



(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) 
1-0021355

(51)⁷ **B62J 9/00, 23/00**

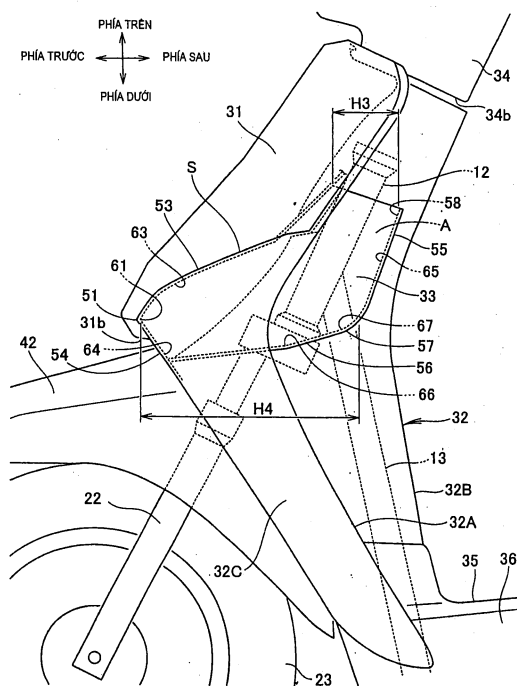
(13) **B**

(21) 1-2015-04384 (22) 16.11.2015
(30) 2015-009416 21.01.2015 JP
(45) 25.07.2019 376 (43) 25.02.2016 335
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN
(72) Mamoru OTSUBO (JP), Makoto MITSUKAWA (JP), Kenji SHIMIZU (JP)
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) **PHẦN TRƯỚC CỦA XE MÁY**

(57) Sáng chế đề cập đến phần trước của xe máy mà nhờ nó khả năng chứa của túi chứa có thể tăng, đồng thời ngăn không cho túi chứa bị nhô nhiều về phía sau và nhờ đó đảm bảo được khả năng ngồi để chân hai bên của xe máy.

Sáng chế đề xuất phần trước của xe máy bao gồm: ống đầu (12) đỡ bánh trước (23) theo cách lái được; tấm ốp trước (31) che ống đầu (12) từ phía trước xe; tấm ốp trong (32) được bố trí theo cách đối diện với tấm ốp trước (31) và che ống đầu (12) từ phía sau xe; và tấm ốp túi chứa (33) được bố trí ở phía sau tấm ốp trong (32) để tạo ra khoang chứa A giữa chính nó và tấm ốp trong (32). Tấm ốp trong (32) có phần uốn (51) ở phía trên bánh trước (23), và kéo dài đến bên trên phần uốn (51) và trên mặt cắt vuông góc với chiều rộng của xe, tấm ốp túi chứa (33) có hình dạng tổng thể giống như chữ L nằm dài ở phía dưới, và được bố trí theo cách nhô về phía sau xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến phần trước có kết cấu cải tiến của xe máy được trang bị khoang chứa vật dụng.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết phần trước của xe máy trong đó khoang chứa vật dụng được bố trí (ví dụ, xem FIG.3 và FIG.4 của công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2006-36013).

Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.4 của công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2006-36013, tấm che chân (L) (trong đoạn mô tả này, các số chỉ dẫn trong ngoặc đơn là các số chỉ dẫn dùng trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2006-36013) có tấm trong trên (6) và tấm trong dưới (7) được kết hợp với nhau theo mối tương quan trên-dưới, và phần uốn (20) được tạo ra trên phần của chỗ liên kết trên-dưới này. Ở vị trí nằm sau phần uốn (20), giá đỡ trong (P) (dưới đây được gọi là “túi chứa”) dùng để chứa các vật dụng như các đồ vật nhỏ được tạo ra bởi phần mặt nghiêng (6b) của tấm trong trên (6) và bao quanh phần thành (7b) của tấm trong dưới (7).

Đồng thời, có xu hướng là túi chứa có dung tích chứa lớn được người sử dụng ưa chuộng hơn. Tuy nhiên, khi cố gắng tăng khả năng chứa của túi chứa, thì tấm ốp trong bị nhô nhiều về phía sau, khiến cho khoảng không mà chân của người đi xe đặt lên đó bị thu hẹp, và khả năng ngồi để chân hai bên của xe máy giảm.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất phần trước của xe máy mà nhờ nó khả năng chứa của túi chứa có thể tăng, đồng thời ngăn không cho túi chứa bị nhô nhiều về phía sau và nhờ đó đảm bảo được khả năng ngồi để chân hai bên của xe máy.

Sáng chế theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ đề xuất phần trước của xe máy bao gồm: ống đầu đỡ bánh trước theo cách lái được; tấm ốp trước che ống đầu từ phía trước xe; tấm ốp trong được bố trí theo cách đối diện với tấm ốp trước và che ống đầu từ phía

sau xe; và tấm ốp túi chứa được làm thích ứng để tạo ra khoang chứa giữa chính nó và mặt sau của tấm ốp trong ở vị trí lệch về ít nhất một phía theo chiều rộng xe so với ống đầu. Tấm ốp trong có phần uốn ở phía trên bánh trước khi nhìn từ phía bên của xe, và mặt lắp ghép của tấm ốp trong để gài khớp vào tấm ốp trước kéo dài đến bên trên phần uốn, và trên mặt cắt vuông góc với chiều rộng của xe, tấm ốp túi chứa có hình dạng tổng thể giống như chữ L nằm dài ở phía dưới, và được bố trí theo cách nhô về phía sau xe.

Sáng chế theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ đề xuất phần trước của xe máy bao gồm: ống đầu đỡ bánh trước theo cách lái được; tấm ốp trước che ống đầu từ phía trước xe; tấm ốp trong được bố trí theo cách đối diện với tấm ốp trước và che ống đầu từ phía sau xe; và tấm ốp túi chứa được làm thích ứng để tạo ra khoang chứa giữa chính nó và mặt sau của tấm ốp trong ở vị trí lệch về ít nhất một phía theo chiều rộng xe so với ống đầu. Tấm ốp trong có phần uốn ở phía trên bánh trước khi nhìn từ phía bên của xe, và mặt lắp ghép của tấm ốp trong để gài khớp vào tấm ốp trước kéo dài đến bên trên phần uốn, và trong khoang chứa, phần bậc lõm về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra ở phía giữa của tấm ốp trong theo chiều rộng xe.

Bổ sung cho sáng chế theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu tại điểm 3, trong khoang chứa, phần bậc lõm về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra ở phía giữa của tấm ốp trong theo chiều rộng xe.

Bổ sung cho sáng chế theo điểm yêu cầu bảo hộ bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp túi chứa được tạo ra theo cách có thể lắp vào và tháo ra khỏi tấm ốp trong.

Theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp trong kéo dài đến bên trên phần uốn. Trong đó khoang chứa được tạo ra theo cách liên tục từ phía dưới của phần uốn đến phía trên của phần uốn, nên khoang chứa (túi chứa) được tạo ra giữa tấm ốp trong và tấm ốp túi chứa có thể có thể tích lớn hơn. Kết quả là, tấm ốp túi chứa có thể được ngăn không cho bị nhô quá nhiều về phía phía sau, nhờ đó khả năng ngồi để chân hai bên của xe máy có thể được đảm bảo và, ngoài ra, khả năng chứa của túi chứa có thể tăng.

