(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) **1-0024948**

(51)[7] **B62J 6/04**; B62J 6/18; B62J 15/00

(13) **B**

(21) 1-2017-03890

(22) 03/10/2017

(30) 2016-196553 04/10/2016 JP

(45) 25/08/2020 389

(43) 26/04/2018 361A

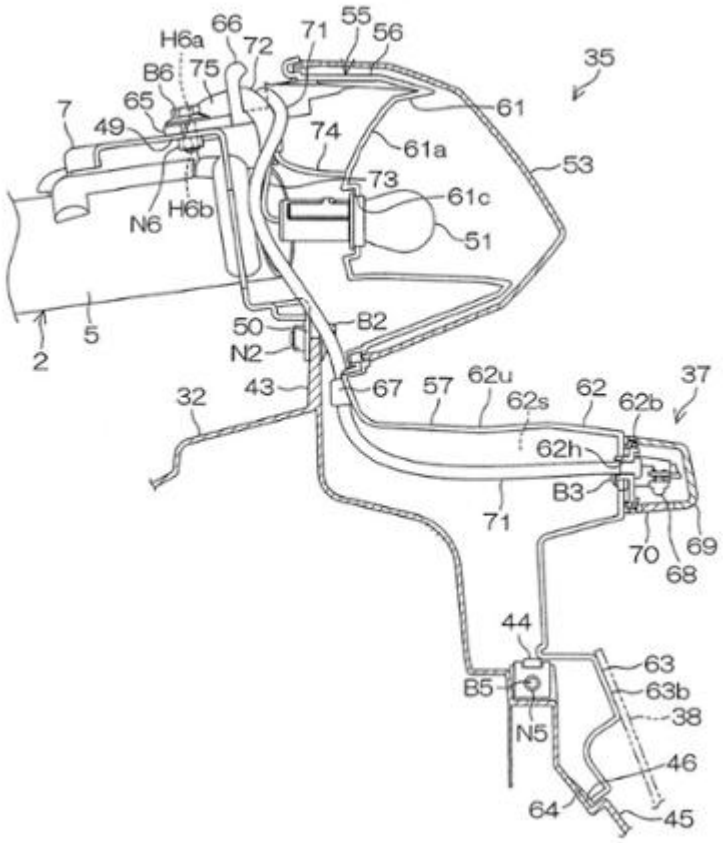
(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Ryuta SHIMIZU (JP).

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

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

(57) Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm đèn sau (35) được bố trí phía trên chắn bùn (32) và đèn biển đăng ký (37) chiếu sáng biển đăng ký (38). Đế đèn (55) của đèn sau (35) gồm phần vỏ (61) giữ và chứa nguồn sáng (51) và phần giá đỡ đèn (62) liền khối với phần vỏ (61) và đèn biển đăng ký (37) được lắp trên đó, các phần bắt chặt trên (65) được bắt chặt vào khung (2) mà không có sự bố trí xen giữa của chắn bùn (32), và các phần bắt chặt dưới (64) được bắt chặt vào chắn bùn (32). Dây điện thứ nhất (71) cấp điện cho đèn biển đăng ký (37) kéo dài tới vị trí cao hơn so với chắn bùn (32) trong lúc đi qua giữa chắn bùn (32) và phần giá đỡ đèn (62) mà không đi xuyên qua chắn bùn (32).


H6a
66
72
71
55
56
35
B6
75
65
7
49
61
74
61a
53
73
61c
N6
H6b
51
2
5
50
B2
N2
37
32
43
67
57
62u
62s
62
62b
62h
B3
71
70
69
68
44
63
B5
63b
38
N5
46
64
45

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Công bố đơn yêu cầu cấp patent châu Âu số EP2557025A1 bộc lộ xe máy là một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Xe máy gồm tấm che dưới đầu sau được bố trí phía trên bánh sau. Tấm che dưới đầu sau là phần tương ứng với chắn bùn chặn sỏi đá và các vật thể bay khác. Tấm che dưới đầu sau gồm phần đế tấm che và chắn bùn sau.

Trên FIG.5 và FIG.7 của EP2557025A1 được thể hiện là giá đỡ đèn mà đèn biển đăng ký được lắp trên đó, là bộ phận tách biệt với chắn bùn (tấm che dưới đầu sau) và đèn sau và được lắp trên chắn bùn. Chắn bùn được lắp trên khung. Đèn sau được cố định bởi các bulông và đai ốc vào hai vách bắt chặt của chắn bùn. Do vậy, giá đỡ đèn và đèn sau được lắp trên khung qua chắn bùn.

