



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

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

(11)



1-0035484

(51)⁷ F21S 41/00; F21S 43/00; F21S 45/00; (13) B
F21W 107/17; F21W 103/00; F21W
104/00; F21W 105/00; B62J 6/02; F21W
102/00

(21) 1-2019-05112

(22) 08/03/2018

(86) PCT/JP2018/009097 08/03/2018

(87) WO 2018/180353 A1 04/10/2018

(30) 2017-069295 30/03/2017 JP

(45) 25/04/2023 421

(43) 25/12/2019 381A

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

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

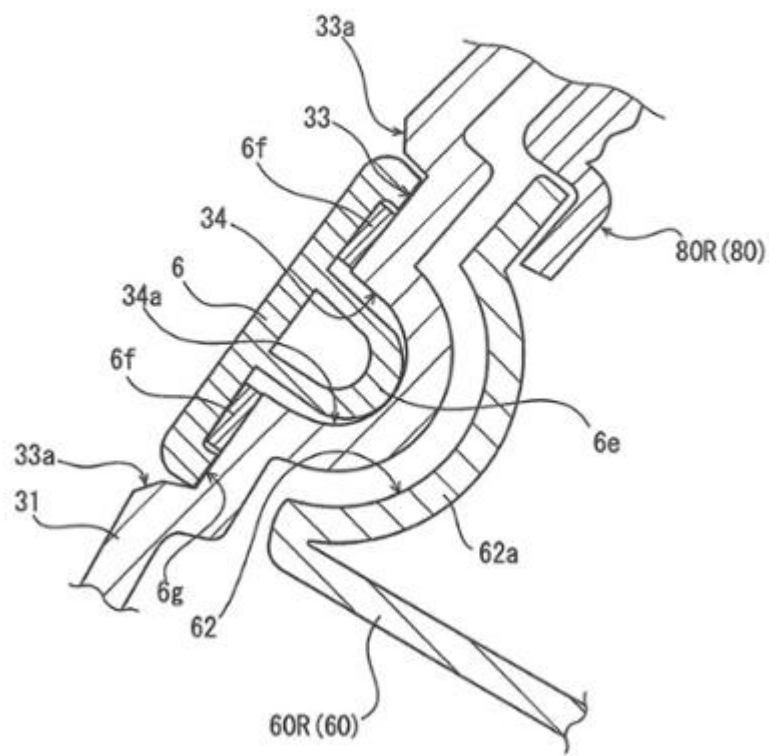
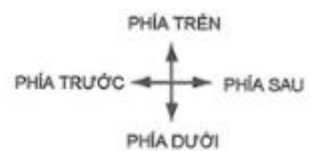
(72) Yuta HOSODA (JP); Masashi NAGAYAMA (JP); Daisuke KURIKI (JP); Eiji ASHIHARA (JP); Tsuyoshi OGUCHI (JP).

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

(54) CƠ CẤU ĐÈN PHA DỪNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Mục đích của sáng chế là đề xuất cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, giúp dễ dàng thực hiện thành công thao tác gắn tấm ốp vào bề mặt của mặt kính ngoài.

Trong cơ cấu đèn pha (30) dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm mặt kính ngoài (31) và tấm ốp (6) lắp vào bề mặt của mặt kính ngoài (31), phần lõm thứ nhất (33), có hình dạng phù hợp với cấu hình bên ngoài của tấm ốp (6) và phần lõm thứ hai (34), được làm lõm sâu hơn nữa so với mặt đáy của phần lõm thứ nhất (33), được tạo ra trên bề mặt của mặt kính ngoài (31). Chi tiết dán (6f) được dán vào mặt sau tấm ốp (6) và phần nhô thứ nhất (6e), dùng để gài vào trong phần lõm thứ hai (34), được tạo ra trên mặt sau của tấm ốp (6). Tấm ốp (6), phần lõm thứ nhất (33) và phần lõm thứ hai (34) đều được tạo thành một cặp ở bên phải và bên trái theo chiều rộng xe. Tấm ốp (6) có hình dạng kéo dài theo chiều rộng xe và phần nhô thứ nhất (6e) được tạo ra ở vị trí của mặt kính ngoài (31) mà gần hơn với đường tâm của xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, cụ thể là, sáng chế đề cập đến cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp được lắp vào bề mặt của mặt kính ngoài.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết cơ cấu đèn có các gương phản xạ và các nguồn chiếu sáng được chứa trong vỏ hộp và, các gương phản xạ và các nguồn chiếu sáng này được che bởi mặt kính ngoài.

Công bố Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-151015 đã bộc lộ cơ cấu đèn pha được bố trí ở phần giữa của xe máy theo chiều rộng của nó, cơ cấu này được bố trí theo cách một tấm ốp theo chiều dọc, mà phân chia về thị giác thân đèn bên phải và bên trái, được lắp vào mặt giữa của mặt kính ngoài tương đối với chiều rộng xe. Tấm ốp này cho phép đèn pha trông giống như có hai thân đèn bên phải và bên trái mặc dù chỉ có một vỏ hộp.

Liên quan đến phương pháp gắn tấm ốp có kích thước lớn như được bộc lộ trong công bố Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-151015 vào bề mặt của mặt kính ngoài, có khả năng nghĩ đến việc sử dụng một tấm dán mà hai mặt bên của nó được phủ keo dán, song diện tích gắn càng lớn thì càng không thể thực hiện thao tác làm lại trong trường hợp việc gắn bị lệch, khiến cho người thực hiện rơi vào trạng thái căng thẳng.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là giải quyết vấn đề nêu trên của giải pháp đã biết và đề xuất cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên giúp dễ dàng thực hiện thành công thao tác gắn tấm ốp vào bề mặt của mặt kính ngoài.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất cơ cấu đèn pha (30) dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm mặt kính ngoài (31) và tấm ốp (6) lắp vào bề mặt của mặt kính ngoài (31), trong đó phần lõm thứ nhất

(33), có hình dạng phù hợp với cấu hình bên ngoài của tấm ốp (6) và phần lõm thứ hai (34), được làm lõm sâu hơn nữa so với mặt đáy của phần lõm thứ nhất (33), được tạo ra trên bề mặt của mặt kính ngoài (31), chi tiết dán (6f) được dán vào mặt sau tấm ốp (6); và phần nhô thứ nhất (6e), dùng để gài vào trong phần lõm thứ hai (34), được tạo ra trên mặt sau của tấm ốp (6).

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ hai, sáng chế đề xuất việc tấm ốp (6), phần lõm thứ nhất (33) và phần lõm thứ hai (34) đều được tạo thành một cặp ở bên phải và bên trái theo chiều rộng xe, tấm ốp (6) có hình dạng kéo dài theo chiều rộng xe; và phần nhô thứ nhất (6e) được tạo ra ở vị trí của mặt kính ngoài (31) mà gần hơn với đường tâm của xe.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ ba, sáng chế đề xuất việc tấm ốp (6) được tạo hình theo cách thon dần về phía đường tâm của xe.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ tư, sáng chế đề xuất việc mặt dẫn hướng thứ nhất (34a), dùng để dẫn phần nhô thứ nhất (6e) vào chính giữa phần lõm thứ hai (34) theo phương thẳng đứng của xe, được tạo ra trên phần lõm thứ hai (34).

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ năm, sáng chế đề xuất việc mặt dẫn hướng thứ nhất (34a) có dạng mặt cong.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ sáu, sáng chế đề xuất việc mặt dẫn hướng thứ hai (34b), dùng để dẫn phần nhô thứ nhất (6e) vào chính giữa phần lõm thứ hai (34) theo phương nằm ngang của xe, được tạo ra trên phần lõm thứ hai (34).

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ bảy, sáng chế đề xuất việc mặt dẫn hướng thứ hai (34b) có dạng mặt nghiêng.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ tám, sáng chế đề xuất việc mặt dẫn hướng thứ ba (33a), dùng để dẫn tấm ốp (6) đến vị trí định trước của phần lõm thứ nhất (33) theo phương thẳng đứng của xe, được tạo ra ở phần mép theo phương thẳng đứng của phần lõm thứ nhất (33).

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ chín, sáng chế đề xuất việc phần nhô thứ hai (6g), mà đi vào tiếp xúc với bề mặt của phần lõm thứ nhất (33), được tạo ra ở phần mép theo chu vi ngoài của tấm ốp (6) ở phía bề mặt dán.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, cơ cấu đèn pha (30) dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm mặt kính ngoài (31) và tấm ốp (6) lắp vào bề mặt của mặt kính ngoài (31), trong đó phần lõm thứ nhất (33), có hình dạng phù hợp với cấu hình bên ngoài của tấm ốp (6) và phần lõm thứ hai (34), được làm lõm sâu hơn nữa so với mặt đáy của phần lõm thứ nhất (33), được tạo ra trên bề mặt của mặt kính ngoài (31), chi tiết dán (6f) được dán vào mặt sau tấm ốp (6); và phần nhô thứ nhất (6e), dùng để gài vào trong phần lõm thứ hai (34), được tạo ra trên mặt sau của tấm ốp (6). Do vậy, thao tác lắp tấm ốp có thể thực hiện được với phần nhô thứ nhất được gài vào trong phần lõm thứ hai để định vị, điều này khiến cho có thể thực hiện thao tác lắp với khả năng là sự xô dịch vị trí gắn được giảm đến mức tối thiểu. Điều này tạo thuận lợi cho việc xử lý một cách chính xác thao tác lắp, mà theo đó tấm ốp được tiếp nhận trong phần lõm thứ nhất và tạo ra nhược điểm là ngay cả các xô dịch nhỏ cũng trở nên dễ nhận thấy đối với người nhìn vào đó, điều này rất thành công trong việc tạo ra hình dạng bên ngoài có chất lượng cao như bề mặt của tấm ốp nằm ngang bằng với bề mặt của mặt kính ngoài.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, tấm ốp (6), phần lõm thứ nhất (33) và phần lõm thứ hai (34) đều được tạo thành một cặp ở bên phải và bên trái theo chiều rộng xe, tấm ốp (6) có hình dạng kéo dài theo chiều rộng xe; và phần nhô thứ nhất (6e) được tạo ra ở vị trí của mặt kính ngoài (31) mà gần hơn với đường tâm của xe. Do vậy, việc lắp tấm ốp vào mặt kính ngoài có thể thực hiện được bằng việc định vị ở vị trí gần hơn với đường tâm của xe và sau đó tiếp tục xử lý ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, tấm ốp (6) được tạo hình theo cách thon dần về phía đường tâm của xe. Do vậy, việc gài phần nhô thứ nhất vào trong phần lõm thứ hai có thể thực hiện được với phần đầu ngoài của tấm ốp vốn có góc nhọn sẽ đi vào tiếp xúc trước tiên với phần nhô thứ nhất, điều này khiến cho có thể dễ dàng thực hiện việc tinh chỉnh ngay cả khi xuất hiện các xô dịch nhỏ khi mới bắt đầu đi vào tiếp xúc nhằm đảm bảo việc định vị.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, mặt dẫn hướng thứ nhất (34a), dùng để dẫn phần nhô thứ nhất (6e) vào chính giữa phần lõm thứ hai (34) theo phương thẳng đứng của xe, được tạo ra trên phần lõm thứ hai (34). Do vậy, ví dụ, bằng cách làm cho phần lõm thứ hai có phần sâu nhất ở khoảng giữa theo phương thẳng đứng của nó và tạo ra cho phần sâu nhất theo phương thẳng đứng này một mặt dẫn hướng thứ nhất là một mặt cong cho phép phần nhô thứ nhất được dẫn đến khoảng giữa theo phương thẳng đứng của phần lõm thứ hai khi phần nhô thứ nhất được đẩy vào trong phần lõm thứ hai, nhờ đó, tạo thuận lợi cho việc định vị tấm ốp theo phương thẳng đứng.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, mặt dẫn hướng thứ nhất (34a) có dạng mặt cong. Do vậy, tương tự, kết cấu nêu trên tạo thuận lợi cho phần nhô thứ nhất được dẫn đến khoảng giữa theo phương thẳng đứng của phần lõm thứ hai.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, mặt dẫn hướng thứ hai (34b), dùng để dẫn phần nhô thứ nhất (6e) vào chính giữa phần lõm thứ hai (34) theo phương nằm ngang của xe, được tạo ra trên phần lõm thứ hai (34). Do vậy, ví dụ, bằng cách làm cho phần lõm thứ hai có phần sâu nhất trên một phạm vi định trước gần hơn với khoảng giữa theo phương nằm ngang của nó và tạo ra cho phần sâu nhất ở mỗi phía bên của nó một mặt dẫn hướng thứ hai là một mặt nghiêng để cho phép phần nhô thứ nhất được dẫn đến khoảng giữa theo phương nằm ngang của phần lõm thứ hai khi phần nhô thứ nhất được đẩy vào trong phần lõm thứ hai, nhờ đó, tạo thuận lợi cho việc định vị tấm ốp theo phương nằm ngang.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, mặt dẫn hướng thứ hai (34b) có dạng mặt nghiêng. Do vậy, việc tạo ra mặt dẫn hướng theo phương thẳng đứng có hình dạng cong trong khi mặt dẫn hướng theo phương nằm ngang có hình dạng nghiêng sẽ tạo thuận lợi cho việc tạo hình phần lõm thứ hai.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, mặt dẫn hướng thứ ba (33a), dùng để dẫn tấm ốp (6) đến vị trí định trước của phần lõm thứ nhất (33) theo phương thẳng đứng của xe, được tạo ra ở phần mép theo phương thẳng đứng của phần lõm thứ nhất (33). Do vậy, khi toàn bộ tấm ốp được lắp vào phần lõm thứ nhất với phần nhô thứ nhất được tiếp nhận trong phần lõm thứ hai, việc định vị tấm ốp ở phần mép ngoài của nó so với phần lõm thứ nhất được tạo thuận lợi, nhờ đó, việc thực hiện thao tác lắp được dễ dàng.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, phần nhô thứ hai (6g), mà đi vào tiếp xúc với bề mặt của phần lõm thứ nhất (33), được tạo ra ở phần mép theo chu vi ngoài của tấm ốp (6) ở phía bề mặt dán. Do vậy, việc phần nhô thứ hai tỳ lên mặt đáy của phần lõm thứ nhất khiến cho dễ dàng nhận ra rằng thao tác ép lên chi tiết lắp đã đủ, điều này cho phép cải thiện khả năng thao tác. Hơn nữa, chi tiết dán không bị lộ ra xung quanh tấm ốp, điều này cho phép cải thiện hình dạng bên ngoài của phần liên kết.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu từ bên trái của xe máy được trang bị cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu yên ngựa theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu đứng thể hiện vùng xung quanh cơ cấu đèn pha.

Fig.3 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha.

Fig.4 là hình vẽ để so sánh trạng thái phát sáng giữa cơ cấu đèn pha theo phương án này và sản phẩm thông thường.

Fig.5 là hình chiếu đứng của tấm che.

Fig.6 là hình chiếu từ phía sau của tấm che.

Fig.7 là hình chiếu từ bên trái của cơ cấu đèn pha.

Fig.8 là hình chiếu bằng của cơ cấu đèn pha.

Fig.9 là hình chiếu từ phía sau của cơ cấu đèn pha.

Fig.10 là hình chiếu đứng minh họa trạng thái mặt kính ngoài được tháo ra khỏi cơ cấu đèn pha.

Fig.11 là hình chiếu đứng với các chi tiết kéo dài thứ nhất được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.10.

Fig.12 là hình chiếu đứng với các chi tiết dẫn ánh sáng được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.11.

Fig.13 là hình chiếu đứng với các chi tiết có màu sắc được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.12.

Fig.14 là hình chiếu đứng với chi tiết kéo dài thứ hai được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.13.

Fig.15 là hình chiếu đứng với các chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.14.

Fig.16 là hình chiếu đứng của chi tiết kéo dài thứ nhất ở phía bên phải.

Fig.17 là hình chiếu từ phía sau của chi tiết kéo dài thứ nhất.

Fig.18 là hình chiếu đứng của chi tiết dẫn ánh sáng.

Fig.19 là hình vẽ phóng to riêng phần của chi tiết dẫn ánh sáng.

Fig.20 là hình vẽ mặt cắt theo đường XX-XX được thể hiện trên Fig.2.

Fig.21 là hình vẽ phóng to riêng phần được thể hiện trên Fig.20.

Fig.22 là hình vẽ mặt cắt theo đường XXII-XXII được thể hiện trên Fig.2.

Fig.23 là hình vẽ mặt cắt theo đường XXIII-XXIII được thể hiện trên Fig.2.

Fig.24 là hình chiếu từ phía sau khi tắt đèn của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn đã được tháo ra khỏi chi tiết kéo dài thứ nhất được minh họa trên Fig.17.

Fig.25 là hình vẽ phối cảnh được phóng to riêng phần của chi tiết kéo dài thứ nhất.

Fig.26 là hình vẽ nhìn theo hướng mũi tên B được thể hiện trên Fig.25.

Fig.27 là hình vẽ minh họa trạng thái tắt đèn của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.26.

Fig.28 là hình vẽ mặt cắt theo đường XXVIII-XXVIII được thể hiện trên Fig.16.

Fig.29 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha theo phương án thứ hai của sáng chế.

Fig.30 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha theo ví dụ biến thể của phương án thứ hai.

Fig.31 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha theo ví dụ biến thể thứ hai của phương án thứ hai.

Fig.32 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha theo ví dụ biến thể thứ ba của phương án thứ hai.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo các phương án của nó sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Fig.1 là hình chiếu từ bên trái của xe máy 1 mà cơ cấu đèn pha 30 của xe kiểu yên ngựa theo một phương án của sáng chế được áp dụng trên đó. Xe máy 1 là xe kiểu yên ngựa dòng scuter có sàn thấp 11 được bố trí giữa tay lái 2 và yên xe 19 và bàn chân của người đi xe được đặt lên đó. Ống đầu F2, đỡ xoay được cần lái F1, được lắp cố định ở phần đầu trước của khung chính F4 làm bằng một ống thép. Tay lái 2 được lắp cố định vào phần đầu trên của cần lái F1 và cầu nối dưới F3 được lắp cố định vào phần đầu dưới. Hai chạc trước bên phải và bên trái 8, đỡ quay được bánh trước WF, được lắp cố định vào cầu nối dưới F3. Chấn bùm trước 7, dùng để che phần trên của bánh trước WF, được lắp vào các chạc trước 8.

Khung chính F4 kéo dài xuống dưới từ ống đầu F2 về phía sau xe theo cách liên tục với khung gầm F5 mà hướng về phía sau xe. Khung sau F7 kéo dài về phía sau xe được ghép vào phần đầu sau của khung gầm F5. Ống gia cường F6 được bố trí giữa khung chính F4 và khung sau F7. Cơ cấu liên kết 12 của cụm lắc 13, là một khối liền bao gồm động cơ và bộ truyền động, được lắp xoay được ở phần đầu sau của khung gầm F5 vốn được che bởi tấm ốp gầm xe 9. Phần đầu sau của cụm lắc 13, đỡ quay được bánh sau WR là bánh xe dẫn động, được treo vào khung sau F7 nhờ bộ giảm xóc sau 16. Hộp lọc không khí 15 được bố trí ở phần trên của cụm lắc 13.

Ống đầu F2 ở phía trước xe được che bởi tấm ốp trước 5 dùng để đỡ cơ cấu đèn pha 30 như là tổ hợp đèn trước và ống đầu F2 ở phía sau xe được che bởi tấm ốp sau 3. Tấm chắn gió 4 được bố trí ở bên trên cơ cấu đèn pha 30 mà tấm ốp 6 có hình dạng dài và mỏng được lắp vào đó.

Tấm sàn 10 cùng với sàn thấp 11 được lắp vào phần đáy của tấm ốp sau 3. Hai tấm ốp sau bên phải và bên trái 18, dùng để che khung sau F7, được lắp vào phần trên phía sau của tấm sàn 10. Thanh nắm tay 17 để người ngồi sau nắm tay vào đó được lắp vào phần sau của các tấm ốp sau 18 và cơ cấu đèn đuôi 20 như là tổ hợp đèn sau

được bố trí ở bên dưới thanh nắm tay 17. Chấn bụn sau 14 được bố trí ở bên dưới cơ cấu đèn đuôi 20.

Fig.2 là hình chiếu đứng thể hiện vùng xung quanh cơ cấu đèn pha 30. Ngoài ra, Fig.3 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha 30. Cơ cấu đèn pha 30 là một cụm đơn nhất có hình dạng đối xứng theo phương nằm ngang được đỡ ở phía thân xe theo cách có mặt phát sáng được để lộ về phía trước xe qua miệng hở được tạo thành bởi các tấm ốp giữa 21 và hai tấm ốp trước bên phải và bên trái 5 như là các bộ phận bên ngoài. Đường bao ngoài của mép trên của mặt phát sáng (phần được minh họa trên hình vẽ bởi các dấu chấm) của cơ cấu đèn pha 30 được tạo thành bởi mép dưới của các tấm ốp giữa 21 dùng để đỡ tấm chắn gió 4. Đường bao ngoài của mặt phát sáng từ các mép bên phải và bên trái đến mép dưới được tạo thành bởi các mép bên phía trong của các tấm ốp trước 5.

Hai tấm ốp bên phải và bên trái 6 được lắp ở mặt trước của cơ cấu đèn pha 30. Các tấm ốp 6, có hình dạng thon dần về phía đường tâm của xe, là các bộ phận bên ngoài có cùng màu sắc như các tấm ốp trước 5 và các tấm ốp giữa 21. Các tấm ốp 6 phân chia về thị giác mặt phát sáng của cơ cấu đèn pha 30 thành các mặt phát sáng dưới 30a và mặt phát sáng trên 30b và các tấm ốp 6 tạo ra được một kết cấu mới lạ mà các mặt phát sáng trên và các mặt phát sáng dưới được hòa vào nhau ở vị trí gần chính giữa xe. Tấm ốp 6 có thể được làm bằng nhựa màu trong mờ chắn ánh sáng và tấm ốp 6 cũng có thể được làm, ví dụ, bằng vật liệu có chứa sơn chắn ánh sáng.