Cũng theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp túi chứa có hình

dạng tổng thể giống như chữ L, và được bố trí theo cách nhô về phía sau xe. Điều này làm cho khoang chứa được tạo ra giữa tấm ốp trong và tấm ốp túi chứa cũng có dạng gần như hình chữ L. Do khoang chứa có dạng gần như hình chữ L, nên khó có thể nhìn sâu vào bên trong khoang chứa từ phía trên phần chứa. Ngoài ra, khi vật dụng có chiều dài lớn được đặt trong phần phía dưới của khoang chứa có dạng hình chữ L, sự dịch chuyển theo chiều thẳng đứng của vật dụng này bị ngăn chặn, nhờ đó có thể đảm bảo được rằng vật dụng sẽ không bị nhảy ra ngoài khoang chứa.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 hoặc 3 yêu cầu bảo hộ, trong khoang chứa, tấm ốp trong được tạo ra có phần bậc lõm về phía trong theo chiều rộng xe. Việc làm lõm của tấm ốp trong về phía trong theo chiều rộng xe cho phép đảm bảo theo cách có hiệu quả thể tích tương ứng của khoang chứa ở phía giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp trong. Do đó, thể tích của khoang chứa có thể tăng.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp túi chứa được tạo ra theo cách có thể lắp vào và tháo ra được. Do vậy, có thể dễ dàng loại bỏ các vật bên ngoài như rác bị tích tụ, ví dụ, nằm sâu bên trong khoang chứa, vốn có dạng hình chữ L trên mặt cắt vuông góc với chiều rộng của xe. Do đó, việc bảo dưỡng khoang chứa có thể được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy theo sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ phóng to thể hiện phần chính được thể hiện trên FIG.1, liên quan đến phần trước xe.

FIG.3, là hình vẽ nhìn theo chiều mũi tên 3 được thể hiện trên FIG.1, là hình vẽ nhìn từ phía sau túi chứa và vùng xung quanh nó.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ phía sau của tấm ốp trong.

FIG.5 là hình chiếu cạnh của tấm ốp trong.

FIG.6 là hình chiếu bằng của phần trước xe máy theo sáng chế.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường 7-7 được thể hiện trên FIG.3.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường 8-8 được thể hiện trên FIG.3.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường 9-9 được thể hiện trên FIG.3.

Mô tả chi tiết các phương án được ưu tiên của sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây. Trên các hình vẽ và phần mô tả phương án này, các từ chỉ hướng như “trên”, “dưới”, “trước”, “sau”, “trái” và “phải” thể hiện các hướng tương ứng khi nhìn từ phía người lái xe đang ngồi trên xe máy.

Như được thể hiện trên FIG.1, xe máy 10 có khung thân 11 bao gồm: ống đầu 12; khung nghiêng xuống dưới 13 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 12; khung dưới 14 kéo dài theo phương nằm ngang về phía sau từ đầu sau của khung nghiêng xuống dưới 13; phần chốt xoay 15 được tạo ra trên đầu sau của khung dưới 14; và khung sau 16 kéo dài nghiêng lên phía trên và về phía sau từ khung dưới 14.

Trục lái 21 được lắp theo cách quay được trong ống đầu 12. Chạc trước 22 kéo dài xuống dưới từ đầu dưới của trục lái 21 với một góc xoay định được. Bánh trước 23 được lắp quay được vào các đầu dưới của chạc trước 22. Tay lái 26 để người đi xe thực hiện thao tác lái kéo dài lên trên từ đầu trên của trục lái 21. Ống đầu 12 đỡ bánh trước 23 theo cách lái được.

Trên phần chốt xoay 15, trục chốt xoay 26 kéo dài theo phương nằm ngang theo chiều rộng xe. Phần cụm lắc 27 được lắp theo cách lắc được vào trục chốt xoay 26. Bộ giảm xóc sau 28 được bố trí giữa đầu sau của phần cụm lắc 27 và phần gần đầu sau của khung sau 16. Phần cụm lắc 27 bao gồm cụm động lực 29 và bánh sau 24 được dẫn động bởi cụm động lực 29 được tạo ra liền khối. Phần cụm lắc 27 được đỡ trên trục chốt xoay 26 theo cách lắc được.

Các tấm ốp tạo thành tấm ốp thân 30 sẽ được mô tả dưới đây. Các bộ phận chính của tấm ốp thân 30 bao gồm: tấm ốp trước 31 che ống đầu 12 từ phía trước xe; tấm ốp trong 32 được bố trí theo cách đối diện với tấm ốp trước 31 và che ống đầu 12 từ phía sau xe; tấm ốp túi chứa 33 được bố trí ở phía sau tấm ốp trong 32 để tạo ra khoang chứa A giữa chính nó và tấm ốp trong 32; tấm ốp tay lái 34 lắp vào tay lái 26 để che phần trên của tay lái 26; tấm ốp gầm xe 36 kéo dài về phía sau từ đầu dưới của tấm ốp trong 32, để che khung dưới 14, và được trang bị phần sàn 35 mà chân của người đi xe đặt lên đó; và tấm ốp bên phía sau 37 được lắp ở phía trên phần sau của

tấm ốp gầm xe 36 và che khung sau 16.

Yên xe 41, mà người đi xe ngồi trên đó, được bố trí ở phía trên tấm ốp bên phía sau 37 và ở phía sau phần sàn 35. Ở đây, tấm ốp trong 32 có chức năng che phía trước chân của người đi xe ngồi trên yên xe 41 để bảo vệ ống chân của người đi xe chống lại dòng không khí được tạo ra khi xe chạy.

Chấn bùn trước 42, là bộ phận bảo vệ chống lại bùn đất văng lên từ bánh trước 23, được lắp vào chạc trước 22. Chấn bùn sau 43 là bộ phận bảo vệ chống lại bùn đất văng lên từ bánh sau 24 được lắp vào khung sau 16. Đèn pha 44 được lắp vào phần trước của tấm ốp tay lái 34. Các gương chiếu hậu 45 được lắp vào tấm ốp tay lái 34. Trên đầu sau của xe, đèn đuôi 46 được bố trí ở phía trên chấn bùn sau 43. Giỏ mang hàng trước 47 được bố trí ở phía trước tấm ốp trước 31, và giỏ mang hàng sau 48 được bố trí trên giá đỡ sau 49 lắp vào đầu sau của khung sau 16. Trên các hình vẽ tiếp theo, các gương chiếu hậu và giỏ mang hàng trước sẽ được bỏ qua.

Kết cấu của tấm ốp thân trên phần trước xe và các bộ phận tương tự sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên FIG.2, ống đầu 12 được che bởi tấm ốp trước 31 từ phía trước xe. Ống đầu 12 được che từ phía sau xe bởi tấm ốp trong 32, được bố trí theo cách đối diện với tấm ốp trước 31. Tấm ốp túi chứa 33 được bố trí ở phía sau tấm ốp trong 32. Khoảng chứa A được tạo ra giữa tấm ốp túi chứa 33 và tấm ốp trong 32.

Tấm ốp trong 32 có phần uốn 51 ở phía trên bánh trước 23, kéo dài đến bên trên phần uốn 51, và kéo dài đến vùng lân cận đầu dưới 34b của tấm ốp tay lái 34. Trên hình chiếu cạnh của xe, mặt lắp ghép S giữa tấm ốp trong 32 và tấm ốp trước 31 được tạo ra theo cách kéo dài từ vùng lân cận phần uốn 51 của tấm ốp trong 32 lên phía trên về phía sau. Phía trước của tấm ốp trong 32 được che bởi tấm ốp trước 31. Tấm ốp trong 32 kéo dài từ vị trí ở phía trên phần uốn 51 đến bên trên đầu dưới 31b của tấm ốp trước 31.

Tấm ốp trong 32 bao gồm: các phần che chân 32A che phía trước ống chân của người đi xe khi bàn chân của người đi xe đặt lên trên phần sàn 35; phần ốp giữa 32B được tạo ra giữa các phần che chân bên trái và bên phải 32A; và các phần ốp dưới phía trước 32C được tạo ra ở các phía đối diện của các phần che chân bên trái và bên

phải 32A. Các phần ốp dưới phía trước 32C kéo dài đến bên trên phần uốn 51, và được nối với tấm ốp trước 31.

