



(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)



1-0030697

(51)⁷ B62J 6/00

(13) B

(21) 1-2018-00759

(22) 26/02/2018

(30) 2017-039247 02/03/2017 JP

(45) 25/01/2022 406

(43) 26/04/2018 361A

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

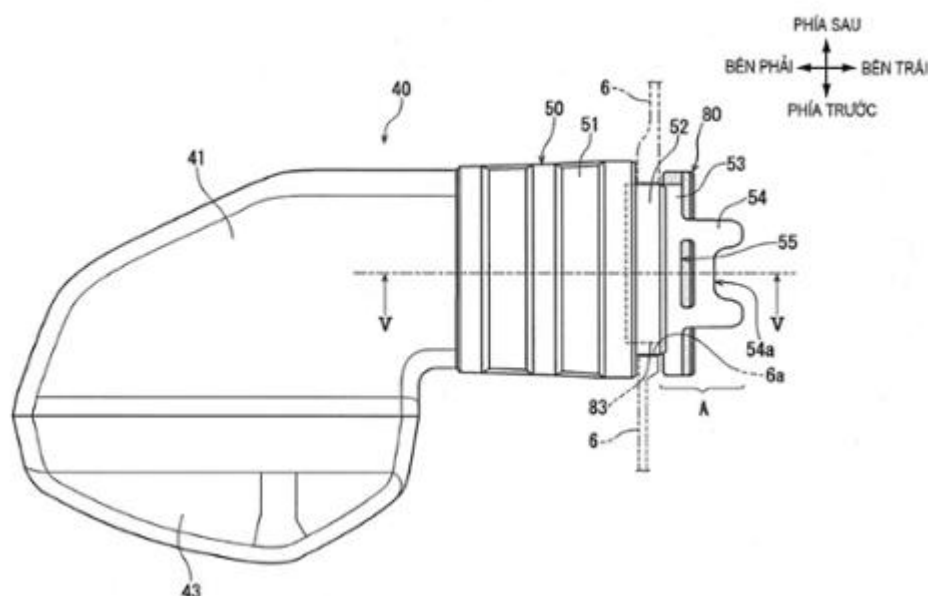
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Ryuhei SOETA (JP); Michito ARAI (JP); Yosuke TSUCHIYA (JP).

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

(54) CƠ CẤU ĐÈN XI NHAN CỦA XE

(57) Sáng chế nhằm mục đích đề xuất giá đỡ đèn xi nhan (50) bao gồm phần thân chính (51) được để lộ ra bên ngoài từ chi tiết ngoài (6) theo chiều rộng xe, rãnh hình khuyên (52) tỳ vào bề mặt theo chu vi trong của lỗ lắp (6a) và phần gài vào thân xe (A) nhô về phía trong vượt quá lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe. Phần thân chính (51) được tạo ra có lỗ thông (57) mà dây điện (46) đi qua đó. Phần gài vào thân xe (A) được tạo ra có phần lắp (58) mà phần hình ống (83) của giá đỡ (80) được lắp vào trong đó. Kích thước của phần hình ống (83) của giá đỡ (80) theo chiều rộng xe lớn hơn kích thước của lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe, khiến cho khi giá đỡ (80) được gài vào trong giá đỡ đèn xi nhan (50), phần hình ống (83) kéo dài đến vị trí mà nhô ra ngoài từ lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe để đỡ rãnh hình khuyên (52) và phần gài vào thân xe (A) từ phía trong của giá đỡ đèn xi nhan (50).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cơ cấu đèn xi nhan của xe, cụ thể hơn, sáng chế đề cập đến cơ cấu đèn xi nhan của xe nhằm giữ cố định vỏ dùng để đỡ nguồn chiếu sáng và các bộ phận tương tự vào thân xe thông qua giá đỡ đèn xi nhan nằm hướng theo chiều rộng xe.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết cơ cấu đèn xi nhan dùng làm đèn chỉ báo cho xe bao gồm vỏ, để tiếp nhận nguồn chiếu sáng, gương phản xạ và mặt kính ngoài, được lắp vào chi tiết ngoài thông qua giá đỡ đèn xi nhan có hình dạng dài nằm hướng theo chiều rộng xe.

Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2011-184028 bộc lộ một cơ cấu đèn xi nhan có kết cấu mà trong đó giá đỡ đèn xi nhan dùng để đỡ vỏ, để tiếp nhận nguồn chiếu sáng và các bộ phận tương tự trong đó, được tạo ra có hình dạng gần như hình trụ có kết cấu rỗng.

Trong những năm gần đây, để tạo ra cơ cấu đèn xi nhan có ấn tượng mạnh về hình dáng bên ngoài khi nhìn từ phía trước thân xe, các cố gắng giảm kích thước theo phương thẳng đứng của giá đỡ đèn xi nhan đã và đang được thực hiện. Tuy nhiên, vấn đề của kết cấu rỗng và thanh mảnh như được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2011-184028 nằm ở chỗ không thể có được độ cứng vững đủ lớn để chịu được rung và lắc khi kích thước theo phương thẳng đứng của giá đỡ đèn xi nhan bị giảm.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Để giải quyết vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất cơ cấu đèn xi nhan của xe có khả năng giảm kích thước theo phương thẳng đứng của giá đỡ đèn xi nhan đồng thời vẫn đảm bảo được độ cứng vững đủ lớn để nâng cao ấn tượng thị giác.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất cơ cấu đèn xi nhan (40) của xe bao gồm vỏ (41) tiếp nhận nguồn chiếu sáng (42), giá đỡ đèn xi nhan (50) đỡ vỏ (41) và được lắp vào lỗ lắp (6a) đi xuyên qua chi tiết ngoài (6) của xe

(1), và giá đỡ (80) được gài vào phần bên trong của giá đỡ đèn xi nhan (50) theo chiều rộng xe để ngăn không cho giá đỡ đèn xi nhan (50) bị tuột ra, trong đó giá đỡ (80) được làm từ một chi tiết bằng vật liệu cứng và có phần hình ống (83) mà dây điện (46) để cấp điện cho nguồn chiếu sáng (42) đi qua đó, giá đỡ đèn xi nhan (50) được làm bằng một chi tiết đàn hồi và có phần thân chính (51) được để lộ ra bên ngoài từ chi tiết ngoài (6) theo chiều rộng xe, rãnh hình khuyên (52) tỳ vào bề mặt theo chu vi trong của lỗ lắp (6a) và phần gài vào thân xe (A) nhô về phía trong theo chiều rộng xe vượt quá lỗ lắp (6a), phần thân chính (51) được tạo ra có lỗ thông (57) mà dây điện (46) đi qua đó, phần gài vào thân xe (A) được tạo ra có phần lắp (58) mà phần hình ống (83) của giá đỡ (80) được lắp vào trong đó, kích thước của phần hình ống (83) của giá đỡ (80) theo chiều rộng xe lớn hơn kích thước của lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe, và khi giá đỡ (80) được gài vào trong giá đỡ đèn xi nhan (50), phần hình ống (83) kéo dài đến vị trí mà nhô ra ngoài từ lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe để đỡ rãnh hình khuyên (52) và phần gài vào thân xe (A) từ phía trong của giá đỡ đèn xi nhan (50), trong đó gờ (84) ở phía giá đỡ (80) mà có kích thước bên ngoài lớn hơn lỗ lắp (6a) được tạo ra trên phần đầu của phần hình ống (83) của giá đỡ (80), gờ trên phần gài vào thân xe (53) mà tỳ vào gờ trên giá đỡ (84) được tạo ra trên phần gài vào thân xe (A), ít nhất một đoạn khoét (FC, RC) nằm hướng theo chiều rộng xe được tạo ra trên phần gài vào thân xe (A), và mặt đầu của đường bao ngoài của gờ trên phần gài vào thân xe (53) được làm ngang bằng với mặt đáy của rãnh hình khuyên (52) ở một trong số các vị trí nơi mà các đoạn khoét (FC, RC) được tạo ra.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, các vấu nhô (87, 90) để gài vào các đoạn khoét (FC, RC) được tạo ra trên giá đỡ (80).

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, các đoạn khoét (FC, RC) bao gồm đoạn khoét thứ nhất (FC) và đoạn khoét thứ hai (RC) được tạo ra ở các vị trí đối diện trên cạnh dài của lỗ lắp (6a).

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, có sự khác nhau về độ sâu giữa đoạn khoét thứ nhất (FC) và đoạn khoét thứ hai (RC).

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, đoạn khoét thứ nhất (FC) được tạo ra ở phía của phần gài vào thân xe (A) có kích thước theo phương thẳng đứng lớn hơn, đoạn khoét thứ hai (RC) được tạo ra ở phía của phần gài vào thân xe (A) có kích thước theo

phương thẳng đứng nhỏ hơn, và độ sâu của đoạn khoét thứ hai (RC) có kích thước lớn hơn độ sâu của đoạn khoét thứ nhất (FC).

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, phần lắp (58) là một phần lõm có đáy, và khi giá đỡ (80) được gài vào trong phần lắp (58), mặt đầu (82) của phần hình ống (83) tỳ vào phần đáy (58a) của phần lắp (58).

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, chu vi ngoài của giá đỡ đèn xi nhan (50) có hình dạng được làm thon dần theo cách mà chu vi ngoài có kích thước trở nên nhỏ dần khi giá đỡ đèn xi nhan (50) tiến ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, cơ cấu đèn xi nhan (40) của xe bao gồm vỏ (41) tiếp nhận nguồn chiếu sáng (42), giá đỡ đèn xi nhan (50) đỡ vỏ (41) và lắp vào lỗ lắp (6a) đi xuyên qua chi tiết ngoài (6) của xe (1), và giá đỡ (80) được gài vào phần bên trong của giá đỡ đèn xi nhan (50) theo chiều rộng xe để ngăn không cho giá đỡ đèn xi nhan (50) bị tuột ra, trong đó giá đỡ (80) được làm từ một chi tiết bằng vật liệu cứng và có phần hình ống (83) mà dây điện (46) để cấp điện cho nguồn chiếu sáng (42) đi qua đó, giá đỡ đèn xi nhan (50) được làm bằng một chi tiết đàn hồi và có phần thân chính (51) được để lộ ra bên ngoài từ chi tiết ngoài (6) theo chiều rộng xe, rãnh hình khuyên (52) tỳ vào bề mặt theo chu vi trong của lỗ lắp (6a) và phần gài vào thân xe (A) nhô về phía trong theo chiều rộng xe vượt quá lỗ lắp (6a), phần thân chính (51) được tạo ra có lỗ thông (57) mà dây điện (46) đi qua đó, phần gài vào thân xe (A) được tạo ra có phần lắp (58) mà phần hình ống (83) của giá đỡ (80) được lắp vào trong đó, kích thước của phần hình ống (83) của giá đỡ (80) theo chiều rộng xe lớn hơn kích thước của lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe, và khi giá đỡ (80) được gài vào trong giá đỡ đèn xi nhan (50), phần hình ống (83) kéo dài đến vị trí mà nhô ra ngoài từ lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe để đỡ rãnh hình khuyên (52) và phần gài vào thân xe (A) từ phía trong của giá đỡ đèn xi nhan (50). Do vậy, độ cứng vững của phần kéo dài của cơ cấu đèn xi nhan có thể được cải thiện. Điều này cho phép giảm được kích thước theo phương thẳng đứng của giá đỡ đèn xi nhan để tạo ra cơ cấu đèn xi nhan có ấn tượng mạnh về hình dáng bên ngoài khi nhìn từ phía trước thân xe.

Hơn nữa, liên quan đến phần gài vào thân xe và phần rãnh hình khuyên của giá đỡ đèn xi nhan, mức độ dễ dàng của việc lắp giá đỡ đèn xi nhan vào thân xe có thể được đảm bảo bằng cách làm cho các phần này có độ cứng vững được cải thiện nhờ

việc gài giá đỡ xuyên qua các phần này, nói cách khác, sao cho chúng có thể biến dạng một cách tương đối dễ dàng mà không cần gài vào giá đỡ này. Hơn nữa, vùng mà trong đó giá đỡ dùng để đỡ giá đỡ đèn xi nhan được mở rộng bằng cách luân phiên hình ống của giá đỡ này đến tận phần thân chính của giá đỡ đèn xi nhan nhằm nâng cao đặc tính chống biến dạng và chống rung của giá đỡ đèn xi nhan.

