



(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)



1-0049653

(51)^{2022.01} B62J 23/00; B62J 35/00

(13) B

(21) 1-2023-01322

(22) 10/06/2021

(86) PCT/JP2021/022156 10/06/2021

(87) WO 2022/070519 A1 07/04/2022

(30) 2020-165551 30/09/2020 JP

(45) 25/08/2025 449

(43) 26/06/2023 423A

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

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

(72) Keisuke ARAI (JP).

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

(54) KẾT CẤU TẮM ỐP THÂN XE DỪNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2023-01322

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp thân xe, dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, có khả năng làm cho xe có được ấn tượng mới lạ mà không làm thay đổi độ cao của tấm che.

Trong xe máy này, một khoảng không để đưa chân qua được tạo thành giữa tay lái và yên xe, cửa cấp nhiên liệu của bình nhiên liệu được bố trí ở bên dưới khoảng không để đưa chân qua, vùng xung quanh cửa cấp nhiên liệu được che bởi tấm ốp thân xe (34) và tấm che (57), để che theo cách có thể mở và đóng phía bên trên cửa cấp nhiên liệu; và tấm ốp thân xe (34), mà nằm ở bên trái và bên phải của tấm che (57), nhô lên phía trên so với tấm che (57).

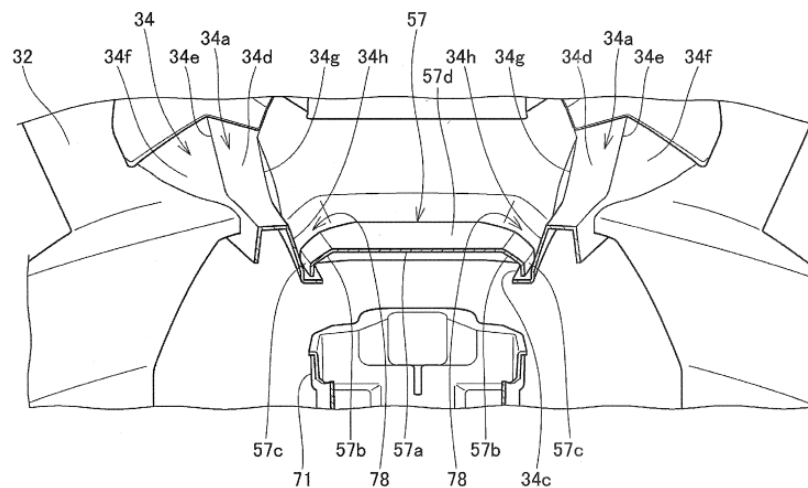


FIG.4

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó khoảng không để đưa chân qua được bố trí giữa tay lái và yên xe và, cửa cấp nhiên liệu của bình nhiên liệu được bố trí ở bên dưới khoảng không để đưa chân qua (ví dụ, xem Bảng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 5508908 B2).

Bảng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 5508908 B2 mô tả trường hợp tấm che, mà che theo cách có thể mở và đóng cửa cấp nhiên liệu của bình nhiên liệu, được bố trí ở phần dưới cùng của khoảng không để đưa chân qua. Tuy nhiên, trong trường hợp phần dưới cùng của khoảng không để đưa chân qua được nâng lên cao hơn để thay đổi xe kiểu ngồi để chân hai bên thành loại xe có ấn tượng mới lạ tương tự như xe địa hình, nếu vị trí của tấm che được nâng lên cao hơn thì vị trí của cửa cấp nhiên liệu cũng phải được nâng lên cao hơn để tạo thuận lợi cho việc cấp nhiên liệu.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu tấm ốp thân xe, dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, có khả năng tạo ra ấn tượng mới lạ cho xe mà không làm thay đổi độ cao của tấm che.

Trong kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, khoảng không để đưa chân qua được tạo thành giữa tay lái và yên xe, cửa cấp nhiên liệu của bình nhiên liệu được bố trí ở bên dưới khoảng không để đưa chân qua, vùng xung quanh cửa cấp nhiên liệu được che bởi tấm ốp thân xe và tấm che, để che theo cách có thể mở và đóng phía bên trên cửa cấp nhiên liệu; và tấm ốp thân xe, mà nằm ở bên trái và bên phải của tấm che, nhô lên phía trên so với tấm che.

Trong cấu hình nêu trên, phần nghiêng, mà nghiêng xuống dưới từ mặt trên của tấm che, có thể được bố trí giữa tấm ốp thân xe và mặt trên của tấm che.

Ngoài ra, trong cấu hình nêu trên, tấm ốp thân xe có thể bao gồm các phần mép bên, nằm lần lượt ở các phía bên trái và bên phải của tấm che; và mỗi phần mép bên bao gồm thành trên và hai thành bên lần lượt kéo dài xuống dưới từ hai phần mép của thành trên theo hướng chiều rộng xe.

