



(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)



1-0028158

(51)⁷ B62J 6/02; B62J 17/02

(13) B

(21) 1-2017-03388

(22) 31/08/2017

(30) 201610874946.X 30/09/2016 CN

(45) 25/05/2021 398

(43) 26/04/2018 361A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

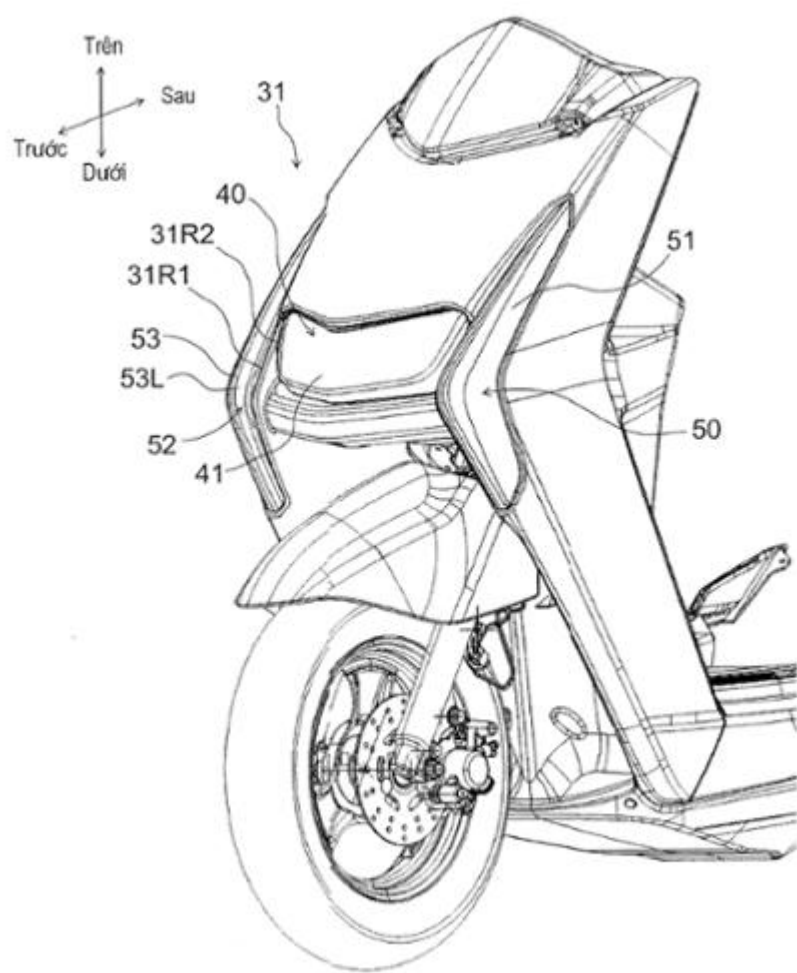
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) LIN, SAN-PING (TW); SHEN, MING-ZE (TW); HUANG, YA-CHUEH (TW);
LIAO, CHUNG-PEN (TW); LIN, YI-CHIEH (TW); HSIEH, CHIN-YU (TW).

(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU NGỒI CHÂN ĐỂ HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm ống cổ, tấm che trước, đèn trước, đèn vị trí bên trái và đèn vị trí bên phải, trong đó phần bên trái và phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước của đèn trước được tạo ra theo cách kéo dài ra phía trước, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái của đèn vị trí bên trái được tạo ra theo cách mà phần bên trái và phần bên phải của nó kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải của đèn vị trí bên phải được tạo ra theo cách mà phần bên phải và phần bên trái của nó kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước. Trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, phần bên phải của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái gồ chồng với phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên - xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên - xuống của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, phần bên trái của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải gồ chồng với phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên - xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên - xuống của phương tiện.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên và cụ thể là tới phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu scutơ được dùng làm phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số JP 2010-100155 A. Phương tiện giao thông kiểu scutơ gồm ống cổ và tấm che trước được bố trí ở phía trước ống cổ. Đèn trước và các đèn chỉ báo trái và phải được bố trí trên tấm che trước.

Đèn chỉ báo trái được bố trí ở bên trái của đèn trước. Đèn chỉ báo phải được bố trí ở bên phải của đèn trước. Đèn trước và các đèn chỉ báo trái và phải được bố trí trên cùng độ cao theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Đèn trước gồm nguồn sáng và vỏ ngoài đèn trước được bố trí ở phía trước nguồn sáng. Ánh sáng phát ra từ nguồn sáng được phát ra phía trước qua vỏ ngoài đèn trước có tính truyền sáng. Phần bên trái và phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước kéo dài ra phía trước. Vỏ ngoài đèn trước được tạo ra theo cách nhô ra phía trước từ tấm che trước.

Các đèn chỉ báo trái và phải đều có các nguồn sáng và các vỏ ngoài đèn chỉ báo lần lượt được bố trí ở phía trước các nguồn sáng tương ứng. Ánh sáng phát ra từ các nguồn sáng được phát ra phía trước qua các vỏ ngoài đèn chỉ báo trái và phải có tính truyền sáng.

Đã được cân nhắc là các đèn trái và phải có thể được nhìn thấy từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện khi các đèn trái và phải lần lượt được quan sát ở các vị trí của các phía khác bên của các đèn trái và phải. Tức là, đã được cân nhắc là không chỉ đèn trái có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc bên trái của phương tiện, mà đèn trái còn có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn trái được quan sát từ bên phải. Mặt khác, đã được cân nhắc là không chỉ đèn phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ bên phải của phương tiện, mà đèn phải còn có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn phải được quan sát từ bên trái.

Đã được xem xét là: ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên như phương tiện giao thông kiểu scutơ được bộc lộ trong lĩnh vực kỹ thuật trước sáng chế chẳng hạn, các đèn trái và phải được bố trí về phía sau tương đối theo hướng trước-sau của phương tiện và do đó các đèn trái và phải không thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện khi các đèn trái và phải lần lượt được quan sát ở các vị trí của các phía khác bên của các đèn trái và phải. Ví dụ, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 901 được thể hiện trên FIG.16, khi các đèn trái 965 và phải 965 được bố trí về phía sau tương đối theo hướng trước-sau của phương tiện, đèn phải 965 có thể được nhìn thấy từ góc nhìn (góc nhìn A) với góc tương đối nhỏ khi đèn phải được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện. Tuy nhiên, khi đèn phải được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện, nếu đèn phải được quan sát từ góc nhìn (góc nhìn B) với góc tương đối lớn, đèn phải 965 bị chắn bởi tấm che trước 902 hoặc đèn trước 945. Do vậy, đèn phải 965 không thể được nhìn thấy dễ dàng từ góc nhìn (góc nhìn B) với góc tương đối lớn. Theo cách tương tự, khi đèn trái được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện, nếu đèn trái được quan sát từ góc nhìn với góc tương đối lớn, đèn trái 965 bị chắn bởi tấm che trước 902 hoặc đèn trước 945. Do vậy, đèn trái 965 không thể được nhìn thấy dễ dàng từ góc nhìn với góc tương đối lớn.

Để giải quyết vấn đề này, đã được cân nhắc là bố trí các đèn trái và phải ra phía trước tương đối.

Tuy nhiên, đèn trước được bố trí giữa các đèn trái và phải. Do đó, cho dù các đèn trái và phải được bố trí ra phía trước tương đối, vẫn tồn tại lo ngại rằng các đèn trái và phải bị ảnh hưởng bởi ánh sáng của đèn trước mà lượng ánh sáng của nó là tương đối lớn. Do vậy, cho dù các đèn trái và phải được dịch ra phía trước, vẫn tồn tại lo ngại là các đèn trái và phải không thể được nhìn thấy dễ dàng từ các phía khác bên của chúng.

Ví dụ, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số JP 2010-100155 A, khi đèn chỉ báo trái được bố trí ra phía trước tương đối, có sự lo ngại rằng các trạng thái bật và tắt của đèn chỉ báo trái không thể được nhìn thấy dễ dàng khi đèn chỉ báo trái được quan sát từ bên phải do đèn trước mà lượng ánh sáng của nó là tương đối lớn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó các đèn trái và phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của các đèn trái và phải được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Theo đó, giải pháp sau đây được đề xuất. Cụ thể là, việc bố trí các đèn trái và phải ở độ cao khác với độ cao của đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện được gợi ý cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Bằng việc được bố trí ra phía trước tương đối, có thể ngăn chặn được việc các đèn trái và phải bị chắn bởi tấm che trước hoặc đèn trước và do đó, có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của chúng và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện. Hơn nữa, bằng cách bố trí các đèn trái và phải ở độ cao khác với độ cao của đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện, ảnh hưởng của ánh sáng của đèn trước lên các đèn trái và phải cũng có thể được làm giảm cho dù các đèn trái và phải được bố trí ra phía trước tương đối.

Tuy nhiên, nguồn sáng của đèn của phương tiện thường được bố trí phía sau vỏ ngoài đèn. Do đó, cho dù các đèn trái và phải được bố trí ra phía trước tương đối, các nguồn sáng của chúng vẫn được bố trí về phía sau tương đối. Tức là, khi các đèn trái và phải được bố trí ra phía trước tương đối và đèn trước được đặt lệch với các đèn trái và phải theo hướng lên-xuống của phương tiện, mặc dù bản thân các vỏ ngoài của các đèn trái và phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của nó, các nguồn sáng của các đèn trái và phải vẫn không thể được nhìn thấy một cách dễ dàng.

Mặt khác, vì các vỏ ngoài của các đèn trái và phải có tính truyền sáng, cho dù nhận được ánh sáng của các nguồn sáng với lượng tương đối nhỏ của các đèn trái và phải, bản thân các vỏ ngoài của các đèn trái và phải không thể được nhìn thấy do độ sáng không đủ. Tức là, cho dù bản thân các vỏ ngoài của các đèn trái và phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của nó, trạng thái sáng của các đèn trái và phải vẫn không thể được nhìn thấy dễ dàng từ các phía khác bên của chúng.

Do đó, phương pháp làm thay đổi các vị trí của các nguồn sáng theo cách cho phép các nguồn sáng của các đèn trái và phải được nhìn thấy dễ dàng từ các phía khác bên của chúng, phương pháp gia tăng lượng ánh sáng, phương pháp thay đổi hình dạng của bộ phản xạ theo cách cho phép ánh sáng của các nguồn sáng phản xạ hướng về các phía khác

bên của chúng và các phương pháp tương tự khác được thử nghiệm. Tuy nhiên, kết cấu của chúng trở nên rất phức tạp.

Từ các vấn đề trên đây, kiểu các đèn trái và phải và các vị trí bố trí của các đèn trái và phải và đèn trước đã được thay đổi.

Khi các đèn trái và phải, ví dụ, là các đèn chỉ báo theo tài liệu JP 2010-100155 A, các đèn chỉ báo trái và phải được bật bởi người điều khiển và là "sáng/tắt" trong lúc chuyển hướng của thân phương tiện. Đèn trước được bật bởi người điều khiển và về cơ bản là luôn "sáng". Tức là, khi đèn trước sáng, các đèn chỉ báo trái và phải không phải lúc nào cũng phát sáng. Mặt khác, các màu sắc của các đèn chỉ báo trái và phải khác biệt lớn với màu sắc của đèn trước. Tức là, cách thức phát ra ánh sáng của các đèn chỉ báo trái và phải khác biệt lớn với cách thức phát ra ánh sáng của đèn trước. Do đó, tồn tại nỗi lo ngại sau, tức là khi các đèn chỉ báo trái và phải nhận ánh sáng của đèn trước, trạng thái sáng/tắt của các đèn chỉ báo trái và phải không thể được nhìn thấy dễ dàng khi quan sát từ các phía khác bên của các đèn chỉ báo trái và phải. Tuy nhiên, không có vấn đề gì khi quan sát từ các hướng giống với các hướng của các đèn chỉ báo trái và phải.

Do đó, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án này, các đèn vị trí có cách thức phát ra ánh sáng tương tự với cách thức phát ra ánh sáng của đèn trước được dùng làm các đèn trái và phải và lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước. Các đèn vị trí được bật bởi người điều khiển và sáng cùng với đèn trước. Tức là, khi đèn trước sáng, các đèn vị trí về cơ bản là luôn sáng. Mặt khác, so với các đèn chỉ báo, các màu sắc của các đèn vị trí là tương tự hơn với màu sắc của đèn trước.

Vì cách thức phát ra ánh sáng của các đèn vị trí là tương tự với cách thức phát ra ánh sáng của đèn trước, sáng chế tập trung vào điểm là cho dù các đèn vị trí nhận ánh sáng của đèn trước, tác động của nó cũng là tương đối nhỏ. Trên cơ sở tập trung vào điểm này, tác giả sáng chế nghĩ đến việc sử dụng chủ động ánh sáng được phát ra từ đèn trước và theo sự cân nhắc ban đầu của tác giả là có thể gây ra các tác dụng không có lợi. Tức là, ánh sáng của đèn trước được cho phép chiếu chủ động vào các vỏ ngoài không đủ sáng của các đèn vị trí bên trái và bên phải như được đề cập trên đây, để làm cho các vỏ ngoài của các đèn vị trí bên trái và bên phải sáng hơn, vì thế các vỏ ngoài của các đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các hướng khác bên của chúng.

Ví dụ, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án gồm ống cổ, tấm che trước, đèn trước, đèn vị trí bên trái và đèn vị trí bên phải. Tấm che trước

được bố trí ở phía trước ống cổ. Đèn trước được bố trí trên tấm che trước. Đèn vị trí bên trái được bố trí trên tấm che trước và được bố trí ở bên trái của đèn trước. Đèn vị trí bên phải được bố trí trên tấm che trước và được bố trí ở bên phải của đèn trước. Đèn trước gồm nguồn sáng đèn trước phát ra ánh sáng và vỏ ngoài đèn trước được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn trước và có tính truyền sáng. Đèn vị trí bên trái gồm nguồn sáng đèn vị trí bên trái phát ra ánh sáng và vỏ ngoài đèn vị trí bên trái được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn vị trí bên trái và có tính truyền sáng. Đèn vị trí bên phải gồm nguồn sáng đèn vị trí bên phải phát ra ánh sáng và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn vị trí bên phải và có tính truyền sáng. Phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước và phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước được tạo ra theo cách kéo dài ra phía trước. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái được tạo ra theo cách mà phần bên trái của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và phần bên phải của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước. Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải được tạo ra theo cách mà phần bên phải của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải và phần bên trái của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước. Trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, phần bên phải của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái gối chồng với phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, phần bên trái của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải gối chồng với phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Theo phương án trên đây, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế, các đèn vị trí có cách thức phát ra ánh sáng tương tự với cách thức phát ra ánh sáng của đèn trước được dùng làm các đèn trái và phải và lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải được tạo ra theo cách nhô ra phía trước. Mặt khác, phần bên phải của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái gối chồng với phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện. Phần bên trái của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải gối chồng với phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài

đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện. Do đó, nếu vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải được bố trí theo cách trên đây, các bề mặt bên gần đèn trước của các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải được bố trí trên cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước ít nhất trong phạm vi vùng bao quanh của tâm của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện. Do đó, phạm vi mà trong đó ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước được tiếp nhận ở các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải là tương đối lớn. Do đó, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước có thể được cho phép chiếu chủ động tới các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải. Ở đây, "phạm vi vùng bao quanh của tâm của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện" dùng để chỉ phạm vi gồm phần giữa của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện khi vỏ ngoài đèn trước được chia thành ba phần bằng nhau theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Theo cách này, cho dù các đèn vị trí bên trái và bên phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án này được đặt nằm ra phía trước tương đối, tác động của sự phát ra ánh sáng của đèn trước lên sự phát ra ánh sáng của các đèn vị trí bên trái và bên phải cũng có thể tránh được. Ngược lại, việc phát ra ánh sáng của đèn trước có thể được sử dụng một cách chủ động. Tức là, ánh sáng của đèn trước được cho phép chiếu chủ động vào các vỏ ngoài đèn vị trí mà không phát ra đủ ánh sáng, đặc biệt là tới các bề mặt bên gần đèn trước để làm cho chúng sáng hơn, vì thế các vỏ ngoài đèn vị trí có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của nó.

Như được đề cập trên đây, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế có thể có được hiệu quả tuyệt vời dưới đây: các đèn vị trí bên trái và bên phải cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng ngay cả từ các phía khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Được ưu tiên là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái được nằm ra phía trước hơn so với mép trái của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước, và được nằm về phía sau hơn so với mép trước của vỏ ngoài đèn trước, từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải được nằm ra phía trước hơn so với mép phải của phần bên phải

của vỏ ngoài đèn trước, và được nằm về phía sau hơn so với mép trước của vỏ ngoài đèn trước, từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Trong trường hợp này, các vỏ ngoài đèn vị trí của các đèn vị trí bên trái và bên phải được nằm ra phía trước hơn so với các mép trái và phải của vỏ ngoài đèn trước và ít nhất một phần của đèn trước được nằm về phía sau hơn so với các đầu trước của các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải từ vị trí phía trên hơn so với tâm của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện. Do đó, các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải tiếp nhận một cách dễ dàng ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước.

Tuy nhiên, khi các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải nhô ra quá mức, tồn tại lo ngại rằng là khó để ánh sáng chiếu tới các đầu trước. Do đó, các vỏ ngoài đèn vị trí của các đèn vị trí bên trái và bên phải được nằm về phía sau hơn so với mép trước của vỏ ngoài đèn trước, từ vị trí phía trên hơn so với tâm của vỏ ngoài đèn trước tới vị trí theo hướng lên-xuống của phương tiện ở phía dưới hơn so với tâm của vỏ ngoài đèn trước theo hướng lên-xuống của phương tiện. Theo cách này, các đầu trước của các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải cũng tiếp nhận một cách dễ dàng ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước. Do đó, các đèn vị trí bên trái và bên phải cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng ngay cả từ các phía khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Được ưu tiên là, phần hốc dành cho đèn vị trí bên trái để bố trí đèn vị trí bên trái và phần hốc dành cho đèn vị trí bên phải để bố trí đèn vị trí bên phải lần lượt được tạo ra trên tấm che trước. Trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái được nằm ra phía trước hơn so với phần hốc dành cho đèn vị trí bên trái. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải được nằm ra phía trước hơn so với phần hốc dành cho đèn vị trí bên phải.

Trong trường hợp này, các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải có các kết cấu nhô ra hơn so với tấm che trước. Do đó, ánh sáng của đèn trước được cho phép chiếu chủ động vào các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải, đặc biệt là tới các bề mặt bên gần đèn trước để làm cho chúng sáng hơn, vì thế các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của nó. Do đó, các đèn vị trí bên trái và bên phải cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng ngay cả từ các phía

khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Được ưu tiên là, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước. Ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước.