Cũng theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, gờ (84) ở phía giá đỡ (80) mà có kích thước bên ngoài lớn hơn lỗ lắp (6a) được tạo ra trên phần đầu của phần hình ống (83) của giá đỡ (80), gờ trên phần gài vào thân xe (53) mà tỳ vào gờ trên giá đỡ (84) được tạo ra trên phần gài vào thân xe (A), ít nhất một đoạn khoét (FC, RC) nằm hướng theo chiều rộng xe được tạo ra trên phần gài vào thân xe (A), và mặt đầu của đường bao ngoài của gờ trên phần gài vào thân xe (53) được làm ngang bằng với mặt đáy của rãnh hình khuyên (52) ở một trong số các vị trí nơi mà các đoạn khoét (FC, RC) được tạo ra. Do vậy, nếu tính đến việc mức độ mà gờ trên phần gài vào thân xe nhô ra so với phần rãnh hình khuyên trở nên bằng không (zero) chỉ ở một trong số các vị trí nơi mà các đoạn khoét được tạo ra, khi gờ trên phần gài vào thân xe được lắp vào trong lỗ lắp, bề mặt mép ngoài của gờ trên phần gài vào thân xe không bị chạm vào lỗ lắp, khiến cho giá đỡ đèn xi nhan được lắp một cách trơn tru vào chi tiết ngoài.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, các vấu nhô (87, 90) để gài vào các đoạn khoét (FC, RC) được tạo ra trên giá đỡ (80). Do vậy bằng cách tạo ra các đoạn khoét để làm biến dạng phần gài vào thân xe, có thể tạo thuận lợi cho việc lắp phần gài vào thân xe vào trong lỗ lắp và bằng cách gài các gờ nhô vào trong các đoạn khoét, có thể nâng cao đặc tính chống biến dạng của phần gài vào thân xe khi giá đỡ được gài vào trong đoạn khoét.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, các đoạn khoét (FC, RC) bao gồm đoạn khoét thứ nhất (FC) và đoạn khoét thứ hai (RC) được tạo ra ở các vị trí đối diện trên cạnh dài của lỗ lắp (6a). Do vậy, có thể dễ dàng bóp phần gài vào thân xe có hình dạng gần như hình ovan theo hướng đường trục ngắn để làm biến dạng nó.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, có sự khác nhau về độ sâu giữa đoạn khoét thứ nhất (FC) và đoạn khoét thứ hai (RC). Do vậy, có thể ngăn chặn được việc lắp sai khi giá đỡ được gài vào trong phần gài vào thân xe.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, đoạn khoét thứ nhất (FC) được tạo ra ở phía của phần gài vào thân xe (A) mà có kích thước theo phương thẳng đứng lớn hơn, đoạn khoét thứ hai (RC) được tạo ra ở phía của phần gài vào thân xe (A) mà có kích thước theo phương thẳng đứng nhỏ hơn, và độ sâu của đoạn khoét thứ hai (RC) có kích thước lớn hơn độ sâu của đoạn khoét thứ nhất (FC). Do vậy, bằng cách tăng độ sâu của đoạn khoét thứ hai được tạo ra ở phía phần gài vào thân xe mà có kích thước theo phương thẳng đứng nhỏ hơn và điều này cho phép lắp phần gài vào thân xe vào trong lỗ lắp với mức độ biến dạng nhỏ hơn, tạo thuận lợi hơn nữa cho việc lắp phần gài vào thân xe vào trong lỗ lắp.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, phần lắp (58) là một phần lõm có đáy, và khi giá đỡ (80) được gài vào trong phần lắp (58), mặt đầu (82) của phần hình ống (83) tỳ vào phần đáy (58a) của phần lắp (58). Do vậy, bằng cách làm tăng diện tích mà giá đỡ này đỡ giá đỡ đèn xi nhan trên đó, có thể nâng cao đặc tính chống biến dạng và chống rung của giá đỡ đèn xi nhan.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, chu vi ngoài của giá đỡ đèn xi nhan (50) có hình dạng được làm thon dần theo cách mà chu vi ngoài có kích thước trở nên nhỏ dần khi giá đỡ đèn xi nhan (50) tiến ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Do vậy, bằng cách giảm trọng lượng của giá đỡ đèn xi nhan khi tiến ra phía ngoài theo chiều rộng xe, có thể hạn chế các chuyển động rung và tạo ra giá đỡ đèn xi nhan có ấn tượng mạnh về hình dáng bên ngoài.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu từ bên phải của xe máy được trang bị cơ cấu đèn xi nhan của xe theo phương án thứ nhất của sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu từ phía trước của cơ cấu đèn xi nhan.

FIG.3 là hình chiếu bằng của cơ cấu đèn xi nhan.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường IV-IV được thể hiện trên FIG.2.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V được thể hiện trên FIG.3.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh của cơ cấu đèn xi nhan mà giá đỡ đã được tháo ra khỏi đó khi nhìn từ phía trước bên trái của cơ cấu đèn xi nhan.

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh của cơ cấu đèn xi nhan mà giá đỡ đã được tháo ra khỏi đó khi nhìn từ phía sau bên trái của cơ cấu đèn xi nhan.

FIG.8 là hình chiếu từ phía trong theo chiều rộng xe của phần lắp.

FIG.9 là hình vẽ phối cảnh của giá đỡ.

FIG.10 là hình chiếu bằng của giá đỡ từ phía ngoài theo chiều rộng xe.

FIG.11 là hình vẽ phối cảnh của cơ cấu đèn xi nhan từ phía trước bên trái.

FIG.12 là hình vẽ phối cảnh từ phía sau bên trái của cơ cấu đèn xi nhan.

FIG.13 là hình chiếu từ phía trong theo chiều rộng xe của phần lắp mà giá đỡ được lắp vào đó.

FIG.14 là hình vẽ dùng để giải thích trạng thái mà phần gài vào thân xe bị nén và biến dạng theo phương thẳng đứng.

FIG.15 là hình vẽ dùng để giải thích trạng thái mà các tấm bên của phần gài vào thân xe mở rộng ra theo phương thẳng đứng.

Mô tả chi tiết các phương án được ưu tiên của sáng chế

Sáng chế theo các phương án được ưu tiên của nó sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG.1 là hình chiếu từ bên phải của xe máy 1 được trang bị cơ cấu đèn xi nhan 40 của xe theo phương án thứ nhất của sáng chế. Xe máy 1 là loại xe địa hình kiểu ngồi để chân sang hai bên yên xe chuyển động nhờ lực dẫn động của động cơ 30, có tác dụng như nguồn động lực, truyền đến bánh sau WR.

Ống đầu 15 để đỡ theo cách lái được cần lái, không được thể hiện trên các hình vẽ, được bố trí trên phần đầu trước của khung thân 17. Hai chạc trước bên phải và bên trái 4 để lắp theo cách quay được bánh trước WF được đỡ bởi cầu nối trên 12 và cầu nối dưới 9, lắp cố định vào cần lái trên phần trên và phần dưới của ống đầu 15. Hai gương chiếu hậu bên phải và bên trái 13 được lắp trên tay lái 14, lắp cố định vào cầu nối trên 12.

Động cơ 30 được bố trí bên dưới khung thân 17, và chốt xoay 27 được bố trí trên phần dưới đầu sau của khung thân 17, chốt xoay 27 đỡ theo cách lắc được phần đầu

trước của đèn lắ 26 để lắp theo cách quay được bánh sau WR. Phần phía trước của đèn lắ 26 được treo vào khung thân 7 thông qua bộ giảm xóc sau 29. Hai bậc đế chân bên phải và bên trái 28 được lắp vào phần dưới của chốt xoay 27.

Đèn pha 8 được lắp cố định ở phía bên của ống đầu 15; hai cơ cấu đèn xi nhan bên phải và bên trái 40; cơ cấu hiển thị đồng hồ đo 11 để hiển thị thông tin từ đồng hồ đo tốc độ và đồng hồ đo quãng đường và các đồng hồ tương tự; và kính chắn gió 10 che đèn pha 8 đến mép theo chu vi của nó được bố trí ở phía trước tay lái 14. Chấn bụn trước 5, lắp cố định vào các chạc trước 4, được bố trí bên dưới các cơ cấu đèn xi nhan 40.

Bình nhiên liệu 16, lắp cố định vào khung thân 17, được bố trí giữa tay lái 14 và yên xe 19. Tấm ốp bên 18 được bố trí bên dưới yên xe 19, trong khi tấm ốp yên xe 20 được bố trí ở phía sau yên xe 19. Cơ cấu đèn đuôi 21 và hai cơ cấu đèn xi nhan sau bên phải và bên trái 31 được bố trí ở phía sau tấm ốp yên xe 20. Chấn bụn sau 25 được bố trí bên dưới cơ cấu đèn đuôi 21 và khí xả của động cơ 30 được xả ra từ bộ giảm thanh 23 ở phía bên phải theo chiều rộng xe.

Hai tấm che bộ tản nhiệt bên phải và bên trái 22 được bố trí ở các mặt bên phía ngoài của các chạc trước 4 theo chiều rộng xe. Hai tấm ốp bên phải và bên trái 24 được nối vào phía sau các tấm che bộ tản nhiệt 22. Hai chi tiết ngoài bên phải và bên trái 6 có dạng các tấm mỏng hướng theo phương thẳng đứng của thân xe được bố trí giữa các tấm che bộ tản nhiệt 22 và kính chắn gió 10. Hai cơ cấu đèn xi nhan bên phải và bên trái 40 theo sáng chế được lắp vào các chi tiết ngoài 6. Lưu ý là, kết cấu của các cơ cấu đèn xi nhan 40 theo sáng chế có thể được áp dụng cho hai cơ cấu đèn xi nhan bên phải và bên trái 31 ở phía sau của thân xe.

FIG.2 là hình chiếu từ phía trước của cơ cấu đèn xi nhan 40, và FIG.3 là hình chiếu bằng của cơ cấu đèn xi nhan 40. Các cơ cấu đèn xi nhan bên phải và bên trái 40 là đối xứng nhau về hình dạng và kết cấu. Cơ cấu đèn xi nhan bên phải 40 được dùng làm ví dụ cho phần mô tả dưới đây.

Cơ cấu đèn xi nhan 40 được bố trí theo cách mà vỏ 41 dùng để đỡ nguồn chiếu sáng 42 và mặt kính ngoài 43 được lắp cố định vào phần đầu ngoài của giá đỡ đèn xi nhan 50 nằm hướng theo chiều rộng xe. Mặt kính ngoài 43, che kín miệng của vỏ 41

theo hướng về phía trước thân xe được làm bằng nhựa cứng và được nhuộm màu, ví dụ, được làm bằng nhựa tổng hợp trong suốt màu vàng cam hoặc không màu, nhựa tổng hợp trong suốt có màu tương ứng với màu của nguồn chiếu sáng 42. Giá đỡ đèn xi nhan 50, được lắp xuyên qua và cố định vào lỗ ở phía trong của vỏ 41 theo chiều rộng xe, là một chi tiết được đúc liền khối từ vật liệu tổng hợp, ví dụ, cao su và có tác dụng như một chi tiết đàn hồi.

Giá đỡ đèn xi nhan 50 bao gồm: phần thân chính 51 được để lộ ra bên ngoài từ thân xe khi giá đỡ đèn xi nhan 50 được lắp vào lỗ lắp 6a được tạo ra xuyên qua chi tiết ngoài 6; rãnh hình khuyên 52 gài vào lỗ lắp 6a; và phần gài vào thân xe A nhô về phía trong theo chiều rộng xe.

