



(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)



1-0043042

(51)^{2020.01} B62J 6/04; B62J 17/00; B62J 50/26

(13) B

(21) 1-2019-07131

(22) 17/12/2019

(30) 2018-239808 21/12/2018 JP

(45) 25/02/2025 443

(43) 25/06/2020 387

(73) YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA (JP)

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

(72) Tatsuki DOI (JP).

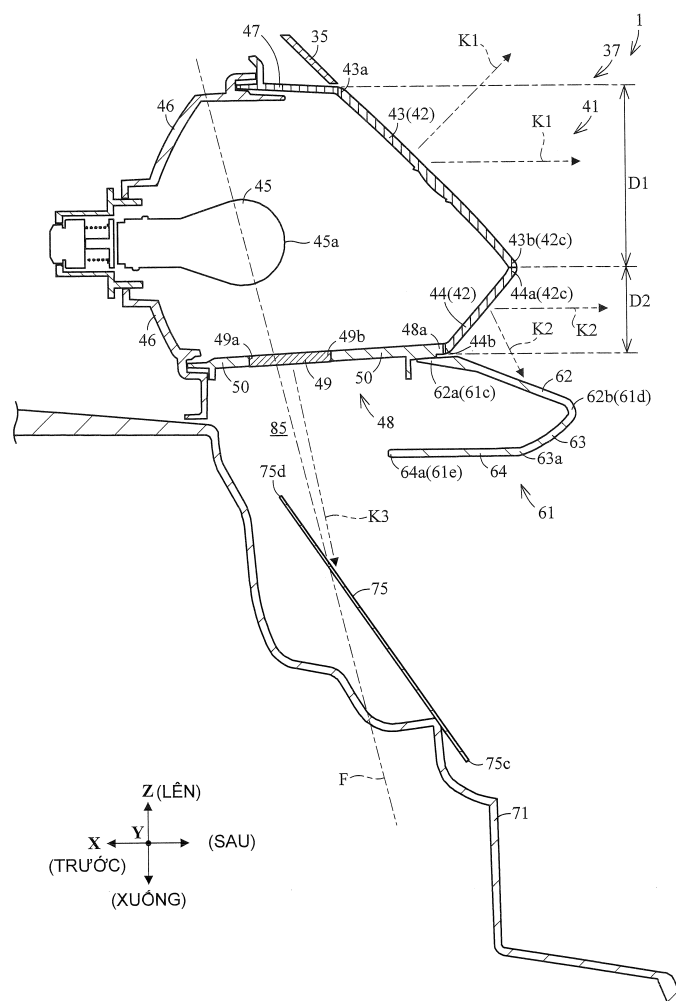
(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU NGỒI CHÂN ĐỂ HAI BÊN

(21) 1-2019-07131

(57) Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó đèn sau (41) gồm nguồn sáng thứ nhất (45), phần để lộ thứ nhất (42) và đáy (48). Phần để lộ thứ nhất (42) gồm phần truyền sáng thứ nhất (43) và phần truyền sáng thứ hai (44). Phần truyền sáng thứ nhất (43) kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ hai (44) kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đầu sau (43b) của phần truyền sáng thứ nhất (43) trên mặt cắt giữa phương tiện. Đáy (48) gồm phần truyền sáng thứ ba (49). Tấm che dưới phía sau (61) gồm phần thứ nhất (62) kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ đầu dưới (44b) của phần truyền sáng thứ hai (44) và đầu sau (48a) của đáy (48) trên mặt cắt giữa phương tiện. Tấm che dưới phía sau (61) gồm đầu sau (61d) được nằm về phía sau hơn so với đầu sau (43b) của phần để lộ thứ nhất (43) trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau (61d) của tấm che dưới phía sau (61) được nằm về phía sau hơn so với đầu sau (75c) của bảng đăng ký (75) trên mặt cắt giữa phương tiện.

FIG. 11



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có đèn sau và bảng đăng ký được chiếu sáng bởi nguồn sáng của đèn sau.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-240425 bộc lộ phương tiện giao thông hai bánh có động cơ. Phần mô tả được thực hiện sau đây cho thấy, trong các dấu gạch đơn cùng các ký hiệu chỉ dẫn như được sử dụng trong công bố đơn trên đây. Phương tiện giao thông hai bánh có động cơ (1) gồm đèn sau (20). Đèn sau (20) có bóng đèn (21) và thấu kính (25). Bóng đèn (21) là nguồn sáng phát ra ánh sáng. Thấu kính (25) được nằm phía sau bóng đèn (21). Thấu kính (25) là nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Ánh sáng của bóng đèn (21) đi xuyên qua thấu kính (25). Ánh sáng của bóng đèn (21) được phát về phía sau của thấu kính (25). Tức là, thấu kính (25) toả sáng nhờ ánh sáng của bóng đèn (21). Thấu kính (25) tương ứng với mặt phát sáng của đèn sau (20).

Thấu kính (25) có phần giữa thấu kính (25a). Phần giữa thấu kính (25a) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ mép dưới (25c) của phần giữa thấu kính (25a). Thấu kính (25) được tạo màu sắc màu phát ra của đèn sau (20) (ví dụ đỏ). Do đó, thấu kính (25) phát ra ánh sáng đỏ.

Đèn sau (20) có hốc (A) được tạo ra phía trước của mép dưới (25c) của phần giữa thấu kính (25a). Ánh sáng của bóng đèn (21) đi xuyên qua hốc (A) để cũng được phát xuống phía dưới của hốc (A).

Phương tiện giao thông hai bánh có động cơ (1) gồm chấn bụn sau (11) và bảng đăng ký. Chấn bụn sau (11) được nằm phía dưới đèn sau (20). Bảng đăng ký được gắn vào chấn bụn sau (11). Bảng đăng ký được chiếu sáng bởi ánh sáng của bóng đèn (21) phát xuống phía dưới của hốc (A). Do vậy, bóng đèn (21) làm thấu kính (25) phát ra ánh sáng và chiếu sáng bảng đăng ký.

Để tiện lợi, ở đây, ánh sáng được phát ra từ thấu kính (25) được gọi là "ánh sáng thứ nhất". Ánh sáng được phát ra từ hốc (A) được gọi là "ánh sáng thứ hai". Cả ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai đều là ánh sáng từ bóng đèn (21). Tức là, nguồn

sáng của ánh sáng thứ nhất là giống như nguồn sáng của ánh sáng thứ hai. Ánh sáng thứ nhất có màu đỏ chẳng hạn. Ánh sáng thứ hai có màu trắng hoặc không màu chẳng hạn. Bảng đăng ký được chiếu sáng bởi ánh sáng thứ hai. Tức là, bảng đăng ký được chiếu sáng bởi ánh sáng trắng hoặc không màu.

Ví dụ theo công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-240425 không chỉ ra rõ ràng vị trí của bảng đăng ký. Tuy nhiên, vì bóng đèn (21) được dùng chung làm nguồn sáng chiếu sáng bảng đăng ký và nguồn sáng làm cho thấu kính (25) phát ra ánh sáng, bảng đăng ký chắc chắn được nằm gần đèn sau (20). Vì vậy, ánh sáng thứ nhất có thể dễ dàng rọi lên bảng đăng ký. Giả sử ánh sáng thứ nhất màu đỏ rọi lên bảng đăng ký, khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký sẽ bị suy giảm. Do vậy, đã được coi là có khả năng khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký trở nên suy giảm.

Ở đây, khả năng nhìn thấy được là khả năng nhìn thấy được đối với các bên thứ ba khác với những người ngồi cuối trên phương tiện giao thông hai bánh có động cơ (1). Ví dụ, những người ngồi cuối trên phương tiện giao thông hai bánh có động cơ (1) là người điều khiển và người đi cùng. Các bên thứ ba, ví dụ, là người đang di chuyển trên các phương tiện về phía sau hơn so với phương tiện giao thông hai bánh có động cơ (1) và người đang đi bộ về phía sau hơn so với phương tiện giao thông hai bánh có động cơ (1).

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể đảm bảo khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký ngay cả khi cùng nguồn sáng chiếu sáng cả các mặt phát sáng của đèn sau và bảng đăng ký.

Theo sáng chế, mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có các dấu hiệu theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế.

Việc mở rộng khoảng cách giữa bảng đăng ký và đèn sau (20) đã được cân nhắc. Theo đó, khoảng cách được mở rộng giữa thấu kính (25) và bảng đăng ký có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất rọi lên bảng đăng ký. Cách này có thể ngăn ngừa việc ánh sáng thứ nhất làm suy giảm khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Tuy nhiên, khoảng cách được mở rộng giữa bảng đăng ký và đèn sau (20) sinh

ra hai vấn đề. Trước hết, vì khoảng cách giữa bóng đèn (21) và bảng đăng ký cũng bị mở rộng, trở nên khó khăn để ánh sáng thứ hai chiếu sáng bảng đăng ký một cách thích hợp. Do đó, khó để đảm bảo khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký. Thứ hai là, phía sau của phương tiện giao thông hai bánh có động cơ (1) bị mở rộng.

Sau đó, đã được cân nhắc việc làm giảm đèn sau (20) về kích cỡ. Cụ thể là, đã được cân nhắc là làm thấu kính (25) nhỏ hơn mà không mở rộng khoảng cách giữa bảng đăng ký và đèn sau (20). Cách này có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất rọi lên bảng đăng ký. Do đó, có thể ngăn ngừa việc ánh sáng thứ nhất làm suy giảm khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Tuy nhiên, đèn sau (20) được giảm về kích cỡ sinh ra vấn đề mới. Vấn đề mới này là ở chỗ, vì thấu kính (25) (tức là mặt phát sáng của đèn sau (20)) nhỏ, khả năng nhìn thấy được của đèn sau (20) bị suy giảm. Hơn nữa, trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-240425, phần giữa thấu kính (25a) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ mép dưới (25c) của phần giữa thấu kính (25a). Nói chung, đèn sau được nằm ở vị trí thấp hơn so với mắt của các bên thứ ba khác với những người ngồi cưỡi trên phương tiện giao thông hai bánh có động cơ (1). Vì vậy, khi đèn sau (20) được làm giảm về kích cỡ, hình dạng của phần giữa thấu kính (25a) ngay lập tức hạ thấp khả năng nhìn thấy được của đèn sau (20).

Sau đó, đã được cân nhắc phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên mà có thể đảm bảo khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký và có thể đảm bảo khả năng nhìn thấy được của đèn sau ngay cả khi cùng nguồn sáng chiếu sáng cả mặt phát sáng của đèn sau và bảng đăng ký.

Theo đó, sáng chế đề xuất kết cấu sau.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, theo sáng chế, bao gồm:

đèn sau;

tấm che bên phải;

tấm che bên trái;

tấm che dưới phía sau được nằm giữa tấm che bên phải và tấm che bên trái;

chấn bùn được nối vào ít nhất một trong số tấm che bên phải và tấm che bên trái, được nằm phía dưới ít nhất một trong số mép dưới của tấm che bên phải và mép

dưới của tấm che bên trái trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và kéo dài xuống phía dưới và về phía sau; và

bảng đăng ký được đỡ bởi chấn bùn;

trong đó:

đèn sau gồm:

nguồn sáng;

phần để lộ thứ nhất có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện; và

đáy được nằm thấp hơn so với nguồn sáng và không nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện;

phần để lộ thứ nhất gồm:

phần truyền sáng thứ nhất được nằm về phía sau hơn so với nguồn sáng và có các đặc tính truyền được ánh sáng; và

phần truyền sáng thứ hai được nằm về phía sau hơn so với nguồn sáng và có các đặc tính truyền được ánh sáng;

phần truyền sáng thứ nhất kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện gồm trục tâm của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên và kéo dài vuông góc với phương ngang phương tiện;

phần truyền sáng thứ hai kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đầu sau của phần truyền sáng thứ nhất trên mặt cắt giữa phương tiện;

đáy kéo dài ra phía trước từ đầu dưới của phần truyền sáng thứ hai và được nằm cao hơn so với bảng đăng ký trên mặt cắt giữa phương tiện;

đáy gồm phần truyền sáng thứ ba có các đặc tính truyền được ánh sáng;

tấm che dưới phía sau gồm phần thứ nhất được nằm phía dưới phần truyền sáng thứ hai và phía trên bảng đăng ký trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện;

phần thứ nhất kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ ít nhất một trong số đầu dưới của phần truyền sáng thứ hai và đầu sau của đáy trên mặt cắt giữa phương tiện;

tấm che dưới phía sau gồm đầu sau được nằm về phía sau hơn so với đầu sau của phần để lộ thứ nhất trên mặt cắt giữa phương tiện; và

đầu sau của tấm che dưới phía sau được nằm về phía sau hơn so với đầu sau của bảng đăng ký trên mặt cắt giữa phương tiện.

Đèn sau có nguồn sáng và phần để lộ thứ nhất. Nguồn sáng phát ra ánh sáng. Phần để lộ thứ nhất là nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ nhất gồm phần truyền sáng thứ nhất và phần truyền sáng thứ hai. Phần truyền sáng thứ nhất và phần truyền sáng thứ hai được nằm về phía sau hơn so với nguồn sáng. Phần truyền sáng thứ nhất và phần truyền sáng thứ hai có các đặc tính truyền sáng. Phần truyền sáng thứ nhất kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ hai kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đầu sau của phần truyền sáng thứ nhất trên mặt cắt giữa phương tiện. Ánh sáng từ nguồn sáng đi xuyên qua phần truyền sáng thứ nhất và phần truyền sáng thứ hai. Ánh sáng từ nguồn sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ nhất và phần truyền sáng thứ hai. Phần truyền sáng thứ nhất và phần truyền sáng thứ hai phát ra ánh sáng nhờ ánh sáng từ nguồn sáng. Phần truyền sáng thứ nhất và phần truyền sáng thứ hai tương ứng với các mặt phát sáng của đèn sau.

Đèn sau có đáy. Đáy được nằm thấp hơn so với nguồn sáng. Đáy là không nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Do vậy, đáy không tương ứng với mặt phát sáng của đèn sau. Đáy kéo dài ra phía trước từ đầu dưới của phần truyền sáng thứ hai trên mặt cắt giữa phương tiện. Đáy được nằm cao hơn so với bảng đăng ký trên mặt cắt giữa phương tiện. Đáy có phần truyền sáng thứ ba. Phần truyền sáng thứ ba có các đặc tính truyền sáng. Ánh sáng từ nguồn sáng đi xuyên qua phần truyền sáng thứ ba. Ánh sáng từ nguồn sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ ba. Ánh sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ ba chiếu sáng bảng đăng ký.

Do vậy, nguồn sáng chiếu sáng cả các mặt phát sáng của đèn sau và bảng đăng ký. Ở đây, ánh sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ nhất sẽ được gọi là ánh sáng thứ nhất. Ánh sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ hai sẽ được gọi là ánh sáng thứ hai. Ánh sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ ba sẽ được gọi là ánh sáng thứ ba. Tất cả ánh sáng thứ nhất, ánh sáng thứ hai và ánh sáng thứ ba là ánh sáng được phát ra bởi nguồn sáng.

Tấm che dưới phía sau được nằm giữa tấm che bên phải và tấm che bên trái. Tấm che dưới phía sau có phần thứ nhất. Phần thứ nhất được nằm phía dưới phần truyền sáng thứ hai trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất được nằm phía trên bảng đăng ký trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất của tấm che dưới phía sau, trên mặt cắt giữa phương tiện, kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ ít nhất một trong số đầu dưới của phần truyền sáng thứ hai và đầu sau của đáy. Vì vậy, phần thứ nhất của tấm che dưới phía sau, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm về phía sau hơn so với ít nhất một trong số đầu dưới của phần truyền sáng thứ hai và đầu sau của đáy. Do đó, phần thứ nhất của tấm che dưới phía sau không ngăn ngừa việc ánh sáng thứ ba chiếu sáng bảng đăng ký. Do vậy, ánh sáng thứ ba có thể chiếu sáng bảng đăng ký một cách thuận lợi. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Tấm che dưới phía sau có đầu sau trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau của tấm che dưới phía sau được nằm về phía sau hơn so với đầu sau của phần để lộ thứ nhất trên mặt cắt giữa phương tiện. Do đó, tấm che dưới phía sau có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai rọi lên bảng đăng ký. Kết cấu này có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Đầu sau của tấm che dưới phía sau được nằm về phía sau hơn so với đầu sau của bảng đăng ký trên mặt cắt giữa phương tiện. Vì vậy, tấm che dưới phía sau có thể ngăn chặn hơn nữa việc ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai rọi lên bảng đăng ký. Kết cấu này có thể ngăn chặn hơn nữa việc ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Như được đề cập trên đây, phần truyền sáng thứ hai kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ nhất của tấm che dưới phía sau, trên mặt cắt giữa phương tiện, kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ ít nhất một trong số đầu dưới của phần truyền sáng thứ hai và đầu sau của đáy. Ánh sáng thứ hai do đó có thể chiếu sáng thuận lợi phần thứ nhất của tấm che dưới phía sau. Kết quả là, ngoài phần truyền sáng thứ nhất và phần truyền sáng thứ hai, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, phần thứ nhất của tấm che dưới phía sau cũng hiện sáng. Vì vậy, khả năng nhìn thấy được của đèn sau có thể được cải thiện một cách hiệu quả.

Phần truyền sáng thứ nhất kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện. Do vậy, cho dù đèn sau được nằm ở vị trí thấp hơn so với mắt của các bên thứ ba, khả năng nhìn thấy được của đèn sau có thể được cải thiện hơn nữa.

Theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên này, như được mô tả trên đây, ngay cả khi cùng nguồn sáng chiếu sáng cả các mặt phát sáng của đèn sau và bảng đăng ký, khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký có thể được đảm bảo. Hơn nữa, theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên này, khả năng nhìn thấy được của đèn sau có thể được đảm bảo.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là phần thứ nhất gồm đầu sau được nằm về phía sau hơn so với đầu sau của phần truyền sáng thứ hai trên mặt cắt giữa phương tiện. Kết cấu này cho phép phần thứ nhất nhận đủ ánh sáng thứ hai. Vì vậy, khả năng nhìn thấy được của đèn sau có thể được cải thiện một cách hiệu quả. Hơn nữa, phần thứ nhất có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai rọi lên bảng đăng ký.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là phần thứ nhất tiếp xúc với ít nhất một trong số đầu dưới của phần truyền sáng thứ hai và đầu sau của đáy trên mặt cắt giữa phương tiện. Kết cấu này cho phép tấm che dưới phía sau nhận ánh sáng thứ hai một cách thích hợp. Vì vậy, khả năng nhìn thấy được của đèn sau có thể được cải thiện một cách hiệu quả. Hơn nữa, phần thứ nhất có thể ngăn chặn thích hợp việc ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai rọi lên bảng đăng ký. Kết cấu này có thể ngăn chặn một cách thích hợp việc ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là tấm che dưới phía sau được nằm ở vị trí gối chồng toàn bộ phần truyền sáng thứ hai trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện; và tấm che dưới phía sau được nằm ở vị trí không gối chồng ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Tấm che dưới phía sau, trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng toàn bộ phần truyền sáng thứ hai. Tấm che dưới phía sau do đó có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ hai rọi lên bảng đăng ký. Ánh sáng thứ hai do đó có thể được ngăn chặn việc hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký. Tấm che dưới phía sau, trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện,

