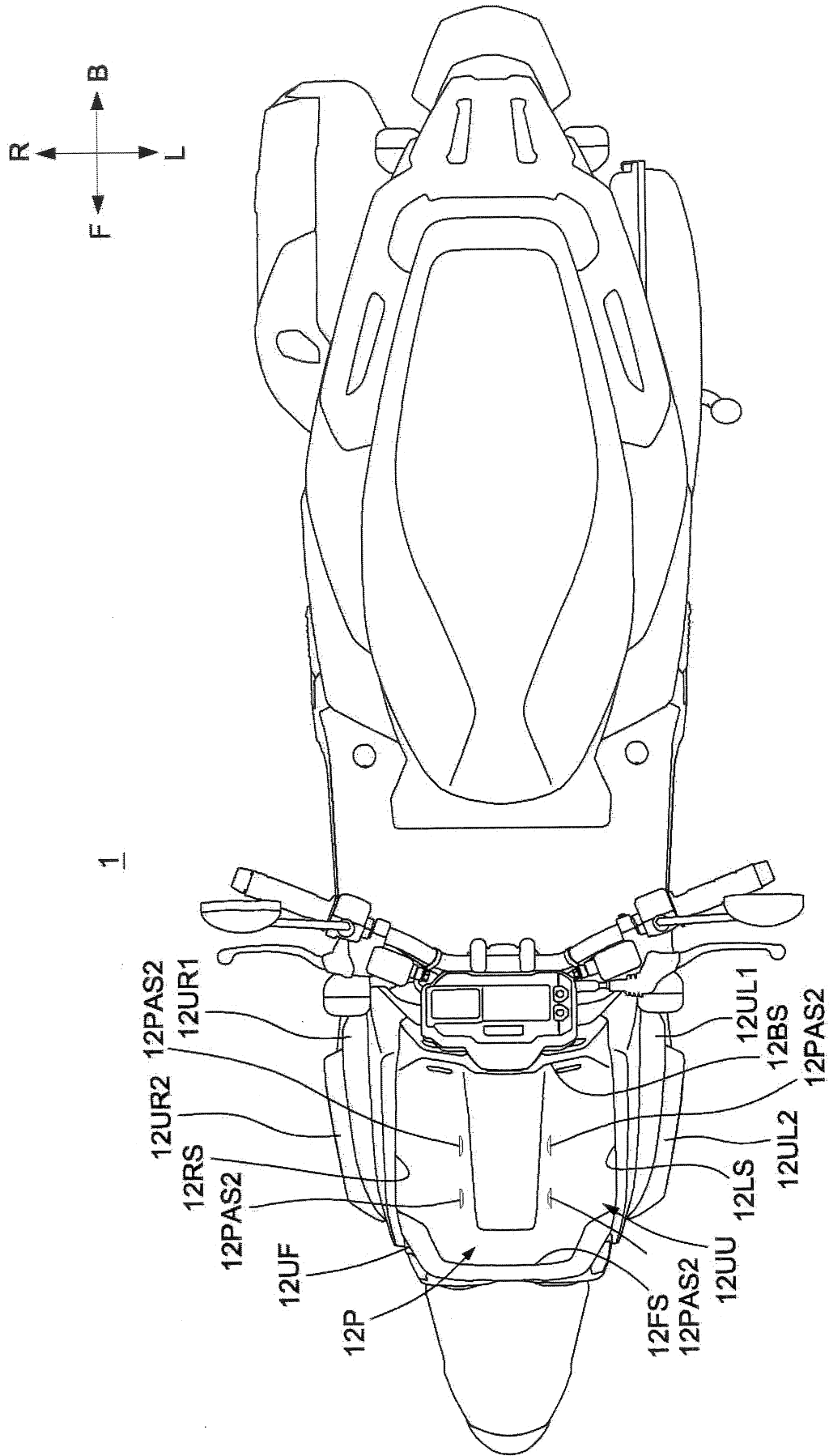
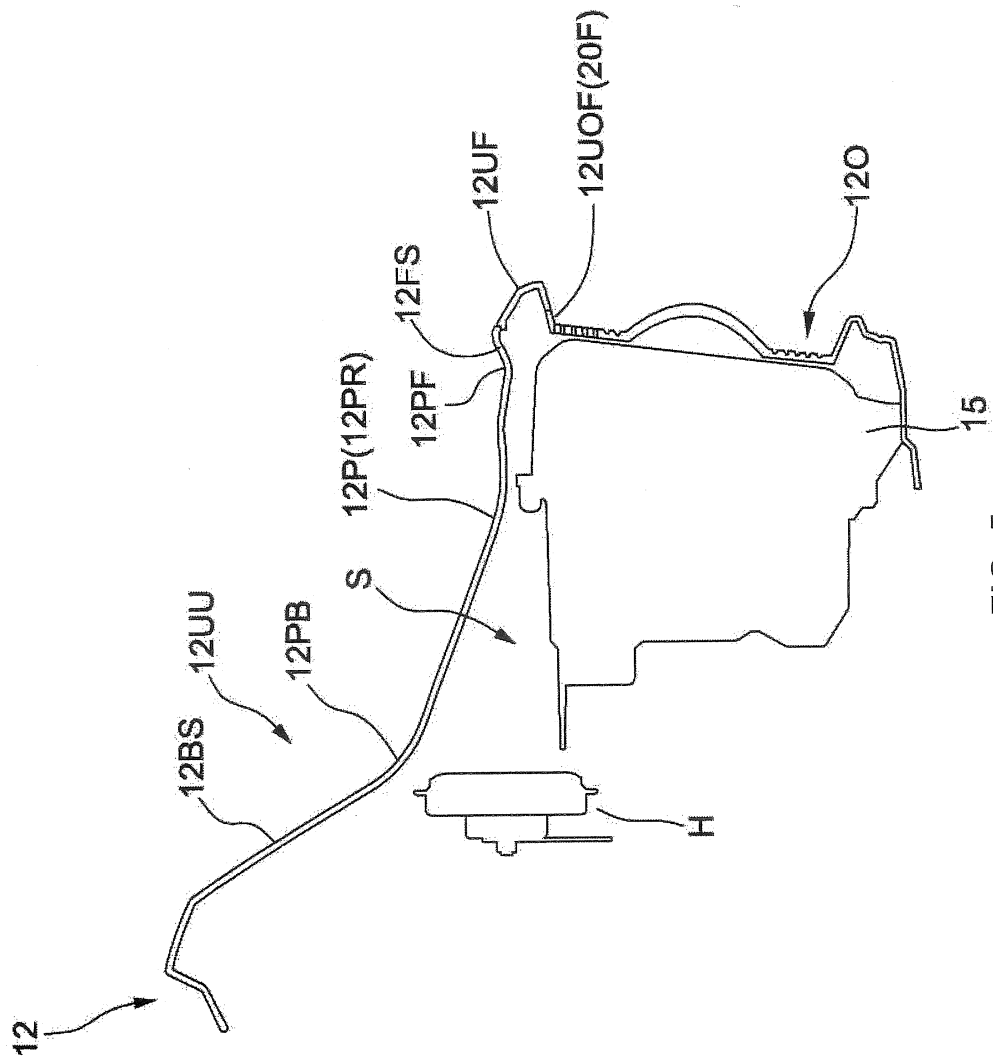


