



(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)



1-0048338

(51)^{2021.01} B62J 17/10; B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2022-04396

(22) 13/07/2022

(30) 2021-120467 21/07/2021 JP

(45) 25/07/2025 448

(43) 26/09/2022 414A

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

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

(72) Kentaro TAJI (JP); Suho JANG (KR); Yuhan WU (TW).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2022-04396

(57) Mục đích của sáng chế là thực hiện được việc cải thiện đặc tính khí động học một cách dễ dàng đồng thời cải thiện được hình dáng bên ngoài của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tấm ốp bên phía trước (31) của xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp trong (35), tấm ốp ngoài (36A) và đường ống dẫn (38) được tạo thành giữa tấm ốp trong (35) và tấm ốp ngoài (36A); và miệng thứ nhất (51) và miệng thứ hai (52) được bố trí trên tấm ốp trong (35) đối diện với dòng không khí khi xe chạy (W1), miệng thứ nhất (51) trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo chiều thẳng đứng, miệng thứ hai (52) trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước ở bên dưới miệng thứ nhất (51).

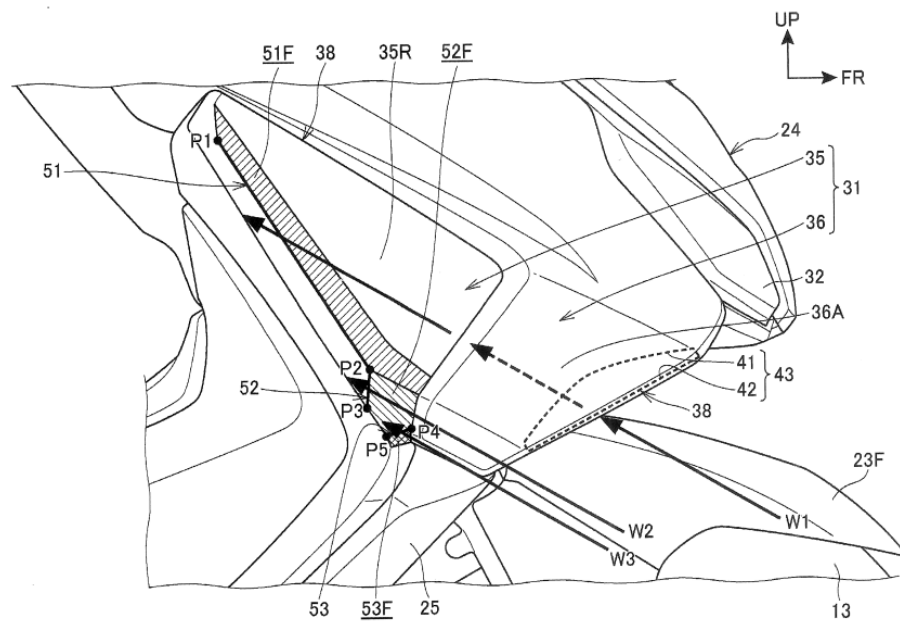


FIG.2

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Liên quan đến xe kiểu ngồi để chân hai bên, đã biết một cấu hình trong đó tấm ốp bên phía trước được trang bị để che bên trái và bên phải của phần trước thân xe và một đường dẫn, mà dòng không khí khi xe chạy đi qua đó, được bố trí giữa tấm ốp thứ nhất và tấm ốp thứ hai cấu thành tấm ốp bên phía trước (ví dụ, xem công bố Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-162094). Liên quan đến xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm che chân, cũng đã biết một cấu hình trong đó cửa cấp không khí được tạo ra ở phần trong của tấm che chân và cửa xả không khí được tạo ra ở phần ngoài của tấm che chân (ví dụ, xem Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 5789125).

Liên quan đến xe kiểu ngồi để chân hai bên, điều mong muốn là góp phần vào việc cải thiện khả năng tiết kiệm nhiên liệu và giảm lượng khí CO₂ bằng cách tiếp tục cải thiện đặc tính khí động học nhằm giải quyết vấn đề năng lượng và cải thiện môi trường. Tiếp theo, liên quan đến xe kiểu ngồi để chân hai bên, cũng mong muốn là cải thiện được hình dáng bên ngoài.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được thực hiện để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là tạo thuận lợi cho cả việc cải thiện đặc tính khí động học và cải thiện hình dáng bên ngoài.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp bên phía trước để che bên trái và bên phải của phần trước thân xe, tấm ốp bên phía trước bao gồm tấm ốp trong, tấm ốp ngoài và đường ống dẫn, tấm ốp ngoài được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm ốp trong, đường ống dẫn được tạo thành giữa tấm ốp trong và tấm ốp ngoài; và miệng thứ nhất, miệng thứ hai và miệng thứ ba được bố trí trên tấm ốp trong đối diện với dòng không khí khi xe chạy mà đã đi qua đường ống dẫn, miệng

thứ nhất trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo chiều thẳng đứng, miệng thứ hai trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước ở bên dưới miệng thứ nhất, miệng thứ ba được bố trí ở bên dưới miệng thứ hai trên tấm ốp trong, trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước.

Dòng không khí khi xe chạy, mà đã đi qua đường ống dẫn, có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ nhất và dòng không khí khi xe chạy, ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy mô tả trên đây, có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ hai. Do vậy, hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo nhờ miệng thứ nhất và miệng thứ hai đồng thời đảm bảo được hiệu ứng khí động học để hạn chế hiện tượng không khí bên ngoài đi vào bên trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước.

Ngoài ra, phạm vi, nơi mà hạn chế được hiện tượng không khí bên ngoài đi vào bên trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước, được mở rộng xuống phía dưới và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo nhờ miệng thứ ba.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ phía bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện tấm ốp bên phía trước ở bên phải cùng với kết cấu xung quanh.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện tấm ốp trong của tấm ốp bên phía trước ở bên phải cùng với kết cấu xung quanh.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện miệng thứ nhất cùng với kết cấu xung quanh khi nhìn từ phía trước thân xe.

FIG.5 là hình vẽ thể hiện tấm ốp bên phía trước ở bên phải cùng với kết cấu xung quanh khi nhìn từ phía trước thân xe.

FIG.6 là hình vẽ thể hiện tấm ốp bên phía trước ở bên phải cùng với kết cấu xung quanh khi nhìn từ phía sau bên phải thân xe.

Mô tả chi tiết sáng chế

Một phương án của sáng chế được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý, trong phần mô tả này, các hướng phía trước và phía sau, bên phải và bên trái, phía trên và phía dưới là trùng với các hướng của thân xe trừ khi có quy định cụ thể khác. Ký hiệu FR minh họa trên các hình vẽ biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của thân xe.

[Phương án của sáng chế]

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ phía bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 theo một phương án của sáng chế.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 là một phương tiện giao thông bao gồm khung thân 11, cụm động lực 12 được đỡ bởi khung thân 11, chạc trước 14 để đỡ theo cách lái được bánh trước 13, đòn lắc 16 để đỡ bánh sau 15 và yên xe 17 dùng cho người đi xe.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 là một phương tiện giao thông mà người đi xe chạy xe theo cách ngồi đặt chân hai bên yên xe 17. Yên xe 17 được bố trí ở bên trên phần sau của khung thân 11.

Khung thân 11 bao gồm ống đầu 18 bố trí ở phần đầu trước của khung thân 11, khung trước 19 bố trí ở phía sau ống đầu 18 và khung sau 20 bố trí ở phía sau khung trước 19. Phần đầu trước của khung trước 19 được nối với ống đầu 18.

Yên xe 17 được đỡ bởi khung sau 20.

Chạc trước 14 được đỡ bởi ống đầu 18 theo cách có thể lái được tự do theo hướng sang bên phải và bên trái. Bánh trước 13 được đỡ bởi trục 13a bố trí ở phần đầu dưới của chạc trước 14. Tay lái 21, mà người đi xe nắm vào đó để lái xe, được lắp vào phần đầu trên của chạc trước 14.

Đòn lắc 16 được đỡ bởi khung thân 11 theo cách lắc được theo phương thẳng đứng. Bánh sau 15 được đỡ bởi trục 15a, bố trí ở phần đầu sau của đòn lắc 16. Cụm

động lực 12 được bố trí giữa bánh trước 13 và bánh sau 15 và được đỡ bởi khung thân 11.

Khung thân 11 được che bởi tấm ốp thân 22. Tấm ốp thân 22 được làm bằng nhựa và cấu thành chi tiết bao ngoài của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10. Ngoài ra, tấm ốp thân 22 có thể không bị giới hạn ở việc được làm bằng nhựa. Tiếp theo, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 bao gồm chắn bùn trước 23F và chắn bùn sau 23R, chắn bùn trước 23F che bánh trước 13 từ phía trên, chắn bùn sau 23R che bánh sau 15 từ phía trên.