Trong kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, tấm ốp thân xe, mà nằm ở bên trái và bên phải của tấm che, nhô lên phía trên so với tấm che. Do vậy, tấm ốp thân xe tạo thành khoảng không để đưa chân qua có thể được nâng lên cao hơn và, ví dụ, có thể tạo ra ấn tượng mới lạ tương tự như xe địa hình. Ngoài ra, cũng không còn nhu cầu phải thay đổi độ cao của tấm che. Do vậy, tấm che có thể được tạo thành với trọng lượng nhẹ và ngoài ra, cũng không còn nhu cầu phải thay đổi độ cao hay các thông số tương tự của cửa cấp nhiên liệu. Hơn thế nữa, tấm ốp thân xe, mà nằm ở bên trái và bên phải của tấm che, có khả năng bảo vệ tấm che từ phía ngoài ở bên trái và bên phải và khiến cho tấm che bình nhiên liệu không dễ bị nhìn thấy khi nhìn từ phía bên của xe và có được hình dáng bên ngoài đẹp.

Trong cấu hình nêu trên, phần nghiêng, mà nghiêng xuống dưới từ mặt trên của tấm che, được bố trí giữa tấm ốp thân xe và mặt trên của tấm che. Do vậy, có khả năng tạo ra một khoảng không giữa tấm ốp thân xe và phần nghiêng của tấm che và, sự tiếp xúc giữa tấm ốp thân xe và tấm che có thể được ngăn chặn. Ngoài ra, việc có một khoảng không giữa tấm ốp thân xe và phần nghiêng của tấm che có khả năng làm tăng mức cho phép của sai số lắp ráp. Ngoài ra, ở trạng thái tấm che được mở, có thể đảm bảo được một khoảng không giữa tấm che và các bộ phận cấu thành khác hoặc các bộ phận tương tự bởi phần nghiêng, khiến cho tấm che có thể được mở ra rộng hơn. Hơn thế nữa, phần nghiêng có khả năng làm giảm trọng lượng của tấm che.

Trong cấu hình nêu trên, tấm ốp thân xe bao gồm các phần mép bên nằm lần lượt ở các phía bên trái và bên phải của tấm che; và mỗi phần mép bên bao gồm thành trên và hai thành bên lần lượt kéo dài xuống dưới từ hai phần mép của thành trên theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, một kết cấu ba chiều bao gồm hai phần mép bên trái và bên phải và thành trên có khả năng cải thiện độ cứng vững của phần mép bên, so với phần mép bên có cấu hình, ví dụ, là chi tiết chỉ gồm một phần thành. Do vậy, các phần mép bên có khả năng bảo vệ tấm che theo cách hiệu quả.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái minh họa xe máy được trang bị kết cấu tấm ốp thân xe theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phía trên minh họa tấm ốp giữa, tấm che bình nhiên liệu và vùng xung quanh nó.

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt minh họa tấm ốp giữa, tấm che bình nhiên liệu và vùng xung quanh nó.

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

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo các phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý, trong phần mô tả này, các thuật ngữ chỉ hướng như phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới cũng chính là các hướng của thân xe trừ khi có quy định cụ thể khác. Ngoài ra, trên từng hình vẽ, ký hiệu FR biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của thân xe.

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái minh họa xe máy 10 được trang bị kết cấu tấm ốp thân xe theo một phương án của sáng chế.

Trên xe máy 10, bánh trước 13 được đỡ ở phần đầu trước của khung thân xe 11 (xem FIG.3) thông qua chạc trước 12, bánh sau 16 được đỡ ở phần dưới của khung thân xe 11 thông qua cụm động lực 14 và yên xe 17 được bố trí ở phần trên của thân xe.

Xe máy 10 là xe kiểu ngồi để chân hai bên dòng scuter mà người đi xe ngồi trên đó ở tư thế đặt chân hai bên yên xe 17.

Chạc trước 12 được đỡ theo cách có khả năng xoay sang bên trái và bên phải bởi ống đầu 21 (xem FIG.3), mà cấu thành phần đầu trước của khung thân xe 11. Bánh trước 13 được đỡ ở phần đầu dưới của chạc trước 12 thông qua trục 23 và tay lái 25 được đỡ ở phần đầu trên của chạc trước 12 thông qua hai giá lắp tay lái bên trái và bên phải 24.

Cụm động lực 14 bao gồm động cơ 27 mà cấu thành phần trước và bộ truyền động biến thiên liên tục 28 mà được tạo liên khối ở phần sau của động cơ 27. Bánh sau 16 được lắp vào trục đầu ra 29, bố trí ở phần đầu sau của bộ truyền động biến thiên liên tục 28.

Yên xe 17 là một khối liên bao gồm yên cho người lái xe 17a để người lái xe ngồi trên đó và yên cho người ngồi sau 17b để người ngồi sau ngồi trên đó.

Khung thân xe 11 được che bởi tấm ốp thân xe 31.

Tấm ốp thân xe 31 bao gồm tấm ốp trước 32, tấm ốp trong phía trước 33, tấm ốp giữa 34, hai tấm ốp phía bên thân xe 36 ở bên trái và bên phải và hai sàn để chân bên trái và bên phải 37.

Tấm ốp trước 32 che phần trước của thân xe từ phía trước và hai phía bên. Tấm ốp trong phía trước 33 che phần trên của chạc trước 12 từ phía sau và được nối với phần mép sau bên trái và bên phải của tấm ốp trước 32.

