



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

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

(11)



1-0024445

(51)⁷ B62J 17/00; B62K 11/10; B62J 25/00

(13) B

(21) 1-2015-04191

(22) 02/11/2015

(30) JP2014-226062 06/11/2014 JP

(45) 27/07/2020 388

(43) 25/05/2016 338A

(73) YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA (JP)

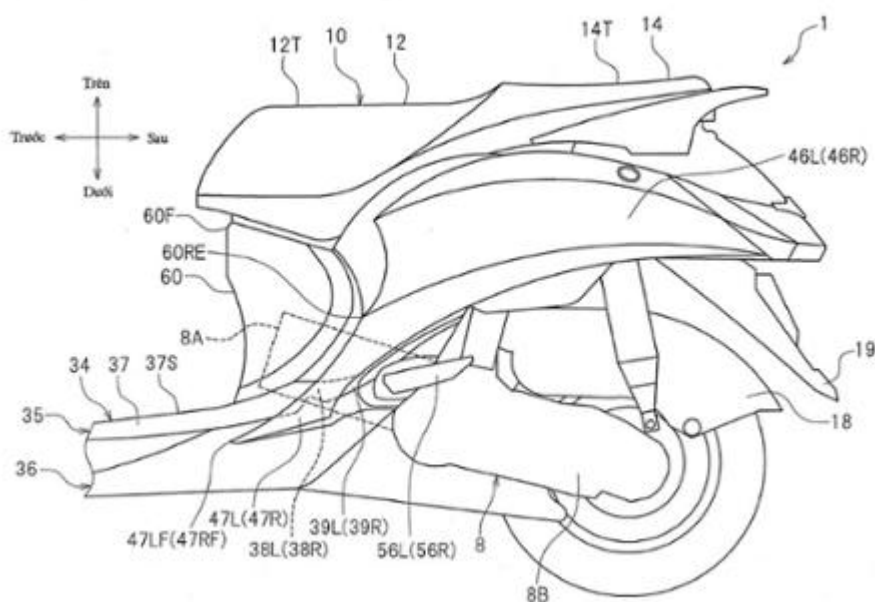
2500 Shingai, Iwata, Shizuoka 438-8501, JAPAN

(72) Gen OHZONO (JP).

(74) Công ty cổ phần tư vấn Trung Thực (TRUNG THUC.,JSC)

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN SANG HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) bao gồm: tấm để chân phẳng (34) có chỗ đặt chân thứ nhất (37) dành cho người lái xe; nắp che dưới yên (60); nắp che bên trái (46L); và chỗ đặt chân bên trái thứ hai (56L) dành cho hành khách đi xe. Chỗ đặt chân bên trái thứ hai (56L) được bố trí về phía sau so với đầu trước (60F) của nắp che dưới yên (60), và về phía dưới so với phần yên thứ hai (14) dành cho hành khách đi xe. Tấm để chân (34) có phần kéo dài về phía sau thứ nhất (38L) đi qua vùng phía dưới nắp che dưới yên (60) trên hình chiếu cạnh và vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của nắp che dưới yên (60) trên hình chiếu bằng, và kéo dài về phía sau về phía chỗ đặt chân bên trái thứ hai (56L). Nắp che bên (46L) có phần kéo dài xuống dưới thứ nhất (47L) kéo dài xuống dưới về phía tấm để chân (34). Phần kéo dài xuống dưới thứ nhất (47L) đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau thứ nhất (38L) và được nối với phần này.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới xe kiểu ngồi để chân sang hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên đã được biết trong lĩnh vực kỹ thuật này. Loại xe này thường bao gồm: phần yên thứ nhất mà người lái xe ngồi trên đó; phần yên thứ hai được bố trí ở sau phần yên thứ nhất và hành khách đi xe ngồi trên đó; tấm để chân phẳng mà người lái xe đặt chân trên đó; các chỗ đặt chân mà hành khách đi xe đặt chân trên đó; và nắp che dưới yên được bố trí ở dưới phần yên thứ nhất. Tấm để chân phẳng có các phần kéo dài về phía sau mà kéo dài về phía các chỗ đặt chân dành cho hành khách đi xe qua các vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của nắp che dưới yên khi nhìn trên hình chiếu bằng. Từng phần kéo dài về phía sau là mỏng và do đó có độ cứng vững thấp. Khi lên hoặc xuống xe, người lái xe và hành khách đi xe có thể đặt chân lên phần kéo dài về phía sau, tác dụng tải lên phần kéo dài về phía sau. Để chịu được tải này, thì có mong muốn tăng độ cứng vững của các phần kéo dài về phía sau.

Tài liệu JP 2002-173071 A (của người nộp đơn HONDA MOTOR CO LTD) đề xuất một giải pháp được hiểu là sẽ tăng độ cứng vững của các phần kéo dài về phía sau của tấm để chân phẳng của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên bằng cách mở rộng các phần kéo dài về phía sau về phía ngoài theo chiều rộng xe. Tuy nhiên, các phần kéo dài về phía sau được mở rộng về phía ngoài theo chiều rộng xe có thể làm giảm góc nghiêng của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên. Giải pháp khác được hiểu là sẽ tăng độ cứng vững của các phần kéo dài về phía sau bằng cách mở rộng các phần kéo dài về phía sau về phía trong theo chiều rộng xe. Tuy nhiên, cụm động lực có thể được bố trí bên trong các

phần kéo dài về phía sau theo chiều rộng xe. Điều đó có nghĩa là các phần kéo dài về phía sau được mở rộng vào trong theo chiều rộng xe một cách bất lợi có thể làm giảm khoảng trống bảo dưỡng dành cho cụm động lực.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của ít nhất một khía cạnh của sáng chế theo ít nhất một phương án thực hiện của nó là khắc phục hoặc ít nhất là hạn chế một hoặc nhiều vấn đề hoặc nhược điểm trong tình trạng kỹ thuật nêu trên.

Các khía cạnh khác nhau của sáng chế được xác định trong các điểm yêu cầu bảo hộ độc lập. Một số dấu hiệu ưu tiên được xác định trong các điểm yêu cầu bảo hộ phụ thuộc.

Các phương án thực hiện được ưu tiên của sáng chế có thể đề xuất xe kiểu ngồi để chân sang hai bên mà có thể có góc nghiêng đủ lớn, có thể tạo ra khoảng trống bảo dưỡng đủ rộng dành cho cụm động lực, và/hoặc có thể có tấm đế chân phẳng mà phần kéo dài về phía sau của nó có thể có độ cứng vững cao.

Theo một khía cạnh, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân sang hai bên bao gồm:

yên xe có:

phần yên thứ nhất mà người lái xe ngồi trên đó; và

phần yên thứ hai mà hành khách đi xe ngồi trên đó, phần yên thứ hai được bố trí ở sau phần yên thứ nhất;

tấm đế chân phẳng được bố trí ở trước và về phía dưới so với phần yên thứ nhất, tấm đế chân phẳng có chỗ đặt chân thứ nhất mà người lái xe đặt chân trên đó;

nắp che dưới yên được bố trí ít nhất một phần ở dưới phần yên thứ nhất, nắp che dưới yên có thể nối được với cạnh sau của chỗ đặt chân thứ nhất;

cụm động lực được bố trí ít nhất một phần ở sau nắp che dưới yên;

ít nhất một nắp che bên được bố trí ở dưới phần yên thứ hai và ở sau nắp

che dưới yên trên hình vẽ nhìn từ phía bên của xe, nắp che bên là bộ phận tách biệt khỏi nắp che dưới yên; và

ít nhất một chỗ đặt chân thứ hai mà hành khách đi xe đặt chân lên đó, chỗ đặt chân thứ hai được bố trí về phía sau so với đầu trước của nắp che dưới yên, và về phía dưới so với phần yên thứ hai,

tấm đỡ chân phẳng còn có ít nhất một phần kéo dài về phía sau đi qua vùng phía dưới nắp che dưới yên trên hình vẽ nhìn từ phía bên của xe, và đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của nắp che dưới yên trên hình chiếu bằng của xe, và kéo dài về phía sau về phía chỗ đặt chân thứ hai,

nắp che bên có phần kéo dài xuống dưới mà kéo dài xuống dưới về phía tấm đỡ chân phẳng, khác biệt ở chỗ:

phần kéo dài xuống dưới đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau và nối được với phần kéo dài về phía sau.

Phần kéo dài xuống dưới của nắp che bên của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau của tấm đỡ chân phẳng, và nối được với phần kéo dài về phía sau. Cụ thể hơn, phần kéo dài xuống dưới có thể được bố trí ở phía ngoài của phần kéo dài về phía sau, nên phần kéo dài về phía sau có thể được che bởi phần kéo dài xuống dưới. Kết cấu này có thể ngăn không cho người lái xe và hành khách đi xe đặt chân lên phần kéo dài về phía sau khi lên hoặc xuống xe. Phần kéo dài về phía sau nối được với phần kéo dài xuống dưới và có thể treo và/hoặc được đỡ bởi nắp che bên. Việc đỡ phần kéo dài về phía sau bằng nắp che bên theo cách này có thể tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau. Điều đó có nghĩa là phần kéo dài về phía sau có thể không được mở rộng về phía ngoài theo chiều rộng xe để tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau. Do đó, xe kiểu ngồi để chân sang hai bên có thể có góc nghiêng đủ lớn. Hơn thế nữa, phần kéo dài về phía sau có thể không được mở rộng vào trong theo chiều rộng xe để tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau. Kết cấu này có thể tạo

ra khoảng trống bảo dưỡng đủ rộng dành cho cụm động lực.

Chỗ đặt chân thứ nhất có thể có bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất mà người lái xe có thể đặt chân trên đó. Phần kéo dài xuống dưới có thể đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau, và có thể nối được với tấm đỡ chân phẳng ở vị trí phía trước so với phần kéo dài về phía sau và ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất.

Phần kéo dài xuống dưới của nắp che bên có thể nối được với tấm đỡ chân phẳng ở vị trí phía trước so với phần kéo dài về phía sau và ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất, nên tấm đỡ chân phẳng có thể treo và/hoặc được đỡ bởi nắp che bên. Sự bố trí này có thể đỡ tấm đỡ chân phẳng bằng nắp che bên ở vị trí phía trước so với phần kéo dài về phía sau và ở dưới bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất, do đó có thể tăng độ cứng vững của chỗ đặt chân thứ nhất. Sự bố trí này cũng có thể tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau mà nằm sau chỗ đặt chân thứ nhất.

Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên có thể còn bao gồm: khung thân đỡ phần yên thứ nhất và phần yên thứ hai; và ít nhất một giá đỡ được đỡ bởi khung thân. Giá đỡ có thể được trang bị chỗ đặt chân thứ hai. Tấm đỡ chân phẳng có thể còn có ít nhất một nắp che giá đỡ kéo dài về phía sau từ phần kéo dài về phía sau, và có thể được bố trí ở trước và ở trên giá đỡ.

Hành khách đi xe có thể đặt chân lên nắp che giá đỡ khi cố gắng đặt chân lên chỗ đặt chân thứ hai. Trong trường hợp này, tải có thể được tác dụng lên phần kéo dài về phía sau nằm trước nắp che giá đỡ. Tuy nhiên, phần kéo dài về phía sau có thể nối được với phần kéo dài xuống dưới và có thể treo và/hoặc được đỡ bởi nắp che bên, nên phần kéo dài về phía sau có thể có độ cứng vững cao. Kết cấu này ngăn chặn sự biến dạng của phần kéo dài về phía sau do tải gây ra.

Giá đỡ có thể được trang bị lỗ giữ. Tấm đỡ chân phẳng có thể còn có ít

nhất một miếng giữ kéo dài vào trong theo chiều rộng xe từ nắp che giá đỡ, và có thể được giữ trong lỗ giữ.

Kết cấu này có thể ngăn chặn sự biến dạng của nắp che giá đỡ ngay cả khi hành khách đi xe có thể đặt chân lên nắp che giá đỡ. Do vậy, tải do sự biến dạng của nắp che giá đỡ có thể được ngăn không cho tác dụng lên phần kéo dài về phía sau nằm trước nắp che giá đỡ.

Miếng giữ có thể có phần giữ, phần này có thể đẩy cạnh theo chu vi trên của lỗ giữ của giá đỡ lên phía trên.

Phần giữ của tấm đế chân phẳng có thể đẩy cạnh theo chu vi trên của lỗ giữ lên phía trên. Do đó, kết cấu này có thể ngăn chặn sự biến dạng của nắp che giá đỡ theo chiều từ trên xuống ngay cả khi hành khách đi xe đặt chân lên nắp che giá đỡ. Do vậy, tải do sự biến dạng của nắp che giá đỡ theo chiều từ trên xuống có thể được ngăn không cho tác dụng lên phần kéo dài về phía sau nằm trước nắp che giá đỡ.

