



(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)



1-0042899

(51)^{2020.01} B62J 3/12; B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2021-01556

(22) 05/06/2019

(86) PCT/JP2019/022429 05/06/2019

(87) WO 2020/066139 A1 02/04/2020

(30) 2018-183404 28/09/2018 JP

(45) 27/01/2025 442

(43) 25/06/2021 399

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

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

(72) Kazuo TSUJI (JP); Takafumi NAKANISHI (JP); Natsumi SENGU (JP); Koichiro SUGIMOTO (JP); Ryo KOBAYASHI (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2021-01556

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể làm cho âm thanh cảnh báo của còi, được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái, đạt đến vị trí ở xa hơn.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm tấm ốp tay lái (5) để che tay lái (9) và còi (60) để phát ra âm thanh cảnh báo, trong đó còi (60) được lắp cố định vào thanh tay lái (9a) vốn cấu thành tay lái (9) và được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái (5), miệng hở (50), mà cho phép còi (60) được để lộ ra về phía trước thân xe, được tạo ra ở phía trước thân xe của tấm ốp tay lái (5); và miệng hở (50), mà cho phép phần của còi (60) ở phía dưới thân xe được để lộ ra, có dạng gần như hình chữ nhật. Tấm chắn (6) dạng tấm mỏng được bố trí gần mặt trên của tấm ốp tay lái (5) và do vị trí của mép dưới (6a) của tấm chắn (6) nằm ở phía trước bên trên miệng hở (50) nên mép dưới (6a) của tấm chắn (6) được nhận biết bằng mắt thường như là phần mà tạo thành mép trên của miệng hở (50).

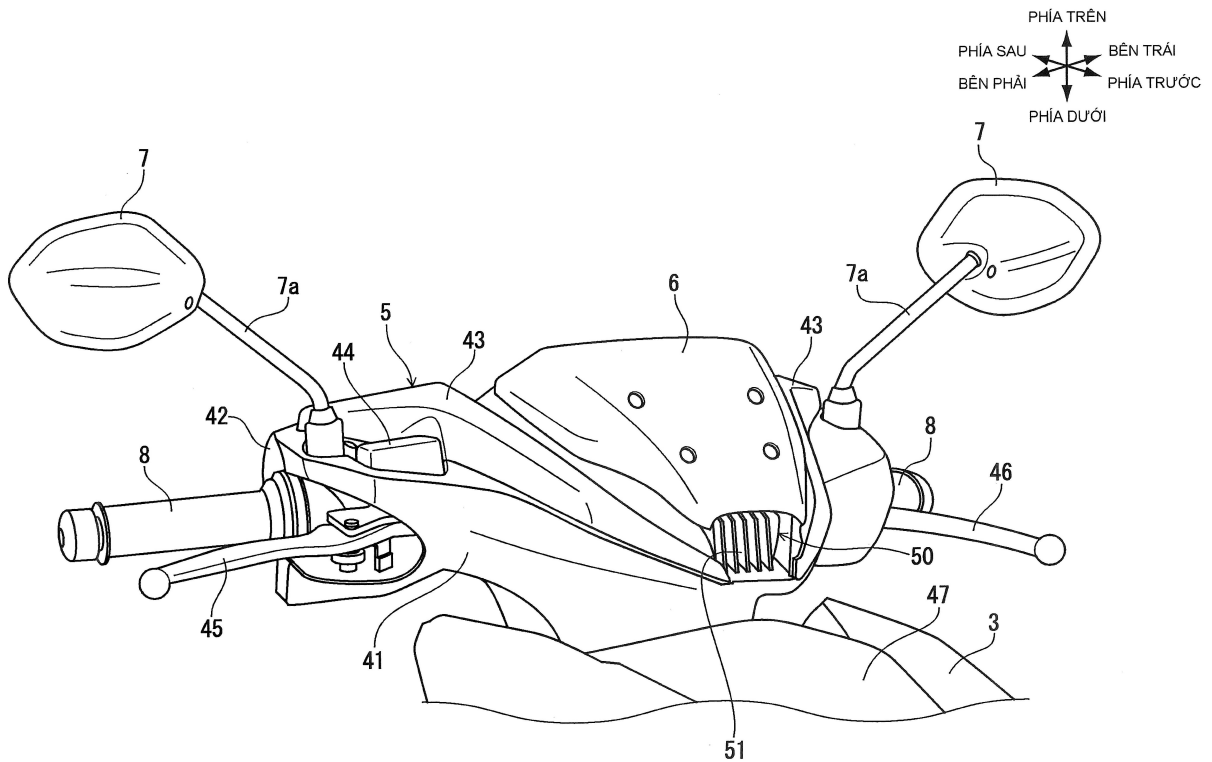


Fig.2

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên và cụ thể hơn, sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó còi được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái dùng để che phần giữa của tay lái theo hướng chiều rộng xe.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp tay lái dùng để che phần giữa của tay lái theo hướng chiều rộng xe, trong đó còi, để phát ra âm thanh cảnh báo, được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái.

Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 5113556 B2 bộc lộ kết cấu trong đó còi được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái và miệng hở, để làm cho cho còi này lộ ra khi nhìn từ phía trước thân xe, được tạo ra trên bề mặt của tấm ốp tay lái ở phía trước thân xe.

Ở đây, mong muốn là âm thanh cảnh báo do còi phát ra đạt đến đối tượng cần cảnh báo ở xa hơn nữa. Tuy nhiên, miệng hở của tấm ốp tay lái được bộc lộ trong bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 5113556 B2 có dạng gần như hình chữ V khi nhìn từ phía trước thân xe và với hình dạng này, chỉ có phần ở bên trên phần giữa của còi được để lộ ra. Do vậy, vẫn còn có thể cải thiện được hình dạng và kết cấu của miệng hở.

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 xe kiểu ngồi để chân hai bên mà có thể làm cho âm thanh cảnh báo của còi, được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái, đạt đến vị trí ở xa hơn.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm tay lái (9) để lái bánh trước (WF), tấm ốp tay lái (5) để che tay lái (9) và còi (60) để phát ra âm thanh cảnh báo, trong đó còi (60) được lắp cố định vào thanh tay lái (9a) vốn cấu thành tay lái (9) và được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái (5); miệng hở (50), mà cho phép còi (60) được để lộ ra về phía

trước thân xe, được tạo ra ở phía trước thân xe của tấm ốp tay lái (5); miệng hở (50), mà cho phép phần của còi (60) ở phía dưới thân xe được để lộ ra, có dạng gần như hình chữ nhật; tấm chắn (6) dạng tấm mỏng được bố trí gần mặt trên của tấm ốp tay lái (5); và do vị trí của mép dưới (6a) của tấm chắn (6) nằm ở phía trước bên trên miệng hở (50) nên mép dưới (6a) của tấm chắn (6) được nhận biết bằng mắt thường như là phần mà tạo thành mép trên của miệng hở (50) khi nhìn từ phía trước thân xe.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, miệng hở (50) có nhiều cánh chớp (51) bố trí hướng theo phương thẳng đứng của thân xe.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, các thanh tay lái (9a), kéo dài theo hướng nghiêng lên trên sang bên phải và nghiêng lên trên sang bên trái từ đầu trên của cần tay lái (9b), được đỡ xoay được bởi ống đầu (2) theo cách lắc được và còi (60) được bố trí ở bên trên cần tay lái (9b) và nằm giữa các thanh tay lái bên phải và bên trái (9a).

