



(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)



1-0028175

(51)⁷ B62J 17/06; B62J 99/00; B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2017-00787

(22) 03/03/2017

(30) 2016-044868 08/03/2016 JP

(45) 25/05/2021 398

(43) 25/09/2017 354A

(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)

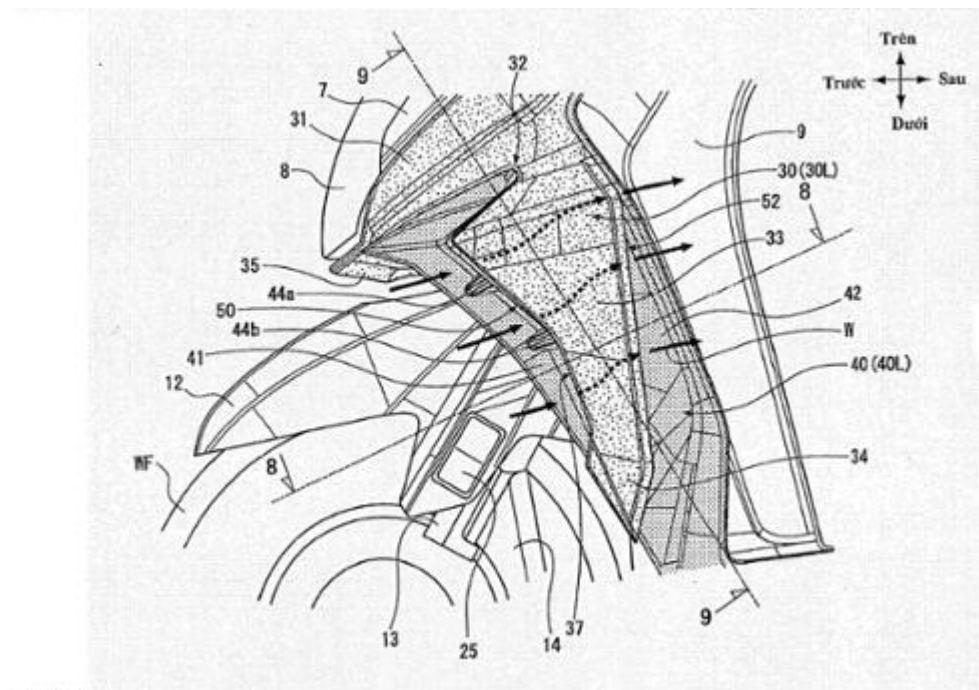
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) Ai MIYOSHI (JP); Sunao KAWANO (JP); Noriaki IGARASHI (JP); Masashi NAMAI (JP); Jun TANAKA (JP).

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

(54) NẮP CHE BÊN CỦA XE

(57) Sáng chế đề cập đến nắp che bên của xe có khả năng có độ cứng vững tăng để tạo ra đường dẫn không khí trong khi vẫn duy trì các hình dạng bên ngoài đẹp. Nắp che bên của xe bao gồm nắp che bên thứ nhất (40) che phía bên của xe máy (1); nắp che bên thứ hai (30) che phía ngoài của nắp che bên thứ nhất (40) theo hướng chiều rộng của xe; và đường dẫn không khí (51) được tạo ra bởi nắp che bên thứ nhất (40) và nắp che bên thứ hai (30). Đường dẫn không khí (51) tiếp nhận không khí di chuyển (W) từ phía trước xe, và sau đó dẫn không khí di chuyển vào (W) về phía bên ngoài theo hướng về phía sau của thân xe. Nắp che bên thứ nhất (40) có bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) và chỗ uốn (46). Bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) dẫn không khí di chuyển (W) về phía sau thân xe. Bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) tiếp tục dẫn không khí di chuyển (W) về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe sau khi không khí di chuyển (W) đã được dẫn bởi bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41). Chỗ uốn (46) nối bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) với nhau. Nắp che bên thứ hai (30) được đặt để che chỗ uốn (46) khi thân xe được nhìn từ phía bên. Các gân làm lệch hướng (44a, 44b) được tạo ra trên nắp che bên thứ nhất (40) để làm lệch không khí di chuyển (W) theo hướng định trước.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến nắp che bên của xe và, cụ thể hơn, sáng chế đề cập đến nắp che bên của xe có đường dẫn không khí để làm lệch không khí di chuyển.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết kết cấu được thiết kế sao cho các nắp che bên được lắp vào các phía bên của thân xe, như xe máy và các loại xe tương tự, để tạo ra đường dẫn không khí dùng cho không khí di chuyển đi từ phía trước thân xe được tiếp nhận và sau đó được hướng bởi đường dẫn không khí về các phía đi ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe.

Tài liệu sáng chế 1 (JP 2012-240522 A) bộc lộ kết cấu của nắp che bên dùng cho xe máy. Nắp che bên này bao gồm nửa nắp che trong được bố trí vào trong theo hướng chiều rộng của xe, và nắp che bên còn có nửa nắp che ngoài lộ ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Các nửa nắp che trong và nắp che ngoài được nối với nhau ở các đầu ở phía trước thân xe. Nắp che bên được kết cấu để có lỗ vào và lỗ ra được tạo ra trong nắp che bên. Lỗ vào được tạo ra trong nửa nắp che trong ở gần càng trước để dẫn không khí di chuyển. Lỗ ra được tạo ra ở phía sau xe của nửa nắp che ngoài để xả không khí đi vào từ lỗ ra ra bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe.

Tuy nhiên, nắp che bên như được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1 có các nắp che được bố trí để tạo ra phân dạng túi sao cho khoảng trống bên trong của phân dạng túi dùng làm đường dẫn không khí. Từ thực tế này, khi dòng không khí di chuyển mạnh hơn, sự biến dạng có thể xảy ra đối với các nắp che dẫn đến gây ra tiếng ồn do sự tiếp xúc của nắp che với nắp che. Như là cách có hiệu quả để ngăn chặn tiếng ồn do tiếp xúc này, gân và/hoặc các chi tiết tương tự có thể được tạo ra để làm tăng độ cứng vững của nắp che. Tuy nhiên, gân như vậy lắp vào bề mặt của nắp che làm tăng vấn đề bất lợi về việc làm xấu hình dạng bên ngoài.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất nắp che bên của xe có khả năng có độ cứng vững tăng để tạo ra đường dẫn không khí trong khi vẫn duy trì các hình dạng bên ngoài đẹp nhằm khắc phục vấn đề kỹ thuật thông thường nêu trên.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất nắp che bên của xe bao gồm: nắp che bên thứ nhất (40) che phía bên của xe (1); nắp che bên thứ hai (30) che phía ngoài của nắp che bên thứ nhất (40) theo hướng chiều rộng của xe; và đường dẫn không khí (51) được tạo ra bởi nắp che bên thứ nhất (40) và nắp che bên thứ hai (30), đường dẫn không khí (51) tiếp nhận không khí di chuyển (W) từ phía trước xe, đường dẫn không khí (51) dẫn không khí di chuyển vào (W) về phía bên ngoài theo hướng về phía sau của thân xe, trong đó nắp che bên thứ nhất (40) có bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) và chỗ uốn (46), bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) dẫn không khí di chuyển (W) về phía sau thân xe, bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) tiếp tục dẫn không khí di chuyển (W) về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe sau khi không khí di chuyển (W) đã được dẫn bởi bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), chỗ uốn (46) nối bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) với nhau, và nắp che bên thứ hai (30) được đặt để che chỗ uốn (46) khi thân xe được nhìn từ phía bên.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, trong đó nắp che bên thứ nhất (40) có gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44c, 44d) để làm lệch không khí di chuyển (W) theo hướng định trước.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b) được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), chỗ uốn (46) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42).

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44c) được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) và chỗ uốn (46).

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b) kéo dài về phía trước thân xe hơn so với đầu trước (37) của nắp che bên thứ hai (30) khi

thân xe được nhìn từ phía bên.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44d) được tạo ra để nằm chắn ngang chỗ uốn (46) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42).

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, trong đó bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) có đầu ngoài (45) theo hướng chiều rộng của xe, đầu ngoài (45) này được bố trí ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe hơn so với đầu dưới (34) của nắp che bên thứ hai (30).

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, trong đó bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) có đầu trước (47), đầu trước (47) này được bố trí vào trong theo hướng chiều rộng của xe hơn so với đầu trước (37) của nắp che bên thứ hai (30).

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b) được tạo ra để tạo ra khe hở định trước (T) từ phía trong của nắp che bên thứ hai (30).

Theo khía cạnh thứ mười của sáng chế, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b) là phần nhô được tạo dạng bằng cách tạo ra chỗ lõm trên bề mặt bên trong của nắp che bên thứ nhất (40), nắp che bên thứ nhất (40) này được tạo ra có dạng tấm mỏng.

Các hiệu quả của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất, nắp che bên thứ nhất (40) có bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) và chỗ uốn (46), bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) dẫn không khí di chuyển (W) về phía sau thân xe, bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) tiếp tục dẫn không khí di chuyển (W) về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe sau khi không khí di chuyển (W) đã được dẫn bởi bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), chỗ uốn (46) nối bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) với nhau, và nắp che bên thứ hai (30) được đặt để che chỗ uốn (46) khi thân xe được nhìn từ phía bên. Do vậy, không khí di chuyển có thể được hướng có hiệu quả về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe qua đường dẫn không khí. Và ngoài ra, ngay cả khi gân và/hoặc các chi tiết tương tự được tạo ra để làm tăng độ cứng vững của chỗ uốn của nắp che bên thứ nhất, thì chỗ uốn được xếp chồng bởi nắp che bên thứ hai. Điều này khiến cho có thể duy trì các hình dạng bên ngoài.

Theo khía cạnh thứ hai, nắp che bên thứ nhất (40) có gân làm lệch hướng (44a,

44b, 44c, 44d) để làm lệch không khí di chuyển (W) theo hướng định trước. Do vậy, gân làm lệch hướng cho phép điều chỉnh dòng không khí di chuyển và gân làm lệch hướng cũng cho phép làm tăng độ cứng vững của nắp che bên thứ nhất.

Theo khía cạnh thứ ba, gân làm lệch hướng (44a, 44b) được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), chỗ uốn (46) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42). Do vậy, gân làm lệch hướng nằm chắn ngang chỗ uốn để kéo dài trên phía trước và phía sau trong đường dẫn không khí, khiến cho độ cứng vững của nắp che bên thứ nhất có thể được tăng đáng kể. Kết quả là, có thể ngăn không cho nắp che bên thứ nhất bị biến dạng bởi không khí di chuyển đi đến tiếp xúc với nắp che bên thứ hai.

Theo khía cạnh thứ tư, gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44c) được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) và chỗ uốn (46). Do vậy, độ cứng vững của nắp che bên thứ nhất được tăng ở phía trước chỗ uốn.

Theo khía cạnh thứ năm, gân làm lệch hướng (44a, 44b) kéo dài về phía trước thân xe hơn so với đầu trước (37) của nắp che bên thứ hai (30) khi thân xe được nhìn từ phía bên. Do vậy, hiệu quả hướng không khí di chuyển vào trong đường dẫn không khí được tăng. Và ngoài ra, gân làm lệch hướng lộ ra dùng làm dấu hiệu trang trí cho hình dạng bên ngoài, khiến cho khả năng tiêu thụ sản phẩm sẽ được tăng.