Tấm đế chân phẳng có thể còn có: tấm đế chân phẳng trên có thể có phần kéo dài về phía sau và nắp che giá đỡ; và tấm đế chân phẳng dưới có thể được bố trí ở dưới tấm đế chân phẳng trên và có thể nối được với tấm đế chân phẳng trên. Tấm đế chân phẳng dưới có thể được bố trí ít nhất là ở trước và ở dưới hoặc thấp hơn so với giá đỡ.

Kết cấu này ngăn không cho bùn và/hoặc nước bị cuốn lên khi xe đang chạy bắn lên chỗ đặt chân thứ hai.

Phần kéo dài về phía sau có thể được bố trí về phía trong so với nắp che giá đỡ theo chiều rộng xe.

Kết cấu này có thể cho phép người lái xe chống chân xuống đất một cách dễ dàng hơn khi phần kéo dài về phía sau được bố trí về phía ngoài so với nắp che giá đỡ theo chiều rộng xe.

Phần của phần kéo dài xuống dưới nằm ở phía trước so với phần kéo dài về phía sau có thể giảm kích thước theo chiều từ trên xuống do phần này của

phần kéo dài xuống dưới kéo dài về phía trước.

Phần kéo dài xuống dưới của nắp che bên không cần chi tiết lắp chặt, như bu lông, ở vị trí phía trước so với phần kéo dài về phía sau. Do đó, phần kéo dài xuống dưới có thể giảm kích thước từ trên xuống như phần kéo dài xuống dưới kéo dài về phía trước. Kết cấu này có thể cho phép phần kéo dài về phía sau được treo và/hoặc được đỡ bởi nắp che bên trong khi tạo ra khoảng trống để bố trí các chi tiết khác quanh đầu trước của phần kéo dài xuống dưới.

Tám để chân phẳng có thể còn có ít nhất một chi tiết lắp cố định để lắp cố định nắp che bên. Chi tiết lắp cố định có thể có: phần lắp cố định thứ nhất mà có thể được định vị ở phía trước so với chỗ đặt chân thứ hai; phần lắp cố định thứ hai mà có thể được định vị về phía sau so với phần lắp cố định thứ nhất, và về phía trước so với chỗ đặt chân thứ hai; và phần lắp cố định thứ ba mà có thể được định vị về phía sau so với chỗ đặt chân thứ hai.

Nắp che bên có thể được lắp cố định vào tám để chân phẳng tại ba hoặc nhiều vị trí trong vùng gần với chỗ đặt chân thứ hai. Kết cấu này có thể làm tăng độ cứng vững theo chu vi của phần kéo dài về phía sau mà nằm trước chỗ đặt chân thứ hai.

Phần lắp cố định thứ nhất có thể được tạo ra bên dưới phần kéo dài về phía sau.

Nắp che bên có thể được lắp cố định vào tám để chân phẳng trên phần lắp cố định thứ nhất được tạo ra bên dưới phần kéo dài về phía sau. Do đó, phần kéo dài về phía sau cũng có thể được đỡ bởi nắp che bên từ bên dưới phần kéo dài về phía sau. Do vậy, phần kéo dài về phía sau có thể có độ cứng vững cao.

Sáng chế, theo các phương án thực hiện được ưu tiên khác nhau của nó, đề xuất xe kiểu ngồi để chân sang hai bên mà có góc nghiêng đủ lớn, xe này có thể tạo ra khoảng trống bảo dưỡng đủ rộng dành cho cụm động lực, và có thể có tám để chân phẳng mà phần kéo dài về phía sau có độ cứng vững cao.

Các dấu hiệu được mô tả liên quan đến khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh nêu trên cũng có thể được sử dụng theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh nêu trên khác. Các dấu hiệu được mô tả trên đây và/hoặc dưới đây một cách riêng lẻ và/hoặc kết hợp liên quan đến khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh nêu trên có thể được sử dụng chung hoặc riêng lẻ và/hoặc tách biệt theo khía cạnh bất kỳ khác trong số các khía cạnh nêu trên. Các dấu hiệu về thiết bị tương ứng với các dấu hiệu được mô tả trên đây và/hoặc dưới đây liên quan đến phương pháp và các dấu hiệu về phương pháp cũng liên quan đến việc sử dụng, sự lắp ráp và chế tạo có các dấu hiệu bất kỳ về thiết bị được mô tả trên đây và/hoặc dưới đây cũng được dự định nằm trong phạm vi bảo hộ của sáng chế.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Dưới đây, sáng chế theo các phương án thực hiện của nó sẽ được mô tả chỉ làm ví dụ, có dựa vào các hình vẽ kèm theo, trong đó:

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ bên trái được cắt đi một phần thể hiện xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện khung thân của xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.4 là hình chiếu bằng thể hiện khung thân của xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.5 là hình chiếu bằng được cắt đi một phần thể hiện xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tám đế chân phẳng trên của xe máy trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.5;

Fig.7 là hình chiếu bằng thể hiện tám đế chân phẳng trên;

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh phóng to riêng phần thể hiện tám đế chân

phẳng trên;

Fig.9 là hình vẽ phối cảnh riêng phần thể hiện xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.10 là hình vẽ nhìn từ bên trái được cắt đi một phần của xe máy;

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt ngang dọc theo đường XI-XI trên Fig.10;

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt ngang dọc theo đường XII-XII trên Fig.10;

Fig.13 là hình vẽ mặt cắt ngang dọc theo đường XIII-XIII trên Fig.10;

Fig.14 là hình vẽ mặt cắt ngang dọc theo đường XIV-XIV trên Fig.10; và

Fig.15 là hình vẽ mặt cắt ngang dọc theo đường XV-XV trên Fig.10.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Dưới đây, sáng chế theo các phương án thực hiện được ưu tiên của nó sẽ được mô tả. Như được thể hiện trên Fig.1, xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo phương án thực hiện được ưu tiên của sáng chế là xe máy 1 “dạng scuto”. Cần lưu ý rằng, xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo sáng chế không chỉ giới hạn ở xe máy dạng scuto, mà có thể là dạng xe máy khác bất kỳ. Ví dụ, xe kiểu ngồi để chân sang hai bên có thể là xe khác so với xe máy, như xe ba bánh hoặc xe đi mọi địa hình (All-Terrain Vehicle - ATV). Như được sử dụng trong bản mô tả này, thuật ngữ “xe kiểu ngồi để chân sang hai bên” đề cập đến xe mà người lái xe ngồi dạng chân khi đang ngồi trên xe này.

Trừ khi được ghi chú khác, các thuật ngữ “trước”, “sau”, “phải”, “trái”, “trên”, và “dưới” lần lượt đề cập đến trước, sau, phải, trái, trên, và dưới khi người lái xe đang ngồi trên phần yên thứ nhất 12 của xe máy 1 trong phần mô tả sau. Các thuật ngữ “trên” và “dưới” lần lượt đề cập đến phương thẳng đứng lên trên và phương thẳng đứng xuống dưới khi xe máy 1 dừng trên mặt phẳng nằm ngang. Các ký tự chỉ dẫn “F”, “R”, “L”, “Up”, và “Dn” trong các hình vẽ lần lượt biểu thị trước, sau, phải, trái, trên, và dưới.

Như được thể hiện trên Fig.1, tốt hơn nếu xe máy 1 bao gồm: ống đầu 2;

khung thân 20 được lắp cố định vào ống đầu 2; yên xe 10 được đỡ bởi khung thân 20; bánh trước 7; và bánh sau 9. Ống đầu 2 đỡ trục lái (không được thể hiện trên các hình vẽ). Tay lái 5 được lắp vào phần trên của trục lái. Chạc trước 6 được nối với phần dưới của trục lái. Chạc trước 6 đỡ bánh trước 7. Tốt hơn, nếu xe máy 1 còn bao gồm cụm động lực 8. Tốt hơn là cụm động lực 8 có: động cơ đốt trong 8A (xem Fig.2); và hộp truyền động 8B (xem Fig.2) chứa bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai hình chữ V (không được thể hiện trên các hình vẽ). Phần đầu trước của cụm động lực 8 được đỡ bởi khung thân 20, nên cụm động lực 8 có thể lắc. Phần đầu sau của cụm động lực 8 được nối với bánh sau 9. Bánh sau 9 được bố trí ở dưới yên xe 10. Tấm chắn sau 18 được bố trí ở trên bánh sau 9. Tấm chắn bùn 19 được bố trí ở trên tấm chắn sau 18. Tấm chắn bùn 19 được đỡ bởi khung thân 20.

Như được thể hiện trên Fig.1, tốt hơn nếu khung thân 20 bao gồm: khung chính 21 kéo dài về phía sau từ ống đầu 2; khung yên bên trái 22L kéo dài về phía sau từ khung chính 21; và khung yên bên phải 22R kéo dài về phía sau từ khung chính 21. Tốt hơn, nếu khung chính 21 bao gồm: khung trước 21A kéo dài xiên xuống dưới và về phía sau từ ống đầu 2; khung dưới 21B kéo dài về phía sau từ phần đầu dưới của khung trước 21A; và khung sau 21C (xem Fig.3) kéo dài theo chiều rộng xe từ phần đầu sau của khung dưới 21B. Như được thể hiện trên Fig.3, khung yên bên trái 22L kéo dài xiên lên trên và về phía sau từ phần đầu bên trái của khung sau 21C. Khung yên bên phải 22R kéo dài xiên lên trên và về phía sau từ phần đầu bên phải của khung sau 21C. Như được thể hiện trên Fig.4, khung yên bên phải 22R được bố trí ở bên phải của khung yên bên trái 22L. Như được thể hiện trên Fig.1, chỗ lõm 16 được tạo ra ở phía sau khung trước 21A, ở trên khung dưới 21B, và ở phía trước của khung yên bên phải 22R và khung yên bên trái 22L trên hình vẽ nhìn từ phía bên của xe.

Như được thể hiện trên Fig.4, tốt hơn nếu xe máy 1 (xem Fig.1) còn bao gồm giá đỡ bên trái 50L và giá đỡ bên phải 50R mà được đỡ bởi khung thân 20.

Giá đỡ bên trái 50L được nối với khung yên bên trái 22L. Giá đỡ bên trái 50L được trang bị chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L (xem Fig.1), sẽ được mô tả dưới đây. Tốt hơn, nếu giá đỡ bên trái 50L bao gồm: phần bên trái thứ nhất 50LA kéo dài xiên về phía trái và về phía sau từ khung yên bên trái 22L; và phần bên trái thứ hai 50LB kéo dài về phía sau từ phần bên trái thứ nhất 50LA. Như được thể hiện trên Fig.3, phần bên trái thứ nhất 50LA được trang bị lỗ giữ 50LH được kéo dài theo chiều từ trước ra sau của xe. Lỗ giữ 50LH được định hướng theo chiều từ phải sang trái của xe. Phần bên trái thứ hai 50LB được trang bị bộ phận lắp 50LM mà chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L được lắp vào bộ phận này. Như được thể hiện trên Fig.4, giá đỡ bên phải 50R được nối với khung yên bên phải 22R. Giá đỡ bên phải 50R được trang bị chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R (xem Fig.1). Tốt hơn, nếu giá đỡ bên phải 50R bao gồm: phần bên phải thứ nhất 50RA kéo dài xiên về phía phải và về phía sau từ khung yên bên phải 22R; và phần bên phải thứ hai 50RB kéo dài về phía sau từ phần bên phải thứ nhất 50RA. Như được thể hiện trên Fig.3, phần bên phải thứ nhất 50RA được trang bị lỗ giữ 50RH được kéo dài theo chiều từ trước ra sau của xe. Lỗ giữ 50RH được định hướng theo chiều từ phải sang trái của xe. Phần bên phải thứ hai 50RB được trang bị bộ phận lắp 50RM mà chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R được lắp vào bộ phận này.

Như được thể hiện trên Fig.1, tốt hơn nếu yên xe 10 bao gồm: phần yên thứ nhất 12 mà người lái xe ngồi trên đó; và phần yên thứ hai 14 mà hành khách đi xe ngồi trên đó. Phần yên thứ hai 14 được bố trí ở sau phần yên thứ nhất 12. Mặt trên 12T của phần yên thứ nhất 12 nằm dưới so với mặt trên 14T của phần yên thứ hai 14. Phần yên thứ nhất 12 và phần yên thứ hai 14 được đỡ bởi khung thân 20. Cụ thể hơn, phần yên thứ nhất 12 và phần yên thứ hai 14 được đỡ bởi khung yên bên phải 22R và khung yên bên trái 22L.