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, tấm gia cường (64), để che cần tay lái (9b) và các thanh tay lái bên phải và bên trái (9a) ở phía trước thân xe, được lắp cố định vào tay lái (9) và giá đỡ (63), để đỡ còi (60), được lắp cố định vào tấm gia cường (64).

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, các cánh chớp (51) được bố trí ở phía sau thân xe so với mép dưới (6a) của tấm chắn (6) và mặt nhô (41a), kéo dài từ đầu dưới của các cánh chớp (51) về phía trước và xuống phía dưới thân xe, được tạo ra trên tấm ốp tay lái (5).

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, miệng hở (50) cho phép để lộ phần của còi (60) ở phía dưới thân xe, ít nhất là phần giữa (60a) của còi (60).

Theo khía cạnh thứ nhất, xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) có tay lái (9) để lái bánh trước (WF), tấm ốp tay lái (5) để che tay lái (9) và còi (60) để phát ra âm thanh cảnh báo, trong đó còi (60) được lắp cố định vào thanh tay lái (9a) vốn cấu thành tay lái (9) và được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái (5); miệng hở (50), mà cho phép còi (60) được để lộ ra về phía trước thân xe, được tạo ra ở phía trước thân xe của tấm ốp tay lái (5); miệng hở (50), mà cho phép phần của còi (60) ở phía dưới thân xe được để lộ ra, có dạng gần như hình chữ nhật. Kết quả là, bằng cách mở rộng vùng của còi mà lộ về phía trước thân xe và tạo thành miệng hở theo hướng đi mong muốn của âm

thanh cảnh báo nhằm nâng cao tính định hướng, âm thanh cảnh báo có thể đạt đến vị trí ở xa hơn. Ngoài ra, bằng cách tạo hình miệng hở trên tấm ốp tay lái thành hình dạng gần như hình chữ nhật, có thể thu được hình dáng bên ngoài mới lạ.

Cũng theo khía cạnh thứ nhất, tấm chắn (6) dạng tấm mỏng được bố trí gần mặt trên của tấm ốp tay lái (5) và do vị trí của mép dưới (6a) của tấm chắn (6) nằm ở phía trước bên trên miệng hở (50) nên mép dưới (6a) của tấm chắn (6) được nhận biết bằng mắt thường như là phần mà tạo thành mép trên của miệng hở (50) khi nhìn từ phía trước thân xe. Kết quả là, miệng hở của tấm ốp tay lái có thể có hình dạng bên ngoài giống như con mắt của loài động vật có mí mắt. Ngoài ra, do vị trí của mép dưới của tấm chắn nằm ở phía trước bên trên miệng hở nên có thể ngăn chặn sự xâm nhập của nước mưa hoặc những vật tương tự.

Theo khía cạnh thứ hai, miệng hở (50) có nhiều cánh chớp (51) bố trí hướng theo phương thẳng đứng của thân xe. Kết quả là, các cánh chớp có thể tạo ra tính định hướng cho âm thanh cảnh báo khiến cho âm thanh cảnh báo có thể đạt đến vị trí ở xa hơn và có thể giảm âm thanh bị phản xạ bởi thành trong của tấm ốp tay lái lên phần sau thân xe và đạt đến vị trí của người lái xe. Ngoài ra, các cánh chớp làm cho khó nhìn thấy hình dạng của còi từ phía trước thân xe và có thể cải thiện được hình dạng bên ngoài.

Theo khía cạnh thứ ba, các thanh tay lái (9a), kéo dài theo hướng nghiêng lên trên sang bên phải và nghiêng lên trên sang bên trái từ đầu trên của cần tay lái (9b), được đỡ xoay được bởi ống đầu (2) theo cách lắp được và, còi (60) được bố trí ở bên trên cần tay lái (9b) và nằm giữa các thanh tay lái bên phải và bên trái (9a). Kết quả là, còi có thể được bố trí nhờ sử dụng khoảng không chết giữa các thanh tay lái bên phải và bên trái. Điều này cho phép thu nhỏ tấm ốp tay lái và nâng cao mức độ tự do trong việc thiết kế.

Theo khía cạnh thứ tư, tấm gia cường (64), để che cần tay lái (9b) và các thanh tay lái bên phải và bên trái (9a) ở phía trước thân xe, được lắp cố định vào tay lái (9) và, giá đỡ (63), để đỡ còi (60), được lắp cố định vào tấm gia cường (64). Kết quả là, giá đỡ có thể được lắp cố định bằng cách hàn hoặc một phương pháp gia công tương tự mà không làm ảnh hưởng đến độ cứng vững hoặc các đặc tính tương tự của thanh

tay lái.

Theo khía cạnh thứ năm, các cánh chớp (51) được bố trí ở phía sau thân xe so với mép dưới (6a) của tấm chắn (6) và, mặt nhô (41a), kéo dài từ đầu dưới của các cánh chớp (51) về phía trước và xuống phía dưới thân xe, được tạo ra trên tấm ốp tay lái (5). Kết quả là, có thể tạo ra được ấn tượng mới lạ giống như miệng hở là một đường ống dẫn không khí trong đó các cánh chớp được bố trí ở vị trí nằm cách với lối vào của miệng hở khi miệng hở được nhận biết bằng mắt thường từ phía trước thân xe. Ngoài ra, mép dưới của tấm chắn và mặt nhô làm dễ dàng việc định hướng chiều đi của âm thanh cảnh báo về phía trước và xuống phía dưới thân xe.

Theo khía cạnh thứ sáu, miệng hở (50) cho phép để lộ phần của còi (60) ở phía dưới thân xe, ít nhất là phần giữa (60a) của còi (60). Kết quả là, âm thanh cảnh báo có thể đạt đến vị trí ở xa hơn về phía trước và xuống phía dưới thân xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ bên phải của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh thể hiện vùng xung quanh tấm ốp tay lái khi nhìn từ phía trước bên phải của thân xe.

Fig.3 là hình vẽ nhìn từ phía trước được phóng to thể hiện vùng xung quanh tấm ốp tay lái.

Fig.4 là hình vẽ nhìn từ bên trái minh họa kết cấu xung quanh tay lái.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu xung quanh tay lái khi nhìn từ phía trước bên trái của thân xe.

Fig.6 là hình vẽ nhìn từ phía trước minh họa kết cấu xung quanh tay lái.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII trên Fig.3.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả chi tiết dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Fig.1 là hình vẽ nhìn từ bên phải của xe máy 1 theo phương án này của sáng chế. Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên có phần võng yên ngựa 34 giữa yên xe 12 và tay lái 9. Các tay nắm 8, để người lái xe nắm vào, được lắp vào các

đầu bên phải và bên trái của tay lái 9.

Ống đầu 2, để đỡ xoay được cần lái 4 theo cách quay được, được lắp cố định vào đầu trước của khung chính 11 của khung thân xe 10. Trục đòn lắc 24, để đỡ quay được đòn lắc 20 theo cách lắc được, được bố trí ở phần dưới đầu sau của khung chính 11 ở giữa theo hướng chiều rộng xe mà kéo dài từ ống đầu 2 xuống phía dưới về phía sau thân xe. Hai khung sau phía trên bên phải và bên trái 13 và hai khung sau phía dưới bên phải và bên trái 32, kéo dài lên trên về phía sau thân xe, được lắp vào phần sau phía trên của khung chính 11. Đòn lắc 20 được treo vào khung sau phía trên 13 nhờ bộ giảm xóc sau 33 ở vị trí gần về phía trước thân xe.

