



(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)



1-0028524

(51)^{2009.01} B62J 6/02; B62J 99/00; B62J 15/00;
B62J 17/00

(13) B

(21) 1-2017-03811

(22) 28/09/2017

(30) 2016-193642 30/09/2016 JP

(45) 25/06/2021 399

(43) 26/04/2018 361A

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

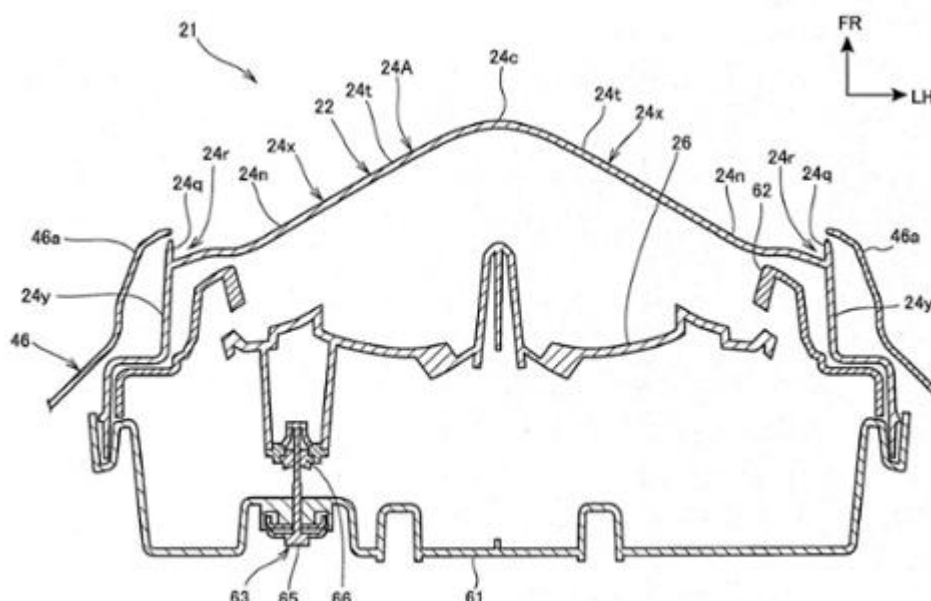
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) Noriaki IGARASHI (JP); Kohei YOKOUCHI (JP).

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

(54) KẾT CẤU DẪN HƯỚNG GIÓ DÙNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN SANG HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu dẫn hướng gió dùng cho xe kiểu ngồi để chân sang hai bên mà nhờ đó có thể hạn chế sự tạo ra dòng không khí (sự tích tụ không khí) trên các phần mép của đèn pha. Kết cấu này bao gồm đèn pha (22) được bố trí trên phần trước của thân xe và nắp trước (46) che phủ các phía bên của đèn pha (22). Đèn pha (22) được bố trí trên bề mặt trước (24p) của nó với bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) nghiêng từ phần giữa theo chiều ngang (24c) về phía bên xiên ra phía sau của xe. Nắp trước (46) được trang bị các phần bên trong (46a) nhô về phía trước nhiều hơn so với các phần mép ngoài theo chiều ngang của bề mặt nghiêng của đèn pha (24x). Đèn pha (22) được trang bị, ở các phía ngoài của bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) theo chiều ngang, thành nhô ra (24q) nhô ra theo hướng mà theo đó các phần bên trong (46a) nhô ra. Bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) và thành nhô ra (24q) tạo ra rãnh dẫn hướng gió thứ nhất (24r).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu dẫn hướng gió dùng cho xe kiểu ngồi để chân sang hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Cho đến nay, đã biết xe mà trong đó các phía bên của đèn pha được bố trí ở phía trước của xe được che phủ bằng nắp trước (xem ví dụ: tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế:

Tài liệu sáng chế 1: bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2014-198528

Vấn đề cần được sáng chế giải quyết:

Trong xe được mô tả trong tài liệu sáng chế 1, trong trường hợp mà trong đó nắp trước nhô ra phía trước nhiều hơn so với bề mặt đèn pha, dòng không khí thổi vào chớp đèn pha trong quá trình di chuyển của xe đi đến các phía bên của đèn pha và đi vào khe hở hoặc phần có bậc được tạo ra nhờ bề mặt nghiêng ra phía sau của đèn pha và nắp trước, tạo ra dòng không khí (sự tích tụ không khí). Dòng không khí (sự tích tụ không khí) có thể tác động đến độ ổn định di chuyển của xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu dẫn hướng gió dùng cho xe kiểu ngồi để chân sang hai bên mà nhờ đó có thể hạn chế được sự tạo ra dòng không khí (sự tích tụ không khí) trên các phần mép của đèn pha.

Phương tiện giải quyết vấn đề:

Do đó, để giải quyết vấn đề nêu trên, sáng chế (khía cạnh thứ nhất) đề xuất kết cấu dẫn hướng gió dùng cho xe kiểu ngồi để chân sang hai bên bao gồm đèn pha (22) được bố trí trên phần trước của thân xe và nắp trước (46) che phủ

các phía bên của đèn pha (22), đèn pha (22) được bố trí trên bề mặt trước (24p) của nó với bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) nghiêng từ phần giữa theo chiều ngang về các phía bên xiên ra phía sau của xe và nắp trước (46) được trang bị phần nhô (46a) nhô về phía trước nhiều hơn so với các phần mép ngoài theo chiều ngang của bề mặt nghiêng của đèn pha (24x). Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, đèn pha (22) được trang bị, ở các phía ngoài theo chiều ngang của bề mặt nghiêng của đèn pha (24x), thành nhô ra (24q) nhô ra theo hướng mà theo đó phần nhô (46a) nhô ra và bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) và thành nhô ra (24q) tạo ra rãnh dẫn hướng gió thứ nhất (24r).

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, kết cấu có thể được đề xuất trong đó rãnh dẫn hướng gió thứ nhất (24r) được tạo ra để được làm nghiêng theo hướng xiên ra ngoài và lên trên theo chiều ngang trên hình chiếu chính.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, kết cấu có thể được đề xuất trong đó bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) được trang bị bề mặt nghiêng thứ nhất (24t) nghiêng về phía trước hướng lên trên và bề mặt nghiêng thứ hai (24n) mà được định vị bên dưới bề mặt nghiêng thứ nhất (24t) và nghiêng về phía trước xuống dưới và rãnh dẫn hướng gió thứ hai (24u) mà dòng không khí vận hành được dẫn vào rãnh dẫn hướng gió thứ nhất (24r) được tạo ra giữa bề mặt nghiêng thứ nhất (24t) và bề mặt nghiêng thứ hai (24n).

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, kết cấu có thể được đề xuất trong đó tấm che trước (43) che phủ phía trên của bánh trước (2) được bố trí bên dưới đèn pha (22), đèn pha (22) được bố trí trên phần dưới của nó với phần chỗ lõm của đèn pha (24h) lõm lên trên, trong khi tấm che trước (43) được bố trí trên phần trên của nó với phần chỗ lõm của tấm che (43b) lõm xuống dưới và phần chỗ lõm của đèn pha (24h) và phần chỗ lõm của tấm che (43b) tạo ra đường dẫn không khí dưới ánh sáng (55) mà dòng không khí vận hành được dẫn về phía sau của xe.

Những hiệu quả có thể đạt được:

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, dòng không khí vận hành đi ngang trên bề mặt trước của đèn pha có khả năng di chuyển dọc theo thành nhô ra do chức năng của rãnh dẫn hướng gió thứ nhất, sao cho có thể hạn chế sự tạo

ra dòng không khí (sự tích tụ không khí) trên các phần mép của đèn pha. Do đó, độ ổn định di chuyển của xe có thể được tăng cường.

Theo khía cạnh thứ hai, dòng không khí vận hành có thể được dẫn theo hướng xiên ra ngoài và lên trên theo chiều ngang nhờ rãnh dẫn hướng gió thứ nhất, sao cho dòng không khí vận hành có thể được hạn chế không cho di chuyển về phía người điều khiển.

Theo khía cạnh thứ ba, dòng không khí vận hành có thể được dẫn một cách dễ dàng vào rãnh dẫn hướng gió thứ nhất nhờ rãnh dẫn hướng gió thứ hai. Do đó, dòng không khí vận hành trên bề mặt trước của đèn pha có thể được điều khiển một cách có hiệu quả.

Theo khía cạnh thứ tư, đường dẫn không khí dưới ánh sáng có thể được tạo ra bằng cách dùng đèn pha và tấm che trước, sao cho có thể đạt được việc giảm giá thành, so với trường hợp mà trong đó đường dẫn không khí được tạo ra một cách đặc biệt. Ngoài ra, dòng không khí vận hành đến từ phía trước của xe có thể được dẫn một cách có hiệu quả về phía sau nhờ đường dẫn không khí dưới ánh sáng, sao cho độ ổn định di chuyển của xe có thể được tăng cường.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ phía bên trái của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ phía bên trái minh họa phần trước của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên;

Fig.3 là hình chiếu cạnh từ phía trước minh họa phần trước của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên;

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh minh họa một phần chính của thấu kính đèn pha;

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt ngang minh họa một phần chính của thấu kính đèn pha;

Fig.6 là hình chiếu cạnh từ phía trước minh họa một phía bên của thấu kính đèn pha;

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường VII-VII được thể hiện trên

Fig.3;

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

Fig.3;

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

Fig.3; và

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường X-X được thể hiện trên

Fig.3.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây, có dựa vào các hình vẽ. Cần phải lưu ý rằng trong phần mô tả dưới đây, phần mô tả về các hướng như phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, lên trên và xuống dưới giống như phần mô tả có dựa vào thân xe, trừ khi có quy định khác. Ngoài ra, trong trường hợp các hình vẽ, ký hiệu FR có nghĩa là phía trước của thân xe, ký hiệu UP có nghĩa là phía trên của thân xe và ký hiệu LH có nghĩa là phía bên trái của thân xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ phía bên trái của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên 1 theo sáng chế. Cần phải lưu ý rằng trên Fig.1, mỗi cặp phần được đưa ra theo cặp bên trái-bên phải, chỉ có một phần trên phía bên trái được mô tả, bao gồm ký hiệu chỉ dẫn.

Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên 1 là xe máy hai bánh dạng scuter có sàn để chân 11 mà trên đó chân của người lái xe ngồi trên yên xe 10 đặt lên. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên 1 có bánh trước 2 trên phía trước của khung thân 12 và bánh sau 3 làm bánh lái được đỡ quay được nhờ động cơ quay liên khối 13 được bố trí trên phần sau xe.

Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên 1 có phuộc trước 14 đỡ quay được trên phần đầu trước của khung thân 12 và bánh trước 2 đỡ quay được trên phần đầu dưới của phuộc trước 14. Cần điều khiển 15 được vận hành bởi người lái để lái xe được gắn vào đầu trên của phuộc trước 14.

Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên 1 có nắp thân 16 mà che phủ thân xe như khung thân 12.

Khung thân 12 có ống đầu 17 được bố trí ở đầu trước, khung dưới 18 kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu 17, một cặp khung dưới bên trái và bên phải 19 kéo dài về phía sau từ đầu dưới của khung dưới 18 và một cặp khung nối bên trái và bên phải 20 kéo dài về phía sau lên trên từ các đầu sau của khung dưới 19.

Động cơ quay liên khối 13 là bộ công suất quay liên khối mà trong đó động cơ 30 (động cơ đốt trong) và phần cần 31 đỡ bánh sau 3 được hợp nhất với nhau. Bên trong phần cần 31 mà được tạo ra có dạng hộp rỗng, chứa đường truyền thay đổi liên tục dạng băng (không được minh hoạ trên hình vẽ) mà truyền công suất của động cơ 30 đến bánh sau 3.

Động cơ 30 bao gồm hộp trục khuỷu 34 để chứa trục khuỷu kéo dài theo chiều ngang và phần xi lanh (không được minh hoạ trên hình vẽ) kéo dài về phía trước từ phần bề mặt trước của hộp trục khuỷu 34.

Ống xả (không được minh hoạ trên hình vẽ) của động cơ 30 được dẫn từ phần xi lanh để kéo dài ra phía sau và đầu sau của nó được nối với ống bô 37 được bố trí trên phía bên phải (một phía bên) của bánh sau 3.

Phần cần 31 kéo dài ra phía sau từ phần sau bên trái của hộp trục khuỷu 34 và đặt trên phía bên trái (phía bên kia) của bánh sau 3. Bánh sau được đỡ quay được nhờ trục bánh sau 31a trên phần đầu sau của phần cần 31 và được đỡ ở dạng dầm nhờ phần cần 31.

Cơ cấu nạp của động cơ 30 bao gồm hộp lọc khí 40 và khung điều chỉnh van (không được minh hoạ trên hình vẽ) nối với hộp lọc khí 40.

Hộp lọc khí 40 được đỡ nhờ phần cần 31 và đặt trên phía trên của phần cần 31. Nói cách khác, hộp lọc khí 40 đặt trên phía bên trái của bánh sau 3.

Khung điều chỉnh van được bố trí trên phía trước của hộp lọc khí 40 và trên động cơ quay liên khối 13 và bao gồm đầu phía sau ghép nối với cửa nạp của phần xi lanh.

Nắp thân 16 có nắp trên 45 che phủ phần xung quanh của cần điều khiển 15, nắp trước 46 che phủ ống đầu 17 và khung dưới 18 từ phía trước và phía bên và tấm che chân 47 mà được nối với nắp trước 46 từ phía sau để che phủ ống đầu 17 và khung dưới 18 từ phía sau. Bên trong nắp trước 46, có bố trí

tổ hợp đèn trước 21 (dưới đây đơn giản được gọi là “đèn trước 21”).

Ngoài ra, nắp thân 16 có nắp dưới 48 che phủ các khung dưới 19 từ phía dưới, sàn để chân 11 che phủ các khung dưới 19 từ phía trên, một cặp nắp trước phía sau bên trái và bên phải 49 che phủ các khung yên xe 20 từ phía bên trên phía dưới của yên xe 10 và nắp dưới ở giữa 50 che phủ một phần dưới yên xe 10 từ phía trước.

Ngoài ra, xe kiểu ngồi để chân sang hai bên 1 có tám che trước 43 che phủ bánh trước 2 từ phía trên.

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ phía bên trái minh hoạ phần trước của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên 1.

Đèn trước 21 là đèn mà trong đó đèn pha 22 và một cặp đèn báo rẽ bên trái và bên phải 23 được hợp nhất với nhau. Đèn trước 21 bao gồm thấu kính 24 tạo ra bề mặt trước của nó và nguồn ánh sáng của đèn pha (không được minh hoạ trên hình vẽ) và nguồn ánh sáng đèn báo rẽ (không được minh hoạ trên hình vẽ) được bố trí trên phía sau của thấu kính 24.

Thấu kính 24 có kết cấu trong đó thấu kính đèn pha 24A cấu thành đèn pha 22 và các thấu kính đèn báo rẽ 24B cấu thành đèn báo rẽ 23 được tạo ra một cách liền khối. Các thấu kính 24 kéo dài về phía sau hướng lên trên trên hình chiếu cạnh. Các thấu kính đèn pha 24A được bố trí trên phía dưới của các thấu kính đèn báo rẽ 24B.

Các thấu kính đèn pha 24A được tạo ra có hình tam giác trên hình chiếu cạnh. Phần giữa theo chiều ngang 24c của bề mặt trước 24p của thấu kính đèn pha 24A được tạo ra về phía sau hướng xuống dưới và phần đầu trên của phần giữa theo chiều ngang 24c là phần nhô về phía trước nhiều nhất của thấu kính đèn pha 24A.

Tám che trước 43 được đặt trên phía dưới của đèn trước 21.

Cần phải lưu ý rằng trong khi đèn pha 22 và đèn báo rẽ 23 là liền khối, đèn pha 22 và đèn báo rẽ 23 có thể được tạo kết cấu như các thể riêng biệt.

Fig.3 là hình chiếu chính minh hoạ phần trước của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên 1.

Các thấu kính 24 được tạo ra có dạng hình chữ V trên hình chiếu chính.

Các thấu kính đèn pha 24A được bố trí trên phần dưới của hình chữ V và một cặp thấu kính đèn báo rẽ bên trái và bên phải 24B được bố trí trên các phần trên của hình chữ V.

Thấu kính đèn pha 24A có hình dáng bao gồm mép trên 24d, mép dưới 24e và các mép bên trái và bên phải 24f trên hình chiếu chính.

Mép trên 24d bao gồm một cặp phần nghiêng trên bên trái và bên phải 24g kéo dài từ từ lên trên đi từ phần giữa theo chiều ngang 24c về phía ngoài theo chiều ngang. Mép dưới 24e là phần uốn cong lên trên và phần chỗ lõm của thấu kính 24h lõm lên trên được tạo ra trong các khu vực xung quanh của mép dưới 24e, cụ thể là, trên phần dưới của thấu kính đèn pha 24A. Mép bên 24f kéo dài theo đường thẳng từ từ lên trên đi từ phần giữa theo chiều ngang 24c về phía ngoài theo chiều ngang trên hình chiếu chính.

Đèn chiếu 26 mà nhờ đó ánh sáng của nguồn ánh sáng của đèn pha được chiếu về phía thấu kính đèn pha 24A được bố trí trên phía sau của thấu kính đèn pha 24A. Đèn chiếu 26 được tạo ra có dạng hình chữ V trên hình chiếu chính, dọc theo mép trên 24d của thấu kính đèn pha 24A.

Thấu kính đèn pha 24A bao gồm phần dưới thấu kính 24j mà trong đó chiều dọc lớn hơn trên phía ngoài theo chiều ngang so với trên phần giữa và phần trên thấu kính 24k mà được bố trí trên phía trên của phần dưới thấu kính 24j và trên phía trước của đèn chiếu 26 và được lồi ra phía trước.

Phần dưới thấu kính 24j bao gồm một cặp phần phía dưới thấu kính bên trái và bên phải 24m mà được tạo ra từ tấm phẳng và có dạng hình tam giác trên hình chiếu chính và phần chỗ lõm của thấu kính 24h kéo dài theo chiều ngang dọc theo mép dưới 24e của phần dưới thấu kính 24j.

Các phần bên trong 46a của nắp trước 46 được bố trí ở khoảng gần trên phía bên của các mép bên 24f của thấu kính đèn pha 24A và các phần bên trong 46a kéo dài dọc theo các mép bên 24f.

Các mép trước bên trái và bên phải 46b của phần dưới của nắp trước 46 phối hợp với mép dưới 24e của đèn pha 22 (cụ thể là, thấu kính đèn pha 24A) tạo ra phần hở trước 53. Phụộc trước 14 và tấm che trước 43 đi vào bên trong và bên ngoài của phần hở trước 53.

