



(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)



1-0025071

(51)⁷ A47C 7/62; F16C 1/10

(13) B

(21) 1-2015-01490

(22) 25/04/2015

(30) JP2014-131609 26/06/2014 JP

(45) 25/08/2020 389

(43) 25/01/2016 334A

(73) YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA (JP)

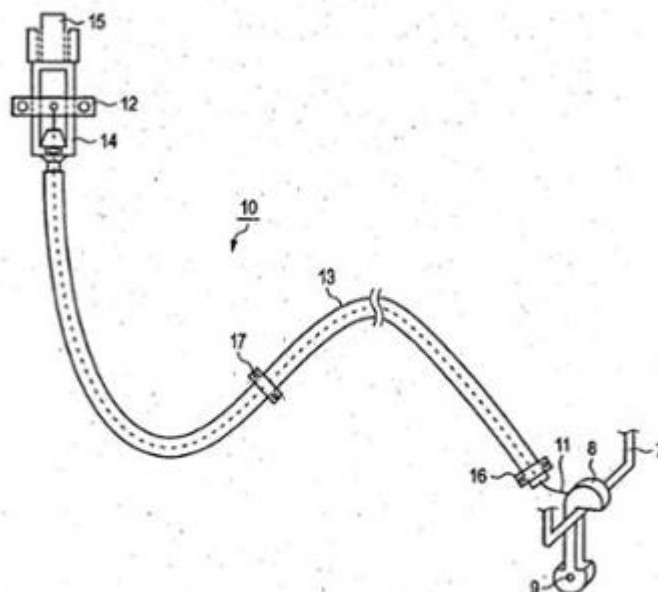
2500 Shingai, Iwata, Shizuoka 438-8501, JAPAN

(72) Masaki NAGAOKA (JP); Yasushi AOKI (JP).

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

(54) XE CÓ CHI TIẾT VẬN HÀNH

(57) Sáng chế đề xuất xe (1) mà giảm kích thước của cơ cấu vận hành dây (11). Xe (1) này bao gồm: chi tiết vận hành (15) cần được ấn để vận hành; dây (11) có một đầu được bố trí gần với chi tiết vận hành hơn so với đầu dây kia (11); nắp che dây (13) che dây bằng cách trượt (11); phần dẫn động (14) đỡ một phần của nắp che dây (13) và dịch chuyển nắp che dây (13) theo hướng cách xa một đầu dây (11) theo sự vận hành của chi tiết vận hành (15); và phần không dẫn động (12) đỡ một đầu dây (11) sao cho mức độ vận hành của một đầu dây (11) so với thân xe nhỏ hơn mức độ vận hành của phần dẫn động (14) khi chi tiết vận hành (15) được vận hành.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới xe có cơ cấu mà dịch chuyển bộ phận trong xe bằng cách vận hành dây.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết các xe có phần mở và phần đóng mà có thể mở và đóng bằng cách vận hành dây. Ví dụ, công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2007-176239 (dưới đây được gọi là "PTL 1") đã bộc lộ xe có yên xe và nắp đậy miệng của ngăn chứa mà có thể mở và đóng được bằng cách lần lượt vận hành hai dây.

Thao tác mở khóa đã được bộc lộ trong PTL 1 là như sau. Đầu tiên, việc ấn một đầu 56a của cần vận hành có kết cấu bập bênh lắc được (số chỉ dẫn 56: xem Fig.10A của PTL 1) khiến cho cần vận hành 63 quay và ấn phần tiếp giáp 65a để quay cần dẫn động thứ nhất 65 và kéo dây 80a. Sau đó, việc kéo dây 80a khiến cho chốt khớp (số chỉ dẫn 34: xem FIG.5 của PTL 1) dịch chuyển và mở khóa kết cấu khóa nắp đậy 90. Lưu ý rằng, PTL 1 cũng bộc lộ thao tác để mở khóa khóa yên xe.

Tuy nhiên, xe được bộc lộ trong PTL 1 đòi hỏi cơ cấu mà chuyển đổi thao tác ấn cần vận hành thành thao tác kéo dây do dây được kéo bằng cách ấn cần vận hành này. Vì lý do đó, vấn đề nảy sinh là cơ cấu mà vận hành dây có khả năng bị tăng kích thước.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe mà giảm được kích thước của cơ cấu vận hành dây.

Xe theo một khía cạnh của sáng chế (dưới đây được gọi là "xe theo khía cạnh thứ nhất") bao gồm: chi tiết vận hành được ấn để vận hành; dây có một đầu được bố trí gần với chi tiết vận hành hơn so với đầu dây kia; nắp che dây mà che dây theo cách trượt; phần dẫn động đỡ một phần của nắp che dây và dịch chuyển nắp che dây theo hướng cách ra khỏi một đầu dây theo sự vận hành của chi tiết vận hành; phần không dẫn động

mà đỡ một đầu dây sao cho mức độ vận hành của một đầu dây so với thân xe nhỏ hơn mức độ vận hành của phần dẫn động khi chi tiết vận hành được vận hành.

Các tác giả sáng chế đã nghiên cứu các cơ cấu khác với chế độ để thay đổi thao tác ấn thành thao tác kéo. Việc sử dụng cần vận hành được kéo bằng tay với mục đích kéo dây không đòi hỏi sự chuyển đổi bất kỳ từ thao tác ấn thành thao tác kéo, do đó tạo ra kết cấu đơn giản. Tuy nhiên, cần vận hành được kéo bằng tay đòi hỏi hai thao tác bao gồm thao tác giữ cần vận hành và thao tác kéo cần vận hành, kết cấu này làm giảm khả năng vận hành so với kết cấu mà trong đó cần vận hành được ấn. Do đó, các tác giả sáng chế đã tập trung sự chú ý của họ vào kết cấu dây. Các dây được trang bị nắp che dây mà che lên phía ngoài của các dây để ngăn không cho các dây tiếp xúc với và cọ xát với các bộ phận khác trong khi vận hành các dây. Các tác giả sáng chế đã nhận ra rằng, khi dây được kéo, thì nắp che dây dịch chuyển tương đối theo hướng ngược với hướng mà dây được kéo khi nhìn từ dây. Do đó, các tác giả sáng chế đã thấy rằng việc vận hành nắp che dây theo hướng ngược với hướng mà dây được kéo, nghĩa là ấn nắp che dây theo hướng ngược với hướng mà dây được kéo, trong khi dây được lắp cố định vào khung thân xe khiến cho một đầu dây và một đầu nắp che dây vận hành tương đối theo cùng một cách như giải pháp kỹ thuật đã biết. Nhờ phát hiện này, các tác giả sáng chế đã thực hiện được sáng chế.

Kết cấu trong xe do sáng chế đề xuất là dịch chuyển nắp che dây theo hướng cách ra khỏi một đầu dây theo sự vận hành của chi tiết vận hành và có thể tạo ra kết cấu mà trong đó nắp che dây được ấn. Vì vậy, sáng chế có thể không cần đến cơ cấu bất kỳ để thay đổi thao tác ấn chi tiết vận hành thành thao tác kéo dây, và do đó có thể giảm được kích thước của cơ cấu vận hành dây. Ngoài ra, kết cấu trong xe do sáng chế đề xuất có thể ngăn không cho khả năng vận hành bị suy giảm so với kết cấu mà chi tiết vận hành được kéo, do dây có thể được kéo bằng cách ấn chi tiết vận hành. Như nêu trên, trong xe do sáng chế đề xuất, cơ cấu vận hành dây có thể được giảm kích thước, và ngăn không cho khả năng vận hành bị giảm.

