



(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)



1-0033021

(51)^{2020.01} B62J 17/02; B62K 11/14; B62D 39/00; (13) B
B62D 61/02

(21) 1-2007-00578

(22) 16/03/2007

(30) 2006-114237 18/04/2006 JP

(45) 25/08/2022 413

(43) 25/10/2007 235A

(73) YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA (JP)

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

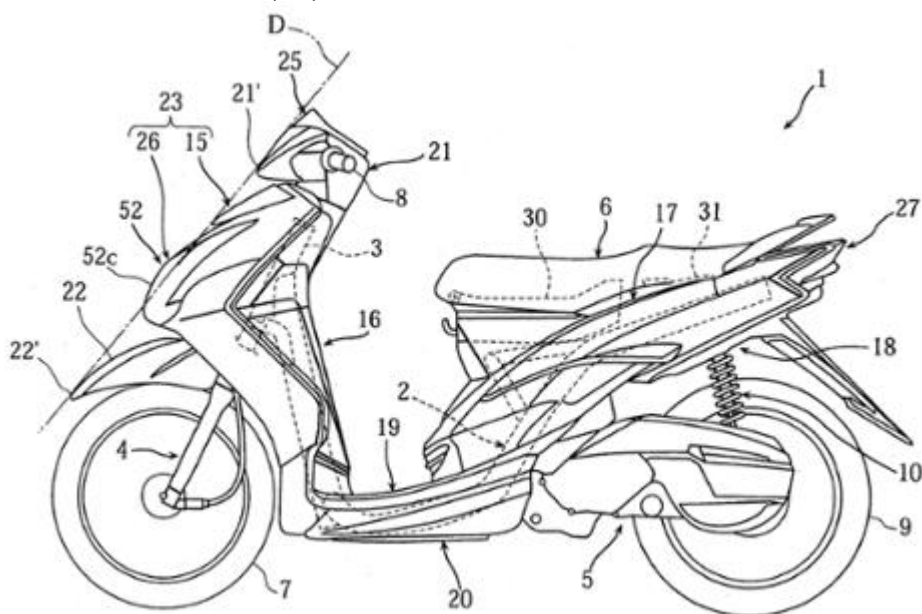
(72) Kouji Kurihara (JP).

(74) Công ty Cổ phần Sở hữu công nghiệp INVESTIP (INVESTIP)

(54) XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến xe máy, trong đó lực cản đối với dòng không khí lưu động được giảm để tạo khả năng cải thiện tính năng động học.

Khi nhìn theo phương nằm ngang xe máy, tấm che trước (23) được bố trí sao cho phần phình (mép trước) (52c) của thấu kính (52) của cơ cấu đèn pha (26) tạo thành tấm che thân trước, nhô về phía trước đường thẳng (D) nối giữa các mép trước (21', 22') của tấm che tay lái (21) và chắn bùn trước (22).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe máy, trong đó tấm che thân trước được bố trí giữa chắn bùn trước và tấm che tay lái che phần trước xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ví dụ, xe máy kiểu scuter thường được kết cấu sao cho tấm che thân trước che phía trước ống cổ giữa chắn bùn trước che phần phía trên của bánh trước và tấm che tay lái che mặt ngoài tay lái (xem, ví dụ, tài liệu patent 1).

Tài liệu patent 1: JP-A-11-115846

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Xe máy thông thường nêu trên có nguy cơ phải chịu lực cản lớn do tấm che thân trước được bố trí bị ép về phía sau giữa chắn bùn trước và tấm che tay lái, tấm che thân trước tạo lực cản không khí làm cho dòng không khí trơn tru thành dòng chuyển động rối, làm giảm tính năng động học.

Sáng chế được đề xuất nhằm khắc phục tình trạng nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất xe máy, trong đó lực cản của dòng khí lưu động được giảm để tạo khả năng cải thiện tính năng động học.

Sáng chế có đặc điểm là xe máy bao gồm chắn bùn trước che phần phía trên của bánh trước, tấm che tay lái được bố trí về phía sau và về phía trên chắn bùn trước bao quanh tay lái và tấm che thân trước được bố trí giữa tấm che tay lái và chắn bùn trước để che xe máy từ phía trước và trong đó khi nhìn theo phương nằm ngang xe máy, ít nhất một phần mép trước của tấm che thân trước được bố trí nhô về phía trước đường thẳng nối giữa các mép trước của tấm che tay lái và chắn bùn trước.

Xe máy theo sáng chế ít nhất có một phần mép trước của tấm che thân trước được bố trí nhô về phía trước đường thẳng nối giữa các mép trước của tấm che tay lái và chắn bùn trước, sao cho các mép trước tương ứng của chắn bùn trước, tấm che thân trước và tấm che tay lái chéch về phía sau để tạo ra hầu như là đường thẳng. Nhờ đó, dòng không khí lưu động thổi một cách trơn tru lên phía trên theo chắn bùn trước, tấm che thân trước và tấm che tay lái không tạo xoáy trong dòng không khí, sao cho có thể làm giảm lực cản đối với dòng không khí lưu động, như vậy là tạo khả năng cải thiện được tính năng động học.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện xe máy theo một phương án của sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu từ phía trước thể hiện xe máy theo phương án của sáng chế;

Fig.3 là hình chiếu cạnh thể hiện tấm che thân trước của xe máy;

Fig.4 là hình chiếu nhìn từ trước thể hiện tấm che thân trước của xe máy;

Fig.5 là hình chiếu nhìn từ trước thể hiện cơ cấu đèn pha trên tấm che thân trước của xe máy;

Fig.6 là hình chiếu cạnh thể hiện cơ cấu đèn pha của xe máy; và

Fig.7 là hình chiếu mặt cắt được cắt theo đường VII-VII trên Fig.5, thể hiện cơ cấu đèn pha của xe máy.

Mô tả chi tiết sáng chế

Phương án theo sáng chế sẽ được mô tả dưới đây dựa vào được hình vẽ kèm theo.

Từ Fig.1 đến Fig.7 là các hình vẽ thể hiện máy theo một phương án của sáng chế. Ngoài ra, các thuật ngữ “phía trước” và “phía sau” và “bên trái” và “bên phải” theo phương án này là chỉ phía trước và phía sau và bên trái và bên phải khi nhìn ở trạng thái ngồi trên yên.