Mặt khác, trên FIG.5 của EP2557025A1, được thể hiện là dây điện của đèn biển đăng ký kéo dài lên phía trên tại khoảng không giữa giá đỡ đèn và chắn bùn. Trên FIG.9 của EP2557025A1, được thể hiện là dây điện của đèn biển đăng ký đi qua lên phía trên lỗ lắp, đi xuyên theo hướng lên - xuống qua chắn bùn.

Với EP2557025A1, các trọng lượng của giá đỡ đèn, đèn sau và đèn trước và các tải (rung động, v.v.) do các trọng lượng này được tác động vào chắn bùn (tấm che dưới đầu sau). Chắn bùn do vậy buộc phải được làm cho có độ bền cao. Tuy nhiên, việc này làm cho chắn bùn gia tăng về trọng lượng.

Hơn nữa, với EP2557025A1, giá đỡ đèn và đèn trước được lắp riêng rẽ trên chắn bùn và do vậy cách bố trí này kém về sự dễ dàng lắp ráp. Hơn nữa, dây điện của đèn biển đăng ký bắt buộc phải đi qua lỗ lắp của chắn bùn và do vậy là khó khăn để bố trí dây điện.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với độ bền cần thiết của chắn bùn có thể được làm giảm mà với phương tiện này sự dễ dàng lắp ráp có thể được cải thiện và với phương tiện này thì cách bố trí của dây điện của đèn biển đăng ký là dễ dàng.

Mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 1.

Do vậy, tác giả sáng chế đã cân nhắc để làm giảm các tải tác động vào chắn bùn với việc dùng đèn sau.

Tồn tại trường hợp mà đèn sau được lắp trên khung mà không có sự bố trí xen giữa của chắn bùn. Trong trường hợp này, các tải tác động vào chắn bùn có thể được làm giảm bằng cách lắp giá đỡ đèn trên đèn sau. Tuy nhiên, ngay cả trong trường hợp này, giá đỡ đèn vẫn buộc phải được lắp trên đèn sau. Do vậy, còn có khả năng để cải thiện về sự dễ dàng lắp ráp.

Một phương án được ưu tiên đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm khung, bánh sau được bố trí phía dưới khung trên hình chiếu cạnh của phương tiện, chắn bùn gồm phần được bố trí giữa khung và bánh sau trên hình chiếu cạnh của phương tiện và phần được bố trí phía sau bánh sau, đèn sau được bố trí phía trên chắn bùn, đèn biển đăng ký chiếu sáng biển đăng ký được bố trí phía sau chắn bùn và dây điện thứ nhất cấp điện cho đèn biển đăng ký và trong đó đèn sau gồm nguồn sáng phát ra ánh sáng về phía sau, đế đèn là bộ phận tách biệt với chắn bùn và giữ và chứa nguồn sáng và vỏ trong suốt là bộ phận tách biệt với đế đèn, được bố trí phía sau nguồn sáng và truyền ánh sáng của nguồn sáng, đế đèn gồm phần vỏ, hở về phía sau và giữ và chứa nguồn sáng, phần giá đỡ đèn liền khối với phần vỏ và đèn biển đăng ký được lắp trên đó, phần bắt chặt trên được bắt chặt vào khung mà không có sự bố trí xen giữa của chắn bùn và phần bắt chặt dưới được bố trí phía sau chắn bùn và được bắt chặt vào chắn bùn và dây điện thứ nhất kéo dài tới vị trí cao hơn so với chắn bùn trong lúc đi qua giữa chắn bùn và phần giá đỡ đèn mà không đi xuyên qua chắn bùn.

Với cách bố trí này, phần giá đỡ đèn mà đèn biển đăng ký được lắp trên đó là liền

khối không phải với chắn bùn, mà với phần vỏ của đèn sau. Phần bắt chặt trên của đèn sau được lắp trên khung mà không có sự bố trí xen giữa của chắn bùn. Các trọng lượng của phần giá đỡ đèn và đèn biển đăng ký và các tải do các trọng lượng này do vậy được truyền cho khung qua đèn sau. Độ bền cần thiết của chắn bùn do vậy có thể được giảm và trọng lượng của chắn bùn có thể được làm giảm.

Hơn nữa, phần giá đỡ đèn là liền khối với phần vỏ của đèn sau và do đó phần giá đỡ đèn và phần vỏ không phải được lắp riêng rẽ trên khung. Sự dễ dàng lắp ráp của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên nhờ đó có thể được cải thiện. Hơn nữa, dây điện thứ nhất cấp điện cho đèn biển đăng ký kéo dài tới vị trí cao hơn so với chắn bùn trong lúc đi qua giữa chắn bùn và phần giá đỡ đèn mà không đi xuyên qua chắn bùn. Việc bố trí lắp đặt dây điện thứ nhất do vậy là dễ dàng so với trường hợp mà dây điện thứ nhất xuyên qua chắn bùn.