Xe do sáng chế đề xuất có thể sử dụng các khía cạnh sau.

Bổ sung cho khía cạnh thứ nhất, theo khía cạnh thứ hai sáng chế đề xuất xe còn có một hoặc nhiều phần đỡ mà đỡ nắp che dây trên thân xe, trong đó phần đỡ này đỡ vùng của nắp che dây mà gần với đầu dây kia hơn so với phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động và ít nhất một trong số các phần đỡ lắp cố định nắp che dây vào thân xe.

Trong xe theo khía cạnh thứ hai, một hoặc nhiều phần đỡ mà đỡ nắp che dây trên vào thân xe đỡ vùng của nắp che dây mà gần với đầu dây kia hơn so với phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động, và ít nhất một trong số các phần đỡ lắp cố định nắp che dây vào thân xe. Do đó, vị trí của dây so với thân xe giữa phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động và phần đỡ mà lắp cố định nắp che dây vào thân xe không thay đổi một cách dễ dàng. Khi vị trí của dây thay đổi so với thân xe, cách mà dây và nắp che dây biến dạng khi phần dẫn động được vận hành thay đổi. Do đó, tải trọng vận hành cần thiết để vận hành phần dẫn động có thể thay đổi. Việc ngăn không cho thay đổi vị trí của dây so với thân xe có thể tạo ra kết cấu có thể ngăn chặn được sự thay đổi theo tải trọng vận hành. Nói cách khác, cảm giác vận hành có thể được ổn định.

Bổ sung cho khía cạnh thứ hai, theo khía cạnh thứ ba, sáng chế đề xuất xe trong đó phần đỡ, trong số một hoặc nhiều phần đỡ, mà gần nhất về khoảng cách dọc theo dây đến phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động có thể lắp cố định nắp che dây vào thân xe.

Trong xe theo khía cạnh thứ ba, phần đỡ, trong số các phần đỡ mà gần nhất về khoảng cách dọc theo dây đến phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động có thể lắp cố định nắp che dây vào thân xe. Do đó, vị trí của dây so với thân xe giữa phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động và phần đỡ mà lắp cố định nắp che dây vào thân xe không thể dễ dàng thay đổi. Khi vị trí của dây thay đổi so với thân xe, cách mà dây và nắp che dây biến dạng khi phần dẫn động được vận hành có thể thay đổi. Do đó, tải trọng vận hành cần thiết để vận hành phần dẫn động có thể thay đổi. Việc ngăn không cho vị trí của dây thay đổi so với thân xe có thể tạo ra kết cấu có thể ngăn chặn được sự thay đổi theo tải trọng vận hành. Nói cách khác, cảm giác vận hành có thể được ổn định.

Bổ sung cho khía cạnh thứ nhất, theo khía cạnh thứ tư, sáng chế đề xuất xe còn có một hoặc nhiều phần đỡ có thể đỡ nắp che dây vào thân xe, trong đó phần đỡ đỡ một

vùng của nắp che dây mà gần với đầu dây kia hơn so với phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động và nắp che dây uốn cong dây giữa phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động và phần đỡ, trong số một hoặc nhiều phần đỡ nằm gần nhất về khoảng cách dọc theo dây đến phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động.

Trong xe theo khía cạnh thứ tư, một hoặc nhiều phần đỡ mà đỡ nắp che dây đỡ vùng của nắp che dây mà gần với đầu dây kia hơn so với phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động, và nắp che dây uốn cong dây giữa phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động và phần đỡ, trong số một hoặc nhiều phần đỡ, mà gần nhất về khoảng cách dọc theo dây đến phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động. Do đó, trong kết cấu mà dây được vận hành bằng cách ấn nắp che dây, việc uốn cong dây hoặc thay đổi mức độ uốn cong giữa phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động và một vùng của nắp che dây gần với đầu dây kia khiến cho có thể vận hành dây. Hơn nữa, việc uốn cong dây trước có thể khiến cho dễ dàng uốn cong dây hơn, có thể giảm tải trọng vận hành của chi tiết vận hành và khiến cho cảm giác vận hành có thể ổn định.

Bổ sung cho khía cạnh thứ tư, theo khía cạnh thứ năm, sáng chế đề xuất xe trong đó phần đỡ, trong số một hoặc nhiều phần đỡ mà gần nhất về khoảng cách dọc theo dây đến phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động, lắp cố định nắp che dây vào thân xe.

Trong xe theo khía cạnh thứ năm, phần đỡ, trong số một hoặc nhiều phần đỡ mà gần nhất về khoảng cách dọc theo dây đến phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động, lắp cố định nắp che dây vào thân xe. Do đó, trong kết cấu mà dây được vận hành bằng cách ấn nắp che dây, việc uốn cong dây hoặc thay đổi mức độ uốn cong giữa phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động và một vùng của nắp che dây gần với đầu dây kia khiến cho có thể vận hành dây. Ngoài ra, việc uốn cong dây trước có thể tạo ra kết cấu dễ dàng uốn cong dây hơn, có thể giảm tải trọng vận hành của chi tiết vận hành và khiến cho cảm giác vận hành có thể ổn định.

Bổ sung cho khía cạnh thứ tư hoặc thứ năm, theo khía cạnh thứ sáu, sáng chế đề xuất xe trong đó phần đỡ, trong số một hoặc nhiều phần đỡ, mà gần nhất về khoảng cách

dọc theo dây đến phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động được dịch chuyển từ trục khởi động của phần dẫn động theo hướng vuông góc với trục khởi động.

Trong xe theo khía cạnh thứ sáu, phần đỡ, trong số một hoặc nhiều phần đỡ, mà gần nhất về khoảng cách dọc theo dây đến phần của nắp che dây được đỡ bởi phần dẫn động được dịch chuyển từ trục khởi động của phần dẫn động theo hướng vuông góc với trục khởi động. Do vậy, dây có thể được uốn cong và đỡ một cách dễ dàng. Ngoài ra, dây đã được uốn cong có thể dễ dàng được điều khiển theo hướng ngược với hướng mà nắp che dây dịch chuyển, ví dụ, bằng sự vận hành của chi tiết vận hành.

Bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ sáu, theo khía cạnh thứ bảy, sáng chế đề xuất xe trong đó chi tiết vận hành là chi tiết vận hành trượt.

Trong xe theo khía cạnh thứ bảy, chi tiết vận hành trượt được trang bị cho mọi loại dây, sao cho thậm chí ngay cả khi số lượng các dây được vận hành tăng, thì số lượng của các chi tiết vận hành có thể được tăng theo số lượng các dây. Do đó, có thể tạo ra thiết kế theo số lượng các dây, mà có thể cải thiện được mức độ tự do về thiết kế.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Dưới đây, sáng chế theo phương án của nó sẽ được mô tả chỉ để làm ví dụ, có dựa vào các hình vẽ kèm theo, bao gồm:

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

Fig.2 là hình chiếu bằng thể hiện xe máy theo phương án của sáng chế;

Fig.3 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện cơ cấu mở khóa dây khóa;

Fig.4 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện sự vận hành của cơ cấu mở khóa dây khóa;

Fig.5 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện cách mà phần đỡ lắp cố định nắp che dây vào thân xe;

Fig.6 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện cách mà các phần đỡ đỡ nắp che dây; và

Fig.7 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện vị trí của phần đỡ mà gần với phần dẫn động nhất.

