



(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)



1-0029312

(51)⁸ B62K 11/10; B62J 9/00; B62J 23/00;
B62J 25/00

(13) B

(21) 1-2018-04609

(22) 29/03/2016

(86) PCT/TH2016/000028 29/03/2016

(87) WO2017/171661 05/10/2017

(45) 25/08/2021 401

(43) 25/12/2018 369A

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

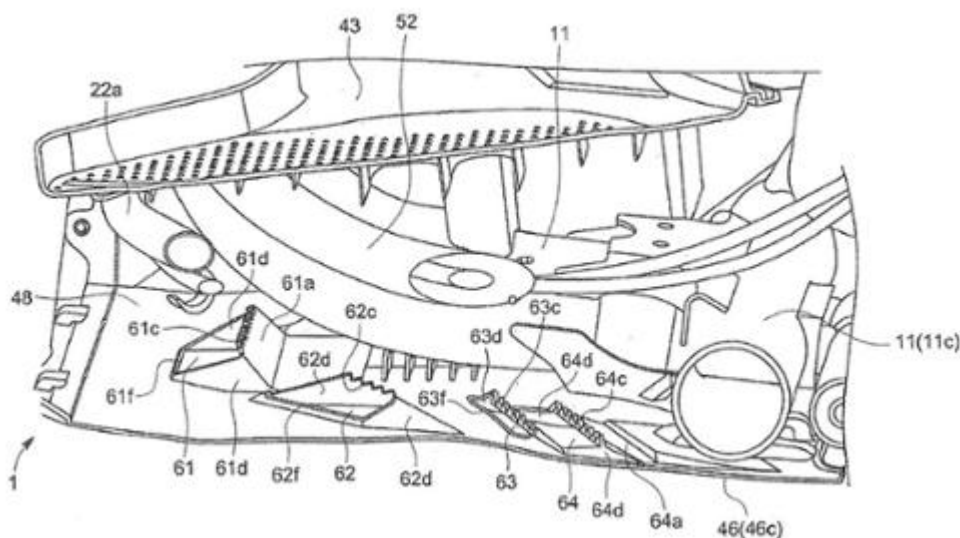
1-1, Minami-Aoyama 2-chime, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan

(72) LIMPANACHAIPONDGOON, Sakron (TH); SATO, Ryosuke (JP); IAMJAIBOON, Sukit (TH); POONSAWAT, Puntawee (TH); MANITAYAGUL, Teerapat (TH); KANAZAWA, Izumi (JP).

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

(54) KẾT CẤU NẮP CHE DƯỚI DÙNG CHO XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập tới kết cấu nắp che dưới (1) dùng cho xe máy (10) mà bao gồm sàn để chân (43) bao gồm: nắp che dưới (46) bố trí bên dưới sàn để chân (43); và khoảng trống (48) nằm giữa sàn để chân (43) và nắp che dưới (46). Nắp che dưới (46) có phần dẫn hướng quang học 60 mà được tạo kết cấu để đưa ánh sáng đi vào khoảng trống (48) giữa nắp che dưới (46) và sàn để chân (43).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới kết cấu nắp che dưới cho xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết tới kết cấu nắp che dưới dùng cho xe máy kiểu scuter bao gồm bình ắc quy và bộ dây dẫn giữa sàn để chân để đặt bàn chân của người lái và nắp che dưới bố trí bên dưới sàn để chân, như được bộc lộ trong JP4108222B2.

JP4108222B2 còn bộc lộ rằng có khoảng trống giữa nắp che dưới và sàn để chân. Do các động vật nhỏ như chuột và các côn trùng vốn thích vùng tối, nên có các trường hợp khi các động vật nhỏ này chui vào khoảng trống giữa nắp che dưới và sàn để chân. Nhằm mục đích ngăn không cho các động vật nhỏ chui vào khoảng trống này, cần phải trang bị nhiều phần cho nắp che dưới sao cho các động vật nhỏ không chui vào khoảng trống này.

Nhưng thật không may, nếu các phần này được trang bị cho nắp che dưới, kết cấu nắp che dưới có thể trở nên phức tạp hơn và chi phí chế tạo kết cấu nắp che dưới tăng lên. Nhờ đó, gần đây, có mong muốn cải tiến kết cấu nắp che dưới cho xe máy mà giảm độ phức tạp và chi phí chế tạo.

Tài liệu sáng chế

PTL 1: Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP4108222B2

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu nắp che dưới dùng cho xe máy có khả năng đơn giản hóa kết cấu và giảm chi phí chế tạo, bằng cách

tạo phần dẫn hướng quang học để đưa ánh nắng đi vào khoảng trống giữa nắp che dưới và sàn để chân.

Để đạt được mục đích nêu trên, một phương án thực hiện sáng chế đề xuất kết cấu nắp che dưới dùng cho xe máy mà bao gồm sàn để chân bao gồm: nắp che dưới bố trí bên dưới sàn để chân; và khoảng trống nằm giữa sàn để chân và nắp che dưới, trong đó nắp che dưới có ít nhất một phần dẫn hướng quang học mà được tạo kết cấu để đưa ánh nắng đi vào khoảng trống giữa nắp che dưới và sàn để chân.

Nói chung, các động vật nhỏ như chuột và côn trùng thường hoạt động về đêm, thích các vị trí tối, và tránh vị trí sáng.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, nắp che dưới có ít nhất một phần dẫn hướng quang học mà được tạo kết cấu để đưa ánh nắng đi vào khoảng trống giữa nắp che dưới và sàn để chân, ánh nắng được đưa vào khoảng trống này từ phần dẫn hướng quang học. Do đó, có thể để giảm khả năng các động vật nhỏ đi vào và sống trong khoảng trống giữa nắp che dưới và sàn để chân. Kết quả là, kết cấu nắp che dưới có khả năng đơn giản hóa kết cấu và giảm chi phí chế tạo, và có khoảng trống lớn hơn làm khoảng trống chứa, chỉ cần bố trí phần dẫn hướng quang học.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, phần dẫn hướng quang học bao gồm một hoặc nhiều miệng tạo ở nắp che dưới, và mỗi miệng được tạo có thành dựng thẳng dựng lên từ đầu sau của miệng vào trong khoảng trống này.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, do mỗi miệng được tạo có thành dựng thẳng dựng lên từ đầu sau của miệng vào trong khoảng trống, có thể làm cho nước hoặc bùn mà bị cuốn lên ở phần trước của xe máy bám vào một hoặc nhiều thành dựng thẳng. Nhờ đó, có thể giảm khả năng mà bùn hoặc nước đi vào khoảng trống qua miệng.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, thành dựng thẳng được làm nghiêng theo hướng về phía trước của xe máy.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, do thành dựng thẳng được làm nghiêng theo hướng về phía trước của xe máy, có thể xả nước hoặc bùn mà tạm thời bám vào một hoặc nhiều thành dựng thẳng ra bên ngoài xe máy.

