



(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) 
1-0019404

(51)⁷ **B60Q 1/44, B62J 6/04, 15/00**

(13) **B**

(21) 1-2009-00056

(22) 09.01.2009

(30) JP2008-021578 31.01.2008 JP

(45) 25.07.2018 364

(43) 25.08.2009 257

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

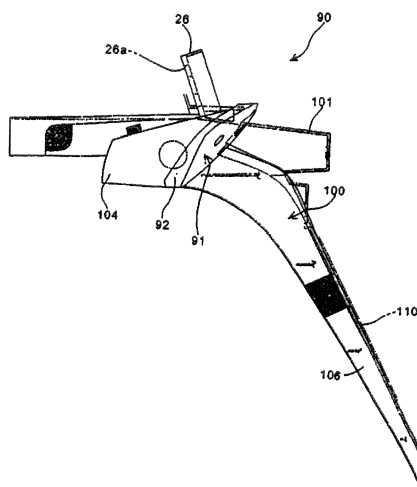
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) Hiroyuki NAKAJIMA (JP), Sachiko TAKIMOTO (JP), Yasushi TATEISHI (JP)

(74) Văn phòng luật sư Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) **THIẾT BỊ CHIẾU SÁNG Ở PHÍA SAU XE**

(57) Sáng chế đề cập đến thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe trong phần vỏ được làm liền khối với tấm chắn bùn sau mà toàn bộ bóng đèn được chứa trong đó. Thiết bị chiếu sáng ở phía sau (90) được tạo ra có chi tiết đế (100) trong đó phần vỏ (104) cho bóng đèn xi-nhan (93) được làm liền khối với phần tấm chắn bùn sau (106) cho bánh sau (WR). Khoảng trống để chứa đèn được tạo ra bằng cách tạo ra phần lõm (105) để chứa bóng đèn xi-nhan (93) và đui cắm (95) trong phần vỏ (104) và che lỗ của phần lõm (105) bằng thấu kính (92). Đui cắm (95) của bóng đèn xi-nhan (93) được đỡ bởi mặt phản xạ đèn xi-nhan (94) trong phần lõm (105). Mặt phản xạ đèn xi-nhan (94) được lắp cố định vào phần vỏ (104) bằng chi tiết bắt chặt (99) từ hướng ngược lại với hướng trong đó thấu kính che. Lỗ xuyên (97) nối thông với khoảng trống bên trong thân được tạo ra ở thành bên của phần lõm (105) và đường dây (96) của bóng đèn xi-nhan (93) được dẫn vào trong khoảng trống bên trong thân qua lỗ xuyên (97).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe, cụ thể là sáng chế đề cập đến thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe trong phần vỏ được làm liền khối với tấm chắn bùn sau mà toàn bộ bóng đèn được chứa trong đó.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Kết cấu của thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe mà vỏ dùng cho đèn và tấm chắn bùn sau (tấm chắn bùn của bánh sau) được làm liền khối đã được biết đến.

Thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe trong đó vỏ dùng cho đèn mà hai đèn xi-nhan phải và trái được bố trí trong đó tiếp theo đến đèn dùng ở giữa thân và tấm chắn bùn sau bố trí ở phía sau và ở phía trên bánh sau được làm liền khối bằng nhựa đã được đề cập trong tài liệu sáng chế 1 (JP-U No. 1991-126732).

Tuy nhiên, trong kết cấu đã được đề cập trong tài liệu sáng chế 1, do bóng đèn dùng và bóng đèn xi-nhan được đỡ bởi đáy của phần lõm tạo ra trong vỏ, nên các đui cắm ở các phía sau của cả hai bóng đèn đều bị lộ ra ngoài vỏ và để giữ cho chúng khỏi bị hơi ẩm và bụi, các phía sau của cả hai bóng đèn cần phải được che thêm bằng phần riêng biệt. Ngoài ra, cũng cần tính đến là vỏ bị cong vênh bởi sự lắc của tấm chắn bùn sau kéo dài về phía sau và xuống dưới ở thân trong kết cấu này, không những thấu kính và vỏ mà cả vỏ và phần riêng biệt cần phải được bịt kín, nên cần có nhiều chi tiết, và có thể làm tăng chi phí.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế nhằm khắc phục các nhược điểm của giải pháp kỹ thuật đã biết nêu trên và đề xuất thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe trong đó

toàn bộ bóng đèn được chứa trong phần vỏ được làm liền khối với tấm chắn bùn sau.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe trong đó phần vỏ dùng cho đèn được tạo kết cấu bởi bóng đèn và đuôi cắm được làm liền khối với tấm chắn bùn sau bố trí ở phía sau và ở phía trên bánh sau của xe và có khác biệt thứ nhất ở chỗ, phần lõm để chứa đèn được tạo ra trong vỏ và khoảng trống để chứa đèn được tạo ra bằng cách che lỗ của phần lõm bằng thấu kính.

Thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe theo sáng chế còn có khác biệt thứ hai ở chỗ, chi tiết đỡ để đỡ bóng đèn được tạo ra và chi tiết đỡ này được lắp cố định vào tấm chắn bùn sau bởi chi tiết bắt chặt từ hướng ngược lại với hướng trong đó thấu kính che lỗ của phần lõm.

Thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe theo sáng chế còn có khác biệt thứ ba ở chỗ, đèn là mỗi trong số đèn dừng và đèn xi-nhan sau và đèn khác được tạo ra độc lập tách biệt khỏi phần vỏ và phần tấm chắn bùn sau.

Thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe theo sáng chế còn có khác biệt thứ tư ở chỗ, lỗ xuyên nối thông với khoảng trống bên trong thân được tạo ra ở thành bên của phần lõm và đường dây để cấp năng lượng điện cho bóng đèn được dẫn từ phần lõm đến khoảng trống bên trong thân qua lỗ xuyên.

Thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe theo sáng chế còn có khác biệt thứ năm ở chỗ, chi tiết bịt kín đặt vào và bịt kín giữa phần vỏ và đường dây được lắp và được cố định vào trong lỗ xuyên.

Thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe theo sáng chế còn có khác biệt thứ sáu ở chỗ, lỗ xuyên được tạo ra ở vị trí nằm chồng lên bóng đèn theo hướng dọc của thân.

Hiệu quả của sáng chế

Theo khác biệt thứ nhất, do phần lõm để chứa đèn được tạo ra trong phần vỏ và khoảng trống để chứa đèn được tạo ra bằng cách che lỗ của phần lõm bằng thấu kính, nên vỏ và phần riêng biệt không cần phải được bịt kín và

do thấu kính và vỏ đã được bịt kín, nên có thể giảm được số lượng các chi tiết và có thể giảm được chi phí.

