



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

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

(11)



1-0048660

(51)^{2022.01} **B62J 23/00**

(13) **B**

(21) 1-2023-01588

(22) 14/03/2023

(30) 2022-051923 28/03/2022 JP

(45) 25/07/2025 448

(43) 26/06/2023 423A

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

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

(72) Takamitsu HATAKEYAMA (JP); Yu MIYAJIMA (JP); Katsumasa MUKAI (JP);
Yuhan WU (TW); Tadamasu MAEDA (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỀ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2023-01588

(57) Mục đích của sáng chế là hạn chế nước, mà chảy dọc theo tấm ốp gầm xe, bị văng lên và cho phép giảm tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp gầm xe (40) để che thân xe (11) từ phía dưới ở giữa bánh trước (13) và bánh sau (15), tấm ốp gầm xe (40) có gân chống bắn nước (53) nhô xuống phía dưới từ mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40) và kéo dài theo hướng chiều dọc xe, khi nhìn từ phía trước xe, tấm ốp gầm xe (40) có phần nhô (52) gối chồng từ phía trước xe lên gân chống bắn nước (53).

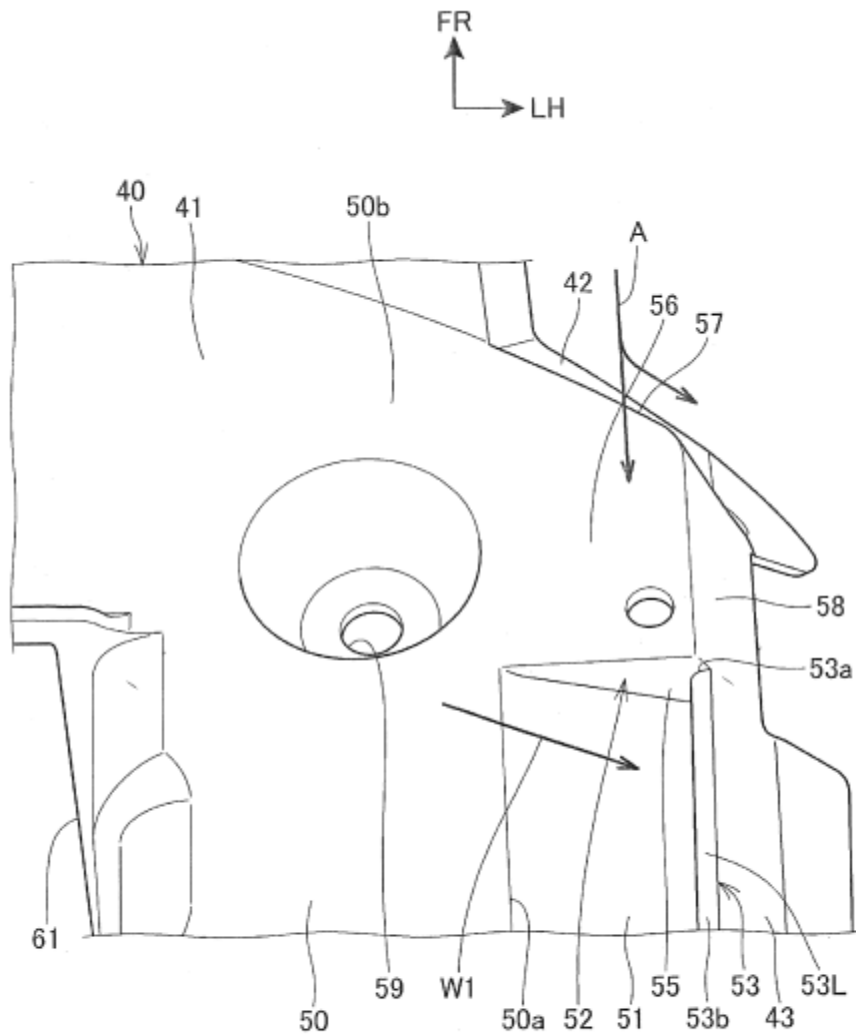


FIG.4

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

Thông thường, đã biết xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp gầm xe để che thân xe từ phía dưới ở giữa bánh trước và bánh sau và trong đó tấm ốp gầm xe có gân chống bắn nước nhô xuống phía dưới từ mặt dưới của tấm ốp gầm xe và kéo dài theo hướng chiều dọc xe (ví dụ, xem Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2011-031750). Theo Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2011-031750, gân chống bắn nước có thể hạn chế nước, mà chảy dọc theo tấm ốp gầm xe, bị văng lên.

Tuy nhiên, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên đã biết mô tả trên đây, tiếng ồn có thể bị sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe đi dọc theo gân chống bắn nước.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là hạn chế nước, mà chảy dọc theo tấm ốp gầm xe, bị văng lên và cho phép giảm tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên 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 bao gồm khung nghiêng xuống dưới (19a) và khung gầm (19b); khung nghiêng xuống dưới (19a) kéo dài xuống phía dưới từ ống đầu (18), khung gầm (19b) kéo dài về phía sau từ phần dưới của khung nghiêng xuống dưới (19a); và tấm ốp gầm xe (40) để che khung gầm (19b) từ phía dưới ở giữa bánh trước (13) và bánh sau (15) và ở phía sau đầu dưới của khung nghiêng xuống dưới (19a), tấm ốp gầm xe (40) có gân chống bắn nước (53) nhô xuống phía dưới từ mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40) và kéo dài theo hướng chiều dọc xe, khi nhìn từ phía trước xe, tấm ốp gầm xe (40) có phần nhô (52) gói chồng từ phía trước xe lên gân chống bắn nước (53), đầu trước (53a) của gân chống bắn nước (53) được nối với phần nhô (52), khi nhìn từ phía trước xe, gân chống

bắn nước (53) được che khuất bởi phần nhô (52).

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, nước, mà chảy dọc theo tấm ốp gầm xe, có thể được ngăn không bị văng lên và tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe có thể được giảm.

Tiếp theo, do đầu trước của gân chống bắn nước được che khuất từ phía trước bởi phần mặt sau của phần nhô nên có thể ngăn không cho gió thổi khi chạy xe đập trực tiếp từ phía trước vào gân chống bắn nước. Do vậy, tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe có thể được giảm.

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 phối cảnh nhìn từ phía dưới của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía dưới của tấm ốp gầm xe.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh phóng to minh họa phần đầu trước của tấm ốp gầm xe.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ phía trên minh họa vùng xung quanh phần sau của gân chống bắn nước ở phía bên trái.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ phía trên minh họa vùng xung quanh phần sau của gân chống bắn nước ở phía bên phải.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý, trong phần mô tả này, các thuật ngữ chỉ hướng như phía trước và phía sau, bên phải và bên trái, phía trên và phía dưới cũng chính là các hướng của thân xe trừ khi có quy định cụ thể khác. Ký hiệu FR được minh họa trên mỗi 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.

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 bánh trước 13 theo cách lái được, 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 xe mà người đi xe ngồi trên đó ở tư thế đặt chân hai bên yên xe 17 để chạy xe. 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 để có thể lái được sang bên phải và bên trái theo cách tự do. 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 trục chốt xoay 22 mà được đỡ bởi khung thân 11. Trục chốt xoay 22 là một trục kéo dài theo phương nằm ngang theo hướng chiều rộng xe. Trục chốt xoay 22 được lồng xuyên qua phần đầu trước của đòn lắc 16. Đòn lắc 16 lắc theo phương thẳng đứng xung quanh trục chốt xoay 22.

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 ở giữa bánh trước 13 và bánh sau 15 và được đỡ bởi khung thân 11.

Cụm động lực 12 là một động cơ đốt trong. Cụm động lực 12 bao gồm hộp trục khuỷu 23 và phần xi lanh 24 để chứa pit tông chuyển động tịnh tiến. Phần xi lanh 24 có cửa xả để cơ cấu xả 25 được nối vào đó.

Động lực đầu ra từ cụm động lực 12 được truyền đến bánh sau 15 nhờ bộ truyền lực dẫn động mà nối cụm động lực 12 với bánh sau 15.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 bao gồm chắn bùn trước 26 để che bánh trước 13 từ phía trên, chắn bùn sau 27 để che bánh sau 15 từ phía trên, các bậc đặt chân 28 mà người đi xe đặt bàn chân của mình lên đó và bình nhiên liệu 29 để chứa nhiên liệu dùng cho cụm động lực 12.

Chắn bùn trước 26 được lắp vào chạc trước 14. Chắn bùn sau 27 và các bậc đặt chân 28 được bố trí ở bên dưới yên xe 17. Bình nhiên liệu 29 được đỡ bởi khung thân 11.

FIG.2 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía dưới của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10.

Tham khảo FIG.1 và FIG.2, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 là xe máy.

Cụm động lực 12 là một động cơ dạng cụm lắc trong đó động cơ đốt trong và đòn lắc 16 được bố trí theo cách liền khối. Khung trước 19 được bố trí ở phía trước cụm động lực 12. Khung sau 20 được bố trí ở bên trên cụm động lực 12.

Khung trước 19 bao gồm khung nghiêng xuống dưới 19a và khung gầm 19b; khung nghiêng xuống dưới 19a kéo dài xuống phía dưới từ ống đầu 18, khung gầm 19b kéo dài về phía sau từ phần dưới của khung nghiêng xuống dưới 19a.

Bộ giảm xóc sau 30 kéo dài giữa phần đầu sau của đòn lắc 16 và phần sau của khung sau 20.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có hộp lọc không khí 31 để hút và làm sạch không khí bên ngoài. Hộp lọc không khí 31 làm sạch không khí bên ngoài nhờ chi tiết lọc, không khí bên ngoài được hút vào qua cửa nạp 31a bố trí ở bên trong hộp lọc không khí 31 và cấp không khí bên ngoài đã được làm sạch vào bên trong phần xi lanh 24 để làm không khí nạp.

