



(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)



1-0023953

(51)⁷ B62J 23/00; B62J 1/12

(13) B

(21) 1-2016-02513

(22) 08/07/2016

(30) 2015-178899 10/09/2015 JP

(45) 25/06/2020 387

(43) 26/09/2016 342A

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

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

(72) Nattapat JANYAPANICH (TH); Akiko SAKAI (JP); Hirofumi YAEGASHI (JP)

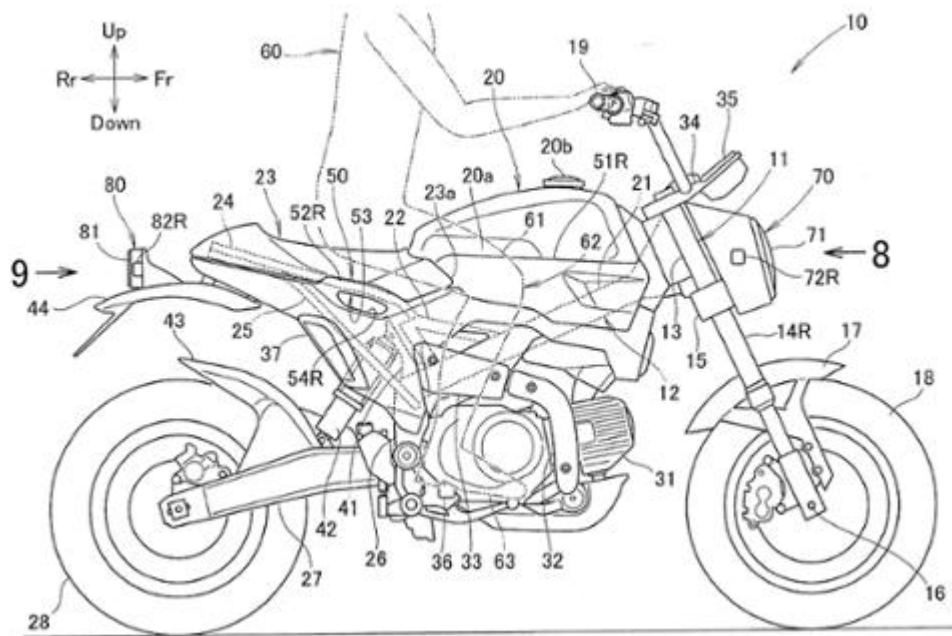
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE MÁY

(57) Sáng chế đề xuất giải pháp kỹ thuật cho phép tạo ra lỗ thông trên tấm ốp bên và đi xuyên qua chiều rộng xe, và có thể làm giảm ảnh hưởng của gió ngang hay các hiện tượng tương tự, ngay cả khi áp dụng cho xe có kiểu ngồi kẹp đầu gối.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất xe máy có kết cấu mà bình nhiên liệu (20) bị kẹp giữa các đầu gối bên phải và bên trái (62) khiến cho tư thế ngồi của người đi xe có thể được duy trì. Xe máy (10) bao gồm: bình nhiên liệu (20) được bố trí giữa yên xe (23) và tay lái (19), và có thể duy trì tư thế ngồi của người đi xe nhờ việc bị kẹp giữa các đầu gối bên phải và bên trái (62); và tấm ốp bên (50) được bố trí bên dưới yên xe (23), và che phía bên của xe. Phần trước của yên xe (23) được tạo ra có phần kéo dài phía trước (23a) mà kéo dài xuống phía dưới của bình nhiên liệu (20) khi nhìn từ phía bên của xe, và tấm ốp bên (50) được tạo ra có lỗ thông (53) nằm ở phía sau phần kéo dài phía trước (23a) và đi xuyên qua chiều rộng xe.

Ngay cả khi áp dụng cho xe có kiểu ngồi kẹp đầu gối, thì vẫn tạo ra được lỗ thông ở vị trí được ngăn không bị chạm vào chân người đi xe, khiến cho ảnh hưởng của gió ngang hay các hiện tượng tương tự có thể giảm.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe máy và cụ thể hơn, sáng chế đề cập đến kết cấu cải tiến của tấm ốp thân xe dùng cho xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đối với xe máy, xe để trần mà không có tấm ốp thân xe và xe có tấm ốp thân xe đều được sử dụng trong thực tế. Trong trường hợp sử dụng tấm ốp thân xe, một lỗ thông có thể được tạo ra đi xuyên từ bên trong ra bên ngoài của tấm ốp thân xe. Đã biết xe máy có tấm ốp thân xe được trang bị lỗ thông được mô tả trên đây (ví dụ, xem Fig.1 và Fig.3 của công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2013-184609).

Như được thể hiện trên Fig.1 của công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2013-184609, xe máy (1) (chữ số trong ngoặc đơn là số chỉ dẫn dùng trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2013-184609. Điều này cũng được áp dụng cho đoạn mô tả dưới đây) là xe scutor, và có hai tấm ốp bên phải và bên trái (21) được bố trí bên dưới yên xe (30) và che các phía bên của thân xe. Phần chứa vật dụng (40) được bố trí bên dưới yên xe (30) và giữa các tấm ốp bên phải và bên trái (21). Mỗi lỗ được tạo ra trên một tấm ốp bên (21) ở phía trước phần chứa vật dụng (40), khiến cho có thể chứa vật dụng có chiều dài lớn một cách dễ dàng. Hơn nữa, mỗi lỗ của tấm ốp bên (213) đi xuyên qua chiều rộng xe được tạo ra ở cả hai phía bên của phần chứa vật dụng (40).

Nhân đây, do ảnh hưởng của gió ngang có thể giảm trong quá trình xe chạy, nên có lợi nếu tạo ra được lỗ trên tấm ốp bên và đi xuyên qua chiều rộng xe. Về mặt này, trong xe được trang bị nhiều tấm ốp như xe scutor, thì lỗ có thể được tạo ra ở một vị trí tùy chọn; tuy nhiên, trong xe có kết cấu mà bình nhiên liệu bị kẹp giữa các đầu gối bên phải và bên trái để duy trì tư thế của người đi xe, nghĩa là tư thế ngồi gọi là kẹp đầu gối có thể thực hiện được, theo cách bố trí này, rất khó tạo ra được lỗ trên tấm ốp bên, lỗ này cần phải đi xuyên qua chiều rộng xe.

Vì có các vấn đề nêu trên, cần có một giải pháp công nghệ mà cho phép tạo ra

lỗ trên tấm ốp bên và đi xuyên qua chiều rộng xe, và ảnh hưởng của gió ngang hay các hiện tượng tương tự có thể giảm, ngay cả trong xe có tấm ốp bên và bình nhiên liệu bị kẹp giữa các đầu gối theo sáng chế.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất giải pháp kỹ thuật cho phép tạo ra lỗ thông trên tấm ốp bên và đi xuyên qua chiều rộng xe, và ảnh hưởng của gió ngang hay các hiện tượng tương tự có thể giảm, ngay cả khi áp dụng cho xe có kiểu ngồi kẹp đầu gối.

Sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ đề xuất xe máy bao gồm: tay lái dùng để lái bánh trước; yên xe được bố trí ở phía sau tay lái, và người đi xe ngồi trên đó; bình nhiên liệu được bố trí giữa yên xe và tay lái, và có thể duy trì tư thế của người đi xe nhờ việc bị kẹp giữa các đầu gối bên phải và bên trái; và tấm ốp bên được bố trí bên dưới yên xe, và che phía bên của xe. Trong xe máy này, phần trước của yên xe được tạo ra có phần kéo dài phía trước mà kéo dài xuống phía dưới của bình nhiên liệu khi nhìn từ phía bên của xe, và tấm ốp bên được tạo ra có lỗ thông nằm ở phía sau phần kéo dài phía trước và đi xuyên qua chiều rộng xe. Lỗ thông được tạo ra có dạng hình trụ kéo dài từ phần phía bên trái của xe đến phần phía bên phải của xe.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp bên có kết cấu mà vùng xung quanh của miệng mà được tạo ra trong lỗ thông được làm lõm về phía trong.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, miệng được tạo ra trong lỗ thông có hình dạng thuôn dài theo chiều dọc.

Theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, phần trước của yên xe được tạo ra có phần kéo dài phía trước mà kéo dài về phía dưới của bình nhiên liệu, và tấm ốp bên được tạo ra có lỗ thông nằm ở phía sau phần kéo dài phía trước và đi xuyên qua chiều rộng xe. Lỗ thông được tạo ra có dạng hình trụ kéo dài từ phần phía bên trái của xe đến phần phía bên phải của xe. Trong xe có kết cấu mà bình nhiên liệu bị kẹp giữa các đầu gối bên phải và bên trái để duy trì tư thế ngồi của người đi xe, nghĩa là tư thế ngồi gọi là kẹp đầu gối có thể thực hiện được, theo cách bố trí này, rất khó tạo ra được lỗ thông đi xuyên qua chiều rộng xe và được tạo ra trên thân xe do khung thân xe và các thiết bị phụ trợ được bố trí bên dưới bình nhiên liệu và bên dưới yên xe. Theo sáng chế, ngay cả khi áp dụng cho xe có kiểu ngồi kẹp đầu gối, thì vẫn tạo ra được lỗ

thông ở vị trí được ngăn không bị chạm vào chân người đi xe, khiến cho ảnh hưởng của gió ngang hay các hiện tượng tương tự có thể giảm. Since lỗ thông được tạo có dạng hình trụ kéo dài từ phần phía bên trái của xe đến phần phía bên phải của xe. Vì lý do này, gió ngang đã đi qua một miệng vào trong lỗ thông có thể được dẫn theo cách trơn tru như cần phải như vậy bên trong thân xe và có thể được dẫn đến miệng kia.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp bên có kết cấu mà vùng xung quanh của miệng được tạo ra trong lỗ thông được làm lõm về phía trong. Vì lý do này, độ cứng vững xung quanh lỗ được tạo ra trên tấm ốp bên có thể được cải thiện.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, miệng được tạo ra trong lỗ thông có hình dạng thuôn dài theo chiều dọc. Vì lý do này, có thể dễ dàng thực hiện việc nắm bằng cách luôn bàn tay vào trong lỗ.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên phải của xe máy theo sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu bằng của xe máy được thể hiện trên Fig.1.

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh của ống mà tạo ra lỗ thông.

Fig.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường 4-4 được thể hiện trên Fig.2.

Fig.5 là hình vẽ dùng để mô tả lỗ thông được thể hiện trên Fig.4 theo một phương án lựa chọn khác.

Fig.6 là hình vẽ phóng to của phần cơ bản của tấm ốp bên được thể hiện trên Fig.1.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường 7-7 được thể hiện trên Fig.2.

Fig.8 là hình vẽ khi nhìn theo chiều mũi tên 8 được thể hiện trên Fig.1.

Fig.9 là hình vẽ khi nhìn theo chiều mũi tên 9 được thể hiện trên Fig.1.

Mô tả chi tiết các phương án được ưu tiên của sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Lưu ý là các hình vẽ cần được nhìn theo chiều của các số chỉ dẫn.

Các từ ngữ chỉ hướng như “phía trước (Fr)”, “phía sau (Rr)”, “bên trái (L)”, “bên phải (R)”, “phía trên (Up)”, và “phía dưới (Down)” phù hợp với các hướng khi nhìn từ phía người đi xe.

Trước hết, sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, xe máy 10 là xe có kết cấu mà bình nhiên liệu 20 bị kẹp giữa các đầu gối bên phải và bên trái 62 để duy trì tư thế ngồi của người đi xe, nghĩa là tư thế ngồi gọi là kẹp đầu gối có thể thực hiện được. Xe máy 10 bao gồm khung thân xe 12 tạo thành thân xe 11, ống đầu 13 tạo thành phần trước của khung thân xe 12, và cầu nối dưới 15 lắp vào đầu dưới của ống đầu 13 và đỡ các đầu trên của hai chạc trước bên phải 14R và bên trái 14L. Bánh trước 18, được đỡ bởi trục bánh xe 16, được bố trí ở các đầu dưới của các chạc trước 14L, 14R. Phần phía trên của bánh trước 18 được che bởi chắn bùn trước 17. Bánh trước 17 được lái bởi tay lái 19 mà được đỡ quay được bởi ống đầu 13.

Khung thân xe 12 được trang bị khung chính 21 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 13, các chi tiết đỡ khung 22 kéo dài lên trên từ phần sau của khung chính 21, và các thanh đỡ yên xe 24 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ các phần trên của các chi tiết đỡ khung 22 và đỡ theo cách trực tiếp hoặc gián tiếp yên xe 23. Các khung phụ 25 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ đầu sau của khung chính 21, và các phần sau của các thanh đỡ yên xe 24 được đỡ bởi các khung phụ 25.

Ngoài ra, các đòn lắc 27 được bố trí theo cách lắc được thông qua các khung chốt xoay 26 bên dưới khung chính 21, và bánh sau 28 được bố trí theo cách quay được ở các phần sau của các đòn lắc 27. Động cơ 31 được bố trí theo cách treo vào khung chính 21, và động lực đầu ra của động cơ 31 được truyền đến bánh sau 28. Ống xả 32 kéo dài lên trên từ động cơ 31. Ống xả 32 được uốn cong về phía sau ở bên trên động cơ 31. Bộ giảm thanh 33 kéo dài về phía sau từ phần sau của ống xả 32.

Chi tiết đỡ bộ giảm xóc 41 được bố trí ở phần sau của khung chính 21, và bộ giảm xóc sau 42 để hấp thụ va đập được bố trí giữa chi tiết đỡ bộ giảm xóc 41 và các phần giữa của các đòn lắc 27. Hơn nữa, chắn bùn sau thứ nhất 43 dùng để che phần trên phía trước của bánh sau 28 được bố trí trên các đòn lắc 27. Chắn bùn sau thứ hai

44 dùng để che phần trên phía sau của bánh sau 28 được bố trí ở các phần sau của các thanh đỡ yên xe 24.

Ngoài ra, xe máy 10 được trang bị tấm ốp bên (tấm ốp thân xe) 50 dùng để che thân xe 11. Phần trước của xe máy 10 được trang bị đồng hồ đo 35 mà được bố trí thông qua giá đỡ 34 ở bên trên ống đầu 13, và cụm đèn pha 70 được bố trí trên cầu nối dưới 15 ở phía trước ống đầu 13. Phần sau của xe máy 10 được trang bị cụm đèn đuôi 80 mà được bố trí ở phần sau của chassis sau thứ hai 44.

Bình nhiên liệu 20 được bố trí giữa yên xe 23 và tay lái 19. Các phần tiếp nhận chân 20a, để duy trì tư thế ngồi của người đi xe 60 nhờ việc bị kẹp giữa chân phải và chân trái (đùi) 61 của người đi xe 60, được tạo ra ở phần sau của bình nhiên liệu 20, và nắp đậy 20b được bố trí ở phần trên của bình nhiên liệu 20. Phần trước của yên xe 23 mà người đi xe 60 ngồi trên đó được tạo ra có các phần kéo dài phía trước 23a mà kéo dài xuống phía dưới của bình nhiên liệu 20 trên hình chiếu cạnh của xe. Vì lý do này, khi người đi xe 60 ngồi trên yên xe 23, người đi xe 60 có thể dễ dàng duy trì tư thế của mình theo cách mà chân (đùi) 61 của họ nằm trên các phần kéo dài phía trước 23a, và các phần tiếp nhận chân 20a của bình nhiên liệu 20 được kẹp giữa các đầu gối bên phải và bên trái 62 của người đi xe 60. Bàn chân 63 của người đi xe 60 có thể được đặt trên các bậc để chân 36, mà được bố trí ở các phần dưới của thân xe 11.