Theo khía cạnh thứ sáu, gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44d) được tạo ra để nằm chắn ngang chỗ uốn (46) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42). Do vậy, độ cứng vững của nắp che bên thứ nhất được tăng ở phía sau chỗ uốn.

Theo khía cạnh thứ bảy, bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) có đầu ngoài (45) theo hướng chiều rộng của xe, đầu ngoài (45) này được bố trí ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe hơn so với đầu dưới (34) của nắp che bên thứ hai (30). Do vậy, khi xe bị lật đổ, thì nắp che bên thứ hai tiếp xúc với mặt đất sau khi đầu sau của bề mặt dẫn không khí thứ hai của nắp che bên thứ nhất đã tiếp xúc mặt đất. Kết quả là, có thể bảo vệ nắp che bên thứ hai, nắp che này có thể được tạo ra là bề mặt lớp phủ ngoài trong một số trường hợp.

Theo khía cạnh thứ tám, bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) có đầu trước (47), đầu trước (47) này được bố trí vào trong theo hướng chiều rộng của xe hơn so với đầu

trước (37) của nắp che bên thứ hai (30). Do vậy, lỗ vào của đường dẫn không khí ở phía trước thân xe được tạo ra bằng cách lắp ráp nắp che bên thứ nhất và nắp che bên thứ hai.

Theo khía cạnh thứ chín, gân làm lệch hướng (44a, 44b) được tạo ra để tạo ra khe hở định trước (T) từ phía trong của nắp che bên thứ hai (30). Do vậy, ngay cả khi nắp che bên thứ nhất bị biến dạng bởi không khí di chuyển, thì gân làm lệch hướng ngăn không cho đi vào tiếp xúc với nắp che bên thứ hai.

Theo khía cạnh thứ mười, gân làm lệch hướng (44a, 44b) là phần nhô được tạo dạng bằng cách tạo ra chỗ lõm trên bề mặt bên trong của nắp che bên thứ nhất (40), nắp che bên thứ nhất (40) này được tạo ra có dạng tấm mỏng. Do vậy, gân làm lệch hướng được tạo ra chỉ bằng cách thay đổi hình dạng của khuôn kim loại dùng để tạo ra nắp che bên thứ nhất làm bằng nhựa. Hơn nữa, có thể ngăn không cho tăng trọng lượng gây ra do việc tạo ra gân làm lệch hướng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ phía trái của xe máy thích hợp dùng nắp che bên của xe theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của xe máy.

Fig.3 là hình vẽ phóng to của một phần của phía bên trái của xe máy.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của phía bên trái của xe máy 1.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh khi nắp che bên thứ hai được tháo ra từ trạng thái được thể hiện trên Fig.4.

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh khi nắp che bên thứ nhất được tháo ra từ trạng thái được thể hiện trên Fig.5.

Fig.7 là hình chiếu đứng phóng to riêng phần khi nắp che bên thứ hai được tháo ra.

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

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

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện khe hở giữa nắp che bên thứ nhất và nắp che

bên thứ hai.

Fig.11 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cách để gắn chặt nắp che bên thứ nhất và nắp che bên thứ hai.

Fig.12 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cách để gắn chặt nắp che bên thứ nhất và nắp che bên thứ hai.

Fig.13 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện gân làm lệch hướng theo phương án thực hiện.

Fig.14 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện gân làm lệch hướng theo biến thể làm ví dụ của phương án thực hiện.

Fig.15 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện gân làm lệch hướng theo biến thể làm ví dụ thứ hai của phương án thực hiện.

Mô tả chi tiết sáng chế

Các phương án thực hiện ưu tiên theo sáng chế sẽ được mô tả một cách chi tiết có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Fig.1 là hình chiếu cạnh từ phía trái của xe máy 1 thích hợp dùng nắp che bên của xe theo một phương án thực hiện của sáng chế. Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của xe máy 1. Xe máy 1 là xe tay ga kiểu ngồi để chân hai bên, xe máy 1 có sàn thấp 15 để người đi xe đặt chân của họ sát bên nhau trên sàn thấp 15. Hệ thống treo kiểu khâu nối dưới 14, hệ thống này đỡ bánh trước WF, được gắn vào cặp càng trước bên trái và bên phải 13. Các càng trước 13 được đỡ xoay được vào khung thân xe theo cách lắc được. Tay lái 4 được gắn chặt vào đầu trên của các càng trước 13. Các phía trước và sau của tay lái 4 được che bởi nắp che đồng hồ 3, nắp che này đỡ đồng hồ đo 24, các gương chiếu hậu 2 và đèn vị trí 5. Chấn bùn trước 12, chấn bùn này che bên trên bánh trước WF, được gắn chặt vào các càng trước 13. Các mặt phản xạ 25 được gắn vào cả hai phía bên của chấn bùn trước 12.

Cụm động lực kiểu cụm lắc P được đỡ xoay được trong phần sau thân của xe máy 1 theo cách lắc được. Cụm động lực P bao gồm liên khối hộp truyền động tự động và động cơ như nguồn dẫn động. Hộp bộ lọc không khí 21 được lắp vào đầu sau của cụm

động lực P. Bánh sau WR là bánh dẫn động được đỡ xoay được trên đầu sau của cụm động lực P theo cách quay được.

Các nắp rẽ dòng dưới 23 được nối với cả hai đầu của sàn thấp 15 theo hướng chiều rộng của xe. Tấm đỡ yên 16 và cặp nắp rẽ dòng sau bên trái và bên phải 18 được bố trí ở phía sau nắp rẽ dòng dưới 23. Tấm đỡ yên 16 đỡ yên xe 17. Tay nắm sau 19 được gắn vào các phần trên của các đầu sau của các nắp rẽ dòng sau 18. Cụm đèn hậu 20 và chấn bùm sau 22 được lắp bên dưới tay nắm sau 19.

Tấm đỡ sàn 9 được đặt đối diện với các cẳng chân của người đi xe, và phía trước của tấm đỡ sàn 9 được che bởi nắp che trước 6 và cặp nắp che bên thứ hai bên trái và bên phải 30 (30L, 30R) (vùng đánh bóng bằng chấm). Nắp che trước 6 và các nắp che bên thứ hai 30 đỡ đèn pha 8 và các cụm đèn tín hiệu 7. Hơn nữa, các nắp che bên thứ nhất 40 (40L, 40R) được đặt ở các phía trong của các nắp che bên thứ hai 30 theo hướng chiều rộng của xe. Đường dẫn không khí 51 (xem Fig.8) được tạo ra giữa mỗi trong số các nắp che bên thứ nhất 40 và nắp che bên thứ hai tương ứng 30. Đường dẫn không khí 51 tiếp nhận không khí di chuyển từ phía trước thân xe, và sau đó đường dẫn không khí 51 được tạo ra để dẫn không khí di chuyển ra bên ngoài theo hướng về phía sau của thân xe.

Fig.3 là hình vẽ phóng to của một phần của phía bên trái của xe máy 1. Các nắp che bên thứ nhất 40 tạo kết cấu nắp che bên theo sáng chế bao gồm nắp che bên thứ nhất bên trái 40L và nắp che bên thứ nhất bên phải 40R, các nắp che này đối xứng trái-phải. Các nắp che bên thứ nhất 40 là các chi tiết tấm mỏng được tạo ra từ nhựa có màu, như nhựa màu đen và/hoặc các loại nhựa tương tự. Tương tự, các nắp che bên thứ hai 30 bao gồm nắp che bên thứ hai bên trái 30L và nắp che bên thứ hai bên phải 30R, các nắp che này đối xứng trái-phải. Các nắp che bên thứ hai 30L và 30R được nối với nhau ở khớp nối 35, khớp nối này che phần dưới của đèn pha 8. Các nắp che bên thứ hai 30 được tạo ra từ các chi tiết nhựa dạng tấm mỏng được sơn theo màu của thân xe, như màu trắng hoặc các màu tương tự.

Nắp che bên thứ hai bên trái 30L (dưới đây thường gọi đơn giản là “nắp che bên thứ hai 30”) bao gồm phần trên 31, phần giữa có dạng dài 33 và đầu dưới 34. Phần trên 31

được tạo ra để bao quanh cụm đèn tín hiệu tương ứng 7. Phần giữa 33 kéo dài xuống dưới từ rãnh 32. Đầu dưới 34 có bộ phận ôm chặt 36 (xem Fig.4) giữ nắp che bên thứ nhất 40.

Theo phương án thực hiện, nắp che bên thứ hai 30 được đặt phía ngoài của nắp che bên thứ nhất 40 theo hướng chiều rộng của xe và nắp che bên thứ hai 30 được bố trí ở khoảng cách định trước so với nắp che bên thứ nhất 40, khiến cho đường dẫn không khí 51 dùng cho không khí di chuyển W được tạo ra giữa các nắp che bên thứ hai 30 và thứ nhất 40. Đường dẫn không khí 51 tiếp nhận không khí di chuyển W từ phía trước thân xe và sau đó xả không khí di chuyển vào W về phía bên ngoài theo hướng về phía sau của thân xe. Không khí di chuyển W được đưa vào trong đường dẫn không khí qua lỗ vào 50 bố trí ở phía trước thân xe. Sau đó, không khí di chuyển W được xả qua lỗ ra 52 bố trí ở phía sau thân xe, khiến cho không khí di chuyển W được hướng về phía sau ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe.

Dòng không khí di chuyển W được tạo ra chủ yếu phụ thuộc vào dạng hình học của nắp che bên thứ nhất bên trái 40L (dưới đây thường gọi đơn giản là “nắp che bên thứ nhất 40”). Nắp che bên thứ nhất 40 có bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41 và bề mặt dẫn không khí thứ hai 42. Bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41 được định hướng theo hướng chiều dọc xe, trong khi bề mặt dẫn không khí thứ hai 42 được nghiêng phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Nắp che bên thứ nhất 40 được tạo ra có các gân làm lệch hướng 44 (44a, 44b) để dẫn không khí di chuyển W về phía hướng định trước khi không khí di chuyển W đi qua đường dẫn không khí 51.

Các gân làm lệch hướng 44a, 44b theo phương án thực hiện là các phần dạng nhô, các phần này được đặt để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41 và bề mặt dẫn không khí thứ hai 42, các phần dạng nhô này được định hướng theo hướng chiều dọc xe. Phía trước thân xe của mỗi gân làm lệch hướng 44a, 44b kéo dài về phía trước thân xe hơn so với đầu trước 37 của nắp che bên thứ hai 30, khiến cho xe phía trước nhìn thấy được từ bên ngoài. Mỗi gân làm lệch hướng 44a, 44b được tạo ra để được nghiêng lên trên về phía sau sao cho không khí di chuyển W đi theo góc hơi chệch lên trên so với mặt phẳng nằm ngang về phía sau thân xe. Và ngoài ra, các gân làm lệch hướng 44a, 44b có

chức năng làm dấu hiệu trang trí cho thiết kế hình dạng bên ngoài.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của phía bên trái của xe máy 1. Bộ phận ôm chặt 36 có mặt cắt dạng gần như hình chữ U được tạo ra trên đầu dưới 34 của nắp che bên thứ hai 30. Bộ phận ôm chặt 36 được gài khớp với đầu trước 47 của nắp che bên thứ nhất 40 để cho nắp che bên thứ hai 30 được gắn chặt với độ ổn định.