Như được thể hiện trên Fig.1, tốt hơn nếu xe máy 1 còn bao gồm nắp che trước 30, tấm trong 32, tấm đế chân phẳng 34, nắp che dưới yên 60, nắp che

bên trái 46L, và nắp che bên phải 46R. Nắp che trước 30 được bố trí ở trước ống đầu 2 và khung trước 21A. Tấm trong 32 được bố trí ở sau ống đầu 2 và khung trước 21A. Tấm đế chân phẳng 34 được bố trí ít nhất ở trên khung dưới 21B. Nắp che dưới yên 60 được bố trí ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, yên xe 10. Nắp che bên trái 46L được bố trí ở bên trái của khung yên bên trái 22L. Nắp che bên phải 46R được bố trí ở bên phải của khung yên bên phải 22R (xem thêm Fig.5). Nắp che dưới yên 60, nắp che bên trái 46L, và nắp che bên phải 46R là các bộ phận riêng biệt và do đó có thể tách khỏi nhau.

Như được thể hiện trên Fig.1, tấm đế chân phẳng 34 được bố trí ở trước so với phần yên thứ nhất 12. Tấm đế chân phẳng 34 được bố trí về phía dưới so với, ví dụ thấp hơn, phần yên thứ nhất 12. Tốt hơn, nếu tấm đế chân phẳng 34 bao gồm: tấm đế chân phẳng trên 35 được bố trí ít nhất một phần ở trên khung dưới 21B; và tấm đế chân phẳng dưới 36 được bố trí ít nhất một phần ở dưới khung dưới 21B. Tấm đế chân phẳng dưới 36 được bố trí ở dưới, nghĩa là ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, tấm đế chân phẳng trên 35. Tấm đế chân phẳng dưới 36 được bố trí ít nhất là ở trước và ở dưới giá đỡ bên phải 50R và giá đỡ bên trái 50L (xem Fig.3). Tấm đế chân phẳng dưới 36 được nối với tấm đế chân phẳng trên 35.

Như được thể hiện trên Fig.2, tốt hơn nếu tấm đế chân phẳng 34 còn có chỗ đặt chân thứ nhất 37 mà người lái xe đặt chân trên đó. Cụ thể hơn, như được thể hiện trên Fig.6, tốt hơn nếu tấm đế chân phẳng trên 35 có chỗ đặt chân thứ nhất 37. Tốt hơn, nếu chỗ đặt chân thứ nhất 37 có bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S. Người lái xe đặt chân lên bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S này.

Như được thể hiện trên Fig.2, tốt hơn, nếu tấm đế chân phẳng 34 còn có phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L, và phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Cụ thể hơn, như được thể hiện trên Fig.7, tốt hơn nếu tấm đế chân phẳng trên 35 có phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L, và phần kéo dài về phía sau thứ

hai 38R. Phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R được bố trí ở bên phải của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L kéo dài về phía sau từ chỗ đặt chân thứ nhất 37. Cụ thể hơn, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L kéo dài về phía sau từ phần sau bên trái 37LR của chỗ đặt chân thứ nhất 37 về phía chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L (xem Fig.1). Phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R kéo dài về phía sau từ chỗ đặt chân thứ nhất 37. Cụ thể hơn, phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R kéo dài về phía sau từ phần sau phải 37RR của chỗ đặt chân thứ nhất 37 về phía chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R (xem Fig.5). Như được thể hiện trên Fig.2, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L đi qua vùng phía dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, nắp che dưới yên 60 trên hình vẽ nhìn từ phía bên của xe. Phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R đi qua vùng phía dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, nắp che dưới yên 60 trên hình vẽ nhìn từ phía bên của xe. Như được thể hiện trên Fig.5, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của nắp che dưới yên 60 trên hình chiếu bằng của xe. Cụ thể hơn, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L đi qua vùng bên trái của nắp che dưới yên 60 trên hình chiếu bằng của xe. Phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của nắp che dưới yên 60 trên hình chiếu bằng của xe. Cụ thể hơn, phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R đi qua vùng bên phải của nắp che dưới yên 60 trên hình chiếu bằng của xe.

Như được thể hiện trên Fig.1, tốt hơn, nếu tám đế chân phẳng 34 còn có nắp che giá đỡ bên trái 39L và nắp che giá đỡ bên phải 39R. Cụ thể hơn, như được thể hiện trên Fig.7, tốt hơn nếu tám đế chân phẳng trên 35 có nắp che giá đỡ bên trái 39L và nắp che giá đỡ bên phải 39R. Nắp che giá đỡ bên trái 39L kéo dài về phía sau từ phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Nắp che giá đỡ bên trái 39L được bố trí ở bên trái so với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Đầu trái 39LL của nắp che giá đỡ bên trái 39L nằm ở bên trái so với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Nắp che giá đỡ bên trái 39L được bố trí ở

trước và bên trên giá đỡ bên trái 50L (xem Fig.4). Nắp che giá đỡ bên phải 39R kéo dài về phía sau từ phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Nắp che giá đỡ bên phải 39R được bố trí ở bên phải so với phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Đầu phải 39RR của nắp che giá đỡ bên phải 39R nằm ở bên phải so với phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Nắp che giá đỡ bên phải 39R được bố trí ở trước và ở trên, ví dụ ngay trên hoặc bên trên, giá đỡ bên phải 50R (xem Fig.4).

Như được thể hiện trên Fig.7, tốt hơn, nếu tấm đỡ chân phẳng trên 35 có miếng giữ bên trái 42L và miếng giữ bên phải 42R. Miếng giữ bên trái 42L kéo dài vào trong theo chiều rộng xe từ nắp che giá đỡ bên trái 39L. Nói cách khác, miếng giữ bên trái 42L kéo dài về bên phải từ nắp che giá đỡ bên trái 39L. Miếng giữ bên trái 42L được lắp bên trong lỗ giữ 50LH (xem Fig.3) của giá đỡ bên trái 50L (xem thêm Fig.12). Miếng giữ bên trái 42L được giữ trong lỗ giữ 50LH. Miếng giữ bên trái 42L được tiếp xúc với cạnh theo chu vi trên 50LU (xem Fig.3) và cạnh theo chu vi dưới 50LD (xem Fig.3) của lỗ giữ 50LH, và do đó được giữ trong lỗ giữ 50LH. Tốt hơn, nếu miếng giữ bên trái 42L có phần giữ bên trái 43L. Phần giữ bên trái 43L đẩy cạnh theo chu vi trên 50LU của lỗ giữ 50LH của giá đỡ bên trái 50L lên phía trên. Tốt hơn, nếu phần giữ bên trái 43L có mặt cắt thứ nhất 43LA và mặt cắt thứ hai 43LB. Kích thước của mặt cắt thứ nhất 43LA theo chiều từ trên xuống lớn hơn so với kích thước của mặt cắt thứ hai 43LB theo chiều từ trên xuống. Mặt cắt thứ nhất 43LA được bố trí ở bên phải so với mặt cắt thứ hai 43LB. Miếng giữ bên trái 42L được trang bị lỗ xuyên 42LH xuyên qua miếng giữ này theo chiều từ trên xuống. Lỗ xuyên 42LH chong lên một phần của phần giữ bên trái 43L trên hình chiếu bằng của xe. Khi miếng giữ bên trái 42L được lắp bên trong lỗ giữ 50LH, phần giữ bên trái 43L bị biến dạng về phía dưới. Mặt cắt thứ hai 43LB của phần giữ bên trái 43L được tiếp xúc với cạnh theo chu vi trên 50LU của lỗ giữ 50LH.

Như được thể hiện trên Fig.7, miếng giữ bên phải 42R kéo dài vào trong

theo chiều rộng xe từ nắp che giá đỡ bên phải 39R. Nói cách khác, miếng giữ bên phải 42R kéo dài về bên trái từ nắp che giá đỡ bên phải 39R. Miếng giữ bên phải 42R được lắp bên trong lỗ giữ 50RH (Fig.3) của giá đỡ bên phải 50R. Miếng giữ bên phải 42R được giữ trong lỗ giữ 50RH. Miếng giữ bên phải 42R được tiếp xúc với cạnh theo chu vi trên 50RU (xem Fig.3) và cạnh theo chu vi dưới 50RD (xem Fig.3) của lỗ giữ 50RH, và do đó được giữ trong lỗ giữ 50RH. Như được thể hiện trên Fig.8, tốt hơn nếu miếng giữ bên phải 42R có phần giữ bên phải 43R. Phần giữ bên phải 43R đẩy cạnh theo chu vi trên 50RU của lỗ giữ 50RH của giá đỡ bên phải 50R lên phía trên. Như được thể hiện trên Fig.8, tốt hơn nếu phần giữ bên phải 43R có mặt cắt thứ nhất 43RA và mặt cắt thứ hai 43RB. Kích thước của mặt cắt thứ nhất 43RA theo chiều từ trên xuống lớn hơn so với kích thước của mặt cắt thứ hai 43RB theo chiều từ trên xuống. Mặt cắt thứ nhất 43RA được bố trí ở bên trái so với mặt cắt thứ hai 43RB. Miếng giữ bên phải 42R được trang bị lỗ xuyên 42RH xuyên qua miếng giữ này theo chiều từ trên xuống. Như được thể hiện trên Fig.7, lỗ xuyên 42RH chổng lên một phần của phần giữ bên phải 43R trên hình chiếu bằng của xe. Khi miếng giữ bên phải 42R được lắp bên trong lỗ giữ 50RH, phần giữ bên phải 43R bị biến dạng về phía dưới. Mặt cắt thứ hai 43RB của phần giữ bên phải 43R được tiếp xúc với cạnh theo chu vi trên 50RU của lỗ giữ 50RH.

Như được thể hiện trên Fig.1, ít nhất một phần của nắp che dưới yên 60 được bố trí ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, phần yên thứ nhất 12. Như được thể hiện trên Fig.5, phần đầu bên trái 60L của nắp che dưới yên 60 được bố trí ở bên trái của phần yên thứ nhất 12. Phần đầu bên phải 60R của nắp che dưới yên 60 được bố trí ở bên phải của phần yên thứ nhất 12. Phần đầu bên phải 60R và phần đầu bên trái 60L của nắp che dưới yên 60 không chổng lên phần yên thứ nhất 12 trên hình chiếu bằng của xe. Như được thể hiện trên Fig.9, nắp che dưới yên 60 được nối với cạnh sau 37R (xem thêm Fig.6) của chỗ đặt chân thứ nhất 37. Như được thể hiện trên Fig.1, cụm động lực 8

được bố trí ở sau nắp che dưới yên 60. Lưu ý rằng, cụm động lực 8 chỉ cần được bố trí ít nhất một phần ở sau nắp che dưới yên 60. Như được thể hiện trên Fig.2, một phần của nắp che dưới yên 60 chồng lên một phần của động cơ đốt trong 8A của cụm động lực 8 trên hình vẽ nhìn từ phía bên của xe.

Như được thể hiện trên Fig.2, nắp che bên trái 46L được bố trí ở sau nắp che dưới yên 60 trên hình vẽ nhìn từ phía bên của xe. Nắp che bên trái 46L được bố trí ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, phần yên thứ hai 14. Nắp che bên phải 46R được bố trí ở sau nắp che dưới yên 60 trên hình vẽ nhìn từ phía bên của xe. Nắp che bên phải 46R được bố trí ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, phần yên thứ hai 14.

Như được thể hiện trên Fig.1, tốt hơn nếu nắp che bên trái 46L có phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L kéo dài xuống dưới về phía tám để chân phẳng 34. Một phần của phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L nằm ở phía trước so với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L sẽ giảm kích thước theo chiều từ trên xuống khi phần này của phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L kéo dài về phía trước. Đầu trước 47LF của phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, nắp che dưới yên 60. Đầu trước 47LF được bố trí ở trước so với đầu sau 60RE của nắp che dưới yên 60. Đầu trước 47LF được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L. Đầu trước 47LF được bố trí ở trước so với chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L. Đầu trước 47LF được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S. Đầu trước 47LF được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, tám chắn bùn 19. Đầu trước 47LF được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, tám chắn sau 18.

Tốt hơn, nếu nắp che bên phải 46R có phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R kéo dài xuống dưới về phía tám để chân phẳng 34. Một phần của phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R nằm ở phía trước so với phần kéo dài về phía sau

thứ hai 38R sẽ giảm kích thước theo chiều từ trên xuống khi phần này của phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R kéo dài về phía trước. Đầu trước 47RF của phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, nắp che dưới yên 60. Đầu trước 47RF được bố trí ở trước so với đầu sau 60RE của nắp che dưới yên 60. Đầu trước 47RF được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R. Đầu trước 47RF được bố trí ở trước so với chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R. Đầu trước 47RF được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S. Đầu trước 47RF được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, tấm chắn bùn 19. Đầu trước 47RF được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn, tấm chắn sau 18.