Phần chỗ lõm của tấm che 43b lõm xuống dưới được tạo ra trên phần giữa theo chiều ngang của bề mặt trên 43a của tấm che trước 43. Đường dẫn không khí dưới ánh sáng 55 được tạo ra giữa phần chỗ lõm của tấm che 43b và phần chỗ lõm của thấu kính 24h của đèn pha 22 (cụ thể là, thấu kính đèn pha 24A). Phần hở trước 53 và đường dẫn không khí dưới ánh sáng 55 cấu thành đường dẫn không khí để đưa dòng không khí vận hành vào bên trong của thân xe.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh minh họa phần chính của thấu kính đèn pha 24A và Fig.5 là hình vẽ mặt cắt ngang minh họa phần chính của thấu kính đèn pha 24A.

Như được minh họa trên các hình vẽ Fig.4 và Fig.5, phần phía dưới thấu kính 24m của thấu kính đèn pha 24A được bố trí một cách liền khối, trên phần mép ngoài theo chiều ngang của nó, với thành nhô ra 24q mà nhô ra phía trước từ bề mặt trước phía dưới 24n của phần phía dưới thấu kính 24m.

Thành nhô ra 24q được tạo ra dọc theo mép bên trong 46c của phần bên trong 46a của nắp trước 46. Bề mặt trước phía dưới 24n cấu thành một phần của bề mặt trước 24p của thấu kính đèn pha 24A. Ngoài ra, bề mặt trước phía dưới 24n và thành nhô ra 24q tạo ra rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r để cho phép dòng không khí vận hành đi dọc theo thành nhô ra 24q.

Rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r được tạo ra dọc theo thành nhô ra 24q và mép bên trong 46c của nắp trước 46.

Thông thường, trong xe có kết cấu trong đó các phần mép của nắp trước được bố trí ở khoảng gần với phần mép ngoài theo chiều ngang của đèn pha và phần mép của nắp trước nhô ra phía trước nhiều hơn so với các phần mép của đèn pha, khe hở được tạo ra giữa đèn pha và nắp trước sẽ là khoảng trống đối với dòng không khí vận hành (sự tích tụ không khí), do đó tác động đến độ ổn định di chuyển của xe.

Theo phương án này, thành nhô ra 24q nhô về phía trước được tạo ra một cách liền khối trên phần mép ngoài theo chiều ngang của thấu kính đèn pha 24A và chính thấu kính đèn pha 24A được tạo ra với rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r. Nhờ kết cấu như vậy, mặc dù khe hở được tạo ra giữa thành nhô ra 24q và mép bên trong 46c của nắp trước 46, dòng không khí vận hành va chạm trên

đèn pha 22 được cho phép đi một cách dễ dàng dọc theo rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r, sao cho dòng không khí (sự tích tụ không khí) không có khả năng được tạo ra, khác với trong kết cấu thông thường.

Phần trên thấu kính 24k của thấu kính đèn pha 24A được bố trí trên phần dưới của nó với phần nghiêng phía trên 24s đi từ phần phía dưới thấu kính 24m. Bề mặt trước dưới 24n của phần phía dưới thấu kính 24m và bề mặt nghiêng phía trên 24t mà là bề mặt trước của phần nghiêng phía trên 24s tạo ra rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u mà dẫn dòng không khí vận hành vào rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r. Bề mặt nghiêng phía trên 24t cấu thành một phần bề mặt trước 24p của thấu kính đèn pha 24A.

Trên Fig.5, trên phía ngoài theo chiều ngang của thành nhô ra 24q của thấu kính đèn pha 24A, thành nhô ra phía ngoài 24v nhô ra dọc theo thành nhô ra 24q được tạo ra, với khoảng cách giữa chúng. Đầu sau của thành nhô ra 24q và đầu sau của thành nhô ra phía ngoài 24v được nối liền khối nhờ thành nối 24w.

Thành nhô ra nắp 46d nhô về phía sau được tạo ra trên phía lưng của phần bên trong 46a của nắp trước 46. Thành nhô ra nắp 46d được lồng vào giữa thành nhô ra 24q của thấu kính đèn pha 24A và thành nhô ra phía ngoài 24v. Thành nhô ra nắp 46d là một phần để hạn chế rung của phần đầu nắp trước 46 tương đối với đèn trước 21.

Thành nhô ra phía ngoài 24v và thành nhô ra nắp 46d chỉ được tạo ra trong khoảng hạn chế của các phần mép của thấu kính đèn pha 24A và nắp trước 46.

Fig.6 là hình chiếu chính minh họa một phía bên (phía bên phải) của thấu kính đèn pha 24A.

Thành nhô ra 24q chỉ được tạo ra trên phần mép ngoài theo chiều ngang của phần phía dưới thấu kính 24m và không được tạo ra trên phần mép ngoài theo chiều ngang của phần trên thấu kính 24k.

Rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r được tạo ra dọc theo thành nhô ra 24q và trên hình chiếu chính, nó kéo dài theo hướng xiên ra ngoài và lên trên từ phía đầu dưới của thành nhô ra 24q. Rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u được tạo ra dọc theo mép dưới của phần nghiêng trên 24s, kéo dài để được dịch chuyển từ từ

lên trên đi từ phía bên của phần giữa theo chiều ngang 24c của thấu kính đèn pha 24A về phía ngoài theo chiều ngang và được nối với rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r.

Các mũi tên trên hình vẽ thể hiện các phần của của dòng không khí vận hành đã va chạm trên bề mặt trước 24p của thấu kính đèn pha 24A. Dòng không khí vận hành đi vào trong rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r thông qua bề mặt trước dưới 24n của thấu kính đèn pha 24A và đi về phía trên trong rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r. Ngoài ra, dòng không khí vận hành đi qua rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u từ phần giữa theo chiều ngang 24c, còn nối dòng không khí vận hành đi trong rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r và đi về phía trên dọc theo rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r.

Như được minh họa trên Fig.6, rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r được tạo ra dọc theo hướng xiên ra ngoài và lên trên theo chiều ngang trên hình chiếu chính. Cụ thể là, rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r kéo dài từ từ lên trên đi ra phía ngoài theo chiều ngang. Theo kết cấu này, dòng không khí vận hành có thể được dẫn theo hướng xiên ra ngoài và lên trên theo chiều ngang nhờ rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r, sao cho có thể ngăn chặn được dòng không khí vận hành đi về phía người lái.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường VII-VII được thể hiện trên Fig.3.

Đèn pha 22 bao gồm vỏ bọc đèn pha 61, đèn chiếu 26, thấu kính đèn pha 24A và chi tiết kéo dài 62.

Vỏ bọc đèn pha 61 được gắn vào phía bên của thân xe và cấu thành một phần vỏ bọc mà cấu hành đèn trước 21. Nguồn ánh sáng của đèn pha (không được minh họa trên hình vẽ) được lắp vào vỏ bọc đèn pha 61.

Đèn chiếu 26 được bố trí trên phía trước của vỏ bọc đèn pha 61 và được đỡ bởi vỏ bọc đèn pha 61.

Cụ thể là, đèn chiếu 26 được đỡ theo cách dao động bởi vỏ bọc đèn pha 61 và góc định hướng của đèn chiếu 26 được thay đổi nhờ cơ cấu điều chỉnh trục quang 63 để điều chỉnh trục quang của nguồn ánh sáng. Cơ cấu điều chỉnh trục quang 63 bao gồm đỉnh vít nhỏ điều chỉnh 65 được đỡ quay trên bề mặt sau

của vỏ bọc đèn pha 61, đai ốc 66 được gắn vào bề mặt sau của đèn chiếu 26 và trong đỉnh vít ghép nối với đỉnh vít nhỏ điều chỉnh 65 và trục dao động (không được minh họa trên hình vẽ) được bố trí trên đèn chiếu 26. Với đỉnh vít nhỏ điều chỉnh 65 quay, đèn chiếu 26 được dao động xung quanh trục dao động cùng với đai ốc 66, do đó có thể đạt được việc điều chỉnh đến góc trục quang định trước.

Thấu kính đèn pha 24A được bố trí trên phía trước của đèn chiếu 26. Mép theo chu vi của thấu kính đèn pha 24A được lắp vào mép theo chu vi của vỏ bọc đèn pha 61. Chi tiết kéo dài 62 che phủ từ phía trước khu vực giữa mép ngoài của đèn chiếu 26 và thành bên 24y của thấu kính đèn pha 24A, để ngăn không cho khu vực này lộ ra bên ngoài.

Thấu kính đèn pha 24A bao gồm một cặp bề mặt nghiêng bên trái và bên phải của đèn pha 24x kéo dài từ từ ra phía sau đi từ phần giữa theo chiều ngang 24c ra phía ngoài theo chiều ngang. Bề mặt nghiêng của đèn pha 24x bao gồm bề mặt trước dưới 24n và bề mặt nghiêng phía trên 24t.

Thấu kính đèn pha 24A được tạo ra, trên cả hai mép phía ngoài của nó theo chiều ngang, với các thành nhô ra 24q nhô ra từ bề mặt trước dưới 24n.

Thành nhô ra 24q được che phủ bởi các phần bên trong 46a của nắp trước 46 từ phía trước và phía ngoài theo chiều ngang. Các mép trước của phần bên trong 46a là khoảng gần với các mép trước của thành nhô ra 24q.