Mô tả chi tiết phương án ưu tiên thực hiện sáng chế

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện xe máy 1 theo phương án của sáng chế. Fig.2 là hình chiếu bằng thể hiện xe máy 1 theo phương án của sáng chế. Lưu ý rằng, Fig.2 thể hiện trạng thái của xe máy 1 mà tay lái, bánh trước, yên xe và các bộ phận tương tự đã được loại bỏ. Xe máy 1 theo phương án này của sáng chế được gọi là xe máy kiểu scuto.

Xe máy 1 về cơ bản bao gồm bánh trước 2, bánh sau 3, động cơ 4 và yên xe 5 chẳng hạn, và hộp chứa đồ 6 được bố trí bên dưới yên xe 5. Hộp chứa đồ 6 được sử dụng để chứa mũ bảo hiểm chẳng hạn, và có dạng hộp nắp hở.

Yên xe 5 còn được dùng làm nắp đậy để mở và đóng miệng trên của hộp chứa đồ 6. Thanh khóa yên 7 để đóng miệng trên của hộp chứa đồ 6 bằng cách sử dụng yên xe 5 được lắp bên dưới yên xe 5 (xem Fig.3).

Móc 8 được lắp ở vị trí ở phía bên của thân xe mà quay vào thanh khóa yên 7 ở trạng thái mà yên xe 5 đóng miệng trên của hộp chứa đồ 6, và được tạo kết cấu để khóa thanh khóa yên 7 (xem Fig.3). Móc 8 có thể quay được quanh chốt 9 (xem Fig.3) bên trong khoảng cố định. Tuy nhiên, lò xo được nối với móc 8, nên móc 8 nằm theo hướng cố định do lực đàn hồi của lò xo khi không có ngoại lực tác dụng lên móc 8. Lúc đó, khi yên xe 5 được mở hoặc đóng, ngoại lực lớn hơn so với lực đàn hồi của lò xo tác dụng lên móc 8, làm cho móc 8 quay quanh chốt 9.

Xe máy 1 có cơ cấu mở khóa dây khóa 10 để mở khóa yên xe 5 đã được khóa. Cơ cấu mở khóa dây khóa 10 bao gồm dây 11, phần không dẫn động 12, nắp che dây 13, phần dẫn động 14, nút vận hành 15 (còn được gọi là "chi tiết vận hành"), và phần đỡ 16 và phần đỡ 17. Dưới đây, cơ cấu mở khóa dây khóa 10 sẽ được mô tả có dựa vào Fig.3.

Trong cơ cấu mở khóa dây khóa 10 theo phương án của sáng chế, một đầu dây 11 (còn được gọi là "đầu thứ nhất") được đỡ bởi phần không dẫn động 12 trong khi đầu dây 11 kia (còn được gọi là "đầu thứ hai") được nối với móc 8. Ngoài ra, dây 11 được nắp che dây 13 che theo cách trượt.

Phần dẫn động 14 được lắp vào một đầu nắp che dây 13 gần một đầu dây 11 được đỡ bởi phần không dẫn động 12. Nút vận hành 15 được nối với phần dẫn động 14. Lưu ý rằng, nút vận hành 15 có thể được cho tiếp xúc với phần dẫn động 14. Ngoài ra, phần đỡ

16 và phần đỡ 17 lần lượt đỡ nắp che dây 13 được tạo ra trên đầu kia và vị trí tùy ý của nắp che dây 13, và lắp cố định nắp che dây 13 vào thân xe.

Phần không dẫn động 12 đỡ một đầu dây 11 sao cho mức độ vận hành của một đầu dây 11 so với thân xe (nghĩa là mức độ vận hành của một đầu dây 11 là khoảng cách mà một đầu dây 11 dịch chuyển so với thân xe) sẽ nhỏ hơn mức độ vận hành của phần dẫn động 14 (nghĩa là mức độ vận hành của phần dẫn động 14 là khoảng cách mà phần dẫn động 14 dịch chuyển so với thân xe) khi thao tác ấn nút vận hành 15 được thực hiện. Phần không dẫn động 12 được lắp cố định vào thân xe. Tuy nhiên, phần không dẫn động 12 có thể không được lắp cố định vào thân xe, và có thể được đỡ dịch chuyển được trong kết cấu này miễn là mức độ vận hành nhỏ hơn so với phần dẫn động 14.

Phần đỡ 17 được lắp ở vị trí gần nhất về khoảng cách dọc theo dây 11 đến phần dẫn động 14 và được bố trí ở vị trí cách khởi trục khởi động của phần dẫn động 14 mà có thể kéo dài theo khoảng cách không xác định của phần dẫn động 14 theo hướng vuông góc với trục khởi động. Do vậy, dây 11 có thể được uốn cong và đỡ một cách dễ dàng. Ngoài ra, dây 11 đã được uốn cong có thể dễ dàng được điều khiển theo hướng ngược với hướng mà nắp che dây 13 dịch chuyển bằng thao tác ấn nút vận hành 15.

Phần dẫn động 14 đỡ một đầu nắp che dây 13 và còn dịch chuyển nắp che dây 13 theo hướng cách ra khỏi một đầu dây 11 được đỡ bởi phần không dẫn động 12, theo thao tác ấn nút vận hành 15.

Vị trí của dây 11 so với thân xe không dễ dàng thay đổi giữa một đầu của nắp che dây 13 được đỡ bởi phần dẫn động 14 và phần đỡ 17 mà lắp cố định nắp che dây 13 vào thân xe. Khi vị trí của dây 11 so với thân xe thay đổi, cách mà dây 11 và nắp che dây 13 biến dạng khi phần dẫn động 14 được vận hành thay đổi. Do vậy, tải trọng vận hành cần thiết để vận hành phần dẫn động 14 thay đổi. Đến lượt mình, việc ngăn không cho vị trí của dây 11 thay đổi so với thân xe cho phép ngăn chặn được sự thay đổi theo tải trọng vận hành khiến cho cảm giác vận hành có thể ổn định.

Dây 11 được uốn cong giữa một đầu nắp che dây 13 được đỡ bởi phần dẫn động 14 và phần đỡ 17. Trong kết cấu mà dây 11 được vận hành bằng cách ấn nắp che dây 13, thì việc uốn cong dây 11 hoặc thay đổi mức độ uốn cong giữa phần của nắp che dây 13

được đỡ bởi phần dẫn động 14 và vùng của nắp che dây 13 gần với đầu dây 11 kia cho phép vận hành dây 11. Hơn nữa, việc uốn cong dây 11 trước khiến cho dây 11 được uốn cong một cách dễ dàng hơn, điều này làm giảm tải trọng vận hành của nút vận hành 15 và khiến cho cảm giác vận hành có thể ổn định.

Lưu ý rằng, nút vận hành 15 có thể được sử dụng (ví dụ, có thể được ấn) khi chìa khóa (không được thể hiện trên các hình vẽ) được lắp bên trong trụ then (không được thể hiện trên các hình vẽ) hoặc khi khóa được mở khóa. Kết cấu này được tạo ra nhằm mục đích an ninh.

Tiếp theo, sự vận hành của cơ cấu mở khóa dây khóa 10 sẽ được mô tả có dựa vào Fig.4. Khi nút vận hành 15 được ấn, phần dẫn động 14 được nối với nút vận hành 15 dịch chuyển nắp che dây 13 theo hướng cách ra khỏi một đầu dây 11 theo thao tác ấn nút vận hành 15. Tại thời điểm này, phần dẫn động 14 dịch chuyển nắp che dây 13 sao cho mức độ vận hành của nắp che dây 13 so với thân xe lớn hơn so với mức độ vận hành dây 11.

Do nắp che dây 13 được lắp cố định vào thân xe bởi phần đỡ 17, nên mức độ uốn cong của nắp che dây 13 được dịch chuyển bởi phần dẫn động 14 tăng giữa phần dẫn động 14 và phần đỡ 17.