Trên hình chiếu cạnh của xe, phần uốn 51 được bố trí gần như trên phần giữa theo chiều cao của tấm ốp trong 32, và được tạo ra có hình dạng góc nhọn nhô về phía trước. Tấm ốp trong 32 bao gồm: thành nghiêng trên 53 kéo dài nghiêng lên trên từ phía trước về phía sau của xe, bắt đầu từ phần uốn 51; và thành nghiêng dưới 54 kéo dài nghiêng xuống dưới từ phía trước về phía sau của xe, bắt đầu từ phần uốn 51. Tấm ốp túi chứa 33 được lắp theo cách ôm lấy phần uốn 51. Tấm ốp túi chứa 33 bao gồm: thành nghiêng thứ nhất 55; thành nghiêng thứ hai 56; và thành cong 57 nối theo cách trơn tru giữa thành nghiêng thứ hai 56 và thành nghiêng thứ nhất 55.

Tấm ốp trong 32 có mặt trong nghiêng phía trên 63 và mặt trong nghiêng phía dưới 64 lần lượt được tạo ra trên phần bên trong của thành nghiêng trên 53 và thành nghiêng dưới 54. Tấm ốp túi chứa 33 có mặt trong thứ nhất 65, mặt trong thứ hai 66, và mặt cong phía trong 67 lần lượt được tạo ra trên phần bên trong của thành nghiêng thứ nhất 55, thành nghiêng thứ hai 56, và thành cong 57. Kết quả là, trên hình chiếu cạnh của xe, khoang chứa A của tấm ốp trong 32, có phần miệng 58 ở phía trên, được xác định bởi mặt trong nghiêng phía trên 63 và mặt trong nghiêng phía dưới 64 của tấm ốp trong 32 và mặt trong thứ nhất 65, mặt cong phía trong 67, và mặt trong thứ hai 66 của tấm ốp túi chứa 33.

Như được thể hiện trên FIG.3, tấm ốp túi chứa 33 được bố trí ở phía sau tấm ốp trong 32 để tạo ra, giữa chính nó và tấm ốp trong 32, khoang chứa A ở vị trí lệch về phía bên trái theo chiều rộng xe so với ống đầu 12, kéo dài theo chiều cao so với đường trục giữa Z theo chiều rộng xe.

Tấm ốp trong 32 có phần thành chắn 59 được làm lõm về phía trước xe, và mặt sau của phần thành chắn 59 tạo ra mặt cong chắn 69 lõm về phía trước xe, trong vùng tương ứng với tấm ốp túi chứa 33.

Lưu ý là, mặc dù tấm ốp túi chứa được bố trí ở bên trái theo chiều rộng xe theo phương án này, song tấm ốp túi chứa cũng có thể được bố trí ở bên phải theo chiều rộng xe, hoặc có thể được bố trí ở cả hai phía bên trái và bên phải theo chiều rộng xe.

Như được thể hiện trên FIG.4 và FIG.5, khi nhìn từ phía sau và từ phía bên của

xe, tấm ốp trong 32 là một bộ phận có chiều rộng và chiều cao để có thể che ống chân của người đi xe. Trên phần trên của tấm ốp trong 32 trong vùng gần như chính giữa theo chiều rộng xe, phần đế lắp vào phía thân xe 72 được tạo ra để được lắp vào giá đỡ trên ống đầu 71 (xem FIG.1) mà kéo dài về phía sau từ ống đầu 12 (xem FIG.1).

Cũng theo FIG.4, các phần đế lắp tấm ốp túi chứa bên trái 73L và bên phải 73R được tạo ra ở gần như cùng một độ cao với và ở bên trái theo chiều rộng xe của phần đế lắp vào phía thân xe 72 mà phần trên của tấm ốp túi chứa 33 được lắp vào đó.

Bên dưới các phần đế lắp tấm ốp túi chứa bên trái 73L và bên phải 73R, các lỗ gài 84a, 84b, và 84c được tạo ra theo thứ tự này theo chiều từ phía trong ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Các vấu nhô 74a, 74b, và 74c được tạo ra bổ sung trên đầu dưới của tấm ốp túi chứa 33 lần lượt được gài vào các lỗ gài 84a, 84b, và 84c.

Các phần đế lắp tấm ốp túi chứa bên trái 73L và bên phải 73R là các phần đế để lắp tấm ốp túi chứa 33 vào đó nhô về phía sau xe. Phần gân 76, có mặt đỡ 75 để đỡ mép bên phải của mặt trong tấm ốp túi chứa 33, kéo dài theo cách nối tiếp với phần đế lắp tấm ốp túi chứa bên phải 73R trong số các phần đế lắp tấm ốp túi chứa bên trái 73L và bên phải 73R. Trên phần gân 76, bề mặt mà hướng ra phía ngoài theo chiều rộng xe bao gồm: mặt thứ nhất 77; mặt thứ hai 78 kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe từ đầu dưới của mặt thứ nhất 77; và mặt thứ ba 79 kéo dài xuống dưới từ đầu trong theo chiều rộng xe của mặt thứ hai 78. Mặt thứ nhất 77, mặt thứ hai 78, và mặt thứ ba 79 nằm ở bên trong túi chứa (khoảng chứa A) (xem FIG.3) khi tấm ốp túi chứa 33 được lắp vào tấm ốp trong 32. Nói cách khác, khi khoảng chứa A được tạo ra, phần bậc 80 lõm về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra giữa mặt thứ nhất 77 và mặt thứ ba 79, ở phía giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp trong 32.

Các phần đế lắp tấm ốp trước 81L và 81R, mà phần trên của tấm ốp trước 31 được lắp vào đó từ phía trước xe, được tạo ra ở các vị trí bên trái và bên phải trong vùng lân cận đầu trên của tấm ốp trong 32. Theo FIG.7 và FIG.8, trên phần đế lắp tấm ốp trước 81L ở bên trái, bề mặt 81La hướng về phía trước xe được đưa vào tiếp xúc với gân lắp 81a của tấm ốp trước 31 từ phía trước xe, và vít lắp 82 được vặn vào từ phía sau xe, nhờ đó tấm ốp trước 31 được lắp vào tấm ốp trong 32. Kết cấu lắp dùng cho tấm ốp trước 31 ở bên phải theo chiều rộng xe cũng giống như kết cấu nêu trên, và, do vậy, việc mô tả nó được bỏ qua.

Khi nhìn phần trước của xe từ phía trên, như được thể hiện trên FIG.6, tay lái 26 được trang bị phần hiển thị 85 có các đồng hồ đo. Tay lái 26 và phần hiển thị 85, trừ các phần nắm tay 26g sẽ được tay của người đi xe cầm vào, được che bởi tấm ốp tay lái 34. Tấm ốp trong 32 nằm bên dưới tấm ốp tay lái 34.

Kết cấu của khoang chứa (túi chứa), được tạo ra bởi tấm ốp trong và tấm ốp túi chứa và các bộ phận tương tự, sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ FIG.7 đến FIG.9.

Như được thể hiện trên FIG.7 và FIG.8, trên mặt cắt vuông góc với chiều rộng của xe, tấm ốp túi chứa 33 bao gồm: thành nghiêng thứ nhất 55 kéo dài từ phía trên xuống phía dưới và hướng về phía sau xe; thành nghiêng thứ hai 56 nằm bên dưới thành nghiêng thứ nhất 55; và thành cong 57 nối theo cách tron tru giữa thành nghiêng thứ nhất 55 và thành nghiêng thứ hai 56. Nói cách khác, tấm ốp túi chứa 33 bao gồm thành nghiêng thứ nhất 55, thành nghiêng thứ hai 56 và thành cong 57 để có hình dạng tổng thể giống như chữ L, và được bố trí theo cách nhô về phía sau xe.