Hộp lọc không khí 31 được lắp vào mặt trên của đòn lắc 16 ở phía sau phần xi lanh 24 và được bố trí ở phía ngoài theo chiều ngang của một phía bên (phía bên trái) trong số các phía bên phải và bên trái của bánh sau 15 mà nằm ở phần giữa theo chiều rộng xe. Khi nhìn từ phía bên của xe, hộp lọc không khí 31 gối chông từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe lên phần trên của bánh sau 15.

Bộ giảm thanh 25a của cơ cấu xả 25 được bố trí ở phía ngoài theo chiều ngang

của phía còn lại (phía bên phải) trong số các phía bên phải và bên trái của bánh sau 15.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 bao gồm chân chống bên 32 và chân chống chính 33; chân chống bên 32 đỡ xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 ở trạng thái nghiêng sang bên trái, chân chống chính 33 đỡ xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 ở trạng thái đứng thẳng.

Chân chống bên 32 được lắp vào khung sau 20 ở phía trước cụm động lực 12.

Chân chống chính 33 được lắp vào phần mặt dưới của hộp trục khuỷu 23 và được đặt ở bên dưới hộp lọc không khí 31.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có tấm ốp thân 35 để che thân xe, ví dụ để che khung thân 11.

Tấm ốp thân 35 bao gồm tấm ốp trước 36, tấm ốp trong 37 và tấm ốp bên 38. Tấm ốp trước 36 che ống đầu 18 và chạc trước 14 từ phía trước, tấm ốp trong 37 che ống đầu 18 và chạc trước 14 từ phía sau và tấm ốp bên 38 che thân xe từ phía bên ở bên dưới tấm ốp trong 37 và yên xe 17.

Ngoài ra, tấm ốp thân 35 bao gồm tấm ốp dưới 39 và tấm ốp gầm xe 40. Tấm ốp dưới 39 che phần dưới của thân xe từ phía bên ở bên dưới tấm ốp bên 38 và tấm ốp gầm xe 40 che thân xe từ phía dưới ở bên dưới tấm ốp dưới 39.

Tấm ốp gầm xe 40 được bố trí ở giữa bánh trước 13 và bánh sau 15 theo hướng chiều dọc xe. Tấm ốp gầm xe 40 được bố trí ở phía trước hộp trục khuỷu 23 và che khung gầm 19b và bình nhiên liệu 29 từ phía dưới. Ngoài ra, tấm ốp gầm xe 40 được bố trí ở phía trước chân chống chính 33 và hộp lọc không khí 31. Tấm ốp gầm xe 40 được bố trí ở bên dưới các bậc đặt chân 28 và hộp lọc không khí 31.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía dưới của tấm ốp gầm xe 40.

Khi nhìn từ phía trên, tấm ốp gầm xe 40 có hình dạng tấm kéo dài theo hướng chiều dọc xe nhiều hơn theo hướng chiều rộng xe.

Tấm ốp gầm xe 40 bao gồm phần thành đáy 41, phần thành trước 42 và hai phần thành bên phải và bên trái 43; phần thành đáy 41 che khung gầm 19b, bình nhiên liệu 29 và các bộ phận tương tự từ phía dưới, phần thành trước 42 kéo dài lên phía

trên từ phần mép trước của phần thành đáy 41, hai phần thành bên phải và bên trái 43 lần lượt kéo dài lên phía trên từ các phần mép bên phải và bên trái của phần thành đáy 41.

Phần thành đáy 41 có hình dạng tấm được bố trí với chiều dày tấm được hướng theo phương thẳng đứng.

Phần thành đáy 41 bao gồm phần đế 50, hai phần bậc bên phải và bên trái 51 và hai phần nhô bên phải và bên trái 52; phần đế 50 có dạng tấm phẳng, hai phần bậc bên phải và bên trái 51 được bố trí ở phía ngoài phần đế 50 theo hướng chiều rộng xe, hai phần nhô bên phải và bên trái 52 được bố trí ở phía trước các phần bậc 51 tương ứng.

Ngoài ra, tấm ốp gầm xe 40 bao gồm hai gân chống bắn nước bên phải và bên trái 53 nhô xuống phía dưới từ mặt dưới của phần thành đáy 41.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh phóng to minh họa phần đầu trước của tấm ốp gầm xe 40.

Tham khảo FIG.3 và FIG.4, phần đế 50 có phần dạng tấm, cấu thành phần chính của phần thành đáy 41 và được bố trí ở phần giữa theo chiều rộng xe.

Các phần bậc 51 lần lượt được bố trí ở các phần mép bên phải và bên trái của phần thành đáy 41. Phần bậc 51 là phần mà mặt dưới của phần thành đáy 41 được làm lõm lên phía trên so với phần đế 50. Phần bậc 51 kéo dài theo đường thẳng theo hướng chiều dọc xe một cách liên tục từ phần trước đến phần sau của phần thành đáy 41.

Cụ thể hơn, phần bậc 51 là một mặt nghiêng kéo dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và lên phía trên từ mép phía ngoài 50a của phần đế 50 theo hướng chiều rộng xe (theo hướng phải-trái). Phần bậc 51 nghiêng theo cách hướng lên phía trên khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ mép phía ngoài 50a. Chiều sâu của phần bậc 51 tăng dần khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Gân chống bắn nước 53 được tạo thành trên phần bậc 51. Gân chống bắn nước 53 là phần thành mà nhô xuống phía dưới từ mặt dưới của phần bậc 51.

Gân chống bắn nước 53 kéo dài xuống phía dưới từ phần đầu ở phía ngoài phần bậc 51 theo hướng chiều rộng xe. Hơn nữa, gân chống bắn nước 53 được bố trí ở phần

đầu ở phía ngoài phần thành đáy 41 theo hướng chiều rộng xe.

Gân chống bắn nước 53 kéo dài theo đường thẳng theo hướng chiều dọc xe một cách liên tục từ phần trước đến phần sau của phần thành đáy 41.

Phần nhô 52 được bố trí ở phần đầu trước của phần thành đáy 41. Phần nhô 52 được bố trí ở phía trước phần bậc 51 theo cách liên tục với đầu trước của phần bậc 51. Phần nhô 52 nhô xuống phía dưới so với phần bậc 51.

Cụ thể hơn, phần nhô 52 bao gồm phần mặt sau 55 của phần nhô (còn gọi là phần mặt sau), phần mặt dưới 56 của phần nhô (còn gọi là phần mặt dưới, phần đầu của phần nhô), phần mặt trước 57 của phần nhô và phần mặt bên 58 của phần nhô; phần mặt sau 55 của phần nhô kéo dài xuống phía dưới từ đầu trước của phần bậc 51, phần mặt dưới 56 của phần nhô kéo dài về phía trước từ đầu dưới của phần mặt sau 55 của phần nhô, phần mặt trước 57 của phần nhô kéo dài lên phía trên từ đầu trước của phần mặt dưới 56 của phần nhô, phần mặt bên 58 của phần nhô kéo dài lên phía trên từ đầu ở phía ngoài phần mặt dưới 56 của phần nhô theo hướng chiều rộng xe.

Phần mặt dưới 56 của phần nhô được bố trí ở phía ngoài phần đầu trước 50b của phần đế 50 theo hướng chiều rộng xe. Phần mặt dưới 56 của phần nhô có dạng tấm phẳng nối tiếp với phần đầu trước 50b của phần đế 50. Phần mặt dưới 56 của phần nhô và phần đầu trước 50b của phần đế 50 là ngang bằng nhau và phần nhô 52 không nhô xuống phía dưới so với phần đế 50.

Phần mặt trước 57 của phần nhô được tạo thành bởi phần dưới của phần đầu ở phía ngoài phần thành trước 42 theo hướng chiều rộng xe và cấu thành một phần mặt trước của tấm ốp gầm xe 40. Khi nhìn từ phía trên, phần mặt trước 57 của phần nhô nghiêng theo cách hướng về phía sau khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Phần mặt bên 58 của phần nhô được tạo thành bởi phần dưới của phần đầu trước của phần thành bên 43.

Phần nhô 52 là vùng phía trước mà được bố trí ở phía trước gân chống bắn nước 53. Trên hình vẽ nhìn từ phía trước xe, phần nhô 52 gồ chông từ phía trước xe lên gân chống bắn nước 53.

Đầu trước 53a của gân chống bắn nước 53 được nối với phần đầu ở phía ngoài

phần mặt sau 55 của phần nhô theo hướng chiều rộng xe. Mặt phía ngoài của gân chống bắn nước 53 nằm ngang bằng với mặt phía ngoài của phần mặt bên 58 của phần nhô và mặt phía ngoài của phần thành bên 43. Trên hình vẽ nhìn từ phía trước xe, đầu trước 53a được che khuất bởi phần nhô 52. Kích thước theo hướng chiều rộng xe của gân chống bắn nước 53 nhỏ hơn kích thước theo hướng chiều rộng xe của phần nhô 52.

Đầu dưới 53b của gân chống bắn nước 53 được bố trí ở bên trên phần mặt dưới 56 của phần nhô, mà là đầu dưới của phần nhô 52.

Các phần lắp 59 ở phần trước, để lắp cố định vào thân xe, được bố trí ở phần đầu trước 50b của phần đế 50.

Các phần lắp 60 ở phần sau, để lắp cố định vào thân xe, được bố trí ở phần đầu sau 50c của phần đế 50.

Tấm ốp gầm xe 40 được lắp cố định vào khung thân 11, ví dụ, nhờ chi tiết lắp (không được minh họa trên hình vẽ) mà được lắp xuyên qua phần lắp 59 ở phần trước và phần lắp 60 ở phần sau.