Tay lái 9 được lắp cố định vào đầu trên của cần lái 4. Đồng thời, cầu nối dưới 29, để đỡ hai chạc trước bên phải và bên trái 27, được lắp cố định vào đầu dưới của cần lái 4. Bánh trước WF được đỡ xoay được ở đầu dưới của các chạc trước 27 theo cách quay được và, chấn bunn trước 28, để che phần sau phía trên của bánh trước WF, được lắp gần như ở giữa theo phương thẳng đứng của các chạc trước 27.

Cụm động lực P, trong đó động cơ bốn kỳ và bộ truyền động nhiều cấp tốc độ được tạo liền khối, được đỡ ở phần dưới của khung chính 11. Động lực quay của cụm động lực P được truyền đến bánh sau WR thông qua xích dẫn động 22 ở phía bên trái theo hướng chiều rộng xe. Khí cháy của cụm động lực P được xả ra từ bộ giảm thanh 21 ở phía bên phải theo hướng chiều rộng xe thông qua ống xả 25 mà đi qua phần dưới của cụm động lực P.

Tấm ốp bên 26, để che phần trên và các phần bên phải và bên trái của khung chính 11 theo hướng chiều rộng xe, kéo dài từ cầu nối dưới 29 ở phía trước thân xe đến phía trước của cụm động lực P. Các tấm ốp trước 3, để đỡ hai đèn pha bên phải và bên trái 31, được lắp vào phần trên phía trước của tấm ốp bên 26 và, phần trước và phần sau của tay lái 9 được che bởi tấm ốp tay lái 5. Hai gương chiếu hậu bên phải và bên trái 7 được lắp cố định vào tay lái 9 và, tấm chắn 6 có kích thước nhỏ được lắp vào phần trên của tấm ốp tay lái 5.

Hai tấm ốp yên xe bên phải và bên trái 14 để che các khung sau 13 và 32 ở bên dưới yên xe 12 được nối với đầu sau của tấm ốp bên 26. Hai tấm ốp bên phía sau bên phải và bên trái 35, dùng để đỡ đèn đuôi 15, được bố trí ở phần sau của tấm ốp yên xe

14. Tấm che đầu sau 17, là một tấm ốp thân xe có phần mặt dưới nối các tấm ốp bên phía sau bên phải và bên trái 35 và phần kéo dài mà trái dài từ phần mặt dưới về phía sau thân xe, được lắp vào phần dưới của các tấm ốp bên phía sau 35. Hai đèn xi nhan sau bên phải và bên trái 16, đèn biển số xe ở chính giữa theo hướng chiều rộng xe và chắn bùn sau 19, cũng thực hiện chức năng làm giá đỡ biển số xe, được lắp vào phần kéo dài của tấm che đầu sau 17.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh thể hiện vùng xung quanh tấm ốp tay lái 5 khi nhìn từ phía trước bên phải của thân xe. Fig.3 là hình vẽ nhìn từ phía trước được phóng to thể hiện vùng xung quanh tấm ốp tay lái 5. Tay phanh trước 45, để vận hành phanh bánh trước, được đỡ xoay được theo cách lắc được ở phía trước tay nắm 8 ở phía bên phải của tay lái 9 theo hướng chiều rộng xe và, tay côn 46 được đỡ xoay được theo cách lắc được ở phía trước tay nắm 8 ở phía bên trái của tay lái 9 theo hướng chiều rộng xe.

Tấm ốp tay lái 5, được làm từ một chi tiết dạng tấm mỏng bằng nhựa tổng hợp hoặc vật liệu tương tự, bao gồm tấm ốp trước 41 và tấm ốp sau 42 dùng để che các phần phía trước và phía sau thân xe của tay lái 9, hai tấm trang trí bên phải và bên trái 43 lắp vào mặt trên của tấm ốp trước 41 và, tấm chắn 6 nằm gần mặt trên của tấm ốp trước 41 và nằm giữa tấm trang trí bên phải và bên trái 43. Tấm chắn 6 được lắp vào mặt trên của tấm ốp trước 41 nhờ chi tiết vặn chặt như đinh vít.

Thanh đỡ gương chiếu hậu 7a, để đỡ gương chiếu hậu 7, được lắp cố định vào tay lái 9 thông qua một lỗ được tạo ra trên tấm ốp trước 41. Bình chứa 44, để chứa dầu phanh của phanh thủy lực, được để lộ ra gần thanh đỡ gương chiếu hậu 7a ở phía bên phải theo hướng chiều rộng xe. Tấm ốp giữa phía trước 47 được bố trí giữa các tấm ốp trước 3 theo cách nhô lên phía trên của thân xe.

Kết cấu theo phương án này khác biệt ở chỗ, còi 60 được để lộ ra qua miệng hở 50 mà được tạo ra trên mặt trước của tấm ốp tay lái 5 theo cách hướng về phía trước thân xe. Còi 60 được lắp cố định vào tay lái 9 và được bố trí ở giữa theo hướng chiều rộng xe ở bên trong tấm ốp tay lái 5. Miệng hở 50, mà cho phép phần của còi 60 ở phía dưới thân xe (ít nhất là phần giữa 60a của còi 60) được để lộ ra, có dạng gần như hình chữ nhật. Kết quả là, bằng cách mở rộng vùng của còi 60 mà lộ về phía trước

thân xe và tạo thành miệng hở 50 theo hướng đi mong muốn của âm thanh cảnh báo nhằm nâng cao tính định hướng, âm thanh cảnh báo có thể đạt đến vị trí ở xa hơn. Ngoài ra, bằng cách tạo hình miệng hở 50 có dạng gần như hình chữ nhật trên tấm ốp tay lái 5, có thể thu được hình dáng bên ngoài mới lạ.

Theo phương án này, hai mặt bên của miệng hở 50 được làm nghiêng dần ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe về phía trên của thân xe và miệng hở 50 có dạng gần như hình thang với đáy trên của nó lớn hơn đáy dưới. Kết quả là, miệng hở 50 có hình dáng bên ngoài giống con mắt một cách sắc nét hơn. Ngoài ra, miệng hở 50 được bao quanh bởi mép dưới 6a của tấm chắn 6 và đầu trước của hai tấm trang trí bên phải và bên trái 43. Kết quả là, miệng hở 50 có hình dáng bên ngoài mới lạ hơn.

Tấm chắn 6 có hình dạng mà kích thước của nó theo hướng chiều rộng xe tăng dần về phía sau thân xe, được bố trí nghiêng theo cách nhô lên về phía phần sau và được lắp cố định vào tấm ốp trước 41. Ngoài ra, do vị trí của mép dưới 6a của tấm chắn 6 ở phía trước thân xe nằm ở phía trước bên trên miệng hở 50 nên mép dưới 6a của tấm chắn 6 được nhận biết bằng mắt thường như là phần mà tạo thành mép trên của miệng hở 50 khi nhìn từ phía trước thân xe. Kết quả là, miệng hở 50 của tấm ốp tay lái 5 có hình dạng bên ngoài giống như con mắt của loài động vật có mí mắt. Ngoài ra, do vị trí của mép dưới 6a của tấm chắn 6 nằm ở phía trước bên trên miệng hở 50 nên có thể ngăn chặn sự xâm nhập của nước mưa hoặc những vật tương tự.