Hơn nữa, do thành dựng thẳng có thể được tạo để che miệng, nên có thể để duy trì diện tích của miệng và làm cho nước hoặc bùn bám vào thành dựng thẳng. Nhờ đó, có thể hạn chế nước hoặc bùn mà bị cuốn lên ở phần trước của xe máy đi vào khoảng trống.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, phần mép trên của thành dựng thẳng bao gồm các phần nhô sắc.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, có thể giảm khả năng các động vật nhỏ chui vào khoảng trống nhờ các phần nhô sắc này. Ngoài ra, các động vật nhỏ khó ở trong phần mép trên của thành dựng thẳng.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, thành dựng thẳng được tạo có ít nhất một thành bên kéo dài từ ít nhất một mép bên của thành dựng thẳng về phía đầu trước của miệng.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, có thể xả nước hoặc bùn mà bám vào các thành dựng thẳng ra bên ngoài xe máy một cách hiệu quả hơn. Ngoài ra, do thành bên được tạo để trở nên thấp dần từ mép bên của thành dựng thẳng về phía đầu trước của miệng, nên kết cấu nắp che dưới này sẽ đưa ánh nắng đi vào khoảng trống một cách có hiệu quả.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, đầu sau của miệng được bố trí ở vị trí cao hơn đầu trước khi quan sát từ một bên xe máy.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, do nước hoặc bùn khó đi vào miệng, nên kết cấu nắp che dưới này còn ngăn không cho nước hoặc

bùn mà bị cuốn lên ở phần trước của xe máy đi vào khoảng trống một cách có hiệu quả.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, động cơ của xe máy được bố trí ở vị trí phía sau trong nắp che dưới, và trong đó các chiều cao của các thành dựng thẳng giảm dần về phía sau của nắp che dưới.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, do các thành dựng thẳng được bố trí sao cho các chiều cao của các thành dựng thẳng giảm dần về phía sau của nắp che dưới, nên kết cấu nắp che dưới này còn ngăn không cho nước hoặc bùn mà bị cuốn lên ở phần trước của xe máy đi vào khoảng trống một cách có hiệu quả hơn nữa. Hơn nữa, trong trạng thái di chuyển, có thể đảm bảo lưu lượng không khí nạp thích hợp. Kết quả là, có thể cải thiện hiệu quả làm mát động cơ.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, khung chính và bình ắc quy mà được bố trí ở một bên trong số các bên phải và trái của khung chính được chứa trong khoảng trống, và trong đó mỗi miệng được bố trí ở bên đối diện với bên bố trí bình ắc quy nêu trên.

Nói chung, do các động vật nhỏ sống không gian lớn của khoảng trống trong xe máy, nên các động vật nhỏ này có xu hướng sống ở một bên của khoảng trống ở đó bình ắc quy không được chứa.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, do các miệng được bố trí ở bên đối diện với bình ắc quy tương đối với khung chính, nên kết cấu nắp che dưới này sẽ ngăn không cho các động vật nhỏ sống ở bên đối diện với bình ắc quy trong khoảng trống, nhờ ánh sáng đưa vào từ bên ngoài qua các miệng.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, ít nhất một trong số các miệng được bố trí ở chính giữa khoảng trống ở phía trước bình ắc quy.

Theo phương án thực hiện này của sáng chế, ánh nắng được đưa vào khoảng trống một cách thích hợp.

Trong kết cấu nắp che dưới theo phương án thực hiện này của sáng chế, đầu sau của miệng kéo dài về phía sau xe máy từ vị trí trung tâm của nắp che dưới ra bên ngoài nắp che dưới.

Ngay cả khi xe máy di chuyển, không khí di chuyển thổi vào các miệng của nắp che dưới. Theo phương án thực hiện này của sáng chế, do dòng không khí lưu động được ổn định theo hướng hướng ra ngoài xe máy, nên có thể giảm khả năng nước hoặc bùn đi vào khoảng trống qua các miệng một cách có hiệu quả hơn.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Nguyên tắc của sáng chế và các ưu điểm của nó sẽ trở nên rõ ràng trong phần mô tả dưới đây dựa vào các hình vẽ kèm theo trong đó:

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy với kết cấu nắp che dưới theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu từ dưới của kết cấu nắp che dưới trên Fig.1;

Fig.3 là hình vẽ mặt cắt của kết cấu nắp che dưới theo đường III-III trên Fig.2;

Fig.4 là hình vẽ mặt cắt của kết cấu nắp che dưới theo đường IV-IV trên Fig.2;

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt của kết cấu nắp che dưới theo đường V-V trên Fig.1;

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt của kết cấu nắp che dưới theo đường VI-VI trên Fig.2;

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt của kết cấu nắp che dưới theo đường VII-VII trên Fig.2; và

Fig.8 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái phía dưới của kết cấu nắp che dưới.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Dưới đây, một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả chi tiết dựa vào các hình vẽ từ Fig.1 tới Fig.8. Trong phần mô tả chi tiết dưới đây, các thuật ngữ vị trí tương đối như "phía trước (FR)", "phía sau (RR)", "bên phải (RS)" và "bên trái (LS)" tương ứng với các hướng tính từ điểm thuận lợi của người vận hành xe, ngồi trên yên xe của người lái và quay mặt về phía trước.

Phương án thực hiện sáng chế bộc lộ kết cấu nắp che dưới cho xe máy mà bao gồm sàn để chân có: nắp che dưới bố trí bên dưới sàn để chân; và khoảng trống nằm giữa sàn để chân và nắp che dưới. Hơn nữa, nắp che dưới này có phần dẫn hướng quang học mà được tạo kết cấu để đưa ánh nắng đi vào khoảng trống giữa nắp che dưới và sàn để chân.

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 10 là xe kiểu scuter. Xe máy 10 bao gồm, như các phần chính của nó, ống đầu 18, khung chính 11 nghiêng xuống về phía sau từ ống đầu 18, hai ống khung sau 12a, 12b kéo dài về phía sau từ các phần đầu của trục quay 12c lần lượt, thanh ngang 13 mà bao gồm thanh ngang trước 13a và thanh ngang sau 13b, đi ngang qua các ống khung sau 12a, 12b, càng trước (không được thể hiện trên hình vẽ) được gắn trên ống đầu 18, bánh xe trước FW cho lớp trước FT được gắn trên càng trước, tay lái 19 được nối với càng trước, cụm động lực lắc được 30 được gắn trên phần sau của khung chính 11 theo cách lắc được theo phương thẳng đứng, bánh xe sau RW cho lớp sau RT được gắn trên cụm động lực lắc được 30, giảm chấn sau 21 được gắn trên phần đầu sau của cụm động lực lắc được 30 theo cách treo, và yên xe 14 được bố trí trên các thanh ngang sau trước và sau 13a, 13b sao cho yên xe 14 có thể được mở và đóng.

Khung chính 11 bao gồm phần khung đi xuống 11d nghiêng xuống về phía sau từ ống đầu 18, phần khung sàn để chân 11f uốn cong gần như theo phương nằm ngang từ đầu sau của phần khung đi xuống 11d và kéo dài về phía sau, và ống ngang của khung chính 11c có phần giữa cố định ở góc vuông với đầu sau của phần khung sàn để chân 11f trên mặt phẳng nằm ngang. Phần khung đi xuống 11d và phần khung sàn để chân 11f được tạo liên tục với nhau.

Đường tâm của phần khung đi xuống 11d và phần khung sàn để chân 11f tương ứng với đường tâm của xe máy 10 khi quan sát từ phía trên. Như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, các thanh chống sàn để chân 22a, 22b được tạo kết cấu kéo dài về phía trước lần lượt từ các phần đầu của ống ngang của khung chính 11c. Các thanh chống sàn để chân 22a, 22b được tạo đối xứng với đường tâm của xe máy 10.