Như được thể hiện trên Fig.5, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Cụ thể hơn, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L đi qua vùng bên trái của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Cụ thể hơn, phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R đi qua vùng bên phải của phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Như được thể hiện trên Fig.2, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L được nối với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Cụ thể hơn, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L được nối với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L nên phần bên ngoài của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L được che bởi phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L. Phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R được nối với phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Cụ thể hơn, phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R được nối với phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R nên phần bên ngoài của phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R được che bởi phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R.

Như được thể hiện trên Fig.2, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L

được nối với tấm đế chân phẳng dưới 36 ở vị trí phía trước mà nằm ở phía trước so với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L và ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S. Nói cách khác, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L được nối với tấm đế chân phẳng dưới 36 ở vị trí phía trước mà nằm dưới so với, ví dụ, thấp hơn, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Theo cách khác, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L có thể nối được với tấm đế chân phẳng trên 35. Phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R được nối với tấm đế chân phẳng dưới 36 ở vị trí phía trước mà nằm ở phía trước so với phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R và ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S. Nói cách khác, phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R được nối với tấm đế chân phẳng dưới 36 ở vị trí phía trước mà nằm dưới so với, ví dụ, thấp hơn, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Theo cách khác, phần kéo dài xuống dưới thứ hai 47R có thể nối được với tấm đế chân phẳng trên 35.

Như được thể hiện trên Fig.2, tốt hơn nếu xe máy 1 có chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R và chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L mà hành khách đi xe đặt chân trên đó. Chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R và chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L được bố trí về phía sau so với nắp che dưới yên 60. Cụ thể hơn, chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R và chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L được bố trí về phía sau so với đầu trước 60F của nắp che dưới yên 60. Chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R và chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L được bố trí về phía dưới so với, ví dụ, thấp hơn hoặc bên dưới, phần yên thứ hai 14.

Như được thể hiện trên Fig.6, tốt hơn nếu tấm đế chân phẳng trên 35 còn có chi tiết lắp cố định bên trái 40L. Chi tiết lắp cố định bên trái 40L lắp cố định nắp che bên trái 46L (xem Fig.2). Tốt hơn, nếu chi tiết lắp cố định bên trái 40L có phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA, phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB, và phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC. Phần lắp cố định bên trái thứ

nhất 40LA được tạo ra ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB được tạo ra trên phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC được tạo ra ở phần sau của nắp che giá đỡ bên trái 39L. Phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA được trang bị lỗ xuyên bên trái thứ nhất 41LA. Phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB được trang bị lỗ xuyên bên trái thứ hai 41LB. Phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC được trang bị lỗ xuyên bên trái thứ ba 41LC. Như được thể hiện trên Fig.10, phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA nằm trước chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L. Phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB nằm sau so với phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA. Phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB nằm trên so với hoặc cao hơn, phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA. Phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB nằm ở phía trước so với chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L. Phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC nằm sau so với chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L. Phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC nằm trên so với hoặc cao hơn, chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L. Phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC nằm trên so với hoặc cao hơn, phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB.

Như được thể hiện trên Fig.6, tốt hơn nếu tám đế chân phẳng trên 35 còn có phải chi tiết lắp cố định 40R. Phải chi tiết lắp cố định 40R lắp cố định nắp che bên phải 46R (xem Fig.2). Tốt hơn, nếu phải chi tiết lắp cố định 40R có phần lắp cố định bên phải thứ nhất 40RA, phần lắp cố định bên phải thứ hai 40RB, và phần lắp cố định bên phải thứ ba 40RC. Phần lắp cố định bên phải thứ nhất 40RA được tạo ra ở dưới, ví dụ, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Phần lắp cố định bên phải thứ hai 40RB được tạo ra trên phần kéo dài về phía sau thứ hai 38R. Phần lắp cố định bên phải thứ ba 40RC tạo ra ở phần sau của nắp che giá đỡ bên phải 39R. Phần lắp cố định bên phải thứ nhất 40RA được trang bị lỗ xuyên bên phải thứ nhất 41RA. Phần lắp cố định bên phải thứ hai 40RB được trang bị lỗ xuyên bên phải

thứ hai 41RB. Phần lắp cố định bên phải thứ ba 40RC được trang bị lỗ xuyên bên phải thứ ba 41RC. Như được thể hiện trên Fig.10, phần lắp cố định bên phải thứ nhất 40RA nằm trước chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R. Phần lắp cố định bên phải thứ hai 40RB nằm sau so với phần lắp cố định bên phải thứ nhất 40RA. Phần lắp cố định bên phải thứ hai 40RB nằm trên so với hoặc cao hơn, phần lắp cố định bên phải thứ nhất 40RA. Phần lắp cố định bên phải thứ hai 40RB nằm ở phía trước so với chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R. Phần lắp cố định bên phải thứ ba 40RC nằm sau so với chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R. Phần lắp cố định bên phải thứ ba 40RC nằm trên so với hoặc cao hơn chỗ đặt chân bên phải thứ hai 56R. Phần lắp cố định bên phải thứ ba 40RC nằm trên so với hoặc cao hơn phần lắp cố định bên phải thứ hai 40RB.

Nắp che bên phải 46R và nắp che bên trái 46L là đối xứng so với đường tâm xe CL (xem Fig.5), nên nắp che bên phải 46R được lắp cố định vào tấm đế chân phẳng 34 theo cách tương tự như nắp che bên trái 46L được lắp cố định vào tấm đế chân phẳng 34. Do vậy, cách mà nắp che bên phải 46R được lắp cố định vào tấm đế chân phẳng 34 sẽ không được mô tả một cách chi tiết dưới đây.

Như được thể hiện trên Fig.11, chi tiết đàn hồi 41LM được bố trí bên trong lỗ xuyên bên trái thứ nhất 41LA của phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA. Chi tiết đàn hồi 41LM được trang bị lỗ xuyên 41LN. Tốt hơn, nếu nắp che bên trái 46L có phần nhô ra 48L được lắp bên trong lỗ xuyên 41LN và do đó được lắp cố định vào chi tiết đàn hồi 41LM. Phần nhô ra 48L được lắp trên phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L. Lưu ý rằng, chi tiết đàn hồi 41LM không nhất thiết phải được bố trí bên trong lỗ xuyên bên trái thứ nhất 41LA. Khi chi tiết đàn hồi 41LM không được bố trí bên trong lỗ xuyên bên trái thứ nhất 41LA, phần nhô ra 48L được lắp bên trong lỗ xuyên bên trái thứ nhất 41LA và do đó được lắp cố định vào phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA.

Như được thể hiện trên Fig.12, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L của nắp che bên trái 46L (xem thêm Fig.2) được trang bị lỗ xuyên thứ nhất

47LH. Chốt hãm thứ nhất 49A được lắp bên trong lỗ xuyên bên trái thứ hai 41LB của phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB, và lỗ xuyên thứ nhất 47LH của phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L. Do đó, nắp che bên trái 46L được lắp cố định vào tấm đế chân phẳng trên 35 bằng chốt hãm thứ nhất 49A. Cụ thể hơn, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L được giữ bởi phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB bằng chốt hãm thứ nhất 49A.

Như được thể hiện trên Fig.13, nắp che bên trái 46L được trang bị lỗ xuyên thứ hai 47LI. Tấm đế chân phẳng dưới 36 được trang bị lỗ xuyên thứ nhất 36H. Chốt hãm thứ hai 49B được lắp bên trong: lỗ xuyên bên trái thứ ba 41LC của phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC; lỗ xuyên thứ nhất 36H của tấm đế chân phẳng dưới 36; và lỗ xuyên thứ hai 47LI của nắp che bên trái 46L. Do đó, nắp che bên trái 46L được lắp cố định vào tấm đế chân phẳng dưới 36 và tấm đế chân phẳng trên 35 bằng chốt hãm thứ hai 49B. Nói cách khác, nắp che bên trái 46L được lắp cố định vào phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC bằng chốt hãm thứ hai 49B. Mặc dù nắp che bên trái 46L được lắp cố định vào phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC với tấm đế chân phẳng dưới 36 được bố trí ở giữa theo phương án thực hiện được ưu tiên của sáng chế, song theo cách khác nắp che bên trái 46L có thể được lắp cố định trực tiếp vào phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC.

Như được thể hiện trên Fig.14, tấm đế chân phẳng dưới 36 được trang bị lỗ xuyên thứ hai 36I. Lỗ xuyên thứ hai 36I đi qua tấm đế chân phẳng dưới 36 theo chiều từ phải sang trái. Lỗ xuyên thứ hai 36I nằm dưới so với bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S. Lỗ xuyên thứ hai 36I nằm ở phía trước so với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L (xem Fig.2). Lỗ xuyên thứ hai 36I nằm ở phía trước so với phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA (xem Fig.10). Tốt hơn, nếu nắp che bên trái 46L có phần giữ 48L được giữ trong lỗ xuyên thứ hai 36I. Phần giữ 48L được lắp trên phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L. Phần giữ 48L được lắp bên trong lỗ xuyên thứ hai 36I và được giữ bởi cạnh theo chu vi

trên 36U của lỗ xuyên thứ hai 36I. Do phần giữ 48L được giữ trong lỗ xuyên thứ hai 36I, nên phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L được lắp cố định vào tấm đế chân phẳng dưới 36.

Như được thể hiện trên Fig.15, tấm đế chân phẳng dưới 36 được trang bị lỗ xuyên thứ ba 36J. Tấm đế chân phẳng trên 35 được trang bị lỗ xuyên 35H. Chốt hãm thứ ba 49C được lắp bên trong lỗ xuyên thứ ba 36J của tấm đế chân phẳng dưới 36, và lỗ xuyên 35H của tấm đế chân phẳng trên 35. Do đó, tấm đế chân phẳng trên 35 và tấm đế chân phẳng dưới 36 được lắp cố định vào nhau bằng chốt hãm thứ ba 49C.

Như được thể hiện trên Fig.2, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L của nắp che bên trái 46L của xe máy 1 đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L của tấm đế chân phẳng trên 35, và được nối với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L như được mô tả trên đây. Cụ thể hơn, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L được bố trí ở phía ngoài của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L, nên phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L được che bởi phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L. Kết cấu này ngăn không cho người lái xe và hành khách đi xe đặt chân lên phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L khi lên hoặc xuống xe. Phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L được nối với phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L và do đó được treo và/hoặc được đỡ bởi nắp che bên trái 46L. Việc đỡ phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L bằng nắp che bên trái 46L theo cách này làm tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Điều đó có nghĩa là phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L không được mở rộng về phía ngoài theo chiều rộng xe để tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Do đó, xe máy 1 có góc nghiêng đủ lớn. Hơn thế nữa, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L không được mở rộng vào trong theo chiều rộng xe để tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Kết cấu này tạo ra khoảng trống bảo dưỡng đủ rộng dành cho cụm động lực 8.

Như được thể hiện trên Fig.2, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L của nắp che bên trái 46L được nối với tấm đỡ chân phẳng dưới 36 ở vị trí phía trước so với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L và dưới đây, ví dụ, thấp hơn, ngay bên dưới hoặc ngay phía dưới, bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S, nên tấm đỡ chân phẳng dưới 36 được treo và/hoặc được đỡ bởi nắp che bên trái 46L. Sự bố trí này đỡ tấm đỡ chân phẳng dưới 36 bằng nắp che bên trái 46L ở vị trí phía trước so với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L và bên dưới bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất 37S, do đó tăng độ cứng vững của chỗ đặt chân thứ nhất 37. Sự bố trí này còn tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L mà nằm sau chỗ đặt chân thứ nhất 37.

Như được thể hiện trên Fig.6, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, tốt hơn nếu tấm đỡ chân phẳng trên 35 có nắp che giá đỡ bên trái 39L kéo dài về phía sau từ phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L, và được bố trí ở trước và ở trên giá đỡ bên trái 50L (xem Fig.3). Hành khách đi xe có thể đặt chân lên nắp che giá đỡ bên trái 39L khi cố gắng đặt chân lên chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L. Trong trường hợp này, tải có thể tác dụng lên phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L nằm trước nắp che giá đỡ bên trái 39L. Tuy nhiên, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L được nối với phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L và treo trên nắp che bên trái 46L, nên phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L có độ cứng vững cao.

Kết cấu này ngăn chặn sự biến dạng của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L do tải gây ra.

Như được thể hiện trên Fig.7, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, tốt hơn nếu tấm đỡ chân phẳng trên 35 có miếng giữ bên trái 42L kéo dài vào trong theo chiều rộng xe từ nắp che giá đỡ bên trái 39L, và được lắp bên trong lỗ giữ 50LH (xem Fig.3). Kết cấu này ngăn chặn sự biến dạng của nắp che giá đỡ bên trái 39L ngay cả khi hành khách đi xe đặt chân lên nắp che

giá đỡ bên trái 39L. Do vậy, tải do sự biến dạng của nắp che giá đỡ bên trái 39L có thể được ngăn không cho tác dụng lên phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L vốn nằm trước nắp che giá đỡ bên trái 39L.