Hơn thế nữa, miệng hở 50 có năm cánh chớp 51 được bố trí hướng theo phương thẳng đứng của thân xe. Các cánh chớp 51 có thể tạo ra tính định hướng đối với âm thanh cảnh báo khiến cho âm thanh cảnh báo có thể đạt đến vị trí ở xa hơn và có thể giảm âm thanh bị phản xạ bởi thành trong của tấm ốp tay lái 5 lên phần sau thân xe và đạt đến vị trí của người lái xe. Ngoài ra, các cánh chớp 51 làm cho khó nhìn thấy hình dạng của còi 60 từ phía trước thân xe và cũng có thể cải thiện được hình dạng bên ngoài.

Fig.4 là hình vẽ nhìn từ bên trái minh họa kết cấu xung quanh tay lái 9. Fig.5 là hình vẽ phối cảnh của kết cấu xung quanh tay lái 9 khi nhìn từ phía trước bên trái của thân xe. Tay côn 46 được đỡ quay được bởi giá đỡ tay côn bên trái 70 lắp cố định vào tay lái 9. Thanh đỡ gương chiếu hậu 7a được lắp cố định vào giá đỡ gương 7b mà

được lắp cố định vào mặt trên của tay lái 9. Đồng hồ 48 được bố trí giữa các thanh tay lái bên phải và bên trái 9a, vốn cấu thành tay lái 9.

Các thanh tay lái 9a kéo dài theo hướng nghiêng lên trên sang bên phải và nghiêng lên trên sang bên trái từ đầu trên của cần tay lái 9b vốn được đỡ xoay được bởi ống đầu 2 theo cách lắp được. Còi 60 được lắp cố định vào thanh tay lái 9a ở bên trái theo hướng chiều rộng xe và được bố trí ở vị trí nằm phía trước bên dưới đồng hồ 48. Nghĩa là, còi 60 được bố trí nhờ sử dụng khoảng không chết ở phía trước bên dưới đồng hồ 48 và nằm giữa các thanh tay lái bên phải và bên trái 9a. Điều này cho phép thu nhỏ tấm ốp tay lái 5 và nâng cao mức độ tự do trong việc thiết kế.

Theo phương án này, tấm gia cường 64, để nâng cao độ cứng vững của tay lái 9, được lắp cố định vào cần tay lái 9b và các thanh tay lái 9a ở phía trước thân xe. Còi 60 được đỡ bởi giá đỡ 63 mà được hàn vào tấm gia cường 64 dùng để che thanh tay lái 9a ở bên trái theo hướng chiều rộng xe. Điều này cho phép đỡ được giá đỡ 63 và còi 60 mà không làm ảnh hưởng đến độ cứng vững hoặc các đặc tính tương tự của các thanh tay lái 9a. Còi 60 được lắp cố định vào giá đỡ 63, làm bằng kim loại và được hàn vào tấm gia cường 64, nhờ bu lông 61 thông qua vòng đệm chống rung 62.

Theo Fig.5, các cánh chớp 51 được bố trí ở phía sau thân xe so với mép dưới 6a của tấm chắn 6. Tấm ốp tay lái 5 có mặt nhô 41a kéo dài từ đầu dưới của các cánh chớp 51 về phía trước và xuống phía dưới của thân xe. Theo kết cấu này, có thể tạo ra được ấn tượng mới lạ giống như việc miệng hở 50 là một đường ống dẫn không khí trong đó các cánh chớp 51 được bố trí ở vị trí nằm cách với lối vào của miệng hở 50 khi miệng hở 50 được nhận biết bằng mắt thường từ phía trước thân xe. Ngoài ra, mép dưới 6a của tấm chắn 6 và mặt nhô 41a làm cho việc định hướng chiều đi của âm thanh cảnh báo về phía trước và xuống phía dưới thân xe được dễ dàng.

Fig.6 là hình vẽ nhìn từ phía trước minh họa kết cấu xung quanh tay lái 9. Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII trên Fig.3. Ống dẫn dầu phanh 72, nối với giá đỡ tay phanh bên phải 71 để đỡ quay được tay phanh trước 45, và cáp ly hợp 73, nối với giá đỡ tay côn bên trái 70 để đỡ quay được tay côn 46, được bó lại ở phía trước tấm gia cường 64 ở phía bên trái theo hướng chiều rộng xe và được bố trí ở bên dưới thân xe.

Còi 60 được bố trí ở vị trí gối chông lên phần dưới của đồng hồ 48 khi nhìn từ phía trước thân xe và có thể ngăn chặn được một lượng âm thanh cảnh báo, do còi 60 phát ra, lọt về phía sau thân xe. Như được mô tả trên đây, theo phương án này, mặc dù còi 60 được lắp cố định chỉ để phát ra âm thanh cảnh báo gần như theo phương nằm ngang, song âm thanh cảnh báo có thể đạt đến vị trí nằm xa ở phía trước bên dưới thân xe bằng cách cải thiện hình dạng của miệng hở 50, vị trí bố trí tấm chắn 6, mặt nhô 41a mà được nối với mép dưới 6a của tấm chắn 6 và các bộ phận tương tự.

Cụ thể hơn, đường A (đường nét đứt) nối đầu sau phía trên của mặt nhô 41a và đầu dưới của còi 60 hướng gần như theo phương nằm ngang, trong khi mặt nhô 41a nghiêng nhiều theo cách thấp dần về phía phần trước. Đường B dọc theo mặt nhô 41a (đường nét đứt) tiến đến phần giữa 60a của còi 60 ở phía sau thân xe và, phía trước thân xe kéo dài về phía trước và xuống phía dưới dọc theo góc nghiêng của tấm ốp giữa phía trước 47. Nhờ kết cấu này, âm thanh cảnh báo S của còi 60 nói chung đạt đến vị trí ở xa hơn do nó được hướng về phía trước và xuống phía dưới thân xe trong phạm vi biểu thị bởi mép trên S1 và mép dưới S2 của thân xe.