Tấm ốp bên 50 bao gồm tấm ốp bên phía trước 51R (chữ R là ký tự biểu thị bên phải, và chữ L là ký tự biểu thị bên trái. Điều này cũng được áp dụng cho phần mô tả dưới đây) được bố trí bên dưới bình nhiên liệu 20, và tấm ốp bên phía sau 52R được bố trí bên dưới yên xe 23. Lưu ý là, theo phương án này, tấm ốp bên 50 được phân chia thành tấm ốp bên phía trước 51R và tấm ốp bên phía sau 52R; tuy nhiên, kết cấu của tấm ốp bên 50 không chỉ giới hạn ở kết cấu này. Tấm ốp bên phía trước 51R và tấm ốp bên phía sau 52R có thể được tạo ra liền khối với nhau.

Ở vị trí phía sau các phần kéo dài phía trước 23a, lỗ thông 53 đi xuyên qua chiều rộng xe được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 52R. Ngay cả trong xe máy 10 có kiểu ngồi được gọi là kẹp đầu gối, thì vẫn tạo ra được lỗ thông 53 ở vị trí được ngăn không bị chạm vào chân 61 của người đi xe, khiến cho ảnh hưởng của gió ngang hay các hiện tượng tương tự lên xe máy 10 có thể giảm.

Tiếp theo, lỗ thông 53 trên xe ở trạng thái yên xe 23 đã được tháo ra, sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên Fig.3, lỗ thông 53 được trang bị miệng bên trái 54L được tạo ra trên tấm ốp bên trái phía sau 52L, miệng bên phải 54R được tạo ra trên tấm ốp bên phải phía sau 52R, và ống 55 kéo dài từ miệng bên trái 54L đến miệng bên phải 54R. Ống 55 được bố trí kéo dài thẳng theo chiều rộng xe. Theo cách này, lỗ thông 53 được tạo ra thành phần hình trụ kéo dài từ phần phía bên trái của xe đến phần phía bên phải của xe.

Các thanh đỡ yên xe 24 được bố trí bên trên ống 55, các khung phụ 25 được bố trí bên dưới ống 55, và khung chính 21 được bố trí ở phía trước ống 55. Các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 24 được nối với nhau thông qua tấm ngang 45.

Tiếp theo, hình dạng mặt cắt của lỗ thông 53 và hoạt động của lỗ thông 53 sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên Fig.4, tấm ốp bên trái phía sau 52L có phần lõm 54a được tạo ra theo cách mà vùng xung quanh của miệng bên trái 54L được tạo ra trong lỗ thông 53 được làm lõm về phía trong. Cũng theo cách này, tấm ốp bên phải phía sau 52R có phần lõm 54a được tạo ra theo cách mà vùng xung quanh của miệng bên phải 54R được tạo ra trong lỗ thông 53 được làm lõm về phía trong. Độ cứng vững xung quanh mỗi miệng được tạo ra trên tấm ốp bên 50 có thể được cải thiện nhờ các phần lõm 54a.

Các đầu lõm về phía trong của các miệng bên phải 54R và bên trái 54L được tạo ra có các phần kéo dài 54b mà kéo dài về phía trong thân xe dọc theo ống 55. Mỗi phần kéo dài 54b được tạo ra với hình dạng đơn giản chỉ có một đầu kéo dài thẳng về phía trong. Vì lý do này, tấm ốp bên 50 có thể được tạo ra một cách dễ dàng.

Các phần nổi phình ra phía ngoài 56 về phía bên của ống được tạo ra trên đầu của ống 55. Chi tiết hơn, các phần nổi 56 ở phía bên của ống có các phần tỳ 56a phình theo hướng vuông góc với đường trục của ống 55 và đồng thời tỳ vào đầu ngoài của các phần kéo dài 54b, và các phần dẫn hướng ngoài 56b kéo dài dọc theo các mặt bên phía ngoài của các phần kéo dài 54b từ đầu ngoài của các phần tỳ 56a. Ống 55 được định vị theo chiều rộng xe nhờ các phần tỳ 56a, và các đường trục của các miệng bên

phải 54R và bên trái 54L và đường trục của ống 55 nằm trùng nhau nhờ các phần dẫn hướng ngoài 56b.

Tiếp theo, hoạt động của lỗ thông 53 sẽ được mô tả. Khi gió ngang thổi từ phía bên phải của xe trong quá trình xe máy 10 đang chạy, gió ngang được dẫn theo đường được thể hiện bởi mũi tên (1) dọc theo phần lõm do vùng xung quanh của miệng bên phải 54R được làm lõm về phía trong. Gió ngang đã đi vào bên trong miệng bên phải 54R được dẫn theo cách trơn tru theo đường được thể hiện bởi mũi tên (2) trong ống 55, và thoát về phía bên trái của xe qua miệng bên trái 54L.

Nếu tấm ốp bên 50 được tạo ra không có các phần lõm 54a, và ống 55 cũng không được trang bị, thì gió ngang đã đi vào bên trong thân xe qua miệng được tạo ra trên tấm ốp bên từ phía bên phải của xe sẽ đi vào bên trong thân xe, bị rối loạn, và không được dẫn theo cách trơn tru đến miệng kia. Về mặt này, theo sáng chế, lỗ thông 53 có các phần lõm 54a trên vùng xung quanh của miệng 54R, và ống 55 có hình dạng thẳng được bố trí theo cách liên tục với các phần lõm 54a. Vì lý do này, gió ngang có thể được dẫn theo cách trơn tru vào trong thân xe 11 như cần phải như vậy, và có thể được dẫn đến miệng kia. Lưu ý là, cũng theo cách này, nếu gió ngang thổi từ phía bên trái của xe, gió ngang được dẫn theo cách trơn tru vào trong ống 55 và được thoát ra về phía bên phải của xe.

Tiếp theo, lỗ thông được thể hiện trên Fig.4 theo một phương án lựa chọn khác sẽ được mô tả dưới đây. Lưu ý là, các số chỉ dẫn giống nhau sẽ được sử dụng cho các chi tiết kết cấu mà giống với các chi tiết kết cấu được thể hiện trên Fig.4, và việc mô tả chi tiết được bỏ qua.

Như được thể hiện trên Fig.5, đầu của ống 55 được tạo ra kéo dài thẳng theo cách không thay đổi. Vì lý do này, ống 55 có thể được tạo ra một cách dễ dàng. Ngoài ra, ống 55 được tạo ra có các miệng bên phải 54R và bên trái 54L, và các phần nối 57 ở phía bên của tấm ốp.

Mỗi phần nối 57 ở phía bên của tấm ốp có phần tỳ 57a phình theo hướng vuông góc với đường trục của ống 55 và tỳ vào đầu ngoài của ống 55, và phần dẫn hướng ngoài 57b kéo dài dọc theo mặt bên phía ngoài của ống 55 từ đầu ngoài của phần tỳ 57a. Ống 55 được định vị theo chiều rộng xe nhờ các phần tỳ 57a, và các đường trục

của các miệng bên phải 54R và bên trái 54L và đường trục của ống 55 nằm trùng nhau nhờ phân dẫn hướng ngoài 57b.

Tiếp theo, hoạt động của lỗ thông 53 theo phương án lựa chọn này sẽ được mô tả dưới đây. Khi gió ngang thổi từ phía bên phải của xe trong quá trình xe máy 10 đang chạy, gió ngang được dẫn theo đường được thể hiện bởi mũi tên (3) dọc theo phân lõm do vùng xung quanh của miệng bên phải 54R được làm lõm về phía trong. Gió ngang đã đi vào bên trong miệng bên phải 54R được dẫn theo cách trơn tru theo đường được thể hiện bởi mũi tên (4) vào trong ống 55, và thoát về phía bên trái của xe qua miệng bên trái 54L.

Tiếp theo, bộ giảm thanh 33 và lỗ thông 53 sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên Fig.6, phần sau của bộ giảm thanh 33 được bố trí bên trong tấm ốp bên phải phía sau 52R. Tấm ốp bên phải phía sau 52R được tạo ra có lỗ 58 dùng cho bộ giảm thanh. Nắp chụp của bộ giảm thanh 37 được lắp vào lỗ 58 dùng cho bộ giảm thanh.

Trên hình chiếu cạnh của xe, miệng bên phải 54R được tạo ra có hình dạng thuôn dài theo chiều dọc. Miệng được tạo ra trong lỗ thông 53 cũng được tạo ra có hình dạng thuôn dài theo chiều dọc. Vì lý do này, có thể dễ dàng thực hiện việc nắm bằng cách luôn bàn tay vào trong lỗ này.