Trong trường hợp này, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước được chiếu tới phần gối chông với vỏ ngoài đèn trước của các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải trên hình chiếu nhìn từ một bên, và rồi được dẫn hướng tới phần kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước. Tức là, ở các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải, không chỉ phần gối chông với vỏ ngoài đèn trước trên hình chiếu nhìn từ một bên phát ra ánh sáng, mà còn cả phần kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước có thể phát ra ánh sáng bằng cách dùng ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước. Do đó, ánh sáng của đèn trước trên các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được sử dụng một cách chủ động. Theo cách này, các đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng hơn nữa từ các phía khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Được ưu tiên là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái kéo dài từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới của vỏ ngoài đèn trước hướng về phía trên và phía sau của phương tiện tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên của vỏ ngoài đèn trước. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải kéo dài từ vị trí trên cùng độ cao như phần đầu dưới của vỏ ngoài đèn trước hướng về phía trên và phía sau của phương tiện tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên của vỏ ngoài đèn trước.

Trong trường hợp này, các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải được tạo ra theo cách kéo dài hướng về phía trên và phía sau của phương tiện. Theo cách này, cho dù các đèn vị trí bên trái và bên phải được đặt nằm ra phía trước tương đối, trên hình chiếu nhìn từ một bên, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn trước không bị chắn bởi các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải. Do đó, không chỉ các đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện, mà khả năng nhìn thấy được từ phía bên của đèn trước cũng có thể được đảm bảo.

Được ưu tiên là, các nguồn sáng của đèn vị trí bên trái được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống. Các nguồn sáng của đèn vị trí bên phải được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống.

Trong trường hợp này, vì các nguồn sáng của các đèn vị trí bên trái và bên phải được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống, các đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được tạo ra theo cách kéo dài theo phương thẳng đứng. Theo cách này, các bề mặt bên gần đèn trước của các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải được kéo dài theo phương thẳng đứng để cho phạm vi được chiếu bởi ánh sáng có thể được gia tăng một cách dễ dàng, và do đó các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được chiếu sáng một cách chủ động bởi ánh sáng của đèn trước. Do đó, các đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng hơn nữa từ các phía khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Được ưu tiên là, phần hốc dành cho đèn trước để bố trí đèn trước được tạo ra trên tấm che trước. Trên hình chiếu nhìn từ một bên, vỏ ngoài đèn trước của đèn trước được bố trí về phía sau hơn so với đường ảo X nối phần đầu trên với phần đầu dưới của phần hốc dành cho đèn trước.

Trong trường hợp này, đèn trước có thể được đặt nằm về phía sau tương đối. Do đó, các đèn vị trí bên trái và bên phải tiếp nhận một cách dễ dàng ánh sáng được phát ra từ đèn trước, và do đó có thể được chiếu sáng một cách chủ động bởi ánh sáng của đèn trước. Do đó, các đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng hơn nữa từ các phía khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Được ưu tiên là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, góc giữa mép trước của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa mép trước của vỏ ngoài đèn trước và đường nằm ngang. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, góc giữa mép trước của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa mép trước của vỏ ngoài đèn trước và đường nằm ngang.

Trong trường hợp này, độ nghiêng của các mép trước của các đèn vị trí bên trái và bên phải nhỏ hơn so với đèn trước. Theo cách này, cho dù các đèn vị trí bên trái và bên phải được đặt nằm ra phía trước tương đối, vùng bị chắn bởi các đèn vị trí bên trái và bên

phải của đèn trước cũng có thể được làm giảm trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do đó, không chỉ các đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện, mà khả năng nhìn thấy được của đèn trước cũng có thể được đảm bảo trên các hình chiếu nhìn từ trái và từ phải.

Được ưu tiên là, ở tấm che trước, phần mép tiếp xúc với phần bên trái của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái được nằm về phía sau hơn so với phần mép tiếp xúc với phần bên phải của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái. Ở tấm che trước, phần mép tiếp xúc với phần bên phải của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải được nằm về phía sau hơn so với phần mép tiếp xúc với phần bên trái của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải.

Trong trường hợp này, các vùng được lộ ra ở phần bên trái của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và ở phần bên phải của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải có thể được đảm bảo là tương đối lớn. Do đó, không chỉ các đèn vị trí bên trái và bên phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của các đèn vị trí bên trái và bên phải và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện, mà khả năng nhìn thấy được của các đèn vị trí bên trái và bên phải cũng có thể được đảm bảo trên các hình chiếu nhìn từ trái và từ phải.

Được ưu tiên là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm đèn chỉ báo trái và đèn chỉ báo phải. Đèn chỉ báo trái được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới của vỏ ngoài đèn trước. Đèn chỉ báo phải được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới của vỏ ngoài đèn trước.

Trong trường hợp này, vì các đèn chỉ báo trái và phải được bố trí ở các vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới của vỏ ngoài đèn trước, ảnh hưởng của ánh sáng của đèn trước lên các đèn chỉ báo trái và phải có thể được làm giảm. Do đó, không chỉ các đèn vị trí bên trái và bên phải mà còn cả các đèn chỉ báo trái và phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của chúng và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Được ưu tiên là, đèn chỉ báo trái gồm nguồn sáng đèn chỉ báo trái và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái. Nguồn sáng đèn chỉ báo trái và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái được nằm về phía sau hơn so với mép trước của phần hốc dành cho đèn vị trí bên trái. Đèn chỉ báo phải gồm nguồn sáng đèn chỉ báo phải và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải. Trên hình chiếu nhìn từ

một bên, nguồn sáng đèn chỉ báo phải và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải được nằm về phía sau hơn so với mép trước của phần hốc dành cho đèn vị trí bên phải.

Trong trường hợp này, các đèn chỉ báo trái và phải lần lượt được nằm về phía sau hơn so với các mép trước của các phần hốc dành cho các đèn vị trí bên trái và bên phải. Theo cách này, cho dù ánh sáng của đèn trước được cho phép chiếu chủ động vào các vỏ ngoài đèn vị trí bên trái và bên phải, ảnh hưởng của ánh sáng của đèn trước lên các đèn chỉ báo trái và phải cũng có thể được làm giảm. Do đó, không chỉ các đèn vị trí bên trái và bên phải mà còn cả các đèn chỉ báo trái và phải có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của chúng và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu nhìn từ trái được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế.

FIG.3 là hình chiếu nhìn từ phải được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế.

FIG.4 là hình chiếu nhìn từ trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế.

FIG.5 là hình chiếu nhìn từ trước được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế.

FIG.6 là hình chiếu nhìn từ trên xuống được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế.

FIG.7(a) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn trước 40 khi mặt cắt theo đường A-A trên FIG.5 được quan sát từ bên trái.

FIG.7(b) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn trước 40 khi mặt cắt theo đường B-B trên FIG.5 được quan sát từ bên trái.

FIG.7(c) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn trước 40 khi mặt cắt theo đường C-C trên FIG.5 được quan sát từ bên trái.

FIG.8(a) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn vị trí bên trái 50 khi mặt cắt theo đường D-D trên FIG.5 được quan sát từ bên trái.

FIG.8(b) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn vị trí bên phải 52 khi mặt cắt theo đường E-E trên FIG.5 được quan sát từ bên trái.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi mặt cắt theo đường F-F trên FIG.5 được quan sát từ phía trên.

FIG.10 là hình vẽ thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 45 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện.

FIG.11 là hình vẽ thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 45 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện.

FIG.12 là hình vẽ thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 75 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện.

FIG.13 là hình vẽ thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 75 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện.

FIG.14 là hình vẽ thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 85 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện.

FIG.15 là hình vẽ thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 85 độ với hướng trước-

sau của phương tiện khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện.

FIG.16 là hình chiếu nhìn từ trên xuống thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên có trong lĩnh vực kỹ thuật này trước sáng chế.

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

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo sáng chế được mô tả chi tiết có dựa vào phương án được thể hiện trên các hình vẽ kèm theo.

Trong phần mô tả dưới đây, các hướng trước, sau, trái, phải, lên và xuống lần lượt dùng để chỉ các hướng trước, sau, trái, phải, lên và xuống được quan sát từ người điều khiển của phương tiện giao thông kiểu scuter 1. Hơn nữa, các cụm từ chỉ hướng "trước", "sau", "trái", "phải", "trên" và "dưới" trên các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.15 lần lượt thể hiện "phía trước", "phía sau", "bên trái", "bên phải", "phía trên" và "phía dưới".

FIG.1 là hình chiếu nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo sáng chế và khung phương tiện 2 bị che khuất ở tấm che phương tiện được biểu thị bởi đường đứt nét. FIG.2 là hình chiếu nhìn từ trái được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo sáng chế. FIG.3 là hình chiếu nhìn từ phải được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo sáng chế. FIG.4 là hình chiếu nhìn từ trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo sáng chế. FIG.5 là hình chiếu nhìn từ trước được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo sáng chế. FIG.6 là hình chiếu nhìn từ trên xuống được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo sáng chế. FIG.7(a) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn trước 40 khi mặt cắt theo đường A-A trên FIG.5 được quan sát từ bên trái. FIG.7(b) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn trước 40 khi mặt cắt theo đường B-B trên FIG.5 được quan sát từ bên trái. FIG.7(c) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn trước 40 khi mặt cắt theo đường C-C trên FIG.5 được quan sát từ bên trái. FIG.8(a) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn vị trí bên trái 50 khi mặt cắt theo đường D-D trên FIG.5 được quan sát từ bên trái. FIG.8(b) là hình vẽ mặt cắt thể hiện đèn vị trí bên phải 52 khi mặt cắt theo đường E-E trên FIG.5 được quan sát từ bên trái. FIG.9 là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu của một phần của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông

kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi mặt cắt theo đường F-F trên FIG.5 được quan sát từ phía trên. FIG.10 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 45 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện. FIG.11 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 45 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện. FIG.12 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 75 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện. FIG.13 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 75 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện. FIG.14 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 85 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện. FIG.15 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 85 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện. FIG.16 là hình chiếu nhìn từ trên xuống thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên thông thường.

• Toàn bộ phương tiện giao thông •

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 được thể hiện trên FIG.1, khung phương tiện 2 gồm ống cổ 21. Cụ thể hơn là, khung phương tiện 2 gồm ống cổ 21, phần khung dưới 22, phần khung dưới cùng 23 và phần khung sau 24. Như được thể hiện trên FIG.1, tấm che thân phương tiện 30 gồm tấm che trước 31, các tấm che bên 32L và 32R, tấm chắn chân 33, tấm che sau 34 và tấm che dưới 35.

Trục lái 5 của cơ cấu lái 3 được lồng vào trong ống cổ 21 và được đỡ theo cách quay được trên ống cổ 21. Trục lái 5 kéo dài chếch và xuống phía dưới hướng về phía trước của phương tiện. Phần khung dưới 22 được nối vào ống cổ 21 và kéo dài chếch và xuống phía dưới hướng về phía sau của phương tiện và được nằm về phía sau hơn so với bánh trước 6. Phần khung dưới cùng 23 được nối vào phần dưới của phần khung dưới 22 và kéo dài về phía sau. Phần khung sau 24 được nối vào phần sau của phần khung dưới cùng 23 và kéo dài về phía sau và lên phía trên và đỡ phần yên ngồi 8 từ phía dưới.

Tay lái 7 cho người điều khiển thao tác được bố trí trên phần trên của cơ cấu lái 3. Càng trước 4 được bố trí trên phần dưới của cơ cấu lái 3. Bánh trước 6 được bố trí trên đầu dưới của càng trước 4 để cho được đỡ theo cách quay được trên phần dưới của cơ cấu lái 3. Người điều khiển thao tác tay lái 7, vì thế bánh trước 6 có thể quay ở tâm theo phương bề rộng phương tiện về phía bên trái hoặc bên phải so với trục tâm kéo dài dọc theo hướng trước-sau. Càng trước 4 có cơ cấu treo để giảm chấn bằng cách giãn ra và co lại. Với việc giãn ra và co lại của cơ cấu treo của càng trước 4, bánh trước 6 di chuyển theo hướng lên-xuống so với tay lái 7. Phần trên của bánh trước 6 được bố trí với về trước 11. Về trước 11 che phần trên của bánh trước 6.

Cụm công suất đung đưa 12 có thể được đỡ trên phần khung sau 24 của khung phương tiện 2 theo cách đung đưa lên-xuống. Phía trên cụm công suất 12, phần yên ngồi 8 có thể được lắp theo cách có thể đóng/mở được so với hộp chứa vật dụng (không được thể hiện trên các hình vẽ) bằng cách dùng chốt bản lề (không được thể hiện trên các hình vẽ) của phần đầu trước của phần yên ngồi 8 làm tâm. Người điều khiển thao tác cơ cấu lái 3 để điều khiển phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 ở tư thế cưỡi lên phần yên của phần yên ngồi 8 và đặt chân trên mặt trên của phần đế chân.

Cụm công suất 12 có kết cấu sau đây, tức là có, ví dụ động cơ (không được thể hiện trên các hình vẽ) và bộ truyền tốc độ biến thiên liên tục dạng đai hình chữ V kéo dài từ phía ngoài của động cơ theo phương bề rộng của phương tiện hướng về phía sau của phương tiện và được bố trí trong hộp truyền động 13 và động cơ được làm liền khối với hộp truyền động 13. Động cơ được bố trí với trục xi lanh theo phương gần như nằm ngang. Động cơ là động cơ làm mát bằng không khí với một xi lanh và bốn thì. Tuy nhiên, kiểu động cơ không bị giới hạn cụ thể. Động cơ cũng có thể là kiểu làm mát bằng nước và cũng có thể là động cơ nhiều xi lanh. Bánh sau 10 được dẫn động bởi lực dẫn động của động cơ là có thể quay được và được đỡ theo cách tự do trên phần đầu sau của hộp truyền động 13. Bộ làm sạch không khí (Air Cleaner – AC) để lọc khí bên ngoài được cấp cho động cơ được bố trí phía trên hộp truyền động 13. Động cơ cũng có thể không được làm liền khối với hộp truyền động 13 để tạo ra kết cấu rời nhau. Như được thể hiện trên FIG.1, hộp truyền động 13 được bố trí ở bên trái của phương tiện. Tuy nhiên, hộp truyền động 13 cũng có thể được bố trí ở bên phải của phương tiện.

Tấm che trước

Tấm che trước 31 được bố trí ở phía trước ống cổ 21. Tấm che trước 31 được bố trí phía trên ống cổ 6. Như được thể hiện trên FIG.2, tấm che trước 31 có tấm che phần trước

311, tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R, và tấm che phần trên 313.

Tấm che phần trước 311 được tạo ra theo cách kéo dài lên phía trên và về phía sau từ phía trước trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.4, tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R được bố trí ở phía ngoài của tấm che phần trước 311 theo phương bề rộng của phương tiện. Tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R được tạo ra theo cách tạo ra chủ yếu là đối xứng hai bên. Như được thể hiện trên FIG.2, tấm che phần bên trái 312L gồm phần đầu trước 312L0, mép trước trên 312L1, mép trước dưới 312L2, và mép sau 312L3. Như được thể hiện trên FIG.3, tấm che phần bên phải 312R gồm phần đầu trước 312R0, mép trước trên 312R1, mép trước dưới 312R2 và mép sau 312R3. Các phần đầu trước 312L0 và 312R0 của tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R lần lượt được bố trí ở độ cao gần giống như độ cao của phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41 dưới đây trên hình chiếu nhìn từ một bên. Các mép trước trên 312L1 và 312R1 của tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R kéo dài hướng về phía sau và phía trên của phương tiện các phần đầu trước 312L0 và 312R0 trên hình chiếu nhìn từ một bên và ít nhất một phần của chúng lần lượt được nối vào mép trái 311L và mép phải 311R của tấm che phần trước 311. Các mép trước dưới 312L2 và 312R2 của tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R kéo dài hướng về phía sau và phía dưới của phương tiện từ các phần đầu trước 312L0 và 312R0 trên hình chiếu nhìn từ một bên và lần lượt được nối vào các mép trước 32L1 và 32R1 của các tấm che phía bên 32L và 32R. Cụ thể là, các mép sau 312L3 và 312R3 của tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phía trước của phương tiện trên hình chiếu nhìn từ một bên và các đầu dưới của chúng tương ứng được nối vào các mép sau 32L2 và 32R2 của các tấm che phía bên 32L và 32R. Tức là, tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R gồm: các phần nghiêng trên của tấm che phần bên 312La và 312Ra được nằm phía trên hơn so với các phần đầu trước 312L0 và 312R0 và được tạo ra theo cách kéo dài hướng về phía sau và phía trên của phương tiện; và các phần nghiêng dưới của tấm che phần bên 312Lb và 312Rb được nằm phía dưới hơn so với các phần đầu trước 312L0 và 312R0 và được tạo ra theo cách kéo dài hướng về phía sau và phía dưới của phương tiện. Tức là, tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R được tạo ra theo cách mà các phần đầu trước 312L0 và 312R0 nhô ra hướng về phía trước của phương tiện trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.4, mép trên 311U của tấm che phần trước 311 được tạo ra theo cách kéo dài lên phía trên khi đi ra phía ngoài theo phương bề rộng của phương tiện từ phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện. Tức là, mép trên 311U của tấm che phần trước 311 được tạo ra theo cách mà phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện uốn cong lõm xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ trước. Tấm che phần trên 313 được bố trí phía trên hơn so với mép trên 311U của tấm che phần trước 311

Phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 được tạo ra trên tấm che trước 31. Chi tiết là, phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 được tạo ra trên phần dưới của tấm che phần trước 311 của tấm che trước 31 theo cách là ít nhất một phần được nằm trên cùng độ cao như các phần đầu trước 312L0 và 312R0 của tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R. Đèn trước 40 được bố trí trên phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 của tấm che trước 31.

Như được thể hiện trên FIG.5, phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 gồm phần đầu trên 31O1U, phần đầu dưới 31O1D, phần đầu trái 31O1L và phần đầu phải 31O1R. Như được thể hiện trên FIG.6, phần đầu trên 31O1U trở thành mép sau của tấm che trước 31 để tạo ra phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Phần đầu dưới 31O1D trở thành mép trước của tấm che trước 31 để tạo ra phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Phần đầu trái 31O1L trở thành mép trái của tấm che trước 31 để tạo ra phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống. Phần đầu phải 31O1R trở thành mép phải của tấm che trước 31 để tạo ra phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống.