FIG. 4



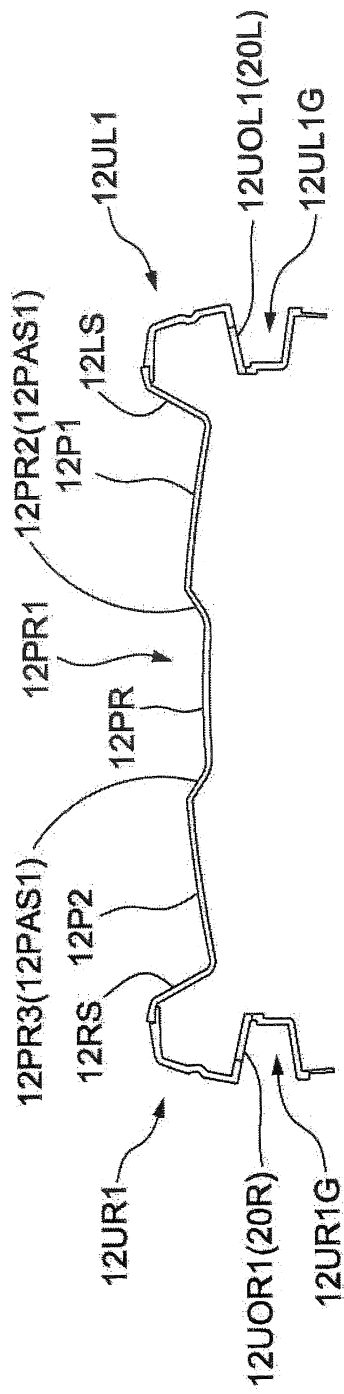


FIG. 6(A)