Phần dưới của nắp che bên thứ nhất 40 kéo dài ở phía sau bánh trước WF ở phía trong theo hướng chiều rộng của xe, trong khi đầu ngoài 45 theo hướng chiều rộng của xe liên tục với bề mặt dẫn không khí thứ hai 42 và đầu ngoài 45 được nối với đầu trước của nắp rẽ dòng dưới 23, nắp rẽ dòng này kéo dài xuống dưới từ sàn thấp 15.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh khi nắp che bên thứ hai 30 được tháo ra từ trạng thái được thể hiện trên Fig.4. Tương tự, Fig.6 là hình vẽ phối cảnh khi nắp che bên thứ nhất 40 được tháo ra từ trạng thái được thể hiện trên Fig.5. Ở các bước lắp ráp các chi tiết nắp che bên, ban đầu, nắp che bên thứ nhất 40 được lắp cố định vào tấm đỡ sàn 9, tấm đỡ sàn này đối diện với các cẳng chân của người đi xe (trạng thái được thể hiện trên Fig.5). Sau đó, cụm lắp ráp bao gồm nắp che bên thứ hai 30 và nắp che trước 6 được gắn để che nắp che bên thứ nhất 40, nắp che bên thứ hai 30 và nắp che trước 6, vốn đã được lắp với đèn pha 8 và cụm đèn tín hiệu 7.

Bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41 và bề mặt dẫn không khí thứ hai 42 của nắp che bên thứ nhất 40 được tạo ra có dạng gần như tấm. Các gân làm lệch hướng 44a, 44b để điều chỉnh hướng dòng của không khí di chuyển W được đặt ở chỗ uốn 46, chỗ uốn này được tạo ra giữa bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41 và bề mặt dẫn không khí thứ hai 42. Theo phương án thực hiện, cả hai gân làm lệch hướng 44a, 44b được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41, chỗ uốn 46 và bề mặt dẫn không khí thứ hai 42. Các gân làm lệch hướng 44a, 44b được tạo ra để làm tăng độ cứng vững của nắp che bên thứ nhất 40 nhằm ngăn không cho vùng lân cận chỗ uốn 46 bị biến dạng bởi áp suất của không khí di chuyển W.

Theo phương án thực hiện, nắp che bên thứ hai 30 được đặt để che chỗ uốn 46 của nắp che bên thứ nhất 40. Điều này dẫn đến việc che khuất chỗ uốn 46 và các gân làm

lệch hướng 44a, 44b không nhìn thấy. Điều này khiến cho có thể làm tăng độ cứng vững của nắp che bên thứ nhất 40 trong khi vẫn giữ được hình dạng bên ngoài đẹp.

Fig.7 là hình chiếu đứng phóng to riêng phần khi nắp che bên thứ hai 30 được tháo ra. Phần bắt chặt được tạo ra trong phần dưới của nắp che bên thứ nhất 40. Phần bắt chặt này bao gồm chi tiết bắt chặt thứ nhất 64 và chi tiết bắt chặt thứ hai 65. Phần dưới của nắp che bên thứ nhất 40 được gắn chặt vào tấm đỡ sàn 9 bằng chi tiết bắt chặt thứ hai 65. Mặc dù Fig.7 thể hiện cả chi tiết bắt chặt thứ nhất 64 và chi tiết bắt chặt thứ hai 65, chi tiết bắt chặt thứ nhất 64 được tạo ra để bắt chặt đầu dưới 34 của nắp che bên thứ hai 30 (được thể hiện bằng đường gạch-hai chấm) vào nắp che bên thứ nhất 40, và do vậy, theo quy trình lắp ráp, chi tiết bắt chặt thứ nhất 64 được vận sau khi nắp che bên thứ hai 30 đã được định vị đúng vị trí.

Bề mặt dẫn không khí thứ hai 42 của nắp che bên thứ nhất 40 có đầu ngoài 45 theo hướng chiều rộng của xe, và đầu ngoài 45 được bố trí bên ngoài đầu dưới 34 của nắp che bên thứ hai 30 theo hướng chiều rộng của xe. Vì điều này, nếu thân xe bị lật đổ, nắp che bên thứ nhất 40 tiếp xúc với mặt đất trước khi nắp che bên thứ hai 30 tiếp xúc với. Điều này dẫn đến việc bảo vệ nắp che bên thứ hai 30, nắp che này có thể được tạo ra là bề mặt lớp phủ ngoài trong một số trường hợp. Trong phần trên ở phía trong của nắp che bên thứ nhất 40 theo hướng chiều rộng của xe, phần nhô ra 48 và lỗ xuyên 63 được tạo ra để gắn chặt nắp che bên thứ nhất 40 vào mặt dưới của nắp che bên thứ hai 30.

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường 8-8 được thể hiện Fig.3. Khung chính 27 của thân xe được giữ trong phần nhô về phía sau của tấm đỡ sàn 9. Chấn bùn phía sau 26 được đặt phía trước khung chính 27 để đỡ chấn bùn trước 12 từ phía sau càng trước 13.

Theo sáng chế, khoảng trống được tạo ra giữa nắp che bên thứ nhất 40 và nắp che bên thứ hai 30 và khoảng trống này tạo kết cấu đường dẫn không khí 51 để dẫn không khí đi chuyển W ra bên ngoài theo hướng về phía sau của thân xe. Lỗ vào 50 của đường dẫn không khí 51 được tạo ra một cách dễ dàng do đầu trước (đầu trước của bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41) 47 của nắp che bên thứ nhất 40 được bố trí bên trong đầu trước 37 của nắp che bên thứ hai 30 theo hướng chiều rộng của xe. Hơn nữa, sau khi không khí đi

chuyển W đã được hướng ra ngoài bởi chỗ uốn 46, lỗ ra 52 của đường dẫn không khí 51 cho phép không khí di chuyển W đi dọc theo bề mặt dẫn không khí thứ hai 42 để được xả ra bên ngoài theo hướng về phía sau của thân xe. Không khí di chuyển W càng mạnh, thì tải trọng tác dụng vào chỗ uốn 46 càng lớn. Tuy nhiên, theo phương án thực hiện, độ cứng vững được tăng bởi các gân làm lệch hướng 44a, 44b, khiến cho nắp che bên thứ nhất 40 không bị biến dạng khi tiếp xúc với chi tiết nắp che khác bất kỳ.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường 9-9 được thể hiện Fig.3. Phần trên 31 của nắp che bên thứ hai 30 che phần dưới của thấu kính của cụm đèn tín hiệu 7. Ngoài ra, phần trên 31 kéo dài về phía trước đèn pha 8 để có chức năng làm chi tiết đỡ nắp che trước 6.

Mỗi gân làm lệch hướng 44a, 44b được tạo ra như phần nhô được tạo dạng bằng cách tạo ra chỗ lõm trên bề mặt bên trong của nắp che bên thứ nhất dạng tấm mỏng 40. Do vậy, các gân làm lệch hướng 44a, 44b có thể được tạo ra chỉ bằng cách thay đổi hình dạng của khuôn kim loại dùng để tạo ra nắp che bên thứ nhất làm bằng nhựa 40. Kết quả là, có thể ngăn không cho tăng trọng lượng gây ra do việc tạo ra các gân làm lệch hướng 44a, 44b.

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện khe hở giữa nắp che bên thứ nhất 40 và nắp che bên thứ hai 30. Phần nhô ra 48 và lỗ xuyên 63 của nắp che bên thứ nhất 40 được tạo ra để gắn chặt nắp che bên thứ nhất 40 vào nắp che bên thứ hai 30 từ phía dưới thân xe. Chi tiết bắt chặt 60 được bố trí sát liền với phần nhô ra 48 và lỗ xuyên 63, và chi tiết bắt chặt 60 được dùng để gắn chặt khớp nối 35 của nắp che bên thứ hai 30 với đèn pha 8 từ phía dưới thân xe.

Bộ phận ôm chặt 36 của nắp che bên thứ hai 30 có phần kéo dài 39 để kẹp đầu trước 47 của nắp che bên thứ nhất 40. Phần kéo dài 39 có lỗ chứa 38 được tạo ra để chứa chi tiết bắt chặt thứ nhất 64.

Theo phương án thực hiện, khe hở giữa nắp che bên thứ nhất 40 và nắp che bên thứ hai 30 tạo ra đường dẫn không khí 51. Tuy nhiên, các đầu của các gân làm lệch hướng 44a, 44b không tiếp xúc với bề mặt bên trong của nắp che bên thứ hai 30 để tạo ra khe hở định trước T. Với khe hở T này, ngay cả khi các nắp che bị biến dạng bởi không khí di

chuyển W, có thể ngăn không cho tiếng ồn do tiếp xúc bị gây ra do các gân làm lệch hướng và nắp che bên thứ hai được đưa vào tiếp xúc với nhau.

Fig.11 và Fig.12 lần lượt là các hình vẽ phối cảnh thể hiện cách để gắn chặt nắp che bên thứ nhất 40 và nắp che bên thứ hai 30. Chỉ nắp che bên thứ hai 30 được thể hiện trên Fig.11 dùng cho mục đích minh họa, nhưng theo quy trình lắp ráp trên thực tế, nắp che bên thứ nhất 40 được lắp ráp trước tiên, và sau đó nắp che bên thứ hai 30 được lắp. Hơn nữa, phần phình cổ định 62, mà lỗ bắt chặt 61 được tạo ra trong đó, được tạo ra giữa rãnh 32 và khớp nối 35 của nắp che bên thứ hai 30. Phần nhô ra 48 của nắp che bên thứ nhất 40 được đặt bên trên phần phình cổ định 62. Điều này tạo ra mối nối giữa lỗ bắt chặt 61 và lỗ xuyên 63.

Nắp che bên thứ hai 30 được lắp để che nắp che bên thứ nhất 40. Theo cách nối này, bộ phận ôm chặt 36 ở phía dưới của nắp che bên thứ hai 30 theo phương thẳng đứng của xe sẽ kẹp đầu trước 47 của nắp che bên thứ nhất 40 để lắp cổ định, trong khi phần phình cổ định 62 ở phía hướng lên trên theo phương thẳng đứng của xe được lắp cổ định vào nắp che bên thứ nhất 40. Tức là, phía cổ định và phía được cổ định được bố trí rải rác trong phần trên và phần dưới của nắp che bên thứ hai 30 để làm tăng độ cứng vững kết hợp của nắp che bên với các dạng hình học phức tạp.

Fig.13 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện gân làm lệch hướng 44 (44a, 44b) theo phương án thực hiện. Theo phương án thực hiện này, gân làm lệch hướng 44 được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41, chỗ uốn 46 và bề mặt dẫn không khí thứ hai 42 nhằm làm tăng độ cứng vững trong các vùng ở phía trước và phía sau chỗ uốn 46 trong đường dẫn không khí 51. Tuy nhiên, các biến thể khác có thể được tạo ra cho hình dạng của gân làm lệch hướng 44.