Theo phương án được ưu tiên này, ít nhất một trong số các dấu hiệu sau có thể được bổ sung cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên đây.

Đế đèn còn gồm phần giá đỡ biển đăng ký, là liền khối với phần vỏ và biển đăng ký được lắp trên đó.

Với cách bố trí này, không chỉ phần giá đỡ đèn mà còn phần giá đỡ biển đăng ký mà biển đăng ký được lắp trên đó, cũng liền khối với phần vỏ của đèn sau. Các tải tác động vào chắn bùn từ biển đăng ký và phần giá đỡ biển đăng ký nhờ vậy có thể được làm giảm. Trọng lượng của chắn bùn nhờ vậy có thể được làm giảm hơn nữa.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm yên mà người điều khiển ngồi trên đó, khung gồm cặp khung dưới phải và trái được bố trí phía dưới yên và bộ phận ngang sau kéo dài phía trên bánh sau từ một khung trong số cặp khung dưới tới khung còn lại trong số cặp khung dưới, và dây điện thứ nhất đi xuyên qua khoảng không phía sau bộ phận ngang sau.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm dây điện thứ hai cấp điện cho đèn sau, và dây điện thứ nhất và dây điện thứ hai đi xuyên qua khoảng không phía sau bộ phận ngang sau.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm yên mà người điều khiển ngồi trên đó, khung gồm cặp khung dưới phải và trái được bố trí phía dưới yên và bộ phận ngang sau kéo dài phía trên bánh sau từ một trong số cặp khung dưới tới khung còn lại trong số cặp khung dưới, chắn bùn còn gồm phần bắt chặt giữa được bắt chặt vào khung và phần bắt chặt giữa của chắn bùn và phần bắt chặt trên của đế đèn được bắt chặt vào bộ phận ngang sau.

Với cách bố trí này, phần bắt chặt giữa của chắn bùn và phần bắt chặt trên của đế đèn được bắt chặt vào cùng một bộ phận, đó là bộ phận ngang sau của khung. Do đó, so với trường hợp mà phần bắt chặt giữa của chắn bùn và phần bắt chặt trên của đế đèn được bắt chặt vào các bộ phận riêng biệt, số lượng các phần của khung có thể được làm giảm. Sự dễ dàng lắp ráp của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên nhờ đó có thể được cải thiện hơn nữa.

Đế đèn còn gồm phần giữ dưới giữ dây điện thứ nhất giữa chắn bùn và đế đèn.

Đế đèn còn gồm phần giữ trên giữ dây điện thứ nhất tại vị trí cao hơn so với nguồn sáng của đèn sau.

Với cách bố trí này, phần giữ trên giữ dây điện thứ nhất được bố trí tại đèn sau. Phần giữ trên giữ dây điện thứ nhất ở vị trí cao hơn so với nguồn sáng của đèn sau. Dây điện thứ nhất do vậy có thể được dẫn tới vị trí cao và một phần của dây điện thứ nhất có thể được bố trí ở vị trí cao hơn so với chắn bùn.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm dây điện thứ hai cấp điện cho đèn sau và ngoài dây điện thứ nhất, phần giữ trên giữ dây điện thứ hai.

Với cách bố trí này, phần giữ trên của đèn sau không chỉ giữ dây điện thứ nhất cấp điện cho đèn biển đăng ký mà còn cả dây điện thứ hai cấp điện cho đèn sau. Số lượng các phần giữ nhờ vậy có thể được làm giảm trong khi giữ chắc chắn dây điện thứ nhất và dây điện thứ hai. Hơn nữa, đèn sau có thể được làm nhẹ về trọng lượng vì số lượng các phần giữ có thể được làm giảm.

Phần giữ trên kéo dài lên phía trên từ phần bắt chặt trên của đế đèn và phần bắt

chặt trên gồm mặt trên đỡ dây điện thứ nhất.

Với cách bố trí này, dây điện thứ nhất không chỉ được giữ bởi phần giữ trên của đế đèn mà còn được đỡ bởi mặt trên của phần bắt chặt trên của đế đèn. Lượng di chuyển của dây điện thứ nhất so với đế đèn nhờ đó có thể được làm giảm hơn nữa. Phần bắt chặt trên được bắt chặt vào khung và do đó, ít có khả năng di chuyển so với khung so với các phần khác của đế đèn. Phần giữ trên kéo dài lên phía trên từ phần bắt chặt trên ổn định này. Sự di chuyển của dây điện thứ nhất so với khung, do vậy có thể bị hạn chế một cách chắc chắn.