Tấm ốp thân 22 bao gồm tấm ốp trước 24 (còn được gọi là tấm che trước), tấm che chân 25, tấm ốp gầm xe 26 và tấm ốp sau 27, tấm ốp trước 24 che phần trước thân xe, tấm che chân 25 kéo dài xuống dưới từ phần dưới phía sau của tấm ốp trước 24, tấm ốp gầm xe 26 che phần dưới thân xe; tấm ốp sau 27 che bên trái và bên phải của phần sau thân xe. Tấm ốp gầm xe 26 kéo dài sang bên trái và bên phải ở phần dưới phía sau của tấm che chân 25 và che phía dưới của hai bậc để chân bên trái và bên phải 28, mà người đi xe (còn được gọi là người lái xe) đang ngồi trên yên xe 17 đặt bàn chân của mình lên đó. Tấm che chân 25 chủ yếu che phía trước phần thân dưới của người đi xe và làm hạn chế dòng không khí khi xe chạy hướng vào phần thân dưới của người đi xe đến một mức thích hợp.

Tấm ốp trước 24 được bố trí ở phía trước người đi xe đang ngồi trên yên xe 17 và thực hiện chức năng làm chi tiết điều chỉnh dòng để điều chỉnh dòng không khí khi xe chạy, mà chủ yếu hướng vào phần thân trên của người đi xe. Kính chắn gió 29, kéo dài lên phía trên và về phía sau, được lắp vào tấm ốp trước 24. Kính chắn gió 29 được làm từ vật liệu trong suốt và cho phép dòng không khí khi xe chạy, mà vốn sẽ hướng vào mặt và những bộ phận cơ thể tương tự của người đi xe, đi về phần ở bên trên người đi xe và những phần tương tự.

Tấm ốp trước 24 bao gồm hai tấm ốp trước bên trái và bên phải 31 (còn được gọi là tấm ốp bên phía trước) che bên trái và bên phải của phần trước thân xe. Cụm đèn chiếu sáng 32 (còn được gọi là cụm đèn pha), có khả năng chiếu sáng vùng phía trước thân xe, được bố trí giữa hai tấm ốp trước bên trái và bên phải 31. Ngoài ra, cụm đèn chiếu sáng 32 không bị giới hạn ở cấu hình bao gồm cơ cấu chiếu sáng là đèn pha

và có thể bao gồm một cơ cấu chiếu sáng tùy chọn như đèn định vị, đèn xi nhan và đèn chiếu sáng vào ban ngày.

Hai tấm ốp trước bên trái và bên phải 31 bao gồm các tấm ốp trong bên trái và bên phải 35 và các tấm ốp ngoài bên trái và bên phải 36. Tấm ốp trong 35 là tấm ốp nằm ở phía trong theo hướng chiều rộng xe tương đối với các tấm ốp bên phía trước 31 và ít nhất một phần của tấm ốp trong 35 có thể được nhìn thấy từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và từ các hướng tương tự. Tấm ốp ngoài 36 là tấm ốp nằm ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với các tấm ốp bên phía trước 31 và toàn bộ tấm ốp ngoài 36 có thể được nhìn thấy từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và từ các hướng tương tự.

Các tấm ốp trong bên trái và bên phải 35 và các tấm ốp ngoài bên trái và bên phải 36 có hình dạng đối xứng hai bên tương đối với mặt phẳng theo hướng trước-sau ở tâm, mà kéo dài theo chiều dọc xe ở chính giữa theo hướng chiều rộng xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10. Tuy nhiên, hình dạng các phần của các tấm ốp 35, 36 tương ứng có thể khác nhau ở bên trái và bên phải miễn là không ảnh hưởng đặc biệt đến dòng không khí khi xe chạy, được mô tả dưới đây, mà thu được bởi các tấm ốp 35, 36 tương ứng.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện tấm ốp bên phía trước 31 ở bên phải cùng với kết cấu xung quanh. Ngoài ra, FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện tấm ốp trong 35 của tấm ốp bên phía trước 31 cùng với kết cấu xung quanh. Trên FIG.3, chỉ có đường bao ngoài của tấm ốp ngoài 36 được biểu thị bởi đường hai chấm-một gạch để thuận tiện cho việc mô tả.

Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.3, tấm ốp trong 35 được tạo ra dưới dạng một tấm kéo dài về phía sau từ mép trước của tấm ốp bên phía trước 31. Trong phần mô tả dưới đây, tấm ốp trong 35 được thể hiện chính xác rằng: phần trước tấm ốp trong 35F (xem FIG.3), mà cấu thành phần trước của tấm ốp 35, được phân biệt với phần sau tấm ốp trong 35R, mà cấu thành phần sau của tấm ốp 35.

Như được thể hiện trên FIG.3, phần trước tấm ốp trong 35F là phần kéo dài lên phía trên và về phía sau với chiều dài theo phương thẳng đứng gần như không đổi từ mép trước của tấm ốp bên phía trước 31 và được che từ phía ngoài theo hướng chiều

rộng xe bởi tấm ốp ngoài 36. Phần sau tấm ốp trong 35R được tạo hình dạng sao cho chiều dài theo phương thẳng đứng hẹp dần khi tiến về phía sau thân xe và được tạo ra dưới dạng một tấm che hình tam giác kéo dài lên phía trên và về phía sau trên hình vẽ nhìn từ phía bên của thân xe theo phương án này.

Trong số các phần của tấm ốp ngoài 36, phần để che phần trước tấm ốp trong 35F dưới đây được gọi là “tấm ốp ngoài 36A” để thuận tiện cho việc mô tả.

Phần trước tấm ốp trong 35F và tấm ốp ngoài 36A sẽ được mô tả dưới đây.

Phần trước tấm ốp trong 35F được tạo hình dạng mặt cắt lõm về phía trong theo hướng chiều rộng xe và đường ống dẫn 38 (còn được gọi là đường dẫn không khí đi vào) được tạo ra giữa tấm ốp ngoài 36A và phần trước tấm ốp trong 35F, đường ống dẫn 38 cho phép dòng không khí khi xe chạy đi từ phía trước thân xe về phía sau.

Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.3, mép trước 41 của phần trước tấm ốp trong 35F được tạo dạng hình cung lõm về phía trong theo hướng chiều rộng xe và lõm về phía sau thân xe. Cửa vào 43 của đường ống dẫn 38 được tạo ra bởi mép trước 41 và mép trước 42 của tấm ốp ngoài 36A. Ngoài ra, tấm ốp ngoài 36A tương ứng với “phần cấu thành đường ống dẫn ở phía tấm ốp ngoài” trong Yêu cầu bảo hộ của sáng chế và phần trước tấm ốp trong 35F tương ứng với “phần cấu thành đường ống dẫn ở phía tấm ốp trong” trong Yêu cầu bảo hộ của sáng chế.

Trên FIG.2, dòng không khí khi xe chạy W1, W2, W3 bao quanh tấm ốp ngoài 36A được biểu thị bởi các mũi tên. Như được thể hiện trên FIG.2, dòng không khí khi xe chạy W1, đã đi vào trong đường ống dẫn 38, đi lên phía trên về phía sau dọc theo phần trước tấm ốp trong 35F và phần sau tấm ốp trong 35R. Theo phương án này, miệng thứ nhất 51 được bố trí liền khối ở phần dưới phía sau của phần sau tấm ốp trong 35R mà đối diện với dòng không khí khi xe chạy W1, miệng thứ nhất 51 trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo phương thẳng đứng.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện miệng thứ nhất 51 cùng với kết cấu xung quanh khi nhìn từ phía trước thân xe.

Như được thể hiện trên FIG.4, miệng thứ nhất 51 được tạo hình dạng một gân kéo dài lên phía trên và về phía sau và trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe ở phần dưới phía sau của phần sau tấm ốp trong 35R.

Trên FIG.2, vị trí của đường gờ nằm ở phía ngoài cùng theo hướng chiều rộng xe của miệng thứ nhất 51 được biểu thị bởi đường nét đậm. Đầu trên của đường gờ này tương ứng với đầu trên P1 của miệng thứ nhất 51 và đầu dưới của đường gờ này tương ứng với đầu dưới P2 của miệng thứ nhất 51.

Trên hình vẽ nhìn từ phía bên của thân xe, đầu trên P1 của miệng thứ nhất 51 được bố trí ở vùng lân cận đầu trên phía sau của phần sau tấm ốp trong 35R và đầu dưới P2 của miệng thứ nhất 51 được bố trí ở vùng lân cận phần dưới của tấm ốp ngoài 36A. Đầu trên P1 được bố trí ở vùng lân cận đầu trên của dòng không khí khi xe chạy W1 mà đã đi qua đường ống dẫn 38 và đi lên phía trên về phía sau. Ngoài ra, đầu dưới P2 tương ứng với vị trí ở vùng lân cận đầu dưới của dòng không khí khi xe chạy W1 mà đã đi qua đường ống dẫn 38 và đi lên phía trên về phía sau. Nghĩa là, miệng thứ nhất 51 kéo dài trên toàn bộ phạm vi theo phương thẳng đứng của dòng không khí khi xe chạy W1.