Theo khác biệt thứ hai, do chi tiết đỡ để đỡ bóng đèn được tạo ra và chi tiết đỡ này được lắp cố định vào tấm chắn bùn sau bởi chi tiết bắt chặt từ hướng ngược lại với hướng trong đó thấu kính che lỗ của phần lõm, nên chi tiết bắt chặt không bị lộ ra ở phía thấu kính và chất lượng hình dáng bên ngoài được duy trì.

Theo khác biệt thứ ba, do đèn là mỗi trong số đèn dừng và đèn xi-nhan sau và đèn khác được tạo ra độc lập tách biệt khỏi phần vỏ và phần tấm chắn bùn sau, nên đèn dừng và bóng đèn cho đèn xi-nhan sau có thể được bảo vệ không phụ thuộc vào sự lắc của phần tấm chắn bùn sau và các phần khác.

Theo khác biệt thứ tư, do lỗ xuyên nối thông với khoảng trống bên trong thân được tạo ra ở thành bên của phần lõm và đường dây để cấp năng lượng điện cho bóng đèn được dẫn từ phần lõm đến khoảng trống bên trong thân qua lỗ xuyên, nên đường dây được dẫn vào khoảng trống bên trong thân không đi ra bên ngoài thân và có thể được bảo vệ khỏi hơi ẩm và bụi.

Theo khác biệt thứ năm, do chi tiết bịt kín gài vào giữa phần vỏ và đường dây bịt kín cả hai được lắp và được cố định vào trong lỗ xuyên, nên khả năng bịt kín giữa phần vỏ và đường dây được đảm bảo, và hơi ẩm và các thứ khác có thể được ngăn chắc chắn không cho xâm nhập vào trong khoảng trống của vỏ.

Theo khác biệt thứ sáu, do lỗ xuyên được tạo ra ở vị trí nằm chồng lên bóng đèn theo hướng dọc của thân, nên giảm được khoảng cách giữa bóng đèn và lỗ xuyên và có thể giảm được toàn bộ chiều dài của đường dây. Nhờ đó, khoảng trống để chứa bóng đèn có thể được thu nhỏ lại. Ngay cả khi đường dây được lắp cố định trong lỗ xuyên, thì đường dây có thể được kéo ra khỏi phần lõm với đường dây nối với bóng đèn khi bảo dưỡng và các công việc khác mà không kéo dài đường dây ra quá nhiều.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh của xe máy theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu cạnh phóng to của phần sau của thân.

Fig.3 là hình chiếu cạnh của thiết bị chiếu sáng ở phía sau theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.4 là hình chiếu bằng của thiết bị chiếu sáng ở phía sau.

Fig.5 là hình chiếu nhìn từ phía sau của thiết bị chiếu sáng ở phía sau.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt nhìn theo đường G-G trên Fig.5.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt nhìn theo đường F-F trên Fig.5.

Fig.8 là hình chiếu bằng thể hiện kết cấu của cụm đèn dừng và các phần theo chu vi của nó.

Fig.9 là hình phối cảnh của nắp che trên tạo thành thanh nắm tay.

Fig.10 là hình chiếu bằng của lõi tạo thành thanh nắm tay.

Fig.11 là hình chiếu cạnh của lõi.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện ưu tiên

Theo các hình vẽ, phương án thực hiện ưu tiên của sáng chế sẽ được mô tả chi tiết dưới đây. Fig.1 là hình chiếu cạnh của xe máy 1 theo một phương án thực hiện của sáng chế. Xe máy 1 là xe ngồi dạng chân kiểu scutor được tạo ra có cụm động lực lắp mà bộ truyền động biến thiên liên tục được tạo ra trong đó. Ống đầu hình trụ 4 được lắp cố định ở phía trước hai khung chính phải và trái 6 trong thân và bánh trước WF được nối ngỗng xoay được ở mỗi đầu dưới của hai chạc trước phải và trái 5, các chạc này được nối ngỗng bởi ống đầu 4.

Bánh trước WF có thể được lái bởi tay lái 2 nối với trục dạng trụ (không được thể hiện trên hình vẽ), trục này được nối ngỗng xoay được bởi ống đầu 4 và hai tay nắm phải và trái 3 được tạo ra ở tay lái 2. Ống đầu 4 lần lượt được che bởi nắp che trước 24 và tấm nắp che 15 như phần bên ngoài theo hướng dọc của thân. Cụm đèn chiếu 30 như cụm đèn pha mà đèn vị trí và hai đèn xi-nhan trước phải và trái được lắp trong đó được đỡ bởi thanh đỡ đèn 7 lắp cố

định vào ống đầu 4 và được bố trí sao cho phần thấu kính nhìn thấy được từ lỗ của nắp che trước 24 và đối diện với phía trước của thân.

Khung chính 6 được nối với khung đỡ yên 9 uốn cong ở phía dưới của thân và kéo dài về phía sau trong thân. Giá đỡ 12 để đỡ cụm động lực 18 được nối với tấm nối 11 nối với phần dưới của khung chính 6. Khung chính 6 và khung đỡ yên 9 còn được nối bởi hai khung phụ phải và trái 8 qua tấm nối 10 bố trí gần như ở giữa thân và bình nhiên liệu 13 được bố trí với bình nhiên liệu được giữ giữa các khung phụ phải và trái 8.

Cụm động lực 18 bao gồm động cơ 17, bộ chế hòa khí 21 và hộp bộ lọc không khí 20 được đỡ bởi giá đỡ 12 mà một đầu của nó được nối ngỗng xoay được bởi tấm nối 11. Cụm động lực 18 có thể được lắp dựa vào một đầu của giá đỡ 12 như trục xoay do cụm động lực được treo vào giảm xóc sau 22 gắn vào khung đỡ yên 9. Bánh sau WR là bánh dẫn động được nối ngỗng xoay được vào đầu sau của cụm động lực 18. Đầu kia của ống xả 19 nối với cửa xả của động cơ 17 được nối với bộ giảm thanh 23 như ống giảm thanh bố trí ở phần sau của thân.

Khung đỡ yên 9 được che bởi nắp che yên 25 sát liền với yên xe 16 mà người lái xe ngồi trên đó và có hình dạng đối xứng. Thanh nắm tay 80 dùng cho người ngồi sau ở phần sau của yên xe để nắm tay khi thân được xoay theo hướng ngược lại và khi hai người được ngồi được gắn vào đầu sau của nắp che yên 25, và cụm đèn dừng 70 mà đèn đuôi và đèn phanh được làm liền khối trong đó được gắn bên dưới thanh nắm tay 80. Thiết bị chiếu sáng ở phía sau 90 tạo ra liền khối với tấm chắn bùn cho bánh sau WR được gắn bên dưới cụm đèn dừng 70. Hai đèn xi-nhan sau phải và trái 91 được tạo ra ở chi tiết đế của thiết bị chiếu sáng ở phía sau 90 và phần kéo dài 26 kéo dài lên trên từ chi tiết đế được lắp cố định vào đầu sau của khung đỡ yên 9.