Lỗ thông gió 61 được bố trí ở phần trước của phần đế 50 theo cách đi theo phương thẳng đứng xuyên qua phần đế 50. Lỗ thông gió 61 là một lỗ thuôn dài mà kéo dài theo hướng chiều rộng xe giữa các gân chống bắn nước bên phải và bên trái 53.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ phía trên minh họa vùng xung quanh phần sau của gân chống bắn nước 53 ở phía bên trái.

Trong phần mô tả dưới đây, để phân biệt các gân chống bắn nước bên phải và bên trái 53 thì có trường hợp gân chống bắn nước 53 ở phía bên trái có thể được gọi là gân chống bắn nước 53L và gân chống bắn nước 53 ở phía bên phải được gọi là gân chống bắn nước 53R.

Tham khảo FIG.3 và FIG.5, gân trong 63 và gân ngoài 64 được tạo thành ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, gân trong 63 và gân ngoài 64 được nối với phần đầu sau 53c của gân chống bắn nước 53L.

Gân trong 63 và gân ngoài 64 là các phần thành mà nhô xuống phía dưới từ

phần sau của phần thành đáy 41.

Khi nhìn từ phía trên, gân trong 63 kéo dài nghiêng về phía sau và về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau 53c.

Khi nhìn từ phía trên, gân ngoài 64 kéo dài nghiêng về phía sau và ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau 53c.

Gân chống bắn nước 53L, gân trong 63 và gân ngoài 64 được bố trí lệch ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe sang bên trái so với phần giữa theo chiều rộng xe.

Phần đầu dưới 63a của gân trong 63 là phần đỉnh của gân trong 63 này. Mặt trước của gân trong 63 là mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c nằm ở phía trước phần đầu dưới 63a và nối phần đầu đế 63b và phần đầu dưới 63a của gân trong 63.

Mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c nghiêng theo cách hướng xuống phía dưới khi tiến về phía sau từ phần đầu đế 63b. Khi nhìn từ phía bên của xe, mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c là một mặt nghiêng mà nghiêng xuống phía dưới về phía sau. Mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c được bố trí ở phía trong phần đầu sau 53c theo hướng chiều rộng xe.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ phía trên minh họa vùng xung quanh phần sau của gân chống bắn nước 53R ở phía bên phải.

Tham khảo FIG.3 và FIG.6, gân theo hướng chiều rộng xe 65, gân theo hướng chiều dọc xe 66 và gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40; gân theo hướng chiều rộng xe 65 được nối với phần đầu sau 53d của gân chống bắn nước 53R, gân theo hướng chiều dọc xe 66 được nối với gân theo hướng chiều rộng xe 65, gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 được nối với gân theo hướng chiều dọc xe 66.

Gân chống bắn nước 53R kéo dài về phía sau vượt quá gân chống bắn nước 53L và phần đầu sau 53d được bố trí ở phía sau vượt quá phần đầu sau 53c.

Gân theo hướng chiều rộng xe 65, gân theo hướng chiều dọc xe 66 và gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 là các phần thành mà nhô xuống phía dưới từ phần sau của phần thành đáy 41.

Khi nhìn từ phía trên, gân theo hướng chiều rộng xe 65 kéo dài về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau 53d. Gân theo hướng chiều rộng xe 65 kéo dài theo hướng vuông góc với hướng theo chiều dọc xe.

Khi nhìn từ phía trên, gân theo hướng chiều dọc xe 66 kéo dài về phía trước từ đầu ở bên trong theo hướng chiều rộng xe của gân theo hướng chiều rộng xe 65. Khi nhìn từ phía trên, gân theo hướng chiều dọc xe 66 được bố trí gần như vuông góc với gân theo hướng chiều rộng xe 65.

Khi nhìn từ phía trên, gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 kéo dài về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ đầu trước của gân theo hướng chiều dọc xe 66. Khi nhìn từ phía trên, phần đầu 67a ở bên ngoài theo hướng chiều rộng xe của gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 nghiêng theo cách hướng về phía sau khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Gân chống bắn nước 53R, gân theo hướng chiều rộng xe 65, gân theo hướng chiều dọc xe 66 và gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 được bố trí lệch ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe sang bên phải so với phần giữa theo chiều rộng xe.

Phần đầu dưới 65a của gân theo hướng chiều rộng xe 65 là phần đỉnh của gân theo hướng chiều rộng xe 65 này. Mặt trước của gân theo hướng chiều rộng xe 65 là mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c, nằm ở phía trước phần đầu dưới 65a và nối phần đầu đế 65b và phần đầu dưới 65a của gân theo hướng chiều rộng xe 65.

Mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c nghiêng theo cách hướng xuống phía dưới khi tiến về phía sau từ phần đầu đế 65b. Khi nhìn từ phía bên của xe, mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c là một mặt nghiêng mà nghiêng xuống phía dưới về phía sau. Mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c được bố trí ở phía trong phần đầu sau 53d theo hướng chiều rộng xe.

Dòng chảy của nước và dòng chảy của gió thổi khi chạy xe tương đối với tấm ốp gầm xe 40 sẽ được mô tả dưới đây.

Tham khảo FIG.3 và FIG.4, khi xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 chạy qua, ví dụ, vũng nước trên mặt đường, nước bị bám vào mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40 do nước và các vật tương tự văng lên từ bánh trước 13 và nước này chảy về phía sau và

ra phía ngoài theo chiều ngang, dọc theo mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40.

Nước W1, mà chảy ra phía ngoài theo chiều ngang, sẽ chảy ra phía ngoài theo chiều ngang dọc theo phần đế 50 và phần bậc 51, sau đó đập vào mặt phía trong của gân chống bắn nước 53 và rơi xuống phía dưới do được dẫn hướng bởi gân chống bắn nước 53. Do vậy, hạn chế được nước W1, mà chảy dọc theo mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, bị văng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ tấm ốp gầm xe 40.

Một phần của gió thổi khi chạy xe A, mà đi từ phía trước về phía tấm ốp gầm xe 40, đập vào phần mặt trước 57 của phần nhô 52 và đi ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau dọc theo phần mặt trước 57 của phần nhô. Ngoài ra, phần còn lại của gió thổi khi chạy xe A đi về phía sau phần nhô 52 dọc theo mặt dưới của phần thành đáy 41 bao gồm phần mặt dưới 56 của phần nhô.

Trên tấm ốp gầm xe 40, do phần nhô 52 gói chồng từ phía trước xe lên gân chống bắn nước 53 nên gió thổi khi chạy xe A đập vào phần nhô 52, luồng gió thổi khi chạy xe A bị phân tán theo cách thích hợp và hạn chế được gió thổi khi chạy xe A đập trực tiếp vào gân chống bắn nước 53. Do vậy, hạn chế được gió thổi khi chạy xe A thổi mạnh dọc theo gân chống bắn nước 53 và có thể giảm được tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe A.

Đầu trước 53a của gân chống bắn nước 53 được nối với phần mặt sau 55 của phần nhô. Do vậy, hạn chế được gió thổi khi chạy xe A đập trực tiếp vào đầu trước 53a của gân chống bắn nước 53 và có thể giảm được tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe A. Ngoài ra, do đầu trước 53a được nối với phần mặt sau 55 của phần nhô nên không có khe hở theo hướng chiều dọc xe giữa phần nhô 52 và gân chống bắn nước 53. Nhờ đó, có thể ngăn chặn được việc sinh ra tiếng ồn do gió thổi khi chạy xe A đi qua khe hở này và độ cứng vững của gân chống bắn nước 53 có thể được cải thiện.

Đầu dưới 53b của gân chống bắn nước 53 được bố trí ở bên trên phần mặt dưới 56 của phần nhô, mà là đầu dưới của phần nhô 52 và được làm lõm lên phía trên so với phần nhô 52.

Do vậy, hạn chế được gió thổi khi chạy xe A đập trực tiếp vào đầu dưới 53b của gân chống bắn nước 53 và có thể hạn chế được việc sinh ra tiếng ồn do gió thổi

khi chạy xe A.

Ngoài ra, do được trang bị phần nhô 52 nên hạn chế được gió thổi khi chạy xe A thổi mạnh theo hướng chiều dọc xe, dọc theo gân chống bắn nước 53. Do vậy, có thể hạn chế được gió thổi khi chạy xe A trở thành lực cản chống lại chuyển động làm nghiêng xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 theo hướng phải-trái và xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có thể được lượn vòng một cách dễ dàng.

Tham khảo FIG.2, FIG.3 và FIG.5, gân chống bắn nước 53L, gân trong 63 và gân ngoài 64 được bố trí lệch về phía hộp lọc không khí 31 theo hướng phải-trái ở gần bánh sau 15. Nghĩa là, hộp lọc không khí 31 được bố trí gần như ở ngay phía sau gân chống bắn nước 53L, gân trong 63 và gân ngoài 64.

Ngoài ra, một phần chân chống chính 33 được bố trí gần như ở ngay phía sau gân chống bắn nước 53L, gân trong 63 và gân ngoài 64 ở bên dưới hộp lọc không khí 31.

Tham khảo FIG.5, nước W2, mà chảy về phía sau dọc theo mặt phía ngoài của gân chống bắn nước 53, đập vào gân ngoài 64 ở phía sau phần đầu sau 53c của gân chống bắn nước 53L và chảy về phía sau và ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe dọc theo gân ngoài 64.

Ngoài ra, nước W3, mà chảy về phía sau dọc theo mặt phía trong của gân chống bắn nước 53, đập vào gân trong 63 ở phía sau phần đầu sau 53c của gân chống bắn nước 53L và chảy về phía sau và về phía trong theo hướng chiều rộng xe dọc theo gân trong 63.

Do vậy, nước, mà chảy về phía sau dọc theo gân chống bắn nước 53, được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía trong theo hướng chiều rộng xe bởi gân ngoài 64 và gân trong 63. Do vậy, hạn chế được nước, mà chảy về phía sau dọc theo gân chống bắn nước 53, chảy đến ngay phía sau gân chống bắn nước 53.