Lưu ý, hình dạng của xe máy, hình dạng và kết cấu của tay lái và còi, vị trí bố trí còi, hình dạng của miệng hở, hình dạng và kết cấu của tấm chắn và cánh chớp, hình dạng của giá đỡ và tấm gia cường và các bộ phận tương tự có thể được thay đổi theo nhiều cách khác nhau mà không bị giới hạn ở các bộ phận được mô tả theo phương án nêu trên. Kết cấu lắp còi theo sáng chế có thể được áp dụng không chỉ cho xe hai bánh mà còn có thể được áp dụng cho xe ba bánh kiểu ngồi để chân hai bên hoặc xe bốn bánh kiểu ngồi để chân hai bên và những xe tương tự.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm: tay lái (9) để lái bánh trước (WF); tấm ốp tay lái (5) để che tay lái (9); và còi (60) để phát ra âm thanh cảnh báo, trong đó:
 - còi (60) được lắp cố định vào thanh tay lái (9a) vốn cấu thành tay lái (9) và được bố trí ở bên trong tấm ốp tay lái (5);
 - miệng hờ (50), mà cho phép còi (60) được để lộ ra về phía trước thân xe, được tạo ra ở phía trước thân xe của tấm ốp tay lái (5);
 - miệng hờ (50), mà cho phép phần của còi (60) ở phía dưới thân xe được để lộ ra, có dạng gần như hình chữ nhật;
 - tấm chắn (6) dạng tấm mỏng được bố trí gần mặt trên của tấm ốp tay lái (5); và
 - do vị trí của mép dưới (6a) của tấm chắn (6) nằm ở phía trước bên trên miệng hờ (50) nên mép dưới (6a) của tấm chắn (6) được nhận biết bằng mắt thường như là phần mà tạo thành mép trên của miệng hờ (50) khi nhìn từ phía trước thân xe.
2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó miệng hờ (50) có nhiều cánh chớp (51) bố trí hướng theo phương thẳng đứng của thân xe.
3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:
 - các thanh tay lái (9a), kéo dài theo hướng nghiêng lên trên sang bên phải và nghiêng lên trên sang bên trái từ đầu trên của cần tay lái (9b), được đỡ xoay được bởi ống đầu (2) theo cách lắc được; và
 - còi (60) được bố trí ở bên trên cần tay lái (9b) và nằm giữa các thanh tay lái bên phải và bên trái (9a).
4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó:
 - tấm gia cường (64), để che cần tay lái (9b) và các thanh tay lái bên phải và bên trái (9a) ở phía trước thân xe, được lắp cố định vào tay lái (9); và
 - giá đỡ (63), để đỡ còi (60), được lắp cố định vào tấm gia cường (64).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó:

các cánh chớp (51) được bố trí ở phía sau thân xe so với mép dưới (6a) của tấm chắn (6); và

mặt nhô (41a), kéo dài từ đầu dưới của các cánh chớp (51) về phía trước và xuống phía dưới thân xe, được tạo ra trên tấm ốp tay lái (5).

6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó miệng hở (50) cho phép để lộ phần của còi (60) ở phía dưới thân xe, ít nhất là phần giữa (60a) của còi (60).

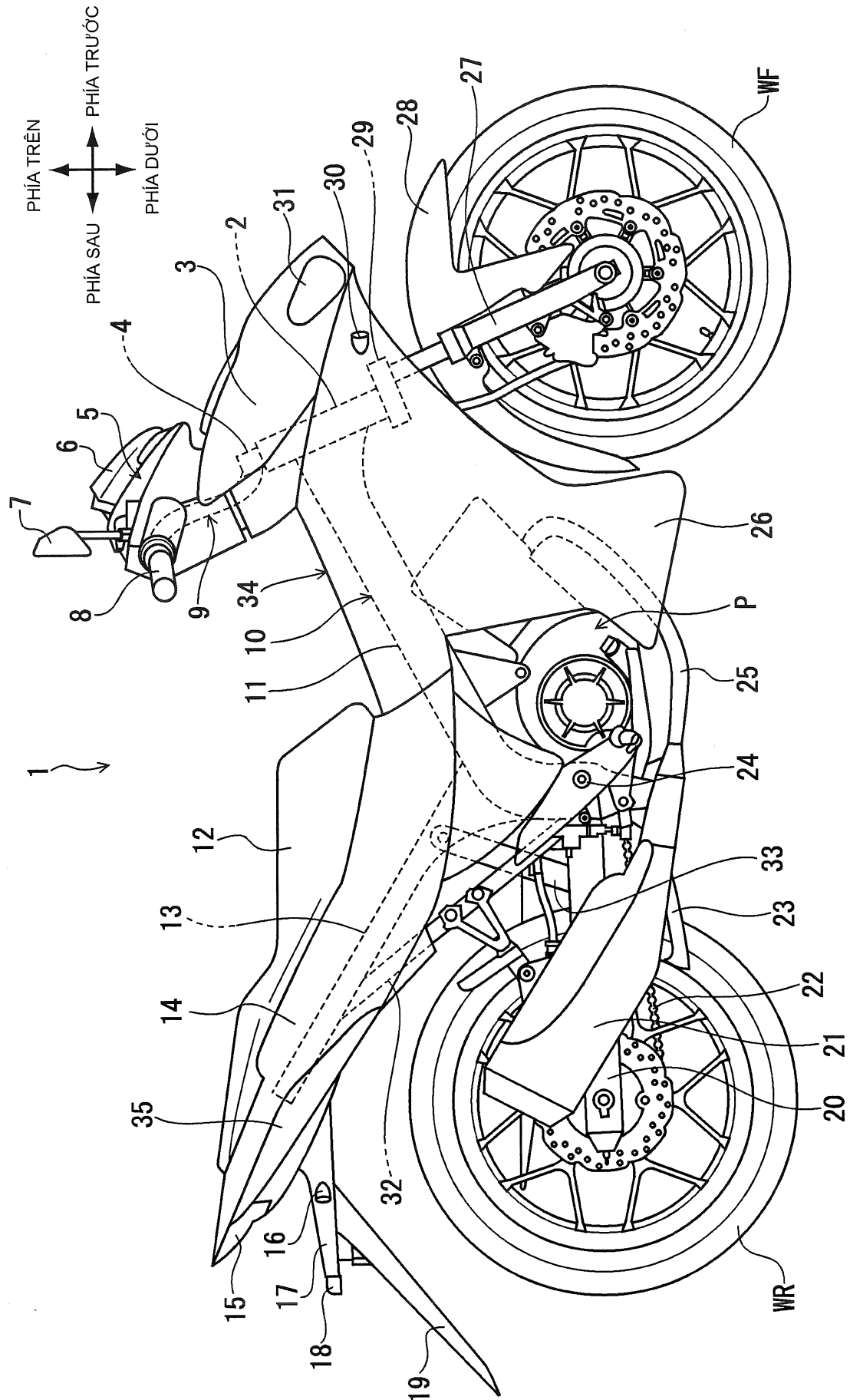
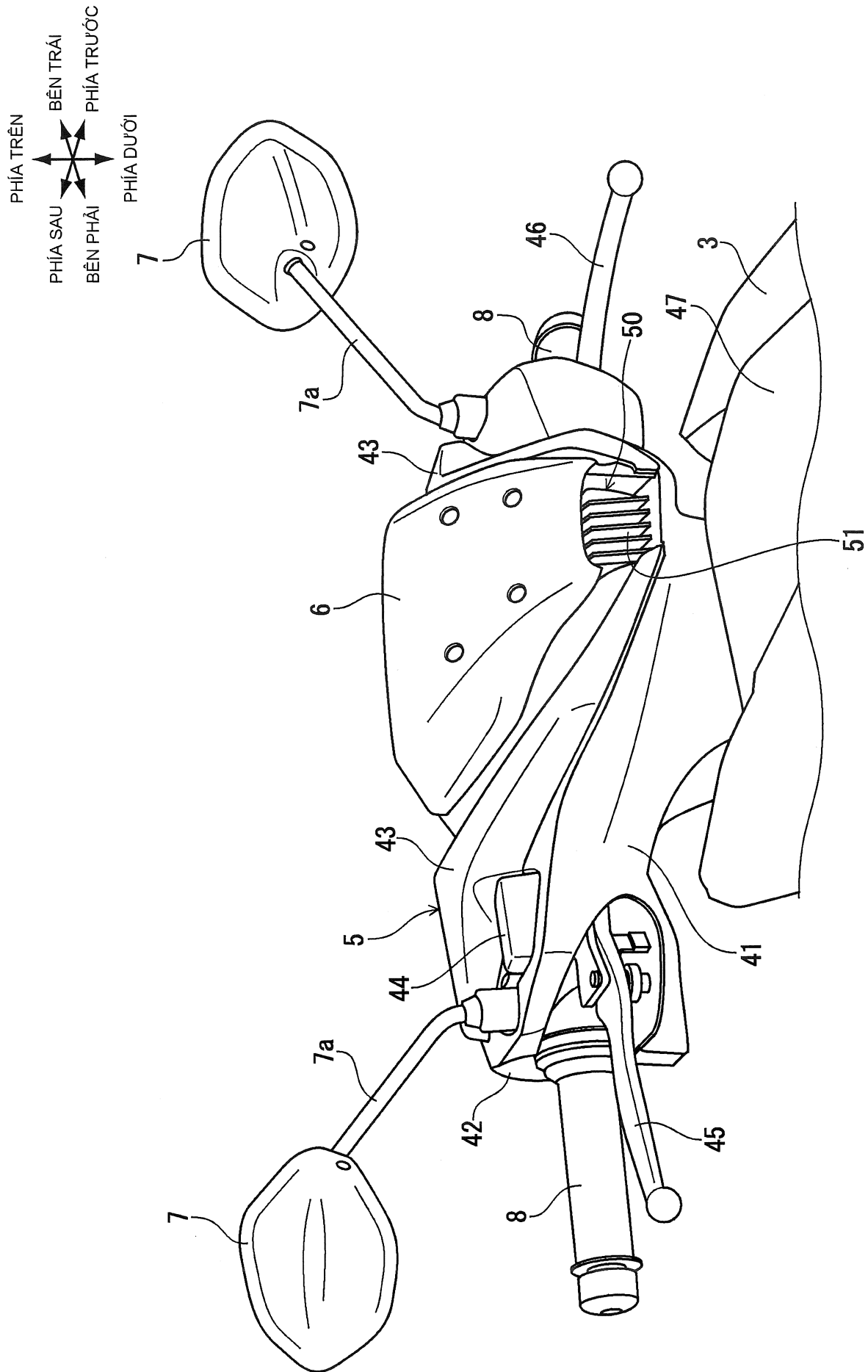