Theo phương án thực hiện này, vật liệu làm khung chính 11 và các ống khung sau 12a, 12b là thép, nhưng không bị giới hạn ở hợp kim nhôm hoặc vật liệu tương tự.

Cụm động lực lắc được 30 bao gồm hộp xích, xi lanh, đầu xi lanh, nắp đầu xi lanh, và ống dẫn không khí (không được thể hiện trên hình vẽ). Cụm động lực lắc được 30 được cấu tạo gồm động cơ 36 và hộp số truyền động biến đổi liên tục (không được thể hiện trên hình vẽ) mà được định vị ở bên trái từ đường tâm của xe máy 10. Xi lanh của động cơ 36 được tạo kết cấu để nhô ra giữa các phần trước của các ống khung sau 12a, 12b và nghiêng theo hướng gần như nằm ngang.

Hộp số truyền động biến đổi liên tục được bố trí bên trong hộp xích 31. Bánh xe sau RW quay được trực tiếp và được lắp ngõng trục với phần sau của hộp số truyền động biến đổi liên tục. Cụ thể là, hai puli được bố trí ở bên trong hộp xích 31. Hai puli này được cố định với trục truyền động và đường trục của bánh xe sau RW, và xích được tạo kết cấu để liên kết các puli nhằm cấp lực truyền động.

Xe máy 10 được che bằng một vài nắp che. Các nắp che này bao gồm nắp che trước 40 che phần trước của ống đầu 18, nắp che trong 41 che phần sau của nắp che trước 40 và bao gồm hốc (không được thể hiện trên hình vẽ) để chứa đồ đạc của người lái, tấm che chân 42 che càng trước và phần dưới phía trước của xe máy 10 để bảo vệ chân của người lái, sàn để chân 43 được tạo kết cấu để che các thanh chống sàn để chân 22a, 22b để người lái đặt chân họ lên đó, bao gồm hai nắp che bên trái và phải 44a, 44b (không được thể hiện trên hình vẽ) mà được bố trí dưới yên xe 14 để che kết cấu bên của xe máy 10, chắn bùn trước 45 che phần trên của bánh xe trước FW, nắp che dưới 46 bố trí bên dưới sàn để chân 43, và chắn bùn sau 47 che phần trên của bánh xe sau RW.

Theo phương án thực hiện này, nắp che trước 40, nắp che trong 41, tấm che chân 42, sàn để chân 43, các nắp che bên 44a, 44b, chắn bùn trước 45, nắp che dưới 46 và chắn bùn sau 47 là chất dẻo, nhưng không bị giới hạn ở hợp kim nhôm, thép hoặc tương tự.

Như được thể hiện trên Fig.1, nắp che dưới 46 kéo dài về phía sau từ tấm che chân 42 và nắp che trước 40, và che động cơ 36, để che và bảo vệ bình ắc quy 50, các bộ dây dẫn 52 v.v.. mà được bố trí bên dưới sàn để chân 43. Nắp che dưới 46 được bố trí bên dưới sàn để chân 43 và được gắn tháo ra được trên bề mặt dưới của sàn để chân 43.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.2 tới Fig.8, nắp che dưới 46 bao gồm thành bên nắp che dưới bên trái 46a, thành bên nắp che dưới bên phải 46b, và chi tiết bề mặt đáy nắp che dưới 46c. Nắp che dưới 46 có mặt cắt theo hướng chiều rộng gần như dạng chữ U.

Để chứa bình ắc quy 50, bộ dây dẫn 52, và khung chính 11, khoảng trống 48 được tạo bên trong nắp che dưới 46 bởi thành bên nắp che dưới trái và phải 46a, 46b, chi tiết bề mặt đáy nắp che dưới 46c, và sàn để chân 43. Khung chính được định vị ở vị trí giữa của mặt cắt theo hướng chiều rộng dạng chữ U của nắp che dưới 46. Bình ắc quy 50 được định vị ở bên

phải khung chính trong khoảng trống 48. Ngoài ra, bình ắcqui 50 có thể được định vị ở bên trái khung chính trong khoảng trống 48.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.2 tới Fig.8, kết cấu nắp che dưới 1 bao gồm nắp che dưới 46 và khoảng trống 48 có bốn miệng tạo trong chi tiết bề mặt đáy nắp che dưới 46c, như phần dẫn hướng quang học 60 mà được tạo kết cấu để đưa ánh nắng đi vào khoảng trống 48 giữa nắp che dưới 46 và sàn đế chân 43. Theo phương án thực hiện này, số lượng các miệng là bốn, nhưng sáng chế không bị giới hạn ở đó.

Phần dẫn hướng quang học 60 bao gồm miệng thứ nhất 61 nằm trong phần giữa của nắp che dưới 46 ở phía trước của nắp che dưới 46, miệng thứ hai 62 mà là miệng thứ hai từ phía trước nắp che dưới 46, miệng thứ ba 63 mà là miệng thứ ba từ phía trước nắp che dưới 46, và miệng thứ tư 64 mà là miệng thứ tư từ phía trước nắp che dưới 46. Mỗi miệng được tạo trong dạng gần như hình chữ nhật. Theo phương án thực hiện này, mỗi miệng được tạo trong dạng gần như hình chữ nhật, nhưng sáng chế không bị giới hạn trong dạng hình chữ nhật, dạng bán cầu, dạng elip, dạng đa giác hoặc dạng tương tự.

Các đầu sau 61b, 62b, 63b, 64b của các miệng 61, 62, 63, 64 được kéo dài về phía sau của xe máy lần lượt từ các vị trí của vị trí trung tâm của nắp che dưới 46 ra bên ngoài nắp che dưới 46. Các miệng 61, 62, 63, 64 của nắp che dưới 46 được tạo nằm cách với bình ắcqui 50. Theo phương án thực hiện này, các miệng 62, 63, 64 được bố trí ở bên trái đối diện với bên phải của khung chính 11, để ngăn không cho các động vật nhỏ chui vào khoảng trống 48.

Ví dụ, kết cấu của phần dẫn hướng quang học 60 được mô tả bằng cách sử dụng miệng thứ nhất 61 và miệng thứ hai 62. Miệng thứ ba và miệng thứ tư 63, 64 được tạo liên quan tới thành dựng thẳng và thành bên theo cách tương tự.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.5 tới Fig.7, miệng thứ nhất 61 được tạo có thành dựng thẳng 61a dựng lên từ mép sau 61b của miệng thứ nhất 61 vào trong khoảng trống 48. Hơn nữa, miệng thứ hai 62 được tạo có thành dựng thẳng 62a dựng lên từ đầu sau 62b của miệng thứ nhất 62 vào trong khoảng trống 48.

Các thành dựng thẳng 61a, 62a được nghiêng theo hướng về phía trước của nắp che dưới 46. Các góc của các thành dựng thẳng 61a, 62a với mặt đất giảm khi vị trí của miệng rời khỏi phía trước nắp che dưới 46. Hơn nữa, các chiều cao của các thành dựng thẳng 61a, 62a từ các đầu sau 61b, 62b giảm dần về phía sau nắp che dưới 46.