Phần bắt chặt trên của đế đèn gồm lỗ xuyên mà bulông bắt chặt đế đèn vào khung được lắp ở đó, phần bắt chặt dưới của đế đèn gồm lỗ xuyên mà bulông bắt chặt đế đèn vào chắn bùn được lắp ở đó và lỗ xuyên của phần bắt chặt trên và lỗ xuyên của phần bắt chặt dưới xuyên qua đế đèn theo nhiều hướng khác với nhau.

Với cách bố trí này, hai bulông lần lượt được lắp ở lỗ xuyên của phần bắt chặt trên và lỗ xuyên của phần bắt chặt dưới. Phần bắt chặt trên và phần bắt chặt dưới nhờ đó được bắt chặt vào khung. Hơn nữa, lỗ xuyên của phần bắt chặt trên và lỗ xuyên của phần bắt chặt dưới xuyên qua đế đèn theo nhiều hướng khác với nhau. Đế đèn nhờ đó được bắt chặt theo nhiều hướng và độ bền bắt chặt của đế đèn với khung do vậy có thể được gia tăng.

Đế đèn còn gồm phần giá đỡ biển đăng ký mà biển đăng ký được lắp trên đó và phần giá đỡ biển đăng ký được bố trí phía sau phần bắt chặt dưới để cho gối chồng với phần bắt chặt dưới trên hình chiếu từ sau của phương tiện.

Với cách bố trí này, trên hình chiếu từ sau của phương tiện, phần bắt chặt dưới của đế đèn được bắt chặt vào chắn bùn gối chồng với phần giá đỡ biển đăng ký mà biển đăng ký được lắp trên đó. Phần giá đỡ biển đăng ký được bố trí phía sau phần bắt chặt dưới. Phần bắt chặt dưới do vậy được che khuất bởi phần giá đỡ biển đăng ký trên hình chiếu từ sau của phương tiện. Bulông bắt chặt phần bắt chặt dưới vào chắn bùn do vậy được che khuất bởi phần giá đỡ biển đăng ký trên hình chiếu từ sau của phương tiện. Bulông và phần bắt chặt dưới nhờ đó có thể được bảo vệ bởi phần giá đỡ biển đăng ký.

Các yếu tố, dấu hiệu, công đoạn, đặc tính và thuận lợi trên đây và khác nữa của

sáng chế sẽ trở nên rõ ràng hơn từ phần mô tả chi tiết dưới đây của các phương án được ưu tiên có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện xe scutơ theo một phương án được ưu tiên.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện xe scutơ.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh dạng tháo lắp thể hiện khung, chắn bùn, đèn sau và đèn biển đăng ký.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện khung, chắn bùn, đèn sau và đèn biển đăng ký.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung, chắn bùn, đèn sau và đèn biển đăng ký.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện đèn sau.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ sau của đèn sau mà các vỏ trong suốt đã được tháo ra.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thẳng đứng của đèn sau dọc theo trục tâm phương tiện.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ trước của đèn sau.

Mô tả chi tiết phương án ưu tiên thực hiện sáng chế

Các hướng trước – sau, lên – xuống và phải – trái được xác định trên cơ sở điểm nhìn của người điều khiển ngồi trên xe scutơ 1 quay mặt ra phía trước theo tư thế chuẩn trong đó xe scutơ 1 di chuyển thẳng về phía trước trên mặt phẳng nằm ngang (trong đó tay lái 8 được bố trí ở vị trí di chuyển thẳng). Hướng phải - trái tương ứng với phương bề rộng phương tiện (phương bề rộng của xe scutơ 1). Trục tâm phương tiện WO (xem FIG.2) tương ứng với mặt phẳng thẳng đứng đi xuyên qua trục tâm của ống cổ 3 và vuông góc với trục tâm quay của bánh sau Wr. Xe scutơ 1 ở tư thế chuẩn ssẽ được mô tả sau đây trừ khi có quy định cụ thể được đưa ra. Hình chiếu từ trước, hình chiếu cạnh và hình chiếu bằng lần lượt có nghĩa là hình chiếu ttừ trước, hình chiếu cạnh và hình chiếu bằng của xe

scutơ 1 trừ khi quy định cụ thể được đưa ra.

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện xe scutơ 1 theo một phương án được ưu tiên của sáng chế. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện xe scutơ 1. Trên FIG.1, khung 2 được chỉ ra với các đường đứt nét đậm.