Tấm ốp giữa 34, là một trong số các tấm ốp thân xe, che phía dưới từ phần giữa của tấm ốp trong phía trước 33 đến phía dưới phần đầu trước của yên xe 17. Các tấm ốp phía bên thân xe 36 ở bên trái và bên phải lần lượt kéo dài về phía sau ở bên dưới các phần bên trái và bên phải của yên xe 17 từ các mép sau bên trái và bên phải của tấm ốp trước 32. Các sàn để chân bên trái và bên phải 37 được bố trí ở bên dưới các tấm ốp phía bên thân xe 36 ở bên trái và bên phải và là các bộ phận mà người đi xe đặt bàn chân của mình lên đó.

Tấm chắn 39, được đỡ bởi giá đỡ tấm chắn 38, được bố trí ở phía trước phần trên của tấm ốp trước 32. Ngoài ra, đồng hồ đo 40 được lắp vào phần sau của giá đỡ tấm chắn 38.

Bánh trước 13 được che từ phía trên bởi chắn bùn trước 41 và bánh sau 16 được che từ phía trên bởi chắn bùn sau 42.

Hai đèn pha bên trái và bên phải 44 được bố trí ở phần dưới của tấm ốp trước 32.

Xe máy 10 được trang bị hệ thống khóa thông minh 50 để tiến hành việc xác thực điện tử giữa chìa khóa thông minh (không được minh họa trên hình vẽ) là một

chìa khóa điện tử do người đi xe mang theo mình và cụm điều khiển (không được minh họa trên hình vẽ) được bố trí trên thân xe.

Môđun khóa thông minh 50A cấu thành một phần của hệ thống khóa thông minh 50 là hệ thống xác thực bằng khóa điện tử. Môđun khóa thông minh 50A có khả năng khởi động và dừng động cơ 27, khóa và mở khóa tay lái 25 và nhả (mở khóa) trạng thái khóa trong đó yên xe 17 và tấm che bình nhiên liệu 57 của bình nhiên liệu 53 (xem FIG.3) được đóng và khóa lại.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phía trên minh họa tấm ốp giữa 34, tấm che bình nhiên liệu 57 và vùng xung quanh nó.

Tấm ốp giữa 34 bao gồm hai phần mép bên trái và bên phải 34a, mà mỗi phần này mở rộng dần ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phía yên xe 17 về phía trước và, phần phẳng 34b để nối giữa các phần mép bên trái và bên phải 34a và được tạo ra ở vị trí thấp hơn các phần mép bên trái và bên phải 34a. Phần phẳng 34b có lỗ 34c.

Cửa cấp nhiên liệu 53a của bình nhiên liệu 53 (xem FIG.3) và nắp đậy 55 để đóng cửa cấp nhiên liệu 53a được bố trí ở bên dưới lỗ 34c và cửa cấp nhiên liệu 53a và nắp đậy 55 được che bởi tấm che bình nhiên liệu 57 từ phía trên. Tấm che bình nhiên liệu 57 được lắp vào tấm ốp giữa 34 thông qua bản lề 58 theo cách có thể mở ra và đóng lại. Bản lề 58 được bố trí ở phần đầu trước của tấm ốp giữa 34 và phần đầu sau của tấm che bình nhiên liệu 57 có thể lật lên phía trên.

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt minh họa tấm ốp giữa 34, tấm che bình nhiên liệu 57 và vùng xung quanh nó và minh họa mặt cắt dọc theo đường tâm của thân xe mà kéo dài theo hướng trước-sau qua đường tâm của xe máy 10 theo hướng chiều rộng xe.

Khung thân xe 11 bao gồm ống đầu 61, khung dưới 62, hai khung gâm bên trái và bên phải (không được minh họa trên hình vẽ) và hai khung sau bên trái và bên phải (không được minh họa trên hình vẽ).

Ống đầu 61 cấu thành phần đầu trước của khung thân xe 11. Khung dưới 62 kéo dài nghiêng xuống dưới và về phía sau từ ống đầu 61. Các khung gâm bên trái và bên phải lần lượt kéo dài về phía sau từ bên trái và bên phải ở phần đầu dưới của khung dưới 62. Các khung sau bên trái và bên phải lần lượt kéo dài nghiêng về phía

sau và lên phía trên từ phần đầu sau của các khung gầm bên trái và bên phải.

Cần lái 65, mà cầu thành chạc trước 12, được đỡ quay được bởi ống đầu 61.

Bình nhiên liệu 53 được bố trí ở phía sau khung dưới 62 và ở bên dưới tấm ốp giữa 34 (nghĩa là, ở bên dưới khoảng không để đưa chân qua 67, mà được tạo thành giữa tay lái 25 (xem FIG.1) và yên xe 17).

Các phần mép bên 34a của tấm ốp giữa 34 và tấm che bình nhiên liệu 57 được bố trí nghiêng lên trên về phía trước dọc theo độ nghiêng của bình nhiên liệu 53.

Bình nhiên liệu 53 được tạo thành bằng cách liên kết theo phương thẳng đứng nửa thân bình trên 53b và nửa thân bình dưới 53c. Nửa thân bình trên 53b bao gồm cửa cấp nhiên liệu 53a ở phần trước và bơm nhiên liệu 68 ở phần sau. Nửa thân bình trên 53b được trang bị khay 71, bao quanh cửa cấp nhiên liệu 53a. Khay 71 có chức năng thu gom nhiên liệu văng ra xung quanh cửa cấp nhiên liệu 53a và nhiên liệu trong khay 71 được xả xuống bên dưới thân xe.