được nằm ở vị trí không gò chồng ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba. Tấm che dưới phía sau do đó không cản trở việc ánh sáng thứ ba chiếu sáng bảng đăng ký. Ánh sáng thứ ba nhờ vậy có thể chiếu sáng một cách thuận lợi bảng đăng ký. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là bảng đăng ký kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên mặt cắt giữa phương tiện; và ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba được nằm về phía sau hơn so với đầu trước của bảng đăng ký và ra phía trước hơn so với đầu sau của bảng đăng ký trên mặt cắt giữa phương tiện. Kết cấu này cho phép ánh sáng thứ ba rọi lên bảng đăng ký một cách thuận lợi hơn nữa. Tức là, nguồn sáng có thể chiếu sáng bảng đăng ký một cách thuận lợi hơn nữa. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi hơn nữa khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là độ dài của phần truyền sáng thứ nhất lớn hơn so với độ dài của phần truyền sáng thứ hai trên mặt cắt giữa phương tiện. Kết cấu này có thể cải thiện một cách dễ dàng khả năng nhìn thấy được của đèn sau.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là diện tích của phần truyền sáng thứ nhất lớn hơn so với diện tích của phần truyền sáng thứ hai trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Kết cấu này có thể cải thiện một cách dễ dàng khả năng nhìn thấy được của đèn sau.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là độ dài theo phương ngang của phương tiện của phần truyền sáng thứ hai lớn hơn so với độ dài theo phương lên - xuống của phương tiện của phần truyền sáng thứ hai. Kết cấu này có thể đảm bảo dễ dàng vùng của phần thứ nhất của tấm che dưới phía sau để nhận ánh sáng thứ hai. Nói cách khác, kết cấu này có thể đảm bảo dễ dàng vùng trên phần thứ nhất của tấm che dưới phía sau được chiếu sáng bởi ánh sáng thứ hai. Khả năng nhìn thấy được của đèn sau do đó có thể được cải thiện dễ dàng.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây còn bao gồm bộ tiêu âm, trong đó ít nhất một phần của phần để lộ thứ nhất được nằm về phía sau hơn so với bộ tiêu âm. Phần để lộ thứ nhất được nằm ở vị trí về phía sau tương đối. Vì vậy, khoảng không lắp đặt cho phần để lộ thứ nhất có thể được đảm bảo

dễ dàng.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên trên đây còn bao gồm các đèn chớp; trong đó các đèn chớp gồm phần để lộ thứ hai có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, và phần để lộ thứ ba có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện; phần để lộ thứ hai kéo dài sang phải và lên phía trên từ phần để lộ thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện; phần để lộ thứ ba kéo dài sang trái và lên phía trên từ phần để lộ thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện; và toàn bộ phần để lộ thứ nhất, phần để lộ thứ hai, và phần để lộ thứ ba có hình dạng gần như hình chữ U hoặc hình dạng gần như hình chữ V trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi khả năng nhìn thấy được của đèn sau và khả năng nhìn thấy được của các đèn chớp.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên trên đây còn bao gồm bánh sau; trong đó ít nhất một trong số độ dài theo phương bề dọc phương tiện của toàn bộ phần để lộ thứ nhất và phần để lộ thứ hai và độ dài theo phương dọc phương tiện của toàn bộ phần để lộ thứ nhất và phần để lộ thứ ba lớn hơn so với bán kính của bánh sau. Ít nhất một trong số toàn bộ phần để lộ thứ nhất và phần để lộ thứ hai và toàn bộ phần để lộ thứ nhất và phần để lộ thứ ba dài theo phương dọc phương tiện. Vì vậy, khả năng nhìn thấy được của đèn sau và khả năng nhìn thấy được của các đèn chớp có thể được đảm bảo một cách thuận lợi.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là phần để lộ thứ nhất được nằm về phía sau hơn so với đầu sau của bánh sau. Kết cấu này có thể đảm bảo dễ dàng khoảng không lắp đặt cho đèn sau và các đèn chớp.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên trên đây còn bao gồm khung thân, và các bộ phận nối để nối toàn bộ đèn sau và các đèn chớp vào khung thân. Đèn sau và các đèn chớp có thể được đỡ một cách cứng vững. Đèn sau và các đèn chớp do đó có thể được mở rộng một cách dễ dàng.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là chắn bùn gồm mép sau kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện; và phần để lộ thứ nhất, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, được nằm về phía sau hơn so với ít nhất một trong số giao điểm thứ nhất của mép sau của chắn bùn và mép dưới của tấm che bên phải và giao điểm thứ hai của

mép sau của chấn bừa và mép dưới của tấm che bên trái. Kết cấu này có thể dễ dàng tạo ra khoảng không lắp đặt cho bảng đăng ký phía dưới phần để lộ thứ nhất. Vì vậy, ánh sáng thứ ba có thể chiếu sáng bảng đăng ký một cách thích hợp. Kết cấu này có thể dễ dàng đảm bảo khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây, được ưu tiên là tấm che bên phải có đầu sau; tấm che bên trái có đầu sau; và ít nhất một trong số đầu sau của tấm che bên phải và đầu sau của tấm che bên trái được nằm cao hơn và về phía sau hơn so với đầu sau của bảng đăng ký. Với kết cấu này, ít nhất một trong số tấm che bên phải và tấm che bên trái có thể ngăn chặn hơn nữa việc ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai rọi lên bảng đăng ký. Ánh sáng thứ nhất và ánh sáng thứ hai do đó có thể được ngăn chặn hơn nữa việc hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký.

Cho mục đích minh hoạ sáng chế, được thể hiện trên các hình vẽ kèm theo là một số dạng được ưu tiên. Tuy nhiên, cần hiểu rằng sáng chế không bị giới hạn ở các cách bố trí chính xác và các phương tiện thể hiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Fig.3 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện một phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Fig.5 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện khung thân.

Fig.6 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung thân.

Fig.7 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu đỡ cho cụm đèn sau.

Fig.8 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện kết cấu đỡ cho cụm đèn sau.

Fig.9 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu đỡ cho cụm đèn sau.

Fig.10 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện cụm đèn sau.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt qua trục tâm của phương tiện của phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên.

Fig.12 là hình vẽ nhìn dưới lên xuống thể hiện đèn sau và tấm che dưới phía sau.

Fig.13 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện một phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên thể hiện sơ lược các vùng hiện sáng khi đèn sau được bật sáng.

Fig.14 là hình vẽ mặt cắt được cắt qua trục tâm của phương tiện của phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo một phương án được cải biến.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo sáng chế sẽ được mô tả sau đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

1. Kết cấu sơ lược của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo một phương án.

Fig.1 thể hiện phương bề dọc X, phương ngang Y và hướng lên - xuống Z của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Phương bề dọc X, phương ngang Y và hướng lên - xuống Z được định nghĩa dựa vào người điều khiển (hoặc người ngồi) cưỡi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Phương bề dọc X, phương ngang Y và hướng lên - xuống Z vuông góc lẫn nhau. Phương bề dọc X, phương ngang Y và hướng lên - xuống Z lần lượt là các ví dụ về phương bề dọc phương tiện, phương ngang phương tiện và hướng lên - xuống của phương tiện.

Các thuật ngữ "ra phía trước", "về phía sau", "lên phía trên", "xuống phía dưới", "sang phải" và "sang trái" lần lượt có nghĩa là "ra phía trước", "về phía sau", "lên phía trên", "xuống phía dưới", "sang phải" và "sang trái" như được quan sát từ người điều khiển ngồi cưỡi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Trừ khi được quy định khác đi trong bản mô tả này, "ra phía trước" và "về phía sau" không chỉ gồm các hướng song song với phương bề dọc X mà còn gồm các hướng rất gần phương bề dọc X. Các hướng rất gần phương bề dọc X, ví dụ, là các hướng theo các góc không vượt quá 45 độ với phương bề dọc X. Theo cách tương tự, trừ khi được quy định khác

đi, "sang phải" và "sang trái" không chỉ gồm các hướng song song với phương ngang Y mà còn gồm các hướng rất gần phương ngang Y. Trừ khi được quy định khác đi, "lên phía trên" và "xuống phía dưới" không chỉ gồm các hướng song song với hướng lên - xuống Z mà còn gồm các hướng rất gần hướng lên - xuống Z. Để tham chiếu, các hình vẽ chỉ ra hướng trước, sau, lên, xuống, phải và trái khi thích hợp.

Bản mô tả dùng nhiều cách diễn tả khác nhau mô tả các cách bố trí mà lần lượt có ý nghĩa sau. Phần mô tả sau sẽ được thực hiện với việc dùng phương ngang Y và cùng cách thức này có thể áp dụng cho phương bề dọc X và hướng lên - xuống Z.

Cách diễn tả "Bộ phận A được nằm sang phải/sang trái hơn so với bộ phận B," xác định vị trí theo phương ngang Y của bộ phận A so với bộ phận B và không xác định vị trí theo phương bề dọc X hoặc hướng lên - xuống Z của bộ phận A so với bộ phận B. Trong trường hợp diễn tả này, bộ phận A có thể, hoặc có thể không gối chồng bộ phận B trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Cách diễn tả "Bộ phận A được nằm sang phải/sang trái của bộ phận B" mà không tham chiếu tới hướng nhìn xác định vị trí theo phương ngang Y của bộ phận A so với bộ phận B, vị trí theo phương bề dọc X của bộ phận A so với bộ phận B, và vị trí theo hướng lên - xuống Z của bộ phận A so với bộ phận B. Cách diễn tả này có nghĩa là bộ phận A được nằm sang phải/sang trái hơn so với bộ phận B, và rằng ít nhất một phần của bộ phận A gối chồng ít nhất một phần của bộ phận B trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Cách diễn tả "Bộ phận A được nằm sang phải/sang trái của bộ phận B trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện" xác định vị trí theo phương ngang Y của bộ phận A so với bộ phận B, và vị trí theo phương bề dọc X của bộ phận A so với bộ phận B, và không xác định vị trí theo hướng lên - xuống Z của bộ phận A so với bộ phận B. Cách diễn tả này có nghĩa là bộ phận A được nằm sang phải/sang trái hơn so với bộ phận B, và rằng đầu trước của bộ phận A được nằm ra phía trước hơn so với đầu sau của bộ phận B, và rằng đầu sau của bộ phận A được nằm về phía sau hơn so với đầu trước của bộ phận B.

Cách diễn tả "Bộ phận A được nằm sang phải/sang trái của bộ phận B trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện" xác định vị trí theo phương ngang Y của bộ phận A so với bộ phận B, và vị trí theo hướng lên - xuống Z của bộ phận A so với bộ phận B.

B, và không xác định vị trí theo phương bề dọc X của bộ phận A so với bộ phận B. Cách diễn tả này có nghĩa là bộ phận A được nằm sang phải/sang trái hơn so với bộ phận B, rằng đầu trên của bộ phận A được nằm cao hơn so với đầu dưới của bộ phận B, và rằng đầu dưới của bộ phận A được nằm thấp hơn so với đầu trên của bộ phận B.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 là phương tiện giao thông kiểu scutor. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm khung thân 3. Fig.1 thể hiện khung thân 3 theo đường đứt nét. Khung thân 3 là khung xương dưới.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm cơ cấu lái 11. Cơ cấu lái 11 được đỡ bởi khung thân 3. Cơ cấu lái 11 quay được so với khung thân 3.

Cơ cấu lái 11 có bộ treo trước 12, tay lái 13 và trục bánh trước 14. Bộ treo trước 12 được đỡ bởi khung thân 3 có thể quay được so với khung thân 3. Tay lái 13 được đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp bởi bộ treo trước 12. Trục bánh trước 14 được đỡ bởi bộ treo trước 12. Trục bánh trước 14 được nằm thấp hơn so với tay lái 13.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm bánh trước 15. Bánh trước 15 được đỡ bởi cơ cấu lái 11. Bánh trước 15 được đỡ bởi trục bánh trước 14. Bánh trước 15 có thể quay được quanh trục bánh trước 14.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm đèn trước 17. Đèn trước 17 được đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp bởi cơ cấu lái 11. Đèn trước 17 được nằm ở phía trước tay lái 13 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Đèn trước 17 chiếu sáng khoảng không di chuyển ở phía trước phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm yên 19. Yên 19 được nằm phía sau cơ cấu lái 11. Yên 19 được đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp bởi khung thân 3. Yên 19 có yên thứ nhất 19a và yên thứ hai 19b. Yên thứ hai 19b được nằm về phía sau hơn so với yên thứ nhất 19a.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm tấm che sàn 21. Tấm che sàn 21 được nằm về phía sau hơn so với cơ cấu lái 11 và bánh trước 15, và ra phía trước hơn so với yên 19. Tấm che sàn 21 được nằm thấp hơn so với tay lái 13 và yên 19. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khung thân 3 được làm lõm xuống phía dưới ở vùng về phía sau của cơ cấu lái 11 và ra phía trước của yên 19.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm thanh nắm tay 23. Thanh nắm tay 23 được nằm ở vị trí gối chồng yên 19 (cụ thể là yên thứ hai 19b) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Fig.2 thể hiện mặt phẳng giữa phương tiện C của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Mặt phẳng giữa phương tiện C là mặt phẳng ảo. Mặt phẳng giữa phương tiện C gồm trục tâm của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, và vuông góc với phương ngang Y.

Thanh nắm tay 23 được nằm sang phải, sang trái và về phía sau của yên 19 (cụ thể là yên thứ hai 19b) trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Thanh nắm tay 23 có hình dạng gần như hình chữ U trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Thanh nắm tay 23 có hình dạng được làm cong để nhô về phía sau trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

Xem Fig.1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm dẫn động 25 và bánh sau 27. Cụm dẫn động 25 và bánh sau 27 được nằm phía dưới yên 19. Cụm dẫn động 25 được đỡ bởi khung thân 3. Bánh sau 27 được đỡ bởi cụm dẫn động 25. Cụ thể là, cụm dẫn động 25 có phần trước và phần sau. Phần trước của cụm dẫn động 25 được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân 3. Bánh sau 27 được đỡ bởi phần sau của cụm dẫn động 25. Hơn nữa, cụm dẫn động 25 làm quay bánh sau 27. Cụ thể là, cụm dẫn động 25 có động cơ (không được thể hiện trên hình vẽ) để sinh công suất và bộ truyền động (không được thể hiện trên hình vẽ) để truyền công suất của động cơ cho bánh sau 27. Bánh sau 27 quay quanh tâm quay N so với cụm dẫn động 25. Tâm quay N là đường ảo kéo dài theo phương ngang Y. Tâm quay N tương ứng với đường trục của trục bánh sau (không được thể hiện trên hình vẽ).

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bộ tiêu âm 29. Bộ tiêu âm 29 kéo dài theo phương bề dọc X. Bộ tiêu âm 29 được nằm ở vị trí gối chồng bánh sau 27 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Lưu ý rằng, bộ tiêu âm 29 được bỏ qua trên Fig.2.

Xem Fig.2. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32. Tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32 được sắp xếp về phía sau hơn so với tấm che sàn 21. Tấm che bên phải 31 được nằm sang

phải của yên 19 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Tấm che bên trái 32 được nằm sang trái của yên 19 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

Xem Fig.1. Tấm che bên trái 32 được nằm phía dưới yên 19 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Tấm che bên trái 32 được nằm phía trên cụm dẫn động 25 và bánh sau 27 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Tấm che bên trái 32 kéo dài theo phương bề dọc X. Tấm che bên trái 32 có mép dưới 32a trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 được làm cong thoải trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 được làm cong để lồi lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Tấm che bên phải 31 được nằm sang phải của tấm che bên trái 32. Tấm che bên phải 31 gối chồng tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Tấm che bên phải 31 có cùng kết cấu và hình dạng như tấm che bên trái 32 ngoại trừ việc đối xứng hai bên.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm tấm che trên phía sau 35. Tấm che trên phía sau 35 được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với yên 19. Tấm che trên phía sau 35 được nằm phía trên tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Fig.3 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện một phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Fig.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Tấm che trên phía sau 35 được nằm phía dưới yên 19 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tấm che trên phía sau 35 được nằm giữa tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32. Tấm che trên phía sau 35 được nằm sang trái của tấm che bên phải 31 và sang phải của tấm che bên trái 32.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm cụm đèn sau 37. Cụm đèn sau 37 được nằm phía dưới tấm che trên phía sau 35 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Cụm đèn sau 37 được nằm giữa tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32. Cụm đèn sau 37 được nằm sang trái của tấm che bên phải 31 và sang phải của tấm che bên trái 32.

Cụm đèn sau 37 có đèn sau 41. Đèn sau 41 thông báo cho các bên thứ ba về sự có mặt của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Ví dụ, ngay cả khi trời

tối xung quanh phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, các bên thứ ba có thể nhận ra được phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 nhờ ánh sáng từ đèn sau 41. Ở đây, các bên thứ ba là người khác với những người ngồi cuồi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Các bên thứ ba, ví dụ, là người đang di chuyển trên các phương tiện về phía sau hơn so với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 và người đang đi bộ về phía sau hơn so với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Đèn sau 41 được bật liên hợp với đèn trước 17. Ví dụ, đèn sau 41 được bật khi đèn trước 17 bật sáng. Đèn sau 41 được tắt khi đèn trước 17 tắt.

Hơn nữa, đèn sau 41 có thể thông báo cho các bên thứ ba về các thao tác hãm của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Đèn sau 41 có thể được bật liên hợp với các thao tác hãm của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

Cụm đèn sau 37 còn gồm các đèn chớp 51. Các đèn chớp 51 thông báo cho các bên thứ ba về các thay đổi hành trình của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 chẳng hạn. Các đèn chớp 51 được sắp xếp ở vị trí sang phải hơn so với đèn sau 41 và ở vị trí sang trái hơn so với đèn sau 41.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tấm che dưới phía sau 61. Tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía dưới cụm đèn sau 37 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía dưới đèn sau 41. Tấm che dưới phía sau 61 được nằm giữa tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32. Tấm che dưới phía sau 61 được nằm sang trái của tấm che bên phải 31 và sang phải của tấm che bên trái 32.

Xem Fig.1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm chấn bùn 71. Chấn bùn 71 được nối vào tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32. Chấn bùn 71 được nằm phía dưới mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, chấn bùn 71 được nằm phía dưới mép dưới của tấm che bên phải 31 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Chấn bùn 71 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau.

Xem Fig.3. Chấn bùn 71 được nằm phía dưới tấm che dưới phía sau 61 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bảng đăng ký 75. Bảng

đăng ký 75 được đỡ bởi chấn bòn 71. Bảng đăng ký 75 được gắn vào chấn bòn 71. Bảng đăng ký 75 được nằm phía dưới tấm che dưới phía sau 61 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Bảng đăng ký 75 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Người điều khiển ngồi trên yên thứ nhất 19a, đặt các chân trên tấm che sàn 21, và cầm tay lái 13. Người đi cùng ngồi trên yên thứ hai 19b và nắm thanh nắm tay 23. Người điều khiển và người đi cùng là các ví dụ về những người ngồi cưỡi trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

2. Khung thân 3

Fig.5 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện khung thân 3. Fig.6 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung thân 3. Khung thân 3 có độ cứng vững tương đối cao. Khung thân 3 được làm bằng kim loại chẳng hạn.

Khung thân 3 gồm ống cổ 4. Ống cổ 4 được nằm ở phía trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

Khung thân 3 gồm khung đi xuống 5. Khung đi xuống 5 được nối vào ống cổ 4. Khung đi xuống 5 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ ống cổ 4.

Khung thân 3 gồm khung dưới phải 6R và khung dưới trái 6L. Khung dưới phải 6R và khung dưới trái 6L được nối vào khung đi xuống 5. Vị trí nối của khung đi xuống 5 và khung dưới trái 6L thấp hơn và về phía sau hơn so với vị trí nối của ống cổ 4 và khung đi xuống 5. Vị trí nối của khung đi xuống 5 và khung dưới phải 6R là gần như cùng vị trí độ cao như vị trí nối của khung đi xuống 5 và khung dưới trái 6L. Khung dưới trái 6L kéo dài sang trái và về phía sau từ khung đi xuống 5. Khung dưới phải 6R kéo dài sang phải và về phía sau từ khung đi xuống 5. Khung dưới phải 6R và khung dưới trái 6L được nằm thấp hơn so với ống cổ 4. Khung dưới phải 6R được nằm sang phải của khung dưới trái 6L. Khung dưới phải 6R gối chồng khung dưới trái 6L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Khung thân 3 gồm khung ngang 7. Khung ngang 7 được nối vào khung dưới phải 6R và khung dưới trái 6L. Khung ngang 7 được nằm giữa khung dưới phải 6R và khung dưới trái 6L. Khung ngang 7 được nằm sang trái của khung dưới phải 6R và sang phải của khung dưới trái 6L. Khung ngang 7 kéo dài theo phương ngang Y.

Khung ngang 7 được nằm về phía sau hơn so với ống cổ 4 và khung đi xuống 5. Khung ngang 7 được nằm thấp hơn so với ống cổ 4.

Khung thân 3 gồm khung yên phải 8R và khung yên trái 8L. Khung yên phải 8R được nối vào khung dưới phải 6R. Khung yên phải 8R kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới phải 6R. Khung yên trái 8L được nối vào khung dưới trái 6L. Khung yên trái 8L kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới trái 6L. Khung yên phải 8R và khung yên trái 8L được nằm về phía sau hơn so với khung ngang 7. Khung yên phải 8R được nằm sang phải của khung yên trái 8L. Khung yên phải 8R gối chồng khung yên trái 8L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Khung thân 3 gồm giá treo 9. Giá treo 9 được nối vào khung yên phải 8R và khung yên trái 8L. Giá treo 9 được nối vào phần sau của khung yên phải 8R và phần sau của khung yên trái 8L. Giá treo 9 được nằm giữa khung yên phải 8R và khung yên trái 8L.