Fig.14 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện gân làm lệch hướng 44c theo biến thể làm ví dụ của phương án thực hiện. Fig.15 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện gân làm lệch hướng 44d theo biến thể làm ví dụ thứ hai của phương án thực hiện. Gân làm lệch hướng 44c được thể hiện trên Fig.14 được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất 41 và chỗ uốn 46. Do vậy, độ cứng vững của nắp che bên thứ nhất 40 được tăng ở phía

trước chỗ uốn 46. Trong trường hợp này, đầu trước của gân làm lệch hướng 44c có thể được kéo dài về phía trước thân xe hơn so với đầu trước 37 của nắp che bên thứ hai 30 để dùng làm dấu hiệu trang trí cho hình dạng bên ngoài.

Mặt khác, gân làm lệch hướng 44d được thể hiện trên Fig.15 được tạo ra để nằm chẵn ngang chỗ uốn 46 và bề mặt dẫn không khí thứ hai 42. Do vậy, độ cứng vững của nắp che bên thứ nhất 40 được tăng ở phía sau chỗ uốn 46. Trong trường hợp này, ví dụ, đầu sau của gân làm lệch hướng 44d có thể được kéo dài về phía sau thân xe hơn so với đầu sau của nắp che bên thứ hai 30 để dùng làm dấu hiệu trang trí cho hình dạng bên ngoài.

Như được mô tả trên đây, với nắp che bên của xe theo sáng chế, do kết cấu có nắp che bên thứ hai 30 xếp chồng lên chỗ uốn 46 của nắp che bên thứ nhất 40, nên độ cứng vững của chỗ uốn 46 được tăng. Ngoài điều này ra, ngay cả khi các gân làm lệch hướng 44a, 44b được tạo ra để làm lệch không khí di chuyển W theo hướng định trước, thì chỗ uốn 46 và các gân làm lệch hướng 44a, 44b không bị lộ ra ngoài. Do vậy, việc tăng độ cứng vững của nắp che bên tạo ra đường dẫn không khí 51 có thể được tạo ra trong khi vẫn duy trì hình dạng bên ngoài.

Cần hiểu rằng, các khía cạnh khác, như: kết cấu xe; các hình dạng của nắp che bên thứ nhất và nắp che bên thứ hai; kết cấu bắt chặt nắp che bên vào thân xe; hình dạng của đường dẫn không khí; số lượng các gân làm lệch hướng và hình dạng của gân làm lệch hướng; phương pháp sản xuất gân làm lệch hướng; và các thứ tương tự, không bị giới hạn ở các phương án thực hiện nêu trên, và các cải biến khác nhau có thể được tạo ra. Ví dụ, một gân làm lệch hướng hoặc ba gân làm lệch hướng hoặc nhiều hơn có thể được tạo ra. Chi tiết dạng tấm có thể được bổ sung vào kết cấu. Nắp che bên của xe theo sáng chế không bị giới hạn ở các xe máy, nhưng nó có thể được áp dụng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên khác như các xe ba/bốn bánh và các loại xe tương tự.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Nắp che bên của xe bao gồm:

nắp che bên thứ nhất (40) che phía bên của xe (1);

nắp che bên thứ hai (30) che phía ngoài của nắp che bên thứ nhất (40) theo hướng chiều rộng của xe; và

đường dẫn không khí (51) được tạo ra bởi nắp che bên thứ nhất (40) và nắp che bên thứ hai (30), đường dẫn không khí (51) tiếp nhận không khí di chuyển (W) từ phía trước xe, đường dẫn không khí (51) dẫn không khí di chuyển vào (W) về phía bên ngoài theo hướng về phía sau của thân xe,

trong đó nắp che bên thứ nhất (40) có bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) và chỗ uốn (46), bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) dẫn không khí di chuyển (W) về phía sau thân xe, bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) tiếp tục dẫn không khí di chuyển (W) về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe sau khi không khí di chuyển (W) đã được dẫn bởi bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), chỗ uốn (46) nối bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) với nhau,

nắp che bên thứ hai (30) được đặt để che chỗ uốn (46) khi thân xe được nhìn từ phía bên,

nắp che bên thứ nhất (40) có gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44c, 44d) để làm lệch không khí di chuyển (W) theo hướng định trước, và

gân làm lệch hướng (44a, 44b) kéo dài về phía trước thân xe hơn so với đầu trước (37) của nắp che bên thứ hai (30) khi thân xe được nhìn từ phía bên.

2. Nắp che bên của xe bao gồm:

nắp che bên thứ nhất (40) che phía bên của xe (1);

nắp che bên thứ hai (30) che phía ngoài của nắp che bên thứ nhất (40) theo hướng chiều rộng của xe; và

đường dẫn không khí (51) được tạo ra bởi nắp che bên thứ nhất (40) và nắp che bên thứ hai (30), đường dẫn không khí (51) tiếp nhận không khí di chuyển (W) từ phía trước xe, đường dẫn không khí (51) dẫn không khí di chuyển vào (W) về phía bên ngoài theo hướng về phía sau của thân xe,

trong đó nắp che bên thứ nhất (40) có bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) và chỗ uốn (46), bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) dẫn không khí di chuyển (W) về phía sau thân xe, bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) tiếp tục dẫn không khí di chuyển (W) về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe sau khi không khí di chuyển (W) đã được dẫn bởi bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), chỗ uốn (46) nối bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) với nhau,

nắp che bên thứ hai (30) được đặt để che chỗ uốn (46) khi thân xe được nhìn từ phía bên,

nắp che bên thứ nhất (40) có gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44c, 44d) để làm lệch không khí di chuyển (W) theo hướng định trước, và

gân làm lệch hướng (44a, 44b) là phần nhô được tạo dạng bằng cách tạo ra chỗ lõm trên bề mặt bên trong của nắp che bên thứ nhất (40), nắp che bên thứ nhất (40) này được tạo ra có dạng tấm mỏng.

3. Nắp che bên của xe theo điểm 1 hoặc 2, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b) được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41), chỗ uốn (46) và bề mặt dẫn không khí thứ hai (42).

4. Nắp che bên của xe theo điểm 1 hoặc 2, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44c) được tạo ra để nằm chắn ngang bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) và chỗ uốn (46).

5. Nắp che bên của xe theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b, 44d) được tạo ra để nằm chắn ngang chỗ uốn (46) và bề mặt dẫn

không khí thứ hai (42).

6. Nắp che bên của xe theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó bề mặt dẫn không khí thứ hai (42) có đầu ngoài (45) theo hướng chiều rộng của xe, đầu ngoài (45) này được bố trí ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe hơn so với đầu dưới (34) của nắp che bên thứ hai (30).

7. Nắp che bên của xe theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó bề mặt dẫn không khí thứ nhất (41) có đầu trước (47), đầu trước (47) này được bố trí vào trong theo hướng chiều rộng của xe hơn so với đầu trước (37) của nắp che bên thứ hai (30).

8. Nắp che bên của xe theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó gân làm lệch hướng (44a, 44b) được tạo ra để tạo ra khe hở định trước (T) từ phía trong của nắp che bên thứ hai (30).

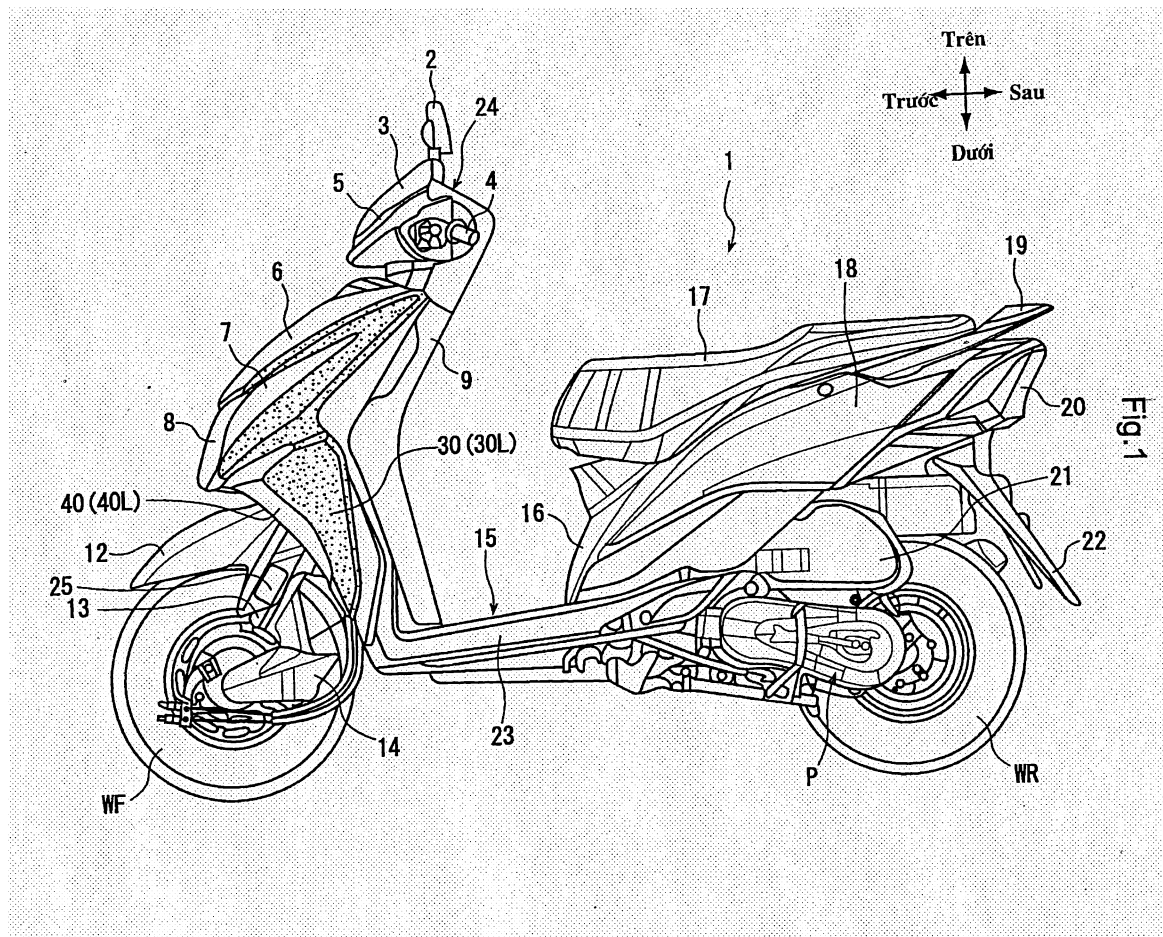
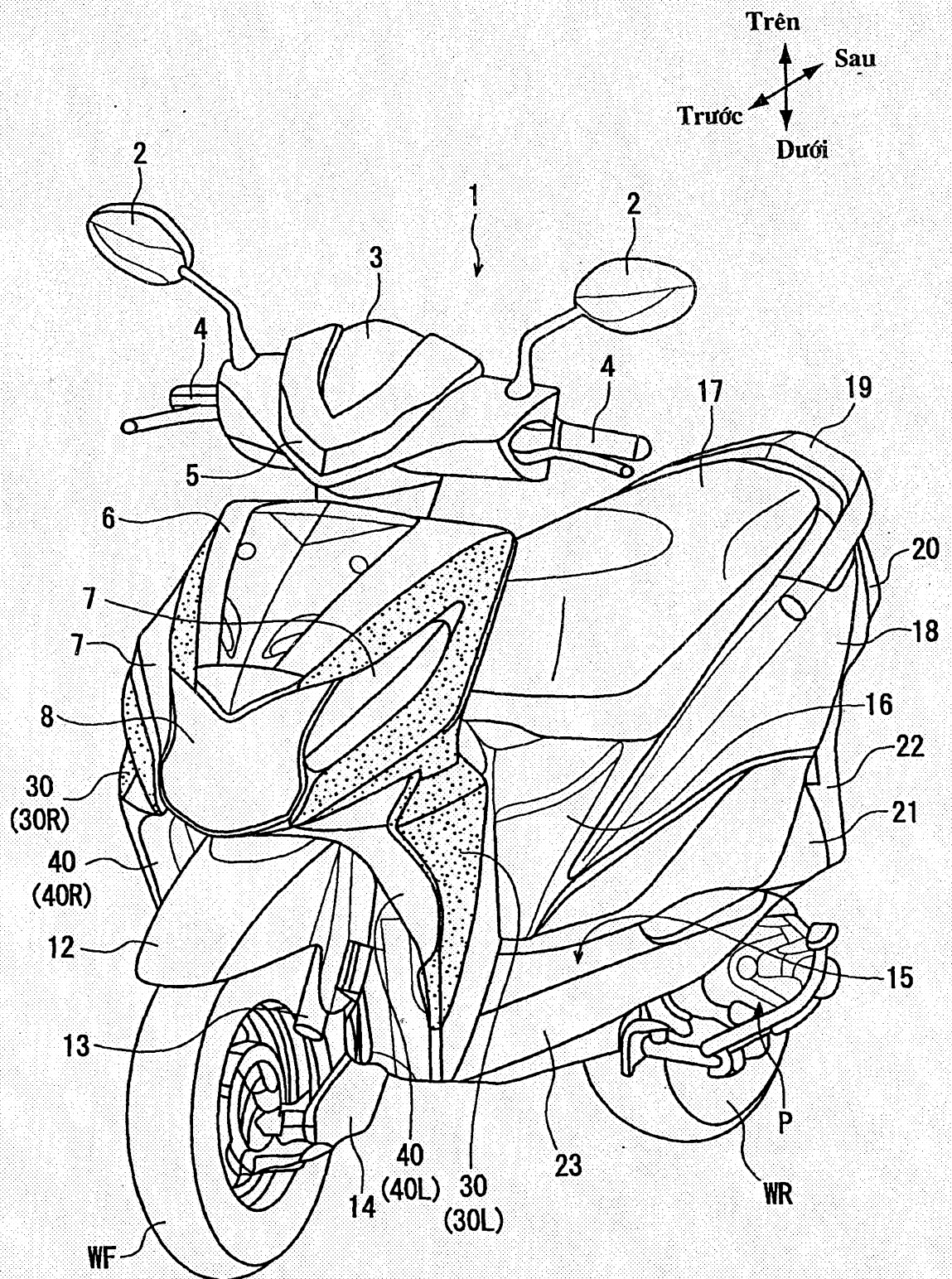