Như được thể hiện trên FIG.6, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, phần đầu trên 31O1U của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau khi đi ra phía ngoài theo phương bề rộng của phương tiện từ phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện. Theo cách này, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, phần đầu trên 31O1U được tạo ra theo cách mà phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện nhô ra hướng về phía trước của phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.6, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, phần đầu dưới 31O1D của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau khi đi ra phía ngoài theo phương bề rộng của phương tiện từ phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện. Theo cách này, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, phần đầu dưới 31O1D được tạo ra theo cách mà phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện nhô ra hướng về phía trước của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn

từ trên xuống, phần đầu dưới 31O1D của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 được nằm ra phía trước hơn so với phần đầu trên 31O1U.

Phần hốc 31O2 dành cho đèn vị trí bên trái 50 và phần hốc 31O3 dành cho đèn vị trí bên phải 52 lần lượt được tạo ra trên tấm che trước 31. Chi tiết là, như được thể hiện trên FIG.4, trên hình chiếu nhìn từ trước, ở tấm che trước 31, phần hốc 31O2 dành cho đèn vị trí bên trái 50 được bố trí giữa tấm che phần trước 311 và tấm che phần bên trái 312L. Phần hốc 31O3 dành cho đèn vị trí bên phải 52 được bố trí giữa tấm che phần trước 311 và tấm che phần bên phải 312R. Như được thể hiện trên FIG.4, trên hình chiếu nhìn từ trước, ở tấm che trước 31, đèn vị trí bên trái 50 được bố trí trên phần hốc 31O2 dành cho đèn vị trí bên trái 50. Đèn vị trí bên phải 52 được bố trí trên phần hốc 31O3 dành cho đèn vị trí bên phải 52.

Tấm che bên

Như được thể hiện trên FIG.2, tấm che bên 32L gồm mép trước 32L1 và mép sau 32L2. Như được thể hiện trên FIG.3, tấm che bên 32R gồm mép trước 32R1 và mép sau 32R2. Các đầu trên của các mép trước 32L1 và 32R1 của các tấm che phía bên 32L và 32R được nối vào các mép trước dưới 312L2 và 312R2 của tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R của tấm che trước 31. Các mép trước 32L1 và 32R1 của các tấm che phía bên 32L và 32R được tạo ra theo cách kéo dài hướng về phía sau và phía dưới của phương tiện. Các đầu trên của các mép sau 32L2 và 32R2 của các tấm che phía bên 32L và 32R được nối vào các mép sau 312L3 và 312R3 của tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R của tấm che trước 31. Các mép sau 32L2 và 32R2 của các tấm che phía bên 32L và 32R được tạo ra theo cách kéo dài hướng về phía sau và phía dưới của phương tiện. Tức là, các tấm che phía bên 32L và 32R lần lượt kéo dài từ các phần đầu dưới 312LD và 312RD của tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R của tấm che trước 31 hướng về phía sau và phía dưới của phương tiện và được nối vào tấm che dưới 35.

Theo cách này, tấm che thân phương tiện gồm tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R của tấm che trước 31 và các tấm che phía bên 32L và 32R trở thành hình dạng uốn cong lõm hướng về phía trước của phương tiện trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Tức là, tấm che thân phương tiện có hình dạng bumôrang trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mặt khác, các tấm che phía bên 32L và 32R có các phần được nằm phía sau bánh trước 6 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Hơn

nữa, tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R và các tấm che phía bên 32L và 32R không chỉ có thể tách rời nhau mà còn có thể được tạo ra liền khối.

Tấm chắn chân

Như được thể hiện trên FIG.1, tấm chắn chân 33 được bố trí theo cách che ống cổ 21 và phần khung dưới 22 từ bên trái, bên phải và phía sau. Như được thể hiện trên FIG.2, mép trái của tấm chắn chân 33 được nối vào mép sau 312L3 của tấm che phần bên trái 312L của tấm che trước 31 và mép sau 32L2 của tấm che bên 32L. Như được thể hiện trên FIG.3, mép phải của tấm chắn chân 33 được nối vào mép sau 312R3 của tấm che phần bên phải 312R của tấm che trước 31 và mép sau 32R2 của tấm che bên 32R.

Tấm che sau

Như được thể hiện trên FIG.1, tấm che sau 34 được bố trí phía dưới phần yên ngồi 8 và ở ngoại vi của hộp chứa vật dụng. Tấm che sau 34 che ngoại vi của phần khung sau 24.

Tấm che dưới

Như được thể hiện trên FIG.1, tấm che dưới 35 được bố trí giữa tấm chắn chân 33 và tấm che sau 34. Tấm che dưới 35 che ngoại vi của phần khung dưới cùng 23. Phần đế chân, tức là nơi để chân 351 của tấm nền thấp được bố trí trên mặt trên của tấm che dưới 35 cho người điều khiển đặt chân. Nơi để chân 351 được bố trí phía dưới hơn và ra phía trước hơn so với phần yên ngồi 8. Nơi để chân 351 kéo dài về phía sau gần như nằm ngang từ phần nối giữa nơi để chân 351 và đầu dưới của tấm chắn chân 33, và được nối vào đầu dưới của tấm che sau 34. Theo cách này, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khoảng không đặt chân hở theo hướng trái-phải được tạo ra giữa tấm chắn chân 33 và tấm che sau 34 và phía trên nơi để chân 351.

Đèn trước

Đèn trước 40 được bố trí trên tấm che trước 31. Cụ thể là, như được đề cập trên đây, đèn trước 40 được bố trí trên phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 của tấm che trước 31. Đèn trước 40 được bố trí trên phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 được tạo ra trên phần dưới của tấm che phần trước 311 của tấm che trước 31.

Đèn trước 40 gồm nguồn sáng đèn trước 40S phát ra ánh sáng. Đèn trước 40 gồm vỏ ngoài đèn trước 41 được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn trước 40S và có tính truyền sáng.

Cụ thể là, như được thể hiện trên FIG.5, đèn trước 40 còn gồm bộ phản xạ 40Rf. Bộ phản xạ 40Rf gồm bộ phản xạ giữa 40Rf1, bộ phản xạ trái 40Rf2 và bộ phản xạ phải 40Rf3. Bộ phản xạ giữa 40Rf1, bộ phản xạ trái 40Rf2 và bộ phản xạ phải 40Rf3 ít nhất một phần được bố trí trên cùng độ cao như phần giữa theo hướng lên-xuống của phương tiện của vỏ ngoài đèn trước 41.

Như được thể hiện trên FIG.5, nguồn sáng đèn trước 40S gồm nguồn sáng đèn trước giữa 40S1, nguồn sáng đèn trước trái 40S2 và nguồn sáng đèn trước phải 40S3 lần lượt được bố trí tương ứng với bộ phản xạ giữa 40Rf1, bộ phản xạ trái 40Rf2 và bộ phản xạ phải 40Rf3. Nguồn sáng đèn trước giữa 40S1 được tạo kết cấu để phát ra ánh sáng chiếu xa. Nguồn sáng đèn trước trái 40S2 và nguồn sáng đèn trước phải 40S3 được tạo kết cấu để phát ra ánh sáng chiếu gần. Nguồn sáng đèn trước 40S, ví dụ, là nguồn sáng điốt phát ra ánh sáng trắng (Light Emitting Diode - LED). Mặt khác, vỏ ngoài đèn trước 41 được tạo nên bởi nhựa trong suốt hoặc nhựa trong suốt được tạo màu hoặc các vật liệu tương tự.

Tiếp theo, kết cấu bên trong của đèn trước 40 được mô tả.

Như được thể hiện trên FIG.7(a), bộ phản xạ trái 40Rf2 được bố trí vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41, ở thân phương tiện theo cách phản xạ ánh sáng được phát ra bởi nguồn sáng đèn trước trái 40S2 ra phía trước. Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.7(b), bộ phản xạ phải 40Rf3 được bố trí vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41, ở thân phương tiện theo cách phản xạ ánh sáng được phát ra bởi nguồn sáng đèn trước phải 40S3 ra phía trước. Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.7(c), bộ phản xạ giữa 40Rf1 được bố trí vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41, ở thân phương tiện theo cách phản xạ ánh sáng được phát ra bởi nguồn sáng đèn trước giữa 40S1 ra phía trước.

Theo cách này, đèn trước 40 không chỉ có nguồn sáng đèn trước giữa 40S1, mà còn có nguồn sáng đèn trước trái 40S2 và nguồn sáng đèn trước phải 40S3 lần lượt được bố trí ở bên trái hoặc bên phải hơn so với nguồn sáng đèn trước giữa 40S1. Do đó, ánh sáng của đèn trước 40 có thể được cho phép chiếu tới vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 một cách chủ động hơn.

Hơn nữa, theo phương án này, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.7(a) đến FIG.7(c), nguồn sáng đèn trước 40S (nguồn sáng đèn trước giữa 40S1, nguồn sáng đèn trước trái 40S2 và nguồn sáng đèn trước phải 40S3) được bố trí theo cách quay xuống

phía dưới ở phần sau của bên trong của đèn trước 40 và lần lượt được nằm ở độ cao gần giống như độ cao của phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41.

Như được thể hiện trên FIG.5, chiều dài của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống nhỏ hơn so với chiều rộng theo hướng trái-phải. Mặt khác, hình dạng của vỏ ngoài đèn trước 41 gần như là đầu mũi tên hướng xuống phía trên hình chiếu nhìn từ trước. Cụ thể hơn là, trên hình chiếu nhìn từ trước, mép trên và mép dưới của vỏ ngoài đèn trước 41 kéo dài từ giữa của các hướng trái và phải của phương tiện hướng về bên trái và bên phải và phía trên. Mép trái 41L1 của phần bên trái 41L và mép phải 41R1 của phần bên phải 41R kéo dài xuống phía dưới và vào phía trong.

Như được thể hiện trên FIG.5, khi vỏ ngoài đèn trước 41 được chia đôi trên mặt đi xuyên qua phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện và kéo dài dọc theo hướng trước-sau của phương tiện, phần trái của vỏ ngoài đèn trước 41 được đặt là phần bên trái 41L và phần phải của vỏ ngoài đèn trước 41 được đặt là phần bên phải 41R.

Phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 và phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 được tạo ra theo cách kéo dài ra phía trước. Tức là, như được thể hiện trên FIG.9, khi mặt cắt theo đường F-F trên FIG.5 được quan sát từ phía trên, phần bên trái 41L và phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau khi đi ra phía ngoài từ phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện của vỏ ngoài đèn trước 41. Theo cách này, như được thể hiện trên FIG.6, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, vỏ ngoài đèn trước 41 được tạo ra theo cách mà phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện nhô ra hướng về phía trước của phương tiện.

Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.6, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, mép trước 41F mở rộng dọc theo phương bề rộng phương tiện của vỏ ngoài đèn trước 41 được tạo ra theo cách là được nằm ra phía trước hơn so với phần đầu trên 31O1U của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 và được nằm về phía sau hơn so với phần đầu dưới 31O1D của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40.

Như được thể hiện trên FIG.7(c), đầu trước 41FO của vỏ ngoài đèn trước 41 được nằm ra phía trước hơn so với phần đầu trên 31O1U của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 và được nằm về phía sau hơn so với phần đầu dưới 31O1D của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40. Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu nhìn từ một bên, vỏ ngoài đèn trước 41 của đèn trước 40 được bố trí về phía sau hơn so với đường ảo X nối phần đầu trên 31O1U tới phần đầu dưới 31O1D của phần hốc 31O1 dành cho

đèn trước 40. Theo cách này, trên hình chiếu nhìn từ một bên, đèn trước 40 được bố trí theo cách được làm lõm từ tấm che trước 31.

Các đèn vị trí trái và phải

Như được thể hiện trên FIG.4, đèn vị trí bên trái 50 được bố trí trên tấm che trước 31 và được bố trí ở bên trái của đèn trước 40. Đèn vị trí bên phải 52 được bố trí trên tấm che trước 31 và được bố trí ở bên phải của đèn trước 40. Cụ thể là, như được đề cập trên đây, đèn vị trí bên trái 50 được bố trí trên phần hốc 31O2 dành cho đèn vị trí bên trái 50. Đèn vị trí bên phải 52 được bố trí trên phần hốc 31O3 dành cho đèn vị trí bên phải 52. Theo cách này, trên hình chiếu nhìn từ trước, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được bố trí trên tấm che trước 31 lần lượt ở bên trái và bên phải của phương tiện. Đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 sáng, vì thế những người điều khiển xung quanh có thể nhận ra sự có mặt và bề rộng phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

Như được thể hiện trên FIG.5 và FIG.8(a), đèn vị trí bên trái 50 gồm nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S phát ra ánh sáng và vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S và có tính truyền sáng. Mặt khác, có tấm che trong đèn vị trí bên trái 501 giữa nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S và vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51. Như được thể hiện trên FIG.5 và FIG.8(a), đèn vị trí bên phải 52 gồm nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S phát ra ánh sáng và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S và có tính truyền sáng. Mặt khác, có tấm che trong đèn vị trí bên phải 521 giữa nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo nên bởi nhựa trong suốt hoặc nhựa trong suốt được tạo màu hoặc vật liệu tương tự. Được ưu tiên hơn là, việc xử lý dập nổi được thực hiện trên một phần hoặc toàn bộ các bề mặt của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53, vì thế sự chiếu ánh sáng từ phía sau có thể được tán xạ. Theo cách này, khi các nguồn sáng (nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S và nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S và các bộ phận tương tự) được bố trí vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được cho phép để sáng, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể có được vẻ ngoài mà toàn bộ bề mặt mà trên đó quá trình xử lý dập nổi được thực hiện tương ứng là bộ phận phát sáng. Theo cách này, phân bố độ rọi của ánh sáng của các nguồn sáng được bố trí vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể được làm đồng đều.

Mặt khác, ví dụ, nhiều nguồn sáng LED trắng được dùng làm nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S và nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S. Được ưu tiên hơn là, như được thể hiện trên FIG.5, trên hình chiếu nhìn từ trước, các nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S của đèn vị trí bên trái 50 được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống. Trên hình chiếu nhìn từ trước, các nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S của đèn vị trí bên phải 52 được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống. Ở đây, nhiều nguồn sáng "được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống" không nhất thiết là bị giới hạn ở việc được bố trí dọc theo phương thẳng đứng. Nhiều nguồn sáng chỉ cần được sắp xếp dọc theo phương chéo trong phạm vi góc bằng $\pm 30^\circ$ so với phương lên-xuống của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu nhìn từ một bên, các nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S được bố trí theo cách kéo dài lên phía trên khi nó đi từ phía trước tới phía sau của phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu nhìn từ một bên, các nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S được bố trí theo cách kéo dài lên phía trên từ phía trước tới phía sau của phương tiện. Được ưu tiên hơn là, trên hình chiếu nhìn từ một bên, các nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S và các nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S được bố trí theo cách kéo dài về phía sau từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41 lần lượt hướng về phía trên hơn so với phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41.

Như được thể hiện trên FIG.8(a), vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 có mép trước 51F. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được tạo ra theo cách sau: khi vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được chia đôi trên mặt đi xuyên qua phần đầu trước 51O của mép trước 51F của nó và kéo dài dọc theo phương bề rộng phương tiện, phần phía trên hơn so với phần đầu trước 51O kéo dài hướng về phía sau và phía trên của phương tiện trên hình chiếu nhìn từ một bên và phần phía dưới hơn so với phần đầu trước 51O kéo dài hướng về phía sau và phía dưới của phương tiện trên hình chiếu nhìn từ một bên. Tức là, trên hình chiếu nhìn từ một bên, mép trước 51F của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được tạo ra theo cách mà phần đầu trước 51O nhô ra phía trước.

Như được thể hiện trên FIG.8(b), vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có mép trước 53F. Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách sau: khi vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được chia đôi trên mặt đi xuyên qua phần đầu trước 53O của mép trước 53F của nó và kéo dài dọc theo phương bề rộng phương tiện, phần phía trên hơn so với phần đầu trước 53O kéo dài hướng về phía sau và phía trên của phương tiện trên hình chiếu nhìn từ một

bên và phần phía dưới hơn so với phần đầu trước 53O kéo dài hướng về phía sau và phía dưới của phương tiện trên hình chiếu nhìn từ một bên. Tức là, trên hình chiếu nhìn từ một bên, mép trước 53F của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách mà phần đầu trước 53O nhô ra phía trước.

Như được thể hiện trên FIG.6, khi vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được chia đôi trên mặt đi xuyên qua mép trước 51F của nó và kéo dài dọc theo hướng trước-sau của phương tiện, phần bên trái hơn so với mép trước 51F được đặt là phần bên trái 51L và phần bên phải hơn so với mép trước 51F được đặt là phần bên phải 51R. Khi vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được chia đôi trên mặt đi xuyên qua mép trước 53F của nó và kéo dài dọc theo hướng trước-sau của phương tiện, phần bên trái hơn so với mép trước 53F được đặt là phần bên trái 53L và phần bên phải hơn so với mép trước 53F được đặt là phần bên phải 53R.

Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái được tạo ra theo cách mà phần bên trái 51L của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước.

Chi tiết là, như được thể hiện trên FIG.9, khi mặt cắt có được bằng cách cắt đôi vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 trên bề mặt đi xuyên qua tâm theo hướng lên-xuống của phương tiện của vỏ ngoài đèn trước 41 và kéo dài dọc theo hướng trước-sau của phương tiện được quan sát từ phía trên, phần bên trái 51L của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau khi đi từ mép trước 51F của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 về phía bên trái. Phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau khi đi từ mép trước 51F của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 về phía bên phải. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 nhô ra phía trước từ mép trước trên 312L1 của tấm che phần bên trái 312L và phần mép 31L1 của tấm che trước 31 tiếp xúc với vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 nhô ra phía trước từ phần mép 31L2 của tấm che trước 31 tiếp xúc với vỏ ngoài đèn trước 40.

Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách mà phần bên phải 53R của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 và phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước. Chi tiết là, như được thể hiện trên FIG.9, Khi mặt cắt có được bằng cách cắt đôi vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 trên bề mặt đi xuyên qua tâm theo hướng lên-xuống của phương tiện của vỏ ngoài đèn trước 41 và kéo dài dọc theo hướng trước-sau của phương tiện được quan sát từ phía trên, phần bên phải 53R của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau khi đi từ mép trước

53F của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 về phía bên phải. Phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách kéo dài về phía sau khi đi từ mép trước 53F của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 về phía bên trái. Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 nhô ra phía trước từ mép trước trên 312R1 của tấm che phần bên phải 312R và phần mép 31R1 của tấm che trước 31 tiếp xúc với vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53. Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 nhô ra phía trước từ phần mép 31R2 của tấm che trước 31 tiếp xúc với vỏ ngoài đèn trước 40.