Như được thể hiện trên FIG.1, xe scutơ 1 là một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, gồm khung 2 được che với tấm che ngoài 17. Khung 2 gồm ống cổ 3 kéo dài về phía sau và lên phía trên, khung hướng xuống 4 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ 3 và cặp khung dưới phải và trái 5 kéo dài về phía sau từ phần dưới của khung hướng xuống 4. Khung 2 còn gồm bộ phận ngang trước 6 được nối vào cặp khung dưới 5 và bộ phận ngang sau 7 được nối vào cặp khung dưới 5 phía sau bộ phận ngang trước 6. Cặp khung dưới 5 lần lượt được bố trí ở bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện WO. Bộ phận ngang trước 6 được bố trí giữa bánh trước Wf và bánh sau Wr, và bộ phận ngang sau 7 được bố trí phía trên bánh sau Wr.

Xe scutơ 1 gồm tay lái 8 được đánh lái bởi người điều khiển và càng trước 9 đỡ bánh trước Wf theo cách quay được. Tay lái 8 được nối với càng trước 9, là một ví dụ về bộ phận đỡ bánh trước. Tay lái 8 và càng trước 9 có thể xoay được so với khung 2 quanh trục lái tương ứng với trục tâm của ống cổ 3. Khi tay lái 8 được đánh lái, bánh trước Wf được xoay theo các hướng phải và trái cùng với tay lái 8. Xe scutơ 1 nhờ đó được đánh lái.

Xe scutơ 1 gồm cụm đung đưa 11 có thể đung đưa theo hướng lên-xuống so với khung 2. Cụm đung đưa 11 gồm động cơ 12 sinh ra động lực làm cho xe scutơ 1 di chuyển và cơ cấu dẫn động 13 truyền động lực của động cơ 12 cho bánh sau Wr. Cụm đung đưa 11 được lắp trên khung 2 quay trục xoay 14 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Bánh sau Wr được đỡ theo cách quay được bởi phần đầu sau của cụm đung đưa 11. Bánh sau Wr và cụm đung đưa 11 có thể đung đưa được theo hướng lên-xuống quanh trục xoay 14 so với khung 2. Phần đầu trên của giảm chấn sau 15 được lắp trên khung 2 và phần đầu dưới của giảm chấn sau 15 được lắp trên phần đầu sau của cụm đung đưa 11.

Xe scutơ 1 gồm yên ngồi kiểu chân để hai bên 16 mà người điều khiển ngồi trên đó. FIG.1 thể hiện một ví dụ trong đó yên 16 được bố trí với yên chính 16a mà người điều khiển ngồi trên đó và yên cho người ngồi sau 16b mà hành khách đi cùng ngồi trên đó. Yên 16 có thể là cho một người. Yên 16 được bố trí phía sau ống cổ 3. Yên 16 được bố trí phía trên cặp khung dưới 5. Yên 16 có thể được đỡ trực tiếp bởi cặp khung dưới 5 hoặc có thể được đỡ gián tiếp bởi cặp khung dưới 5. Bình nhiên liệu chứa nhiên liệu được cấp cho động cơ 12 được bố trí phía dưới yên 16 chẳng hạn.

Tấm che ngoài 17 gồm tấm che tay lái 18 được bố trí ở phía trước và phía sau tay lái 8, tấm che trước 19 được bố trí ở phía trước ống cổ 3 và cặp tấm che bên phía trước phải và trái 20 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của tấm che trước 19. Chắn bùn trước 21 được bố trí phía trên bánh trước Wf. Tấm che ngoài 17 còn gồm cặp tấm che bên phía dưới phải và trái 22 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của cặp khung dưới 5 và tấm che dưới 23 được bố trí giữa các phần đầu dưới của cặp tấm che bên phía dưới 22.

Tấm che ngoài 17 gồm tấm che trong phía trước 24 được bố trí phía sau ống cổ 3 và tấm che trong phía sau 25 được bố trí phía sau tấm che trong phía trước 24. Tấm che ngoài 17 còn gồm bản để chân 28 được bố trí phía trên cặp khung dưới 5 và tấm che bản để chân 29 (xem FIG.2), được bố trí phía trên bản để chân 28. Tấm che ngoài 17 xác định khoảng không để chân 26 mà bàn chân và chân của người điều khiển được để ở đó, giữa tấm che trong phía trước 24 và tấm che trong phía sau 25 theo hướng trước-sau. Tấm che trong phía trước 24 tương ứng với tấm chắn chân được bố trí ở phía trước các chân của người điều khiển.