Do một đầu dây 11 được đỡ bởi phần không dẫn động 12, đầu dây 11 kia được kéo bởi nắp che dây 13 nên mức độ uốn cong của dây này được tăng giữa phần không dẫn động 14 và phần đỡ 17, và quay móc 8 nối với đầu dây 11 kia. Móc 8 dịch chuyển móc cài khỏi thanh khóa yên 7 và do đó có thể mở khóa hộp chứa đồ 6.

Như nêu trên, trong xe theo phương án này của sáng chế, do một đầu dây 11 được đỡ bởi phần không dẫn động 12, nên việc dịch chuyển nắp che dây 13 bằng cách sử dụng phần dẫn động 14 theo hướng cách xa một đầu dây 11 theo thao tác ấn nút vận hành 15 khiến cho có thể kéo đầu dây 11 kia. Do đó, việc tạo ra cơ cấu để chuyển đổi thao tác ấn thành thao tác kéo không còn cần thiết nữa, và cơ cấu để vận hành dây có thể được giảm kích thước. Ngoài ra, việc ấn nút vận hành 15 khiến cho có thể kéo dây 11, nên ngăn không cho khả năng vận hành bị giảm so với kết cấu mà cần vận hành được kéo chẳng hạn.

Cho đến đây sáng chế theo phương án của nó đã được mô tả.

Lưu ý rằng, sáng chế theo phương án này của nó đã được mô tả bằng cách sử dụng kết cấu mà phần đỡ 16 và phần đỡ 17 lần lượt được tạo ra trên đầu kia và ở vị trí tùy ý của nắp che dây 13, và lắp cố định nắp che dây 13 vào thân xe. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, như được thể hiện trên Fig.5, kết cấu có thể được dùng trong đó ít nhất một phần đỡ 16 đỡ một vùng của nắp che dây 13 gần đầu kia của nắp che dây 13 và lắp cố định nắp che dây 13 vào thân xe.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.6, phần đỡ 18 có thể được dùng để điều chỉnh sự dịch chuyển lớn của nắp che dây 13 mà vẫn cho phép nắp che dây 13 dịch chuyển nhất định, thay vì lắp cố định nắp che dây 13 vào thân xe chẳng hạn.

Hơn thế nữa, sáng chế theo phương án của nó đã được mô tả bằng cách sử dụng kết cấu mà phần đỡ 17 mà nằm gần với phần dẫn động 14 nhất được bố trí ở vị trí không nằm trên trục khởi động của phần dẫn động 14 theo hướng vuông góc với trục khởi động. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này và như được thể hiện trên Fig.7, phần đỡ 17 mà nằm gần với phần dẫn động 14 nhất có thể được đặt trên trục khởi động của phần dẫn động 14.

Ngoài ra, sáng chế theo phương án của nó đã được mô tả bằng cách sử dụng kết cấu mà nắp che dây 13 kéo dài từ phần dẫn động 14 đến phần đỡ 17 mà nằm gần với phần dẫn động 14 nhất được uốn cong. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này, và nắp che dây 13 kéo dài từ phần dẫn động 14 đến phần đỡ 17 mà nằm gần với phần dẫn động 14 nhất có thể là thẳng.

Ngoài ra, sáng chế theo phương án của nó đã được mô tả bằng cách sử dụng chi tiết vận hành trượt làm nút vận hành, là một ví dụ. Chi tiết vận hành trượt có thể là nút và cho phép người sử dụng trượt nút này theo hướng để ấn phần dẫn động. Chi tiết vận hành trượt được lắp cho mọi loại dây đơn, khiến cho thậm chí ngay cả khi số lượng các dây được vận hành tăng, thì số lượng của các chi tiết vận hành có thể được tăng theo số lượng các dây này. Do đó, có thể tạo ra thiết kế theo số lượng các dây, mà cải thiện được mức độ tự do về thiết kế.

Hơn thế nữa, chi tiết vận hành có thể là chi tiết vận hành bập bênh (còn được gọi là "cần vận hành bập bênh") khác với chi tiết vận hành trượt. Chi tiết vận hành bập bênh

bao gồm phần vận hành thứ nhất và phần vận hành thứ hai và quay quanh trục được bố trí giữa phần vận hành thứ nhất và phần vận hành thứ hai. Khi một trong số các phần vận hành được nâng lên và có thể được dùng (có thể được ấn chẳng hạn) để ấn, phần vận hành kia được nâng lên và có thể được sử dụng (có thể được ấn chẳng hạn). Do vậy, khi chi tiết vận hành bập bênh được sử dụng, thì phần dẫn động của cơ cấu mở khóa dây khóa được nối với phần vận hành có thể được sử dụng (có thể được ấn chẳng hạn) theo cách vận hành.

Ngoài ra, sáng chế theo phương án của nó đã được mô tả bằng cách sử dụng kết cấu khóa yên xe được mở khóa. Tuy nhiên, sáng chế cũng được áp dụng để mở khóa nắp đậy đồ của ngăn chứa chẳng hạn.

Sáng chế được áp dụng cho các xe và xe ô tô bao gồm xe hai bánh, xe ba bánh và xe tải chẳng hạn, và còn cho xe chạy trên tuyết (xe đi tuyết) và các loại xe tương tự.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe có chi tiết vận hành bao gồm:

thân xe;

chi tiết vận hành cần được ấn để chi tiết vận hành này thực hiện việc vận hành;

dây có đầu dây thứ nhất và đầu dây thứ hai, đầu dây thứ nhất được bố trí gần với chi tiết vận hành hơn so với đầu dây thứ hai;

nắp che dây che dây theo cách trượt được và trượt so với dây này, nắp che dây có phần nắp che dây thứ nhất nằm gần với đầu dây thứ nhất hơn so với đầu dây thứ hai

phần dẫn động đỡ phần nắp che dây thứ nhất của nắp che dây và dịch chuyển nắp che dây theo hướng cách ra khỏi đầu dây thứ nhất theo việc ấn chi tiết vận hành; và

phần không dẫn động đỡ đầu dây thứ nhất sao cho mức độ vận hành của đầu dây thứ nhất so với thân xe nhỏ hơn mức độ vận hành của phần dẫn động so với thân xe khi chi tiết vận hành được ấn,

trong đó phần dẫn động và phần không dẫn động được tạo kết cấu để kéo đầu dây thứ hai nhằm dịch chuyển đầu dây thứ hai này khi nắp che dây được dịch chuyển theo hướng cách ra khỏi đầu dây thứ nhất theo việc ấn chi tiết vận hành.

2. Xe theo điểm 1, trong đó xe này còn có ít nhất một phần đỡ để đỡ nắp che dây cần được đỡ trên thân xe, trong đó:

ít nhất một phần đỡ đỡ phần nắp che dây thứ hai,

phần nắp che dây thứ hai được bố trí ở khoảng cách thứ nhất, mà được đo dọc theo dây, tính từ đầu dây thứ hai,

phần nắp che dây thứ hai được bố trí ở khoảng cách thứ hai mà được đo dọc theo dây, tính từ phần nắp che thứ nhất,

khoảng cách thứ nhất là ngắn hơn so với khoảng cách thứ hai, và

một hoặc nhiều phần trong số ít nhất một phần đỡ lắp cố định nắp che dây vào thân xe.

3. Xe theo điểm 2, trong đó trong số ít nhất một phần đỡ, phần đỡ gần nhất là phần đỡ có khoảng cách khi đo dọc theo dây đến phần nắp che dây thứ nhất vốn được đỡ bởi phần dẫn động là ngắn nhất,

trong đó phần đỡ gần nhất còn lắp cố định nắp che dây vào thân xe.