Nếu nước chảy đến ngay phía sau từ gân chống bắn nước 53, một phần của nước này có khả năng lọt vào cửa nạp 31a của hộp lọc không khí 31. Ví dụ, một phần của nước, mà đã chảy đến ngay phía sau từ gân chống bắn nước 53, có khả năng đập vào chân chống chính 33 để bị văng lên phía trên và có khả năng lọt vào cửa nạp 31a.

Trên tấm ốp gầm xe 40, do hạn chế được nước, mà chảy về phía sau dọc theo gân chống bắn nước 53, chảy đến ngay phía sau gân chống bắn nước 53 bởi gân ngoài 64 và gân trong 63 nên có thể hạn chế được nước lọt vào trong cửa nạp 31a.

Cụ thể hơn, FIG.5 minh họa đường kéo dài về phía trong 63d và đường kéo dài ra phía ngoài 64a, đường kéo dài về phía trong 63d thu được bằng cách kéo dài gân trong 63 về phía sau, đường kéo dài ra phía ngoài 64a thu được bằng cách kéo dài gân ngoài 64 về phía sau. Cửa nạp 31a (xem FIG.1) được bố trí trong vùng nằm giữa đường kéo dài về phía trong 63d và đường kéo dài ra phía ngoài 64a ở phía sau gân ngoài 64 và gân trong 63. Do vậy, có thể hạn chế được nước, mà chảy về phía sau dọc theo gân chống bắn nước 53, hướng về phía cửa nạp 31a.

Một phần của nước W3 chảy về phía sau và về phía trong theo hướng chiều rộng xe dọc theo mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c của gân trong 63, đi qua phần đầu dưới 63a và chảy về phía sau. Do mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c nghiêng xuống phía dưới về phía sau nên một phần của nước W3 rơi xuống phía dưới về phía sau dọc theo mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c. Do vậy, có thể hạn chế được nước, mà chảy về phía sau từ gân trong 63, hướng lên phía trên và nước này có thể được ngăn không đến được hộp lọc không khí 31.

Ngoài ra, một phần của gió thổi khi chạy xe, mà đi về phía sau dọc theo mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, sẽ đi về phía sau dọc theo gân trong 63. Tương tự như nước W3, phần gió thổi khi chạy xe này đi xuống phía dưới về phía sau dọc theo mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c mà nghiêng xuống phía dưới về phía sau. Do vậy, gió thổi khi chạy xe đi qua gân trong 63 một cách trơn tru và lực cản của gió tác động lên xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có thể được giảm. Ví dụ, nếu mặt trước của gân trong 63 nhô ra theo cách vuông góc với mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, lực cản của gió thổi khi chạy xe sẽ tăng.

Tham khảo FIG.2, FIG.3 và FIG.6, gân chống bắn nước 53R, gân theo hướng chiều rộng xe 65, gân theo hướng chiều dọc xe 66 và gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 được bố trí lệch về phía bộ giảm thanh 25a theo hướng phải-trái ở gần bánh sau 15.

Tham khảo FIG.6, nước W4, mà chảy về phía sau dọc theo mặt phía ngoài của

gân chống bắn nước 53R, sẽ chảy về phía sau của phần đầu sau 53d dọc theo gân chống bắn nước 53.

Ngoài ra, nước W5, mà chảy về phía sau dọc theo mặt phía trong của gân chống bắn nước 53R, sẽ chảy về phía sau dọc theo gân theo hướng chiều rộng xe 65. Do mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c, mà là mặt trước của gân theo hướng chiều rộng xe 65, nghiêng xuống phía dưới về phía sau nên nước W5 rơi xuống phía dưới về phía sau dọc theo mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c. Do vậy, có thể hạn chế được nước, mà chảy về phía sau từ gân theo hướng chiều rộng xe 65, hướng lên phía trên.

Một phần của nước W5 chảy về phía sau dọc theo mặt phía ngoài của gân theo hướng chiều dọc xe 66 và sau đó rơi xuống phía dưới về phía sau dọc theo gân theo hướng chiều rộng xe 65. Gân theo hướng chiều dọc xe 66 ngăn không cho nước W5 đi về phía trong theo hướng chiều rộng xe.

Nước W6, chảy qua phần bên trong theo hướng chiều rộng xe của gân theo hướng chiều dọc xe 66 và chảy về phía sau từ phía trước của gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67, sẽ đập vào mặt trước của gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 rồi chảy ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe dọc theo gân thứ hai theo hướng chiều rộng xe 67 và sau đó rơi xuống phía dưới về phía sau dọc theo gân theo hướng chiều rộng xe 65.

Ngoài ra, một phần của gió thổi khi chạy xe, mà đi về phía sau dọc theo mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, sẽ đi về phía sau dọc theo gân theo hướng chiều rộng xe 65. Tương tự như nước W5, phần gió thổi khi chạy xe này đi xuống phía dưới về phía sau dọc theo mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c mà nghiêng xuống phía dưới về phía sau. Do vậy, gió thổi khi chạy xe có thể đi qua gân theo hướng chiều rộng xe 65 một cách trơn tru và lực cản của gió tác động lên xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có thể được giảm. Ví dụ, khi mặt trước của gân theo hướng chiều rộng xe 65 nhô ra theo cách vuông góc với mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, lực cản của gió thổi khi chạy xe sẽ tăng.

Như được mô tả trên đây, theo một phương án áp dụng sáng chế, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có tấm ốp gầm xe 40 để che khung thân 11, như thân xe, từ phía dưới ở giữa bánh trước 13 và bánh sau 15; tấm ốp gầm xe 40 có gân chống-bắn nước

53 nhô xuống phía dưới từ mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40 và kéo dài theo hướng chiều dọc xe và khi nhìn từ phía trước xe, tấm ốp gầm xe 40 có phần nhô 52, là vùng phía trước, gối chông từ phía trước xe lên gân chống bắn nước 53.

Theo kết cấu này, nước, mà chảy dọc theo tấm ốp gầm xe 40, văng lên có thể được ngăn chặn bởi gân chống bắn nước 53 mà kéo dài theo hướng chiều dọc xe. Ngoài ra, do phần nhô 52 gối chông từ phía trước xe lên gân chống bắn nước 53 nên gió thổi khi chạy xe A đập từ phía trước vào phần nhô 52, luồng gió thổi khi chạy xe A bị phân tán theo cách thích hợp và hạn chế được gió thổi khi chạy xe A đập trực tiếp vào gân chống bắn nước 53. Do vậy, tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe A, mà đi dọc theo gân chống bắn nước 53, có thể được giảm.

Ngoài ra, đầu trước 53a của gân chống bắn nước 53 được nối với phần mặt sau 55 của phần nhô, mà là phần mặt sau của phần nhô 52.

Theo kết cấu này, do đầu trước 53a của gân chống bắn nước 53 được che khuất từ phía trước bởi phần mặt sau 55 của phần nhô nên có thể hạn chế được gió thổi khi chạy xe A đập trực tiếp từ phía trước vào gân chống bắn nước 53. Do vậy, tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe A có thể được giảm.

Ngoài ra, tấm ốp gầm xe 40 bao gồm phần đế 50 và phần bậc 51; phần đế 50 có dạng tấm phẳng, phần bậc 51 được làm lõm lên phía trên so với phần đế 50 ở phía ngoài phần đế 50 theo hướng chiều rộng xe, gân chống bắn nước 53 nhô xuống phía dưới từ phần bậc 51 và phần nhô 52 nhô xuống phía dưới so với phần bậc 51.

Theo kết cấu này, do gân chống bắn nước 53 được bố trí ở phần bậc 51, mà được làm lõm lên phía trên so với phần đế 50 là chi tiết có dạng tấm phẳng nên hạn chế được gió thổi khi chạy xe A đập trực tiếp từ phía trước vào gân chống bắn nước 53. Do vậy, tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe A có thể được giảm. Ngoài ra, do gân chống bắn nước 53 được bố trí ở phần bậc 51 nên khoảng cách giữa gân chống bắn nước 53 và mặt đường có thể được đảm bảo ở mức đủ lớn và có thể hạn chế được khoảng sáng gầm xe tối thiểu của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 bị thu nhỏ bởi gân chống bắn nước 53.

Ngoài ra, phần mặt dưới 56 của phần nhô, mà là phần mặt dưới của phần nhô

52, có dạng tấm phẳng nối tiếp với phần đế 50.

Theo kết cấu này, khoảng cách giữa phần nhô 52 và mặt đường có thể được đảm bảo ở mức đủ lớn và có thể hạn chế được khoảng sáng gầm xe tối thiểu của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 bị thu nhỏ bởi phần nhô 52.

Ngoài ra, phần bậc 51 là một mặt nghiêng mà nghiêng theo cách hướng lên phía trên khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và gân chống bắn nước 53 nhô xuống phía dưới từ phần đầu ở phía ngoài phần bậc 51 theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, nước và gió thổi khi chạy xe có thể bị buộc phải chảy một cách trơn tru về phía gân chống bắn nước 53 dọc theo mặt nghiêng này. Do vậy, có thể hạn chế được, theo cách hiệu quả, nước bị văng lên và tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe có thể được giảm.

Ngoài ra, đầu dưới 53b của gân chống bắn nước 53 được bố trí ở bên trên phần mặt dưới 56 của phần nhô, mà là đầu dưới của phần nhô 52.

Theo kết cấu này, có thể hạn chế được gió thổi khi chạy xe A đập trực tiếp từ phía trước vào gân chống bắn nước 53, do vậy, tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe A có thể được giảm.

Ngoài ra, gân trong 63 và gân ngoài 64, nối với phần đầu sau 53c của gân chống bắn nước 53, được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, gân trong 63 kéo dài về phía sau và về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau 53c và gân ngoài 64 kéo dài về phía sau và ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau 53c.

