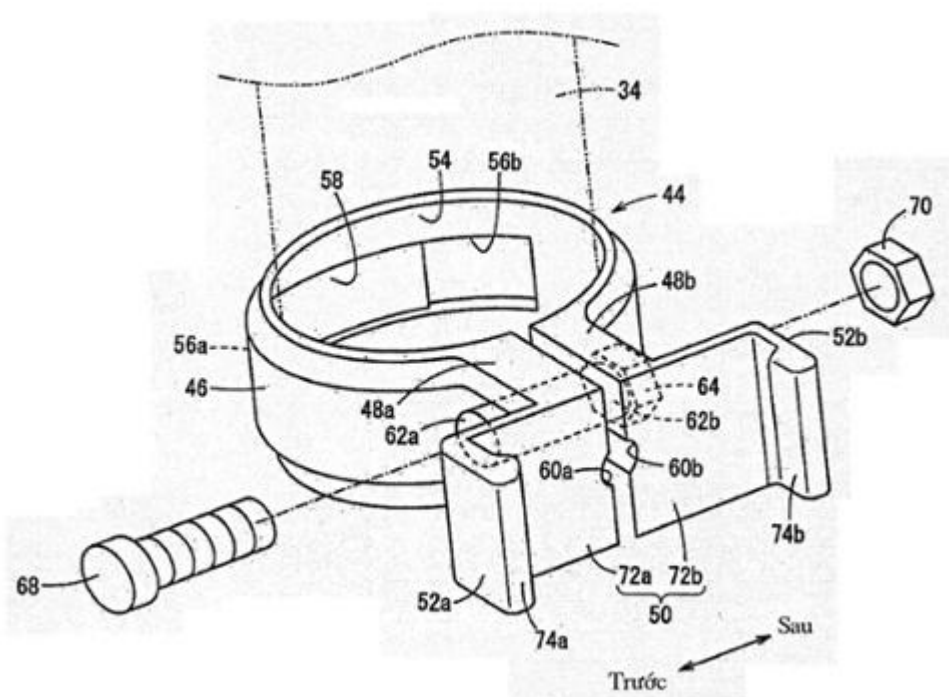


(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe để định vị và gắn cố định phần gắn dùng cho xe này vào thành bên của chi tiết dạng trụ của xe.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong các xe kiểu ngồi để chân hai bên như các xe máy và xe đạp, tấm phản xạ được gọi là gương phản xạ có thể được tạo ra để làm tăng khả năng quan sát xe của người khác trong thời gian ban đêm hoặc hoàn cảnh tương tự. Cụ thể hơn, nhờ người khác xác nhận bằng mắt việc có mặt của ánh sáng phản xạ từ gương phản xạ, có thể nhận ra sự tồn tại của xe ở vị trí phản xạ.

Ví dụ, gương phản xạ này được gắn cố định ở vị trí trên càng trước hoặc bộ phận tương tự qua giá đỡ. Đối với loại giá đỡ này, đã biết giá đỡ được bọc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 04-001088. Giá đỡ này có giá lắp, mà lỗ gài được tạo ra trong đó, mà trụ tay lái dạng trụ được gài qua đó, và hai vành gờ nhô ra khỏi giá lắp này và quay mặt về phía nhau. Giá đỡ được gắn vào trụ tay lái bằng cách bắt chặt các vành gờ bằng các bu lông.

Ngoài ra, trên bề mặt sau của gương phản xạ, phần nhô được tạo ra, phần nhô này nằm lệch về phía một phần mép theo chu vi. Lỗ xuyên được tạo ra trong phần nhô, và bu lông được luồn qua lỗ xuyên này. Cụ thể hơn, bu lông thực hiện chức năng bắt chặt các vành gờ của giá đỡ, đồng thời giữ gương phản xạ trên giá đỡ này.

Với kết cấu cố định được bọc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 04-001088, có thể giả sử rằng, nếu ngoại lực tác động vào gương phản xạ dọc theo hướng quay của bu lông, thì bu lông có thể bị nói lỏng, do vậy cho phép gương phản xạ quay quanh bu lông. Nói cách khác, có mối lo ngại rằng gương phản xạ có thể được đặt ở trạng thái dịch chuyển vị trí.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích chính của sáng chế là đề xuất kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe, mà trong đó việc dịch chuyển vị trí của phần gắn như gương phản xạ hoặc các thứ tương tự có thể tránh được.

Theo một phương án thực hiện của sáng chế, xe được trang bị kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe, kết cấu này cho phép phần gắn dùng cho xe được định vị và gắn cố định vào thành bên của chi tiết dạng trụ của xe, bao gồm giá đỡ có chi tiết hình khuyên, mà lỗ gài được tạo ra trong đó và chi tiết dạng trụ được gài qua đó, các phần kẹp chặt nhô ra ngoài thành bên từ chi tiết hình khuyên và quay mặt về phía nhau, và chi tiết đỡ bề mặt sau được nối với các phần kẹp chặt và đỡ bề mặt sau của phần gắn dùng cho xe, và chi tiết bắt chặt được tạo kết cấu để bắt chặt và kẹp chặt các phần kẹp chặt, do vậy gắn giá đỡ vào chi tiết dạng trụ, trong đó giá đỡ còn có chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển được tạo kết cấu để hạn chế sự dịch chuyển của phần gắn dùng cho xe.

Thuật ngữ "dạng trụ" như được dùng trong bản mô tả sáng chế này bao gồm các nghĩa là cả chi tiết dạng trụ đặc và chi tiết dạng trụ rỗng. Nói cách khác, thậm chí cả chi tiết dạng ống có thể được bao gồm trong ý nghĩa của thuật ngữ "dạng trụ".

Theo cách nêu trên, theo sáng chế, vị trí nơi mà phần gắn dùng cho xe được giữ, được bố trí phân cách với các phần kẹp chặt, các phần kẹp chặt này được bắt chặt và kẹp chặt vào chi tiết dạng trụ. Ngoài ra, chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển cũng được bố trí trên giá đỡ. Do đó, không cần tăng số lượng các chi tiết, vẫn có thể tránh được sự dịch chuyển của phần gắn dùng cho xe. Cụ thể hơn, việc xảy ra sự dịch chuyển vị trí của phần gắn dùng cho xe có thể tránh được.

Tốt hơn là, phần gắn dùng cho xe có trên bề mặt sau của nó phần nhô dạng trụ, phần nhô này nhô về phía chi tiết đỡ bề mặt sau, và tốt hơn là các phần kẹp chặt ôm chặt phần nhô dạng trụ giữa chúng.

Theo dấu hiệu này, phần gắn dùng cho xe khó bị tháo hoặc tách ra khỏi giá đỡ, và không thể xảy ra sự dịch chuyển vị trí của nó hơn nữa. Sợ dĩ như vậy là do,

khi các phần kẹp chặt được bắt chặt và kẹp chặt bởi chi tiết bắt chặt, phần nhô dạng trụ được ôm chặt do được ép bởi các phần kẹp chặt.