Trên các hình vẽ, số chỉ dẫn 1 chỉ xe máy kiểu scuter bao gồm khung thân dạng khung xương dưới 2, càng trước 4 được đỡ quay bởi ống cổ 3 được bố trí ở đầu trước khung thân 2 có thể lái được sang bên trái và bên phải, cụm động cơ kiểu đứng đưa 5 được đỡ chủ yếu ở giữa khung thân 2 để đứng đưa theo phương thẳng đứng và yên ngồi đôi 6 kiểu ngồi để chân hai bên được lắp trên khung thân 2 phía trên cụm động cơ 5.

Bánh trước 7 được đỡ cổ trục bởi đầu dưới của càng trước 4 vào đầu trên của tay lái 8 được bắt chặt. Chấn bùn trước 22 được bố trí trên càng trước 4 để che phần phía trên của bánh trước 7.

Bánh sau 9 được đỡ cổ trục bởi đầu sau của cụm động cơ 5 và giảm xóc sau 10 được bố trí giữa cụm động cơ 5 và khung thân 2.

Hộp chứa đồ 30 và bình nhiên liệu 31 được bố trí tương ứng theo chiều dọc song song, phía dưới yên 6. Đầu trước yên 6 được đỡ bởi hộp chứa đồ 30 có thể quay theo phương thẳng đứng.

Phía trước khung thân 2 về phía trước ống cổ 3 được che bởi tấm che thân trước 23 và phía sau khung thân 2 được che bởi tấm chắn chân 16. Đồng thời, bao quanh phần dưới của yên 6 được che bởi các tấm che thân bên trái và bên phải 17, 17 và chấn bùn sau 18 được bố trí về các phía dưới của các tấm che bên trái và bên phải 17, 17 để che phần phía trên của bánh sau 9.

Ngoài ra, sàn để bàn chân 19 mà trên đó người đi xe để hai bàn chân được bố trí giữa tấm chắn chân 16 và các tấm che bên trái và bên phải 17, 17 và phía dưới sàn để bàn chân 19 được che bởi tấm che phía dưới 20.

Mặt ngoài của tay lái 8 được che bởi tấm che tay lái 21. Trên tấm che tay lái 21 được bố trí cơ cấu đồng hồ 25 bao gồm đồng hồ tốc độ, đồng hồ chỉ mức nhiên liệu còn lại, v.v..

Ngoài ra còn có cơ cấu đèn đuôi 27 được bố trí ở các đầu sau của các tấm che thân bên trái và bên phải 17, 17.

Tấm che thân phía trước 23 bao gồm cơ cấu đèn pha 26 và tấm che trước 15 bao quanh mặt ngoài của cơ cấu đèn pha 26 và được bố trí giữa chắn bùn trước 22 và tấm che tay lái 21 được bố trí về phía sau và phía trên chắn bùn trước 22.

Tấm che trước 15 bao gồm các phần che phía trên 15a kéo dài về phía trước và chếch xuống phía dưới và các tấm che phía dưới 15b kéo dài liên tục đến các phần che phía trên 15a và kéo dài về phía sau và chếch xuống phía dưới theo phương thức che phần sau của chắn bùn trước 22 và hầu như có dạng hình cong vênh khi nhìn theo phương nằm ngang xe máy.

Theo phương án khác, sáng chế đề xuất xe máy bao gồm một chuỗi các tấm che trước xếp thẳng hàng để cải thiện hiệu quả động học. Xe máy này bao gồm tấm che phía dưới có mép phía trước đầu tiên. Xe máy này còn bao gồm tấm che phía trên. Ít nhất phần mép phía trước đầu tiên của tấm che trên được bố trí phía sau của mép trước của tấm che phía dưới sao cho để xác định được đường thẳng kéo dài mà mép phía trước đầu tiên tấm che phía dưới và tấm che phía trên nằm trên đó khi được quan sát từ mặt bên của xe máy. Xe máy này còn bao gồm tấm che giữa nằm trên đường thẳng; tuy nhiên, ít nhất một phần của tấm che giữa nhô về phía đường thẳng này.

Một số cửa vào của luồng gió lưu động 15c được tạo ra ở giữa tấm trong 15p theo hướng chiều rộng xe máy, được bố trí để nối giữa các tấm che phía dưới bên trái và bên phải 15b, 15b và tách riêng với tấm che trước 15. Các cửa vào 15c hầu như được che bởi cang trước 4 và bánh trước 7 khi nhìn từ phía trước xe máy. Luồng gió lưu động thổi qua đường dẫn dạng ống được tạo ra bởi sàn để bàn chân 19 và tấm che phía dưới 20, từ các cửa vào của luồng gió lưu động 15c thổi về phía cụm động cơ 5.

Miệng chiếu sáng 15d được tạo ra trên phần tấm che phía trên 15a của tấm che trước 15 có kích cỡ kéo dài hầu như trên toàn bộ phần tấm che phía trên 15a theo hướng chiều rộng xe máy và cơ cấu đèn pha 26 được lắp vào miệng đèn pha 15d.

Các miệng chiếu sáng 15d hầu như có dạng hình chữ V khi nhìn từ phía trước xe máy, mép dưới của nó được bố trí ở đầu dưới của phần tấm che phía trên 15a và các

mép phía trên bên trái và bên phải được bố trí ở lân cận các mép phía trên bên trái và bên phải của phần tấm che phía trên 15a.

Phần tấm che phía trên 15a bao gồm phần tấm che dạng hình chữ V 15i được bố trí ở giữa, vùng phía trên theo hướng chiều rộng xe máy kéo dài về phía trước xuống phía dưới được lắp chèn bởi phần có dạng hình chữ V của các miệng chiếu sáng 15d, các mép phía trên bên trái và bên phải 15j, 15j được bố trí về bên trái và bên phải của phần tấm che có dạng hình chữ V 15i kéo dài về phía trước theo phương thức giảm kích thước theo phương thẳng đứng về phía trước, như vậy là tạo các mép bên trái và bên phải của các miệng chiếu sáng 15d và các mép dưới bên trái và bên phải 15k, 15k được bố trí về phía dưới các mép phía trên bên trái và bên phải 15j kéo dài về phía trước theo phương thức nhô ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe máy so với các mép phía trên 15j.