Cơ cấu đèn pha 30 chứa, trong một vỏ hộp 32, thân đèn chính tạo thành đèn pha; hai đèn xi nhan bên phải và bên trái W; các đèn định vị thứ nhất P1 là thân đèn thứ cấp thứ nhất; và các đèn định vị thứ hai P2 là thân đèn thứ cấp thứ hai, tất cả chúng được che bởi một mặt kính ngoài 31. Thân đèn chính có kết cấu gồm: đèn chiếu xa H, hai đèn chiếu gần thứ nhất bên phải và bên trái L1 và hai đèn chiếu gần thứ hai bên phải và bên trái L2.

Mặt phát sáng dưới 30a có kết cấu gồm: đèn chiếu xa H, đèn chiếu gần thứ nhất L1, đèn chiếu gần thứ hai L2 và đèn định vị thứ hai P2. Hơn nữa, mặt phát sáng trên 30b được tạo thành bởi đèn xi nhan W và đèn định vị thứ nhất P1. Phần đầu dưới của mặt phát sáng trên 30b được nối với mặt phát sáng dưới 30a ở vị trí gần chính giữa xe.

Đèn định vị thứ nhất P1 có hình dạng kéo dài mà kéo dài lên phía trên và ra phía ngoài dọc theo mép trên của tấm ốp 6 và tiến đến phía ngoài của đèn xi nhan W. Hơn nữa, đèn định vị thứ hai P2 có hình dạng kéo dài mà kéo dài lên phía trên và ra phía ngoài dọc theo mép dưới của các đèn chiếu gần L1 và L2 từ phần dưới phía ngoài của đèn chiếu xa H và tiến đến phần trên của đèn chiếu gần thứ hai L2.

Mỗi bộ phận phát sáng của cơ cấu đèn pha 30 có kết cấu theo cách các đèn định vị thứ nhất P1, các đèn chiếu gần L1 và L2 và các đèn định vị thứ hai P2 được bật sáng đồng thời khi bật nguồn điện của xe máy 1. Đèn chiếu xa H cũng bật sáng khi được chọn thông qua việc kích hoạt công tắc pha-cột và đèn xi nhan W được kích hoạt để nhấp nháy khi được chọn thông qua việc kích hoạt công tắc xi nhan.

Fig.4 là các hình vẽ để so sánh trạng thái phát sáng giữa cơ cấu đèn pha 30 theo phương án này và sản phẩm thông thường C. Cơ cấu đèn pha 30 được minh họa trên Fig.4(a) thể hiện trạng thái trong đó các đèn định vị thứ nhất P1, các đèn chiếu gần L1 và L2 và các đèn định vị thứ hai P2 được bật sáng. Sản phẩm thông thường C được minh họa trên Fig.4(b) thể hiện trạng thái trong đó các đèn chiếu gần bên phải và bên trái và các đèn định vị, có dạng gần như hình chữ U dùng để che phần mép của các đèn chiếu gần, được bật sáng.

Theo phương án này, tấm ốp 6 được lắp vừa vào mặt trước của mặt kính ngoài 31 được bố trí giữa thân đèn chính (các đèn chiếu gần L1 và L2 và đèn chiếu xa H) và đèn định vị thứ nhất P1. Do vậy, ngay cả trong trường hợp thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 được bố trí liền kề nhau và đồng thời được bật sáng thì không giống như sản phẩm thông thường C, ánh sáng chiếu ra từ hai đèn này khó bị pha trộn với nhau do có tấm ốp 6, khiến cho có thể nhận biết thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 như là các thân đèn độc lập tương hỗ với nhau. Do đó, ngay cả trong trường hợp thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 được bố trí trong một vỏ hộp 32 thì các đường bao ngoài của thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 vẫn có thể được làm nổi bật. Ngoài ra, do tấm ốp 6 phân chia thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 và tấm ốp 6 có hình dạng kéo dài mà kéo dài từ phía ngoài về phía đường tâm theo chiều rộng xe, thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 nằm ở phần trên và phần dưới được phân chia về thị giác bởi tấm ốp 6. Hơn nữa, do phần đầu dưới của mặt phát sáng trên 30b được nối với mặt phát sáng dưới 30a ở vị trí gần chính giữa xe nên có thể không

chỉ nhận biết được thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 như là các thân đèn độc lập tương hỗ với nhau mà còn tạo ra được một kết cấu mới lạ theo cách thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 liên tục phát ra ánh sáng.

Ngoài ra, do đèn định vị thứ hai P2 được bố trí ở vị trí đối diện với tấm ốp 6 khi nhìn từ thân đèn chính nên có thể kẹp thân đèn chính và tấm ốp 6 từ phía trên và phía dưới bởi đèn định vị thứ nhất P1 và đèn định vị thứ hai P2. Do đó, đèn định vị thứ nhất P1 và đèn định vị thứ hai P2, có tác dụng làm nổi bật đường bao ngoài của thân đèn chính, được bố trí ở phần trên và phần dưới của thân đèn chính, khiến cho có thể cải thiện hơn nữa khả năng được nhìn thấy của cơ cấu đèn pha 30.

Cũng theo Fig.3, đèn định vị thứ hai P2 được bố trí dọc theo mép dưới của các đèn chiếu gần L1 và L2 và tấm ốp trước 5 (xem Fig.2) được bố trí dọc theo mép dưới của đèn định vị thứ hai P2. Do đó, đèn định vị thứ hai P2 làm nổi bật các đường bao ngoài ở mép dưới của các đèn chiếu gần L1 và L2 và cơ cấu đèn pha 30.

Các giá đỡ thứ nhất 32a, các giá đỡ thứ hai 32b, các giá đỡ thứ ba 32c và các giá đỡ thứ tư 32d, dùng để đỡ cơ cấu đèn pha 30 ở phía thân xe, được bố trí dưới dạng từng cặp ở bên phải và bên trái trên mép theo chu vi của vỏ hộp 32 làm bằng, ví dụ, nhựa màu.

Mặt kính ngoài 31 làm bằng, ví dụ, nhựa trong suốt không màu được tạo ra có giá đỡ thứ năm 32e dùng để đỡ phần đầu dưới của tấm ốp giữa 21 ở chính giữa theo chiều rộng xe. Hai phần lõm thứ nhất bên phải và bên trái 33, dùng để chứa các tấm ốp 6, được tạo ra trên mặt trước của mặt kính ngoài 31. Kích thước theo chiều sâu của phần lõm thứ nhất 33 gần như bằng kích thước theo chiều dày của tấm ốp 6, để tạo ra kết cấu trong đó mặt trước của mặt kính ngoài 31 và mặt trước của tấm ốp 6 gần như ngang bằng nhau khi tấm ốp 6 được lắp khớp vào trong phần lõm thứ nhất 33. Phần lõm thứ hai 34, dùng để định vị tấm ốp 6, được tạo ra ở vị trí gần chính giữa xe trên mặt đáy của phần lõm thứ nhất 33.

Fig.5 là hình chiếu đứng của tấm ốp 6 ở phía bên trái theo chiều rộng xe. Ngoài ra, Fig.6 là hình chiếu từ phía sau của tấm ốp 6. Phần thân chính 6a của tấm ốp 6 được tạo hình để có chiều rộng theo phương thẳng đứng tăng dần từ phần góc nhọn 6c nằm ở phía đường tâm của xe ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Phần thân chính 6a có, ở

phần đầu ngoài theo chiều rộng xe, phần gài 6b để lắp cố định vào tấm ốp trước 5. Chi tiết dán 6f, ví dụ, có dạng tấm với hai mặt được phết keo dán được dán vào phía sau tấm ốp 6. Gân 6g (xem Fig.22) được bố trí dựng đứng về phía mặt dán được tạo ra ở phía theo chu vi ngoài của chi tiết dán 6f trên toàn bộ chu vi của nó. Phần nhô thứ nhất 6e dùng để lắp vào trong phần lõm thứ hai 34 vốn được tạo ra trên mặt kính ngoài 31 cũng được tạo ra ở phía sau của tấm ốp 6. Chi tiết dán 6f có lỗ thông 6d mà phần nhô thứ nhất 6e đi xuyên qua đó. Phần nhô thứ nhất 6e được tạo hình dưới dạng một nửa hình trụ được cắt riêng phần nhằm tạo thành một hình gần như hình thang trên hình chiếu cạnh và phần nhô thứ nhất 6e có mặt cong 6h và hai mặt nghiêng 6i.

Fig.7 là hình chiếu từ bên trái của cơ cấu đèn pha 30. Ngoài ra, Fig.8 là hình chiếu bằng của nó. Fig.9 là hình chiếu từ phía sau của nó. Cơ cấu đèn pha 30 có hình dạng theo cách phần đầu ngoài của thân đèn chính theo chiều rộng xe kéo dài lên phía trên nhằm đảm bảo khoảng không để bố trí các đèn xi nhan W và các đèn định vị thứ nhất P1 và theo cách phần giữa của thân đèn chính theo chiều rộng xe nhô về phía phần đầu ở phía trước xe. Ngoài ra, mặt phát sáng dưới 30a và mặt phát sáng trên 30b là các mặt nghiêng nhô lên trên về phía sau xe và đèn xi nhan W nằm gần về phía sau xe hơn là thân đèn chính. Để hỗ trợ hình dạng này, tấm ốp 6 lắp vào phần lõm thứ nhất 33 của mặt kính ngoài 31 được bố trí theo cách gồi chồng ít nhất một phần lên thân đèn chính theo chiều dọc xe. Do đó, ngay cả khi cơ cấu đèn pha 30 được nhìn nghiêng từ phía trước xe hoặc từ phía bên của xe, có thể nhận thấy thân đèn chính và đèn định vị thứ nhất P1 như là các thân đèn độc lập tương hỗ với nhau.

Vít điều chỉnh trục quang 35, dây điện 36 và hai lỗ thông hơi bên phải và bên trái 37 được tạo ra ở phía sau vỏ hộp 32. Vít điều chỉnh trục quang 35 được bố trí theo phương thẳng đứng của đèn chiếu xa H và các đèn chiếu gần L1 và L2. Dây điện 36 cấp điện năng cho cơ cấu đèn pha 30.

Fig.10 là hình chiếu đứng minh họa trạng thái mặt kính ngoài 31 được tháo ra khỏi cơ cấu đèn pha 30. Như được mô tả trên đây, vỏ hộp 32 chứa thân đèn chính (các đèn chiếu gần L1 và L2 và đèn chiếu xa H), các đèn định vị thứ nhất P1, các đèn xi nhan W và các đèn định vị thứ hai P2. Các đèn chiếu gần L1 và L2 và đèn chiếu xa H được tạo thành bởi: gương phản xạ dùng cho đèn chiếu xa 70a, các gương phản xạ dùng cho đèn chiếu gần thứ nhất 70b và các gương phản xạ dùng cho đèn chiếu gần

thứ hai 70c, mà được tạo ra trên các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 70. Hơn nữa, đèn định vị thứ nhất P1 được tạo thành bởi chi tiết dẫn ánh sáng thứ nhất 80 hướng về phía trước qua miệng hở 61 được tạo ra trên chi tiết kéo dài thứ nhất 60 (60R hoặc 60L). Hơn nữa, đèn xi nhan thứ nhất W1 và đèn xi nhan thứ hai W2, vốn cấu thành đèn xi nhan W được tạo thành bởi gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 65a và gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ hai 65b được tạo ra trên chi tiết kéo dài thứ nhất 60. Hơn nữa, đèn định vị thứ hai P2 được tạo thành bởi chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 hướng về phía trước qua miệng hở 51 được tạo ra trên chi tiết kéo dài thứ hai 50.

Các bộ phận của mỗi thân đèn nêu trên, nghĩa là gương phản xạ của thân đèn chính 70, các chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90, chi tiết kéo dài thứ hai 50, các chi tiết dẫn ánh sáng thứ nhất 80 và các chi tiết kéo dài thứ nhất 60 được bố trí trong vỏ hộp 32 theo thứ tự vừa nêu từ phía sau xe. Các đèn chiếu gần L1 và L2 và đèn chiếu xa H được bố trí theo cách hướng về phía trước qua miệng hở 52 trên chi tiết kéo dài thứ hai 50. Chi tiết kéo dài thứ nhất 60 được tạo ra có phần lõm để thoát 62 tương ứng với phần lõm thứ hai 34 được tạo ra trên mặt kính ngoài 31. Hơn nữa, phần vách ngăn 66, được bố trí dựng đứng về phía trước xe, được tạo ra giữa gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 65a và gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ hai 65b để ngăn cách ánh sáng chiếu ra của hai đèn này.

Chi tiết kéo dài thứ nhất 60 có thể được nhìn thấy có hình dạng dài và mỏng dọc theo đèn định vị thứ nhất P1 giữa đèn định vị thứ nhất P1 và tấm ốp 6 khi cơ cấu đèn pha 30 được nhìn từ phía trước xe. Do đó, các đường bao ngoài của tấm ốp 6 và đèn định vị thứ nhất P1 có thể được làm nổi bật nhờ chi tiết kéo dài thứ nhất 60.

Fig.11 là hình chiếu đứng với các chi tiết kéo dài thứ nhất 60 được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.10. Fig.12 là hình chiếu đứng với các chi tiết dẫn ánh sáng 80 được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.11. Chi tiết dẫn ánh sáng 80 có hình dạng kéo dài được làm bằng, ví dụ, nhựa trong suốt có màu hoặc không màu. Ngược lại, các chi tiết có màu sắc 100 (100L và 100R), mà có hình dạng kéo dài dọc theo hình dạng bên ngoài của chi tiết dẫn ánh sáng 80 và được bố trí liền kề ở phía sau các chi tiết dẫn ánh sáng 80, được làm bằng, ví dụ, nhựa đục được nhuộm một màu định trước. Các chi tiết có màu sắc 100 và các chi tiết dẫn ánh sáng 80 được minh

họa trên Fig.11 và Fig.12 theo cách được lắp vừa vào phía chi tiết kéo dài thứ hai 50 nhằm mô tả, song thực ra chi tiết có màu sắc 100 được kẹp và được cố định ở phía sau chi tiết kéo dài thứ nhất 60 cùng với chi tiết dẫn ánh sáng 80 bằng cách sử dụng giá đỡ dưới 101, giá đỡ giữa 102 và giá đỡ trên 103 của chi tiết có màu sắc 100.

Fig.13 là hình chiếu đứng với các chi tiết có màu sắc 100 được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.12. Ngoài ra, Fig.14 là hình chiếu đứng với chi tiết kéo dài thứ hai 50 được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.13. Fig.15 là hình chiếu đứng với các chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.14.

Chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 có hình dạng kéo dài được làm bằng, ví dụ, nhựa trong suốt có màu hoặc không màu. Ngược lại, chi tiết có màu sắc thứ hai 110, được tạo hình để che hình dạng bên ngoài của chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 và được bố trí liền kề ở phía sau chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90, được làm bằng, ví dụ, nhựa đục được nhuộm một màu mong muốn. Chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 có cấu hình theo cách các phần truyền ánh sáng 93 và 95 để cho phép truyền màu sơn của chi tiết có màu sắc thứ hai 110 được tạo ra ở phần trên và phần dưới của phần dẫn ánh sáng 94 mà được để lộ ra bên ngoài qua miệng hở 51 của chi tiết kéo dài thứ hai 50. Các phần nhô để gài 91 và 92 để định vị chi tiết có màu sắc thứ hai 110 được tạo ra ở phía mép dưới của chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 và giá đỡ 96 để liên kết chặt được tạo ra ở phía trong theo chiều rộng xe gần đầu trên. Chi tiết có màu sắc thứ hai 110 và chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 được minh họa theo cách được lắp vừa vào phía vỏ hộp 32 để mô tả Fig.13 và Fig.14, song thực ra chúng được kẹp và được cố định ở phía sau chi tiết kéo dài thứ hai 50 cùng với chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 bằng cách sử dụng các giá đỡ dưới 111, các giá đỡ giữa 112 và các giá đỡ trên 113 của chi tiết có màu sắc thứ hai 110.

Hai cửa sổ của nguồn chiếu sáng 73, mà nguồn chiếu sáng LED, không được minh họa, được nhìn thấy qua đó, được tạo ra trên trần của gương phản xạ dùng cho đèn chiếu xa 70a của đèn chiếu xa H. Tương tự, các cửa sổ của nguồn chiếu sáng 71 và 72 cũng được tạo ra trên trần của các gương phản xạ dùng cho đèn chiếu gần 70b và 70c (xem Fig.2 và Fig.10).

Fig.16 là hình chiếu đứng của chi tiết kéo dài thứ nhất bên phải 60. Ngoài ra, Fig.17 là hình chiếu từ phía sau của chi tiết kéo dài thứ nhất 60 này. Gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 65a và gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ hai 65b được tạo ra ở phần đầu trên của chi tiết kéo dài thứ nhất 60 có hình dạng đối xứng theo phương nằm ngang. Các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b đều được tạo ra có hình dạng lõm với mặt đáy cong và thành dựng đứng 63 nằm ở phía trong theo chiều rộng xe được tạo ra có các cửa sổ của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan H1 và H2 mà qua đó có thể nhìn thấy các nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 133a và 133b. Thành dựng đứng 64 nằm ở phía ngoài theo chiều rộng xe có kết cấu để thực hiện chức năng làm thành chắn ánh sáng dùng để ngăn không cho ánh sáng chiếu ra từ đèn xi nhan W giao thoa với chi tiết dẫn ánh sáng 80 (xem Fig.28). Do đó, có thể làm cho ánh sáng chiếu ra khó bị pha trộn ngay cả khi đèn xi nhan W được bố trí liền kề với chi tiết dẫn ánh sáng 80, đồng thời làm nổi bật các đường bao ngoài của hai chi tiết này.

Hơn nữa, việc tạo ra các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b trên chi tiết kéo dài thứ nhất 60 có thể làm cho chi tiết kéo dài thứ nhất 60 có các chức năng của gương phản xạ và chi tiết đỡ, khiến cho có thể giảm số lượng các bộ phận và đồng thời làm giảm kích thước của cơ cấu đèn pha 30.

Như được mô tả trên đây, chi tiết dẫn ánh sáng 80 và chi tiết có màu sắc 100 được lắp ở phía sau chi tiết kéo dài thứ nhất 60. Cụ thể hơn, mặt phát sáng của chi tiết dẫn ánh sáng 80 được đưa vào gài với miệng hở 61 của chi tiết kéo dài thứ nhất 60 và được kẹp cùng và được cố định ở phía sau chi tiết kéo dài thứ nhất 60 nhờ các đinh vít 105 lần lượt đi xuyên qua giá đỡ dưới 101, giá đỡ giữa 102 và giá đỡ trên 103 của chi tiết có màu sắc 100.

Tấm đế của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 120, mà nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 123 là đèn LED để phát ra ánh sáng đi đến chi tiết dẫn ánh sáng 80 được lắp trên đó, được lắp cố định ở gần giá đỡ trên 103 của chi tiết có màu sắc 100 nhờ đinh vít 121. Hơn nữa, tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130, mà nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan là đèn LED được lắp trên đó (xem Fig.26 và Fig.27), được lắp cố định trên thành dựng đứng 63 nằm ở phía trong của các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 65a và 65b theo chiều rộng xe.

Tâm đế của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 120 có phần phẳng hướng theo chiều dọc xe trong khi tâm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130 có phần phẳng hướng theo chiều rộng xe. Do đó, có thể bố trí đèn xi nhan W và chi tiết dẫn ánh sáng 80 liền kề nhau theo chiều rộng xe đồng thời cho phép hạn chế việc tăng kích thước của thân đèn theo chiều rộng xe.

Hơn nữa, phần trên của chi tiết dẫn ánh sáng 80 được bố trí dọc theo phần mép ngoài của các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b theo chiều rộng xe và các nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 133 của các đèn xi nhan W1 và W2 được bố trí ở các vị trí đối diện với chi tiết dẫn ánh sáng 80 khi nhìn từ các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b. Do đó, việc bố trí chi tiết dẫn ánh sáng 80 ở một phía bên và các nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 133 ở phía còn lại với các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b ở giữa khiến cho có thể ngăn không làm tăng kích thước của thân đèn, đồng thời bố trí được các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b và chi tiết dẫn ánh sáng 80 liền kề nhau. Hơn nữa, nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 123 của đèn định vị thứ nhất P1 được bố trí dọc theo các mép ngoài của các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b và do vậy việc bố trí nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 123 tại một vị trí ở phía chi tiết dẫn ánh sáng 80 khiến cho có thể dễ dàng làm cho ánh sáng chiếu ra của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 123 đi vào chi tiết dẫn ánh sáng 80.

Tiếp theo, phần của các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b nằm gần chi tiết dẫn ánh sáng 80 nhờ từ chi tiết dẫn ánh sáng 80 về phía trước xe. Do đó, đèn xi nhan W có thể được làm nổi bật nhiều hơn đèn định vị thứ nhất P1 ở phần của đèn xi nhan W.

Fig.18 là hình chiếu đứng của chi tiết dẫn ánh sáng 80. Ngoài ra, Fig.19 là hình vẽ phóng to riêng phần của chi tiết dẫn ánh sáng 80. Chi tiết dẫn ánh sáng 80 được làm bằng, ví dụ, nhựa trong suốt có màu hoặc không màu được tạo kết cấu để cho phép tia tới của ánh sáng chiếu ra của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 123 từ phía sau của phần tia tới 84 được tạo ra ở phần đầu trên của chi tiết dẫn ánh sáng 80 nhằm thu được sự phát sáng bề mặt của toàn bộ phần dẫn ánh sáng 85.

Chi tiết dẫn ánh sáng 80 là chi tiết dẫn ánh sáng thứ nhất bao gồm: phần dẫn ánh sáng 85, phần truyền ánh sáng phía trên 86, phần truyền ánh sáng phía dưới 87 và

phần mép ngoài 81. Phần dẫn ánh sáng 85 được trang bị một số lượng lớn các vết cắt thẳng trên mặt kính. Phần truyền ánh sáng phía trên 86 được tạo ra dọc theo mép trên của phần dẫn ánh sáng 85. Phần truyền ánh sáng phía dưới 87 được tạo ra dọc theo mép dưới của phần dẫn ánh sáng 85. Phần mép ngoài 81 được tạo ra dọc theo mép trên của phần truyền ánh sáng phía trên 86 và mép dưới của phần truyền ánh sáng phía dưới 87. Phần lắp phía trong 82 để được kẹp cùng và lắp cố định vào giá đỡ dưới 101 của chi tiết có màu sắc 100 được tạo ra ở phần dưới phía trong của phần mép ngoài 81 theo chiều rộng xe. Phần lắp phía ngoài 83 để được kẹp cùng và lắp cố định vào giá đỡ giữa 102 của chi tiết có màu sắc 100 cũng được tạo ra ở phía ngoài của phần mép ngoài 81 theo chiều rộng xe.