Fig.1



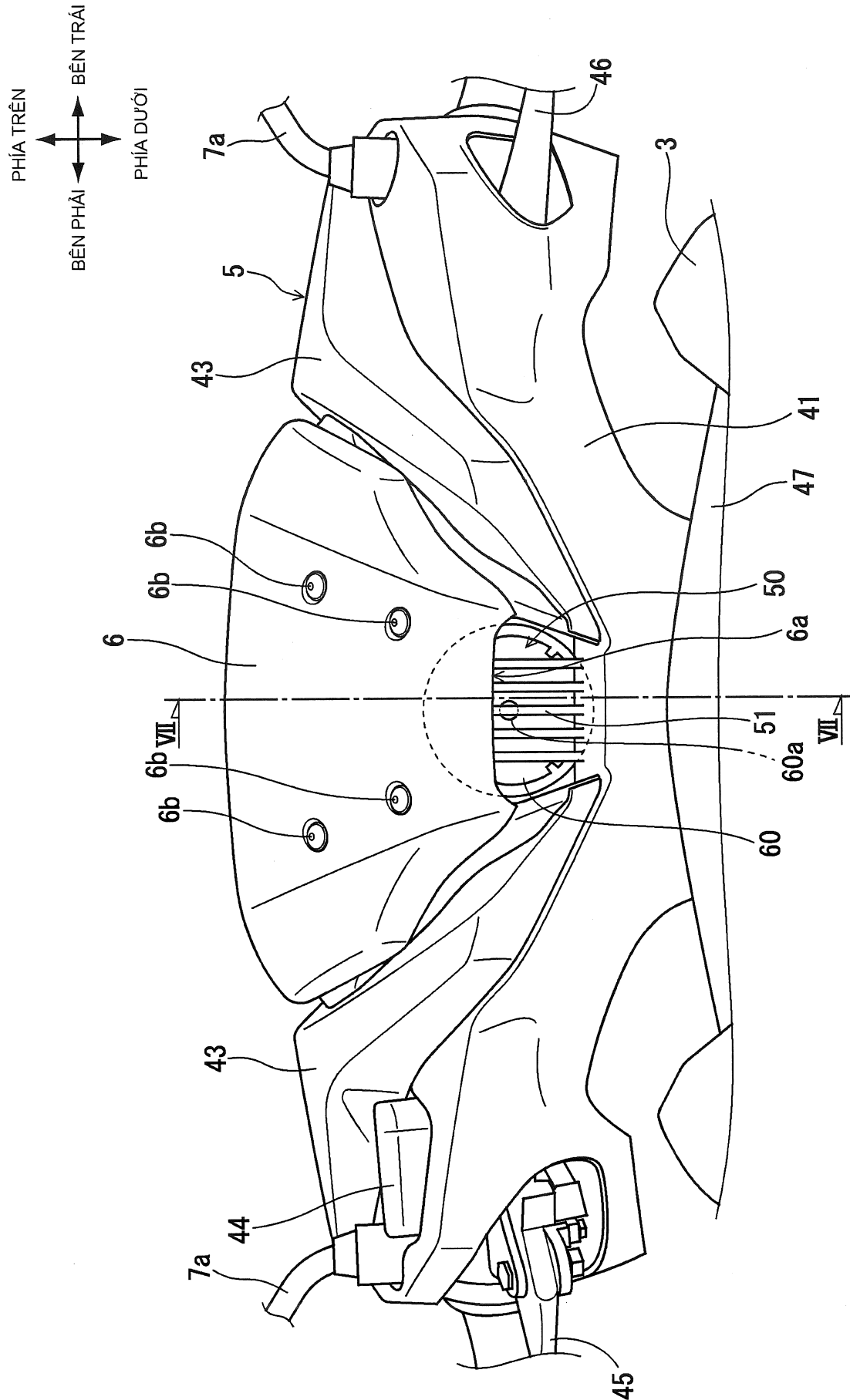


Fig. 3

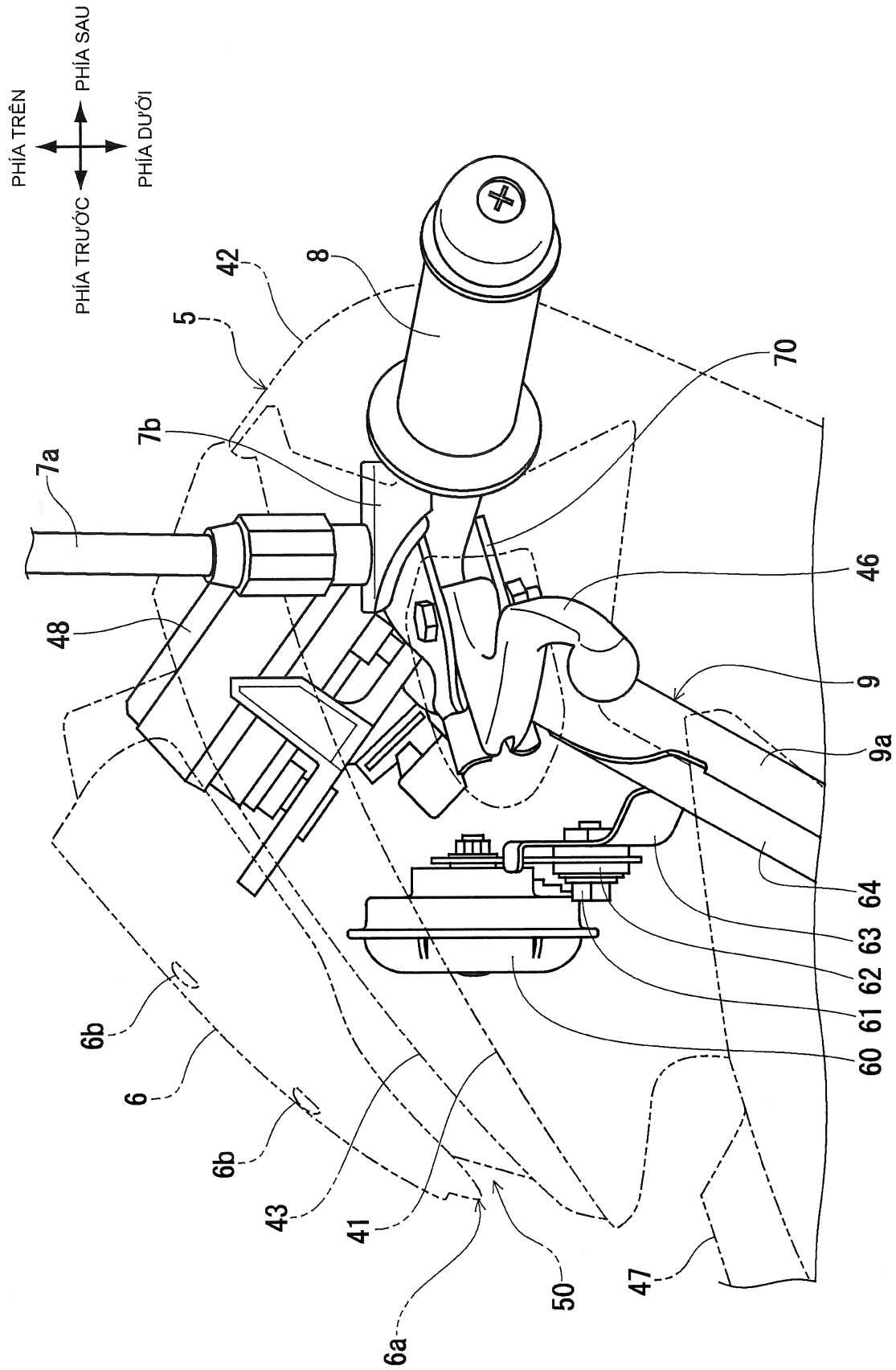