Như được thể hiện trên Fig.7, ống 55 được bố trí bên trong khoảng không được bao quanh bởi khung chính 21, các chi tiết đỡ khung 22, các thanh đỡ yên xe 24, và các khung phụ 25. Hơn nữa, chi tiết đỡ bộ giảm xóc 41 cũng được bố trí bên trong khoảng không này. Theo cách bố trí này, rất khó tạo ra được lỗ thông đi xuyên qua chiều rộng xe và được tạo ra trên thân xe do khung thân xe 12 và các thiết bị phụ trợ được bố trí bên dưới bình nhiên liệu 20 và bên dưới yên xe 23. Tuy nhiên, theo sáng chế, ngay cả khi áp dụng cho xe có kiểu ngồi kẹp đầu gối, thì vẫn tạo ra được lỗ thông 53 ở vị trí được ngăn không bị chạm vào chân 61 của người đi xe (xem Fig.1), khiến cho ảnh hưởng của gió ngang hay các hiện tượng tương tự có thể giảm.

Tiếp theo, vùng xung quanh cụm đèn pha 70 sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên Fig.8, cụm đèn pha 70 được trang bị đèn pha 71 được tạo ra có dạng hình tròn trên hình vẽ nhìn từ phía trước, và các đèn xi nhan bên phải

72R và bên trái 72L được tạo ra theo cách kéo dài từ đèn pha 71 theo chiều rộng xe. Đèn pha 71 là loại đèn pha kiểu đèn LED có kết cấu để thực hiện việc chiếu sáng nhờ các bóng đèn LED 74 được bố trí trên đế 73.

Đèn xi nhan bên trái 72L có hình dạng rộng với lỗ 75 được tạo ra trong đó trên hình vẽ từ phía trước, và toàn bộ đèn xi nhan 72L được tạo ra có dạng hình khuyên. Vì lý do này, chu vi ngoài của đèn xi nhan 72L được bật sáng trong quá trình nhấp nháy. Lưu ý là, theo phương án này, mỗi phần phát sáng 76 có dạng hình chữ U mở về phía trong trên hình vẽ từ phía trước; tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu này. Toàn bộ phần phát sáng 76 cũng có thể có dạng hình khuyên. Đối với đèn xi nhan bên phải 72R, toàn bộ đèn xi nhan 72R được tạo ra có dạng hình khuyên theo cùng cách thức như vậy.

Tiếp theo, cụm đèn đuôi 80 sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên Fig.9, cụm đèn đuôi 80 được trang bị đèn đuôi 81 được tạo ra có dạng hình tròn trên hình vẽ từ phía sau, và các đèn xi nhan bên phải 82R và bên trái 82L được tạo ra theo cách kéo dài từ đèn đuôi 81 theo chiều rộng xe.

Đèn xi nhan bên trái 82L có hình dạng rộng với lỗ 83 được tạo ra trong đó trên hình vẽ từ phía trước, và toàn bộ đèn xi nhan 82L được tạo ra có dạng hình khuyên. Vì lý do này, chu vi ngoài của đèn xi nhan 82L được bật sáng trong quá trình nhấp nháy. Lưu ý là, theo phương án này, mỗi phần phát sáng 84 có dạng hình chữ U mở về phía trong trên hình vẽ từ phía trước; tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu này. Toàn bộ phần phát sáng 84 cũng có thể có dạng hình khuyên. Đối với đèn xi nhan bên phải 82R, toàn bộ đèn xi nhan 82R được tạo ra có dạng hình khuyên theo cùng cách thức như vậy.

Lưu ý là, theo phương án này, lỗ thông theo sáng chế được áp dụng cho xe máy chỉ có tấm ốp bên; tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu này. Lỗ thông theo sáng chế có thể được áp dụng cho xe máy mà, ngoài tấm ốp bên, còn có tấm ốp trước.

Khả năng ứng dụng công nghiệp

Lỗ thông được tạo ra trên tấm ốp bên theo sáng chế thích hợp dùng cho xe máy.

YÊU CẦU BẢO HỘ**1. Xe máy (10) bao gồm:**

tay lái (19) dùng để lái bánh trước (18);
yên xe (23) được bố trí ở phía sau tay lái (19), và người đi xe (60) ngồi trên đó;
bình nhiên liệu (20) được bố trí giữa yên xe (23) và tay lái (19), và có kết cấu cho phép duy trì tư thế của người đi xe (60) nhờ việc bị kẹp giữa các đầu gối bên phải và bên trái (62); và
tấm ốp bên (50) được bố trí bên dưới yên xe (23), và che phía bên của xe,
trong đó phần trước của yên xe (23) được tạo ra có phần kéo dài phía trước (23a) mà kéo dài xuống phía dưới của bình nhiên liệu (20) khi nhìn từ phía bên của xe,
tấm ốp bên (50) được tạo ra có lỗ thông (53) nằm ở phía sau phần kéo dài phía trước (23a) và đi xuyên qua chiều rộng xe, và
lỗ thông (53) được tạo ra có dạng hình trụ kéo dài từ phần phía bên trái của xe đến phần phía bên phải của xe.

2. Xe máy theo điểm 1, trong đó tấm ốp bên (50) có kết cấu mà vùng xung quanh của miệng mà được tạo ra trong lỗ thông (53) được làm lõm về phía trong.**3. Xe máy theo điểm 1 hoặc 2, trong đó miệng được tạo ra trong lỗ thông (53) có hình dạng thuôn dài theo chiều dọc.**