Chỉ có phần dẫn ánh sáng 85, phần truyền ánh sáng phía trên 86 và phần truyền ánh sáng phía dưới 87 được để lộ về phía trước xe qua miệng hở 61 của chi tiết kéo dài thứ nhất 60. Do đó, có thể làm cho đường bao ngoài của mặt phát sáng của chi tiết dẫn ánh sáng 80 trở nên nhìn thấy được một cách rõ ràng nhờ chi tiết kéo dài thứ nhất 60.

Theo Fig.19, là hình vẽ phóng to phần đường tròn nét đứt A được thể hiện trên Fig.18, các vết cắt thẳng trên mặt kính của phần dẫn ánh sáng 85 được tạo ra ở phía sau phần dẫn ánh sáng 85. Mặt khác, phần dẫn ánh sáng thứ cấp 86a là các rãnh thẳng có chiều rộng định trước T1 được bố trí ở phía sau phần truyền ánh sáng phía trên 86 ở mỗi khoảng cách định trước T2. Do đó, khi đèn định vị thứ nhất P1 phát sáng, sự phát sáng xuất hiện trên toàn bộ phần dẫn ánh sáng 85 và cả các phần dẫn ánh sáng thứ cấp 86a của phần truyền ánh sáng phía trên 86 phát ra ánh sáng theo đường thẳng.

Ở đây, khi đèn định vị thứ nhất P1 bị tắt, phần dẫn ánh sáng 85, vốn có một số lượng lớn các vết cắt trên mặt kính, không tạo ra màu sắc rõ ràng, trong khi đó màu sơn của chi tiết có màu sắc 100 có thể được truyền xuyên qua phần truyền ánh sáng phía trên 86 và phần truyền ánh sáng phía dưới 87 để được nhìn thấy từ bên ngoài. Do đó, ngay cả trong trường hợp đèn định vị thứ nhất P1 không phát ra ánh sáng, ví dụ, trong khi xe đang đỗ thì có thể làm cho màu sắc của chi tiết có màu sắc 100 được nhìn thấy ở phần truyền ánh sáng phía trên 86 và phần truyền ánh sáng phía dưới 87 để làm nổi bật đường bao ngoài của chi tiết dẫn ánh sáng 80 (xem Fig.20 và Fig.21).

Hơn nữa, do phần truyền ánh sáng phía trên 86 được tạo ra theo cách kéo dài dọc theo đường bao ngoài phía dưới của tấm ốp 6 vốn được lắp trên mặt kính ngoài 31, phần truyền ánh sáng phía trên 86 do đó nằm giữa tấm ốp 6 và chi tiết dẫn ánh sáng 80, điều này làm cho đường bao ngoài của tấm ốp 6 trở nên nhìn thấy được một cách rõ ràng nhờ phần truyền ánh sáng phía trên 86 và cũng làm rõ được ranh giới giữa đèn định vị thứ nhất P1 và tấm ốp 6 (xem Fig.2).

Hơn nữa, chiều rộng T1 của phần dẫn ánh sáng thứ cấp 86a được tạo ra có kích thước nhỏ hơn khoảng cách T2 giữa các phần dẫn ánh sáng thứ cấp 86a và nhờ đó có khả năng tạo ra được hình dạng bên ngoài mới lạ nhờ việc thực hiện phát sáng theo đường thẳng của phần dẫn ánh sáng thứ cấp 86a khi đèn định vị thứ nhất P1 phát sáng và cũng làm nổi bật đường bao ngoài của chi tiết dẫn ánh sáng 80 như là kết quả của việc nhìn chi tiết có màu sắc 100 theo cách trong suốt từ vùng nằm giữa phần dẫn ánh sáng thứ cấp 86a trong khoảng thời gian các đèn bị tắt.

Phần truyền ánh sáng phía trên 86 được bố trí ở phía trên của xe so với phần dẫn ánh sáng 85 tại điểm này, nhờ đó khiến cho có thể nhận ra màu sắc được tạo thành bởi chi tiết có màu sắc 100 ở phía trên của phần dẫn ánh sáng 85 và làm nổi bật phần truyền ánh sáng phía trên 86 như là điểm nhấn của chi tiết dẫn ánh sáng 80. Hơn nữa, chiều rộng của phần truyền ánh sáng phía trên 86 gần như bằng một nửa chiều rộng của phần dẫn ánh sáng 85, nhờ đó có khả năng tạo ra các vùng khác nhau cho phần dẫn ánh sáng 85 và phần truyền ánh sáng phía trên 86 để tạo ra sự khác biệt lớn về hình dạng bên ngoài và làm nổi bật chi tiết dẫn ánh sáng 80.

Fig.20 là hình vẽ mặt cắt theo đường XX-XX được thể hiện trên Fig.2. Ngoài ra, Fig.21 là hình vẽ phóng to riêng phần được thể hiện trên Fig.20. Như được mô tả trên đây, mặt phát sáng của mặt kính ngoài 31 nằm giữa mép dưới của tấm ốp giữa 21 và mép trên của tấm ốp trước 5. Chi tiết có màu sắc 100 được bố trí liền kề ở phía sau chi tiết dẫn ánh sáng 80 và chi tiết có màu sắc thứ hai 110 được bố trí liền kề ở phía sau chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90. Tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho thân đèn chính 140 được bố trí ở bên trên cửa sổ của nguồn chiếu sáng 71 của đèn chiếu gần thứ hai L2 mà tổng cộng có sáu nguồn chiếu sáng dùng cho thân đèn chính bao gồm các đèn chiếu gần L1 và L2 và đèn chiếu xa H được lắp trên tấm đế này.

Đèn định vị thứ nhất P1 có phần dẫn ánh sáng 85 của chi tiết dẫn ánh sáng 80 để thực hiện sự phát sáng bề mặt và còn có phần dẫn ánh sáng thứ cấp 86a để phát ra ánh sáng theo nhiều đường thẳng. Mặt khác, ngay cả khi đèn định vị thứ nhất P1 bị tắt, chi tiết có màu sắc 100 được nhìn thấu từ vùng nằm giữa các phần dẫn ánh sáng thứ cấp 86a ở phần truyền ánh sáng phía trên 86 của chiều rộng T3 theo phương thẳng đứng và cả chi tiết có màu sắc 100 được nhìn thấu ở phần truyền ánh sáng phía dưới 87 của chiều rộng T4 theo phương thẳng đứng, điều này có thể làm nổi bật đường bao ngoài của chi tiết dẫn ánh sáng 80. Hơn nữa, đèn định vị thứ hai P2 có phần dẫn ánh sáng 94 của chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 để thực hiện sự phát sáng bề mặt. Mặt khác, ngay cả khi đèn định vị thứ hai P2 bị tắt, chi tiết có màu sắc thứ hai 110 được nhìn thấu ở các phần truyền ánh sáng 93 và 95 được tạo ra ở phía trên và phía dưới, điều này có thể làm nổi bật đường bao ngoài của chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90. Khi đó, phần truyền ánh sáng phía trên 86 và phần truyền ánh sáng phía dưới 87 của chi tiết dẫn ánh sáng thứ nhất 80 có chức năng bảo vệ phần dẫn ánh sáng 85 như là thành gia cường liên tục theo phương thẳng đứng của phần dẫn ánh sáng 85. Tương tự, các phần truyền ánh sáng 93 và 95 của chi tiết dẫn ánh sáng thứ hai 90 cũng có chức năng bảo vệ phần dẫn ánh sáng 94 như là thành gia cường liên tục theo phương thẳng đứng của phần dẫn ánh sáng 94.

Fig.22 là hình vẽ mặt cắt theo đường XXII-XXII được thể hiện trên Fig.2. Ngoài ra, Fig.23 là hình vẽ mặt cắt theo đường XXIII-XXIII được thể hiện trên Fig.2. Như được mô tả trên đây, các phần lõm thứ nhất 33 và các phần lõm thứ hai 34 được tạo ra trên mặt trước của mặt kính ngoài 31. Phần lõm thứ nhất 33 có hình dạng kéo dài dọc theo hình dạng bên ngoài của tấm ốp 6. Phần lõm thứ hai 34 được tạo ra bằng cách làm lõm nhiều hơn mặt đáy của phần lõm thứ nhất 33. Khi lắp tấm ốp 6 vào mặt kính ngoài 31, phần nhô thứ nhất 6e của tấm ốp 6 được lồng vào trong phần lõm thứ hai 34 này. Do đó, có thể thực hiện thao tác lắp tấm ốp 6 trong khi đưa phần nhô thứ nhất 6e vào gài với phần lõm thứ hai 34 để định vị và cũng có thể thực hiện một cách chính xác thao tác lắp để đặt tấm ốp 6 trong phần lõm thứ nhất 33 trong đó một sự xô dịch nhỏ sẽ trở nên rất dễ nhận thấy, có khả năng tạo ra hình dạng bên ngoài có đẳng cấp cao theo cách bề mặt của tấm ốp 6 và bề mặt của mặt kính ngoài 31 ngang bằng

nhau. Lưu ý là, phần lồi 62a tương ứng với hình dạng của phần lõm để thoát 62 được tạo ra ở phía sau phần lõm để thoát 62 tương ứng với phần lõm thứ hai 34.

Hơn nữa, phần nhô thứ nhất 6e và phần lõm thứ hai 34 được tạo ra ở các vị trí của mặt kính ngoài 31 nằm gần chính giữa xe, nhờ đó khiến cho có thể, khi lắp tấm ốp 6 vào mặt kính ngoài 31, tiến hành việc lắp vào bên ngoài theo chiều rộng xe, đồng thời thực hiện việc định vị ở vị trí gần chính giữa xe.

Hơn nữa, như được minh họa trên Fig.5 và Fig.6, tấm ốp 6 được tạo hình theo cách thon dần về phía đường tâm của xe, nhờ đó khiến cho có thể đưa phần nhô thứ nhất 6e vào gài với phần lõm thứ hai 34, đồng thời đưa phần đầu ngoài có hình dạng một góc nhọn của tấm ốp 6 vào tiếp xúc với phần đầu và khiến cho có thể dễ dàng thực hiện một điều chỉnh nhỏ ngay cả khi xuất hiện sự xô dịch nhỏ khi vừa mới đưa nó vào tiếp xúc, điều này cho phép thực hiện việc điều chỉnh theo cách tin cậy.

Nhờ kết cấu nêu trên, có thể dễ dàng thực hiện thao tác lắp tấm ốp 6, song hình dạng của các phần nhô thứ nhất 6e, các phần lõm thứ nhất 33 và các phần lõm thứ hai 34 theo phương án này có thể tiếp tục được cải tiến.

Phần nhô thứ nhất 6e có dạng nửa hình tròn được cắt riêng phần để tạo ra một hình gần như hình thang trên hình chiếu cạnh và hình dạng mặt cắt theo phương thẳng đứng của thân xe được tạo thành bởi mặt cong 6h (xem Fig.6). Ngược lại, như được minh họa trên Fig.22, phần lõm thứ hai 34 được tạo ra có mặt dẫn hướng thứ nhất 34a là một mặt cong dùng để dẫn phần nhô thứ nhất 6e vào chính giữa phần lõm thứ hai 34 theo phương thẳng đứng của xe. Hệ quả là, do phần nhô thứ nhất 6e có hình dạng cong theo phương thẳng đứng của xe được đẩy vào trong phần lõm thứ hai 34, vốn được uốn cong theo cách tương tự nên phần nhô thứ nhất 6e được dẫn đến phần giữa theo phương thẳng đứng, khiến cho có thể dễ dàng định vị tấm ốp 6 theo phương thẳng đứng.

Mặt khác, hình dạng mặt cắt của phần nhô thứ nhất 6e theo chiều rộng xe được tạo ra có dạng gần như hình thang bởi hai mặt nghiêng 6i (xem Fig.6) và một phần thẳng được tạo ra giữa chúng. Ngược lại, như được minh họa trên Fig.23, phần lõm thứ hai 34 được tạo ra có mặt dẫn hướng thứ hai 34b là một mặt nghiêng dùng để dẫn phần nhô thứ nhất 6e vào chính giữa phần lõm thứ hai 34 theo phương nằm ngang của

xe. Do đó, khi phần nhô thứ nhất 6e có dạng hình thang theo phương nằm ngang của xe được đẩy vào trong phần lõm thứ hai 34 vốn được tạo hình theo cách tương tự thành hình thang thì phần nhô thứ nhất 6e được dẫn đến phần giữa theo phương nằm ngang, khiến cho có thể dễ dàng định vị tấm ốp 6 theo phương nằm ngang.

Hơn nữa, mặt dẫn hướng thứ ba 33a dùng để dẫn tấm ốp 6 đến vị trí định trước theo phương thẳng đứng của phần lõm thứ nhất 33 được tạo ra ở phần mép trên và mép dưới của phần lõm thứ nhất 33. Mặt dẫn hướng thứ ba 33a được tạo ra dưới dạng một mặt nghiêng thu được bằng cách làm vát mức chênh lệch giữa mặt trước của mặt kính ngoài 31 và mặt đáy của phần lõm thứ nhất 33. Nhờ mặt dẫn hướng thứ ba 33a này, khi lắp toàn bộ tấm ốp 6 vào phần lõm thứ nhất 33 đồng thời đặt phần nhô thứ nhất 6e vào trong phần lõm thứ hai 34, có thể dễ dàng thực hiện việc định vị theo phương thẳng đứng ở phần mép ngoài của tấm ốp 6, khiến cho việc thực hiện thao tác lắp được dễ dàng.

Hơn nữa, các phần nhô thứ hai 6g tiếp xúc với mặt trước của phần lõm thứ nhất 33 được tạo ra ở các phần mép theo chu vi ngoài của tấm ốp 6 ở phía bề mặt dán và do vậy, các phần nhô thứ hai 6g tỳ lên mặt đáy của phần lõm thứ nhất 33 khiến cho dễ dàng nhận ra rằng thao tác ép lên chi tiết lắp đã đủ, điều này cho phép cải thiện khả năng thao tác. Hơn nữa, chi tiết dán 6f không bị lộ ra xung quanh tấm ốp 6, điều này cho phép cải thiện hình dạng bên ngoài của phần liên kết.

Fig.24 là hình chiếu từ phía sau ở trạng thái tấm đế của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 120 đã tháo ra khỏi chi tiết kéo dài thứ nhất 60 được minh họa trên Fig.17. Tấm đế của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 120 có thể được tháo ra bằng cách tháo đỉnh vít 121 vặn vào trong vấu 121a. Giá đỡ kéo dài 103a mà kéo dài về phía gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 65a được bố trí ở phần đầu trên của chi tiết có màu sắc 100 và việc lắp cố định được thực hiện bởi các đỉnh vít 105 ngay cả trên phần của giá đỡ kéo dài 103a. Ánh sáng chiếu ra của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 123 (xem Fig.17) đi đến phần tia tới 84 của chi tiết dẫn ánh sáng 80 qua lỗ thông 123a được tạo ra trên giá đỡ kéo dài 103a.

Fig.25 là hình vẽ phối cảnh được phóng to riêng phần của chi tiết kéo dài thứ nhất 60. Ngoài ra, Fig.26 là hình vẽ nhìn theo hướng mũi tên B được thể hiện trên Fig.25. Fig.27 là hình vẽ minh họa trạng thái tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho

đèn xi nhan 130 được tháo ra khỏi trạng thái được thể hiện trên Fig.26. Như được mô tả trên đây, phần phẳng của tấm đế của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 120 hướng theo chiều dọc xe trong khi phần phẳng của tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130 hướng theo chiều rộng xe. Tấm đế của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 120 được lắp cố định vào giá đỡ kéo dài 103a bằng cách đưa hai phần nhô định vị 122 gài với nhau và vặn chặt đinh vít 121. Tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130 được lắp cố định vào thành dựng đứng 63 nằm ở phía trong theo chiều rộng xe bằng cách đưa hai phần nhô định vị 132 gài với nhau và vặn chặt đinh vít 131. Đầu nối 126 lắp ở phần đầu của dây điện 125 được nối với tấm đế của nguồn chiếu sáng thứ cấp dùng cho thân đèn 120. Đầu nối 136 lắp ở phần đầu của dây điện 135 được nối với tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130.

Các cửa sổ của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan H1 và H2 được tạo ra trên thành dựng đứng 63 mà qua đó có thể nhìn thấy các nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 133. Các nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 133 lắp trên tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130 được bố trí ở các vị trí của các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b mà nằm gần về phía sau xe. Do đó, việc rọi ánh sáng chiếu ra của các nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 133 từ các vị trí của các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b nằm gần về phía sau khiến cho dễ dàng mở rộng vùng phát sáng của các gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan 65a và 65b, điều này cho phép cải thiện khả năng được nhìn thấy của các đèn xi nhan W.

Các nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 133 bao gồm nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 133a và nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan thứ hai 133b. Nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 133a tương ứng với gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 65a nằm ở phía trên. Nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan thứ hai 133b tương ứng với gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ hai 65b nằm ở phía dưới. Khi đó, phần lắp cố định 134 của tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130 được bố trí ở phía sau gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ hai 65b và ở bên dưới gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 65a. Do đó, phần lắp cố định 134 của tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130 có thể được bố trí nhờ sử dụng khoảng không chết giữa các gương phản xạ dùng cho

đèn xi nhan 65a và 65b ở phần trên và phần dưới khi hai đèn xi nhan W1 và W2 được bố trí theo phương thẳng đứng, nhờ đó có thể giảm kích thước của cơ cấu đèn pha 30. Phần lắp cố định 134 được tạo ra ở phần bên của phần vách ngăn 66 vốn được tạo ra giữa gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ nhất 65a và gương phản xạ dùng cho đèn xi nhan thứ hai 65b để hỗ trợ mômen vặn chặt của đỉnh vít 131 dùng để lắp cố định tấm đế của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan 130.

Fig.28 là hình vẽ mặt cắt theo đường XXVIII-XXVIII được thể hiện trên Fig.16. Như được mô tả trên đây, thành dựng đứng 63, được tạo ra trên đèn xi nhan thứ hai W2 của chi tiết kéo dài thứ nhất 60 và nằm ở phía trong theo chiều rộng xe, được tạo ra có cửa sổ của nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan H2 mà qua đó có thể nhìn thấy nguồn chiếu sáng dùng cho đèn xi nhan thứ hai 133b. Thành dựng đứng 64 nằm ở phía ngoài theo chiều rộng xe thực hiện chức năng làm thành chắn ánh sáng để ngăn chặn sự giao thoa của ánh sáng chiếu ra từ đèn xi nhan W với chi tiết dẫn ánh sáng thứ nhất 80. Do đó, có thể làm cho ánh sáng chiếu ra khó bị pha trộn ngay cả khi các đèn xi nhan W được bố trí liền kề với chi tiết dẫn ánh sáng 80, điều này có thể làm nổi bật các đường bao ngoài của cả hai bộ phận này.

Fig.29 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha 200 theo phương án thứ hai của sáng chế. Kết cấu theo phương án này có đặc điểm là tấm ốp 6 để lắp vừa lên trên mặt trước của mặt kính ngoài 31 là một chi tiết đơn nhất. Cơ cấu đèn pha 200 có cấu hình theo cách tấm ốp 6 có dạng gần như hình rẻ quạt được lắp ở phần giữa phía trên của thân đèn với hình dạng bên ngoài theo chiều rộng xe là hình tròn. Hai đèn định vị thứ nhất P1 ở bên phải và bên trái như là thân đèn thứ cấp được bố trí dọc theo mép dưới của tấm ốp 6. Hơn nữa, hai đèn chiếu gần bên phải và bên trái L có dạng gần như hình rẻ quạt được bố trí dọc theo mép dưới của các đèn định vị thứ nhất P1 và đèn chiếu xa H có dạng gần như nửa hình tròn được bố trí ở phần dưới của thân đèn. Nhờ kết cấu này, có thể làm nổi bật các đường bao ngoài của các đèn định vị thứ nhất P1 nhờ mép dưới của tấm ốp 6. Hơn nữa, mặt kính ngoài 31, là phần mà tấm ốp 6 được lắp vào đó, được tạo ra có phần lõm thứ hai 34, dùng để định vị tấm ốp 6, nhờ đó có thể đơn giản hóa thao tác lắp tấm ốp 6 có kích thước lớn.

Hơn nữa, tấm ốp 6 có thể được trang bị biểu tượng logo M như các ký tự, các hình vẽ, v.v.. Biểu tượng logo M có thể được tạo ra thông qua việc gia công tạo nhám

hoặc việc hoàn thiện bằng sơn trên mặt trước của tấm ốp 6 hoặc thông qua việc tạo hình một chi tiết dạng tấm mỏng, tấm dán hay những chi tiết tương tự thuộc kiểu lắp bằng cách gắn. Biểu tượng logo M có thể được tạo ra ở các vị trí mong muốn như phần giữa phía dưới theo chiều rộng xe như được minh họa và cả ở phần trên bên phải và bên trái.

Fig.30 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha 250 theo một ví dụ biến thể của phương án thứ hai. Cơ cấu đèn pha 250 có cấu hình theo cách tấm ốp 6 có dạng gần như hình rẻ quạt được lắp ở phần giữa bên dưới của thân đèn với hình dạng bên ngoài theo chiều rộng xe là hình tròn. Hai đèn định vị thứ nhất P1 ở bên phải và bên trái có hình dạng thẳng được bố trí dọc theo mép trên của tấm ốp 6. Hơn nữa, hai đèn chiếu xa bên phải và bên trái H có dạng gần như hình rẻ quạt được bố trí dọc theo mép trên của các đèn định vị thứ nhất P1 và đèn chiếu gần L có dạng gần như nửa hình tròn được bố trí ở phần trên của thân đèn.