Như được mô tả trên đây, quá trình tạo ra bề mặt nghiêng của đèn pha 24x đảm bảo rằng dòng không khí vận hành đã va chạm trên đèn pha 22 có thể đi trong khi được phân bố đến cả hai phía ngoài theo chiều ngang dọc theo các bề mặt nghiêng bên trái và bên phải của đèn pha 24x.

Thành nhô ra 24q, rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r và thành bên 24y được che phủ bởi chi tiết kéo dài 62 từ phía sau. Do đó, ánh sáng trực tiếp từ nguồn ánh sáng của đèn pha 82 (xem Fig.9) được chắn bởi chi tiết kéo dài 62, sao cho ánh sáng từ nguồn ánh sáng của đèn pha 82 được chiếu ít hơn ra phía ngoài bởi thành nhô ra 24q, rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r và thành bên 24y.

Như được minh họa trên các hình vẽ Fig.3 và Fig.7, đèn pha 22 được bố trí trên phần trước của thân xe và nắp trước 46 che phủ các phía bên của đèn pha 22 được bố trí, và đèn pha 22 được bố trí trên bề mặt trước 24p của nó với

bề mặt nghiêng của đèn pha 24x nghiêng từ phần giữa theo chiều ngang 24c về phía bên xe và phía xiên ra phía sau. Nắp trước 46 có phần bên trong 46a là phần nhô ra phía ngoài nhiều hơn so với phần mép phía ngoài theo chiều ngang của bề mặt nghiêng của đèn pha 24x. Đèn pha 22 được trang bị, trên phía ngoài theo chiều ngang của bề mặt nghiêng của đèn pha 24x, thành nhô ra 24q nhô ra theo hướng mà trong đó phần bên trong 46a nhô ra. Bề mặt nghiêng của đèn pha 24x và thành nhô ra 24q tạo ra rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r.

Theo kết cấu này, dòng không khí vận hành đi ngang trên bề mặt trước 24p của đèn pha 22 có thể dễ dàng đi dọc theo thành nhô ra 24q nhờ chức năng của rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r, do đó có thể hạn chế sự tạo ra dòng không khí (sự tích tụ không khí) trên phần mép của đèn pha 22. Kết quả là, độ ổn định di chuyển của xe có thể được tăng cường.

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

Thành bên 24y của thấu kính đèn pha 24A được tạo ra với thành nhô ra 24q nhô ra phía trước và thành nhô ra phía ngoài 24v nhô ra dọc theo thành nhô ra 24q. Thành nhô ra nắp 46d nhô ra phía sau từ bề mặt sau của phần bên trong 46a của nắp trước 46 được lồng vào giữa thành nhô ra 24q và thành nhô ra bên ngoài 24v. Thành nhô ra 24q, thành nhô ra bên ngoài 24v và thành nối 24w cấu thành phần chỗ lõm ăn khớp 24z và phần chỗ lõm ăn khớp 24z và thành nhô ra nắp 46d ăn khớp với nhau. Nói cách khác, phần chỗ lõm ăn khớp 24z và thành nhô ra nắp 46d cấu thành phần ăn khớp 68 giữa các thấu kính đèn pha 24A và nắp trước 46.

Thành nhô ra bên ngoài 24v và thành nhô ra nắp 46d, trên hình vẽ này, có độ sâu khoảng 20mm.

Vỏ bọc đèn pha 61 được tạo ra trên bề mặt sau của nó với các phần đỡ 61a nhô ra phía sau. Dầm lắp đèn (không được minh họa trên hình vẽ) được lắp trên phía bên của thân xe, ví dụ, vào khung thân 12 (xem Fig.1). Các chi tiết đỡ 71 được lắp vào dầm lắp đèn và phần đỡ 61a của vỏ bọc đèn pha 61 được đỡ một cách đàn hồi trên các chi tiết đỡ 71, thông qua vòng dây bằng cao su 72.

Phần dưới thấu kính 24j của thấu kính đèn pha 24A được che phủ hầu

như toàn bộ bằng chi tiết kéo dài 62 từ phía sau, sao cho ánh sáng trực tiếp từ nguồn ánh sáng của đèn pha 82 được chặn bởi chi tiết kéo dài 62 và do đó, khó đi đến phần dưới thấu kính 24j.

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

Rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u của thấu kính đèn pha 24A được tạo ra giữa bề mặt trước dưới 24n và bề mặt nghiêng phía trên 24t.

Bề mặt trước dưới (bề mặt nghiêng thứ hai) 24n là mặt phẳng kéo dài theo hướng xiên xuống dưới và về phía trước từ mép dưới 25a của rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u. Bề mặt nghiêng phía trên (bề mặt nghiêng thứ nhất) 24t là bề mặt uốn cong kéo dài xuống dưới và sau đó theo hướng xiên xuống dưới và ra phía sau, từ mép trên 25b của bề mặt nghiêng phía trên 24t.

Do bề mặt trước phía dưới 24n nghiêng về phía trước xuống dưới và bề mặt nghiêng phía trên 24t nghiêng về phía trước lên trên, dòng không khí vận hành có thể được tập hợp vào trong rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u nhờ bề mặt trước phía dưới 24n và bề mặt nghiêng phía trên 24t. Hơn nữa, rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u kéo dài từ từ ra phía sau xe đi ra phía ngoài theo chiều ngang, tương tự bề mặt nghiêng bên trái và bên phải của đèn pha 24x (xem Fig.8). Do đó, dòng không khí vận hành được tập hợp vào trong rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u có thể đi ra phía ngoài theo chiều ngang (phía rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r).

Nền 81 được lắp vào phần trên của vỏ bọc đèn pha 61 và các nguồn ánh sáng của đèn pha 82 bao gồm các điôt phát sáng (LED) được lắp vào nền 81.

Như được minh họa trên Fig.9, bề mặt nghiêng của đèn pha 24x được trang bị bề mặt nghiêng phía trên 24t như bề mặt nghiêng thứ nhất nghiêng về phía trước lên trên và bề mặt trước phía dưới 24n như bề mặt nghiêng thứ hai mà được đặt lên phía dưới của bề mặt nghiêng phía trên 24t và nghiêng về phía trước xuống dưới. Rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u để dẫn dòng không khí vận hành vào rãnh dẫn hướng gió thứ nhất 24r được tạo ra giữa bề mặt nghiêng phía trên 24t và bề mặt trước phía dưới 24n. Theo kết cấu này, dòng không khí vận hành có thể được dẫn một cách dễ dàng vào trong rãnh dẫn hướng gió thứ nhất

24r nhờ rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u. Do đó, dòng không khí vận hành trên bề mặt trước 24p của đèn pha 22 có thể được điều khiển một cách có hiệu quả.

Ngoài ra, như được minh hoạ trên các hình vẽ Fig.7 và Fig.9, chi tiết kéo dài 62 là chi tiết chắn ánh sáng được bố trí trên phía sau của thành nhô ra 24q và ánh sáng (ánh sáng trực tiếp) đi từ nguồn ánh sáng của đèn pha 82 về phía thành nhô ra 24q được chắn (được chặn) bởi chi tiết kéo dài 62. Theo kết cấu này, quá trình phát ra ánh sáng hoặc khúc xạ ánh sáng ở thành nhô ra 24q và khu vực xung quanh của nó có thể được hạn chế và chất lượng về bên ngoài có thể được tăng cường.

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường X-X được thể hiện trên Fig.3.

Phần nghiêng phía trên 24s của thấu kính đèn pha 24A có mép dưới của nó nối với phần chỗ lõm của thấu kính 24h thông qua phần dưới thấu kính 24j. Phần chỗ lõm của thấu kính 24h và phần chỗ lõm của tấm che 43b của tấm che trước 43 tạo ra đường dẫn không khí dưới ánh sáng 55.

Các mũi tên trên hình vẽ thể hiện các phần của dòng không khí vận hành va chạm trên bề mặt trước 24p của thấu kính đèn pha 24A. Dòng không khí vận hành đi theo hướng xiên xuống dưới và ra phía sau dọc theo bề mặt nghiêng phía trên 24t của phần nghiêng phía trên 24s và bề mặt trước của phần dưới thấu kính 24j và còn đi qua đường dẫn không khí dưới ánh sáng 55 dưới phần chỗ lõm của thấu kính 24h, để đi ra phía sau bên trong thân xe.

Do đó, trên phần giữa theo chiều ngang 24c của thấu kính đèn pha 24A, dòng không khí vận hành đi về phía bên của tấm che trước 43 dọc theo bề mặt nghiêng phía trên 24t và bề mặt trước của phần dưới thấu kính 24j mà nghiêng về phía trước lên trên và đi qua đường dẫn không khí dưới ánh sáng 55 vào bên trong thân xe. Ngoài ra, như được minh hoạ trên Fig.9, ở vị trí đặt cách ra phần giữa theo chiều ngang 24c của thấu kính đèn pha 24A ra phía ngoài theo chiều ngang, dòng không khí vận hành được tập hợp vào trong rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u nhờ bề mặt trước phía dưới 24n (mà nghiêng về phía trước xuống dưới) và bề mặt nghiêng phía trên 24t (mà nghiêng về phía trước lên trên), đi qua rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u vào trong rãnh dẫn hướng gió thứ nhất

24r và đi lên phía trên của xe. Nói cách khác, ở thấu kính đèn pha 24A, dòng không khí vận hành có thể được điều khiển theo các hướng khác nhau và, hơn nữa, lượng khí đi theo mỗi hướng có thể được điều chỉnh. Kết quả là, các tác động tốt có thể được tạo ra đối với độ ổn định di chuyển của xe, thổi dòng không khí tựa vào người lái và làm mát động cơ.