Trên FIG.2, vùng gạch chéo 51F ở phía trước thân xe, có dạng một đoạn thẳng nối đầu trên P1 và đầu dưới P2, thể hiện vùng ở phía trước của miệng thứ nhất 51. Vùng ở phía trước 51F này được tạo ra dưới dạng một mặt nghiêng mà nghiêng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau bên dưới thân xe. Do vậy, dòng không khí khi xe chạy W1 đi dọc theo tấm ốp trong 35 được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ trên xuống dưới nhờ miệng thứ nhất 51.

Do dòng không khí khi xe chạy W1 được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nên không khí bên ngoài ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe khó đi về phía trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước 31. Nghĩa là, dòng không khí khi xe chạy, đi từ phía ngoài theo hướng trái-phải vào bên trong theo hướng trái-phải tương đối với người đi xe và khoảng không ở xung quanh người đi xe, được giảm một cách dễ dàng và sự xuất hiện dòng chảy rối được hạn chế một cách dễ dàng. Do vậy, lượng không khí trong khoảng không dùng cho người đi xe được hạn chế đến một lượng thích hợp để cải thiện mức độ thoải mái của người đi xe

và độ cản của không khí được giảm một cách dễ dàng. Ngoài ra, cũng có thể kỳ vọng về hiệu quả hạn chế được, theo cách thích hợp, lượng không khí ở xung quanh tay lái 21 và các bộ phận tương tự nhờ dòng không khí khi xe chạy W1.

Như được thể hiện trên FIG.2, miệng thứ hai 52 cũng được tạo ra ở phần sau tấm ốp trong 35R, miệng thứ hai 52 trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước (theo phương án này là phương thẳng đứng) ở phía dưới miệng thứ nhất 51. Trên FIG.2, đường gờ, trải dài đến phía ngoài cùng của miệng thứ hai 52, được biểu thị bởi đường nét đậm, đầu trên của đường gờ này tương ứng với đầu trên P2 của miệng thứ hai 52 và đầu dưới của đường gờ này tương ứng với đầu dưới P3 của miệng thứ hai 52.

Trên FIG.2, vùng gạch chéo 52F ở phía trước thân xe, có dạng một đoạn thẳng nối đầu trên P2 và đầu dưới P3, tương ứng với vùng ở phía trước của miệng thứ hai 52. Vùng ở phía trước 52F này được tạo ra dưới dạng một mặt nghiêng mà nghiêng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau thân xe. Do vậy, dòng không khí khi xe chạy W2, đi ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy W1, được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ hai 52.

Ở đây, dòng không khí khi xe chạy W2 là dòng không khí khi xe chạy mà đi lên phía trên về phía sau ở phía dưới dòng không khí khi xe chạy W1 và đi qua phần dưới và ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm ốp ngoài 36A. Đầu trên P2 được bố trí ở vùng lân cận đầu dưới của dòng không khí khi xe chạy W1 như được mô tả trên đây và, do vậy, nằm ở vùng lân cận đầu trên của dòng không khí khi xe chạy W2 mà đi ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy W1. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.2, đầu dưới P3 được bố trí ở vùng lân cận đầu dưới của dòng không khí khi xe chạy W2 mà đi ở bên trên vị trí ranh giới của tấm ốp ngoài 36A và tấm che chân 25.

Do vậy, dòng không khí khi xe chạy W2, đi ở bên dưới đường ống dẫn 38 và ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm ốp ngoài 36A, có thể được dẫn một cách trơn tru ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ trên xuống dưới nhờ miệng thứ hai 52.

Do dòng không khí khi xe chạy W2, đi ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy W1, được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe như được mô tả trên đây nên phạm vi, nơi mà không khí bên ngoài ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe khó đi về phía trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước 31, có thể được mở rộng xuống dưới. Do vậy, dòng không khí khi xe chạy hướng vào phần thân dưới của người đi xe và sự xuất hiện dòng chảy rối có thể được hạn chế, điều này có lợi cho việc cải thiện mức độ thoải mái của người đi xe và giảm độ cản của không khí.

Miệng thứ ba 53 tiếp tục được tạo ra ở phần sau tấm ốp trong 35R, miệng thứ ba 53 trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước (theo phương án này là xuống phía dưới về phía sau) ở phía dưới miệng thứ hai 52. Trên FIG.2, đường gờ trải dài đến phía ngoài cùng của miệng thứ ba 53 được biểu thị bởi đường nét đậm, đầu trên của đường gờ này tương ứng với đầu trên P4 của miệng thứ ba 53 và đầu dưới của đường gờ này tương ứng với đầu dưới P5 của miệng thứ ba 53.

Trên FIG.2, vùng gạch chéo 53F ở phía trước và phía dưới của thân xe, có dạng một đoạn thẳng nối đầu trên P4 và đầu dưới P5, tương ứng với vùng ở phía trước của miệng thứ ba 53. Vùng ở phía trước 53F này được tạo ra dưới dạng một mặt nghiêng mà nghiêng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía trên và phía sau của thân xe. Do vậy, dòng không khí khi xe chạy W3, đi ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy W2, được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ ba 53.

Ở đây, dòng không khí khi xe chạy W3 là dòng không khí khi xe chạy mà đi lên phía trên về phía sau ở phía dưới dòng không khí khi xe chạy W2 và đi qua vị trí ở vùng ranh giới của tấm ốp ngoài 36A và tấm che chân 25 và ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nghĩa là, dòng không khí khi xe chạy W3 đi qua phần dưới của tấm ốp bên phía trước 31. Nói cách khác, các vị trí P4 và P5 của miệng thứ ba 53 được thiết lập sao cho dòng không khí khi xe chạy W3, đi qua phần dưới của tấm ốp bên phía trước 31, có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Do dòng không khí khi xe chạy W3, đi ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy W2, được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe như được mô tả trên đây nên phạm vi, nơi mà không khí bên ngoài ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe khó đi về

phía trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước 31, có thể được mở rộng xuống dưới. Do vậy, có lợi nhiều hơn đối với mức độ thoải mái của người đi xe và việc giảm độ cản của không khí.

Như vậy, theo phương án này, không khí hướng về phía người đi xe từ phía ngoài ở bên trái và bên phải của người đi xe có thể giảm đáng kể từ trên xuống dưới nhờ miệng thứ nhất 51, miệng thứ hai 52 và miệng thứ ba 53, vốn cũng là điều có lợi đối với việc giảm độ cản của không khí. Tiếp theo, nhờ miệng thứ nhất 51, miệng thứ hai 52 và miệng thứ ba 53 này, hình dáng bên ngoài có các mép dựng đứng và hình dáng bên ngoài sắc nét được đảm bảo một cách dễ dàng.

Theo phương án này, như được thể hiện trên FIG.2, miệng thứ nhất 51 được tạo dài hơn miệng thứ hai 52 và miệng thứ hai 52 được tạo dài hơn miệng thứ ba 53. Nghĩa là, mối tương quan [độ dài của miệng thứ nhất 51 > độ dài của miệng thứ hai 52 > độ dài của miệng thứ ba 53] được thiết lập. Do vậy, trong số các dòng không khí khi xe chạy ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm ốp bên phía trước 31 thì dòng không khí khi xe chạy ở phía tương đối cao hơn có thể được dẫn theo cách hiệu quả ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ nhất 51, vốn có kích thước dài nhất. Ngoài ra, do miệng thứ nhất 51, mà có kích thước dài nhất, được bố trí ở phía trên nên một mép bao gồm miệng thứ nhất 51 với kích thước dài nhất dễ dàng được nhìn thấy từ bên ngoài và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo.

Ngoài ra, do miệng thứ hai 52 kéo dài từ một phần (đầu dưới P2) của miệng thứ nhất 51 với một độ nghiêng khác miệng thứ nhất 51 nên dòng không khí khi xe chạy với một phạm vi rộng có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ nhất 51 và miệng thứ hai 52, một mép liên tục bao gồm miệng thứ nhất 51 và miệng thứ hai 52 dễ dàng được nhìn thấy từ bên ngoài và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo hơn.

Ngoài ra, do miệng thứ ba 53 nằm cách với miệng thứ nhất 51 và miệng thứ hai 52 nên một mép liên tục bao gồm miệng thứ nhất 51 và miệng thứ hai 52; và một mép nằm cách và độc lập với mép liên tục này dễ dàng được nhìn thấy từ bên ngoài. Cũng nhờ dấu hiệu này, hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo. Ngoài ra, độ dài, vị trí, hình dạng và các thông số tương tự của các miệng từ miệng thứ nhất 51 đến

miệng thứ ba 53 có thể được thay đổi theo cách thích hợp miễn là đảm bảo được đặc tính khí động học mong muốn.