Kết cấu lắp của tấm ốp túi chứa sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên FIG.9, phần lắp bên phải 33ta của tấm ốp túi chứa 33 được đưa vào tiếp xúc với phần đế lắp tấm ốp túi chứa bên phải 73R từ phía sau xe, và đinh vít 83 được vặn chặt vào từ phía trước về phía sau của xe, nhờ đó tấm ốp túi chứa 33 được lắp vào tấm ốp trong 32.

Quay trở lại FIG.7, phần lắp bên trái 33tb của tấm ốp túi chứa 33 được đưa vào tiếp xúc với phần đế lắp tấm ốp túi chứa bên trái 73L từ phía sau xe, và đinh vít 83 được vặn chặt vào từ phía trước về phía sau của xe, nhờ đó tấm ốp túi chứa 33 được lắp vào tấm ốp trong 32.

Xem kết hợp FIG.3, FIG.4 và FIG.9, khi lắp tấm ốp túi chứa 33, các vấu nhô 74a, 74b, và 74c nhô ra trên đầu dưới của tấm ốp túi chứa 33 lần lượt được gài vào các lỗ gài 84a, 84b, và 84c được tạo ra trên tấm ốp trong 32. Tiếp đó, tấm ốp túi chứa 33 được lắp vào tấm ốp trong 32 nhờ các đinh vít 83 được vặn vào trong các phần đế lắp tấm ốp túi chứa bên trái 73L và bên phải 73R.

Hoạt động của xe máy được trang bị túi chứa có kết cấu nêu trên sẽ được mô tả dưới đây.

Quay trở lại FIG.2, tấm ốp trong 32 kéo dài đến bên trên phần uốn 51, và có mặt trong nghiêng phía trên 63 và mặt trong nghiêng phía dưới 64 mà kéo dài nghiêng lên trên và nghiêng xuống dưới từ mặt trong 61 của phần uốn 51. Mặt trong nghiêng phía trên 63 và mặt trong nghiêng phía dưới 64 được kết hợp với mặt trong thứ nhất 65, mặt trong thứ hai 66 và mặt cong phía trong 67 (được tạo ra trên mặt trong của tấm ốp túi chứa 33) để tạo ra khoang chứa A. Do khoang chứa A được tạo ra theo cách liên tục trong khoảng từ phía dưới của phần uốn 51 đến phía trên của phần uốn 51, nên khoang chứa A (túi chứa) được tạo ra giữa tấm ốp trong 32 và tấm ốp túi chứa 33 có thể có thể tích lớn hơn. Do đó, khả năng chứa của túi chứa có thể tăng.

Ngoài ra, tấm ốp túi chứa 33 có hình dạng tổng thể giống như chữ L, và được bố trí theo cách nhô về phía sau xe. Cùng với mặt trong nghiêng phía trên 63 của tấm ốp trong 32, điều này đảm bảo được rằng khoang chứa A được tạo ra giữa tấm ốp trong 32 và tấm ốp túi chứa 33 cũng có thể được tạo ra có dạng gần như hình chữ L trên hình chiếu cạnh của xe. Nhờ khoang chứa A được tạo ra có hình dạng tổng thể giống như chữ L, khó có thể nhìn sâu vào bên trong khoang chứa A từ phía trên, khiến cho khó có thể nhìn thấy các vật dụng nằm trong khoang chứa A. Ngoài ra, do các vật dụng nằm sâu bên trong khoang chứa A, nên các vật dụng này có thể được ngăn không cho bị rơi ra khỏi khoang chứa A trong quá trình xe chạy.

Xem kết hợp FIG.4, FIG.7 và FIG.9, tấm ốp túi chứa 33 được lắp theo cách tháo ra được vào tấm ốp trong 32. Khi tấm ốp túi chứa 33 được tháo ra khỏi tấm ốp trong 32, có thể dễ dàng loại bỏ các vật bên ngoài như rác bị tích tụ, ví dụ, nằm sâu bên trong khoang chứa A có dạng hình chữ L trên mặt cắt vuông góc với chiều rộng của xe. Kết quả là, việc bảo dưỡng khoang chứa A có thể được cải thiện.

Như được thể hiện trên FIG.4, FIG.7 và FIG.8, khoang chứa A có phần bậc 80 lõm về phía trong theo chiều rộng xe, ở phía giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp trong 32. Việc làm lõm về phía trong theo chiều rộng xe cho phép thể tích của khoang chứa ở phía giữa theo chiều rộng xe của tấm ốp trong 32 được đảm bảo một cách tương ứng và hiệu quả. Do đó, thể tích của khoang chứa A có thể tăng.

Các chi tiết của túi chứa tạo thành khoang chứa A sẽ được mô tả dưới đây. Quay trở lại FIG.3, khi nhìn từ phía sau xe, chiều rộng miệng vào của túi chứa là H1 và chiều rộng tối đa của túi chứa là H2, với mối tương quan là $H1 < H2$. Điều này làm

cho chiều rộng của túi chứa theo chiều rộng xe tăng lên khi đi sâu vào trong so với miệng vào, khiến cho khả năng chứa có thể được đảm bảo theo cách có hiệu quả.

Quay trở lại FIG.2, trên hình chiếu cạnh của xe, chiều rộng miệng vào của túi chứa là H3 và chiều rộng tối đa của túi chứa là H4, khi đó cần thỏa mãn mối tương quan $H3 < H4$. Điều này làm cho kích thước của túi chứa theo chiều dọc xe, ngoài kích thước theo chiều rộng xe, tăng lên khi đi sâu vào trong so với miệng vào. Điều này làm cho khả năng chứa được đảm bảo theo cách có hiệu quả hơn.

Lưu ý là, mặc dù sáng chế theo phương án này được mô tả là để áp dụng cho xe kiểu scutor (xe máy) mà có tấm ốp trong trên phần trước của xe và trong đó tấm ốp trong được trang bị túi chứa, song sáng chế cũng có thể được áp dụng cho các xe ba bánh và có thể áp dụng cho các xe nói chung.

Sáng chế là thích hợp để sử dụng cho các xe máy được trang bị túi chứa trên phần trước của xe.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Phần trước của xe máy bao gồm:

ống đầu (12) đỡ bánh trước (23) theo cách lái được;

tấm ốp trước (31) che ống đầu (12) từ phía trước xe;

tấm ốp trong (32) được bố trí theo cách đối diện với tấm ốp trước (31) và che ống đầu (12) từ phía sau xe; và

tấm ốp túi chứa (33) được làm thích ứng để tạo ra khoang chứa (A) giữa chính nó và mặt sau của tấm ốp trong (32) ở vị trí lệch về ít nhất một phía theo chiều rộng xe so với ống đầu (12),

trong đó tấm ốp trong (32) có phần uốn (51) ở phía trên bánh trước (23) khi nhìn từ phía bên của xe, và mặt lắp ghép (S) của tấm ốp trong (32) để gài khớp vào tấm ốp trước (31) kéo dài đến bên trên phần uốn (51), và

trên mặt cắt vuông góc với chiều rộng của xe, tấm ốp túi chứa (33) có hình dạng tổng thể giống như chữ L nằm dài ở phía dưới, và được bố trí theo cách nhô về phía sau xe.