Như được minh hoạ trên các hình vẽ Fig.3 và Fig.10, tấm che trước 43 che phủ phía trên của bánh trước 2 được bố trí bên dưới đèn pha 22. Đèn pha 22 được bố trí trên phần dưới của nó với phần chỗ lõm của thấu kính 24h có phần chỗ lõm của đèn pha lõm lên trên và tấm che trước 43 được bố trí trên phần trên của nó với phần chỗ lõm của tấm che 43b lõm xuống dưới. Phần chỗ lõm của thấu kính 24h và phần chỗ lõm của tấm che 43b tạo ra đường dẫn không khí dưới ánh sáng 55 mà nhờ đó dòng không khí vận hành được dẫn ra phía sau.

Theo kết cấu này, đường dẫn không khí dưới ánh sáng 55 có tác dụng như đường dẫn không khí có thể được tạo ra bằng cách dùng đèn pha 22 và tấm che trước 43, do đó có thể đạt được việc giảm giá thành, so với trường hợp trong đó đường dẫn không khí được tạo ra một cách đặc biệt. Ngoài ra, dòng không khí vận hành đến từ phía trước của xe có thể được dẫn một cách có hiệu quả ra phía sau của xe nhờ đường dẫn không khí dưới ánh sáng 55, do đó độ ổn định di chuyển của xe có thể được tăng cường.

Phương án nêu trên chỉ đơn thuần minh hoạ cách thức thực hiện sáng chế và các sửa đổi và ứng dụng tùy ý có thể được thực hiện mà không chệch khỏi ý tưởng hoặc nguyên lý của sáng chế.

Ví dụ, trong khi các thành nhô ra 24q chỉ được tạo ra trên các phần mép ngoài theo chiều ngang của phần phía dưới thấu kính 24m như được minh hoạ trên Fig.6 theo phương án trên đây, kết cấu này là không bị hạn chế và thành nhô ra 24q có thể được tạo ra trên các phần mép ngoài theo chiều ngang của phần phía dưới thấu kính 24m và phần phía trên thấu kính 24k.

Ngoài ra, trong khi rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u được tạo ra giữa bề mặt nghiêng phía trên 24t và bề mặt trước phía dưới 24n như được minh hoạ trên Fig.9, kết cấu này là không bị hạn chế, bề mặt trước phía dưới 24n có thể được làm lõm ở vị trí dưới bề mặt nghiêng phía trên 24t sao cho toàn bộ một phần bề

mặt trước phía dưới 24n tạo ra rãnh dẫn hướng gió thứ hai 24u.

Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo sáng chế hoặc ứng dụng của nó, không chỉ hạn chế ở xe máy hai bánh và bao gồm các xe khác với xe máy hai bánh. Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên thường bao gồm các xe được điều khiển bởi người lái ngồi dạng chân sang hai bên trên xe và do đó không chỉ bao gồm xe máy hai bánh (bao gồm xe đạp máy) mà còn bao gồm cả xe ba bánh và xe bốn bánh mà được phân loại thành tất cả các xe địa hình (ATV).

Mô tả các ký hiệu chỉ dẫn:

- | | |
|-----|---|
| 1 | Xe kiểu ngồi để chân sang hai bên |
| 2 | Bánh trước |
| 22 | Đèn pha |
| 24h | Phần chỗ lõm của thấu kính (phần chỗ lõm của đèn pha) |
| 24n | Bề mặt trước phía dưới (bề mặt nghiêng thứ hai) |
| 24p | Bề mặt trước |
| 24q | Thành nhô ra |
| 24r | Rãnh dẫn hướng gió thứ nhất |
| 24t | Bề mặt nghiêng phía trên (bề mặt nghiêng thứ nhất) |
| 24u | Rãnh dẫn hướng gió thứ hai |
| 24x | Bề mặt nghiêng của đèn pha |
| 43 | Tấm che trước |
| 43b | Phần chỗ lõm của tấm che |
| 46 | Nắp trước |
| 46a | Phần bên trong (phần nhô ra) |
| 55 | Đường dẫn không khí dưới ánh sáng |

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu dẫn hướng gió dùng cho xe kiểu ngồi để chân sang hai bên, trong đó kết cấu này bao gồm đèn pha (22) được bố trí trên phần trước của thân xe và nắp trước (46) che phủ các phía bên của đèn pha (22), đèn pha (22) được bố trí trên bề mặt trước (24p) của nó với các bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) nghiêng từ phần giữa theo chiều ngang về phía bên xiên ra phía sau của xe và nắp trước (46) được trang bị các phần nhô (46a) nhô về phía trước nhiều hơn so với các phần mép ngoài theo chiều ngang của bề mặt nghiêng của đèn pha (24x);

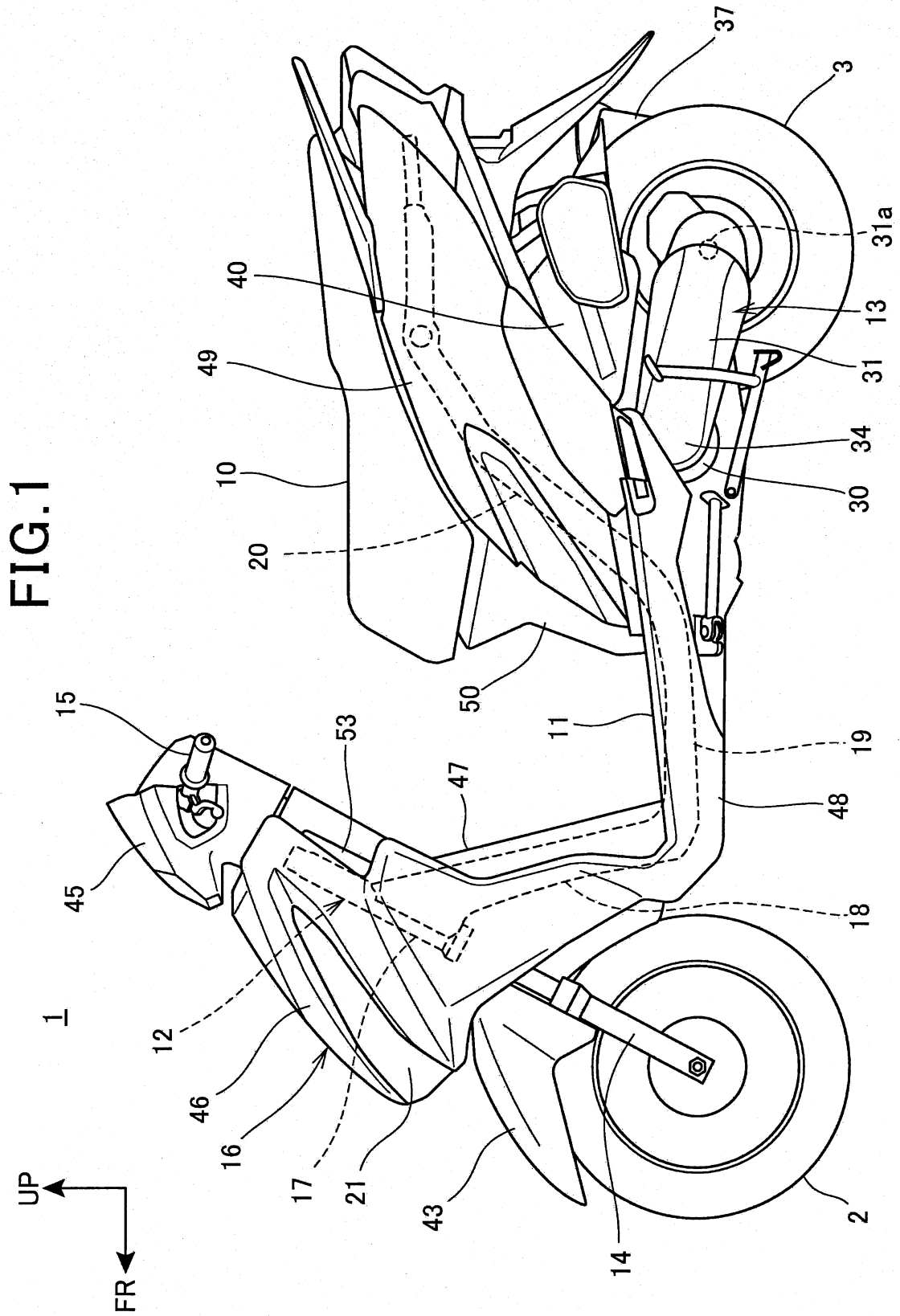
trong đó đèn pha (22) được trang bị, trên phía ngoài theo chiều ngang của bề mặt nghiêng của đèn pha (24x), thành nhô ra (24q) nhô ra theo hướng mà theo đó phần nhô (46a) nhô ra và bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) và thành nhô ra (24q) tạo ra rãnh dẫn hướng gió thứ nhất (24r).

2. Kết cấu dẫn hướng gió dùng cho xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm 1, trong đó rãnh dẫn hướng gió thứ nhất (24r) được tạo ra để được làm nghiêng theo hướng xiên ra ngoài và lên trên theo chiều ngang trên hình chiếu cạnh từ phía trước .