Theo kết cấu này, nước, mà chảy về phía sau từ gân chống bắn nước 53, có thể được dẫn về phía sau và về phía trong theo hướng chiều rộng xe bởi gân trong 63 và có thể được dẫn về phía sau và ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi gân ngoài 64. Do vậy, có thể hạn chế được nước bị xả ở ngay phía sau gân chống bắn nước 53, do vậy, các bộ phận cấu thành như hộp lọc không khí 31, mà được bố trí ở ngay phía sau gân chống bắn nước 53, có thể được bảo vệ khỏi nước.

Ngoài ra, gân theo hướng chiều rộng xe 65 và gân theo hướng chiều dọc xe 66 được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, gân theo hướng chiều rộng xe 65 được

nối với phần đầu sau 53d của gân chống bắn nước 53, gân theo hướng chiều dọc xe 66 được nối với gân theo hướng chiều rộng xe 65, gân theo hướng chiều rộng xe 65 kéo dài về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau 53d và gân theo hướng chiều dọc xe 66 kéo dài về phía trước xe từ phần đầu ở bên trong theo hướng chiều rộng xe của gân theo hướng chiều rộng xe 65.

Theo kết cấu này, có thể hạn chế được nước, mà chảy ra phía ngoài từ gân chống bắn nước 53, bị đi về phía trong theo hướng chiều rộng xe bởi gân theo hướng chiều dọc xe 66 và gân theo hướng chiều rộng xe 65. Do vậy, các bộ phận cấu thành được bố trí ở phía trong gân chống bắn nước 53 theo hướng chiều rộng xe và những vị trí tương tự có thể được bảo vệ khỏi nước.

Ngoài ra, mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c và mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c, được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40 và ở phía trong các phần đầu sau 53c, 53d của các gân chống bắn nước 53 theo hướng chiều rộng xe, mà nghiêng theo cách hướng xuống phía dưới khi tiến về phía sau.

Theo kết cấu này, gió thổi khi chạy xe, mà đi về phía sau từ các gân chống bắn nước 53, có thể bị buộc phải đi xuống phía dưới về phía sau một cách trơn tru bởi mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c và mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c và lực cản của gió thổi khi chạy xe có thể được giảm. Ngoài ra, nước, mà chảy về phía sau từ gân chống bắn nước 53, có thể được dẫn xuống phía dưới bởi mặt nghiêng thứ nhất ở phần sau 63c và mặt nghiêng thứ hai ở phần sau 65c và nước có thể được ngăn không hướng lên phía trên.

Ngoài ra, hộp lọc không khí 31 để hút và làm sạch không khí bên ngoài được bố trí ở phía sau tấm ốp gầm xe 40.

Theo kết cấu này, hướng của nước, mà chảy dọc theo mặt dưới của tấm ốp gầm xe 40, có thể được điều khiển bởi gân chống bắn nước 53 và có thể hạn chế được nước, mà chảy về phía sau từ tấm ốp gầm xe 40, đập vào hộp lọc không khí 31.

Ngoài ra, các phương án mô tả trên đây thể hiện một khía cạnh áp dụng sáng chế và sáng chế không bị giới hạn ở các phương án này.

Mặc dù các phương án nêu trên đã mô tả rằng phần nhô 52 nằm ngang bằng

với phần đầu trước 50b của phần đế 50 và nhô xuống phía dưới so với phần bậc 51, song sáng chế không bị giới hạn ở cấu hình này. Phần nhô 52 cũng có thể nhô xuống phía dưới so với phần đế 50.

Tiếp theo, mặc dù việc mô tả đã được thực hiện với việc dùng xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 theo các phương án mô tả trên đây làm ví dụ về xe máy, song sáng chế không bị giới hạn ở cấu hình này và sáng chế có thể được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có ba bánh gồm hai bánh trước hoặc hai bánh sau và xe kiểu ngồi để chân hai bên có bốn bánh hoặc nhiều hơn.

Các phương án mô tả trên đây hỗ trợ các cấu hình sau.

(Cấu hình thứ nhất)

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 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 bao gồm khung nghiêng xuống dưới (19a) và khung gầm (19b); khung nghiêng xuống dưới (19a) kéo dài xuống phía dưới từ ống đầu (18), khung gầm (19b) kéo dài về phía sau từ phần dưới của khung nghiêng xuống dưới (19a); và tấm ốp gầm xe (40) để che khung gầm (19b) từ phía dưới ở giữa bánh trước (13) và bánh sau (15) và ở phía sau đầu dưới của khung nghiêng xuống dưới (19a), tấm ốp gầm xe (40) có gân chống bắn nước (53) nhô xuống phía dưới từ mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40) và kéo dài theo hướng chiều dọc xe. Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên này, khi nhìn từ phía trước xe, tấm ốp gầm xe (40) có phần nhô (52) gói chông từ phía trước xe lên gân chống bắn nước (53), đầu trước (53a) của gân chống bắn nước (53) được nối với phần nhô (52), khi nhìn từ phía trước xe, gân chống bắn nước (53) được che khuất bởi phần nhô (52).

Theo kết cấu này, nhờ gân chống bắn nước kéo dài theo hướng chiều dọc xe, có thể ngăn chặn được nước, mà chảy dọc theo tấm ốp gầm xe, bị văng lên. Ngoài ra, do phần nhô gói chông từ phía trước xe lên gân chống bắn nước nên gió thổi khi chạy xe đập từ phía trước vào phần nhô, luồng gió thổi khi chạy xe bị phân tán theo cách thích hợp và hạn chế được gió thổi khi chạy xe đập trực tiếp vào gân chống bắn nước. Do vậy, tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe, mà đi dọc theo gân chống bắn nước, có thể được giảm.

(Cấu hình thứ hai)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo Cấu hình thứ nhất, phần nhô (52) bao gồm phần mặt sau (55), phần mặt dưới (56), phần mặt trước (57) và phần mặt bên (58); phần mặt sau (55) kéo dài xuống phía dưới, phần mặt dưới (56) kéo dài về phía trước từ đầu dưới của phần mặt sau (55), phần mặt trước (57) kéo dài lên phía trên từ đầu trước của phần mặt dưới (56), phần mặt bên (58) kéo dài lên phía trên từ đầu ở phía ngoài phần mặt dưới (56) theo hướng chiều rộng xe.

(Cấu hình thứ ba)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo Cấu hình thứ nhất hoặc Cấu hình thứ hai, tấm ốp gầm xe (40) bao gồm phần đế (50) và phần bậc (51), phần đế (50) có dạng tấm phẳng, phần bậc (51) được làm lõm lên phía trên so với phần đế (50) ở phía ngoài phần đế (50) theo hướng chiều rộng xe, gân chống bắn nước (53) nhô xuống phía dưới từ phần bậc (51); và phần nhô (52) nhô xuống phía dưới so với phần bậc (51).

Theo cấu hình này, do gân chống bắn nước được bố trí ở phần bậc mà được làm lõm lên phía trên so với phần đế là chi tiết có dạng tấm phẳng nên hạn chế được gió thổi khi chạy xe đập trực tiếp từ phía trước vào gân chống bắn nước. Do vậy, tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe có thể được giảm. Ngoài ra, khoảng cách giữa gân chống bắn nước và mặt đường có thể được đảm bảo ở mức đủ lớn và có thể hạn chế được khoảng sáng gầm xe tối thiểu của xe kiểu ngồi để chân hai bên bị thu nhỏ bởi gân chống bắn nước.

(Cấu hình thứ tư)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo Cấu hình thứ ba, phần mặt dưới (56) của phần nhô (52) có dạng tấm phẳng nối tiếp với phần đế (50).

Theo cấu hình này, khoảng cách giữa phần nhô và mặt đường có thể được đảm bảo ở mức đủ lớn và có thể hạn chế được khoảng sáng gầm xe tối thiểu của xe kiểu ngồi để chân hai bên bị thu nhỏ bởi phần nhô.

(Cấu hình thứ năm)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo Cấu hình thứ ba hoặc Cấu hình thứ tư, phần bậc (51) là một mặt nghiêng mà nghiêng theo cách hướng lên phía trên khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe; và gân chống bắn nước (53) nhô xuống phía

dưới từ phần đầu ở phía ngoài phần bậc (51) theo hướng chiều rộng xe.

Theo cấu hình này, nước và gió thổi khi chạy xe có thể bị buộc phải đi một cách trơn tru về phía gân chống bắn nước dọc theo mặt nghiêng này. Do vậy, có thể hạn chế được, theo cách hiệu quả, nước bị văng lên và tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe có thể được giảm.

(Cấu hình thứ sáu)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ Cấu hình thứ nhất đến Cấu hình thứ năm, đầu dưới (53b) của gân chống bắn nước (53) được bố trí ở bên trên đầu dưới (56) của phần nhô (52).

Theo cấu hình này, có thể hạn chế được gió thổi khi chạy xe đập trực tiếp từ phía trước vào gân chống bắn nước, do vậy, tiếng ồn sinh ra bởi gió thổi khi chạy xe có thể được giảm.

(Cấu hình thứ bảy)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ Cấu hình thứ nhất đến Cấu hình thứ sáu, gân trong (63) và gân ngoài (64), mà được nối với phần đầu sau (53c) của gân chống bắn nước (53), được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40), gân trong (63) kéo dài về phía sau và về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau (53c); và gân ngoài (64) kéo dài về phía sau và ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau (53c).

Theo cấu hình này, nước, mà chảy về phía sau từ gân chống bắn nước, có thể được dẫn về phía sau và về phía trong theo hướng chiều rộng xe bởi gân trong và có thể được dẫn về phía sau và ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi gân ngoài. Do vậy, có thể hạn chế được nước bị xả ở ngay phía sau gân chống bắn nước, do vậy, các bộ phận cấu thành và các chi tiết tương tự, mà được bố trí ở ngay phía sau gân chống bắn nước, có thể được bảo vệ khỏi nước.