Như được thể hiện trên Fig.12, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, phần giữ bên trái 43L của tấm đỡ chân phẳng 34 đẩy cạnh theo chu vi trên 50LU của lỗ giữ 50LH lên phía trên (cũng xem Fig.3). Kết cấu này ngăn chặn sự biến dạng của nắp che giá đỡ bên trái 39L theo chiều từ trên xuống ngay cả khi hành khách đi xe đặt chân lên nắp che giá đỡ bên trái 39L. Do vậy, ngăn không cho tải do sự biến dạng của nắp che giá đỡ bên trái 39L theo chiều từ trên xuống tác dụng lên phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L nằm trước nắp che giá đỡ bên trái 39L.

Trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, tấm đỡ chân phẳng dưới 36 được bố trí ít nhất là ở trước và ở dưới giá đỡ bên trái 50L. Kết cấu này ngăn không cho bùn và/hoặc nước bị cuốn lên khi xe đang chạy bắn lên chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L.

Như được thể hiện trên Fig.7, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L của tấm đỡ chân phẳng 34 được bố trí về phía trong so với nắp che giá đỡ bên trái 39L theo chiều rộng xe. Kết cấu này cho phép người lái xe chống chân xuống đất một cách dễ dàng hơn khi phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L được bố trí về phía ngoài so với nắp che giá đỡ bên trái 39L theo chiều rộng xe.

Trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, do khung thân 20 đỡ cụm động lực 8 sao cho cụm động lực này 8 có thể lắc được nên khung thân 20 bị giới hạn về hình dạng. Tiếc rằng, nếu đỡ phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L của tấm đỡ chân phẳng trên 35 bằng khung thân 20, thì kết cấu của khung thân 20 bị làm phức tạp. Để khắc phục nhược điểm này, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L được nối với phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L và do đó được treo và/hoặc được đỡ bởi nắp che bên trái 46L theo phương

án thực hiện được ưu tiên. Sự bố trí này tăng độ cứng vững của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L mà không làm phức tạp kết cấu của khung thân 20.

Như được thể hiện trên Fig.2, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L của nắp che bên trái 46L không cần chốt hãm, như bu lông, ở vị trí phía trước so với phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Do đó, kích thước của phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L theo chiều từ trên xuống của xe giảm khi phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L kéo dài về phía trước. Kết cấu này cho phép phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L được treo và/hoặc được đỡ bởi nắp che bên trái 46L mà vẫn tạo ra khoảng trống để bố trí các chi tiết khác quanh đầu trước 47LF của phần kéo dài xuống dưới thứ nhất 47L.

Như được thể hiện trên Fig.10, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên, nắp che bên trái 46L được lắp cố định vào tấm đế chân phẳng trên 35 tại ba hoặc nhiều vị trí, nghĩa là, phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA, phần lắp cố định bên trái thứ hai 40LB và phần lắp cố định bên trái thứ ba 40LC nằm trong vùng gần với chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L. Kết cấu này làm tăng độ cứng vững theo chu vi của phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L nằm trước chỗ đặt chân bên trái thứ hai 56L.

Như được thể hiện trên Fig.10, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện được ưu tiên nắp che bên trái 46L được lắp cố định vào tấm đế chân phẳng trên 35 trên phần lắp cố định bên trái thứ nhất 40LA được tạo ra ở dưới phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Do đó, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L cũng được đỡ bởi nắp che bên trái 46L từ bên dưới phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L. Do vậy, phần kéo dài về phía sau thứ nhất 38L có độ cứng vững cao.

Cần hiểu rằng thuật ngữ xe kiểu ngồi để chân sang hai bên hoặc xe có động cơ được sử dụng trong bản mô tả này, và được sử dụng trong lĩnh vực kỹ thuật này, có nghĩa là bao gồm các thuật ngữ sau cũng được sử dụng trong lĩnh

vực kỹ thuật này:

xe ngồi kiểu ngồi để chân sang hai bên, xe kiểu ngồi để chân sang hai bên hoặc xe có động cơ, xe kiểu ngồi để chân sang hai bên hoặc xe có động cơ, và bao gồm: xe máy và xe gắn máy cũng như xe ba bánh và xe đi mọi địa hình (ATV-All Terrain Vehicle), xe scuter, xe đạp máy và xe chạy trên tuyết.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) bao gồm:

yên xe (10) có:

phần yên thứ nhất (12) mà người lái xe ngồi trên đó, và

phần yên thứ hai (14) mà hành khách đi xe ngồi trên đó,

phần yên thứ hai (14) được bố trí ở sau phần yên thứ nhất (12);

tấm đế chân phẳng (34) được bố trí ở trước và về phía dưới so với phần yên thứ nhất (12), tấm đế chân phẳng (34) có chỗ đặt chân thứ nhất (37) mà người lái xe đặt chân trên đó;

nắp che dưới yên (60) được bố trí ít nhất một phần bên dưới phần yên thứ nhất (12), nắp che dưới yên (60) được nối với cạnh sau (37R) của chỗ đặt chân thứ nhất (37);

cụm động lực (8) được bố trí ít nhất một phần ở sau nắp che dưới yên (60);

ít nhất một nắp che bên (46L, 46R) được bố trí ở dưới phần yên thứ hai (14) và ở sau nắp che dưới yên (60) khi nhìn xe từ phía bên, nắp che bên (46L, 46R) là bộ phận tách biệt khỏi nắp che dưới yên (60); và

ít nhất một chỗ đặt chân thứ hai (56L, 56R) mà hành khách đi xe đặt chân trên đó, chỗ đặt chân thứ hai (56L, 56R) được bố trí về phía sau so với đầu trước (60F) của nắp che dưới yên (60), và về phía dưới so với phần yên thứ hai (14),

tấm đế chân phẳng (34) còn có ít nhất một phần kéo dài về phía sau (38L, 38R) đi qua vùng phía dưới của nắp che dưới yên (60) khi nhìn xe từ phía bên, đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của nắp che dưới yên (60) khi nhìn xe từ trên xuống, và kéo dài về phía sau về phía chỗ đặt chân thứ hai (56L, 56R),

nắp che bên (46L, 46R) có phần kéo dài xuống dưới (47L, 47R) kéo

dài xuống dưới về phía tấm đỡ chân phẳng (34), khác biệt ở chỗ:

phần kéo dài xuống dưới (47L, 47R) đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau (38L, 38R) và được nối với phần kéo dài về phía sau (38L, 38R).

2. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm 1, trong đó:

chỗ đặt chân thứ nhất (37) có bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất (37S) mà người lái xe đặt chân trên đó, và

phần kéo dài xuống dưới (47L, 47R) đi qua vùng phía ngoài theo phương nằm ngang của phần kéo dài về phía sau (38L, 38R), và được nối với tấm đỡ chân phẳng (34) ở vị trí về phía trước so với phần kéo dài về phía sau (38L, 38R) và ở dưới bề mặt của chỗ đặt chân thứ nhất (37S).

3. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm 1 hoặc 2, trong đó xe này còn bao gồm:

khung thân (20) đỡ phần yên thứ nhất (12) và phần yên thứ hai (14); và

ít nhất một giá đỡ (50L, 50R) được đỡ bởi khung thân (20), giá đỡ (50L, 50R) được trang bị chỗ đặt chân thứ hai (56L, 56R),

trong đó tấm đỡ chân phẳng (34) còn có ít nhất một nắp che giá đỡ (39L, 39R) kéo dài về phía sau từ phần kéo dài về phía sau (38L, 38R), và được bố trí ở trước và ở trên giá đỡ (50L, 50R).

4. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm 3, trong đó:

giá đỡ (50L, 50R) được trang bị lỗ giữ (50LH, 50RH), và

tấm đỡ chân phẳng (34) còn có ít nhất một miếng giữ (42L, 42R) kéo dài vào trong theo chiều rộng xe từ nắp che giá đỡ (39L, 39R), và được giữ trong lỗ giữ (50LH, 50RH).

5. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm 4, trong đó miếng giữ (42L, 42R) có phần giữ (43L, 43R) đẩy lên trên cạnh theo chu vi trên (50LU, 50RU) của lỗ giữ (50LH, 50RH) của giá đỡ (50L, 50R).

6. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 3 đến 5, trong đó:

tấm để chân phẳng (34) còn có:

tấm để chân phẳng trên (35) có phần kéo dài về phía sau (38L, 38R) và nắp che giá đỡ (39L, 39R); và

tấm để chân phẳng dưới (36) được bố trí ở dưới tấm để chân phẳng trên (35) và được nối với tấm để chân phẳng trên (35), và

tấm để chân phẳng dưới (36) được bố trí ít nhất là ở trước và ở dưới giá đỡ (50L, 50R).

7. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm 3, trong đó phần kéo dài về phía sau (38L, 38R) được bố trí về phía trong so với nắp che giá đỡ (39L, 39R) theo chiều rộng xe.

8. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó một phần của phần kéo dài xuống dưới (47L, 47R) nằm ở phía trước so với phần kéo dài về phía sau (38L, 38R) làm giảm kích thước từ trên xuống khi phần này của phần kéo dài xuống dưới (47L, 47R) kéo dài về phía trước.

9. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó:

tấm để chân phẳng (34) còn có ít nhất một chi tiết lắp cố định (40L,

40R) để lắp cố định nắp che bên (46L, 46R), và

chi tiết lắp cố định (40L, 40R) có:

phần lắp cố định thứ nhất (40LA, 40RA) nằm ở phía trước so với chỗ đặt chân thứ hai (56L, 56R);

phần lắp cố định thứ hai (40LB, 40RB) nằm ở phía sau so với phần lắp cố định thứ nhất (40LA, 40RA), và ở phía trước so với chỗ đặt chân thứ hai (56L, 56R); và

phần lắp cố định thứ ba (40LC, 40RC) nằm ở phía sau so với chỗ đặt chân thứ hai (56L, 56R).

10. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) theo điểm 9, trong đó phần lắp cố định thứ nhất (40LA, 40RA) được lắp ở dưới phần kéo dài về phía sau (38L, 38R).