Trong trường hợp mà phần nhô dạng trụ và giá đỡ được tạo ra từ các vật liệu có độ cứng vững khác nhau, tốt hơn là chi tiết gài khớp được tạo ra trên một trong số phần nhô dạng trụ và giá đỡ, chi tiết này có độ cứng vững cao hơn so với chi tiết kia.

Trong trường hợp này, khi các phần kẹp chặt được bắt chặt và kẹp chặt bởi chi tiết bắt chặt, chi tiết gài khớp, chi tiết này được tạo ra trên chi tiết có độ cứng vững cao hơn, ép chi tiết kia có độ cứng vững thấp hơn. Kết quả là, sự biến dạng tương ứng với hình dạng của chi tiết gài khớp xảy ra trên chi tiết có độ cứng vững thấp hơn. Cụ thể hơn, việc móc vào xảy ra do chi tiết gài khớp ngoạm vào trong chi tiết có độ cứng vững thấp hơn. Vì vậy, có thể ngăn có hiệu quả hơn không cho phần gắn dùng cho xe bị tháo ra khỏi giá đỡ. Nói cách khác, lực giữ tác dụng vào phần gắn dùng cho xe được tăng.

Như ví dụ được ưu tiên về chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển, chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển này có thể được tạo ra bởi các vấu kẹp, được tạo kết cấu để ôm chặt ít nhất các phần của phần mép theo chu vi của phần gắn dùng cho xe. Tốt hơn là, các vấu kẹp được tạo ra ở các vị trí nơi chúng có khả năng đi đến gần nhau sau khi bắt chặt các phần kẹp chặt.

Ví dụ, khi phần gắn dùng cho xe chịu chuyển động quay, nó cản trở các vấu kẹp. Do đó, chuyển động quay, tức là, việc xảy ra sự dịch chuyển vị trí, của phần gắn dùng cho xe được ngăn chặn.

Các phần kẹp chặt có thể có chức năng đồng thời làm chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển.

Ví dụ, phần nhô dạng trụ có thể được tạo ra có dạng thân dạng hình đa giác, trong khi các đường rãnh gài có hình dạng tương ứng với phần nhô dạng trụ có thể được tạo ra trong các phần kẹp chặt. Trong trường hợp này, các đỉnh của phần nhô dạng trụ cản trở các đỉnh của các đường rãnh gài. Ngoài ra, cũng nhờ dấu hiệu này,

chuyển động quay (việc xảy ra sự dịch chuyển vị trí) của phần gắn dùng cho xe được ngăn chặn.

Theo các kết cấu nêu trên, tốt hơn là phần nhô được tạo ra trên thành bên của chi tiết dạng trụ, và tốt hơn là rãnh, mà phần nhô đi vào trong đó, được tạo ra trên chi tiết hình khuyên. Cụ thể hơn, phần nhô gài khớp vào rãnh.

Do việc gài khớp này giữa phần nhô và rãnh, giá đỡ khó bị quay, để bị nâng lên hoặc hạ xuống, ngay cả khi ngoại lực tác động theo hướng quay giá đỡ, hoặc nếu ngoại lực tác động theo hướng đẩy giá đỡ để nâng lên hoặc hạ xuống dọc theo chi tiết dạng trụ. Nói cách khác, không thể xảy ra việc giá đỡ phải chịu sự dịch chuyển. Do vậy, việc xảy ra sự dịch chuyển vị trí của phần gắn dùng cho xe có thể tránh được một cách đáng tin cậy hơn.

Hơn nữa, như ví dụ được ưu tiên về phần gắn dùng cho xe, phần gắn dùng cho xe có thể là gương phản xạ, gương phản xạ này phản xạ ánh sáng.

Trong trường hợp này, người khác có thể dễ dàng xác nhận bằng mắt ánh sáng phản xạ từ gương phản xạ. Theo cách nêu trên, việc xảy ra sự dịch chuyển vị trí của gương phản xạ có thể tránh được. Do vậy, người khác có thể dễ dàng nhận ra việc có mặt của xe.

Theo sáng chế, vị trí nơi mà phần gắn dùng cho xe được giữ, được bố trí phân cách với các phần kẹp chặt, các phần kẹp chặt này được bắt chặt và kẹp chặt vào chi tiết dạng trụ, và cùng với nhau, chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển cũng được tạo ra trên giá đỡ. Do đó, không cần tăng số lượng các chi tiết, vẫn có thể tránh được sự dịch chuyển của phần gắn dùng cho xe, hoặc nói cách khác, việc xảy ra sự dịch chuyển vị trí của nó có thể tránh được.

Các mục đích, dấu hiệu, và lợi ích nêu trên và khác của sáng chế sẽ được hiểu rõ hơn khi đọc phần mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo, mà trong đó phương án thực hiện ưu tiên của sáng chế được thể hiện bằng ví dụ minh họa.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh dạng sơ đồ của xe máy mà kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe theo một phương án thực hiện của sáng chế được áp dụng;

FIG.2 là hình vẽ từ phía sau phóng to của phần chính càng trước bên trái được thể hiện trên FIG.1;

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh tổng thể dạng sơ đồ của giá đỡ, giá đỡ tạo ra một phần của kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe;

FIG.4 là hình vẽ từ phía sau phóng to của các phần chính khi giá đỡ được gắn vào càng trước bên trái;

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt đứng của các phần chính khi giá đỡ được gắn vào càng trước bên trái;

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh từ phía sau của gương phản xạ là phần gắn dùng cho xe;

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh dạng sơ đồ của các phần chính khi giá đỡ và gương phản xạ được gắn vào càng trước bên trái; và

FIG.8 là hình vẽ phối cảnh từ phía sau của gương phản xạ, gương phản xạ này tạo ra một phần của kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe theo phương án thực hiện khác.

Mô tả chi tiết sáng chế

Các phương án thực hiện ưu tiên liên quan đến kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe theo sáng chế được thể hiện và mô tả một cách chi tiết dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Theo phương án thực hiện này, xe được ví dụ bởi kiểu xe máy tay ga. Hơn nữa, các hướng phía trước và phía sau, lên trên và xuống dưới, và bên trái và bên phải được dựa vào các hướng của người lái xe đang ngồi trên xe máy.

FIG.1 là hình chiếu cạnh dạng sơ đồ của xe máy 10, mà kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe theo một phương án thực hiện của sáng chế được áp dụng. Ban đầu, phần mô tả vẫn tất liên quan đến xe máy 10 được mô tả.

Xe máy 10 được trang bị nắp che thân xe 12, nắp che này che khung thân xe, bánh trước 14 dùng làm bánh lái, tay lái 16 để lái bánh trước 14, bánh sau 18 là bánh dẫn động, yên xe 20 mà người lái xe ngồi trên đó, và cụm lắc 22.