Fig.2 là hình chiếu cạnh phóng to của phần sau của thân. Số chỉ dẫn tương tự như số chỉ dẫn nêu trên thể hiện phần tương tự hoặc giống nhau. Như được mô tả trên đây, cụm đèn dừng 70 được gắn vào đầu sau của nắp che yên 25, nắp che yên này che khung đỡ yên 9 và thanh nắm tay 80 được tạo ra giữa

cụm đèn dừng 70 và yên xe 16. Thiết bị chiếu sáng ở phía sau 90 được tạo ra có hai đèn xi-nhan sau phải và trái 91, đèn xi-nhan sau này được gắn bên dưới cụm đèn dừng 70.

Thanh nắm tay 80 có kết cấu được tạo ra bằng cách lắp đặt lõi 83 làm bằng nhôm và các vật liệu khác bên trong nắp che trên 81 và nắp che dưới 82 lần lượt làm bằng nhựa và các vật liệu khác. Lỗ 82a được tạo ra ở cả hai phía bên của nắp che dưới 82 và người ngồi sau ngồi lên phần sau của yên xe có thể nắm chặt thanh nắm tay 80 bằng cách luồn các đầu ngón tay của họ vào từ lỗ 82a và nắm chặt phần nắm chặt lõm 84 tạo ra trong lõi 83. Hai khung đỡ yên phải và trái 9 được nối ở các đầu sau tương ứng bởi thanh nối phẳng 27. Lõi 83 được lắp cố định vào thanh nối 27 này bằng các bu lông (không được thể hiện trên hình vẽ) nhờ sử dụng các ống lót lắp 29 tạo ra ở thanh nối 27. Phần kéo dài 26 của thiết bị chiếu sáng ở phía sau 90 được lắp cố định vào thanh nối 27 nhờ sử dụng phần nhô lắp 28 tạo ra ở thanh nối 27.

Fig.3 là hình chiếu cạnh của thiết bị chiếu sáng ở phía sau 90 theo một phương án thực hiện của sáng chế. Fig.4 là hình chiếu bằng của thiết bị chiếu sáng ở phía sau (chỉ phía bên trái theo chiều ngang của xe được thể hiện trên hình vẽ) và Fig.5 là hình chiếu nhìn từ phía sau của thiết bị chiếu sáng ở phía sau. Thiết bị chiếu sáng ở phía sau 90 được tạo ra có chi tiết đế 100 được tạo ra bằng cách làm liền khối hai phần vỏ phải và trái 104, các phần vỏ này chứa bóng đèn xi-nhan 93 của mỗi đèn xi-nhan sau 91 và phần tấm chắn bùn sau 106 như tấm chắn bùn bố trí ở phía sau và ở phía trên bánh sau WR bằng nhựa màu đen và các vật liệu khác. Giá đỡ đèn được phép 101 mà lỗ lắp 102 dùng cho bóng đèn được phép (không được thể hiện trên hình vẽ) được tạo ra trong đó được tạo ra giữa các đèn xi-nhan sau phải và trái 91 của chi tiết đế 100. Các phần lắp 103 dùng cho biển đăng ký 110 được tạo ra ở phía dưới giá đỡ đèn được phép 101. Hơn nữa, lỗ lắp 26a dùng để lắp phần nhô lắp 28 (xem Fig.2) được tạo ra ở phần kéo dài 26 để gắn chi tiết đế 100 vào thanh nối 27.

Trong thiết bị chiếu sáng ở phía sau 90 theo phương án thực hiện này, khoảng trống để chứa bóng đèn xi-nhan 93 được tạo ra bằng cách gắn thấu

kính đèn xi-nhan 92 như nắp che vào lỗ của phần vỏ 104. Thấu kính đèn xi-nhan 92 được bắt chặt vào phần vỏ 104 bằng hai vít 107. Mặt phản xạ đèn xi-nhan 94 như chi tiết đỡ được chứa bên trong phần vỏ 104 và đuôi cắm 95 để đỡ bóng đèn xi-nhan 93 được lắp cố định vào đáy của mặt phản xạ 94 này. Đường dây 96 nối với đuôi cắm 95 để cấp năng lượng điện cho bóng đèn xi-nhan 93 được dẫn vào khoảng trống bên trong thân được che bởi phần phía trên của chi tiết đế 100 và nắp che yên 25 qua lỗ xuyên 97 tạo ra trong phần vỏ 104.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt nhìn theo đường G-G trên Fig.5. Fig.7 là hình vẽ mặt cắt nhìn theo đường F-F trên Fig.5. Số chỉ dẫn tương tự như số chỉ dẫn nêu trên thể hiện phần tương tự hoặc giống nhau. Phần lõm 105 được tạo ra trong phần vỏ 104, và bóng đèn xi-nhan 93 và mặt phản xạ đèn xi-nhan 94, mặt phản xạ này đỡ bóng đèn xi-nhan được chứa trong phần lõm 105. Như được mô tả trên đây, do phần vỏ 104 được tạo kết cấu sao cho toàn bộ bóng đèn xi-nhan 93 được chứa trong phần lõm 105 kéo dài theo hướng dọc của thân, nên không làm hư hại khả năng bịt kín quanh bóng đèn xi-nhan 93 ngay cả khi phần tấm chắn bùn sau 106 bị lắc do sự rung động và các nguyên nhân khác khi chạy xe và phần vỏ 104 hầu như không bị cong vênh và bóng đèn xi-nhan 93 có thể được giữ khỏi bị hơi ẩm và bụi nhờ kết cấu đơn giản.

Do phần đỡ tạo ra có phần gắn để gắn chi tiết đế 100 vào phía bên thân cũng được kéo dài theo hướng dọc của thân, nên độ cứng vững quanh phần vỏ 104 được tăng cường và ngay cả khi phần tấm chắn bùn sau 106 bị lắc, thì phần vỏ 104 hầu như không bị cong vênh.

Do bóng đèn xi-nhan 93 được đỡ bởi mặt phản xạ đèn xi-nhan 94 tách biệt khỏi phần vỏ 104, nên mức tự do thiết kế hình dạng phần vỏ 104 được tăng. Ngoài ra, bóng đèn xi-nhan 93 có thể cũng được đỡ bởi thanh lắp và các chi tiết khác không có chức năng như mặt phản xạ.