Khung yên phải 8R có đầu sau 8Ra. Khung yên trái 8L có đầu sau 8La. Giá treo 9 có phần thứ nhất 9a và phần thứ hai 9b. Phần thứ nhất 9a kéo dài về phía sau hơn so với đầu sau 8Ra của khung yên phải 8R. Phần thứ nhất 9a được nằm thấp hơn so với đầu sau 8Ra của khung yên phải 8R. Phần thứ hai 9b được nằm sang trái của phần thứ nhất 9a. Phần thứ hai 9b kéo dài về phía sau hơn so với đầu sau 8La của khung yên trái 8L. Phần thứ hai 9b được nằm thấp hơn so với đầu sau 8La của khung yên trái 8L.

Xem Fig.6. Ống cổ 4, khung đi xuống 5, khung ngang 7 và giá treo 9 được sắp xếp trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Đó là, ống cổ 4, khung đi xuống 5, khung ngang 7 và giá treo 9 giao cắt với mặt phẳng giữa phương tiện C. Khung dưới phải 6R và khung yên phải 8R được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Khung dưới trái 6L và khung yên trái 8L được nằm sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C. Phần thứ nhất 9a của giá treo 9 được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Phần thứ hai 9b của giá treo 9 được nằm sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Khung dưới trái 6L có cùng kết cấu và hình dạng như khung dưới phải 6R ngoại trừ việc đối xứng hai bên. Khung dưới phải 6R và khung dưới trái 6L, khi không được phân biệt, sẽ được gọi là các khung dưới 6.

Khung yên trái 8L có cùng kết cấu và hình dạng như khung yên phải 8R ngoại

trừ việc đối xứng hai bên. Khung yên phải 8R và khung yên trái 8L, khi không được phân biệt, sẽ được gọi là các khung yên 8. Đầu sau 8Ra của khung yên phải 8R và đầu sau 8La của khung yên trái 8L, khi không được phân biệt, sẽ được gọi là các đầu sau 8a của các khung yên 8.

3. Kết cấu đỡ cho cụm đèn sau 37

Fig.7 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu đỡ cho cụm đèn sau 37. Fig.8 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện kết cấu đỡ cho cụm đèn sau 37. Fig.9 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu đỡ cho cụm đèn sau 37. Cụm đèn sau 37 được đỡ bởi khung thân 3. Cụm đèn sau 37 được đỡ bởi giá treo 9.

Xem Fig.8 và Fig.9. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm các bộ phận nối 81 và 82 để nối cụm đèn sau 37 vào khung thân 3. Các bộ phận nối 81 và 82 là các bulông chẳng hạn. Bộ phận nối 81 nối một trong số các đèn chớp 51 vào phần thứ nhất 9a của giá treo 9. Bộ phận nối 82 nối đèn chớp 51 kia vào phần thứ hai 9b của giá treo 9. Vì vậy, các bộ phận nối 81 và 82 nối toàn bộ đèn sau 41 và các đèn chớp 51 vào khung thân 3.

Các đèn chớp 51 tiếp xúc với giá treo 9. Tức là, cụm đèn sau 37 tiếp xúc với khung thân 3. Toàn bộ đèn sau 41 và các đèn chớp 51 được nối trực tiếp vào khung thân 3. Toàn bộ đèn sau 41 và các đèn chớp 51 được đỡ trực tiếp bởi khung thân 3.

Xem Fig.8. Các bộ phận nối 81 và 82, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, được nằm phía sau các khung yên 8. Các bộ phận nối 81 và 82 được nằm về phía sau hơn so với các đầu sau 8a của các khung yên 8. Bộ phận nối 81 được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Bộ phận nối 82 được nằm sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

Cơ cấu lái 11 được đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp bởi ống cổ 4. Tấm che sàn 21 được đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp bởi các khung dưới 6 chẳng hạn. Yên 19 và thanh nắm tay 23 được đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp bởi các khung yên 8. Cụm dẫn động 25 được đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp bởi ít nhất hoặc các khung dưới 6 hoặc các khung yên 8 chẳng hạn. Tấm che bên phải 31, tấm che bên trái 32, tấm che trên phía sau 35, tấm che dưới phía sau 61 và chấn bùm 71 được đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp bởi các khung yên 8.

Xem các hình vẽ từ Fig.7 đến Fig.9. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bình nhiên liệu 83. Bình nhiên liệu 83 chứa nhiên liệu. Bình nhiên liệu 83 được đỡ bởi khung thân 3. Bình nhiên liệu 83 được đỡ bởi các khung yên 8.

4. Bố trí các bộ phận

Xem Fig.1. Tay lái 13 và đèn trước 17 được nằm cao hơn so với ống cổ 4. Trục bánh trước 14 và bánh trước 15 được nằm thấp hơn so với ống cổ 4. Trục bánh trước 14 và bánh trước 15 được nằm ở phía trước khung đi xuống 5 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Tấm che sàn 21, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng các khung dưới 6. Yên 19 và thanh nắm tay 23 được nằm phía trên các khung yên 8 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Cụm dẫn động 25 và bánh sau 27 được nằm phía dưới các khung yên 8 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Cụm dẫn động 25 và bánh sau 27 được nằm phía sau các khung dưới 6 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Tấm che bên trái 32 được nằm sang trái của các khung yên 8. Tấm che bên trái 32 gối chồng ít nhất một phần của các khung yên 8 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, tấm che bên phải 31 được nằm sang phải của các khung yên 8. Tấm che bên phải 31 gối chồng ít nhất một phần của các khung yên 8 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Đèn sau 41 được nằm về phía sau hơn so với các khung yên 8. Đèn sau 41 được nằm về phía sau hơn so với các đầu sau 8a của các khung yên 8. Đèn sau 41 được nằm thấp hơn so với các đầu sau 8a của các khung yên 8.

Ít nhất các phần của các đèn chớp 51 được nằm về phía sau hơn so với các khung yên 8. Ít nhất các phần của các đèn chớp 51 được nằm về phía sau hơn so với các đầu sau 8a của các khung yên 8. Các đèn chớp 51 được nằm thấp hơn so với các đầu sau 8a của các khung yên 8.

Xem các hình vẽ từ Fig.7 đến Fig.9. Bình nhiên liệu 83 được nằm giữa khung yên phải 8R và khung yên trái 8L. Bình nhiên liệu 83 được nằm sang trái của khung yên phải 8R và sang phải của khung yên trái 8L. Bình nhiên liệu 83, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng các khung yên 8. Bình nhiên liệu 83 được nằm phía dưới yên 19. Bình nhiên liệu 83 được nằm phía trên bánh sau 27. Mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, bình nhiên liệu 83 được nằm ở vị trí

gối chồng yên 19 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Bình nhiên liệu 83 được nằm ở vị trí gối chồng bánh sau 27 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Bình nhiên liệu 83 được nằm giữa tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32. Bình nhiên liệu 83 được nằm sang trái của tấm che bên phải 31 và sang phải của tấm che bên trái 32. Bình nhiên liệu 83, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32.

Fig.7 thể hiện mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 theo đường đứt nét. Toàn bộ đèn sau 41 được nằm cao hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Toàn bộ chấn bùm 71 được nằm thấp hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Toàn bộ bảng đăng ký 75 được nằm thấp hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Chấn bùm 71 giao cắt với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Chấn bùm 71 được nằm thấp hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện như được chú giải trên đây. Trong bản mô tả này, chấn bùm 71 không gồm phần bất kỳ của nó được nằm cao hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Bộ phận bất kỳ được tạo ra liền khối với chấn bùm 71 và được nằm cao hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện không được gọi là chấn bùm 71.

Đèn sau 41 không được đỡ bởi chấn bùm 71. Đèn sau 41 không được gắn vào chấn bùm 71. Đèn sau 41 không tiếp xúc với chấn bùm 71. Đèn sau 41 được nằm ở vị trí cách xa chấn bùm 71.

Xem Fig.3. Tấm che trên phía sau 35, đèn sau 41, tấm che dưới phía sau 61, chấn bùm 71 và bảng đăng ký 75 được sắp xếp trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, tấm che trên phía sau 35, đèn sau 41, tấm che dưới phía sau 61 và bảng đăng ký 75 được sắp xếp theo hàng theo hướng lên - xuống Z. Tấm che bên phải 31 được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Tấm che bên trái 32 được nằm sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C. Các đèn chớp 51 được nằm ở vị trí sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C và ở vị trí nằm sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Đèn sau 41 có phần để lộ thứ nhất 42 có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ nhất 42 tương ứng với phần của đèn sau 41 xuất hiện trên Fig.3. Một trong số các đèn chớp 51 có phần để lộ thứ hai 52 có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Đèn chớp 51 kia có phần để lộ thứ ba 56 có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ hai 52 kéo dài sang phải và lên phía trên từ phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ hai 52 tiếp xúc với phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ ba 56 kéo dài sang trái và lên phía trên từ phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ ba 56 tiếp xúc với phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ ba 56 không tiếp xúc với phần để lộ thứ hai 52 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ ba 56 có cùng kết cấu và hình dạng như phần để lộ thứ hai 52 ngoại trừ việc đối xứng hai bên.

Toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42, phần để lộ thứ hai 52 và phần để lộ thứ ba 56 có hình dạng gần như hình chữ U hoặc hình dạng gần như chữ V trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42, phần để lộ thứ hai 52 và phần để lộ thứ ba 56 được làm cong để nhô xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

Tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía dưới phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tấm che dưới phía sau 61 tiếp xúc với phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tấm che dưới phía sau 61 kéo dài theo phương ngang Y trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tấm che dưới phía sau 61 kéo dài từ vị trí sang phải hơn so với phần để lộ thứ nhất 42 tới vị trí sang trái hơn so với phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

Xem Fig.2. Phần để lộ thứ nhất 42 có mép sau 42a nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Mép sau 42a được làm cong để nhô về phía sau trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

Phần để lộ thứ nhất 42 có đầu sau 42b. Đầu sau 42b được nằm trên mép sau 42a trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Đầu sau 42b được nằm trên mặt phẳng giữa phương tiện C chẳng hạn. Đầu sau 42b là vị trí mà mép sau 42a và mặt phẳng giữa phương tiện C giao cắt với nhau.

Đầu sau 42b của phần đế lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75. Bảng đăng ký 75 có đầu sau 75a. Đầu sau 42b của phần đế lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75.

Tấm che dưới phía sau 61 có mép sau 61a nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Mép sau 61a được làm cong để nhô về phía sau trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

Mép sau 61a của tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía sau mép sau 42a của phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Tấm che dưới phía sau 61 gối chồng toàn bộ mép sau 42a của phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Mép sau 61a của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Mép sau 61a của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

Tấm che dưới phía sau 61 có đầu sau 61b. Đầu sau 61b được nằm trên mép sau 61a trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Đầu sau 61b được nằm trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Đầu sau 61b là vị trí mà mép sau 61a và mặt phẳng giữa phương tiện C giao cắt với nhau.

Đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với phần đế lộ thứ nhất 42. Đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 42b của phần đế lộ thứ nhất 42. Đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75. Đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75.

Xem Fig.1. Bánh sau 27 có đầu sau 27a. Phần đế lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 27a của bánh sau 27.

Bộ tiêu âm 29 có đầu sau 29a. Ít nhất một phần của phần đế lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 29a của bộ tiêu âm 29 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Ví dụ, toàn bộ phần đế lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 29a của bộ tiêu âm 29 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Phần đế lộ thứ nhất 42 được nằm cao hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện (ngoài Fig.1, xem Fig.7).

Phần đế lộ thứ ba 56 kéo dài ra phía trước và lên phía trên từ phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Phần đế lộ thứ ba 56 tiếp xúc với phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Phần đế lộ thứ ba 56 dài theo phương bề dọc X. Fig.1 thể hiện độ dài L1 của toàn bộ phần đế lộ thứ nhất 42 và phần đế lộ thứ ba 56 theo phương bề dọc X. Fig.1 thể hiện bán kính R của bánh sau 27. Bán kính R tương ứng với khoảng cách giữa tâm quay N và đầu sau 27a trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Độ dài L1 lớn hơn so với bán kính R.

Mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, phần đế lộ thứ hai 52 kéo dài ra phía trước và lên phía trên từ phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Phần đế lộ thứ hai 52 tiếp xúc với phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Phần đế lộ thứ hai 52 dài theo phương bề dọc X. Độ dài theo phương bề dọc X của toàn bộ phần đế lộ thứ nhất 42 và phần đế lộ thứ hai 52 lớn hơn so với bán kính R. Độ dài theo phương bề dọc X của toàn bộ phần đế lộ thứ nhất 42 và phần đế lộ thứ hai 52 gần như giống như độ dài L1.

Chấn bùn 71 có mép sau 71a nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mép sau 71a của chấn bùn 71 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Điểm giao của mép sau 71a của chấn bùn 71 và mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện sẽ được gọi là giao điểm thứ hai P. Giao điểm thứ hai P được nằm về phía sau hơn so với tâm quay N của bánh sau 27 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Giao điểm thứ hai P được nằm ra phía trước hơn so với phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Giao điểm thứ hai P được nằm thấp hơn so với phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Giao điểm thứ hai P được nằm ra phía trước hơn so với bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Bảng đăng ký 75 có đầu trước 75b. Giao điểm thứ hai P được nằm ra phía trước hơn so với đầu trước 75b của bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Giao điểm thứ hai P được nằm cao hơn so với bảng đăng ký 75 trên hình

chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Giao điểm thứ hai P được nằm cao hơn so với đầu trước 75b của bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 kéo dài về phía sau hơn so với giao điểm thứ hai P trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, điểm giao của mép sau 71a của chấn bunn 71 và mép dưới của tấm che bên phải 31 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện sẽ được gọi là giao điểm thứ nhất. Giao điểm thứ nhất ở gần như cùng vị trí như giao điểm thứ hai P trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì vậy, ví dụ, giao điểm thứ nhất được nằm ra phía trước hơn so với phần đế lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mép dưới của tấm che bên phải 31 kéo dài về phía sau hơn so với giao điểm thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Tấm che bên trái 32 có mép trên 32b trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mép trên 32b của tấm che bên trái 32 được làm cong để lồi lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Tấm che bên trái 32 có đầu trên 32c. Đầu trên 32c được nằm trên mép trên 32b trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Đầu trên 32c của tấm che bên trái 32 được nằm phía dưới phần giữa của yên 19 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Đầu trên 32c của tấm che bên trái 32 được nằm ra phía trước hơn so với tâm quay N. Tấm che bên trái 32 có đầu sau 32d. Mép trên 32b của tấm che bên trái 32 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ đầu trên 32c tới đầu sau 32d trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm xuống phía dưới và về phía sau hơn so với yên 19. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm xuống phía dưới và về phía sau hơn so với thanh nắm tay 23. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm về phía sau hơn so với bánh sau 27. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 27a của bánh sau 27. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm cao hơn so với bánh sau 27. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm về phía sau hơn so với giao điểm thứ hai P trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Xem Fig.1 và Fig.2. Tấm che bên trái 32 kéo dài về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm về phía sau hơn so với

bảng đăng ký 75. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm cao hơn so với bảng đăng ký 75. Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm cao hơn so với đầu trước 75b của bảng đăng ký 75.

Xem Fig.2. Tấm che bên phải 31 kéo dài về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75. Tấm che bên phải 31 có đầu sau 31a. Đầu sau 31a của tấm che bên phải 31 được nằm về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75. Đầu sau 31a của tấm che bên phải 31 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75. Mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, đầu sau 31a của tấm che bên phải 31 được nằm cao hơn so với bảng đăng ký 75. Đầu sau 31a của tấm che bên phải 31 được nằm cao hơn so với đầu trước 75b của bảng đăng ký 75. Đầu sau 31a của tấm che bên phải 31 được nằm về phía sau hơn so với giao điểm thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

5. Kết cấu chi tiết của cụm đèn sau 37 và tấm che dưới phía sau 61

Xem Fig.3 và Fig.4. Phần để lộ thứ nhất 42 của đèn sau 41 gồm phần truyền sáng thứ nhất 43 có các đặc tính truyền được ánh sáng, và phần truyền sáng thứ hai 44 có các đặc tính truyền được ánh sáng. Phần truyền sáng thứ nhất 43 được nằm phía trên phần truyền sáng thứ hai 44. Phần truyền sáng thứ nhất 43 tiếp xúc với phần truyền sáng thứ hai 44.

Fig.3 và Fig.4 thể hiện ranh giới J giữa phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44. Ranh giới J kéo dài gần như theo phương ngang Y trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Cụ thể hơn là, ranh giới J được làm cong để nhô xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần truyền sáng thứ nhất 43 kéo dài lên phía trên và ra phía trước từ ranh giới J. Phần truyền sáng thứ hai 44 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ ranh giới J. Ranh giới J nằm ở cùng vị trí như mép sau 42a được đề cập trên đây trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

Phần truyền sáng thứ hai 44 dài theo phương ngang Y. Fig.3 thể hiện độ dài W1 của phần truyền sáng thứ hai 44 theo phương ngang Y. Fig.3 thể hiện độ dài H2 của phần truyền sáng thứ hai 44 theo hướng lên - xuống Z. Độ dài W1 lớn hơn so với độ dài H2.

Phần truyền sáng thứ nhất 43 cũng dài theo phương ngang Y. Độ dài của phần truyền sáng thứ nhất 43 theo phương ngang Y gần như giống như độ dài W1. Fig.3 thể hiện độ dài H1 của phần truyền sáng thứ nhất 43 theo hướng lên - xuống Z. Độ dài của phần truyền sáng thứ nhất 43 theo phương ngang Y lớn hơn so với độ dài H1.

Phần truyền sáng thứ nhất 43 lớn hơn so với phần truyền sáng thứ hai 44. Độ dài H1 lớn hơn so với độ dài H2.

Trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, phần truyền sáng thứ nhất 43 có các kích cỡ lớn hơn so với phần truyền sáng thứ hai 44. Nói cách khác, phần truyền sáng thứ nhất 43 có các kích cỡ được chiếu ngược lớn hơn so với phần truyền sáng thứ hai 44. Ở đây, các kích cỡ được chiếu ngược là các kích cỡ của vùng của phần truyền sáng thứ nhất 43 / phần truyền sáng thứ hai 44 được chiếu lên mặt phẳng chiếu vuông góc với phương bề dọc X.

Phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 là các vỏ che trong suốt chẳng hạn. Phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 không phải là không màu mà có màu chẳng hạn. Ví dụ, phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 có màu sắc khác với màu trắng. Phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 được tạo màu đỏ chẳng hạn.

Phần để lộ thứ hai 52 của các đèn chớp 51 gồm phần truyền sáng thứ tư 53 có các đặc tính truyền được ánh sáng. Phần truyền sáng thứ tư 53 tương ứng với toàn bộ phần để lộ thứ hai 52. Phần để lộ thứ ba 56 của các đèn chớp 51 có phần truyền sáng thứ năm 57 có các đặc tính truyền được ánh sáng. Phần truyền sáng thứ năm 57 tương ứng với toàn bộ phần để lộ thứ ba 56 chẳng hạn.

Phần truyền sáng thứ tư 53 và phần truyền sáng thứ năm 57 là các vỏ che trong suốt chẳng hạn. Phần truyền sáng thứ tư 53 và phần truyền sáng thứ năm 57 không phải là không màu mà là có màu chẳng hạn. Ví dụ, phần truyền sáng thứ tư 53 và phần truyền sáng thứ năm 57 có màu sắc khác với màu trắng. Phần truyền sáng thứ tư 53 và phần truyền sáng thứ năm 57 được tạo màu đỏ chẳng hạn.

Phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44, phần truyền sáng thứ tư 53 và phần truyền sáng thứ năm 57 được tạo ra liền khối. Phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44, phần truyền sáng thứ tư 53 và phần truyền sáng thứ năm 57 là không thể tách rời lẫn nhau chẳng hạn. Phần truyền sáng thứ nhất 43,

phần truyền sáng thứ hai 44, phần truyền sáng thứ tư 53 và phần truyền sáng thứ năm 57 được chế tạo từ một vỏ trong suốt không thể tách rời chẳng hạn.

Tấm che dưới phía sau 61 có tác dụng chặn sáng. Ánh sáng gần như không xuyên qua tấm che dưới phía sau 61. Tấm che dưới phía sau 61 được chế tạo bằng vật liệu mờ. Tấm che dưới phía sau 61 được chế tạo bằng nhựa tổng hợp được tạo màu chẳng hạn.