Nắp che thân xe 12 bao gồm nắp che trước 24 che phần trước của khung thân xe, nắp che đầu 26 nằm bên trên nắp che trước 24, và nắp che sau 28 che phần sau của khung thân xe. Đèn pha 30 phát ra ánh sáng về phía trước xe, tay phanh bên trái 32, và tay phanh bên phải, không được thể hiện trên hình vẽ, được tạo ra trên nắp che đầu 26.

Bánh trước 14 được nối với tay lái 16 qua càng trước bên trái 34 và càng trước bên phải, không được thể hiện trên hình vẽ. Vì vậy, khi người lái xe lái tay lái 16 về bên trái hoặc bên phải so với hướng di chuyển, thì bánh trước 14 được nghiêng theo hướng về bên trái hoặc bên phải. Kết quả là, hướng di chuyển của xe máy 10 được thay đổi.

Trong trường hợp này, gương phản xạ (tấm phản xạ) 40 như phần gắn dùng cho xe được định vị và gắn cố định vào càng trước bên trái 34. Tiếp theo, kết cấu mà nhờ nó gương phản xạ 40 được định vị và gắn cố định vào càng trước bên trái 34, tức là, kết cấu cố định phần gắn theo phương án thực hiện này, sẽ được mô tả.

Càng trước bên trái 34 là chi tiết dạng trụ rỗng có dạng hình khuyên với mặt cắt ngang có dạng gần như hình tròn hoàn hảo theo hướng vuông góc với hướng dọc của nó. Cụ thể hơn, hướng vuông góc với hướng dọc là hướng theo đường kính. Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.2, trên bề mặt sau quay mặt về phía thành bên của càng trước bên phải, phần nhô 42 được tạo ra, phần nhô này nhô ra ngoài theo hướng theo đường kính và kéo dài theo hướng chu vi của thành bên.

Giá đỡ 44 được thể hiện trên FIG.3 được gắn vào càng trước bên trái 34. Như được mô tả dưới đây, gương phản xạ 40 được định vị trên và được gắn cố định vào càng trước bên trái 34 qua giá đỡ 44.

Giá đỡ 44 bao gồm chi tiết hình khuyên 46, các phần kẹp chặt 48a, 48b, chi tiết đỡ bề mặt sau 50, và các vấu kẹp 52a, 52b dùng làm các chi tiết điều chỉnh sự

dịch chuyển. Trong số các chi tiết này, chi tiết hình khuyên 46 là chi tiết dạng vòng gần như hình tròn có lỗ gài 54 được tạo ra bên trong. Hơn nữa, hai phần cửa sổ 56a, 56b, xuyên dọc theo hướng chiều dày, được tạo ra trong chi tiết hình khuyên 46. Ở phía thành trong của chi tiết hình khuyên 46, rãnh 58 được tạo ra giữa cả hai phần cửa sổ 56a, 56b. Vì vậy, chiều dày thành ở vị trí nơi rãnh 58 được tạo ra là mỏng hơn so với ở các vị trí khác. Như được thể hiện trên FIG.4 và FIG.5, khi giá đỡ 44 được gắn vào càng trước bên trái 34, phần nhô 42 đi vào trong rãnh 58.

Một phần của chi tiết hình khuyên 46 được cắt bỏ một chút (xem FIG.3), do vậy tạo ra rãnh khía, và từ vị trí cắt bỏ này, các phần kẹp chặt 48a, 48b nhô ra ngoài theo hướng theo đường kính của càng trước bên trái 34. Các phần kẹp chặt 48a, 48b quay mặt về phía nhau, và ở trạng thái chưa được kẹp chặt, có một khoảng cách nhỏ giữa chúng. Trên các bề mặt quay vào nhau của các phần kẹp chặt 48a, 48b, các đường rãnh gài 60a, 60b được tạo ra, các đường rãnh này có mặt cắt ngang dạng nửa hình tròn.

Các lỗ xuyên 62a, 62b lần lượt được tạo ra trong các phần kẹp chặt 48a, 48b. Trong vùng lân cận lỗ của lỗ xuyên 62b của phần kẹp chặt 48b, lỗ hình lục giác 64, lỗ này có mặt cắt ngang hình lục giác và rộng hơn lỗ xuyên 62b, nối thông với lỗ. Do đó, bậc được tạo ra ở ranh giới giữa lỗ xuyên 62b và lỗ hình lục giác 64. Bu lông 68 (chi tiết kẹp chặt) được luồn qua các lỗ xuyên 62a, 62b, và đai ốc hình lục giác 70 (chi tiết kẹp chặt) được ăn khớp ren với bu lông 68. Sau khi việc ăn khớp ren này, các phần kẹp chặt 48a, 48b được bắt chặt và được đưa tiến gần đến nhau. Đai ốc hình lục giác 70 đi vào trong lỗ hình lục giác 64 và được tỳ vào bậc.

Chi tiết đỡ bề mặt sau rộng 50 được nối với các phần kẹp chặt 48a, 48b. Cụ thể hơn, chi tiết đỡ bề mặt sau 50 bao gồm phần thành bên phía trước 72a kéo dài về phía trước xe từ phần kẹp chặt 48a, và phần thành bên phía sau 72b kéo dài về phía sau xe từ phần kẹp chặt 48b. Do các phần kẹp chặt 48a, 48b được tách biệt, khe hở được tạo ra giữa phần thành bên phía trước 72a và phần thành bên phía sau 72b. Các đường rãnh gài 60a, 60b hõ ở khe hở.

Từ các phần đầu sau của chi tiết đỡ bề mặt sau 50, các vấu kẹp 52a, 52b lần lượt nhô ra ngoài bằng cách được uốn cong theo hướng gần như vuông góc theo hướng ra ngoài bên trái của thân xe. Các vấu kẹp 52a, 52b được tạo ra bởi các phần gấp ngược 74a, 74b, mà trong đó các phần đầu xa cách xa nhất so với chi tiết đỡ bề mặt sau 50 được gấp ngược. Gương phản xạ 40 được đặt xen theo cách kéo dài theo phương thẳng đứng (theo tư thế thẳng đứng) giữa chi tiết đỡ bề mặt sau 50 và các phần gấp ngược 74a, 74b (xem FIG.7). Cụ thể hơn, các phần gấp ngược 74a, 74b tiếp xúc tỳ vào bề mặt trước của gương phản xạ 40. Do đó, sự dịch chuyển của gương phản xạ 40 theo hướng nằm ngang xe được ngăn chặn. Theo cách này, các phần gấp ngược 74a, 74b dùng làm các chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển nhằm hạn chế sự dịch chuyển của gương phản xạ 40 theo hướng nằm ngang xe.

Tốt hơn là, giá đỡ 44, giá đỡ này được tạo kết cấu theo cách nêu trên, được tạo ra từ nhựa. Trong trường hợp này, giá đỡ 44 có độ đàn hồi lớn.