Fig.31 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha 300 theo ví dụ biến thể thứ hai của phương án thứ hai. Cơ cấu đèn pha 300 có cấu hình theo cách tấm ốp 6, có hình dạng dài được uốn gần như thành hình chữ V, được lắp ở phần giữa phía trên của thân đèn với hình dạng bên ngoài theo chiều rộng xe là hình tròn. Đèn định vị thứ nhất P1, được uốn theo cách tương tự như tấm ốp 6, được bố trí dọc theo mép dưới của tấm ốp 6. Hơn nữa, đèn chiếu xa H có dạng gần như hình rẻ quạt được bố trí dọc theo mép trên của đèn định vị thứ nhất P1 và đèn chiếu gần L có kích thước lớn được bố trí dọc theo mép dưới của đèn định vị thứ nhất P1. Nhờ kết cấu này, việc trang bị tấm ốp 6 khiến cho có thể ngăn không cho ánh sáng chiếu ra của đèn định vị thứ nhất P1 bị pha trộn với ánh sáng chiếu ra của đèn chiếu xa H, đồng thời làm nổi bật các đường bao ngoài của cả hai chi tiết này để cải thiện khả năng được nhìn thấy của cơ cấu đèn pha 300. Hơn nữa, mặt kính ngoài 31 mà tấm ốp 6 được lắp vào đó được tạo ra có phần lõm thứ hai 34, dùng để định vị tấm ốp 6, nhờ đó làm đơn giản hóa thao tác lắp tấm ốp có kích thước lớn 6.

Fig.32 là hình chiếu đứng của cơ cấu đèn pha 350 theo ví dụ biến thể thứ ba của phương án thứ hai. Cơ cấu đèn pha 350 có cấu hình theo cách tấm ốp 6 có hình dạng dài, được uốn thành hình quả núi, được lắp ở phần giữa phía dưới của thân đèn với hình dạng bên ngoài theo chiều rộng xe là hình tròn. Đèn định vị thứ nhất P1,

được uốn theo cùng cách thức như tấm ốp 6, được bố trí dọc theo mép trên của tấm ốp 6. Hơn nữa, đèn chiếu xa H có dạng gần như hình rẽ quạt được bố trí dọc theo mép dưới của đèn định vị thứ nhất P1 và đèn chiếu gần L có kích thước lớn được bố trí dọc theo mép trên của đèn định vị thứ nhất P1. Nhờ kết cấu này, việc trang bị tấm ốp 6 khiến cho có thể ngăn không cho ánh sáng chiếu ra của đèn định vị thứ nhất P1 bị pha trộn với ánh sáng chiếu ra của đèn chiếu xa H, đồng thời làm nổi bật các đường bao ngoài của cả hai chi tiết này để cải thiện khả năng được nhìn thấy của cơ cấu đèn pha 350.

Lưu ý là, hình dạng và kết cấu của cơ cấu đèn pha, hình dạng và kết cấu của mặt kính ngoài và các tấm che, diện tích và hình dạng của các mặt phát sáng, cấu hình của thân đèn chính và thân đèn thứ cấp, hình dạng và kết cấu của các chi tiết dẫn ánh sáng, số lượng và chủng loại của các nguồn chiếu sáng, vị trí bố trí của các nguồn chiếu sáng, v.v. không chỉ giới hạn ở những thông số được mô tả trong kết cấu theo các phương án nêu trên, mà nhiều cải biến khác có thể được phép thực hiện. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu yên ngựa theo sáng chế có thể được áp dụng không chỉ cho xe máy mà còn áp dụng, ví dụ, cho xe ba bánh hay xe bốn bánh kiểu ngồi để chân hai bên, v.v..

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Cơ cấu đèn pha (30) dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm mặt kính ngoài (31) và tấm ốp (6) lắp vào bề mặt của mặt kính ngoài (31), trong đó:

phần lõm thứ nhất (33), có hình dạng phù hợp với cấu hình bên ngoài của tấm ốp (6) và phần lõm thứ hai (34), được làm lõm sâu hơn nữa so với mặt đáy của phần lõm thứ nhất (33), được tạo ra trên bề mặt của mặt kính ngoài (31),

chi tiết dán (6f) được dán vào mặt sau tấm ốp (6); và

phần nhô thứ nhất (6e), dùng để gài vào trong phần lõm thứ hai (34), được tạo ra trên mặt sau của tấm ốp (6).
2. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:

tấm ốp (6), phần lõm thứ nhất (33) và phần lõm thứ hai (34) đều được tạo thành một cặp ở bên phải và bên trái theo chiều rộng xe,

tấm ốp (6) có hình dạng kéo dài theo chiều rộng xe; và

phần nhô thứ nhất (6e) được tạo ra ở vị trí của mặt kính ngoài (31) mà gần hơn với đường tâm của xe.
3. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó tấm ốp (6) được tạo hình theo cách thon dần về phía đường tâm của xe.
4. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó mặt dẫn hướng thứ nhất (34a), dùng để dẫn phần nhô thứ nhất (6e) vào chính giữa phần lõm thứ hai (34) theo phương thẳng đứng của xe, được tạo ra trên phần lõm thứ hai (34).
5. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 4, trong đó mặt dẫn hướng thứ nhất (34a) có dạng mặt cong.
6. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 4 hoặc 5, trong đó mặt dẫn hướng thứ hai (34b), dùng để dẫn phần nhô thứ nhất (6e) vào chính giữa

phần lõm thứ hai (34) theo phương nằm ngang của xe, được tạo ra trên phần lõm thứ hai (34).

7. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 6, trong đó mặt dẫn hướng thứ hai (34b) có dạng mặt nghiêng.
8. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó mặt dẫn hướng thứ ba (33a), dùng để dẫn tấm ốp (6) đến vị trí định trước của phần lõm thứ nhất (33) theo phương thẳng đứng của xe, được tạo ra ở phần mép theo phương thẳng đứng của phần lõm thứ nhất (33).
9. Cơ cấu đèn pha dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó phần nhô thứ hai (6g), mà đi vào tiếp xúc với bề mặt của phần lõm thứ nhất (33), được tạo ra ở phần mép theo chu vi ngoài của tấm ốp (6) ở phía bề mặt dán.

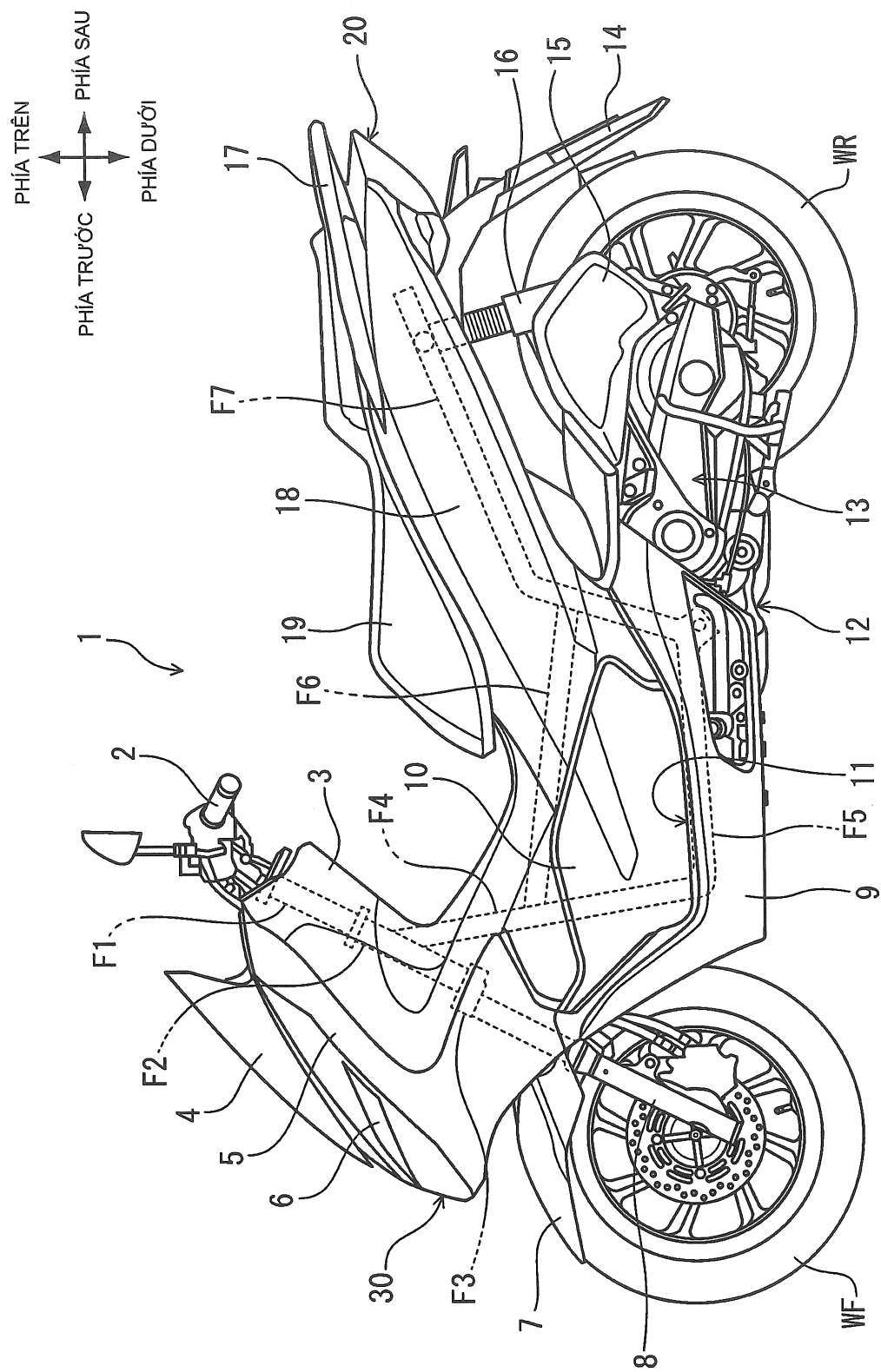


Fig.1

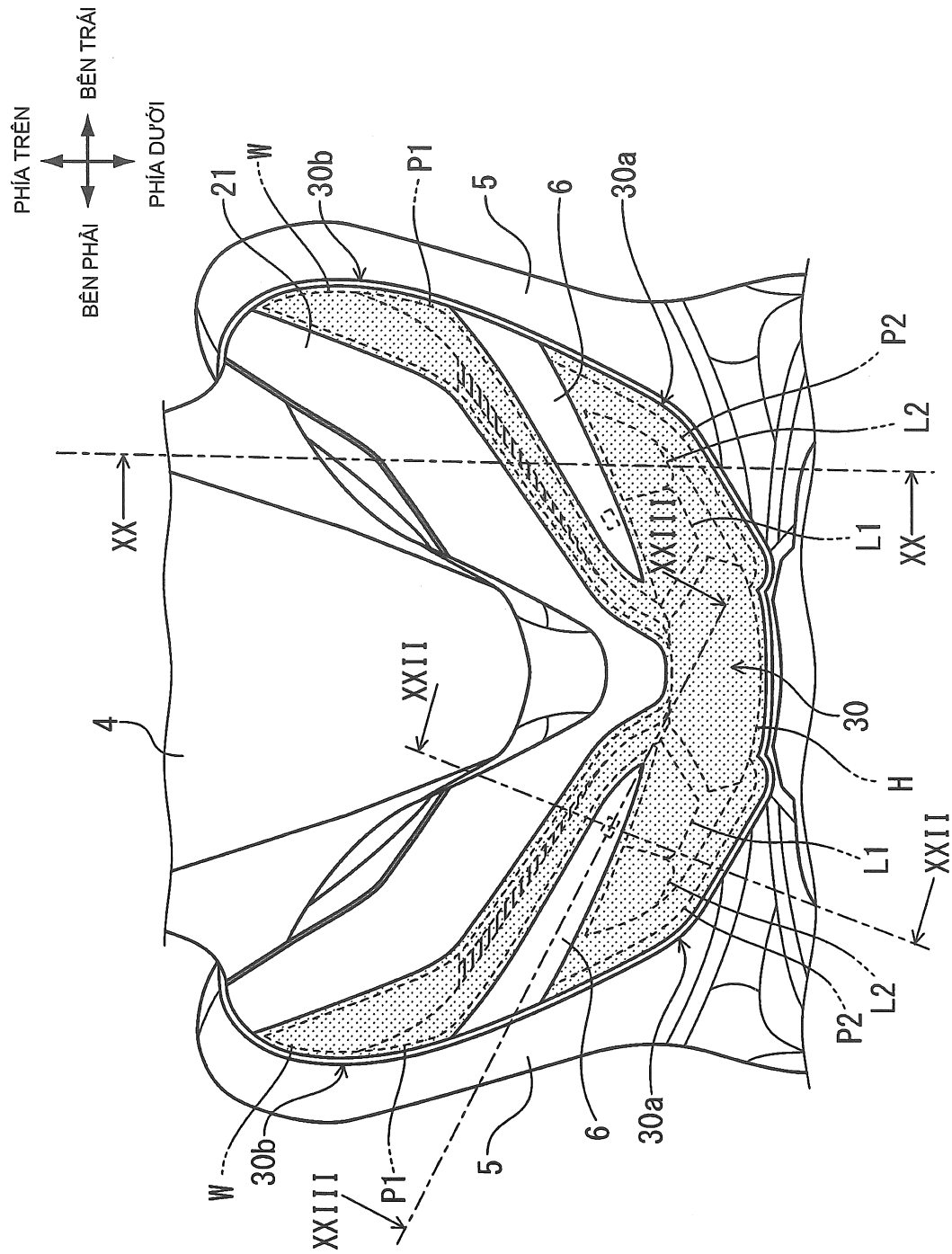


Fig. 2

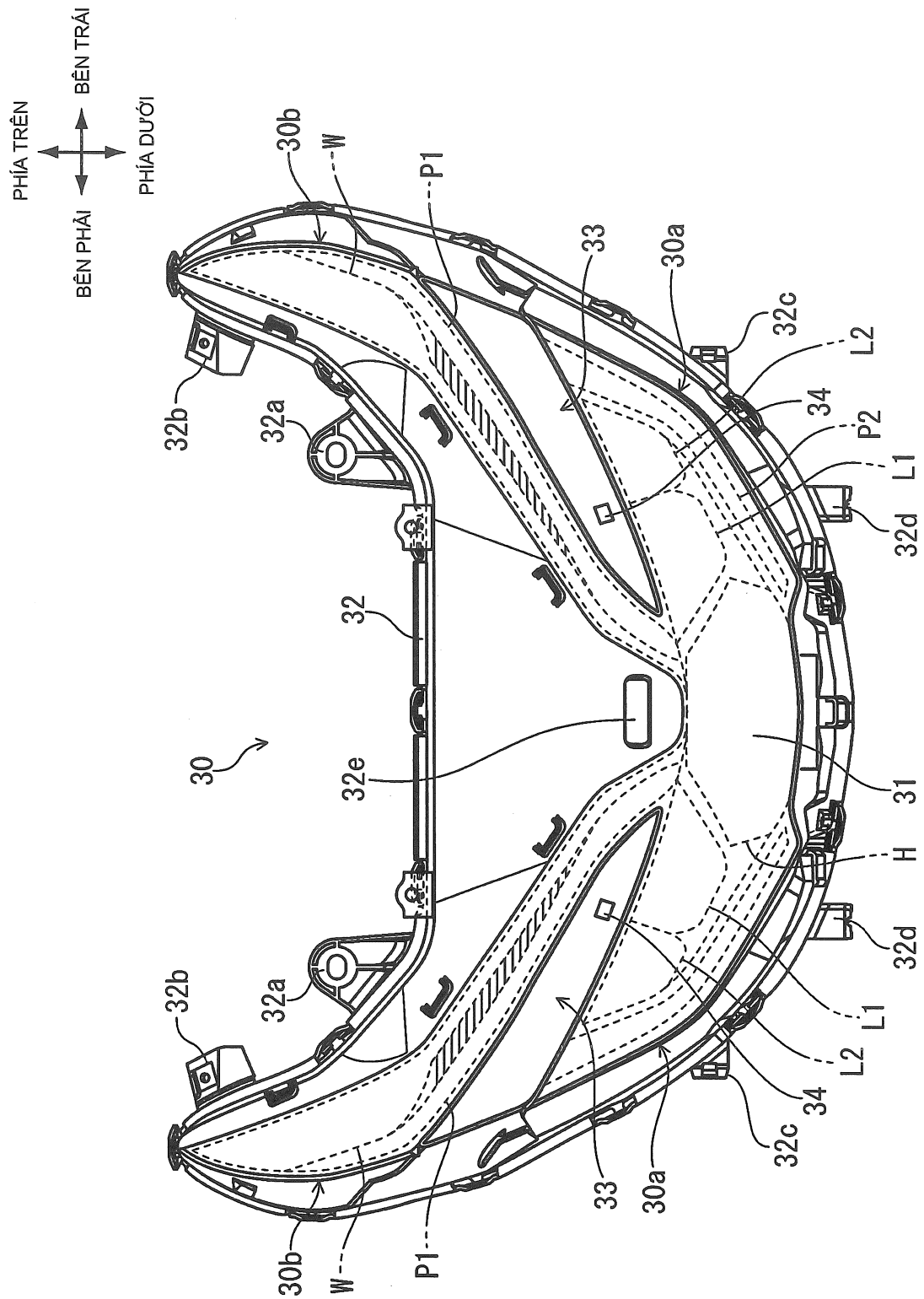


Fig.3

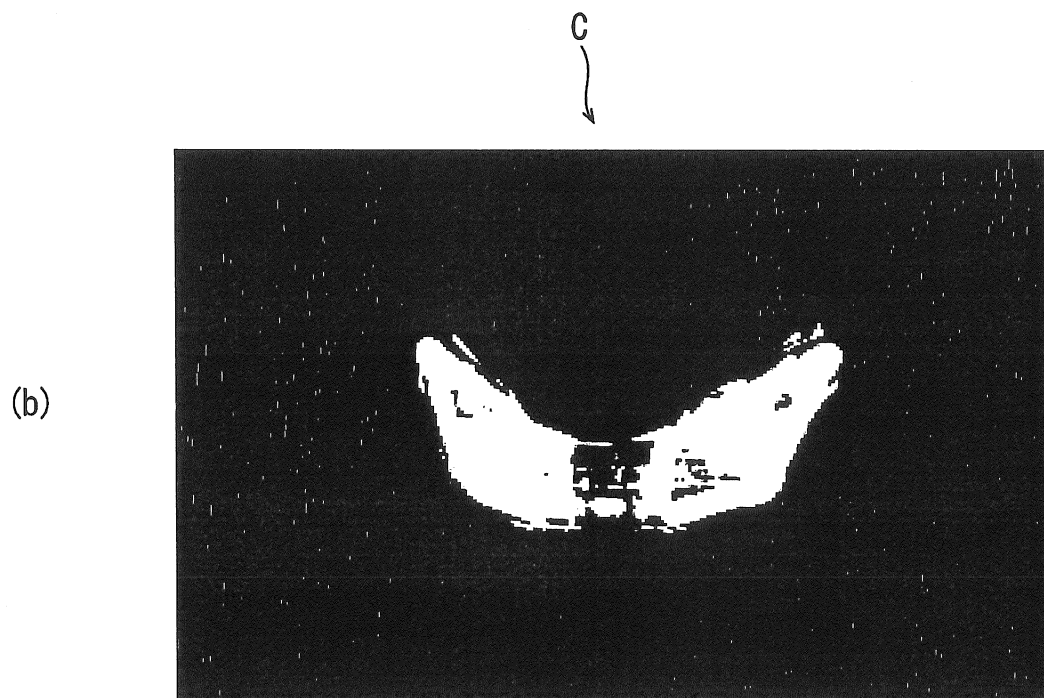
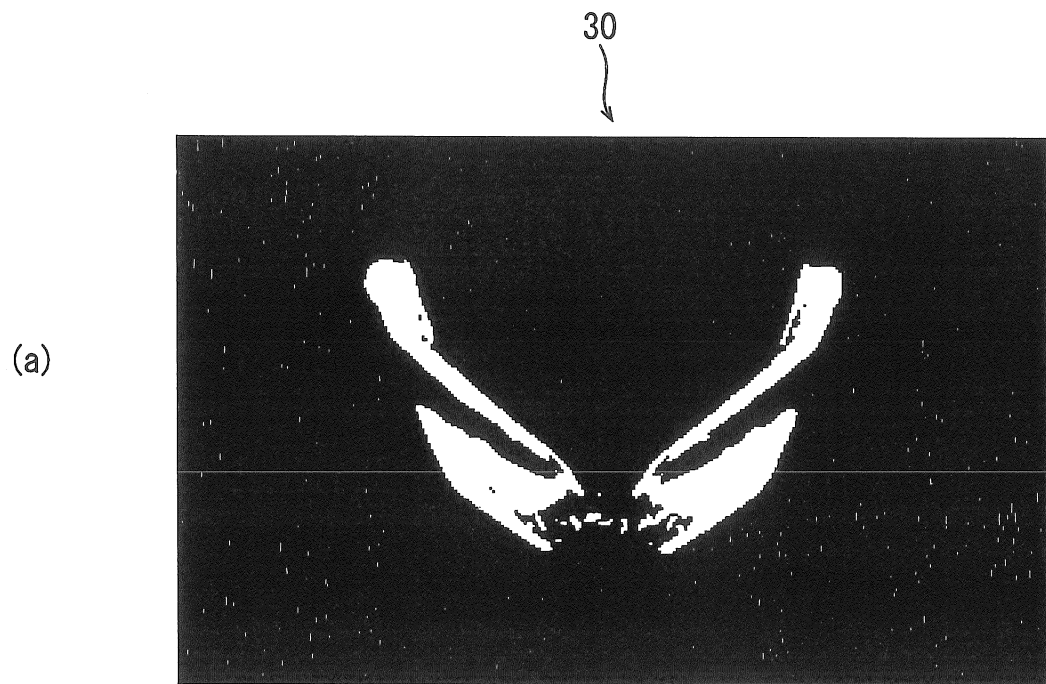