3. Kết cấu dẫn hướng gió dùng cho xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó bề mặt nghiêng của đèn pha (24x) được trang bị bề mặt nghiêng thứ nhất (24t) nghiêng về phía trước hướng lên trên và bề mặt nghiêng thứ hai (24n) mà được định vị bên dưới bề mặt nghiêng thứ nhất (24t) và được làm nghiêng về phía trước hướng xuống dưới và rãnh dẫn hướng gió thứ hai (24u) mà nhờ đó dòng không khí vận hành được dẫn vào rãnh dẫn hướng gió thứ nhất (24r) được tạo ra giữa bề mặt nghiêng thứ nhất (24t) và bề mặt nghiêng thứ hai (24n).

4. Kết cấu dẫn hướng gió dùng cho xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó kết cấu này còn bao gồm tấm che trước (43) che phủ phía trên của bánh trước (2) được bố trí bên dưới đèn pha

(22), đèn pha (22) được bố trí trên phần dưới của nó với phần chố lõm của đèn pha (24h) lõm vào hướng lên trên, trong khi tấm che trước (43) được bố trí trên phần trên của nó với phần chố lõm của tấm che (43b) lõm vào hướng xuống dưới và phần chố lõm của đèn pha (24h) và phần chố lõm của tấm che (43b) tạo ra đường dẫn không khí dưới ánh sáng (55) mà nhờ đó dòng không khí vận hành được dẫn hướng về phía sau của xe.