Các phần vót nhọn tạo góc nhọn 15j' được tạo ra ở các đầu chóp của các mép phía trên bên trái và bên phải 15j, 15j. Ngoài ra, các phần vót nhọn 15k' được tạo ra ở các đầu chóp của các mép dưới bên trái và bên phải 15k, 15k được bố trí về phía dưới các phần vót nhọn 15j' và hầu như ở cùng vị trí theo chiều dọc như các phần vót nhọn 15j'. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig. 3, 15k' là phần mép phía trước đầu tiên của tấm che phía dưới 15b khi được quan sát từ mặt bên của xe máy.

Các phần ống dẫn không khí 15e, 15e được mở về phía trước được tạo ra ở các đầu dưới bên trái và bên phải của phần tấm che phía trên 15a có các miệng chiếu sáng 15d ở giữa. Các phần ống dẫn không khí bên trái và bên phải 15e được tạo ra sao cho các mép biên của nó tạo các hình trụ tròn kéo dài về phía sau.

Các phần ống dẫn không khí bên trái và bên phải 15e, 15e được tạo ra giữa các phần vót nhọn 15j' trên đó và các phần vót nhọn 15k dưới đó và được ẩn kín bởi các phần vót nhọn 15k' dưới đó khi nhìn theo phương nằm ngang.

Miệng còi dạng hình chữ V 15f được tạo ra trên phần tấm che dạng hình chữ V 15i của phần tấm che phía trên 15a. Miệng còi 15f được tạo ra sao cho mép mặt trong tạo hình trụ tròn kéo dài về phía sau.

Miệng còi 15f và các phần ống dẫn không khí bên trái và bên phải 15e dẫn luôn gió lưu động nâng cao vào cơ cấu đèn pha 26 theo lưu lượng đủ làm nguội và nâng cao độ cứng vững phần bao quanh các miệng chiếu sáng 15d của tấm che trước 15.

Còi 50 được bố trí ở vị trí trong phần tấm che phía trên 15a, đối diện với miệng còi 15f. Còi 50 được bắt chặt vào ống cổ 3 và được lắp vào giá treo đầu nhô về phía trước 59, sao cho âm thanh từ còi 50 thoát ra từ miệng còi 15f được truyền về phía trước xe máy.

Cơ cấu đèn pha 26 bao gồm thân đèn 51 được làm từ nhựa và có miệng thấu kính 51a mở về phía trước xe máy, thấu kính trong suốt không màu 52 được bố trí trên thân đèn 51 để che miệng thấu kính 51a, bóng đèn pha 53 được lắp tháo ra được vào thân đèn 51 được bố trí ở giữa theo hướng chiều rộng xe máy và mặt phản xạ đèn pha 54 được làm bằng nhựa phản xạ ánh sáng từ bóng đèn pha 53 về phía thấu kính 52.

Cơ cấu đèn pha 26 bao gồm các đèn nháy 56, 56 được bố trí về phía ngoài bên trái và bên phải bóng đèn pha 53 trên thân đèn 51. Các đèn nháy bên trái và bên phải 56 bao gồm các bóng đèn nháy 56a, 56a được lắp tháo ra được vào thân đèn 51 và các mặt phản xạ đèn nháy 56b, 56b phản xạ ánh sáng từ các bóng đèn nháy 56a về phía thấu kính 52. Thấu kính 52 là chung cho cả bóng đèn pha 53 và các bóng đèn nháy 56a, 56a.

Mặt phản xạ đèn pha 54 được phủ và được tạo ra trên bề mặt trong của nó với bề mặt phản xạ bằng cách lắng đọng hơi Al hầu như tạo dạng cốc và có bóng đèn pha 53 được lắp vào đáy của nó.

Mặt phản xạ đèn pha 54 được tạo ra trên phần dưới của nó có dẫn hướng vị trí 54b là ở dạng dài theo phương nằm ngang, kéo dài hình trụ dạng elip theo hướng chiều dọc. Bóng đèn vị trí 60 được bố trí trong dẫn hướng vị trí 54b nâng cao chất lượng quan sát được khẳng định trong khi chạy xe ban ngày. Dẫn hướng vị trí 54b và mặt phản xạ đèn pha 54 được nhìn qua thấu kính 52 từ phía ngoài xe máy.

Thân đèn 51 bao gồm thân 51c được tạo ra có lỗ lắp bóng đèn 51b, rãnh 51d được tạo ra ở mép biên của miệng thấu kính 51a của thân 51c, một số vấu lắp ráp 51e được tạo ra tiếp giáp với mép của miệng thấu kính 51a nhô ra phía ngoài và các ống lót lắp ráp dạng hình trụ 51f được tạo ra về bên trái và bên phải, các mép ngoài của thân 51c nhô về phía sau.

Mép mặt ngoài 52a của thấu kính 52 được gắn kín nước trong rãnh 51d bằng keo dán. Phần nhô định vị 52b được tạo ra trên mép mặt ngoài 52a của thấu kính 52 tiếp giáp với mép của miệng thấu kính 51a.

Thân đèn 51 được lắp vào các miệng chiếu sáng 15d từ phía sau xe máy và được bắt chặt theo vị trí vào tấm che phía trước 15 bằng cách kẹp chặt các vấu lắp ráp 51e vào các ống lót (không được thể hiện trên hình vẽ) của tấm che trước 15 bằng các vít bắt (không được thể hiện trên hình vẽ). Đồng thời, các ống lót lắp ráp bên trái và bên phải 51f, 51f được bắt chặt vào các vị trí lắp ráp (không được thể hiện trên hình vẽ) của tấm chắn chân 16 bằng các vít bắt (không được thể hiện trên hình vẽ).

Thấu kính 52 hầu như có dạng hình chữ V theo các miệng chiếu sáng 15d khi nhìn từ phía trước xe máy và các che đèn nháy bên trái và bên phải 56, 56 một cách liền khối. Bóng đèn pha 53 được bố trí ở giữa dạng hình chữ V của thấu kính 52 và các

bóng đèn nháy 56a, 56a được bố trí ở các đầu trên bên trái và bên phải dạng hình chữ V này.

Thấu kính 52 được tạo ra sao cho các đầu phía trên bên trái và bên phải dạng hình chữ V hầu như phẳng với tấm che trước 15 khi nhìn theo phương nằm ngang xe máy và phần phía dưới của nó được tạo ra phình về phía trước và chếch xuống phía dưới tấm che trước 15 được tạo ra hầu như dạng hình cầu. Bề mặt phía dưới của phần được tạo phình ra 52c được che bởi các mép dưới 15h của các miệng chiếu sáng 15d, các mép dưới 15h được bố trí về phía sau mép dưới 52d của thấu kính 52.

