



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

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

(11)



1-0028757

(51)⁷ B62J 6/02; B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2017-02980

(22) 31/03/2015

(86) PCT/IB2015/000420 31/03/2015

(87) WO 2016/156894 A1 06/10/2016

(45) 25/07/2021 400

(43) 25/12/2017 357A

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

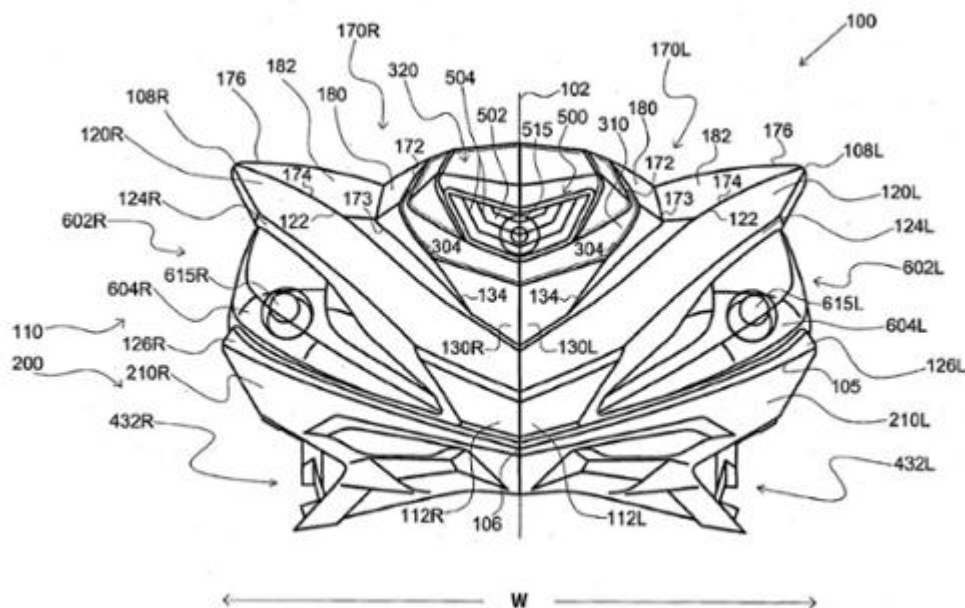
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Pojpreecha ORANRITINUN (TH); Ekkawit BOONSUK (TH); Nattapat JANYAPANICH (TH).

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) ĐÈN ĐỊNH VỊ DÙNG CHO XE MÁY

(57) Sáng chế đề xuất đèn định vị của xe máy có tấm ốp trước mà đèn định vị được lắp vào đó ở chính giữa phần trên của nó. Tấm ốp trước có phần lõm bao quanh đèn định vị và phần nhô lên trên mà đèn định vị được lắp vào đó. Đèn định vị được bố trí theo phương thẳng đứng bên dưới cụm đèn pha và bên trên hai đèn xi nhan được bố trí ở phần dưới của tấm ốp trước, trên các phần ngoài của nó. Phần lõm có chiều rộng tăng dần theo hướng từ phía trước đến phía sau; và chiều rộng của phần nhô lên trên hẹp dần theo hướng từ phía trước đến phía sau. Phần nhô lên trên bao gồm phần nhô dưới mà được làm lõm xuống dưới ở phần trên của tấm ốp trước; và phần nhô trên mà nhô lên trên từ đầu sau của phần nhô dưới, trong đó đèn định vị được lắp vào phần nhô trên.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế nói chung đề cập đến đèn định vị được mang bởi tấm ốp trước của xe máy hoặc các xe kiểu yên ngựa hay kiểu ngồi để chân hai bên khác tương tự như xe máy. Tấm ốp trước có đèn định vị lắp ở vị trí chính giữa phía trên, nơi phần nhô lên trên mang đèn định vị. Một phần lõm kéo dài bao quanh các phía bên của phần nhô lên trên, khiến cho không khí thổi khi xe chạy được dẫn hướng và tăng tốc quanh đèn định vị.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Các xe máy sử dụng các đèn định vị được bố trí ở phía trước để phát ra ánh sáng định vị theo quy định của luật. Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP 5534677 bộc lộ xe máy (1) có đèn định vị (18) được bố trí ở chính giữa phần dưới phía trước trên tấm ốp trước (12) của xe máy (1), như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.3. Đèn định vị (18) có bóng đèn định vị (37) được bố trí ở chính giữa, bóng đèn này được che bởi tấm che nguồn chiếu sáng (38); và mặt kính mở rộng (43) nhô rộng ra từ bóng đèn định vị (37) theo hướng sang trái và sang phải và như vậy ánh sáng định vị có thể được nhìn thấy từ phía trước xe máy (1) được tạo ra bởi ánh sáng được phân tán bởi mặt kính mở rộng (43) này.

Trong giải pháp kỹ thuật đã biết nêu trên, đèn định vị được bố trí ở chính giữa phần dưới của tấm ốp trước và mặt kính mở rộng của đèn định vị là một kết cấu được thiết kế độc đáo, kéo dài theo hướng sang trái và sang phải từ bóng đèn định vị. Mặc dù đèn định vị này tạo ra kiểu ánh sáng định vị có thể phân biệt được bằng mắt, song lại có kết cấu lớn và phức tạp khiến cho số lượng và giá thành các bộ phận của đèn tăng và chi phí sản xuất lớn. Hơn nữa, kết cấu này rất đặc biệt và khó làm thích ứng để dùng chung cho loại xe máy khác.

Ngoài ra, do ánh sáng được phân tán bởi mặt kính mở rộng không đến trực tiếp từ bóng đèn định vị nên bóng đèn định vị cần phải hoạt động với mức năng lượng cao để đảm bảo được cường độ và độ đồng đều hữu ích của ánh sáng định vị, điều này dẫn đến sự tiêu hao năng lượng ở mức cao không mong muốn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Điều mong muốn là tạo ra đèn định vị mà nâng cao được mức độ dễ nhận biết nhờ kết cấu và vị trí đứng thẳng của nó trên xe máy; đơn giản về kết cấu, nhỏ gọn và có thể được dùng chung như một kết cấu tiêu chuẩn để có thể dễ dàng sử dụng cho một số hay nhiều kiểu xe máy; và sử dụng năng lượng và giá vừa phải so với đèn định vị theo giải pháp kỹ thuật đã biết. Là bộ phận có thể được dùng chung có thiết kế tiêu chuẩn, đèn định vị này cho phép giảm chi phí sản xuất xe máy và dễ dàng bảo dưỡng hay thay thế đèn định vị. Điều mong muốn tiếp theo là kết cấu của đèn định vị hỗ trợ cho việc giữ mặt kính đèn định vị được sạch.

Sáng chế theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ đề xuất kết cấu đèn định vị dùng để phát ra ánh sáng định vị trên xe máy bao gồm tấm ốp trước lắp ở phần trước của xe máy và đèn định vị, khác biệt ở chỗ, đèn định vị được lắp ở chính giữa phần trên của tấm ốp trước; và tấm ốp trước có phần lõm được tạo ra trên đó theo cách bao quanh đèn định vị và phần nhô mà đèn định vị được lắp vào đó, trong đó phần lõm có chiều rộng tăng dần theo hướng từ phía trước đến phía sau và trong đó chiều rộng của phần nhô hẹp dần theo hướng từ phía trước đến phía sau.

Sáng chế theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ đề xuất kết cấu đèn định vị dùng để phát ra ánh sáng định vị trên xe máy bao gồm tấm ốp trước lắp ở phần trước của xe máy và đèn định vị, khác biệt ở chỗ, đèn định vị được lắp ở chính giữa phần trên của tấm ốp trước; và tấm ốp trước có phần lõm được tạo ra trên đó theo cách bao quanh đèn định vị và phần nhô mà đèn định vị được lắp vào đó, trong đó phần nhô lên trên bao gồm phần nhô dưới được làm lõm xuống dưới ở phần trên của tấm ốp trước; và phần nhô trên được làm nhô lên trên từ đầu sau của phần nhô dưới, trong đó đèn định vị được lắp vào phần nhô trên.

Bổ sung cho đèn định vị nêu tại điểm 1 hoặc điểm 2 yêu cầu bảo hộ, sáng chế theo điểm 3 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, đèn định vị được bố trí theo phương thẳng đứng giữa cụm đèn pha và cụm đèn xi nhan của xe máy.

Bổ sung cho đèn định vị nêu tại điểm 1 hoặc điểm 2 yêu cầu bảo hộ, sáng chế theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, tấm ốp trước có giá lắp để lắp đèn định vị vào đó.

Bổ sung cho đèn định vị nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, sáng chế theo điểm 5 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, giá lắp còn có phần giữ để giữ dây điện dùng cho đèn định vị.

Bổ sung cho đèn định vị nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, sáng chế theo điểm 6 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, cụm đèn xi nhan bao gồm hai đèn xi nhan nằm cách nhau theo chiều ngang và được lắp vào tấm ốp trước và hai đèn xi nhan nằm bên dưới đèn định vị trên tấm ốp trước ở phần dưới của tấm ốp trước và các phần ngoài của tấm ốp trước.

Theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, đèn định vị được bố trí cao hơn theo phương thẳng đứng và có kết cấu để phát ra ánh sáng định vị trải rộng trên một phạm vi góc lớn hơn so với giải pháp kỹ thuật đã biết. Kết quả là, đèn định vị cải thiện được mức độ dễ nhận thấy xe máy bằng mắt. Ngoài ra, khác với giải pháp kỹ thuật đã biết, đèn định vị này có thể được sản xuất dưới dạng một hay một vài kết cấu tiêu chuẩn, được chế tạo sẵn để có thể sử dụng cho hoặc trên nhiều kiểu xe khác nhau. Hơn thế nữa, phần lõm và phần nhô lên trên cho phép tạo ra dòng không khí tốt hơn hay trơn tru hơn quanh đèn định vị này khi xe máy chạy khiến cho một lượng lớn gió khi xe chạy thổi nhanh hơn quanh đèn định vị này so với giải pháp kỹ thuật đã biết. Điều này hỗ trợ cho đặc tính khí động học của xe máy và góp phần duy trì đèn định vị này được sạch do giảm được đáng kể lượng gió khi xe chạy tương đối chậm hơn thổi trực tiếp lên mặt trước của đèn định vị.

Cũng theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, việc mở rộng phần lõm theo hướng từ phía trước đến phía sau của xe máy làm tăng tốc gió khi xe chạy thổi qua các phía bên của đèn định vị khi xe máy chạy, nhờ đó cải thiện được đặc tính khí động học của đèn định vị và giảm khả năng bụi, chất bẩn hay các loại hạt, cuốn theo gió khi xe chạy, va đập vào và làm bẩn mặt trước của đèn định vị.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, phần nhô được phân chia thành hai phần là phần trên và phần dưới. Phần nhô dưới được làm lõm xuống dưới ở phần trên của tấm ốp trước để tạo ra hình ảnh tốt hơn từ phía trước và phía giữa của đèn định vị lắp vào phần nhô trên nhô lên trên từ đầu sau của phần nhô dưới.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, cụm đèn pha, đèn định vị và cụm

đèn xi nhan có khoảng phân cách giữa chúng tăng. Kết quả là, mỗi bộ đèn pha được tạo ra bởi cụm đèn pha, đèn định vị và bộ đèn xi nhan được tạo ra bởi cụm đèn xi nhan trở nên có thể phân biệt bằng mắt dễ dàng hơn bởi người quan sát do khoảng phân cách theo phương thẳng đứng tăng. Do đó, người quan sát sẽ phân biệt dễ hơn ánh sáng định vị được tạo ra bởi đèn định vị với ánh sáng chiếu ra bởi cụm đèn pha và ánh sáng chiếu ra bởi cụm đèn xi nhan, khiến cho đèn định vị này có thể được nhận biết dễ dàng hơn như một nguồn chiếu sáng thứ cấp.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, giá lắp gài vào phần lắp của tấm ốp trước. Kết quả là, các đèn định vị khác nhau có một hay một vài kết cấu tiêu chuẩn có thể được lắp vào tấm ốp trước mà không đòi hỏi bất kỳ một đèn định vị nào trong số các đèn định vị này phải có hộp đèn được thiết kế đặc biệt. Ngoài ra, có thể tạo ra các kết cấu giá lắp, hình dạng và/hoặc kích thước khác nhau, để gài vào phần lắp tấm ốp trước và cho phép kết cấu đèn định vị có khoảng rộng đáng kể được chọn hay sử dụng cho nhiều kiểu xe máy. Hơn thế nữa, do giá lắp và phần lắp tấm ốp trước có kết cấu đơn giản nên một loạt các thiết kế của tấm ốp trước có thể được lựa chọn để ghép đôi với kết cấu đèn định vị này. Do vậy, sáng chế theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ cho phép tăng mức độ đơn giản về kết cấu và mở rộng đáng kể độ linh hoạt của việc thiết kế.

Theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, giá lắp được sử dụng để lắp đèn định vị, điều này khiến cho cả hai phần được đặt gần nhau. Khi đó, phần giữ được tạo ra trên giá lắp để giữ dây điện của đèn định vị. Điều này làm giảm chi phí sản xuất do không cần phải tạo ra một vài phần giữ chuyên dụng.

Theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, đèn định vị và hai đèn xi nhan được bố trí tương đối với hay nằm cách nhau để tạo ra hay định ra theo cách hiệu quả các đỉnh của một hình tam giác. Do vậy, người quan sát có thể dễ nhìn thấy, nhận biết hay phân biệt rõ ràng hơn ánh sáng chiếu ra bởi đèn định vị với ánh sáng chiếu ra bởi các đèn xi nhan và ngược lại. Ngoài ra, do mỗi đèn xi nhan cần có một khoảng không có độ lớn định trước bên dưới tấm ốp trước dùng cho các linh kiện điện như dây dẫn và các đầu nối điện nên việc bố trí các đèn xi nhan riêng biệt như vậy khiến cho việc bố trí bên trong các bộ phận chiếu sáng trở nên đơn giản hơn và có được khoảng không lớn hơn dùng cho các linh kiện điện này bên dưới tấm ốp trước.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu từ phía trước thể hiện xe máy có lắp trên đó tấm ốp trước hay kết cấu tấm ốp trước theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy được thể hiện trên FIG.1.

FIG.3 là hình chiếu từ phía trước minh họa tấm ốp trước của xe máy được thể hiện trên FIG.1.

FIG.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái của tấm ốp trước được thể hiện trên FIG.3.

FIG.5 là hình chiếu từ trên xuống của tấm ốp trước được thể hiện trên FIG.3.

FIG.6 là hình chiếu từ phía sau của tấm ốp trước được thể hiện trên FIG.3.

FIG.7 là hình chiếu khác từ phía sau của kết cấu phần trước được thể hiện trên FIG.3 minh họa các chi tiết khác bên trong bao gồm các phương án đi dây điện cho đèn định vị.

FIG.8A là hình vẽ phối cảnh thể hiện mặt cắt theo đường A-A của kết cấu phần trước được thể hiện trên FIG.6.

FIG.8B là hình vẽ phóng to mặt cắt theo đường A-A được thể hiện trên FIG.6.

FIG.9A là hình vẽ phối cảnh thể hiện mặt cắt theo đường B-B được thể hiện trên FIG.7.

FIG.9B là hình vẽ phóng to mặt cắt theo đường B-B được thể hiện trên FIG.7.

FIG.10A là hình chiếu cạnh mặt cắt theo đường C-C được thể hiện trên FIG.7.

FIG.10B là hình vẽ phóng to mặt cắt theo đường C-C được thể hiện trên FIG.7.

Mô tả chi tiết sáng chế

Để ngắn gọn và rõ ràng, việc mô tả các phương án tiêu biểu của đèn định vị dùng cho xe kiểu yên ngựa hay kiểu ngồi để chân hai bên như xe máy (ví dụ, xe máy kiểu khung sườn, ví dụ xe cub) được trình bày dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.10B.

FIG.1 là hình chiếu từ phía trước thể hiện xe máy 10 có lắp trên đó tấm ốp trước hay kết cấu tấm ốp trước 100 theo một phương án của sáng chế và FIG.2 là hình

chiều cạnh từ bên trái của xe máy 10. Đường tâm 12 được định ra để phân chia xe máy 10 gần như thành các nửa bên trái và bên phải. Xe máy 10 có yên xe 20 để người đi xe và người ngồi sau có thể ngồi trên đó; hai bậc để chân cho người đi xe 24R,L dùng để đỡ bàn chân của người đi xe; hai bậc để chân cho người ngồi sau 26R,L dùng để đỡ bàn chân của người ngồi sau; và chân chống chính 28 để giữ xe máy 10 ở vị trí đứng thẳng khi dựng đứng xe máy 10.

Xe máy 10 còn có cụm động cơ 30 nằm bên dưới yên xe 20, được lắp đòn lắc 38 lắp theo cách xoay được vào khung kết cấu cơ sở của xe máy ở đầu trước của đòn lắc 38. Cụm động cơ 30 có kết cấu nhằm tạo ra lực đẩy hay lực dẫn động để được cấp nhờ bộ truyền động đến vành bánh sau 32 mang lớp bánh sau 33. Vành bánh sau 32 được đỡ quay được bởi trục bánh sau 34 được mang ở đầu sau của đòn lắc 38. Xe máy 10 còn có cần số 36 để người đi xe có thể chọn vị trí số trong hộp số của bộ truyền động của xe máy. Cơ cấu phanh sau có rôto phanh sau 56 được mang bởi vành bánh sau 32, có thể được gài theo cách lựa chọn vào cụm phanh sau.

Bộ giảm xóc sau 40 được lắp vào trục bánh sau 34 và phần khung xe máy nằm bên dưới yên xe 20, để hấp thụ chuyển động thẳng đứng của vành bánh sau 32 và đòn lắc 38 tương đối với yên xe 20 khi xe máy 10 chạy. Chấn bùn sau 39 được bố trí bên dưới yên xe 20 ở bên trên và phía sau vành bánh sau 32, để ngăn nước hay đá sỏi trên đường văng lên phía trên và ra phía ngoài theo hướng kính do chuyển động quay của bánh sau bị bay vượt ra khỏi chấn bùn sau 39. Xe máy 10 còn có tay nắm cho người ngồi sau 42; và tổ hợp đèn sau 44 như tổ hợp đèn đuôi, đèn xi nhan sau và đèn chiếu sáng biển số xe.

Ở phần trước của xe máy 10, vành bánh trước 46 được đỡ quay được bởi trục bánh trước 48 mang lớp bánh trước 47. Trục bánh trước 48 được lắp vào và được đỡ bởi các chạc trước phía ngoài bên phải và bên trái 50L,R, kéo dài lên phía trên vào trong các tấm ốp chạc trước 52L,R. Chấn bùn trước 54 được bố trí ở bên trên vành bánh trước 46 để ngăn nước hay đá sỏi trên đường văng lên phía trên và ra phía ngoài theo hướng kính do chuyển động quay của bánh trước bị bay vượt ra khỏi chấn bùn trước 54. Cơ cấu phanh trước bao gồm rôto phanh trước được mang bởi vành bánh trước 46 và cụm phanh trước có thể được gài theo cách lựa chọn vào đó.

Các chạc trước bên ngoài 50R,L được lắp vào kết cấu tay lái nhờ cần lái và hai

tay nắm 62R,L được lắp vào kết cấu tay lái để người đi xe có thể giữ các tay nắm 62R,L nhằm lái xe máy bằng cách xoay các tay nắm 62R,L quanh đường trục của cần lái và các chạc trước bên ngoài 50R,L. Tay nắm bên phải 62R thực hiện chức năng làm tay ga. Các gương chiếu hậu 64R,L kéo dài lên phía trên ở bên trên các tay nắm 62R,L để cho phép người đi xe nhìn thấy các vùng phía sau xe máy 10.

Tay phanh trước 66 được bố trí ở phía trước tay nắm bên phải 62R để người đi xe có thể điều khiển cơ cấu phanh bánh trước bằng tay phải của mình theo cách lựa chọn. Bàn đạp phanh sau 67 được bố trí gần bậc để chân bên phải cho người đi xe 24R, để người đi xe có thể điều khiển cơ cấu phanh bánh sau bằng chân phải của mình theo cách lựa chọn.

Xe máy 10 có một số tấm ốp hay tấm che bao quanh khung kết cấu cơ sở của xe máy và các bộ phận được mang trên đó, các tấm ốp này tạo thành hình dáng bên ngoài của xe máy. Theo các phương án khác nhau, xe máy 10 có các tấm ốp bên phía sau 68L,R (tấm ốp bên phía sau bên phải 68R không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí bên dưới yên xe 20, cũng như tấm ốp giữa 70 được bố trí bên dưới yên xe 20, liên tục với và ở phía trước các tấm ốp bên phía sau 68L,R. Xe máy 10 còn có tấm ốp trong 76 liên tục với phần kéo dài về phía trước từ mép trước của tấm ốp giữa 70 và kéo dài hơn nữa lên phía trên đồng thời hướng về phía phần trước của yên xe 20. Xe máy 10 còn có các tấm ốp bên phía trước 72L,R (tấm ốp bên phía trước bên phải 72R không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí bên dưới tấm ốp giữa 70 và ở phía trước các tấm ốp bên phía sau 68L,R. Hơn nữa, xe máy 10 có các tấm che chân 74L,R được bố trí ở phía trước và liên tục với các tấm ốp bên phía trước 72L,R. Mỗi tấm che chân 74R,L kéo dài về phía phần trước của xe máy 10 và có phần tấm che chân phía trên 75L,R kéo dài lên phía trên đến (a) mép sau của các mặt kính đèn xi nhan 604L,R tương ứng với các đèn xi nhan 602L,R và (b) mép trước của tấm ốp trong 76. Các tấm che chân 74L,R bảo vệ ống chân của người đi xe khi xe máy 10 chạy.

Tấm ốp phía sau tay lái 78 được bố trí liên tục với và bên trên tấm ốp trong 76, hướng về phía người đi xe. Tấm ốp phía sau tay lái 78, kết hợp với tấm ốp phía trước tay lái 80 nằm ở phía trước của nó, bao quanh các bộ phận của cụm tay lái 79. Tấm ốp phía trước tay lái 80 có tấm ốp tay lái phía trước bên trên 82 tạo thành mặt trên phía trước xe máy 10 và tấm ốp tay lái phía trước bên dưới 84 nằm bên dưới tấm ốp tay lái

phía trước bên trên 82. Xe máy 10 có cụm đèn pha 90 bao gồm các đèn pha bên trái và bên phải, trong đó cụm đèn pha 90 được lắp vào bên trong tấm ốp phía trước tay lái 80 ở phía trước cụm tay lái 79 sao cho vùng trên của mặt kính ngoài 92 của cụm đèn pha 90 nằm tương ứng với tấm ốp tay lái phía trước bên trên 82 và vùng dưới của mặt kính ngoài 92 nằm tương ứng với tấm ốp tay lái phía trước bên dưới 84.

Tấm ốp trước 100 tạo thành các phần mặt trước bên ngoài của xe máy giữa tấm ốp phía trước tay lái 80 và chắn bùn trước 54. Tấm ốp trước 100 được bố trí bên dưới cụm đèn pha 90, bên trên chắn bùn trước 54 và bên trên và ở phía trước các tấm che chân 74L,R sao cho các phần sau phía trên của tấm ốp trước 100 nằm liên tục với các mép trước phía trên của mỗi tấm che chân 74L,R, kể cả phần tấm che chân phía trên 75L,R của mỗi tấm che chân này. Trên hình chiếu cạnh, tấm ốp trước 100 kéo dài về phía trước theo chiều nghiêng xuống dưới về phía chắn bùn trước 54. Phần trên của tấm ốp trước 100 mang đèn định vị 500 được bố trí ở chính giữa trên đó và phần ngoài bên dưới của tấm ốp trước 100 có các lỗ trong đó bố trí các mặt kính đèn xi nhan 604L,R của các đèn xi nhan bên trái và bên phải 602R,L tương ứng với cụm đèn xi nhan 600. Mỗi đèn xi nhan 602L,R có bóng đèn xi nhan 615L,R bố trí ở phía sau các mặt kính đèn xi nhan 604L,R, ở vị trí phía ngoài bên trên của các đèn xi nhan 602L,R.