2. Phần trước của xe máy bao gồm:

ống đầu (12) đỡ bánh trước (23) theo cách lái được;

tấm ốp trước (31) che ống đầu (12) từ phía trước xe;

tấm ốp trong (32) được bố trí theo cách đối diện với tấm ốp trước (31) và che ống đầu (12) từ phía sau xe; và

tấm ốp túi chứa (33) được làm thích ứng để tạo ra khoang chứa (A) giữa chính nó và mặt sau của tấm ốp trong (32) ở vị trí lệch về ít nhất một phía theo chiều rộng xe so với ống đầu (12),

trong đó tấm ốp trong (32) có phần uốn (51) ở phía trên bánh trước (23) khi nhìn từ phía bên của xe, và mặt lắp ghép (S) của tấm ốp trong (32) để gài khớp vào tấm ốp trước (31) kéo dài đến bên trên phần uốn (51), và

trong khoang chứa (A), phần bậc (80) lõm về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra ở phía giữa của tấm ốp trong (32) theo chiều rộng xe.

3. Phần trước của xe máy theo điểm 1, trong đó trong khoang chứa (A), phần bậc (80) lõm về phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra ở phía giữa của tấm ốp trong (32) theo chiều rộng xe.
4. Phần trước của xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó tấm ốp túi chứa (33) được tạo ra theo cách có thể lắp vào và tháo ra khỏi tấm ốp trong (32).