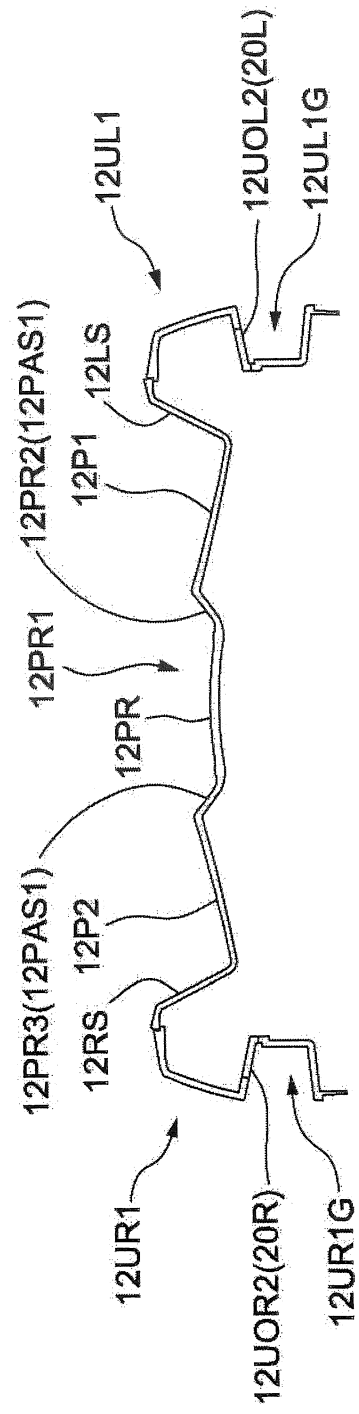


FIG. 6(B)

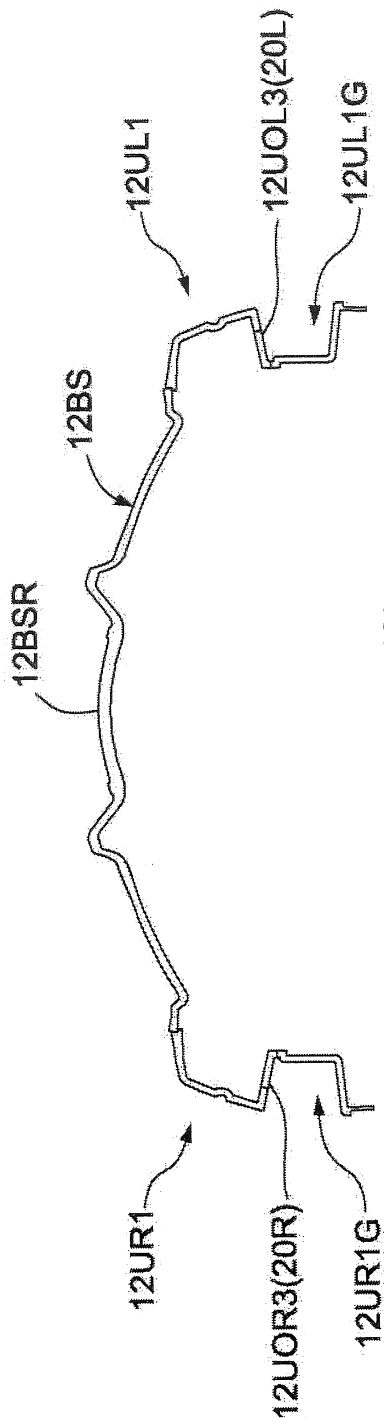


FIG. 6(C)