Fig.4

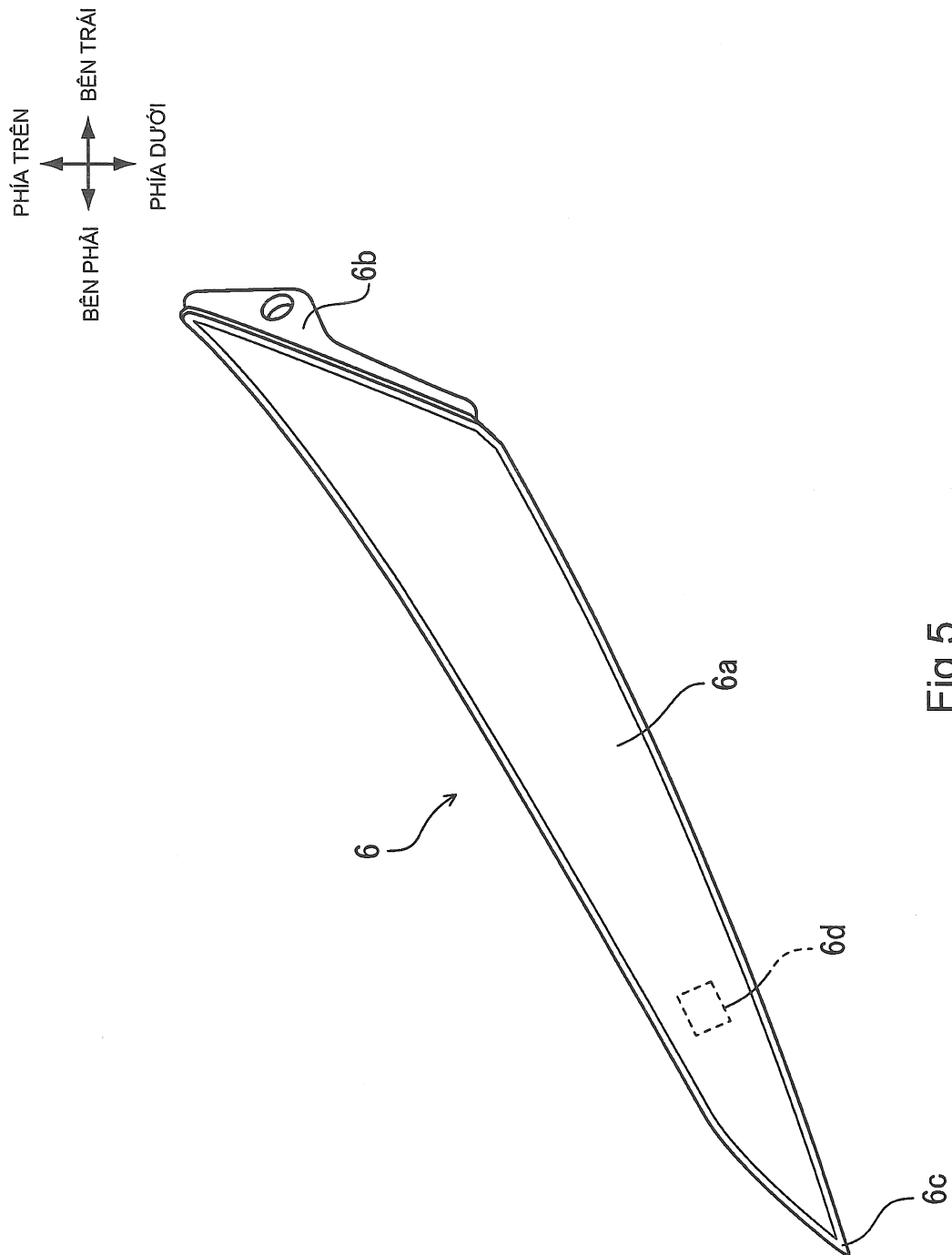


Fig. 5

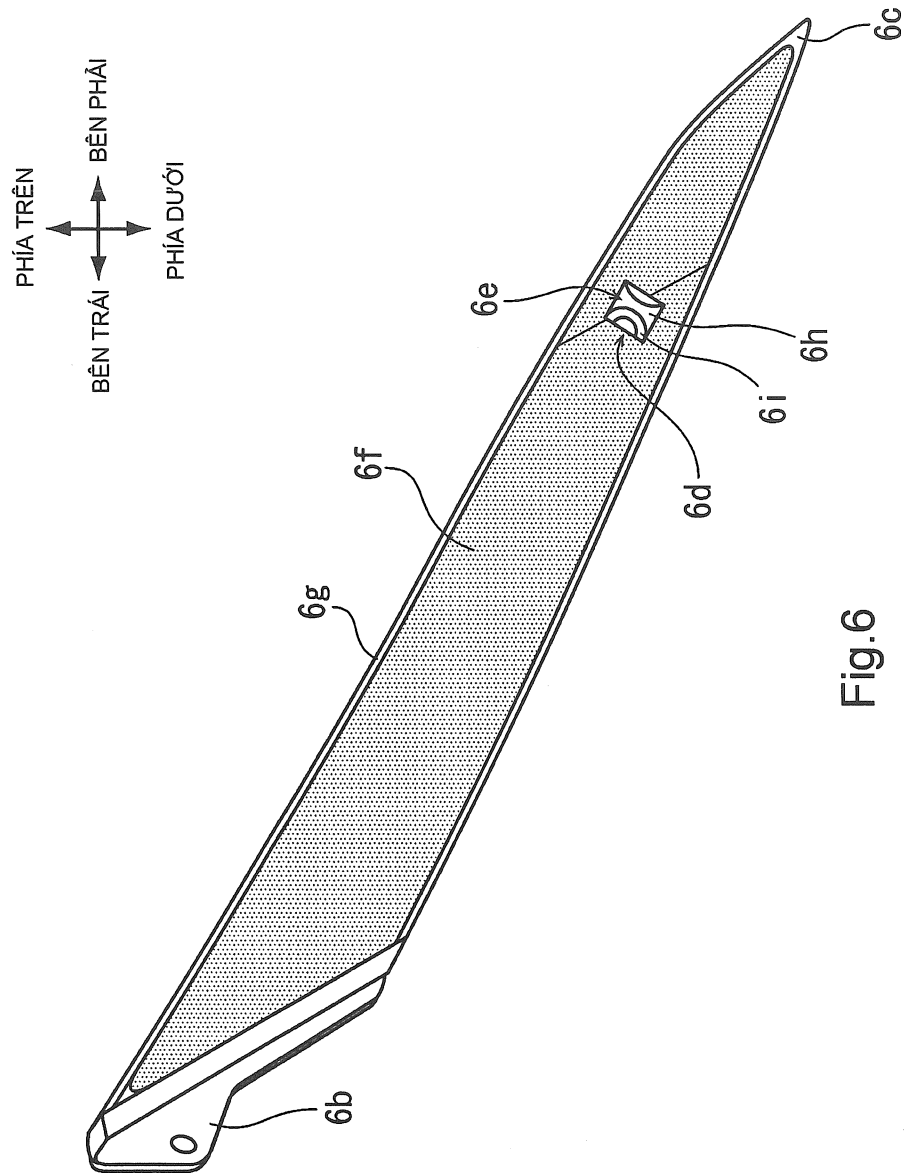


Fig.6

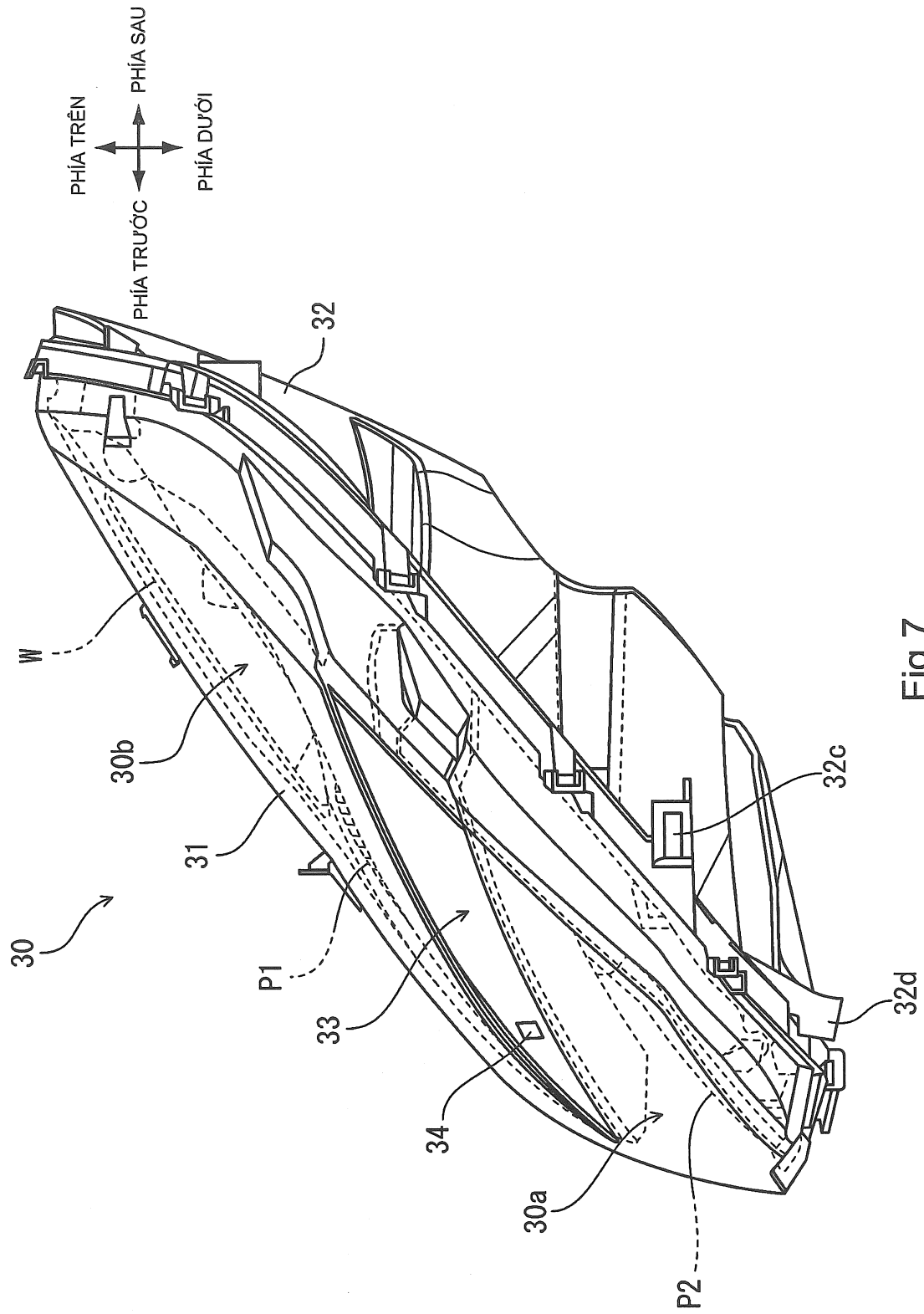


Fig.7

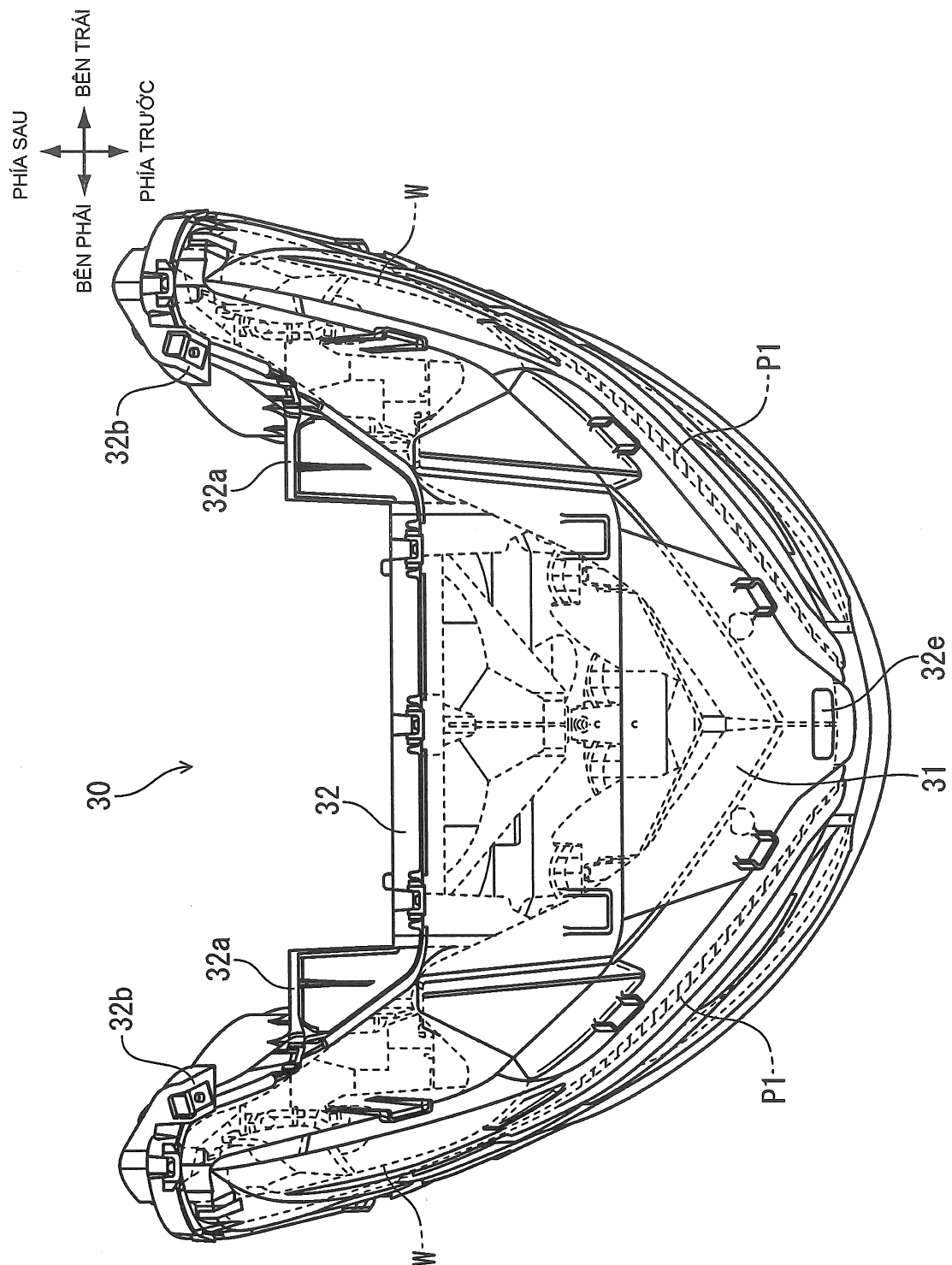


Fig.8

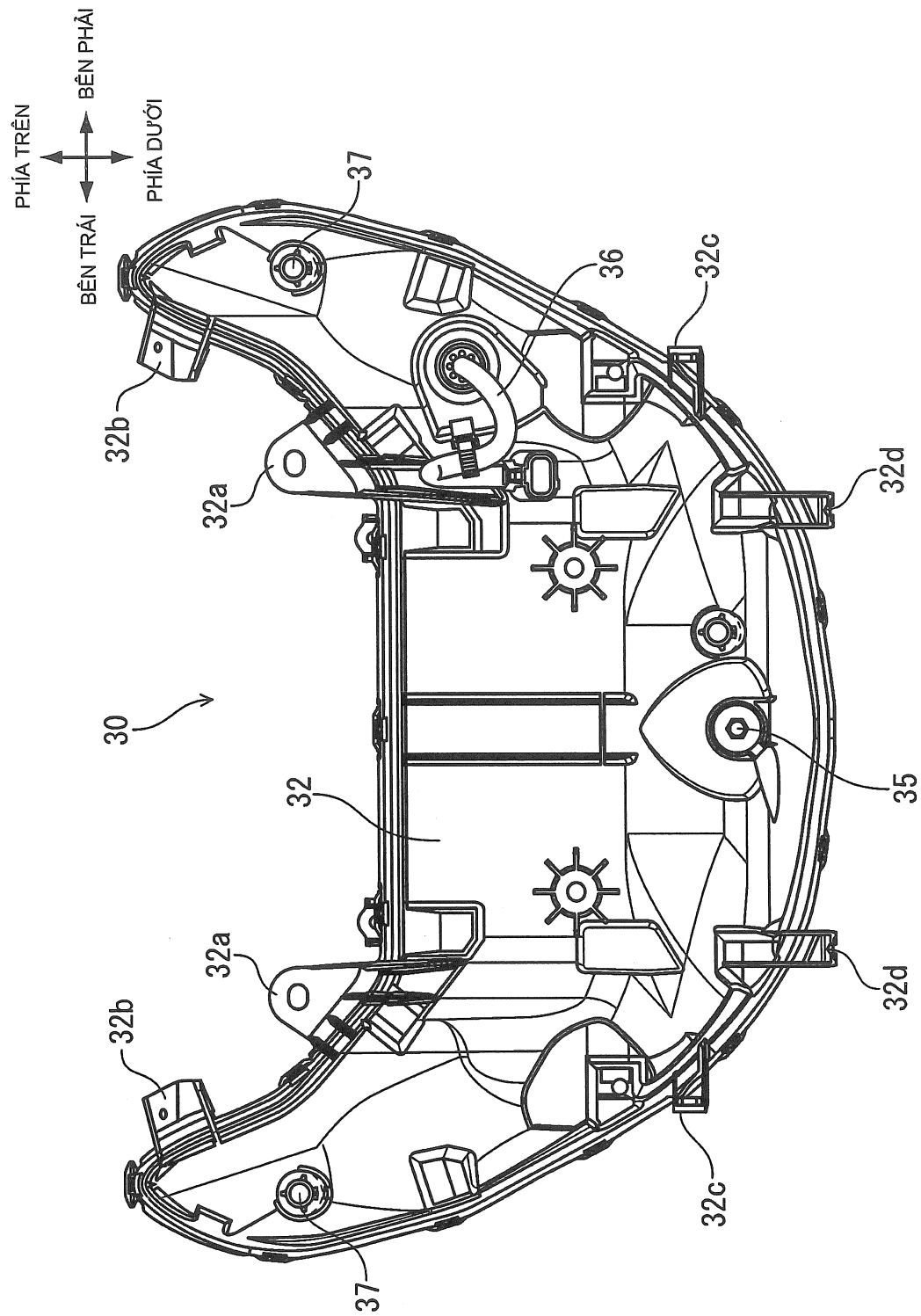


Fig.9