Hộp đựng vật dụng 73 được bố trí ở bên dưới yên xe 17 và ắc quy 75 được bố trí giữa hộp đựng vật dụng 73 và bình nhiên liệu 53.

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

Mỗi phần mép bên 34a của tấm ốp giữa 34 bao gồm: thành trên 34d, thành bên phía ngoài 34f mà kéo dài nghiêng xuống dưới và ra phía ngoài theo chiều ngang từ mép bên phía ngoài 34e của thành trên 34d; và thành bên phía trong 34h mà kéo dài nghiêng xuống dưới và về phía trong theo chiều ngang từ mép bên phía trong 34g của thành trên 34d. Thành bên phía ngoài 34f và thành bên phía trong 34h được làm nghiêng theo cách mở rộng dần theo hướng chiều rộng xe về phía dưới. Mỗi thành bên phía ngoài 34f và thành bên phía trong 34h tương ứng với một ví dụ về thành bên.

Tấm che bình nhiên liệu 57 là một khối liền bao gồm: phần giữa 57a, là một phần phẳng và được tạo ra ở phần giữa theo hướng chiều rộng xe; hai phần nghiêng bên trái và bên phải 57b, được làm thấp dần từ phần giữa 57a ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe; và hai phần bên trái và bên phải 57c, lần lượt kéo dài xuống dưới từ các phần nghiêng bên trái và bên phải 57b.

Các thành trên bên trái và bên phải 34d của tấm ốp giữa 34 nằm cao hơn mặt

trên 57d của phần giữa 57a của tấm che bình nhiên liệu 57. Theo cách này, bằng cách nâng các phần mép bên 34a của tấm ốp giữa 34 lên cao hơn, như được minh họa trên FIG.1, phần dưới cùng của khoảng không để đưa chân qua 67 cũng được nâng lên cao hơn, khiến cho xe máy dòng scutor 10 có thể có hình dạng bên ngoài tương tự như xe địa hình và có thể tạo ra ấn tượng mới lạ.

Giả sử rằng, cũng như trường hợp mặt trên 57d của tấm che bình nhiên liệu 57 được nâng lên cao hơn so với các phần mép bên 34a, có thể tạo ra được hình dạng bên ngoài như được mô tả trên đây. Tuy nhiên, trong trường hợp này, như được thể hiện trên FIG.3, cũng cần phải nâng cao hơn vị trí của cửa cấp nhiên liệu 53a và khay 71 và điều này sẽ làm tăng ảnh hưởng lên các bộ phận cấu thành khác.

Như được mô tả trên đây, bằng cách nâng các phần mép bên 34a của tấm ốp giữa 34 lên cao hơn so với tấm che bình nhiên liệu 57, có thể dễ dàng thay đổi tấm ốp giữa 34 và giảm chi phí sản xuất.

Ngoài ra, trong trường hợp tấm che bình nhiên liệu 57 được nâng lên cao hơn so với tấm ốp giữa 34, khi đưa chân qua khoảng không 67, có khả năng là bàn chân đập vào tấm che bình nhiên liệu 57 và ảnh hưởng đến chuyển động mở và đóng tấm che bình nhiên liệu 57. Tuy nhiên, trong trường hợp khi tấm ốp giữa 34 được nâng lên cao hơn, tấm ốp giữa 34 là một bộ phận vốn không dịch chuyển. Do vậy, sự ảnh hưởng này là không nhận thấy được và các phần mép bên 34a, mà được nâng lên cao hơn, có khả năng bảo vệ để ngăn không cho bàn chân đập vào tấm che bình nhiên liệu 57.

Khe hở 78, có kích thước định trước, được tạo ra giữa thành bên phía trong 34h của tấm ốp giữa 34 và phần bên 57c của tấm che bình nhiên liệu 57. Tiếp đó, khoảng cách giữa thành bên phía trong 34h của tấm ốp giữa 34 và phần nghiêng 57b của tấm che bình nhiên liệu 57 tăng dần lên phía trên.

Như được mô tả trên đây, việc tạo ra các phần nghiêng bên trái và bên phải 57b trên tấm che bình nhiên liệu 57 khiến cho độ cao của các phần bên trái và bên phải 57c của tấm che bình nhiên liệu 57 được hạ thấp. Do vậy, có thể giảm diện tích ở nơi các phần bên trái và bên phải 57c của tấm che bình nhiên liệu 57 có khả năng tiếp xúc với các thành bên phía trong bên trái và bên phải 34h của tấm ốp giữa 34 theo cách

tương ứng, khi tấm che bình nhiên liệu 57 được mở ra và đóng lại.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.4 mô tả trên đây, trên xe máy 10, khoảng không để đưa chân qua 67 được tạo thành giữa tay lái 25 (xem FIG.1) và yên xe 17; và cửa cấp nhiên liệu 53a của bình nhiên liệu 53 được bố trí ở bên dưới khoảng không để đưa chân qua 67. Vùng xung quanh cửa cấp nhiên liệu 53a được che bởi tấm ốp giữa 34 và tấm che bình nhiên liệu 57, để che theo cách có thể mở và đóng phía bên trên cửa cấp nhiên liệu 53a. Trong kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe máy 10, tấm ốp giữa 34, mà nằm ở bên trái và bên phải của tấm che bình nhiên liệu 57, nhô lên phía trên so với tấm che bình nhiên liệu 57.

