



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN) (11)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ



1-0028732

(51)^{2020.01} B62J 6/05; B62J 6/04; B60Q 1/00; B60Q (13) B
1/26

(21) 1-2017-03549

(22) 14/09/2017

(30) 201610875337.6 30/09/2016 CN

(45) 25/07/2021 400

(43) 26/04/2018 361A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

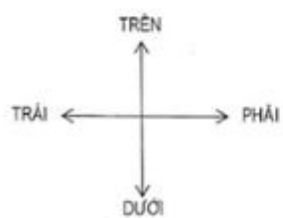
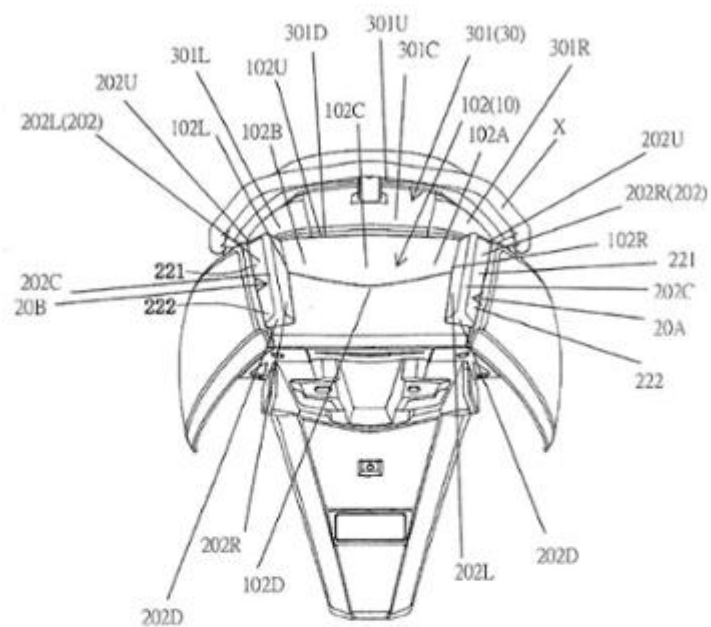
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) LIN, SAN PING (TW); SHEN, MING ZE (TW); LI, TZU PIN (TW); TSAO, YUAN MING (TW); CHENG, CHAO HUNG (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) Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm cụm đèn thứ nhất (10) được bố trí ở giữa trên phần sau của thân và gồm vỏ trong suốt thứ nhất (102), cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B) được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của cụm đèn thứ nhất (10), và mỗi cụm trong số các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) gồm vỏ trong suốt thứ hai (202) và phần tấm che (30) được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất (10), cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B), trong đó độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) tới cụm đèn thứ nhất (10) được bố trí ở giữa lớn hơn so với độ dài của phần tấm che (30) tới các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được bố trí ở cả hai phía và vỏ trong suốt thứ hai (202) kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới (102D) của vỏ trong suốt thứ nhất (102).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên bao gồm: thân phương tiện; cụm đèn thứ nhất được bố trí ở phần giữa của phần sau của thân phương tiện, và gồm cụm nguồn sáng thứ nhất và vỏ trong suốt thứ nhất; cụm đèn phải và cụm đèn trái được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của cụm đèn thứ nhất và mỗi cụm trong số cụm đèn phải và cụm đèn trái gồm cụm nguồn sáng thứ hai và vỏ trong suốt thứ hai; trong đó: vỏ trong suốt thứ hai được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất, và trên hình chiếu từ phải của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai của cụm đèn phải gối chồng ít nhất một phần của bên phải của vỏ trong suốt thứ nhất, và trên hình chiếu từ trái của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai của cụm đèn trái gối chồng ít nhất một phần của bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất, và các cụm nguồn sáng thứ hai được nằm ở phía trước của cụm nguồn sáng thứ nhất.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên như vậy có thể có được từ tài liệu có trong lĩnh vực kỹ thuật này trước sáng chế là công bố đơn đăng ký bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-240425 A. Cụ thể là, tài liệu kỹ thuật này bộc lộ cụm đèn sau cho phép các đặc tính của mặt phản xạ của bộ phản xạ của đèn sau được người quan sát nhận biết một cách hiệu quả. Bộ phản xạ gồm phần giữa bộ phản xạ được bố trí với bóng đèn, các phần phía bên bộ phản xạ bên phải và bên trái mỗi phần có mặt phản xạ khác về kiểu phản xạ ánh sáng với mặt phản xạ của phần giữa bộ phản xạ. Thấu kính của đèn sau gồm phần giữa thấu kính hướng vào phần giữa bộ phản xạ, các phần vách phía bên thấu kính bên phải và bên trái được kéo dài về phía các ranh giới giữa phần giữa bộ phản xạ và các phần phía bên bộ phản xạ. Các phần vách phía bên thấu kính kéo dài về phía ranh giới giữa phần giữa bộ phản xạ và phần phía bên bộ phản xạ, vì thế sự có mặt của phần phía bên bộ phản xạ là dễ dàng hơn để được nhận ra.

Một phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên gồm đèn sau được bố trí ở giữa trên phần sau của thân và hai đèn chớp được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng ở bên phải và bên trái của đèn sau là một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên thông thường. Hơn nữa, phần tấm che được gắn phía trên đèn sau và các đèn chớp ở cả hai phía của đèn sau. Khi được quan sát từ phía sau, độ cao của phần tấm che giảm dần từ giữa về phía hai bên của nó. Tức là, độ cao của phần của phần tấm che nằm phía

trên các đèn chớp được bố trí ở cả hai phía của đèn sau thấp hơn so với độ cao của phần của phần tấm che nằm phía trên phần giữa của đèn sau. Hơn nữa, hộp chứa vật dụng được bố trí phía dưới yên và được tạo ra nhờ việc được bao quanh bởi phần tấm che trong phạm vi phương bề rộng phương tiện của khung thân sau.

Tài liệu JP H5-338569 A bộc lộ phương tiện giao thông có động cơ hai bánh kiểu scutor trong đó khối lắp ráp đèn phanh sau 32 và các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau 33 lần lượt được bố trí ở phần dưới đầu sau của thân sau 14 là một ví dụ, và như thấy được trên hình chiếu cạnh trên Fig.1, độ cao của tấm che sau 26 được bố trí phía trên khối lắp ráp đèn phanh sau 32 và các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau 33 giảm dần từ giữa của tấm che sau 26 tới cả hai phía của nó (xem các đoạn [0015] và [0016] của bản mô tả và Fig.1 và Fig.3). Hơn nữa, khối lắp ráp đèn phanh sau 32 và các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau trái/phải 33 được bố trí tại độ cao giống như nhau theo phương thẳng đứng của phương tiện.

Cần lưu ý rằng, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được bộc lộ trong ở JP H5-338569 A, là cần thiết để thực hiện công việc bảo dưỡng đối với khối lắp ráp đèn phanh sau 32 và các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau 33. Công việc bảo dưỡng có nghĩa là công việc để, ví dụ, thay thế cụm nguồn sáng như bóng đèn hoặc điôt phát quang (Light Emitting Diode - LED) được lắp ở mỗi khối của khối lắp ráp đèn phanh sau 32 và các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau 33 và/hoặc kiểm tra các bộ phận như cáp điện chẳng hạn. Hơn nữa, để giảm thời gian bảo dưỡng, là có thể thực hiện công việc bảo dưỡng mà không tháo tấm che sau 26 bằng cách đưa tay từ khoảng không được tạo ra bằng cách tháo hộp chứa vật dụng (mặc dù bộ phận này không được mô tả trong JP H5-338569 A, nó thường được bố trí ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên) vào trong khoảng không được tạo ra giữa tấm che sau 26 và khối lắp ráp đèn phanh sau 32 hoặc khoảng không được tạo ra giữa tấm che sau 26 và các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau trái và phải 33. Nói cách khác, khoảng không được tạo ra giữa tấm che sau 26 và khối lắp ráp đèn phanh sau 32 và khoảng không được tạo ra giữa tấm che sau 26 và các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau trái và phải 33 đóng vai trò là các khoảng không bảo dưỡng.

Tuy nhiên, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường được bộc lộ trong JP H5-338569 A, vì độ cao của phần nằm phía trên các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau 33 ở cả hai phía của tấm che sau 26 thấp hơn so với độ cao của phần nằm phía trên khối lắp ráp đèn phanh sau 32, khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa tấm che sau 26 và các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau trái và phải 33 hẹp hơn so với khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa tấm che sau 26 và

khối lắp ráp đèn phanh sau 32. Kết quả là, khi người thợ thay thế cụm nguồn sáng được lắp ở mỗi khối của các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau 33 ở cả hai phía hoặc kiểm tra bộ phận như cáp điện chẳng hạn, công việc bảo dưỡng có thể không được thực hiện một cách dễ dàng như việc thực hiện công việc bảo dưỡng đối với khối lắp ráp đèn phanh sau 32 vì khoảng không bảo dưỡng của các khối lắp ráp đèn báo rẽ sau 33 ở cả hai phía là không đủ.

Một kết cấu đã được cân nhắc trong đó vị trí mà các đèn chớp ở cả hai phía được lắp được dịch về phía trước của thân và vị trí mà cụm nguồn sáng được lắp ở mỗi đèn của các đèn chớp ở cả hai phía cũng được dịch ra phía trước của thân để làm cho công việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các đèn chớp ở cả hai phía được thực hiện một cách dễ dàng hơn nữa từ khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che và các đèn chớp ở cả hai phía. Tuy nhiên, tác giả sáng chế muốn cải thiện khả năng thấy được của người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên phải của thân trong lúc người điều khiển nhìn thấy mặt có thể nhìn thấy của đèn chớp nằm ở bên trái ngược phía của thân, khi các vị trí lắp của các đèn chớp được dịch ra phía trước của thân vượt quá đèn sau. Theo cách tương tự, tác giả sáng chế muốn cải thiện khả năng thấy được của người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên trái của thân trong lúc người điều khiển nhìn thấy mặt có thể nhìn thấy của đèn chớp nằm ở bên phải ngược phía của thân, khi các vị trí lắp của các đèn chớp được dịch ra phía trước của thân vượt quá đèn sau. Nói cách khác, tác giả sáng chế muốn cải thiện khả năng thấy được của người điều khiển trên đèn chớp mà được nằm ở phía khác bên và gối chồng với đèn sau.

Kết cấu sau đã được xem xét nhằm đạt được cả tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng được thực hiện bởi người thợ qua khoảng không bảo dưỡng và khả năng thấy được của đèn chớp trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên. Tức là, để đảm bảo tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng, các vị trí lắp của hai đèn chớp tương ứng được bố trí ở cả hai phía, tức là bên phải và bên trái của đèn sau được dịch ra phía trước của thân. Hơn nữa, để cải thiện khả năng thấy được từ phía khác bên, tác giả sáng chế đã nghĩ đến kết cấu theo đó các vị trí lắp của các vỏ trong suốt của các đèn chớp gồm các cụm nguồn sáng và các vỏ trong suốt bao kín các cụm nguồn sáng, được dịch về phía sau của thân. Tuy nhiên, tác giả sáng chế đã nhận ra rằng trong trường hợp mà các vị trí lắp của các vỏ trong suốt của các đèn chớp ở cả hai phía được dịch về phía sau của thân, khi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên phải của thân quan sát mặt có thể nhìn thấy của đèn chớp bên trái khác bên hoặc người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên trái của thân quan sát mặt có thể nhìn

thấy của đèn chớp bên phải khác bên, ánh sáng đỏ được phát ra từ đèn sau, ví dụ, bị phản xạ trên mặt có thể nhìn thấy của đèn chớp nhấp nháy. Nói cách khác, trong trường hợp mà các vị trí lắp của các vỏ trong suốt của các đèn chớp ở cả hai phía được dịch theo cách đơn giản về phía sau của thân, tồn tại hạn chế về sự cải thiện khả năng thấy được của đèn chớp trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên.

Trong lúc đó, một kết cấu đã được cân nhắc theo đó độ cao của các đèn chớp ở cả hai phía được gia tăng sao cho các đèn chớp kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới của đèn sau. Tức là, đèn sau và các đèn chớp ở cả hai phía của nó được sắp xếp tại các độ cao khác nhau theo phương thẳng đứng của phương tiện. Tuy nhiên, khi độ cao của các đèn chớp ở cả hai phía được gia tăng theo cách đơn giản theo phương thẳng đứng, kích cỡ của phần sau của thân theo phương chiều cao của phương tiện có xu hướng gia tăng.

Do đó, để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của đèn chớp trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên và cùng lúc để ngăn chặn việc kích cỡ của phần sau của thân theo phương chiều cao của phương tiện bị gia tăng, tác giả sáng chế đã nghĩ tới kết cấu theo đó hai đèn chớp được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của đèn sau và các phần trên của hai đèn chớp được kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới của đèn sau, được nằm ở phía trước của các phần dưới của hai đèn chớp. Tức là, đã nghĩ ra một kết cấu theo đó các phần dưới của các đèn chớp ở cả hai phía được nằm phía sau các phần trên của đèn chớp.

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 có khả năng cải thiện tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các đèn chớp ở cả hai phía được thực hiện bởi người thợ qua khoảng không bảo dưỡng, tăng cường khả năng thấy được của đèn chớp trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên với đèn chớp và làm giảm kích cỡ của phần sau của thân (theo phương chiều cao phương tiện).

Theo sáng chế, mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có các dấu hiệu theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất bao gồm: cụm đèn thứ nhất (10) được bố trí ở phần giữa của phần sau của thân và gồm cụm nguồn sáng thứ nhất (101) và vỏ trong suốt thứ nhất (102); cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B) được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của cụm đèn

thứ nhất (10) và mỗi cụm trong số cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B) gồm cụm nguồn sáng thứ hai (201) và vỏ trong suốt thứ hai (202); và phần tấm che (30) được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất (10), cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B), trong đó độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới cụm đèn thứ nhất (10) trên phần giữa lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B) trên cả hai phần phía bên, vỏ trong suốt thứ hai (202) kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới (102D) của vỏ trong suốt thứ nhất (102), vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất (102) và phần nửa dưới (222) của vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau phần nửa trên (221) của nó, trên hình chiếu nhìn từ phải, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) của cụm đèn phải (20A) gối chồng ít nhất một phần của bên phải của vỏ trong suốt thứ nhất (102) và trên hình chiếu nhìn từ trái, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) của cụm đèn trái (20B) gối chồng ít nhất một phần của bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất (102) và các cụm nguồn sáng thứ hai (201) được nằm ở phía trước của cụm nguồn sáng thứ nhất (101).

Theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất, các tác dụng có lợi sau đây có thể được đem lại. Độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới cụm đèn thứ nhất (10) trên phần giữa lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B) trên cả hai phần phía bên. Do đó, trong lúc khả năng bảo dưỡng của cụm đèn thứ nhất được đảm bảo, độ dài theo phương thẳng đứng của cả hai phía của phần tấm che được làm giảm.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất, vì độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) tới cụm đèn thứ nhất (10) trên phần giữa lớn hơn so với độ dài của phần tấm che (30) cho tới các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) trên cả hai phần phía bên, khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che (30) và các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được nằm ở các bên phải và trái của nó hẹp hơn so với khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che (30) và cụm nguồn sáng thứ nhất (101). Ngay cả trong trường hợp này, cụm nguồn sáng thứ hai (201) được nằm ở phía trước của cụm nguồn sáng thứ nhất (101) và vì vậy vị trí lắp của cụm nguồn sáng thứ hai (201) được lắp ở mỗi cụm trong số các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được nằm ở các bên phải và trái được dịch về phía trước của thân. Do đó, là dễ dàng cho người thợ thực

hiện công việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được nằm ở các bên phải và trái từ khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che (30) và các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được nằm ở các bên phải và trái của nó.

Hơn thế nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ nhất, vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất (102) và trên hình chiếu nhìn từ phải, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) của cụm đèn phải (20A) gối chồng ít nhất một phần của bên phải của vỏ trong suốt thứ nhất (102), và trên hình chiếu nhìn từ trái, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) của cụm đèn trái (20B) gối chồng ít nhất một phần của bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất (102). Theo cách này, ngay cả khi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên phải quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn trái (20B) ở phía khác bên hoặc người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên trái quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải (20A) ở phía khác bên, người điều khiển của phương tiện giao thông ở chếch phía sau phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên có thể trông thấy một cách dễ dàng, ngay cả khi một phần của mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải (20A) hoặc cụm đèn trái (20B) ở phía khác bên bị chắn bởi cụm đèn thứ nhất (10), một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất (102) và vì vậy không bị chắn. Theo cách này, là có thể để cải thiện khả năng thấy được của vỏ trong suốt thứ hai (202) của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) khi được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của vỏ trong suốt thứ hai (202) của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B).

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ nhất, vì vỏ trong suốt thứ hai (202) kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới (102D) của vỏ trong suốt thứ nhất (102), chiều dài của vùng có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ hai (202) được gia tăng và vùng có thể nhìn thấy mà không bị ảnh hưởng bởi hình dáng bên ngoài của cụm đèn thứ nhất (10) và ánh sáng được phát ra từ đó cũng được gia tăng. Theo cách này, ngay cả khi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên phải quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn trái (20B) ở phía khác bên hoặc người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên trái quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải (20A) ở phía khác bên, người điều khiển của phương tiện giao thông ở chếch phía sau phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên có thể trông thấy một cách dễ dàng, ngay cả khi một phần của mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải (20A)

hoặc cụm đèn trái (20B) ở phía khác bên bị chắn bởi cụm đèn thứ nhất (10) hoặc khi, ví dụ ánh sáng đỏ được phát ra từ cụm đèn thứ nhất (10) được phản xạ trên mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải chớp sáng (20A) hoặc cụm đèn trái (20B), một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới (102D) của vỏ trong suốt thứ nhất (102). Nhờ vậy, là có thể để cải thiện khả năng thấy được của vỏ trong suốt thứ hai (202) của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) khi được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của vỏ trong suốt thứ hai (202) của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B).

Hơn thế nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ nhất, phần nửa dưới (222) của vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau phần nửa trên (221) của nó. Do đó, là có thể để làm giảm sự gia tăng về kích cỡ của phần sau của thân theo phương chiều cao của phương tiện khi so với trường hợp trong đó độ cao của các đèn chớp ở cả hai phía được kéo dài một cách đơn giản theo phương thẳng đứng để cho độ cao của các đèn chớp ở cả hai phía được kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới của đèn sau.