Gương phản xạ 40 trong trường hợp này, như được thể hiện trên FIG.6, có dạng hình chữ nhật có hai cạnh ngắn 80a, 80b và hai cạnh dài 82a, 82b. Gương phản xạ 40 được tạo ra bởi giá lắp dạng tấm, không được thể hiện trên hình vẽ, và thân chính 83. Giá lắp dạng tấm, không được thể hiện trên hình vẽ, được làm từ vật liệu phản xạ bằng nhựa và kim loại (ví dụ, thép không gỉ) và được gắn chìm trong thân chính 83, thân chính này được tạo ra bằng cách đúc lồng. Phần nhô dạng trụ 84 được bố trí trên giá lắp dạng tấm, và phần nhô dạng trụ 84 nhô ra trên bề mặt sau của thân chính 83. Vít 86 (chi tiết gài khớp) được gắn vào thành bên của phần nhô dạng trụ 84. Do phần nhô dạng trụ 84 được tạo ra từ kim loại, nên độ cứng vững của vít 86 là lớn hơn độ cứng vững của giá đỡ 44.

Kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe theo phương án thực hiện này được tạo ra theo cách dưới đây bởi giá đỡ 44 và gương phản xạ 40.

Ở trạng thái ba đầu, càng trước bên trái 34 được gài trước qua lỗ gài 54 của giá đỡ 44. Càng trước bên trái 34 ở trạng thái này được lắp vào xe máy 10. Theo cách khác, càng trước bên trái 34 có thể được gài vào trong đó theo cách gọi là được

trạng bị bộ phận mới. Trong trường hợp này, ví dụ, các vấu kẹp 52a, 52b được nắm chặt và kéo ra khiến cho các phần kẹp chặt 48a, 48b được tách hơn nữa ra xa khỏi nhau. Do giá đỡ 44 có đủ độ đàn hồi như được mô tả trên đây, các phần kẹp chặt 48a và 48b có thể được mở ra mà không bị phá hỏng. Cụ thể hơn, do khe hở tạo ra giữa các phần kẹp chặt 48a, 48b được mở rộng, nên càng trước bên trái 34 có thể được rút một cách dễ dàng ra qua lỗ gài 54.

Trong mỗi trường hợp này, phần nhô 42, phần nhô này được tạo ra trên thành bên của càng trước bên trái 34 đi vào trong rãnh 58 tạo ra ở phía sau chi tiết hình khuyên 46 của giá đỡ 44, và cả hai chi tiết này được gài khớp vào nhau. Các phần đầu theo hướng chu vi của phần nhô 42 gài khớp vào các phần đầu theo hướng chu vi của các phần cửa sổ 56a, 56b, các phần cửa sổ này được tạo ra trong giá đỡ 44. Kết quả là, điều kiện được thể hiện trên FIG.4 và FIG.5 được xảy ra.

Hơn nữa, phần nhô dạng trụ 84 (vít 86) của gương phản xạ 40 được gài vào trong các đường rãnh gài 60a, 60b từ lỗ tạo ra trên chi tiết đỡ bề mặt sau 50. Sau đó, nếu các phần kẹp chặt 48a, 48b được tách ra nhờ lực kéo tác dụng vào nó, các phần kẹp chặt 48a, 48b được phục hồi về các vị trí ban đầu của chúng bởi độ đàn hồi của nó và tiến gần đến nhau. Bề mặt sau của gương phản xạ 40 được đặt tiếp xúc tỳ vào chi tiết đỡ bề mặt sau 50 (phần thành bên phía trước 72a và phần thành bên phía sau 72b). Ngoài ra, cùng với các cạnh dài 82a, 82b được định vị giữa chi tiết đỡ bề mặt sau 50 và các phần gấp ngược 74a, 74b, các bề mặt trong của các phần gấp ngược 74a, 74b được đặt tiếp xúc tỳ vào bề mặt trước của gương phản xạ 40.

Tiếp theo, bu lông 68 được gài vào trong lỗ xuyên 62a của phần kẹp chặt 48a. Phần thân của bu lông 68 nhô ra khỏi lỗ xuyên 62b của phần kẹp chặt 48b. Đai ốc hình lục giác 70 được ăn khớp ren với phần thân nhô ra. Sau khi thực hiện việc vặn ăn khớp ren này, các phần kẹp chặt 48a, 48b được bắt chặt và được đưa tiến gần đến nhau hơn nữa. Cụ thể hơn, hướng kẹp chặt là hướng dọc của xe. Do việc kẹp chặt này, thành trong của chi tiết hình khuyên 46 ép tỳ vào thành bên của càng trước bên trái 34.

Đai ốc hình lục giác 70 được tỳ vào bậc, bậc này tạo ra bề mặt đáy của lỗ hình lục giác 64. Do các kích thước của lỗ hình lục giác 64 tương ứng với các kích thước của đai ốc hình lục giác 70, nên chuyển động quay của đai ốc hình lục giác 70 trong lỗ hình lục giác 64 được ngăn chặn. Điều đó là do các đỉnh của đai ốc hình lục giác 70 và lỗ hình lục giác 64 cản trở lẫn nhau để ngăn không cho đai ốc hình lục giác 70 quay. Nói cách khác, chuyển động quay của đai ốc hình lục giác 70 được chặn. Do đó, không thể xảy ra việc đai ốc hình lục giác 70 bị nói lỏng.

Dấu hiệu này, trên thực tế kết hợp với phần nhô 42 tạo ra trên càng trước bên trái 34 đi vào trong rãnh 58 trên thành trong của chi tiết hình khuyên 46 và gài khớp vào rãnh 58, cho phép giá đỡ 44 được định vị chắc chắn và gắn cố định vào càng trước bên trái 34.

Cụ thể hơn, ngay cả khi đai ốc hình lục giác 70 bị nói lỏng và lực ép của chi tiết hình khuyên 46 tỳ vào thành bên của càng trước bên trái 34 được giảm, khi ngoại lực tác động theo hướng làm quay giá đỡ 44 được tác dụng, thì phần nhô 42 tạo ra trên càng trước bên trái 34 vẫn được gài khớp vào và được cài chốt bởi các phần đầu theo hướng chu vi của các phần cửa sổ 56a, 56b. Kết quả là, chuyển động quay của giá đỡ 44 vượt quá vị trí định trước của nó được ngăn chặn. Hơn nữa, do phần nhô 42 đi vào trong rãnh 58 tạo ra trên thành trong của chi tiết hình khuyên 46, nên ngay cả khi ngoại lực tác động theo hướng đẩy giá đỡ 44 để nâng lên hoặc hạ xuống dọc theo càng trước bên trái 34, thì cũng không thể xảy ra việc phần nhô 42 có thể vượt qua và di chuyển vượt quá rãnh 58 hoặc các phần cửa sổ 56a, 56b. Vì vậy, việc nâng lên hoặc hạ xuống giá đỡ 44 dọc theo càng trước bên trái 34 cũng được ngăn chặn.