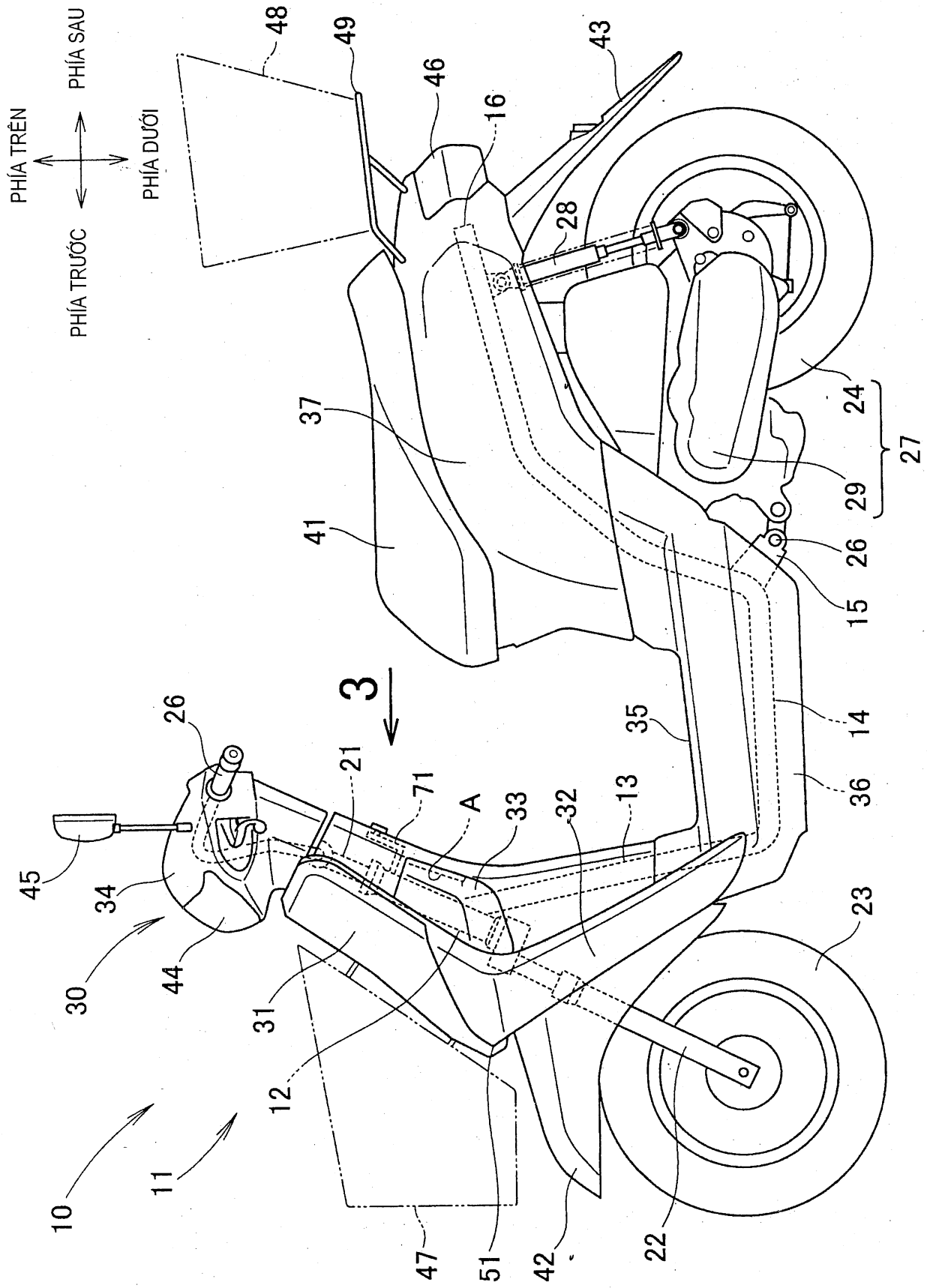


FIG. 1

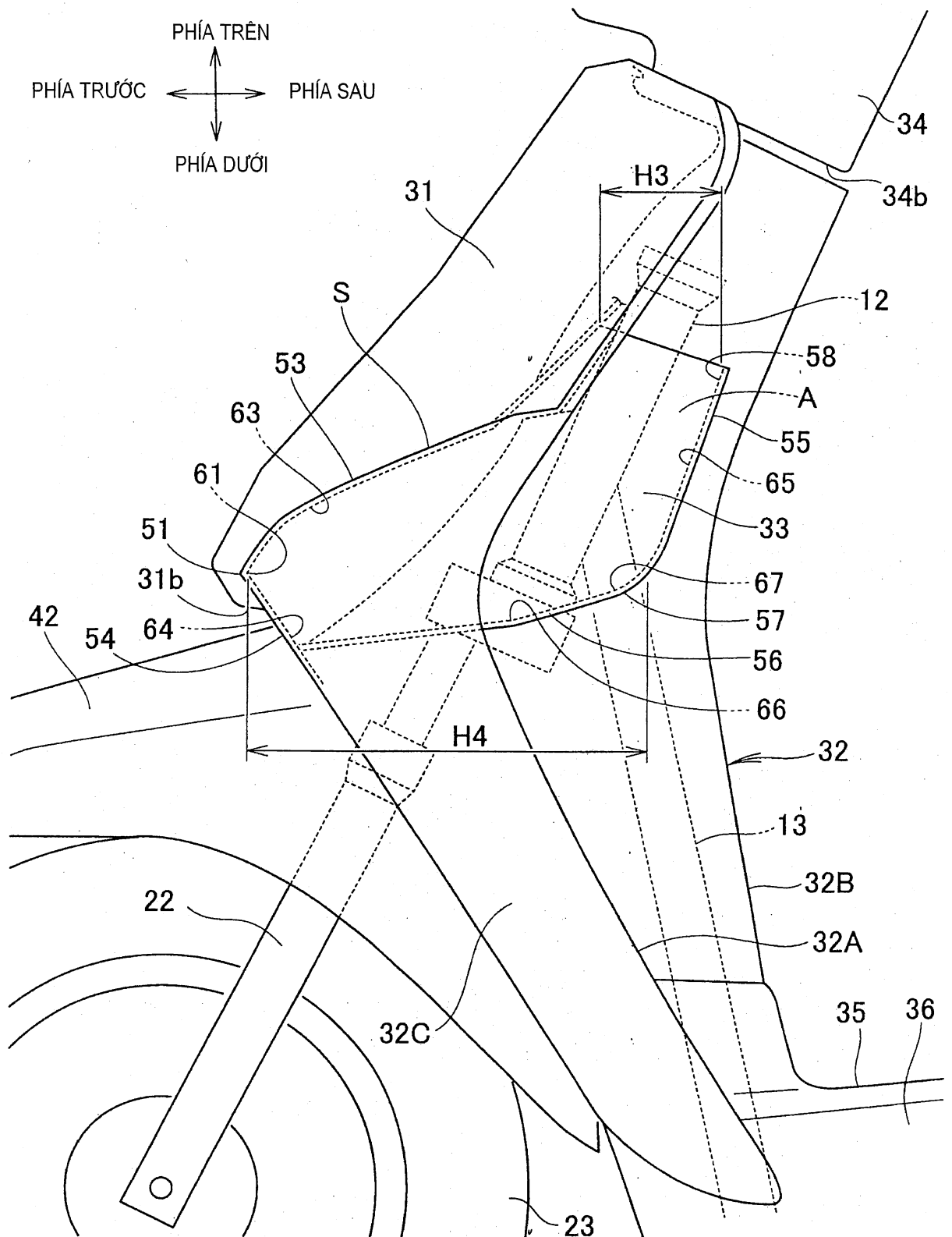
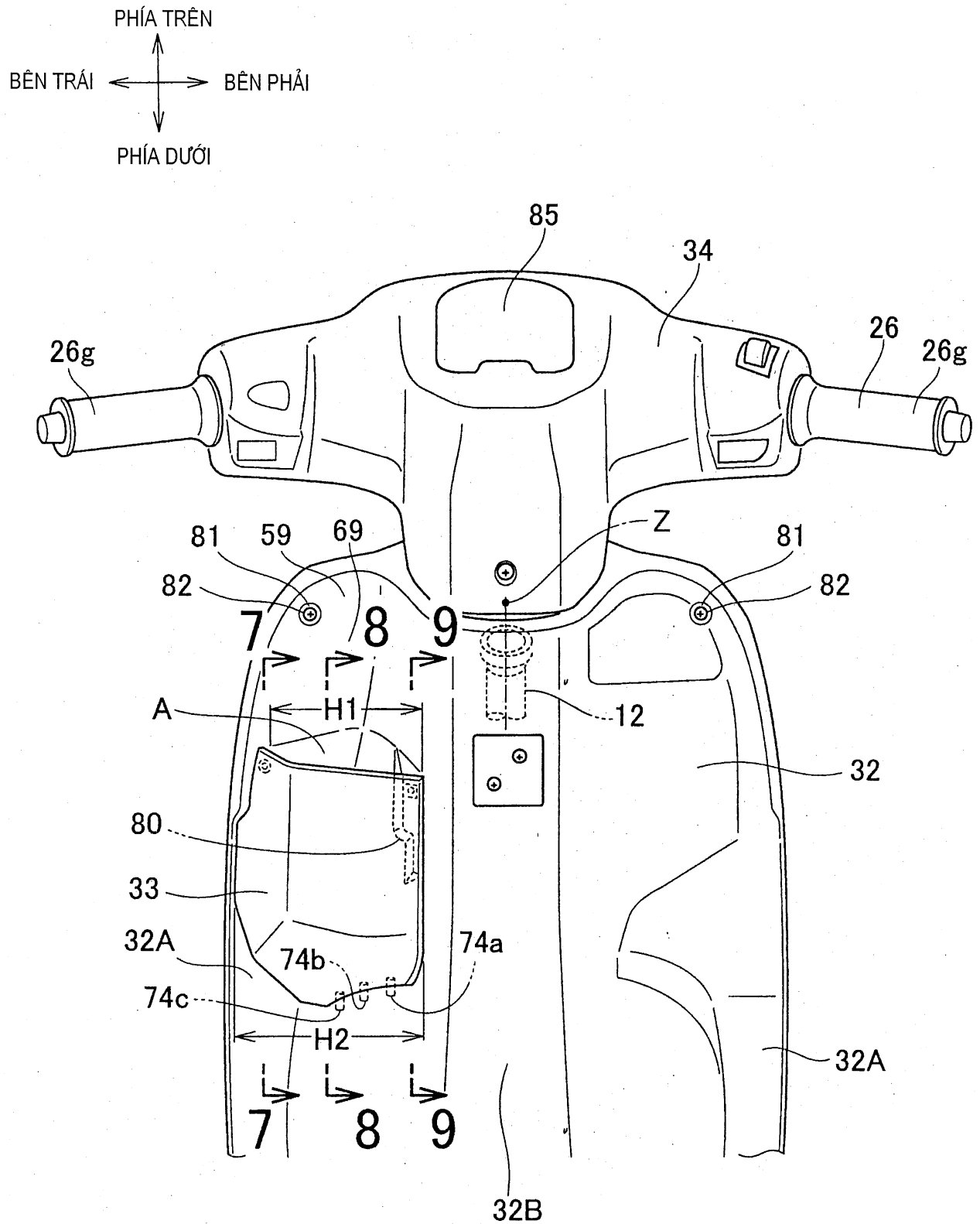