Tóm lại, theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ nhất, là có thể để cải thiện tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các đèn chớp ở cả hai phía được thực hiện bởi người thợ qua khoảng không bảo dưỡng và cải thiện khả năng thấy được của đèn chớp từ người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của đèn chớp trong lúc làm giảm kích cỡ của phần sau của thân theo phương chiều cao của phương tiện.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ hai, phần giữa của vỏ trong suốt thứ nhất (102) được nằm phía sau cả hai phần phía bên của nó, và phần giữa của vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau cả hai phần phía bên của nó. Theo cách này, các vùng có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ nhất (102) và vỏ trong suốt thứ hai (202) được gia tăng, và các phần có thể thấy được của vỏ trong suốt thứ nhất (102) và vỏ trong suốt thứ hai (202) có các bề mặt ba chiều được nằm về phía sau hơn là có các bề mặt phẳng đơn giản. Vì phần có thể thấy được của vỏ trong suốt thứ hai (202) có bề mặt ba chiều được nằm về phía sau hơn là có bề mặt phẳng đơn giản, vùng có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ hai (202) của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được gia tăng và phần không bị chặn bởi cụm đèn thứ nhất (10) cũng được gia tăng. Do đó, người điều khiển của phương tiện giao thông ở chếch về phía sau có thể trông thấy một cách dễ dàng một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) mà được nằm phía sau cả hai phía

của vỏ trong suốt thứ nhất (102) và vì vậy không bị chắn. Theo cách này, là có thể để cải thiện khả năng thấy được của vỏ trong suốt thứ hai (202) của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ ba, mép sau (202W) của vỏ trong suốt thứ hai (202), mà được làm nghiêng ra phía trước giao cắt đường thẳng kéo dài được kéo dài từ mép sau (102W) của phần giữa của vỏ trong suốt thứ nhất (102) trên hình chiếu cạnh. Theo cách này, vì độ nghiêng ra phía trước của mép sau (102W) của phần giữa của vỏ trong suốt thứ nhất (102) được gia tăng dần từ phần trên của vỏ trong suốt (102) về phía phần dưới của nó, kích cỡ của vỏ trong suốt thứ nhất (102) theo phương chiều cao của phương tiện có thể được làm giảm còn hơn nữa. Vì kích cỡ của vỏ trong suốt thứ nhất (102) theo phương chiều cao của phương tiện được làm giảm, chiều dài của vùng có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ hai (202) được gia tăng và vùng có thể nhìn thấy mà không bị ảnh hưởng bởi hình dáng bên ngoài của cụm đèn thứ nhất (10) và ánh sáng được phát ra từ đó cũng được gia tăng. Nhờ vậy, ngay cả khi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên phải quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn trái (20B) ở phía khác bên, hoặc người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên trái quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải (20A) ở phía khác bên, người điều khiển của phương tiện giao thông ở chếch phía sau phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên có thể trông thấy một cách dễ dàng, ngay cả khi một phần của mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải (20A) hoặc cụm đèn trái (20B) ở phía khác bên bị chắn bởi cụm đèn thứ nhất (10) hoặc khi, ví dụ, ánh sáng đỏ được phát ra từ cụm đèn thứ nhất (10) được phản xạ trên mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải chớp sáng (20A) hoặc cụm đèn trái (20B), một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) mà kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới (102D) của vỏ trong suốt thứ nhất (102). Theo đó, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của vỏ trong suốt thứ hai (202) của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của vỏ trong suốt thứ hai (202) của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B).

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ tư, vỏ trong suốt thứ hai (202) có dạng hình tam giác trên mặt cắt. Theo cách này, vì các vùng có thể nhìn thấy bên trái và bên phải của các vỏ trong suốt thứ hai (202) được gia tăng, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ năm, ít nhất một phần của phần mặt trên (202U) của vỏ trong suốt thứ hai (202) được để lộ ra khỏi phần tấm che (30). Theo cách này, vì vùng có thể nhìn thấy của phần mặt trên (202U) của vỏ trong suốt thứ hai (202) được gia tăng, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) khi người điều khiển của phương tiện giao thông kích cỡ lớn, như xe tải hoặc xe buýt và các phương tiện tương tự, nhìn phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo sáng chế từ phía trên và phía sau phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ sáu còn gồm bánh trước và bánh sau, trong đó phần tấm che (30) gồm tấm che sau (301) và tấm che phía bên phải (302A) và tấm che phía bên trái (302B) lần lượt được nằm ở bên phải và bên trái của tấm che sau (301), các mép dưới (302D) của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B) được làm nghiêng chéo lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau để cho chúng được nằm phía trên bánh sau, và các mép trên (302U) của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B) được làm nghiêng chéo lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau theo cách sao cho các phần sau của các mép trên (302U) được làm nghiêng theo góc nhọn hơn so với các phần trước của các mép trên (302U). Do đó, các mép trên (302U) của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B) được làm nghiêng chéo lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau theo cách sao cho các phần sau của các mép trên (302U) được làm nghiêng theo góc nhọn hơn so với các phần trước của các mép trên (302U). Theo cách này, là có thể để gia tăng các khoảng không ở cả hai phía phía sau khoảng không được dùng làm khoảng không bảo dưỡng giữa phần tấm che (30) và cụm đèn thứ nhất (10) và giữa phần tấm che (30) và các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) còn hơn nữa, và nhờ vậy cải thiện tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của hai đèn chớp được thực hiện bởi người thợ qua khoảng không bảo dưỡng:

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ bảy, cụm nguồn sáng thứ hai (201) được bố trí ở phía trước của các mép sau của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B), vì thế cụm nguồn sáng thứ hai (201) bị chắn bởi các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B) trên hình chiếu cạnh. Theo cách này, cụm nguồn sáng thứ hai (201) được lắp ở mỗi cụm trong số các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được gần hơn tới cả hai bên ở phía trước của khoảng không được dùng làm khoảng không bảo dưỡng giữa phần tấm che (30) và cụm đèn thứ nhất (10) và giữa phần

tấm che (30) và các cụm đèn phải (20A) và trái (20B). Tức là, khi người thợ thực hiện công việc bảo dưỡng, như việc thay thế cụm nguồn sáng chẳng hạn, ví dụ bóng đèn hoặc LED được lắp ở cụm đèn phải (20A) hoặc cụm đèn trái (20B) hay kiểm tra một bộ phận như cáp điện chẳng hạn bằng cách đưa tay của mình từ khoảng không được tạo ra nhờ việc tháo bỏ hộp chứa vật dụng vào trong khoảng không bảo dưỡng, người thợ có thể chạm tới một cách dễ dàng cụm nguồn sáng bằng tay. Do đó, là có thể để cải thiện tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng được thực hiện bởi người thợ như việc kiểm tra hoặc thay thế chẳng hạn cụm nguồn sáng thứ hai (201) thậm chí còn hơn nữa.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ tám còn gồm phần yên (40) được gắn theo cách có thể mở được phía trên phần tấm che (30), trong đó mép dưới (40D) của phần sau của phần yên (40) được làm nghiêng theo góc nhọn vượt quá mép dưới (40D) của phần trước của phần yên (40) phù hợp với sự nghiêng theo góc nhọn của các mép trên (302U) của phần sau của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B). Theo cách này, vì không cần làm nhô phần sau của phần yên (40) lên phía trên, kích cỡ của phần sau của thân theo phương chiều cao của phương tiện có thể được làm giảm còn hơn nữa.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ chín, phần tấm che (30) có bề mặt lõm nhô lên phía trên từ cả hai phần phía bên tới phần giữa trên hình chiếu nhìn từ sau. Theo cách này, vì khoảng không theo phương thẳng đứng từ phần giữa của phần tấm che (30) tới cụm đèn thứ nhất (10) lớn hơn so với khoảng không theo phương thẳng đứng từ cả hai phần phía bên của phần tấm che (30) tới các cụm đèn phải (20A) và trái (20B), người thợ có thể dễ dàng thực hiện công việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được nằm ở các bên phải và trái từ khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che (30) và các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) được nằm ở các bên phải và trái của nó.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ mười, khoảng không bên trong (F) có phần hở (FH) được tạo ra ở phía bên dưới của phần tấm che (30) được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất (10) và các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) và ở khoảng không bên trong (F), khoảng không theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới cụm đèn thứ nhất (10) trên phần giữa lớn hơn so với khoảng không theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) trên cả hai phần phía bên. Theo cách này, người thợ có thể dễ dàng thực hiện công việc bảo dưỡng như việc thay thế cụm nguồn sáng chẳng hạn, ví dụ bóng đèn hoặc LED

được lắp ở cụm đèn phải (20A) hoặc cụm đèn trái (20B) hay kiểm tra một bộ phận như cáp điện chẳng hạn bằng cách đưa tay của mình từ khoảng không được tạo ra nhờ việc tháo bỏ hộp chứa vật dụng vào trong khoảng không bên trong (F) đóng vai trò là khoảng không bảo dưỡng, qua phần hở. Do đó, là có thể dễ cải thiện tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng được thực hiện bởi người thợ như việc kiểm tra hoặc thay thế cụm nguồn sáng thứ hai (201) chẳng hạn, còn hơn nữa.

Theo sáng chế, là có thể tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể cải thiện hơn nữa tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các đèn chớp ở cả hai phía được thực hiện bởi người thợ qua khoảng không bảo dưỡng, cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của đèn chớp trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của đèn chớp và làm giảm kích cỡ của phần sau của thân (theo phương chiều cao phương tiện).

Mô tả văn 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 trên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế;

Fig.3 là hình chiếu nhìn từ sau thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế;

Fig.4 là hình chiếu nhìn từ trái được phóng to một phần thể hiện hình chiếu nhìn từ trái của kết cấu của một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế;

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

Fig.6A là hình chiếu nhìn từ trên được phóng to một phần thể hiện một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 trong trường hợp mà phần nắm tay X được bố trí;

Fig.6B là hình chiếu nhìn từ trên được phóng to một phần thể hiện một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 trong trường hợp mà phần nắm tay X không được bố trí;

Fig.7A là hình chiếu nhìn nghiêng được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên khi cụm đèn phải 20A được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc bằng 86 độ (tức là góc quan sát giới hạn trên đối với cụm đèn phải 20A);

Fig.7B là hình chiếu nhìn nghiêng được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên khi cụm đèn trái 20B được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc bằng 86 độ (tức là góc quan sát giới hạn trên đối với cụm đèn trái 20B);

Fig.7C là hình chiếu nhìn nghiêng được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên khi cụm đèn phải 20A được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc bằng 60 độ;

Fig.7D là hình chiếu nhìn nghiêng được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên khi cụm đèn trái 20B được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc bằng 60 độ;

Fig.7E là hình chiếu nhìn nghiêng được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên khi cụm đèn phải 20A được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc bằng 45 độ;

Fig.7F là hình chiếu nhìn nghiêng được phóng to một phần thể hiện kết cấu của một phần của phần nửa sau của thân của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên khi cụm đèn trái 20B được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc bằng 45 độ;

Fig.8A là hình vẽ dạng lược đồ trong trường hợp mà khoảng không bên trong F có phần hở FH được quan sát từ phía trong của phần tấm che 30, cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B;

Fig.8B là hình vẽ mặt cắt thể hiện kết cấu của một phần của phần tấm che 30, cụm đèn thứ nhất 10, cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B khi mặt cắt trên đường C-C trên Fig.8A được quan sát từ phía trên;

Fig.9A là hình vẽ mặt cắt được phóng to một phần khi mặt cắt trên đường A-A trên Fig.4 được quan sát từ phía trước, tức là khoảng không được tạo ra giữa phần tấm che 30 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B được quan sát trên mặt cắt; và

Fig.9B là hình vẽ mặt cắt được phóng to một phần khi mặt cắt trên đường B-B trên Fig.4 được quan sát từ phía trước, tức là khoảng không được tạo ra giữa phần tấm che 30 và cụm đèn thứ nhất 10 được quan sát trên mặt cắt.

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

Các phương án theo sáng chế được mô tả sau đây. Các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3 thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo sáng chế. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có nghĩa là phương tiện giao thông mà người điều khiển ngồi trên đó bằng cách cưỡi lên và chân để hai bên. Hơn nữa, số lượng các bánh xe của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế không bị giới hạn ở hai và có thể là ba hoặc nhiều hơn. Ví dụ, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể gồm hai bánh trước và một bánh sau. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở các phương tiện giao thông kiểu scutor mà có thể là các kiểu khác của phương tiện giao thông có động cơ hai bánh như các phương tiện giao thông kiểu thể thao hoặc các phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy và các loại phương tiện giao thông tương tự khác chẳng hạn. Theo cách khác, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở các phương tiện giao thông kiểu scutor và có thể là các kiểu khác của các phương tiện giao thông như các loại xe nhỏ bốn bánh như các phương tiện giao thông chạy mọi địa hình (All Terrain Vehicle - ATV) và các phương tiện giao thông tương tự chẳng hạn.

Trong phần mô tả sau đây, nếu không được định nghĩa cụ thể, phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới lần lượt thể hiện phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới như được quan sát bởi người điều khiển ngồi trên phần yên 40 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Phía trên và phía dưới tương ứng thể hiện phía trên và phía dưới theo phương thẳng đứng khi phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 ở trạng thái dừng trên mặt phẳng ngang. Lưu ý rằng, các nhãn ký tự "trước", "sau", "trái", "phải", "trên" và "dưới" trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.9 được đưa ra dưới đây lần lượt thể hiện các hướng "ra phía trước", "về phía sau", "sang trái", "sang phải", "lên phía trên" và "xuống phía dưới".

<Toàn bộ phương tiện>

Các phần mô tả được đưa ra có dựa vào các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm ít nhất là bánh trước 2, bánh sau 3, khung thân 4, cặp càng trước 5, cụm công suất 6, phần trục xoay 7, tay lái 8, tấm gắn biển đăng ký phương tiện 9, cụm đèn thứ nhất 10, tấm che trước 11, tấm chắn chân 12, hộp chứa vật dụng 13, đèn trước 14, động cơ 15, cụm truyền động 16, cụm đèn phải 20A, cụm đèn trái 20B, phần tấm che 30 và phần yên 40.

Như được thể hiện trên Fig.1, phần trước của khung thân 4 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 đỡ các càng trước 5 theo cách sao cho các càng trước 5 có thể xoay được sang trái và sang phải. Phần giữa của khung thân 4 đỡ cụm công suất kiểu cụm động cơ 6 theo cách sao cho cụm công suất 6 có thể động cơ được theo phương thẳng đứng quanh phần trục xoay 7. Phần yên 40 được bố trí phía trên cụm công suất 6. Phần yên 40 có thể là phần yên kiểu hai người ngồi gồm yên trước và yên sau. Như được thể hiện trên Fig.4, phần yên 40 được gắn theo cách sao cho nó có thể mở ra được và đóng lại được đối với hộp chứa vật dụng 13 được bố trí giữa các khung thân 4 bằng cách dùng chốt bản lề H được bố trí ở phần trước của phần yên 40 làm trục quay.

Như được thể hiện trên Fig.1, cặp càng trước 5 kéo dài chéo ra phía trước và xuống phía dưới. Bánh trước 2 được bố trí tại đầu dưới của cặp càng trước 5. Đầu trên của các càng trước 5 được gắn vào giá đỡ dưới (không được thể hiện trên các hình vẽ) được cố định vào đầu dưới của trục lái (không được thể hiện trên các hình vẽ). Phần trên của các càng trước 5 và trục lái lần lượt được che bởi tấm che trước 11 ở phía trước và tấm chắn chân 12 ở phía sau. Đèn trước 14 được bố trí ở phần giữa của tấm che trước 11. Tay lái 8 được bố trí tại đầu trên của trục lái.

Như được thể hiện trên Fig.1, bánh sau 3 được bố trí ở phần sau của cụm công suất 6. Bánh sau 3 được đỡ theo cách quay được ở phần sau của cụm công suất 6 và được dẫn động bởi lực dẫn động của cụm công suất 6. Tấm gắn biển đăng ký phương tiện 9 được gắn phía dưới phần sau của phần tấm che 30. Tấm gắn biển đăng ký phương tiện 9 cũng đóng vai trò là vè sau của bánh sau 3. Như được thể hiện trên Fig.4, phần yên 40 được nằm phía trên bánh sau 3. Như được thể hiện trên Fig.4, khoảng không được tạo ra phía dưới phần yên 40 được che bởi phần tấm che 30 (gồm tấm che sau 301 và tấm che phía bên phải 302A và tấm che phía bên trái 302B lần lượt được bố trí ở các bên phải và trái của tấm che sau 301; sau đây, chúng có thể được gọi đơn giản là phần tấm che 30 mà không phân biệt các bên trái và phải của nó). Nói cách khác, các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải theo phương bề

rộng phương tiện ở khoảng không được tạo ra phía dưới phần yên 40 (cụ thể hơn là, ở khoảng không được tạo ra phía dưới phần yên 40 và phía trên bánh sau 3). Khoảng không chứa được tạo ra giữa các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B. Mặc dù khoảng không chứa này được dùng làm hộp chứa vật dụng 13 ở phương án này, cách thức dùng khoảng không này không bị giới hạn bởi ví dụ này. Khoảng không chứa có thể được dùng cho các mục đích khác, ví dụ cho khoảng không mà bình nhiên liệu được lắp đặt ở đó. Hơn nữa, trong trường hợp phương tiện giao thông chạy điện được dẫn động bởi động cơ điện, khoảng không chứa này có thể được dùng làm khoảng không mà ắc quy cấp điện năng cho động cơ dẫn động được lắp đặt ở đó.

Như được thể hiện trên Fig.1, cụm công suất 6 gồm, ví dụ động cơ 15, cụm truyền động 16 kéo dài từ một phía của động cơ 15 hướng về phía sau của phương tiện và bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai hình chữ V (không được thể hiện trên các hình vẽ) được bố trí bên trong cụm truyền động 16. Động cơ 15 và cụm truyền động 16 có thể được tạo kết cấu liền khối hoặc có thể được tạo kết cấu dưới dạng các bộ phận tách rời. Ở phương án này, động cơ 15 là động cơ được làm mát bằng không khí. Hơn nữa, mặc dù cụm công suất kiểu được dẫn động nhờ động cơ được thể hiện dưới dạng một ví dụ về cụm công suất 6 ở phương án này, cụm công suất không bị giới hạn bởi ví dụ này. Cụm công suất 6 có thể là kiểu bất kỳ của cụm công suất sinh lực dẫn động để dẫn động phương tiện và có thể là cụm công suất kiểu được dẫn động nhờ động cơ điện.

<Cụm đèn thứ nhất 10>

Như được thể hiện trên Fig.1, cụm đèn thứ nhất 10 được bố trí ở phần giữa của phần sau của thân. Như được thể hiện trên Fig.3, trên hình chiếu nhìn từ sau, cụm đèn thứ nhất 10 có hình dạng kéo dài theo hướng trái-phải. Độ dài theo phương thẳng đứng của cụm đèn thứ nhất 10 ngắn hơn so với bề rộng theo hướng trái-phải của nó. Cụm đèn thứ nhất 10 gồm cụm nguồn sáng thứ nhất 101 (Fig.8A và Fig.8B) và vỏ trong suốt thứ nhất 102 (Fig.3). Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4, vỏ ngoài của cụm đèn thứ nhất 10 được bao kín và che toàn bộ bởi phần tấm che 30 ngoại trừ đối với vỏ trong suốt thứ nhất 102. Nói cách khác, trên hình chiếu nhìn từ sau hoặc hình chiếu cạnh, chỉ mình vỏ trong suốt thứ nhất 102 của cụm đèn thứ nhất 10 là có thể nhìn thấy.