Lỗ lắp 6a có dạng gần như hình ovan mà cạnh dài của nó hướng theo chiều dọc của thân xe và rãnh hình khuyên 52 của giá đỡ đèn xi nhan 50 có hình dạng tương ứng với hình dạng của lỗ lắp 6a. Đến lượt mình, phần thân chính 51 của giá đỡ đèn xi nhan 50 có hình dạng phù hợp với hình dạng của lỗ lắp 6a, trong đó kích thước của phần thân chính 51 theo phương thẳng đứng của thân xe nhỏ hơn kích thước của phần thân chính 51 theo chiều dọc của thân xe để tạo ra cơ cấu đèn xi nhan 40 có ấn tượng mạnh về hình dáng bên ngoài khi cơ cấu đèn xi nhan 40 được nhìn từ phía trước của thân xe. Ngoài ra, đường bao ngoài của phần thân chính 51 được làm thon theo cách nhỏ dần khi tiến ra phía ngoài theo chiều rộng xe hoặc bằng cách giảm trọng lượng của giá đỡ đèn xi nhan 50 khi tiến ra phía ngoài theo chiều rộng xe, điều này cho phép hạn chế các chuyển động rung và tạo ra giá đỡ đèn xi nhan 50 có ấn tượng mạnh về hình dáng bên ngoài.

Phần gài vào thân xe A bao gồm gờ trên phần gài vào thân xe 53 và các tấm bên 54 được bố trí theo cách dựng đứng về phía trong theo chiều rộng xe từ các phần mép trên và dưới của gờ trên phần gài vào thân xe 53. Gờ trên phần gài vào thân xe 53 và các tấm bên 54 được tạo ra với chiều dày mà công nhân lắp ráp có thể dùng tay để làm biến dạng đàn hồi chúng, khiến cho nó được bố trí theo cách mà giá đỡ đèn xi nhan 50 được lắp vào trong lỗ lắp 6a ở trạng thái phần gài vào thân xe A bị nén và biến dạng đàn hồi theo phương thẳng đứng khi giá đỡ đèn xi nhan 50 được lắp vào lỗ lắp 6a.

Theo FIG.3, khi giá đỡ đèn xi nhan 50 được lắp cố định vào chi tiết ngoài 6, giá đỡ 80, được làm, ví dụ, bằng nhựa cứng, được gài từ phía trong của phần gài vào thân

xe A lắp vào trong lỗ lắp 6a theo chiều rộng xe. Trong trường hợp này, do gờ trên phần gài vào thân xe 53 và rãnh hình khuyên 52 được đỡ bởi phần hình ống 83 của giá đỡ 80 từ phía trong của giá đỡ đèn xi nhan 50, khiến cho gờ trên phần gài vào thân xe 53 và rãnh hình khuyên 52 khó bị biến dạng nên có thể ngăn không cho giá đỡ đèn xi nhan 50 bị rơi ra.

Về vấn đề này, gờ trên phần gài vào thân xe 53 được bố trí theo cách mà nó nhô về phía trước so với rãnh hình khuyên 52 theo hướng về phía trước thân xe đồng thời nó được làm ngang bằng với rãnh hình khuyên 52 theo hướng về phía sau thân xe. Trong trường hợp này, khi phần sau thân xe của phần gài vào thân xe A được lắp vào trong lỗ lắp 6a, thì công việc lắp diễn ra một cách trơn tru mà không gặp bất kỳ một cản trở nào từ gờ này. Tiếp đó, do giá đỡ 80 được gài vào trong phần gài vào thân xe A, nên một kết cấu chống tuột dùng cho phần gài vào thân xe A được thiết lập theo cách mà phần đầu của giá đỡ 80 nhô ra theo hướng về phía sau thân xe nhiều hơn so với phần đầu của gờ trên phần gài vào thân xe 53 theo hướng về phía sau thân xe.

Các lỗ dài 55 có chiều dài lớn theo chiều dọc của thân xe được tạo ra trên đế của các tấm bên 54 được bố trí dựng đứng từ gờ trên phần gài vào thân xe 53. Giá đỡ 80 được tạo ra có các vấu gài được gài vào trong các lỗ dài 55, và giá đỡ 80 được giữ ở vị trí định trước bằng cách gài các vấu gài này vào trong các lỗ dài 55. Các rãnh dẫn hướng 54a được tạo ra trên các tấm bên 54 để dẫn các vấu gài của giá đỡ 80 khi giá đỡ 80 bị đẩy vào trong phần gài vào thân xe A. Kết cấu chi tiết của giá đỡ 80 sẽ được mô tả trong phần trình bày dưới đây.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường IV-IV được thể hiện trên FIG.2, và FIG.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V được thể hiện trên FIG.3. FIG. 4 và FIG.5 đều minh họa trạng thái mà ở đó giá đỡ 80 được gài vào trong giá đỡ đèn xi nhan 50. Như được mô tả trên đây, đuôi đèn 45 dùng để đỡ nguồn chiếu sáng 42 được lắp trong lỗ của gương phản xạ 44. Gương phản xạ 44 được bố trí ở vị trí định trước nằm giữa vỏ 41 và mặt kính ngoài 43. Hai dây điện 48 nối với đuôi đèn 45 được đỡ bởi nắp chụp 47 trên phần đầu trong của giá đỡ đèn xi nhan 50 theo chiều rộng xe và được bó thành một dây điện 46 được bọc bởi vật liệu bọc.

Phần có đường kính nhỏ 56 được tạo ra ở phía ngoài giá đỡ đèn xi nhan 50 theo chiều rộng xe. Việc lắp cố định vỏ 41 vào giá đỡ đèn xi nhan 50 được thực hiện bằng

cách lồng phần có đường kính nhỏ 56 vào trong miệng của vỏ 41 và tấm chống tuột 49 được gài vào phần có đường kính nhỏ 56. Phần lớn của phần thân chính 51 của giá đỡ đèn xi nhan 50 được tạo thành bởi phần được làm dày B chỉ được trang bị lỗ thông 57 mà dây điện 46 đi xuyên qua đó, khiến cho độ cứng vững của phần thân chính 51 được cải thiện.

Phần hình ống 83 với mặt cắt có hình dạng gần như hình ovan được tạo ra trên giá đỡ 80 để giá đỡ 80 đi dọc theo hình dạng của rãnh hình khuyên 52. Phần lắp 58 có hình dạng một rãnh lõm có đáy mà phần hình ống 83 được lắp vào đó được tạo ra ở phía trong phần thân chính 51 của giá đỡ đèn xi nhan 50 theo chiều rộng xe. Kích thước của phần lắp 58 theo phương thẳng đứng của thân xe được tạo ra hơi lớn hơn kích thước của lỗ thông 57 có mặt cắt hình tròn. Liên quan đến vấn đề này, phần đáy 58a của phần lắp 58 được tạo ra ở vị trí nằm hơi sâu vào trong phần thân chính 51 bằng cách đi vượt quá mặt tỳ 51a được tạo ra trên giá đỡ đèn xi nhan 50 để tỳ vào chi tiết ngoài. Bằng cách lắp phần hình ống 83 vào trong phần lắp 58 khiến cho phạm vi đỡ của phần hình ống 83 trên phần phía trong của giá đỡ đèn xi nhan 50 đạt đến mặt ngoài của chi tiết ngoài 6 theo chiều rộng xe, nên có thể cải thiện được đặc tính chống biến dạng của gờ trên phần gài vào thân xe 53 và rãnh hình khuyên 52 tương ứng và ngăn không cho giá đỡ đèn xi nhan 50 bị lắc và rung.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh của cơ cấu đèn xi nhan 40 khi nhìn từ phía trước bên trái của cơ cấu đèn xi nhan 40 mà giá đỡ 80 đã được tháo ra khỏi đó. FIG.7 là hình vẽ phối cảnh của cơ cấu đèn xi nhan 40 khi nhìn từ phía sau bên trái của cơ cấu đèn xi nhan 40 mà giá đỡ 80 đã được tháo ra khỏi đó, và FIG.8 là hình vẽ của phần lắp 58 khi nhìn từ phía trong của phần lắp 58 theo chiều rộng xe. Như được mô tả trên đây, phần gài vào thân xe A có rãnh hình khuyên 52 và gờ trên phần gài vào thân xe 53 được bố trí ở phía trong của phần thân chính 51 theo chiều rộng xe. Hình dạng mặt cắt ngang của phần thân chính 51 và rãnh hình khuyên 52 lần lượt đối xứng nhau theo chiều dọc của thân xe và theo phương thẳng đứng của thân xe.

Mặt khác, ở phía trước thân xe, kích thước bên ngoài của gờ trên phần gài vào thân xe 53 gần như bằng kích thước bên ngoài của phần thân chính 51, trong khi ở phía sau thân xe, kích thước bên ngoài này trở nên nhỏ dần so với kích thước bên ngoài của phần thân chính 51 và mức độ mà các mặt đầu 53R của nó ở phía sau thân xe nhô ra là

bằng không (zero) so với gờ trên phần gài vào thân xe 53 để được làm ngang bằng với rãnh hình khuyên 52.

Đến lượt mình, các đoạn khoét được tạo ra trên phần gài vào thân xe A bằng cách lần lượt cắt bỏ một đoạn phần thành của gờ trên phần gài vào thân xe 53 và phần lắp 58 về phía trong của phần gài vào thân xe A theo chiều rộng xe. Các đoạn khoét này được tạo ra ở các vị trí nằm đối diện với nhau theo hướng cạnh dài nếu giả sử rằng hình dạng mặt cắt ngang của rãnh hình khuyên 52 có dạng gần như ovan. Theo phương án này, các đoạn khoét này bao gồm đoạn khoét thứ nhất FC ở phía trước thân xe và đoạn khoét thứ hai RC ở phía sau thân xe. Bằng cách tạo ra đoạn khoét thứ nhất FC và đoạn khoét thứ hai RC trên phần gài vào thân xe A, có thể tạo thuận lợi cho việc ép và làm biến dạng đàn hồi phần gài vào thân xe A theo phương thẳng đứng khi phần gài vào thân xe A được lắp vào trong lỗ lắp 6a.

Hơn nữa, theo phương án này, có sự khác nhau về độ sâu giữa đoạn khoét thứ nhất FC và đoạn khoét thứ hai RC. Cụ thể hơn, đoạn khoét thứ hai RC có độ sâu mà nó tiến về phía trong của phần gài vào thân xe A theo chiều rộng xe và tiến đến mặt tỳ 51a để tỳ vào chi tiết ngoài, trong khi đó đoạn khoét thứ nhất FC có độ sâu mà nó tiến về phía trong của phần gài vào thân xe A theo chiều rộng xe và dừng lại ngay trước khi đạt đến rãnh hình khuyên 52. Nói cách khác, như được minh họa trên FIG.8, phần đáy của đoạn khoét thứ hai RC nằm tương ứng với mặt tỳ 51a để tỳ vào chi tiết ngoài, trong khi đó phần đáy của đoạn khoét thứ nhất FC nằm tương ứng với phần bên 58b của chi tiết mà rãnh hình khuyên 52 được tạo ra trên đó.

Theo kết cấu nêu trên, bằng cách tăng độ sâu của đoạn khoét thứ hai RC ở phía sau thân xe đến mức mà độ nhô ra của gờ trên phần gài vào thân xe 53 là nhỏ và kích thước của nó theo phương thẳng đứng của thân xe nhỏ hơn độ sâu của đoạn khoét thứ nhất FC đến mức mà độ nhô ra của gờ trên phần gài vào thân xe 53 là lớn và kích thước của nó theo phương thẳng đứng của thân xe là lớn, có thể tạo thuận lợi cho việc phần gài vào thân xe A ở phía sau thân xe bị biến dạng hơn nữa.

FIG.9 là hình vẽ phối cảnh của giá đỡ 80. FIG.10 là hình chiếu bằng của giá đỡ 80 khi nhìn từ phía ngoài của giá đỡ 80 theo chiều rộng xe. FIG.11 là hình vẽ phối cảnh của cơ cấu đèn xi nhan 40 khi nhìn từ phía trước bên trái của cơ cấu đèn xi nhan 40. FIG.12 là hình vẽ phối cảnh của cơ cấu đèn xi nhan 40 khi nhìn từ phía sau bên trái của

cơ cấu đèn xi nhan 40, và FIG.13 là hình vẽ của phần lắp 58, có giá đỡ 80 được lắp vào đó, khi nhìn từ phía trong của phần lắp 58 theo chiều rộng xe.