Các thành dựng thẳng 61a, 62a có các phần mép trên 61c, 62c trên phía đối diện lần lượt từ các miệng 61, 62. Các phần mép trên 61c, 62c lần lượt bao gồm các phần nhô sắc, để ngăn không cho các động vật nhỏ chui vào khoảng trống 48.

Thành dựng thẳng 61a được tạo có các thành bên 61d, 61d kéo dài từ các mép bên 61e, 61e của thành dựng thẳng 61a về phía đầu trước 61f. Hơn nữa, thành dựng thẳng 62a được tạo có các thành bên 62d, 62d kéo dài từ các mép bên 62e, 62e của thành dựng thẳng 62a về phía đầu trước 62f. Ngoài ra, thành dựng thẳng 61a (62a, 63a, 64a) có thể được tạo có một trong số các thành bên 61d, (62d, 63d, 64d), để ngăn không cho nước hoặc bùn chui vào khoảng trống 48.

Như được thể hiện trên Fig.7 mà được mô tả để thể hiện rõ cả vị trí chiều cao của đầu sau 61b lẫn đầu trước 61f của miệng 61 bằng cách sử dụng đường nằm ngang HL, đầu sau 61b được bố trí ở các vị trí cao hơn đầu trước 61f khi quan sát từ một bên của xe máy 10, để ngăn không cho nước hoặc bùn đi vào khoảng trống 48. Ngoài ra, các đầu sau 62b, 63b, 64b lần lượt được bố trí ở các vị trí cao hơn các đầu trước 62f, 63f, 64f khi quan sát từ một bên của xe máy 10.

Tiếp theo, các lợi ích thu được nhờ kết cấu nắp che dưới 1 cho xe máy 10 mà bao gồm sàn để chân 43 theo một phương án thực hiện sáng chế, sẽ được mô tả chi tiết.

Trong trạng thái dừng của xe máy, do ánh nắng được đưa vào khoảng trống 48 từ phần dẫn hướng quang học 60, có thể giảm khả năng các động vật nhỏ chui vào và sống trong khoảng trống 48 giữa nắp che dưới 46 và sàn để chân 43.

Ngoài ra, mỗi miệng được tạo có thành dựng thẳng dựng lên từ đầu sau của miệng vào trong khoảng trống 48, và phần mép trên của thành dựng thẳng bao gồm các phần nhô sắc. Nhờ đó, các động vật nhỏ khó chui vào khoảng trống 48 và ở lại trong phần mép trên của thành dựng thẳng.

Trong trạng thái xe máy đang di chuyển, nước hoặc bùn bị cuốn lên ở phần trước của xe máy 10. Ngay cả khi nước hoặc bùn cuốn lên ở phần trước của xe máy 10, có thể làm cho nước hoặc bùn mà bị cuốn lên bám vào các thành dựng thẳng 61a, 62a, 63a, 64a. Nhờ đó, kết cấu nắp che dưới 1 ngăn không cho bùn hoặc nước đi vào khoảng trống 46.

Ngay cả khi bùn hoặc nước đi vào khoảng trống 46, do các miệng 62, 63, 64 được bố trí ở bên trái đối diện với bên phải ở đó bình ắc quy 50 được bố trí, kết cấu nắp che dưới 1 vẫn sẽ ngăn không cho bùn hoặc nước đi vào khoảng trống 46.

Ngoài ra, do mỗi miệng được bố trí ở bên trái đối diện với bên phải ở đó bình ắc quy 50 được bố trí, nên kết cấu nắp che dưới 1 có thể ngăn không cho nước hoặc bùn đi vào bình ắc quy 50 theo cách trực tiếp, và ánh nắng được đưa vào khoảng trống 46 một cách thích hợp.

Hơn nữa, do các chiều cao của các thành dựng thẳng giảm dần, có thể đảm bảo lưu lượng không khí nạp thích hợp. Kết quả là, kết cấu nắp che dưới 1 có thể làm mát động cơ 36 một cách có hiệu quả, trong trạng thái xe máy đang di chuyển.

Hơn nữa, các đầu sau 61b, 62b, 63b, 64b kéo dài về phía sau xe máy từ các vị trí của vị trí trung tâm của nắp che dưới 46 ra bên ngoài nắp che dưới 46.

Trong trạng thái xe máy đang di chuyển, không khí lưu động thổi vào các miệng 61, 62, 63, 64 của nắp che dưới 46. Do dòng không khí lưu động được ổn định theo hướng hướng ra ngoài xe máy 10, kết cấu nắp che dưới 1 ngăn không cho nước hoặc bùn đi vào khoảng trống 48 qua các miệng 61, 62, 63, 64.

Ngay cả khi bùn đi vào trong khoảng trống 48, do các lỗ thoát DH, DH được tạo ở nắp che dưới 46, nên có thể xả bùn qua các lỗ thoát DH, DH này. Hơn nữa, do kết cấu nắp che dưới 1 có thể hút không khí lưu động, nên động cơ 36 có thể được làm mát bởi không khí lưu động này.

Mặc dù các phương án thực hiện cụ thể của sáng chế đã được bộc lộ và mô tả cũng như được minh họa trên các hình vẽ kèm theo, nhưng nó chỉ đơn giản nhằm mục đích hiểu rõ hơn nguyên tắc của sáng chế và nó không giới hạn phạm vi và ý đồ của sáng chế. Sự phỏng theo và sự biến đổi với các kết cấu như thiết kế hoặc vật liệu của sáng chế, cơ cấu gắn của các phần và các chi tiết hoặc các phương án thực hiện là có thể và là rõ ràng với người có hiểu biết trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này mà không vượt ra khỏi phạm vi của sáng chế vốn được xác định bởi các điểm yêu cầu bảo hộ.

Yêu cầu bảo hộ

1. Kết cấu nắp che dưới (1) dùng cho xe máy (10) mà bao gồm sàn để chân (43) bao gồm:

nắp che dưới (46) bố trí bên dưới sàn để chân (43); và khoảng trống (48) nằm giữa sàn để chân (43) và nắp che dưới (46), trong đó nắp che dưới (46) có phần dẫn hướng quang học (60) mà được tạo kết cấu để đưa ánh sáng đi vào khoảng trống (48) giữa nắp che dưới (46) và sàn để chân (43), phần dẫn hướng quang học (60) bao gồm một hoặc nhiều miệng tạo ở nắp che dưới (46), và mỗi miệng được tạo có thành dựng thẳng dựng lên từ đầu sau của miệng vào trong khoảng trống (48), và thành dựng thẳng được làm nghiêng theo hướng về phía trước của xe máy (10).

2. Kết cấu nắp che dưới (1) theo điểm 1, trong đó phần mép trên của thành dựng thẳng bao gồm các phần nhô sắc.

3. Kết cấu nắp che dưới (1) theo điểm 1, trong đó thành dựng thẳng được tạo có ít nhất một thành bên kéo dài từ ít nhất một mép bên của thành dựng thẳng về phía đầu trước của miệng.

4. Kết cấu nắp che dưới (1) theo điểm 3, trong đó đầu sau của miệng được bố trí ở vị trí cao hơn đầu trước khi quan sát từ một bên xe máy (10).

5. Kết cấu nắp che dưới (1) theo điểm 4, trong đó động cơ của xe máy được bố trí ở vị trí phía sau trong nắp che dưới, và trong đó các chiều cao của các thành dựng thẳng giảm dần về phía sau nắp che dưới.