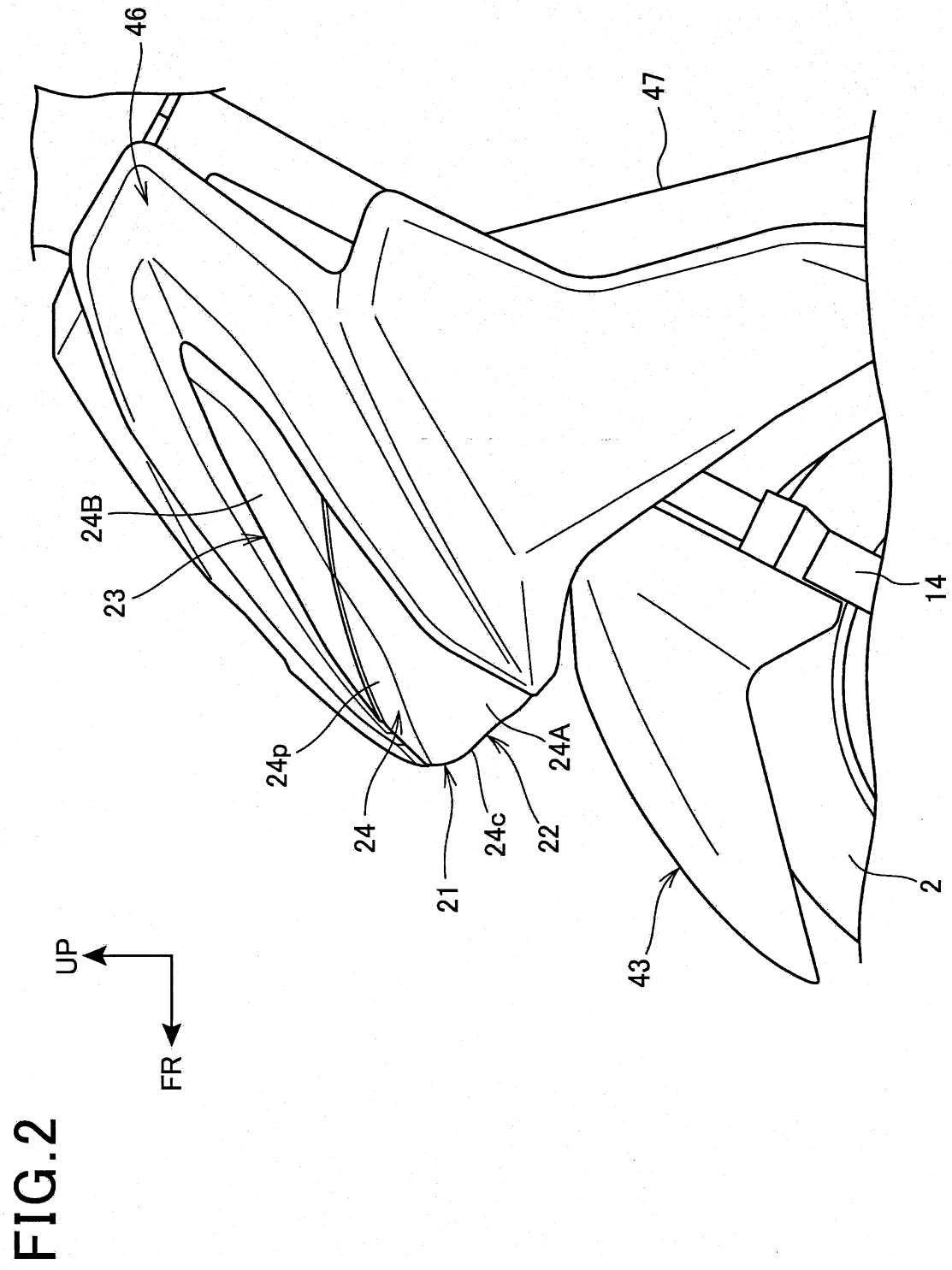


FIG. 4

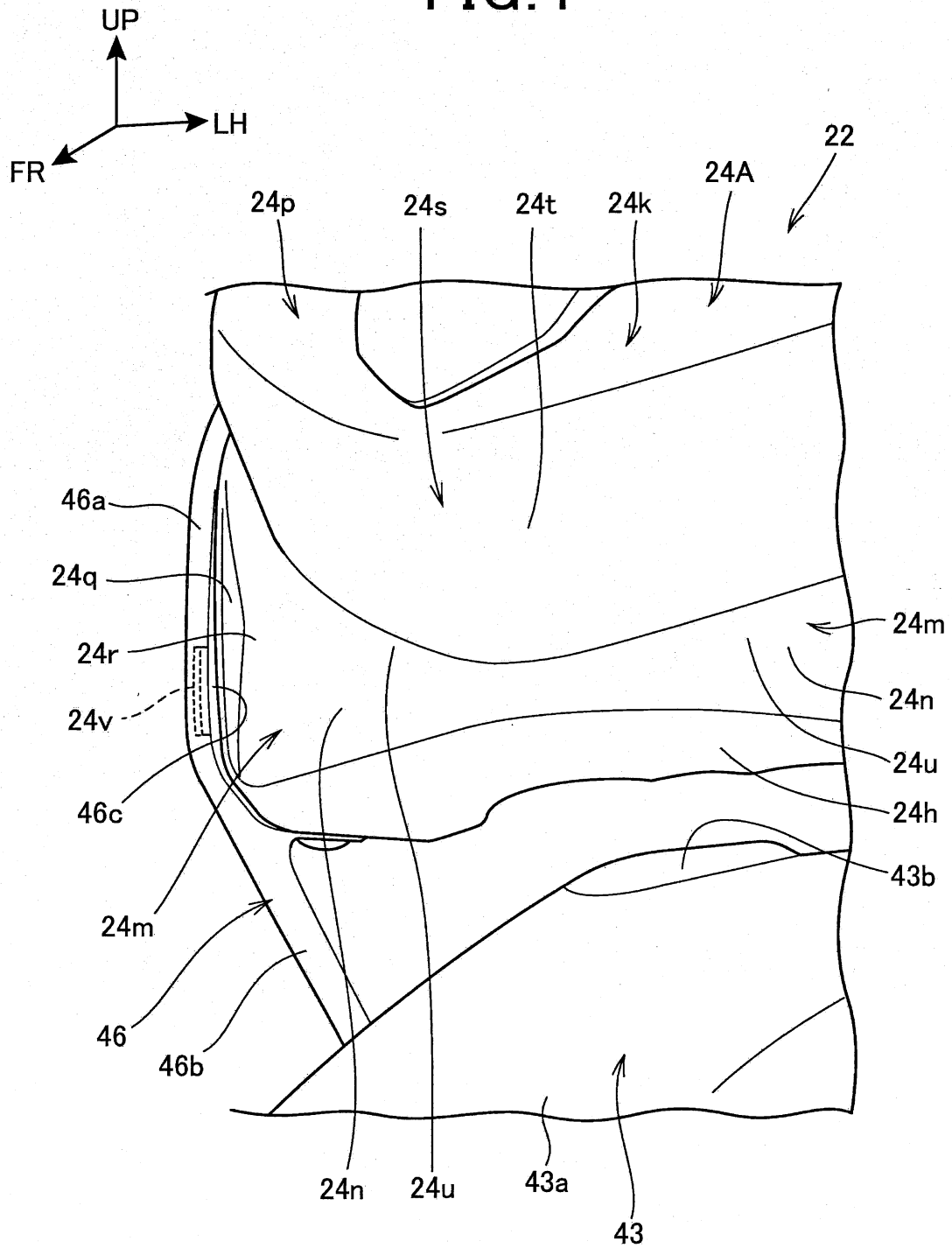


FIG. 5

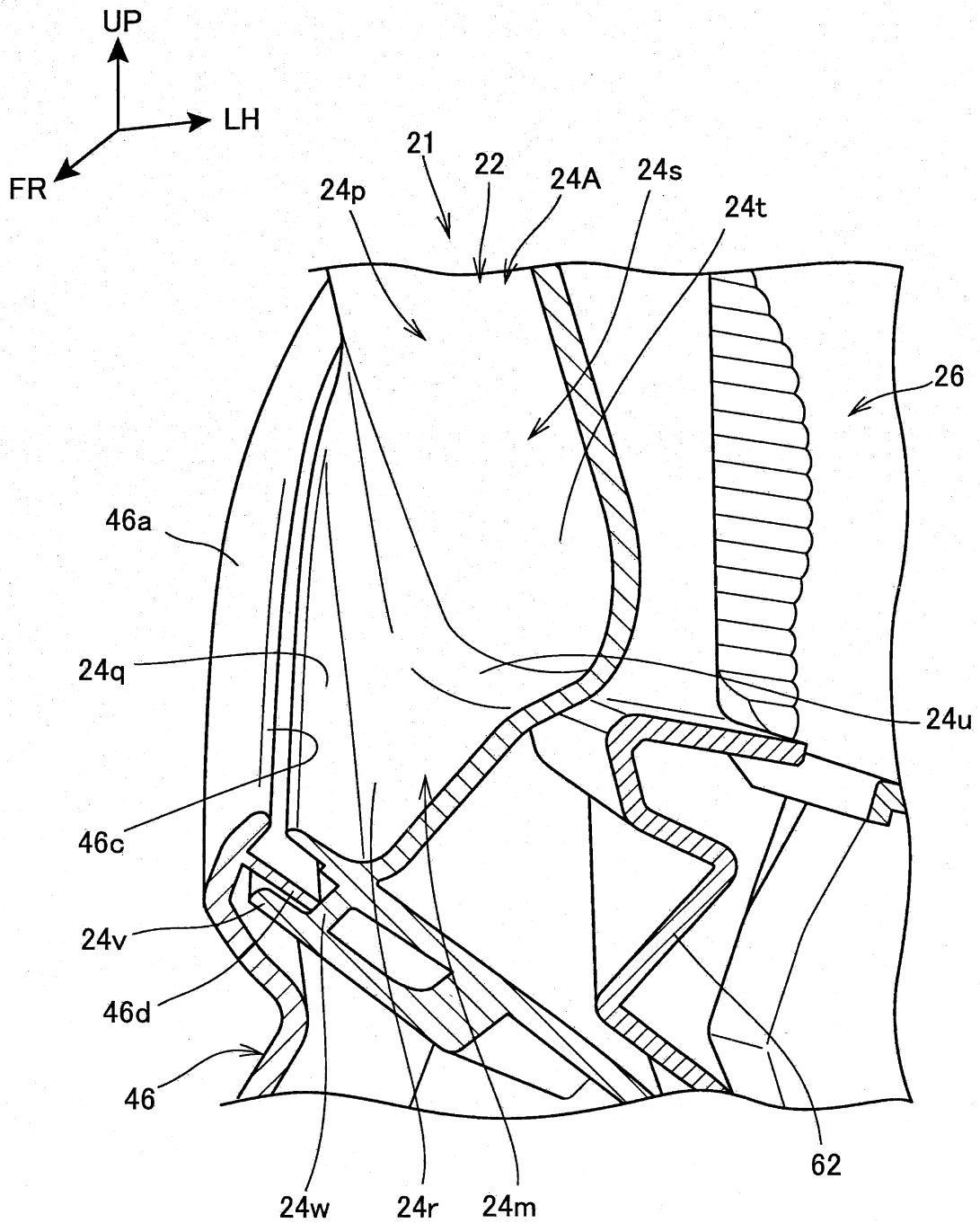
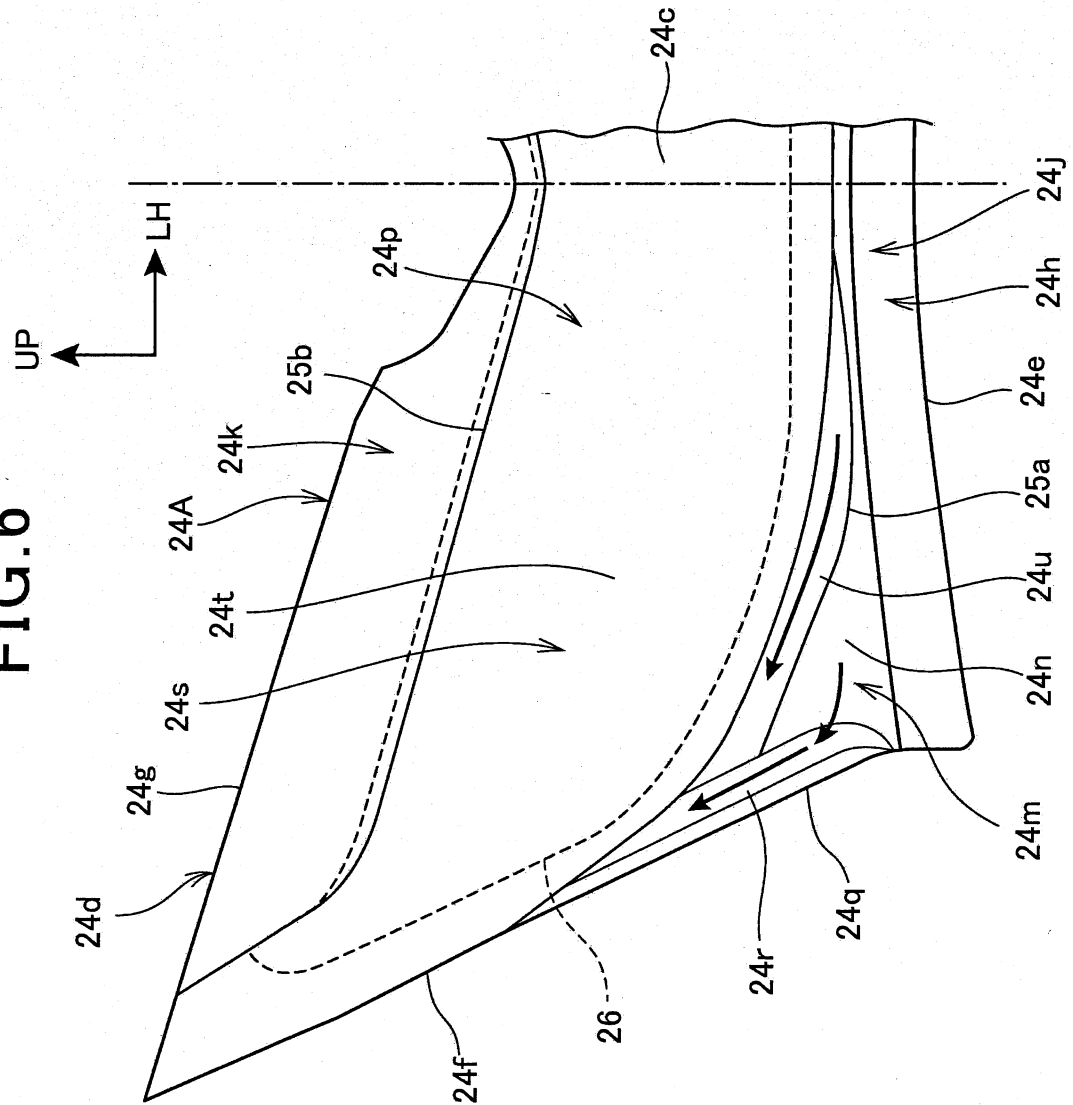