Ngoài ra, theo phương án này, do có ba miệng gồm miệng thứ nhất 51, miệng thứ hai 52 và miệng thứ ba 53 được tạo ra nên bằng cách điều chỉnh một cách độc lập từng thông số về độ dài, vị trí và độ nghiêng của các miệng này thì mỗi dòng không khí khi xe chạy W1, W2 và W3 dễ dàng được điều chỉnh theo cách độc lập. Tiếp theo, theo phương án này, do mặt nghiêng bao gồm vùng ở phía trước 52F của miệng thứ hai 52 được tạo ra dưới dạng một bề mặt nghiêng về phía trong theo hướng chiều rộng xe về phía dưới thân xe, khác với mặt nghiêng bao gồm vùng ở phía trước 51F của miệng thứ nhất 51, có thể thực hiện được kết cấu trong đó các mặt phẳng, với hướng nghiêng khác nhau, nằm nối tiếp với nhau đồng thời điều chỉnh theo cách độc lập từng dòng không khí khi xe chạy W1 và W2 và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo cũng nhờ yếu tố này.

Ngoài ra, do mặt nghiêng bao gồm vùng ở phía trước 53F của miệng thứ ba 53 được tạo ra dưới dạng bề mặt nghiêng nhiều về phía trong theo hướng chiều rộng xe về phía dưới thân xe, khác với mặt nghiêng bao gồm vùng ở phía trước 52F của miệng thứ hai 52, có thể thực hiện được kết cấu trong đó các mặt phẳng, với hướng nghiêng khác nhau, nằm nối tiếp với nhau đồng thời điều chỉnh theo cách độc lập từng dòng không khí khi xe chạy W2 và W3 và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo cũng nhờ yếu tố này.

FIG.5 là hình vẽ thể hiện tám ốp bên phía trước 31 ở bên phải cùng với kết cấu xung quanh khi nhìn từ phía trước thân xe.

Như được thể hiện trên FIG.5, cửa vào 43 của đường ống dẫn 38 được bố trí ở phía trên và phía bên của bánh trước 13 và chấn bùm trước 23F nên một phần dòng không khí khi xe chạy, đi từ phía trước thân xe về vùng bao quanh bánh trước 13, (dòng không khí khi xe chạy W1) đi vào đó. Do vậy, có thể hạn chế được hiện tượng dòng không khí khi xe chạy từ phía trước thân xe lưu lại ở chính giữa theo hướng chiều rộng xe, dòng không khí khi xe chạy được phép đi một cách trơn tru đến vùng bao quanh bánh trước 13; và phanh bánh trước và các bộ phận tương tự dễ dàng được làm mát.

Ngoài ra, do dòng không khí khi xe chạy W1, đã đi vào trong đường ống dẫn 38, được xả lên phía trên về phía sau ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm che chân 25, hiệu ứng khí động học để ép phần trước thân xe xuống phía dưới về phía trước để dàng được đảm bảo và có thể kỳ vọng thu được hiệu ứng làm hạn chế hiện tượng bốc đầu xe và hiệu ứng lực đẩy xuống dưới. Nhờ các hiệu ứng này, áp lực lên mặt đất của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 dễ dàng được cải thiện.

FIG.6 là hình vẽ thể hiện tấm ốp bên phía trước 31 ở bên phải cùng với kết cấu xung quanh khi nhìn từ phía sau bên phải thân xe. Như được thể hiện trên FIG.6, cửa ra 46 của đường ống dẫn 38 được tạo ra bởi mép sau 44 của phần trước tấm ốp trong 35F và mép sau 45 của tấm ốp ngoài 36A. Cửa ra 46 của đường ống dẫn 38 được tạo dạng hình bán nguyệt nhô về phía trong theo hướng chiều rộng xe.

Cửa ra 46 của đường ống dẫn 38 có chiều rộng hẹp hơn so với cửa vào 43 của đường ống dẫn 38 và diện tích miệng của cửa ra 46 hẹp hơn diện tích miệng của cửa vào 43. Bằng cách làm cho diện tích miệng của cửa ra 46 hẹp hơn diện tích miệng của cửa vào 43, không khí có thể được phép đi về phía sau của tấm ốp bên phía trước 31 bằng cách tăng tốc độ dòng ở cửa ra 46 của đường ống dẫn 38. Do vậy, hiệu ứng khí động học thu được bởi dòng không khí khi xe chạy W1 dễ dàng được cải thiện và, ví dụ, cải thiện được hiệu ứng làm hạn chế hiện tượng dòng không khí khi xe chạy ở xung quanh đi vào khoảng không dùng cho người đi xe và ép phần trước xe xuống phía dưới và về phía trước.

Như được mô tả trên đây, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 theo phương án này bao gồm tấm ốp bên phía trước 31 và tấm ốp bên phía trước 31 này bao gồm tấm ốp trong 35, tấm ốp ngoài 36A; và đường ống dẫn 38 được tạo thành giữa tấm ốp trong 35 và tấm ốp ngoài 36A. Ngoài ra, trên tấm ốp trong 35, miệng thứ nhất 51 và miệng thứ hai 52 được bố trí đối diện với dòng không khí khi xe chạy W1 (xem FIG.2) đi qua đường ống dẫn 38, miệng thứ nhất 51 trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo phương thẳng đứng, miệng thứ hai 52 trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước ở bên dưới miệng thứ nhất 51.

Nhờ có kết cấu này, dòng không khí khi xe chạy W1 có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ nhất 51 và dòng không khí khi xe chạy W2 (xem FIG.2), ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy W1, có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ hai 52. Do vậy, hiệu ứng khí động học dễ dàng được đảm bảo khiến cho hạn chế được hiện tượng không khí bên ngoài đi vào bên trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước 31 và hạn chế được hiện tượng dòng không khí khi xe chạy lưu lại ở chính giữa theo hướng chiều rộng xe; và cải thiện được việc tiết kiệm nhiên liệu và giảm lượng phát thải CO₂ vốn góp phần vào việc giải quyết vấn đề năng lượng và cải thiện môi trường. Tiếp theo, hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo nhờ các miệng 51 và 52 tương ứng.

Ngoài ra, trên tấm ốp trong 35, miệng thứ ba 53 được bố trí ở bên dưới miệng thứ hai 52, miệng thứ ba 53 trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước. Nhờ có kết cấu này, dòng không khí khi xe chạy W3 (xem FIG.3) ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy W2 có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ ba 53. Do vậy, phạm vi, nơi mà hạn chế được hiện tượng không khí bên ngoài đi vào bên trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước 31, được mở rộng xuống phía dưới và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo nhờ các miệng tương ứng từ 51 đến 53.

Ngoài ra, do miệng thứ nhất 51 dài hơn miệng thứ hai 52 và miệng thứ hai 52 dài hơn miệng thứ ba 53 nên dòng không khí khi xe chạy W1, đã đi qua đường ống dẫn 38, dễ dàng được điều khiển theo hướng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe trong một phạm vi rộng theo phương thẳng đứng và dòng không khí khi xe chạy được hạn chế một cách dễ dàng để không hướng về phía người đi xe từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, do miệng nằm ở vị trí cao là tương đối dài hơn nên miệng nằm ở vị trí cao có kích thước dài này dễ dàng được nhìn thấy từ bên ngoài và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo.

Ngoài ra, do tấm ốp trong 35 được tạo hình dạng hẹp theo phương thẳng đứng và kéo dài về phía sau lên phía trên của thân xe nên dòng không khí khi xe chạy W1, đã đi qua đường ống dẫn 38, có thể được hướng đi về phía sau và lên phía trên của

thân xe. Do vậy, không khí bên ngoài khó hướng vào phần thân trên của người đi xe từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, hiệu ứng khí động học để ép phần trước thân xe xuống phía dưới về phía trước được đảm bảo và áp lực đủ lớn lên mặt đất để dàng được đảm bảo.

Ngoài ra, đường ống dẫn 38 có cấu hình bao gồm phần trước tấm ốp trong 35F và tấm ốp ngoài 36A, phần trước tấm ốp trong 35F thực hiện chức năng làm phần cấu thành đường ống dẫn ở phía tấm ốp trong 35, tấm ốp ngoài 36A thực hiện chức năng làm phần cấu thành đường ống dẫn ở phía tấm ốp ngoài 36 và tấm ốp ngoài 36A che mép trước 41 của phần trước tấm ốp trong 35F từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ có kết cấu này, cửa vào 43 của đường ống dẫn 38 có thể được tạo ra theo cách khó bị nhìn thấy từ bên ngoài vốn là điều có lợi trong việc cải thiện hình dáng bên ngoài.