Theo phương án thực hiện này, ánh sáng bởi lớp mạ gắn vào mặt phản xạ đèn xi-nhan 94 được truyền bên trong thấu kính đèn xi-nhan trong suốt 92 được đổi màu da cam và nhìn thấy được bằng cách tạo ra mặt phản xạ đèn xi-nhan 94 sao cho đầu của nó bên trong thân sát gần với thấu kính đèn xi-nhan

92. Mặt phản xạ đèn xi-nhan 94 được lắp cố định vào phần vỏ 104 bằng vít 99 như chi tiết bắt chặt được vẽ vào từ phía sau của phần vỏ 104. Nhờ đó, vít 99 không bị lộ ra ở phía thấu kính đèn xi-nhan 92 và chất lượng hình dáng bên ngoài có thể được duy trì. Đối với đèn xi-nhan sau 91, bóng đèn xi-nhan 93 có thể cũng được đổi màu một cách trực tiếp và thấu kính đèn xi-nhan 92 có thể cũng được tạo ra bởi chi tiết trong suốt và không màu.

Theo Fig.4, lỗ xuyên 97 được tạo ra ở thành bên của phần lõm 105 ở vị trí nằm chồng lên bóng đèn xi-nhan 93 theo hướng dọc của thân. Nhờ đó, do giảm được khoảng cách giữa bóng đèn xi-nhan 93 và lỗ xuyên 97, nên có thể giảm được đường dây 96. Theo phương án thực hiện này, chi tiết bịt kín 98 gài vào giữa phần vỏ 104 và đường dây 96 để bịt kín cả hai chi tiết này được lắp và được cố định vào trong lỗ xuyên 97. Chi tiết bịt kín 98 được làm bằng cao su và các vật liệu khác và được tạo ra có chức năng để ngăn không cho hơi ẩm và các chất khác xâm nhập vào trong phần vỏ 104. Theo kết cấu nêu trên của lỗ xuyên 97, ngay cả khi đường dây 96 được lắp cố định chắc chắn bởi chi tiết bịt kín 98, thì bóng đèn xi-nhan 93 và mặt phản xạ đèn xi-nhan 94 có thể được kéo ra khỏi phần lõm 105 với đường dây 96 nối với đui cắm 95 mà không kéo dài đường dây 96 ra quá nhiều. Nhờ đó, có thể làm tăng khả năng dễ bảo dưỡng khi thay thế các bóng đèn.

Fig.8 là hình chiếu bằng thể hiện kết cấu của cụm đèn dừng 70 và các phần theo chu vi của nó. Như được mô tả trên đây, các đầu sau của hai khung đỡ yên phải và trái 9 được nối qua thanh nối 27 bố trí theo chiều ngang của xe. Toàn bộ bốn ống lót lắp 29 tạo ra ở thanh nối 27 đỡ lõi 83 (xem Fig.2) của thanh nắm tay 80 và cũng được lắp vào các thanh lắp 72 kéo dài từ vỏ của cụm đèn dừng 70 đến phía trước thân. Nhờ đó, cụm đèn dừng 70 được tạo ra có kết cấu có thể hấp thu ở mức độ vừa phải sự rung động khi chạy xe bằng cách không chỉ lắp nó vào phía sau nắp che yên 25 mà còn đỡ nó bằng cách treo nó vào thanh nối 27 làm bằng kim loại và các vật liệu khác. Kết cấu có phần kéo dài 26 của chi tiết đế 100 được lắp vào phần nhô lắp 28 của thanh nối 27 còn

treo toàn bộ thiết bị chiếu sáng ở phía sau 90 vào đầu sau của khung đỡ yên 9 và góp phần làm tăng sức chống rung động.

Fig.9 là hình phối cảnh của nắp che trên 81 tạo thành thanh nắm tay 80. Nắp che dưới 82 nêu trên và lõi 83 (xem Fig.2) còn có hình dạng uốn vòng cung gần như đối xứng giống như nắp che trên 81. Đối với thanh nắm tay 80 theo phương án thực hiện này, độ cứng vững cao khi người ngồi sau nắm chặt thanh nắm tay và việc giảm nhẹ tương ứng bằng cách tạo ra kết cấu có lõi 83 làm bằng kim loại như nhôm được lắp đặt bên trong nắp che trên 81 và nắp che dưới 82. Nắp che trên 81 và nắp che dưới 82 được bắt chặt vào lõi 83 bằng vít không được thể hiện trên hình vẽ.

Fig.10 là hình chiếu bằng của lõi 83 (chỉ phía bên trái theo chiều ngang của xe được thể hiện trên hình vẽ) tạo thành thanh nắm tay 80. Fig.11 là hình chiếu cạnh của lõi 83. Phần nhô ra phẳng 86 kéo dài về phía bên trong thân được tạo ra trong thân 85 của lõi 83. Lõi 83 được lắp cố định bởi các ống lót lắp 29 (xem Fig.8) của thanh nối 27 qua mỗi lỗ ống lót 87 tạo ra ở phần nhô ra 86. Như được mô tả trên đây, hai phần nắm chặt lõm phải và trái 84 được tạo ra ở phía trước lõi 83 và nhờ đó, người ngồi sau ở phần sau của yên xe có thể nắm chặt chắc chắn thanh nắm tay 80.

Như được mô tả trên đây, theo thiết bị chiếu sáng ở phía sau của xe theo sáng chế, do phần lõm để chứa toàn bộ bóng đèn xi-nhan được tạo ra trong phần vỏ của chi tiết đế, nên không làm hư hại khả năng bật kín quanh bóng đèn xi-nhan ngay cả khi phần tấm chắn bùn sau bị lắc do sự rung động và các nguyên nhân khác khi chạy xe ở chi tiết đế mà trong đó phần tấm chắn bùn sau và phần vỏ được làm liền khối và bóng đèn xi-nhan có thể được giữ khỏi bị hơi ẩm và bụi nhờ kết cấu đơn giản.