FIG. 2



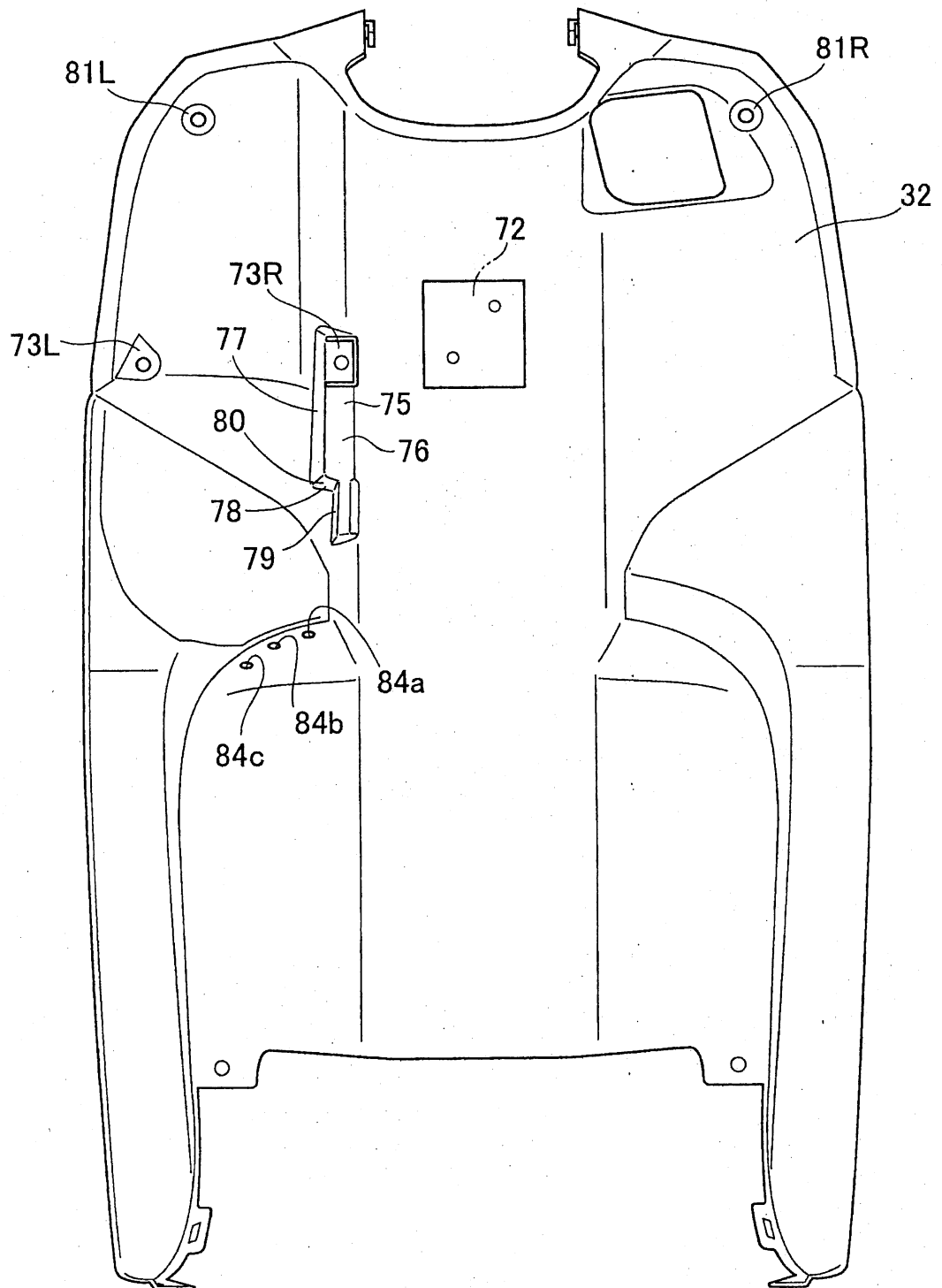


FIG. 4

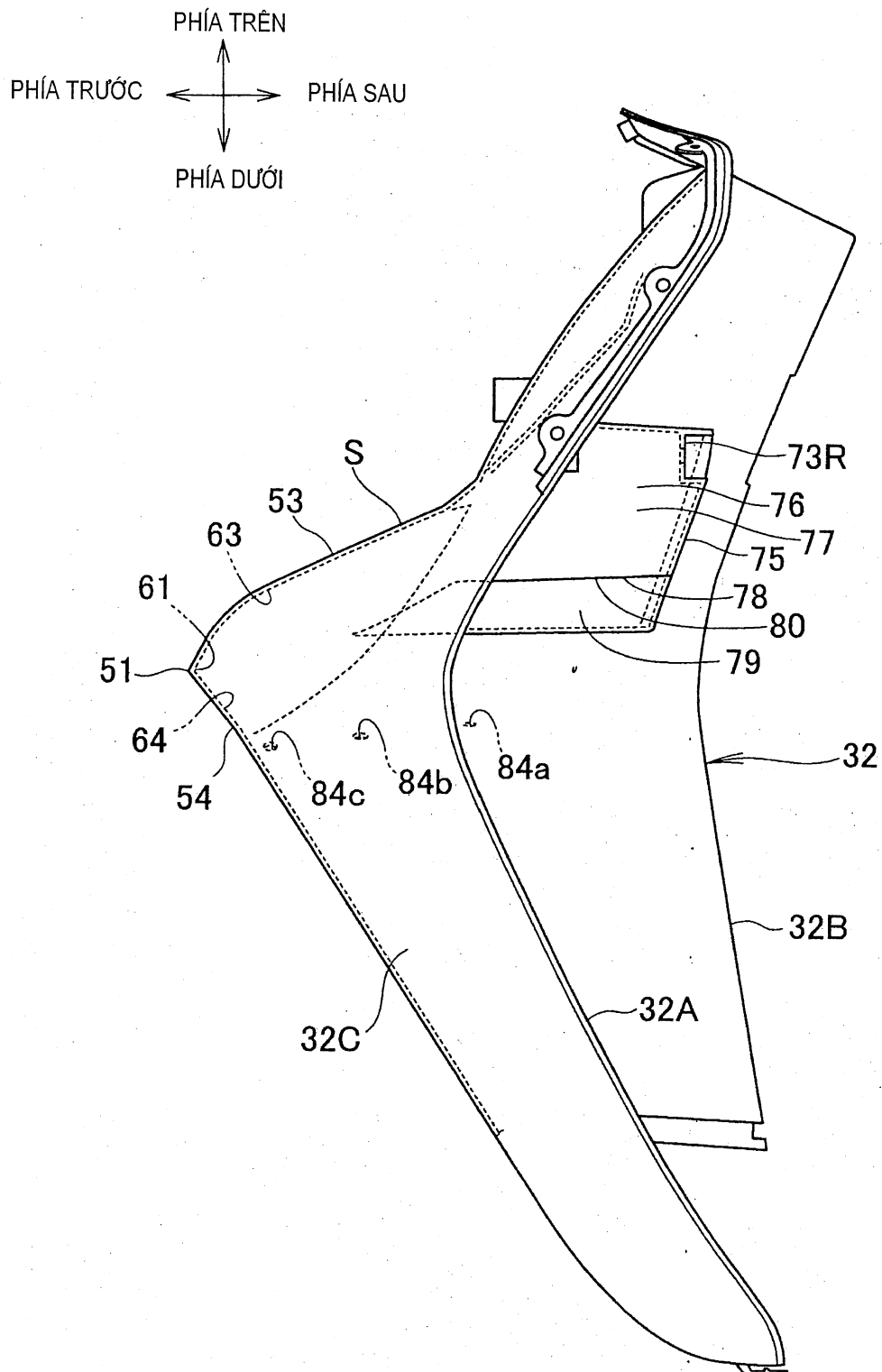
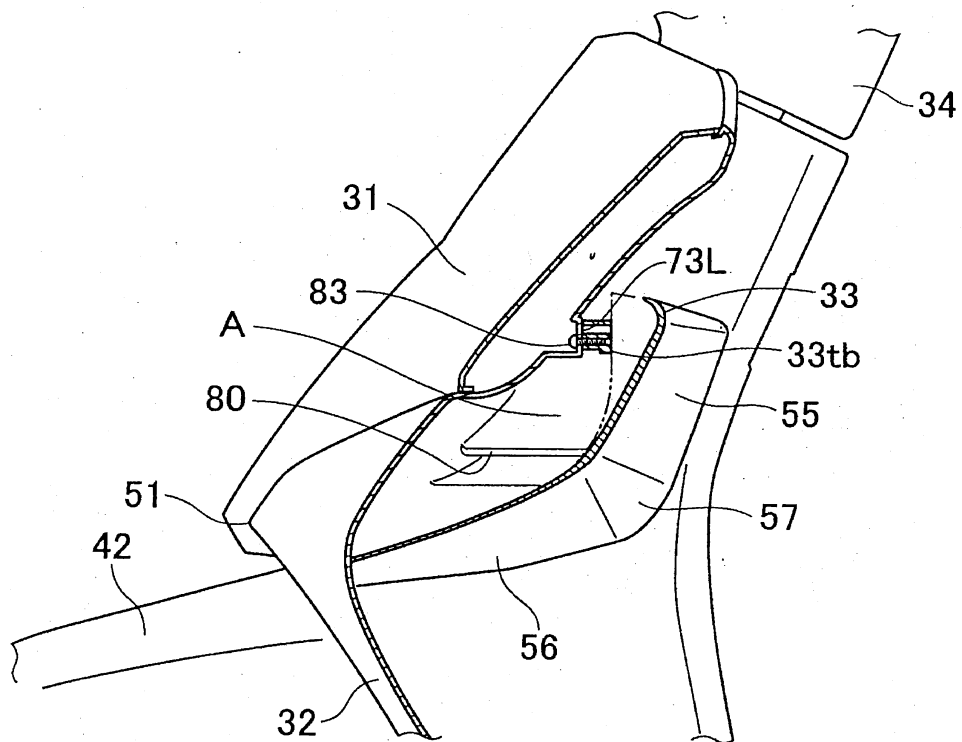
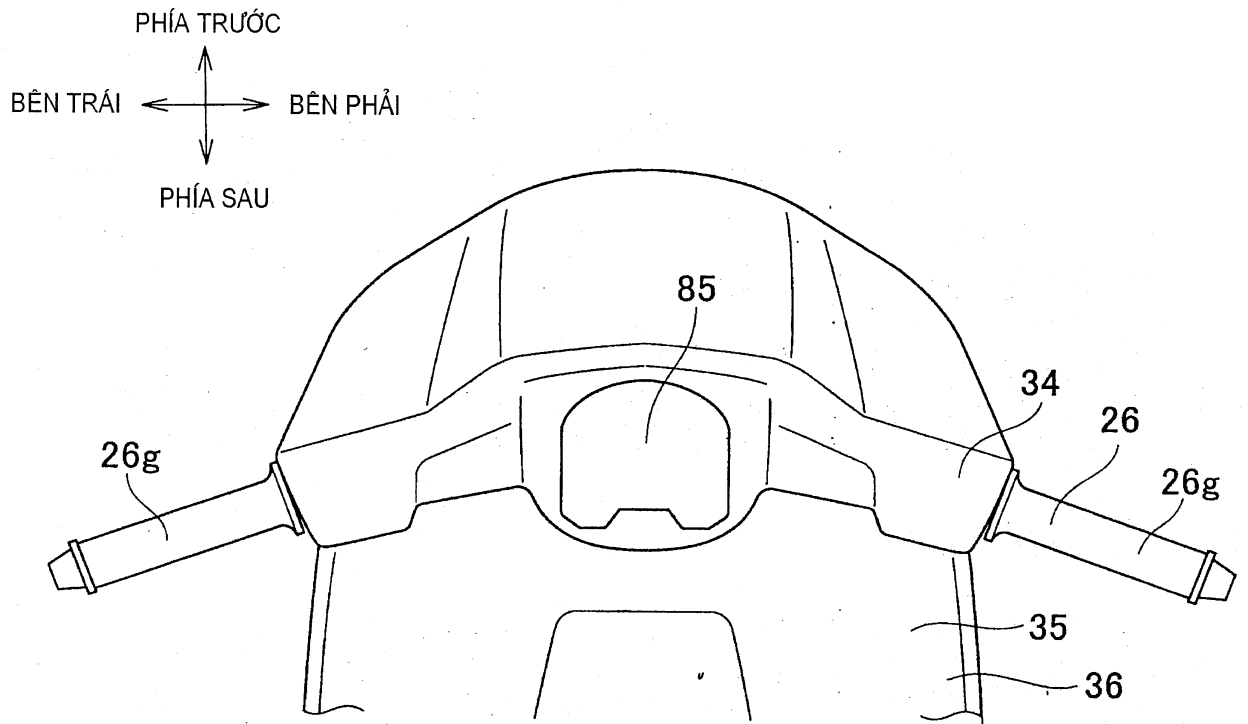