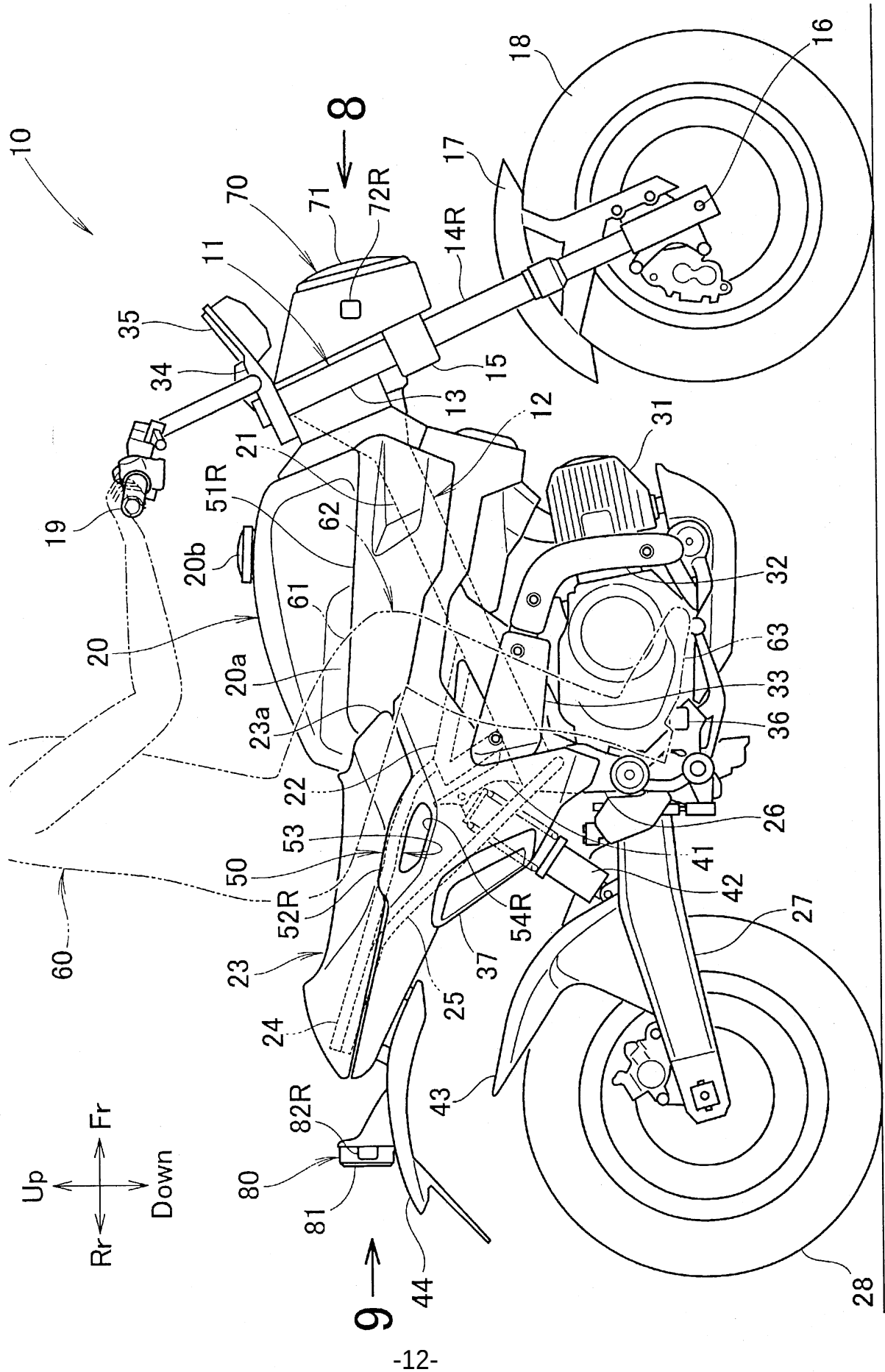


FIG. 1

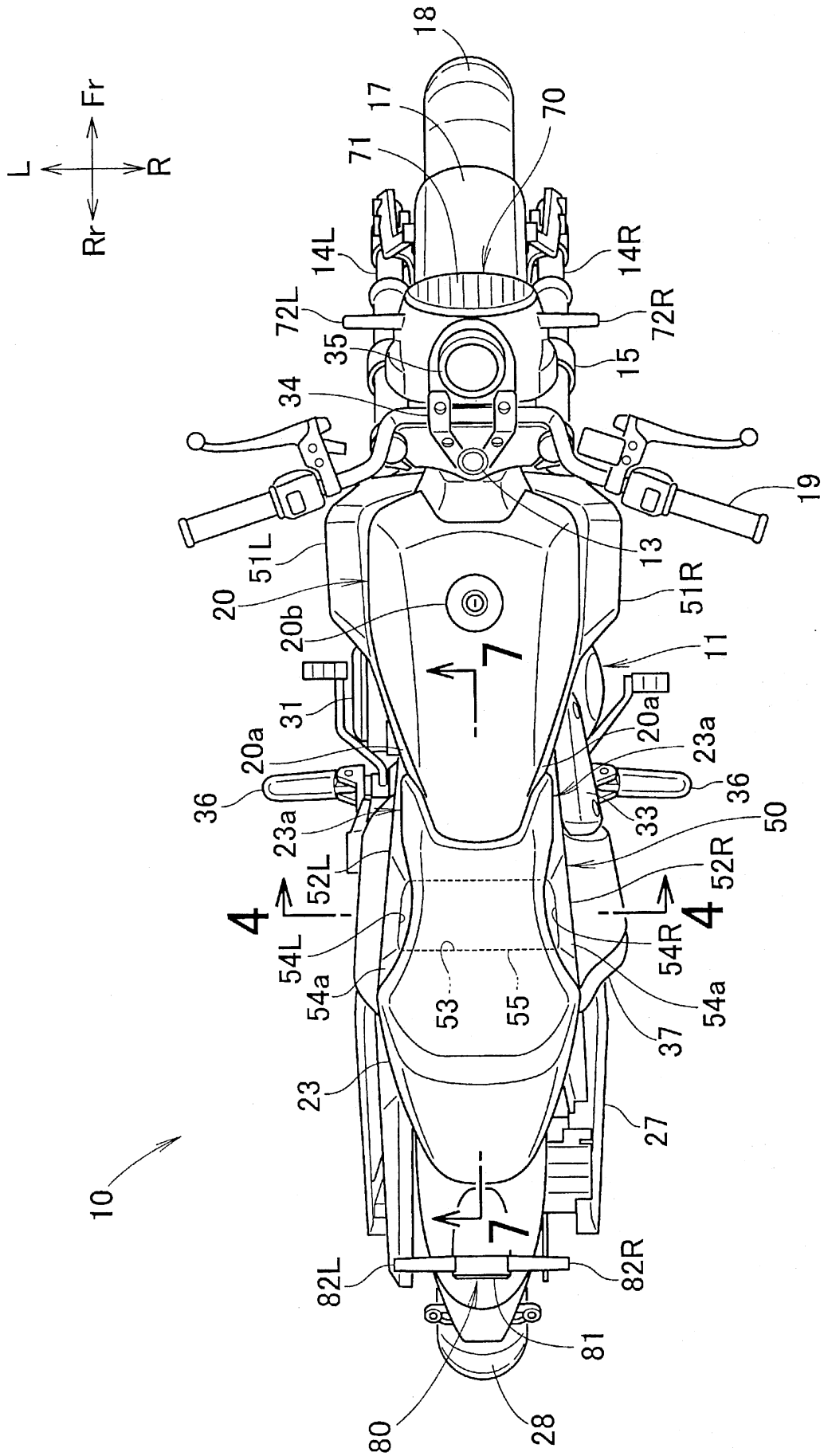


FIG. 2