Nhờ có kết cấu này, tấm ốp giữa 34, mà tạo thành phần dưới cùng của khoảng không để đưa chân qua 67, có thể được nâng lên cao hơn và ví dụ, có thể tạo ra ấn tượng mới lạ tương tự như xe địa hình. Ngoài ra, cũng không còn nhu cầu phải thay đổi độ cao của tấm che bình nhiên liệu 57. Do vậy, tấm che bình nhiên liệu 57 có thể được tạo thành với trọng lượng nhẹ và ngoài ra, cũng không còn nhu cầu phải thay đổi độ cao hay các thông số tương tự của cửa cấp nhiên liệu 53a. Hơn thế nữa, tấm ốp giữa 34, mà nằm ở bên trái và bên phải của tấm che bình nhiên liệu 57, có khả năng bảo vệ tấm che bình nhiên liệu 57 từ phía ngoài ở bên trái và bên phải và khiến cho tấm che bình nhiên liệu 57 không dễ bị nhìn thấy khi nhìn từ phía bên của xe và có được hình dáng bên ngoài đẹp.

Ngoài ra, như được minh họa trên FIG.4, phần nghiêng 57b, mà nghiêng xuống dưới từ mặt trên 57d của tấm che bình nhiên liệu 57, được bố trí giữa tấm ốp giữa 34 và mặt trên 57d của tấm che bình nhiên liệu 57.

Nhờ có kết cấu này, có khả năng tạo ra một khoảng không giữa tấm ốp giữa 34 và phần nghiêng 57b của tấm che bình nhiên liệu 57 và sự tiếp xúc giữa tấm ốp giữa 34 và tấm che bình nhiên liệu 57 có thể được ngăn chặn. Ngoài ra, việc có một khoảng không giữa tấm ốp giữa 34 và phần nghiêng 57b của tấm che bình nhiên liệu 57 có khả năng làm tăng mức cho phép của sai số lắp ráp. Ngoài ra, ở trạng thái tấm che bình nhiên liệu 57 được mở, có thể đảm bảo được một khoảng không giữa tấm che bình nhiên liệu 57 và các bộ phận cấu thành khác hoặc các bộ phận tương tự nhờ phần nghiêng 57b, khiến cho tấm che bình nhiên liệu 57 có thể được mở ra rộng hơn. Hơn

thể nữa, phần nghiêng 57b có khả năng làm giảm trọng lượng của tấm che bình nhiên liệu 57.

Ngoài ra, như được minh họa trên FIG.1 và FIG.4, tấm ốp giữa 34 bao gồm các phần mép bên 34a, nằm lần lượt ở các phía bên trái và bên phải của tấm che bình nhiên liệu 57 và mỗi phần mép bên 34a bao gồm thành trên 34d và thành bên phía ngoài 34f và thành bên phía trong 34h, lần lượt kéo dài xuống dưới từ hai phần mép của thành trên 34d theo hướng chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, một kết cấu ba chiều bao gồm thành bên phía ngoài 34f và thành bên phía trong 34h ở bên trái và bên phải và thành trên 34d có khả năng cải thiện độ cứng vững của phần mép bên 34a, so với phần mép bên 34a có cấu hình, ví dụ, là chi tiết chỉ gồm một phần thành. Do vậy, các phần mép bên 34a có khả năng bảo vệ tấm che bình nhiên liệu 57 theo cách hiệu quả.

Phương án được mô tả trên đây chỉ là một ví dụ thực hiện sáng chế và có thể được cải biến theo tùy ý và được áp dụng trong phạm vi mà không vượt quá bản chất của sáng chế.

Sáng chế có thể được áp dụng không chỉ cho xe máy 10, mà còn có thể được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bất kỳ khác với xe máy 10. Lưu ý, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tất cả các xe mà người đi xe ngồi đặt chân ngang qua thân xe và là các xe bao gồm không chỉ xe máy (kể cả xe đạp được trang bị động cơ) mà còn bao gồm xe ba bánh và xe bốn bánh được phân loại như là xe chạy trên đường không bằng phẳng (xe địa hình).

Bản mô tả này bao gồm toàn bộ nội dung của Đơn yêu cầu cấp Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2020-165551 nộp ngày 30.12.2020.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó khoảng không để đưa chân qua (67) được tạo thành giữa tay lái (25) và yên xe (17), cửa cấp nhiên liệu (53a) của bình nhiên liệu (53) được bố trí ở bên dưới khoảng không để đưa chân qua (67), vùng xung quanh cửa cấp nhiên liệu (53a) được che bởi tấm ốp thân xe (34) và tấm che (57), để che theo cách có thể mở và đóng phía bên trên cửa cấp nhiên liệu (53a), khác biệt ở chỗ:
tấm ốp thân xe (34), mà nằm ở bên trái và bên phải của tấm che (57), nhô lên phía trên so với tấm che (57).
2. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó phần nghiêng (57b), mà nghiêng xuống dưới từ mặt trên (57d) của tấm che (57), được bố trí giữa tấm ốp thân xe (34) và mặt trên (57d) của tấm che (57).
3. Kết cấu tấm ốp thân xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó tấm ốp thân xe (34) bao gồm các phần mép bên (34a) nằm lần lượt ở các phía bên trái và bên phải của tấm che (57) và mỗi phần mép bên (34a) bao gồm thành trên (34d) và hai thành bên (34f, 34h) lần lượt kéo dài xuống dưới từ hai phần mép của thành trên (34d) theo hướng chiều rộng xe.