Ngoài ra, do diện tích miệng của cửa ra 46 (xem FIG.6) của đường ống dẫn 38 hẹp hơn diện tích miệng của cửa vào 43 (xem FIG.2, FIG.5) của đường ống dẫn 38 nên tốc độ dòng ở cửa ra 46 của đường ống dẫn 38 được tăng và hiệu ứng khí động học thu được bởi dòng không khí khi xe chạy W1, đã đi qua đường ống dẫn 38, dễ dàng được cải thiện.

Tiếp theo, do miệng thứ hai 52 kéo dài từ một phần của miệng thứ nhất 51 nên dòng không khí khi xe chạy W1 và W2 với một phạm vi rộng nối tiếp theo phương thẳng đứng dễ dàng được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nên có thể tạo ra được phần mép nối tiếp bao gồm miệng thứ nhất 51 và miệng thứ hai 52 và dễ dàng đảm bảo được hình dáng bên ngoài sắc nét.

Ngoài ra, do miệng thứ ba 53 nằm cách với miệng thứ nhất 51 và miệng thứ hai 52 nên vị trí của miệng thứ ba 53 dễ dàng được bố trí phù hợp với phạm vi dòng không khí khi xe chạy W3. Tiếp theo, do mép bao gồm miệng thứ ba 53 được bố trí ở vị trí nằm cách với mép bao gồm miệng thứ nhất 51 và miệng thứ hai 52 nên hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo.

Ngoài ra, phương án mô tả trên đây thể hiện một khía cạnh của sáng chế và sáng chế không bị giới hạn ở phương án được mô tả trên đây. Ví dụ, hình dạng và kết cấu của tấm ốp thân 22 bao gồm tấm ốp bên phía trước 31 có thể được thay đổi theo

cách thích hợp. Tiếp theo, mặc dù sáng chế đã mô tả trường hợp áp dụng cho xe máy dòng scutor được thể hiện trên FIG.1, song sáng chế không bị giới hạn ở đối tượng áp dụng này và có thể được áp dụng cho xe máy khác với xe máy dòng scutor và, xe kiểu ngồi để chân hai bên còn bao gồm xe ba bánh và xe bốn bánh. Ngoài ra, xe kiểu ngồi để chân hai bên không bị giới hạn ở xe sử dụng động cơ đốt trong làm nguồn động lực và có thể là xe chạy điện sử dụng động cơ điện làm nguồn động lực.

[Các cấu hình được hỗ trợ bởi phương án mô tả trên đây]

Phương án được mô tả trên đây hỗ trợ cho cấu hình dưới đây.

(Cấu hình 1)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp bên phía trước để che bên trái và bên phải của phần trước thân xe, tấm ốp bên phía trước bao gồm tấm ốp trong và tấm ốp ngoài; tấm ốp ngoài được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm ốp trong đồng thời duy trì một khoảng không để làm đường ống dẫn giữa tấm ốp trong và tấm ốp bên phía trước, đường ống dẫn cho phép dòng không khí khi xe chạy đi về phía sau; và miệng thứ nhất, miệng thứ hai và miệng thứ ba được bố trí trên tấm ốp trong đối diện với dòng không khí khi xe chạy mà đã đi qua đường ống dẫn, miệng thứ nhất trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo chiều thẳng đứng, miệng thứ hai trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước ở bên dưới miệng thứ nhất, miệng thứ ba được bố trí ở bên dưới miệng thứ hai trên tấm ốp trong, miệng thứ ba trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước.

Nhờ có kết cấu này, dòng không khí khi xe chạy, mà đã đi qua đường ống dẫn, có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ nhất và dòng không khí khi xe chạy, ở bên dưới dòng không khí khi xe chạy mô tả trên đây, có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ miệng thứ hai. Do vậy, hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo nhờ miệng thứ nhất và miệng thứ hai đồng thời đảm bảo hiệu ứng khí động học để hạn chế được hiện tượng không khí bên ngoài đi vào bên trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước và hạn chế được hiện tượng dòng không khí khi xe chạy lưu lại ở chính giữa theo hướng chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, phạm vi, nơi mà hạn chế được hiện tượng không khí bên ngoài đi vào bên trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước, được mở rộng xuống phía dưới và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo nhờ miệng thứ ba.

(Cấu hình 2)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tấm ốp bên phía trước để che bên trái và bên phải của phần trước thân xe, tấm ốp bên phía trước bao gồm tấm ốp trong và tấm ốp ngoài; tấm ốp ngoài được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm ốp trong đồng thời duy trì một khoảng không để làm đường ống dẫn giữa tấm ốp trong và tấm ốp bên phía trước, đường ống dẫn cho phép dòng không khí khi xe chạy đi về phía sau; và miệng thứ nhất và miệng thứ hai được bố trí trên tấm ốp trong đối diện với dòng không khí khi xe chạy mà đã đi qua đường ống dẫn, miệng thứ nhất trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo chiều thẳng đứng, miệng thứ hai trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước ở bên dưới miệng thứ nhất; và tấm ốp trong được tạo hình dạng hẹp theo phương thẳng đứng và kéo dài về phía sau lên phía trên của thân xe.

(Cấu hình 3)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo Cấu hình 2, miệng thứ ba được bố trí ở bên dưới miệng thứ hai trên tấm ốp trong, miệng thứ ba trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước.

Nhờ có kết cấu này, phạm vi, nơi mà hạn chế được hiện tượng không khí bên ngoài đi vào bên trong theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của tấm ốp bên phía trước, được mở rộng xuống phía dưới và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo nhờ miệng thứ ba.

(Cấu hình 4)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo Cấu hình 1, tấm ốp trong được tạo hình dạng hẹp theo phương thẳng đứng và kéo dài về phía sau lên phía trên của thân xe.

Nhờ có kết cấu này, dòng không khí khi xe chạy mà đã đi qua đường ống dẫn để dễ dàng đi về phía sau và lên phía trên của thân xe nên hiện tượng không khí bên ngoài hướng về phía người đi xe được hạn chế một cách dễ dàng và hiệu ứng khí động học để ép phần trước thân xe xuống phía dưới về phía trước để dễ dàng được đảm bảo.

(Cấu hình 5)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo Cấu hình 1, 3 hoặc 4, miệng thứ nhất dài hơn miệng thứ hai và miệng thứ hai dài hơn miệng thứ ba.

Nhờ có kết cấu này, dòng không khí khi xe chạy, mà đã đi qua đường ống dẫn, dễ dàng được điều khiển theo hướng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe trong một phạm vi rộng theo phương thẳng đứng. Ngoài ra, do miệng nằm ở vị trí cao là tương đối dài hơn nên miệng nằm ở vị trí cao có kích thước dài này dễ dàng được nhìn thấy từ bên ngoài và hình dáng bên ngoài sắc nét dễ dàng được đảm bảo hơn.

(Cấu hình 6)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo Cấu hình 1, 3, 4 hoặc 5, miệng thứ ba nằm cách với miệng thứ nhất và miệng thứ hai.

Nhờ có kết cấu này, mép bao gồm miệng thứ ba có thể được bố trí ở vị trí nằm cách với mép bao gồm miệng thứ nhất và miệng thứ hai, vốn là điều có lợi hơn trong việc đảm bảo hình dáng bên ngoài sắc nét.

(Cấu hình 7)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các Cấu hình từ 1 đến 6, đường ống dẫn có cấu hình bao gồm phần cấu thành đường ống dẫn ở phía tấm ốp trong và phần cấu thành đường ống dẫn ở phía tấm ốp ngoài; và phần cấu thành đường ống dẫn ở phía tấm ốp ngoài che mép trước của phần cấu thành đường ống dẫn ở phía tấm ốp trong từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, cửa vào của đường ống dẫn có thể được tạo ra theo cách khó bị nhìn thấy từ bên ngoài vốn là điều có lợi trong việc cải thiện hình dáng bên ngoài.

(Cấu hình 8)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các Cấu hình từ 1 đến 7, diện tích miệng của cửa ra của đường ống dẫn hẹp hơn diện tích miệng của cửa vào của đường ống dẫn.

Nhờ có kết cấu này, tốc độ dòng ở cửa ra của đường ống dẫn được tăng và hiệu ứng khí động học thu được bởi dòng không khí khi xe chạy, mà đã đi qua đường ống dẫn, dễ dàng được cải thiện.

(Cấu hình 9)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các Cấu hình từ 1 đến 8, miệng thứ hai kéo dài từ một phần của miệng thứ nhất.