(Cụm nguồn sáng thứ nhất 101)

Cụm nguồn sáng thứ nhất 101 là cụm phát quang được tạo nên bởi ít nhất một bóng đèn điện, LED, môđun phát quang hoặc bộ phận tương tự. Hơn nữa, cụm nguồn

sáng thứ nhất 101 có thể không phải là chỉ mình ít nhất một bóng đèn điện, LED hoặc môđun phát quang mà có thể gồm cáp điện, bảng mạch và/hoặc bộ phận tương tự được nối vào ít nhất một bóng đèn điện, LED hoặc môđun phát quang khi cần thiết. Fig.8A thể hiện một khía cạnh trong đó cụm nguồn sáng thứ nhất 101 là LED. Như được thể hiện trên Fig.8A, LED đóng vai trò là cụm nguồn sáng thứ nhất 101 được lắp ở vỏ ngoài của cụm đèn thứ nhất 10 qua phần hở được tạo ra ở vỏ ngoài của cụm đèn thứ nhất 10. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.8A, nguồn sáng L cho biển đăng ký phương tiện có thể được lắp thêm phía dưới cụm nguồn sáng thứ nhất 101. Fig.8B thể hiện một khía cạnh theo đó ít nhất một môđun phát quang gồm nhiều LED được lắp làm cụm nguồn sáng thứ nhất 101. Tuy nhiên, một LED mà được gọi là LED công suất cao có thể được dùng làm cụm nguồn sáng thứ nhất 101. Như được thể hiện trên Fig.8B, cụm nguồn sáng thứ nhất 101 là môđun phát quang được bố trí ở phía trước vỏ trong suốt thứ nhất 102. Hơn nữa, Fig.8B thể hiện một khía cạnh theo đó hai môđun phát quang được sắp xếp theo phương nằm ngang. Hơn thế nữa, môđun phát quang có thể là bảng mạch với bộ phận phát quang như LED và các bộ phận điện tử khác được lắp ở đó chẳng hạn.

(Vỏ trong suốt thứ nhất 102)

Như được thể hiện trên Fig.3, trên hình chiếu nhìn từ sau, vỏ trong suốt thứ nhất 102 có hình dạng kéo dài theo hướng trái-phải. Độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ nhất 102 ngắn hơn so với bề rộng theo hướng trái-phải của nó. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.3, trên hình chiếu nhìn từ sau, vỏ trong suốt thứ nhất 102 có mép trên 102U, mép dưới 102D, mép trái 102L và mép phải 102R. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, vỏ trong suốt thứ nhất 102 có mép sau 102W. Hơn thế nữa, như được thể hiện trên Fig.3, trên hình chiếu nhìn từ sau, khi vỏ trong suốt thứ nhất 102 được chia làm ba vùng theo hướng trái-phải, vỏ trong suốt thứ nhất 102 gồm phần bên phải 102A, phần bên trái 102B và phần giữa 102C. Trong trường hợp này, phần giữa 102C là vùng giữa của ba phần, phần bên phải 102A là vùng bên phải được nằm bên phải của phần giữa của ba phần và phần bên trái 102B là vùng bên trái được nằm bên trái của phần giữa của ba phần. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.3, trên hình chiếu nhìn từ sau, phần giữa 102C cũng là vùng giữa với vị trí có độ dài lớn nhất theo phương thẳng đứng là ở giữa của nó. Trong trường hợp này, phần bên phải 102A cũng là phần kéo dài bên phải mà độ dài theo phương thẳng đứng của nó trở nên ngắn dần từ phần giữa 102C hướng về bên phải. Hơn nữa, phần bên trái 102B cũng là phần kéo dài bên trái mà độ dài theo phương thẳng đứng của nó trở nên ngắn dần từ phần giữa 102C hướng về bên trái.

Ngược lại, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, phần giữa 102C cũng là vùng giữa có mép sau 102W của vỏ trong suốt thứ nhất 102 đóng vai trò là tâm của nó và là mặt nhô về phía sau. Trong trường hợp này, như được thể hiện trên Fig.7C, khi vỏ trong suốt thứ nhất 102 được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, phần bên trái 102B cũng là phần kéo dài sang trái mà kéo dài theo cách sao cho nó nhô ra phía trước khi nó kéo dài sang trái từ phần giữa 102C, phần này có hình dạng mặt nhô ra theo hướng trái-phải. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.7C, phần giữa 102C của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được nằm phía sau phần bên trái 102B. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.7D, khi vỏ trong suốt thứ nhất 102 được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, phần bên phải 102A cũng là phần kéo dài bên phải mà kéo dài theo cách sao cho nó nhô ra phía trước khi nó kéo dài sang phải từ phần giữa 102C, phần này là phần có hình dạng mặt lồi theo hướng trái-phải. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.7D, phần giữa 102C của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được nằm phía sau phần bên phải 102A.

Phần bên phải 102A, phần bên trái 102B và phần giữa 102C của vỏ trong suốt thứ nhất 102 tạo nên mặt có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ nhất 102 và cũng tạo nên mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn thứ nhất 10. Lưu ý rằng, mặt có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ nhất 102 (tức là mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn thứ nhất 10) có nghĩa là phần không bị chắn bởi các bộ phận khác và là phần cho phép ánh sáng phát ra từ cụm nguồn sáng thứ nhất 101 đi xuyên qua đó và do vậy có thể được nhìn thấy bởi những người điều khiển của các phương tiện giao thông khác. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.3, trên hình chiếu nhìn từ sau, vỏ trong suốt thứ nhất 102 có dạng hình đa giác kéo dài theo hướng trái-phải. Trong khi đó, như được thể hiện trên Fig.7C, khi vỏ trong suốt thứ nhất 102 được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, phần giữa 102C gồm mép sau 102W nhô về phía sau vượt quá phần bên trái 102B, phần này kéo dài sang trái từ mép sau 102W, và có độ dài theo phương thẳng đứng lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của phần bên trái 102B. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.7D, khi vỏ trong suốt thứ nhất 102 được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, phần giữa 102C gồm mép sau 102W nhô về phía sau vượt quá phần bên phải 102A, phần này kéo dài sang phải từ mép sau 102W, và có độ dài theo phương thẳng đứng lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng

đứng của phần bên phải 102A. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.7C và Fig.7D, vỏ trong suốt thứ nhất 102 có hình dạng bề mặt kéo dài và cong có đoạn chóp (tức là mép sau 102W) theo hướng trái-phải. Tức là, vỏ trong suốt thứ nhất 102 được tạo ra theo cách sao cho phần giữa 102C theo phương bề rộng phương tiện kéo dài ra phía trước khi nó kéo dài ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện.

Cụ thể hơn là, như được thể hiện trên Fig.3, mép trên 102U của phần giữa 102C được nối vào các mép trên 102U của phần bên phải 102A và phần bên trái 102B với các độ cao của chúng là gần như bằng phẳng với nhau. Trong khi đó, các mép dưới 102D của phần bên phải 102A và phần bên trái 102B được nối vào mép dưới 102D của phần giữa 102C theo cách đối xứng. Cụ thể hơn là, mép dưới 102D của vỏ trong suốt thứ nhất 102 có hình dạng đường cong đối xứng theo cách sao cho khi nó di chuyển từ một phía hướng vào giữa, nó di chuyển xuống phía dưới (ví dụ hình dạng không thẳng như dạng gần như hình chữ V hoặc dạng gần như hình chữ U chẳng hạn). Như được thể hiện trên Fig.2, trên hình chiếu nhìn từ trên, đường viền của vỏ trong suốt thứ nhất 102 có dạng đường cong có dạng gần như hình ">". Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.3, mỗi mép trong số mép phải 102R của phần bên phải 102A và mép trái 102L của phần bên trái 102B của vỏ trong suốt thứ nhất 102 có hình dạng không dựng thẳng đứng theo phương thẳng đứng. Cụ thể là, các đầu trên của các mép phải 102R và trái 102L được nằm ở phía ngoài của các đầu dưới của chúng theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, đầu trên của mép sau 102W của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được nằm phía sau đầu dưới của nó theo phương thẳng đứng. Như được thể hiện trên Fig.7C, khi vỏ trong suốt thứ nhất 102 được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, vỏ trong suốt thứ nhất 102 có hình dạng bề mặt kéo dài và cong theo cách sao cho nó nhô về phía sau từ phần bên trái 102B hướng về phần giữa 102C và đầu trên của mép sau 102W của phần giữa 102C được nằm phía sau đầu dưới của nó. Trong khi đó, như được thể hiện trên Fig.7D, khi vỏ trong suốt thứ nhất 102 được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, vỏ trong suốt thứ nhất 102 có hình dạng bề mặt kéo dài và cong theo cách sao cho nó nhô về phía sau từ phần bên phải 102A hướng về phần giữa 102C và đầu trên của mép sau 102W của phần giữa 102C được nằm phía sau đầu dưới của nó. Nói cách khác, vỏ trong suốt thứ nhất 102 về cơ bản có bề mặt nhô ra có hình dạng bề mặt kéo dài và cong theo cách sao cho mép trên 102U được nghiêng về phía

sau hơn so với mép dưới 102D và độ dài theo phương thẳng đứng giữa mép trên 102U và mép dưới 102D được giảm khi nó di chuyển từ phần giữa về phía phần bên. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.3, mặc dù độ dài theo phương thẳng đứng của mỗi mép trong số mép phải 102R của phần bên phải 102A và mép trái 102L của phần bên trái 102B của vỏ trong suốt thứ nhất 102 bằng gần một nửa độ dài theo phương thẳng đứng của phần giữa 102C, nó có thể gần bằng hai phần ba hoặc một phần ba độ dài theo phương thẳng đứng của phần giữa 102C.

Vỏ trong suốt thứ nhất 102 là vỏ che được chế tạo bằng vật liệu có đặc tính truyền sáng. Như được thể hiện trên Fig.8B, vỏ trong suốt thứ nhất 102 được bố trí phía sau cụm nguồn sáng thứ nhất 101. Ánh sáng phát ra từ cụm nguồn sáng thứ nhất 101 có thể đi xuyên qua vỏ trong suốt thứ nhất 102.

< Cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B >>

Như được thể hiện trên Fig.8B, mỗi cụm trong số cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B gồm cụm nguồn sáng thứ hai 201 và vỏ trong suốt thứ hai 202. Như được thể hiện trên Fig.3, trên hình chiếu nhìn từ sau, các cụm đèn phải 20A và trái 20B được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của cụm đèn thứ nhất 10. Các cụm đèn phải 20A và trái 20B được bố trí ở cả hai phía, tức là các bên phải và trái của cụm đèn thứ nhất 10 theo cách thức đối xứng và giống nhau. Vì các cụm đèn phải 20A và trái 20B có cùng kết cấu như nhau, chỉ mình cụm đèn phải 20A được giải thích sau đây. Tức là, kết cấu, hình dạng và cấu tạo của cụm đèn trái 20B là giống với kết cấu, hình dạng và cấu tạo của cụm đèn phải 20A trừ khi được chỉ ra khác đi.

Như được thể hiện trên Fig.3, mỗi cụm trong số các cụm đèn phải 20A và trái 20B có hình dạng kéo dài theo phương thẳng đứng. Như được thể hiện trên Fig.4, vỏ ngoài của cụm đèn trái 20B được bao kín và che toàn bộ bởi phần tấm che 30, ngoại trừ đối với vỏ trong suốt thứ hai 202. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.7C, khi các cụm đèn phải 20A và trái 20B được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, các vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B là có thể thấy được. Trong khi đó, như được thể hiện trên Fig.7D, khi các cụm đèn phải 20A và trái 20B được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, các vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B là có thể thấy được.

(Cụm nguồn sáng thứ hai 201)

Cụm nguồn sáng thứ hai 201 là cụm phát quang được tạo nên bởi ít nhất một bóng đèn điện, LED, môđun phát quang hoặc bộ phận tương tự. Hơn nữa, cụm nguồn sáng thứ hai 201 có thể không phải là chỉ mình ít nhất một bóng đèn điện, LED hoặc môđun phát quang, mà có thể gồm cáp điện, bảng mạch và/hoặc bộ phận tương tự được nối vào ít nhất một bóng đèn điện, LED hoặc môđun phát quang khi cần thiết. Fig.8A và Fig.8B thể hiện một khía cạnh theo đó cụm nguồn sáng thứ hai 201 là bóng đèn điện. Như được thể hiện trên Fig.8B, các bóng đèn điện đóng vai trò là các cụm nguồn sáng thứ hai 201, được lắp ở vỏ ngoài của các cụm đèn phải 20A và trái 20B qua các phần hốc ở các vỏ của các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Fig.8A và Fig.8B thể hiện một khía cạnh theo đó một bóng đèn điện được lắp làm cụm nguồn sáng thứ hai 201 ở mỗi cụm trong số các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Tuy nhiên, ít nhất một môđun phát quang gồm nhiều LED hoặc một LED được gọi là LED công suất cao có thể được dùng làm cụm nguồn sáng thứ hai 201. Như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.8B, cụm nguồn sáng thứ hai 201 được bố trí phía trước vỏ trong suốt thứ hai 202.

(Vỏ trong suốt thứ hai 202)

Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, vỏ trong suốt thứ hai 202 được bố trí chếch theo phương thẳng đứng. Hơn nữa, vỏ trong suốt thứ hai 202 có hình dạng kéo dài theo phương thẳng đứng. Cụ thể là, vỏ trong suốt thứ hai 202 có hình dạng cột nhiều mặt kéo dài theo phương thẳng đứng. Lưu ý rằng, cho mục đích giải thích, như được thể hiện trên Fig.5, số chỉ dẫn 221 được bổ sung cho phần nửa trên của vỏ trong suốt thứ hai kéo dài 202 và số chỉ dẫn 222 được bổ sung cho phần nửa dưới của vỏ trong suốt thứ hai 202. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, vỏ trong suốt thứ hai 202 gồm phần giữa 202C, phần bên trái 202L, phần bên phải 202R và phần mặt dưới 202D. Trong trường hợp này, phần giữa 202C dùng để chỉ vùng giữa theo hướng trái-phải của vỏ trong suốt thứ hai 202, phần bên phải 202R là vùng bên phải được nằm bên phải của phần giữa 202C và phần bên trái 202L là vùng bên trái được nằm bên trái của phần giữa 202C. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên, vỏ trong suốt thứ hai 202 gồm phần mặt trên 202U. Hơn thế nữa, như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên, phần mặt trên 202U của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nối vào phần giữa 202C. Hơn thế nữa, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, vỏ trong suốt thứ hai 202 có mép sau 202W.

Như được thể hiện trên Fig.7C, khi các cụm đèn phải 20A và trái 20B được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với

phương dọc phương tiện một góc 60 độ, phần giữa 202C của vỏ trong suốt thứ hai 202 có mép sau 202W của vỏ trong suốt thứ hai 202 là tâm của nó. Hơn nữa, phần giữa 202C của vỏ trong suốt thứ hai 202 nhô về phía sau. Trong trường hợp này, phần bên trái 202L của vỏ trong suốt thứ hai 202 kéo dài theo cách sao cho nó nhô ra phía trước khi nó kéo dài sang trái từ phần giữa 202C có mép sau 202W là tâm của nó. Bề mặt của phần bên trái 202L của vỏ trong suốt thứ hai 202 là bề mặt thẳng hơn là bề mặt cong. Phần bên trái 202L của vỏ trong suốt thứ hai 202 có dạng hình thang hoặc dạng hình chữ nhật. Hơn nữa, phần mặt dưới 202D của vỏ trong suốt thứ hai 202 có dạng gần như hình tam giác. Phần nửa dưới 222 của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau phần nửa trên 221 của nó. Nói cách khác, vỏ trong suốt thứ hai 202 về cơ bản được nghiêng ra phía trước theo cách sao cho phần nửa trên 221 được nằm ở phía trước và phần nửa dưới 222 được nằm ở phía sau. Theo cách tương tự, như được thể hiện trên Fig.7D, khi các cụm đèn phải 20A và trái 20B được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, phần giữa 202C của vỏ trong suốt thứ hai 202 có mép sau 202W của vỏ trong suốt thứ hai 202 là tâm của nó. Hơn nữa, phần giữa 202C của vỏ trong suốt thứ hai 202 nhô về phía sau. Trong trường hợp này, phần bên phải 202R của vỏ trong suốt thứ hai 202 kéo dài theo cách sao cho nó nhô ra phía trước khi nó kéo dài sang phải từ phần giữa 202C có mép sau 202W là tâm của nó. Bề mặt của phần bên phải 202R của vỏ trong suốt thứ hai 202 là bề mặt phẳng hơn là bề mặt cong. Phần bên phải 202R của vỏ trong suốt thứ hai 202 có dạng hình thang hoặc dạng hình chữ nhật. Hơn nữa, phần mặt dưới 202D của vỏ trong suốt thứ hai 202 có dạng gần như hình tam giác. Phần nửa dưới 222 của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau phần nửa trên 221 của nó. Nói cách khác, vỏ trong suốt thứ hai 202 về cơ bản được nghiêng ra phía trước theo cách sao cho phần nửa trên 221 được nằm ở phía trước và phần nửa dưới 222 được nằm ở phía sau.

Hơn nữa, phần bên phải 202R, phần bên trái 202L và phần giữa 202C của vỏ trong suốt thứ hai 202 tạo nên các mặt có thể nhìn thấy của các vỏ trong suốt thứ hai 202 và cũng tạo nên các mặt có thể nhìn thấy của các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Lưu ý rằng, các mặt có thể nhìn thấy của các vỏ trong suốt thứ hai 202 (tức là các mặt có thể nhìn thấy của các cụm đèn phải 20A và trái 20B) có nghĩa là các phần không bị chắn bởi các bộ phận khác và các phần mà cho phép ánh sáng phát ra từ các cụm nguồn sáng thứ hai 201 đi xuyên qua đó và do vậy có thể được nhìn thấy bởi những người điều khiển của các phương tiện khác. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên,

vùng có thể nhìn thấy của phần bên trái 202L của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A lớn hơn so với vùng có thể nhìn thấy của phần bên phải 202R của vỏ trong suốt thứ hai 202. Trong khi đó, như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên, vùng có thể nhìn thấy của phần bên phải 202R của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B lớn hơn so với vùng có thể nhìn thấy của phần bên trái 202L của vỏ trong suốt thứ hai 202. Hơn thế nữa, vỏ trong suốt thứ hai 202 là vỏ che được chế tạo bằng vật liệu có đặc tính truyền sáng. Như được thể hiện trên Fig.8B, vỏ trong suốt thứ hai 202 được bố trí phía sau cụm nguồn sáng thứ hai 201. Ánh sáng phát ra từ cụm nguồn sáng thứ hai 201 có thể đi xuyên qua vỏ trong suốt thứ hai 202.

<Phần tấm che 30>

Như được thể hiện trên Fig.3, trên hình chiếu nhìn từ sau, phần tấm che 30 được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất 10 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Phần tấm che 30 gồm tấm che sau 301 và tấm che phía bên phải 302A được nằm bên phải của tấm che sau 301 và tấm che phía bên trái 302B được nằm bên trái của tấm che sau 301. Hơn nữa, tấm che sau 301 và các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B có thể được chế tạo liền khối hoặc có thể là khối lắp ráp có được bằng cách kết hợp các tấm che tách biệt với nhau.