Fig.4

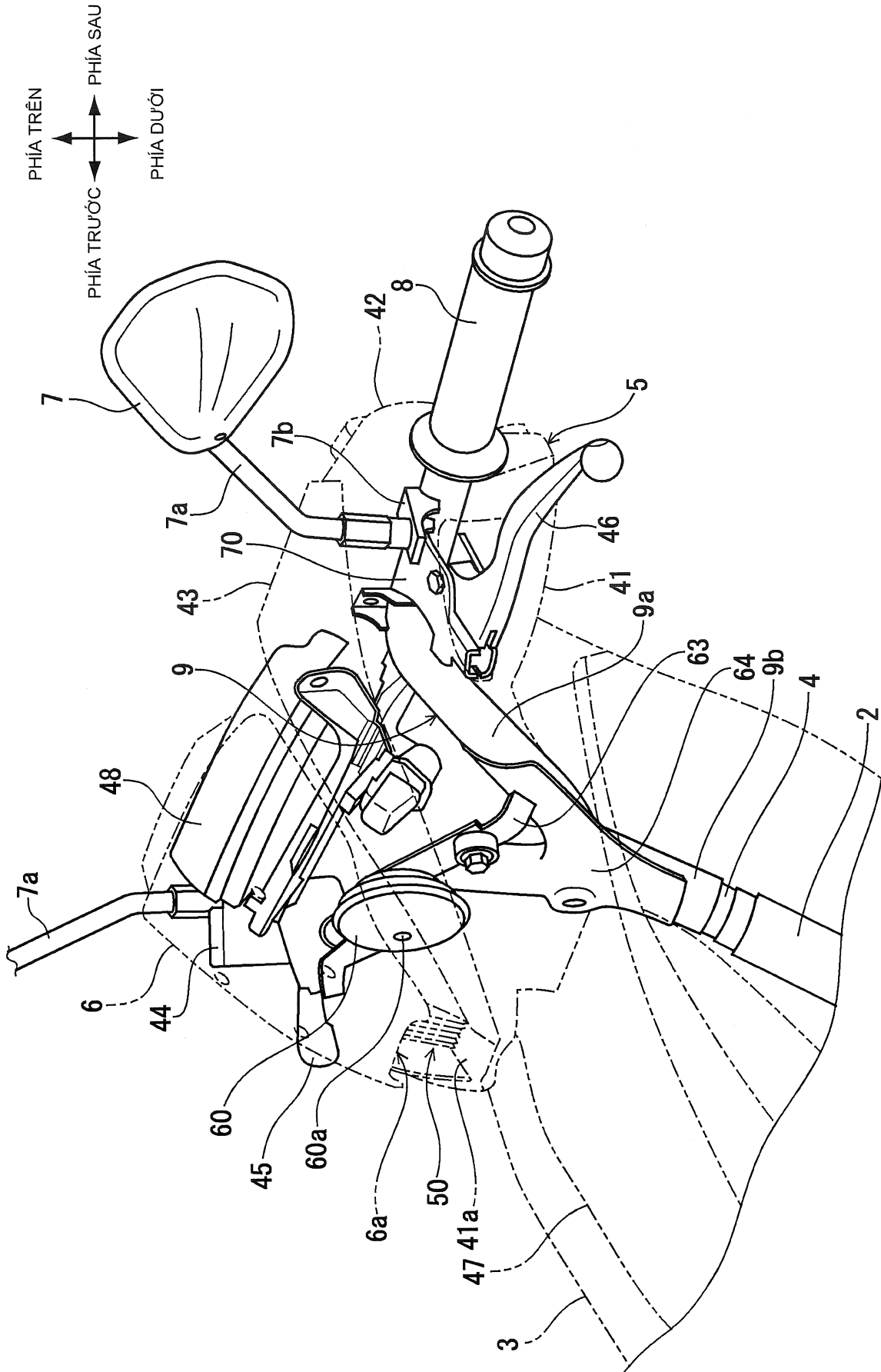


Fig. 5