Nhờ có kết cấu này, dòng không khí khi xe chạy với một phạm vi rộng nối tiếp theo phương thẳng đứng dễ dàng được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nên có thể tạo ra được phần mép nối tiếp bao gồm miệng thứ nhất và miệng thứ hai và dễ dàng đảm bảo được hình dáng bên ngoài sắc nét.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm:

tấm ốp bên phía trước (31) để che bên trái và bên phải của phần trước thân xe, trong đó:

tấm ốp bên phía trước (31) bao gồm tấm ốp trong (35), tấm ốp ngoài (36) và đường ống dẫn (38), tấm ốp ngoài (36) được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm ốp trong (35), đường ống dẫn (38) được tạo thành giữa tấm ốp trong (35) và tấm ốp ngoài (36); và

miệng thứ nhất (51), miệng thứ hai (52) và miệng thứ ba (53) được bố trí trên tấm ốp trong (35) đối diện với dòng không khí khi xe chạy mà đã đi qua đường ống dẫn (38), miệng thứ nhất (51) trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo chiều thẳng đứng, miệng thứ hai (52) trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước ở bên dưới miệng thứ nhất (51), miệng thứ ba (53) được bố trí ở bên dưới miệng thứ hai (52) trên tấm ốp trong (35), trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước.

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm:

tấm ốp bên phía trước (31) để che bên trái và bên phải của phần trước thân xe, trong đó:

tấm ốp bên phía trước (31) bao gồm tấm ốp trong (35), tấm ốp ngoài (36) và đường ống dẫn (38), tấm ốp ngoài (36) được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của tấm ốp trong (35), đường ống dẫn (38) được tạo thành giữa tấm ốp trong (35) và tấm ốp ngoài (36),

miệng thứ nhất (51) và miệng thứ hai (52) được bố trí trên tấm ốp trong (35) đối diện với dòng không khí khi xe chạy mà đã đi qua đường ống dẫn (38), miệng thứ nhất (51) trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo chiều thẳng đứng, miệng thứ hai (52) trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước ở bên dưới miệng thứ nhất (51), và

tấm ốp trong (35) được tạo hình dạng hẹp theo phương thẳng đứng và kéo dài về phía sau lên phía trên của thân xe.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó miệng thứ ba (53) được bố trí ở bên dưới miệng thứ hai (52) trên tấm ốp trong (35), miệng thứ ba (53) trải dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo một hướng định trước.
4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó tấm ốp trong (35) được tạo hình dạng hẹp theo phương thẳng đứng và kéo dài về phía sau lên phía trên của thân xe.
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, 3 hoặc 4, trong đó miệng thứ nhất (51) dài hơn miệng thứ hai (52) và miệng thứ hai (52) dài hơn miệng thứ ba (53).
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, 3, 4 hoặc 5, trong đó miệng thứ ba (53) nằm cách với miệng thứ nhất (51) và miệng thứ hai (52).
7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó:
 đường ống dẫn (38) có cấu hình bao gồm phần cấu thành đường ống dẫn (35F) ở phía tấm ốp trong (35) và phần cấu thành đường ống dẫn (36A) ở phía tấm ốp ngoài (36); và
 phần cấu thành đường ống dẫn (36A) ở phía tấm ốp ngoài (36) che mép trước (41) của phần cấu thành đường ống dẫn (35F) ở phía tấm ốp trong (35) từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.
8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó diện tích miệng của cửa ra (46) của đường ống dẫn (38) hẹp hơn diện tích miệng của cửa vào (43) của đường ống dẫn (38).
9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó miệng thứ hai (52) kéo dài từ một phần của miệng thứ nhất (51).