Tấm che dưới phía sau 61 có phần thứ nhất 62. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 là nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía dưới phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 tiếp xúc với phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài theo phương ngang Y trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài từ vị trí sang phải hơn so với phần truyền sáng thứ hai 44 tới vị trí sang trái hơn so với phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía trên bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 không tiếp xúc với bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

Tấm che dưới phía sau 61 có phần thứ hai 63. Phần thứ hai 63 của tấm che dưới phía sau 61 là nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ hai 63 của tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía dưới phần thứ nhất 62 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ hai 63 của tấm che dưới phía sau 61 tiếp xúc với phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ hai 63 của tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía trên bảng đăng ký 75. Phần thứ hai 63 của tấm che dưới phía sau 61 không tiếp xúc với bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

Fig.10 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện cụm đèn sau 37. Fig.10 bỏ qua việc minh hoạ phần để lộ thứ nhất 42 của đèn sau 41. Fig.10 bỏ qua việc minh hoạ phần để lộ thứ hai 52 và phần để lộ thứ ba 56 của các đèn chớp 51.

Đèn sau 41 có nguồn sáng thứ nhất 45. Nguồn sáng thứ nhất 45 phát ra ánh

sáng. Nguồn sáng thứ nhất 45 là bóng điện tròn, ví dụ. Nguồn sáng thứ nhất 45 được nằm trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Nguồn sáng thứ nhất 45 được nằm ra phía trước hơn so với phần để lộ thứ nhất 42. Nguồn sáng thứ nhất 45 được nằm ra phía trước hơn so với phần truyền sáng thứ nhất 43. Nguồn sáng thứ nhất 45 được nằm ra phía trước hơn so với phần truyền sáng thứ hai 44. Nguồn sáng thứ nhất 45 là ví dụ về nguồn sáng theo sáng chế.

Đèn sau 41 có khoang thứ nhất 46. Khoang thứ nhất 46, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng phần để lộ thứ nhất 42 và nguồn sáng thứ nhất 45. Khoang thứ nhất 46 chứa nguồn sáng thứ nhất 45. Khoang thứ nhất 46 đỡ nguồn sáng thứ nhất 45. Khoang thứ nhất 46 hở về phía sau. Khoang thứ nhất 46 được nằm ở phía trước phần để lộ thứ nhất 42. Khoang thứ nhất 46 đỡ phần để lộ thứ nhất 42.

Một trong số các đèn chớp 51 có nguồn sáng thứ hai 54. Nguồn sáng thứ hai 54 phát ra ánh sáng. Nguồn sáng thứ hai 54 là bóng điện tròn, ví dụ. Nguồn sáng thứ hai 54 được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Nguồn sáng thứ hai 54 được nằm sang phải hơn và cao hơn so với nguồn sáng thứ nhất 45 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ hai 54 được nằm ra phía trước hơn so với phần để lộ thứ hai 52. Nguồn sáng thứ hai 54 được nằm ra phía trước hơn so với phần truyền sáng thứ tư 53.

Một trong số các đèn chớp 51 có khoang thứ hai 55. Khoang thứ hai 55, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng phần để lộ thứ hai 52 và nguồn sáng thứ hai 54. Khoang thứ hai 55 được nằm sang phải hơn và cao hơn so với khoang thứ nhất 46 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Khoang thứ hai 55 chứa nguồn sáng thứ hai 54. Khoang thứ hai 55 đỡ nguồn sáng thứ hai 54. Khoang thứ hai 55 hở về phía sau. Khoang thứ hai 55 được nằm ở phía trước phần để lộ thứ hai 52. Khoang thứ hai 55 đỡ phần để lộ thứ hai 52.

Đèn chớp 51 kia có nguồn sáng thứ ba 58. Nguồn sáng thứ ba 58 phát ra ánh sáng. Nguồn sáng thứ ba 58 là bóng điện tròn, ví dụ. Nguồn sáng thứ ba 58 được nằm sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C. Nguồn sáng thứ ba 58 được nằm sang trái hơn và cao hơn so với nguồn sáng thứ nhất 45 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ ba 58 được nằm ở vị trí gần như cùng độ cao như nguồn sáng thứ

hai 54. Nguồn sáng thứ ba 58 được nằm sang trái của nguồn sáng thứ hai 54 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ ba 58 được nằm ra phía trước hơn so với phần để lộ thứ ba 56. Nguồn sáng thứ ba 58 được nằm ra phía trước hơn so với phần truyền sáng thứ năm 57.

Đèn chớp 51 kia có khoang thứ ba 59. Khoang thứ ba 59, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng phần để lộ thứ ba 56 và nguồn sáng thứ ba 58. Khoang thứ ba 59 được nằm sang trái hơn và cao hơn so với khoang thứ nhất 46 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Khoang thứ ba 59 chứa nguồn sáng thứ ba 58. Khoang thứ ba 59 đỡ nguồn sáng thứ ba 58. Khoang thứ ba 59 hở về phía sau. Khoang thứ ba 59 được nằm ở phía trước phần để lộ thứ ba 56. Khoang thứ ba 59 đỡ phần để lộ thứ ba 56.

Xem Fig.8 và Fig.9. Khoang thứ hai 55 được bắt chặt vào khung thân 3 bởi bộ phận nối 81. Khoang thứ ba 59 được bắt chặt vào khung thân 3 bởi bộ phận nối 82. Khoang thứ nhất 46 được nối vào khoang thứ hai 55 và khoang thứ ba 59. Toàn bộ đèn sau 41 và các đèn chớp 51 do đó được nối vào khung thân 3 bởi các bộ phận nối 81 và 82.

Khoang thứ nhất 46, khoang thứ hai 55 và khoang thứ ba 59 được tạo ra liền khối chẳng hạn. Ví dụ, khoang thứ nhất 46, khoang thứ hai 55 và khoang thứ ba 59 là không thể tách rời lẫn nhau.

Fig.3 thể hiện nguồn sáng thứ nhất 45, nguồn sáng thứ hai 54 và nguồn sáng thứ ba 58 theo các đường đứt nét. Nguồn sáng thứ nhất 45 gối chồng phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ nhất 45 gối chồng phần truyền sáng thứ nhất 43 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ nhất 45 gối chồng phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ hai 54 gối chồng phần để lộ thứ hai 52 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ hai 54 gối chồng phần truyền sáng thứ tư 53 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ ba 58 gối chồng phần để lộ thứ ba 56 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Nguồn sáng thứ ba 58 gối chồng phần truyền sáng thứ năm 57 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt qua trục tâm của phương tiện của phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Mặt cắt giữa phương tiện là

mặt cắt dọc theo mặt phẳng giữa phương tiện C. Tức là, mặt cắt giữa phương tiện gồm trục tâm của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 và vuông góc với phương ngang Y.

Phần đế lộ thứ nhất 42 có đầu sau 42c trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 42c của phần đế lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện nằm ở cùng vị trí như đầu sau 42b của phần đế lộ thứ nhất 42 được đề cập trước đây.

Phần truyền sáng thứ nhất 43 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ nhất 43 kéo dài thẳng xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện.

Phần truyền sáng thứ nhất 43 có đầu trên 43a trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ nhất 43 có đầu sau 43b trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 43b của phần truyền sáng thứ nhất 43 được nằm thấp hơn và về phía sau hơn so với đầu trên 43a của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ nhất 43 kéo dài từ đầu trên 43a tới đầu sau 43b trên mặt cắt giữa phương tiện.

Phần truyền sáng thứ hai 44 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đầu sau 43b của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ hai 44 kéo dài thẳng xuống phía dưới và ra phía trước trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ hai 44 tiếp xúc với phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Phần truyền sáng thứ hai 44 có đầu sau 44a trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ hai 44 có đầu dưới 44b trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44 tiếp xúc với đầu sau 43b của phần truyền sáng thứ nhất 43. Đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 được nằm thấp hơn và ra phía trước hơn so với đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ hai 44 kéo dài từ đầu sau 44a tới đầu dưới 44b trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44 ở gần như cùng vị trí như đầu sau 43b của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 43b của phần truyền sáng thứ nhất 43 và đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44 tương ứng với đầu sau 42c của phần đế lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Phần truyền sáng thứ hai 44 nhỏ hơn về độ dài so với phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Trên mặt cắt giữa phương tiện, khoảng cách theo đường thẳng giữa đầu trên 43a và đầu trên 43b của phần truyền sáng thứ nhất 43 lớn hơn so với khoảng cách theo đường thẳng giữa đầu sau 44a và đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44. Fig.11 thể hiện chênh lệch D1, trên mặt cắt giữa phương tiện, giữa vị trí theo độ cao của đầu trên 43a của phần truyền sáng thứ nhất 43 và vị trí theo độ cao của đầu sau 43b của phần truyền sáng thứ nhất 43. Fig.11 thể hiện chênh lệch D2, trên mặt cắt giữa phương tiện, giữa vị trí theo độ cao của đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44 và vị trí theo độ cao của đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44. Chênh lệch D1 lớn hơn so với chênh lệch D2.

Đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 được nằm về phía sau hơn so với đầu trên 43a của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Đèn sau 41 có phần trên 47 không nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần trên 47 được nằm cao hơn so với nguồn sáng thứ nhất 45. Phần trên 47 kéo dài ra phía trước từ đầu trên 43a của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần trên 47 kéo dài gần như nằm ngang trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần trên 47 được nối vào khoang thứ nhất 46 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Đèn sau 41 có đáy 48 không nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Đáy 48 được nằm thấp hơn so với nguồn sáng thứ nhất 45. Đáy 48 kéo dài ra phía trước từ đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đáy 48 tiếp xúc với phần truyền sáng thứ hai 44 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đáy 48 kéo dài gần như nằm ngang trên mặt cắt giữa phương tiện. Đáy 48 được nối vào khoang thứ nhất 46 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Đáy 48 có đầu sau 48a trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 48a của đáy 48 tiếp xúc với đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44.

Đáy 48 gồm phần truyền sáng thứ ba 49 có các đặc tính truyền được ánh sáng. Phần truyền sáng thứ ba 49 là một phần của đáy 48. Phần truyền sáng thứ ba 49 là tấm che trong suốt chẳng hạn. Phần truyền sáng thứ ba 49 là không màu hoặc có màu trắng chẳng hạn.

Đáy 48 có phần chắn sáng 50. Phần chắn sáng 50 có tác dụng chặn sáng. Ánh

sáng gần như không xuyên qua phần chắn sáng 50. Phần chắn sáng 50 là phần của đáy 48 khác với phần truyền sáng thứ ba 49. Phần chắn sáng 50 được nằm quanh phần truyền sáng thứ ba 49.

Phần truyền sáng thứ ba 49 được nằm phía dưới nguồn sáng thứ nhất 45 trên mặt cắt giữa phương tiện. Nguồn sáng thứ nhất 45 có đầu sau 45a trên mặt cắt giữa phương tiện. Trên mặt cắt giữa phương tiện, phần truyền sáng thứ ba 49 kéo dài từ vị trí ở ra phía trước hơn so với đầu sau 45a của nguồn sáng thứ nhất 45 tới vị trí ở về phía sau hơn so với đầu sau 45a của nguồn sáng thứ nhất 45. Phần truyền sáng thứ ba 49 có đầu trước 49a và đầu sau 49b trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu trước 49a của phần truyền sáng thứ ba 49 được nằm ra phía trước hơn so với đầu sau 45a của nguồn sáng thứ nhất 45 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 49b của phần truyền sáng thứ ba 49 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 45a của nguồn sáng thứ nhất 45 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ ba 49 kéo dài từ đầu trước 49a tới đầu sau 49b trên mặt cắt giữa phương tiện.

Tấm che trên phía sau 35 kéo dài lên phía trên và ra phía trước từ đầu trên 43a của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Tấm che trên phía sau 35 có gần như cùng độ nghiêng như độ nghiêng của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Tấm che trên phía sau 35 được nằm trên đường kéo dài của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Tấm che trên phía sau 35 liên tục với phần truyền sáng thứ nhất 43 mà không có sự khác biệt về mức trên mặt cắt giữa phương tiện.

Tấm che dưới phía sau 61 được nằm thấp hơn so với phần để lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Tấm che dưới phía sau 61 có đầu trên 61c, đầu sau 61d và đầu trước 61e trên mặt cắt giữa phương tiện.

Đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 được nằm thấp hơn so với đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện là cùng vị trí như đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61 được đề cập trước đây.

Đầu trước 61e của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với phần truyền sáng thứ ba 49 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu trước 61e của tấm che dưới phía sau 61, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 49b của phần truyền sáng thứ ba 49. Đầu trước 61e của tấm che dưới phía sau 61, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm ra phía trước hơn so với đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 và đầu sau 48a của đáy 48.

Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61, trên mặt cắt giữa phương tiện, kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 và đầu sau 48a của đáy 48.

Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 tiếp xúc với đầu sau 48a của đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 có đầu trên 62a trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu trên 62a của phần thứ nhất 62 tiếp xúc với đầu sau 48a của đáy 48. Đầu trên 62a của phần thứ nhất 62 tương ứng với đầu trên 61c của tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài tới vị trí ở về phía sau hơn so với đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài tới vị trí ở về phía sau hơn so với đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 có đầu sau 62b trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 62b của phần thứ nhất 62, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44. Đầu sau 62b của phần thứ nhất 62, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm thấp hơn so với đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44. Đầu sau 62b của phần thứ nhất 62 tương ứng với đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Phần thứ hai 63 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đầu sau 62b của phần thứ nhất 62 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ hai 63 có đầu dưới 63a trên mặt cắt giữa phương tiện.

Tấm che dưới phía sau 61 có phần thứ ba 64 không nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ ba 64 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài ra phía trước từ đầu dưới 63a của phần thứ hai 63 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ ba 64 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài gần như nằm ngang trên mặt cắt

giữa phương tiện.

Phần thứ ba 64 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài tới vị trí ở ra phía trước hơn so với phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ ba 64 của tấm che dưới phía sau 61 có đầu trước 64a trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu trước 64a của phần thứ ba 64 được nằm ra phía trước hơn so với đầu trên 62a của phần thứ nhất 62 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu trước 64a của phần thứ ba 64 tương ứng với đầu trước 61e tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Bảng đăng ký 75 được nằm thấp hơn so với đèn sau 41 trên mặt cắt giữa phương tiện. Bảng đăng ký 75 được nằm thấp hơn so với đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện. Bảng đăng ký 75 được nằm thấp hơn so với tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Bảng đăng ký 75 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện. Bảng đăng ký 75 có đầu sau 75c và đầu trước 75d trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 75c của bảng đăng ký 75, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm ở gần như cùng vị trí như đầu sau 75a của bảng đăng ký 75 được đề cập trước đây. Đầu trước 75d của bảng đăng ký 75, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm ở gần như cùng vị trí như đầu trước 75b của bảng đăng ký 75 được đề cập trước đây.

Đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Phần truyền sáng thứ ba 49 được nằm phía trên bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba 49, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm về phía sau hơn so với đầu trước 75d của bảng đăng ký 75 và ra phía trước hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75. Phần truyền sáng thứ ba 49, trên mặt cắt giữa phương tiện, kéo dài từ vị trí ở ra phía trước hơn so với đầu trước 75d của bảng đăng ký 75 tới vị trí ở về phía sau hơn so với đầu trước 75d của bảng đăng ký 75. Cụ thể là, đầu trước 49a của phần truyền sáng thứ ba 49 được nằm ra phía trước hơn so với đầu trước 75d của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 49b của phần truyền sáng thứ ba 49, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm

về phía sau hơn so với đầu trước 75d của bảng đăng ký 75 và ra phía trước hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75.

Phần truyền sáng thứ ba 49, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm trên đường thẳng ảo F nối nguồn sáng thứ nhất 45 và bảng đăng ký 75. Đường thẳng ảo F gần như kéo dài theo hướng lên - xuống Z trên mặt cắt giữa phương tiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khoảng không thứ nhất 85 mà, trên mặt cắt giữa phương tiện, kéo dài thẳng từ phần truyền sáng thứ ba 49 tới bảng đăng ký 75. Khoảng không thứ nhất 85 được nằm giữa phần truyền sáng thứ ba 49 và bảng đăng ký 75. Khoảng không thứ nhất 85 được nằm phía dưới phần truyền sáng thứ ba 49 và phía trên bảng đăng ký 75. Khoảng không thứ nhất 85 kéo dài dọc theo đường thẳng ảo F trên mặt cắt giữa phương tiện. Khoảng không thứ nhất 85 kéo dài gần như tuyến tính theo hướng lên - xuống Z trên mặt cắt giữa phương tiện.

Đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Đầu sau 62b của phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu sau 62b của phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Ít nhất một phần của tấm che dưới phía sau 61 được nằm ra phía trước hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu trước 61e của tấm che dưới phía sau 61 được nằm ra phía trước hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu trước 75d của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đầu trước 61e của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu trước 75d của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện.

Fig.12 là hình vẽ nhìn từ dưới thể hiện đèn sau 41 và tấm che dưới phía sau 61. Fig.12 bỏ qua phần minh họa chấn bùm 71 và bảng đăng ký 75. Tấm che dưới phía sau

61 gôi chõng toàn bộ phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện.

Phần truyền sáng thứ hai 44 có mép trước 44c và mép sau 44d nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Fig.12 thể hiện mép trước 44c và mép sau 44d của phần truyền sáng thứ hai 44 theo các đường đứt nét. Mép sau 44d của phần truyền sáng thứ hai 44 nằm ở cùng vị trí như mép sau 42a của phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Phần truyền sáng thứ hai 44 kéo dài từ mép trước 44c tới mép sau 44d trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện.

Tấm che dưới phía sau 61 có mép trước 61f nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Mép trước 61f của tấm che dưới phía sau 61 được nằm ra phía trước hơn so với mép trước 44c của phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Mép sau 61a của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với mép sau 44d của phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Tấm che dưới phía sau 61 kéo dài từ mép trước 61f tới mép sau 61a.

Tấm che dưới phía sau 61, trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện, được nằm ở vị trí không gõ chõng ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba 49. Ví dụ, tấm che dưới phía sau 61, trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện, được nằm ở vị trí không gõ chõng toàn bộ phần truyền sáng thứ ba 49. Ví dụ, tấm che dưới phía sau 61 không có phần gõ chõng phần truyền sáng thứ ba 49 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Mép trước 61f của tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía sau phần truyền sáng thứ ba 49 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Ví dụ, toàn bộ phần truyền sáng thứ ba 49 được nằm ở phía trước mép trước 61f của tấm che dưới phía sau 61 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện.

Phần truyền sáng thứ ba 49 dài theo phương ngang Y. Fig.12 thể hiện độ dài W2 theo phương ngang Y của phần truyền sáng thứ ba 49. Fig.12 thể hiện độ dài L2 theo phương bề dọc X của phần truyền sáng thứ ba 49. Độ dài W2 lớn hơn so với độ dài L2.

Phần truyền sáng thứ ba 49 được nằm ở vị trí gõ chõng ít nhất một phần của nguồn sáng thứ nhất 45 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Fig.12 thể hiện

nguồn sáng thứ nhất 45 theo đường đứt nét.

Xem Fig.11. Nguồn sáng thứ nhất 45 chiếu sáng phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44 và bảng đăng ký 75. Cụ thể là, một phần của ánh sáng từ nguồn sáng thứ nhất 45 đi xuyên qua phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 để được phát về phía sau của đèn sau 41. Phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 phát ánh sáng từ nguồn sáng thứ nhất 45. Phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 tương ứng với các mặt phát sáng của đèn sau 41. Phần khác của ánh sáng từ nguồn sáng thứ nhất 45 đi xuyên qua phần truyền sáng thứ ba 49 để được phát xuống phía dưới của đèn sau 41. Ánh sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ ba 49 chiếu sáng bảng đăng ký 75. Do vậy, nguồn sáng thứ nhất 45 chiếu sáng cả các mặt phát sáng của đèn sau 41 và bảng đăng ký 75.

Vì phần truyền sáng thứ ba 49 là không nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau, phần truyền sáng thứ ba 49 không tương ứng với mặt phát sáng của đèn sau 41.

Ở đây, ánh sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ nhất 43 sẽ được gọi là "ánh sáng thứ nhất K1". Ánh sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ hai 44 sẽ được gọi là "ánh sáng thứ hai K2". Ánh sáng được phát ra từ phần truyền sáng thứ ba 49 sẽ được gọi là "ánh sáng thứ ba K3". Ánh sáng thứ nhất K1, ánh sáng thứ hai K2 và ánh sáng thứ ba K3 tất cả được cung cấp bởi nguồn sáng thứ nhất 45.

Ánh sáng thứ nhất K1 đi về phía sau từ phần truyền sáng thứ nhất 43. Vì phần truyền sáng thứ nhất 43 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên mặt cắt giữa phương tiện, một phần của ánh sáng thứ nhất K1 đi về phía sau và lên phía trên từ phần truyền sáng thứ nhất 43.