(Tấm che sau 301)

Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, tấm che sau 301 được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất 10 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, khi tấm che sau 301 được chia thành ba vùng theo hướng trái-phải, tấm che sau 301 gồm phần giữa 301C, phần bên trái 301L và phần bên phải 301R. Trong trường hợp này, phần giữa 301C là vùng giữa của ba phần, phần bên phải 301R là vùng bên phải được nằm bên phải của phần giữa của ba phần và phần bên trái 301L là vùng bên trái được nằm bên trái của phần giữa của ba phần. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, tấm che sau 301 có mép trên 301U và mép dưới 301D. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, mép dưới 301D của tấm che sau 301 gần như bằng phẳng. Mép trên 301U của tấm che sau 301 có hình dạng đường cong đối xứng theo cách sao cho khi nó di chuyển từ phần bên trái 301L hoặc phần bên phải 301R hướng về phần giữa 301C, nó di chuyển lên phía trên (ví dụ dạng gần như hình cung tròn). Các đầu của cả hai phía của mép trên có dạng gần như hình cung tròn của tấm che sau 301 được nối vào các đầu của cả hai phía của mép dưới có hình dạng gần như thẳng 301D của tấm che sau 301. Mép dưới 301D của tấm che

sau 301 được cho tiếp xúc với mép trên 102U của cụm đèn thứ nhất 10 và các mép trên 202U của các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Hơn thế nữa, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, độ dài theo phương thẳng đứng của phần giữa 301C của tấm che sau 301 lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của phần bên trái 301L và phần bên phải 301R của tấm che sau 301. Cụ thể hơn là, như được thể hiện trên Fig.5, độ dài theo phương thẳng đứng từ mép trên 301U của phần giữa 301C tới mép trên 102U của cụm đèn thứ nhất 10 lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng từ mép các trên 301U của phần bên trái 301L và phần bên phải 301R tới các mép trên 202U của các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, tấm che sau 301 có dạng gần như nửa đường tròn trong đó mép dưới 301D là đường thẳng và mép trên 301U là đường cung tròn.

Như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, tấm che sau 301 có mép trên 301U, mép dưới 301D và mép sau 301W. Như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, mép trên 301U được tạo ra theo cách sao cho nó kéo dài lên phía trên trong lúc nó kéo dài từ phía trước tới phía sau. Mép sau 301W được tạo ra theo cách sao cho nó kéo dài xuống phía dưới trong lúc nó kéo dài từ phía trước tới phía sau. Mép dưới 301D nằm theo dạng đường chéo không nằm ngang. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, ở trạng thái trong đó phần nắm tay X được tháo ra, tấm che sau 301 có dạng gần như hình tam giác được tạo nên bởi mép trên 301U, mép dưới 301D và mép sau 301W. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.7E, khi tấm che sau 301 được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tấm che sau 301 có bề mặt lồi nhô lên phía trên từ phần bên trái 301L hướng về phần giữa 301C. Trong khi đó, như được thể hiện trên Fig.7F, khi tấm che sau 301 được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tấm che sau 301 có bề mặt lồi nhô lên phía trên từ phần bên phải 301R hướng về phần giữa 301C. Ở phương án này, tấm che sau 301 là khối lắp ráp được tạo nên bằng cách kết hợp phần giữa 301C, phần bên trái 301L và phần bên phải 301R với nhau trong lúc mỗi bộ phận trong số chúng là một tấm che độc lập. Tuy nhiên, phần giữa 301C, phần bên trái 301L và phần bên phải 301R có thể được chế tạo liền khối.

(Tấm che phía bên phải 302A và tấm che phía bên trái 302B)

Kết cấu tổng thể của các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B được tạo kết cấu theo cách thức đối xứng trái-phải. Ở phần mô tả sau, tấm che phía bên trái 302B được giải thích và các bộ phận cấu thành tương ứng của tấm che phía bên phải 302A được đưa ra trong các dấu ngoặc đơn. Như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu

nhìn từ trái, tấm che phía bên trái 302B (tấm che phía bên phải 302A) có mép trên 302U, mép dưới 302D, mép trước 302X và mép sau 302W. Mỗi mép trong số mép trên 302U và mép dưới 302D là cạnh dài không theo phương ngang như đường chéo chẳng hạn. Mỗi mép trong số mép trước 302X và mép sau 302W là cạnh ngắn không theo phương thẳng đứng như đường chéo chẳng hạn. Đầu trước và đầu sau của mép trên 302U được nằm ở phía trước của đầu trước và đầu sau của mép dưới 302D. Đầu trên của mép trước 302X được nằm ở phía trước của đầu dưới của nó. Đầu trên của mép sau 302W được nằm ở phía trước của đầu dưới của nó. Tức là, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, tấm che phía bên trái 302B (tấm che phía bên phải 302A) có hình dạng sao cho nó kéo dài lên phía trên trong lúc nó kéo dài từ phía trước tới phía sau. Hơn nữa, độ dài theo phương thẳng đứng giữa mép trên 302U và mép dưới 302D của tấm che phía bên trái 302B (tấm che phía bên phải 302A) trở nên ngắn hơn khi nó kéo dài từ phía trước tới phía sau. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, mép dưới 302D của tấm che phía bên trái 302B được nằm phía trên bánh sau 3. Mép dưới 302D của tấm che phía bên trái 302B được nghiêng chệch lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau. Hơn thế nữa, một phần của mép trên 302U của tấm che phía bên trái 302B (tấm che phía bên phải 302A) được nối vào mép dưới 301D của tấm che sau 301. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, phần nối 302UD được tạo ra giữa mép trên 302U của tấm che phía bên trái 302B (tấm che phía bên phải 302A) và phần trước của mép dưới 301D của tấm che sau 301. Hơn nữa, phần hở 30F được tạo ra giữa phần sau của mép trên 302U của tấm che phía bên trái 302B và mép dưới 301D của tấm che sau 301.

< Phần yên 40 >

Như được thể hiện trên Fig.1, trên hình chiếu nhìn từ trái, phần yên 40 được lắp phía trên phần tấm che 30 theo cách có thể mở được. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.2, trên hình chiếu nhìn từ trên, phần yên 40 gồm phần trước 40A, phần sau 40B, phần bên trái 40L và phần bên phải 40R. Như được thể hiện trên Fig.2, trên hình chiếu nhìn từ trên, phần yên 40 có dạng gần như hình elip. Như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, chốt bản lề H được bố trí phía dưới phần trước 40A của phần yên 40. Phần yên 40 được gắn theo cách sao cho nó có thể mở ra được và đóng kín được đối với hộp chứa vật dụng 13 được bố trí giữa các khung thân 4 bằng việc dùng chốt bản lề H của phần trước 40A làm trục quay. Lưu ý rằng, phần yên 40 là phần yên kiểu ngồi hai người gồm yên trước và yên sau và phần yên không bị giới hạn ở ví dụ này.

Như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, mép dưới 40D của phần yên 40 có hình dạng tương ứng với mép trên của phần tấm che 30 (tức là mép trên 302U của tấm che phía bên trái 302B và mép trên 301U của tấm che sau 301). Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, mép dưới 40D của phần sau 40B của phần yên 40 được làm tương ứng với sự nghiêng theo góc nhọn của mép trên 301U của tấm che sau 301. Mép dưới 40D của phần sau 40B của phần yên 40 được làm nghiêng theo góc nhọn hơn so với mép dưới 40D của phần trước 40A. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, độ dài theo phương thẳng đứng của phần sau 40B của phần yên 40 nhỏ hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của phần trước 40A.

<Quan hệ giữa các bộ phận khác nhau >

(1) Quan hệ giữa cụm đèn thứ nhất 10 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B

Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, các cụm đèn phải 20A và trái 20B được sắp xếp ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của cụm đèn thứ nhất 10. Cụ thể hơn là, vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A và vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B được sắp xếp ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102 của cụm đèn thứ nhất 10. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, các vỏ trong suốt thứ hai 202 kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Cụ thể là, khoảng hai phần ba độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A và khoảng hai phần ba độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của phần bên phải 102A và mép dưới 102D của phần bên trái 102B của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Trong khi đó, khoảng một nửa độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A và khoảng một nửa độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của phần giữa 102C của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, mép trên 202U của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm gần như ở cùng độ cao như mép trên 102U của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, mép trên 202U của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm gần như ở cùng độ cao như mép trên 102U của phần bên phải 102A và mép trên 102U của phần bên trái 102B của vỏ trong suốt thứ nhất 102.

Kết cấu tổng thể của các cụm đèn phải 20A và trái 20B được tạo kết cấu theo cách thức đối xứng trái-phải. Ở phần mô tả sau, cụm đèn trái 20B được giải thích và các bộ

phần cấu thành tương ứng của cụm đèn phải 20A được đưa ra trong các ngoặc kép. Như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, điểm đầu đầu dưới của mép sau 202W của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B (cụm đèn phải 20A) được nằm phía sau điểm đầu đầu trên của nó. Điểm đầu đầu dưới của mép sau 202W của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B (cụm đèn phải 20A) được nằm phía sau phần bên trái 102B (phần bên phải 102A) của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Điểm đầu đầu trên của mép sau 102W của phần giữa 102C của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được nằm phía sau điểm đầu đầu dưới của mép sau 202W của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B. Điểm đầu đầu dưới của mép sau 102W của phần giữa 102C của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được nằm ở gần như cùng vị trí theo phương dọc phương tiện như điểm đầu đầu dưới của mép sau 202W của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B (cụm đèn phải 20A). Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, ít nhất một phần của phần bên trái 102B (phần bên phải 102A) của vỏ trong suốt thứ nhất 102 bị chắn bởi vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B (cụm đèn phải 20A). Cụ thể là, ít nhất một phần của phần bên trái 102B (phần bên phải 102A) của vỏ trong suốt thứ nhất 102 bị chắn bởi phần nửa trên 221 của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B (cụm đèn phải 20A). Cụ thể hơn là, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, một phần của phần giữa 102C và một phần của phần bên trái 102B (phần bên phải 102A) của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được để lộ về phía sau từ phần nửa trên 221 của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B (cụm đèn phải 20A). Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, khoảng 60% của vùng nửa trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được lộ ra khỏi vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu nhìn từ trái, về vùng được để lộ ra được lộ ra khỏi vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B, vùng được để lộ ra của phần nửa trên bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102 lớn hơn so với vùng được để lộ ra của phần nửa dưới bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102.

Như được thể hiện trên Fig.7A, khi cụm đèn phải 20A được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 86 độ (tức là góc quan sát giới hạn trên đối với cụm đèn phải 20A), cụm đèn phải 20A là không thể thấy được. Theo cách tương tự, như được thể hiện trên Fig.7B, khi cụm đèn trái 20B được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 86 độ (tức là góc quan sát giới hạn trên đối với cụm đèn trái 20B), cụm đèn trái 20B là không thể thấy được. Trong khi

đó, như được thể hiện trên Fig.7C, khi cụm đèn phải 20A được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, khoảng từ 80% đến 90% của toàn bộ diện tích của phần bên trái 202L và một phần của phần mặt dưới 202D của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A là có thể thấy được. Theo cách tương tự, như được thể hiện trên Fig.7D, khi cụm đèn trái 20B được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 60 độ, khoảng từ 80% đến 90% của toàn bộ diện tích của phần bên phải 202R và một phần của phần mặt dưới 202D của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B là có thể thấy được. Trong khi đó, như được thể hiện trên Fig.7E, khi cụm đèn phải 20A được quan sát từ bên trái và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 45 độ, khoảng từ 91% đến 95% của toàn bộ diện tích của phần bên trái 202L và một phần của phần mặt dưới 202D của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A là có thể thấy được. Theo cách tương tự, như được thể hiện trên Fig.7F, khi cụm đèn trái 20B được quan sát từ bên phải và phía sau phương tiện, tức là được quan sát theo hướng nghiêng với phương dọc phương tiện một góc 45 độ, khoảng từ 91% đến 95% của toàn bộ diện tích của phần bên phải 202R và một phần của phần mặt dưới 202D của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B là có thể thấy được.

(2) Quan hệ giữa phần tấm che 30, cụm đèn thứ nhất 10, cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B

Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, phần tấm che 30 được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất 10 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Độ dài theo phương thẳng đứng từ mép trên 301U của phần giữa 301C của tấm che sau 301 tới mép trên 102U của vỏ trong suốt thứ nhất 102 lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng từ mép trên 301U của phần bên phải 301R của tấm che sau 301 tới mép trên 202U của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A. Hơn nữa, độ dài theo phương thẳng đứng từ mép trên 301U của phần giữa 301C của tấm che sau 301 tới mép trên 102U của vỏ trong suốt thứ nhất 102 lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng từ mép trên 301U của phần bên trái 301L của tấm che sau 301 tới mép trên 202U của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B.

Như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên, ở trạng thái trong đó phần nắm tay X được tháo ra, đường bao của phần hở 30F được tạo ra giữa tấm che phía bên trái 302B và tấm che sau 301 và đường bao của phần hở 30F được tạo ra giữa tấm che

phía bên phải 302A và tấm che sau 301 được nối vào đường bao của mép sau 301W của tấm che sau 301. Theo cách này, như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên, khi tấm che phía bên phải 302A, tấm che phía bên trái 302B và tấm che sau 301 được quan sát theo phương dọc, đường bao của tấm che phía bên phải 302A, tấm che phía bên trái 302B và tấm che sau 301 hướng về phía sau có dạng gần như hình "Σ". Như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên, ít nhất một phần của phần mặt trên 202U, phần giữa 202C, phần bên trái 202L và phần bên phải 202R của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A được để lộ ra khỏi phần hở 30F được tạo ra giữa tấm che phía bên phải 302A và tấm che sau 301. Như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên, khoảng từ 60% đến 80% của toàn bộ diện tích của phần bên trái 202L của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A được để lộ ra khỏi phần hở 30F. Trong khi đó, khoảng từ 5% đến 10% của toàn bộ diện tích của phần bên phải 202R của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A được để lộ ra khỏi phần hở 30F. Theo cách tương tự, như được thể hiện trên Fig.6B, trên hình chiếu nhìn từ trên, khoảng từ 60% đến 80% của toàn bộ diện tích của phần bên phải 202R của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B được để lộ ra khỏi phần hở 30F. Trong khi đó, khoảng từ 5% đến 10% của toàn bộ diện tích của phần bên trái 202L của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B được để lộ ra khỏi phần hở 30F.

(3) Khoảng không được tạo ra giữa phần tấm che 30, cụm đèn thứ nhất 10, cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B

Như được thể hiện trên Fig.9A, khi khoảng không giữa phần tấm che 30 và cụm đèn thứ nhất 10 theo đường cắt A-A trên Fig.4 được quan sát trên mặt cắt, khoảng không bên trong F có phần hở FH được tạo ra ở phía trong của phần tấm che 30 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Lưu ý rằng, vì cụm đèn thứ nhất 10 được bỏ qua trên Fig.9A, cụm đèn thứ nhất 10 và khoảng không F1 được chỉ ra bởi các đường đứt nét. Như được thể hiện trên Fig.9A, ở khoảng không bên trong F, khoảng không theo phương thẳng đứng cho tới cụm đèn thứ nhất 10 ở phần giữa của phần tấm che 30 lớn hơn so với các khoảng không theo phương thẳng đứng cho tới các cụm đèn phải 20A và trái 20B ở cả hai phía của phần tấm che 30. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.9A, ở khoảng không bên trong F, khoảng không theo phương thẳng đứng F1 ở phần giữa 301C của tấm che sau 301 của phần tấm che 30 lớn hơn so với khoảng không theo phương thẳng đứng F2 cho tới cụm đèn phải 20A ở phần bên phải 301R của tấm che sau 301 của phần tấm che 30. Theo cách tương tự, ở khoảng không bên trong F, khoảng không theo phương thẳng đứng F1 ở phần

giữa 301C của tấm che sau 301 của phần tấm che 30 lớn hơn so với khoảng không theo phương thẳng đứng F2 cho tới cụm đèn trái 20B ở phần bên trái 301L của tấm che sau 301 của phần tấm che 30.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.9B, khi khoảng không giữa phần tấm che 30 và cụm đèn thứ nhất 10 theo đường cắt B-B trên Fig.4 được quan sát trên mặt cắt, ống gom dây điện Z để chứa các dây dẫn điện được bố trí gần cụm đèn thứ nhất 10 được chỉ ra bởi đường đứt nét. Như được thể hiện trên Fig.9B, khi khoảng không giữa phần tấm che 30 và cụm đèn thứ nhất 10 theo đường cắt B-B trên Fig.4 được quan sát trên mặt cắt, có khoảng không F3 kéo dài từ tấm che sau 301 của phần tấm che 30 tới ống gom dây điện Z. Cụ thể là, theo phương thẳng đứng của phương tiện, khoảng cách từ phần giữa 301C của tấm che sau 301 của phần tấm che 30 tới ống gom dây điện Z lớn hơn so với khoảng cách theo phương thẳng đứng từ phần bên phải 301R của tấm che sau 301 của phần tấm che 30 tới phần ổ cắm của cụm đèn phải 20A và khoảng cách theo phương thẳng đứng từ phần bên trái 301L của tấm che sau 301 của phần tấm che 30 tới phần ổ cắm của cụm đèn trái 20B.

<Kết cấu theo mỗi phương án và các tác dụng có lợi của phương án>

(Phương án thứ nhất)

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất bao gồm: cụm đèn thứ nhất 10 được bố trí ở phần giữa của phần sau của thân và gồm cụm nguồn sáng thứ nhất 101 và vỏ trong suốt thứ nhất 102; cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B lần lượt được bố trí trên cả hai phần phía bên, tức là phần bên phải và phần bên trái của cụm đèn thứ nhất 10, và mỗi cụm trong số cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B gồm cụm nguồn sáng thứ hai 201 và vỏ trong suốt thứ hai 202; và phần tấm che 30 được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất 10, cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B, trong đó độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che 30 cho tới cụm đèn thứ nhất 10 trên phần giữa lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che 30 cho tới cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B trên cả hai phần phía bên, vỏ trong suốt thứ hai 202 kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của vỏ trong suốt thứ nhất 102, vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất 102 và phần nửa dưới 222 của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau phần nửa trên 221 của nó, trên hình chiếu nhìn từ phải, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A gối chồng ít nhất một phần của bên phải của vỏ trong suốt thứ nhất 102, và trên hình chiếu nhìn từ trái, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B gối

chồng ít nhất một phần của bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102, và các cụm nguồn sáng thứ hai 201 được nằm ở phía trước của cụm nguồn sáng thứ nhất 101.

Theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất, các tác dụng có lợi sau đây có thể được đem lại. Độ dài theo phương thẳng đứng của phần giữa của phần tấm che 30 cho tới cụm đèn thứ nhất 10 lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của cả hai phần phía bên của phần tấm che 30 cho tới cụm đèn phải 20A và cụm đèn trái 20B. Do đó, trong lúc khả năng bảo dưỡng của cụm đèn thứ nhất được đảm bảo, độ dài theo phương thẳng đứng của cả hai phần phía bên của phần tấm che được làm giảm.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất, vì độ dài theo phương thẳng đứng của phần giữa của phần tấm che 30 cho tới cụm đèn thứ nhất 10 lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của cả hai phần phía bên của phần tấm che 30 cho tới các cụm đèn phải 20A và trái 20B, khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che 30 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B hẹp hơn so với khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che 30 và cụm nguồn sáng thứ nhất 101. Ngay cả trong trường hợp này, cụm nguồn sáng thứ hai 201 được nằm ở phía trước của cụm nguồn sáng thứ nhất 101, vì thế vị trí lắp của cụm nguồn sáng thứ hai 201 được lắp ở mỗi cụm trong số các cụm đèn phải 20A và trái 20B được nằm ở các bên phải và trái được dịch về phía trước của thân. Do đó, là dễ dàng cho người thợ thực hiện công việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các cụm đèn phải 20A và trái 20B được nằm ở các bên phải và trái từ khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che 30 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B được nằm ở các bên phải và trái của nó.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất, vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Hơn nữa, trên hình chiếu nhìn từ phải, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A gồ chồng ít nhất một phần của bên phải của vỏ trong suốt thứ nhất 102, và trên hình chiếu nhìn từ trái, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B gồ chồng ít nhất một phần của bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Theo cách này, ngay cả khi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên phải quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn trái 20B ở phía khác bên hoặc người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên trái quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải 20A ở phía khác bên, người điều khiển của phương tiện giao thông ở chếch

phía sau phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể trông thấy một cách dễ dàng, ngay cả khi một phần của mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải 20A hoặc cụm đèn trái 20B ở phía khác bên bị chắn bởi cụm đèn thứ nhất 10, một phần của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất 102 và vì vậy không bị chắn. Theo cách này, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất, vì vỏ trong suốt thứ hai 202 kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của vỏ trong suốt thứ nhất 102, chiều dài của vùng có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ hai 202 được gia tăng và vùng có thể nhìn thấy mà không bị ảnh hưởng bởi hình dáng bên ngoài của cụm đèn thứ nhất 10 và ánh sáng được phát ra từ đó cũng được gia tăng. Theo cách này, ngay cả khi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên phải quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn trái 20B ở phía khác bên hoặc người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên trái quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải 20A ở phía khác bên, người điều khiển của phương tiện giao thông ở chếch phía sau phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể trông thấy một cách dễ dàng, ngay cả khi một phần của mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải 20A hoặc cụm đèn trái 20B ở phía khác bên bị chắn bởi cụm đèn thứ nhất 10 hoặc khi, ví dụ ánh sáng đỏ được phát ra từ cụm đèn thứ nhất 10 được phản xạ trên mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải nhấp nháy 20A hoặc cụm đèn trái 20B, một phần của vỏ trong suốt thứ hai 202 kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Theo cách này, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất, phần nửa dưới 222 của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau phần nửa trên 221 của nó. Do đó, là có thể để làm giảm sự gia tăng về kích cỡ của phần sau của thân theo phương chiều cao của phương tiện, trong khi được so với trường hợp trong đó độ cao của các đèn chớp ở cả hai phía được kéo dài một cách đơn giản theo phương thẳng đứng

để cho độ cao của các đèn chớp ở cả hai phía được kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới của đèn sau.

Nói tóm lại, theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ nhất, là có thể để cải thiện hơn nữa tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các đèn chớp ở cả hai phía được thực hiện bởi người thợ qua khoảng không bảo dưỡng, làm giảm kích cỡ của phần sau của thân theo phương chiều cao của phương tiện, và cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của đèn chớp trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của đèn chớp.

(Phương án thứ hai)

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ hai, phần giữa của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được nằm phía sau cả hai phần phía bên của nó và phần giữa của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau cả hai phần phía bên của nó. Theo cách này, các vùng có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ nhất 102 và vỏ trong suốt thứ hai 202 được gia tăng và các phần có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ nhất 102 và vỏ trong suốt thứ hai 202 có các bề mặt ba chiều được nằm về phía sau hơn là có các bề mặt phẳng đơn giản. Vì phần có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ hai 202 có các bề mặt ba chiều được nằm về phía sau hơn là có bề mặt phẳng đơn giản, vùng có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B được gia tăng và phần không bị chặn bởi cụm đèn thứ nhất 10 cũng được gia tăng. Do đó, người điều khiển của phương tiện giao thông nằm chệch về phía sau có thể trông thấy một cách dễ dàng phần của vỏ trong suốt thứ hai 202 được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất 102 và vì vậy không bị chắn. Theo cách này, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên.

(Phương án thứ ba)

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ ba, mép sau 202W của vỏ trong suốt thứ hai 202, mà được làm nghiêng ra phía trước, giao cắt đường thẳng kéo dài được kéo dài từ mép sau 102W của phần giữa của vỏ trong suốt thứ nhất 102 trên hình chiếu cạnh. Theo cách này, vì độ nghiêng ra phía trước của mép sau 102W của phần giữa của vỏ trong suốt thứ nhất 102 được gia tăng dần từ phần trên của vỏ trong suốt 102 hướng về phần dưới của nó, kích cỡ của vỏ trong suốt thứ nhất 102 theo phương chiều cao của phương tiện có thể được làm giảm còn hơn nữa. Vì kích cỡ của vỏ trong

suốt thứ nhất 102 theo phương chiều cao của phương tiện được làm giảm, chiều dài của vùng có thể nhìn thấy của vỏ trong suốt thứ hai 202 được gia tăng và vùng có thể nhìn thấy mà không bị ảnh hưởng bởi hình dáng bên ngoài của cụm đèn thứ nhất 10 và ánh sáng được phát ra từ đó cũng được gia tăng. Theo cách này, ngay cả khi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên phải quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn trái 20B ở phía khác bên hoặc người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía sau bên trái quan sát mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải 20A ở phía khác bên, người điều khiển của phương tiện giao thông ở chếch phía sau phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể trông thấy một cách dễ dàng, ngay cả khi một phần của mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải 20A hoặc cụm đèn trái 20B ở phía khác bên bị chắn bởi cụm đèn thứ nhất 10 hoặc khi, ví dụ ánh sáng đỏ được phát ra từ cụm đèn thứ nhất 10 được phản xạ trên mặt có thể nhìn thấy của cụm đèn phải chớp sáng 20A hoặc cụm đèn trái 20B, phần của vỏ trong suốt thứ hai 202 kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Theo cách này, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên của vỏ trong suốt thứ hai 202 của các cụm đèn phải 20A và trái 20B.

(Phương án thứ tư)

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ tư, vỏ trong suốt thứ hai 202 có dạng hình tam giác trên mặt cắt. Theo cách này, vì các vùng có thể nhìn thấy bên trái và bên phải của các vỏ trong suốt thứ hai 202 được gia tăng, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của các cụm đèn phải 20A và trái 20B trong lúc được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông ở phía khác bên.

(Phương án thứ năm)

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ năm, ít nhất một phần của phần mặt trên 202U của vỏ trong suốt thứ hai 202 được để lộ ra khỏi phần tấm che 30. Theo cách này, vì vùng có thể nhìn thấy của phần mặt trên 202U của vỏ trong suốt thứ hai 202 được gia tăng, là có thể để cải thiện hơn nữa khả năng thấy được của các cụm đèn phải 20A và trái 20B người điều khiển của phương tiện giao thông kích cỡ lớn như xe tải hoặc xe buýt chẳng hạn, nhìn phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế từ phía trên và phía sau phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

(Phương án thứ sáu)

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ sáu còn gồm bánh trước và bánh sau, trong đó phần tấm che 30 gồm tấm che sau 301 và tấm che phía bên phải 302A và tấm che phía bên trái 302B lần lượt được nằm ở bên phải và bên trái của tấm che sau 301, các mép dưới 302D của các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B được làm nghiêng chéo lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau để cho chúng được nằm phía trên bánh sau, và các mép trên 302U của các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B được làm nghiêng chéo lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau theo cách sao cho các phần sau của chúng được làm nghiêng theo góc nhọn hơn so với các phần trước của chúng. Các mép trên 302U của các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B được làm nghiêng chéo lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau theo cách sao cho các phần sau của chúng được làm nghiêng theo góc nhọn hơn so với các phần trước của chúng. Theo cách này, là có thể để gia tăng khoảng không ở cả hai phía phía sau khoảng không được dùng làm khoảng không bảo dưỡng giữa phần tấm che 30 và cụm đèn thứ nhất 10 và giữa phần tấm che 30 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B thậm chí còn hơn nữa và nhờ vậy cải thiện hơn nữa tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của hai đèn chớp được thực hiện bởi người thợ qua khoảng không bảo dưỡng.

(Phương án thứ bảy)

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh thứ bảy, cụm nguồn sáng thứ hai 201 được bố trí ở phía trước của các mép sau của các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B, vì thế cụm nguồn sáng thứ hai 201 bị chắn bởi các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B trên hình chiếu cạnh. Theo cách này, cụm nguồn sáng thứ hai 201 được lắp ở mỗi cụm trong số các cụm đèn phải 20A và trái 20B được gần hơn tới cả hai phía ở phía trước của khoảng không được dùng làm khoảng không bảo dưỡng giữa phần tấm che 30 và cụm đèn thứ nhất 10 và giữa phần tấm che 30 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B. Tức là, khi người thợ thực hiện công việc bảo dưỡng, như việc thay thế cụm nguồn sáng chẳng hạn, ví dụ bóng đèn hoặc LED được lắp ở cụm đèn phải 20A hoặc cụm đèn trái 20B, hay kiểm tra một bộ phận, như cáp điện chẳng hạn, bằng cách đưa tay của mình từ khoảng không được tạo ra nhờ việc tháo bỏ hộp chứa vật dụng vào trong khoảng không bảo dưỡng, người thợ có thể chạm tới một cách dễ dàng cụm nguồn sáng bằng tay. Do đó, là có thể để cải thiện tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng được thực hiện bởi người thợ, như việc kiểm tra hoặc thay thế cụm nguồn sáng thứ hai 201 chẳng hạn, thậm chí còn hơn nữa.

(Phương án thứ tám)

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ tám còn gồm phần yên 40 được gắn theo cách có thể mở được phía trên phần tấm che 30, trong đó mép dưới 40D của phần sau của phần yên 40 được làm nghiêng theo góc nhọn vượt quá mép dưới 40D của phần trước của phần yên 40 phù hợp với sự nghiêng theo góc nhọn của các mép trên 302U của các phần sau của các tấm che phía bên phải 302A và phía bên trái 302B. Theo cách này, vì không cần làm nhô phần sau của phần yên 40 lên phía trên, kích cỡ của phần sau của thân theo phương chiều cao của phương tiện có thể được làm giảm còn hơn nữa.

(Phương án thứ chín)

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ chín, phần tấm che 30 có bề mặt lõm nhô lên phía trên từ cả hai phần phía bên tới phần giữa trên hình chiếu nhìn từ sau. Theo cách này, vì khoảng không theo phương thẳng đứng từ phần giữa của phần tấm che 30 tới cụm đèn thứ nhất 10 lớn hơn so với các khoảng không theo phương thẳng đứng từ cả hai phần phía bên của phần tấm che 30 tới các cụm đèn phải 20A và trái 20B, người thợ có thể dễ dàng thực hiện công việc bảo dưỡng đối với ngoại vi của các cụm đèn phải 20A và trái 20B được nằm ở các bên phải và trái từ khoảng không bảo dưỡng theo phương thẳng đứng được tạo ra giữa phần tấm che 30 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B được nằm ở các bên phải và trái của nó.

(Phương án thứ mười)

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh thứ mười, khoảng không bên trong F có phần hở FH được tạo ra ở phía bên dưới của phần tấm che 30 được bố trí phía trên phần đèn thứ nhất 10 và các cụm đèn phải 20A và trái 20B, và ở khoảng không bên trong F, khoảng không theo phương thẳng đứng của phần tấm che 30 cho tới cụm đèn thứ nhất 10 trên phần giữa lớn hơn so với khoảng không theo phương thẳng đứng của phần tấm che 30 cho tới các cụm đèn phải 20A và trái 20B trên cả hai phần phía bên. Theo cách này, người thợ có thể dễ dàng thực hiện công việc bảo dưỡng, như việc thay thế cụm nguồn sáng chẳng hạn, ví dụ bóng đèn hoặc LED được lắp ở cụm đèn phải 20A hoặc cụm đèn trái 20B, hay kiểm tra một bộ phận, như cáp điện chẳng hạn, bằng cách đưa tay của mình từ khoảng không được tạo ra nhờ việc tháo bỏ hộp chứa vật dụng vào trong khoảng không bảo dưỡng qua phần hở. Do đó, là có thể để cải thiện tính dễ thực hiện việc bảo dưỡng được thực hiện bởi người thợ như việc kiểm tra hoặc thay thế chẳng hạn cụm nguồn sáng thứ hai 201, thậm chí còn hơn nữa.

< Chú giải và ví dụ cải biến >

Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, các vỏ trong suốt thứ hai 202 được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Tuy nhiên, các vỏ trong suốt thứ hai 202 có thể được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102 với chỗ trống hoặc khoảng cách định trước được tạo ra ở giữa, vì thế các vỏ trong suốt thứ hai 202 không tiếp xúc với các phía tương ứng, tức là các bên phải và trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Lưu ý rằng, các vỏ trong suốt thứ hai 202 cũng có thể tiếp xúc với cả hai phía, tức là các bên phải và trái của vỏ trong suốt thứ nhất 102.

Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu nhìn từ sau, hai phần ba độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A và hai phần ba độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của phần bên phải 102A và mép dưới 102D của phần bên trái 102B của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Trong khi đó, một nửa độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A và một nửa độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của phần giữa 102C của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Tuy nhiên, cũng là có tác dụng miễn sao độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A và độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Ví dụ, có thể thiết kế sao cho từ 10% đến 90%, ví dụ 15%, 25%, 35%, 45%, 55%, 65%, 75% hoặc 85% độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A và từ 10% đến 90%, ví dụ 15%, 25%, 35%, 45%, 55%, 65%, 75% hoặc 85% độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B kéo dài xuống phía dưới vượt quá các mép dưới 102D của phần bên phải 102A và phần bên trái 102B của vỏ trong suốt thứ nhất 102. Trong khi đó, cũng có thể thiết kế để cho từ 5% đến 80%, ví dụ 10%, 15%, 25%, 35%, 45%, 55%, 65% hoặc 75% độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn phải 20A và từ 5% đến 80%, ví dụ 10%, 15%, 25%, 35%, 45%, 55%, 65% hoặc 75% độ dài theo phương thẳng đứng của vỏ trong suốt thứ hai 202 của cụm đèn trái 20B kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới 102D của phần giữa 102C của vỏ trong suốt thứ nhất 102.

Yêu cầu bảo hộ

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

thân phương tiện;

cụm đèn thứ nhất (10) được bố trí ở phần giữa của phần sau của thân phương tiện, và gồm cụm nguồn sáng thứ nhất (101) và vỏ trong suốt thứ nhất (102);

cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B) được bố trí ở cả hai phía, tức là tương ứng bên phải và bên trái của cụm đèn thứ nhất (10) và mỗi cụm trong số cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B) gồm cụm nguồn sáng thứ hai (201) và vỏ trong suốt thứ hai (202); trong đó:

vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau cả hai phía của vỏ trong suốt thứ nhất (102), và

trên hình chiếu từ phải của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) của cụm đèn phải (20A) gối chồng ít nhất một phần của bên phải của vỏ trong suốt thứ nhất (102), và trên hình chiếu từ trái của phương tiện, ít nhất một phần của vỏ trong suốt thứ hai (202) của cụm đèn trái (20B) gối chồng ít nhất một phần của bên trái của vỏ trong suốt thứ nhất (102), và

các cụm nguồn sáng thứ hai (201) được nằm ở phía trước của cụm nguồn sáng thứ nhất (101),

khác biệt ở chỗ:

phần tấm che (30) được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất (10), cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B), trong đó:

theo phương thẳng đứng của phương tiện, độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới cụm đèn thứ nhất (10) trên phần giữa lớn hơn so với độ dài theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới cụm đèn phải (20A) và cụm đèn trái (20B) trên cả hai phần phía bên,

vỏ trong suốt thứ hai (202) kéo dài xuống phía dưới vượt quá mép dưới (102D) của vỏ trong suốt thứ nhất (102), và phần nửa dưới (222) của vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau phần nửa trên (221) của nó.

2. Phương tiện theo điểm 1, khác biệt ở chỗ phần giữa của vỏ trong suốt thứ nhất (102) được nằm phía sau cả hai phần phía bên của nó, và

phần giữa của vỏ trong suốt thứ hai (202) được nằm phía sau cả hai phần phía bên của nó.

3. Phương tiện theo điểm 2, khác biệt ở chỗ mép sau (202W) của vỏ trong suốt thứ hai (202), mà được làm nghiêng ra phía trước, giao cắt đường thẳng kéo dài được kéo dài từ mép sau (102W) của phần giữa của vỏ trong suốt thứ nhất (102) trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

4. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ vỏ trong suốt thứ hai (202) có dạng hình tam giác trên mặt cắt.

5. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ ít nhất một phần của phần mặt trên (202U) của vỏ trong suốt thứ hai (202) được để lộ ra khỏi phần tấm che (30).

6. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó phương tiện này còn bao gồm bánh trước (2) và bánh sau (3), trong đó:

phần tấm che (30) gồm tấm che sau (301) và tấm che phía bên phải (302A) và tấm che phía bên trái (302B) lần lượt được nằm ở bên phải và bên trái của tấm che sau (301),

các mép dưới (302D) của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B) được làm nghiêng chéo lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau để cho chúng được nằm phía trên bánh sau (3), và

các mép trên (302U) của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B) được làm nghiêng chéo lên phía trên từ phía trước hướng về phía sau theo cách sao cho các phần sau của chúng được làm nghiêng theo góc nhọn hơn so với các phần trước của chúng.

7. Phương tiện theo điểm 6, khác biệt ở chỗ cụm nguồn sáng thứ hai (201) được bố trí ở phía trước của các mép sau (302W) của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B) để cho cụm nguồn sáng thứ hai (201) bị chắn bởi các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B) trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

8. Phương tiện theo điểm 6 hoặc 7, trong đó phương tiện này còn bao gồm phần yên (40) được gắn theo cách có thể mở được phía trên phần tấm che (30), trong đó:

mép dưới (40D) của phần sau của phần yên (40) được làm nghiêng theo góc nhọn vượt quá mép dưới (40D) của phần trước của phần yên (40) để cho phù hợp với sự

ngiên theo góc nhọn của các mép trên (302U) của các tấm che phía bên phải (302A) và phía bên trái (302B).

9. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ phần tấm che (30) có bề mặt lồi nhô lên phía trên từ cả hai phần phía bên tới phần giữa trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

10. Phương tiện theo ít nhất một trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt ở chỗ khoảng không bên trong (F) có phần hờ (FH) được tạo ra ở phía bên dưới của phần tấm che (30) được bố trí phía trên cụm đèn thứ nhất (10) và các cụm đèn phải (20A) và trái (20B), và

ở khoảng không bên trong (F), theo phương thẳng đứng của phương tiện, khoảng không theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới cụm đèn thứ nhất (10) trên phần giữa lớn hơn so với khoảng không theo phương thẳng đứng của phần tấm che (30) cho tới các cụm đèn phải (20A) và trái (20B) ở cả hai phía.