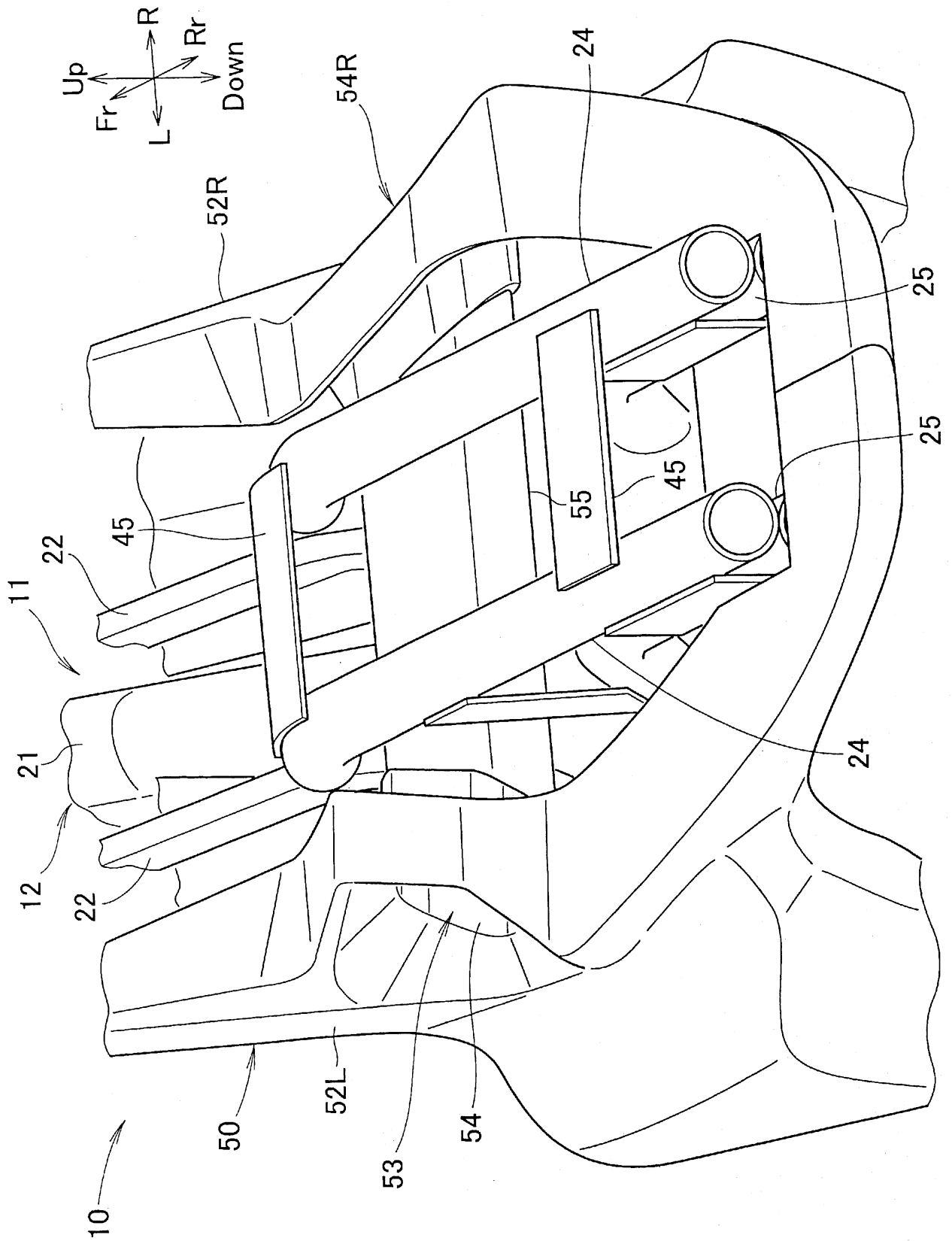


FIG. 3

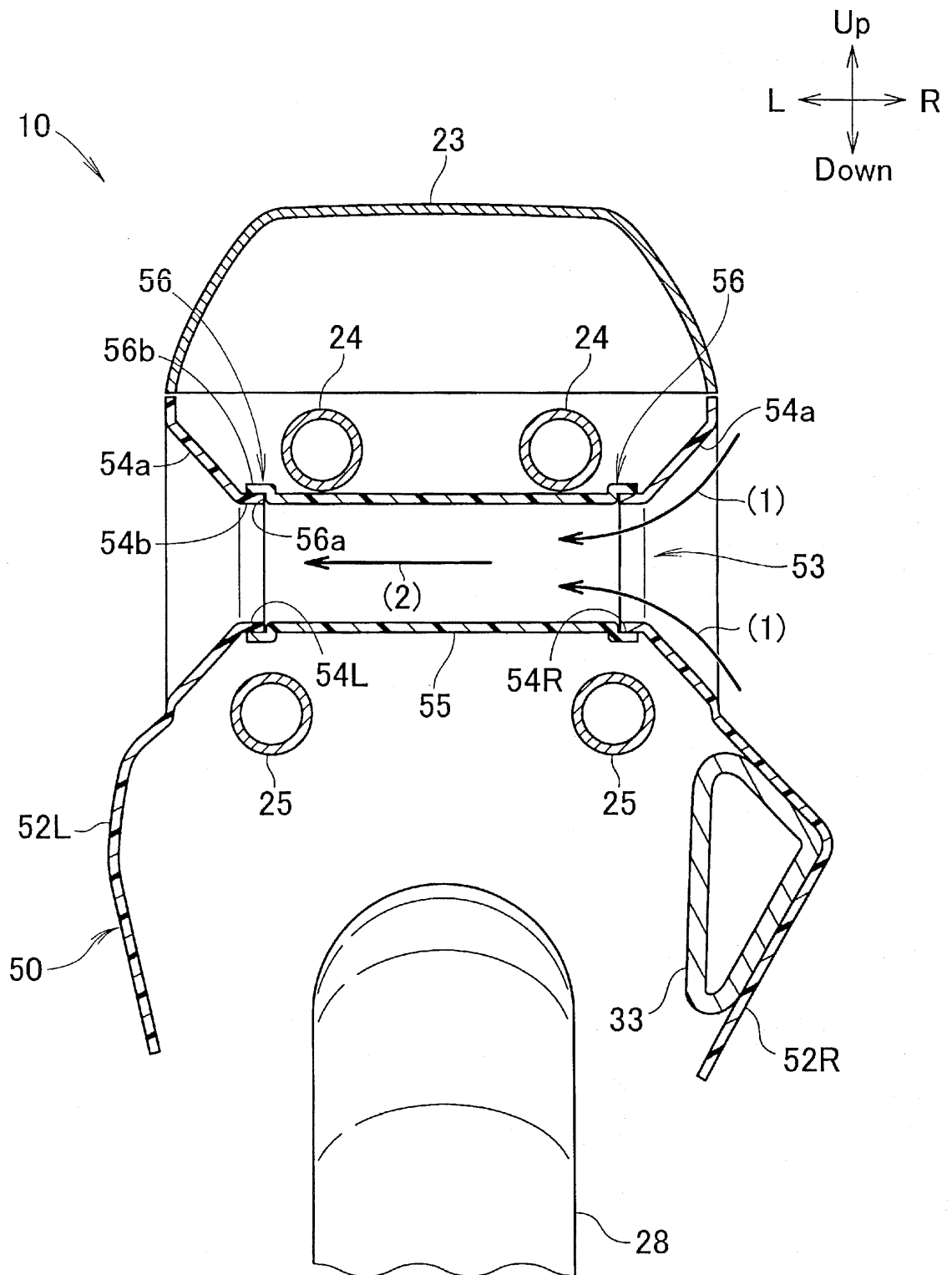


FIG. 4

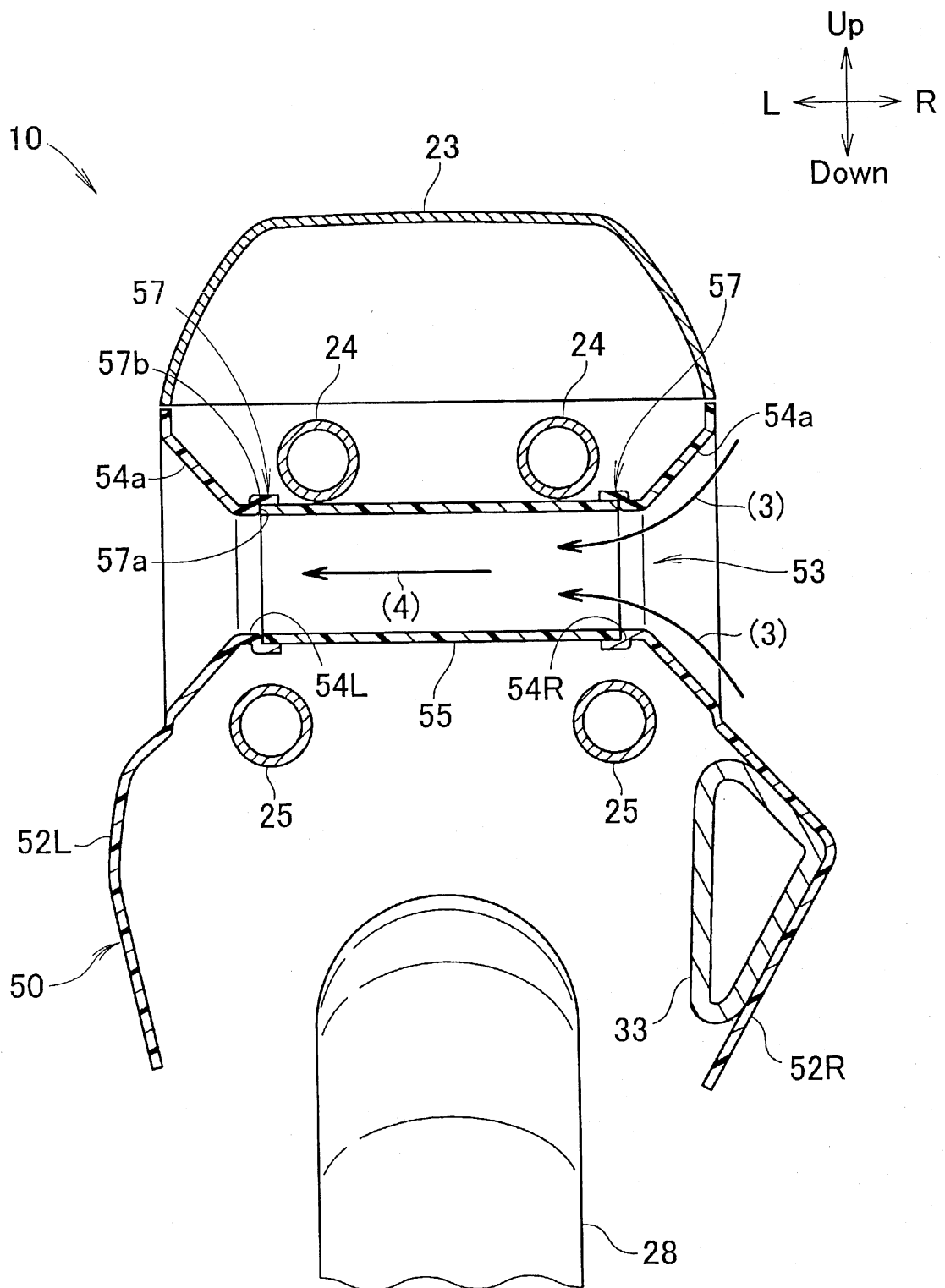