FIG. 6



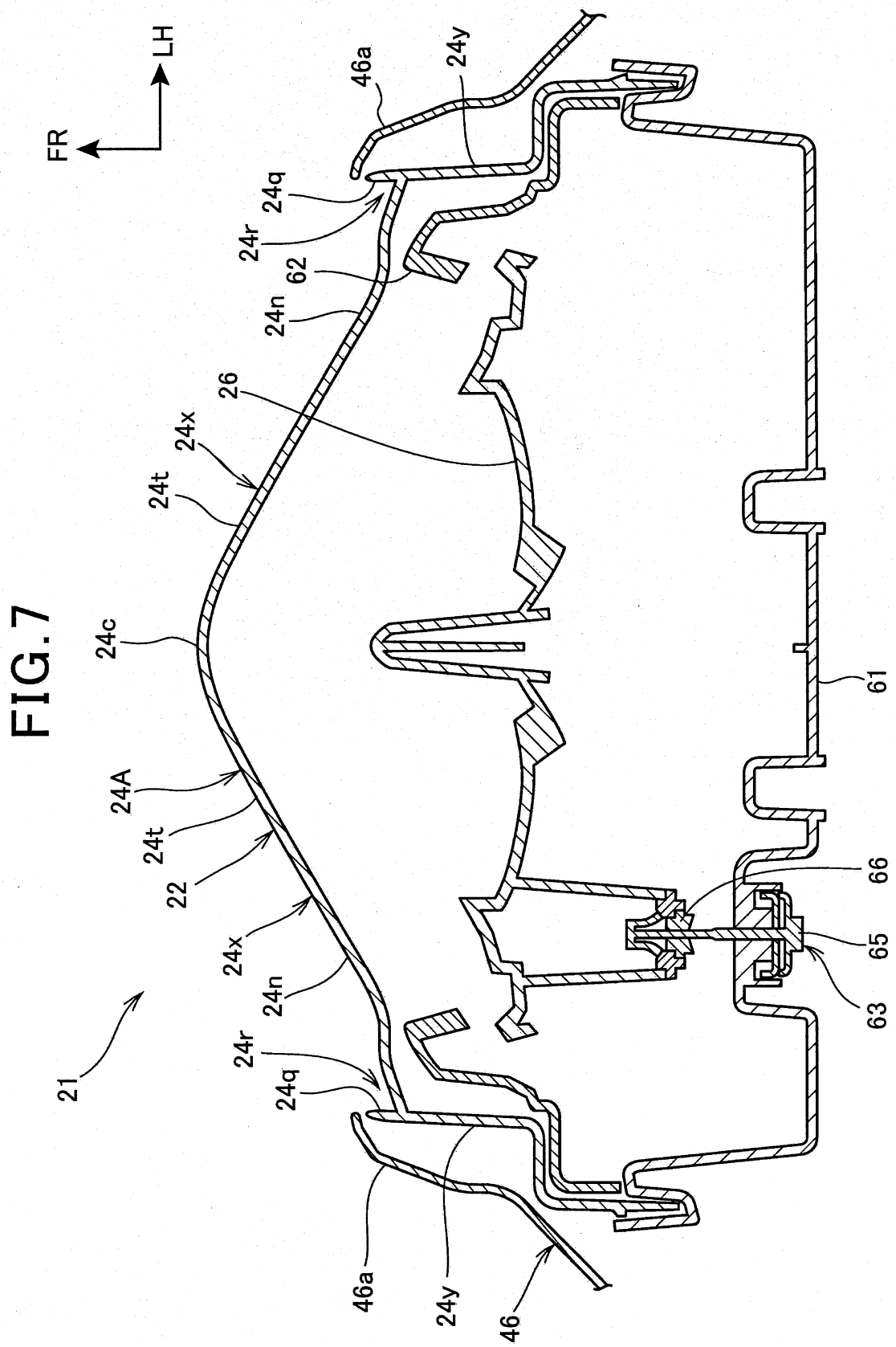


FIG. 8

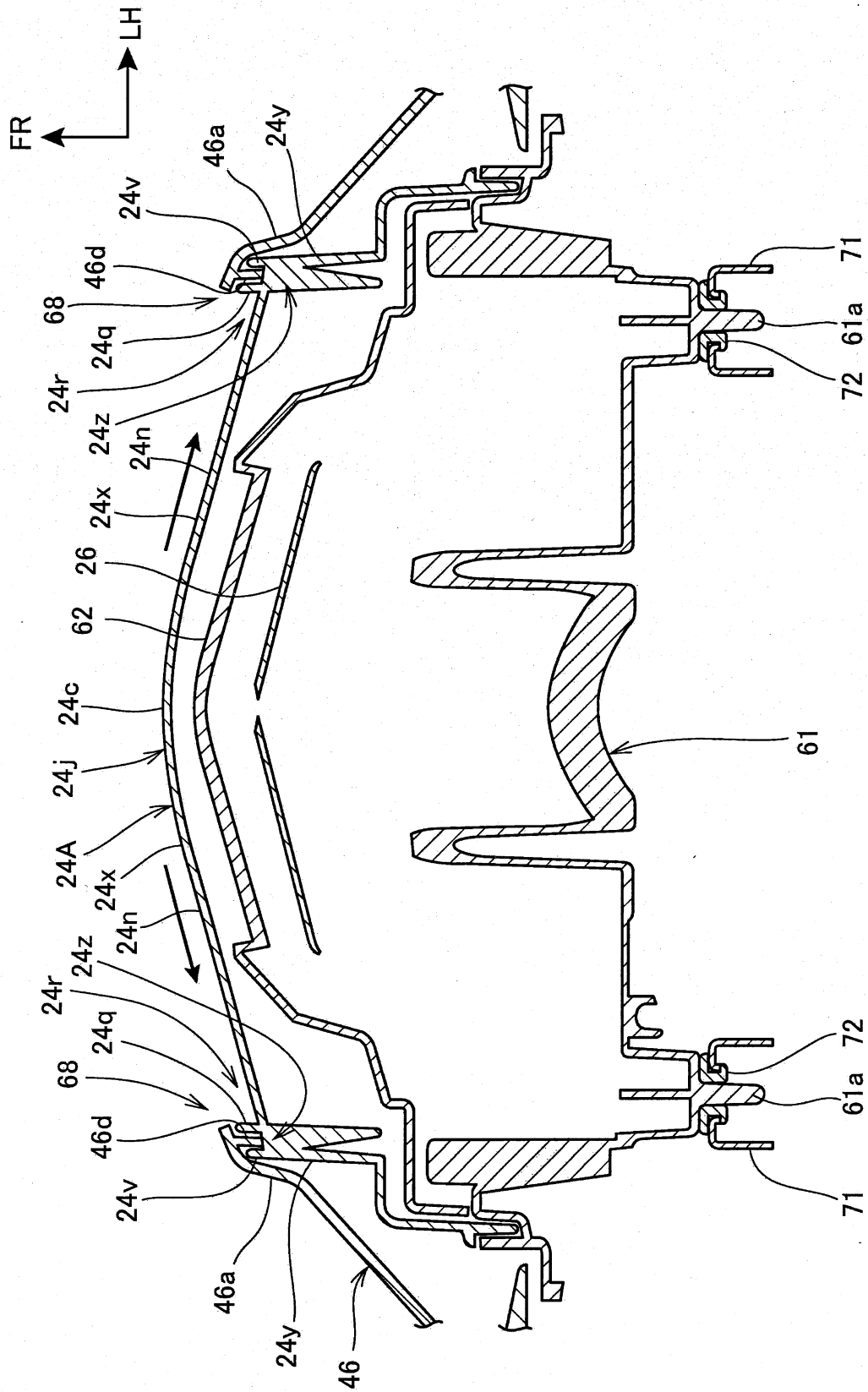


FIG.9

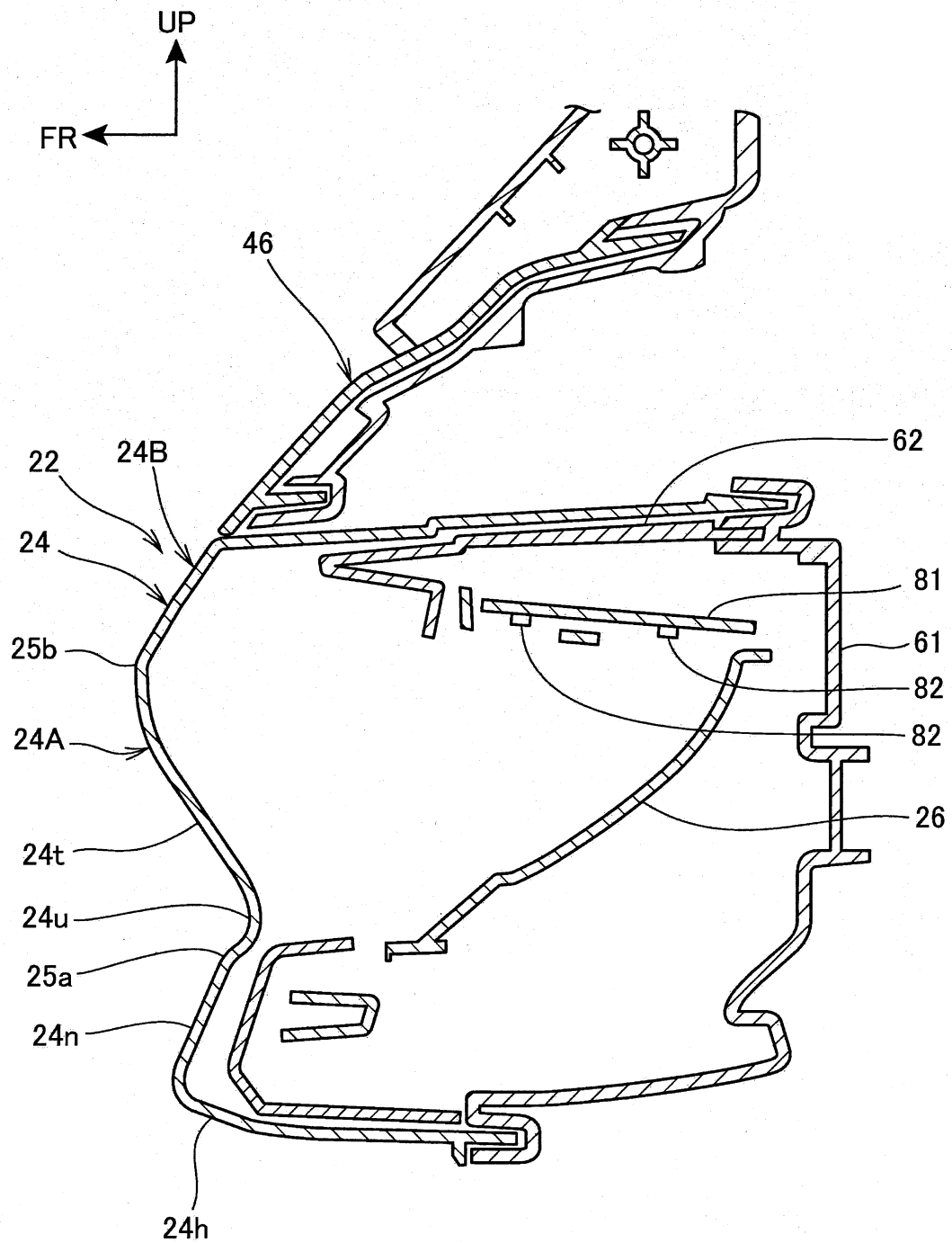


FIG. 10