Fig.2

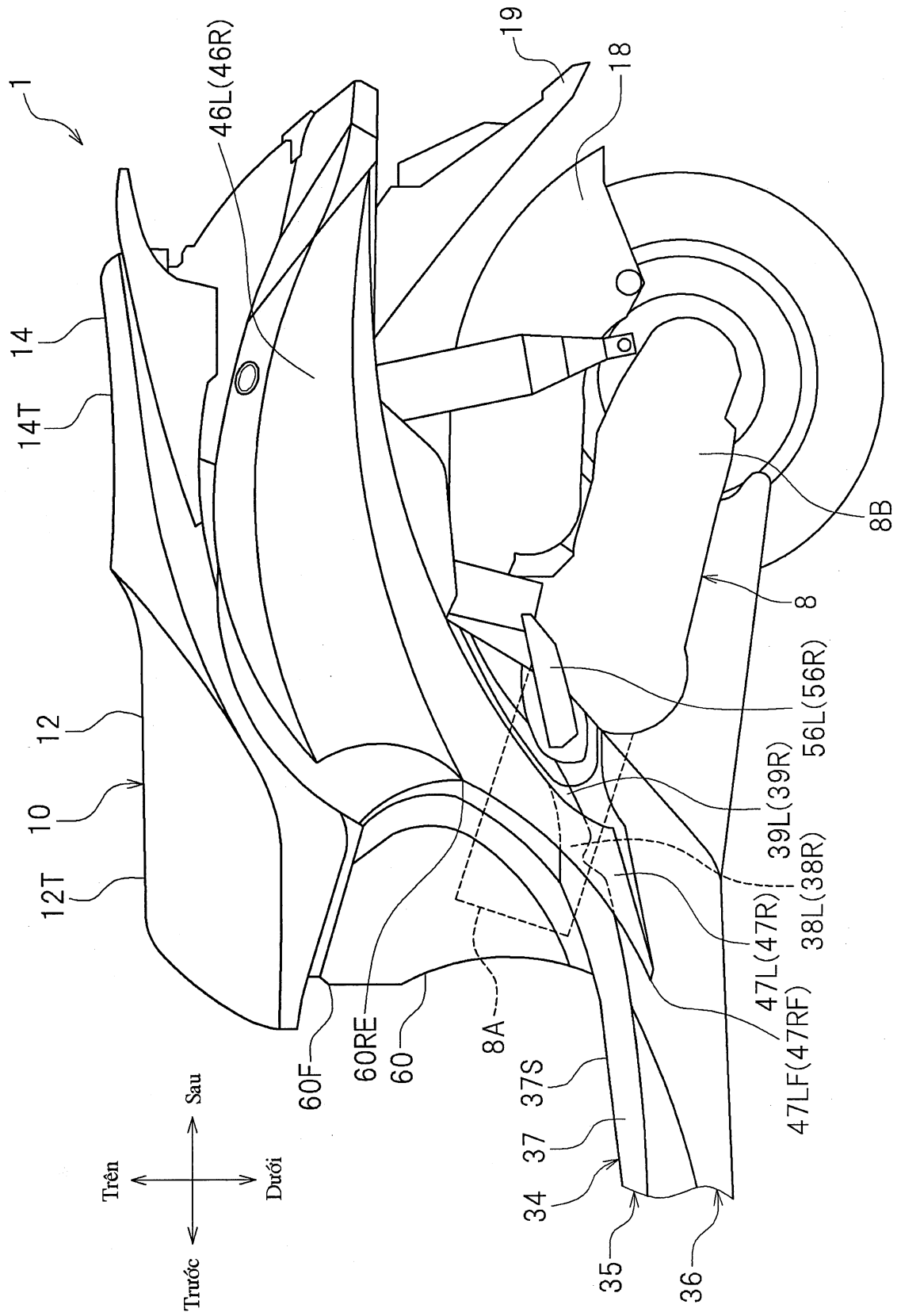


Fig. 3

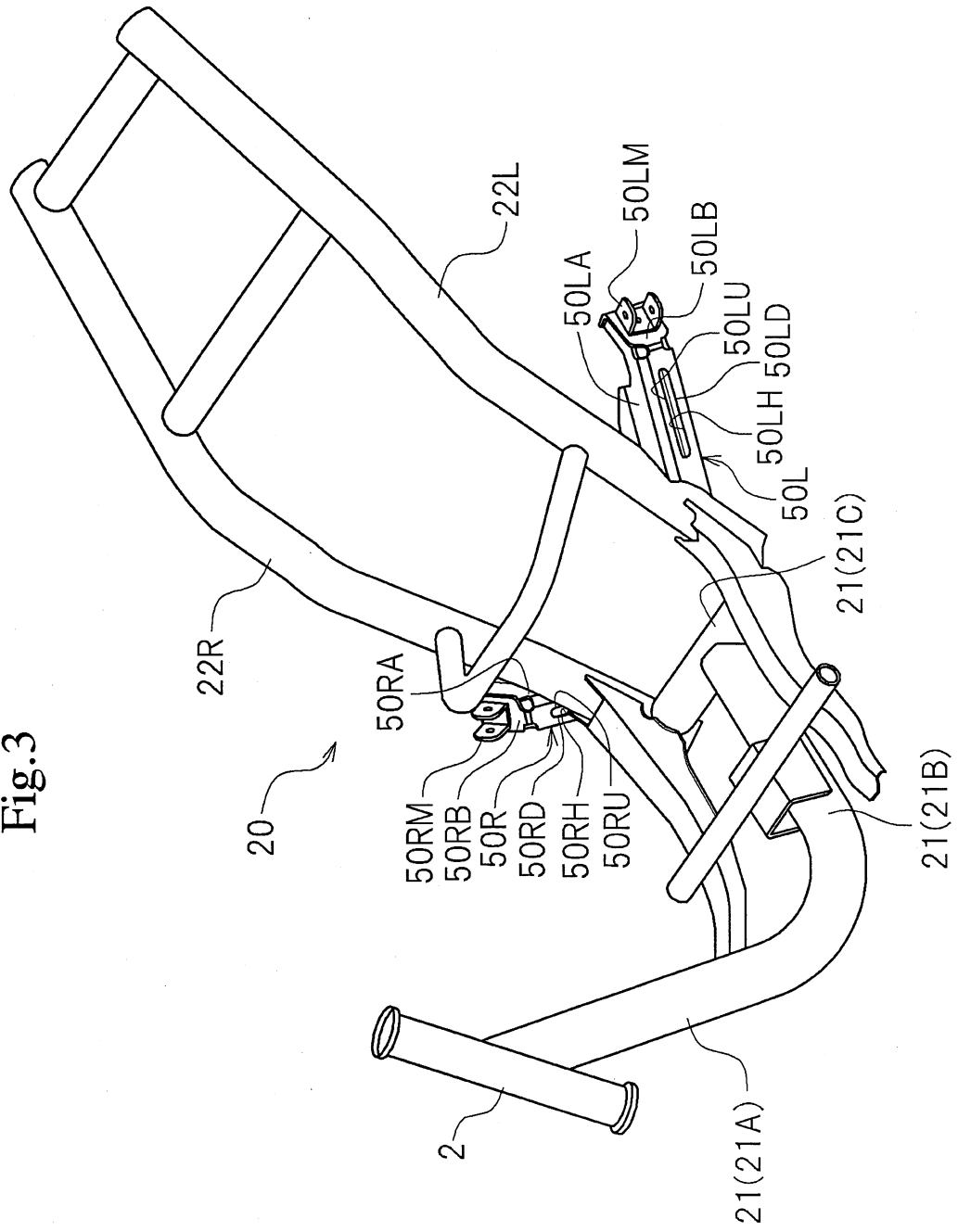


Fig.4

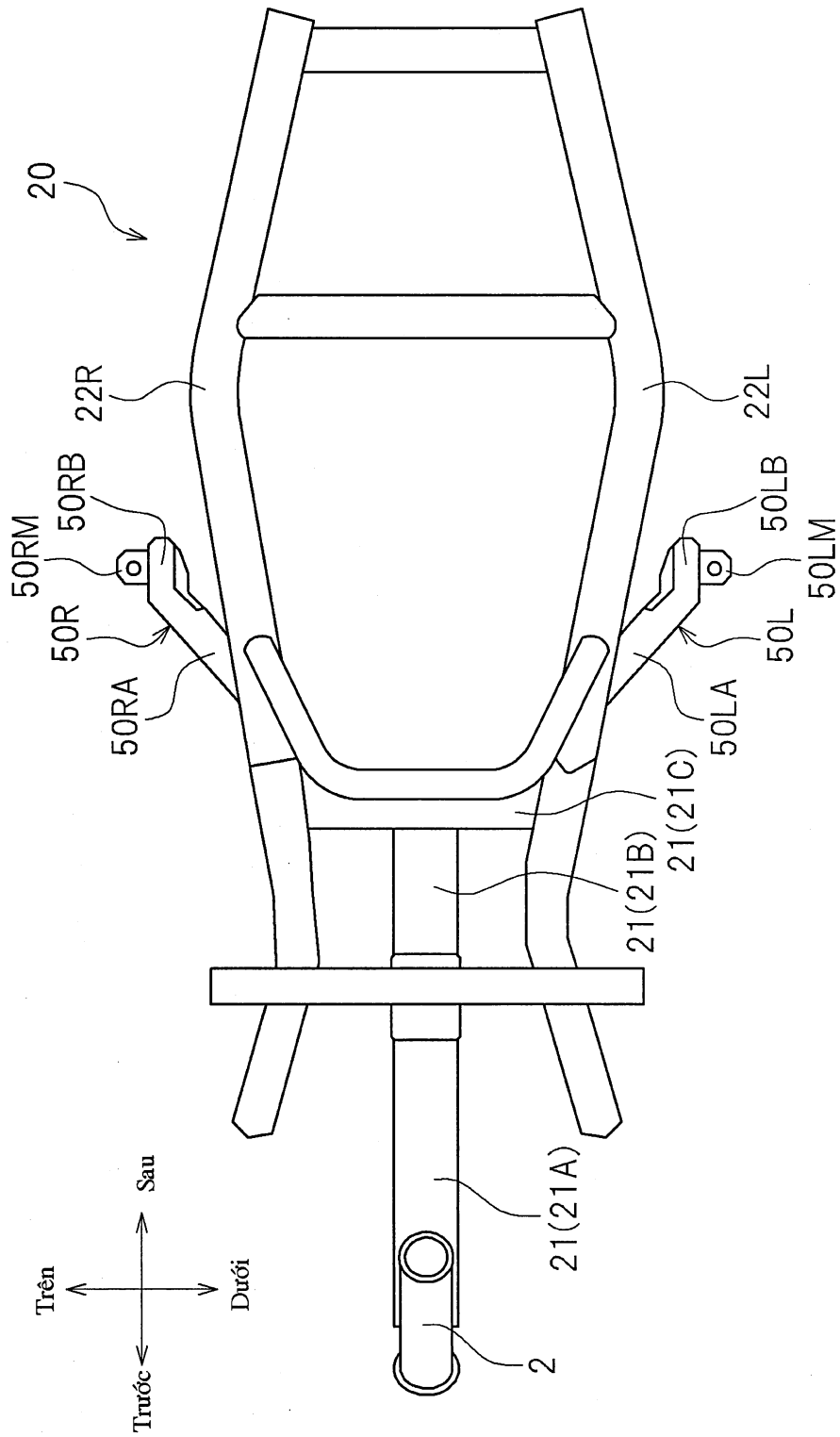


Fig.5

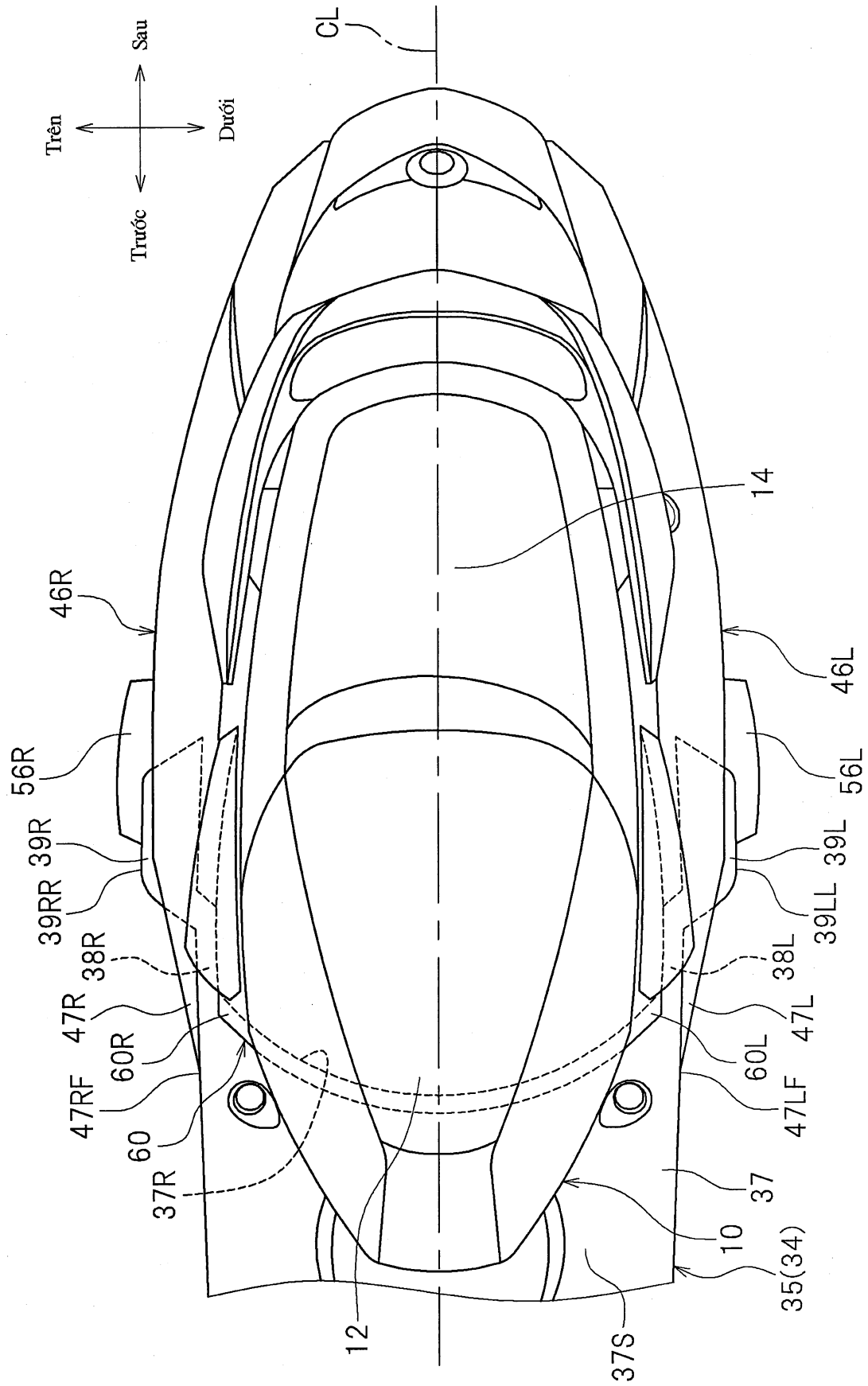