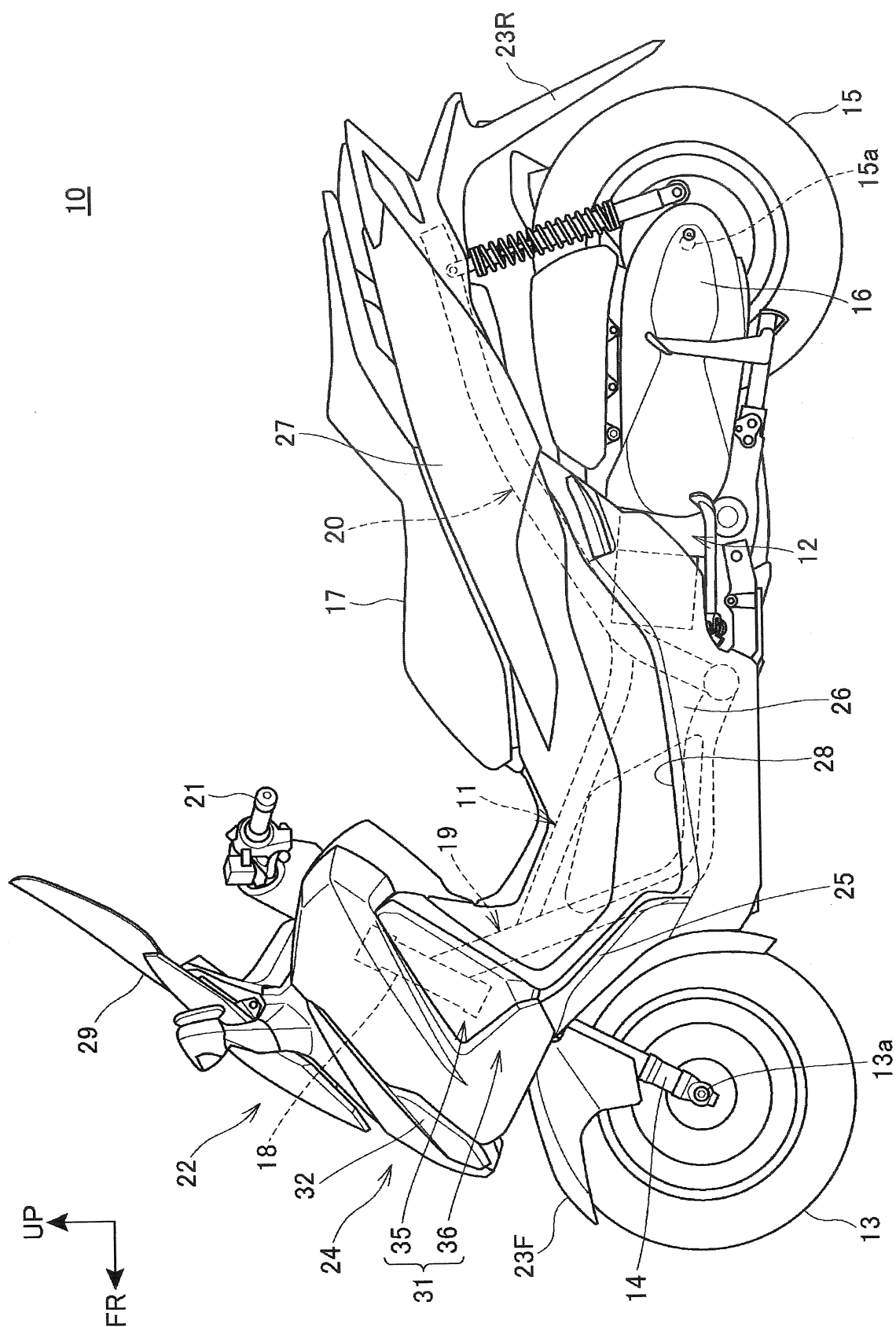


FIG. 1

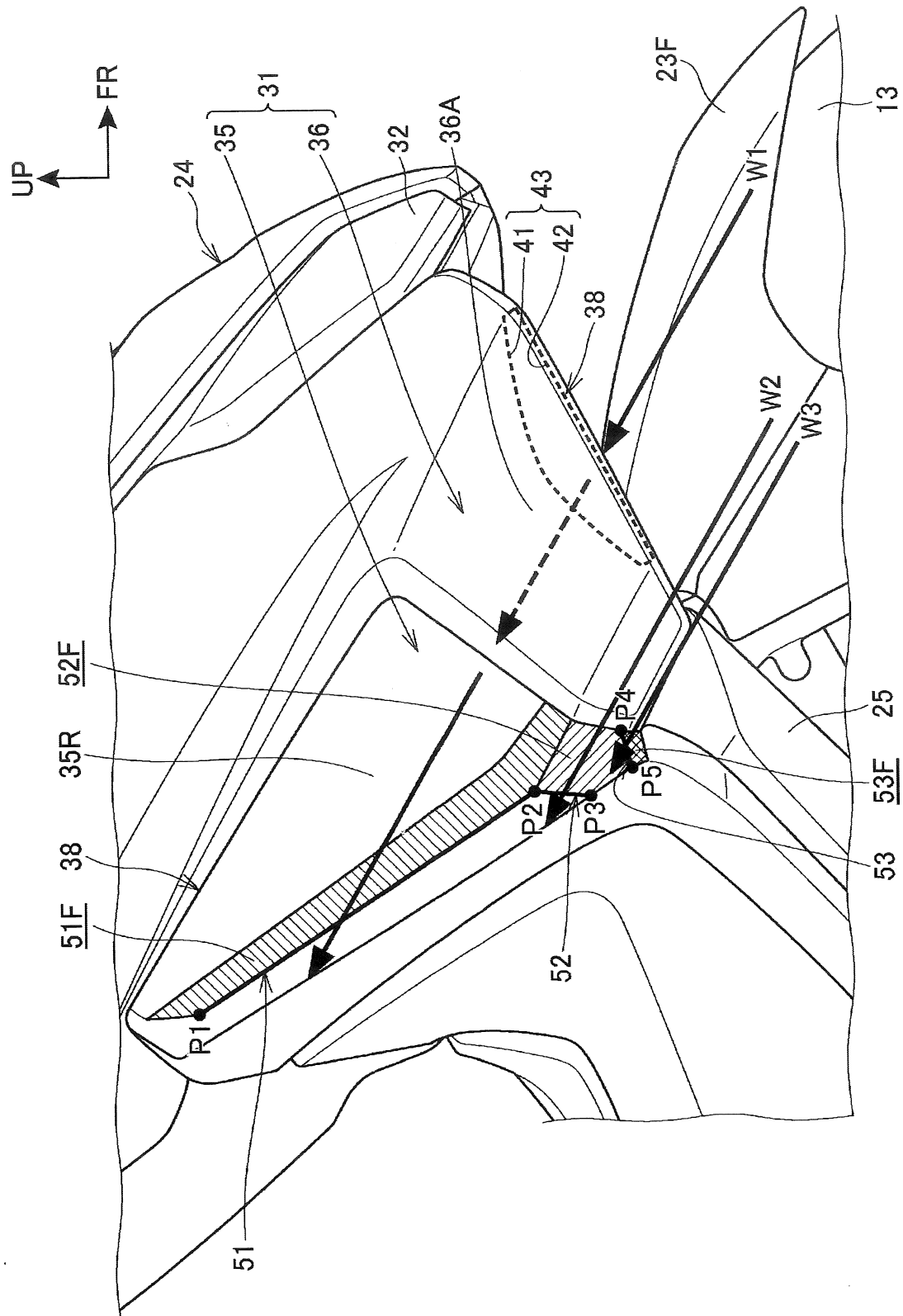


FIG. 2

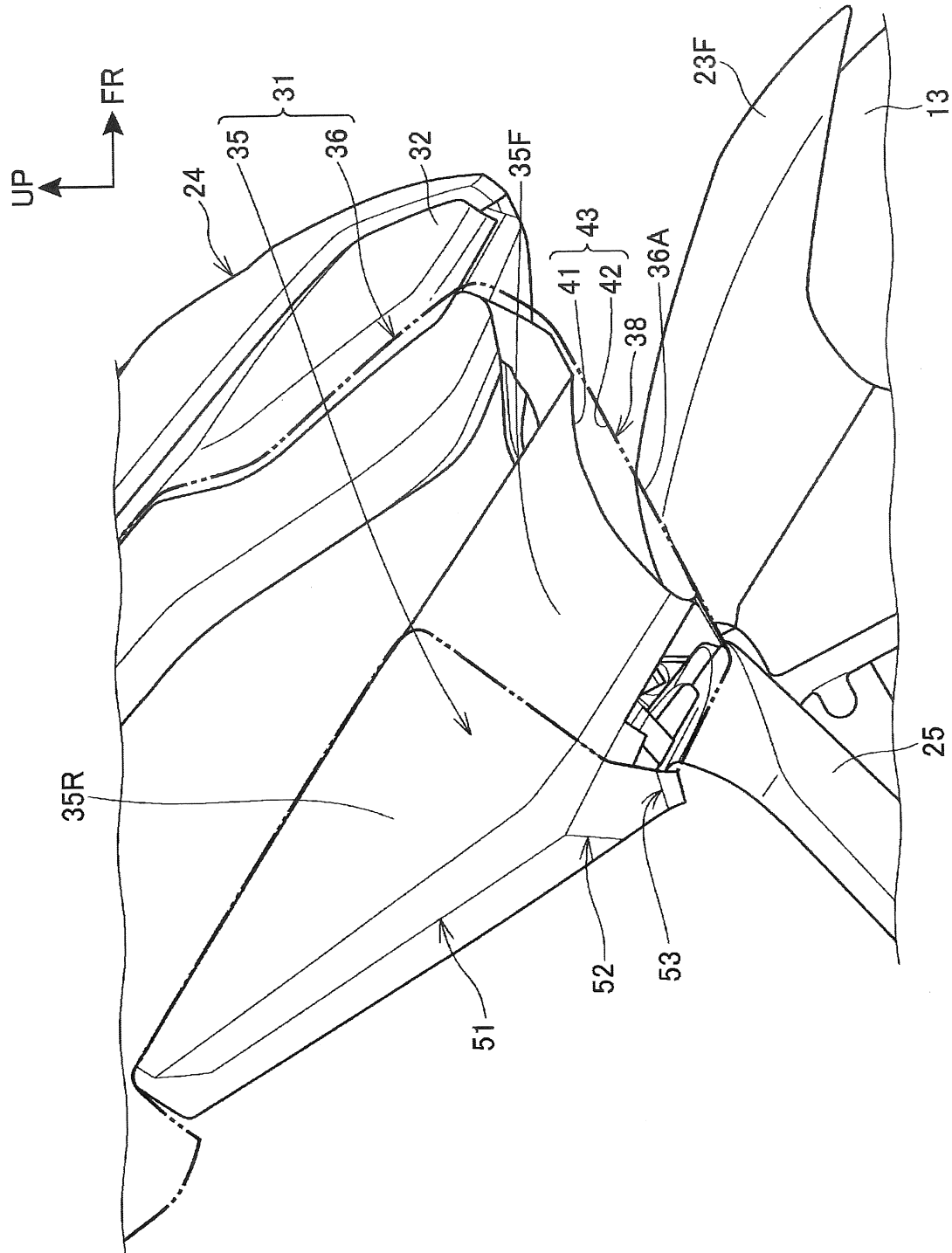


FIG. 3