Trong trường hợp này, sau khi thực hiện việc bắt chặt nêu trên, phần nhô dạng trụ 84 của gương phản xạ 40 được ôm chặt chắc chắn giữa mỗi phần kẹp chặt 48a, 48b. Độ cứng vững của phần nhô dạng trụ 84, phần nhô này được tạo ra từ kim loại, là lớn hơn độ cứng vững của giá đỡ 44, giá đỡ này được tạo ra từ nhựa. Do đó, các bề mặt thành của các đường rãnh gài 60a, 60b tạo ra trong các phần kẹp chặt 48a, 48b, các phần kẹp chặt này tạo ra giá đỡ 44, có hình dạng bị biến dạng tương ứng với

hình dạng của vít 86. Kết quả là, vít 86 được móc vào các bề mặt thành của các đường rãnh gài 60a, 60b. Cụ thể hơn, vít 86 móc vào các phần kẹp chặt 48a, 48b ở trạng thái được ôm chặt giữa các phần kẹp chặt 48a, 48b. Do đó, không thể xảy ra việc gương phản xạ 40 sẽ bị tháo ra khỏi giá đỡ 44.

Ngoài ra, do các vấu kẹp 52a, 52b tiến đến gần nhau sau khi bắt chặt, như được thể hiện trên FIG.7, nên các cạnh dài 82a, 82b của gương phản xạ 40 được ôm chặt một cách chắc chắn giữa các vấu kẹp 52a, 52b. Ngay cả khi mà cổ thử quay gương phản xạ 40 quanh vít 86, thì các cạnh dài 82a, 82b cản trở các vấu kẹp 52a, 52b để ngăn chặn chuyển động quay này. Kết quả là, chuyển động quay của gương phản xạ 40 được ngăn chặn. Cụ thể hơn, gương phản xạ 40 được chặn không cho quay bởi các vấu kẹp 52a, 52b, và sự dịch chuyển của gương phản xạ 40 theo hướng quay của nó được hạn chế.

Hơn nữa, do các phần gấp ngược 74a và 74b tiếp xúc tỳ vào bề mặt trước của gương phản xạ 40, nên gương phản xạ 40 cũng bị chặn. Do đó, sự dịch chuyển của phần nhô dạng trụ 84 của gương phản xạ 40 ra ngoài theo hướng nằm ngang xe (hướng bên trái/bên phải) khỏi các đường rãnh gài 60a, 60b có thể được ngăn chặn.

Theo cách này, theo phương án thực hiện này, không thể xảy ra sự dịch chuyển vị trí của chính giá đỡ 44. Ngoài ra, bằng cách tạo ra trên giá đỡ 44, vị trí nơi mà gương phản xạ 40 được giữ, và còn tạo ra các vấu kẹp 52a, 52b, các vấu kẹp này có chức năng làm chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển, thì có thể ngăn không cho xảy ra việc dịch chuyển vị trí của gương phản xạ 40. Vì vậy, người khác có thể xác nhận bằng mắt ánh sáng phản xạ từ gương phản xạ 40, nhờ vậy dễ dàng nhận ra sự tồn tại của xe.

Ngoài ra, vít 86 của phần nhô dạng trụ 84 của gương phản xạ 40 được móc vào các bề mặt thành của các đường rãnh gài 60a, 60b của các phần kẹp chặt 48a, 48b, cùng với các phần gấp ngược 74a, 74b của giá đỡ 44 tiếp xúc tỳ vào bề mặt trước của gương phản xạ 40. Theo dấu hiệu nêu trên, không thể xảy ra việc gương phản xạ 40 sẽ bị tháo hoặc rơi ra khỏi giá đỡ 44.

Cuối cùng, bằng cách làm thích ứng kết cấu nêu trên, không cần tăng số lượng các chi tiết, việc dịch chuyển vị trí của giá đỡ 44 và gương phản xạ 40 có thể được ngăn chặn, và có thể tránh không cho gương phản xạ 40 rơi ra khỏi giá đỡ 44.

Sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện cụ thể nêu trên, và các cải biến khác nhau có thể được làm thích ứng theo đó mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, như được thể hiện trên FIG.8, phần nhô dạng trụ 90 có dạng hình đa giác (dạng trụ hình vuông trên FIG.8) có thể được tạo ra. Trong trường hợp này, các hình dạng của các đường rãnh gài 60a, 60b tạo ra trong các phần kẹp chặt 48a, 48b được tạo ra tương ứng với hình dạng của phần nhô dạng trụ 90.

Trong điều kiện này, các đỉnh của phần nhô dạng trụ 90 trùng với các đỉnh của các đường rãnh gài 60a, 60b. Vì vậy, chuyển động quay của phần nhô dạng trụ 90 được ngăn chặn. Kết quả là, chuyển động quay của gương phản xạ 40 được chặn, và cuối cùng, việc dịch chuyển vị trí của nó được ngăn chặn. Cụ thể hơn, ở trạng thái này, các phần kẹp chặt 48a, 48b có chức năng đồng thời làm chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển. Do vậy, không cần tạo ra các vấu kẹp 52a, 52b trên giá đỡ 44.

Kết cấu này đặc biệt có hiệu quả khi định vị và gắn chỗ định gương phản xạ 92 có dạng gần như hình tròn khi được nhìn trên hình chiếu bằng.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện nêu trên, mặc dù phương án thực hiện làm ví dụ đã được mô tả mà trong đó các gương phản xạ 40, 92 được giữ bởi giá đỡ 44, có thể thấy rằng các chi tiết cần được giữ có thể là các chi tiết khác với các gương phản xạ 40, 92.

Hơn nữa, xe có thể là xe đạp, xe ba bánh, hoặc các loại xe tương tự, và vật, mà giá đỡ 44 được gắn vào đó, không bị giới hạn ở càng trước bên trái 34, nhưng có thể là loại chi tiết dạng trụ bất kỳ.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu cố định phần gắn dùng cho xe được tạo kết cấu để định vị và gắn cố định phần gắn dùng cho xe (40) vào thành bên của chi tiết dạng trụ (34) của xe (10), bao gồm:

giá đỡ (44) được tạo ra từ một chi tiết và liền khối có:

chi tiết hình khuyên (46), mà lỗ gài (54) được tạo ra trong đó và chi tiết dạng trụ (34) được gài qua đó,

các phần kẹp chặt (48a, 48b) nhô ra ngoài thành bên từ chi tiết hình khuyên (46) và quay mặt về phía nhau, và

chi tiết đỡ bề mặt sau (50), mà được nối với các phần kẹp chặt (48a, 48b), đỡ một phần của bề mặt sau phẳng của phần gắn dùng cho xe (40), và rộng hơn so với các phần kẹp chặt (48a, 48b); và

chi tiết bắt chặt (68, 70) được tạo kết cấu để bắt chặt và kẹp chặt các phần kẹp chặt (48a, 48b), do vậy gắn giá đỡ (44) vào chi tiết dạng trụ (34);

trong đó giá đỡ (44) còn có chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển (52a, 52b, 74a, 74b) được tạo kết cấu để hạn chế sự dịch chuyển của phần gắn dùng cho xe (40),

chi tiết điều chỉnh sự dịch chuyển (52a, 52b, 74a, 74b) có:

cặp vấu kẹp (52a, 52b) ôm chặt các bề mặt bên của phần gắn dùng cho xe (40), và

cặp phần gấp ngược (74a, 74b) được gấp ngược lại từ cặp vấu kẹp (52a, 52b) và tiếp xúc vào bề mặt trước của phần gắn dùng cho xe (40).