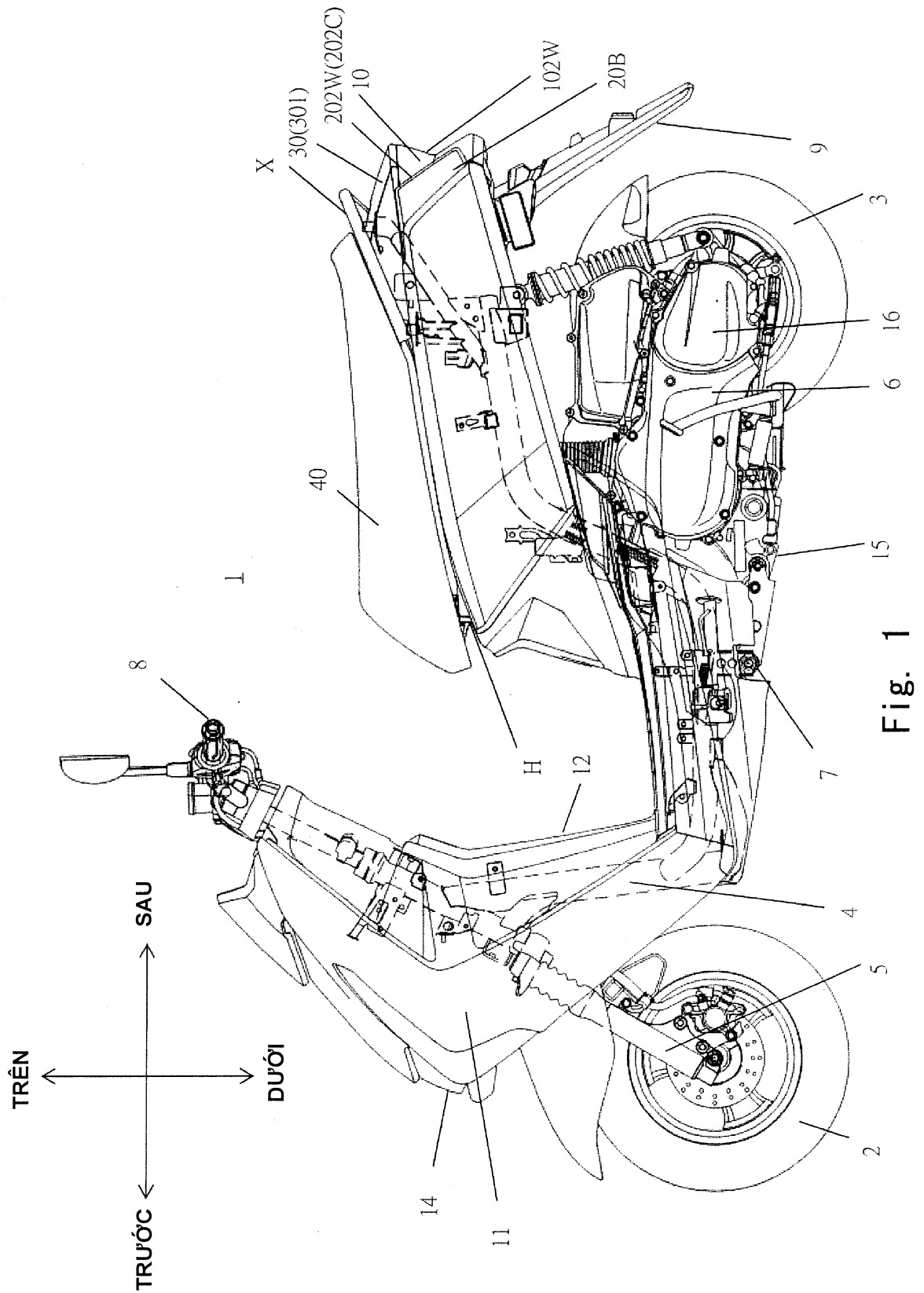


Fig. 1

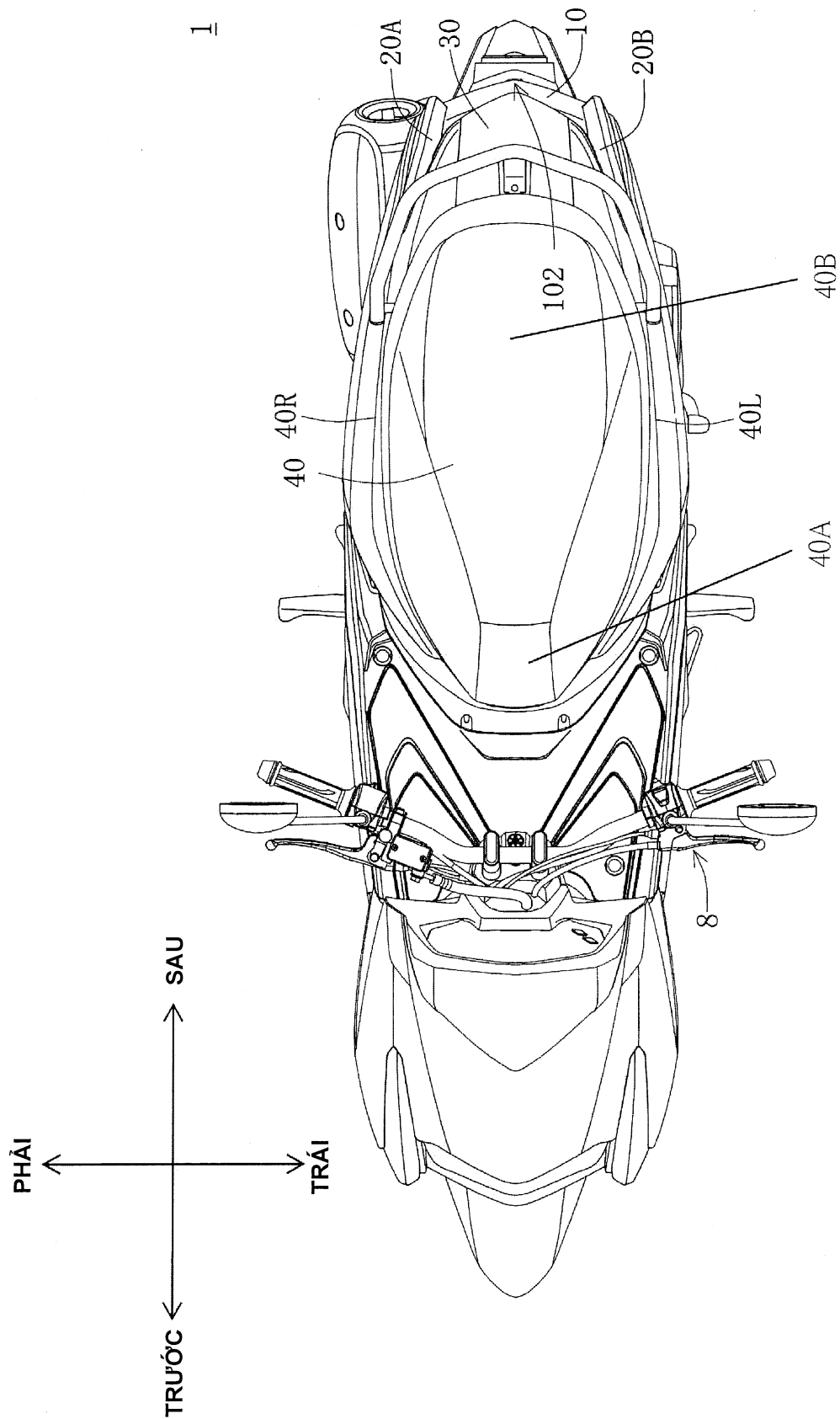
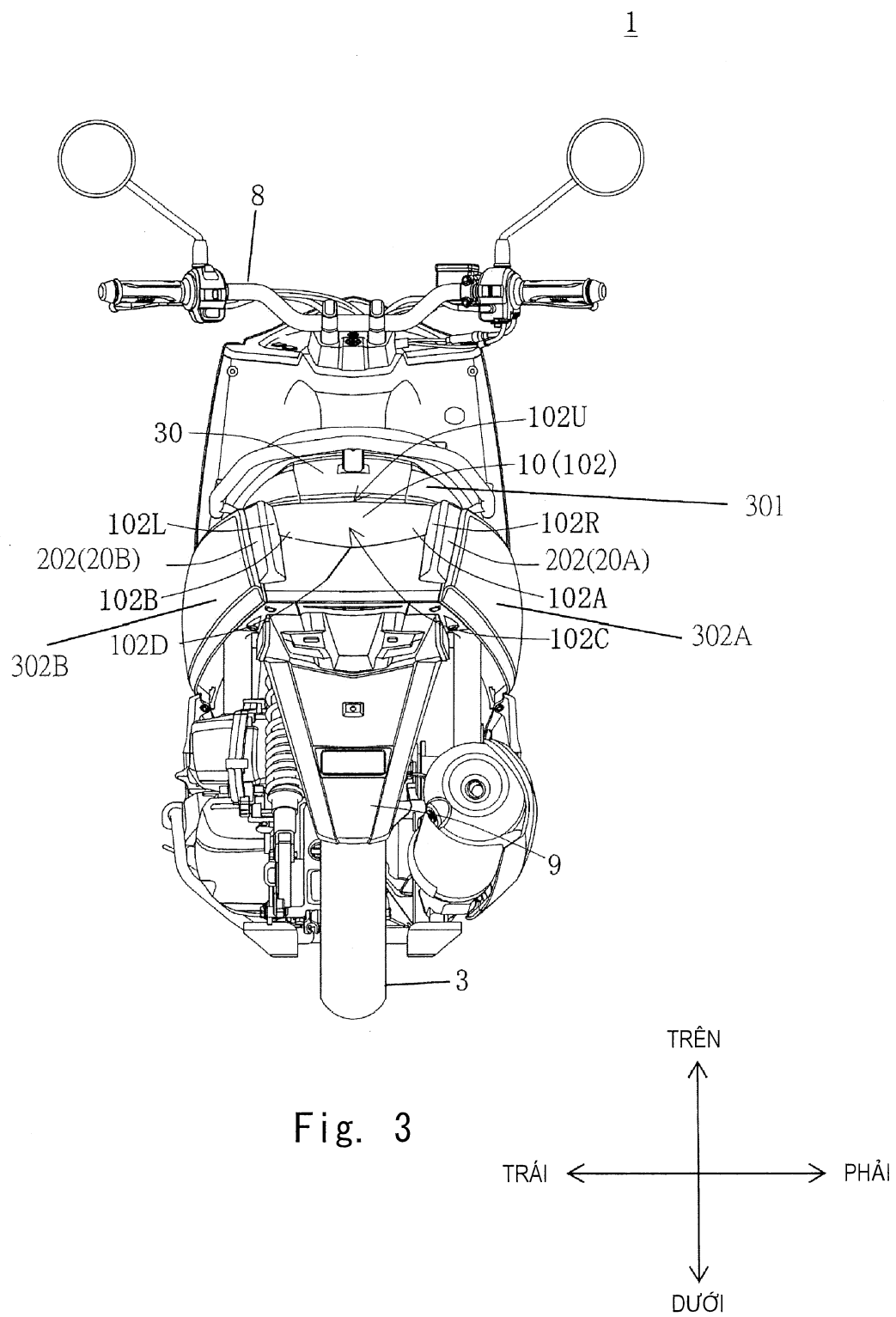


Fig. 2



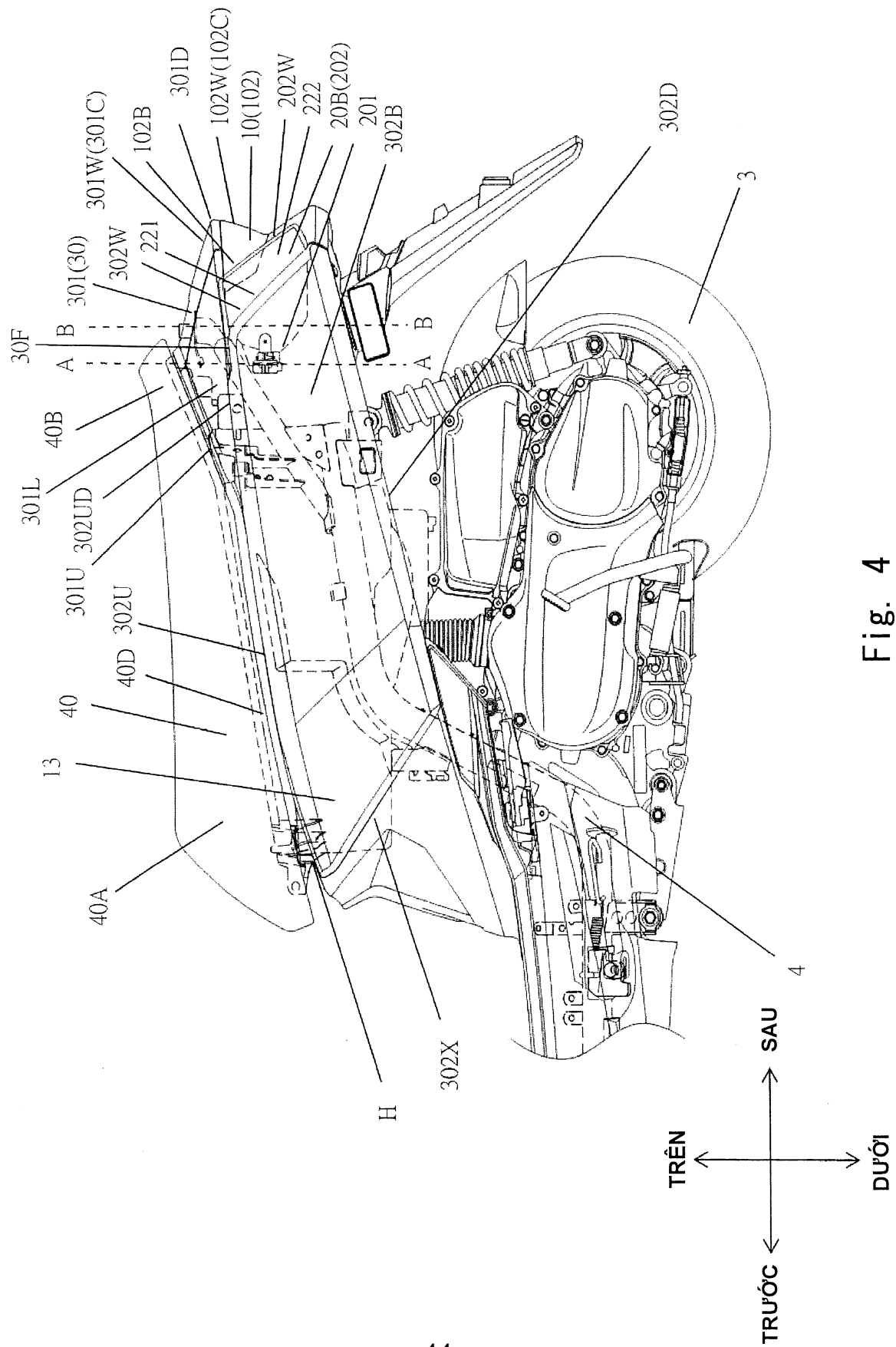


Fig. 4

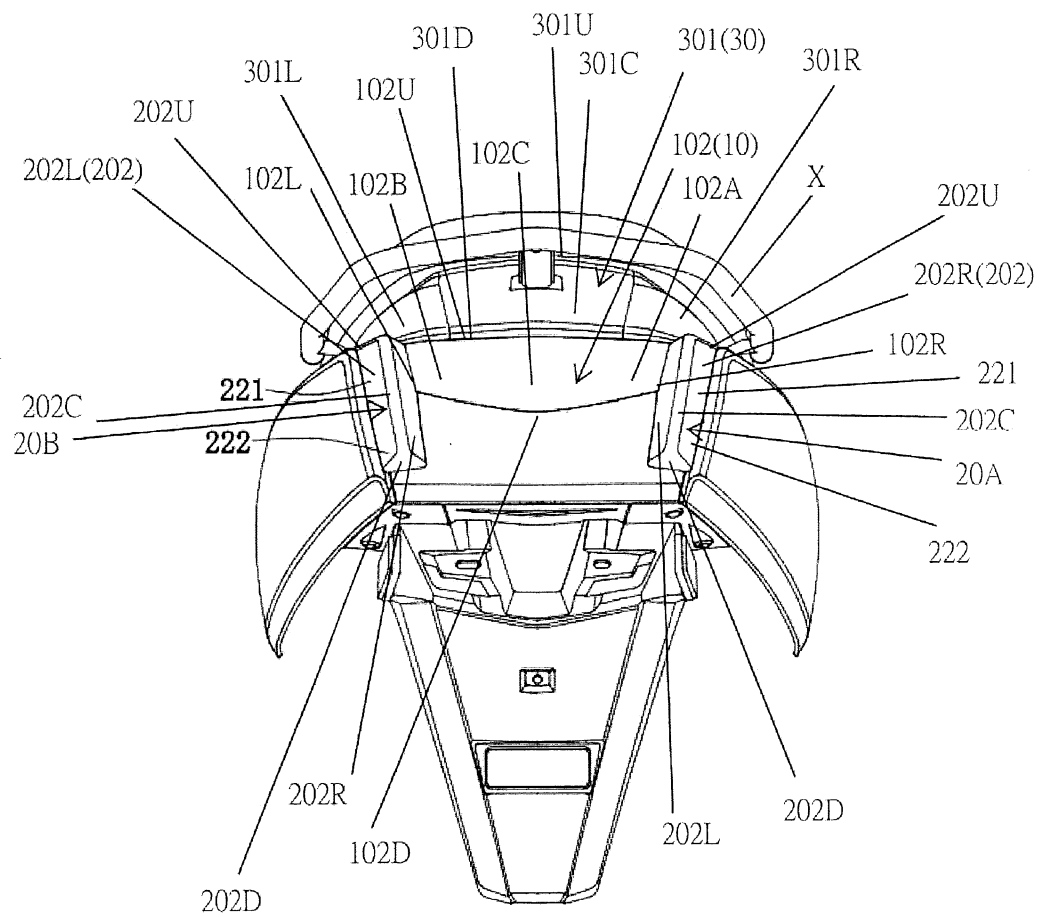
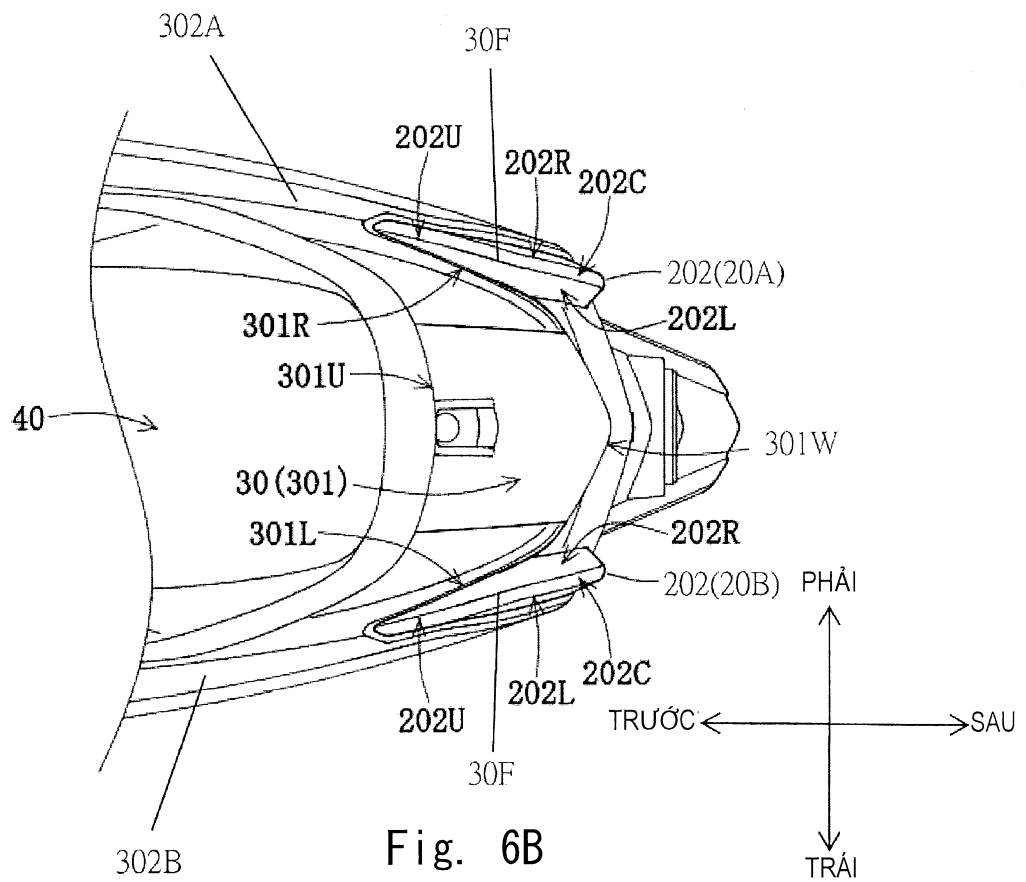
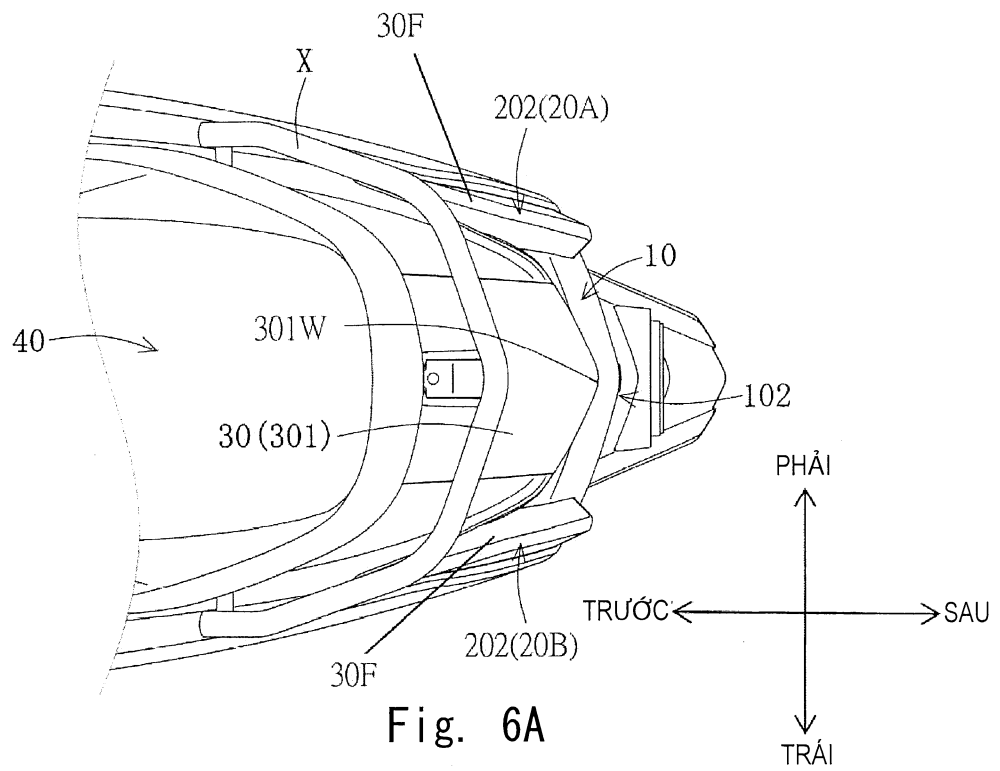