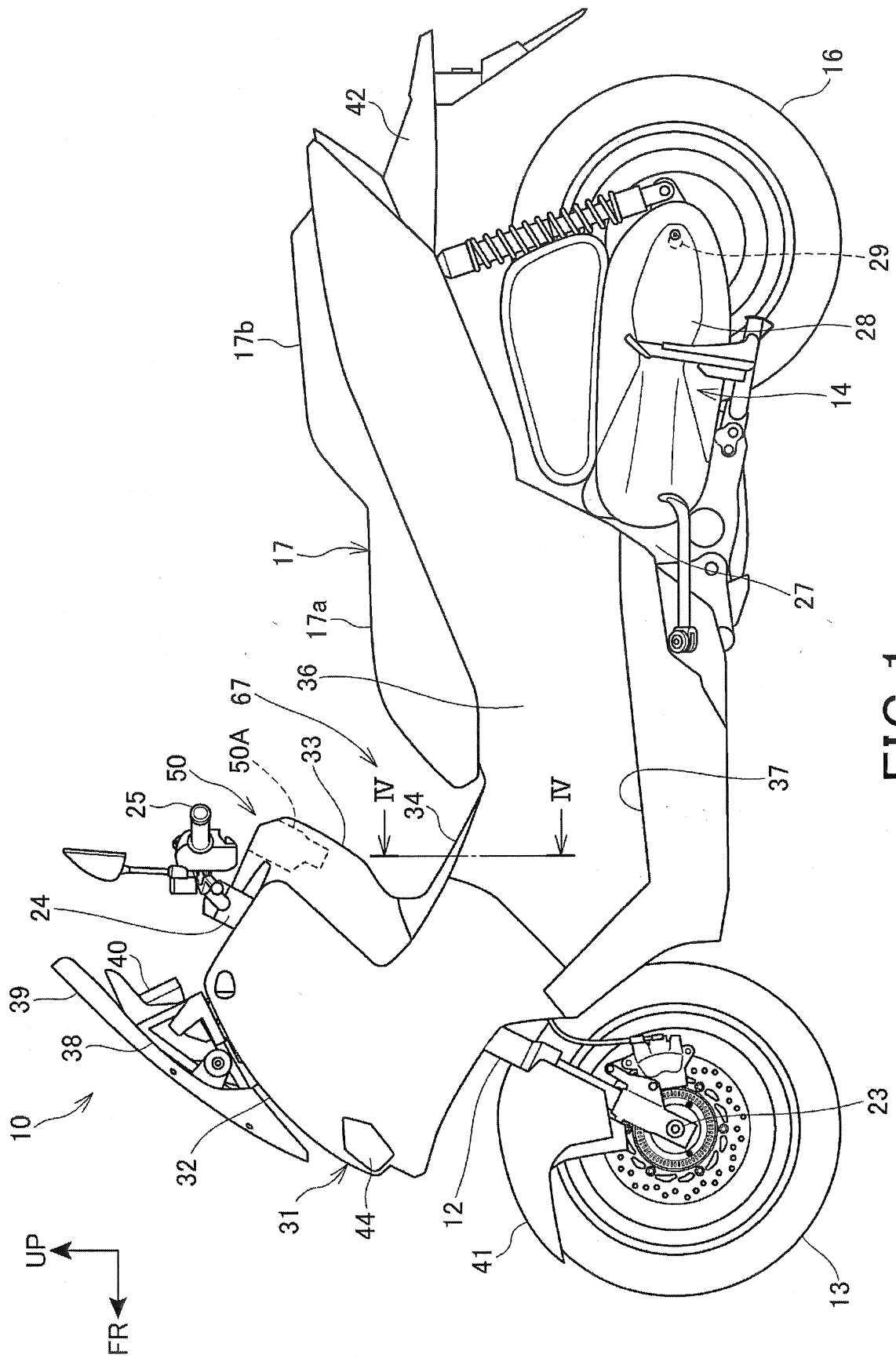


FIG. 1