Phần che phía sau đèn nháy 15n kéo dài đến mép sau 15m của của tấm che trước 15 từ các mép sau của các bóng đèn nháy bên trái và bên phải 56a, 56a của tấm che trước 15 được xác định sao cho kích thước theo phương nằm ngang a được đo theo phương nằm ngang là dài hơn kích thước theo phương thẳng đứng b được đo theo phương thẳng đứng (xem Fig.6).

Phần phình 52c của thấu kính 52 nhô về phía trước xe máy từ đường thẳng D nối giữa mép trước 21' của tấm che tay lái 21 và mép trước 22' của chắn bùn trước 22 (xem Fig.1). Ngoài ra, khi nhìn theo phương nằm ngang của xe máy, tấm che tay lái 21 được tạo ra sao cho mép trước 21' của nó kéo dài theo đường thẳng D.

Theo phương án này, vì tiếp xúc trước 15 tạo tấm che thân trước 23, được bố trí sao cho mép trước của nó nhô về phía trước đường thẳng D nối giữa các mép trước 21', 22' của tấm che tay lái 21 và chắn bùn trước 22, các mép trước tương ứng của chắn bùn trước 22, tấm che trước 15 và tấm che tay lái 21 được bố trí trên đường thẳng D và chếch về phía sau mà không tạo ra bậc lớn bất kỳ nào để tạo lực cản không khí. Nhờ đó, dòng không khí lưu động thổi lên phía trên theo chắn bùn trước 22, tấm che trước 15 và tấm che tay lái 21 và thổi phía trên đầu vít từ tấm che tay lái 21, sao cho có thể làm giảm lực cản tương ứng đối với dòng không khí lưu động, như vậy là tạo khả năng cải thiện tính năng động học của xe máy.

Cụ thể là, vì một phần của tấm che thân trước 23 về phía chắn bùn trước 22 nhô về phía trước đường thẳng D và mép trước 21' của tấm che tay lái 25 được tạo ra theo đường thẳng D, có thể tiếp tục cải thiện được tính năng động học. Hơn nữa, vì chắn bùn trước 22 được đỡ về phía thân xe máy quay sang bên trái và bên phải tương ứng với vận hành lái bánh trước 7, chắn bùn trước 22 được tạo ra đồng đều về vị trí theo phương thẳng đứng so với tấm che thân trước 23 bất luận trạng thái về phía trước hay trạng thái về phía sau của bánh trước 7 và như vậy, tính năng động học được tạo ra tiếp tục là tốt hơn về phương diện này.

Đồng thời, khi mép trước của tấm che trước 15 nhô về phía trước đường thẳng D, thấu kính 52 của cơ cấu đèn pha 26 tạo một phần tấm che thân trước 23, nhô về phía trước đường thẳng D, sao cho kết cấu có thể nhanh chóng được thực hiện bằng

cách xác định thấu kính 52 về hình dạng, kích cỡ, v.v., là có ưu điểm về chi phí so với trường hợp, ở đó kết cấu được tạo ra bởi chính tấm che trước.

Theo phương án này, vì các mép dưới 15h của tấm che trước 15 che bề mặt dưới của thấu kính 52 được bố trí về phía sau mép dưới 52d của thấu kính 52, bậc giữa bề mặt dưới của thấu kính 52 và các mép dưới 15h của tấm che trước 15 được bố trí về phía sau. Kết quả là, dòng không khí lưu động thổi xuống phía dưới bề mặt dưới của thấu kính 52 được giảm sức cản, nhờ đó có thể hạn chế sự giảm tính năng động học theo bậc. Tức là, sẽ phát sinh vấn đề là gần hơn với bậc được bố trí về phía đầu trước, sức cản đối với dòng không khí lưu động sẽ lớn hơn và tính năng động học bị giảm.

Theo phương án này, vì các bóng đèn nháy bên trái và bên phải 56a, 56a được bố trí trên thân đèn 51 của cơ cấu đèn pha 26 và các bóng đèn nháy tương ứng 56a và bóng đèn pha 53 được che bởi thấu kính chung 52, không cần có tấm che nào khác chắn giữa bóng đèn pha 53 và các bóng đèn nháy bên trái và bên phải 56a, 56a và không có lực cản đối với dòng không khí lưu động, sao cho có thể đảm bảo được tính năng động học.

Theo phương án này, vì thấu kính 52 là hầu như có dạng hình chữ V khi nhìn từ phía trước xe máy và các bóng đèn nháy 56a, 56a được bố trí ở các đầu phía trên bên trái và bên phải của thấu kính có dạng hình chữ V 52, thấu kính 52 được tạo hình dạng theo hướng, trong đó dòng không khí lưu động thổi, sao cho có thể tiếp tục cải thiện được tính năng động học.

Theo phương án này, vì kích thước theo phương nằm ngang a từ các mép phía sau của các bóng đèn nháy bên trái và bên phải 56a, 56a của tấm che trước 15 đến mép sau 15m của tấm che trước 15 được xác định là dài hơn kích thước theo phương thẳng đứng b, tấm che trước 15 chệch nhiều hơn về phía sau, không tạo ra thẳng đứng, sao cho dòng không khí lưu động thổi qua tấm che trước 15 có thể giảm lực cản, có thể cải thiện tính năng động học.

Theo phương án này, vì còi 50 được bố trí trong mép phía trên có dạng hình chữ V 15i của tấm che trước 15, có thể ngăn không để cho tấm che thân trước 23 được tạo ra lớn theo hướng chiều rộng so với trường hợp, ở đó còi 50 được bố trí về phía ngoài mép có dạng hình chữ V, sao cho có thể tạo ra toàn bộ tấm che thân phía trước 23 nhỏ gọn, như vậy là tạo khả năng cải thiện được tính năng động học.

Đồng thời, vì miệng còi dạng hình chữ V 15f được tạo ra trên mép phía trên có dạng hình chữ V 15i của tấm che trước 15, có thể đảm bảo âm lượng còi cần thiết.

Ngoài ra, trong khi phương án được mô tả đối với trường hợp, ở đó cơ cấu đèn pha 26 được bố trí trên tấm che thân trước 23 và thấu kính 52 nhô ra phía trước đường thẳng D, sáng chế có thể áp dụng ngay cả trong trường hợp, ở đó cơ cấu đèn pha

không được bố trí trên tấm che thân trước. Trong trường hợp này, chỉ cần mép trước của tấm che trước được bố trí nhô về phía trước đường thẳng D, trong đó trường hợp này gần như cùng hiệu quả như phương án đã nêu.