Ánh sáng thứ hai K2 đi về phía sau từ phần truyền sáng thứ hai 43. Vì phần truyền sáng thứ hai 44 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên mặt cắt giữa phương tiện, một phần của ánh sáng thứ hai K2 đi về phía sau và xuống phía dưới từ phần truyền sáng thứ hai 44. Do đó, phần này của ánh sáng thứ hai K2 đi tới phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61. Vì vậy, phần này của ánh sáng thứ hai K2 chiếu sáng phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61.

Ánh sáng thứ ba K3 đi xuống phía dưới từ phần truyền sáng thứ ba 49. Ánh sáng thứ ba K3 đi xuyên qua khoảng không thứ nhất 85 và rơi lên bảng đăng ký 75. Tức là, ánh sáng thứ ba K3 chiếu sáng bảng đăng ký 75. Tuy nhiên, ánh sáng thứ nhất

K1 và ánh sáng thứ hai K2 không dễ dàng rọi lên bảng đăng ký 75. Đây là vì ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 bị chặn bởi tấm che dưới phía sau 61.

Fig.13 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện một phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 thể hiện sơ lược các vùng hiện sáng khi đèn sau 41 là bật. Ví dụ, ngay cả khi trời tối quanh phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44, phần thứ nhất 62 và bảng đăng ký 75 là sáng trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44, phần thứ nhất 62 và bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, hiện sáng cho các bên thứ ba. Ở đây, độ sáng của phần thứ nhất 62 cần không tương đương với độ sáng của phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44. Độ sáng của phần thứ nhất 62 có thể thấp hơn so với độ sáng của phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44. Theo cách tương tự, độ sáng của bảng đăng ký 75 cần không tương đương với độ sáng của phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44.

Mặt khác, phần thứ hai 63 không sáng trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tức là, phần thứ hai 63 là tối. Phần thứ hai 63 tối hơn so với phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44, phần thứ nhất 62 và bảng đăng ký 75. Phần thứ hai 63 không hiện sáng trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện cho các bên thứ ba. Đây là vì ánh sáng từ nguồn sáng thứ nhất 45 khó rọi lên phần thứ hai 63. Tức là, nguồn sáng thứ nhất 45 không chiếu sáng phần thứ hai 63.

Vì cùng lý do, tấm che bên phải 31, tấm che bên trái 32 và tấm che trên phía sau 35 cũng không sáng trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tức là, tấm che bên phải 31, tấm che bên trái 32 và tấm che trên phía sau 35 cũng tối trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Tấm che bên phải 31, tấm che bên trái 32 và tấm che trên phía sau 35 cũng không hiện sáng cho các bên thứ ba.

6. Các tác dụng có lợi của phương án

Đèn sau 41 gồm nguồn sáng 45 và phần để lộ thứ nhất 42. Phần để lộ thứ nhất 42 là nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ nhất 42 có phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44. Phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 được nằm về phía sau hơn so với nguồn sáng 45. Phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 có các đặc tính

truyền sáng. Phần truyền sáng thứ nhất 43 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần truyền sáng thứ hai 44 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đầu sau 43b của phần truyền sáng thứ nhất 43 trên mặt cắt giữa phương tiện. Nguồn sáng 45 do đó chiếu sáng phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44. Phần truyền sáng thứ nhất 43 phát ra ánh sáng thứ nhất K1. Phần truyền sáng thứ hai 44 phát ra ánh sáng thứ hai K2. Phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44 tương ứng với các mặt phát sáng của đèn sau 41.

Đèn sau 41 gồm đáy 48. Đáy 48 được nằm thấp hơn so với nguồn sáng 45. Đáy 48 không nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Đáy 48 kéo dài ra phía trước từ đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đáy 48 được nằm phía trên bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Đáy 48 có phần truyền sáng thứ ba 49. Phần truyền sáng thứ ba 49 có các đặc tính truyền sáng. Nguồn sáng 45 do đó chiếu sáng bảng đăng ký 75. Cụ thể là, ánh sáng thứ ba K3 từ nguồn sáng 45 chiếu sáng bảng đăng ký 75.

Do vậy, nguồn sáng 45 chiếu sáng cả các mặt phát sáng (cụ thể là phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44) của đèn sau 41 và bảng đăng ký 75.

Tấm che dưới phía sau 61 được nằm giữa tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32. Tấm che dưới phía sau 61 gồm phần thứ nhất 62. Phần thứ nhất 62 được nằm phía dưới phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất 62 được nằm phía trên bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ nhất 62 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 và đầu sau 48a của đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 do đó được nằm về phía sau hơn so với đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 và đầu sau 48a của đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện. Vì vậy, phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 không cản trở việc ánh sáng thứ ba K3 chiếu sáng bảng đăng ký 75. Ánh sáng thứ ba K3 nhờ vậy có thể chiếu sáng một cách thuận lợi bảng đăng ký 75. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện. Với việc tấm che dưới phía sau 61 chặn ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2, tấm che dưới phía

sau 61 có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 rọi lên bảng đăng ký 75. Kết cấu này có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75 trên mặt cắt giữa phương tiện. Tấm che dưới phía sau 61 có thể ngăn chặn hơn nữa việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 rọi lên bảng đăng ký 75. Kết cấu này có thể ngăn chặn hơn nữa việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Như được đề cập trên đây, phần truyền sáng thứ hai 44 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61, trên mặt cắt giữa phương tiện, kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 và đầu sau 48a của đáy 48. Ánh sáng thứ hai K2 do đó có thể chiếu sáng thuận lợi phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61. Kết quả là, ngoài phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44, phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 cũng hiện sáng trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 do đó có thể được cải thiện một cách hiệu quả.

Phần truyền sáng thứ nhất 43 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên mặt cắt giữa phương tiện. Do đó, một phần của ánh sáng thứ nhất K1 đi về phía sau và lên phía trên từ phần truyền sáng thứ nhất 43. Vì vậy, cho dù đèn sau 41 được nằm ở vị trí thấp hơn so với mắt của các bên thứ ba, khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 có thể được cải thiện hơn nữa.

Theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, như được mô tả trên đây, khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75 có thể được đảm bảo ngay cả khi cùng nguồn sáng 45 chiếu sáng cả các mặt phát sáng của đèn sau 41 và bảng đăng ký 75. Hơn nữa, theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 có thể được đảm bảo.

Đầu sau 62b của phần thứ nhất 62 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 44a của phần truyền sáng thứ hai 44 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ nhất 62 do vậy có thể nhận đủ ánh sáng thứ hai K2. Vì vậy, khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 có thể được cải thiện một cách hiệu quả. Hơn nữa, phần thứ nhất 62 có thể ngăn

chặn việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 rọi lên bảng đăng ký 75.

Phần thứ nhất 62 tiếp xúc với đầu sau 48a của đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện. Tấm che dưới phía sau 61 do vậy có thể nhận một cách thích hợp ánh sáng thứ hai K2. Khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 do đó có thể được cải thiện. Hơn nữa, ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 có thể được ngăn ngừa một cách thuận lợi việc đi qua giữa phần thứ nhất 62 và đáy 48 (tức là việc lọt ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2). Vì vậy, phần thứ nhất 62 có thể ngăn ngừa một cách thuận lợi việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 rọi lên bảng đăng ký 75. Kết cấu này có thể ngăn chặn một cách thích hợp việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Tấm che dưới phía sau 61, trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng toàn bộ phần truyền sáng thứ hai 44. Tấm che dưới phía sau 61 do đó có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ hai K2 rọi lên bảng đăng ký 75. Kết cấu này có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ hai K2 hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Tấm che dưới phía sau 61, trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện, được nằm ở vị trí không gối chồng ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba 49. Vì vậy, tấm che dưới phía sau 61 không cản trở việc ánh sáng thứ ba K3 chiếu sáng bảng đăng ký 75. Ánh sáng thứ ba K3 nhờ vậy có thể chiếu sáng một cách thuận lợi bảng đăng ký 75. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Đầu trước 61e của tấm che dưới phía sau 61 được nằm về phía sau hơn so với phần truyền sáng thứ ba 49 trên mặt cắt giữa phương tiện. Vì vậy, tấm che dưới phía sau 61 không cản trở việc ánh sáng thứ ba K3 chiếu sáng bảng đăng ký 75. Ánh sáng thứ ba K3 nhờ vậy có thể chiếu sáng một cách thuận lợi bảng đăng ký 75. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Mép sau 61a của tấm che dưới phía sau 61, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, được nằm phía sau mép sau 42a của phần để lộ thứ nhất 42. Tấm che dưới phía sau 61 do vậy có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 rọi lên bảng đăng ký 75. Kết cấu này có thể ngăn chặn việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Bảng đăng ký 75 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên mặt cắt giữa phương tiện. Ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba 49, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm về phía sau hơn so với đầu trước 75d của bảng đăng ký 75 và ra phía trước hơn so với đầu sau 75c của bảng đăng ký 75. Vì vậy, ánh sáng thứ ba K3 rọi lên bảng đăng ký 75 một cách thuận lợi hơn nữa. Tức là, nguồn sáng 45 có thể chiếu sáng bảng đăng ký 75 một cách thuận lợi hơn nữa. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi hơn nữa khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Phần truyền sáng thứ ba 49 được nằm phía dưới nguồn sáng thứ nhất 45 trên mặt cắt giữa phương tiện. Vì vậy, ánh sáng thứ ba K3 được phát ra một cách thuận lợi từ phần truyền sáng thứ ba 49. Ánh sáng thứ ba K3 do đó có thể chiếu sáng bảng đăng ký 75 một cách thuận lợi.

Phần truyền sáng thứ ba 49, trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng ít nhất một phần của nguồn sáng thứ nhất 45. Vì vậy, ánh sáng thứ ba K3 được phát ra một cách thuận lợi từ phần truyền sáng thứ ba 49. Ánh sáng thứ ba K3 do đó có thể chiếu sáng bảng đăng ký 75 một cách thuận lợi.

Phần truyền sáng thứ ba 49, trên mặt cắt giữa phương tiện, được nằm trên đường thẳng ảo F nối nguồn sáng thứ nhất 45 và bảng đăng ký 75. Vì vậy, ánh sáng thứ ba K3 được phát ra một cách thuận lợi từ phần truyền sáng thứ ba 49. Ánh sáng thứ ba K3 do đó có thể chiếu sáng bảng đăng ký 75 một cách thuận lợi.

Độ dài W2 theo phương ngang Y của phần truyền sáng thứ ba 49 lớn hơn so với độ dài L2 theo phương bề dọc X của phần truyền sáng thứ ba 49. Ánh sáng thứ ba K3 do đó có thể chiếu sáng toàn bộ bảng đăng ký 75 một cách thuận lợi.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có khoảng không thứ nhất 85 kéo dài tuyến tính trên mặt cắt giữa phương tiện từ phần truyền sáng thứ ba 49 tới bảng đăng ký 75. Vì vậy, ánh sáng thứ ba K3 đi qua khoảng không thứ nhất 85 có thể tới được bảng đăng ký 75 một cách thuận lợi. Ánh sáng thứ ba K3 do đó có thể chiếu sáng bảng đăng ký 75 một cách thuận lợi.

Đầu sau 75c của bảng đăng ký 75 được nằm ra phía trước hơn so với đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện. Vì vậy, ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 có thể được ngăn chặn hơn nữa việc rọi lên bảng đăng ký 75. Ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 do đó có thể được ngăn chặn hơn

nữa việc hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Đầu sau 75a của bảng đăng ký 75 được nằm ra phía trước hơn so với đầu sau 42b của phần để lộ thứ nhất 42. Ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 do đó có thể được ngăn chặn hơn nữa việc rọi lên bảng đăng ký 75.

Trên mặt cắt giữa phương tiện, độ dài của phần truyền sáng thứ nhất 43 lớn hơn so với độ dài của phần truyền sáng thứ hai 44. Kết cấu này có thể gia tăng dễ dàng lượng ánh sáng đi về phía sau và lên phía trên từ các mặt phát sáng (cụ thể là phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44) của đèn sau 41. Vì vậy, khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 có thể được cải thiện một cách dễ dàng.

Trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, diện tích của phần truyền sáng thứ nhất 43 lớn hơn so với diện tích của phần truyền sáng thứ hai 44. Kết cấu này có thể gia tăng dễ dàng lượng ánh sáng đi về phía sau và lên phía trên từ các mặt phát sáng (cụ thể là phần truyền sáng thứ nhất 43 và phần truyền sáng thứ hai 44) của đèn sau 41. Vì vậy, khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 có thể được cải thiện một cách dễ dàng.

Độ dài W1 theo phương ngang Y của phần truyền sáng thứ hai 44 lớn hơn so với độ dài H2 theo hướng lên - xuống Z của phần truyền sáng thứ hai 44. Kết cấu này có thể đảm bảo dễ dàng vùng của phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 để nhận ánh sáng thứ hai K2. Nói cách khác, kết cấu này có thể đảm bảo dễ dàng vùng trên phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 được chiếu sáng bởi ánh sáng thứ hai K2. Hơn nữa, ánh sáng thứ hai K2 có thể chiếu sáng phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 một cách hiệu quả. Khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 do đó có thể được cải thiện dễ dàng.

Ít nhất một phần của phần để lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với bộ tiêu âm 29. Do vậy, phần để lộ thứ nhất 42 được nằm ở vị trí về phía sau tương đối. Vì vậy, khoảng không lắp đặt cho phần để lộ thứ nhất 42 có thể được đảm bảo dễ dàng.

Các đèn chớp 51 có phần để lộ thứ hai 52 và phần để lộ thứ ba 56. Phần để lộ thứ hai 52 và phần để lộ thứ ba 56 có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ hai 52 kéo dài sang phải và lên phía trên từ phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần để lộ thứ ba 56 kéo dài sang trái và lên phía trên từ phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương

tiện. Toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42, phần để lộ thứ hai 52 và phần để lộ thứ ba 56 có hình dạng gần như hình chữ U hoặc hình dạng gần như chữ V trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 và khả năng nhìn thấy được của các đèn chớp 51.

Độ dài theo phương bề dọc X của toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42 và phần để lộ thứ hai 52 lớn hơn so với bán kính R của bánh sau 27. Độ dài L1 theo phương bề dọc X của toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42 và phần để lộ thứ ba 56 lớn hơn so với bán kính R của bánh sau 27. Kết cấu này có thể đảm bảo một cách thuận lợi khả năng nhìn thấy được của đèn sau 41 và khả năng nhìn thấy được của các đèn chớp 51.

Phần để lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với đầu sau 27a của bánh sau 27. Vì vậy, khoảng không lắp đặt cho đèn sau 41 có thể được đảm bảo dễ dàng. Hơn nữa, khoảng không lắp đặt cho các đèn chớp 51 có thể được đảm bảo dễ dàng.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân 3 và các bộ phận nối 81 và 82. Các bộ phận nối 81 và 82 nối toàn bộ đèn sau 41 và các đèn chớp 51 vào khung thân 3. Do vậy, đèn sau 41 và các đèn chớp 51 có thể được đỡ một cách cứng vững. Đèn sau 41 và các đèn chớp 51 do đó có thể được mở rộng một cách dễ dàng.

Phần để lộ thứ nhất 42, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, được nằm về phía sau hơn so với giao điểm thứ nhất của mép sau 71a của chắn bùn 71 và mép dưới của tấm che bên phải 31. Phần để lộ thứ nhất 42, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, được nằm về phía sau hơn so với giao điểm thứ hai P của mép sau 71a của chắn bùn 71 và mép dưới 32a của tấm che bên trái 32. Kết cấu này có thể dễ dàng tạo ra khoảng không lắp đặt cho bảng đăng ký 75 phía dưới phần để lộ thứ nhất 42. Hơn nữa, khoảng không thứ nhất 85 có thể được tạo ra ở vị trí thích hợp. Vì vậy, ánh sáng thứ ba K3 có thể chiếu sáng bảng đăng ký 75 một cách thích hợp. Kết cấu này có thể dễ dàng đảm bảo khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Đầu sau 31a của tấm che bên phải 31 được nằm cao hơn và về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75. Vì vậy, tấm che bên phải 31 có thể ngăn chặn hơn nữa việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 rọi lên bảng đăng ký 75. Ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 do đó có thể được ngăn chặn hơn nữa việc hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm cao hơn và về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75. Vì vậy, tấm che bên trái 32 có thể ngăn chặn hơn nữa việc ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 rọi lên bảng đăng ký 75. Ánh sáng thứ nhất K1 và ánh sáng thứ hai K2 do đó có thể được ngăn chặn hơn nữa việc hạ thấp khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75.

Phần đế lộ thứ nhất 42 được nằm cao hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Bảng đăng ký 75 được nằm thấp hơn so với mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Khoảng không lắp đặt cho đèn sau 41 do đó có thể được đảm bảo dễ dàng.

Chấn bần 71 đỡ bảng đăng ký 75 nhưng không đỡ đèn sau 41. Đèn sau 41 được nằm ở vị trí cách xa chấn bần 71. Vì vậy, khoảng không lắp đặt đối với đèn sau 41 có thể được đảm bảo dễ dàng.

Tấm che dưới phía sau 61 có phần thứ hai 63. Phần thứ hai 63 là nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ hai 63 được nằm phía dưới phần thứ nhất 62 và phía trên bảng đăng ký 75 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần thứ hai 63 kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đầu sau 62b của phần thứ nhất 62 trên mặt cắt giữa phương tiện. Phần thứ hai 63 do đó không được chiếu sáng bởi nguồn sáng 45. Vì vậy, cho dù đèn sau 41 được bật khi trời tối quanh phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, phần thứ hai 63 là tối trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Kết quả là, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, vùng tối có thể được tạo ra phía dưới phần thứ nhất 62. Khả năng nhìn thấy được của phần thứ nhất 62 do đó có thể được cải thiện một cách hiệu quả. Hơn nữa, trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện, vùng tối có thể được tạo ra phía trên bảng đăng ký 75. Vì vậy, khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75 có thể được cải thiện một cách hiệu quả.

Sáng chế không bị giới hạn ở phương án trên đây mà có thể được cải biến như sau:

(1) Ở phương án trên đây, phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 kéo dài từ đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 và đầu sau 48a của đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 có thể kéo dài từ ít nhất một trong số đầu dưới 44b của phần

truyền sáng thứ hai 44 và đầu sau 48a của đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện.

(2) Ở phương án trên đây, chấn bùn 71 được nối vào tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Chấn bùn 71 có thể được nối vào ít nhất một trong số tấm che bên phải 31 và tấm che bên trái 32.

(3) Ở phương án trên đây, phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 tiếp xúc với đầu sau 48a của đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Phần thứ nhất 62 của tấm che dưới phía sau 61 có thể tiếp xúc với ít nhất một trong số đầu dưới 44b của phần truyền sáng thứ hai 44 và đầu sau 48a của đáy 48 trên mặt cắt giữa phương tiện.

(4) Ở phương án trên đây, độ dài theo phương bề dọc X của toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42 và phần để lộ thứ hai 52 và độ dài L1 theo phương bề dọc X của toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42 và phần để lộ thứ ba 56 lớn hơn so với bán kính R của bánh sau 27. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Ít nhất một trong số độ dài theo phương bề dọc X của toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42 và phần để lộ thứ hai 52 và độ dài L1 theo phương bề dọc X của toàn bộ phần để lộ thứ nhất 42 và phần để lộ thứ ba 56 có thể lớn hơn so với bán kính R của bánh sau 27.

(5) Ở phương án trên đây, phần để lộ thứ nhất 42 được nằm về phía sau hơn so với giao điểm thứ nhất và giao điểm thứ hai P trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Phần để lộ thứ nhất 42 có thể được nằm về phía sau hơn so với ít nhất một trong số giao điểm thứ nhất và giao điểm thứ hai P trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

(6) Ở phương án trên đây, đầu sau 31a của tấm che bên phải 31 và đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 được nằm cao hơn và về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Ít nhất một trong số đầu sau 31a của tấm che bên phải 31 và đầu sau 32d của tấm che bên trái 32 có thể được nằm cao hơn và về phía sau hơn so với đầu sau 75a của bảng đăng ký 75.

(7) Ở phương án trên đây, phần truyền sáng thứ ba 49 là một phần của đáy 48. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Phần truyền sáng thứ ba 49 có thể là toàn bộ đáy 48.

(8) Ở phương án trên đây, phần truyền sáng thứ ba 49 là tấm che trong suốt.

Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Phần truyền sáng thứ ba 49 có thể là hốc.