Fig.6

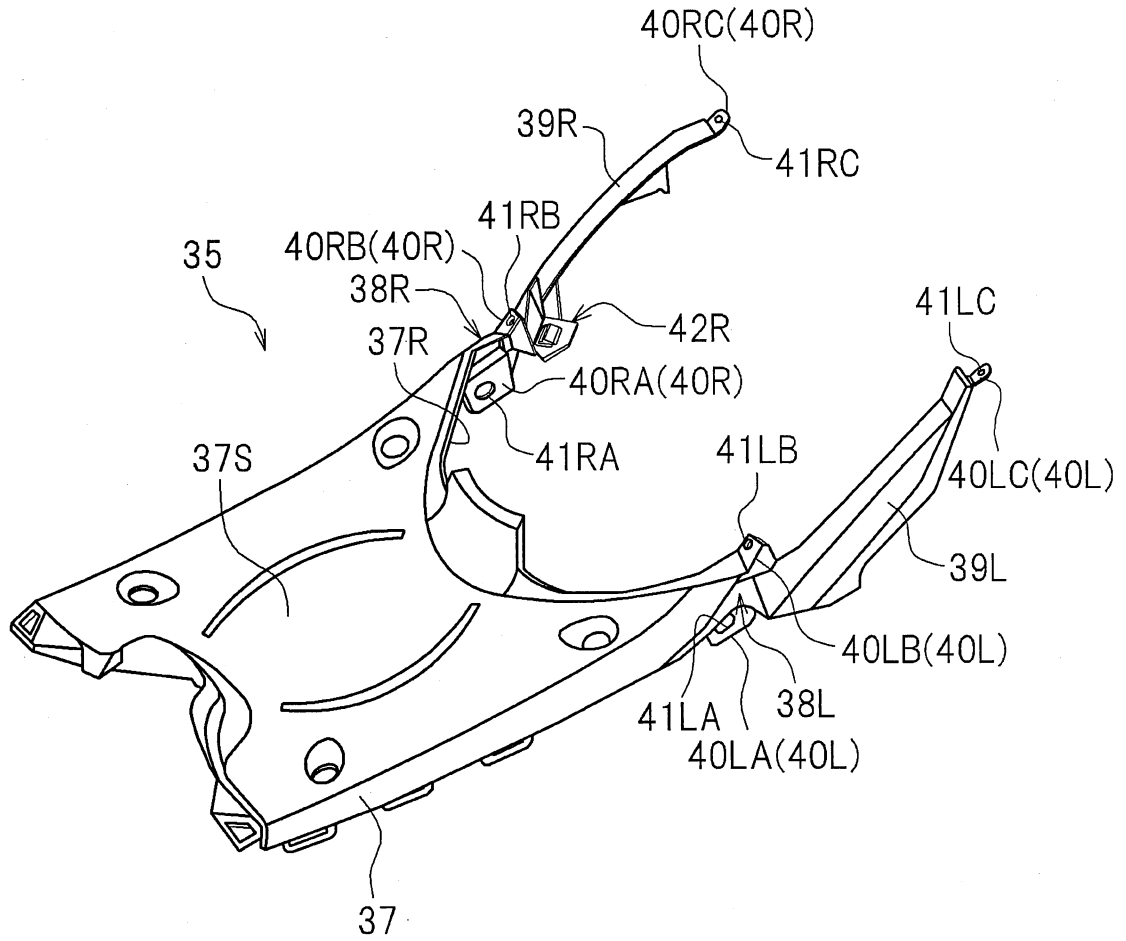


Fig.7

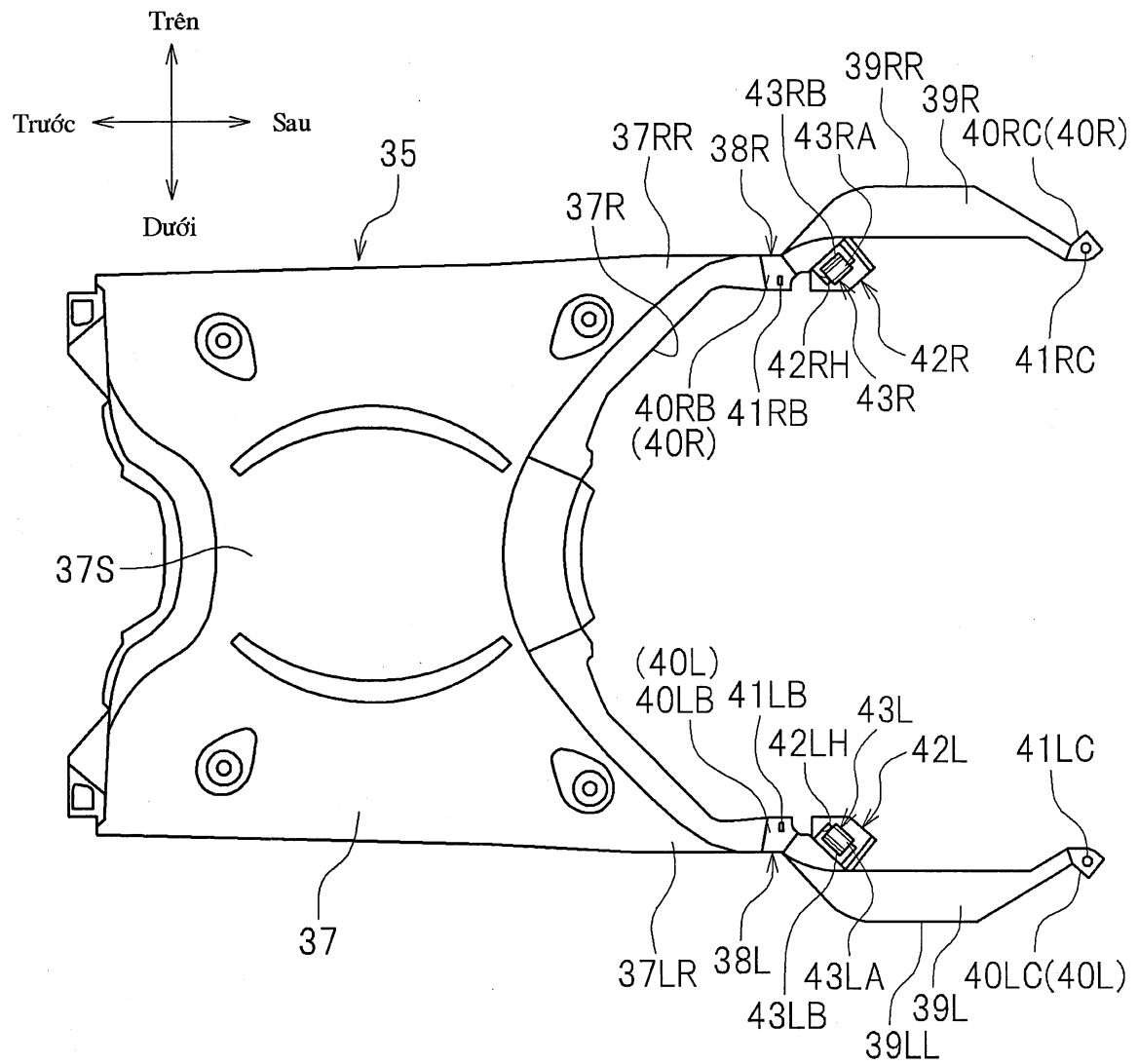


Fig.8

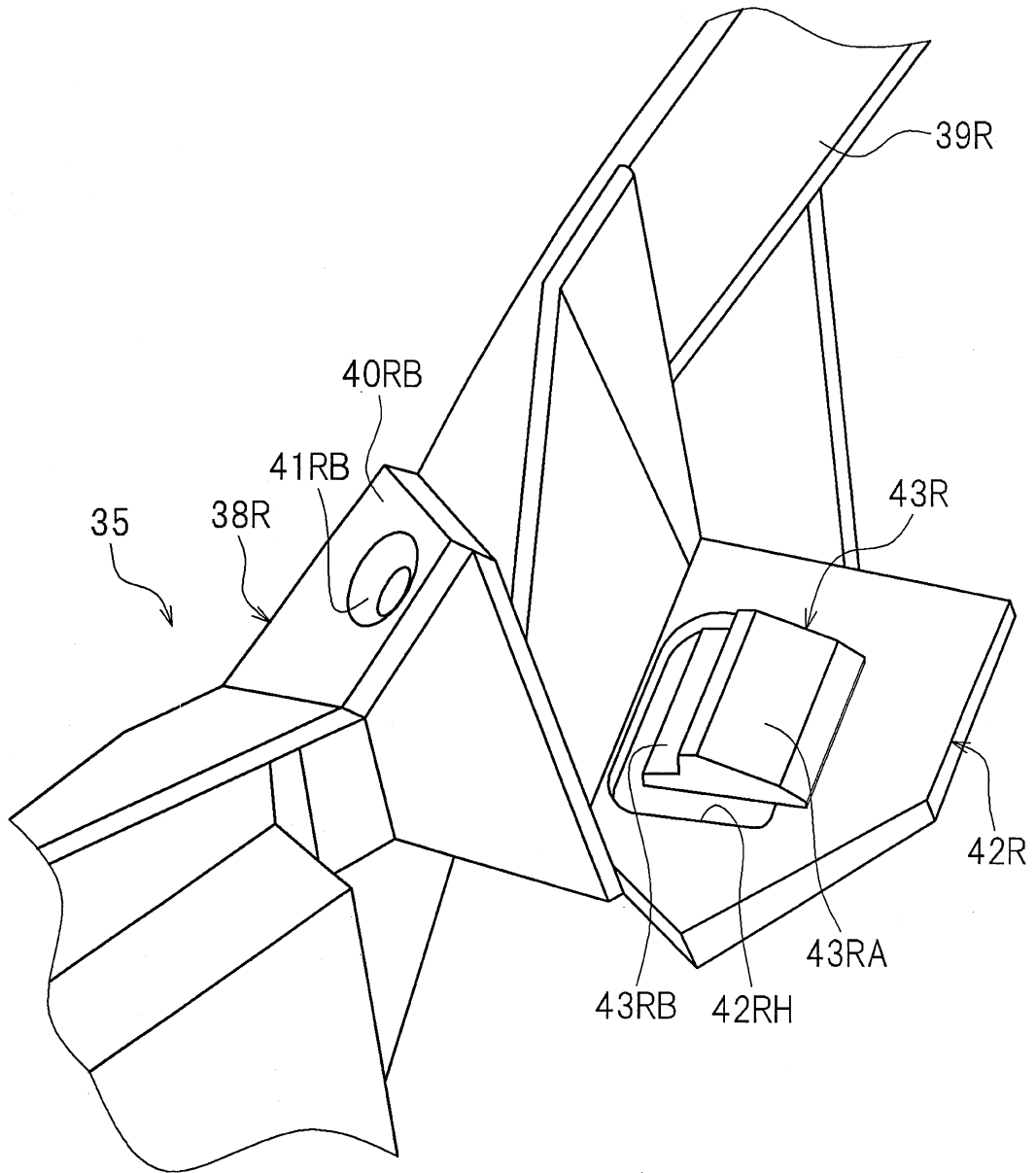


Fig.10