Như được thể hiện trên FIG.1, đèn định vị 500 của xe máy được bố trí bên dưới cụm đèn pha 90 và bên trên hay gần như hoàn toàn bên trên cụm đèn xi nhan 600, làm tăng đáng kể hay khá lớn khoảng phân cách giữa đèn định vị 500 và mỗi cụm đèn pha 90 và cụm đèn xi nhan 600 so với giải pháp kỹ thuật đã biết. Do vậy, người quan sát (ví dụ, người lái xe của xe đi ngược chiều hay người đi bộ) có thể phân biệt dễ hơn bằng mắt ánh sáng chiếu ra bởi đèn định vị 500 với ánh sáng chiếu ra bởi đèn pha và ánh sáng chiếu ra bởi đèn xi nhan và do vậy có thể nhận biết dễ hơn đèn định vị 500 là một nguồn chiếu sáng thứ cấp. Ngoài ra, vị trí của đèn định vị 500 ở phần trên của tấm ốp trước 100 nằm cao hơn đèn định vị 500 theo giải pháp kỹ thuật đã biết, nhờ đó nâng cao khả năng nhìn thấy nó. Hơn thế nữa, xem thêm FIG.3, vị trí của đèn định vị 500 tương đối với vị trí của các đèn xi nhan bên trái và bên phải 602L,R tạo ra cách bố trí theo hình tam giác của các nguồn chiếu sáng được mang bởi tấm ốp trước 100, theo đó bóng đèn định vị 515 nằm tại đỉnh hay chỏm của cách bố trí theo hình tam giác và các bóng đèn xi nhan 615L,R nằm tại các đỉnh bên dưới của cách bố trí theo

hình tam giác. Cách bố trí này ngăn không cho ánh sáng chiếu ra bởi đèn xi nhan lẫn át ánh sáng chiếu ra bởi đèn định vị và cho phép người quan sát phân biệt rõ hơn ánh sáng chiếu ra bởi bóng đèn định vị 500 với ánh sáng chiếu ra bởi các bóng đèn xi nhan 615L,R.

FIG.3 là hình chiếu từ phía trước của tấm ốp trước 100 theo một phương án của sáng chế và FIG.4 là hình vẽ từ bên trái và FIG.5 là hình chiếu từ trên xuống của tấm ốp trước 100. Theo các phương án khác nhau, tấm ốp trước 100 có kết cấu đối xứng qua đường tâm 12 của xe máy, tương đương với đường tâm 102 của tấm ốp trước. Tấm ốp trước 100 có phần trên 110 và phần dưới 200 phân cách với nhau dọc theo mép trước 105 của tấm ốp trước 100. Phần trên 110 có thể được xác định như các chi tiết liên quan đến tấm ốp trước nằm bên trên mép trước 105 và phần dưới 200 có thể được xác định như các chi tiết liên quan đến tấm ốp trước nằm bên dưới mép trước 105. Như vậy, phần dưới 200 được bố trí bên dưới mép trước 105 và, như được minh họa, có hai mặt dưới 210L,R được bố trí ở mỗi phía bên đường tâm 102 của tấm ốp trước và các chi tiết lắp 432L,R để tấm ốp trước 100 được lắp vào các phần tấm che chân phía trên 75L,R tương ứng.

Phần nằm xa nhất về phía trước của tấm ốp trước 100 tạo thành phần đầu ngoài phía trước 106 của tấm ốp trước 100. Như được minh họa trên FIG.5, trên hình chiếu từ trên xuống, các phần cụ thể ở phần trên 110 của tấm ốp trước có kết cấu hình chữ V hay gần như hình chữ V. Cụ thể hơn, tấm ốp trước 100 có các phần mũi 112L,R được bố trí ở hai phía đường tâm 102 của tấm ốp trước, kéo dài sang phía bên từ đường tâm 102 và về phía sau phần đầu ngoài 106 theo chiều lên phía trên ngang qua đoạn định trước thứ nhất của chiều rộng tấm ốp trước W. Tấm ốp trước 100 còn có các phần dải 120L,R được bố trí ở bên trên các phần mũi 112L,R, ở đó các phần dải 120L,R kéo dài sang phía bên từ đường tâm 102 theo chiều lên phía trên và về phía sau đến các phần đầu trên 108L,R tương ứng của tấm ốp trước 100.

Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.4, tấm ốp trước 100 còn có các phần phân cách với đèn xi nhan 124L,R kéo dài xuống dưới từ mép dưới của các phần dải 120L,R tương ứng để tạo thành các ranh giới phía trên của các lỗ tương ứng với các mặt kính ngoài 604L,R của các đèn xi nhan 602L,R có các bóng đèn xi nhan bên trái và bên phải 615L,R nằm ở phía sau chúng. Phần trên 110 của tấm ốp trước còn có các

phần mép 126L,R được bố trí bên dưới các mặt kính ngoài 604L,R của đèn xi nhan, nơi các phần mép 126L,R này kéo dài đến mép trước 105 của tấm ốp trước.

Tấm ốp trước 100 còn có các phần sườn trên 130L,R được bố trí ở chính giữa so với đường tâm 102, bên trên các phần dải 120L,R tương ứng. Các phần sườn trên 130L,R kéo dài sang phía bên từ đường tâm 102 theo chiều về phía sau và lên phía trên ngang qua đoạn định trước thứ hai của chiều rộng tấm ốp trước W, mà theo các phương án khác nhau, ít nhất là hơi nhỏ hơn đoạn định trước thứ nhất của chiều rộng tấm ốp trước W mà các phần mũi 112L,R kéo dài ngang qua đó.

Tấm ốp trước 100 có phần nhô 300 được bố trí ở chính giữa bên trên các phần sườn trên 130L,R. Phần nhô 300 bao gồm phần nhô dưới 310 và phần nhô trên 320, nằm bên trong đường bao ngoài 304 của phần nhô 300. Phần nhô trên 320 mang đèn định vị 500 của xe máy, có mặt kính đèn định vị 502 với bóng đèn định vị 515 nằm ở phía sau nó, như sẽ được mô tả kỹ hơn dưới đây. Để hỗ trợ tốt hơn cho việc hiểu và thuận tiện cho việc phân biệt phần nhô dưới 310 với phần nhô trên 320, trên FIG.3, FIG.5, FIG.10A và FIG.10B, đường bao theo chu vi của phần nhô dưới 310 được minh họa bởi đường bóng viền thứ nhất; và đường bao theo chu vi của phần nhô trên 320 được minh họa bởi đường bóng viền thứ hai. Có thể thấy được rằng đường bao theo chu vi của phần nhô trên 320 nằm bên trong đường bao theo chu vi của phần nhô dưới 310 theo chiều ngang.

Hai phần lõm 170L,R được bố trí ở các phía đối diện của phần nhô 300, nơi mỗi phần lõm 170L,R bao gồm đường bao trong 172, đường bao ngoài 174 và mép sau 176 như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.5. Đường bao trong 172 của mỗi phần lõm 170L,R kéo dài đến đường bao ngoài 304 của phần nhô 300 cũng như đường bao ngoài 134 của mỗi phần sườn trên 130L,R. Đường bao ngoài 174 của mỗi phần lõm 170L,R kéo dài đến mép trên 122 của phần dải 120L,R tương ứng. Phần lõm 170L,R trở nên rộng dần theo hướng từ phía trước đến phía sau.

Mỗi phần lõm 170L,R có đường đáy phần lõm 173 giữa đường bao trong 172 và đường bao ngoài 174 của nó. Dọc theo chiều từ phía trong ra phía ngoài tính từ đường tâm 102 của tấm ốp trước, mỗi phần lõm 170L,R có (a) mặt thứ nhất 180 nghiêng xuống dưới và hướng ra phía ngoài, kéo dài từ đường bao trong 172 của phần lõm đến đường đáy phần lõm 173; và (b) mặt thứ hai 182 nghiêng lên trên và hướng

về phía trong, kéo dài từ đường đáy phần lõm 173 đến đường bao ngoài 174 của phần lõm. Mỗi phần lõm 170L,R do vậy có hình dạng lõm giữa đường bao trong 172 và đường bao ngoài 174 của nó. Nói cách khác, mặt cắt của phần lõm 170L,R theo đường vuông góc với đường tâm 102 của tấm ốp trước có biên dạng lõm, như còn được biểu thị trên FIG.8A và FIG.9A.

Như được trình bày trên đây, phần nhô 300 bao gồm phần nhô dưới 310, phần nhô trên 320. Phần nhô dưới 310 được bố trí ở bên trên và ở phía sau các phần sườn 130L,R và kéo dài dọc theo đường nghiêng lên trên giữa đường bao trong 172 của mỗi phần lõm 170L,R. Đường bao theo chu vi của phần nhô dưới được giới hạn theo chiều ngang bởi đường bao trong 172 của các phần lõm 170L,R. Như được thể hiện trên FIG.5, mép trước 312 của phần nhô dưới 310 có dạng hình chữ V, có đỉnh nằm thẳng hàng với đường tâm 102 của tấm ốp trước để tạo ra phần đầu ngoài 314 của phần nhô dưới 310. Ở phía sau phần đầu ngoài 312 của nó, phần nhô dưới 310 trở nên rộng dần dọc theo đường bao ngoài 304 của phần nhô 300. Phần nhô dưới 310 có phần đầu ngoài 314 có hình dạng gần như hình chữ V, có đỉnh nằm thẳng hàng với đường tâm 102 của tấm ốp trước. Theo các phương án khác nhau, phần nhô dưới 310 hơi lõm xuống theo chiều rộng của nó.

Phần nhô trên 320 được bố trí ở phía sau phần nhô dưới 310 và kéo dài hay nhô lên bên trên phần nhô dưới 310 khiến cho đèn định vị 500 được bố trí ở bên trên phần nhô dưới 310. Phần nhô trên 320 có lỗ được tạo ra ở chính giữa nơi mặt kính đèn định vị 502 được bố trí. Như được minh họa trên FIG.5, mặt kính đèn định vị 502 có kết cấu hình chữ V có đỉnh nằm thẳng hàng với đường tâm 102 của tấm ốp trước, ngay ở phía sau đỉnh của mép sau 314 của phần nhô dưới 310. Phần nhô trên 320 có các mặt trước 330L,R nghiêng góc ra phía ngoài ở các phía bên của mặt kính đèn định vị 502; các mặt bên 332L,R kéo dài từ các mặt trước 330L,R tương ứng theo chiều về phía sau và hơi nghiêng về phía trong; mặt trên 334; và mặt sau 336.

Từ đỉnh của mặt kính đèn định vị 502 đến vị trí hay vùng giao cắt 335 nơi các mặt trước 330L,R gặp các mặt bên 332L,R, phần nhô trên 320 trở nên rộng dần theo hướng từ phía trước đến phía sau. Ở phía sau vùng giao cắt 335 này, phần nhô trên 320 trở nên hẹp dần dọc theo các mặt bên 332L,R. Vùng giao cắt 335 tạo thành ranh giới uốn giữa các phần hướng về phía trước của phần nhô trên 320 mà từ đó phần nhô

trên 320 có chiều rộng tăng dần và các phần hướng về phía bên của phần nhô trên 320 mà từ đó phần nhô trên 320 có chiều rộng giảm dần. Vị trí vật lý của ranh giới uốn này tương ứng hay được sắp thẳng hàng với (a) vị trí của tấm ốp trước nơi phần nhô dưới có chiều rộng của nó là tối đa; và (b) vị trí của tấm ốp trước nơi đường bao trong 172 của các phần lõm 170L,R chuyển từ tư thế nghiêng góc ra phía ngoài thành tư thế nghiêng góc về phía trong so với đường tâm 102 của tấm ốp trước.

Theo phần mô tả trên đây, phần trên 110 của tấm ốp trước 100 được tạo hình theo cách gió khi xe chạy được ưu tiên thổi quanh phần nhô 300, làm giảm lượng gió khi xe chạy đập từ phía trước vào phần nhô trên 320. Cụ thể hơn, sự thổi theo rãnh như vậy của gió khi xe chạy được tạo ra bởi hình dạng của các phần lõm 170L,R được bố trí ở cả hai phía của phần nhô 300, kết hợp với vị trí cao hơn của phần nhô 300 so với các phần lõm 170L,R. Do đó, khi xe máy 10 chạy, mặt kính đèn định vị 502 có thể duy trì trạng thái sạch trong một khoảng thời gian dài hơn, nhờ đó tránh được việc giảm mức độ dễ nhận biết gây ra do việc tích tụ bụi bẩn trên mặt kính đèn định vị 502. Ngoài ra, theo các phương án khác nhau, mặt kính đèn định vị 502 có các vết cắt 504 được tạo ra trên đó, điều này hỗ trợ cho việc phân tán ánh sáng định vị trong một phạm vi góc lớn hơn để nâng cao mức độ dễ nhận biết.

Trên mặt sau của tấm ốp trước 100 được thể hiện trên FIG.6, đường bao theo chu vi của mỗi phần lõm bên trái và bên phải 170L,R được biểu thị bởi đường bóng viền thứ ba. Biên dạng mặt cắt lõm của mỗi phần lõm 170L,R được thể hiện rõ ràng trên hình chiếu từ phía sau của tấm ốp trước 100, như được xác định bởi đường đáy phần lõm 173 được tạo ra trên mỗi phần lõm 170L,R. Phần nhô dưới 310 được bố trí chính giữa hai phần lõm 170L,R, như được biểu thị bởi các đường bóng viền khác nhau dọc theo đường bao theo chu vi của phần nhô dưới 310 tương đối với đường bóng viền dọc theo đường bao theo chu vi của mỗi phần lõm 170L,R liền kề với đường bao theo chu vi của phần nhô dưới 310.