Đồng thời, trong khi phương án thể hiện trường hợp, ở đó thấu kính 52 của cơ cấu đèn pha 26 toàn bộ có dạng hình chữ V, thấu kính theo sáng chế không cần thiết đòi hỏi là dạng hình chữ V toàn bộ mà vẫn đủ đáp ứng, chỉ cần mép phía trên là dạng hình chữ V trong thấu kính 52' được chỉ đường nét đứt dài và ngắn thay thế trên Fig.5.

Chú thích các số chỉ dẫn và các ký hiệu

- 1: xe máy
- 15: bánh trước
- 15h: mép dưới (mép trước)
- 15f: miệng còi
- 15m: mép sau
- 15n: phần tấm che phía sau đèn nháy
- 21: tấm che tay lái
- 21': mép trước
- 22: chắn bùn trước
- 22': mép trước
- 23: tấm che thân trước
- 26: cơ cấu đèn pha
- 50: còi
- 51: thân đèn
- 51a: miệng đèn
- 52: thấu kính
- 52c: phần phình (mép trước)
- 56a: bóng đèn nháy
- a: kích thước theo phương nằm ngang
- b: kích thước theo phương thẳng đứng

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe máy bao gồm một chuỗi các tấm che trước xếp thẳng hàng để cải thiện hiệu quả động học, xe máy này bao gồm:

tấm che phía dưới có mép phía trước đầu tiên;

tấm che phía trên được bố trí để che và quay tay lái, ít nhất là mép phía trước đầu tiên của tấm che phía trên được bố trí phía sau của mép phía trước đầu tiên của tấm che phía dưới sao cho để xác định được đường thẳng kéo dài, trong đó mép phía trước đầu tiên của tấm che phía dưới và phía trên được đặt nằm khi được quan sát từ mặt bên của xe máy; và

tấm che giữa nằm trên đường thẳng và bao gồm thấu kính được sắp xếp kéo dài chéo qua điểm giữa chiều dọc của xe máy theo hướng chiều rộng xe máy, thấu kính kéo dài phía sau chéo qua đường thẳng với ít nhất một phần của thấu kính nhô về phía trước của đường thẳng; trong đó:

ít nhất một phần của tấm che giữa bao quanh mặt ngoài của thấu kính, tấm che giữa bao gồm phần che dạng hình chữ V, các mép phía trên bên phải và bên trái, các mép phía dưới bên phải và bên trái, và mép dưới của miệng chiếu sáng;

bề mặt phía dưới của thấu kính kéo dài về phía trước từ mép phía dưới miệng chiếu sáng của tấm che giữa;

bề mặt phía dưới của thấu kính được uốn cong khi nhìn từ mặt bên của xe máy; và

các phần phía trước đầu tiên của các mép phía dưới bên phải và bên trái được bố trí phía sau của các phần phía trước đầu tiên của mép phía trên bên phải và bên trái và phía sau của phần phía trước của tấm che dạng chữ V.

2. Xe máy theo điểm 1, trong đó xe máy là xe scuter.

3. Xe máy theo điểm 1, xe máy này còn bao gồm thân xe máy, bánh trước được treo từ thân xe máy sao cho để rẽ trái và rẽ phải cùng với chấn bunn phía trước.

4. Xe máy theo điểm 1, trong đó ít nhất một phần chính của mép phía trước của tấm che tay lái được đặt nằm dọc theo đường thẳng.

5. Xe máy theo điểm 1, trong đó ít nhất một phần của bề mặt của thấu kính nhô ra phía trước của đường thẳng.

6. Xe máy theo điểm 1, trong đó ít nhất một phần của mép phía trước của thấu kính nhô ra phía trước của đường thẳng.

7. Xe máy theo điểm 1, xe máy này còn bao gồm đèn pha được che bằng các thấu kính.

8. Xe máy theo điểm 7, trong đó phần phía dưới của thấu kính được che bằng mép dưới của miệng chiếu sáng của tấm che phía trước.
9. Xe máy theo điểm 8, trong đó phần phía trước đầu tiên của mép dưới của miệng chiếu sáng của tấm che phía trước được bố trí phía sau của phần phía trước đầu tiên của thấu kính.
10. Xe máy theo điểm 7, trong đó đèn pha bao gồm các đèn nháy bên trái và bên phải.
11. Xe máy theo điểm 10, trong đó thấu kính che đèn pha và các đèn nháy bên trái và bên phải.
12. Xe máy theo điểm 10, trong đó mép phía trên của thấu kính có dạng hình chữ V nói chung khi nhìn từ phía trước của xe máy, và trong đó các đèn nháy bên trái và bên phải được bố trí ở các đầu phía trên của dạng hình chữ V.
13. Xe máy theo điểm 12, trong đó tấm che phía trước bao gồm phần che phía sau, phần che phía sau này kéo dài giữa các mép phía sau cùng của các đèn nháy bên trái và bên phải và mép phía sau cùng của tấm che phía trước.
14. Xe máy theo điểm 13, trong đó khoảng cách theo phương nằm ngang giữa các mép phía sau cùng của các đèn nháy bên trái và bên phải và mép phía sau cùng của tấm che phía trước là lớn hơn khoảng cách theo phương thẳng đứng giữa các mép phía sau cùng của các đèn nháy bên trái và bên phải và mép phía sau cùng của tấm che phía trước.
15. Xe máy theo điểm 13, trong đó phần che dạng hình chữ V che phần phía trước của đèn pha.
16. Xe máy theo điểm 15, trong đó phần che dạng hình chữ V được bố trí ở trên của mép phía trên của thấu kính.
17. Xe máy theo điểm 15, xe máy này còn bao gồm còi, còi được bố trí ở phía sau của phần che dạng hình chữ V.
18. Xe máy theo điểm 17, trong đó phần che dạng hình chữ V của tấm che phía trước có có miệng còi dạng hình chữ V.
19. Xe máy theo điểm 1, xe máy này còn bao gồm bóng đèn pha và bóng đèn nháy được đặt sao cho khi nhìn từ vị trí phía trước của xe máy, bóng đèn pha được bố trí đằng sau vị trí của các thấu kính mà nhô ra phía trước của đường thẳng và bóng đèn nháy được bố trí đằng sau vị trí của thấu kính mà kéo dài về phía sau chéo qua đường thẳng.
20. Xe máy bao gồm:
chấn bùn phía trước che phần phía trên của bánh trước;