2. Kết cấu cố định theo điểm 1, trong đó phần gắn dùng cho xe (40) có trên bề mặt sau của nó phần nhô dạng trụ (84), mà nhô về phía chi tiết đỡ bề mặt sau (50), và các phần kẹp chặt (48a, 48b) ôm chặt phần nhô dạng trụ (84) giữa chúng.

3. Kết cấu cố định theo điểm 2, trong đó phần nhô dạng trụ (84) và giá đỡ (44) được tạo ra từ các vật liệu có độ cứng vững khác nhau, và chi tiết gài khớp (86) được tạo ra trên một chi tiết trong số phần nhô dạng trụ (84) và giá đỡ (44), mà có độ cứng vững cao hơn so với chi tiết kia.

4. Kết cấu cố định theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phần nhô (42) được tạo ra trên thành bên của chi tiết dạng trụ (34), và rãnh (58), mà phần nhô (42) đi vào trong đó, được tạo ra trên chi tiết hình khuyên (46).

5. Kết cấu cố định theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phần gắn dùng cho xe (40) là gương phản xạ (40) được tạo kết cấu để phản xạ ánh sáng.

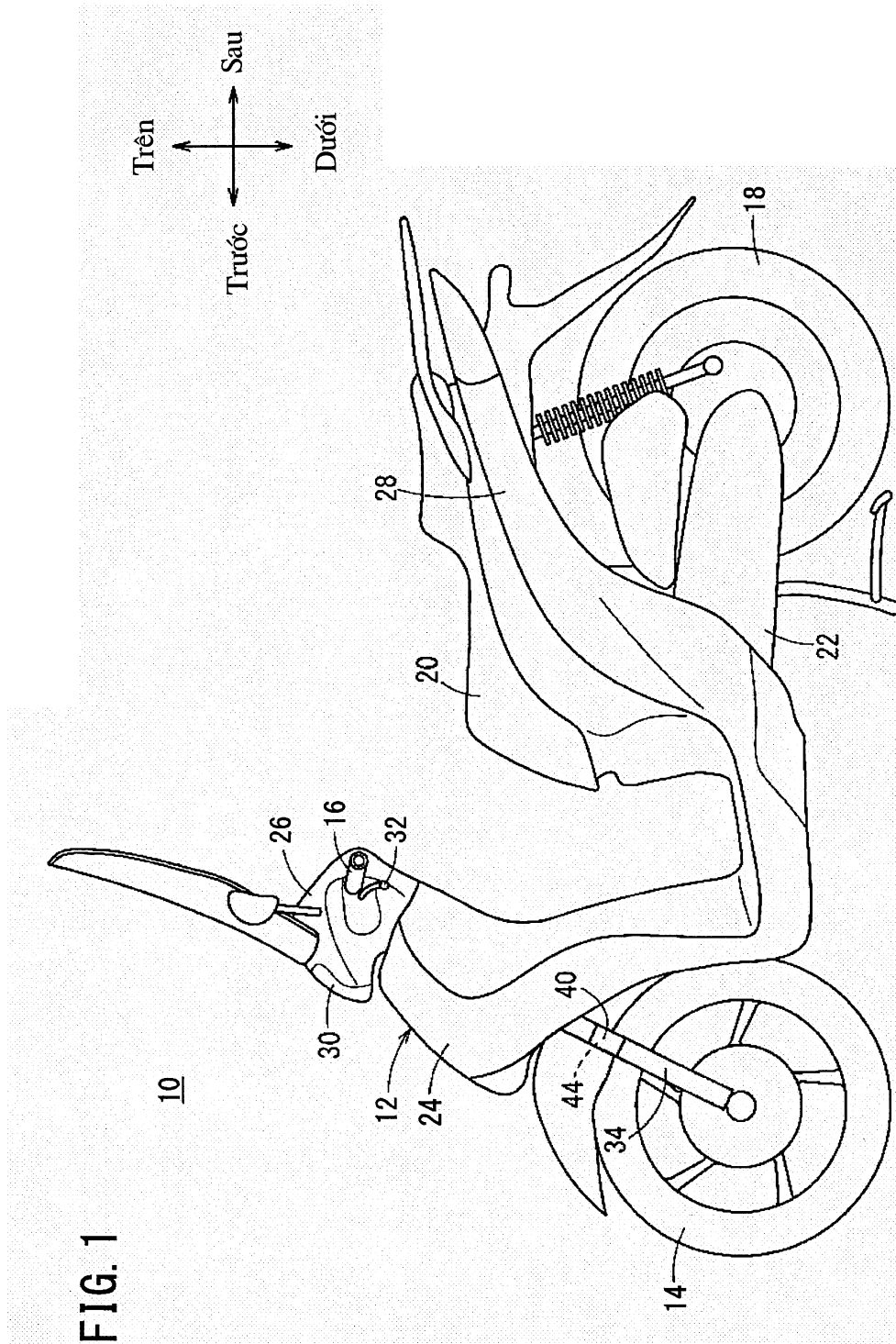
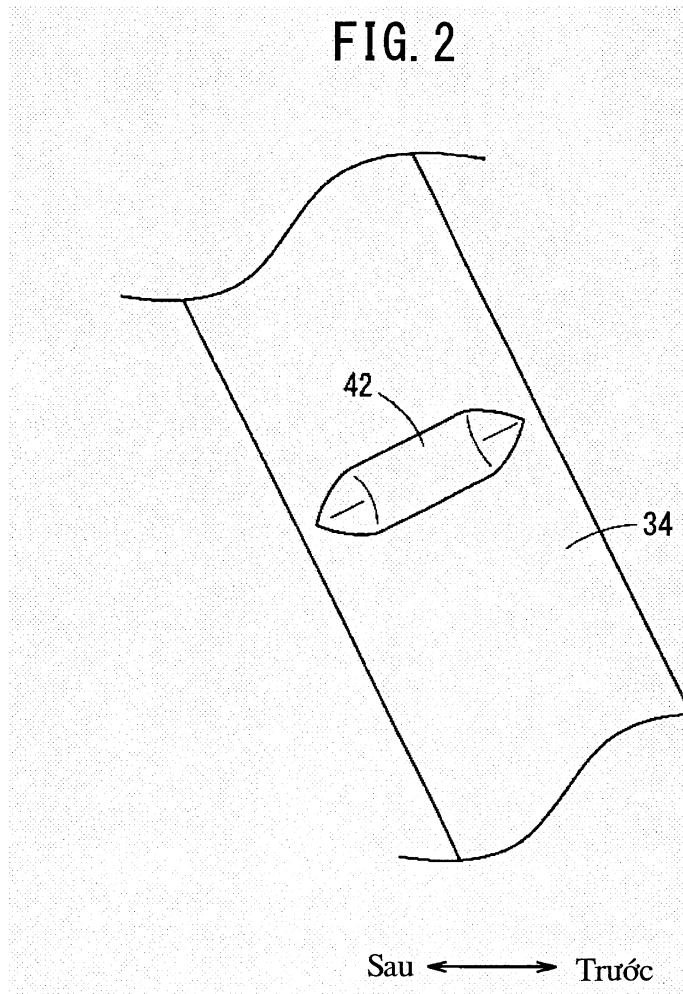