Giá đỡ 80 được đúc liền khối, ví dụ, bằng nhựa cứng có phần hình ống 83 để được lồng vào trong phần lắp 58 của giá đỡ đèn xi nhan 50 và gờ trên giá đỡ 84 có hình dạng đĩa mở rộng ra phía ngoài từ một đầu của phần hình ống 83. Lỗ thông 81 mà dây điện 46 đi qua đó có hình dạng tương tự như hình dạng theo chu vi ngoài của phần hình ống 83.

Các vấu gài 85 gài vào các lỗ dài 55 đi xuyên qua phần gài vào thân xe A và các phần khoét 86 để tạo hình các vấu gài 85 được tạo ra trên phần theo chu vi ngoài của gờ trên giá đỡ 84 ở phía giá đỡ. Ngoài ra, vấu nhô thứ nhất 87 ở phía trước thân xe và vấu nhô thứ hai 90 ở phía sau thân xe được tạo ra trên các đầu theo chiều dọc của gờ trên giá đỡ 84 ở phía giá đỡ. Vấu nhô thứ hai 90 có hình dạng bậc được trang bị mặt đầu thứ nhất 91 và mặt đầu thứ hai 92.

Khi giá đỡ 80 được gài vào trong phần gài vào thân xe A, gờ trên giá đỡ 84 ở phía giá đỡ tỳ vào gờ trên phần gài vào thân xe 53 và mặt đầu 82 của phần hình ống 83 tỳ vào phần đáy 58a của phần lắp 58 cũng như các vấu gài 85 được gài vào trong các lỗ dài 55. Đồng thời, vấu nhô thứ nhất 87 được lắp vào trong đoạn khoét thứ nhất FC, trong khi vấu nhô thứ hai 90 được lắp vào trong đoạn khoét thứ hai RC. Theo cách này, việc định vị và chống tuột của giá đỡ 80 được hoàn tất nên phần gài vào thân xe A khó bị biến dạng khiến cho việc lắp cố định giá đỡ đèn xi nhan 50 vào chi tiết ngoài 6 được hoàn tất.

Phần đầu 84F của gờ trên giá đỡ 84 theo hướng về phía trước thân xe có hình dạng đi dọc theo đường bao ngoài của phần thân chính 51. Liên quan đến vấn đề này, gờ trên phần gài vào thân xe 53 mà được trang bị mặt đầu 53F ở phía trước thân xe có kích thước bên ngoài trở nên nhỏ dần về phía sau thân xe để được làm ngang bằng với rãnh hình khuyên 52 trên các mặt đầu 53R của nó ở phía sau thân xe, trong khi đó phần đầu 84R của gờ trên giá đỡ 84 ở phía sau thân xe có hình dạng sao cho nó nhô theo hướng về phía sau thân xe nhiều hơn so với các mặt đầu 53R ở phía sau thân xe. Theo cách này, đoạn gờ để thực hiện chức năng làm phương tiện chống tuột nhằm ngăn không cho phần gài vào thân xe A bị tuột ra khỏi lỗ lắp 6a được hỗ trợ bởi giá đỡ 80. Chi tiết hơn, khi giá đỡ 80 được gài vào trong phần gài vào thân xe A, vấu nhô thứ nhất

87 tỷ vào phần bên 58b trong khi mặt đầu thứ nhất 91 của vấu nhô thứ hai 90 thực hiện chức năng là một bộ phận của gờ để tỷ trực tiếp vào chi tiết ngoài 6.

Đồng thời, mặt bên 83F của phần hình ống 83 ở phía trước thân xe và mặt bên 83R của phần hình ống 83 ở phía sau thân xe tỷ vào mặt bên của phần lắp 58 nằm theo chiều dọc của thân xe trong khi mặt đầu thứ hai 92 của vấu nhô thứ hai 90 tỷ vào mặt tỷ 51a để tỷ vào chi tiết ngoài. Theo cách này hoặc theo cách bố trí mà các phần tương ứng của giá đỡ 80 tỷ vào các phần tương ứng của phần gài vào thân xe A, độ chính xác mà giá đỡ 80 được bố trí và đặc tính chống rung của nó được nâng cao. Về mặt này, bằng cách được bố trí theo cách mà giá đỡ 80 có hình dạng khác nhau ở phía trước thân xe và phía sau thân xe, có thể ngăn không cho giá đỡ 80 bị lắp sai.

FIG.14 là hình vẽ dùng để giải thích trạng thái mà phần gài vào thân xe A bị nén và biến dạng theo phương thẳng đứng. Như được mô tả trên đây, giá đỡ đèn xi nhan 50 được làm bằng một chi tiết đàn hồi và đoạn khoét thứ hai RC có độ sâu đến mức nó tiến đến mặt tỷ 51a để tỷ vào chi tiết ngoài. Theo cách này, công nhân lắp ráp có thể dễ dàng làm biến dạng phần gài vào thân xe A đến trạng thái mà ở đó đoạn khoét thứ hai RC bị triệt tiêu theo cách mà các mặt đầu 53R của gờ trên phần gài vào thân xe 53 ở phía sau thân xe được đưa vào tiếp xúc với nhau bằng cách bóp theo phương thẳng đứng các vùng lân cận của các tấm bên 54.

Để so sánh, trên gờ trên phần gài vào thân xe 53 ở phía trước thân xe, do độ sâu của đoạn khoét thứ nhất FC có kích thước nhỏ và kích thước của gờ trên phần gài vào thân xe 53 theo phương thẳng đứng của thân xe là lớn, nó khó bị biến dạng ngay cả khi các vùng lân cận của các tấm bên 54 bị bóp lại theo phương thẳng đứng nhờ cùng một lực như trong trường hợp gờ trên phần gài vào thân xe 53 ở phía sau thân xe, nhưng bằng cách trước hết lòng phần thân sau dễ bị biến dạng của gờ trên phần gài vào thân xe 53 vào trong lỗ lắp 6a và sau đó tác dụng một lực lớn hơn lên gờ trên phần gài vào thân xe 53 ở trạng thái mà giá đỡ đèn xi nhan 50 bị bóp lại, cũng có thể tạo thuận lợi cho việc lòng gờ trên phần gài vào thân xe 53 ở phía trước thân xe vào trong lỗ lắp 6a.

FIG.15 là hình vẽ dùng để giải thích trạng thái mà các tấm bên 54 của phần gài vào thân xe A mở rộng ra theo phương thẳng đứng. Giá đỡ 80 có thể được gài vào trong phần gài vào thân xe A chỉ cần bằng cách đẩy chi tiết đầu vào trong chi tiết sau khiến cho tính dễ lắp ráp được cải thiện. Sở dĩ như vậy là do lực để mở rộng các tấm bên 54

dẫn dần ra phía ngoài tăng do các vấu gài 85 tỳ vào các rãnh dẫn hướng 54a của các tấm bên 54 khi giá đỡ 80 được đẩy vào trong phần gài vào thân xe A. Mặt khác, khi giá đỡ 80 được tháo ra khỏi phần gài vào thân xe A, các vấu gài 85 có thể dễ dàng tách ra khỏi các lỗ dài 55 bằng cách mở rộng theo phương thẳng đứng các tấm bên 54 làm bằng chi tiết đàn hồi, khiến cho khả năng bảo dưỡng cũng được nâng cao.

Như được mô tả trên đây, trong cơ cấu đèn xi nhan 40 theo sáng chế, có tính đến việc nó được bố trí theo cách mà giá đỡ 80 được làm từ một chi tiết bằng vật liệu cứng và có phần hình ống 83 mà dây điện 46 để cấp điện cho nguồn chiếu sáng 42 đi qua đó; giá đỡ đèn xi nhan 50 được làm bằng một chi tiết đàn hồi và có phần thân chính 51 được để lộ ra bên ngoài từ chi tiết ngoài 6 theo chiều rộng xe; rãnh hình khuyên 52 tỳ vào bề mặt theo chu vi trong của lỗ lắp 6a; và phần gài vào thân xe A nhô về phía trong theo chiều rộng xe vượt quá lỗ lắp 6a, trong đó phần được làm dày B chỉ được trang bị lỗ thông 57 mà dây điện 46 đi qua đó được tạo ra cho phần thân chính 51 và phần lắp 58 mà phần hình ống 83 của giá đỡ 80 được lắp vào đó được tạo ra trên phần gài vào thân xe A; và kích thước của phần hình ống 83 của giá đỡ 80 theo chiều rộng xe lớn hơn kích thước của lỗ lắp 6a theo chiều rộng xe, khiến cho khi giá đỡ 80 được gài vào trong giá đỡ đèn xi nhan 50, phần hình ống 83 kéo dài đến vị trí tỳ vào phần được làm dày B của phần thân chính 51 để đỡ rãnh hình khuyên 52 và phần gài vào thân xe A từ phía trong của giá đỡ đèn xi nhan 50, điều này dẫn đến việc làm cho lỗ thông 57 đi xuyên qua phần thân chính 51 nhỏ hơn để tăng chiều dày của giá đỡ đèn xi nhan 50, khiến cho độ cứng vững của phần kéo dài của giá đỡ đèn xi nhan 50 được nâng cao hơn so với giá đỡ đèn xi nhan 50 có kết cấu rỗng và làm bằng một chi tiết có dạng tấm mỏng. Theo cách này hoặc bằng cách giảm kích thước theo phương thẳng đứng của giá đỡ đèn xi nhan 50, điều này cho phép tạo ra cơ cấu đèn xi nhan 40 có ấn tượng mạnh về hình dáng bên ngoài khi nhìn từ phần phía trước của cơ cấu đèn xi nhan 40.

Lưu ý là, liên quan đến hình dạng của xe, hình dạng và vật liệu của cơ cấu đèn xi nhan, các hình dạng của vỏ và mặt kính, hình dạng và kết cấu của giá đỡ đèn xi nhan, hình dạng và kết cấu của giá đỡ, hình dạng của phần gài vào thân xe, hình dạng và số lượng các đoạn khoét và các vấu nhô và các thông số tương tự, chúng không chỉ giới hạn ở những gì được thể hiện trong cơ cấu theo phương án nêu trên, mà chúng có thể được cải biến theo nhiều cách khác nhau. Cơ cấu đèn xi nhan của xe theo sáng chế

không chỉ được sử dụng cho xe máy, mà có thể được áp dụng cho xe ba bánh và xe bốn bánh kiểu ngồi để chân hai bên yên xe được bố trí theo cách mà giá đỡ đèn xi nhan được gài vào trong lỗ được tạo ra xuyên qua chi tiết ngoài.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Cơ cấu đèn xi nhan (40) của xe bao gồm:

vỏ (41) tiếp nhận nguồn chiếu sáng (42);

giá đỡ đèn xi nhan (50) đỡ vỏ (41) và lắp vào lỗ lắp (6a) đi xuyên qua chi tiết ngoài (6) của xe (1); và

giá đỡ (80) được gài vào phần bên trong của giá đỡ đèn xi nhan (50) theo chiều rộng xe nên có thể ngăn không cho giá đỡ đèn xi nhan (50) bị tuột ra,

trong đó giá đỡ (80) được làm từ một chi tiết bằng vật liệu cứng và có phần hình ống (83) mà dây điện (46) để cấp điện cho nguồn chiếu sáng (42) đi qua đó,

giá đỡ đèn xi nhan (50) được làm bằng một chi tiết đàn hồi và có phần thân chính (51) được để lộ ra bên ngoài từ chi tiết ngoài (6) theo chiều rộng xe, rãnh hình khuyên (52) tỳ vào bề mặt theo chu vi trong của lỗ lắp (6a) và phần gài vào thân xe (A) nhô về phía trong theo chiều rộng xe vượt quá lỗ lắp (6a),

phần thân chính (51) được tạo ra có lỗ thông (57) mà dây điện (46) đi qua đó,

phần gài vào thân xe (A) được tạo ra có phần lắp (58) mà phần hình ống (83) của giá đỡ (80) được lắp vào trong đó,

kích thước của phần hình ống (83) của giá đỡ (80) theo chiều rộng xe lớn hơn kích thước của lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe, và

khi giá đỡ (80) được gài vào trong giá đỡ đèn xi nhan (50), phần hình ống (83) kéo dài đến vị trí mà nhô ra ngoài từ lỗ lắp (6a) theo chiều rộng xe để đỡ rãnh hình khuyên (52) và phần gài vào thân xe (A) từ phía trong của giá đỡ đèn xi nhan (50),

trong đó gờ (84) ở phía giá đỡ (80) mà có kích thước bên ngoài lớn hơn lỗ lắp (6a) được tạo ra trên phần đầu của phần hình ống (83) của giá đỡ (80),

gờ trên phần gài vào thân xe (53) mà tỳ vào gờ trên giá đỡ (84) được tạo ra trên phần gài vào thân xe (A),

ít nhất một đoạn khoét (FC, RC) nằm hướng theo chiều rộng xe được tạo ra trên phần gài vào thân xe (A), và

mặt đầu của đường bao ngoài của gờ trên phần gài vào thân xe (53) được làm ngang bằng với mặt đáy của rãnh hình khuyên (52) ở một trong số các vị trí nơi mà các đoạn khoét (FC, RC) được tạo ra.