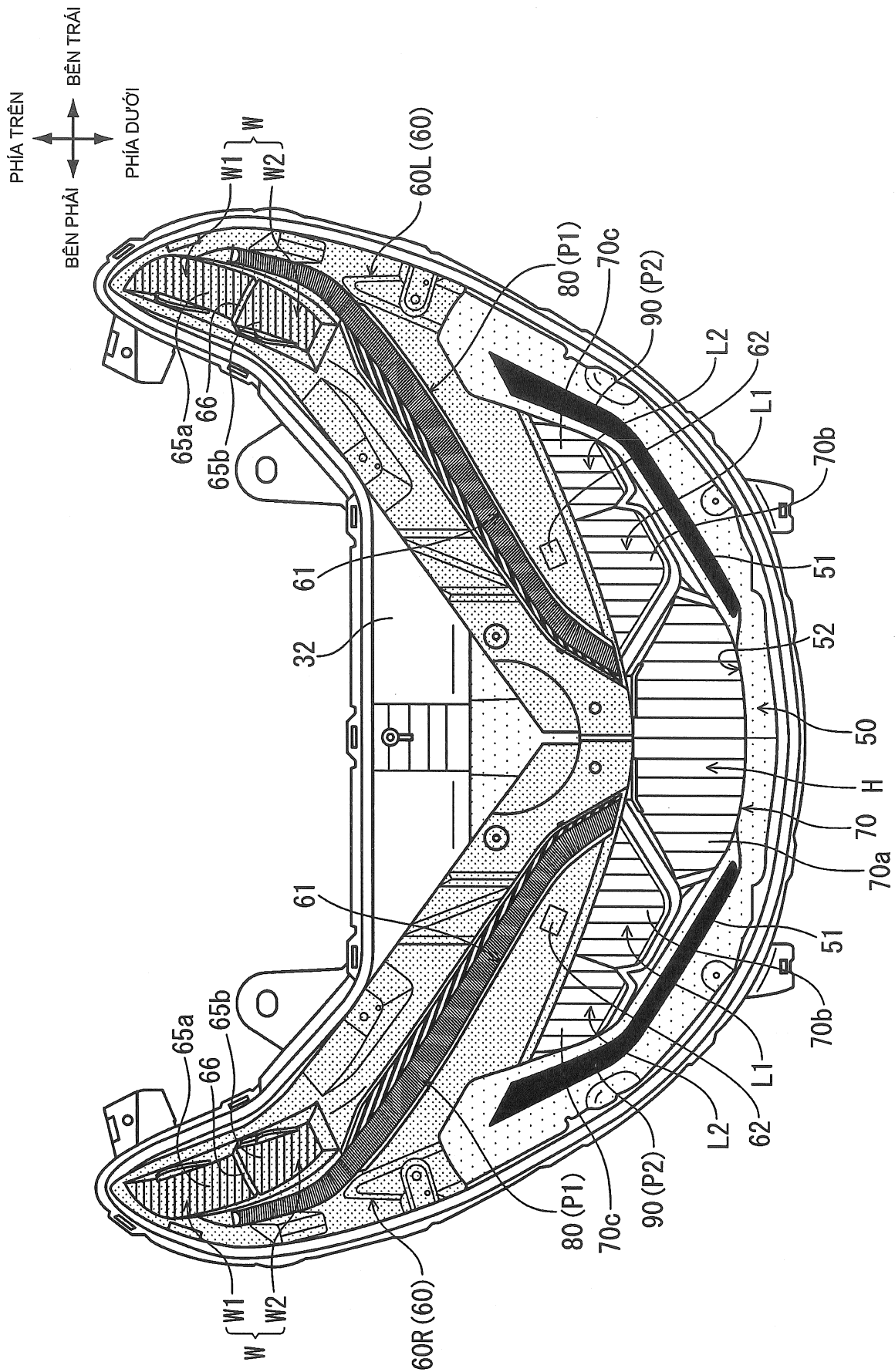


Fig.10

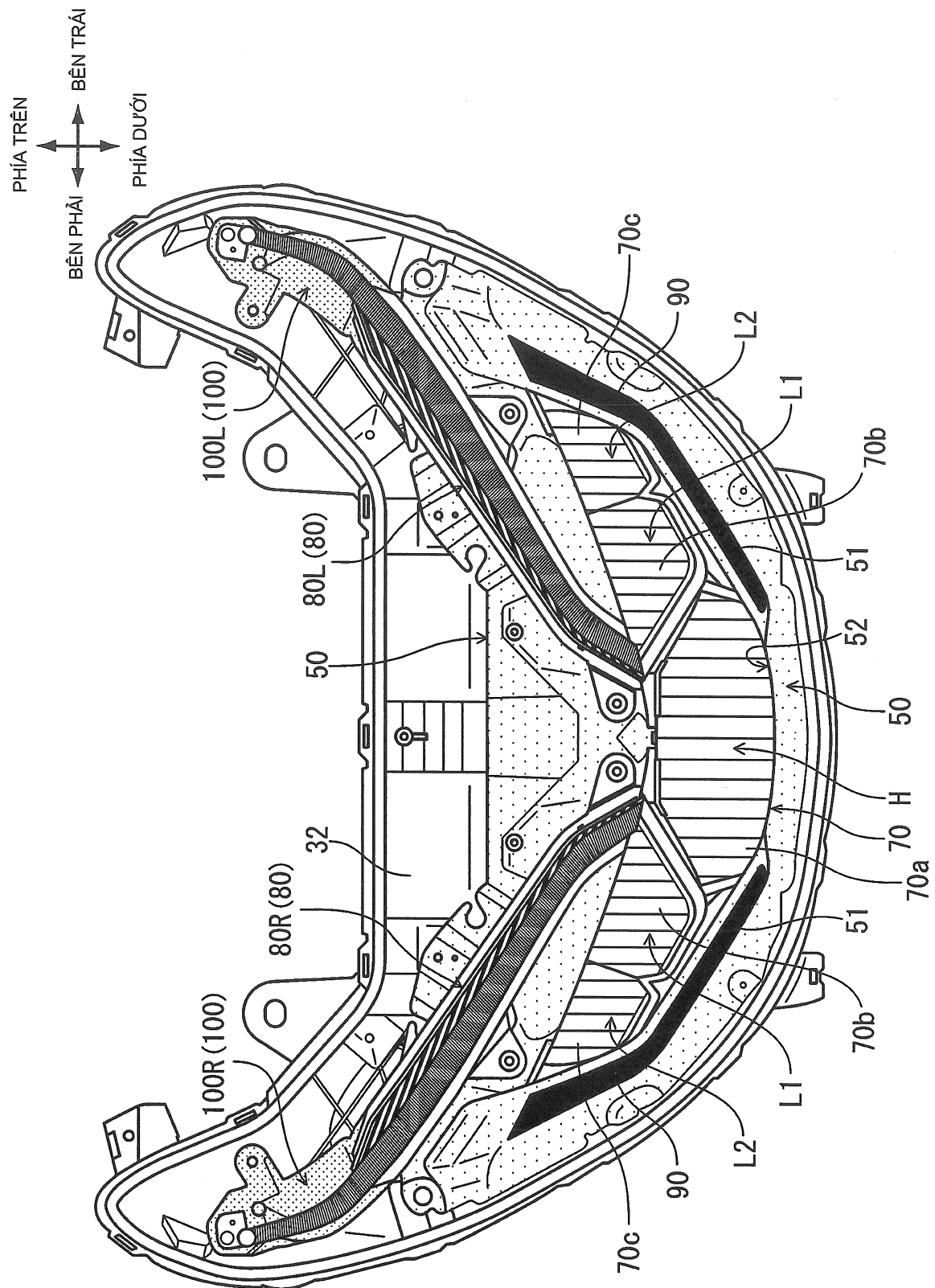


Fig.11

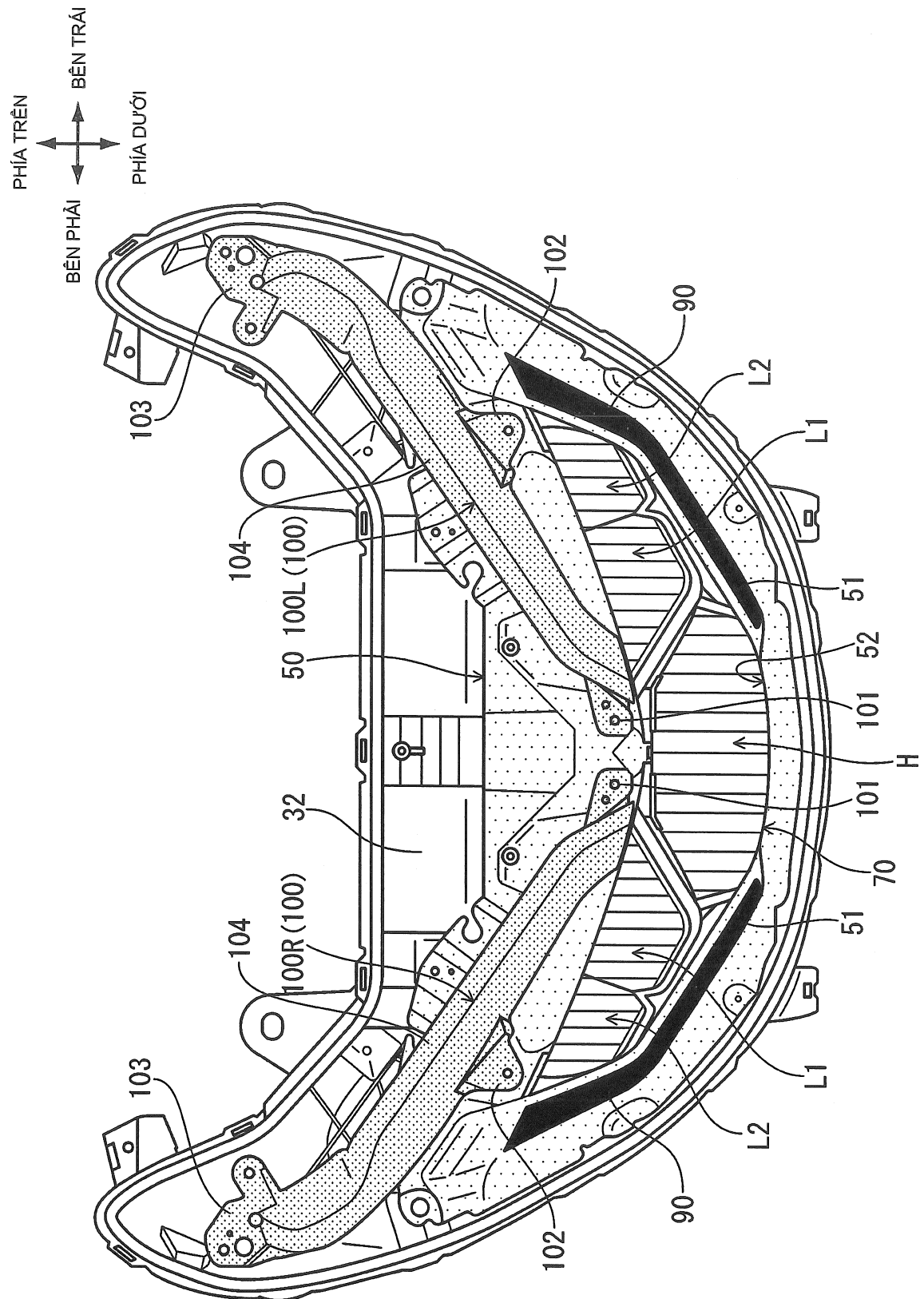


Fig.12

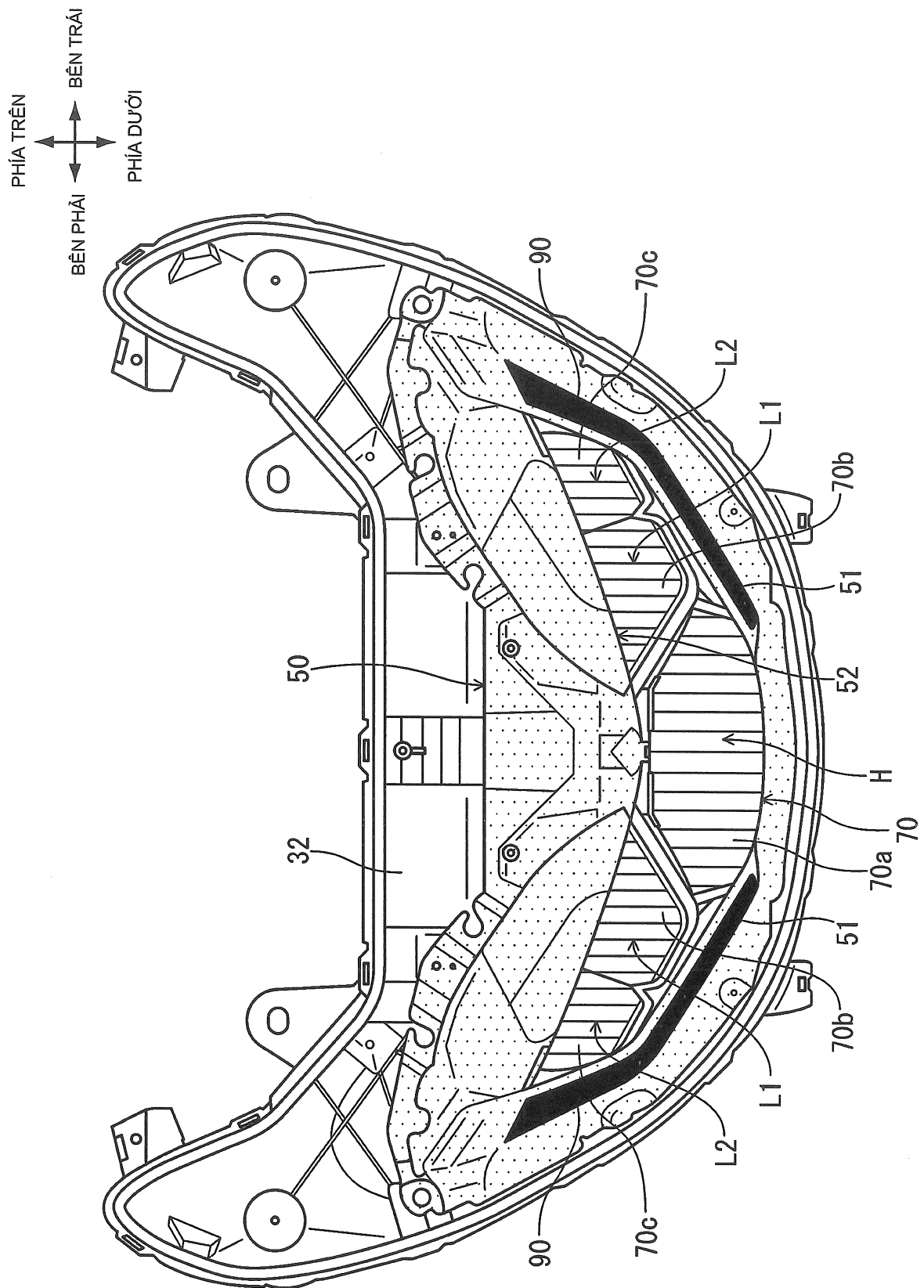


Fig.13

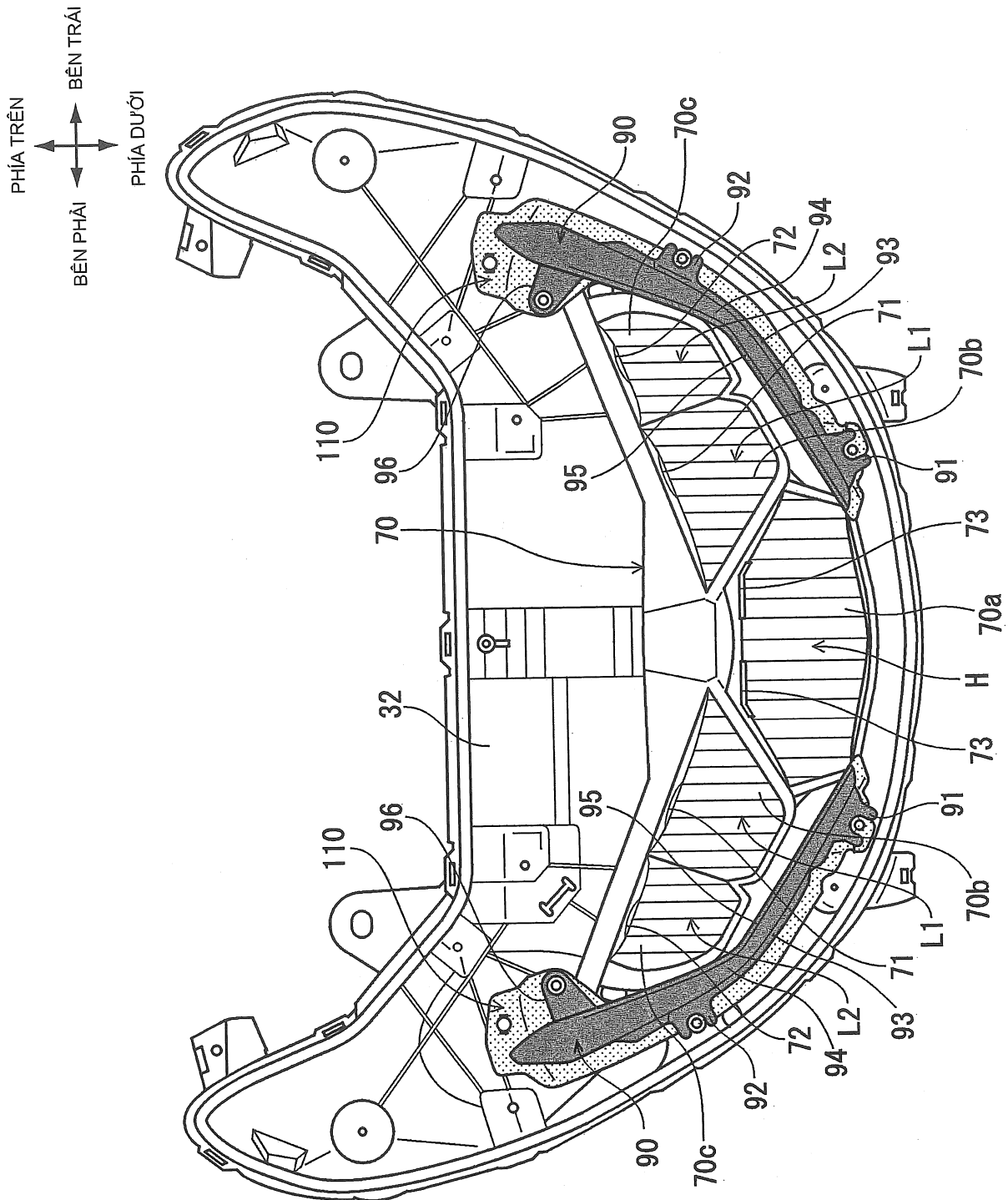


Fig.14