4. Xe theo điểm 1, trong đó xe này còn có ít nhất một phần đỡ để đỡ nắp che dây cần được đỡ trên thân xe, trong đó:

ít nhất một phần đỡ đỡ phần nắp nắp che dây thứ hai,

phần nắp che dây thứ hai được bố trí ở khoảng cách thứ nhất đo dọc theo dây tính từ đầu dây thứ hai,

phần nắp che dây thứ hai được bố trí ở khoảng cách thứ hai đo dọc theo dây tính từ phần nắp che thứ nhất,

khoảng cách thứ nhất ngắn hơn so với khoảng cách thứ hai, và

nắp che dây uốn cong dây giữa phần nắp che dây thứ nhất và phần đỡ gần nhất của ít nhất một phần đỡ có khoảng cách ngắn nhất.

5. Xe theo điểm 4, trong đó phần đỡ gần nhất lắp cố định nắp che dây vào thân xe.

6. Xe theo điểm 4, trong đó phần đỡ gần nhất được bố trí ở vị trí không nằm trên trục khởi động của phần dẫn động, vị trí này còn nằm theo hướng vuông góc với trục khởi động.

7. Xe theo điểm 1, trong đó chi tiết vận hành là chi tiết vận hành trượt.

8. Xe theo điểm 1, trong đó khi ấn chi tiết vận hành, đầu dây thứ nhất vẫn được lắp cố định bởi phần không dẫn động để giữ không dịch chuyển.

9. Xe theo điểm 1, trong đó khi ấn chi tiết vận hành, phần gần nhất của nắp che dây so với đầu dây thứ nhất dịch chuyển cách ra khỏi đầu dây thứ nhất và phần không dẫn động.

10. Xe theo điểm 9, trong đó phần gần nhất của nắp che dây là phần nắp che dây thứ nhất.

11. Xe theo điểm 1, trong đó mức độ vận hành của đầu dây thứ nhất so với thân xe tương ứng với khoảng cách mà đầu dây thứ nhất này dịch chuyển so với thân xe, và mức độ vận hành của phần dẫn động so với thân xe là mức độ mà phần dẫn động này dịch chuyển so với thân xe.

12. Xe theo điểm 1, trong đó xe này còn bao gồm phần đỡ để đỡ và giữ nắp che dây, trong đó khi ẩn chi tiết vận hành, phần dẫn động dịch chuyển nắp che dây trong khi nắp che dây được giữ bởi phần đỡ khiến cho độ cong của nắp che dây tăng.

13. Xe theo điểm 12, trong đó xe này còn có:

yên xe để người sử dụng ngồi lên;

hộp chứa đồ để chứa vật dụng bên dưới yên xe;

thanh khóa yên nối với yên xe; và

móc nối vào dây khiến cho móc này được dây làm dịch chuyển giữa

vị trí thứ nhất là nơi mà móc được gài then vào thanh khóa yên để giữ thanh khóa yên và khóa yên xe ở vị trí ngồi để che hộp chứa đồ, và

vị trí thứ hai là nơi mà móc không gài then vào thanh khóa yên khiến cho yên xe được mở khóa và yên xe có thể được dịch chuyển đến vị trí mở để mở hộp chứa đồ.

14. Xe theo điểm 13, trong đó khi ẩn chi tiết vận hành, dây làm dịch chuyển móc từ vị trí thứ nhất đến vị trí thứ hai.

15. Xe theo điểm 13, trong đó khi móc nằm ở vị trí thứ nhất, người sử dụng không thể tiếp cận hộp chứa đồ.

16. Xe bao gồm:

thân xe;

chi tiết vận hành có thể ẩn được mà được ẩn khiến cho chi tiết vận hành này thực hiện việc vận hành;

dây có đầu dây thứ nhất nằm gần chi tiết vận hành và đầu dây thứ hai nằm cách xa chi tiết vận hành;

nắp che dây che dây theo cách trượt được sao cho nắp che dây này trượt được so với dây, nắp che dây có phần nắp che dây nằm gần với đầu dây thứ nhất hơn so với đầu dây thứ hai;

phần dẫn động đỡ phần nắp che dây và dịch chuyển nắp che dây theo hướng cách ra khỏi đầu dây thứ nhất để đáp lại việc chi tiết vận hành bị ấn; và

phần không dẫn động đỡ đầu dây thứ nhất sao cho mỗi phần dẫn động và nắp che dây dịch chuyển cách ra khỏi để đáp lại việc chi tiết vận hành được ấn,

trong đó phần dẫn động và phần không dẫn động được tạo kết cấu để kéo đầu dây thứ hai nhằm dịch chuyển đầu dây thứ hai này khi nắp che dây được dịch chuyển theo hướng cách ra khỏi đầu dây thứ nhất theo việc ấn chi tiết vận hành.

17. Xe theo điểm 16, trong đó xe này còn có:

yên xe để người sử dụng ngồi lên;

hộp chứa đồ để chứa vật dụng bên dưới yên xe;

thanh khóa yên nối với yên xe; và

móc nối vào dây khiến cho móc này được dây làm dịch chuyển giữa

vị trí thứ nhất là nơi mà móc được gài then vào thanh khóa yên để giữ thanh khóa yên và khóa yên xe ở vị trí ngồi để che hộp chứa đồ, và

vị trí thứ hai là nơi là móc không gài then vào thanh khóa yên khiến cho yên xe được mở khóa và yên xe có thể được dịch chuyển đến vị trí mở để mở hộp chứa đồ.