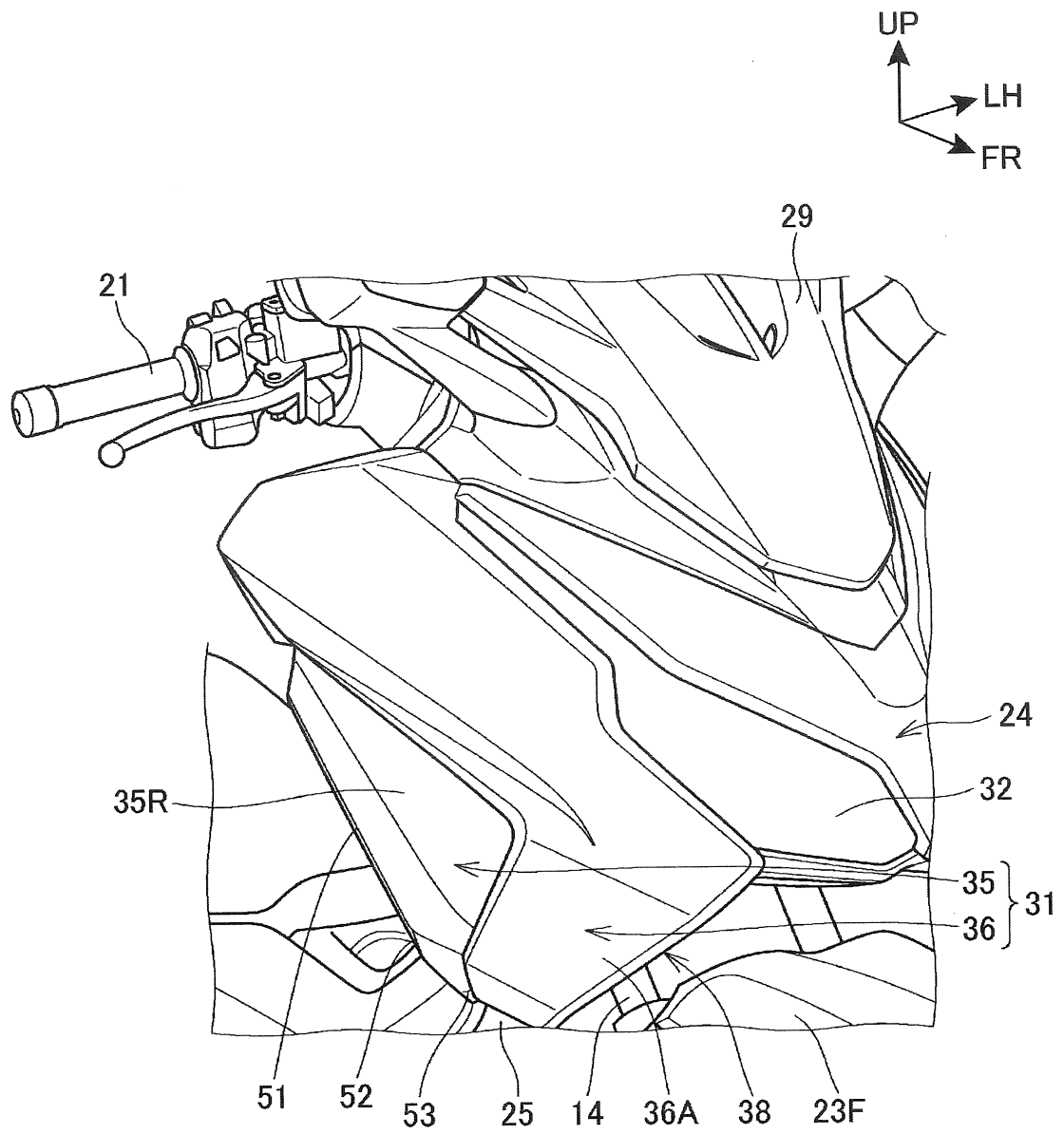


FIG. 4

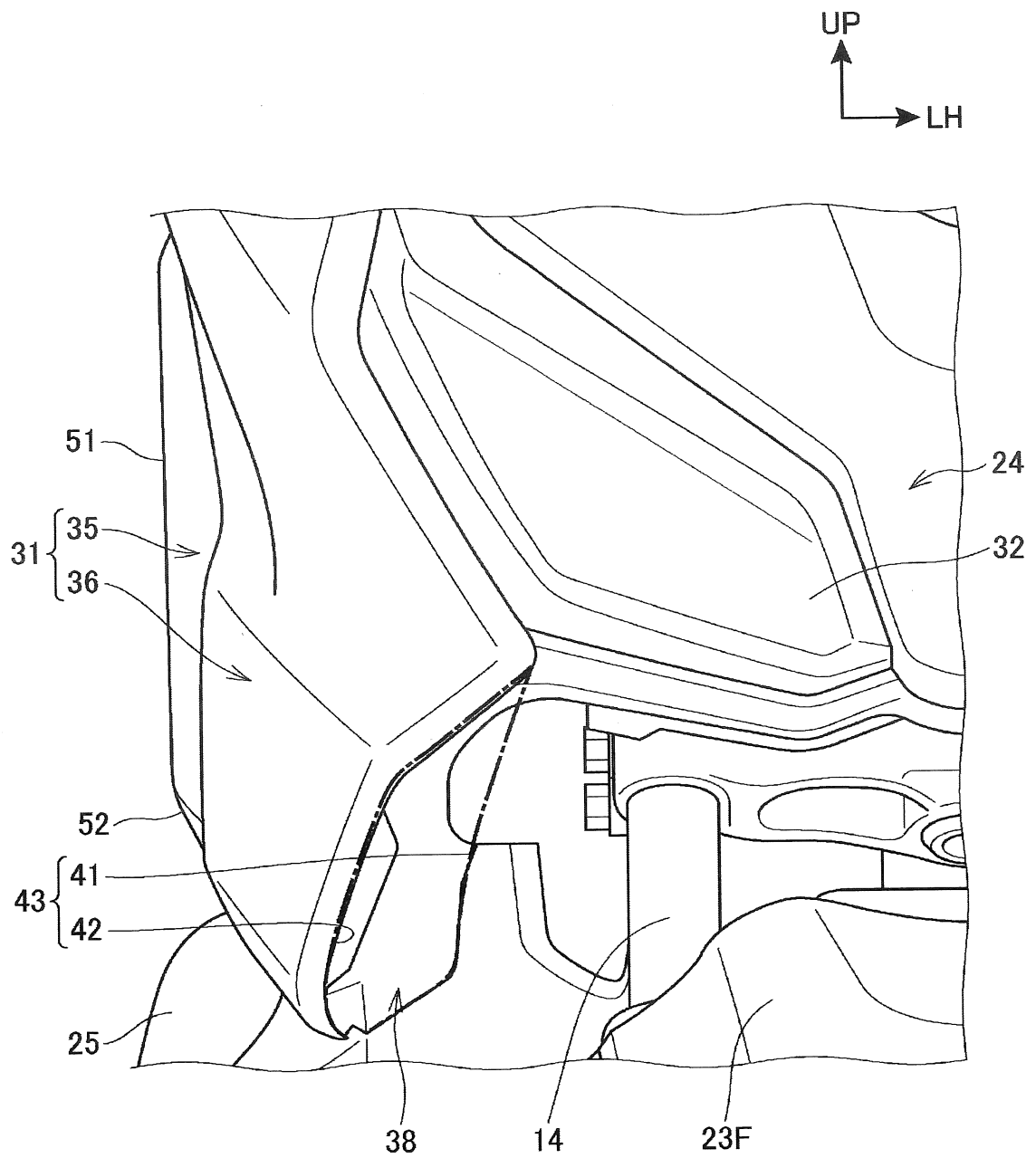


FIG. 5

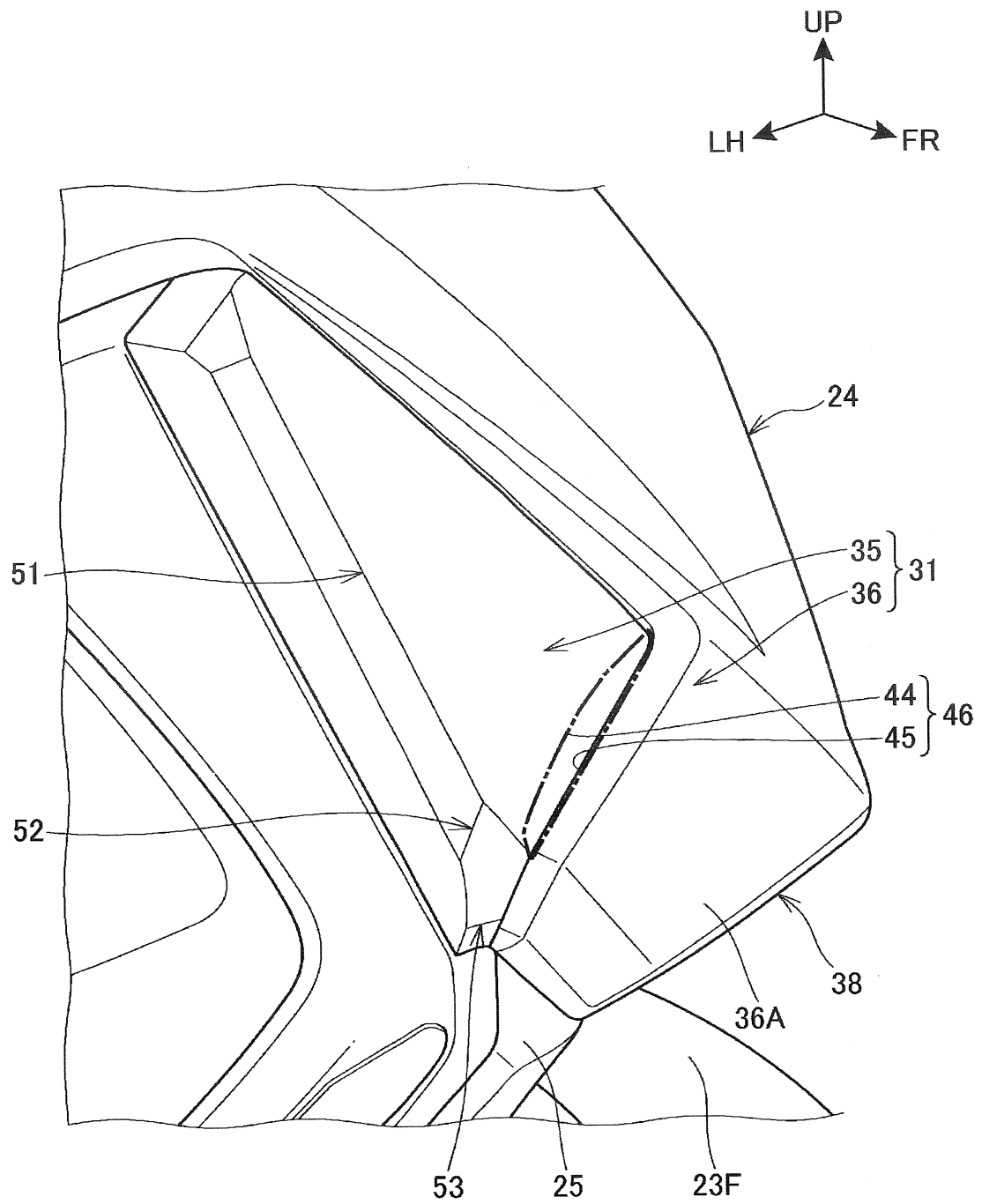


FIG. 6