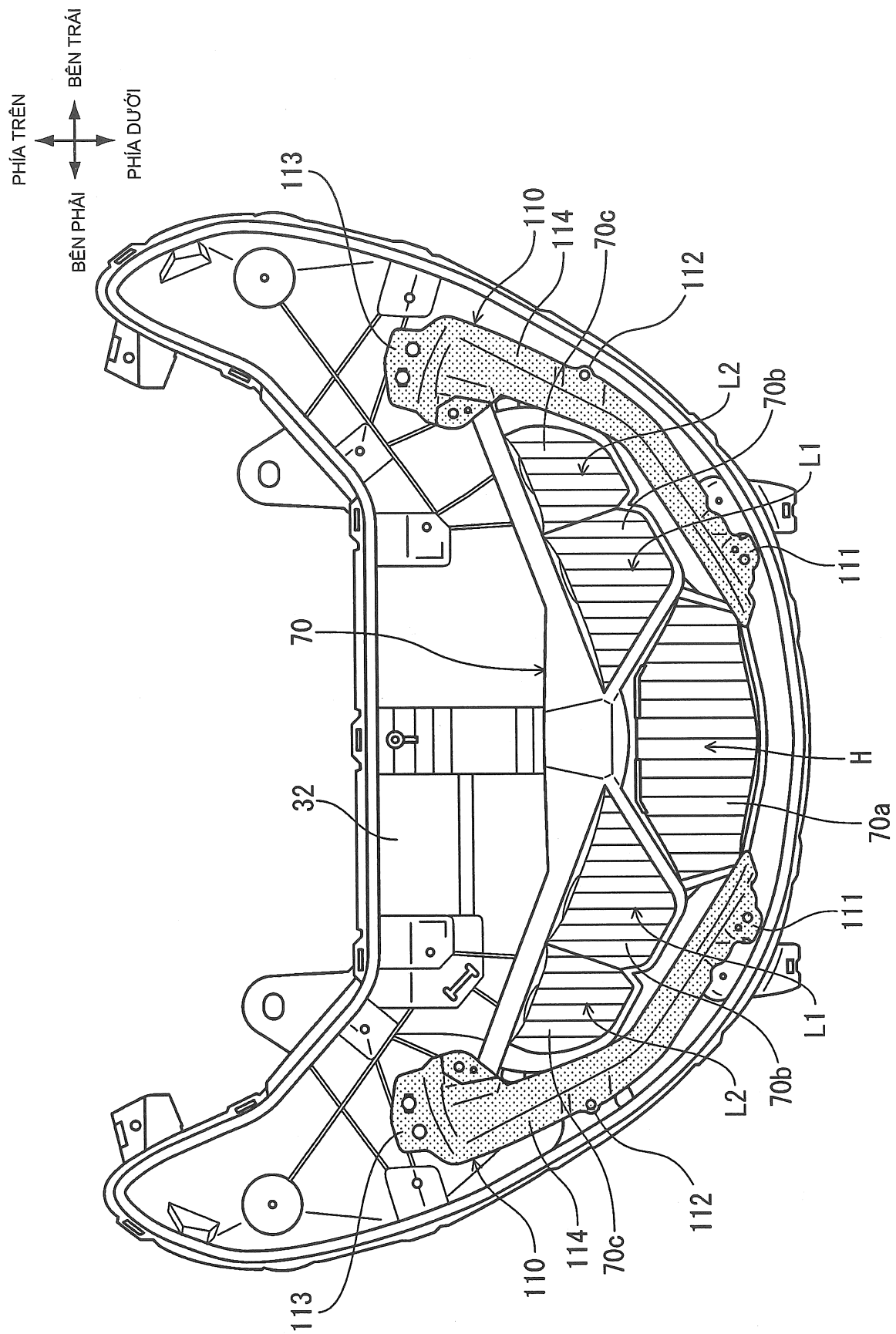


Fig.15

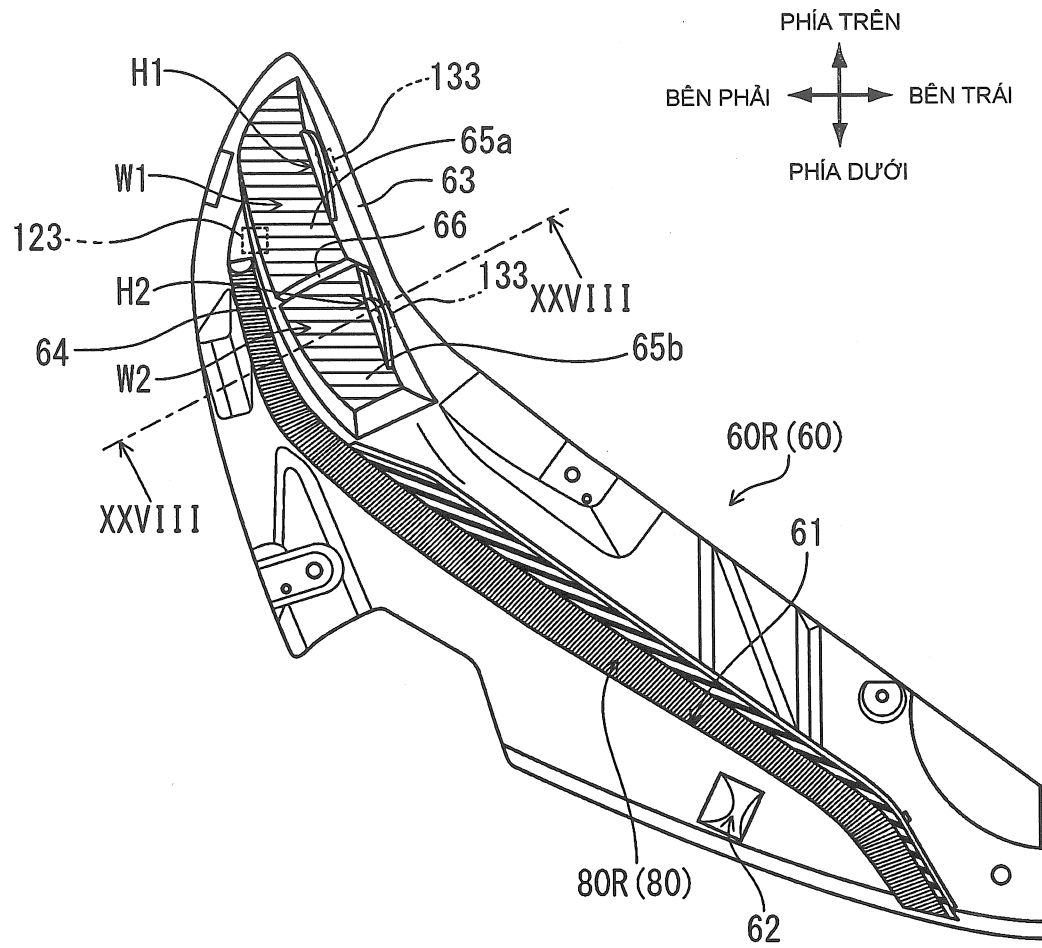


Fig.16

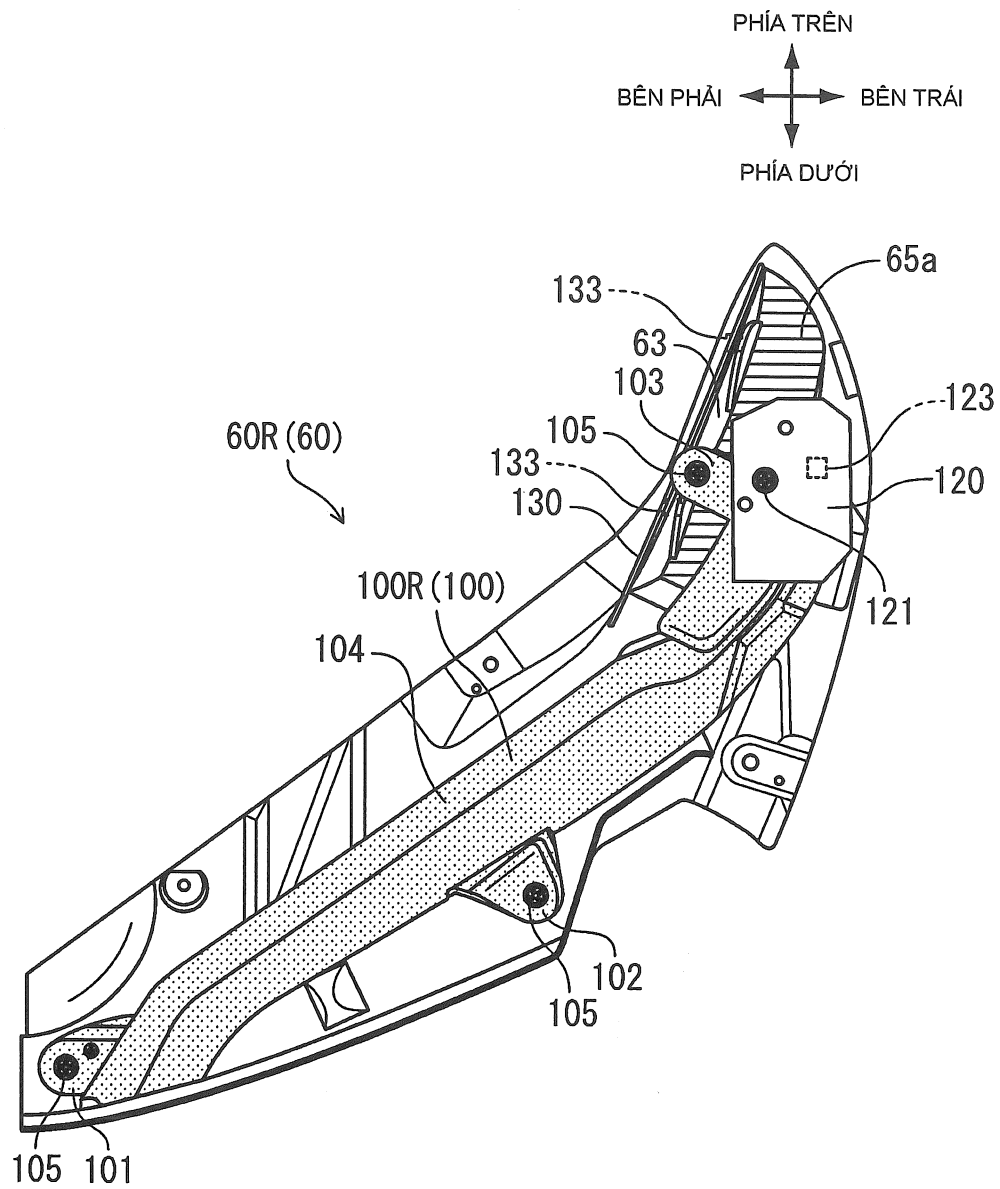


Fig.17

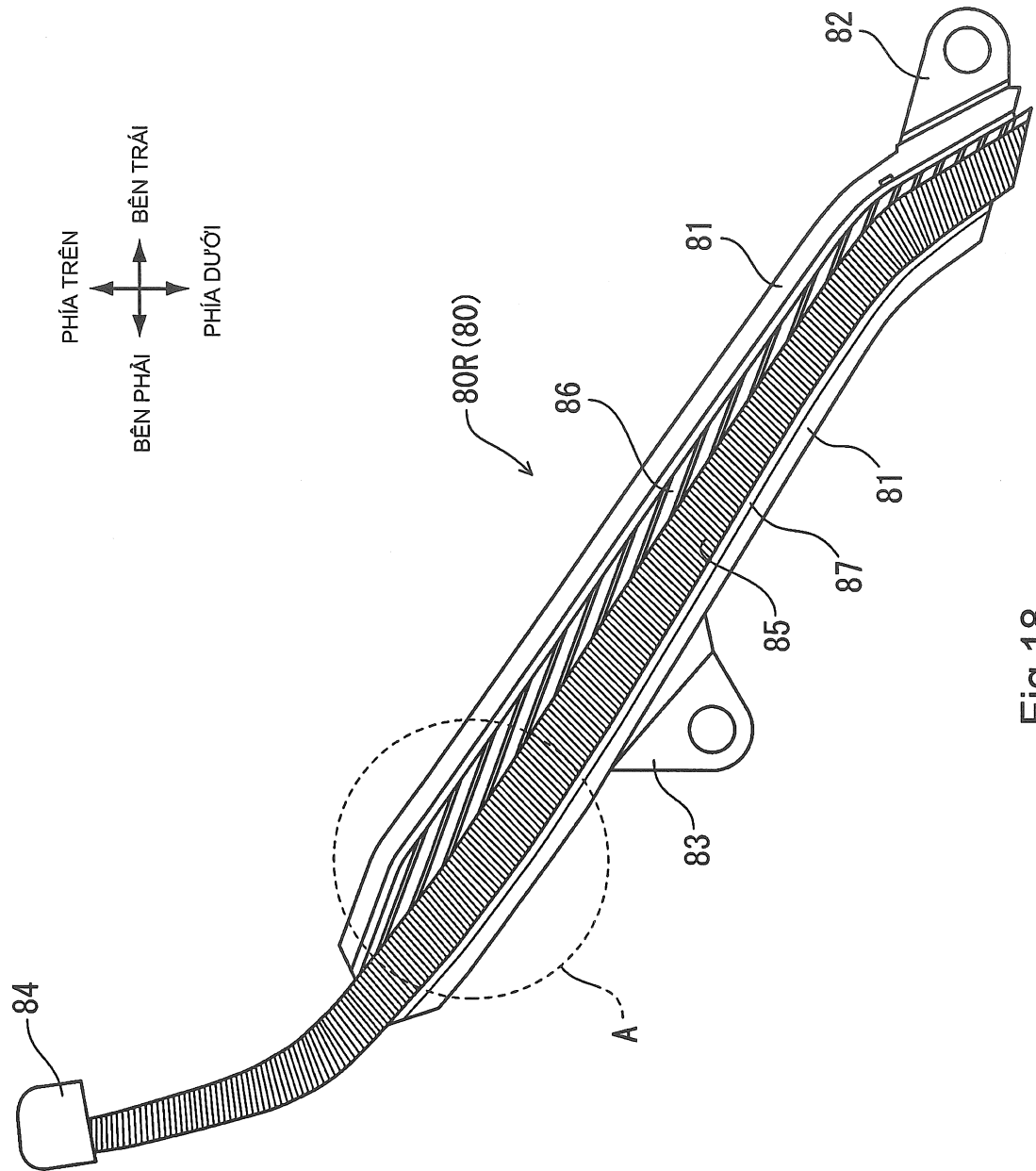


Fig.18

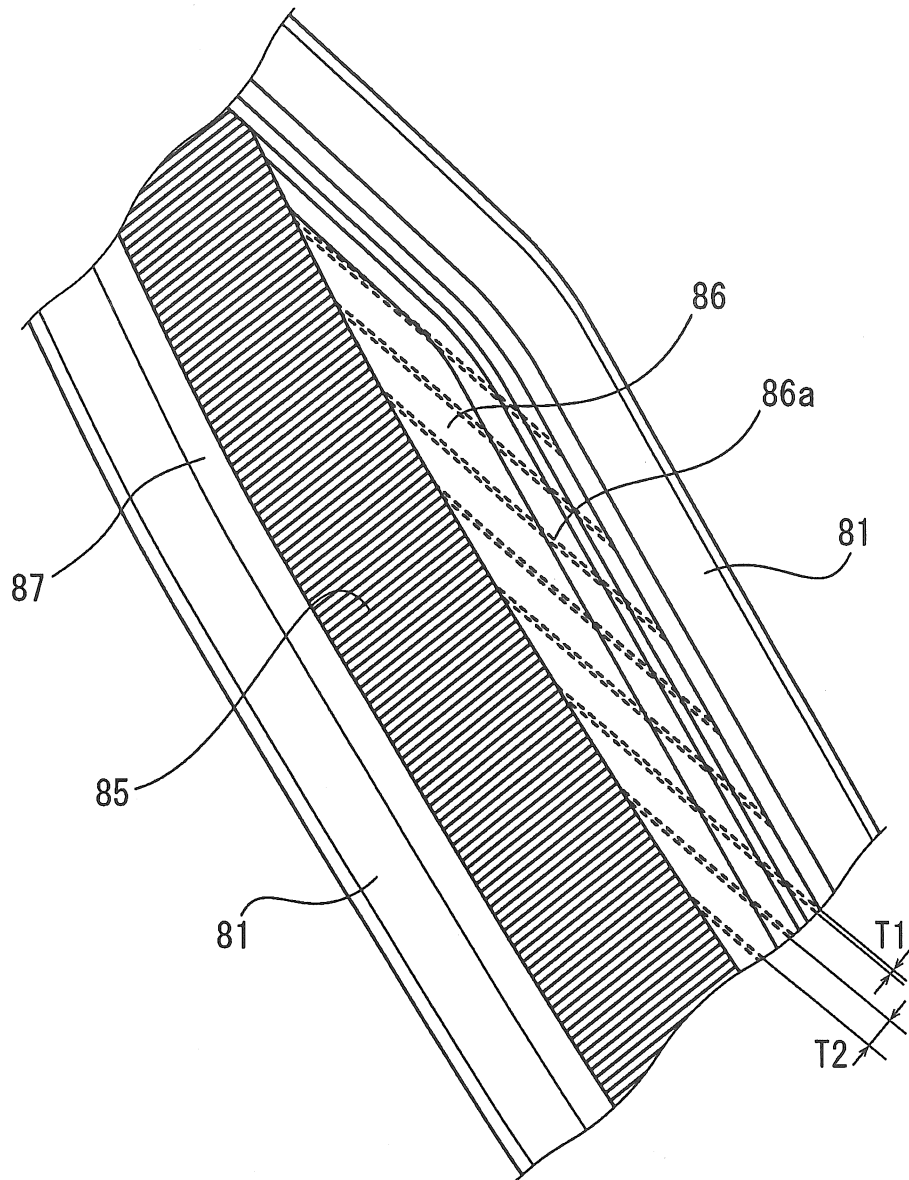
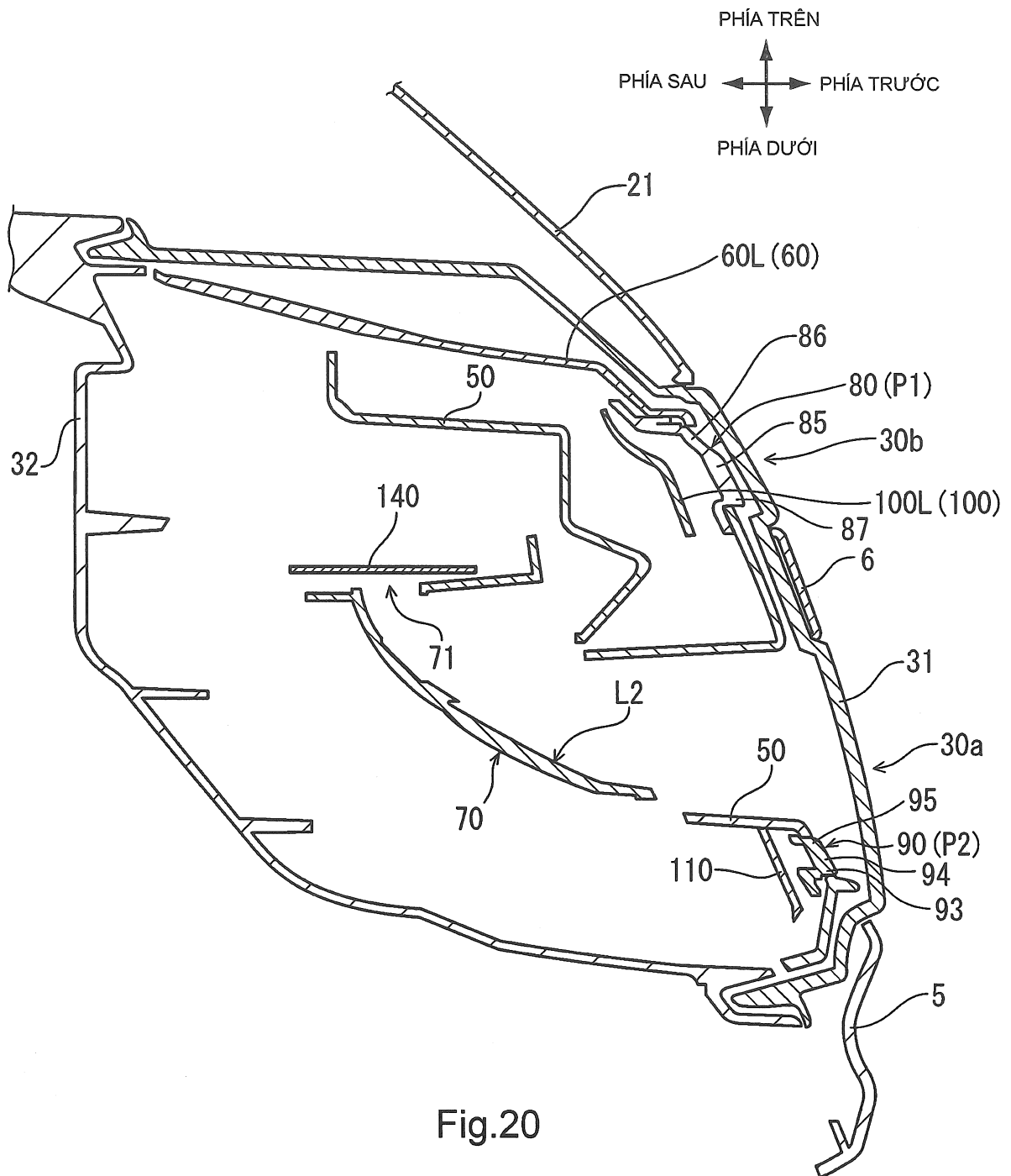