FIG. 5

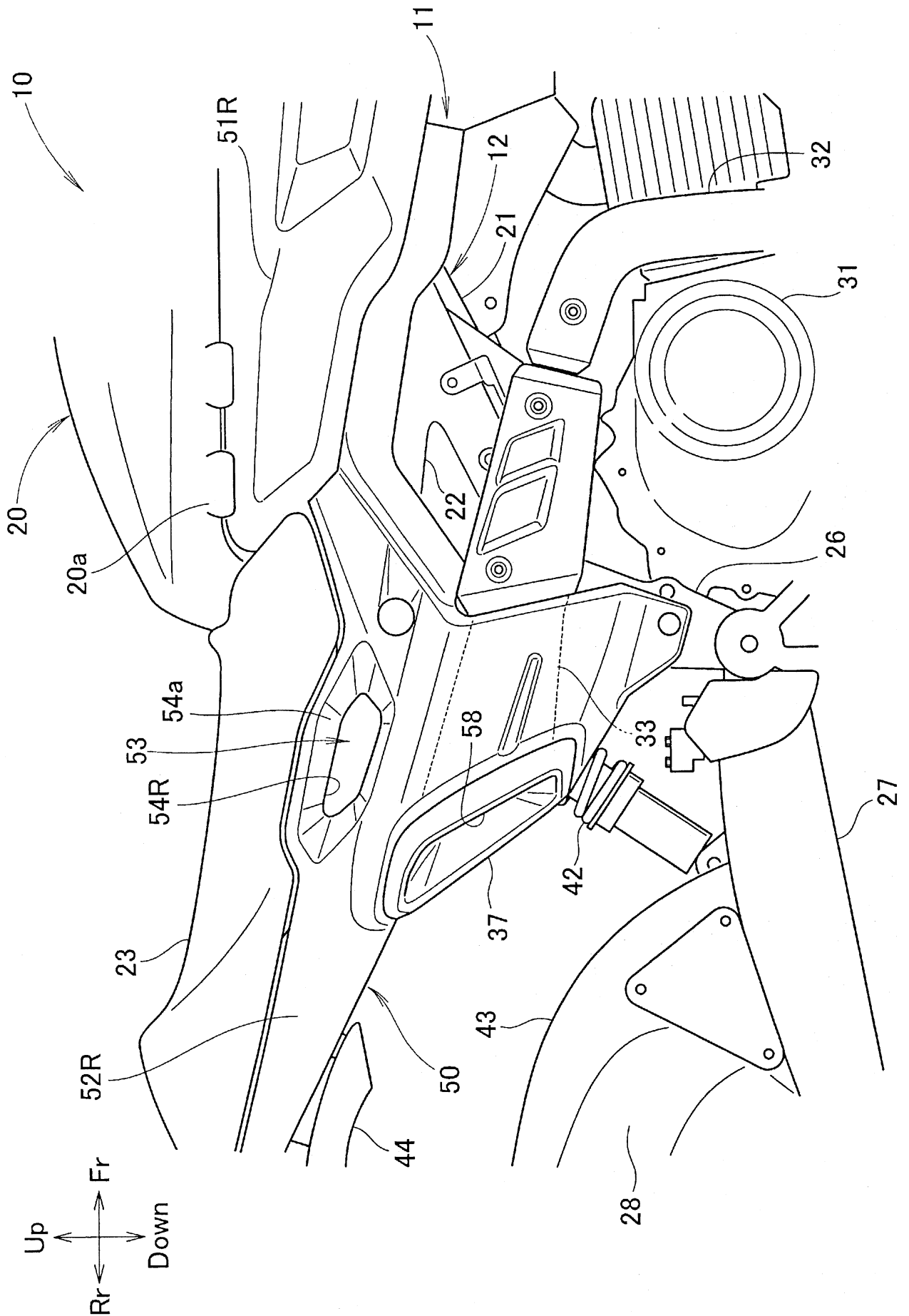


FIG. 6

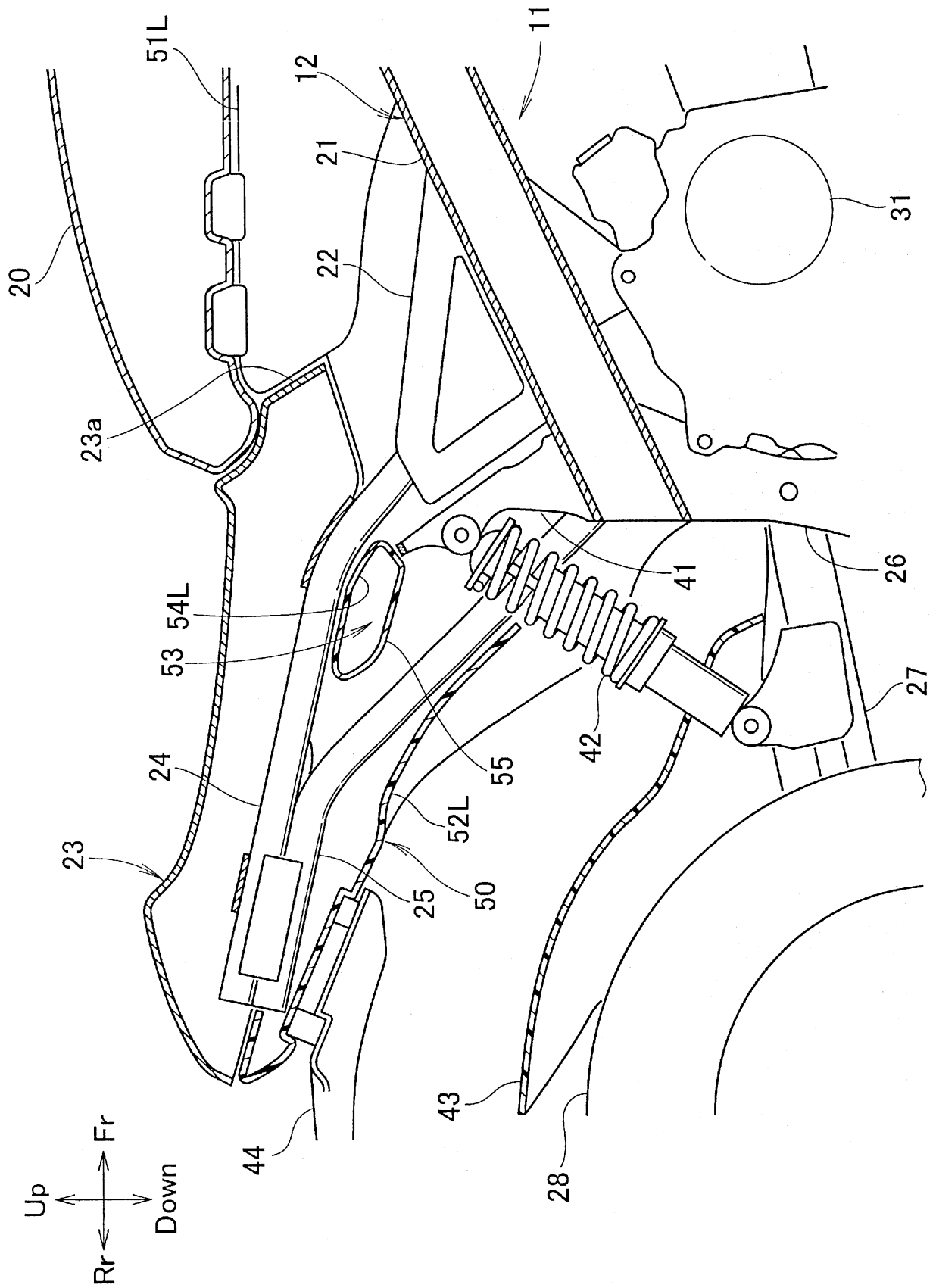