18. Xe theo điểm 17, trong đó khi ấn chi tiết vận hành, dây làm dịch chuyển móc từ vị trí thứ nhất đến vị trí thứ hai.

19. Xe theo điểm 17, trong đó khi móc nằm ở vị trí thứ nhất, người sử dụng không thể tiếp cận hộp chứa đồ.

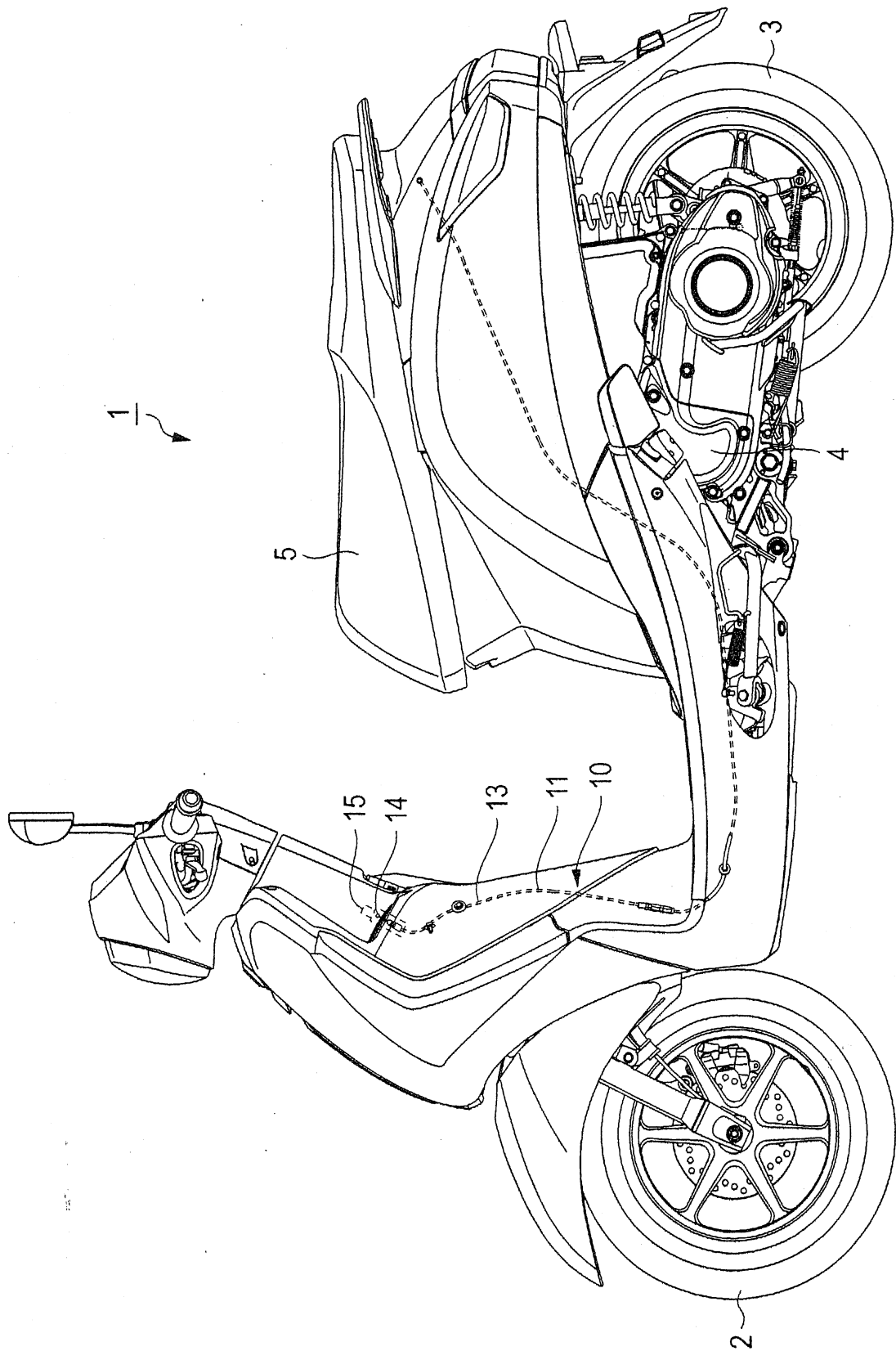


Fig.1

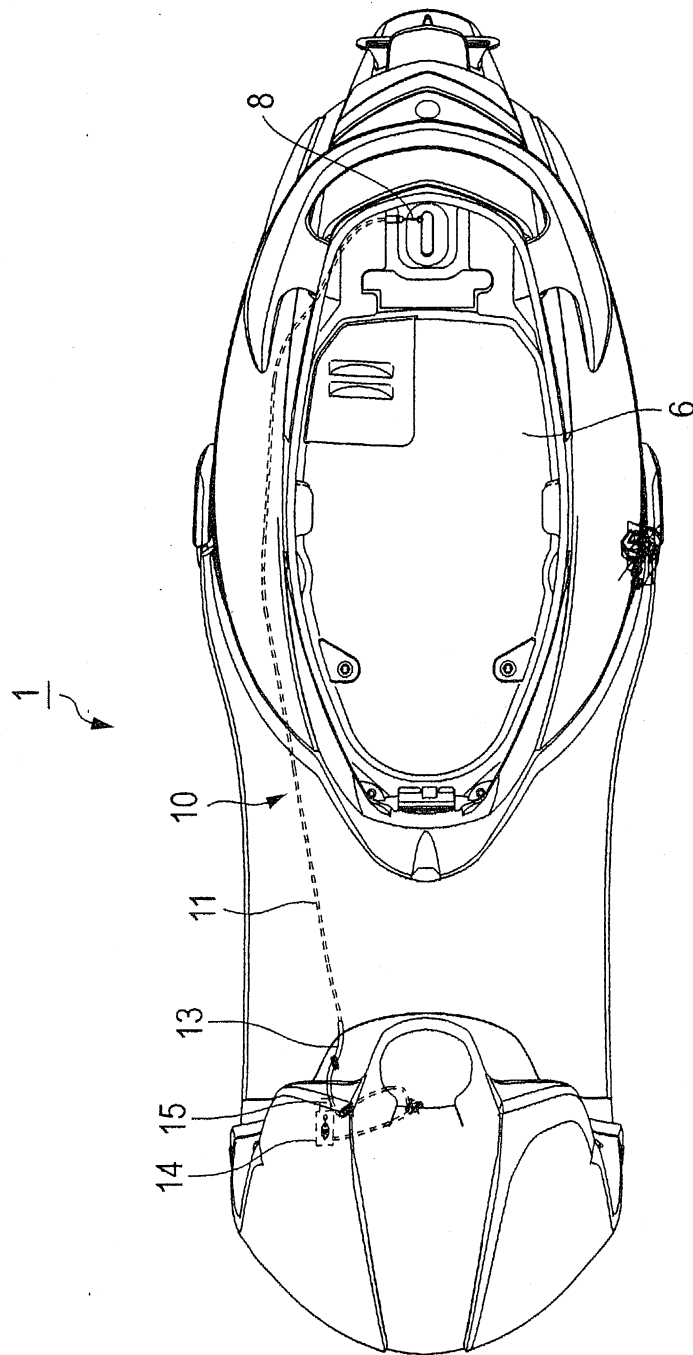


Fig.2

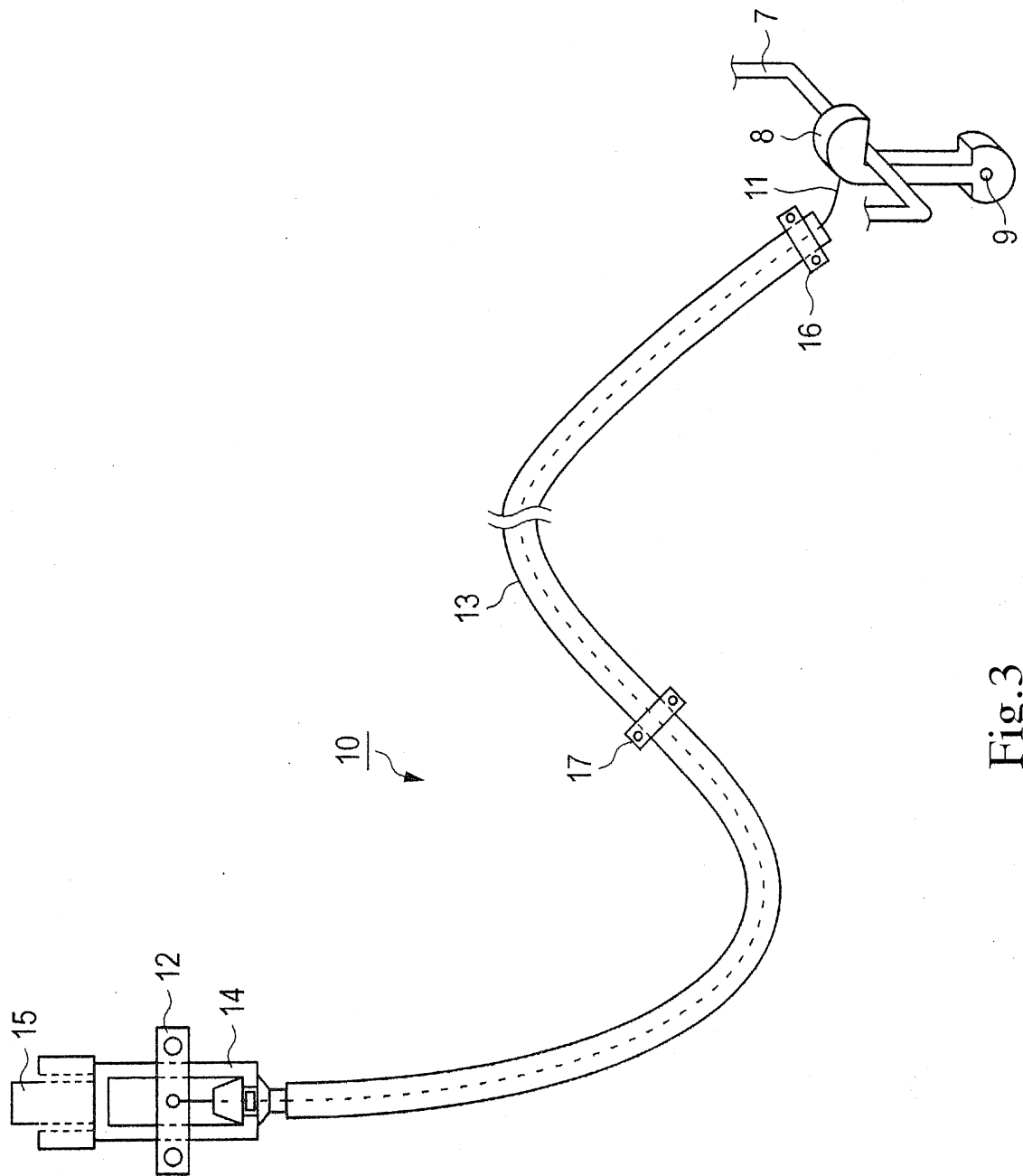


Fig. 3