Như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần đầu trước 51O của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ra phía trước hơn so với phần đầu trước 312L0 của tấm che phần bên trái 312L của tấm che trước 31 theo hướng trước-sau của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần đầu trước 51O của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ở độ cao gần giống như độ cao của phần đầu trước 312L0 theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Mặt khác, trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần của mép trước 51F của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 ở phía trên hơn so với phần đầu trước 51O được nằm ra phía trước hơn so với mép trước trên 312L1 của tấm che phần bên trái 312L của tấm che trước 31 và phần của mép trước 51F của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 ở phía dưới hơn so với phần đầu trước 51O được nằm ra phía trước hơn so với mép trước dưới 312L2 của tấm che phần bên trái 312L của tấm che trước 31.

Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần đầu trước 53O của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ra phía trước hơn so với phần đầu trước 312R0 của tấm che phần bên phải 312R của tấm che trước 31 theo hướng trước-sau của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần đầu trước 53O của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ở độ cao gần giống như độ cao của phần đầu trước 312R0 theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Mặt khác, trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần của mép trước 53F của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 ở phía trên hơn so với phần đầu trước 53O được nằm ra phía trước hơn so với mép trước trên 312R1 của tấm che phần bên phải 312R của tấm che trước 31 và phần của mép trước 53F của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 ở phía dưới hơn so với phần đầu trước 53O được nằm ra phía trước hơn so với mép trước dưới 312R2 của tấm che phần bên phải 312R của tấm che trước 31.

Theo cách này, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước hơn so với phần hốc dành cho đèn vị trí bên trái 31O2 trên phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 ít nhất một phần được nằm ra phía trước hơn so với phần hốc dành cho đèn vị trí bên phải 31O3 trên phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu nhìn từ một bên, ở tấm che trước 31, các phần mép (tức là mép trước trên 312L1 và mép trước dưới 312L2 của tấm che phần bên trái 312L) tiếp xúc với phần bên trái 51L của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm về phía sau hơn so với phần mép 31L1 tiếp xúc với phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51. Như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu nhìn từ một bên, ở tấm che trước 31, các phần mép (tức là, mép trước trên 312R1 và mép trước dưới 312R2 của tấm che phần bên phải 312R) tiếp xúc với phần bên phải 53R của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm về phía sau hơn so với phần mép 31R1 tiếp xúc với phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53.

Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.10, ở tấm che trước 31, phần mép 31R1 tiếp xúc với phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ra phía trước hơn so với phần mép 31R2 tiếp xúc với vỏ ngoài đèn trước 40 ít nhất ở phạm vi trên cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 40 và góc giữa phần mép 31R1 và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa phần mép 31R2 tiếp xúc với vỏ ngoài đèn trước 40 và đường nằm ngang. Theo cách này, như được thể hiện trên FIG.3, ở tấm che trước 31, phần mép 31R1 tiếp xúc với phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách ít nhất một phần nhô ra phía trước hơn so với mép phải 41R1 của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41. Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.11, ở tấm che trước 31, phần mép 31L1 tiếp xúc với phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ra phía trước hơn so với phần mép 31L2 tiếp xúc với vỏ ngoài đèn trước 40 ít nhất ở phạm vi trên cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 40 và góc giữa phần mép 31L1 và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa phần mép 31L2 tiếp xúc với vỏ ngoài đèn trước 40 và đường nằm ngang. Theo cách này, như được thể hiện trên FIG.2, ở tấm che trước 31, phần mép 31L1 tiếp xúc với phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được tạo ra theo cách ít nhất một phần nhô ra phía trước hơn so với mép trái 41L1 của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41.

Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.6, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 có hình dạng có ít nhất một phần nhô ra phía trước hơn so với

phần hốc dành cho đèn vị trí bên trái 31O2. Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có hình dạng có ít nhất một phần nhô ra phía trước hơn so với phần hốc dành cho đèn vị trí bên phải 31O3. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, phần đầu trước 51O của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và phần đầu trước 53O của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 lần lượt được nằm về phía sau hơn so với phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện của phần đầu dưới 31O1D của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, phần đầu trước 51O của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và phần đầu trước 53O của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 lần lượt được bố trí ở vị trí gần giống như vị trí của phần giữa theo phương bề rộng của phương tiện của phần đầu trên 31O1U của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 theo hướng trước-sau của phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, phần đầu trước 51O của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được bố trí ở vị trí gần giống như vị trí của phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng trước-sau của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, phần đầu trước 51O của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ở độ cao gần giống như độ cao của phần đầu dưới 41D theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 ít nhất một phần kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 kéo dài từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41 hướng về phía trên và phía sau của phương tiện tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41. Mặt khác, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 ít nhất một phần kéo dài hướng về phía dưới hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 kéo dài hướng về phía dưới và phía sau của phương tiện từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41.

Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, phần đầu trước 53O của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được bố trí ở vị trí gần giống như vị trí của phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng trước-sau của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, phần đầu trước 53O của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ở độ cao gần giống như độ cao của phần đầu dưới 41D theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 ít nhất một phần kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ

ngoài đèn vị trí bên phải 53 kéo dài từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41 hướng về phía trên và phía sau của phương tiện tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41. Mặt khác, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 ít nhất một phần kéo dài hướng về phía dưới hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 kéo dài hướng về phía dưới và phía sau của phương tiện từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41.

Theo cách này, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 ít nhất một phần gối chồng với vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 ít nhất một phần gối chồng với vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống. Phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được bố trí theo cách là ít nhất một phần đối diện với phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41. Phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được bố trí theo cách là ít nhất một phần đối diện với phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41.

Chi tiết là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, theo hướng lên-xuống của phương tiện, phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 gối chồng với phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống trong phạm vi từ phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41 tới phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 gối chồng với phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Theo cách này, phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được bố trí theo cách đối diện với phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 ít nhất trong phạm vi vùng bao quanh của tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Ở đây, "phạm vi vùng bao quanh của tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện" dùng để chỉ phạm vi gồm phần giữa theo hướng lên-xuống của phương tiện của phần bên trái 41L khi phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 được chia thành ba phần bằng nhau theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Mặt khác, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, theo hướng lên-xuống của phương tiện, phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 gối chồng với phần bên

phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống trong phạm vi từ phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41 tới phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 gối chồng với phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Theo cách này, phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được bố trí theo cách đối diện với phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 ít nhất trong phạm vi vùng bao quanh của tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Ở đây, "phạm vi vùng bao quanh tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện" dùng để chỉ phạm vi gồm phần giữa theo hướng lên-xuống của phương tiện của phần bên phải 41R khi phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 được chia thành ba phần bằng nhau theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.5, trên hình chiếu nhìn từ trước, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51, vỏ ngoài đèn trước 41 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được bố trí theo hình dạng chữ H.

Như được thể hiện trên FIG.6, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống, phần đầu trước 51O của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và phần đầu trước 53O của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 lần lượt được nằm về phía sau hơn so với phần đầu trước 41FO của vỏ ngoài đèn trước 41.

Như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu nhìn từ một bên, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 ít nhất một phần được nằm ra phía trước hơn so với mép trái 41L1 của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 ít nhất một phần gối chồng với vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng trước-sau. Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu nhìn từ một bên, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 ít nhất một phần được nằm ra phía trước hơn so với mép phải 41R1 của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41. Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 ít nhất một phần gối chồng với vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng trước-sau.

Chi tiết là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ra phía trước hơn so với mép trái 41L1 của phần bên

trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41 trong phạm vi từ phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41 tới phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ra phía trước hơn so với mép trái 41L1 của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Theo cách này, phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ra phía trước hơn so với mép trái 41L1 của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41, ít nhất là trong phạm vi vùng bao quanh của tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Mặt khác, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ra phía trước hơn so với mép phải 41R1 của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41 trong phạm vi từ phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41 tới phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41. Cụ thể là, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ra phía trước hơn so với mép phải 41R1 của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Theo cách này, phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ra phía trước hơn so với mép phải 41R1 của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41, ít nhất là trong phạm vi vùng bao quanh của tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, góc giữa mép trước 51F của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41 và đường nằm ngang. Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, góc

giữa mép trước 53F của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa mép trước 41F của vỏ ngoài đèn trước 41 và đường nằm ngang.

Tiếp theo, các phạm vi nhìn thấy được của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được mô tả.

FIG.10 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 45 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.10, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có kết cấu nhô ra phía trước hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 và tấm che trước 31 trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41. Do đó, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể được ngăn ngừa việc bị chắn bởi tấm che trước 31 hoặc đèn trước 40.

Mặt khác, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 được chiếu tới phần, trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41, của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 và rồi sau đó được dẫn hướng tới phần mà kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Trên FIG.10, toàn bộ vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 là nhìn thấy được. Do đó, đèn vị trí bên phải 52 cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn được thể hiện trên FIG.10.

FIG.12 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 75 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.12, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có kết cấu nhô ra phía trước hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 và tấm che trước 31 trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41. Do đó, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể được ngăn ngừa việc bị chắn bởi tấm che trước 31 hoặc đèn trước 40.

Mặt khác, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 được chiếu tới phần, trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41, của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 và rồi sau đó được dẫn hướng tới phần mà kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Trên FIG.12, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 nhìn thấy được ít nhất một phần. Do đó, theo cách này, đèn vị trí bên phải 52 cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng ngay cả từ góc nhìn được thể hiện trên FIG.12.

FIG.14 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 85 độ với hướng trước-sau của phương

tiện (sát với góc nhìn của hình chiếu nhìn từ trái) khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện.

Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có kết cấu nhô ra phía trước hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 và tấm che trước 31. Do đó, như được thể hiện trên FIG.14, một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 không bị chắn bởi tấm che trước 31 hoặc đèn trước 40 trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41.

Mặt khác, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 được chiếu tới phần, trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41, của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 và rồi sau đó được dẫn hướng tới phần mà kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.14, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 là nhìn thấy được ít nhất một phần. Cụ thể là, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm phía dưới hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 không bị chắn bởi tấm che trước 31. Theo cách này, đèn vị trí bên phải 52 cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn được thể hiện trên FIG.14.

Do đó, theo phương án này, khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện, giới hạn trên của góc nhìn thấy được của đèn vị trí bên phải 52 là 85 độ so với hướng trước-sau của phương tiện. Tức là, khi đèn vị trí bên phải 52 được quan sát từ phía trước và bên trái của phương tiện, đèn vị trí bên phải 52 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc nhỏ hơn 85 độ với hướng trước-sau của phương tiện.

FIG.11 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 45 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.11, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 có kết cấu nhô ra phía trước hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 và tấm che trước 31 trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41. Do đó, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 có thể được ngăn ngừa việc bị chắn bởi tấm che trước 31 hoặc đèn trước 40.

Mặt khác, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 được chiếu tới phần, trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41, của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và rồi sau đó được dẫn hướng tới phần mà kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Trên FIG.11, toàn bộ vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 là nhìn thấy được.

Do đó, theo cách này, đèn vị trí bên trái 50 cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng ngay cả từ góc nhìn được thể hiện trên FIG.11.

FIG.13 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 75 độ với hướng trước-sau của phương tiện khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.13, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 có kết cấu nhô ra phía trước hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 và tấm che trước 31 trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41. Do đó, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 có thể được ngăn ngừa việc bị chắn bởi tấm che trước 31 hoặc đèn trước 40.

Mặt khác, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 được chiếu tới phần, trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41, của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và rồi sau đó được dẫn hướng tới phần mà kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Trên FIG.13, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 là nhìn thấy được ít nhất một phần. Theo cách này, đèn vị trí bên trái 50 cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn được thể hiện trên FIG.13.

FIG.15 là phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 khi được quan sát từ góc nhìn theo hướng tạo ra góc 85 độ với hướng trước-sau của phương tiện (sát với góc nhìn của hình chiếu nhìn từ phải) khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện.

Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 có kết cấu nhô ra phía trước hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 và tấm che trước 31. Do đó, như được thể hiện trên FIG.15, một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 không bị chắn bởi tấm che trước 31 hoặc đèn trước 40 trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41.

Mặt khác, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 được chiếu tới phần, trong phạm vi ở cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41, của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và rồi sau đó được dẫn hướng tới phần mà kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.15, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 là nhìn thấy được ít nhất một phần. Cụ thể là, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm phía dưới hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 không bị chắn bởi tấm che trước 31. Theo cách này, đèn vị trí bên trái 50 cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn được thể hiện trên FIG.15.

Do đó, theo phương án này, khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện, giới hạn trên của góc nhìn thấy được của đèn vị trí bên trái 50 là 85 độ so với hướng trước-sau của phương tiện. Tức là, khi đèn vị trí bên trái 50 được quan sát từ phía trước và bên phải của phương tiện, đèn vị trí bên trái 50 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc nhỏ hơn 85 độ với hướng trước-sau của phương tiện.

Các đèn chỉ báo trái và phải

Như được thể hiện trên FIG.5, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm đèn chỉ báo trái 60 và đèn chỉ báo phải 61. Cụ thể là, đèn chỉ báo trái 60 gồm nguồn sáng đèn chỉ báo trái 60S và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái 60Rf. Như được thể hiện trên FIG.8(a), đèn chỉ báo trái 60 được nằm vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 của đèn vị trí bên trái 50 và được bố trí phía dưới hơn so với nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S. Ánh sáng được phát ra bởi nguồn sáng đèn chỉ báo trái 60S được phản xạ ra phía trước bởi bộ phản xạ đèn chỉ báo trái 60Rf.

Đèn chỉ báo phải 61 gồm nguồn sáng đèn chỉ báo phải 61S và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải 61Rf. Như được thể hiện trên FIG.8(b), đèn chỉ báo phải 61 được nằm vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 của đèn vị trí bên phải 52 và được bố trí phía dưới hơn so với nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S. Ánh sáng được phát ra bởi nguồn sáng đèn chỉ báo phải 61S được phản xạ ra phía trước bởi bộ phản xạ đèn chỉ báo phải 60Rf.

Như được thể hiện trên FIG.5, trên hình chiếu nhìn từ trước, đèn chỉ báo trái 60 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41. Như được thể hiện trên FIG.5, đèn chỉ báo phải 61 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41.

Như được thể hiện trên FIG.2, trên hình chiếu nhìn từ một bên, nguồn sáng đèn chỉ báo trái 60S và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái 60Rf được nằm về phía sau hơn so với mép trước (tức là, mép trước dưới 312L2) của phần hốc 31O2 dành cho đèn vị trí bên trái 50.

Mặt khác, như được thể hiện trên FIG.3, trên hình chiếu nhìn từ một bên, nguồn sáng đèn chỉ báo phải 61S và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải 61Rf được nằm về phía sau hơn so với mép trước (tức là, mép trước dưới 312R2) của phần hốc 31O3 dành cho đèn vị trí bên phải 52.

Mặt khác, ví dụ, các nguồn sáng LED được dùng làm nguồn sáng đèn chỉ báo trái 60S và nguồn sáng đèn chỉ báo phải 61S.

Hơn nữa, theo phương án này, nguồn sáng đèn chỉ báo trái 60S và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái 60Rf được bố trí vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51, và nguồn sáng đèn chỉ báo phải 61S và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải 61Rf được bố trí vào phía trong hơn so với vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53. Hơn thế nữa, một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 (tức là, trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần phía dưới hơn so với phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41) được dùng làm các vỏ ngoài đèn chỉ báo để thực hiện chức năng.

Hiệu quả của các phương án

Như được đề cập trên đây, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này có ống cổ 21, tấm che trước 31, đèn trước 40, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52. Tấm che trước 31 được bố trí ở phía trước ống cổ 21. Đèn trước 40 được bố trí trên tấm che trước 31. Đèn vị trí bên trái 50 được bố trí trên tấm che trước 31 và được bố trí ở bên trái của đèn trước 40. Đèn vị trí bên phải 52 được bố trí trên tấm che trước 31 và được bố trí ở bên phải của đèn trước 40. Đèn trước 40 gồm nguồn sáng đèn trước 40S phát ra ánh sáng và vỏ ngoài đèn trước 41 được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn trước 40S và có tính truyền sáng. Đèn vị trí bên trái 50 gồm nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S phát ra ánh sáng và vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S và có tính truyền sáng. Đèn vị trí bên phải 52 gồm nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S phát ra ánh sáng và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S và có tính truyền sáng. Phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 và phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 được tạo ra theo cách kéo dài ra phía trước. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được tạo ra theo cách mà phần bên trái 51L của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước. Vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách mà phần bên phải 53R của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 và phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước. Trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 gối chồng với phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trên hình chiếu

nhìn từ phải, phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 gối chồng với phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Theo phương án trên đây, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 có cách thức phát ra ánh sáng tương tự với cách thức phát ra ánh sáng của đèn trước 40 được dùng làm các đèn trái và phải và lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước 40. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách nhô ra phía trước. Hơn nữa, phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 gối chồng với phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 gối chồng với phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Do đó, nếu vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được bố trí theo cách trên đây, các bề mặt bên gần đèn trước 40 của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được bố trí trên cùng độ cao như vỏ ngoài đèn trước 41 ít nhất trong phạm vi vùng bao quanh của tâm của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Do đó, phạm vi mà ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 được nhận ở đó, ở vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 là tương đối lớn. Do đó, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 có thể được cho phép chiếu chủ động tới vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53. Ở đây, "phạm vi vùng bao quanh của tâm của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện" dùng để chỉ phạm vi gồm phần giữa của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện khi vỏ ngoài đèn trước 41 được chia thành ba phần bằng nhau theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Theo cách này, cho dù đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này được đặt nằm ra phía trước tương đối, tác động của sự phát ra ánh sáng của đèn trước 40 lên sự phát ra ánh sáng

của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 cũng có thể tránh được. Ngược lại, ánh sáng của đèn trước 40 có thể được sử dụng một cách chủ động. Tức là, ánh sáng của đèn trước 40 được cho phép chiếu chủ động vào vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 không phát ra đủ ánh sáng, đặc biệt là tới các bề mặt bên gần đèn trước 40 để làm cho chúng sáng hơn, vì thế vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của nó.

Như được đề cập trên đây, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế có thể có được hiệu quả tuyệt vời sau: đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 cũng có thể được quan sát một cách dễ dàng ngay cả từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước 40 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ra phía trước hơn so với mép trái 41L1 của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ra phía trước hơn so với mép phải 41R1 của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41, và được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Trong trường hợp này, các vỏ ngoài đèn vị trí 51 và 53 của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được nằm ra phía trước hơn so với các mép trái và phải của vỏ ngoài đèn trước 41 và ít nhất một phần của đèn trước 40 được nằm về phía sau hơn so với các đầu trước của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Do đó, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 tiếp nhận ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 một cách dễ dàng.