Hình dạng và các vật liệu của chi tiết đế, phần vỏ, phần tấm chắn bùn sau và thấu kính đèn xi-nhan và hình dạng của phần lõm không bị giới hạn ở các hình dạng và các vật liệu theo phương án thực hiện này và có thể có các biến thể khác. Ví dụ, đèn tạo ra ở chi tiết đế mà tấm chắn bùn sau được làm liền khối trong đó có thể cũng là đèn dùng kiểu một hoặc nhiều bóng đèn và

đèn xi-nhan sau có thể cũng được tạo ra riêng biệt và độc lập ở phía nắp che yên. Bóng đèn của mỗi đèn không bị giới hạn ở đèn sáng nóng và có thể còn được tạo kết cấu bởi nhiều điôt phát quang và các dạng đèn khác. Thiết bị chiếu sáng ở phía sau của xe theo sáng chế không bị giới hạn ở xe máy theo phương án thực hiện nêu trên và có thể được áp dụng cho xe ba bánh và xe bốn bánh.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe (90) mà trong đó phần vỏ (104) của đèn (91) mà được tạo kết cấu bởi bóng đèn (93) và đui cắm (95) được làm liền khối với tấm chắn bùn sau (106) mà bố trí ở phía sau và ở phía trên bánh sau (WR) của xe (1), trong đó:

phần vỏ (104) được tạo ra có phần lõm (105) để chứa đèn (91),

khoảng trống để chứa đèn (91) được tạo ra bằng cách che lỗ của phần lõm (105) bằng thấu kính (92),

chi tiết đỡ (94) được bố trí để đỡ bóng đèn (93);

chi tiết đỡ (94) này được lắp cố định vào tấm chắn bùn sau (106) bởi chi tiết bắt chặt (99) từ hướng ngược lại với hướng mà trong đó thấu kính (92) che lỗ của phần lõm (105);

đèn là mỗi trong số đèn dừng và đèn xi-nhan sau;

đèn khác được tạo ra độc lập tách biệt khỏi phần vỏ (104) và tấm chắn bùn sau (106);

lỗ xuyên (97) nối thông với khoảng trống bên trong thân xe được tạo ra ở thành bên của phần lõm (105) và;

đường dây (96) để cấp năng lượng điện cho bóng đèn (93) được dẫn từ phần lõm (105) vào trong khoảng trống bên trong thân xe qua lỗ xuyên (97);

lỗ xuyên (97) được tạo ra ở vị trí nằm chồng lên bóng đèn (93) theo hướng dọc của thân xe;

đèn (91) là đèn xi-nhan sau;

phần lõm (105) được làm lõm về phía thân xe;

chi tiết đỡ (94) là mặt phản xạ đèn xi-nhan;

lỗ xuyên (97) được tạo ra ở vị trí bên trong bóng đèn (93) theo hướng chiều ngang xe và về phía thân xe của mặt phản xạ đèn xi-nhan (94); và

chi tiết bắt chặt (99) được tạo ra bên trong bóng đèn (93) theo hướng chiều rộng xe.

2. Thiết bị chiếu sáng ở phía sau xe theo điểm 1, trong đó thiết bị chiếu sáng này còn có chi tiết bịt kín (98), chi tiết này đặt xen và bịt kín giữa phần vỏ (104) và đường dây (96), được lắp và lắp cố định vào trong lỗ xuyên (97); và lỗ xuyên (97) được tạo ra để hướng về thành bên theo hướng dọc của thân xe.