Các chân của người điều khiển được đặt trên bề mặt phẳng 27 của tấm che ngoài 17. Bề mặt phẳng 27 có thể là bề mặt phẳng hoàn toàn mà không có phần lõm hoặc phần lồi bất kỳ hoặc có thể là bề mặt gần như phẳng được bố trí với các phần lõm hoặc phần lồi mà không gây cản trở cho việc đặt chân (ví dụ, các phần lõm hoặc phần lồi xấp xỉ từ 1 đến 2cm). Mặt cắt thẳng đứng của bề mặt phẳng 27 vuông góc với trục tâm phương tiện WO kéo dài theo phương ngang từ đầu phải của mặt cắt thẳng đứng tới đầu trái của mặt cắt thẳng đứng. Các phần tương ứng của mặt thẳng đứng của bề mặt phẳng 27 được bố trí tại

cùng độ cao.

Tấm che ngoài 17 gồm cặp các tấm che bên phía sau phải và trái 30 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của cặp khung dưới 5, tấm che sau 31 được bố trí giữa cặp tấm che bên phía sau 30 và chắn bùn 32 được bố trí phía trên và phía sau bánh sau Wr. Các tấm che bên phía sau 30 được bố trí phía dưới yên 16 trên hình chiếu cạnh. Tấm che sau 31 được bố trí phía sau các tấm che bên phía sau 30 trên hình chiếu cạnh. Chắn bùn 32 tương ứng với chắn bùn sau, kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ các tấm che bên phía sau 30 trên hình chiếu cạnh.

Xe scutơ 1 gồm đèn trước 33 phát ra ánh sáng ra phía trước và hai đèn chớp trước 31 chớp sáng tương ứng với thao tác của người điều khiển. Xe scutơ 1 còn gồm đèn sau 35 phát ra ánh sáng về phía sau, hai đèn chớp sau 36 chớp sáng tương ứng với thao tác của người điều khiển và đèn biển đăng ký 37 chiếu sáng biển đăng ký 38 được bố trí phía sau chắn bùn 32. Đèn trước 33 và các đèn chớp trước 34 được bố trí ra phía trước hơn so với yên 16. Đèn sau 35, các đèn chớp sau 36 và đèn biển đăng ký 37 được bố trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau Wr.

Chắn bùn 32 chặn sỏi đá và các vật thể bay khác bay lên phía trên từ bánh sau Wr sẽ được mô tả bây giờ.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh dạng tháo lắp thể hiện khung 2, chắn bùn 32, đèn sau 35 và đèn biển đăng ký 37. FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện khung 2, chắn bùn 32, đèn sau 35 và đèn biển đăng ký 37. FIG.5 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung 2, chắn bùn 32, đèn sau 35 và đèn biển đăng ký 37.

Như được thể hiện trên FIG.4, chắn bùn 32 gồm chắn bùn trên 40 được bố trí giữa bánh sau Wr và khung 2 trên hình chiếu cạnh và chắn bùn sau 41 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ chắn bùn trên 40. Như được thể hiện trên FIG.3, chắn bùn 32 còn gồm cặp phần bắt chặt trước phải và trái 42 kéo dài lên phía trên từ chắn bùn trên 40, phần bắt chặt giữa 43 kéo dài lên phía trên từ chắn bùn sau 41 và cặp phần bắt chặt sau phải và trái 44 kéo dài lên phía trên từ chắn bùn sau 41 tại các vị trí về phía sau hơn so với phần bắt chặt giữa 43.

Như được thể hiện trên FIG.5, chắn bùn trên 40 gối chồng với các khung dưới 5, bộ phận ngang sau 7 và bánh sau Wr trên hình chiếu bằng. Chắn bùn trên 40 được bố trí phía dưới các khung dưới 5 và bộ phận ngang sau 7. Chắn bùn trên 40 được bố trí phía trên bánh sau Wr. Chắn bùn sau 41 gối chồng với bánh sau Wr trên hình chiếu bằng. Phần đầu sau 41r của chắn bùn sau 41 được bố trí phía sau bánh sau Wr.

Như được thể hiện trên FIG.3, chắn bùn sau 41 gồm mặt sau 45 mà ở trạng thái mà đế đèn 55 của đèn trước 35 được lắp trên chắn bùn 32, được nằm tại bên phải, bên trái và phía dưới của đế đèn 55 trên hình chiếu từ sau của xe scutơ 1, phần lõm 46 được làm lõm ra phía trước từ mặt sau 45 và phần nhô 47 nhô về phía sau từ mặt sau 45. Phần bắt chặt giữa 43 và các phần bắt chặt sau 44 kéo dài lên phía trên từ mặt đáy của phần lõm 46. Đế đèn 55 được lắp khớp vào trong phần lõm 46. Phần nhô 47 được bố trí tại vị trí về phía sau hơn và thấp hơn so với phần lõm 46. Như được thể hiện trên FIG.4, phần nhô 47 được bố trí ở phía trước biển đăng ký 38. Phần nhô 47 tiếp xúc phần dưới của mặt trước của biển đăng ký 38 để đỡ biển đăng ký 38.