Fig.2



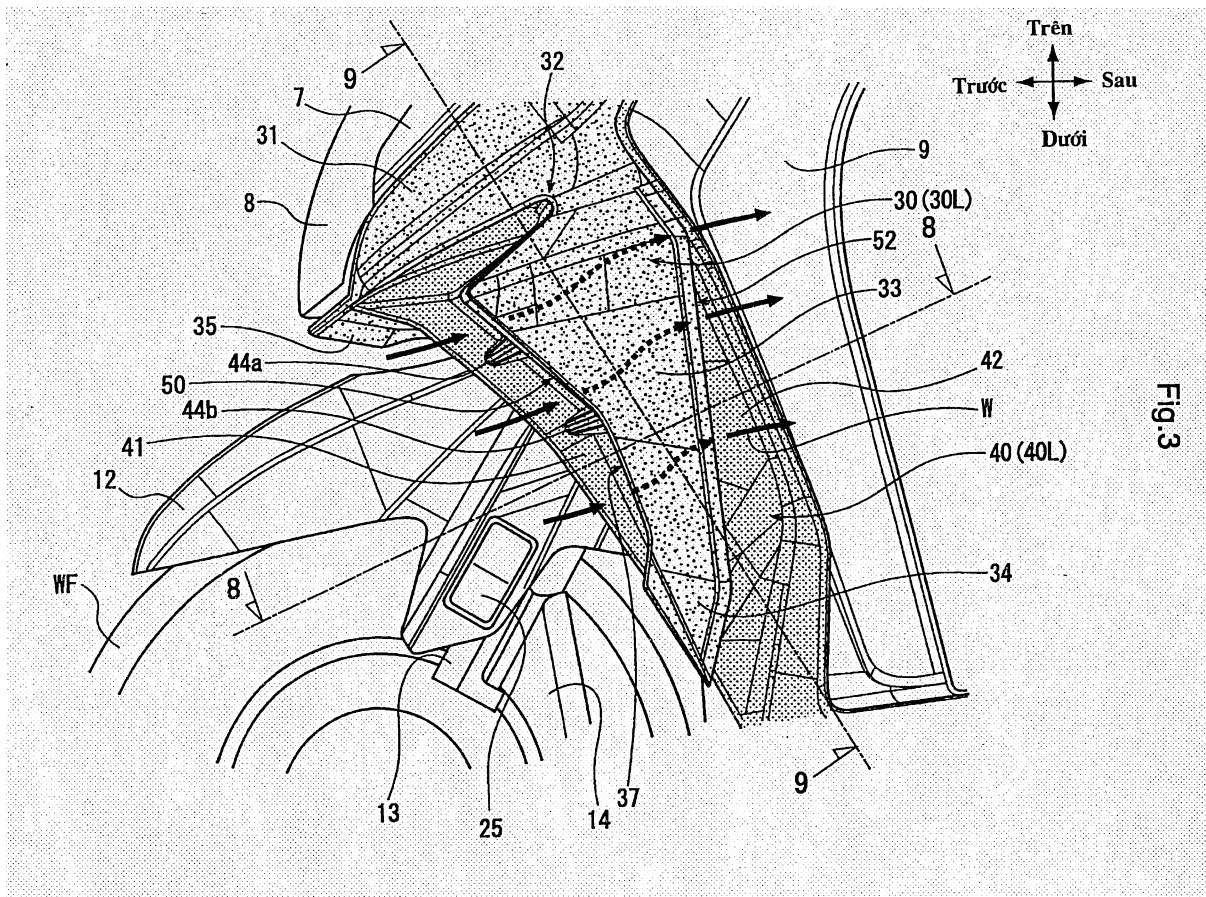


Fig.4

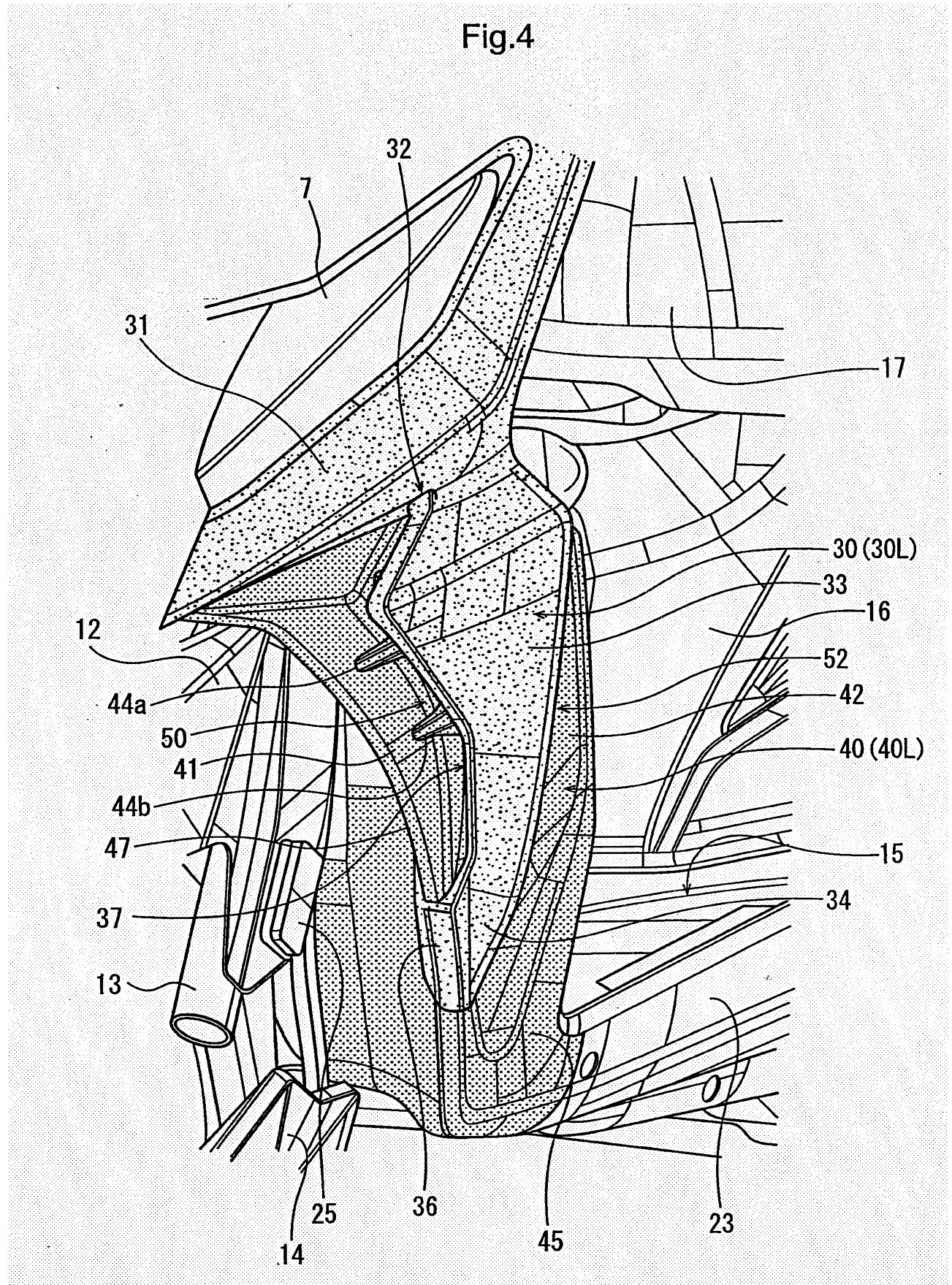


Fig.5

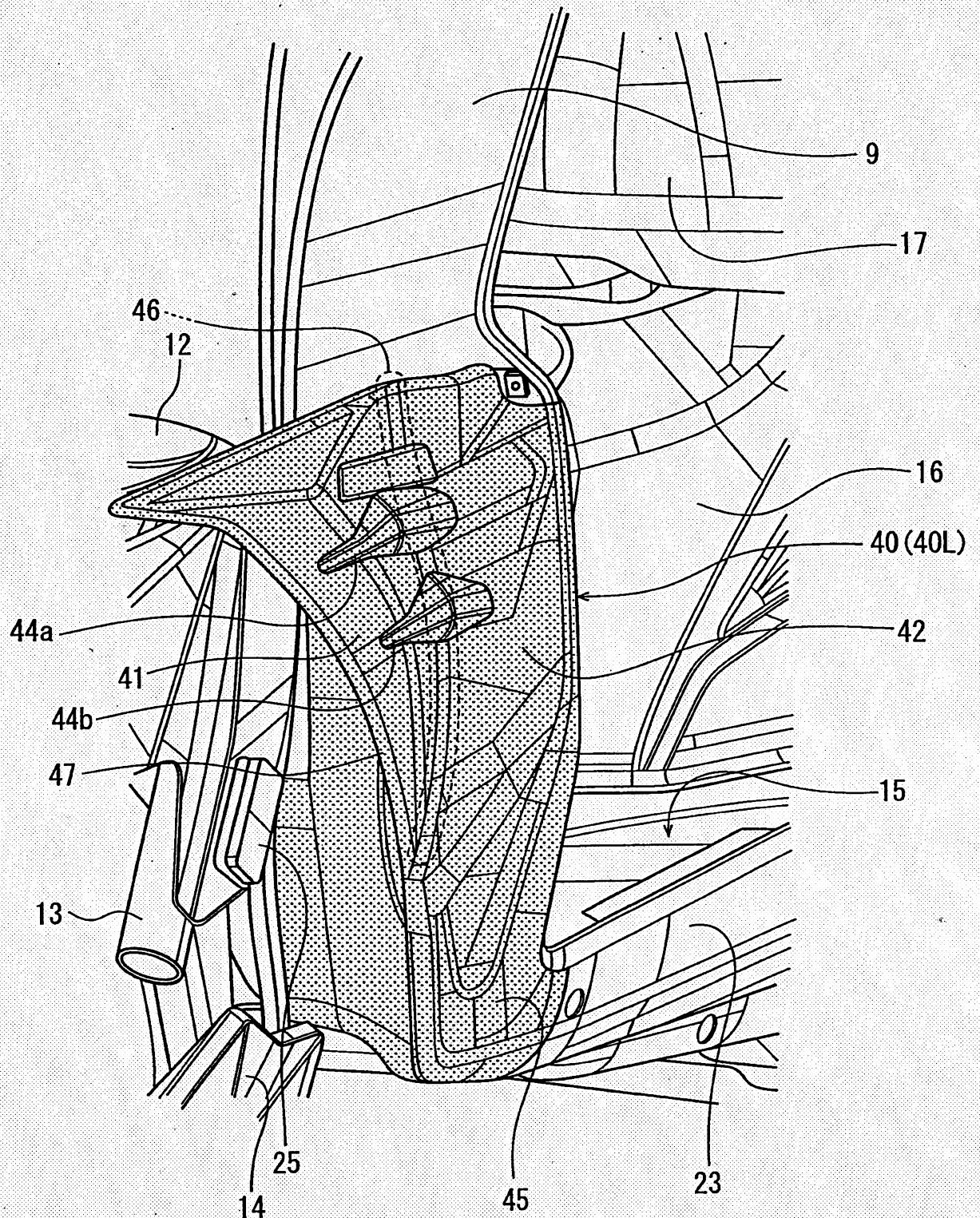