FIG. 1

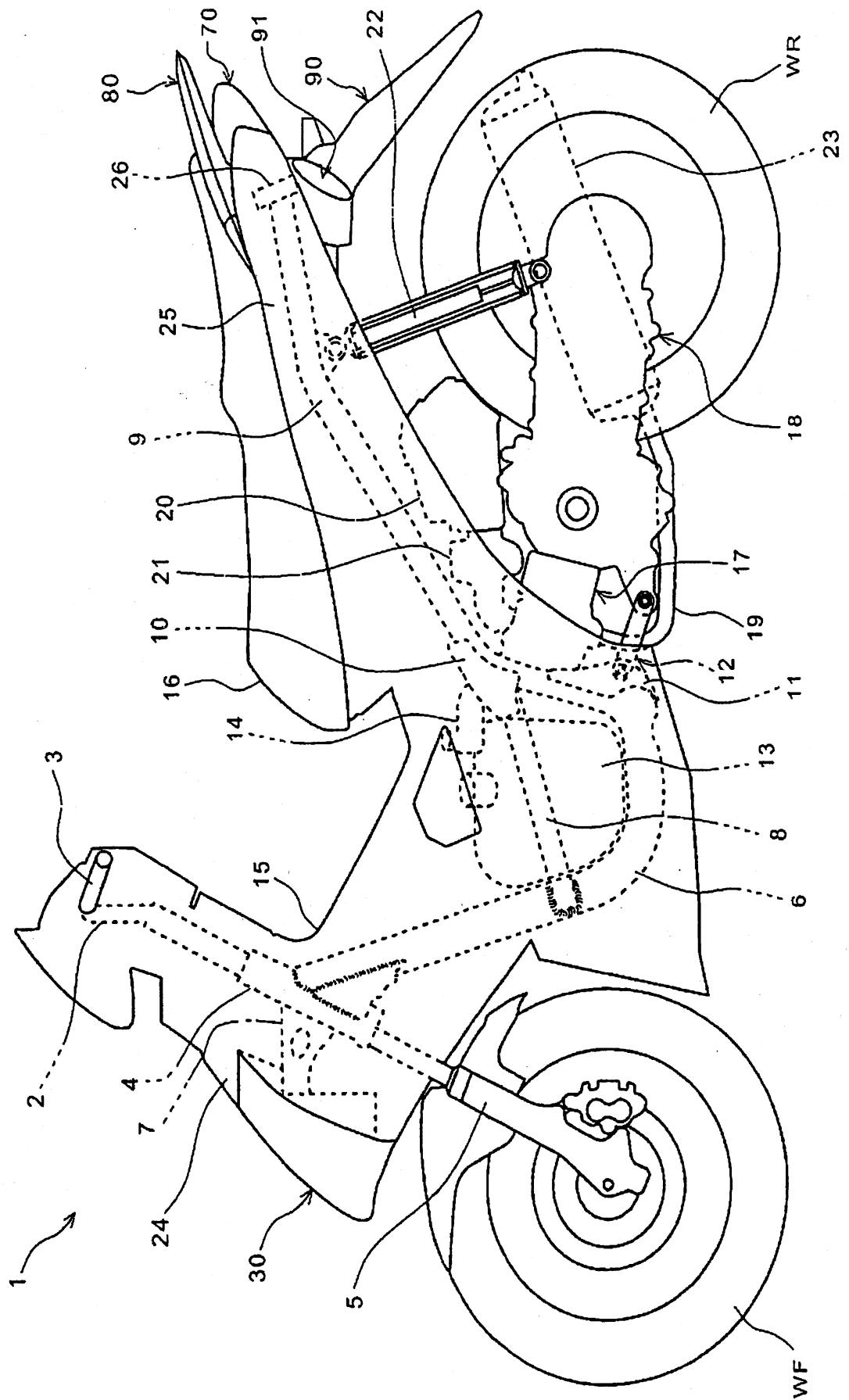


FIG. 2

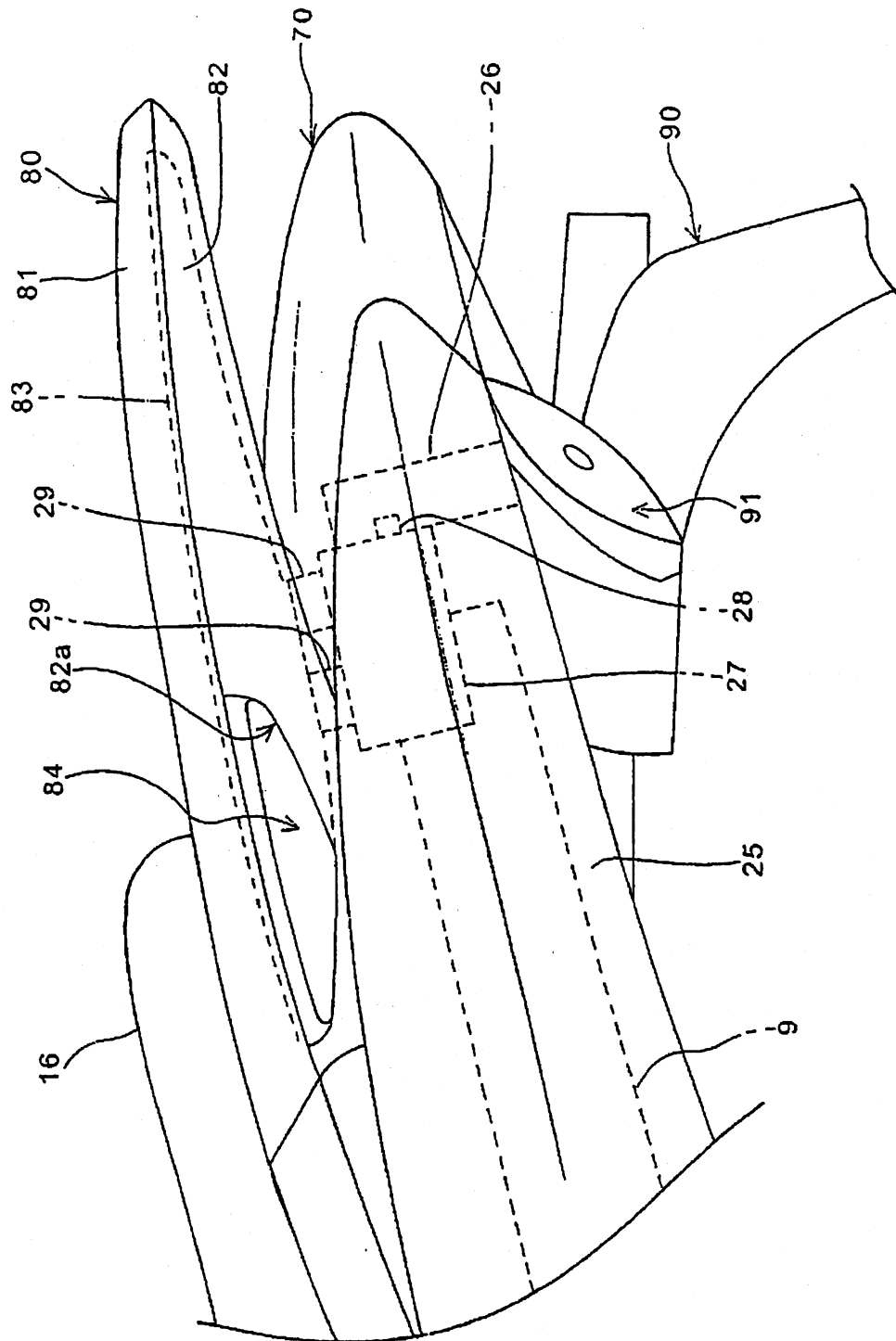


FIG. 3

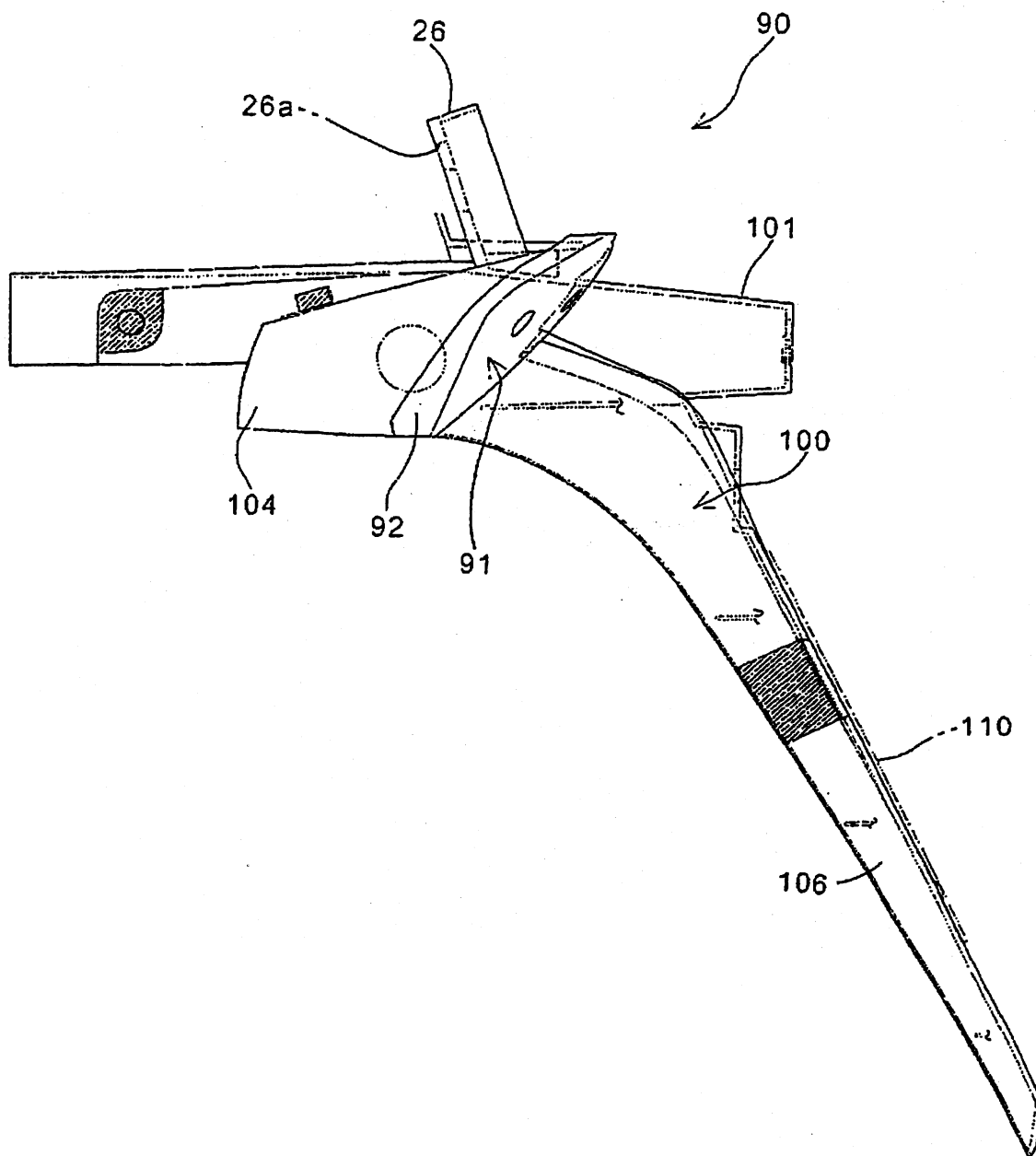


FIG. 4