(Cấu hình thứ tám)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ Cấu hình thứ nhất đến Cấu hình thứ sáu, gân theo hướng chiều rộng xe (65) và gân theo hướng chiều dọc xe (66) được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40), gân theo

hướng chiều rộng xe (65) được nối với phần đầu sau (53d) của gân chống bắn nước (53), gân theo hướng chiều dọc xe (66) được nối với gân theo hướng chiều rộng xe (65), gân theo hướng chiều rộng xe (65) kéo dài về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau (53d); và gân theo hướng chiều dọc xe (66) kéo dài về phía trước xe từ phần đầu ở bên trong theo hướng chiều rộng xe của gân theo hướng chiều rộng xe (65).

Theo cấu hình này, có thể hạn chế được nước, mà chảy về phía sau từ gân chống bắn nước, chảy về phía trong theo hướng chiều rộng xe bởi gân theo hướng chiều dọc xe và gân theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, các bộ phận cấu thành và các chi tiết tương tự, mà được bố trí ở phía trong gân chống bắn nước theo hướng chiều rộng xe, có thể được bảo vệ khỏi nước.

(Cấu hình thứ chín)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ Cấu hình thứ nhất đến Cấu hình thứ tám, mặt nghiêng ở phần sau (63c, 65c) được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40) và ở phía trong phần đầu sau (53c, 53d) của gân chống bắn nước (53) theo hướng chiều rộng xe, mặt nghiêng ở phần sau (63c, 65c) nghiêng theo cách hướng xuống phía dưới khi tiến về phía sau.

Theo cấu hình này, gió thổi khi chạy xe, mà đi về phía sau từ các gân chống bắn nước, có thể bị buộc phải đi xuống phía dưới về phía sau một cách trơn tru bởi mặt nghiêng ở phần sau và lực cản của gió thổi khi chạy xe có thể được giảm. Ngoài ra, nước, mà chảy về phía sau từ gân chống bắn nước, có thể được dẫn xuống phía dưới bởi mặt nghiêng ở phần sau và nước có thể được ngăn không hướng lên phía trên.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên 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 bao gồm khung nghiêng xuống dưới (19a) và khung gằm (19b); khung nghiêng xuống dưới (19a) kéo dài xuống phía dưới từ ống đầu (18), khung gằm (19b) kéo dài về phía sau từ phần dưới của khung nghiêng xuống dưới (19a); và

tấm ốp gằm xe (40) để che khung gằm (19b) từ phía dưới ở giữa bánh trước (13) và bánh sau (15) và ở phía sau đầu dưới của khung nghiêng xuống dưới (19a), tấm ốp gằm xe (40) có gân chống bắn nước (53) nhô xuống phía dưới từ mặt dưới của tấm ốp gằm xe (40) và kéo dài theo hướng chiều dọc xe, khác biệt ở chỗ:

khi nhìn từ phía trước xe, tấm ốp gằm xe (40) có phần nhô (52) gồ chông từ phía trước xe lên gân chống bắn nước (53),

đầu trước (53a) của gân chống bắn nước (53) được nối với phần nhô (52),

khi nhìn từ phía trước xe, gân chống bắn nước (53) được che khuất bởi phần nhô (52).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó phần nhô (52) bao gồm phần mặt sau (55), phần mặt dưới (56), phần mặt trước (57) và phần mặt bên (58); phần mặt sau (55) kéo dài xuống phía dưới, phần mặt dưới (56) kéo dài về phía trước từ đầu dưới của phần mặt sau (55), phần mặt trước (57) kéo dài lên phía trên từ đầu trước của phần mặt dưới (56), phần mặt bên (58) kéo dài lên phía trên từ đầu ở phía ngoài phần mặt dưới (56) theo hướng chiều rộng xe.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

tấm ốp gằm xe (40) bao gồm phần đế (50) và phần bậc (51), phần đế (50) có dạng tấm phẳng, phần bậc (51) được làm lõm lên phía trên so với phần đế (50) ở phía ngoài phần đế (50) theo hướng chiều rộng xe,

gân chống bắn nước (53) nhô xuống phía dưới từ phần bậc (51); và

phần nhô (52) nhô xuống phía dưới so với phần bậc (51).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó phần mặt dưới (56) của phần nhô (52) có dạng tấm phẳng nối tiếp với phần đế (50).
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3 hoặc 4, trong đó:
 phân bậc (51) là một mặt nghiêng mà nghiêng theo cách hướng lên phía trên khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe; và
 gân chống bắn nước (53) nhô xuống phía dưới từ phần đầu ở phía ngoài phân bậc (51) theo hướng chiều rộng xe.
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó đầu dưới (53b) của gân chống bắn nước (53) được bố trí ở bên trên đầu dưới (56) của phần nhô (52).
7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó:
 gân trong (63) và gân ngoài (64), mà được nối với phần đầu sau (53c) của gân chống bắn nước (53), được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40),
 gân trong (63) kéo dài về phía sau và về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau (53c); và
 gân ngoài (64) kéo dài về phía sau và ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau (53c).
8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó:
 gân theo hướng chiều rộng xe (65) và gân theo hướng chiều dọc xe (66) được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40), gân theo hướng chiều rộng xe (65) được nối với phần đầu sau (53d) của gân chống bắn nước (53), gân theo hướng chiều dọc xe (66) được nối với gân theo hướng chiều rộng xe (65),
 gân theo hướng chiều rộng xe (65) kéo dài về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu sau (53d); và

gân theo hướng chiều dọc xe (66) kéo dài về phía trước xe từ phần đầu ở bên trong theo hướng chiều rộng xe của gân theo hướng chiều rộng xe (65).

9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó mặt nghiêng ở phần sau (63c, 65c) được bố trí ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe (40) và ở phía trong phần đầu sau (53c, 53d) của gân chống bắn nước (53) theo hướng chiều rộng xe, mặt nghiêng ở phần sau (63c, 65c) nghiêng theo cách hướng xuống phía dưới khi tiến về phía sau.