Theo FIG.6 và FIG.7, đèn định vị 500 có ổ cắm đèn định vị 520 kéo dài từ đó về phía sau, ổ cắm này mang bên trong nó bóng đèn định vị 515. Dây điện cho đèn định vị 702 kéo dài đến ổ cắm đèn định vị 520 để cấp điện cho bóng đèn định vị 515. Đèn định vị 500 còn có gương phản xạ 530 bên trong kéo dài theo chiều ngang ở hai phía bên của ổ cắm đèn định vị 520 và có kết cấu để hướng ánh sáng chiếu ra bởi

bóng đèn định vị 515 về phía trước xuyên qua mặt kính đèn định vị 502.

Đèn định vị 500 còn có hai gờ lắp 506L,R kéo dài sang phía bên vượt quá gương phản xạ 530 của đèn định vị với một góc hơi nghiêng xuống dưới. Các gờ lắp 506L,R giữ chặt gương phản xạ 530 của đèn định vị vào mặt sau của tấm ốp trước 100. Cụ thể hơn, mặt sau của tấm ốp trước 100 mang hai giá lắp của đèn định vị 400L,R được bố trí ở phía ngoài và hơi thấp hơn các gờ lắp đèn định vị 506L,R mà đèn định vị 500 có thể được lắp cố định vào đó nhờ các chi tiết vặn chặt như đinh vít, như được mô tả kết hợp với FIG.8A - FIG.8B. Các giá lắp đèn định vị 400L,R tự chúng được lắp cố định vào mặt sau của tấm ốp trước 100 nhờ các chi tiết vặn chặt, ví dụ, đinh vít ở các vị trí định trước ở phía sau các phần lõm của tấm ốp trước 170L,R, như được mô tả một cách chi tiết hơn kết hợp với FIG. 9A – FIG.9B. Sự có mặt của các giá lắp đèn định vị 400L,R cho phép tạo thuận tiện trong việc lắp/tháo các đèn định vị 500 có hình dạng và kích thước tiêu chuẩn vào/ra khỏi tấm ốp trước 100. Hơn thế nữa, do việc lắp đèn định vị 500 vào tấm ốp trước 100 được thực hiện nhờ các giá lắp đèn định vị 400L,R nên sáng chế theo các phương án của nó có thể dễ dàng chấp nhận các đèn định vị 500 tiêu chuẩn và rẻ tiền, không phụ thuộc vào hay gần như không phụ thuộc vào kết cấu chính xác của các chi tiết bên ngoài/phía ngoài của tấm ốp trước 100. Do đó, các đèn định vị 500 có cùng kiểu mẫu, dòng kiểu mẫu hay chủng loại có thể được lắp một cách dễ dàng vào các tấm ốp trước 100 có kết cấu khác nhau, kể cả kết cấu tiêu chuẩn hay kết cấu theo đặt hàng của tấm ốp trước.

Cần lưu ý rằng một trong số các giá lắp đèn định vị 400L,R (ví dụ, giá lắp đèn định vị bên trái 400L) có giá đỡ/kẹp dây điện 401 để kẹp/giữ dây điện cho đèn định vị 702 ở bên dưới tấm ốp trước 100 nhằm giảm hay giảm đến mức tối thiểu ứng suất/sức căng tác dụng lên dây điện cho đèn định vị 702 và đi dây điện cho đèn định vị 702 theo cách hiệu quả về mặt khoảng không.

Mỗi đèn xi nhan 602L,R là một kết cấu dạng môđun có phần hộp sau 603R,L mà kết cấu lắp hay ổ cắm bóng đèn xi nhan 606L,R kéo dài từ đó theo cách nhô về phía sau. Mỗi ổ cắm đèn xi nhan 606L,R mang bên trong nó bóng đèn xi nhan 615L,R. Do vậy, dây điện cho đèn xi nhan 710L,R kéo dài đến từng ổ cắm đèn xi nhan 606L,R để cấp điện cho bóng đèn xi nhan 615L,R được mang bên trong.

Mỗi đèn xi nhan 602L,R được lắp vào tấm ốp trước 100 từ phía sau. Cụ thể

hơn, mỗi đèn xi nhan 602R,L có các gờ lắp đèn xi nhan 610a-d để lắp cố định đèn xi nhan 602R,L vào tấm ốp trước 100. Đối với mỗi đèn xi nhan 602L,R định trước bất kỳ, các gờ lắp đèn xi nhan 610a-d có (a) gờ lắp đèn xi nhan phía dưới 610a, được lắp vào điểm lắp cố định của tấm ốp trước 410 mà nằm lệch theo chiều ngang với một khoảng cách nhỏ so với đường tâm 102 của tấm ốp trước, gần với mép dưới của phần mũi của tấm ốp trước 112L,R và mép trước 105 của tấm ốp trước; (b) gờ lắp đèn xi nhan phía ngoài bên trên 610b, được lắp vào giá lắp đèn xi nhan phía ngoài bên trên 412 được mang bởi tấm ốp trước 100 ở vị trí phía ngoài bên trên so với vùng trên của phần dải 120L,R; (c) gờ lắp đèn xi nhan phía ngoài bên dưới 610c, được lắp vào giá lắp đèn xi nhan phía ngoài bên dưới 414 được mang bởi phần ngoài của phần dưới 200 của tấm ốp trước; và (d) gờ lắp đèn xi nhan ở vùng giữa bên trên 610d, được lắp vào mặt ngoài của chi tiết lắp phía trên ở trên ống đầu của hệ thống lái 420a có mặt trong để tấm ốp trước 100 được lắp cố định vào giá lắp tấm ốp trước 21 ở trên ống đầu của hệ thống lái. Tấm ốp trước 100 còn được lắp cố định vào giá lắp tấm ốp trước 21 ở trên ống đầu của hệ thống lái nhờ chi tiết lắp phía dưới ở trên ống đầu của hệ thống lái 420b được sắp thẳng hàng với đường tâm 102 của tấm ốp trước, ở phía sau vùng giao cắt của các phần dải 120L,R và các phần sườn 130L,R. Chi tiết lắp phía dưới ở trên ống đầu của hệ thống lái 420b cũng được thể hiện trên FIG.10A - FIG.10B.

Giá lắp tấm ốp trước 21 ở trên ống đầu của hệ thống lái được hàn vào ống đầu của hệ thống lái, nhờ đó tạo ra một kết cấu ổn định để đỡ tấm ốp trước 100 theo cách chắc chắn. Như được thể hiện trên FIG.7, giá lắp tấm ốp trước 21 có phần lắp tấm ốp trước 21a, cũng như phần lắp còi 21b để đỡ còi xe máy 16 nằm bên dưới đèn xi nhan bên trái 602L và phía sau phần dưới 200 của tấm ốp trước. Còi 16 được bố trí trong khoảng không vốn là khoảng không chết phía sau phần dưới 200 của tấm ốp trước, do vậy cải thiện được khả năng sử dụng khoảng không và mức độ nhỏ gọn của xe máy. Dây điện cho còi 720 kéo dài đến còi 16 để cấp điện đến đó.

Dây điện chính 700 của tấm ốp trước kéo dài lên phía trên giữa mặt sau của tấm ốp trước 100 và mỗi phần lắp tấm ốp trước 21a và phần lắp còi 21b. Trong vùng lân cận chi tiết lắp phía dưới ở trên ống đầu của hệ thống lái 420b, dây điện chính 700 của tấm ốp trước và các nhánh dây lần lượt tỏa ra từ đó thành dây điện cho đèn định vị 702, các dây điện cho đèn xi nhan 710R,L và dây điện cho còi 720 được kẹp hay được

buộc vào nhau nhờ chi tiết kẹp hay chi tiết buộc 750. Cách bố trí dây điện này làm giảm hay giảm đến mức tối thiểu ứng suất của dây điện và hỗ trợ cho việc đi dây điện theo cách nhỏ gọn và hiệu quả về khoảng không.

Mặt sau của tấm ốp trước 100 còn có các kết cấu lắp ở góc 430L,R, 432L,R để lắp cố định các phần góc trên và dưới ở bên trái và bên phải của tấm ốp trước 100 vào phần tấm che chân phía trên 75L,R của tấm che chân phía trên 74L,R nhờ các chi tiết vặn chặt như các đinh vít. Cụ thể hơn, các kết cấu lắp ở góc phía trên bên trái và bên phải 430L,R được bố trí gần với các phần đầu trên 108L,R của tấm ốp trước; và các kết cấu lắp ở góc dưới bên trái và bên phải 432L,R được bố trí ở các phần ngoài phía dưới bên trái và bên phải của phần dưới 200 của tấm ốp trước 100.

FIG.8A - FIG.8B tương ứng với mặt cắt theo đường A-A được thể hiện trên FIG.6 và minh họa cách thức mặt kính đèn định vị 502 gài vào gương phản xạ 530 của đèn định vị, cũng như cách thức các gờ lắp 506L,R của đèn định vị 500 gài vào các giá lắp đèn định vị 400L,R của tấm ốp trước 100. Như được thể hiện trên FIG.8A, gương phản xạ 530 của đèn định vị có thể có biên dạng mặt cắt hình răng cưa hay hình khía để phản xạ, tán xạ hay định hướng lại ánh sáng phát ra từ bóng đèn định vị 515 theo nhiều hướng. Biên dạng mặt cắt này kéo dài giữa mặt sau 532 đến mặt trong phía trước 531 của gương phản xạ 530 của đèn định vị. Gương phản xạ 530 của đèn định vị kéo dài về phía trước từ mặt trong phía trước 531 của nó để tạo ra phần thành đáy 533 của gương phản xạ, như được thể hiện trên FIG.10A - FIG.10B, kéo dài về phía mặt kính đèn định vị 502 và có kết cấu để hướng ánh sáng về phía trước xuyên qua mặt kính đèn định vị 502.

Bóng đèn định vị 515 được bố trí ở chính giữa phía sau mặt kính đèn định vị 502. Mặt kính đèn định vị 502 có các phần nổi bên trái và bên phải 503L,R, mỗi phần bao gồm phần nhô về phía sau 508 có đầu gài vào gương phản xạ 509 và vấu gài vào tấm ốp trước 570. Mỗi đầu gài vào gương phản xạ 509 nhô xuống dưới và hơi nghiêng về phía trong đến phần cuối của mặt kính đèn định vị 502 và gài vào rãnh 534 trên phần trước phía ngoài của gương phản xạ 530 của đèn định vị, ở phía trong gờ lắp 506L,R tương ứng. Như vậy, mỗi đầu gài vào gương phản xạ 509 gài vào rãnh 534 theo kiểu lắp mộng. Vấu gài vào tấm ốp trước 570 nhô ra phía ngoài và hơi nghiêng xuống dưới và tỳ vào mặt trên của phần ngoài của rãnh 534 và còn tỳ vào mép sau bên

trong của mặt trước 330L,R của phần nhô trên. Phần trong của mặt trước 330L,R còn tỳ vào phần ngoài của phần nhô về phía sau 508 của mặt kính đèn định vị 502.

Các gờ lắp đèn định vị 506L,R kéo dài sang phía bên vượt quá các rãnh 534L,R. Các giá lắp đèn định vị 400L,R của tấm ốp trước được lắp cố định vào mặt sau của tấm ốp trước 100 như được mô tả dưới đây và kéo dài theo chiều ngang từ phía sau các phần lõm 170L,R về phía các rãnh 534L,R. Các gờ lắp 506L,R và các giá lắp 400L,R được lắp thẳng hàng tương đối với nhau và được lắp cố định nhờ chi tiết vận chặt như các đinh vít 810.

FIG.9A - FIG.9B tương ứng với mặt cắt theo đường B-B được thể hiện trên FIG.6 và minh họa cách gài giữa các giá lắp đèn định vị 400L,R và tấm ốp trước 100. Theo các phương án khác nhau, tấm ốp trước 100 có các điểm lắp cố định giá đỡ 480L,R được tạo liền khối theo cách kéo dài về phía sau có các lỗ 481L,R bên trong. Các lỗ 481L,R này có thể được sắp thẳng hàng với các lỗ 401L,R trên các giá lắp đèn định vị 400L,R và chi tiết vận chặt như đinh vít 800 có thể được vận vào trong đó để cố định các giá lắp đèn định vị 400L,R vào mặt sau của tấm ốp trước 100.