Fig.19



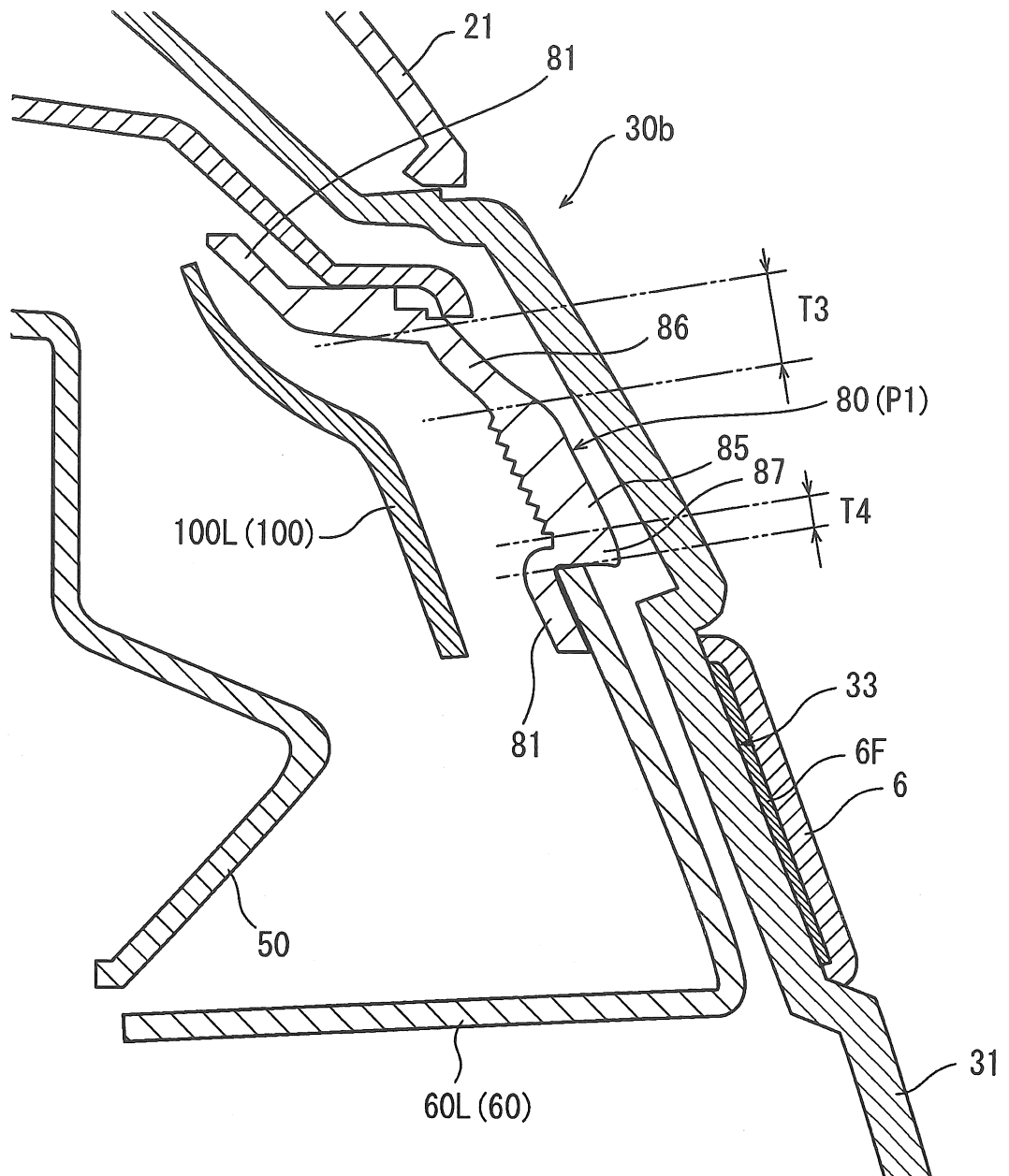


Fig. 21

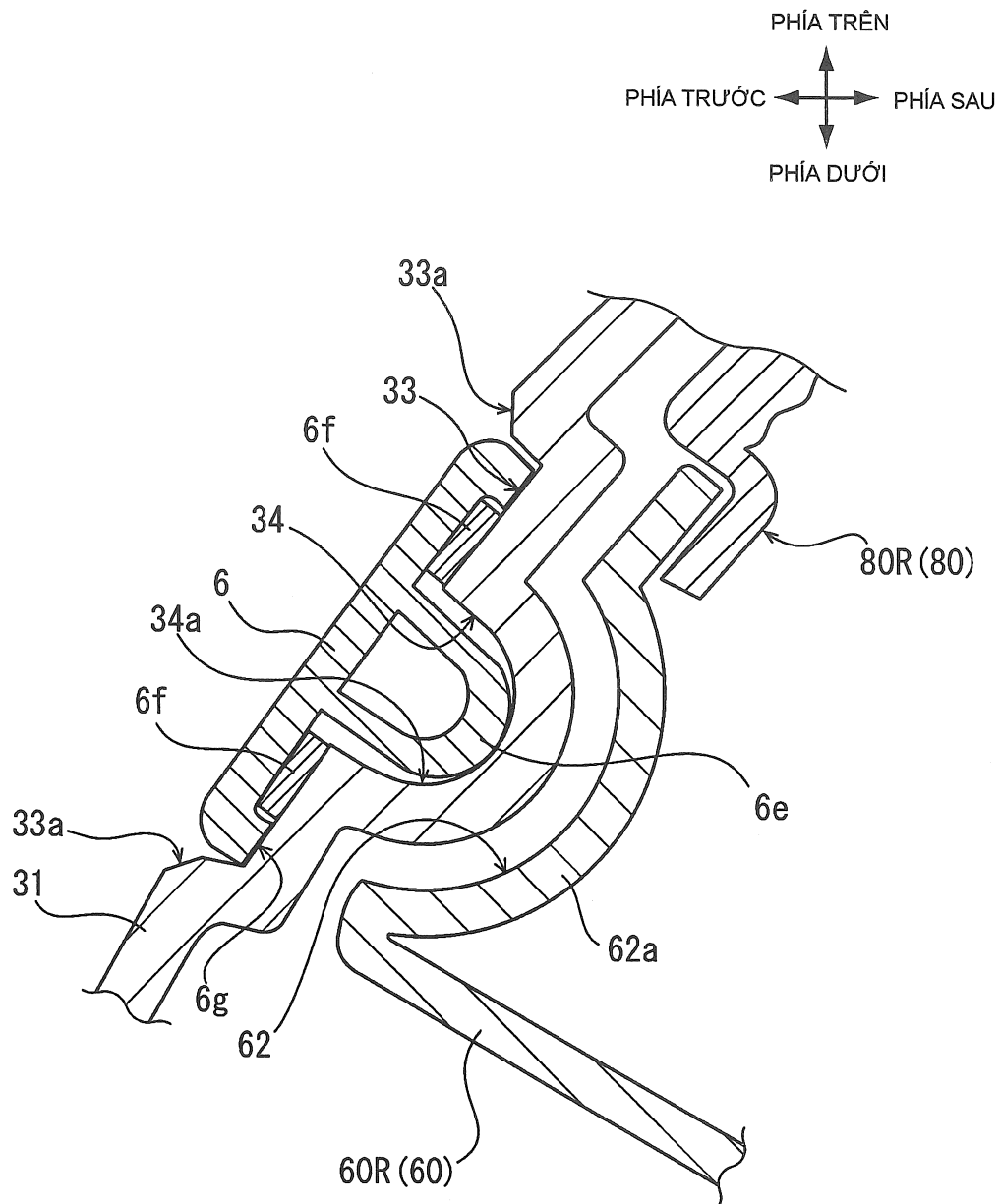


Fig.22

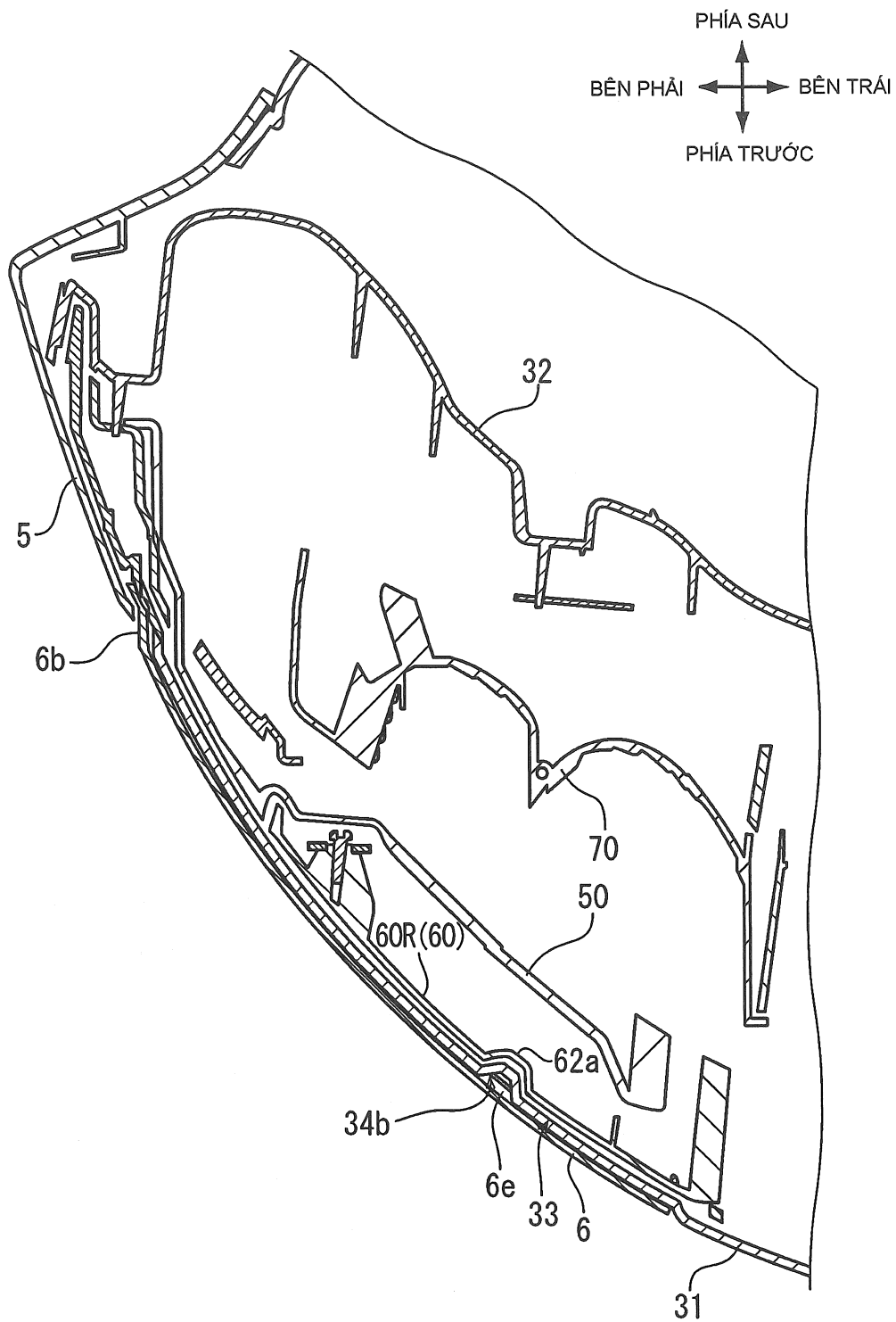


Fig.23

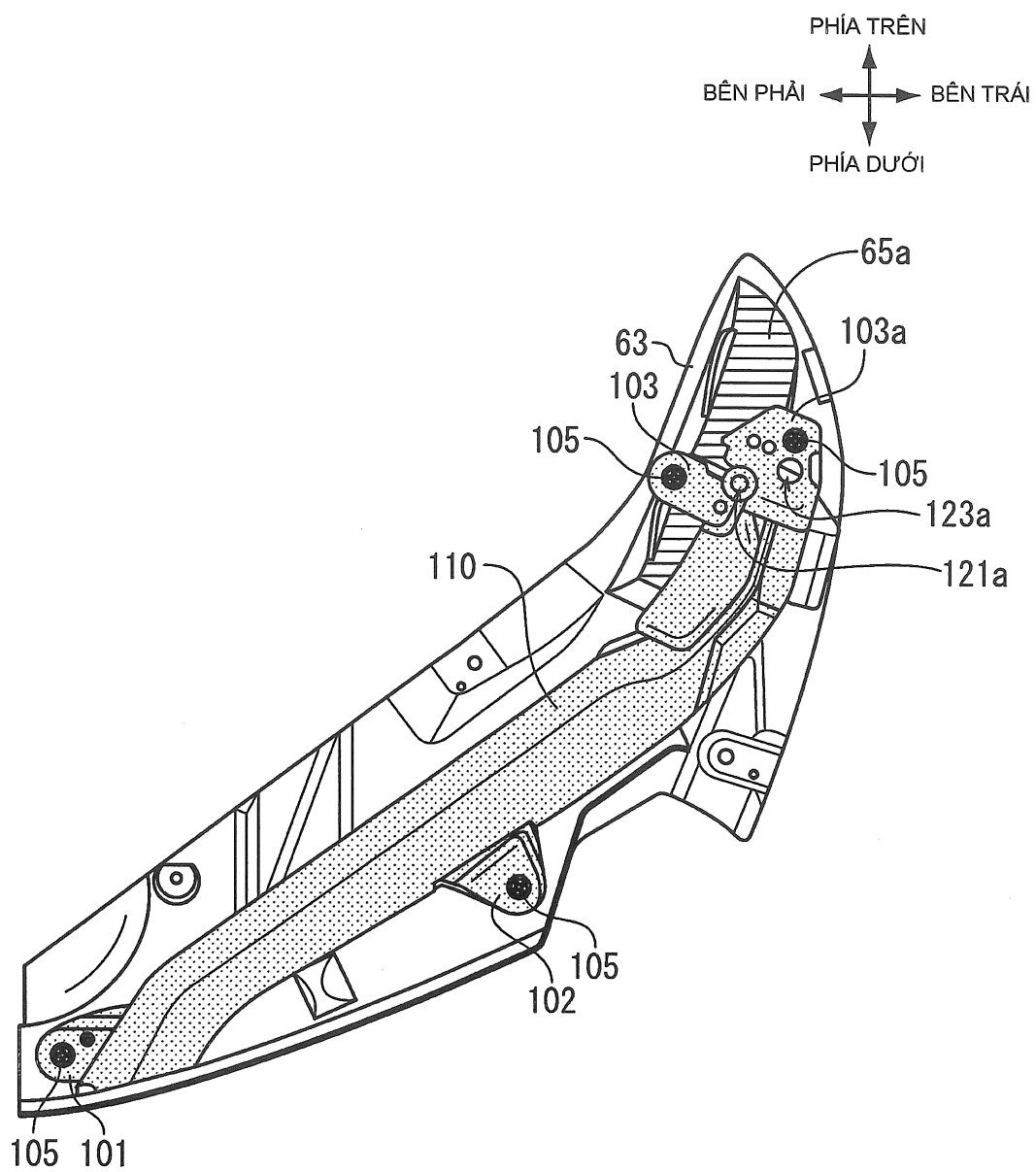


Fig.24

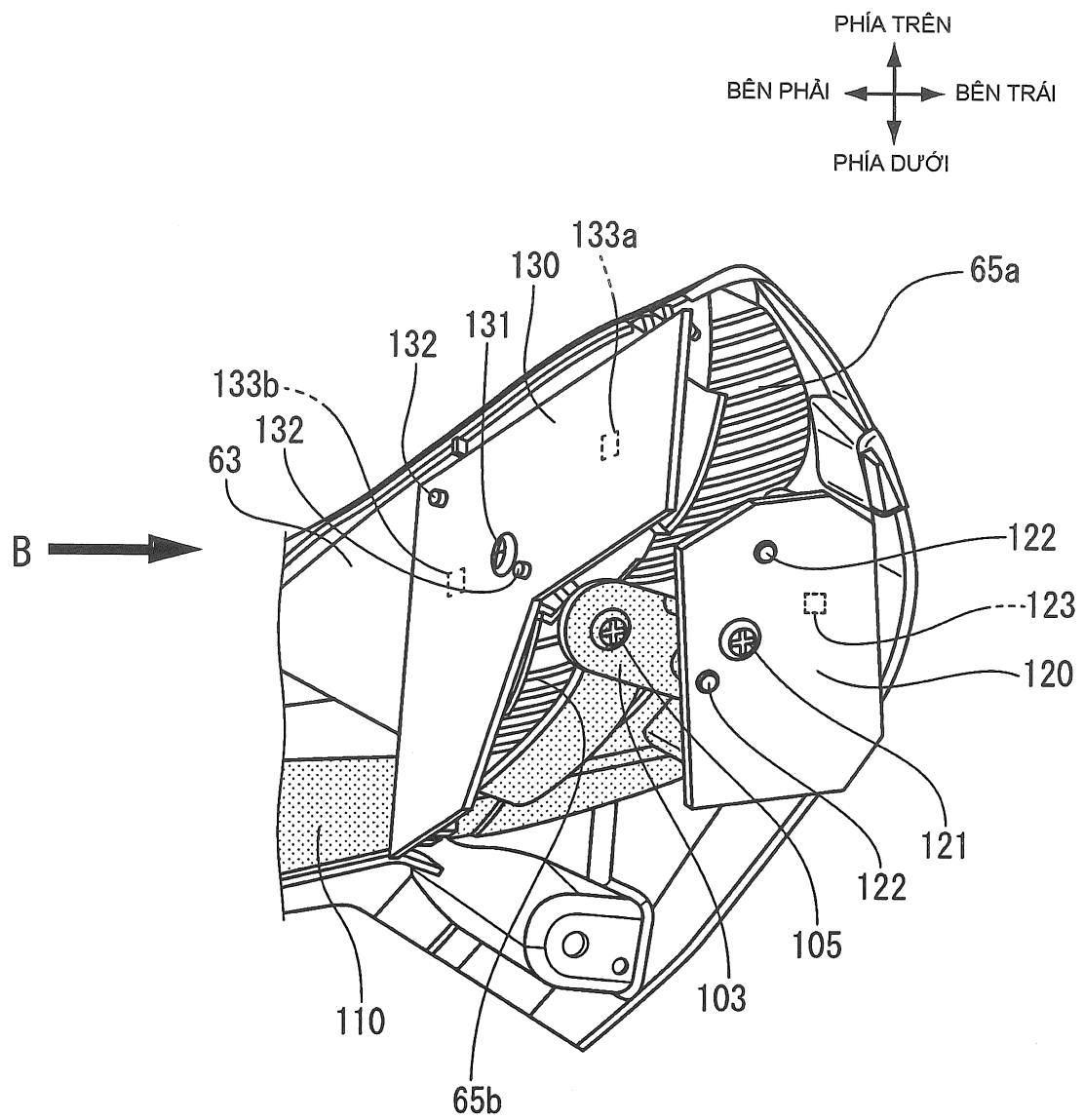


Fig.25

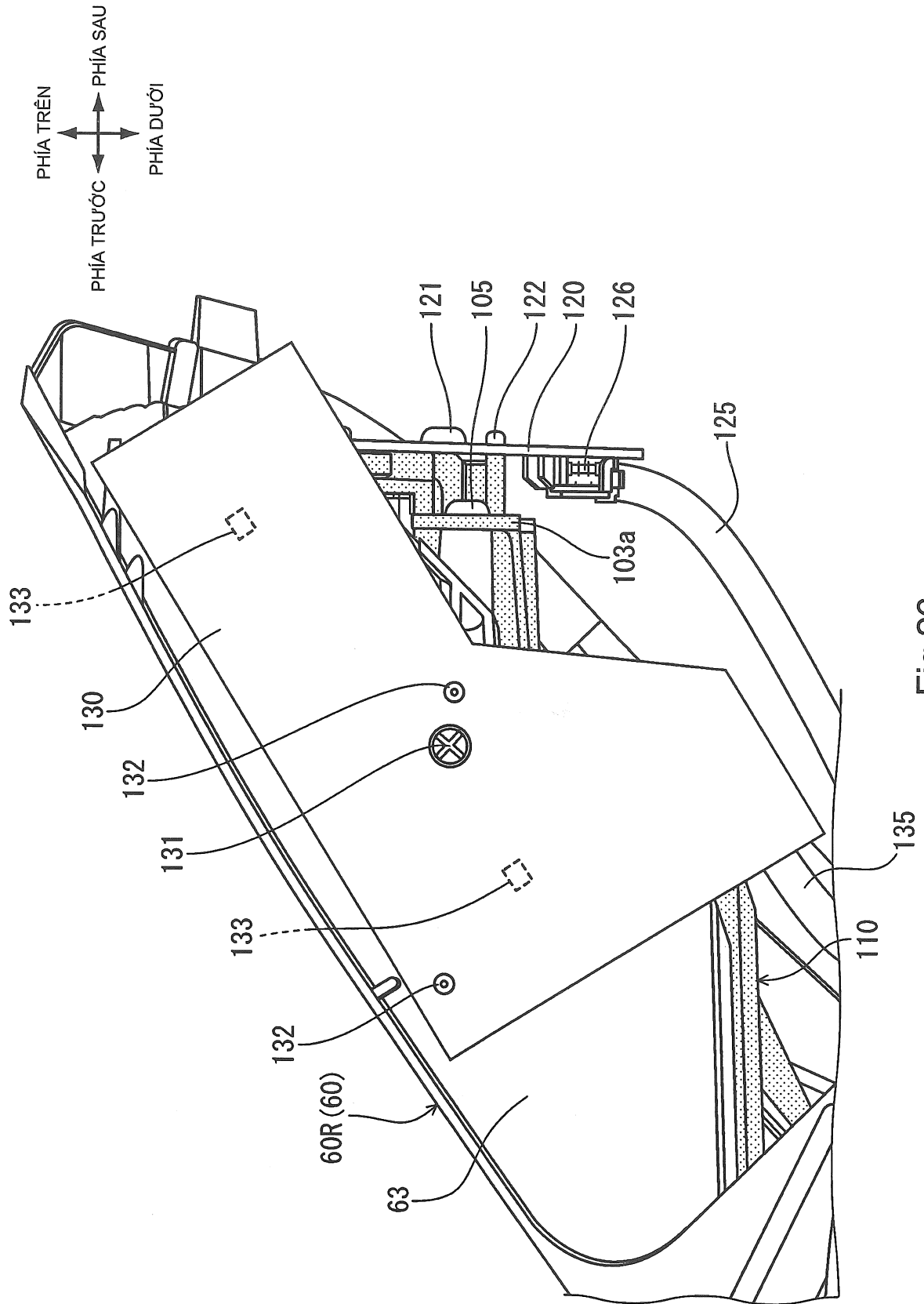
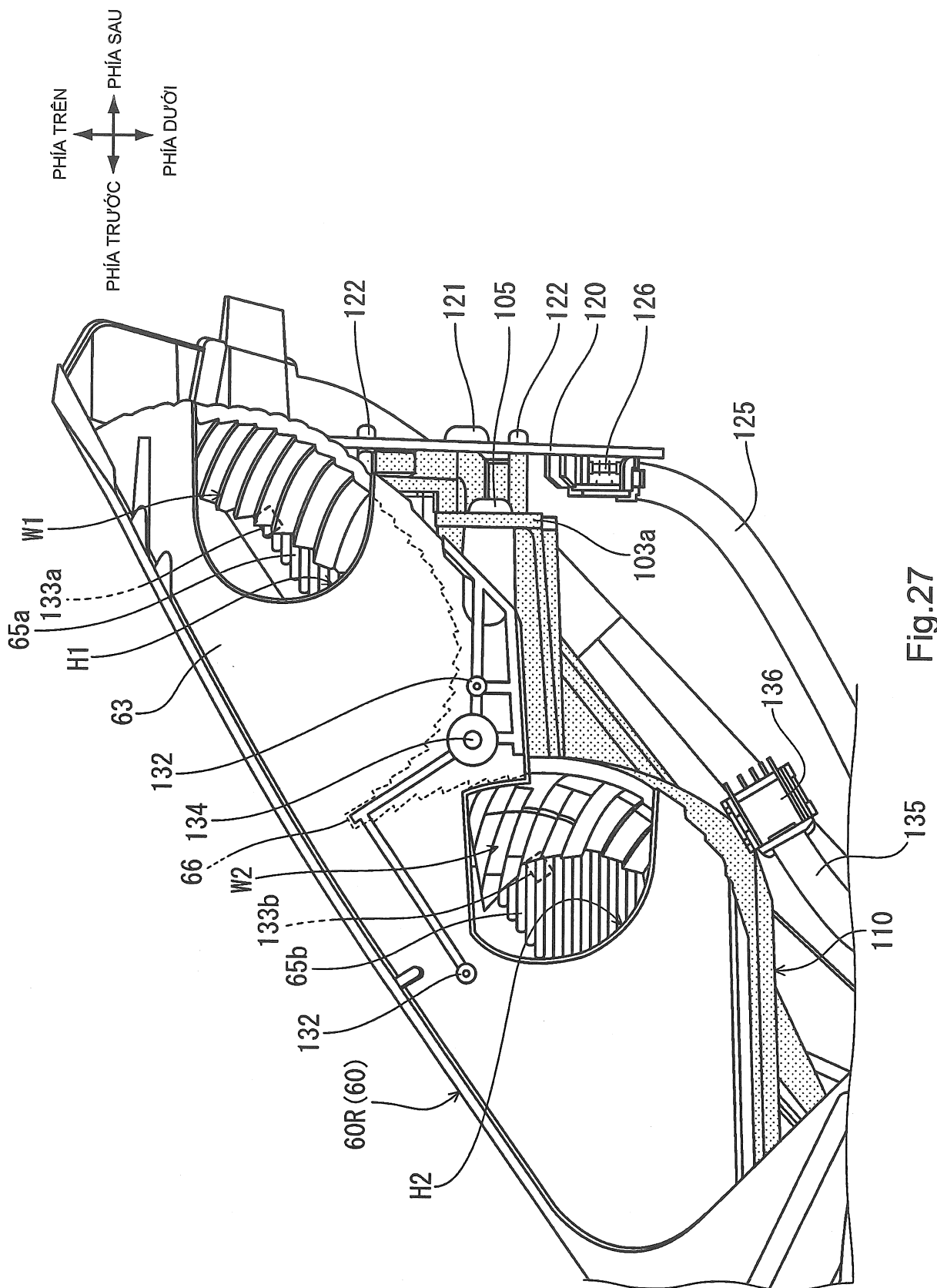


Fig.26



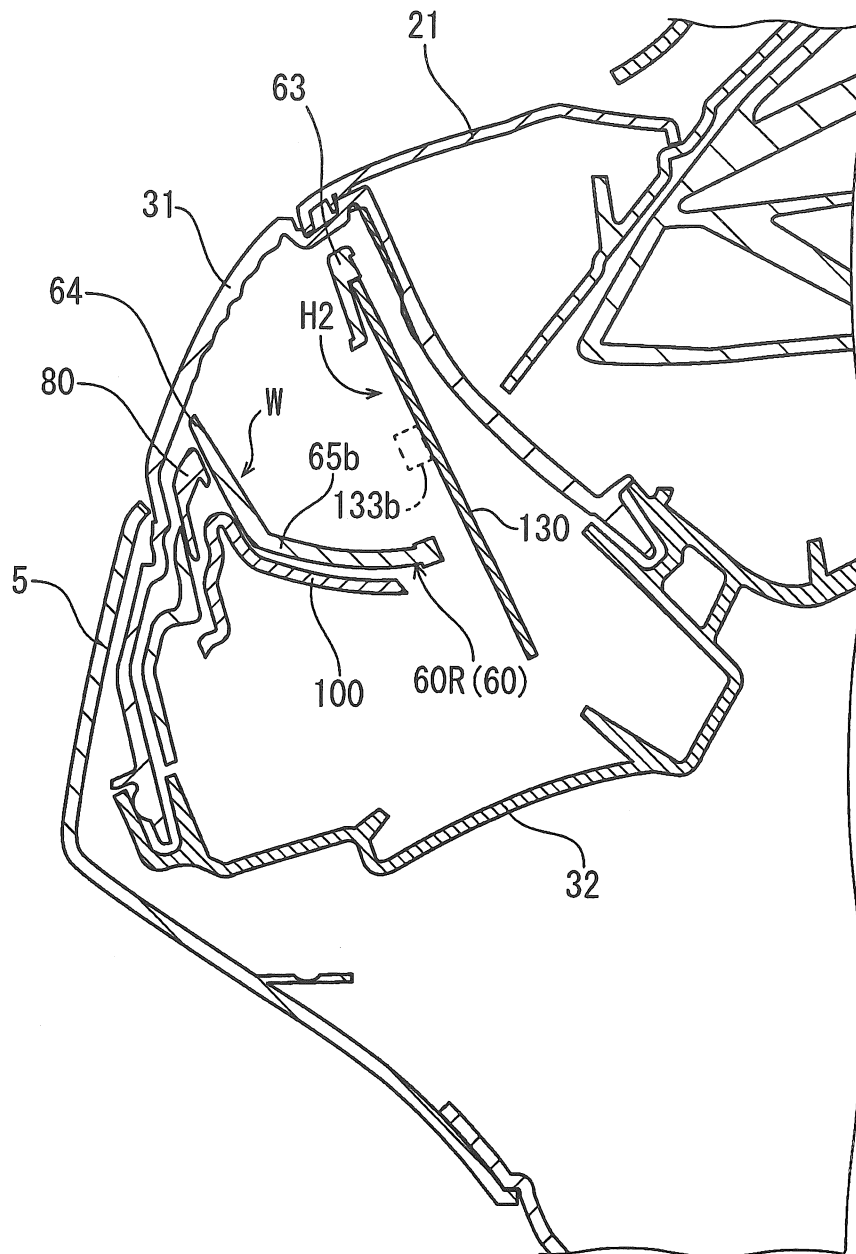


Fig.28