Fig.6

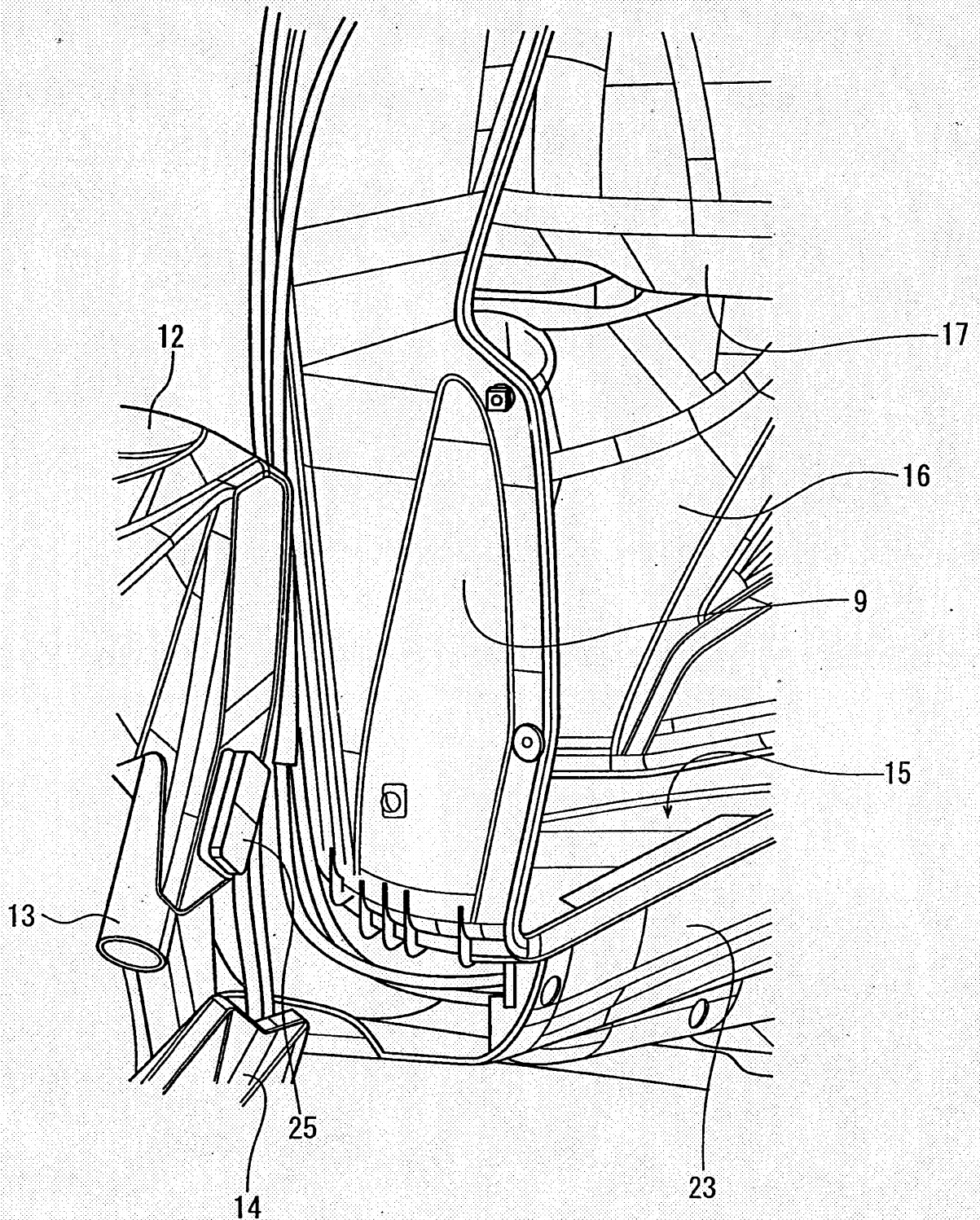


Fig.7

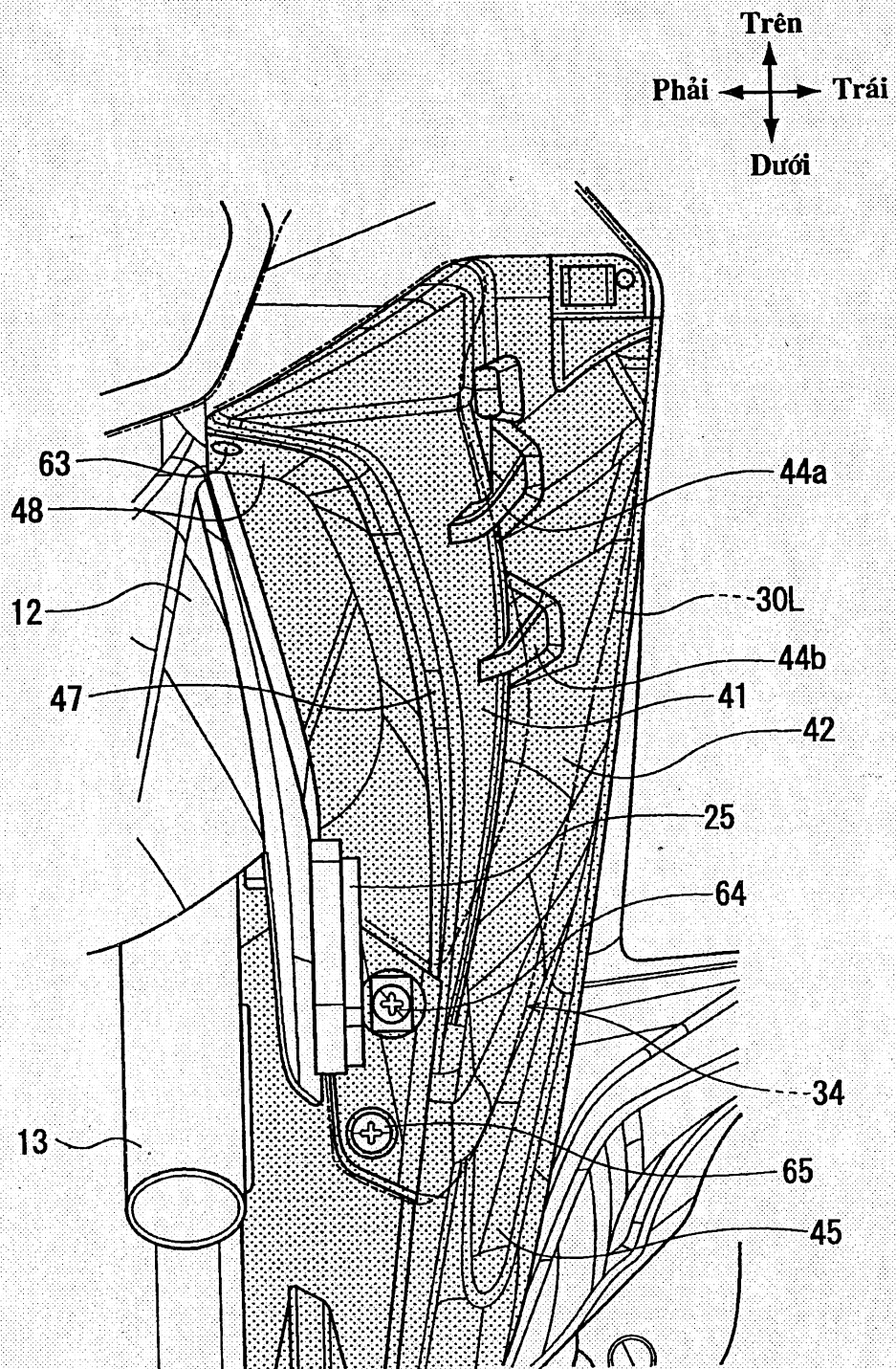


Fig.8

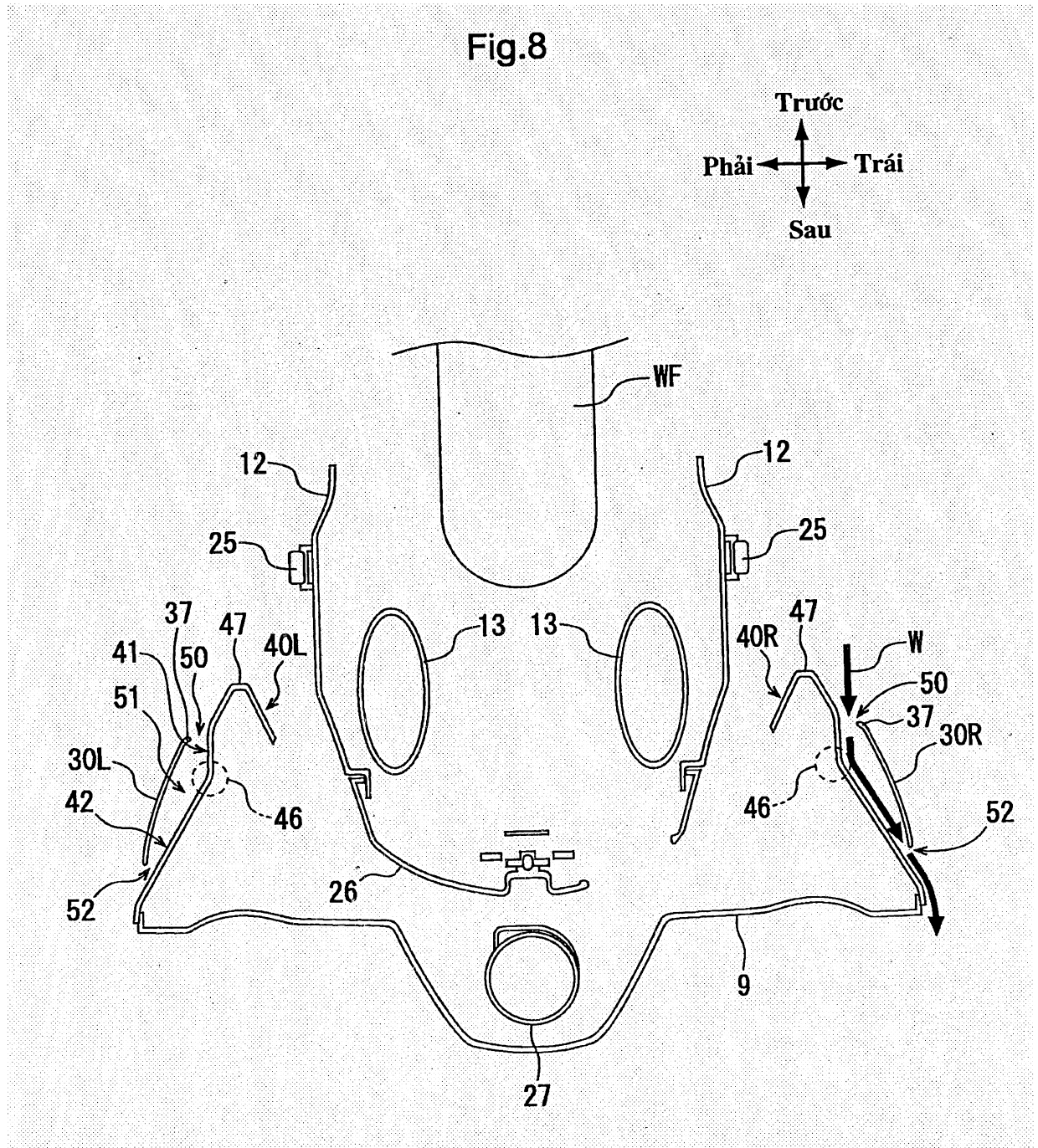


Fig.9