FIG.10A - FIG.10B tương ứng với mặt cắt theo đường C-C được thể hiện trên FIG.6, mà trùng với đường tâm 102 của tấm ốp trước. FIG.10A - FIG.10B còn minh họa mối tương quan về kết cấu cụ thể bên trong kết cấu lắp đèn định vị được tạo ra bởi tấm ốp trước 100 theo phương án của sáng chế. Mặt kính đèn định vị 502 gài vào mặt trên 334 của phần nhô trên 320; và gương phản xạ 530 của đèn định vị gài vào ổ cắm đèn định vị 520. Cụ thể hơn, mặt kính đèn định vị 502 bao gồm phần nổi trên 540 có phần nhô về phía sau 544 có đầu gài vào gương phản xạ 546 và vấu gài 548 với cấu hình để gài vào mặt trên 334 của phần nhô trên 320. Đầu gài vào gương phản xạ 546 tỳ vào khe trên 535 của gương phản xạ 530 của đèn định vị; và vấu gài 548 tỳ vào phần nhô dưới của mặt trên 334. Gương phản xạ 530 của đèn định vị bao gồm kết cấu gài ổ cắm 550 có phần nhô xuống dưới 552a và phần nhô lên trên 552b có cấu hình để gài vào rãnh lõm theo chu vi 522 của ổ cắm đèn định vị 522. Cuối cùng, phần thành đáy 533 của gương phản xạ của đèn định vị có kết cấu đỡ 560 mà nhờ đó nó tỳ vào phần dưới phía trong của mặt kính đèn định vị 502.

FIG.10A - FIG.10B cũng biểu thị việc định vị ở phía trước phần nhô dưới 310 tương đối với phần nhô trên 320 và đèn định vị 500 được mang trên đó, nhờ đường

bóng viền thứ nhất tương ứng với phần nhô dưới 310 và đường bóng viền thứ hai tương ứng với tổ hợp của phần nhô trên 320 và mặt kính đèn định vị 502. Có thể thấy rõ rằng bóng đèn 515 của đèn định vị, phần thành đáy 533 của gương phản xạ 530 của đèn định vị, phần trước của mặt kính đèn định vị 502 và mặt trên 334 của phần nhô trên 320 được bố trí ở bên trên và ở phía sau phần nhô dưới 310.

Sáng chế theo các phương án khác nhau của nó được mô tả trên đây nhằm giải quyết ít nhất một vấn đề, một hạn chế và/hoặc nhược điểm liên quan đến các đèn định vị đã biết dùng cho xe máy. Mặc dù các dấu hiệu và/hoặc các ưu điểm nhất định liên quan đến các phương án cụ thể đã được mô tả trên đây, song các phương án khác cũng có thể có các dấu hiệu và/hoặc các ưu điểm này và không phải tất cả các phương án đều có tất cả các dấu hiệu và/hoặc các ưu điểm mà thuộc phạm vi của các điểm yêu cầu bảo hộ nêu dưới đây. Người có hiểu biết trung bình về lĩnh vực kỹ thuật này cần phải hiểu rằng một vài kết cấu, dấu hiệu, chi tiết, bộ phận hay các biến thể của chúng có thể được kết hợp theo cách mong muốn thành các kết cấu, các chi tiết hay các bộ phận khác, trong khi vẫn thuộc phạm vi của các điểm yêu cầu bảo hộ nêu dưới đây. Ngoài ra, người có hiểu biết trung bình về lĩnh vực kỹ thuật này có thể tạo ra các biến thể, cải biến và/hoặc cải tiến khác nhau đối với các phương án đã được bộc lộ trên đây và do đó các phương án theo sáng chế này chỉ bị giới hạn bởi các điểm yêu cầu bảo hộ nêu dưới đây.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Đèn định vị dùng để phát ra ánh sáng định vị trên xe máy bao gồm tấm ốp trước lắp ở phần trước của xe máy và đèn định vị, khác biệt ở chỗ:
đèn định vị được lắp ở chính giữa phần trên của tấm ốp trước; và
tấm ốp trước có phần lõm được tạo ra trên đó theo cách bao quanh đèn định vị và phần nhô lên trên mà đèn định vị được lắp vào đó,
trong đó phần lõm có chiều rộng tăng dần theo hướng từ phía trước đến phía sau và trong đó chiều rộng của phần nhô hẹp dần theo hướng từ phía trước đến phía sau.
2. Đèn định vị dùng để phát ra ánh sáng định vị trên xe máy bao gồm tấm ốp trước lắp ở phần trước của xe máy và đèn định vị, khác biệt ở chỗ:
đèn định vị được lắp ở chính giữa phần trên của tấm ốp trước; và
tấm ốp trước có phần lõm được tạo ra trên đó theo cách bao quanh đèn định vị và phần nhô lên trên mà đèn định vị được lắp vào đó,
trong đó phần nhô lên trên bao gồm:
phần nhô dưới được làm lõm xuống dưới ở phần trên của tấm ốp trước; và
phần nhô trên được làm nhô lên trên từ đầu sau của phần nhô dưới, trong đó đèn định vị được lắp vào phần nhô trên.
3. Đèn định vị theo điểm 1 hoặc 2, trong đó đèn định vị này được bố trí theo phương thẳng đứng giữa cụm đèn pha và cụm đèn xi nhan của xe máy.
4. Đèn định vị theo điểm 1 hoặc 2, trong đó tấm ốp trước có giá lắp để lắp đèn định vị vào đó.
5. Đèn định vị theo điểm 4, trong đó giá lắp còn có phần giữ để giữ dây điện dùng cho đèn định vị.
6. Đèn định vị theo điểm 3, trong đó cụm đèn xi nhan bao gồm hai đèn xi nhan nằm cách nhau theo chiều ngang và được lắp vào tấm ốp trước và trong đó hai đèn xi nhan nằm bên dưới đèn định vị trên tấm ốp trước ở phần dưới của tấm ốp trước và các phần ngoài của tấm ốp trước.