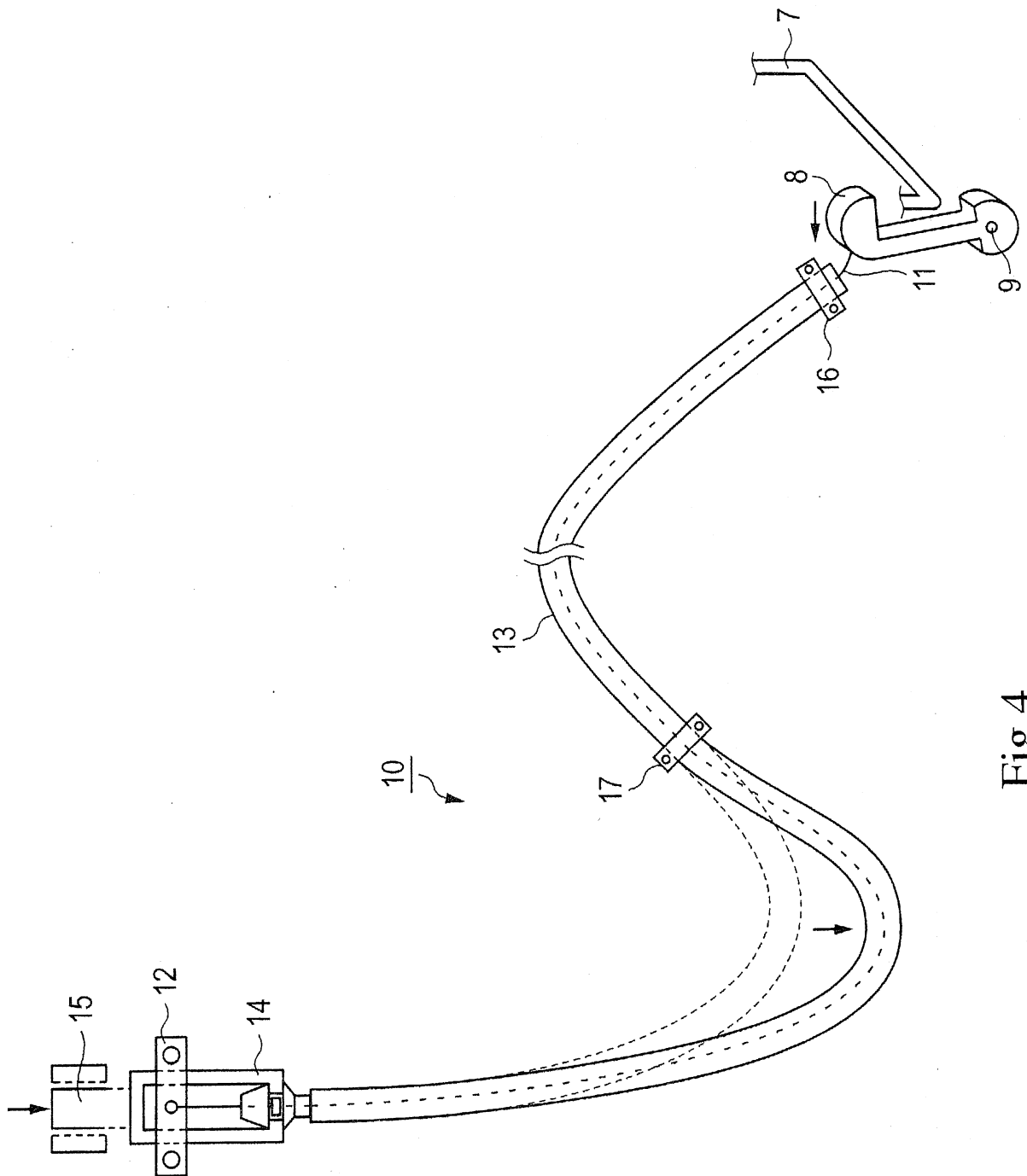


Fig.4

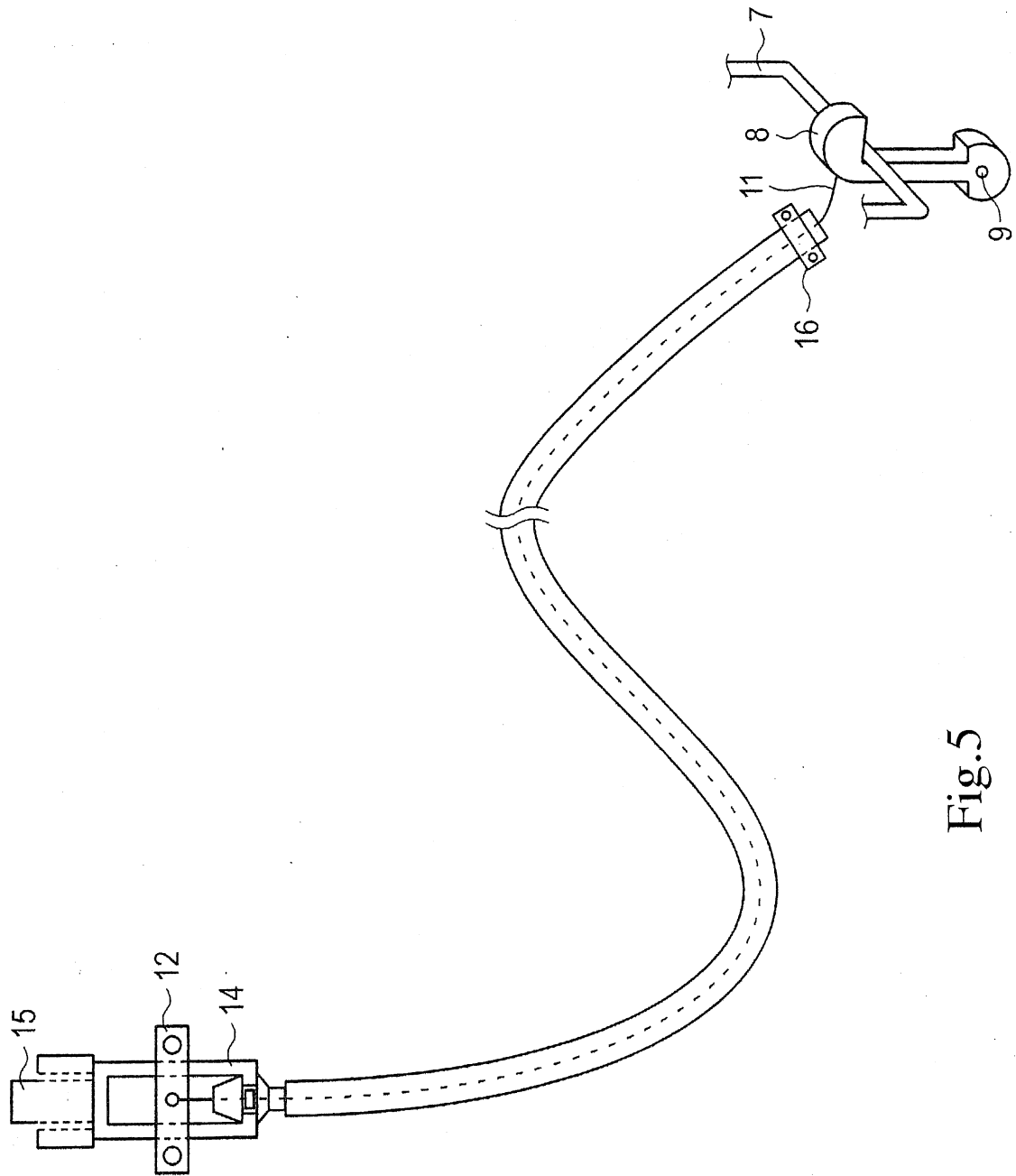


Fig. 5

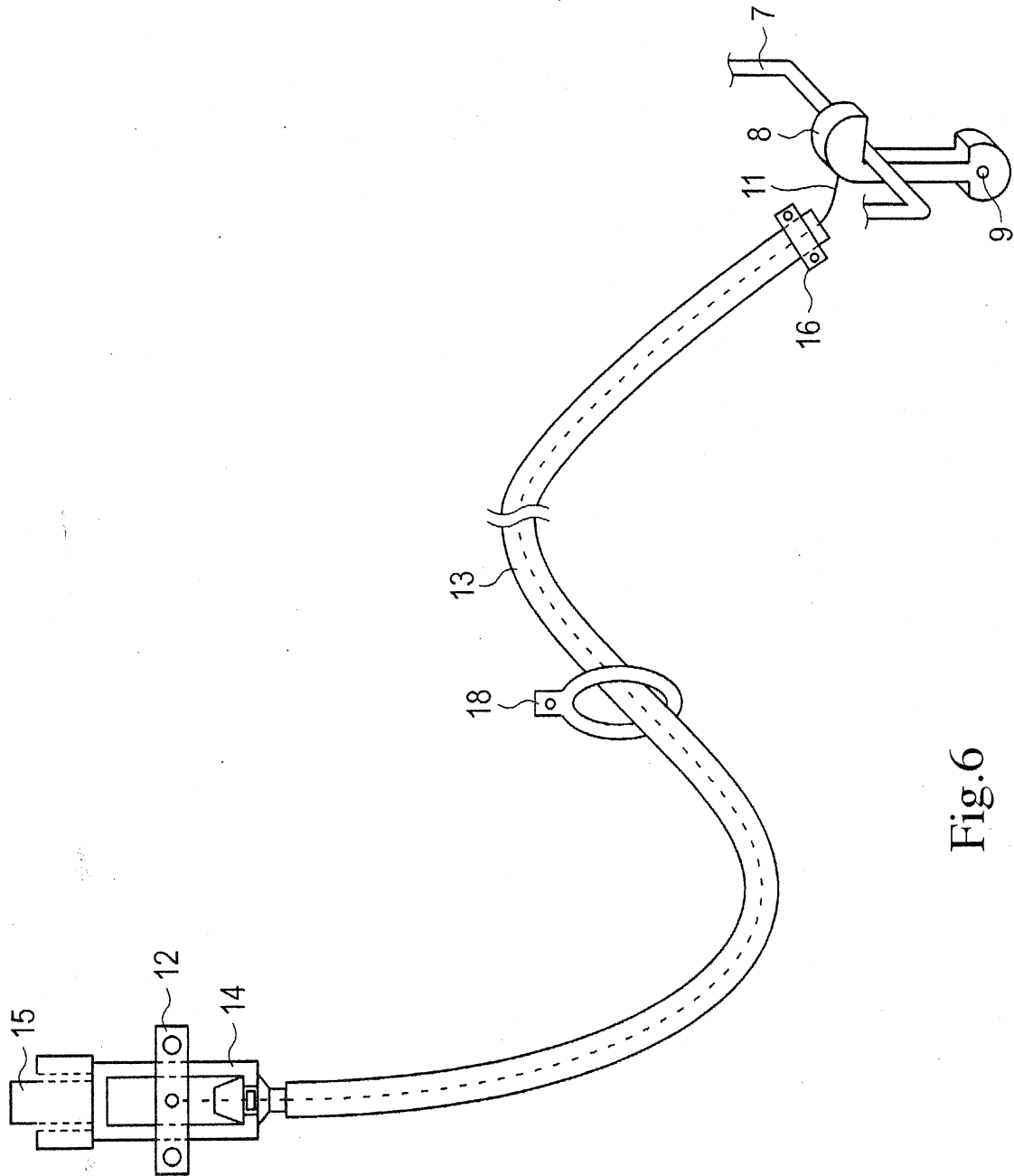


Fig. 6

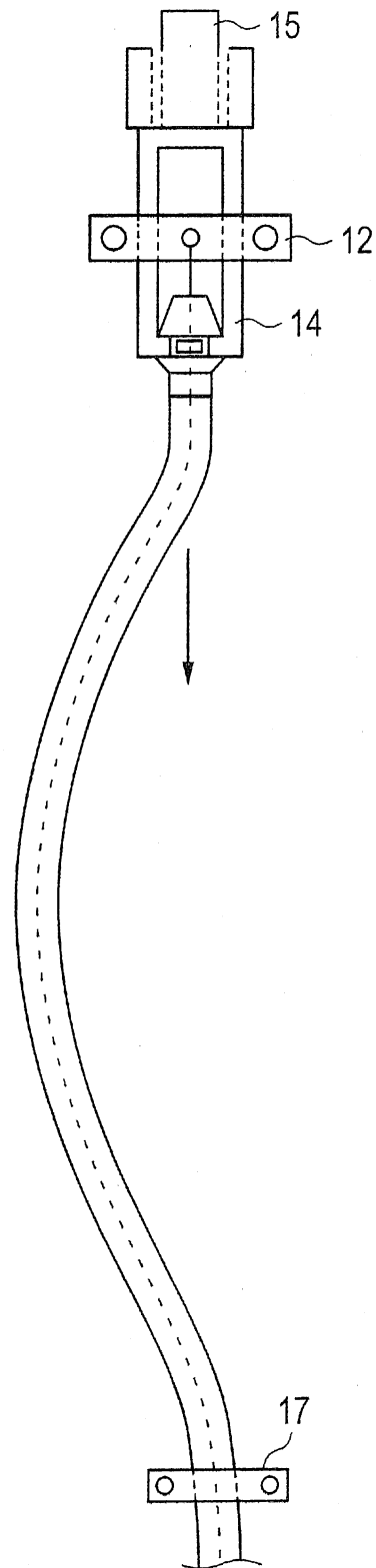


Fig.7