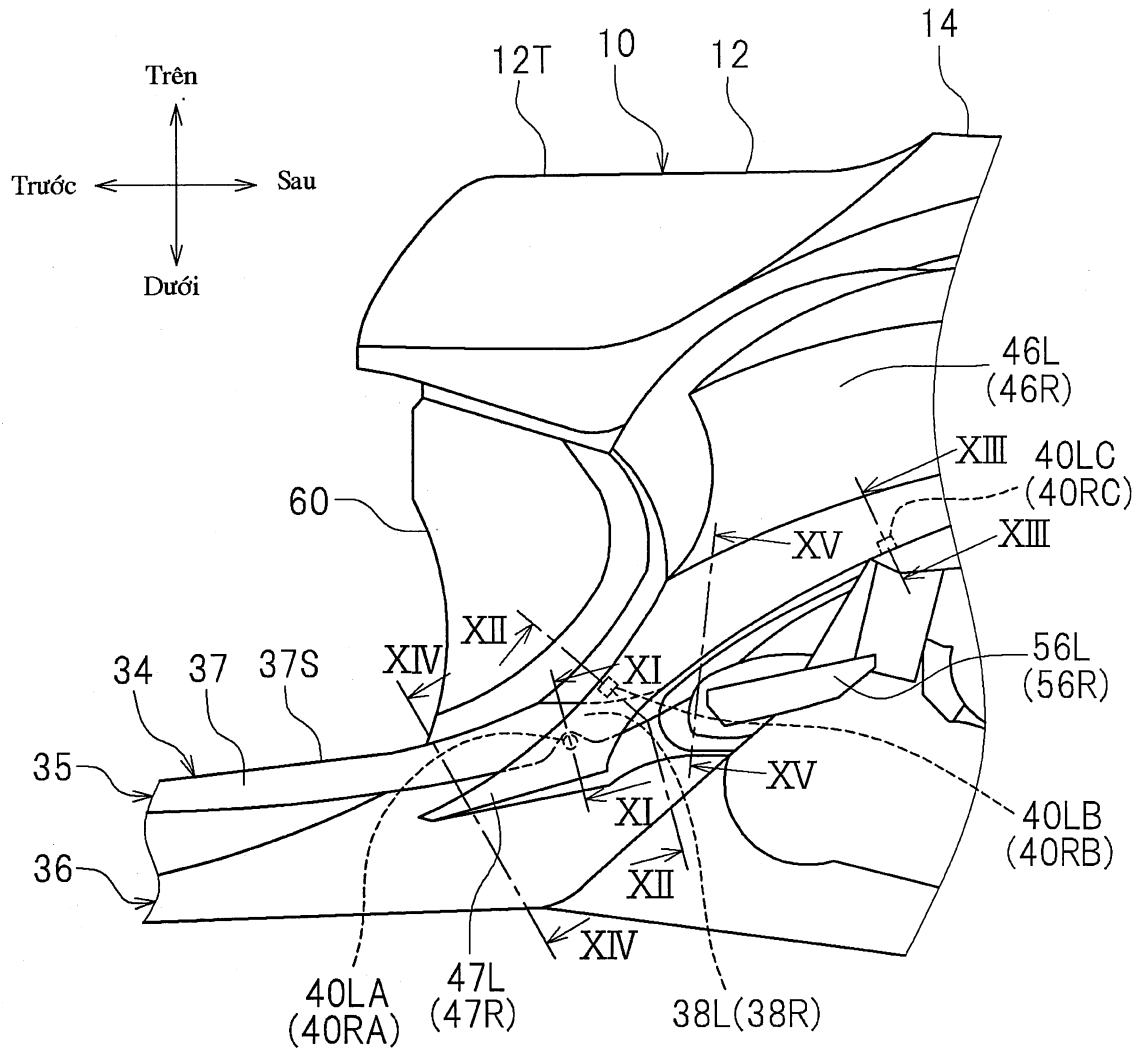


Fig.11

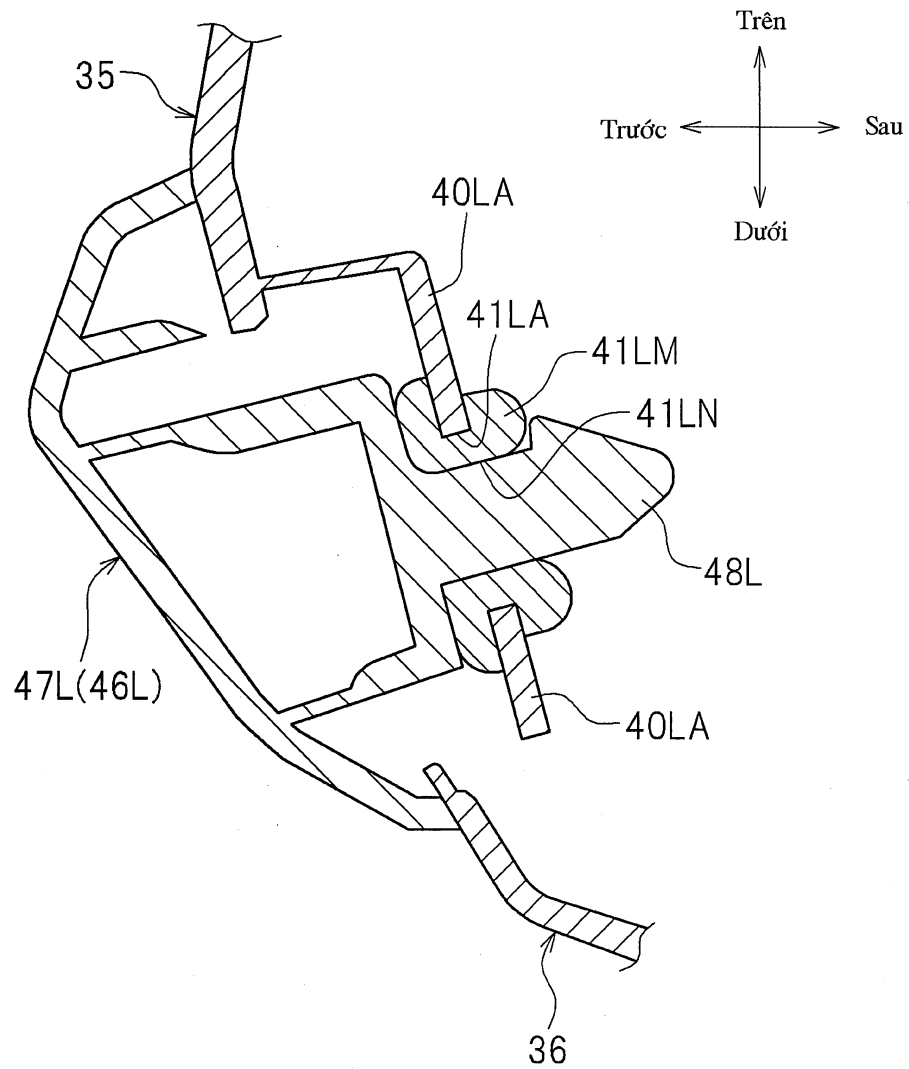


Fig.13

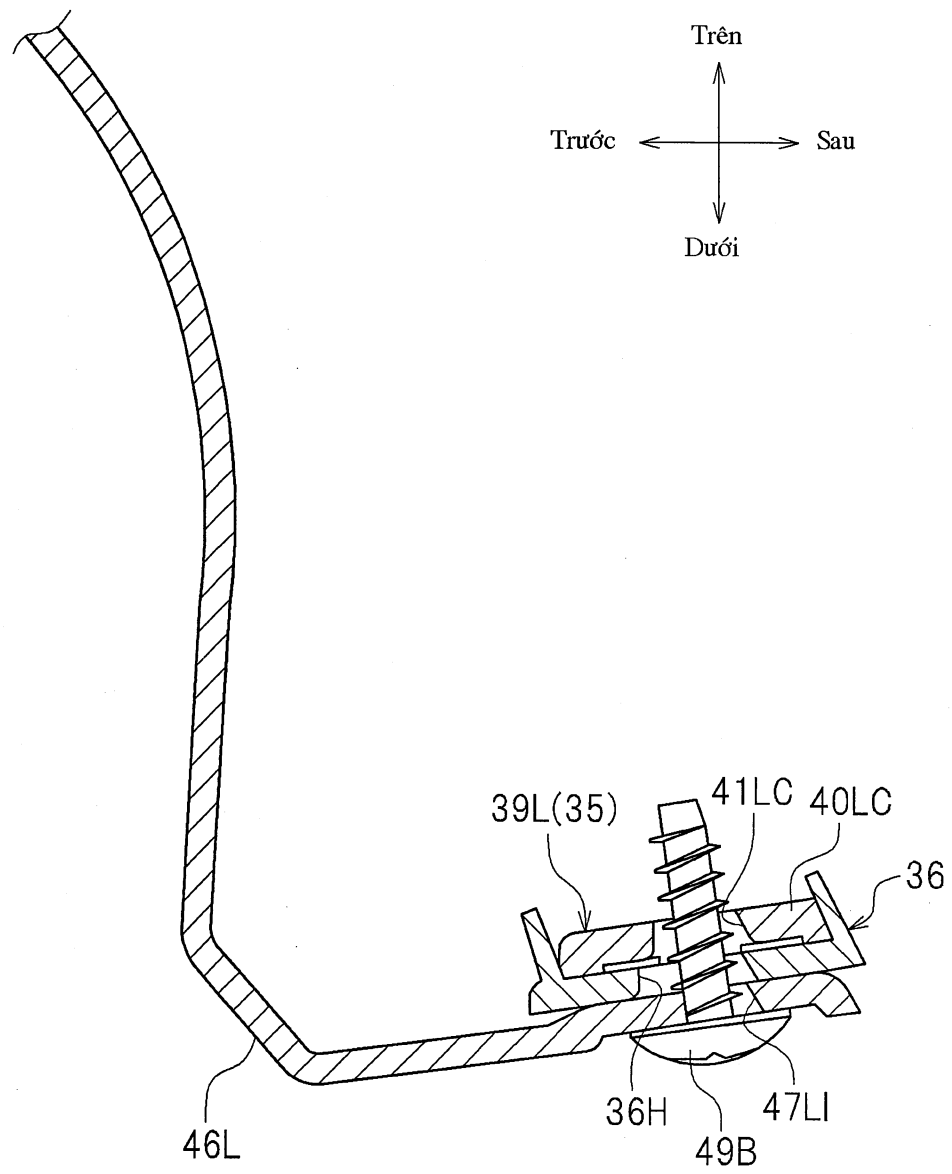


Fig.14

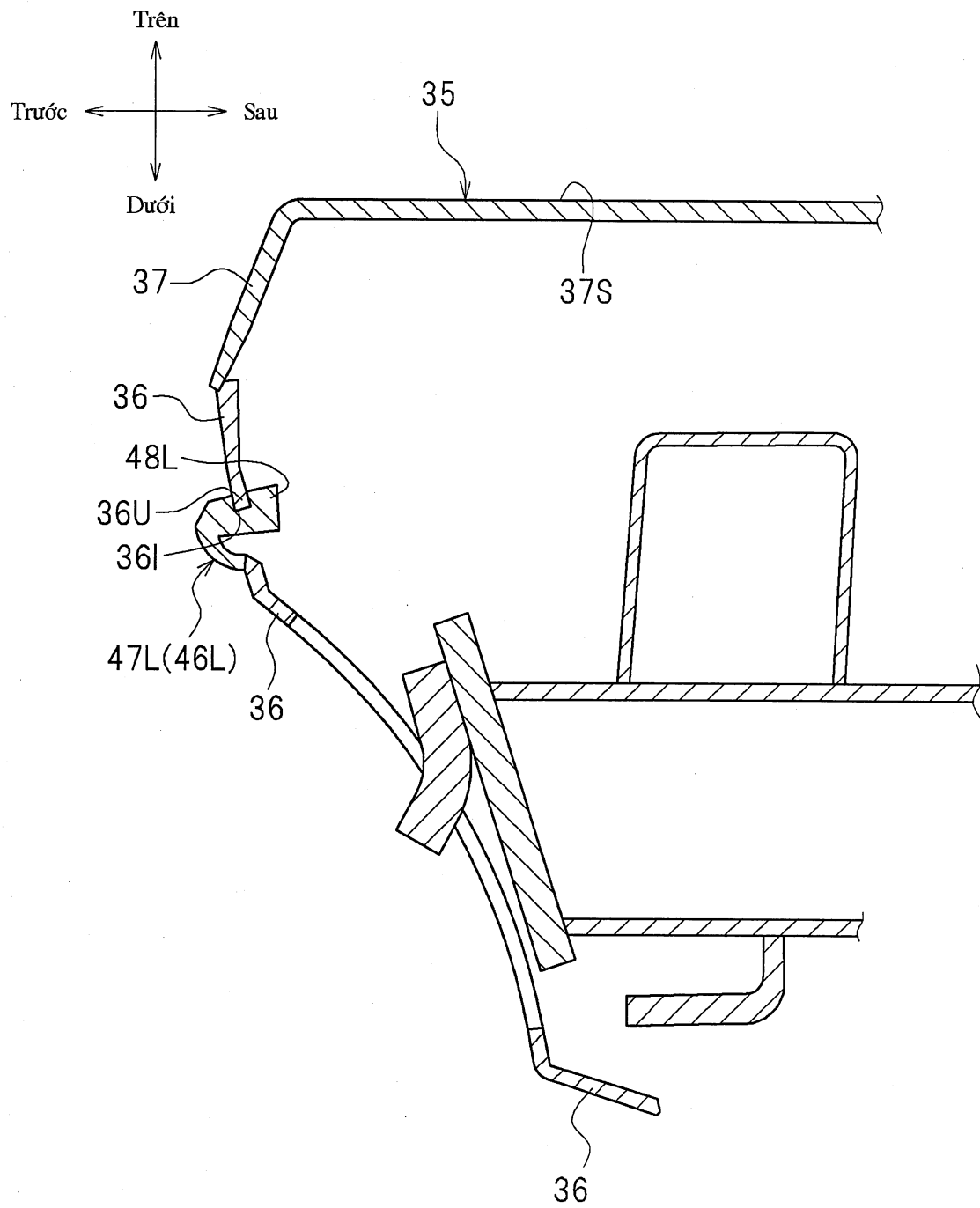


Fig.15