Tuy nhiên, khi vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 nhô ra quá mức, tồn tại nỗi lo ngại rằng là khó khăn cho ánh sáng chiếu tới các đầu trước. Do đó, các vỏ ngoài đèn vị trí 51 và 53 của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được nằm về phía sau hơn so với mép trước 41Fs của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của vỏ ngoài đèn trước 41 tới vị trí theo hướng lên-xuống của phương tiện ở phía dưới hơn so với tâm của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Theo cách này, các đầu trước của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 cũng tiếp nhận một cách dễ dàng ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41. Do đó, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng ngay cả từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: phần hốc 31O2 dành cho đèn vị trí bên trái 50 để bố trí đèn vị trí bên trái 50 và phần hốc 31O3 dành cho đèn vị trí bên phải 52 để bố trí đèn vị trí bên phải 52 lần lượt được tạo ra trên tấm che trước 31. Trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm ra phía trước hơn so với phần hốc 31O2 dành cho đèn vị trí bên trái 50. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm ra phía trước hơn so với phần hốc 31O3 dành cho đèn vị trí bên phải 52.

Trong trường hợp này, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có các kết cấu nhô ra hơn so với tấm che trước 31. Do đó, ánh sáng của đèn trước 40 được cho phép chiếu chủ động vào vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53, đặc biệt là tới các bề mặt bên gần đèn trước 40 để làm cho chúng sáng hơn, vì thế vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của nó. Do đó, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 cũng có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng ngay cả từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước 40 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 kéo

dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41. Ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41.

Trong trường hợp này, ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41 được chiếu tới phần gối chông với vỏ ngoài đèn trước của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 trên hình chiếu nhìn từ một bên và rồi được dẫn hướng tới phần kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước. Tức là, ở vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53, không chỉ phần gối chông với vỏ ngoài đèn trước 41 trên hình chiếu nhìn từ một bên phát ra ánh sáng, mà còn phần kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước 41 có thể phát ra ánh sáng bằng cách dùng ánh sáng được phát ra từ vỏ ngoài đèn trước 41. Do đó, ánh sáng của đèn trước 40 trên vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể được sử dụng một cách chủ động. Theo cách này, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng hơn nữa từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước 40 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 kéo dài từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41 hướng về phía trên và phía sau của phương tiện tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 kéo dài từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41 hướng về phía trên và phía sau của phương tiện tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41.

Trong trường hợp này, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được tạo ra theo cách kéo dài hướng về phía trên và phía sau của phương tiện. Theo cách này, cho dù đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được đặt nằm ra phía trước tương đối, trên hình chiếu nhìn từ một bên, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn trước 41 không bị chắn bởi vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53. Do đó, không chỉ đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện, mà khả năng nhìn thấy được từ phía bên của đèn trước 40 cũng có thể được đảm bảo.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: các nguồn sáng 50S của đèn vị trí bên trái 50 được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống. Các nguồn sáng 52S của đèn vị trí bên phải 52 được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống.

Trong trường hợp này, vì các nguồn sáng 50S và 52S của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 có thể được tạo ra theo cách kéo dài theo phương thẳng đứng. Theo cách này, các bề mặt bên 51R và 53L gần đèn trước 40 của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được kéo dài theo phương thẳng đứng để cho phạm vi được chiếu bởi ánh sáng có thể được gia tăng một cách dễ dàng và do đó, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể được chiếu sáng một cách chủ động bởi ánh sáng của đèn trước. Theo cách này, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng hơn nữa từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước 40 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40 để bố trí đèn trước 40 được tạo ra trên tấm che trước 31. Trên hình chiếu nhìn từ một bên, vỏ ngoài đèn trước 41 của đèn trước 40 được bố trí về phía sau hơn so với đường ảo X nối phần đầu trên 31O1U với phần đầu dưới 31O1D của phần hốc 31O1 dành cho đèn trước 40.

Trong trường hợp này, đèn trước 40 có thể được đặt nằm về phía sau tương đối. Do đó, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 tiếp nhận một cách dễ dàng ánh sáng được phát ra từ đèn trước 41 và do đó, có thể được chiếu sáng một cách chủ động bởi ánh sáng của đèn trước 41. Theo cách này, đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng hơn nữa từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được bố trí ở bên trái và bên phải của đèn trước 40 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, góc giữa mép trước của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa mép trước của vỏ ngoài đèn trước 41 và đường nằm ngang. Trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, góc giữa mép trước của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 và đường nằm

ngang nhỏ hơn so với góc giữa mép trước của vỏ ngoài đèn trước 41 và đường nằm ngang.

Trong trường hợp này, độ nghiêng của các mép trước của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 nhỏ hơn so với đèn trước 40. Theo cách này, cho dù đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 được đặt nằm ra phía trước tương đối, vùng mà bị chắn bởi đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 của đèn trước 40 cũng có thể được làm giảm trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do đó, không chỉ đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện, mà cả khả năng nhìn thấy được của đèn trước 40 cũng có thể được đảm bảo trên các hình chiếu nhìn từ trái và từ phải.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: ở tấm che trước 31, các phần mép 312L1 và 312L2 tiếp xúc với phần bên trái 51L của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được nằm về phía sau hơn so với phần mép 31L1 tiếp xúc với phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51. Ở tấm che trước 31, các phần mép 312R1 và 312R2 tiếp xúc với phần bên phải 53R của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được nằm về phía sau hơn so với phần mép 31R1 tiếp xúc với phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53.

Trong trường hợp này, các vùng được lộ ra ở phần bên trái 51L của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và ở phần bên phải 53R của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 có thể được đảm bảo là tương đối lớn. Do đó, không chỉ đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện, mà còn cả khả năng nhìn thấy được của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 cũng có thể được đảm bảo trên các hình chiếu nhìn từ trái và từ phải.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: phương tiện này còn gồm đèn chỉ báo trái 60 và đèn chỉ báo phải 61. Đèn chỉ báo trái 60 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41. Đèn chỉ báo phải được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41.

Trong trường hợp này, vì các đèn chỉ báo trái và phải 60 và 61 được bố trí ở các vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới 41D của vỏ ngoài đèn trước 41, ảnh hưởng của ánh sáng của đèn trước 40 lên các đèn chỉ báo trái và phải 60 và 61 có thể được làm giảm. Do đó, không chỉ đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 mà còn cả các đèn chỉ báo trái và phải 60 và 61 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của chúng và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

Một dạng được ưu tiên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hình thức thực hiện này là: đèn chỉ báo trái 60 gồm nguồn sáng đèn chỉ báo trái 60S và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái 60Rf. Trên hình chiếu nhìn từ một bên, nguồn sáng đèn chỉ báo trái 60S và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái 60Rf được nằm về phía sau hơn so với mép trước (tức là, mép trước dưới 312L2) của phần hốc 31O2 dành cho đèn vị trí bên trái 50. Đèn chỉ báo phải 61 gồm nguồn sáng đèn chỉ báo phải 61S và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải 61Rf. Trên hình chiếu nhìn từ một bên, nguồn sáng đèn chỉ báo phải 61S và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải 61Rf được nằm về phía sau hơn so với mép trước (tức là, mép trước dưới 312R2) của phần hốc dành cho đèn vị trí bên phải.

Trong trường hợp này, các đèn chỉ báo trái và phải 60 và 61 lần lượt được nằm về phía sau hơn so với các mép trước của phần hốc dành cho đèn vị trí bên trái 31O2 và hốc dành cho đèn vị trí bên phải 31O3. Theo cách này, cho dù ánh sáng của đèn trước 40 được cho phép chiếu chủ động vào vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53, ảnh hưởng của ánh sáng của đèn trước 40 lên các đèn chỉ báo trái và phải 60 và 61 cũng có thể được làm giảm. Do đó, không chỉ đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 mà còn cả các đèn chỉ báo trái và phải 60 và 61 có thể được nhìn thấy một cách dễ dàng từ các phía khác bên của chúng và từ góc nhìn theo hướng tạo ra một góc tương đối lớn với hướng trước-sau của phương tiện.

<Các hình thức thực hiện khác >

Ví dụ, phương pháp để nổi khung phương tiện theo phương án này có thể là cách nổi bằng phương pháp hàn hoặc các phương pháp tương tự, hoặc có thể là cách cố định bằng bulông hoặc cách thức tương tự, hoặc có thể được sản xuất liền khối bằng phương pháp đúc. Mặt khác, khung phương tiện không bị giới hạn ở bộ phận dạng ống và có thể là khung đúc và mặt cắt của nó không bị giới hạn ở hình dạng tròn và có thể có hình dạng chữ nhật.

Kết cấu của tấm che trước 31 không bị giới hạn ở các phương án và tấm che trước 31 cũng có thể gồm nhiều các bộ phận tấm che. Các phần phân đoạn của các bộ phận tấm che không bị giới hạn ở các phương án.

Các tấm che thân phương tiện như tấm che trước 31, các tấm che phía bên 32L và 32R, tấm chắn chân 33, tấm che sau 34 và tấm che dưới 35 chẳng hạn, là các bộ phận tạo vẻ ngoài và tương ứng có thể được chế tạo một cách thích hợp bởi các vật liệu như các chất dẻo. Mỗi bộ phận trong số các bộ phận tấm che là sản phẩm được chế tạo liền khối bằng phương pháp đúc phun ép, nhưng cũng có thể gồm nhiều bộ phận. Ví dụ, ở tấm che trước 31 theo hình thức thực hiện này, tấm che phần trước 311, tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R và tấm che phần trên 313 được tách biệt với nhau, nhưng cũng có thể là liền khối. Ở tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R, các phần nghiêng trên của tấm che phần bên 312La và 312Ra và các phần nghiêng dưới của tấm che phần bên 312Lb và 312Rb không phải lúc nào cũng được chế tạo liền khối mà còn có thể tách biệt với nhau. Hơn nữa, mặc dù trên FIG.2 và FIG.3, dù phần nối giữa tấm che phần trước 311 và tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R được thể hiện bằng cách dùng đường đứt nét, tấm che phần trước 311 và tấm che phần bên trái 312L và tấm che phần bên phải 312R không chỉ có thể tách biệt nhau mà còn có thể được chế tạo liền khối. Mặt khác, các bộ phận cũng có thể lần lượt gồm nhiều bộ phận. Tấm che thân phương tiện là đối xứng hai bên về tổng thể và đẹp cả về hình thức bên ngoài lẫn có lợi cho việc sản xuất.

Mặt khác, kết cấu của đèn trước 40 không bị giới hạn ở các phương án được đề cập trên đây. Nguồn sáng đèn trước 40S không bị giới hạn ở nguồn sáng LED trắng và cũng có thể là nguồn sáng khác như bóng đèn chẳng hạn. Hơn nữa, kết cấu của nguồn sáng đèn trước 40S không bị giới hạn ở phương án trong đó ba nguồn sáng đèn trước được lắp và cũng có thể là phương án trong đó chỉ một nguồn sáng đèn trước được lắp hoặc phương án trong đó hai nguồn sáng đèn trước hoặc nhiều hơn bốn nguồn sáng đèn trước được bố trí. Việc chọn ánh sáng chiếu xa và ánh sáng chiếu gần không bị giới hạn ở các phương án được đề cập trên đây và có thể được thiết kế phù hợp theo các điều kiện khác nhau. Mặt khác, nguồn sáng đèn trước 40S có thể không được bố trí tại vị trí ở độ cao gần như giống với độ cao của phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41 và được nằm phía trên hơn so với phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41, hoặc ở phía dưới hơn so với phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước 41. Mặt khác, nguồn sáng đèn trước 40S có thể

không được bố trí xuống phía dưới và cũng có thể được bố trí theo cách phát ra ánh sáng về phía trước.

Mặt khác, các kết cấu của đèn vị trí bên trái 50 và đèn vị trí bên phải 52 không bị giới hạn ở các phương án trên đây. Nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S và nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S không bị giới hạn ở các nguồn sáng LED và cũng có thể là các nguồn sáng khác như các bóng đèn chẳng hạn. Mặt khác, nguồn sáng đèn vị trí bên trái 50S và nguồn sáng đèn vị trí bên phải 52S không bị giới hạn ở việc tương ứng được tạo nên bởi nhiều nguồn sáng và cũng có thể tương ứng được tạo nên bởi một nguồn sáng.

Mặt khác, các kết cấu của đèn chỉ báo trái 60 và đèn chỉ báo phải 61 không bị giới hạn ở các phương án trên đây. Nguồn sáng đèn chỉ báo trái 60S và nguồn sáng đèn chỉ báo phải 61S không bị giới hạn ở các nguồn sáng LED và cũng có thể là các nguồn sáng khác như các bóng đèn chẳng hạn. Hơn nữa, đèn chỉ báo trái 60 và đèn vị trí bên trái 50 có thể được bố trí theo cách tách rời và đèn chỉ báo phải 61 và đèn vị trí bên phải 52 được bố trí theo cách tách rời.

Mặt khác, vỏ ngoài đèn trước 41 không bị giới hạn ở các phương án và cũng có thể có hình dạng khác, ví dụ, có hình dạng gần như hình dạng đầu mũi tên hướng lên phía trên hoặc có dạng gần như hình thang đảo ngược. Ở đây, "vỏ ngoài đèn trước 41 có hình dạng gần như hình dạng đầu mũi tên hướng lên trên" dùng để chỉ là trên hình chiếu nhìn từ trước, vỏ ngoài đèn trước 41 được tạo ra theo cách mà mép trên và mép dưới của nó kéo dài từ giữa của mép trên và mép dưới theo hướng trái-phải của phương tiện hướng về các bên trái và phải và phía dưới và mép trái 41L1 của phần bên trái 41L và mép phải 41R1 của phần bên phải 41R kéo dài xuống phía dưới và vào phía trong. Mặt khác, "vỏ ngoài đèn trước 41 có dạng gần như hình thang đảo ngược" dùng để chỉ là vỏ ngoài đèn trước 41 được tạo ra theo cách mà mép trên và mép dưới của nó kéo dài từ giữa của mép trên và mép dưới theo hướng trái-phải của phương tiện hướng về bên trái và bên phải với việc giữ nguyên các độ cao của mép trên và mép dưới và mép trái 41L1 của phần bên trái 41L và mép phải 41R1 của phần bên phải 41R kéo dài xuống phía dưới và vào phía trong.

Mặt khác, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 không cần bị giới hạn ở việc kéo dài tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên 41U của vỏ ngoài đèn trước. Vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 chỉ cần được bố trí theo cách mà phần bên phải 51R của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái 51 được cho phép gối chồng với phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện

tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái 41L của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện, và phần bên trái 53L của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải 53 được cho phép gối chồng với phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải 41R của vỏ ngoài đèn trước 41 theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Mặt khác, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế, cũng có thể có nhiều hơn ba bánh phương tiện chứ không chỉ bị giới hạn ở hai bánh. Ví dụ, phương tiện giao thông cũng có thể có hai bánh trước và một bánh sau. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở phương tiện giao thông kiểu scuter, mà cũng có thể là các phương tiện giao thông khác như các phương tiện giao thông kiểu thể thao và các phương tiện giao thông hạng nhẹ. Hoặc phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở phương tiện giao thông kiểu scuter, mà cũng có thể là phương tiện giao thông chạy mọi địa hình (All Terrain Vehicle - ATV) và các phương tiện giao thông bốn bánh khác.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, bao gồm:

ống cổ (21);

tấm che trước (31) được bố trí ở phía trước ống cổ (21);

đèn trước (40) được bố trí trên tấm che trước (31);

đèn vị trí bên trái (50) được bố trí trên tấm che trước (31) và được bố trí ở bên trái của đèn trước (40); và

đèn vị trí bên phải (52) được bố trí trên tấm che trước (31) và được bố trí ở bên phải của đèn trước (40); trong đó:

đèn trước (40) gồm ít nhất một nguồn sáng đèn trước (40S) và vỏ ngoài đèn trước (41), nguồn sáng đèn trước (40S) được tạo kết cấu để phát ra ánh sáng, vỏ ngoài đèn trước (41) được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn trước (40S) và có tính truyền sáng;

đèn vị trí bên trái (50) gồm ít nhất một nguồn sáng đèn vị trí bên trái (50S) và vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51), nguồn sáng đèn vị trí bên trái (50S) được tạo kết cấu để phát ra ánh sáng, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn vị trí bên trái (50S) và có tính truyền sáng;

đèn vị trí bên phải (52) gồm ít nhất một nguồn sáng đèn vị trí bên phải (52S) và vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53), nguồn sáng đèn vị trí bên phải (52S) được tạo kết cấu để phát ra ánh sáng, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) được bố trí ở phía trước nguồn sáng đèn vị trí bên phải (52S) và có tính truyền sáng;

phần bên trái (41L) của vỏ ngoài đèn trước (41) và phần bên phải (41R) của vỏ ngoài đèn trước (41) được tạo ra theo cách kéo dài ra phía trước;

vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) được tạo ra theo cách mà phần bên trái (51L) của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) và phần bên phải (51R) của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước;

vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) được tạo ra theo cách mà phần bên phải (53R) của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) và phần bên trái (53L) của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) kéo dài ra phía trước và nhô ra phía trước, khác biệt ở chỗ trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, phần bên phải (51R) của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) gối chồng với phần bên trái (41L) của vỏ ngoài đèn trước (41) từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần

bên trái (41L) của vỏ ngoài đèn trước (41) theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái (41L) của vỏ ngoài đèn trước (41) theo hướng lên-xuống của phương tiện; và

trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, phần bên trái (53L) của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) gối chồng với phần bên phải (41R) của vỏ ngoài đèn trước (41) từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải (41R) của vỏ ngoài đèn trước (41) theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải (41R) của vỏ ngoài đèn trước (41) theo hướng lên-xuống của phương tiện.

2. Phương tiện theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, vỏ ngoài đèn trước (41) bao gồm mép trước (41Fs).

3. Phương tiện theo điểm 2, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) được nằm ra phía trước hơn so với mép trái (41L1) của phần bên trái (41L) của vỏ ngoài đèn trước (41) và về phía sau hơn so với mép trước (41Fs) của vỏ ngoài đèn trước (41), từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên trái (41L) của vỏ ngoài đèn trước (41) theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên trái (41L) của vỏ ngoài đèn trước (41) theo hướng lên-xuống của phương tiện; và

trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) được nằm ra phía trước hơn so với mép phải (41R1) của phần bên phải (41R) của vỏ ngoài đèn trước (41) và về phía sau hơn so với mép trước (41Fs) của vỏ ngoài đèn trước (41), từ vị trí phía trên hơn so với tâm của phần bên phải (41R) của vỏ ngoài đèn trước (41) theo hướng lên-xuống của phương tiện tới vị trí phía dưới hơn so với tâm của phần bên phải (41R) của vỏ ngoài đèn trước (41) theo hướng lên-xuống của phương tiện.