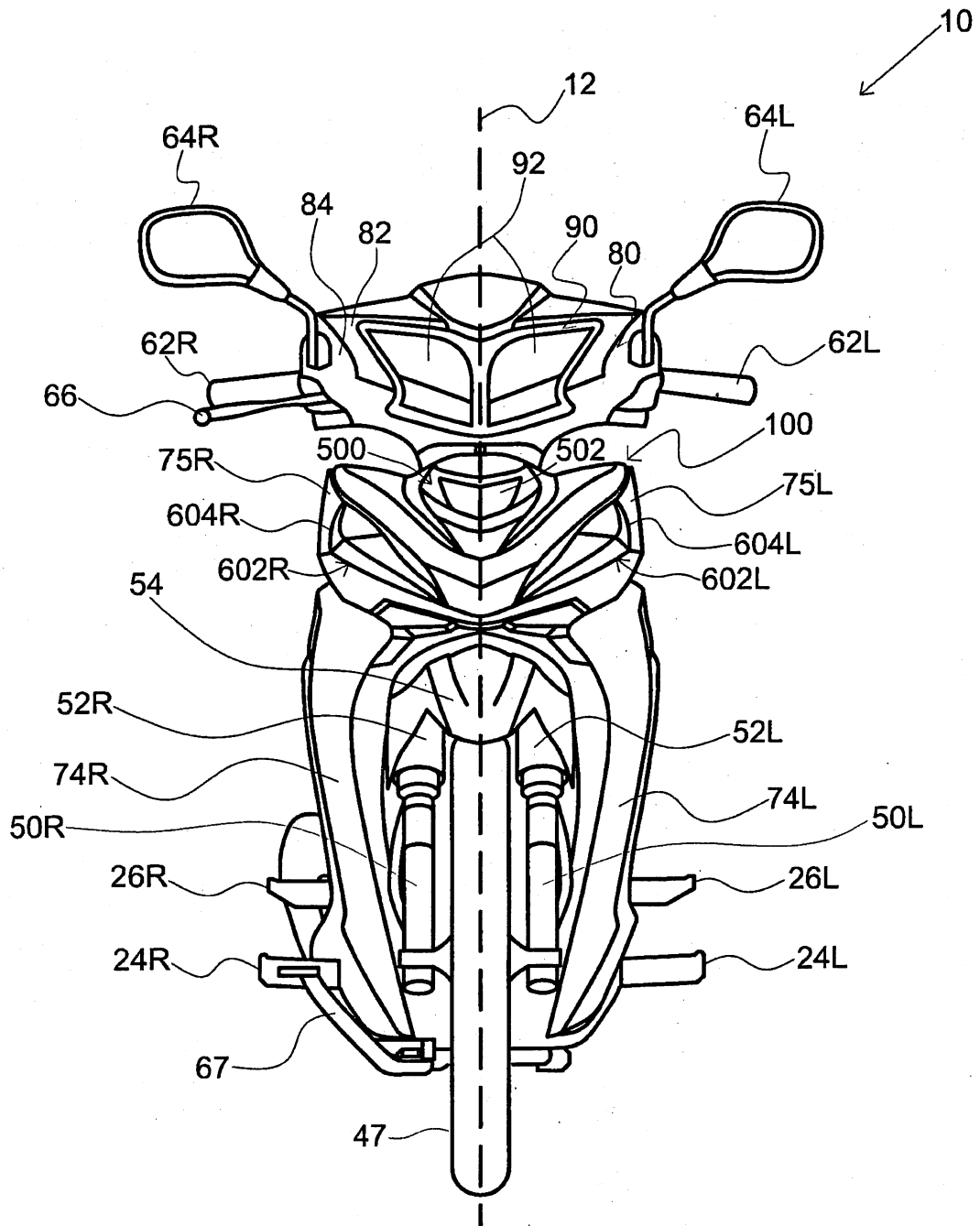


FIG. 1

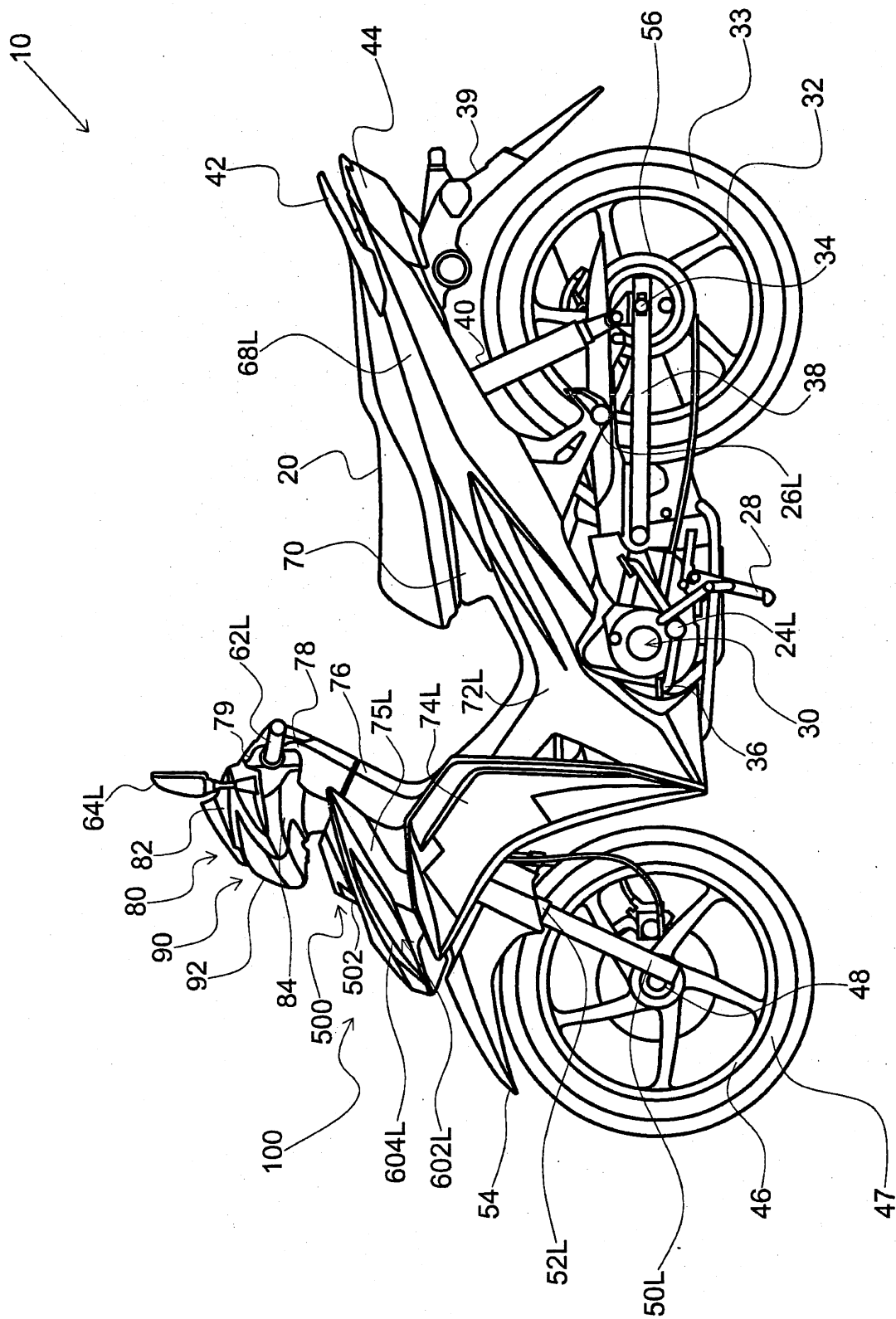


FIG. 2

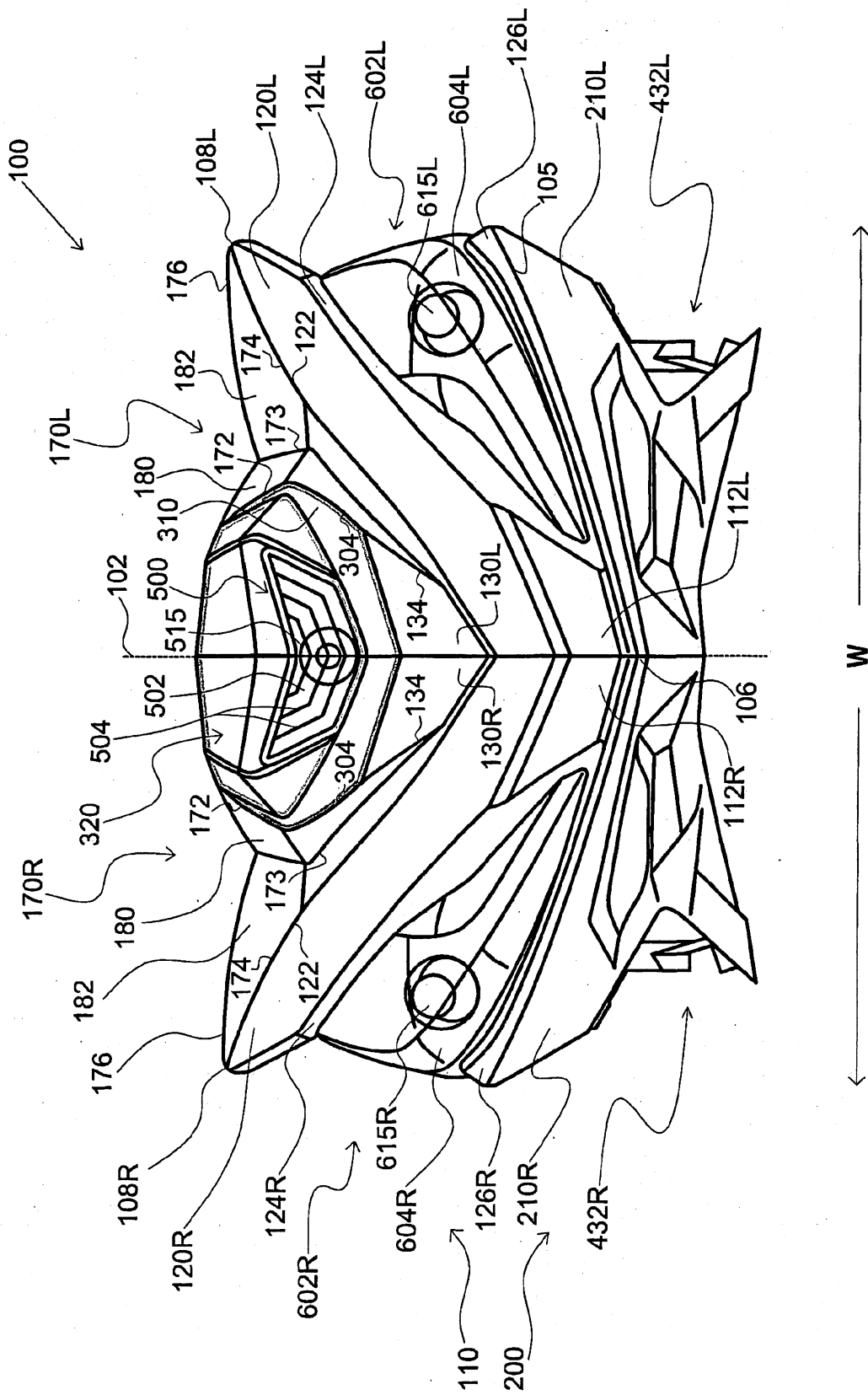
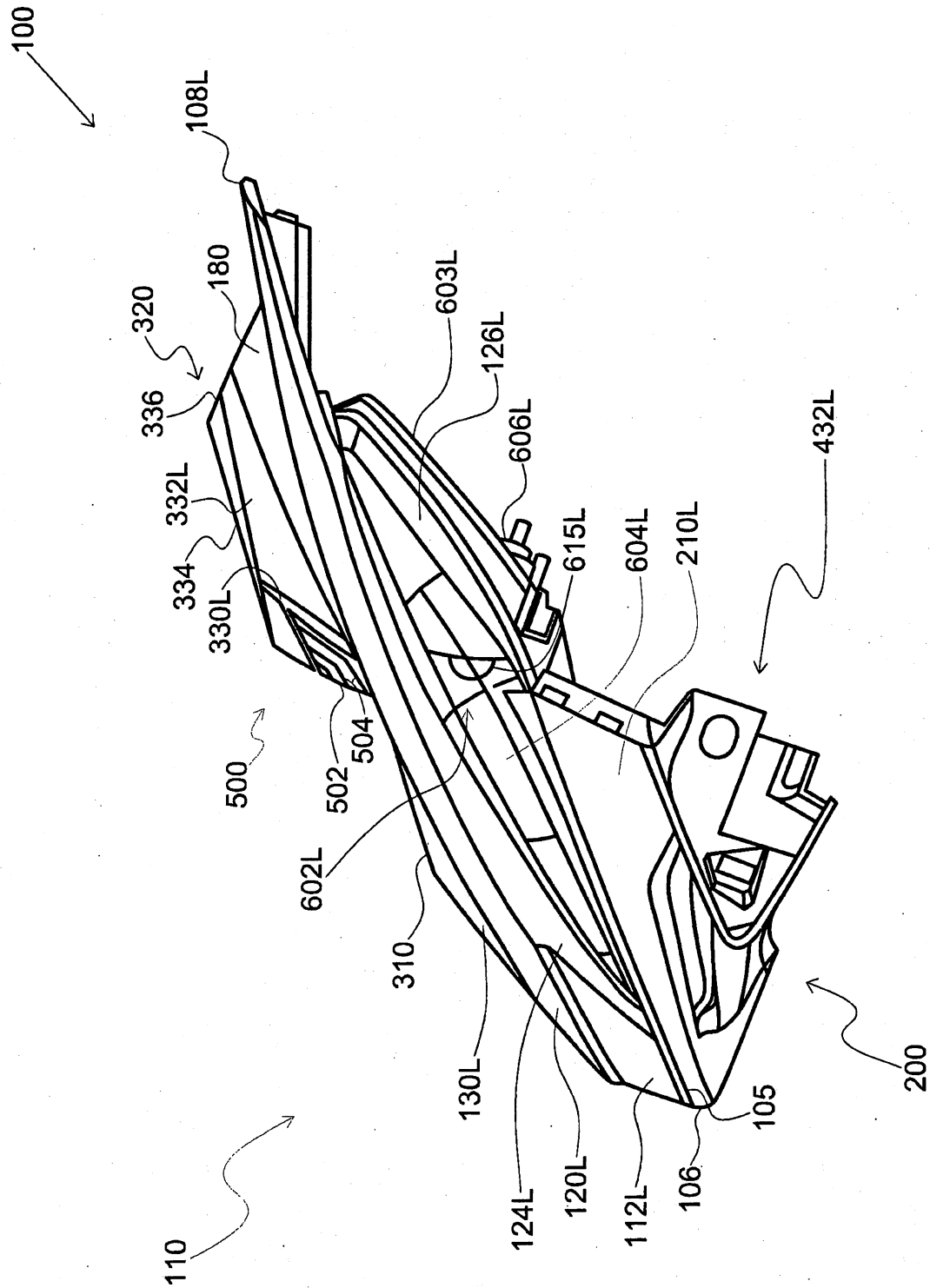