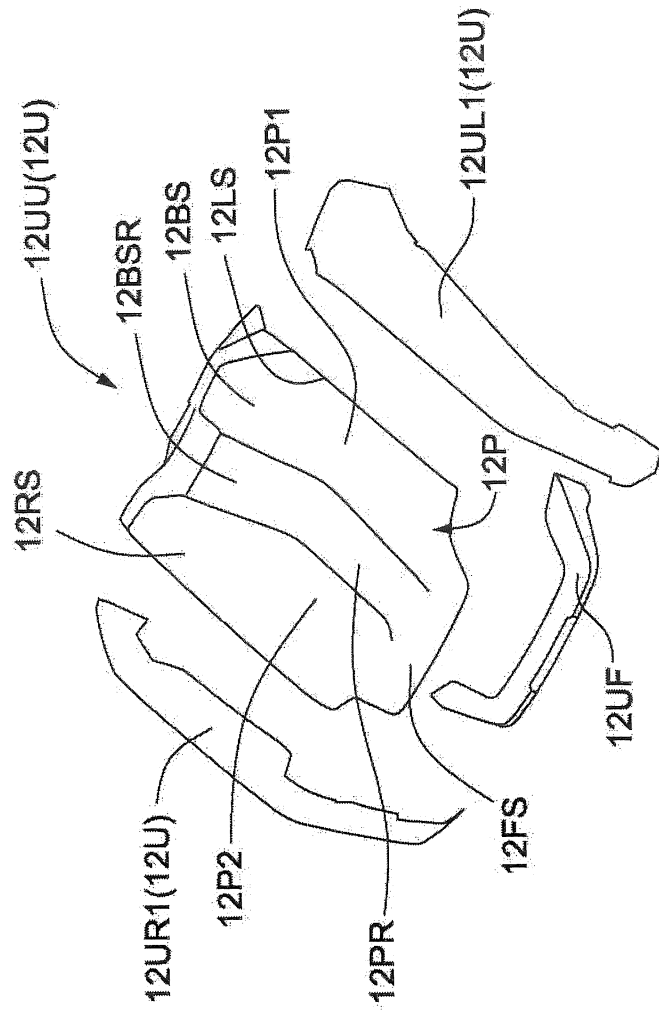


FIG. 6(D)