4. Phương tiện theo điểm 2 hoặc 3, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, góc giữa mép trước (51F) của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa mép trước (41Fs) của vỏ ngoài đèn trước (41) và đường nằm ngang, và

trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, góc giữa mép trước (53F) của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) và đường nằm ngang nhỏ hơn so với góc giữa mép trước (41Fs) của vỏ ngoài đèn trước (41) và đường nằm ngang.

5. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ, phần hốc (3102) dành cho đèn vị trí bên trái (50) để bố trí đèn vị trí bên trái (50) và phần hốc

(31O3) dành cho đèn vị trí bên phải (52) để bố trí đèn vị trí bên phải (52) lần lượt được tạo ra trên tấm che trước (31), và

trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) được nằm ra phía trước hơn so với phần hốc (31O2) dành cho đèn vị trí bên trái (50), và

trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) được nằm ra phía trước hơn so với phần hốc (31O3) dành cho đèn vị trí bên phải (52).

6. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 5, khác biệt ở chỗ, ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước (41), và

ít nhất một phần của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) kéo dài hướng về phía trên hơn so với vỏ ngoài đèn trước (41).

7. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 6, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu nhìn từ trái của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) kéo dài từ vị trí ở cùng độ cao như phần đầu dưới (41D) của vỏ ngoài đèn trước (41) hướng về phía trên và phía sau của phương tiện tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên (41U) của vỏ ngoài đèn trước (41), và

trên hình chiếu nhìn từ phải của phương tiện, vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) kéo dài từ vị trí trên cùng độ cao như phần đầu dưới (41D) của vỏ ngoài đèn trước (41) hướng về phía trên và phía sau của phương tiện tới vị trí cao hơn so với phần đầu trên (41U) của vỏ ngoài đèn trước (41).

8. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ, nhiều nguồn sáng (50S) của đèn vị trí bên trái (50) được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống, và

nhiều nguồn sáng (52S) của đèn vị trí bên phải (52) được sắp xếp theo hàng theo hướng lên-xuống.

9. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ, phần hốc (31O1) dành cho đèn trước (40) để bố trí đèn trước (40) được tạo ra trên tấm che trước (31), và

trên hình chiếu nhìn từ một bên, vỏ ngoài đèn trước (41) của đèn trước (40) được bố trí về phía sau hơn so với đường ảo (X) nối phần đầu trên (31O1U) với phần đầu dưới (31O1D) của phần hốc (31O1) dành cho đèn trước (40).

10. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt ở chỗ, ở tấm che trước (31), phần mép (312L1, 312L2) tiếp xúc với phần bên trái (51L) của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51) được nằm về phía sau hơn so với phần mép (31L1) tiếp xúc với phần bên phải (51R) của vỏ ngoài đèn vị trí bên trái (51), và phần mép (312R1, 312R2) tiếp xúc với phần bên phải (53R) của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53) được nằm về phía sau hơn so với phần mép (31R1) tiếp xúc với phần bên trái (53L) của vỏ ngoài đèn vị trí bên phải (53).

11. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 10, khác biệt bởi, đèn chỉ báo trái (60) và đèn chỉ báo phải (61).

12. Phương tiện theo điểm 11, khác biệt ở chỗ, đèn chỉ báo trái (60) được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới (41D) của vỏ ngoài đèn trước (41), và

đèn chỉ báo phải (61) được bố trí ở vị trí thấp hơn so với phần đầu dưới (41D) của vỏ ngoài đèn trước (41).

13. Phương tiện theo điểm 11 hoặc 12, khác biệt ở chỗ, đèn chỉ báo trái (60) bao gồm nguồn sáng đèn chỉ báo trái (60S) và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái (60Rf), và trên hình chiếu nhìn từ một bên, nguồn sáng đèn chỉ báo trái (60S) và bộ phản xạ đèn chỉ báo trái (60Rf) được nằm về phía sau hơn so với mép trước (312L2) của phần hốc (31O2) dành cho đèn vị trí bên trái (50), và

đèn chỉ báo phải (61) bao gồm nguồn sáng đèn chỉ báo phải (61S) và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải (61Rf), và trên hình chiếu nhìn từ một bên, nguồn sáng đèn chỉ báo phải (61S) và bộ phản xạ đèn chỉ báo phải (61Rf) được nằm về phía sau hơn so với mép trước (312R2) của phần hốc (31O3) dành cho đèn vị trí bên phải (52).