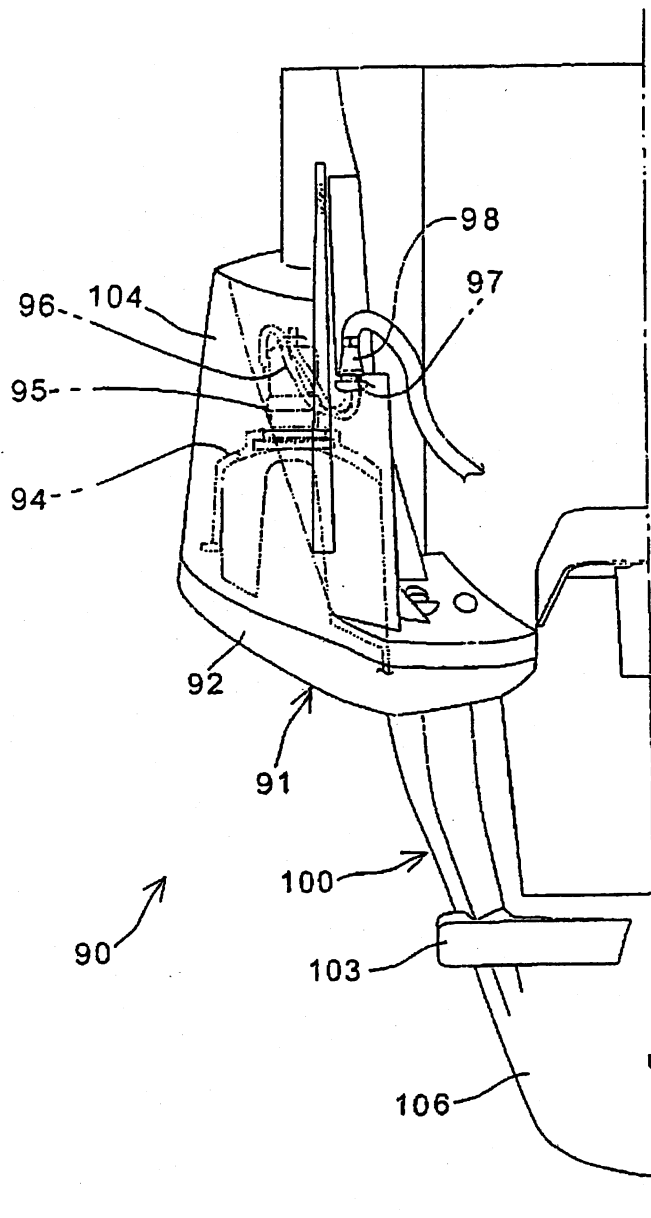


FIG. 5



FIG. 6

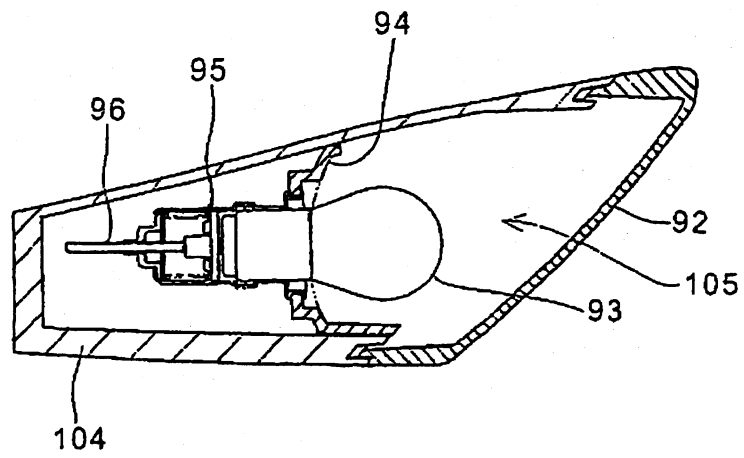


FIG. 7

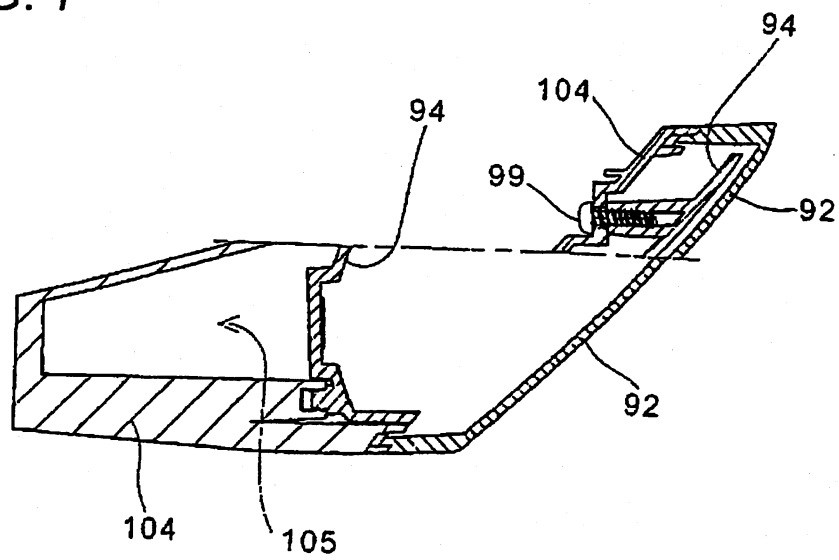