tấm che tay lái được bố trí để che và quay tay lái, ít nhất một phần của tấm che tay lái được bố trí phía sau và phía trên chắn bùn trước sao cho để xác định được đường thẳng kéo dài, trong đó mép phía trước đầu tiên của tấm che tay lái và chắn bùn được đặt nằm khi nhìn từ mặt bên của xe máy; và

tấm che thân phía trước được bố trí nằm giữa tấm che tay lái và chắn bùn phía trước và bao gồm các thấu kính được sắp xếp kéo dài chéo qua điểm giữa chiều dọc của xe máy theo hướng chiều rộng của xe máy, tấm che thân phía trước che ít nhất là phần phía trước của xe máy, thấu kính kéo dài về phía sau chéo qua đường thẳng với ít nhất một phần của thấu kính nhô về phía trước của đường thẳng; trong đó:

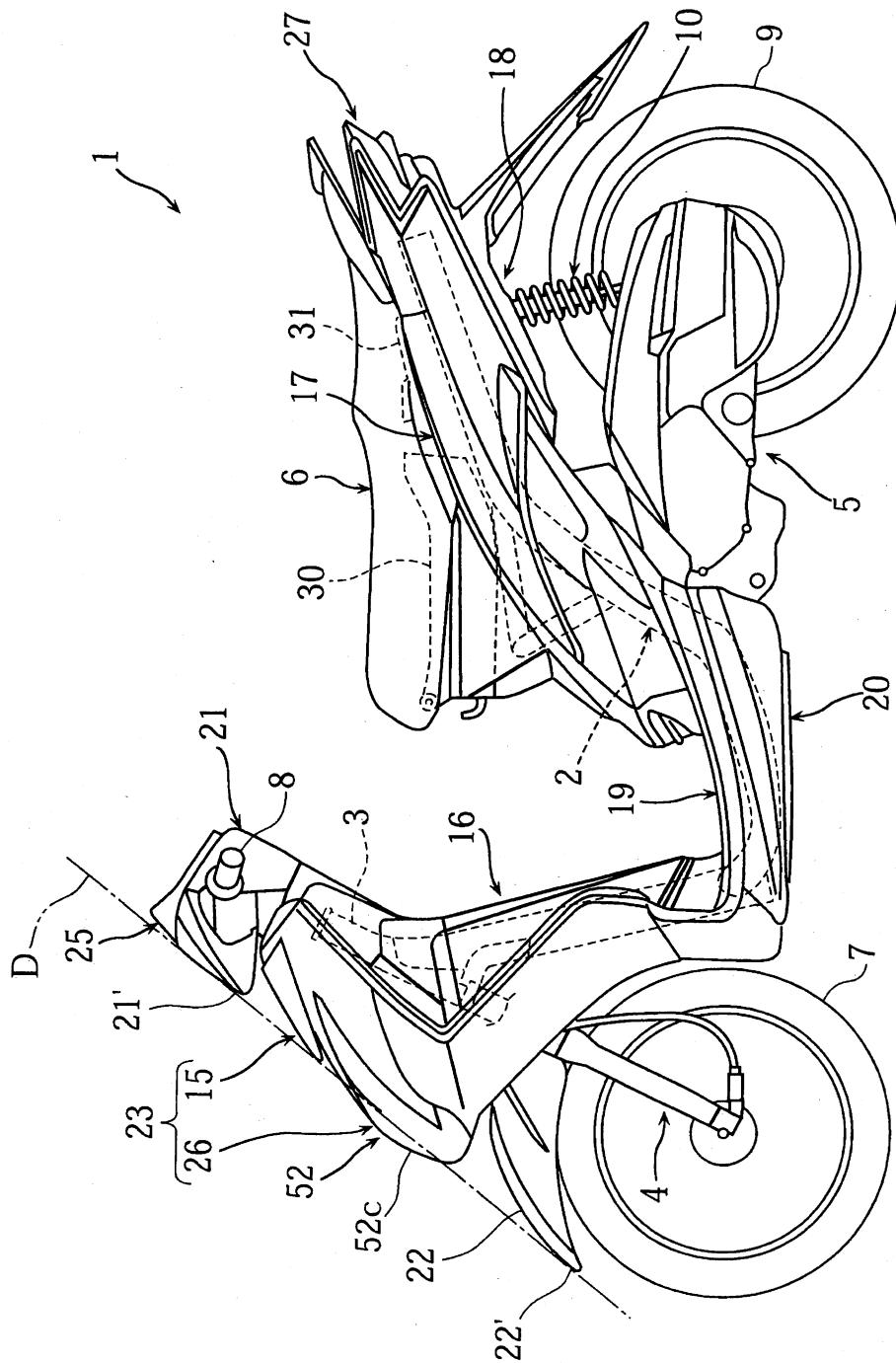
tấm che thân phía trước bao gồm ít nhất một phần của tấm che phía trước bao quanh mặt ngoài của thấu kính, tấm che phía trước bao gồm phần che dạng hình chữ V, các mép phía trên bên phải và bên trái, các mép phía dưới bên phải và bên trái, và mép dưới của miệng chiếu sáng;

bề mặt phía dưới của thấu kính kéo dài về phía trước từ mép phía dưới miệng chiếu sáng của tấm che phía trước;

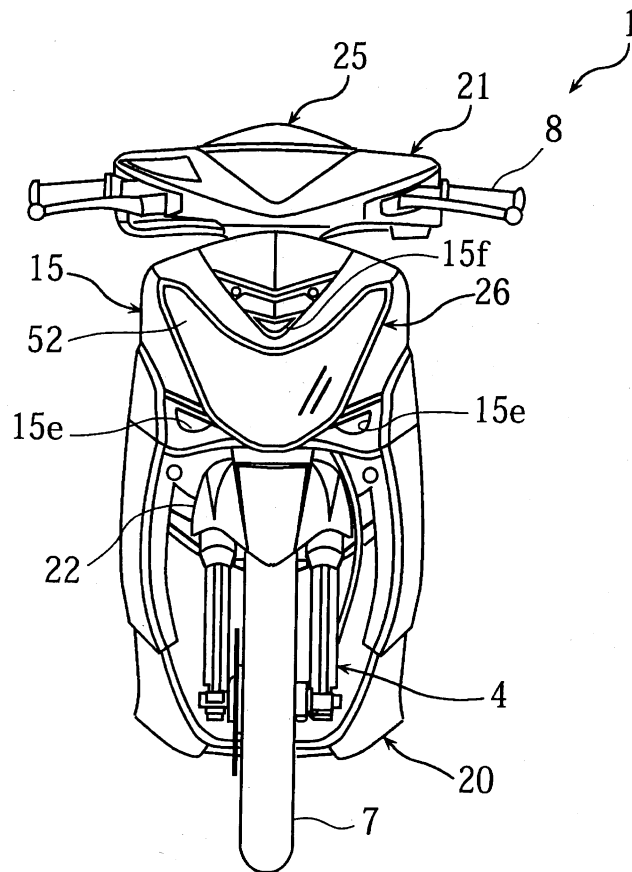
bề mặt phía dưới của thấu kính được uốn cong khi nhìn từ mặt bên của xe máy; và