(9) Ở phương án trên đây, đáy 48 có phần chắn sáng 50. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Đáy 48 có thể có phần truyền sáng thay cho phần chắn sáng 50.

Fig.14 là hình vẽ mặt cắt được cắt qua trục tâm của phương tiện của phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được cải biến. Các bộ phận giống các bộ phận theo phương án được thể hiện với cùng các ký hiệu và sẽ không được mô tả cụ thể.

Đáy 48 gồm, ngoài phần truyền sáng thứ ba 49, phần truyền sáng thứ sáu 91 có các đặc tính truyền được ánh sáng. Phần truyền sáng thứ sáu 91 được nằm quanh phần truyền sáng thứ ba 49. Phần truyền sáng thứ sáu 91 là tấm che trong suốt chẳng hạn. Phần truyền sáng thứ sáu 91 không phải là không màu mà là có màu. Phần truyền sáng thứ sáu 91 có màu sắc khác với màu trắng chẳng hạn. Ví dụ, phần truyền sáng thứ sáu 91 được tạo màu đỏ. Phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44 và phần truyền sáng thứ sáu 91 được tạo ra liền khối chẳng hạn. Phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44 và phần truyền sáng thứ sáu 91 là không thể tách rời lẫn nhau chẳng hạn. Ví dụ, phần truyền sáng thứ nhất 43, phần truyền sáng thứ hai 44 và phần truyền sáng thứ sáu 91 được chế tạo từ một vỏ trong suốt không thể tách rời.

Cũng ở phương án cải biến này, bảng đăng ký 75 có thể được chiếu sáng một cách thích hợp bởi ánh sáng thứ ba K3 được phát ra từ phần truyền sáng thứ ba 49. Khả năng nhìn thấy được của bảng đăng ký 75 do đó có thể được đảm bảo một cách thuận lợi.

(10) Ở phương án trên đây, phần chắn sáng 50 và khoang thứ nhất 46 có thể được tạo ra liền khối. Phần chắn sáng 50 và khoang thứ nhất 46 có thể là không thể tách rời với nhau.

(11) Ở phương án trên đây, nguồn sáng thứ nhất 45 được nằm trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Nguồn sáng thứ nhất 45 có thể được nằm ở vị trí không giao cắt mặt phẳng giữa phương tiện C.

(12) Ở phương án trên đây, ranh giới J nằm ở cùng vị trí như mép sau 42a của phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Sáng chế

không bị giới hạn ở điều này. Ranh giới J có thể ở vị trí khác với mép sau 42a của phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

Ở phương án trên đây, mép sau 44d của phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện nằm ở cùng vị trí như mép sau 42a của phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Mép sau 44d của phần truyền sáng thứ hai 44 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện có thể ở vị trí khác với mép sau 42a của phần để lộ thứ nhất 42 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện.

(13) Ở phương án trên đây, đầu sau 42b của phần để lộ thứ nhất 42 được nằm trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Đầu sau 42b của phần để lộ thứ nhất 42 có thể được nằm ở vị trí không giao cắt mặt phẳng giữa phương tiện C. Ở phương án trên đây, đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện nằm ở cùng vị trí như đầu sau 42b của phần để lộ thứ nhất 42. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Đầu sau 42c của phần để lộ thứ nhất 42 trên mặt cắt giữa phương tiện có thể ở vị trí khác với đầu sau 42b của phần để lộ thứ nhất 42.

(14) Ở phương án trên đây, đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61 được nằm trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61 có thể được nằm ở vị trí không giao cắt mặt phẳng giữa phương tiện C. Ở phương án trên đây, đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện là ở cùng các vị trí như đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện có thể ở vị trí khác với đầu sau 61b của tấm che dưới phía sau 61.

(15) Ở phương án trên đây, đầu sau 62b của phần thứ nhất 62 tương ứng với đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Đầu sau 62b của phần thứ nhất 62 không cần tương ứng với đầu sau 61d của tấm che dưới phía sau 61 trên mặt cắt giữa phương tiện.

(16) Ở phương án trên đây, mép trước 61f của tấm che dưới phía sau 61 được nằm phía sau phần truyền sáng thứ ba 49 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Mép trước 61f của tấm che dưới phía sau 61 có

thể được nằm ở phía trước phần truyền sáng thứ ba 49 trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Trong trường hợp này, tấm che dưới phía sau 61 được ưu tiên là có hốc. Hơn nữa, hốc của tấm che dưới phía sau 61 được ưu tiên là, trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện, được nằm ở vị trí gối chồng ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba 49.

(17) Ở phương án trên đây, tấm che dưới phía sau 61 có thể được tạo ra liền khối với tấm che bên phải 31. Tấm che dưới phía sau 61 và tấm che bên phải 31 có thể không thể tách rời khỏi nhau. Tấm che dưới phía sau 61 và tấm che bên trái 32 có thể được tạo kết cấu theo cách đơn giản.

Tấm che dưới phía sau 61 có thể được tạo ra liền khối với phần của tấm che bên phải 31. Tấm che dưới phía sau 61 có thể không tách rời được khỏi phần của tấm che bên phải 31. Tấm che dưới phía sau 61 và tấm che bên trái 32 có thể được tạo kết cấu theo cách đơn giản.

Tấm che dưới phía sau 61 và tấm che bên phải 31 có thể được tạo kết cấu gồm nhiều bộ phận có thể tách khỏi nhau. Trong trường hợp này, ranh giới giữa tấm che dưới phía sau 61 và tấm che bên phải 31 có thể tương ứng với ít nhất một phần của các ranh giới giữa nhiều bộ phận. Ranh giới giữa tấm che dưới phía sau 61 và tấm che bên phải 31 có thể là khác với ít nhất một phần của các ranh giới giữa nhiều bộ phận. Tấm che dưới phía sau 61 và tấm che bên trái 32 có thể được tạo kết cấu theo cách đơn giản.

(18) Ở phương án trên đây, tấm che bên phải 31 có cùng kết cấu và hình dạng như tấm che bên trái 32 ngoại trừ việc đối xứng hai bên. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Tấm che bên phải 31 có thể có kết cấu khác với tấm che bên trái 32. Tấm che bên phải 31 có thể có hình dạng khác với tấm che bên trái 32.

(19) Ở phương án trên đây, mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 được làm cong trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Mép dưới 32a của tấm che bên trái 32 có thể kéo dài gần như thẳng trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Mép dưới của tấm che bên phải 31 có thể được thay đổi theo cách tương tự.

(20) Ở phương án trên đây, chấn bùn 71 có thể được tạo ra liền khối với ít nhất một phần của tấm che bên phải 31. Chấn bùn 71 có thể không tách rời được khỏi ít

nhất một phần của tấm che bên phải 31. Chấn bùn 71 và tấm che bên trái 32 có thể được tạo kết cấu theo cách đơn giản.

Chấn bùn 71 và tấm che bên phải 31 có thể được tạo kết cấu gồm nhiều bộ phận có thể tách rời nhau. Trong trường hợp này, ranh giới giữa chấn bùn 71 và tấm che bên phải 31 có thể tương ứng với ít nhất một phần của các ranh giới giữa nhiều bộ phận. Ranh giới giữa chấn bùn 71 và tấm che bên phải 31 có thể khác với ít nhất một phần của các ranh giới giữa nhiều bộ phận. Chấn bùn 71 và tấm che bên trái 32 có thể được tạo kết cấu theo cách đơn giản.

(21) Ở phương án trên đây, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 đã được minh họa dưới dạng một ví dụ về các phương tiện giao thông kiểu scuter. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 có thể được đổi thành các phương tiện giao thông có kiểu khác như kiểu gắn máy, kiểu thể thao hoặc phương tiện giao thông cho địa hình thất thường (ALL-TERRAIN VEHICLE - ATV).

(22) Ở phương án trên đây, số lượng của các bánh trước 15 là một. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Số lượng của các bánh trước 15 có thể được đổi thành hai. Ở phương án trên đây, số lượng của các bánh sau 27 là một. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Số lượng của các bánh sau 27 có thể được đổi thành hai.

(23) Ở phương án trên đây, động cơ (động cơ đốt trong) đã được minh họa làm nguồn công suất. Sáng chế không bị giới hạn ở điều này. Ví dụ, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 có thể có ít nhất một trong số động cơ và động cơ điện làm nguồn công suất.

(24) Sáng chế và mỗi phương án trong số các phương án cải biến được mô tả trong các đoạn từ (1) đến (23) trên đây có thể được thay đổi thêm khi thích hợp bằng cách thay thế hoặc kết hợp các kết cấu của chúng với các kết cấu của các phương án cải biến khác.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) bao gồm:

đèn sau (41);

tấm che bên phải (31);

tấm che bên trái (32);

tấm che bên phải (31) được nằm sang phải của tấm che bên trái (32) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

tấm che dưới phía sau (61) được nằm giữa tấm che bên phải (31) và tấm che bên trái (32);

chấn bùn (71); và

bảng đăng ký (75);

trong đó:

đèn sau (41) gồm:

nguồn sáng (45);

phần để lộ thứ nhất (42) có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1); và

đáy (48) được nằm thấp hơn so với nguồn sáng (45) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và không nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

phần để lộ thứ nhất (42) gồm:

phần truyền sáng thứ nhất (43) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với nguồn sáng (45) và có các đặc tính truyền được ánh sáng; và

phần truyền sáng thứ hai (44) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với nguồn sáng (45) và có các đặc tính truyền được ánh sáng;

phần truyền sáng thứ nhất (43) kéo dài xuống phía dưới theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và về phía sau theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trên mặt cắt giữa phương tiện gồm trục tâm của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và kéo dài vuông góc với phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

phần truyền sáng thứ hai (44) kéo dài xuống phía dưới theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

đáy (48) kéo dài ra phía trước theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ đầu dưới (44b) của phần truyền sáng thứ hai (44) và được nằm cao hơn theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với bảng đăng ký (75) trên mặt cắt giữa phương tiện;

tấm che dưới phía sau (61) gồm phần thứ nhất (62) được nằm phía dưới phần truyền sáng thứ hai (44) và phía trên bảng đăng ký (75) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

phần thứ nhất (62) kéo dài xuống phía dưới theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và về phía sau theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ ít nhất một trong số đầu dưới (44b) của phần truyền sáng thứ hai (44) và đầu sau (48a) của đáy (48) trên mặt cắt giữa phương tiện;

tấm che dưới phía sau (61) gồm đầu sau (61d) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với đầu sau (42c) của phần để lộ thứ nhất (42) trên mặt cắt giữa phương tiện; và

đầu sau (61d) của tấm che dưới phía sau (61) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với đầu sau (75c) của bảng đăng ký (75) trên mặt cắt giữa phương tiện, và trong đó:

chấn bùn (71) được nối vào ít nhất một trong số tấm che bên phải (31) và tấm che bên trái (32), được nằm phía dưới ít nhất một trong số mép dưới của tấm che bên phải (31) và mép dưới (32a) của tấm che bên trái (32) theo hướng lên - xuống (Z) của

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), và kéo dài xuống phía dưới theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và về phía sau theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

bảng đăng ký (75) được đỡ bởi chấn bùn (71); và khác biệt ở chỗ phần truyền sáng thứ hai (44) kéo dài ra phía trước theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ đầu sau (43b) của phần truyền sáng thứ nhất (43) trên mặt cắt giữa phương tiện; và

đáy (48) gồm phần truyền sáng thứ ba (49) có các đặc tính truyền được ánh sáng.

2. Phương tiện theo điểm 1, khác biệt ở chỗ phần thứ nhất (62) gồm đầu sau (62b) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với đầu sau (44a) của phần truyền sáng thứ hai (44) trên mặt cắt giữa phương tiện.

3. Phương tiện theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ phần thứ nhất (62) tiếp xúc với ít nhất một trong số đầu dưới (44b) của phần truyền sáng thứ hai (44) và đầu sau (48a) của đáy (48) trên mặt cắt giữa phương tiện.

4. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ:

tấm che dưới phía sau (61) được nằm ở vị trí gói chùng toàn bộ phần truyền sáng thứ hai (44) trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1); và

tấm che dưới phía sau (61) được nằm ở vị trí không gói chùng ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba (49) trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

5. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ:

bảng đăng ký (75) kéo dài về phía sau theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và xuống phía dưới theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trên mặt cắt giữa phương tiện; và

ít nhất một phần của phần truyền sáng thứ ba (49) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với đầu trước (75d) của bảng đăng ký (75) và ra phía trước hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với đầu sau (75c) của bảng đăng ký (75) trên mặt cắt giữa phương tiện.

6. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, khác biệt ở chỗ độ dài của phần truyền sáng thứ nhất (43) lớn hơn so với độ dài của phần truyền sáng thứ hai (44) trên mặt cắt giữa phương tiện.

7. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, khác biệt ở chỗ diện tích của phần truyền sáng thứ nhất (43) lớn hơn so với diện tích của phần truyền sáng thứ hai (44) trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

8. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ độ dài theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) của phần truyền sáng thứ hai (44) lớn hơn so với độ dài theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) của phần truyền sáng thứ hai (44).

9. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt bởi bộ tiêu âm (29);

trong đó ít nhất một phần của phần để lộ thứ nhất (42) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với bộ tiêu âm (29).

10. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt bởi các đèn chớp (51); trong đó:

các đèn chớp (51) gồm:

phần để lộ thứ hai (52) có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1); và

phần để lộ thứ ba (56) có thể thấy được trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

phần để lộ thứ hai (52) kéo dài sang phải theo phương ngang (Y) của phương

tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và lên phía trên theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ phần đế lộ thứ nhất (42) trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

phần đế lộ thứ ba (56) kéo dài sang trái theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và lên phía trên theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ phần đế lộ thứ nhất (42) trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1); và

toàn bộ phần đế lộ thứ nhất (42), phần đế lộ thứ hai (52) và phần đế lộ thứ ba (56) có hình dạng gần như hình chữ U hoặc hình dạng gần như hình chữ V trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

11. Phương tiện theo điểm 10, khác biệt bởi bánh sau (27);

trong đó ít nhất một trong số độ dài theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) của toàn bộ phần đế lộ thứ nhất (42) và phần đế lộ thứ hai (52) và độ dài (L1) theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) của toàn bộ phần đế lộ thứ nhất (42) và phần đế lộ thứ ba (56) lớn hơn so với bán kính (R) của bánh sau (27).

12. Phương tiện theo điểm 11, khác biệt ở chỗ phần đế lộ thứ nhất (42) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với đầu sau (27a) của bánh sau (27).

13. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 10 đến 12, khác biệt bởi:

khung thân (3); và

các bộ phận nối (81, 82) để nối toàn bộ đèn sau (41) và các đèn chớp (51) vào khung thân (3).

14. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 13, khác biệt ở chỗ:

chấn bùn (71) gồm mép sau (71a) kéo dài xuống phía dưới theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và về phía sau theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

và

phần để lộ thứ nhất (42), trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1), được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) so với ít nhất một trong số giao điểm thứ nhất của mép sau (71a) của chấn bùn (71) và mép dưới của tấm che bên phải (31) và giao điểm thứ hai (P) của mép sau (71a) của chấn bùn (71) và mép dưới (32a) của tấm che bên trái (32).

15. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 14, khác biệt ở chỗ:

tấm che bên phải (31) có đầu sau (31a);

tấm che bên trái (32) có đầu sau (32d); và

ít nhất một trong số đầu sau (31a) của tấm che bên phải (31) và đầu sau (32d) của tấm che bên trái (32) được nằm cao hơn theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) và về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) so với đầu sau (75a) của bảng đăng ký (75).