2. Cơ cấu đèn xi nhan của xe theo điểm 1, trong đó các vấu nhô (87, 90) để gài vào các đoạn khoét (FC, RC) được tạo ra trên giá đỡ (80).
3. Cơ cấu đèn xi nhan của xe theo điểm 1 hoặc 2, trong đó các đoạn khoét (FC, RC) bao gồm đoạn khoét thứ nhất (FC) và đoạn khoét thứ hai (RC) được tạo ra ở các vị trí đối diện trên cạnh dài của lỗ lắp (6a).
4. Cơ cấu đèn xi nhan của xe theo điểm 3, trong đó có sự khác nhau về độ sâu giữa đoạn khoét thứ nhất (FC) và đoạn khoét thứ hai (RC).
5. Cơ cấu đèn xi nhan của xe theo điểm 3 hoặc 4, trong đó:
 - đoạn khoét thứ nhất (FC) được tạo ra ở phía của phần gài vào thân xe (A) có kích thước theo phương thẳng đứng lớn hơn,
 - đoạn khoét thứ hai (RC) được tạo ra ở phía của phần gài vào thân xe (A) có kích thước theo phương thẳng đứng nhỏ hơn, và
 - độ sâu của đoạn khoét thứ hai (RC) có kích thước lớn hơn độ sâu của đoạn khoét thứ nhất (FC).
6. Cơ cấu đèn xi nhan của xe theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:
 - phần lắp (58) là một phần lõm có đáy, và
 - khi giá đỡ (80) được gài vào trong phần lắp (58), mặt đầu (82) của phần hình ống (83) tỳ vào phần đáy (58a) của phần lắp (58).
7. Cơ cấu đèn xi nhan của xe theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó chu vi ngoài của giá đỡ đèn xi nhan (50) có hình dạng được làm thon dần theo cách mà chu vi ngoài có kích thước trở nên nhỏ dần khi giá đỡ đèn xi nhan (50) tiến ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