Fig. 5



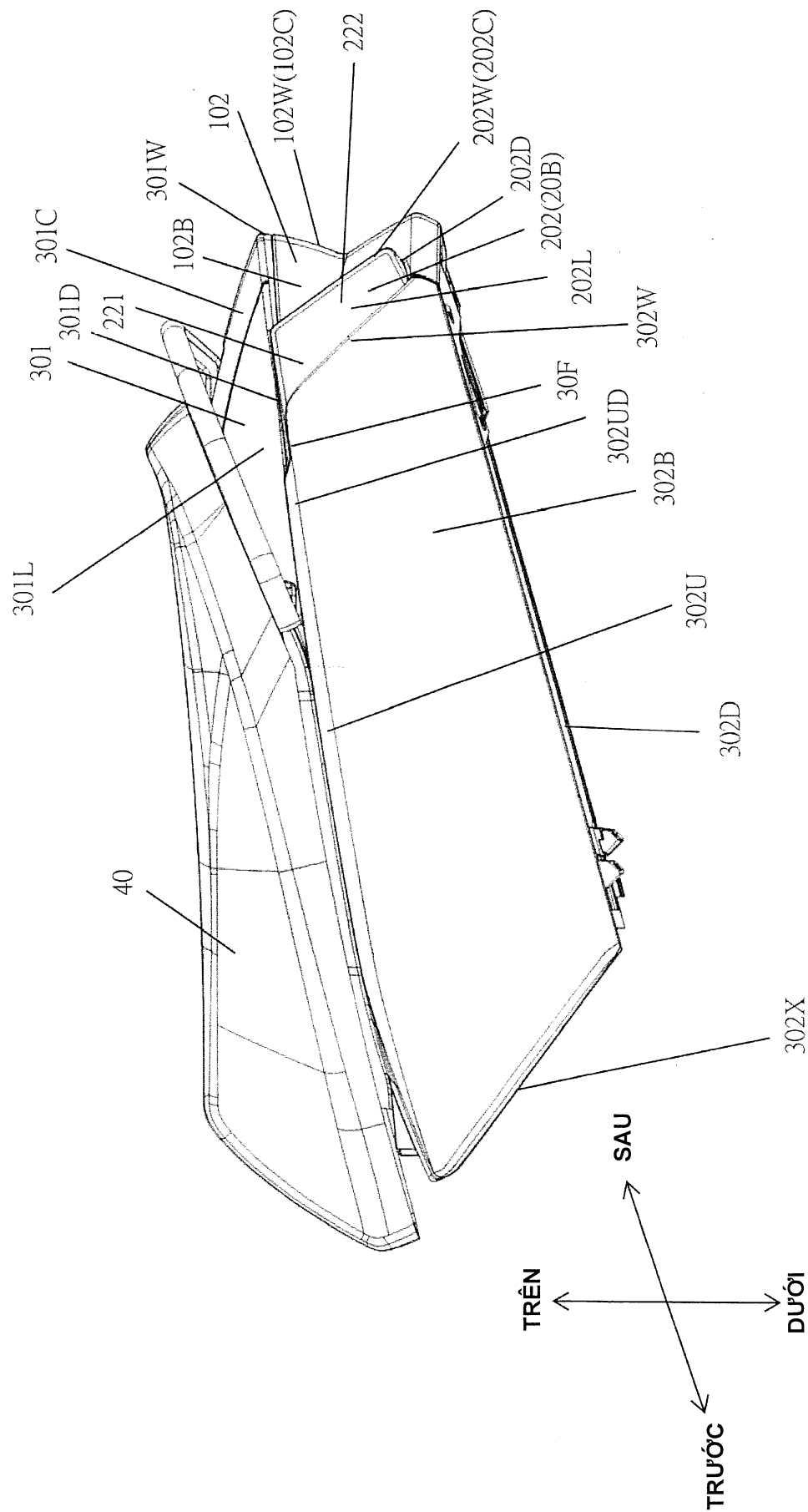


Fig. 7A

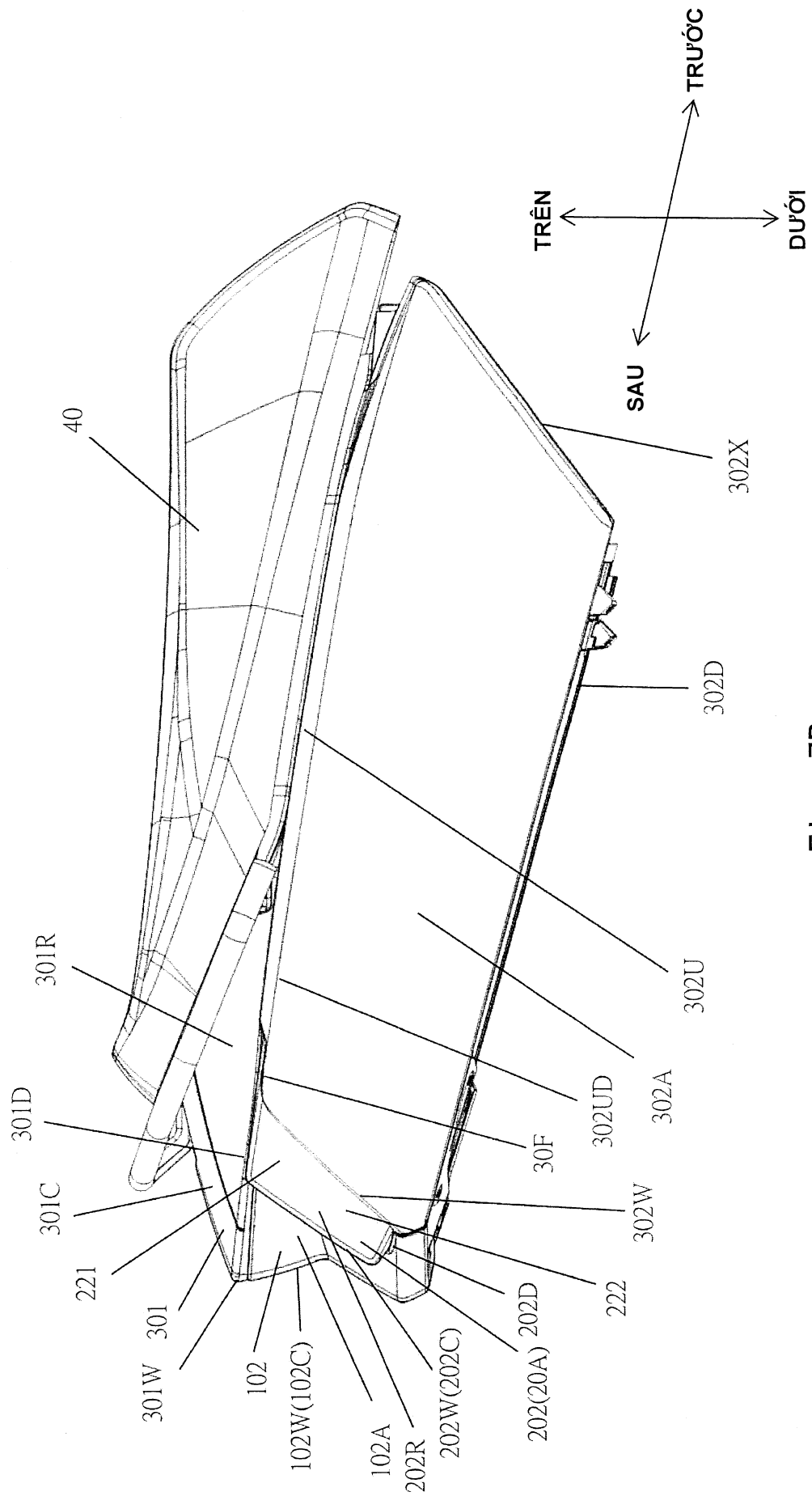


Fig. 7B

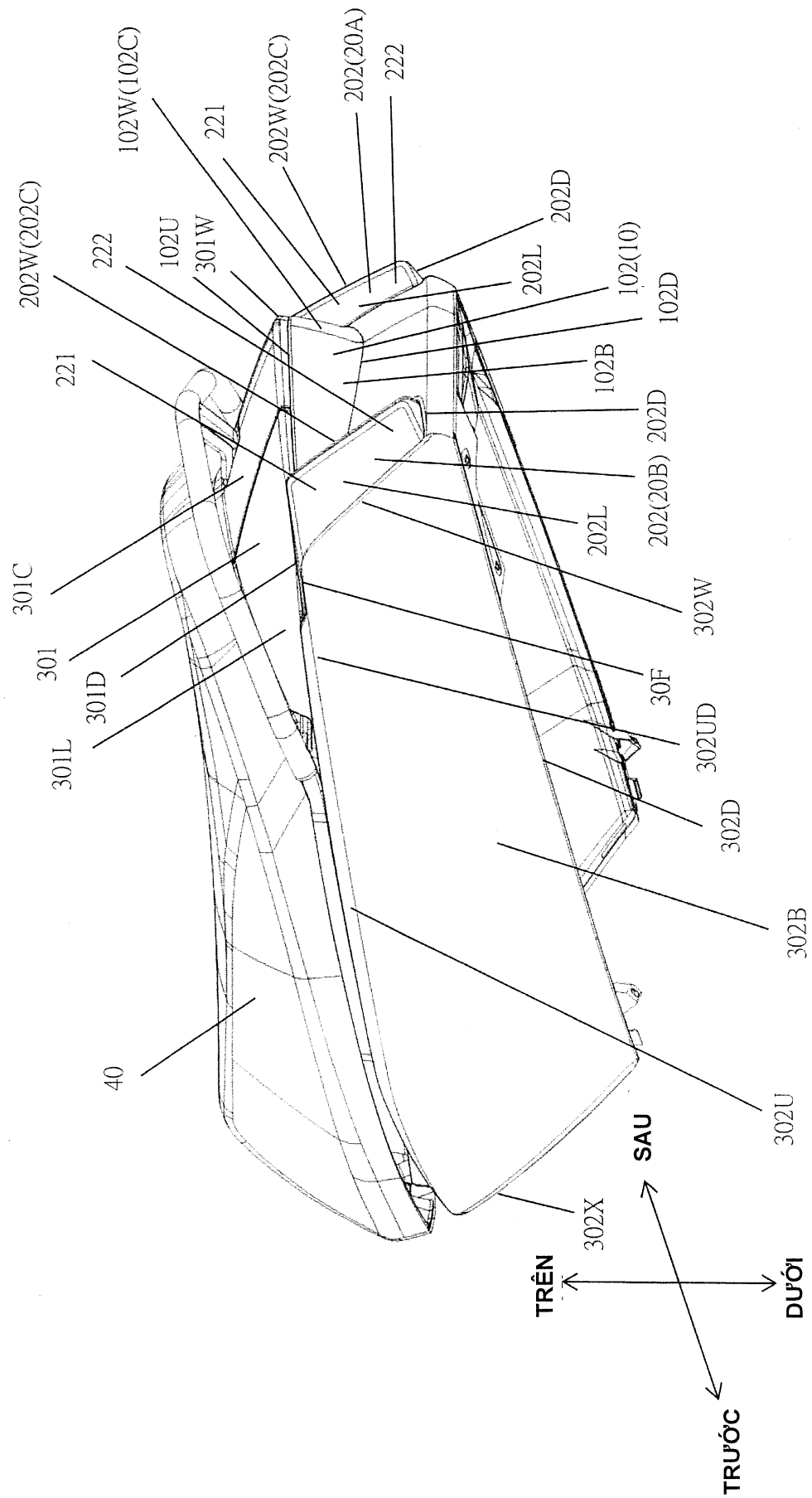


Fig. 7C

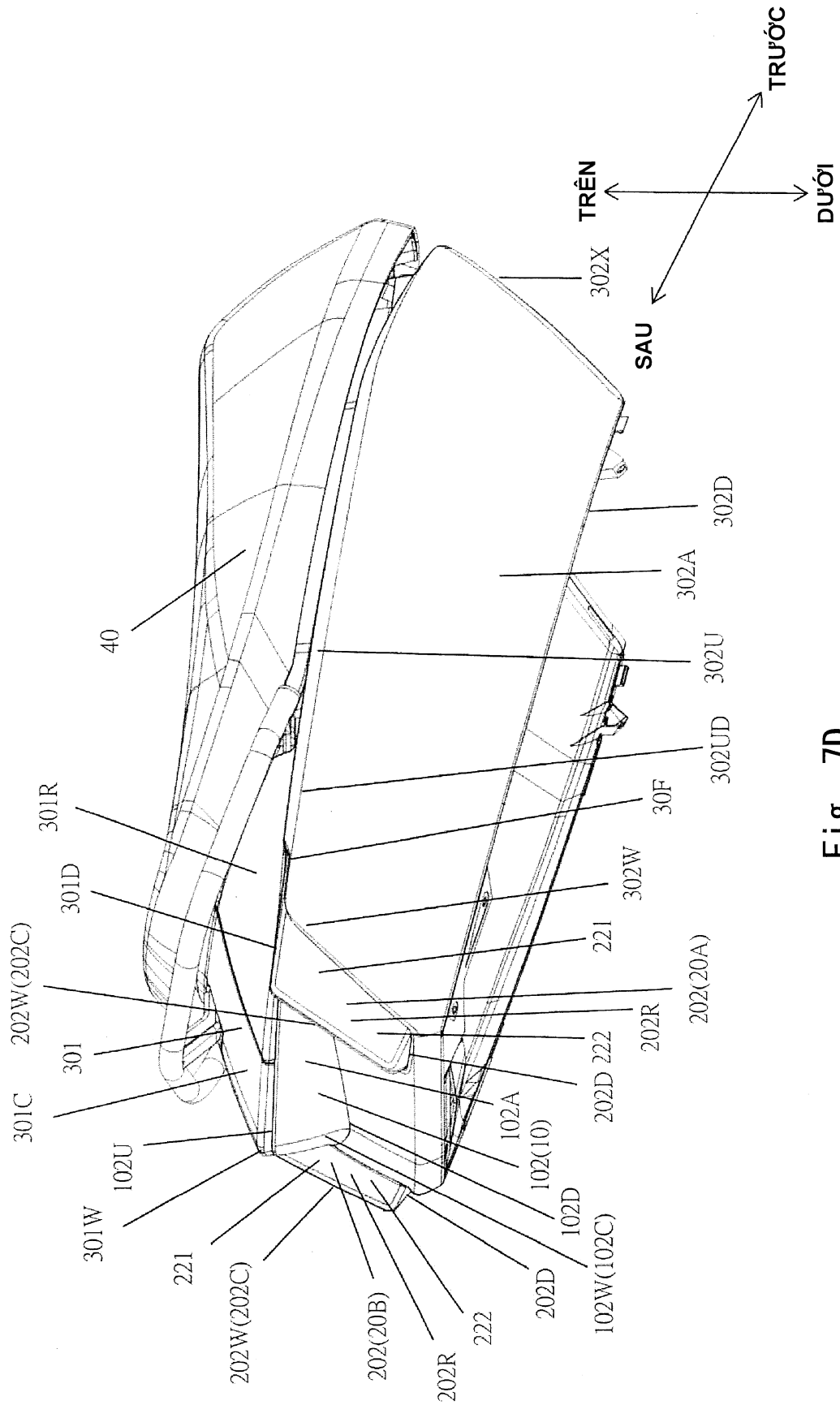


Fig. 7D

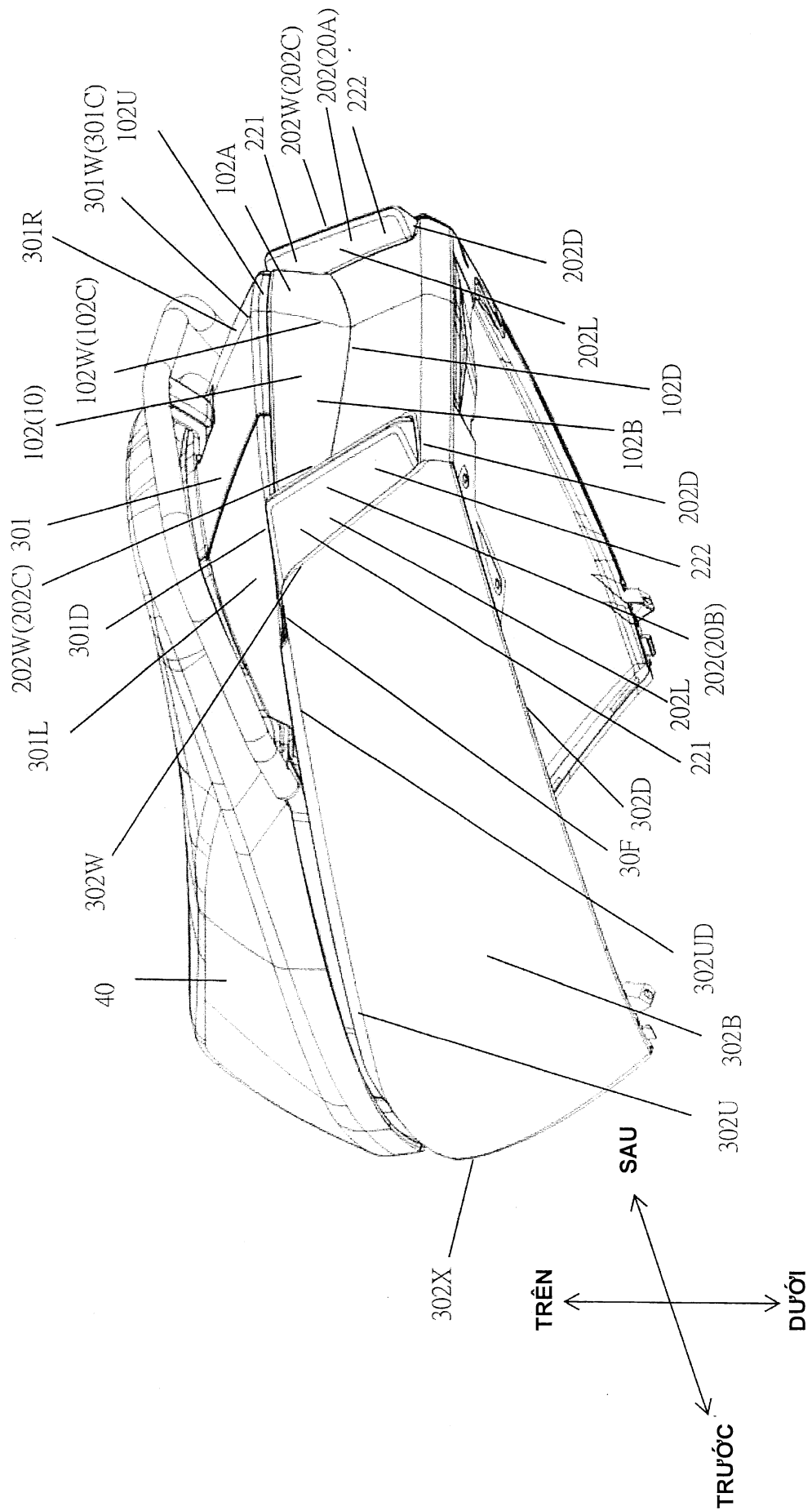


Fig. 7E

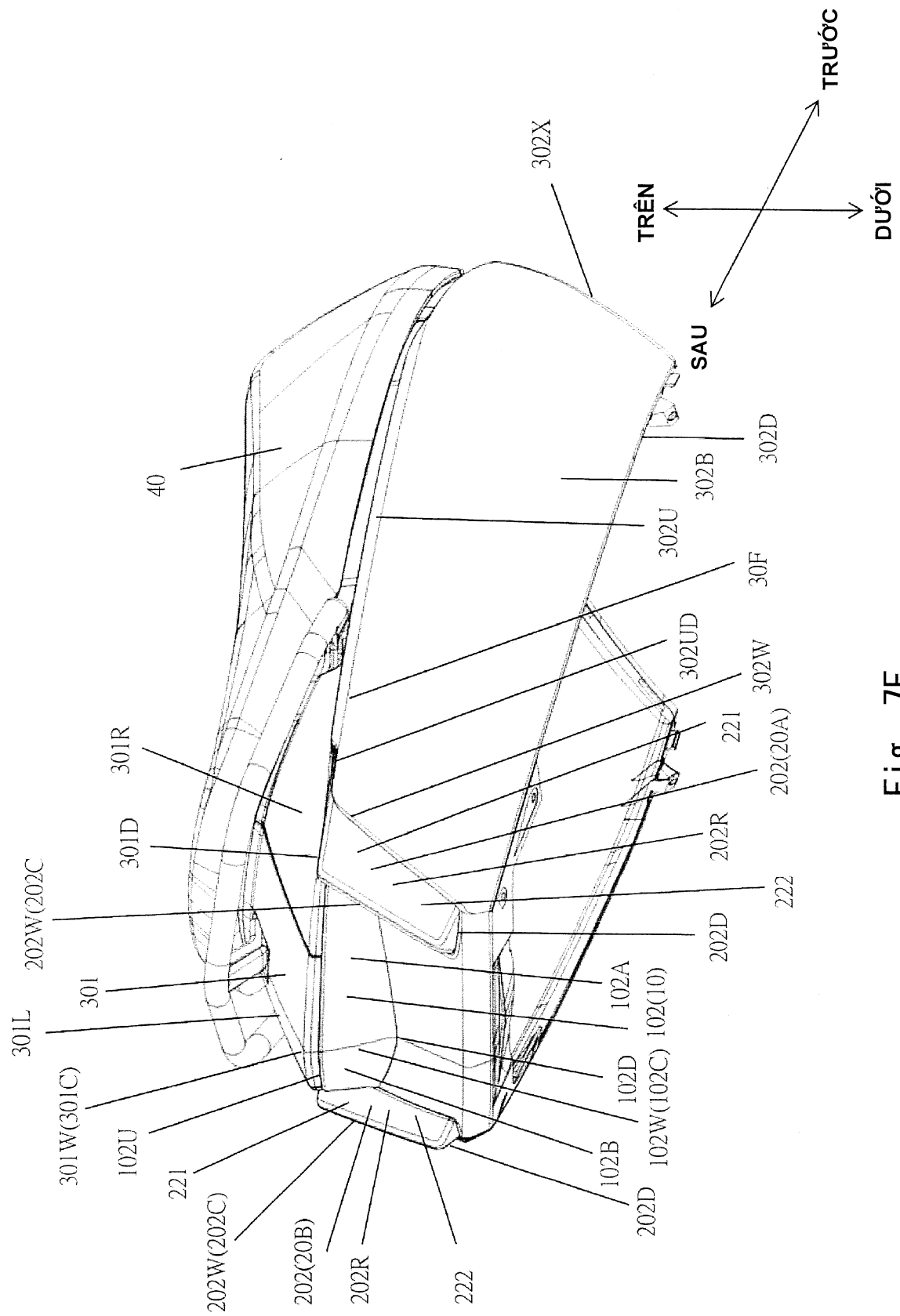