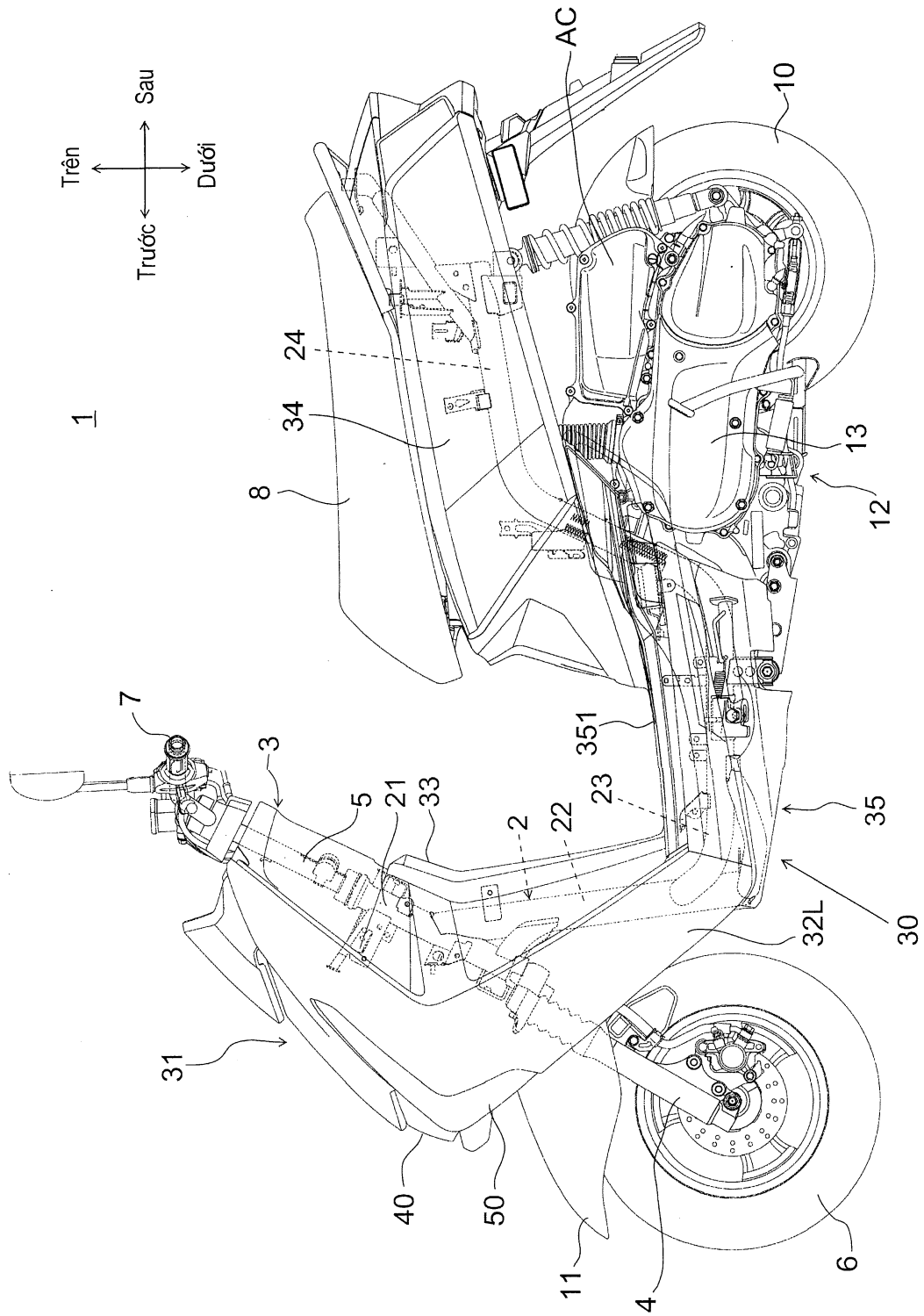


FIG. 1

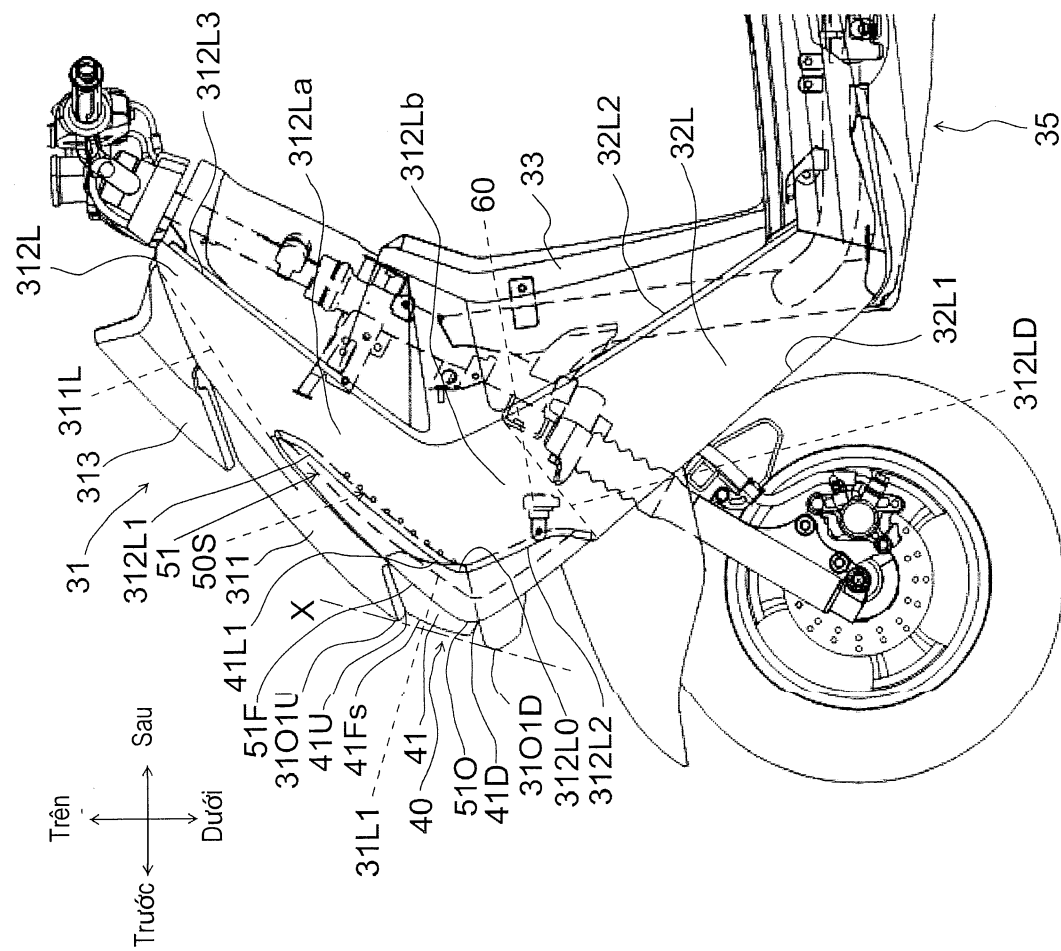


FIG. 2

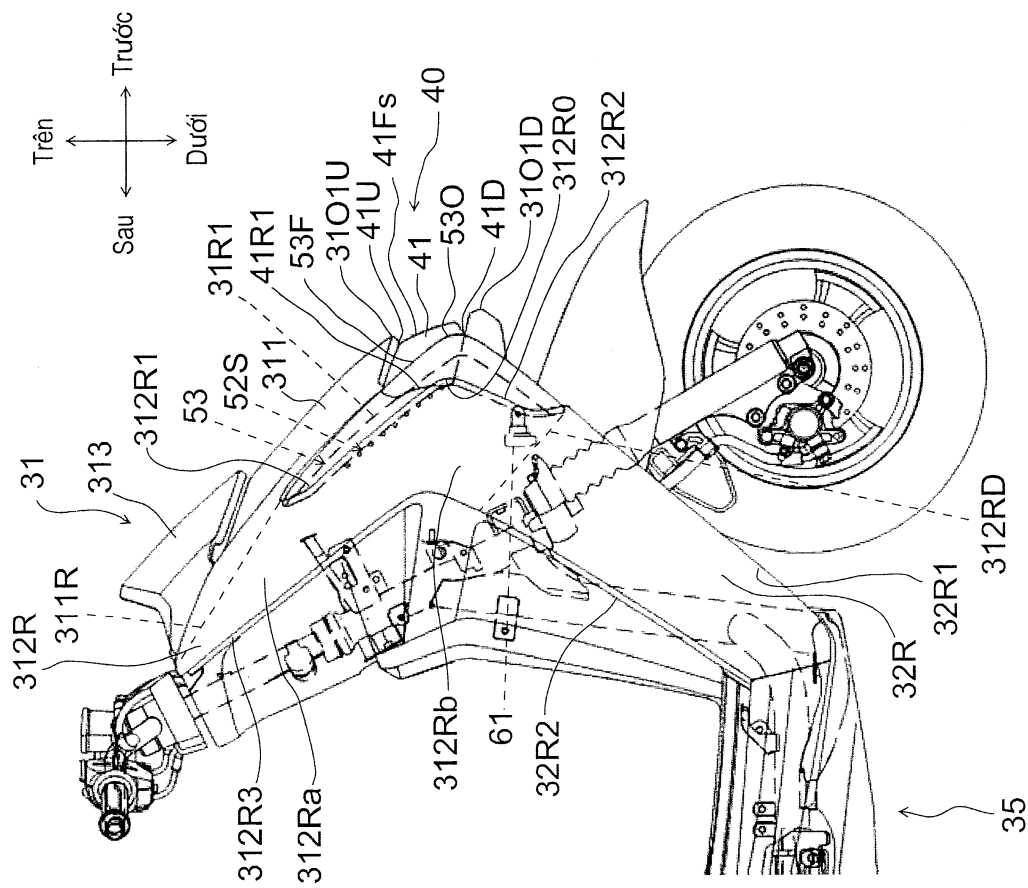


FIG. 3

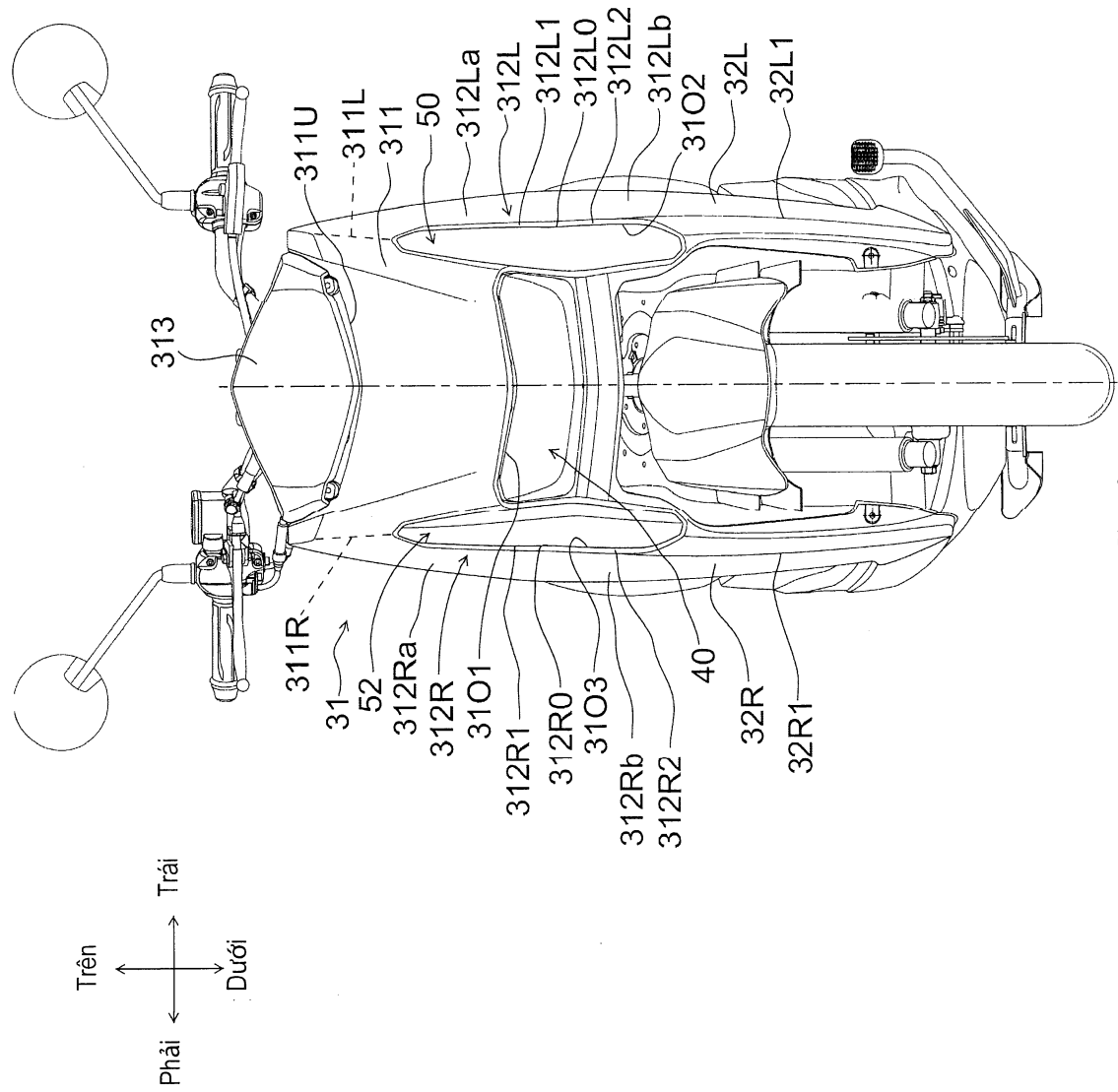


FIG. 4

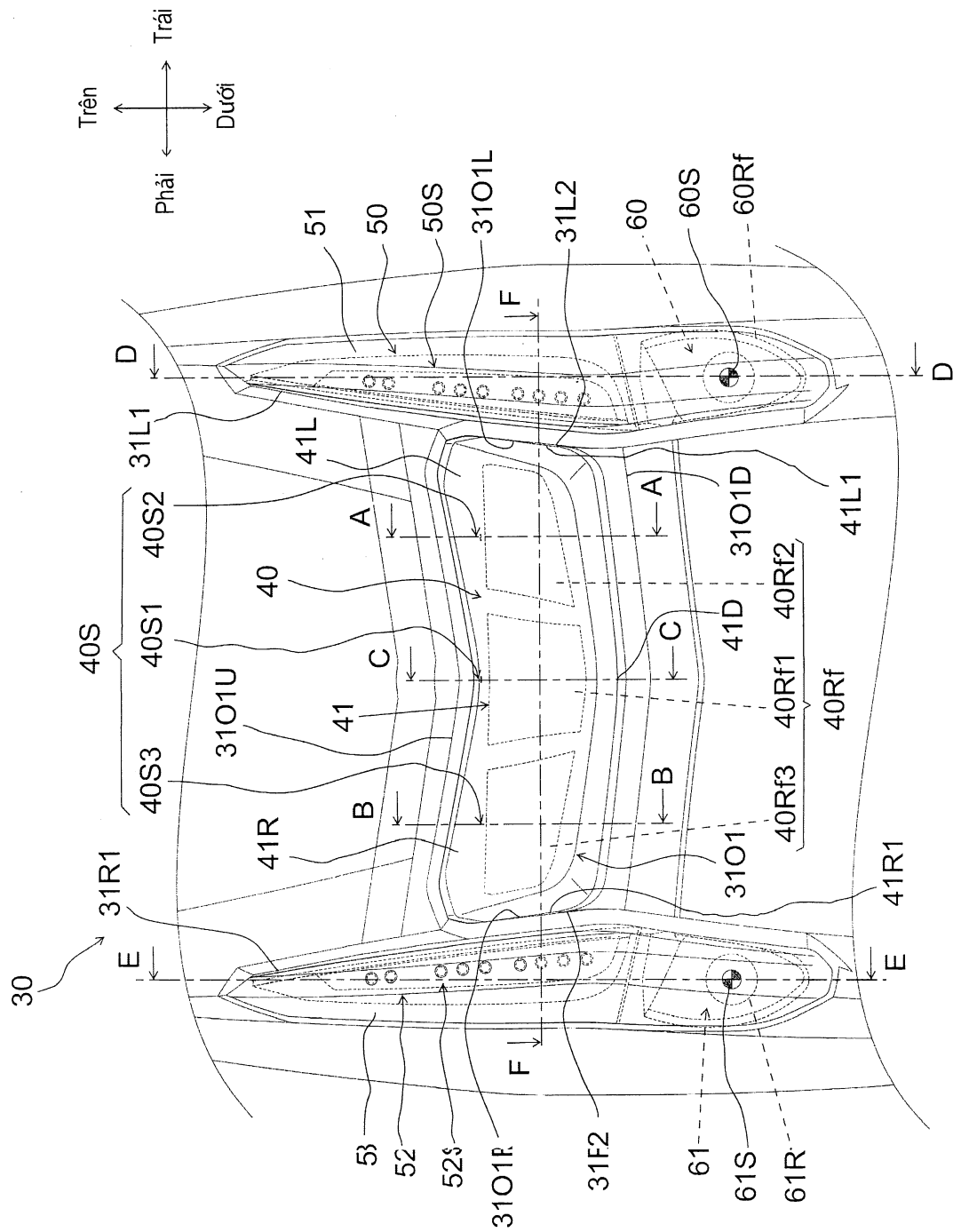


FIG. 5

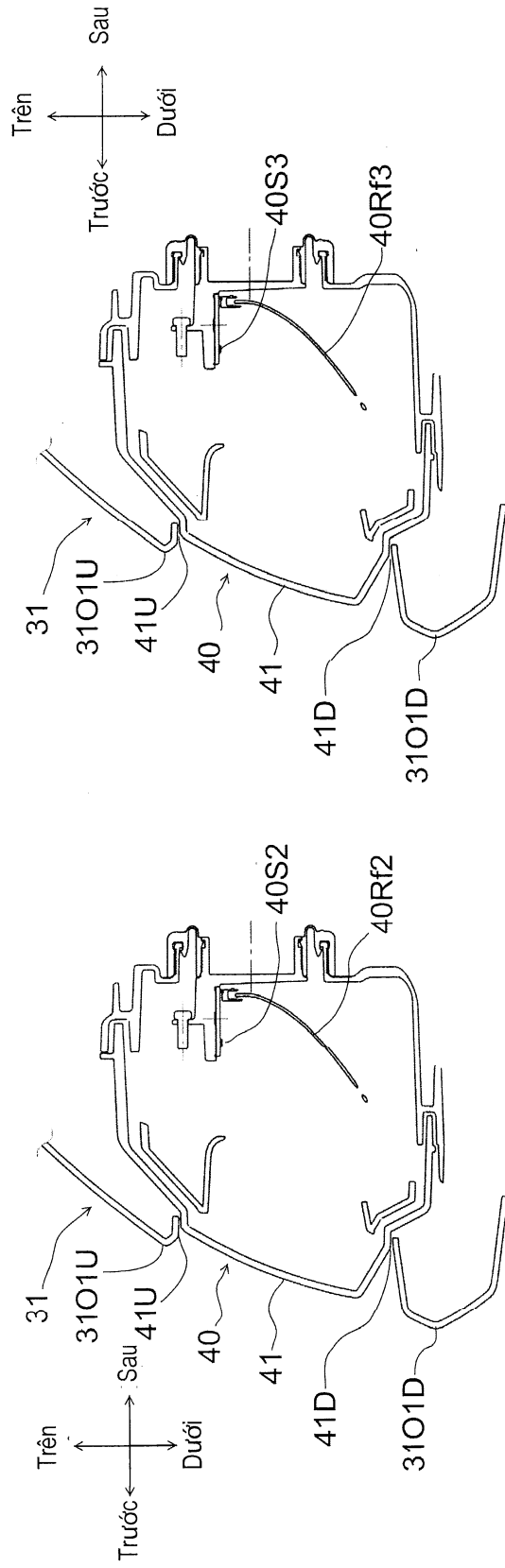


FIG. 7(a)

FIG. 7(b)

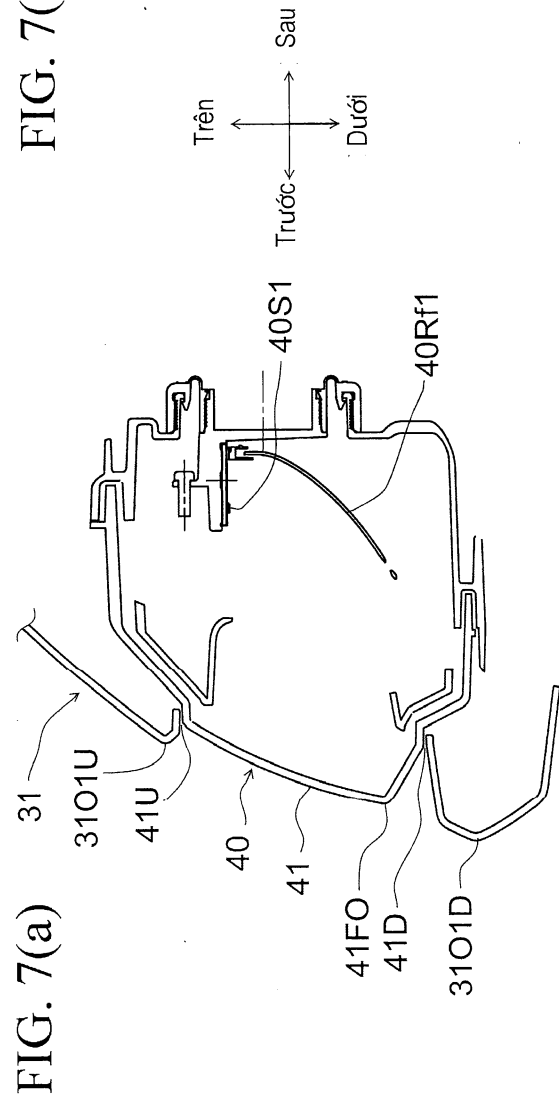


FIG. 7(c)

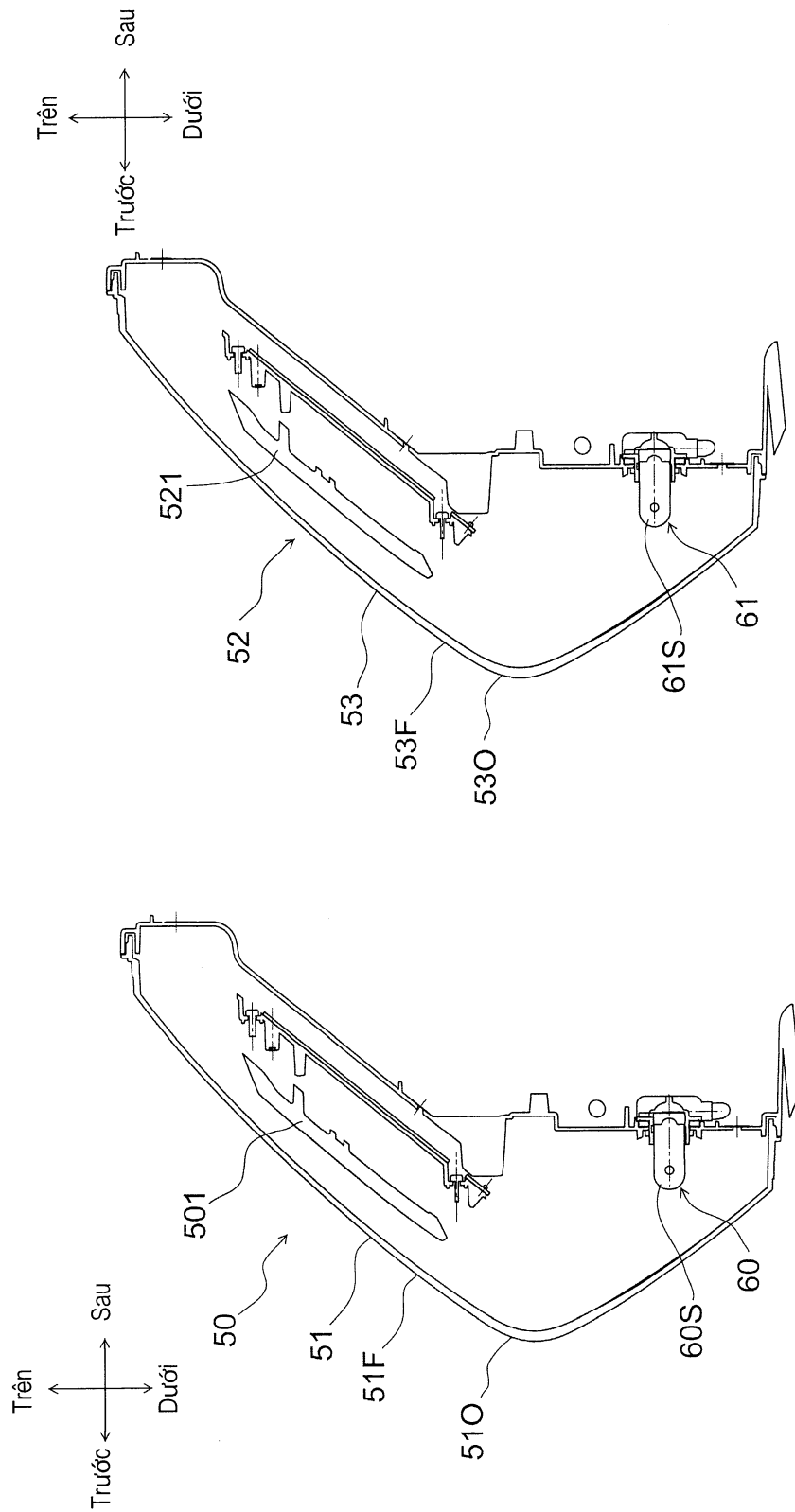


FIG. 8(a)

FIG. 8(b)