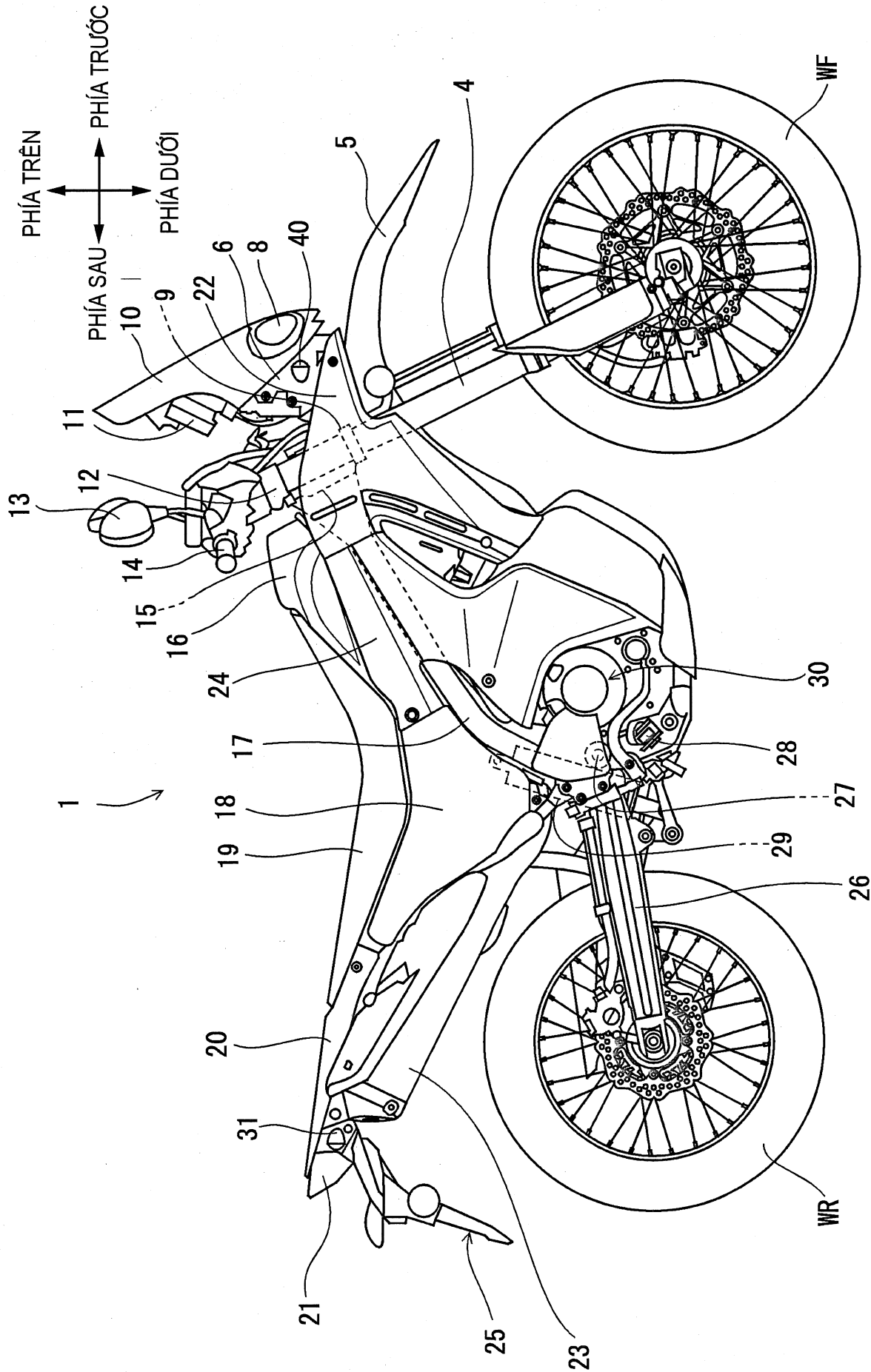


Fig.1

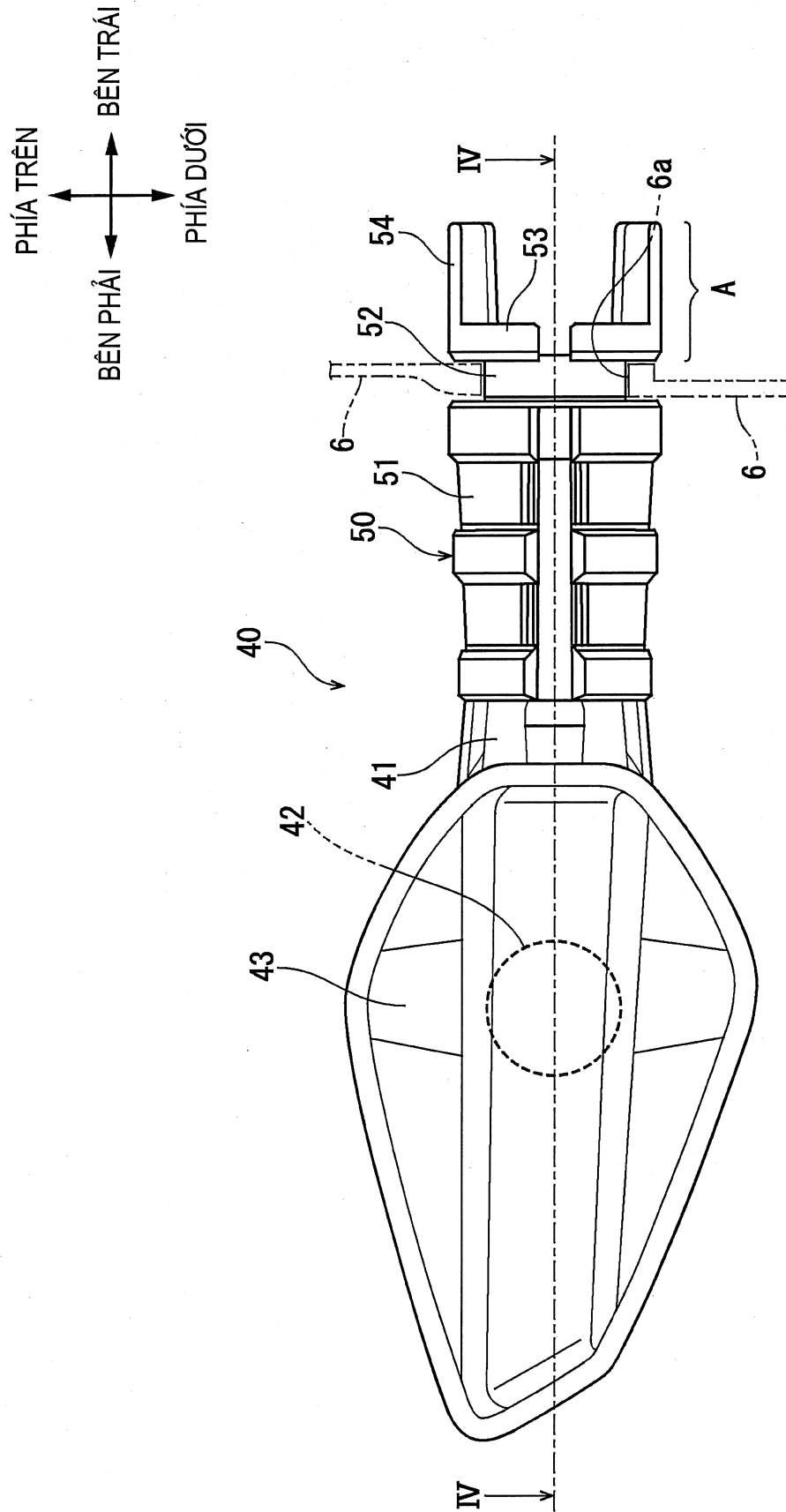


Fig.2

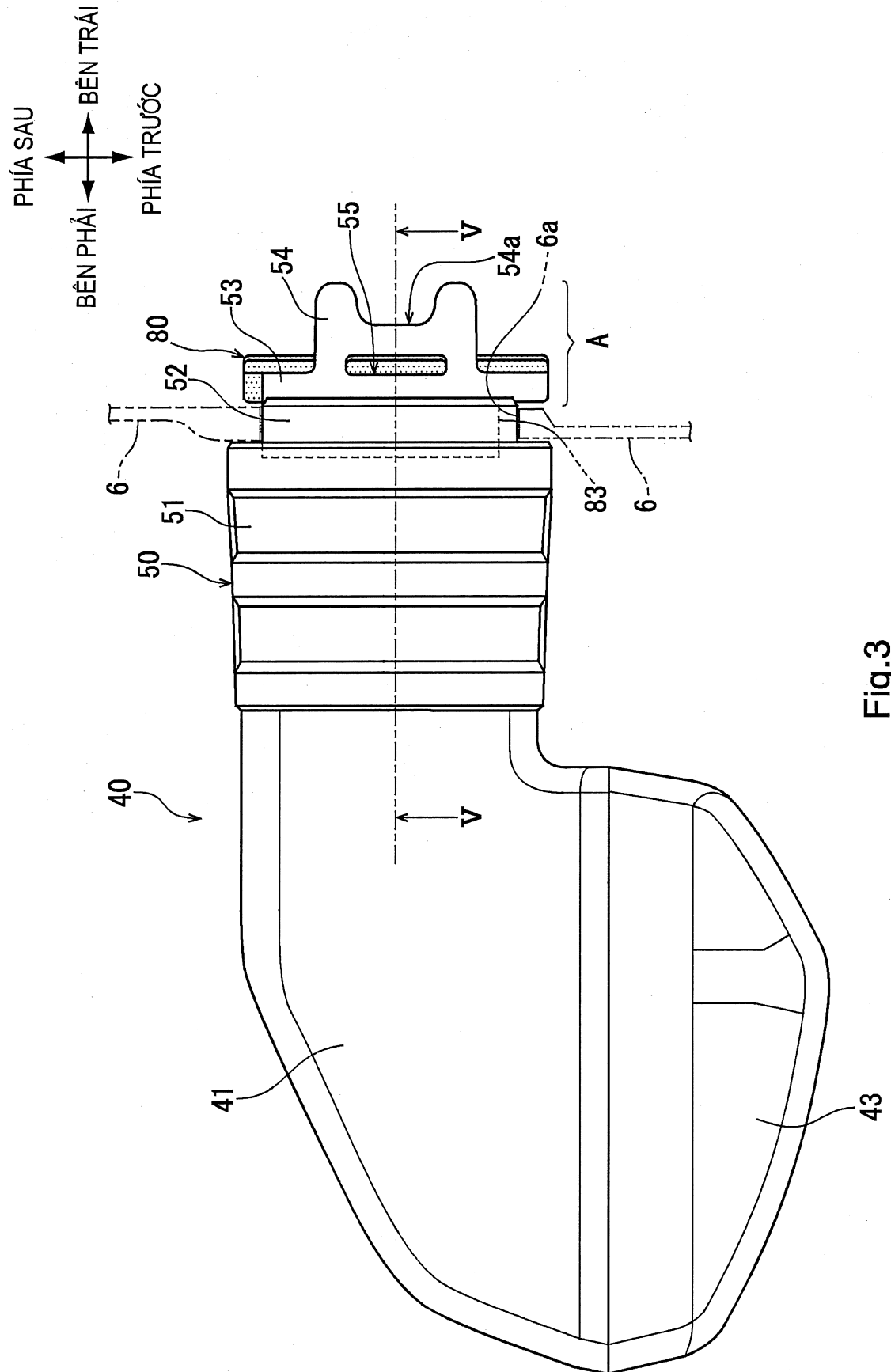


Fig.3

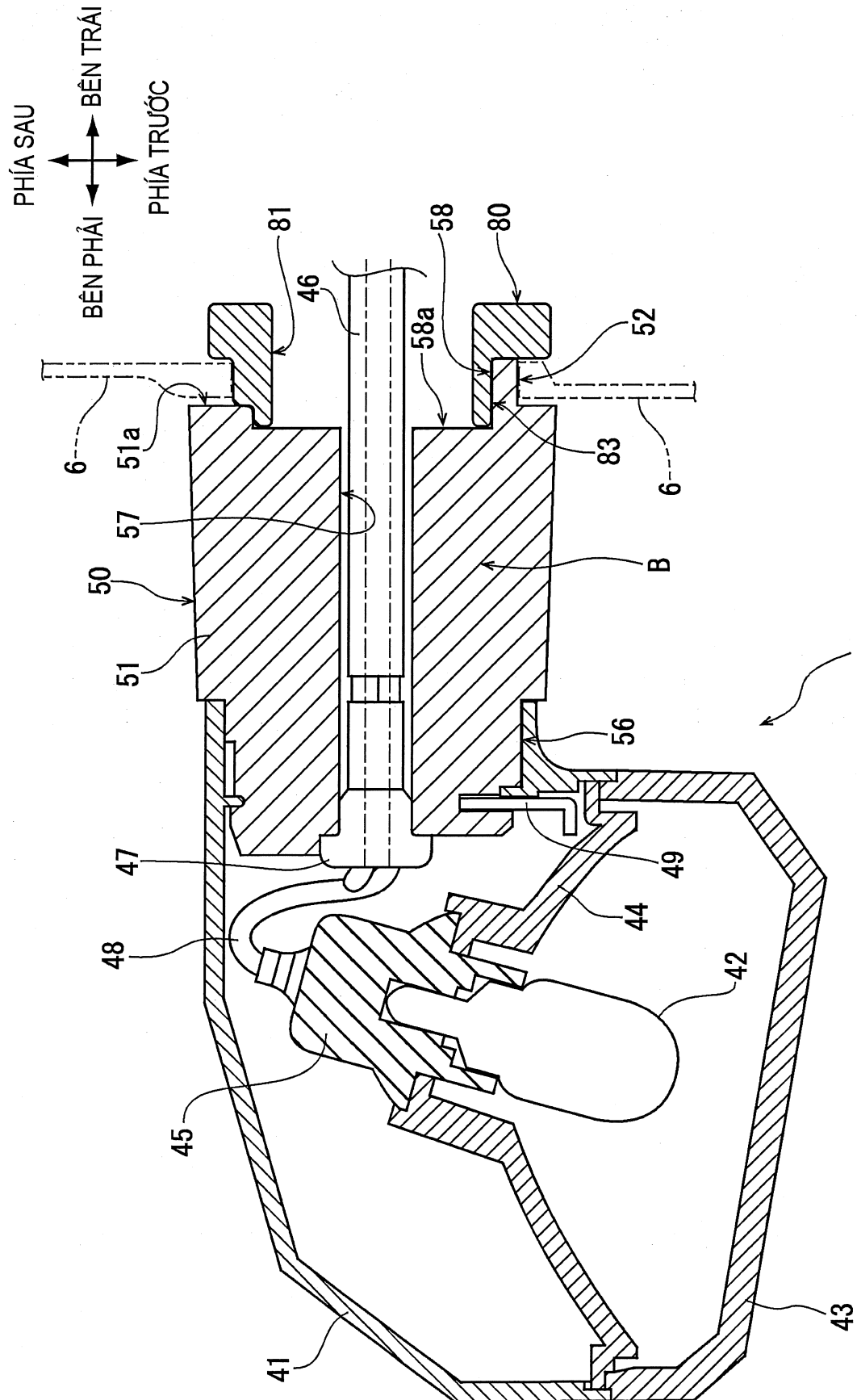


Fig.4

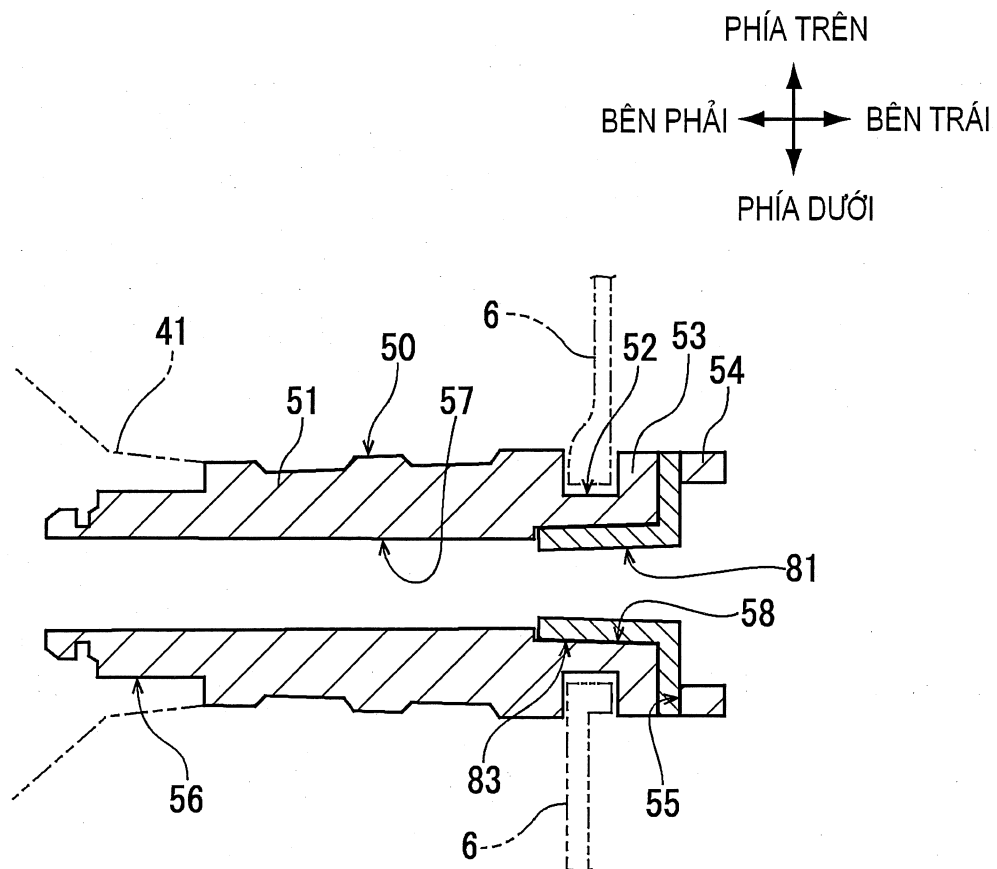


Fig.5