FIG. 7

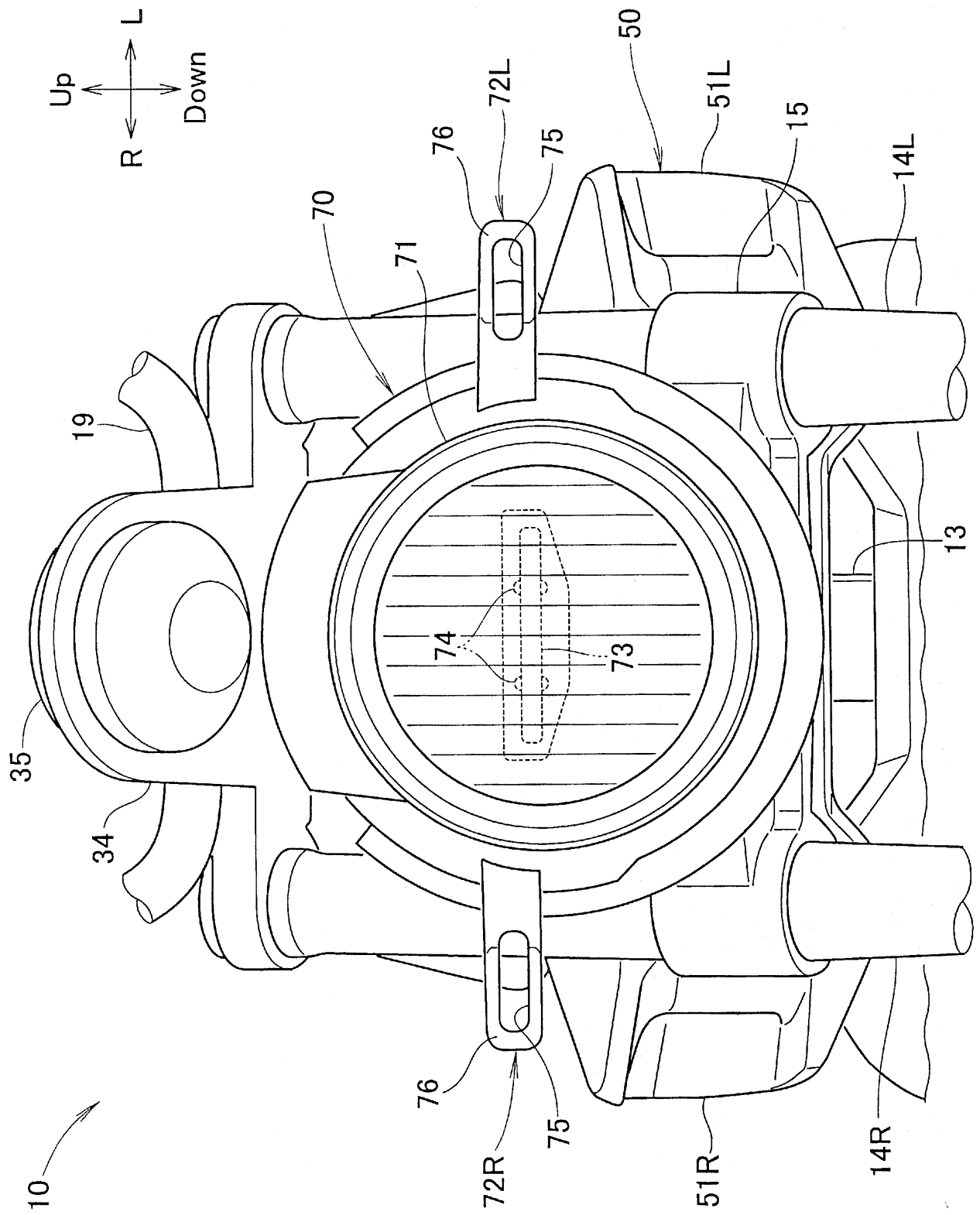


FIG. 8

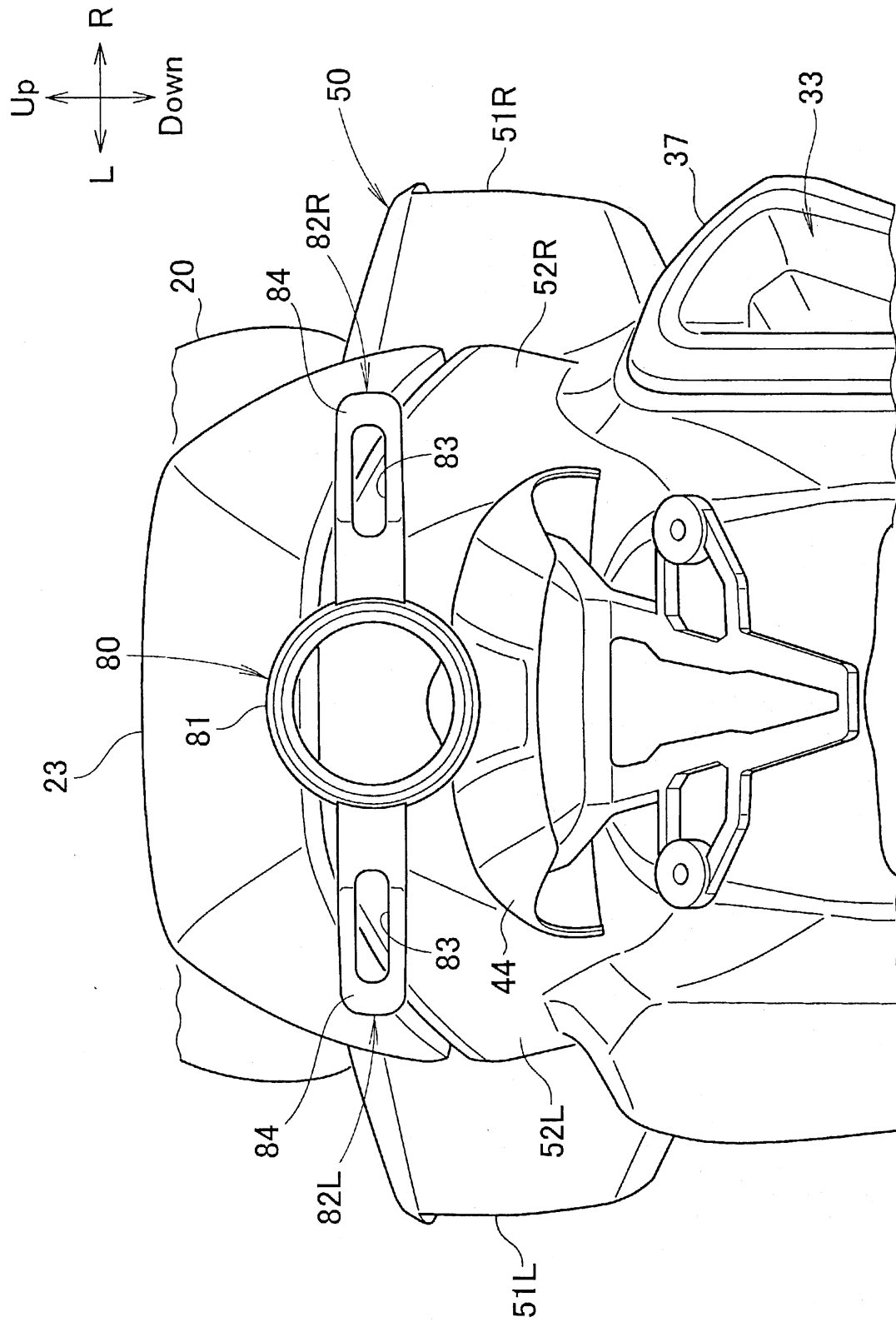


FIG. 9