6. Kết cấu nắp che dưới (1) theo điểm 5, trong đó khung chính (11) và bình ắc quy (50) mà được bố trí ở một bên trong số các bên phải và trái của khung chính (11) được chứa trong khoảng trống (48), và trong đó mỗi miệng được bố trí ở bên đối diện với bên bố trí bình ắc quy nêu trên.

7. Kết cấu nắp che dưới (1) theo điểm 6, trong đó ít nhất một trong số các miệng được bố trí ở chính giữa khoảng trống ở phía trước bình ắc quy (50).

8. Kết cấu nắp che dưới (1) theo điểm 7, trong đó đầu sau của miệng kéo dài về phía sau tới xe máy từ vị trí trung tâm của nắp che dưới (46) ra bên ngoài nắp che dưới (46).

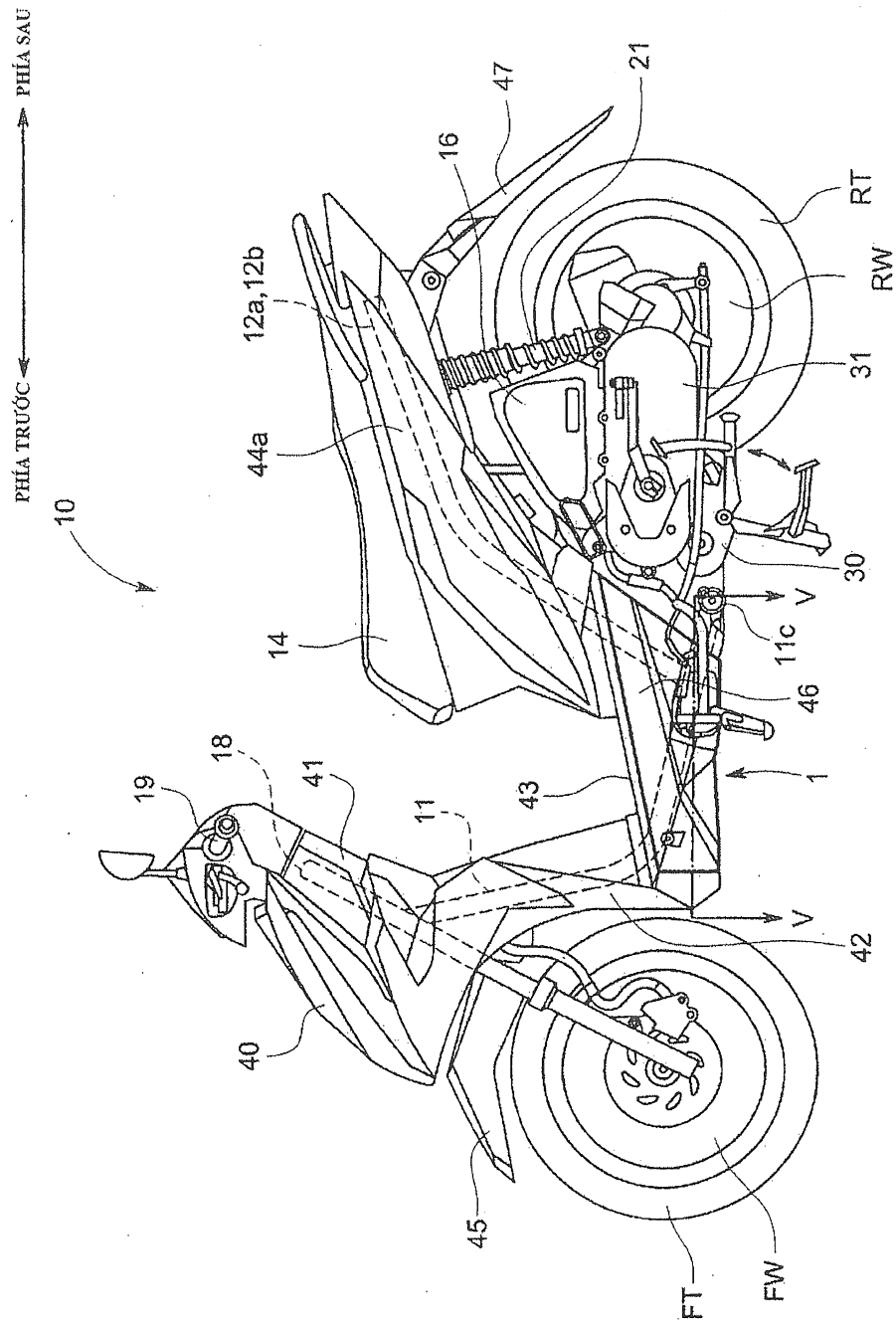


FIG. 1

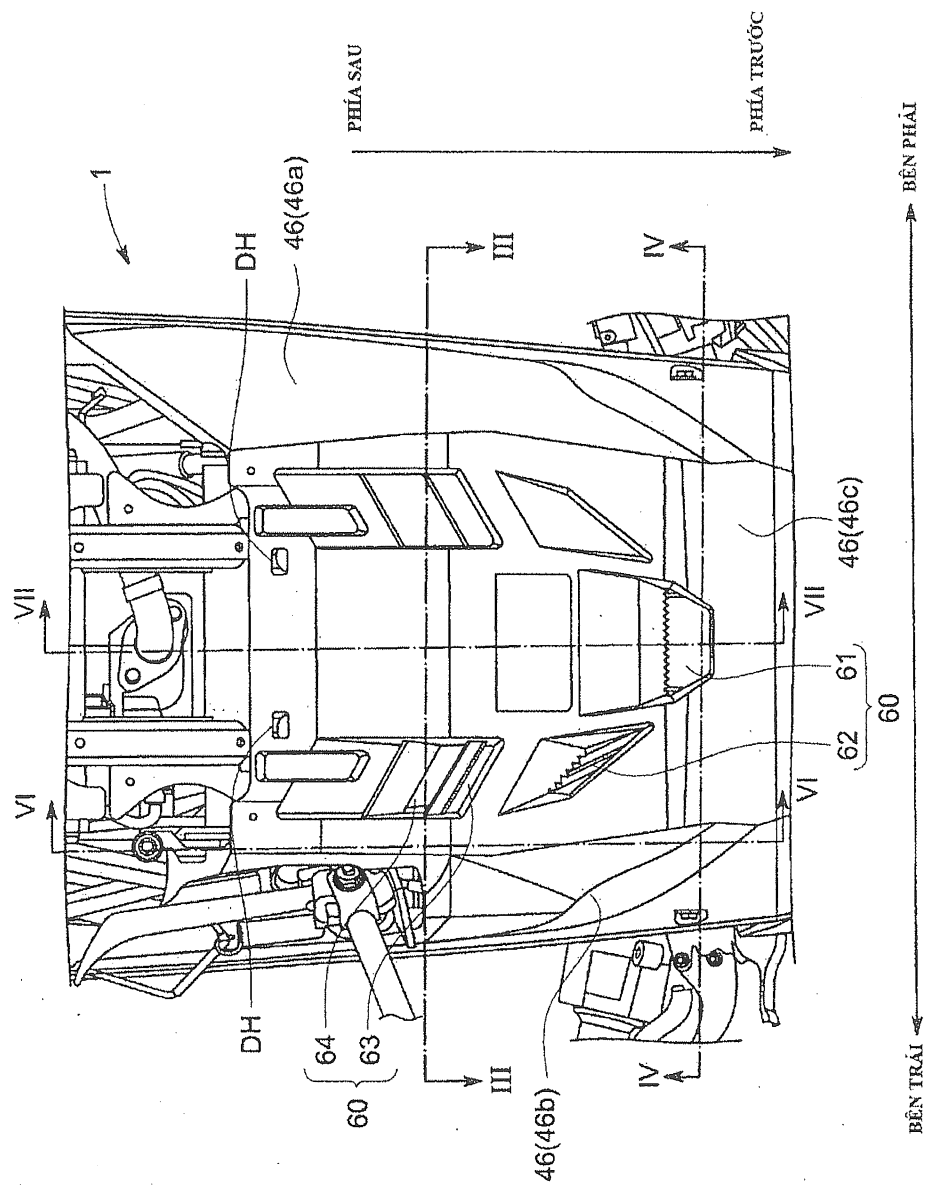


FIG. 2

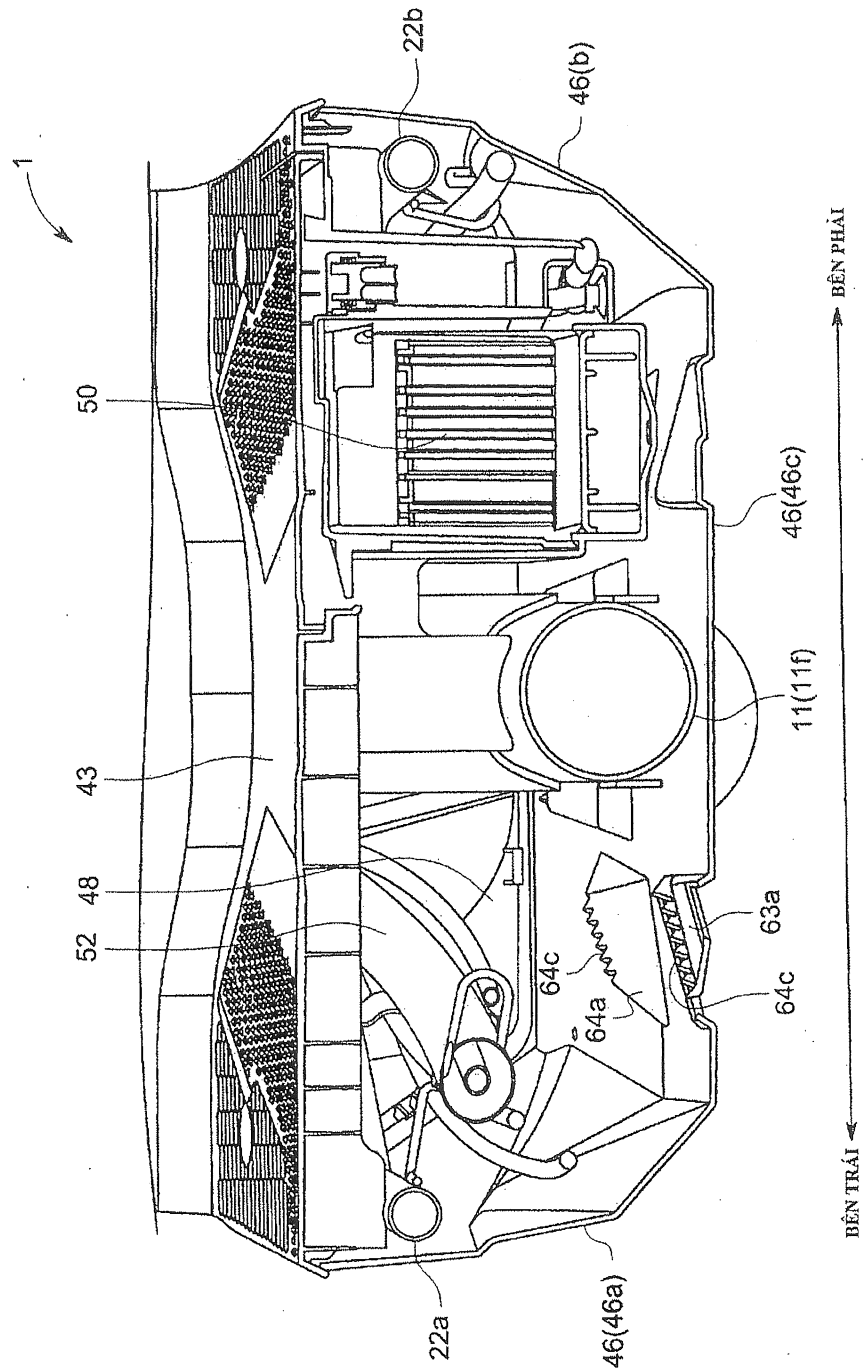


FIG. 3

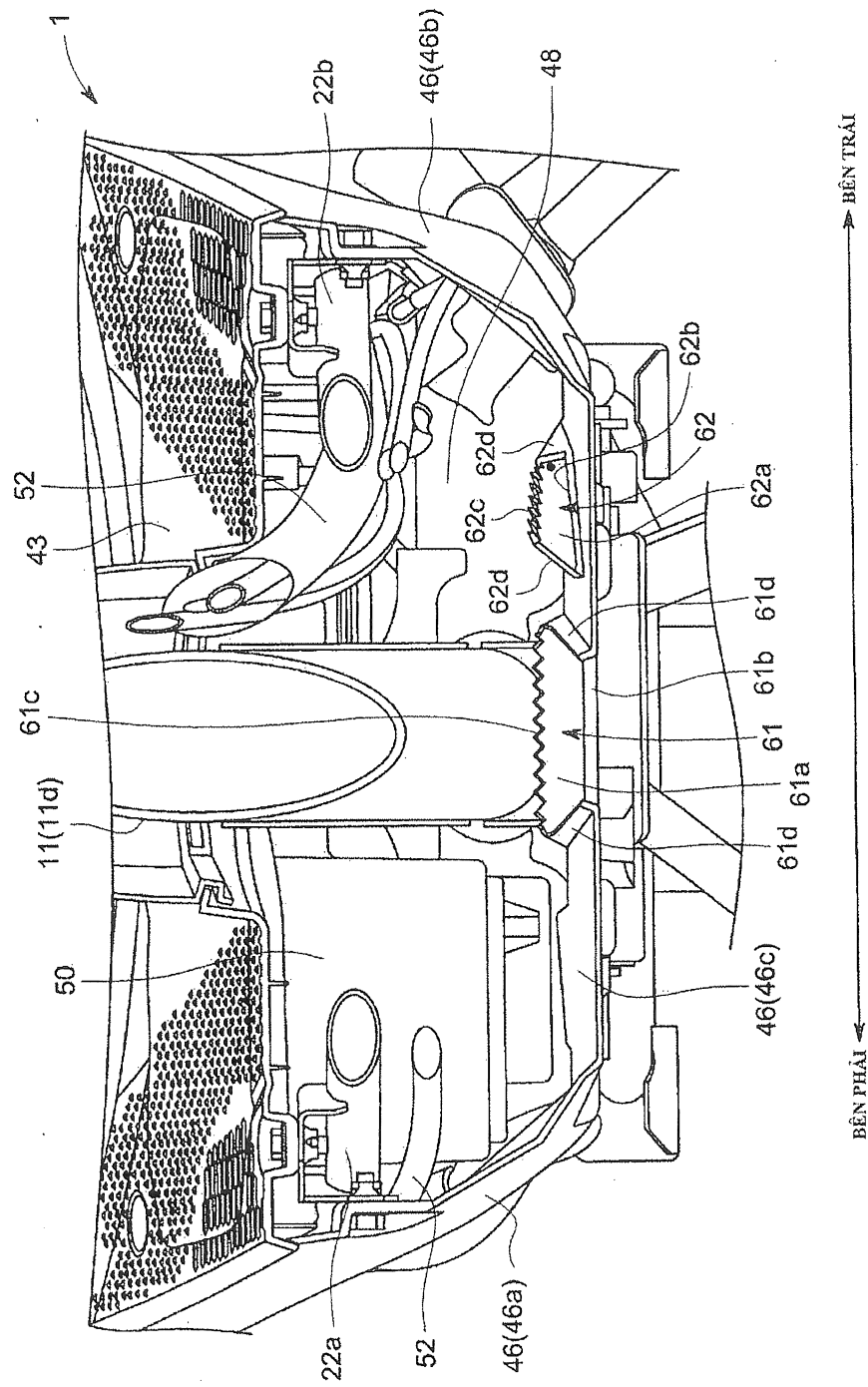
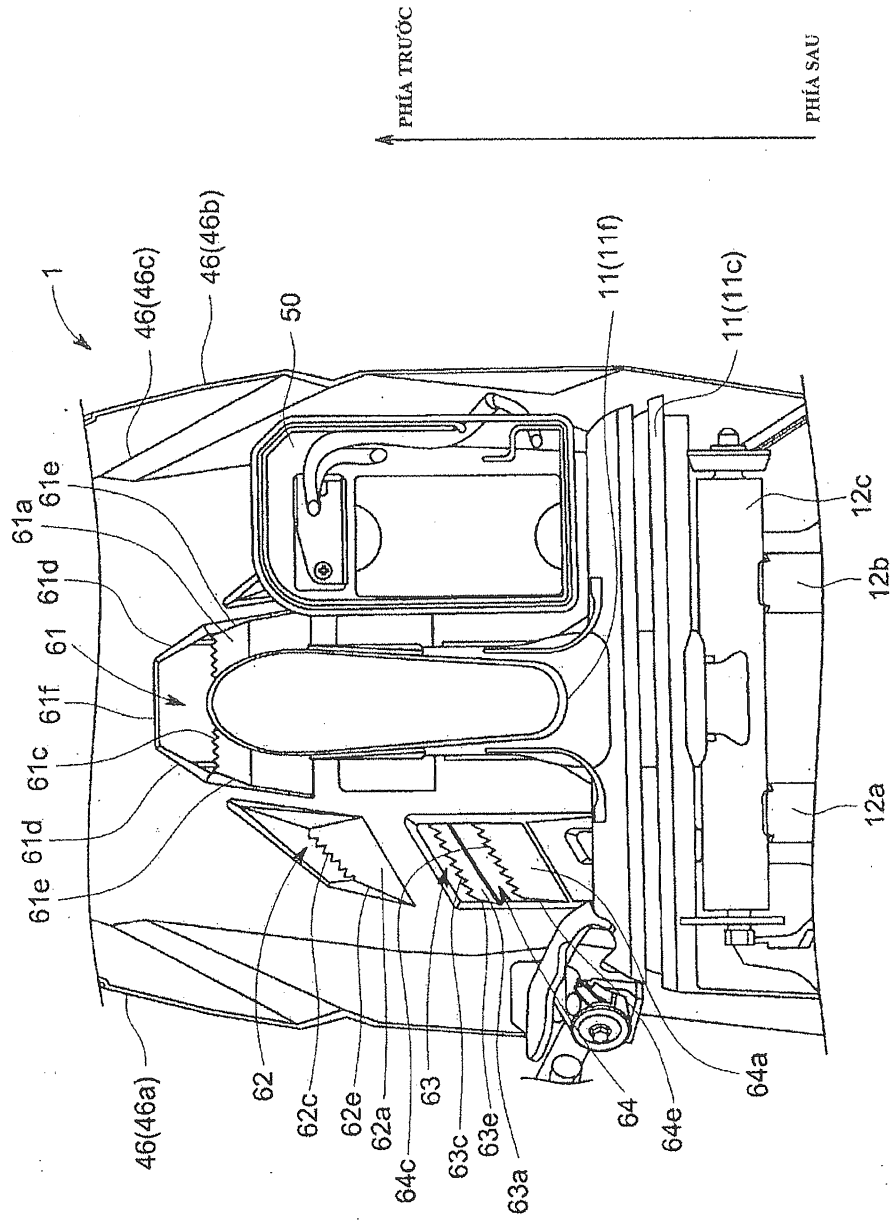