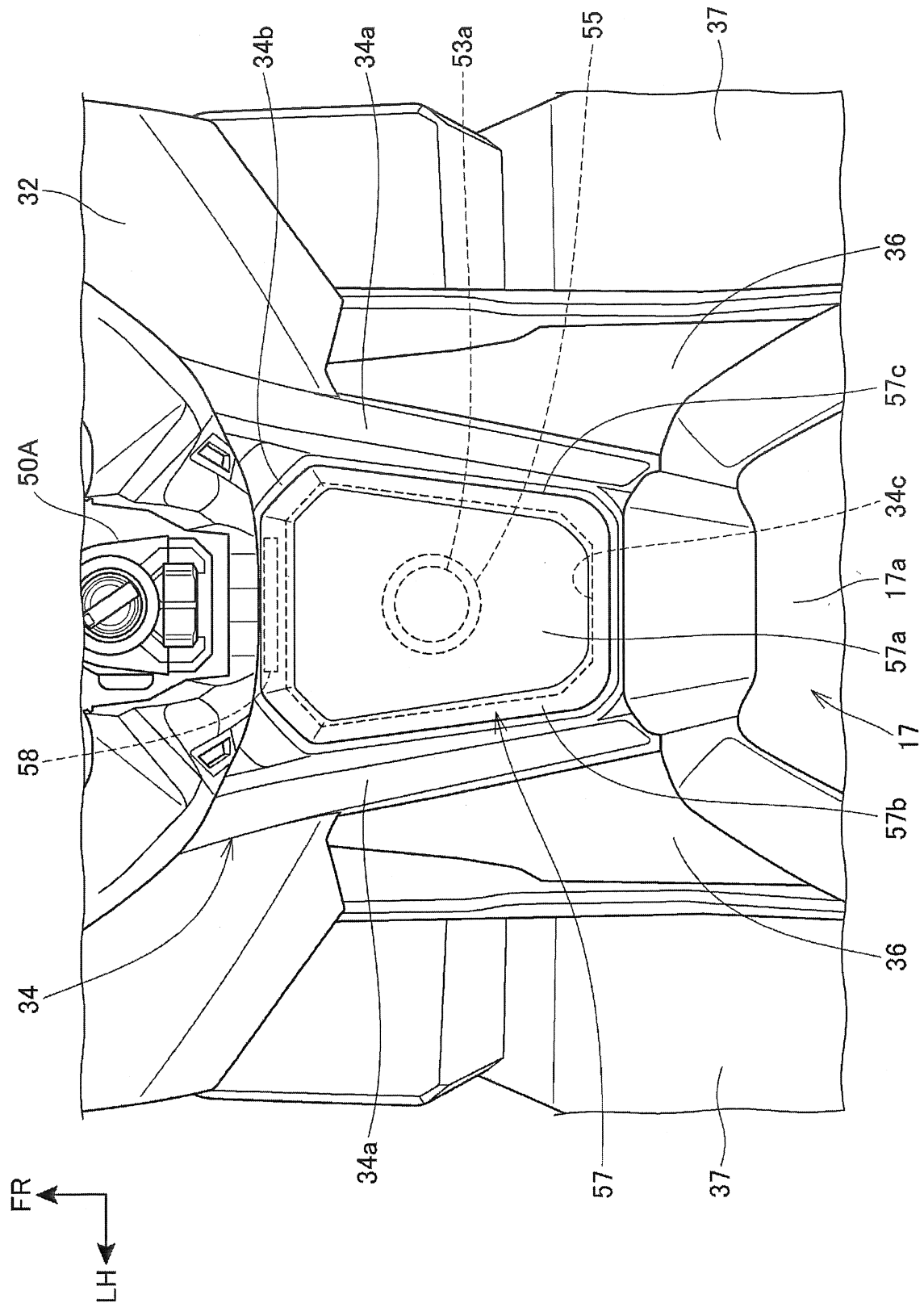


FIG. 2

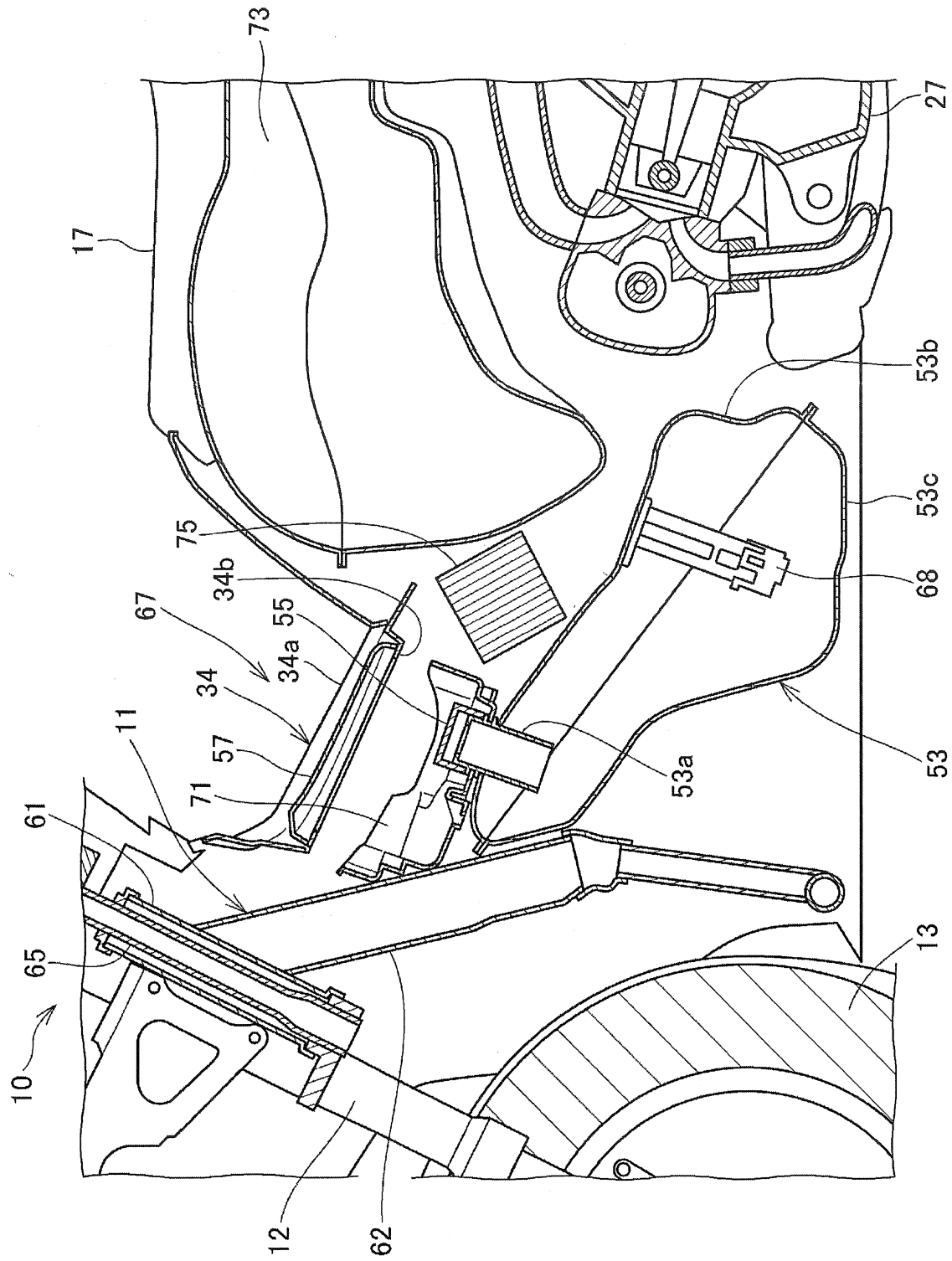