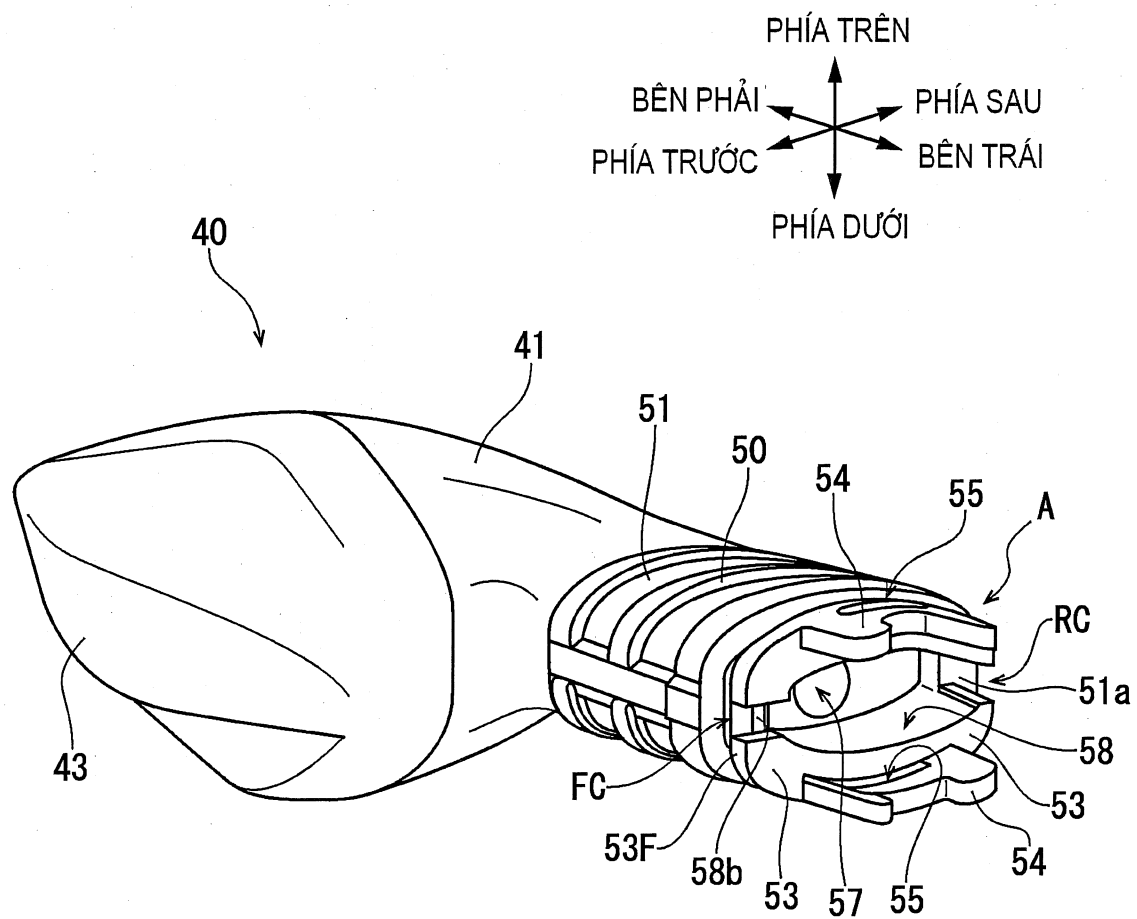


Fig.6

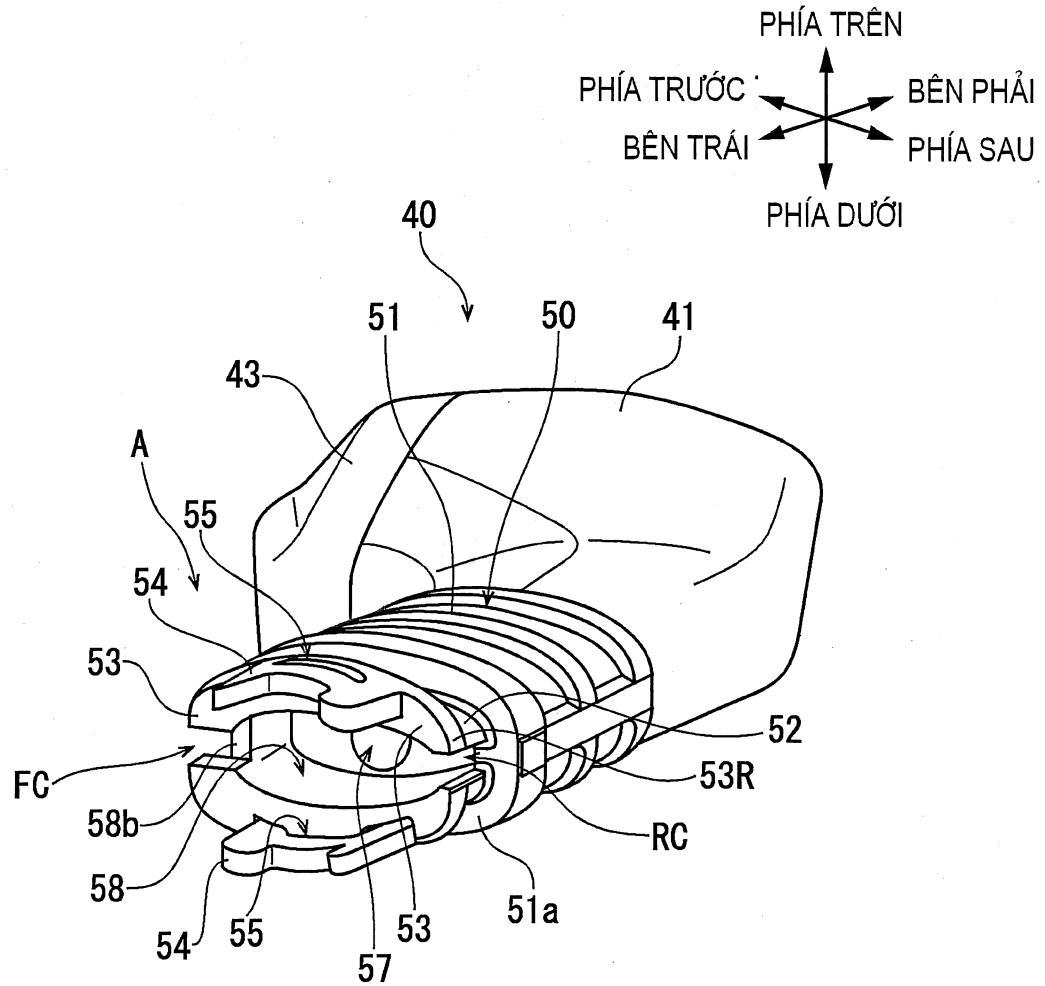


Fig.7

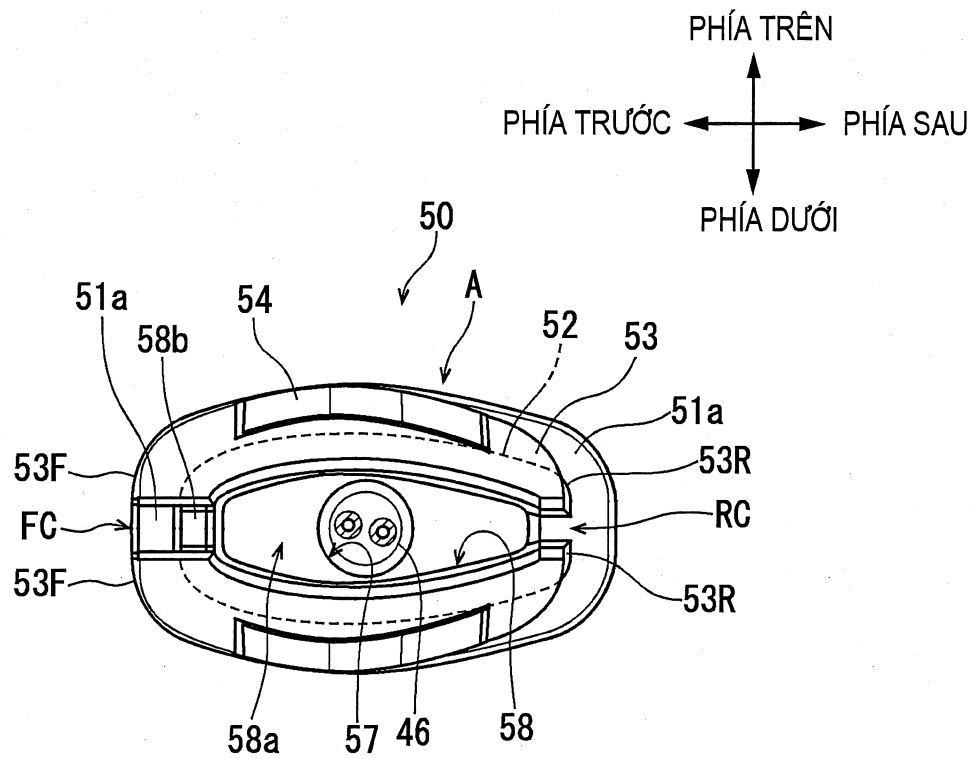


Fig.8

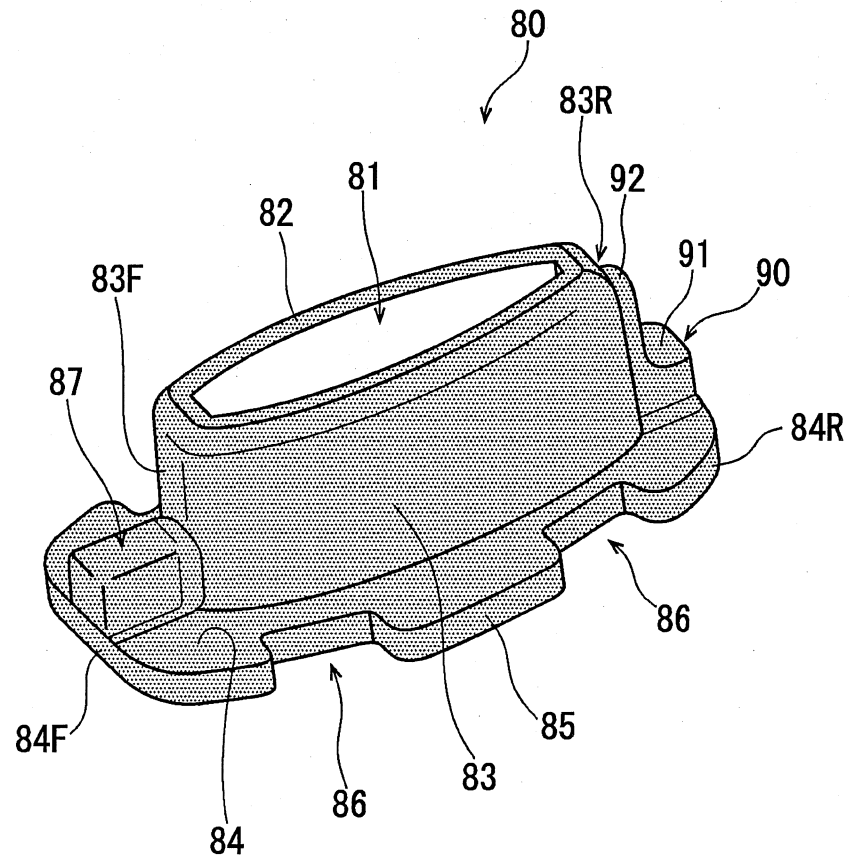


Fig.9

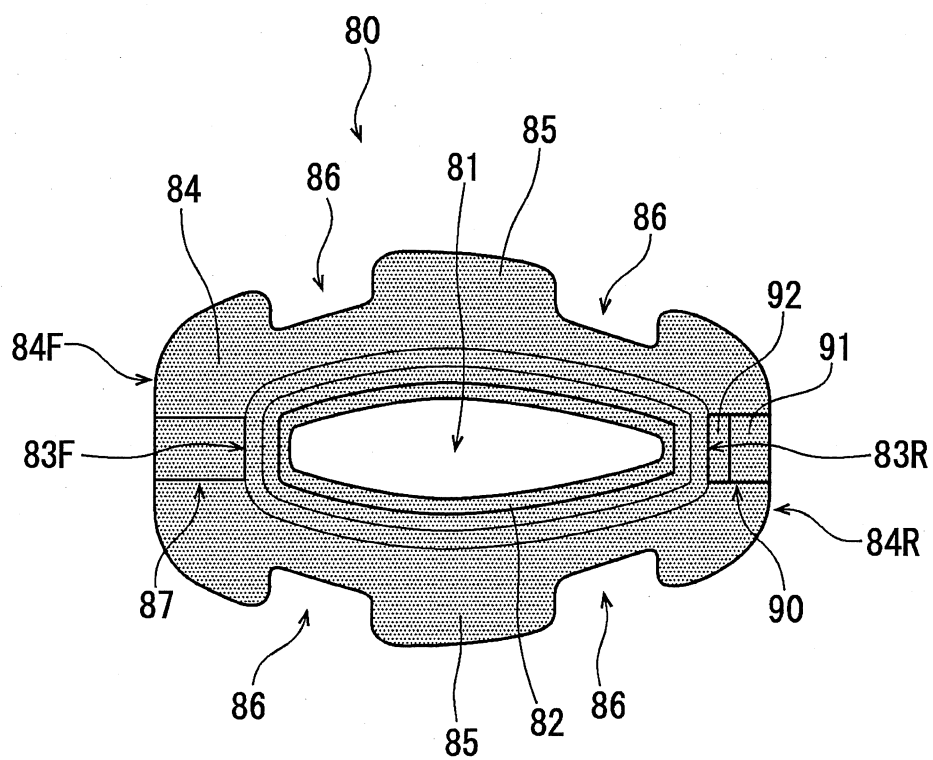


Fig.10