FIG. 8

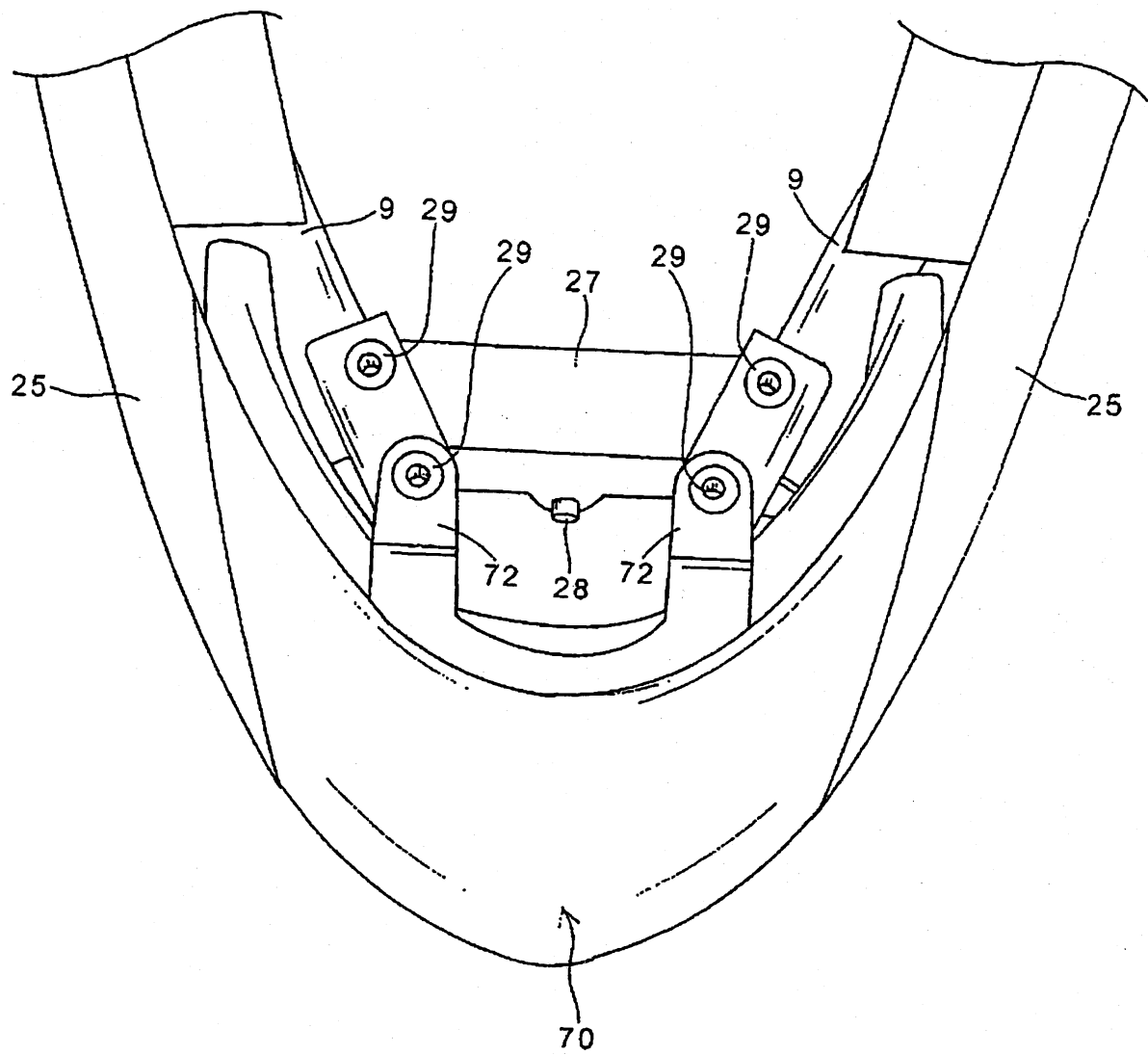


FIG. 9

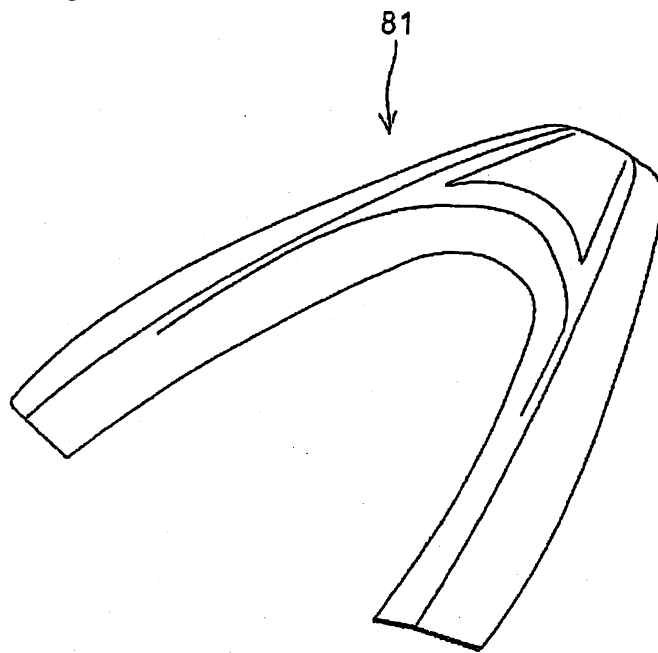


FIG. 10

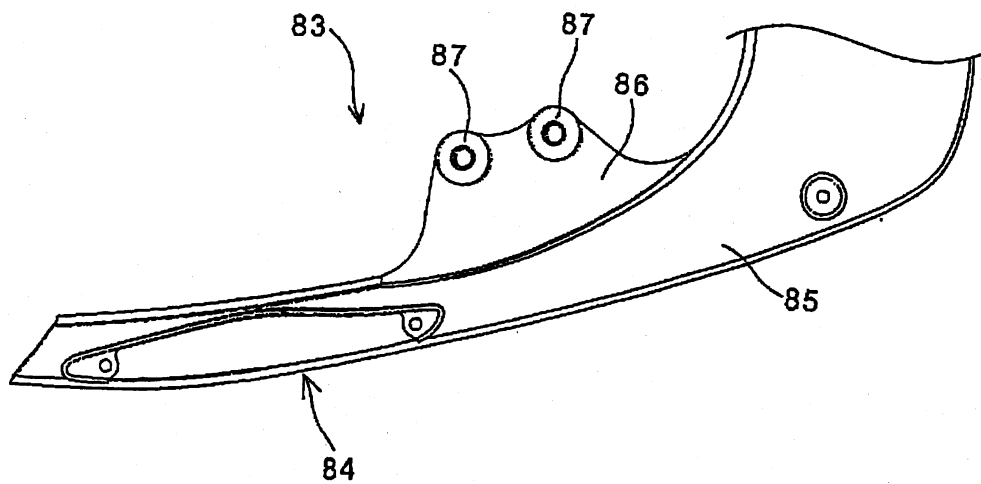


FIG. 11