các phần phía trước đầu tiên của các mép phía dưới bên phải và bên trái được bố trí phía sau của các phần phía trước đầu tiên của mép phía trên bên phải và bên trái và phía sau của phần phía trước đầu tiên của phần che dạng chữ V.

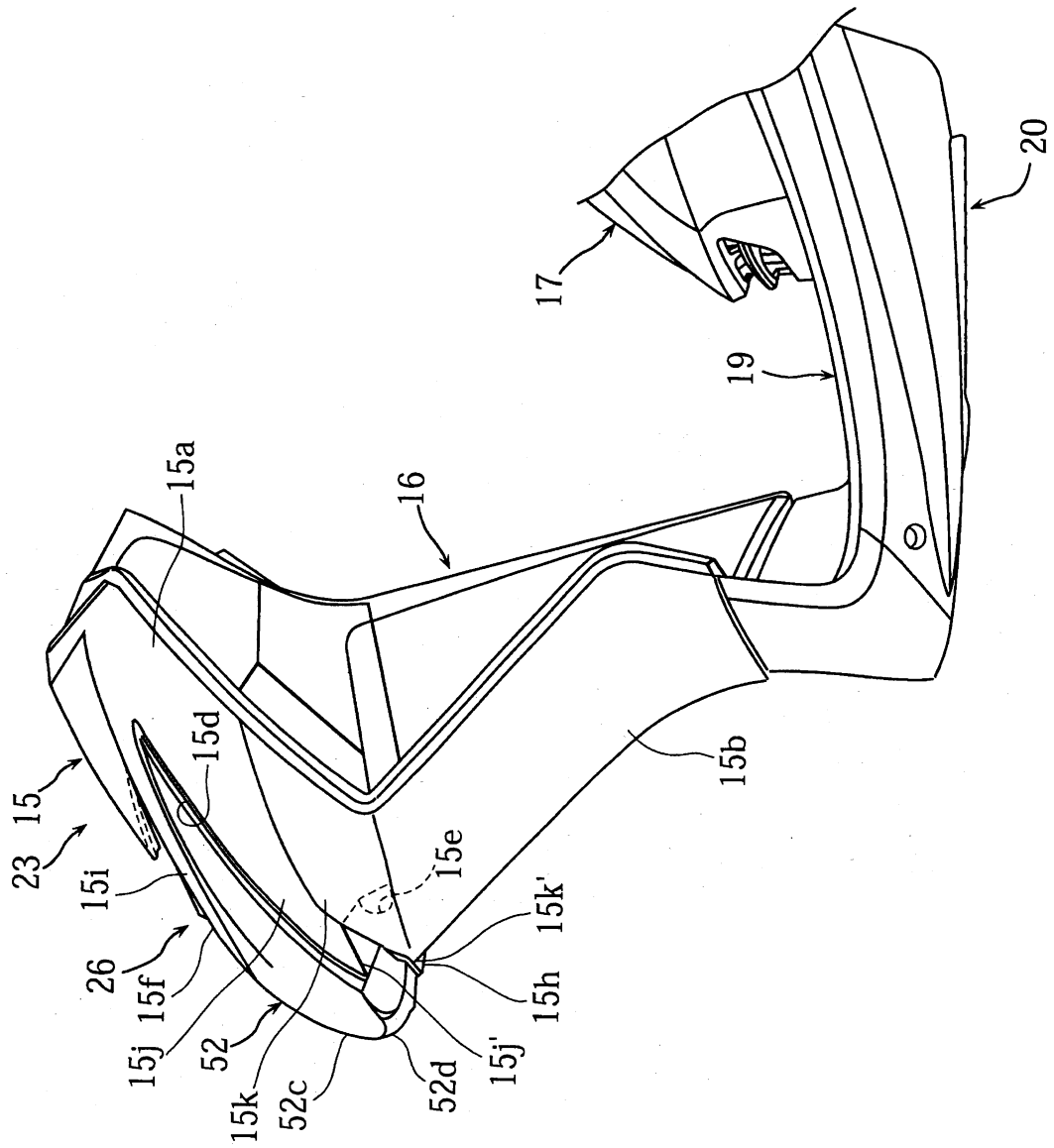
[Fig. 1]