FIG. 2



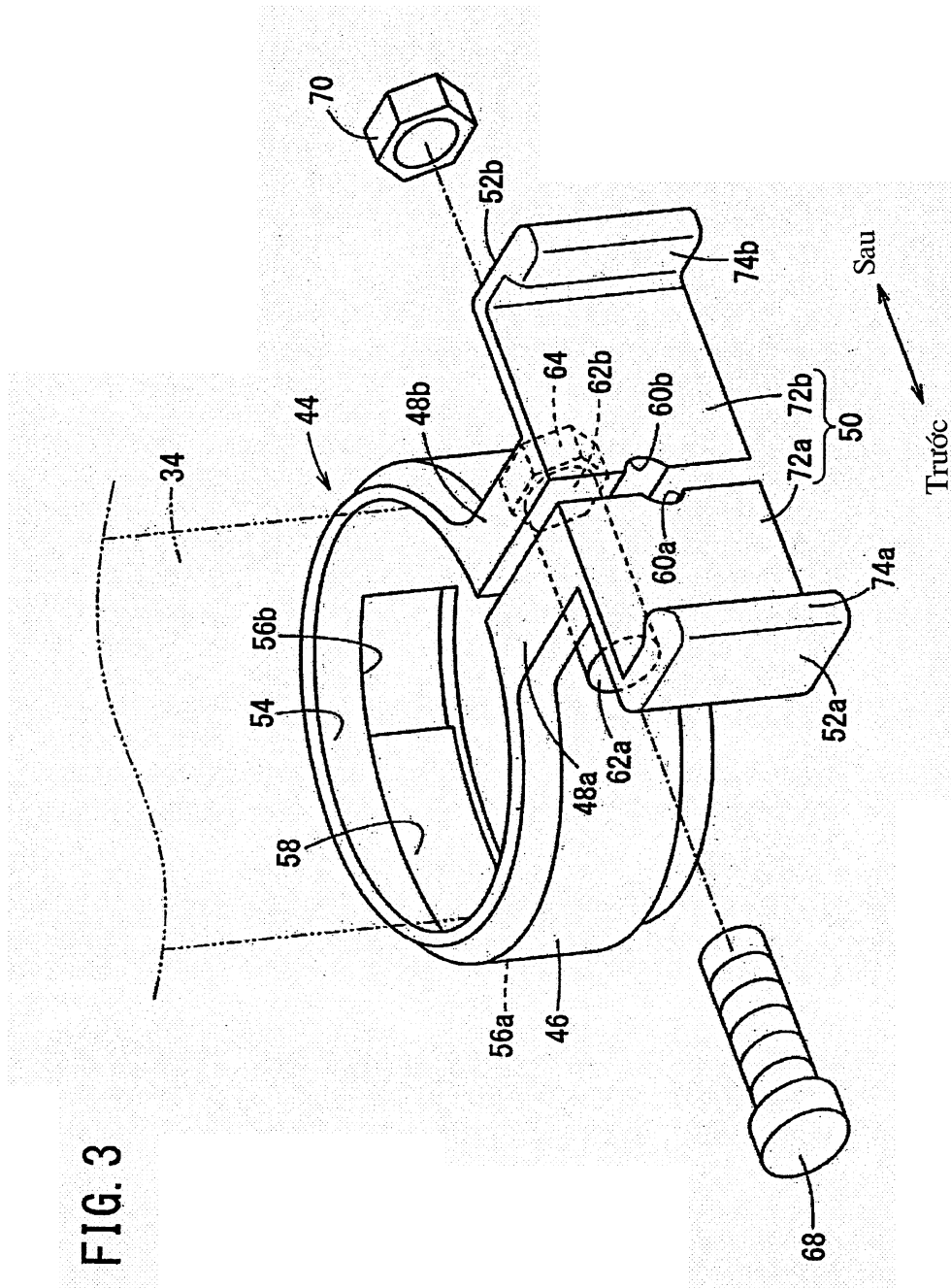
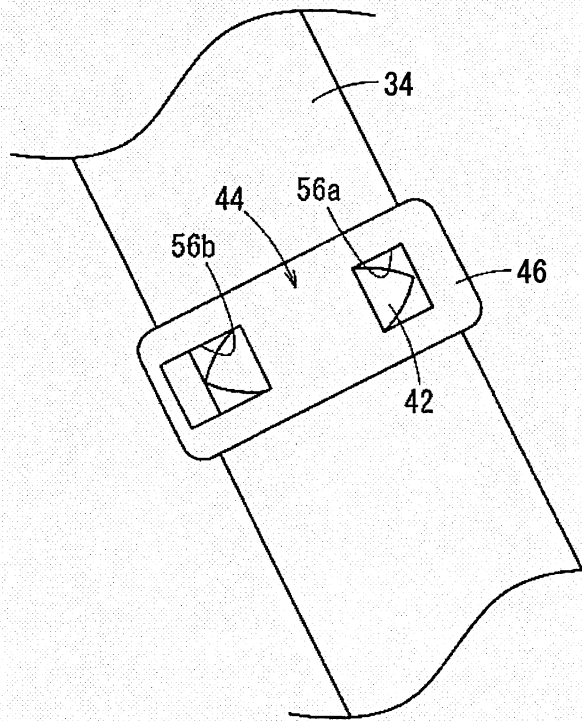