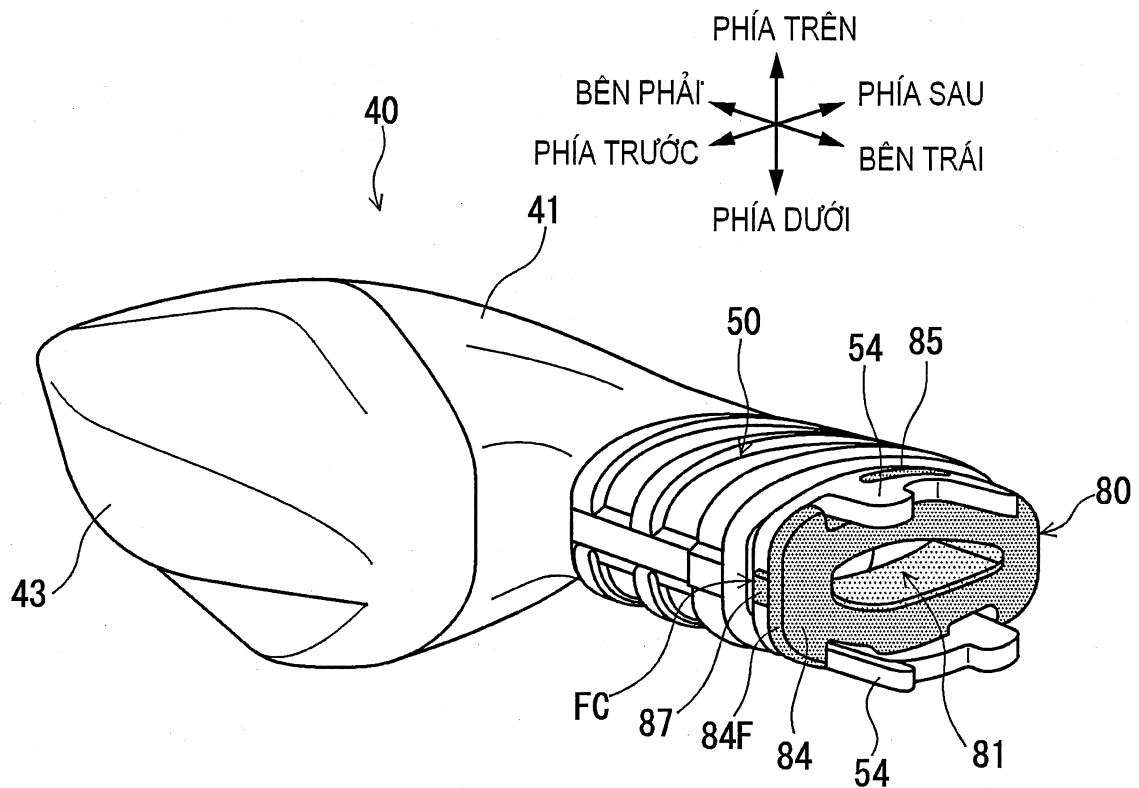


Fig.11

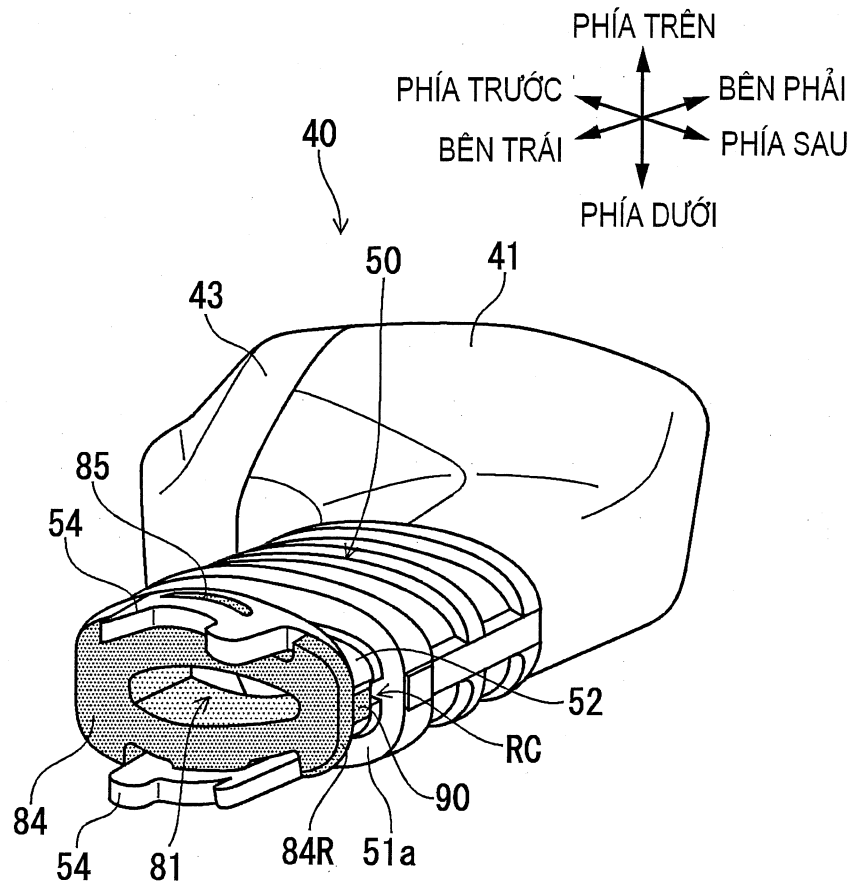


Fig.12

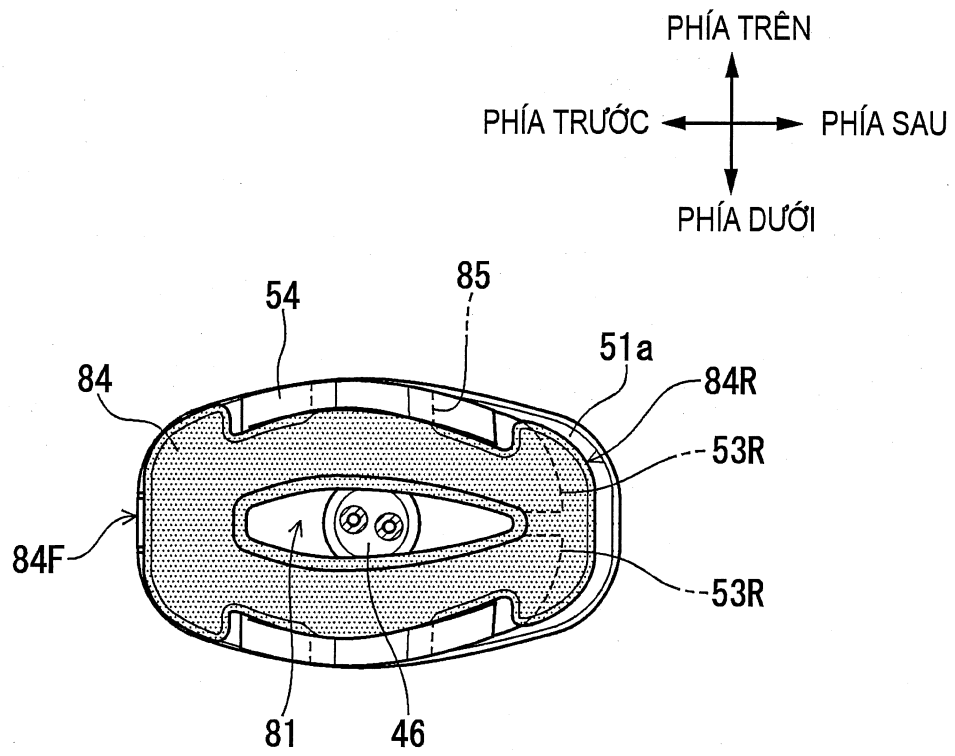


Fig.13

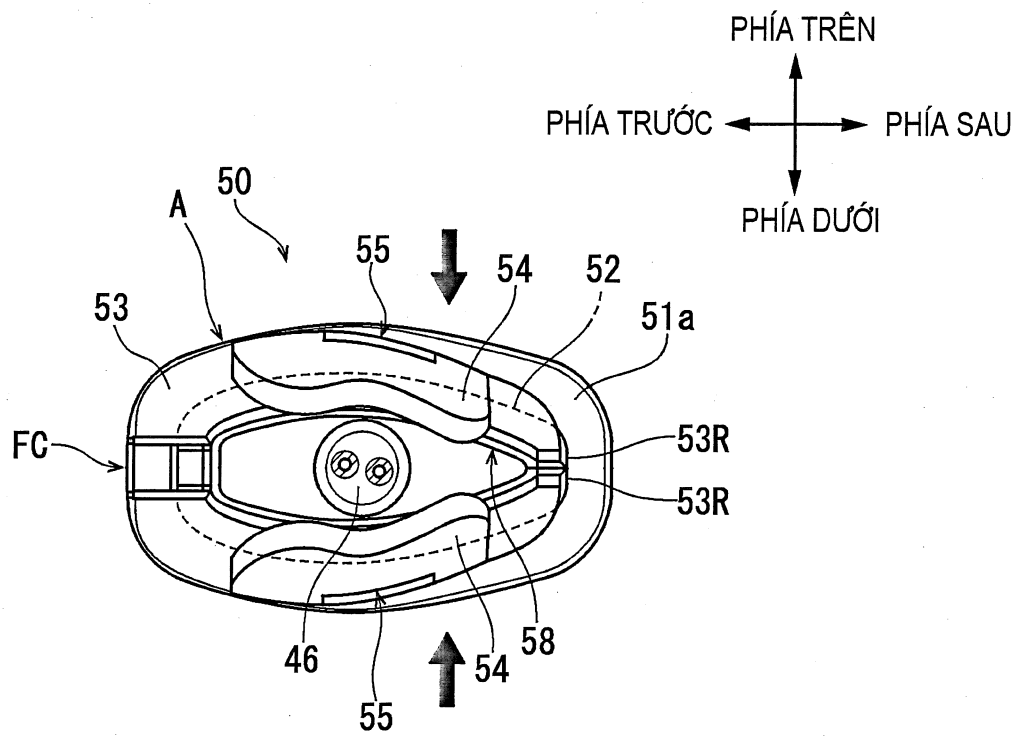


Fig.14

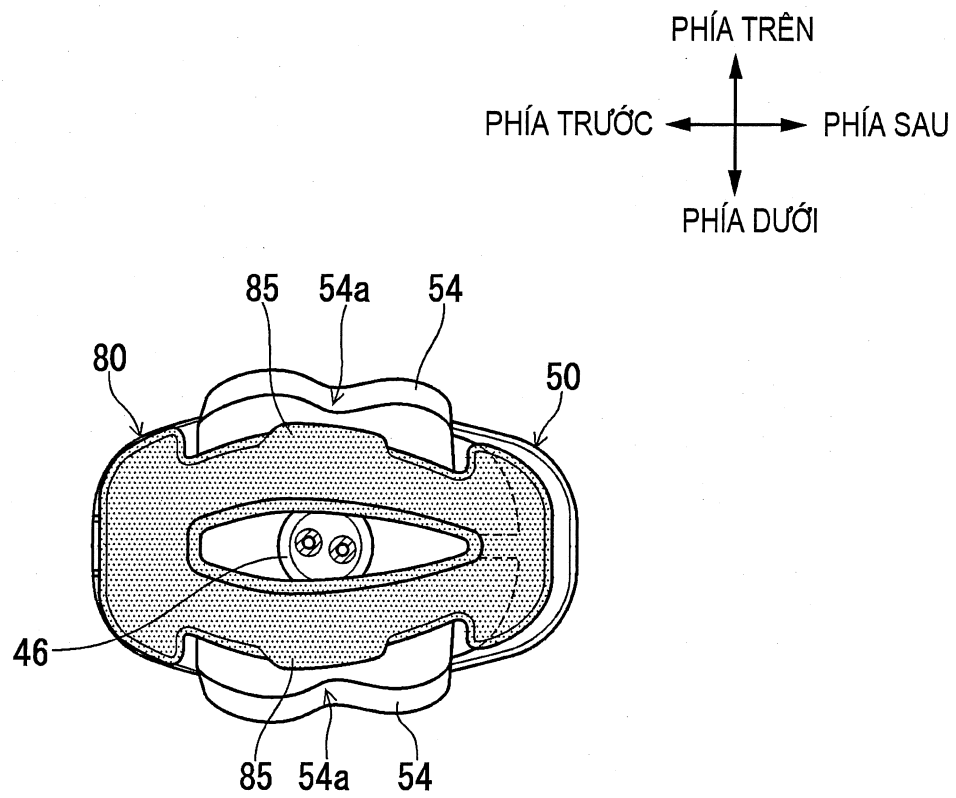


Fig.15