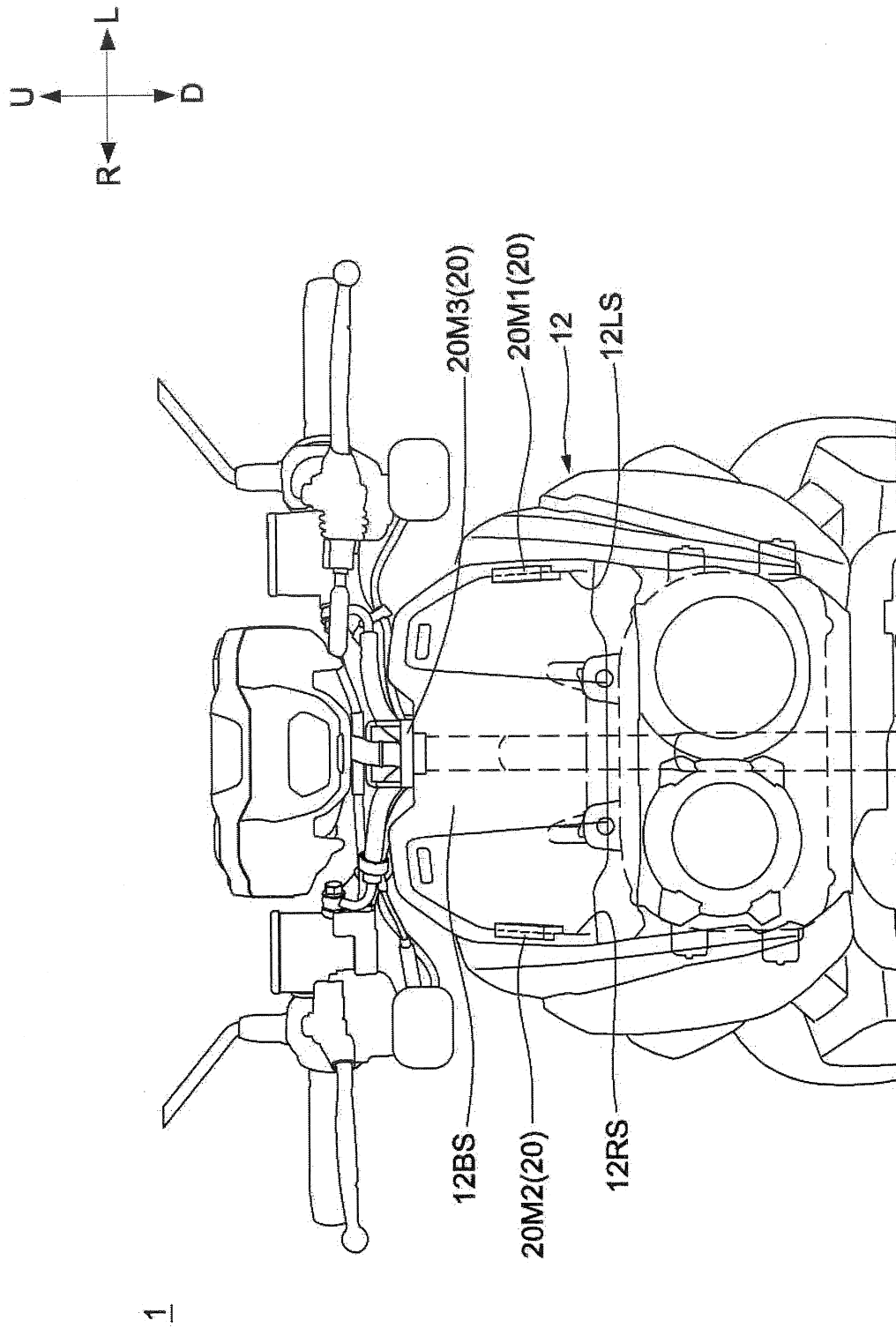


FIG. 7