FIG. 4



56

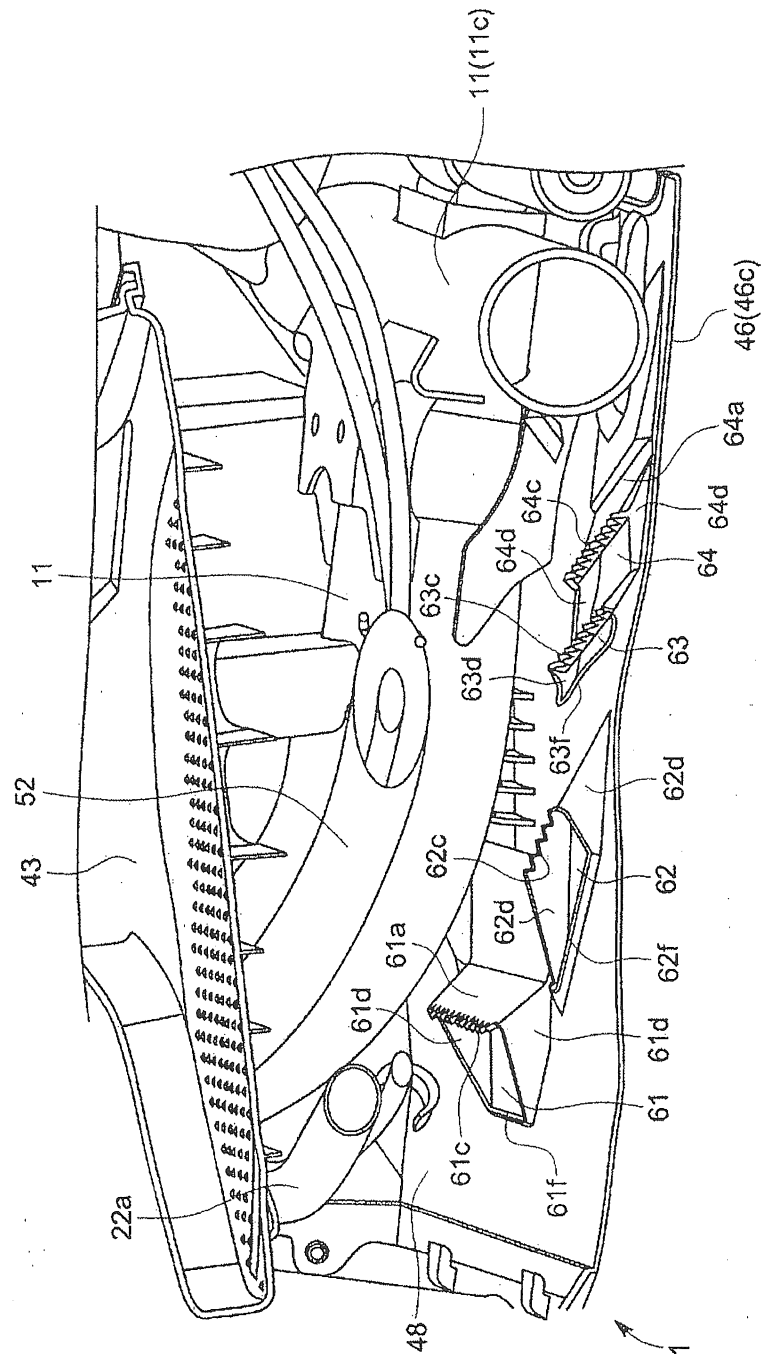


FIG. 6

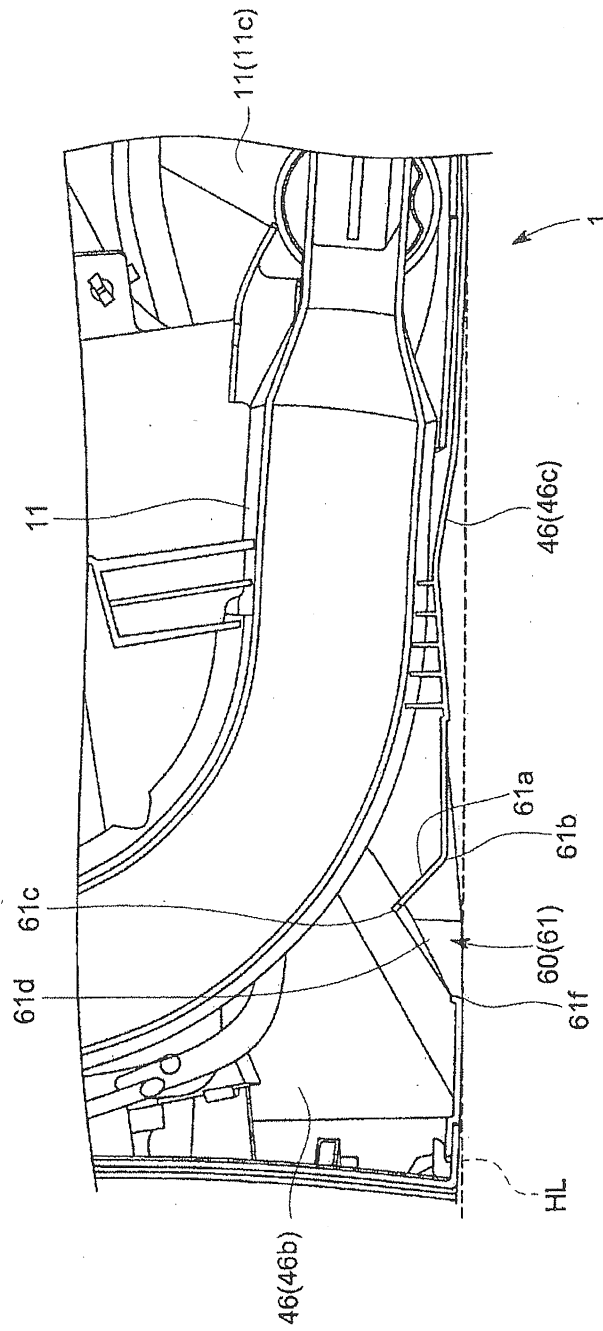


FIG. 7

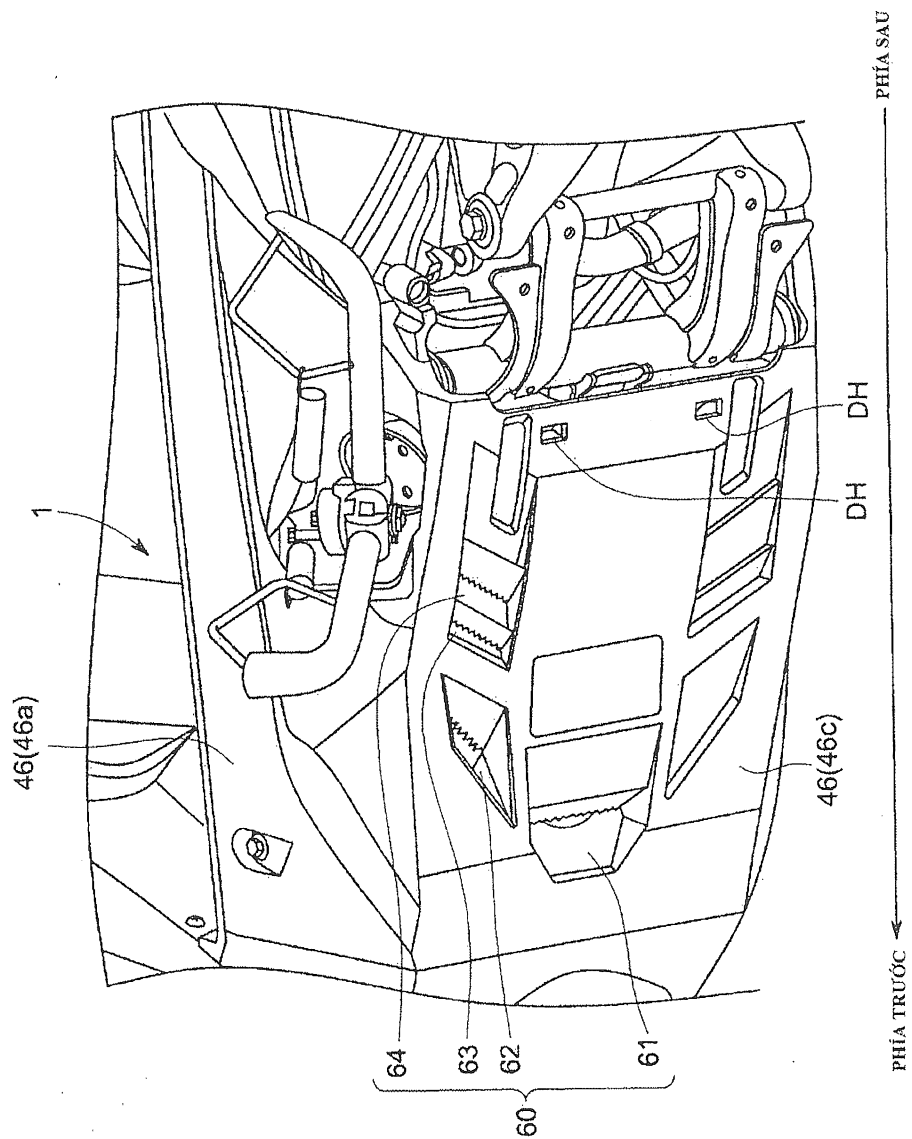


FIG. 8