FIG. 3



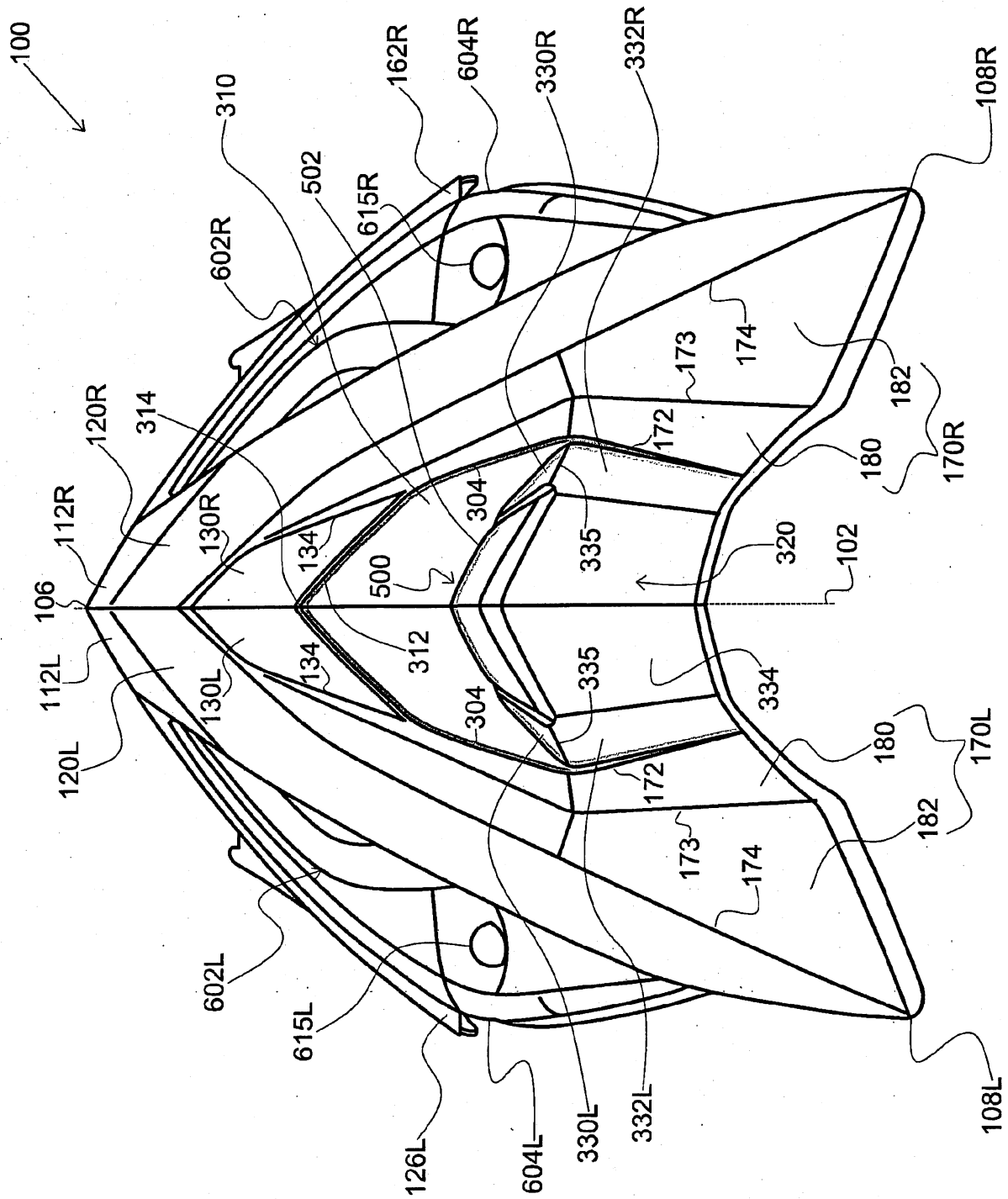


FIG. 5

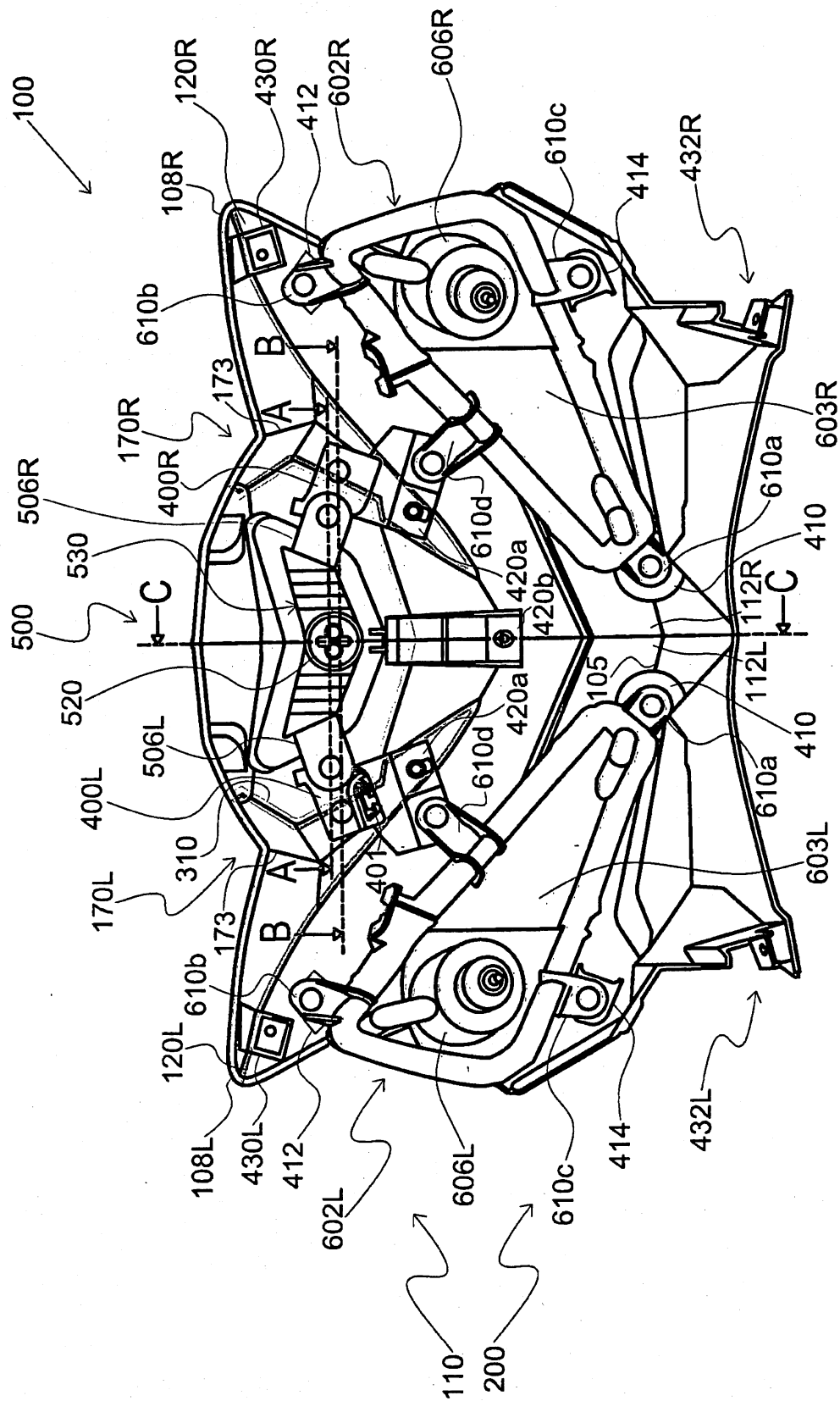


FIG. 6

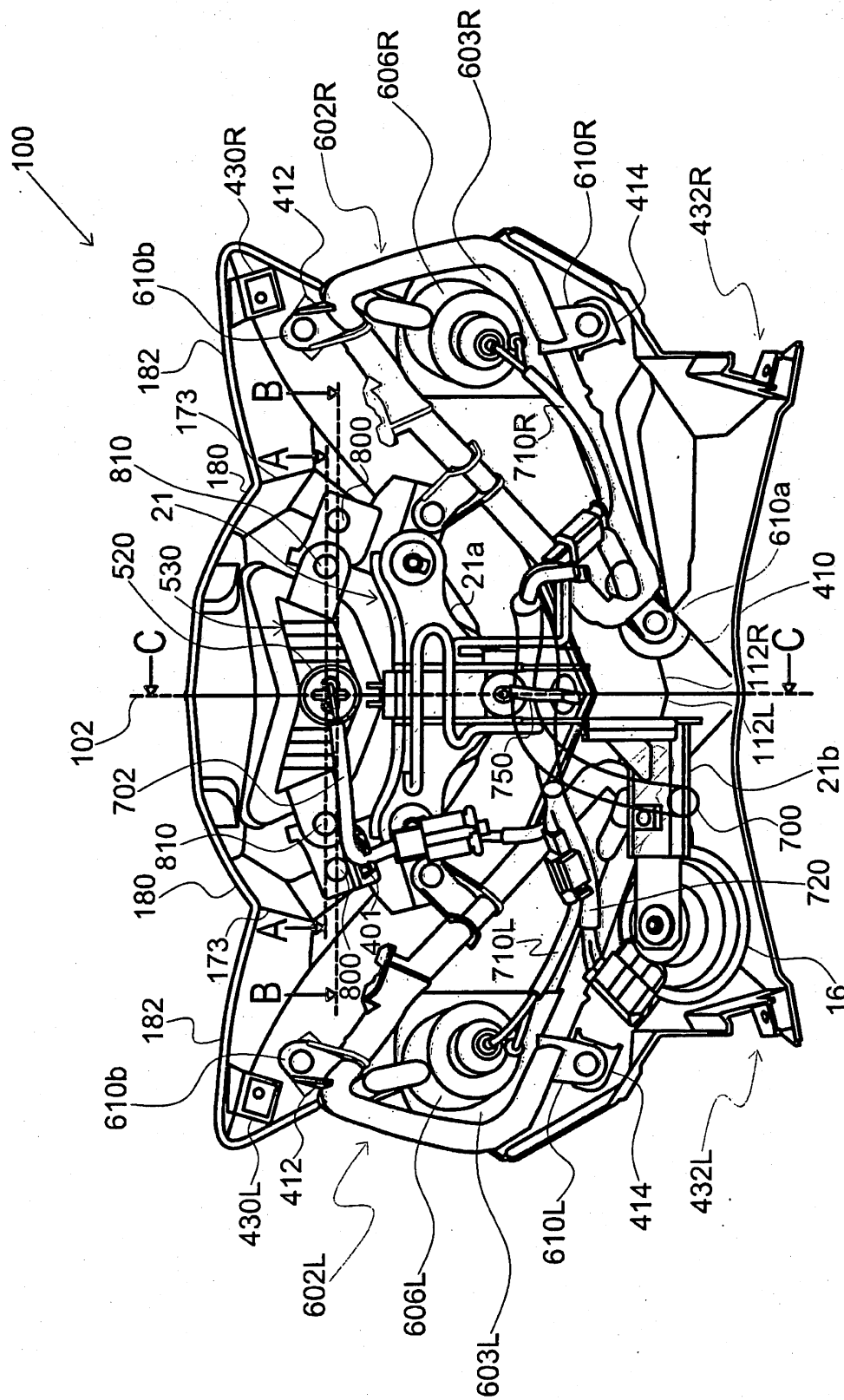


FIG. 7

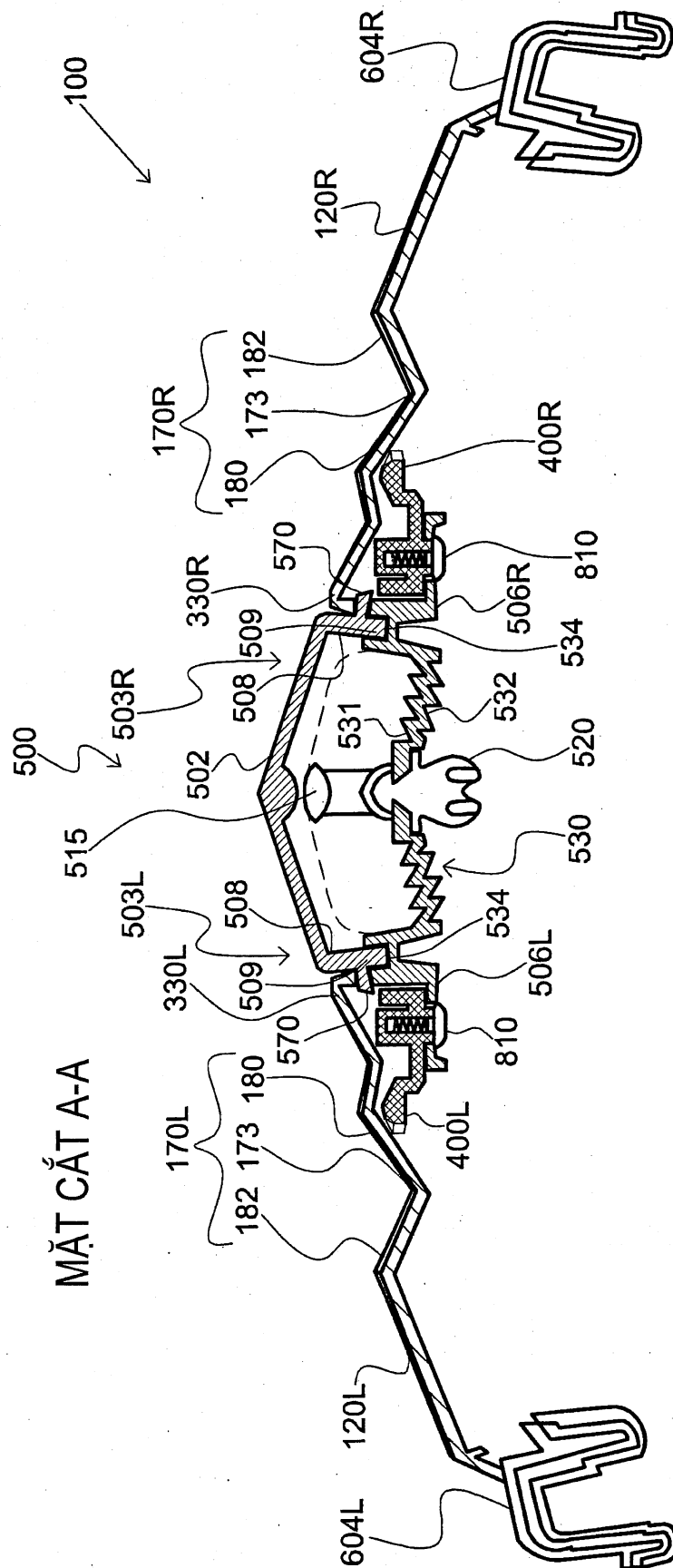


FIG. 8B