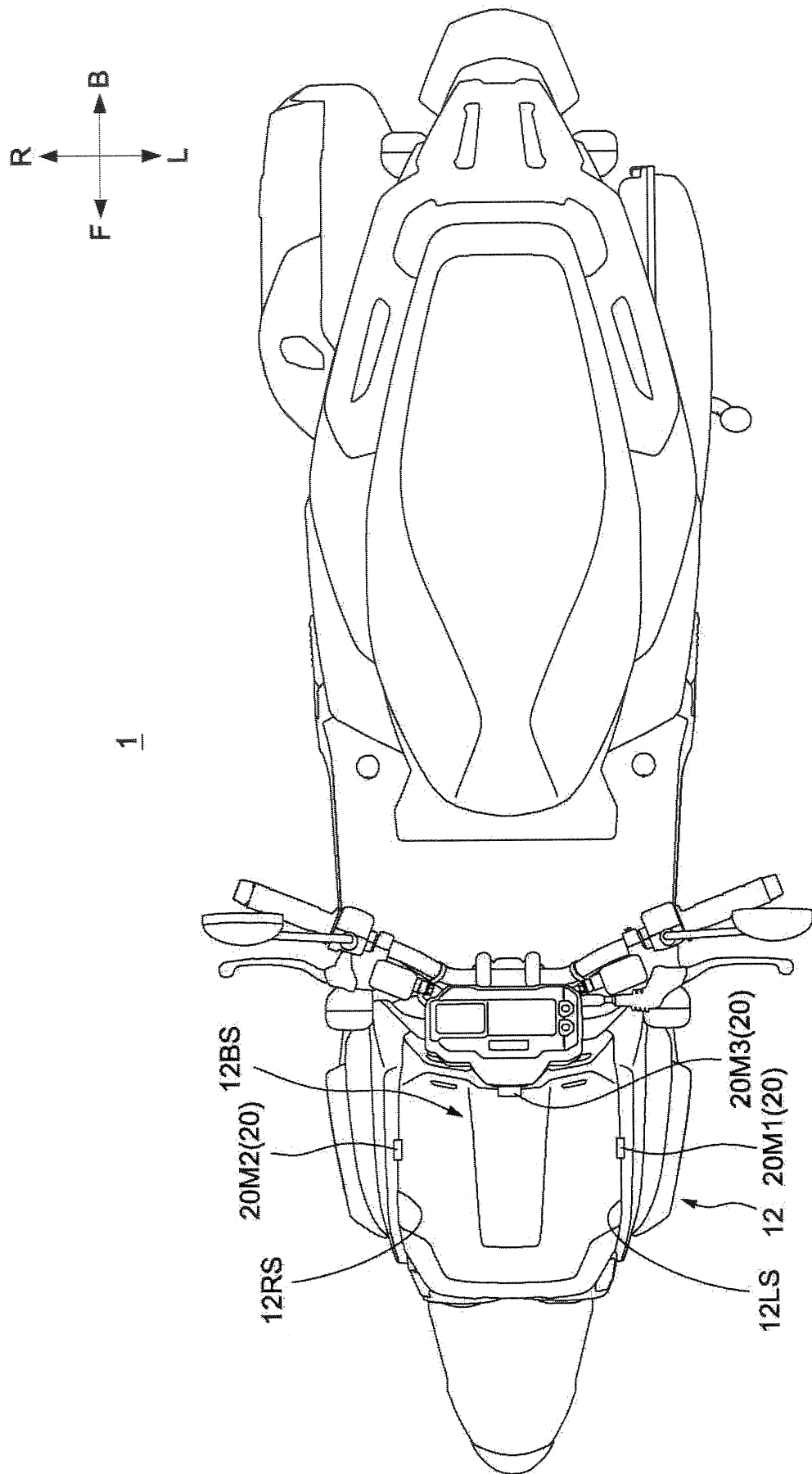
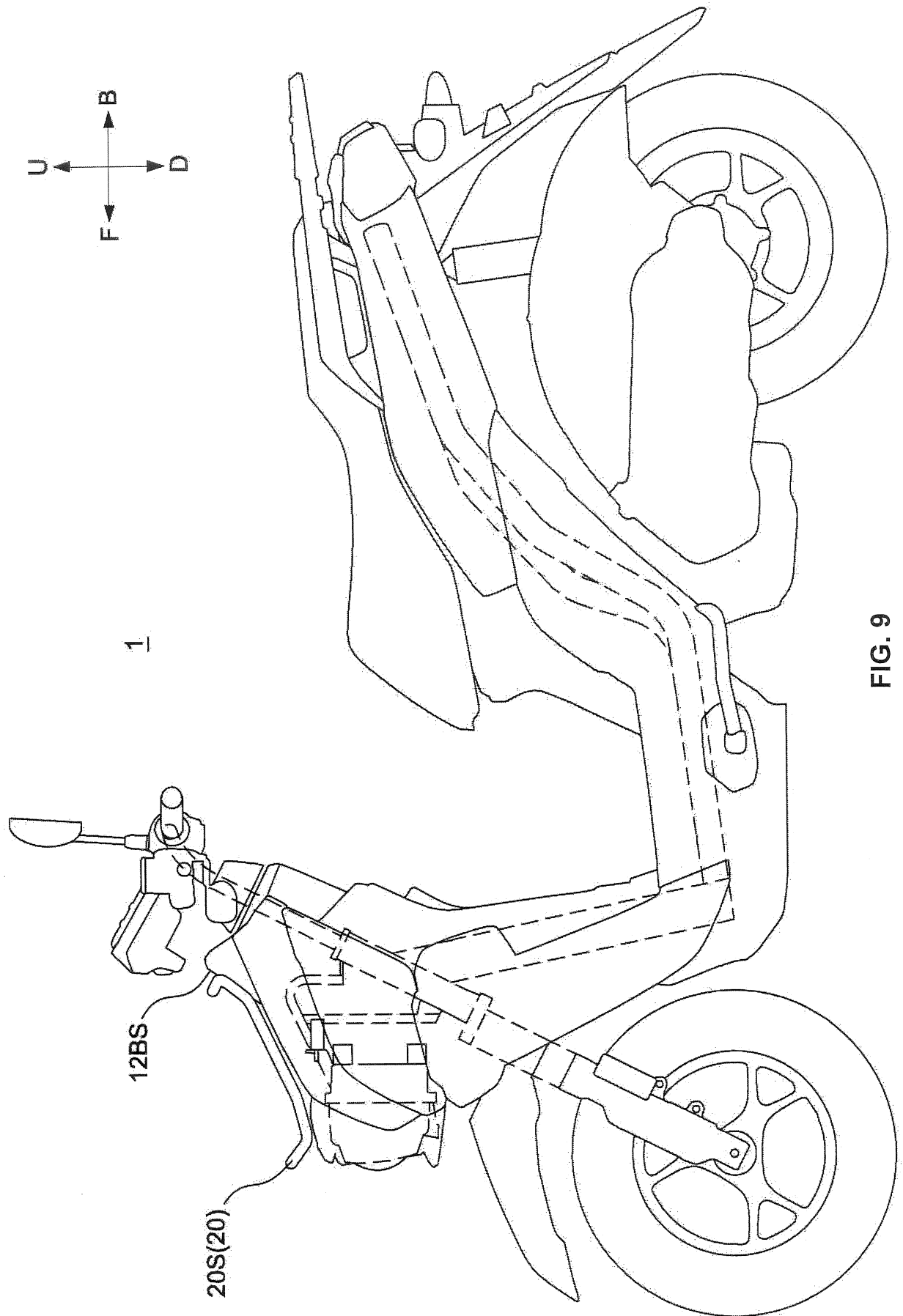