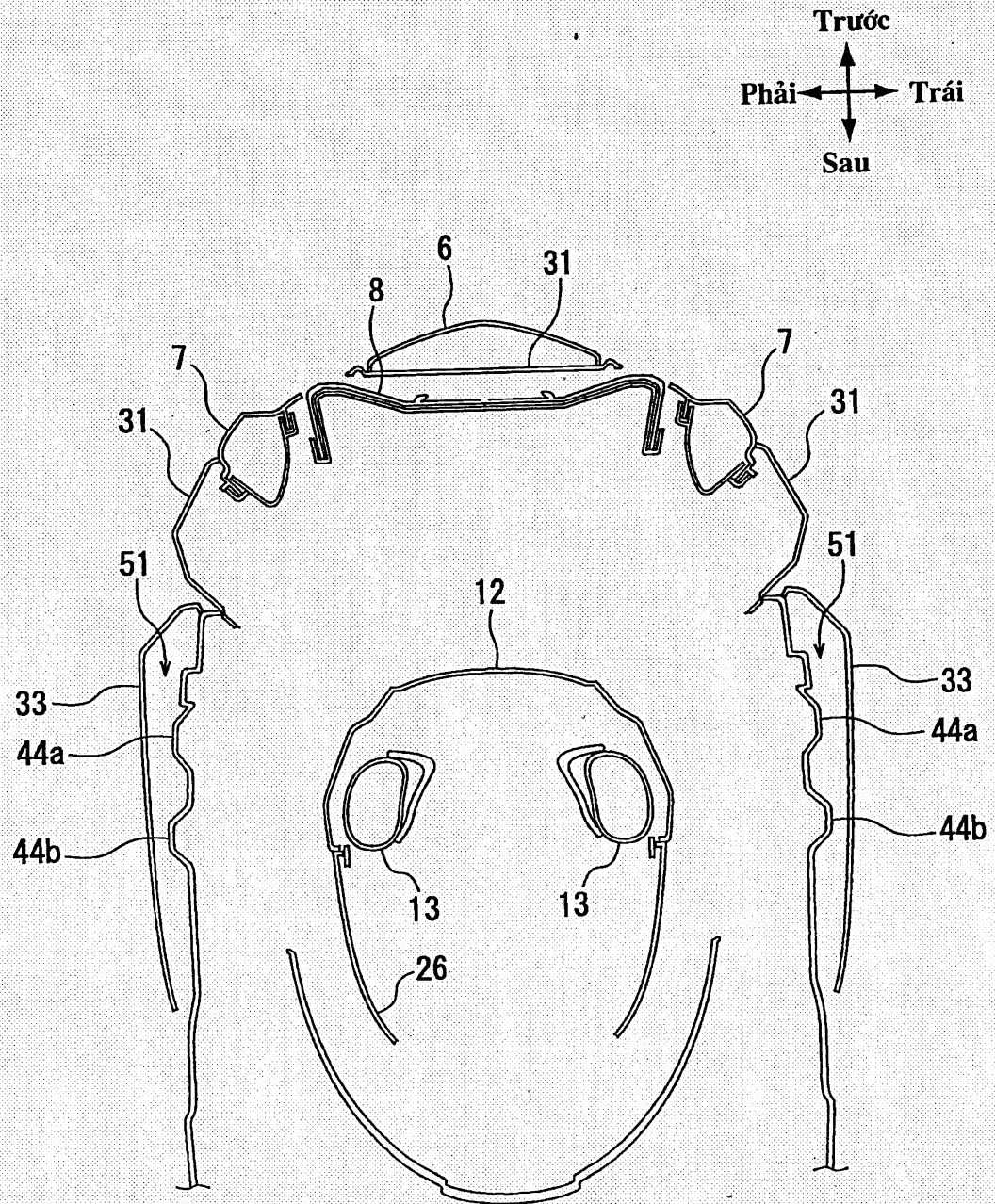


Fig.10

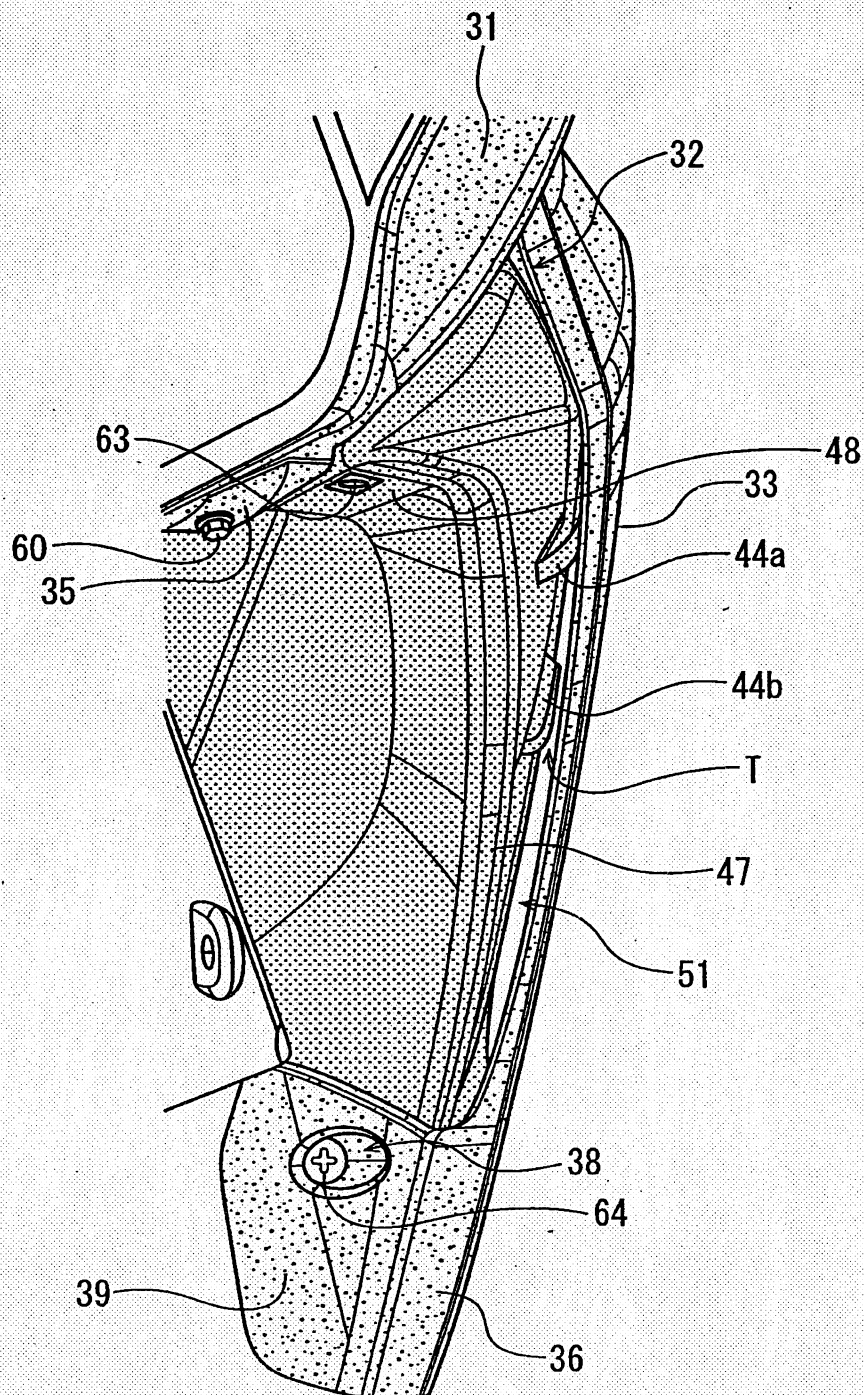


Fig.11

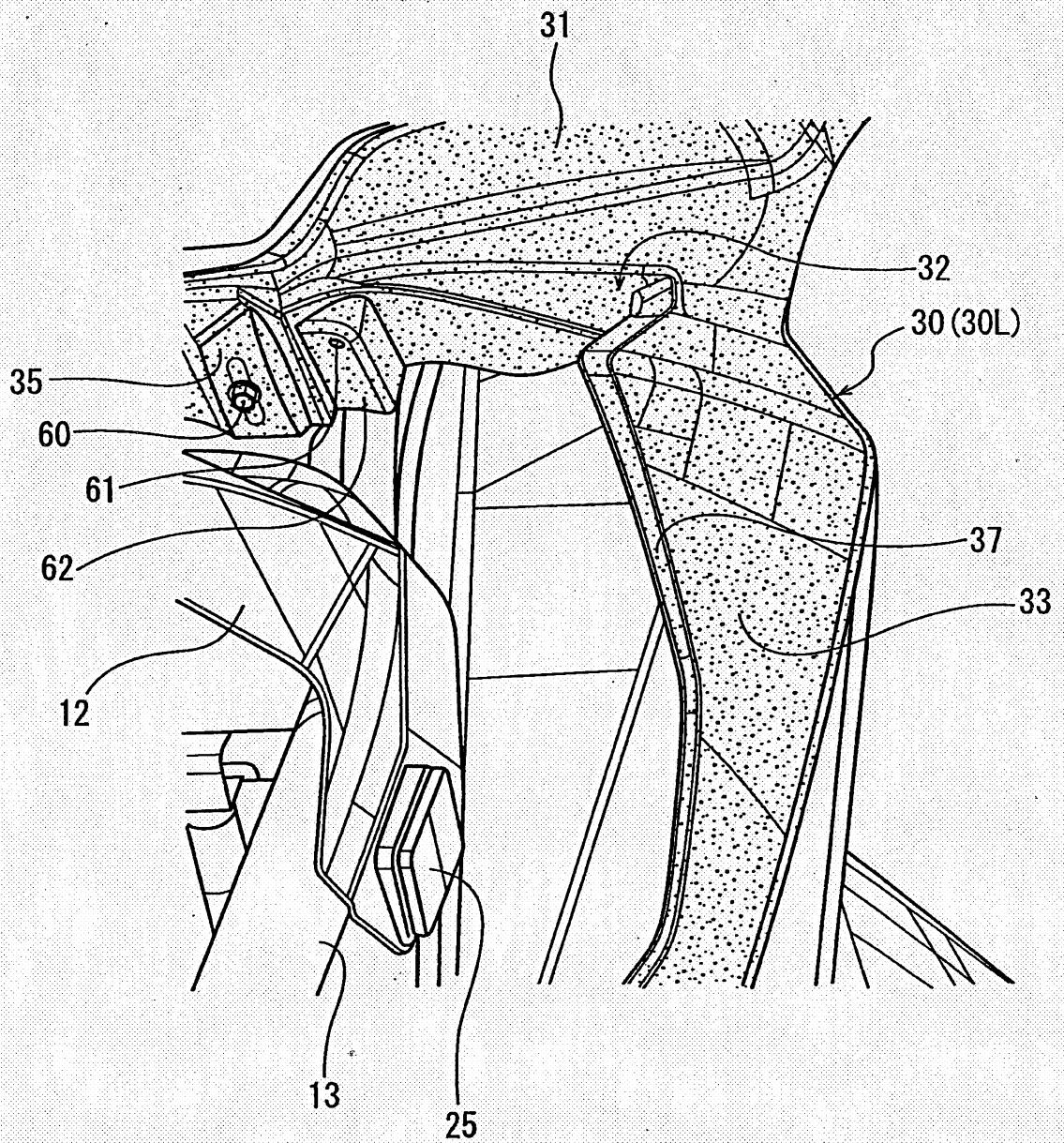


Fig.12