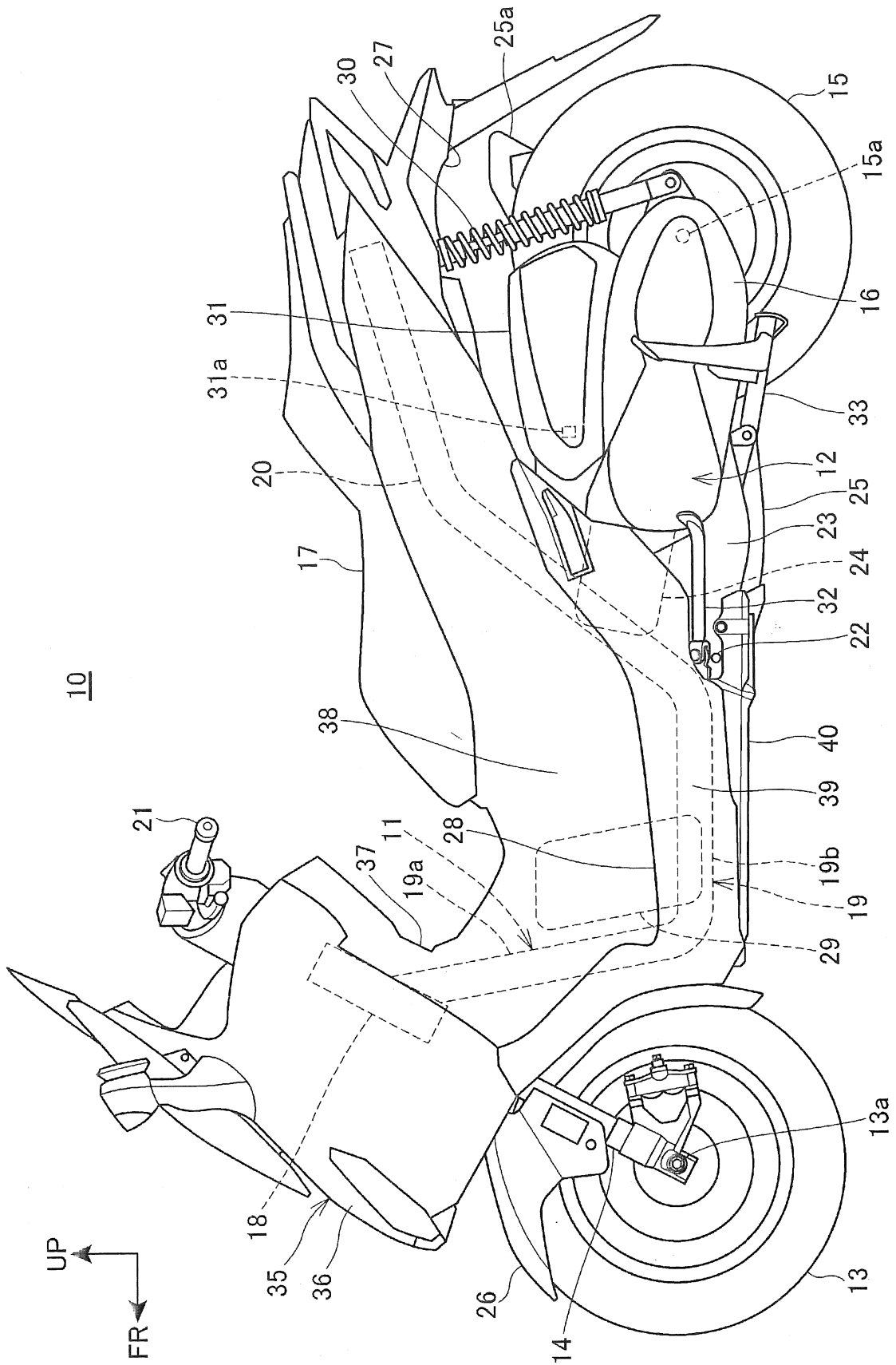


FIG.1

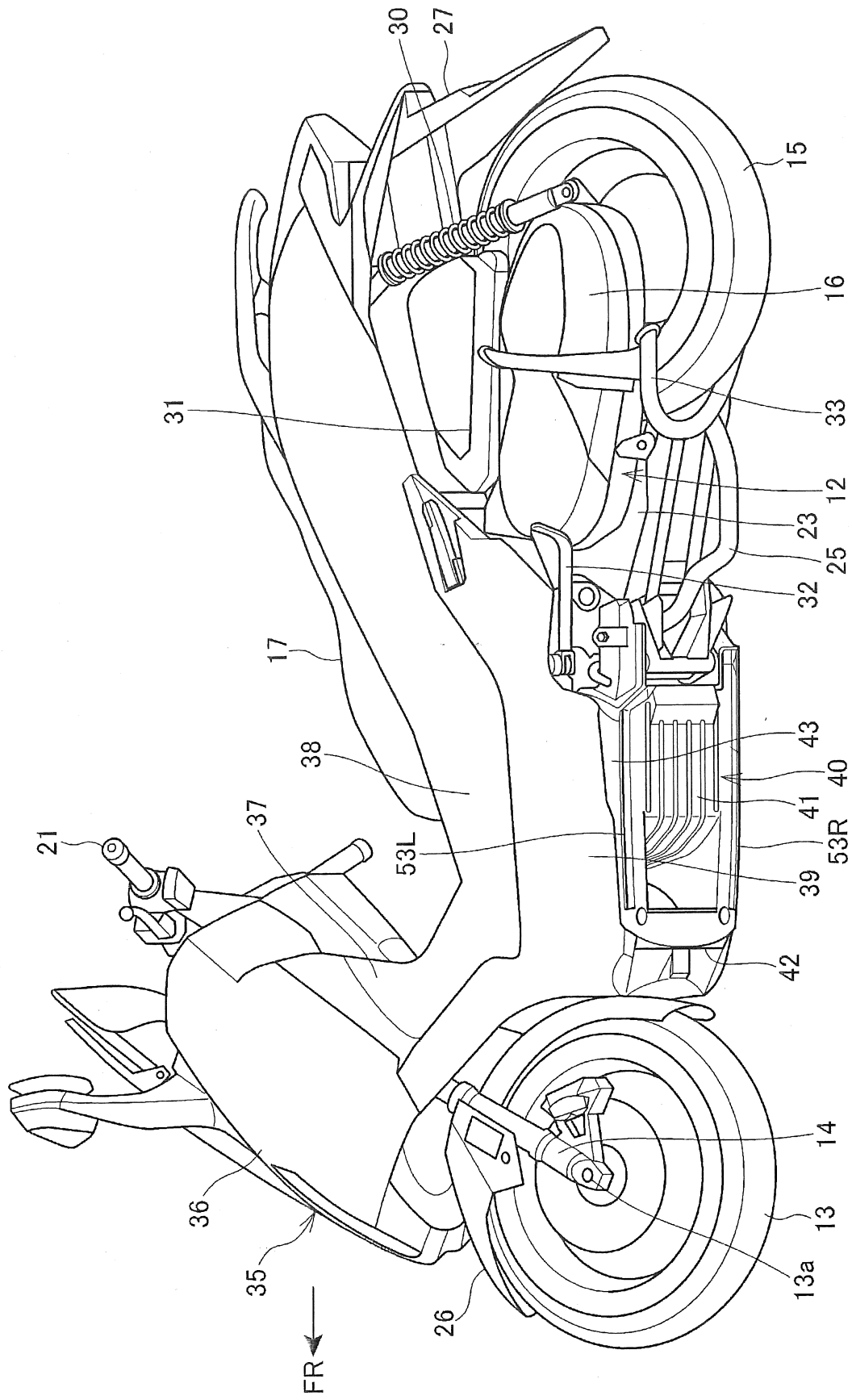


FIG.2

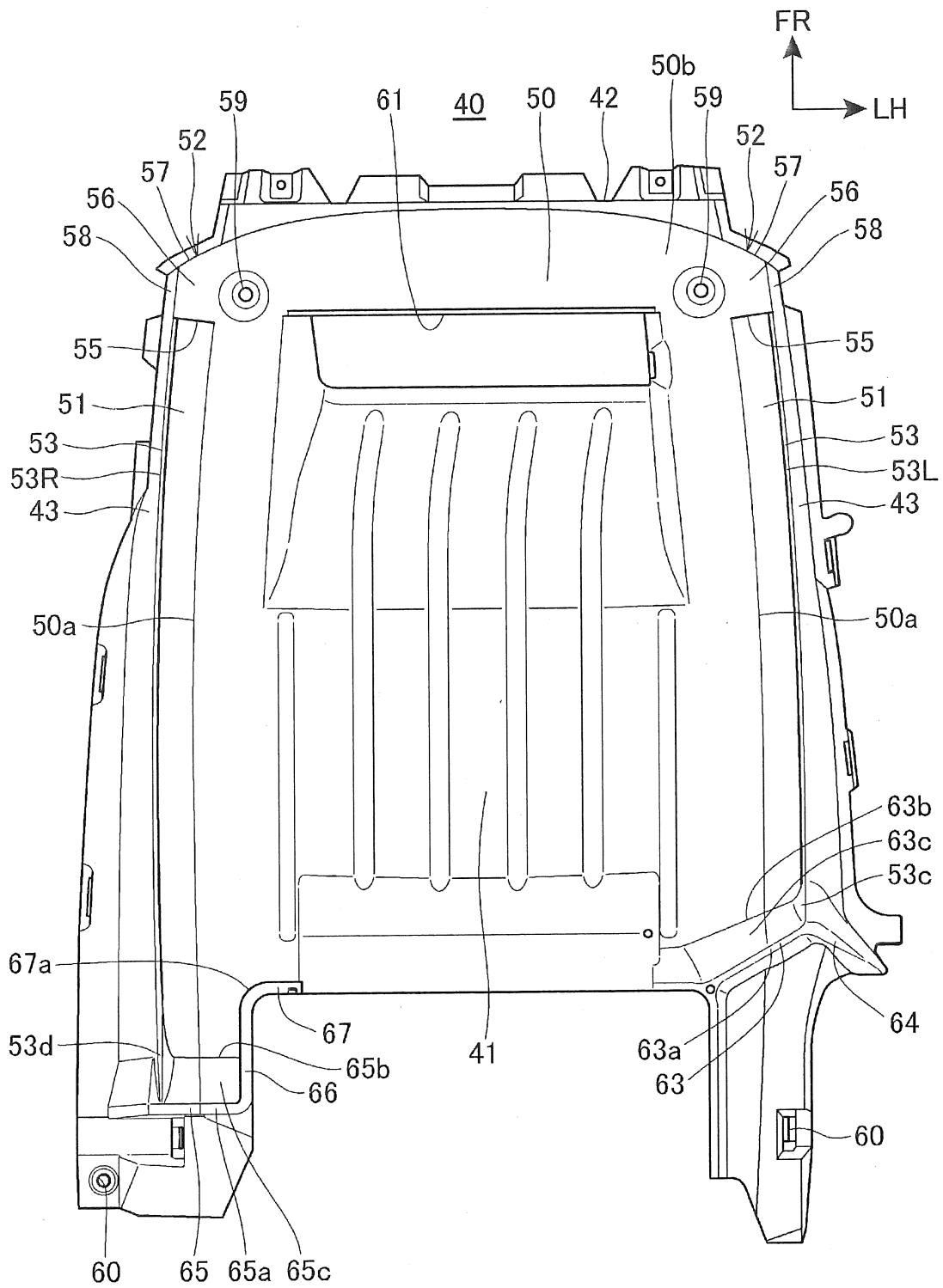


FIG. 3