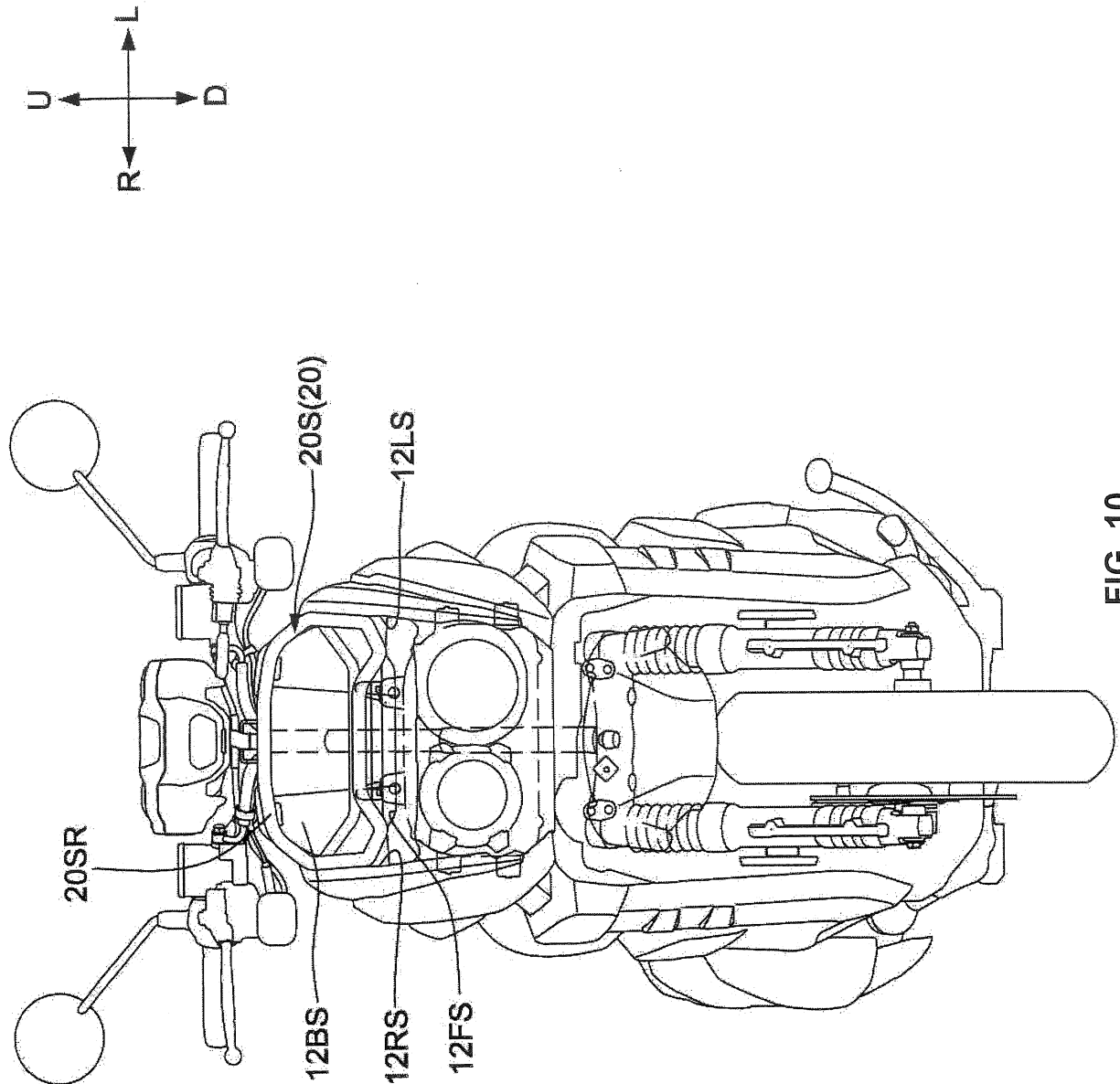