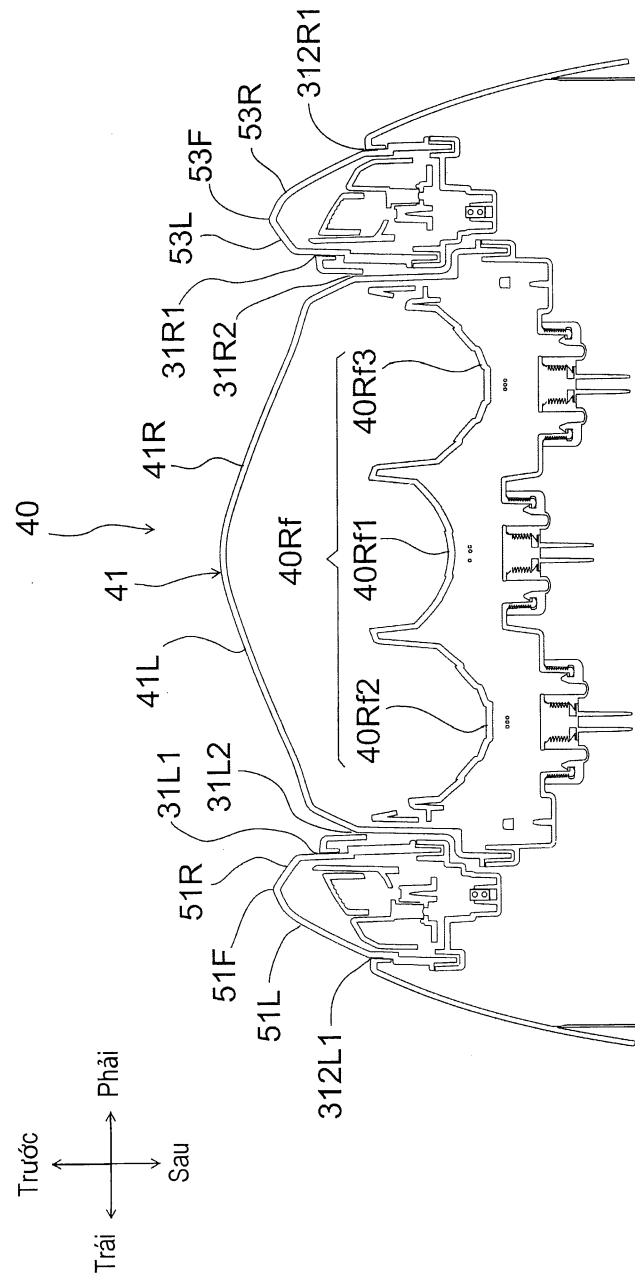


FIG. 9

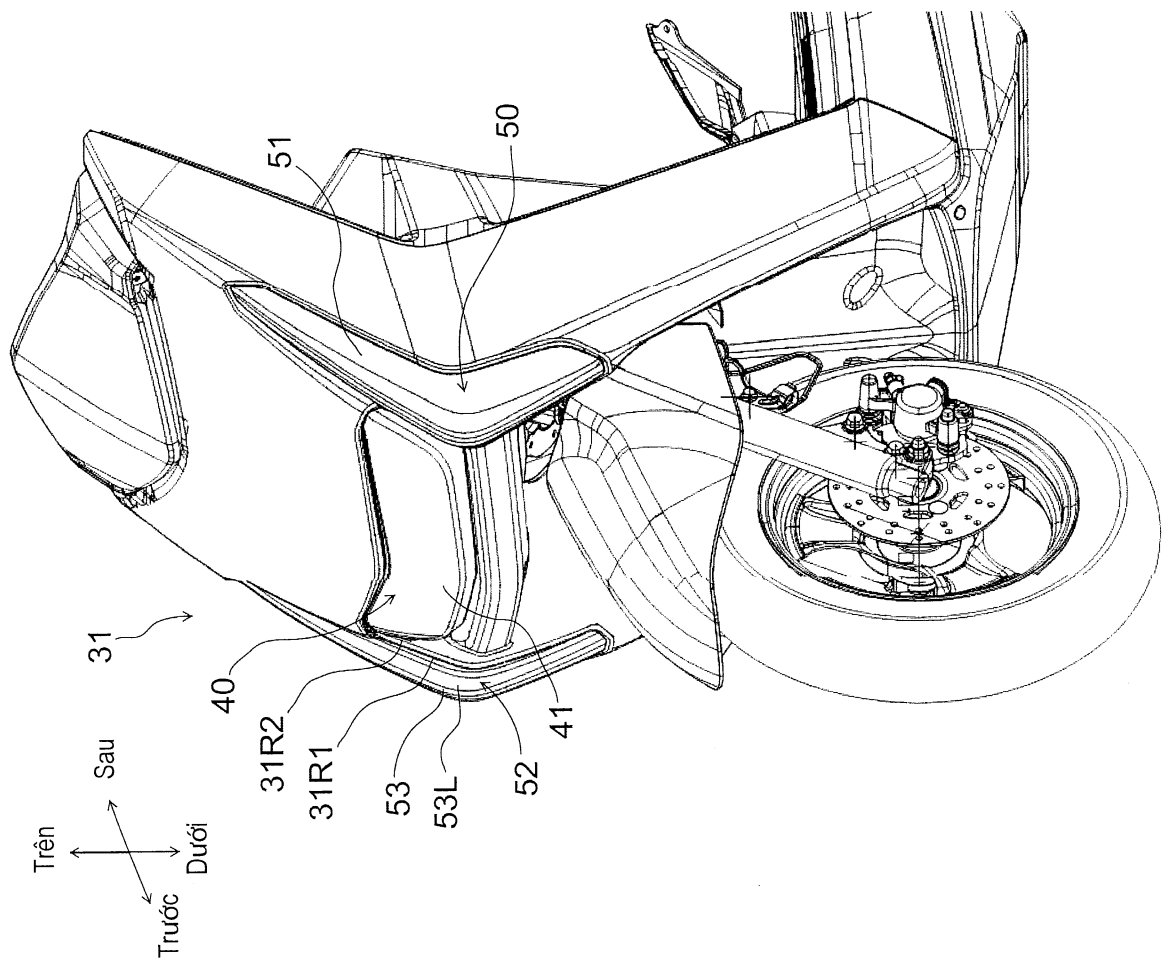


FIG. 10

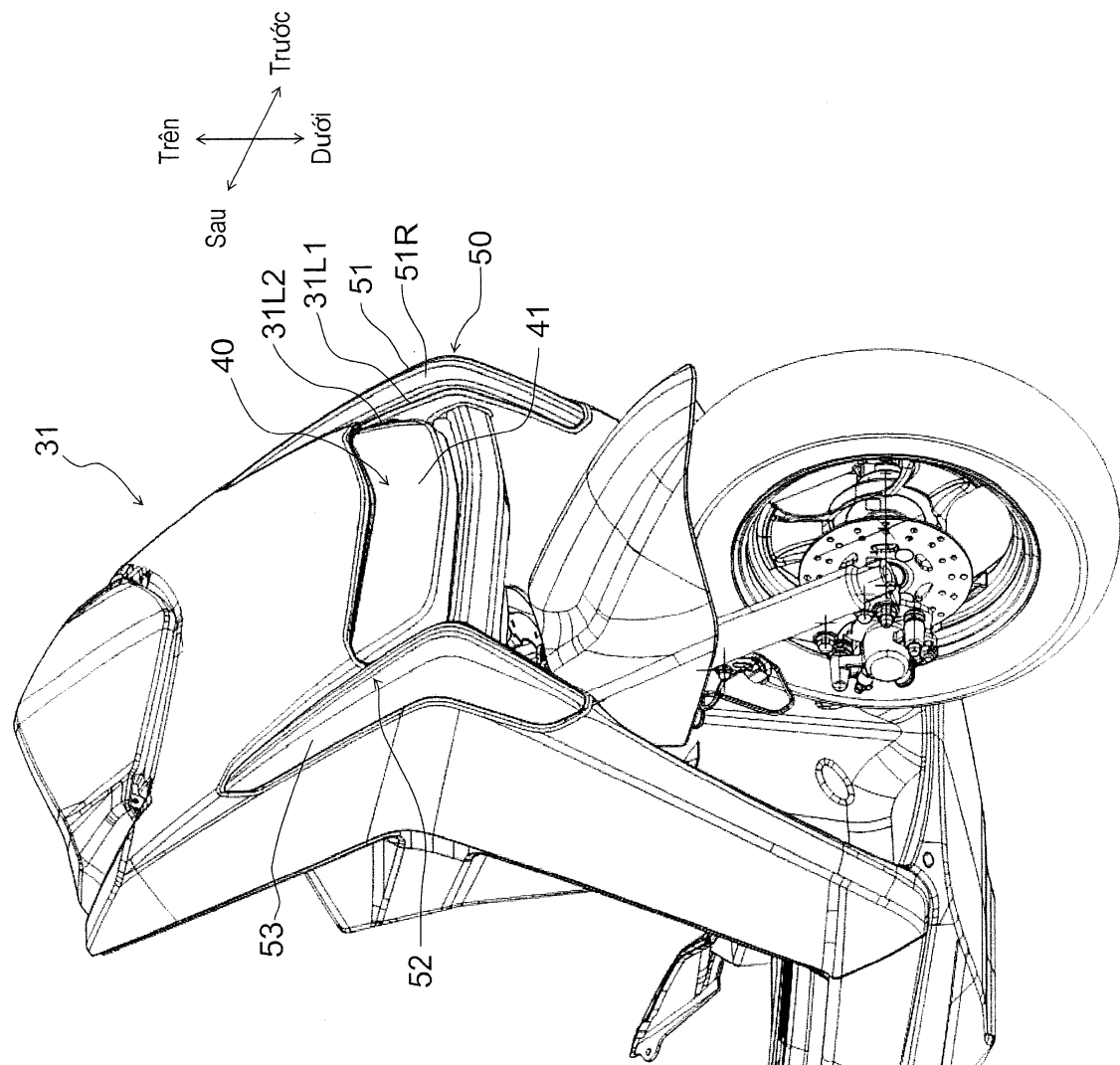


FIG. 11

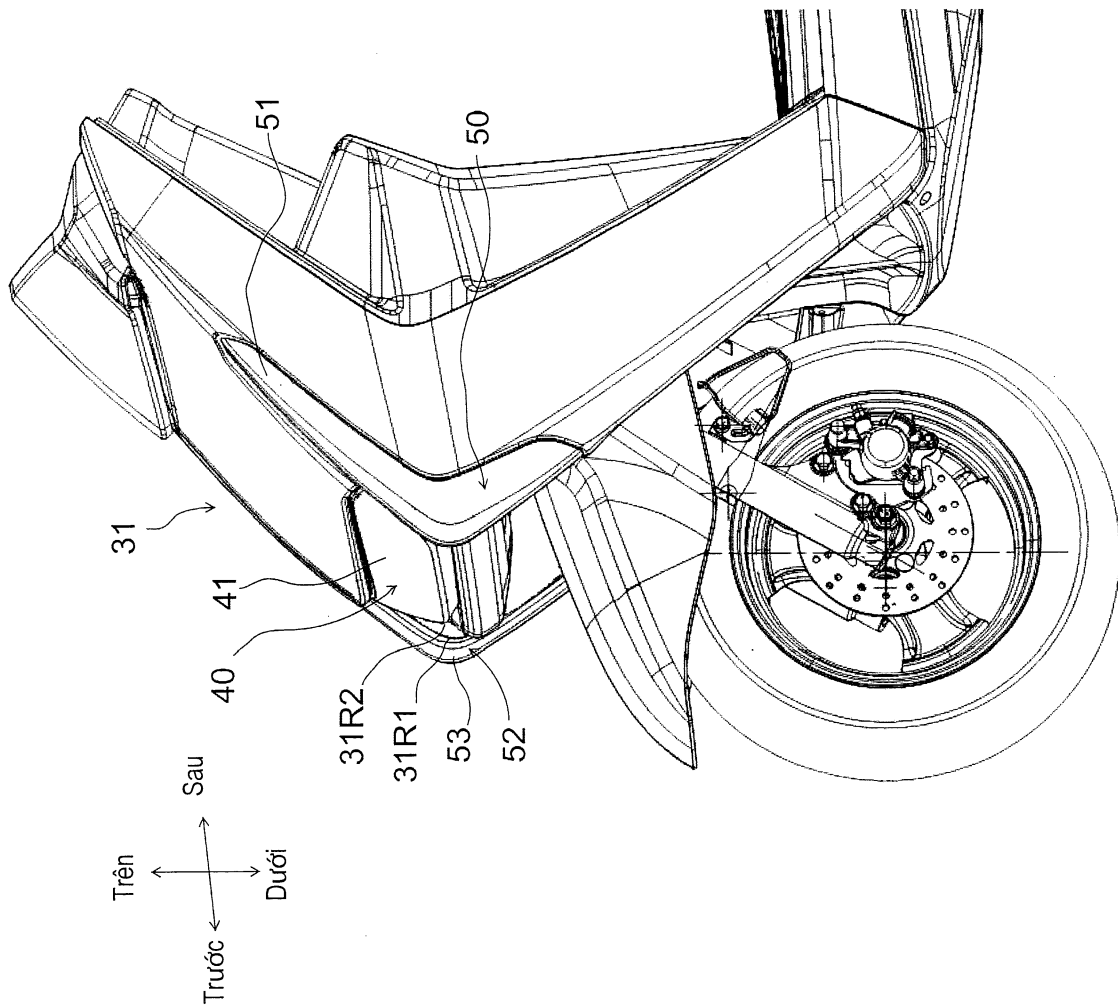


FIG. 12

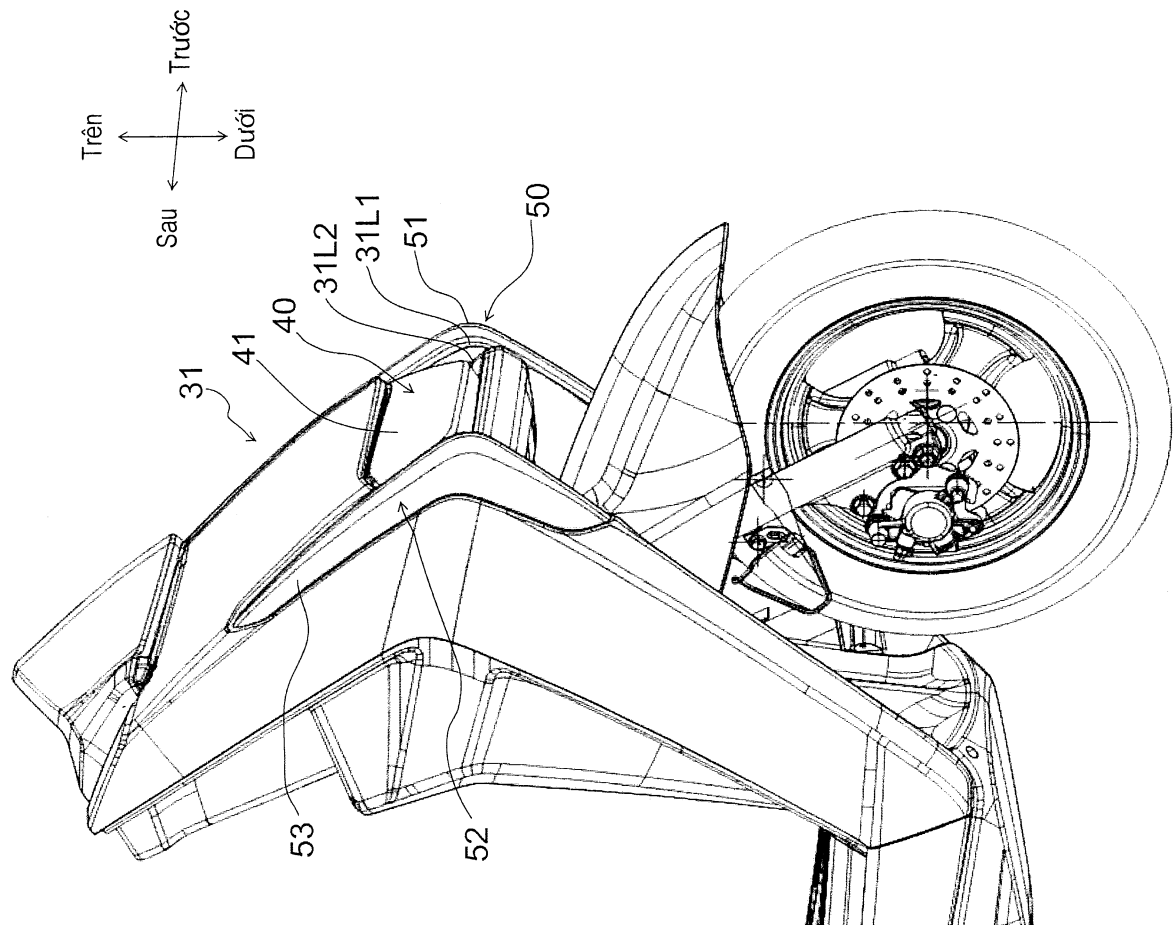


FIG. 13

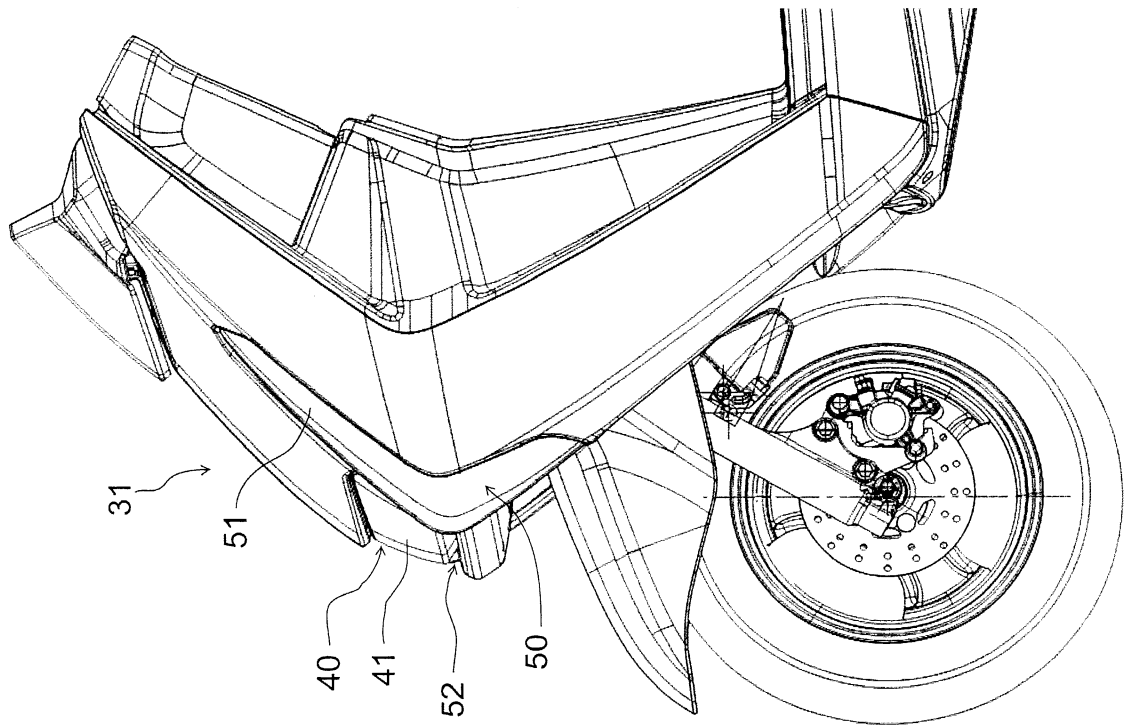
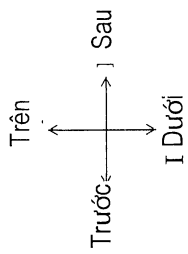


FIG. 14



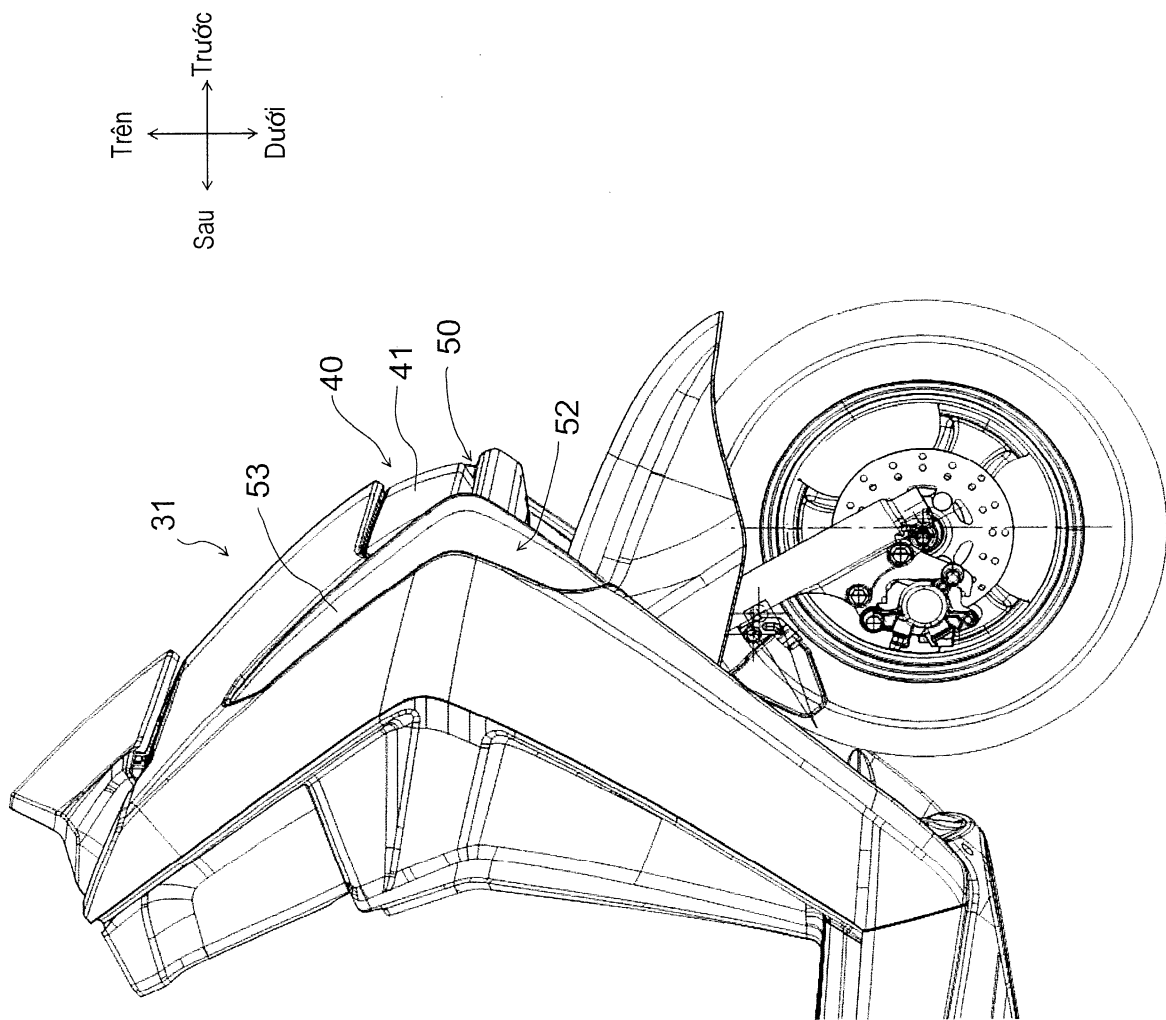


FIG. 15

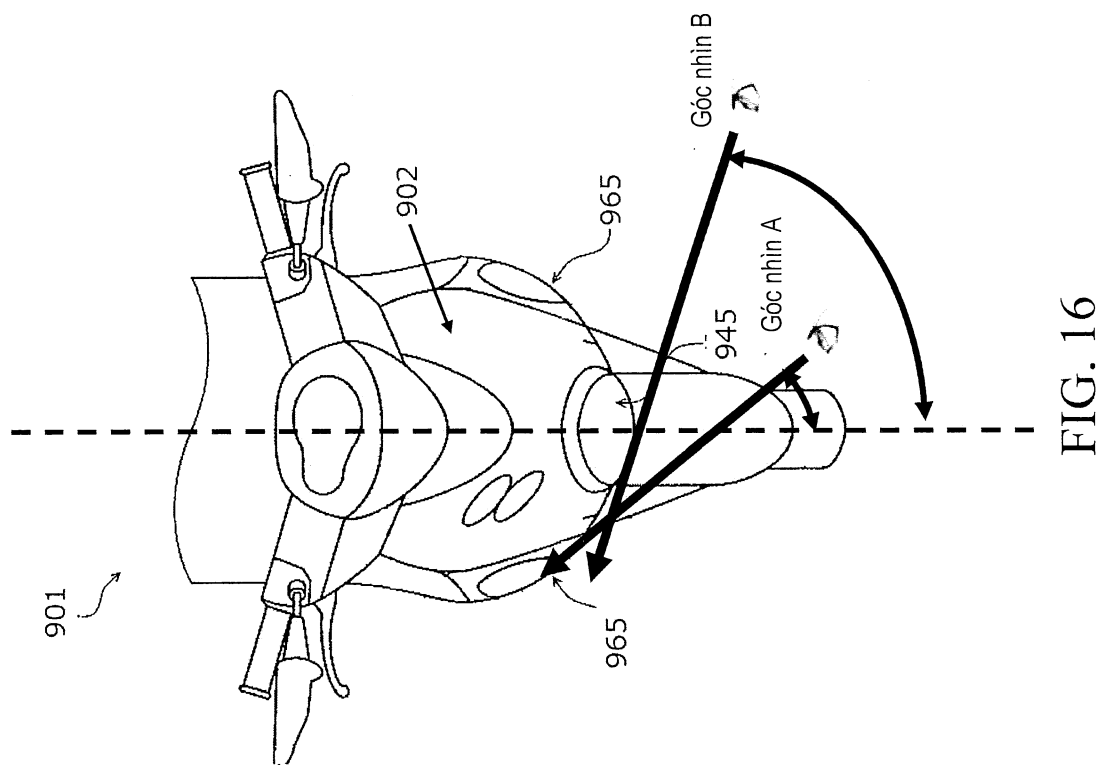


FIG. 16