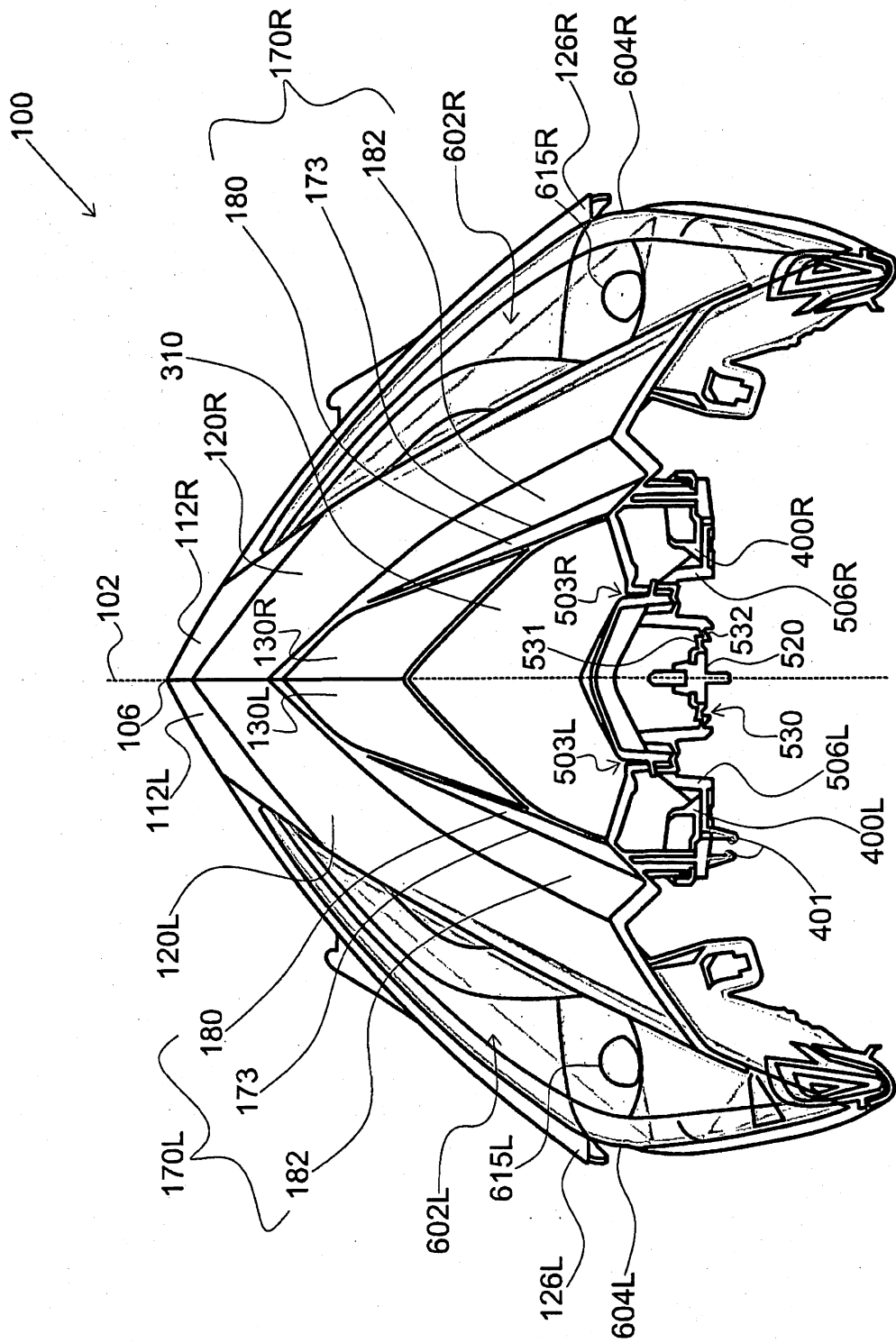


FIG. 9A

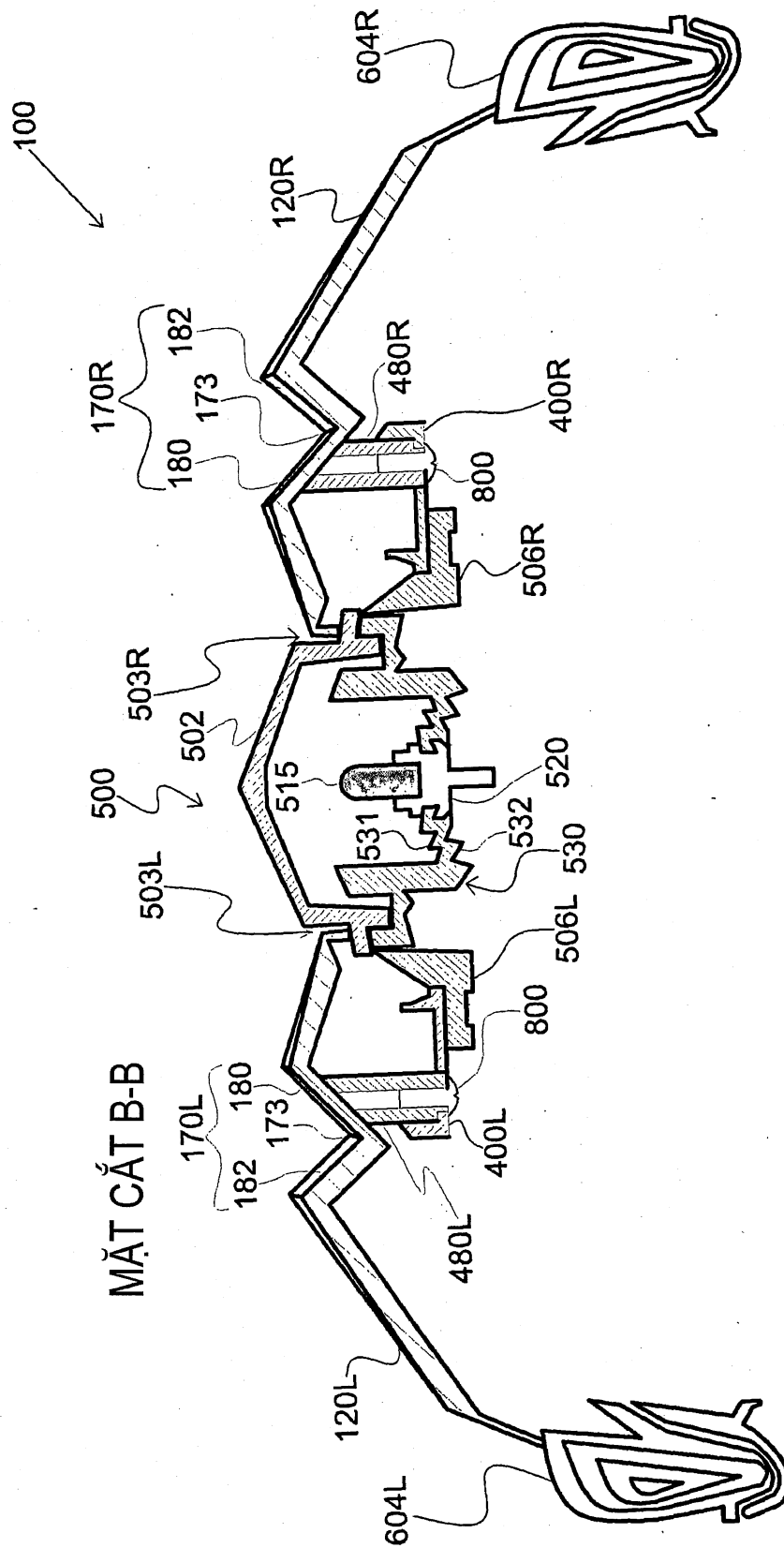


FIG. 9B

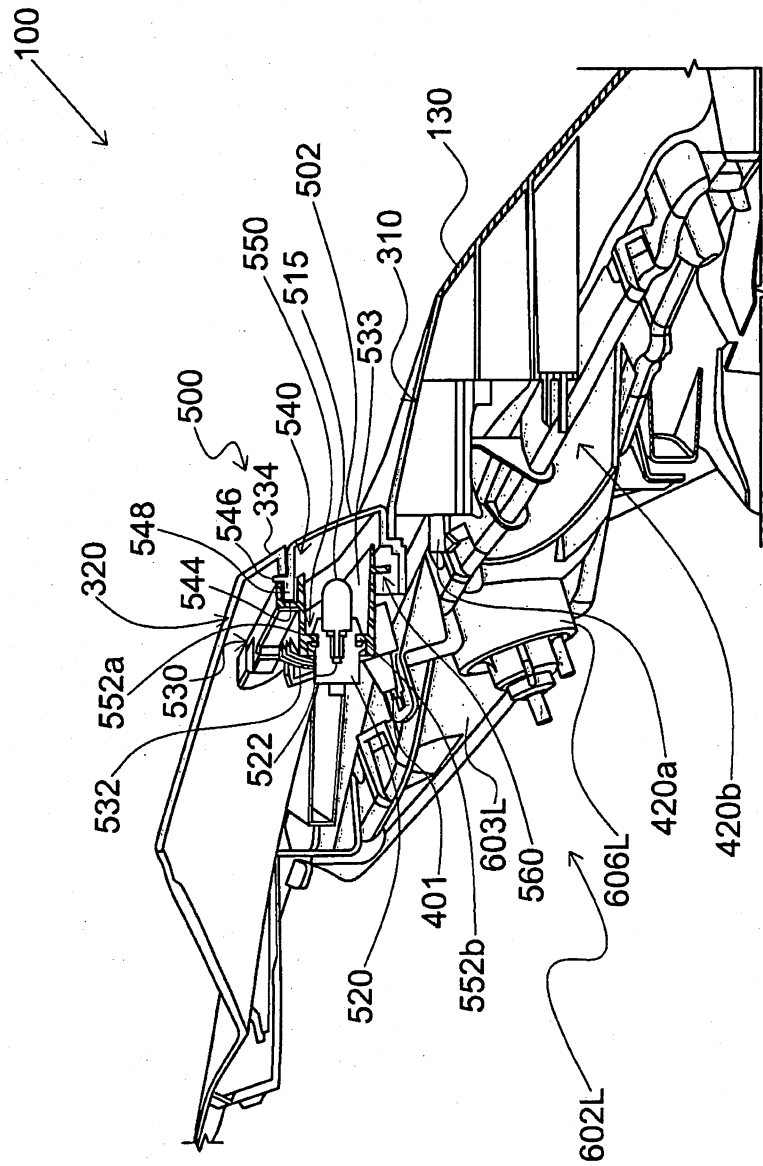


FIG. 10A

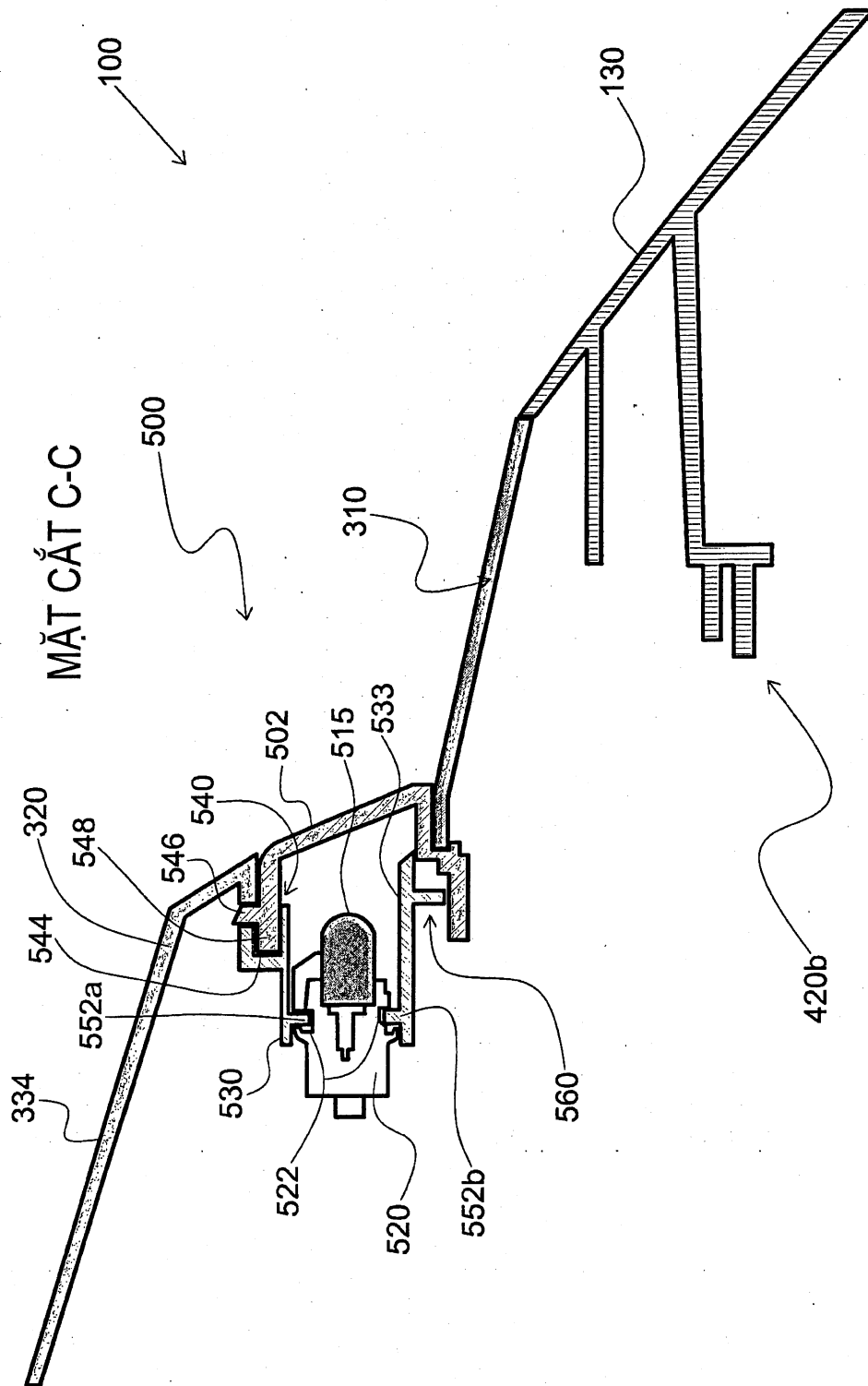


FIG. 10B