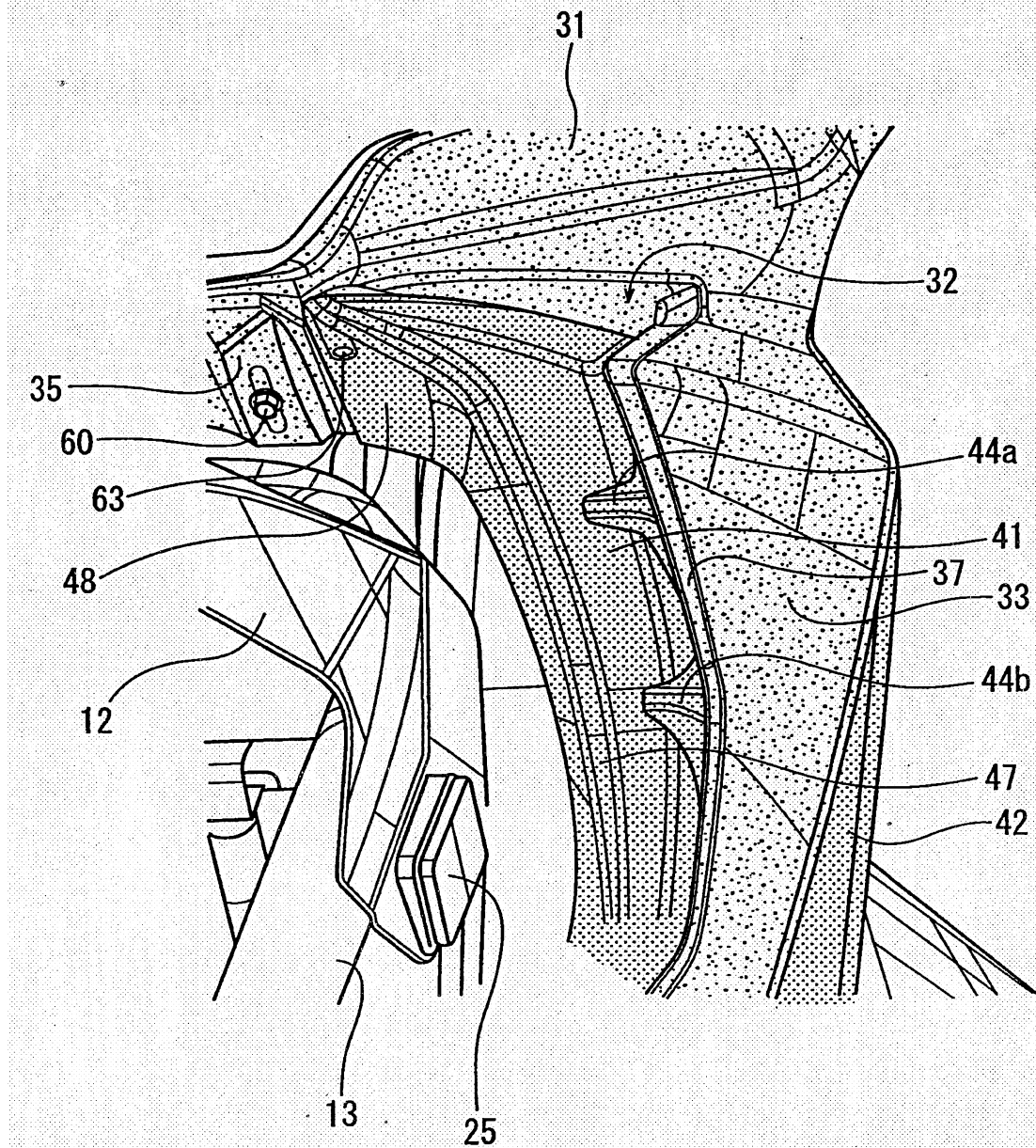


Fig.13

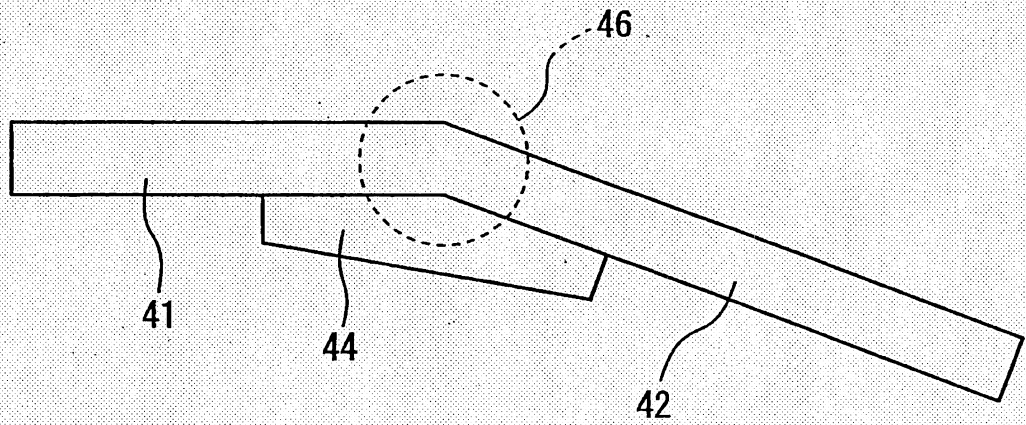


Fig.14

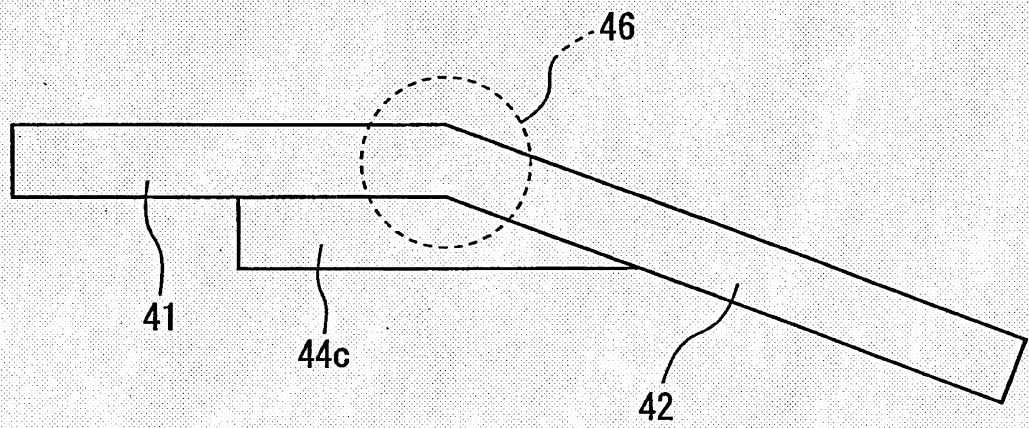


Fig.15