FIG. 1

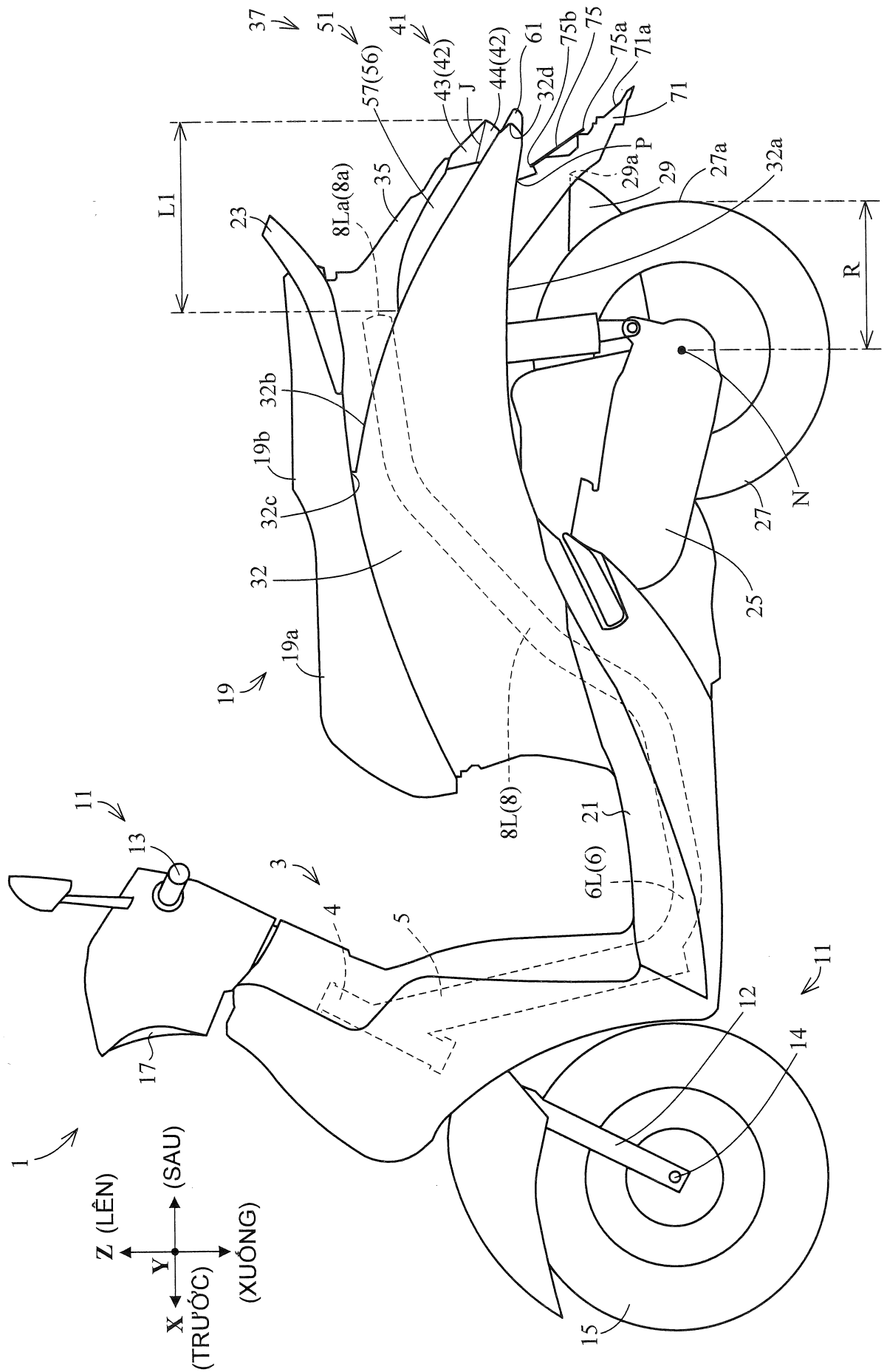


FIG. 2

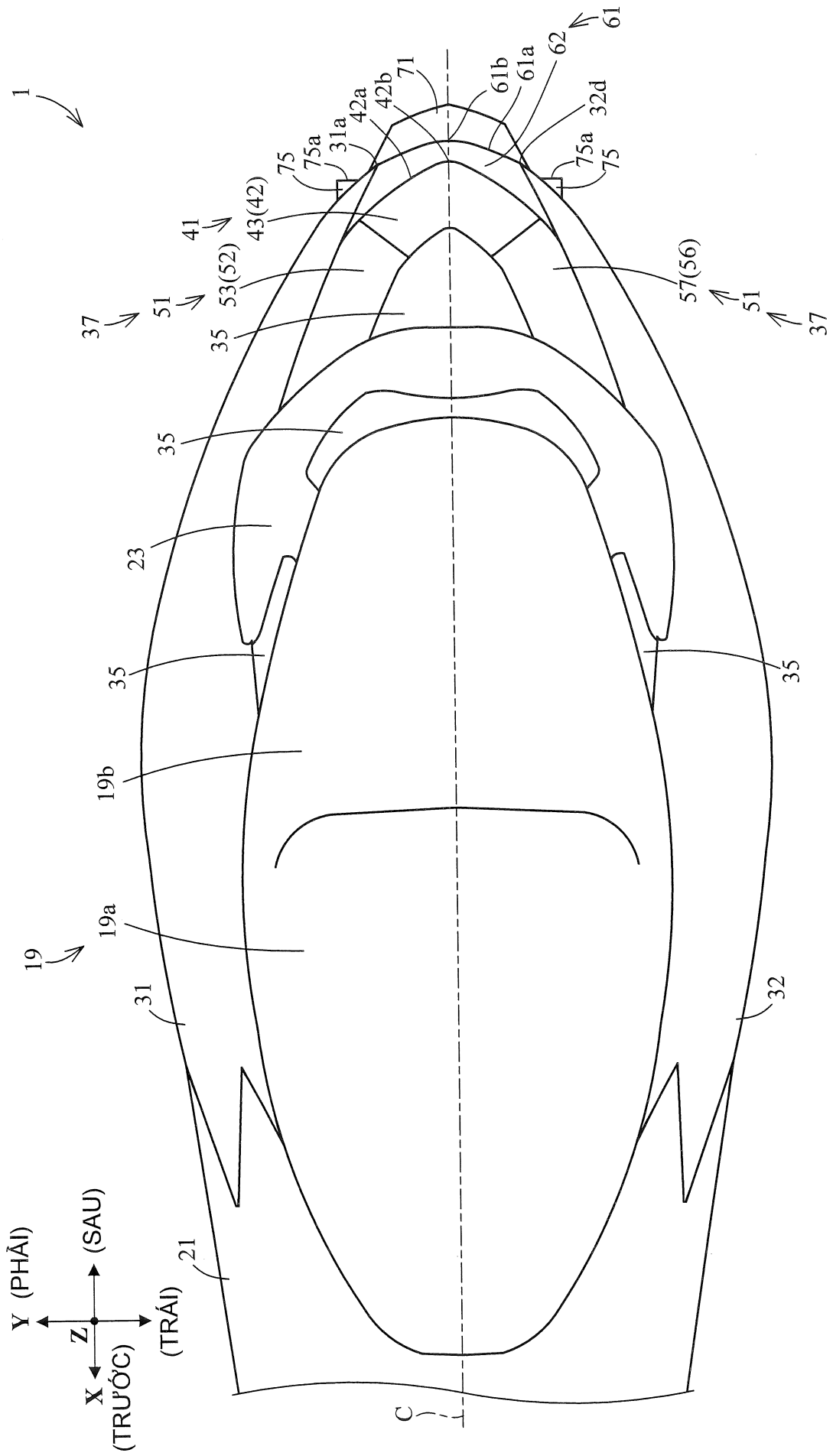


FIG. 3

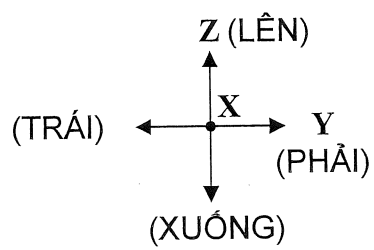
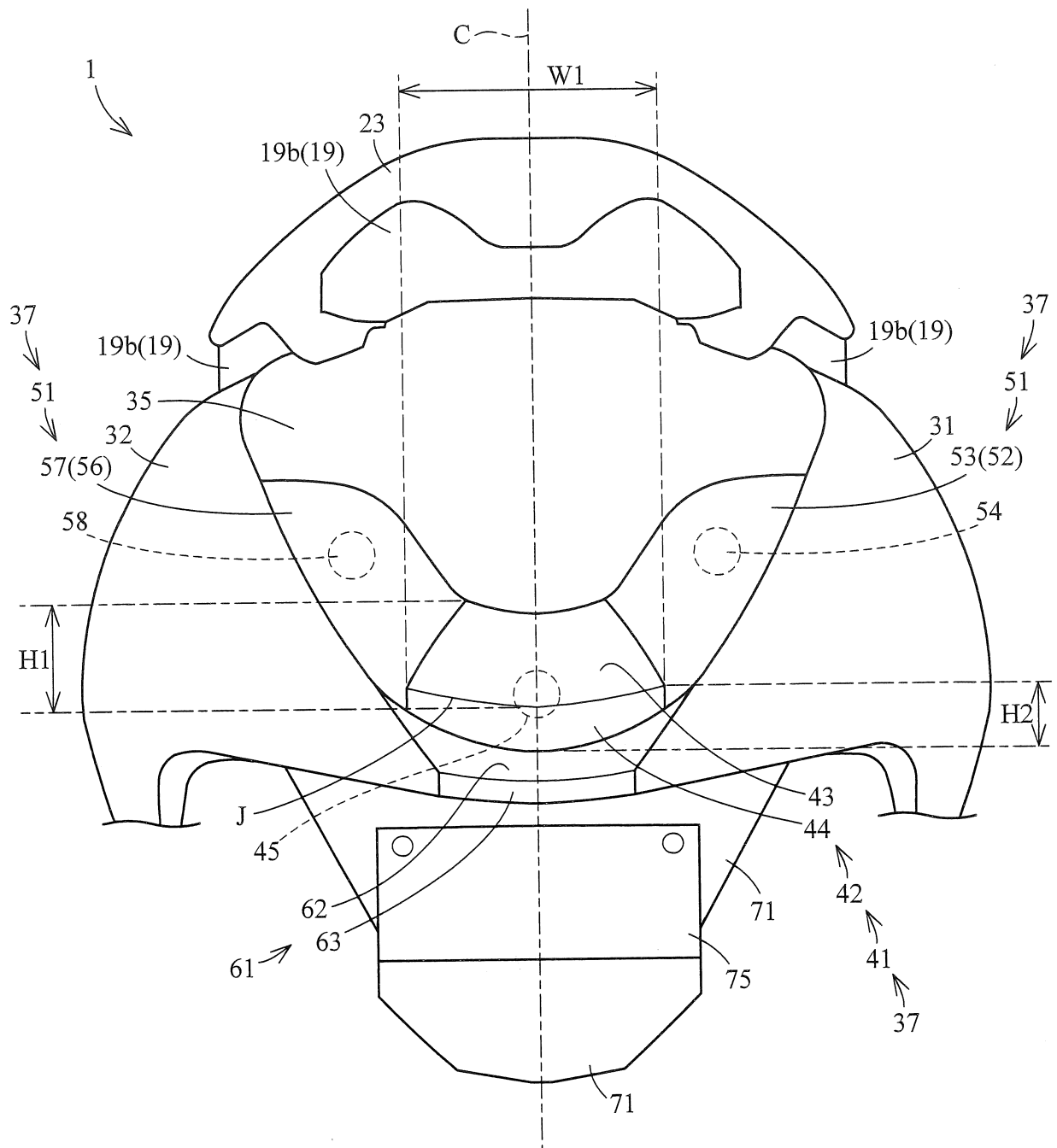