FIG. 4



Sau ↔ Trước

FIG. 5

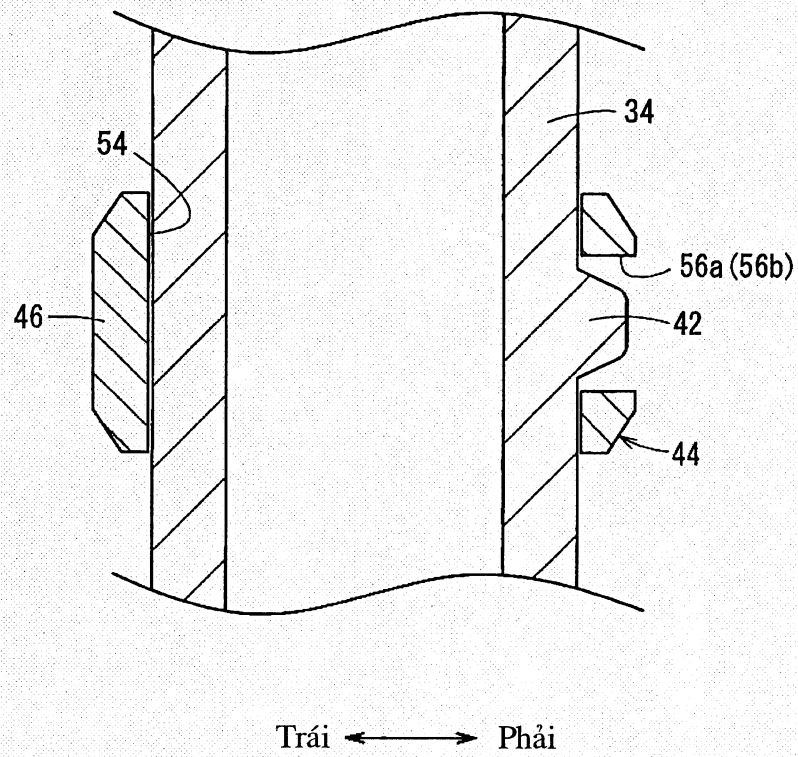


FIG. 6

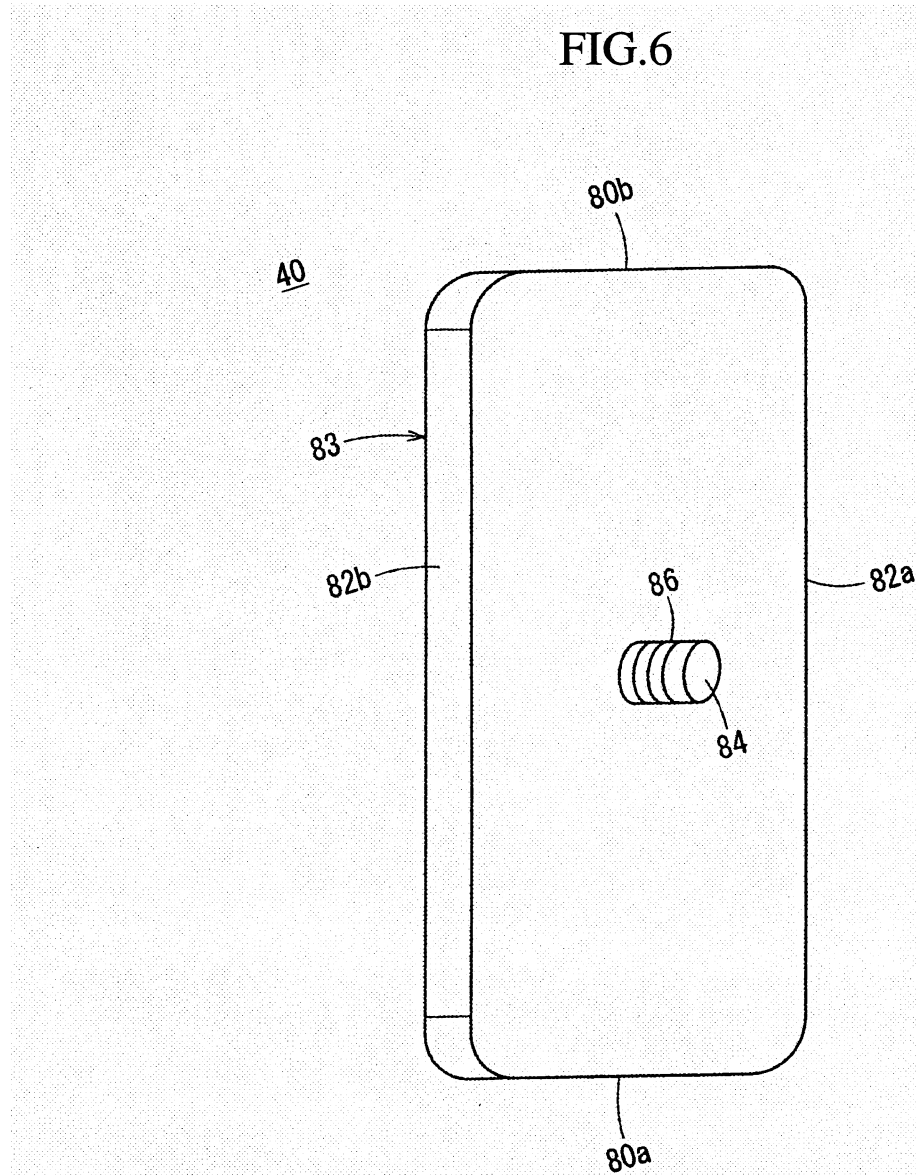


FIG. 7

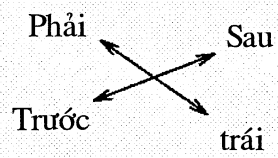
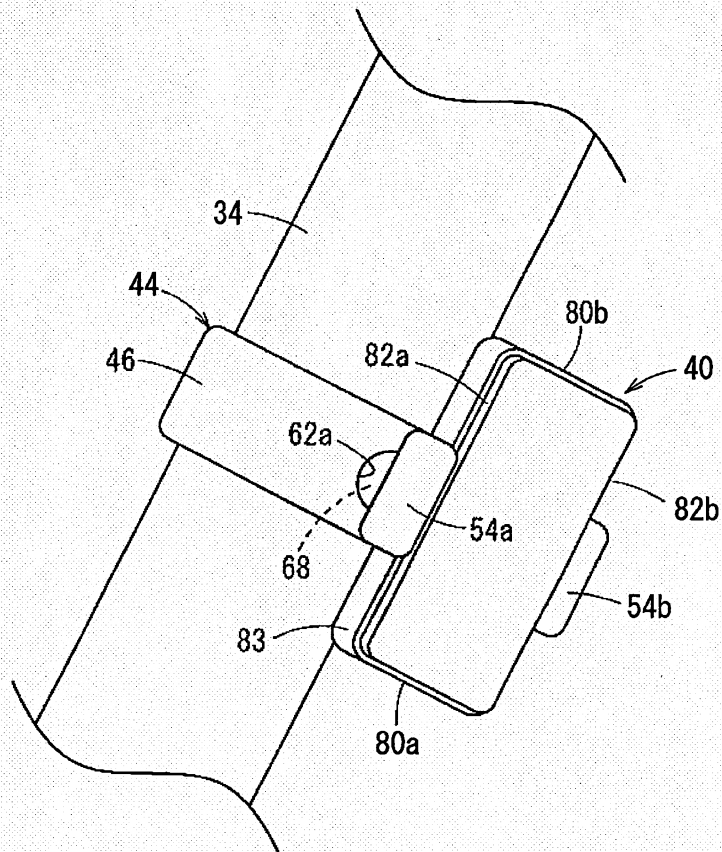


FIG. 8