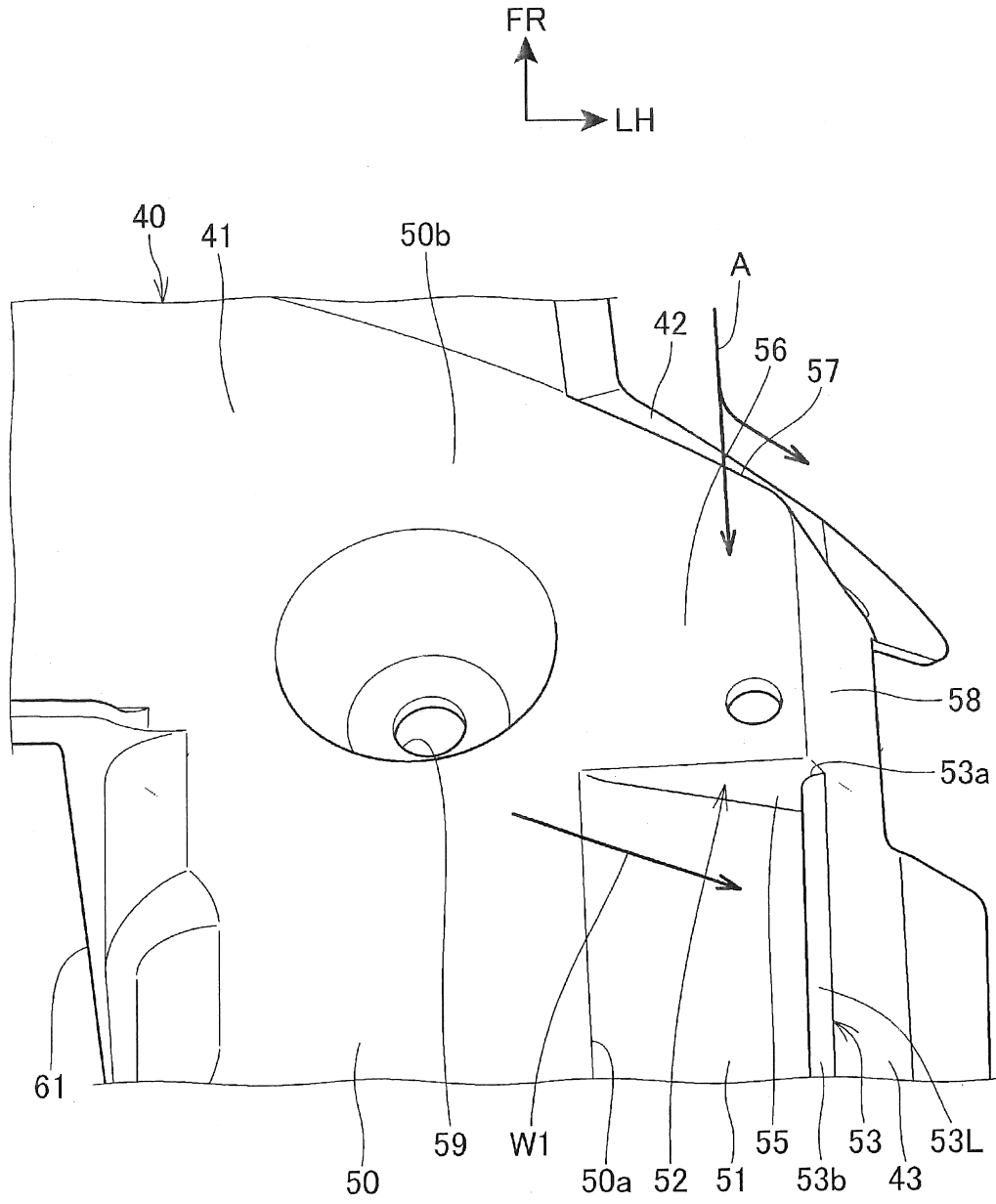


FIG. 4

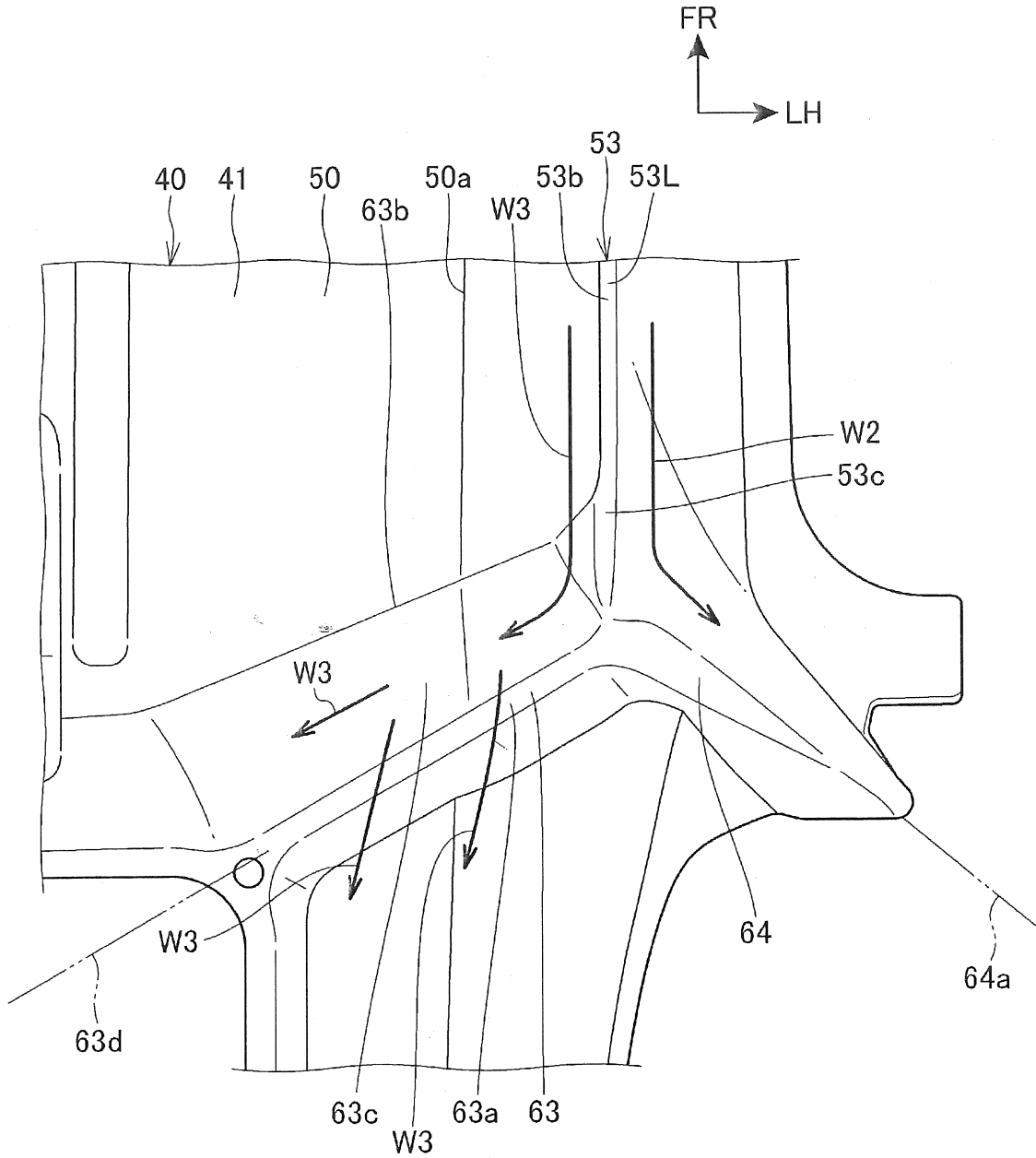


FIG.5

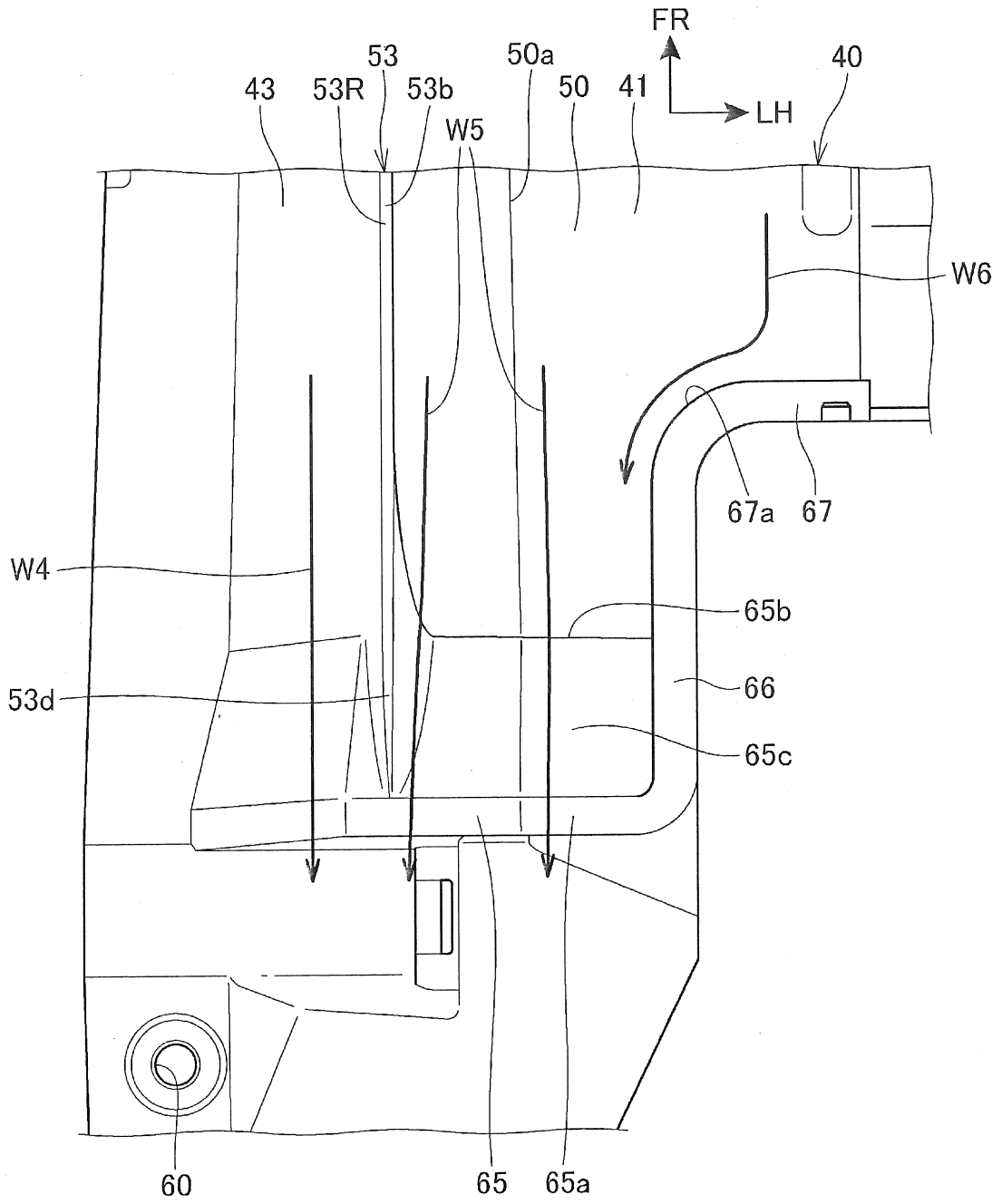


FIG. 6