Như được thể hiện trên FIG.3, các phần bắt chặt trước 42 được bố trí ra phía trước hơn so với phần bắt chặt giữa 43 và các phần bắt chặt sau 44. Phần bắt chặt giữa 43 được bố trí ra phía trước hơn so với các phần bắt chặt sau 44. Phần bắt chặt giữa 43 được bố trí cao hơn so với các phần bắt chặt trước 42 và các phần bắt chặt sau 44. Các phần bắt chặt sau 44 được bố trí thấp hơn so với các phần bắt chặt trước 42. Cặp phần bắt chặt trước 42 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện WO. Phần bắt chặt giữa 43 và các phần bắt chặt sau 44 gối chồng với trục tâm phương tiện WO. Như được mô tả dưới đây, các phần bắt chặt sau 44 được bắt chặt vào đế đèn 55 của đèn sau 35.

Cặp phần bắt chặt trước 42 được bố trí tại các phía ngoài của cặp giá đỡ 48 theo phương bề rộng phương tiện. Cặp giá đỡ 48 là các phần của khung 2. Cặp giá đỡ 48 lần lượt được hàn vào cặp khung dưới 5. Cặp giá đỡ 48 được bố trí giữa cặp phần bắt chặt trước 42. Mỗi phần bắt chặt trước 42 được cố định vào giá đỡ 48 bởi bulông B1 và đai ốc.

Như được thể hiện trên FIG.4, phần bắt chặt giữa 43 được bố trí phía sau phần đỡ dưới 50 của bộ phận ngang sau 7. Phần đỡ dưới 50 được bố trí tại vị trí về phía sau hơn và

thấp hơn so với khung dưới 5 trên hình chiếu cạnh. Phần bắt chặt giữa 43 gối chồng với phần đỡ dưới 50 từ phía sau của nó. Ở trạng thái này, phần bắt chặt giữa 43 được bắt chặt vào phần đỡ dưới 50 bởi hai cặp bulông B2 và đai ốc N2 (xem FIG.8).

Cụ thể là, như được thể hiện trên FIG.3, phần bắt chặt giữa 43 gồm hai lỗ xuyên H2a xuyên qua phần bắt chặt giữa 43 theo hướng trước-sau. Phần đỡ dưới 50 gồm hai lỗ xuyên H2b xuyên qua phần đỡ dưới 50 theo hướng trước-sau. Hai lỗ xuyên H2a của phần bắt chặt giữa 43 tương ứng được bố trí phía sau hai lỗ xuyên H2b của phần đỡ dưới 50. Các phần trục của các bulông B2 được lắp từ phía sau vào trong các lỗ xuyên H2a của phần bắt chặt giữa 43 và các lỗ xuyên H2b của phần đỡ dưới 50. Hai đai ốc N2 được bố trí ở phía trước phần đỡ dưới 50. Phần bắt chặt giữa 43 và phần đỡ dưới 50 được kẹp giữa theo hướng trước-sau bởi hai cặp bulông B2 và đai ốc N2. Phần bắt chặt giữa 43 và phần đỡ dưới 50 nhờ vậy được cố định.

Đèn sau 35 sẽ được mô tả bây giờ.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện đèn sau 35. FIG.7 là hình vẽ nhìn từ sau của đèn sau 35 mà các vỏ trong suốt đã được tháo ra. FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt thẳng đứng của đèn sau 35 dọc theo trục tâm phương tiện WO. FIG.9 là hình vẽ nhìn từ trước của đèn sau 35.

Đèn sau 35 là cụm đèn sau gồm phần đèn sau và phần đèn chớp sau. Như được thể hiện trên FIG.6, đèn sau 35 gồm ba nguồn sáng 51 và 52, phát ra ánh sáng tương ứng với việc cấp điện, đế đèn 55 giữ ba nguồn sáng 51 và 52 và ba vỏ trong suốt 53 và 54 được bố trí phía sau ba nguồn sáng 51 và 52 và đế đèn 55.