Fig. 7F

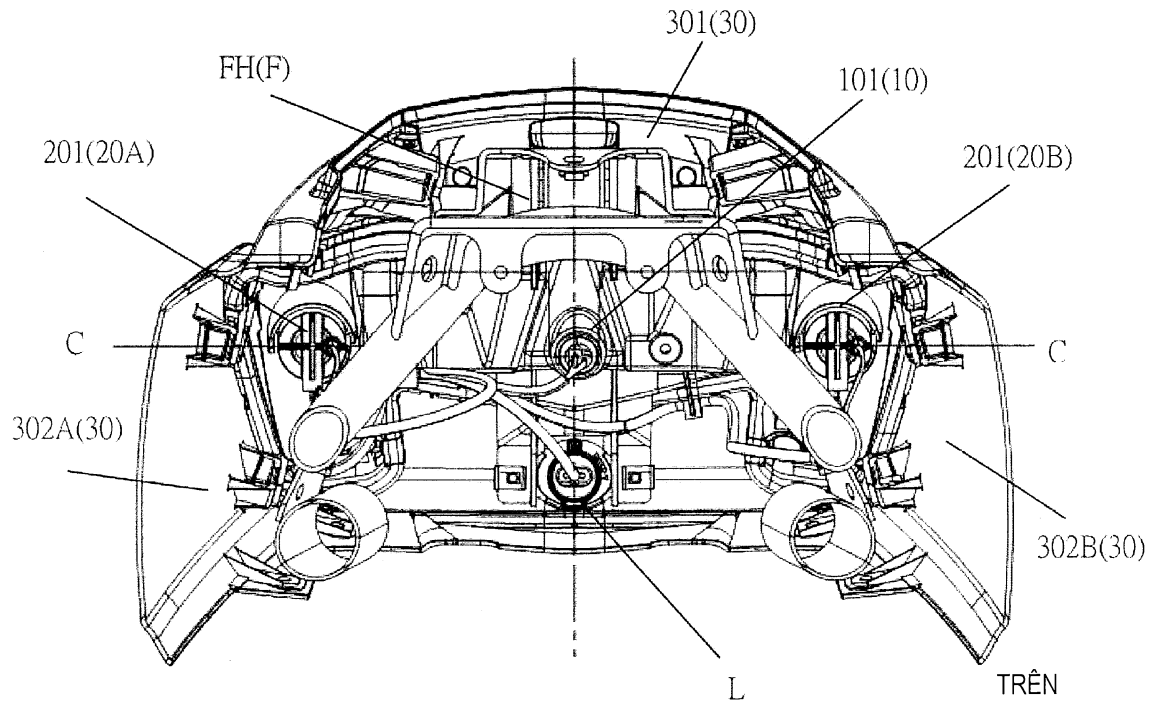


Fig. 8A

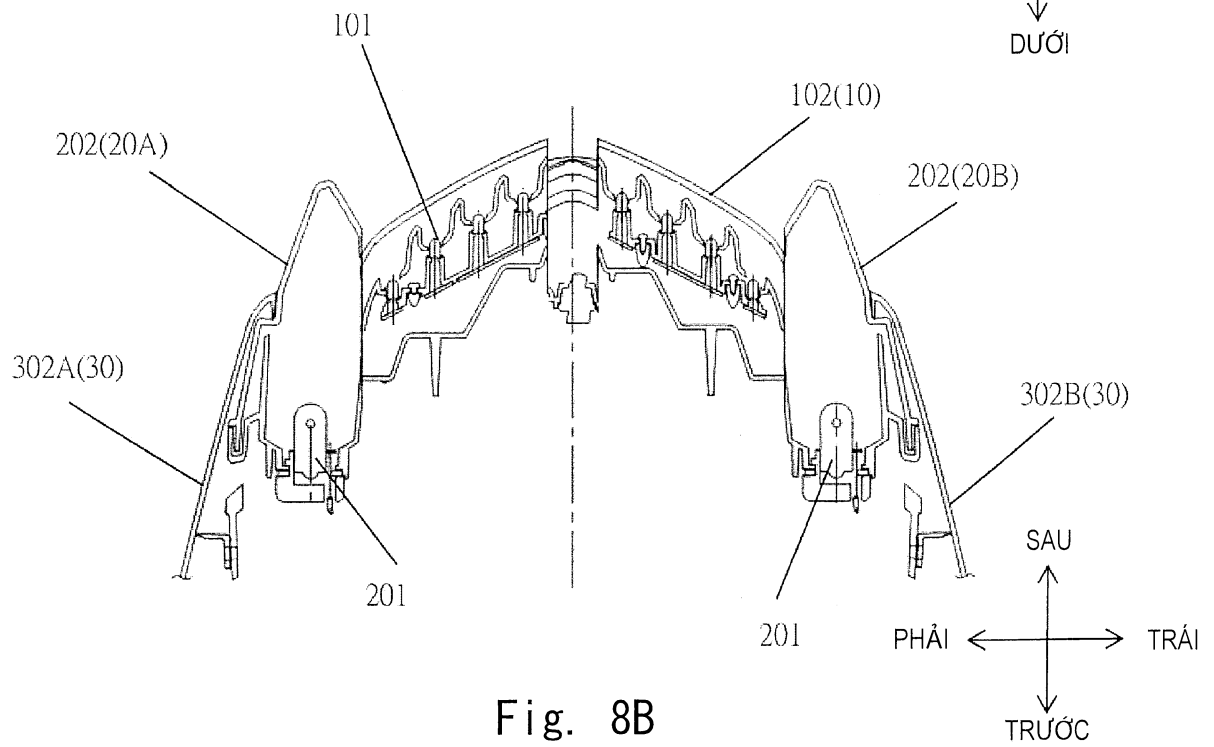
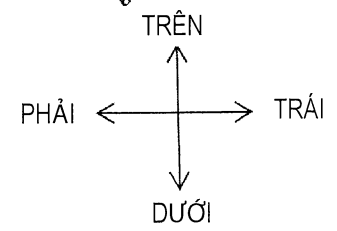
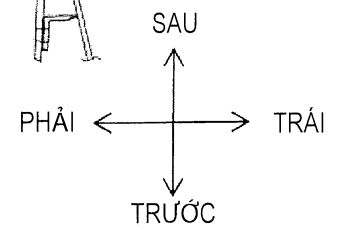


Fig. 8B



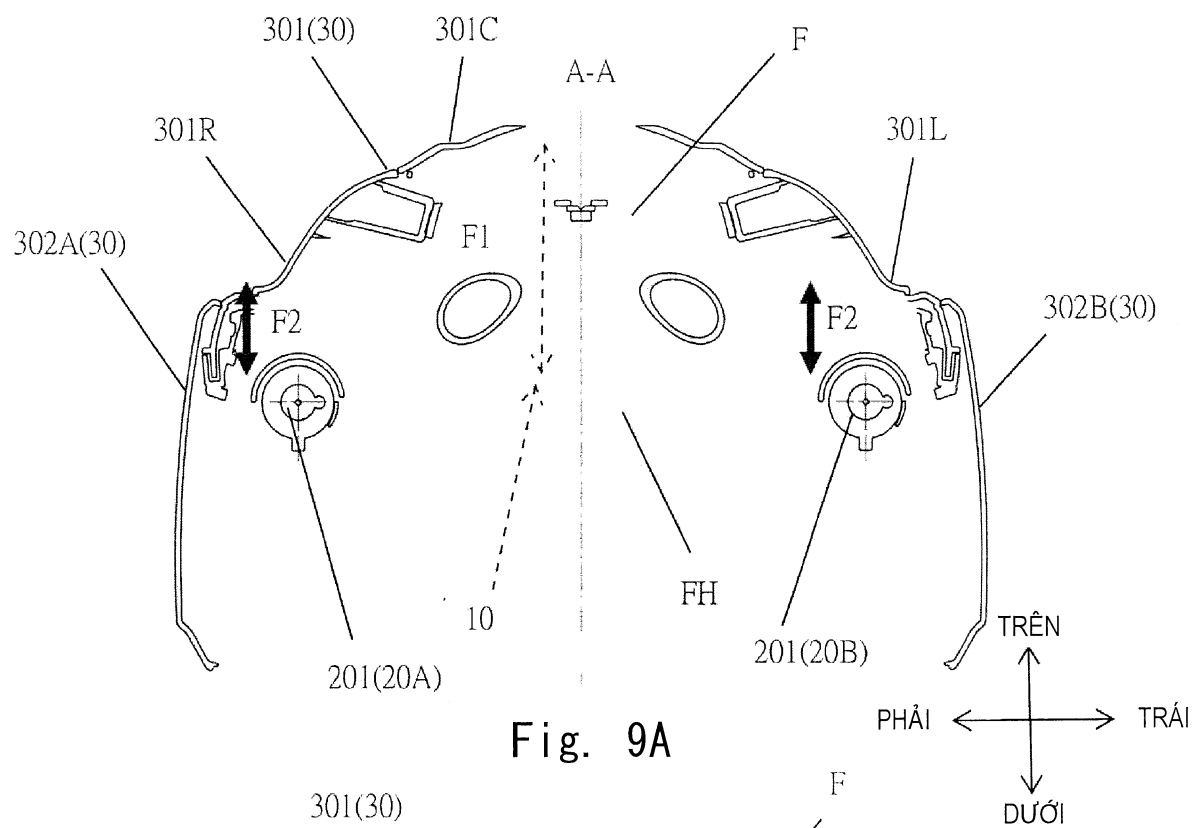


Fig. 9A

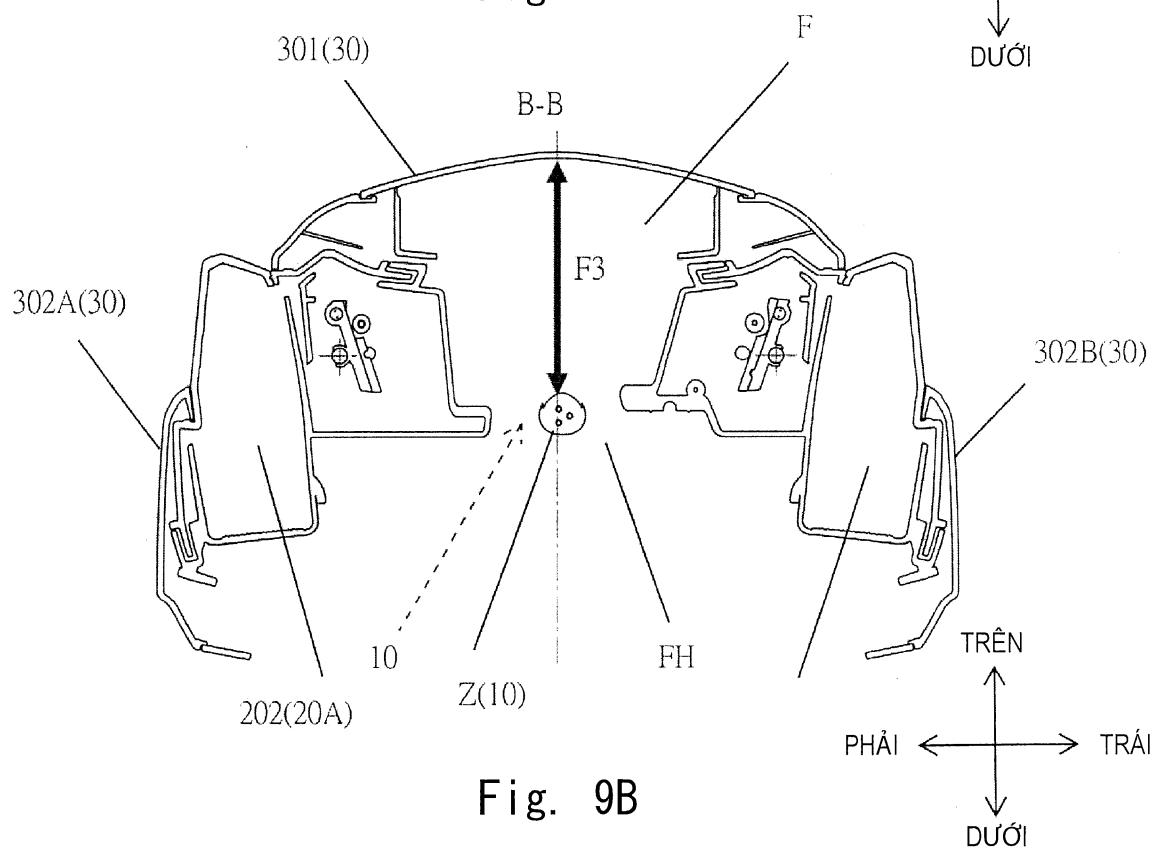


Fig. 9B