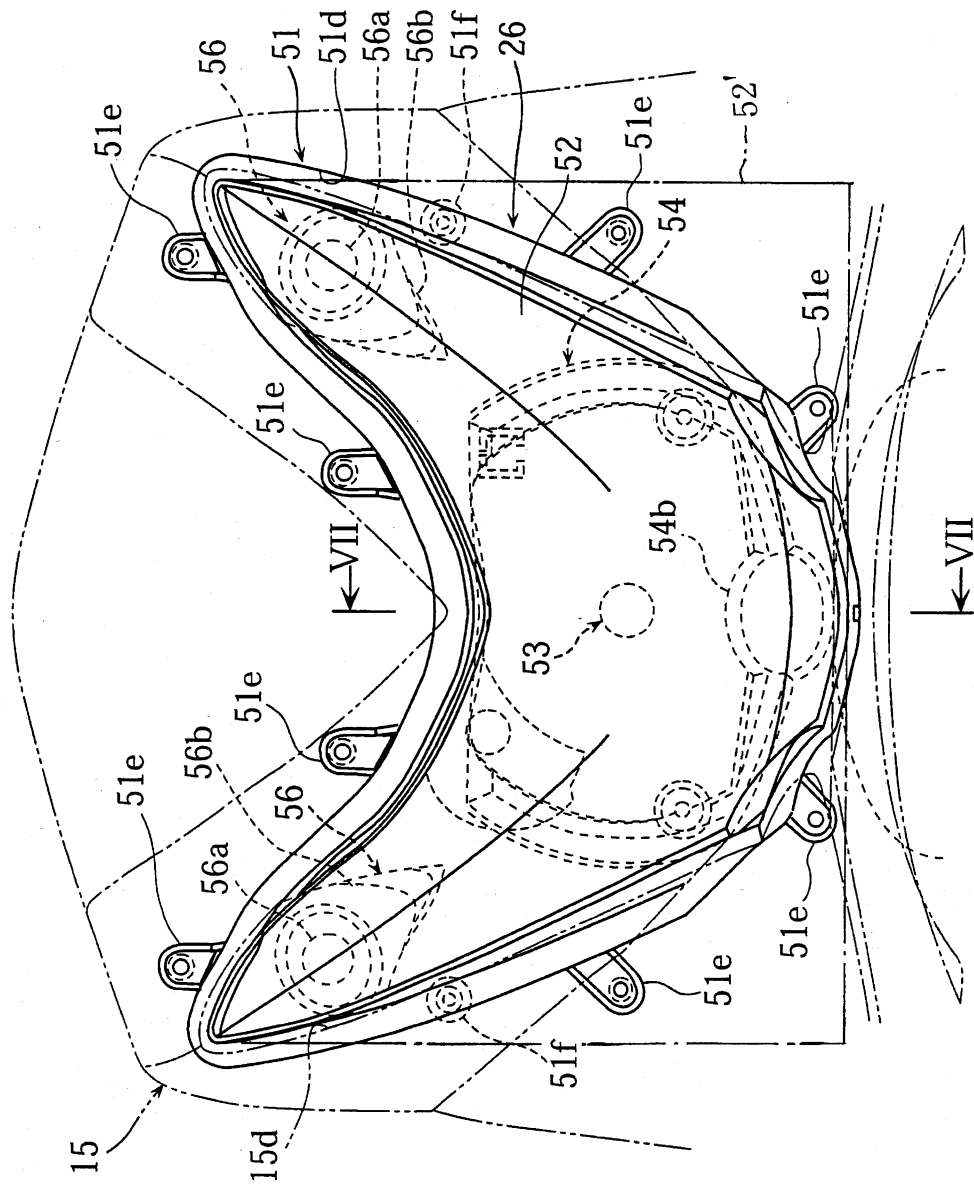
[Fig. 2]



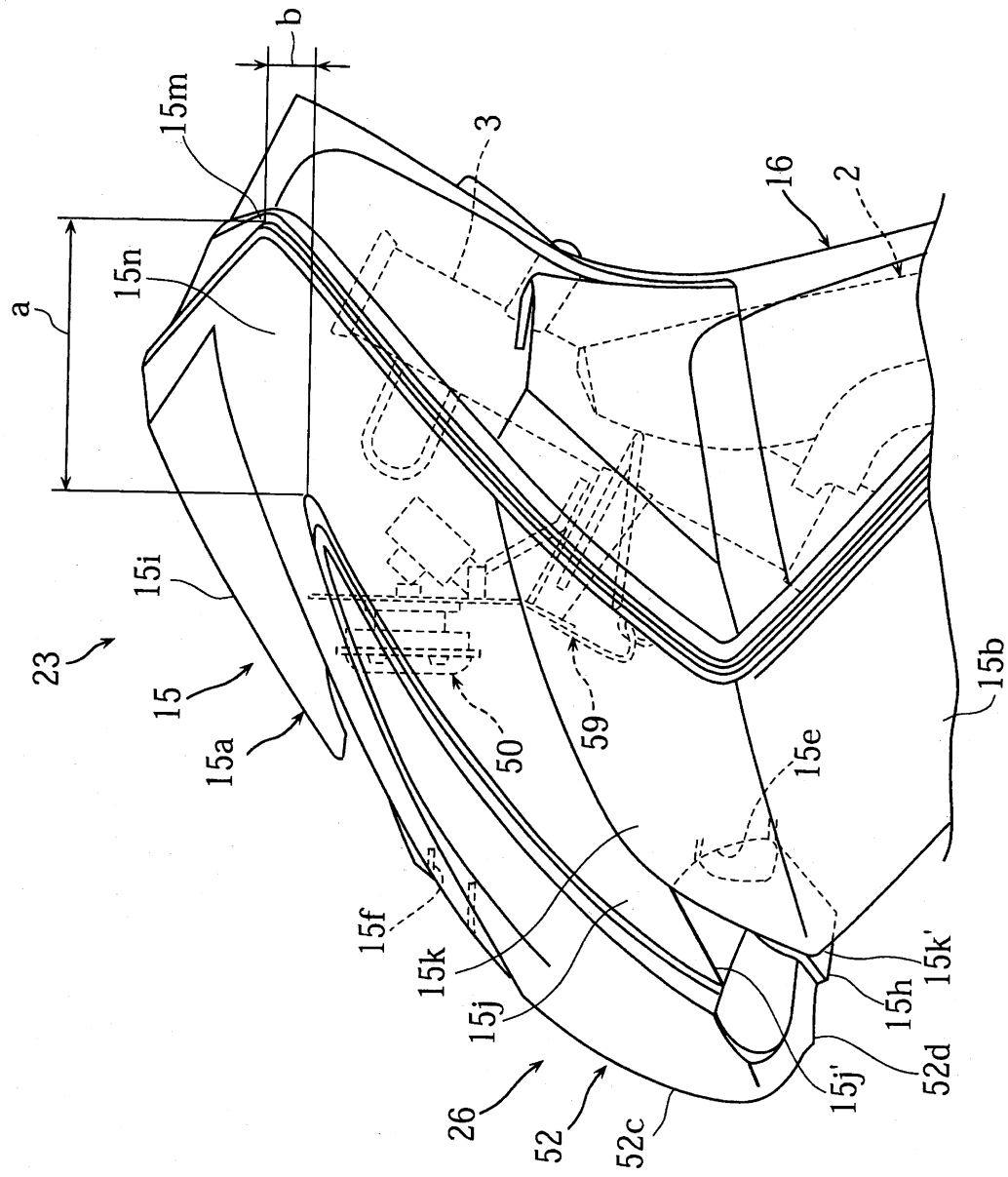
[Fig. 3]



[Fig. 5]



[Fig. 6]



[Fig. 7]