FIG. 3

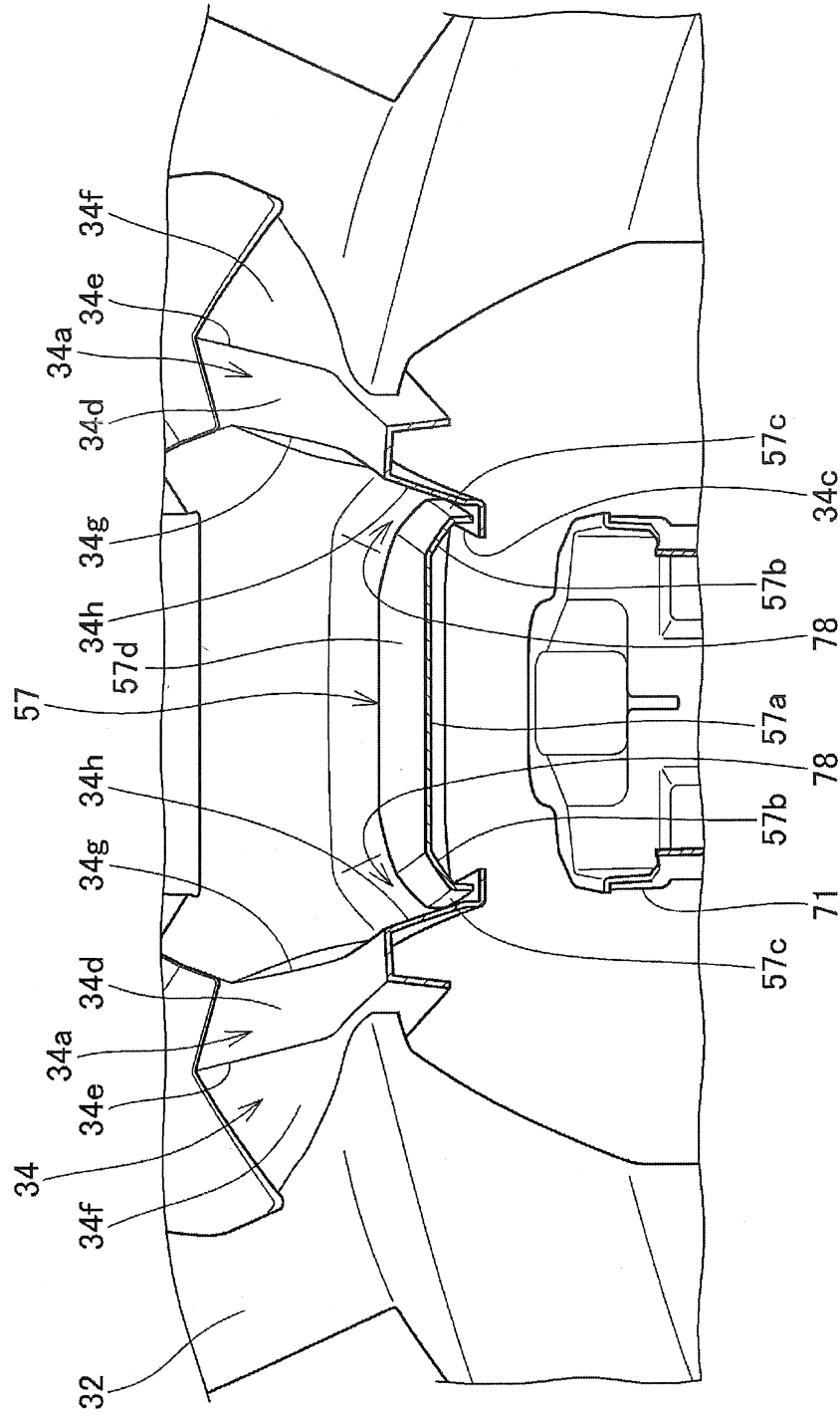


FIG. 4