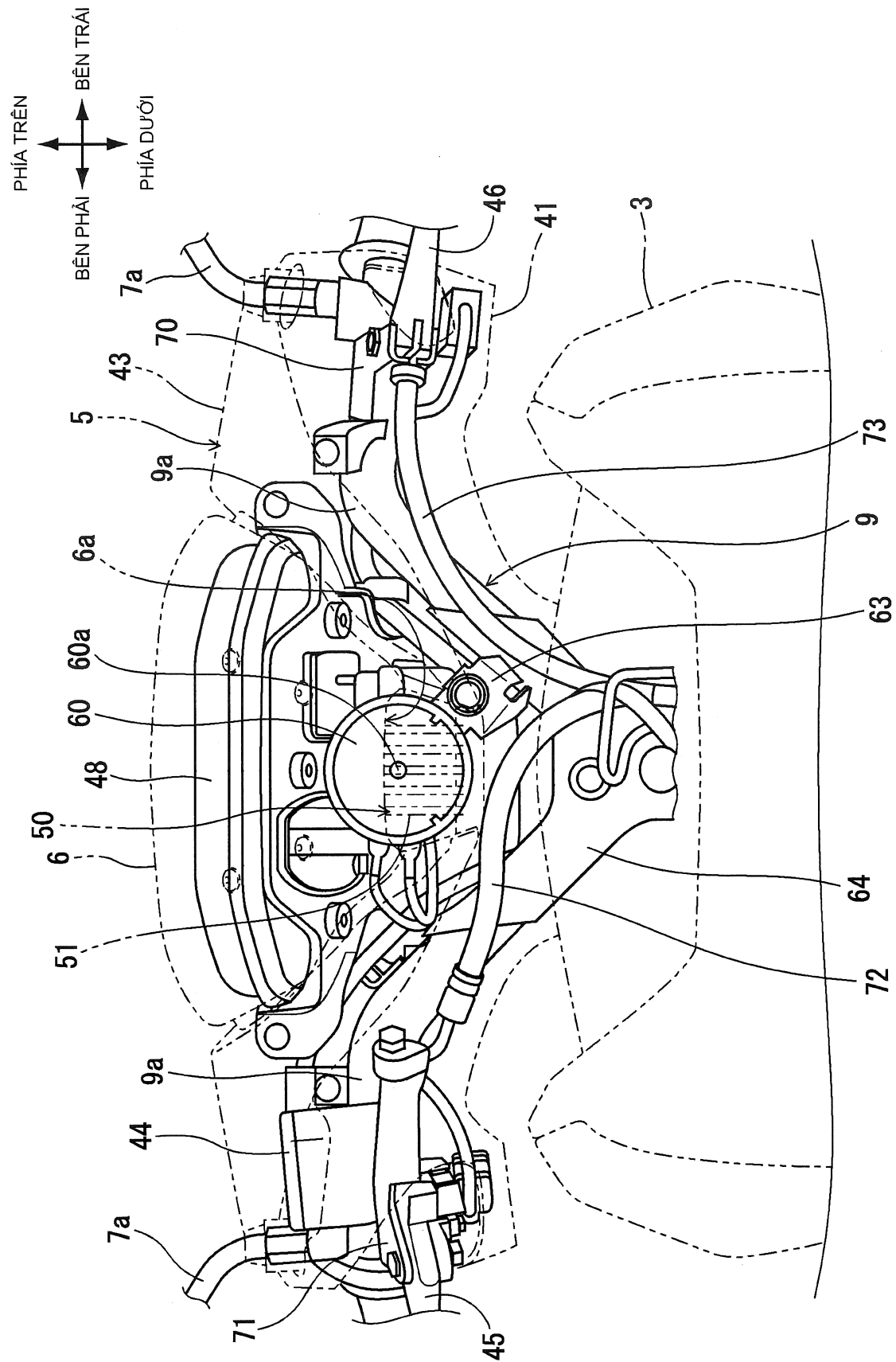


Fig.6

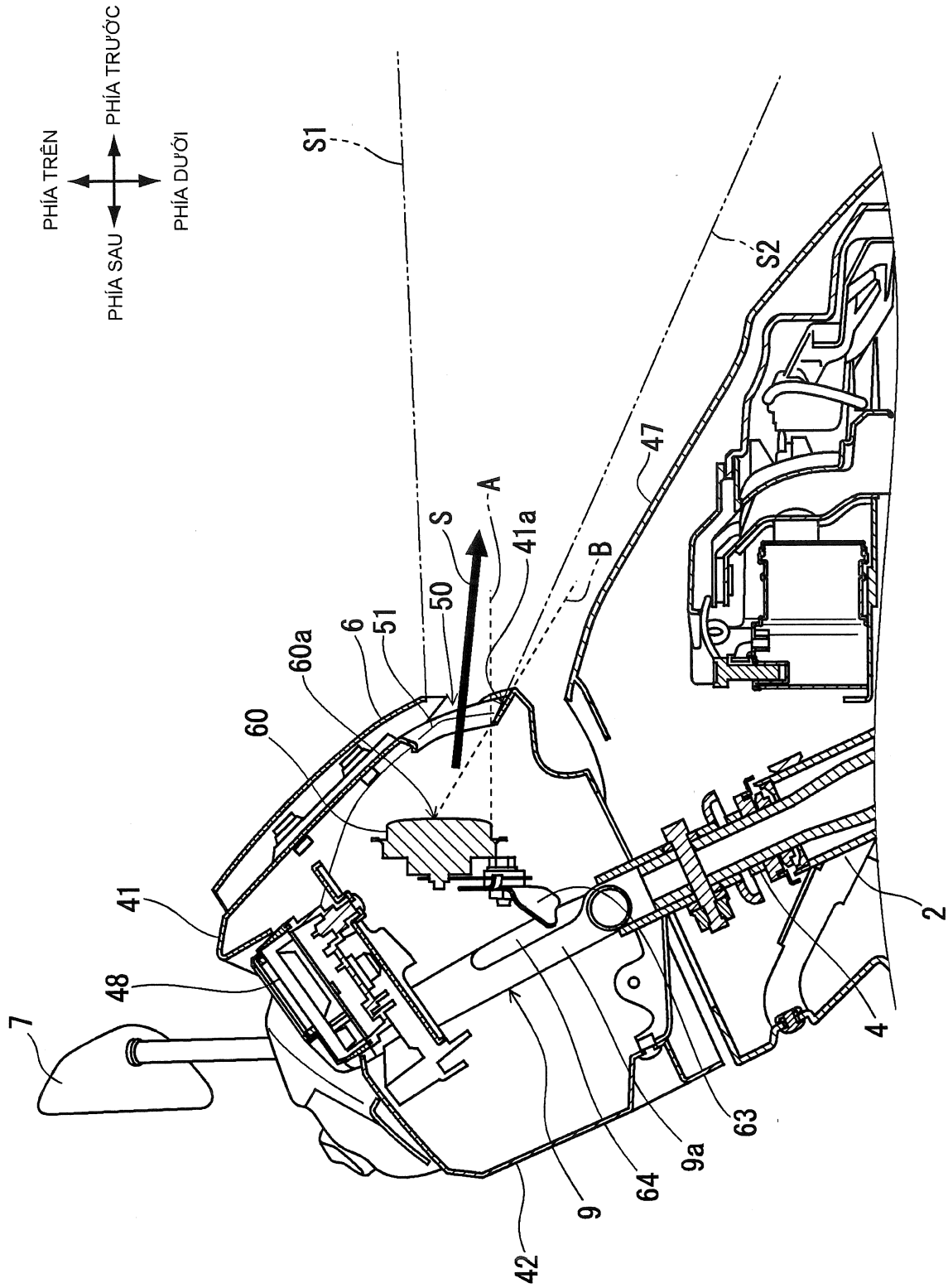


Fig.7