FIG. 4

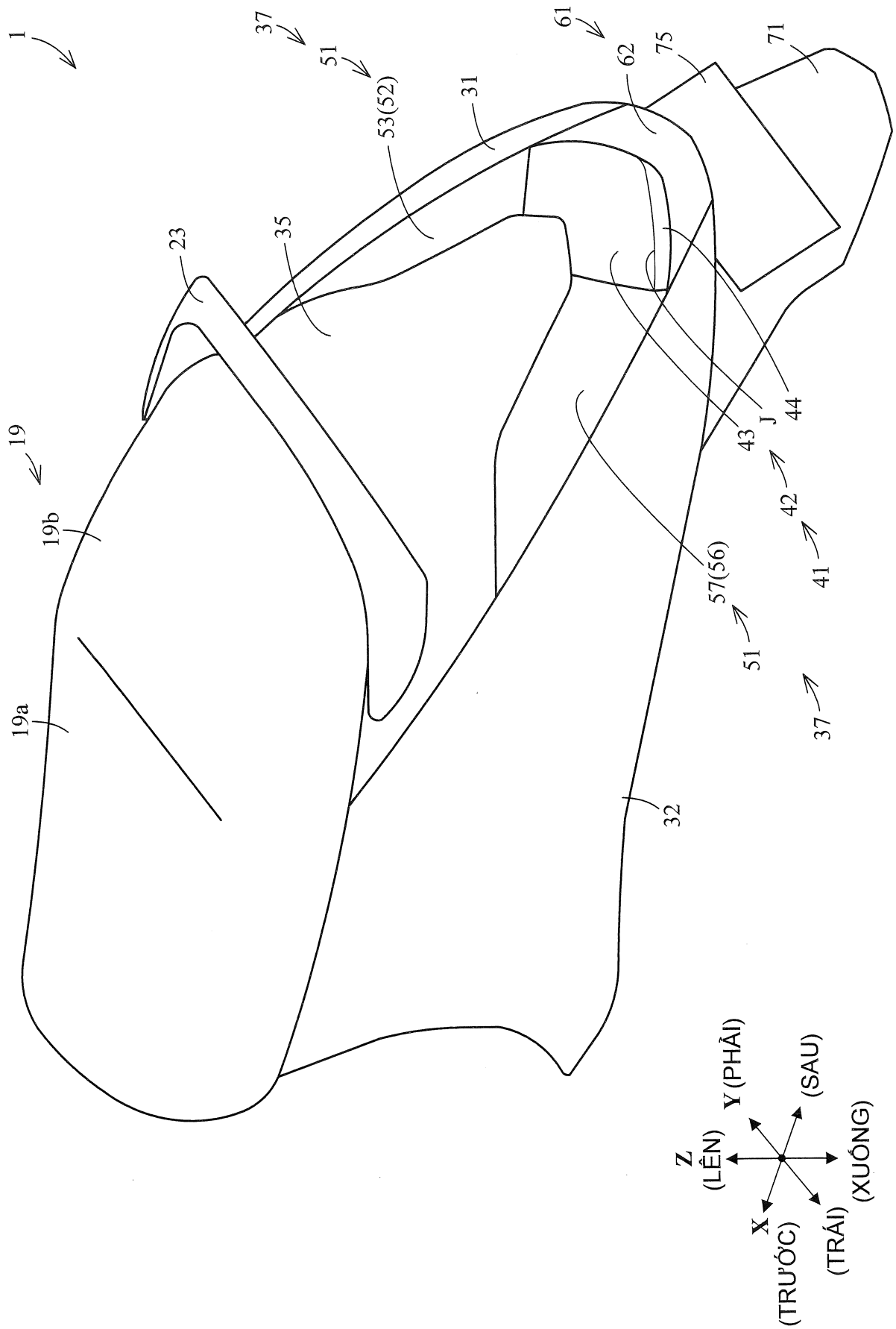


FIG. 5

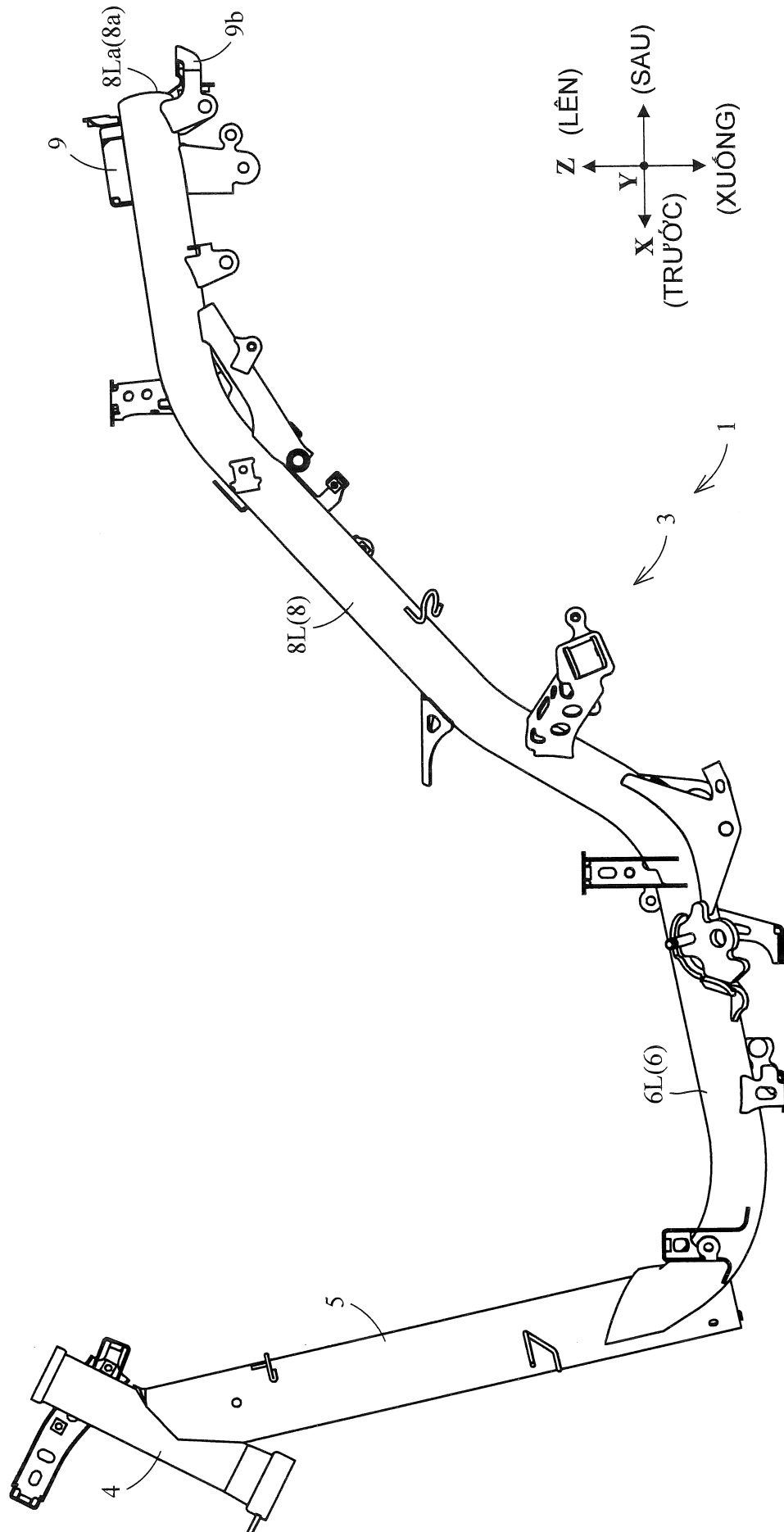


FIG. 6

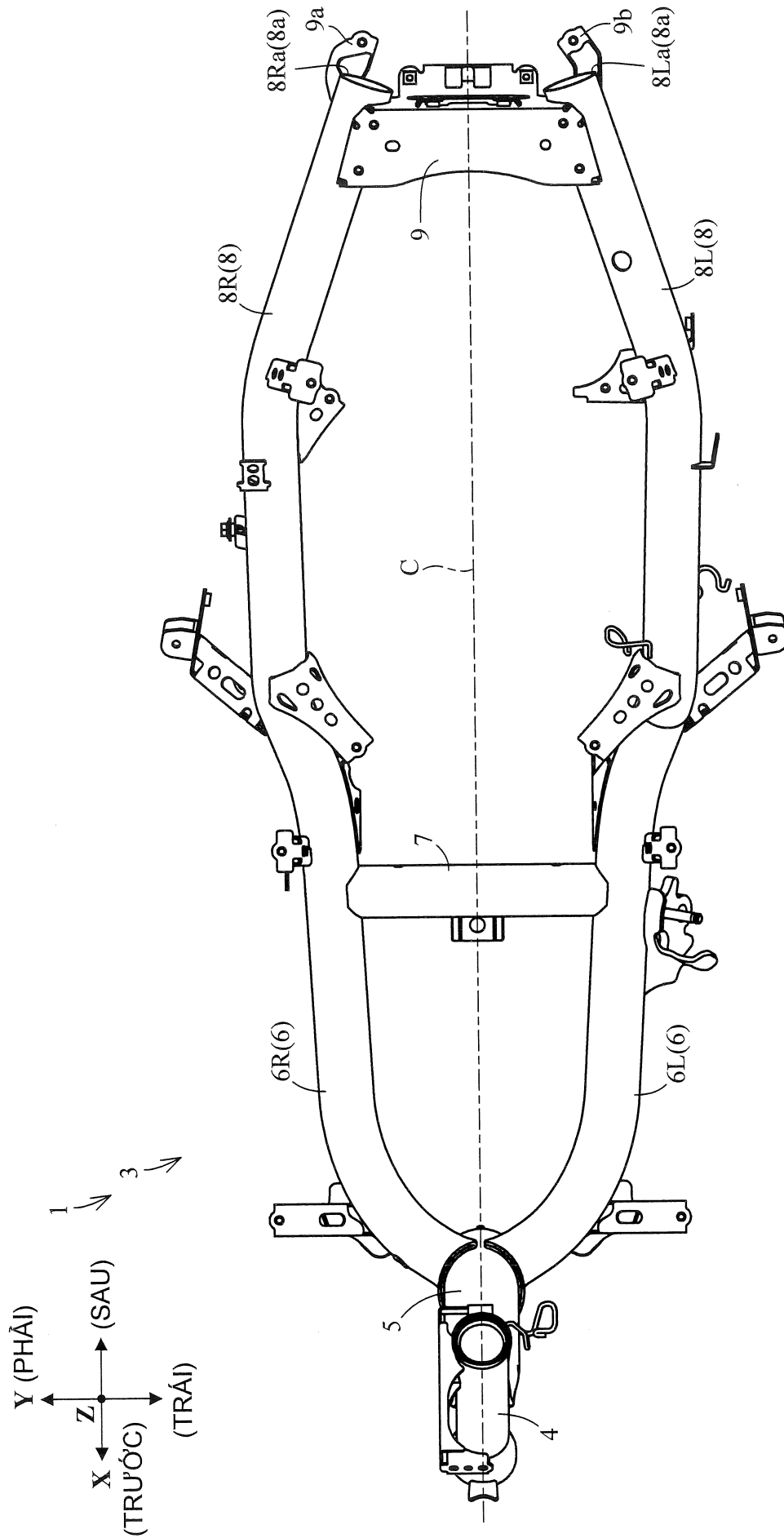


FIG. 7

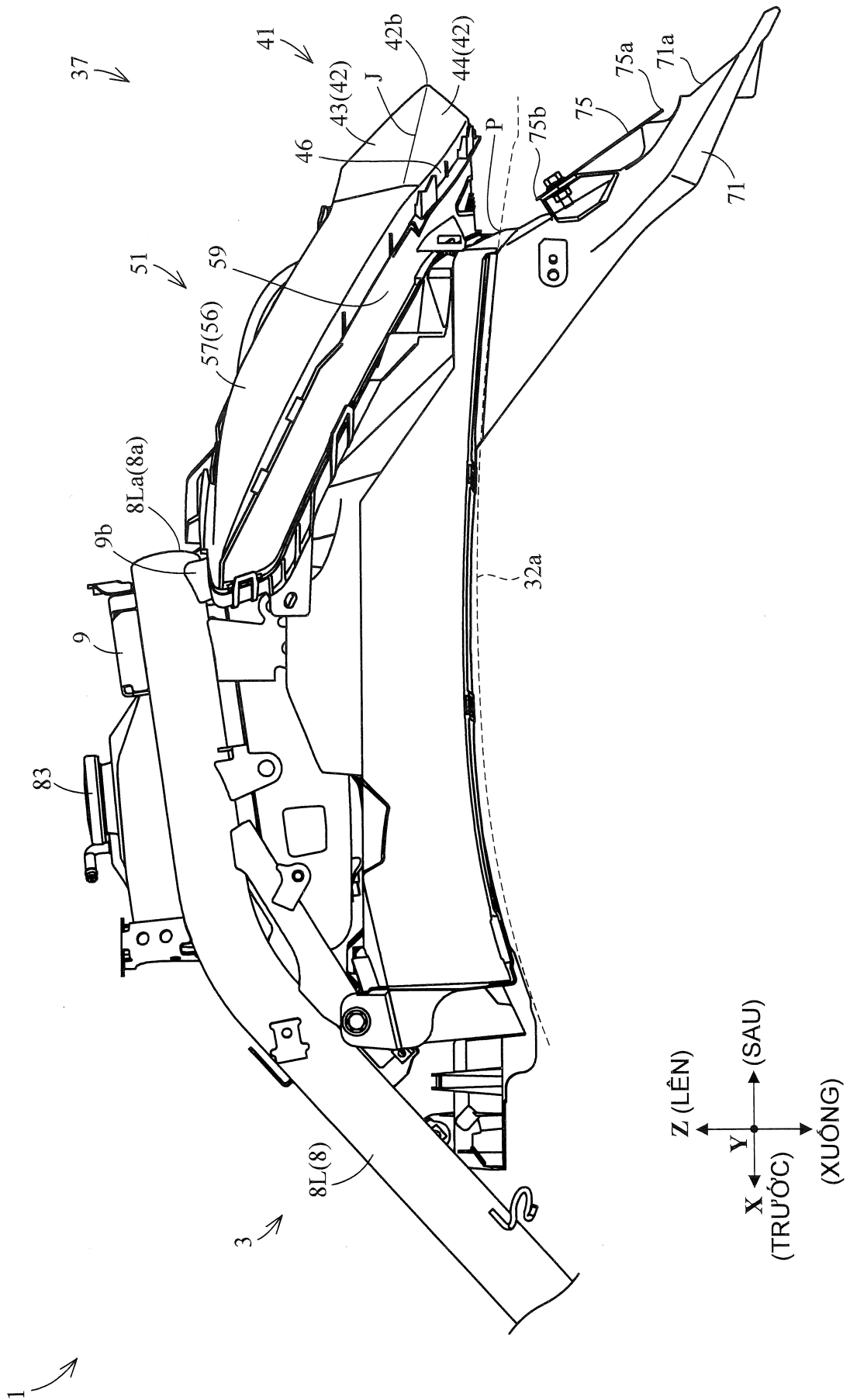


FIG. 8

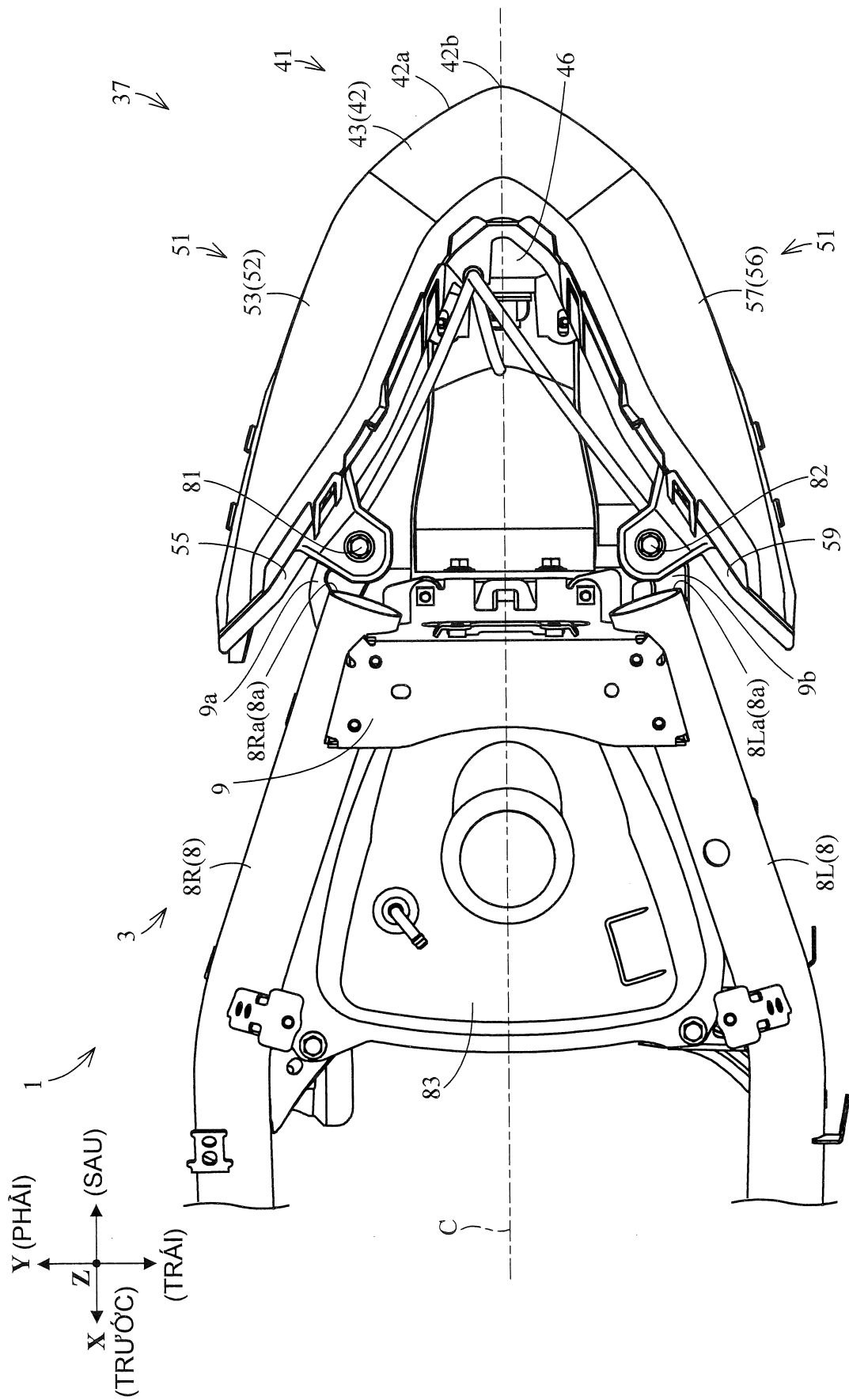


FIG. 10

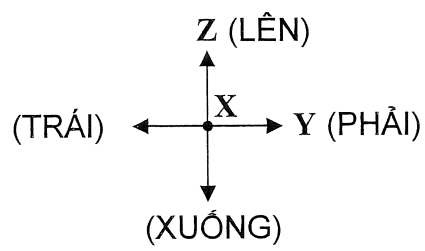
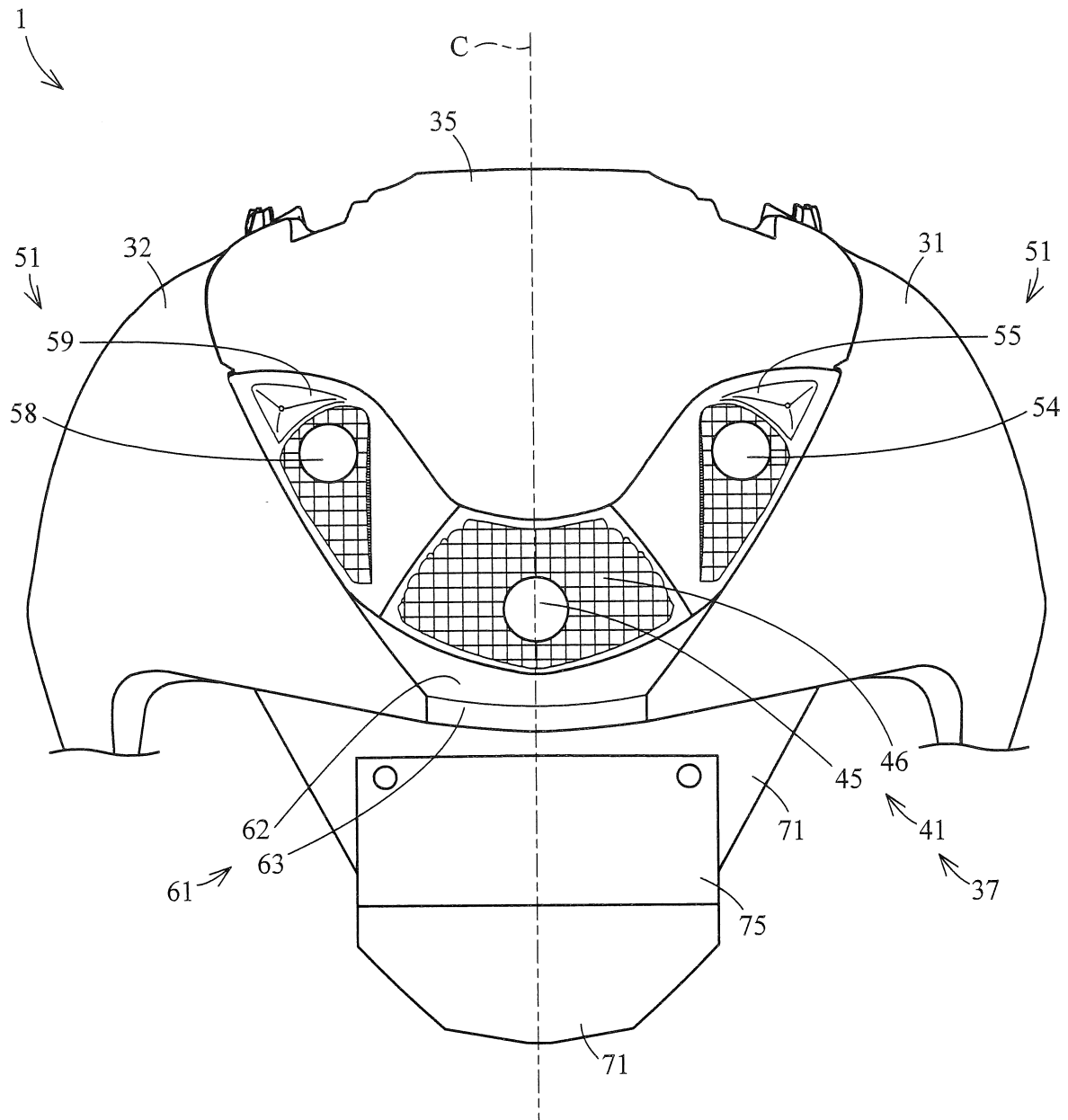


FIG. 11

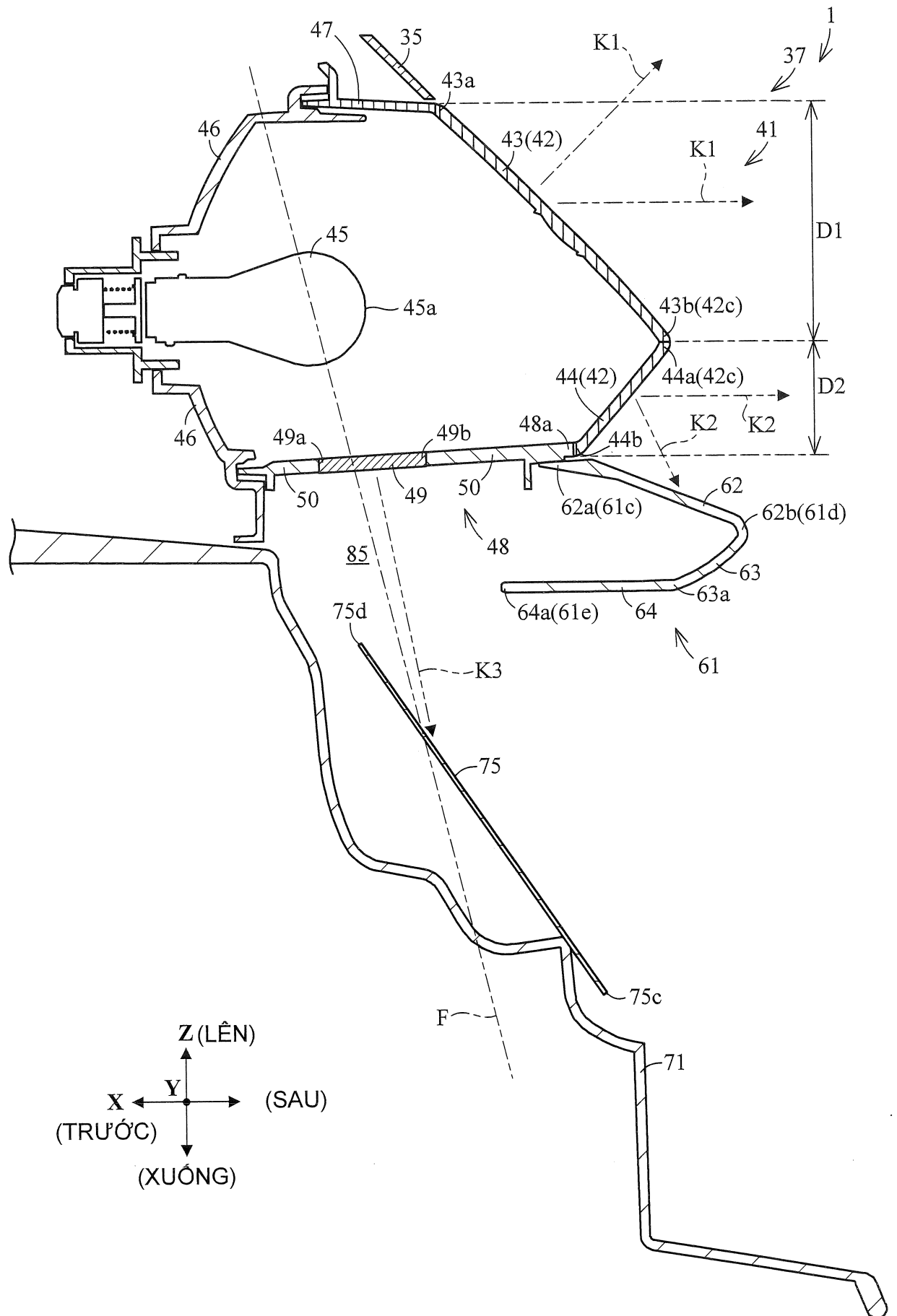


FIG. 12

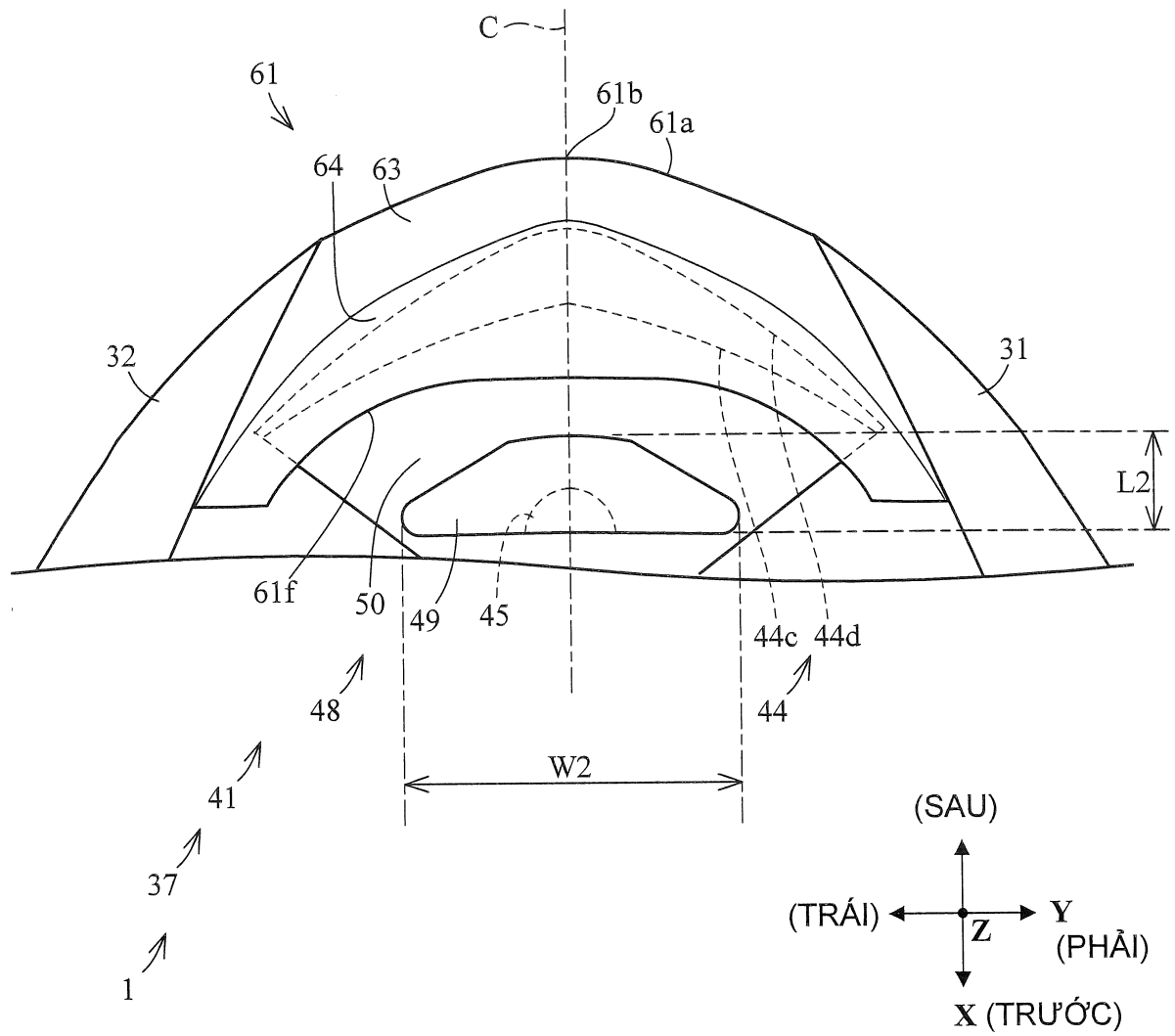


FIG. 13

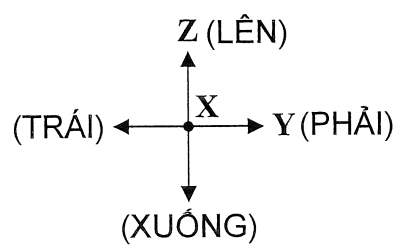
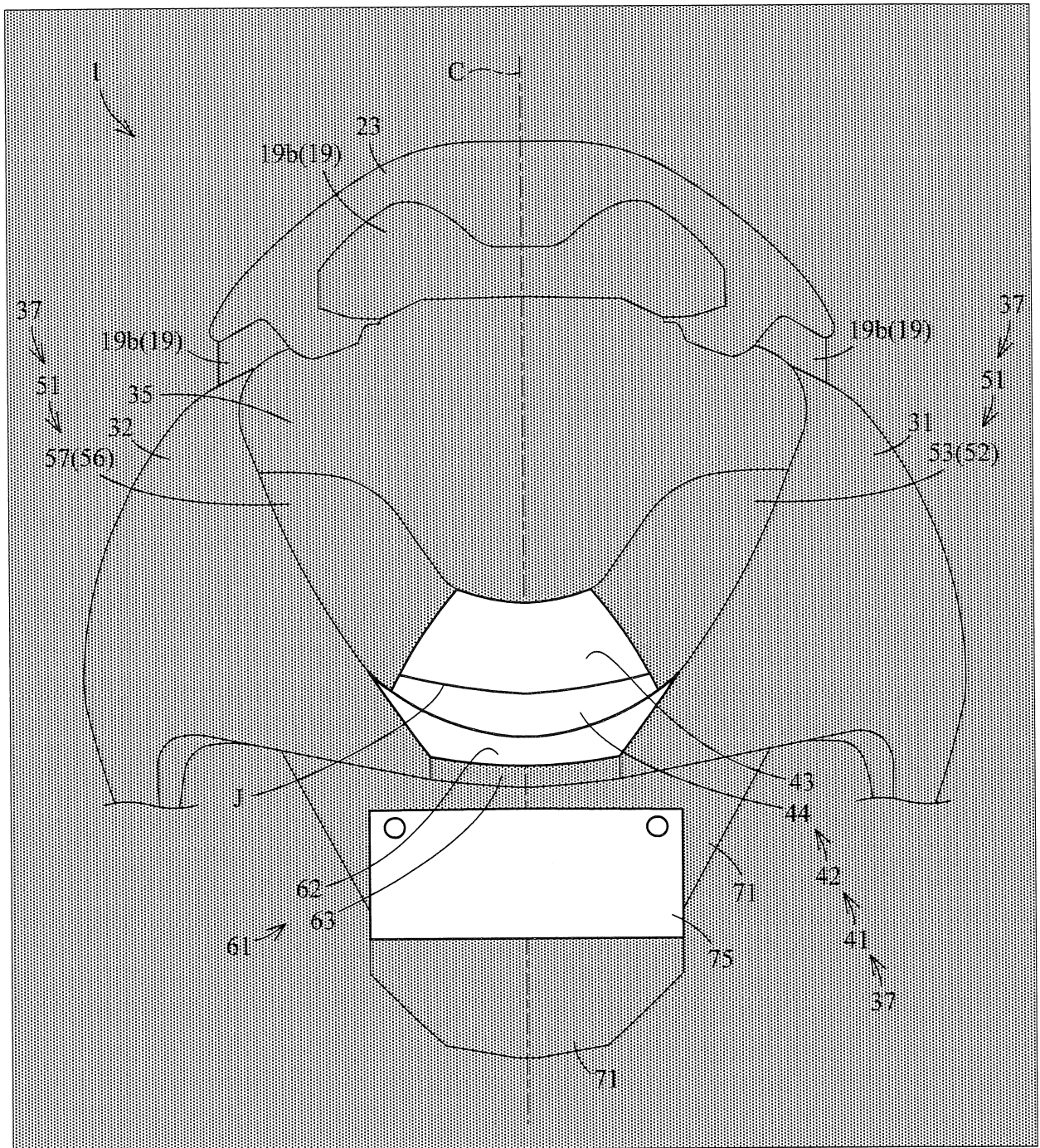


FIG. 14