FIG. 8





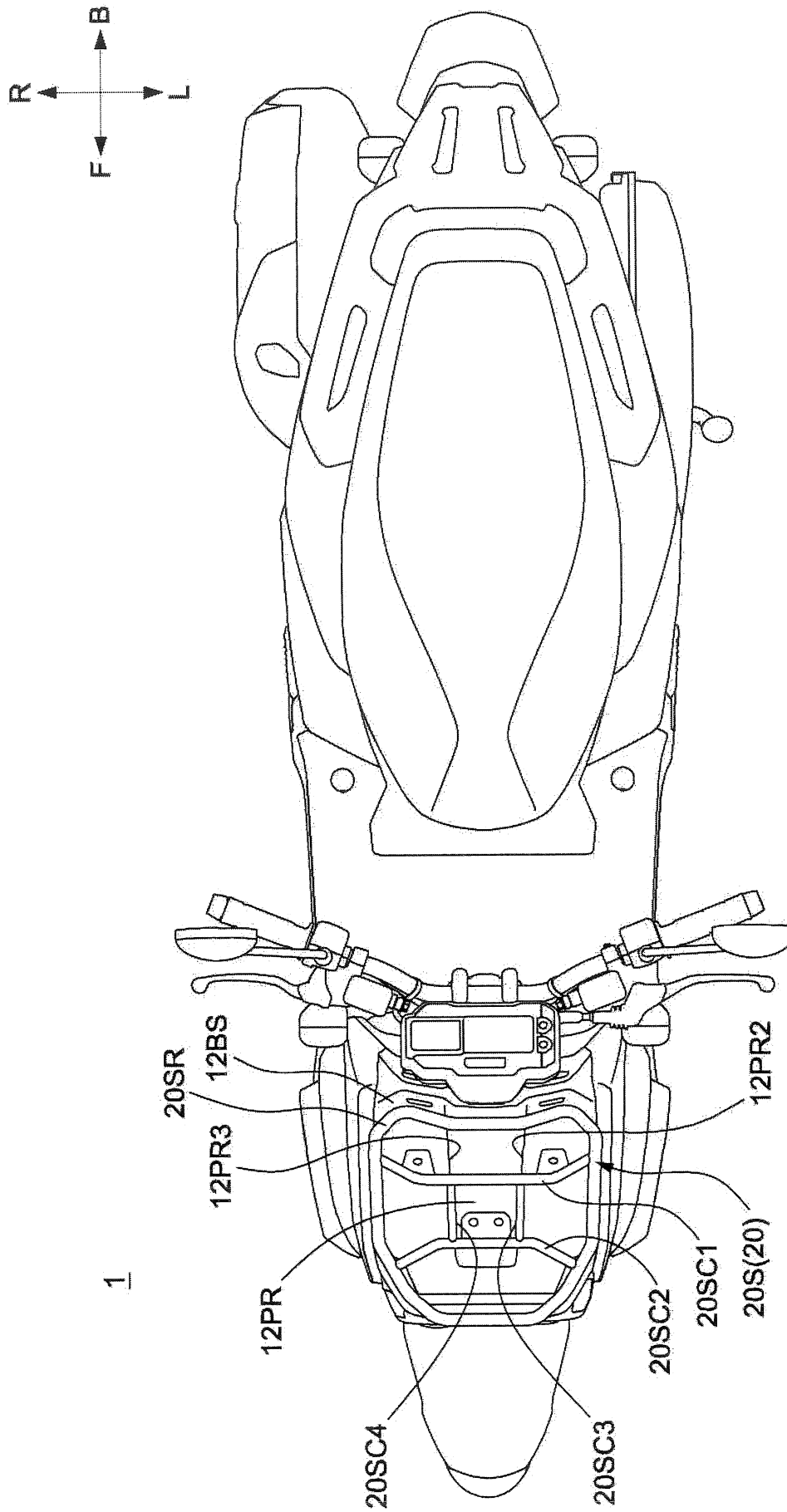


FIG. 11