FIG. 5



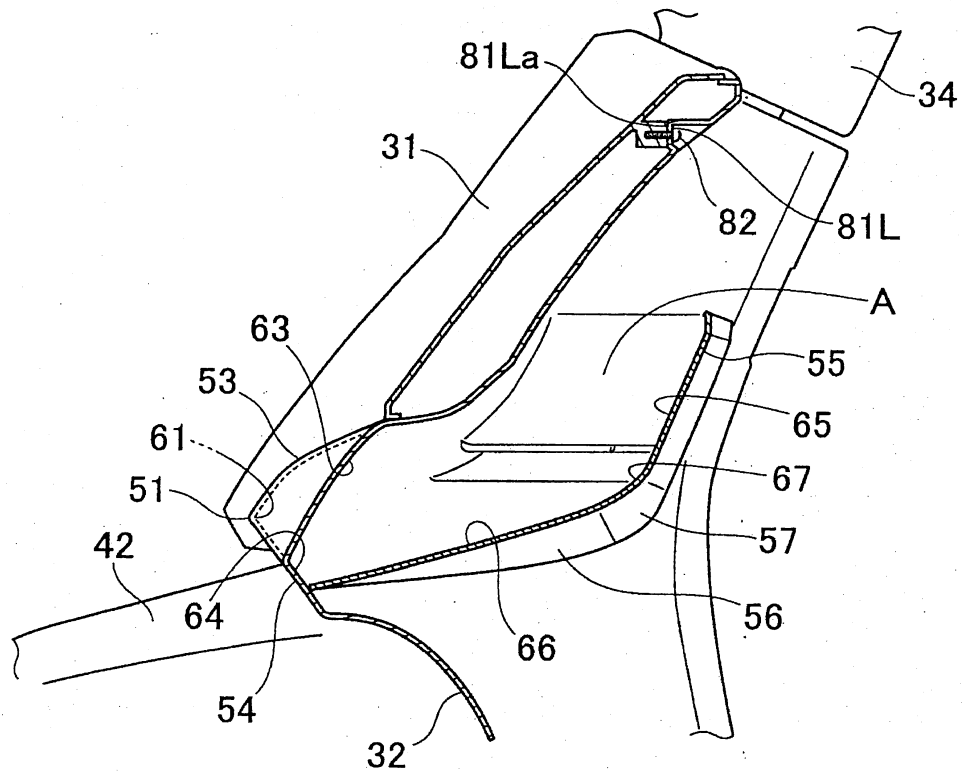


FIG. 8

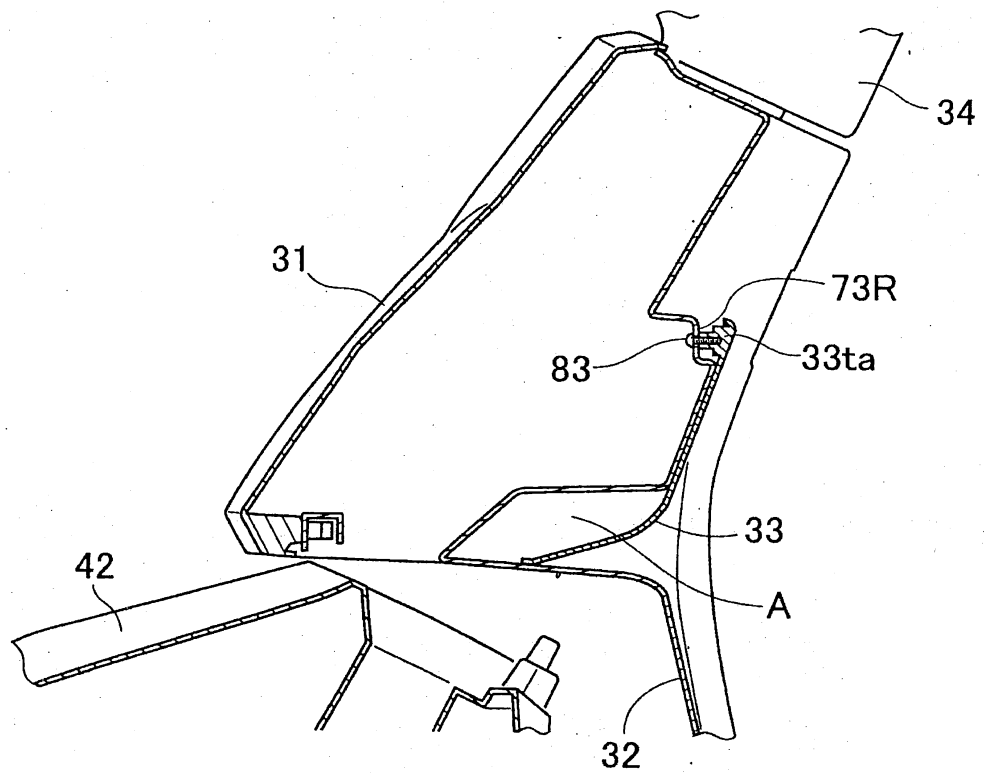


FIG. 9