Như được thể hiện trên FIG.7, ba nguồn sáng 51 và 52 gồm nguồn sáng giữa 51, được bố trí tại trục tâm phương tiện WO và cặp nguồn sáng phía bên phải và trái 52 được bố trí tương ứng tại bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện WO. Nguồn sáng giữa 51 là nguồn sáng của đèn sau 35. Các nguồn sáng phía bên 52 là các nguồn sáng của các đèn chớp sau 36. Nguồn sáng giữa 51 và các nguồn sáng phía bên 52 đều là các bóng đèn điện. Ít nhất một trong số nguồn sáng giữa 51 và nguồn sáng phía bên 52 có thể là điot phát quang (Light Emitting Diode – LED) hoặc các LED.

Nguồn sáng giữa 51 được lắp trong lỗ giữa 61c xuyên qua phần vỏ 61 của đế đèn 55 theo hướng trước-sau. Phần phát sáng của nguồn sáng giữa 51 được bố trí phía sau lỗ giữa 61c. Mỗi nguồn sáng phía bên 52 được lắp ở lỗ phía bên 61s xuyên qua phần vỏ 61 của đế đèn 55 theo phương bề rộng phương tiện. Phần phát sáng của mỗi nguồn sáng phía bên 52 được bố trí ở phía ngoài của lỗ phía bên tương ứng 61s theo phương bề rộng phương tiện. Ba nguồn sáng 51 và 52 được chứa ở các ngăn chứa nguồn sáng được xác định bởi đế đèn 55 và ba vỏ trong suốt 53 và 54.

Như được thể hiện trên FIG.6, ba vỏ trong suốt 53 và 54 gồm vỏ trong suốt giữa 53, được bố trí phía sau nguồn sáng giữa 51 và cặp vỏ trong suốt phía bên phải và trái 54 được bố trí tương ứng phía sau cặp nguồn sáng phía bên 52. Cặp vỏ trong suốt phía bên 54 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của vỏ trong suốt giữa 53. Mỗi vỏ trong suốt phía bên 54 gồm phần được bố trí phía sau nguồn sáng phía bên tương ứng 52 và phần được bố trí tại phía ngoài của nguồn sáng phía bên 52 theo phương bề rộng phương tiện. Vỏ trong suốt giữa 53 và các vỏ trong suốt phía bên 54 là các bộ phận tách biệt với đế đèn 55 và được lắp trên đế đèn 55.

Như được thể hiện trên FIG.8, đế đèn 55 là bộ phận liền khối được làm bằng nhựa tổng hợp. Đế đèn 55 gồm đế trên 56 được bố trí ở phía trước ba vỏ trong suốt 53 và 54, và đế dưới 57 được bố trí phía dưới đế trên 56. Đế dưới 57 ngắn hơn so với đế trên 56 theo phương bề rộng phương tiện và dài hơn so với đế trên 56 theo hướng lên-xuống. Đế dưới 57 được bố trí phía sau chắn bùn 32. Đế dưới 57 được lắp khớp vào phần lõm 46 của chắn bùn 32.

Đế đèn 55 gồm phần vỏ 61 được bố trí ở phía trước ba vỏ trong suốt 53 và 54, phần giá đỡ đèn 62 mà đèn biển đăng ký 37 được lắp trên đó, và phần giá đỡ biển đăng ký 63 mà biển đăng ký 38 được lắp trên đó. Đế đèn 55 còn gồm cặp phần bắt chặt trên phải và trái 65 được bắt chặt vào khung 2 và cặp phần bắt chặt dưới phải và trái 64 được bắt chặt vào chắn bùn 32.

Phần vỏ 61 giữ ba nguồn sáng 51 và 52. Phần vỏ 61 gồm phần vỏ giữa 61a chứa phần phát sáng của nguồn sáng giữa 51. Phần vỏ giữa 61a gồm mặt cắt ngang thẳng đứng

có dạng hình chữ U hở về phía sau. Phần giá đỡ đèn 62 được bố trí thấp hơn so với phần vỏ 61. Phần giá đỡ biển đăng ký 63 được bố trí thấp hơn so với phần giá đỡ đèn 62. Các phần bắt chặt trên 65 nhô ra phía trước từ phần vỏ 61. Các phần bắt chặt dưới 64 nhô ra phía trước từ phần giá đỡ biển đăng ký 63.

Phần giá đỡ đèn 62 gồm mặt trên 62u kéo dài về phía sau từ phần vỏ 61, cặp mặt bên phải và trái 62s kéo dài xuống phía dưới từ mép phải và mép trái của mặt trên 62u, và mặt sau 62b kéo dài xuống phía dưới từ mép sau của mặt trên 62u. Như được thể hiện trên FIG.7, phần giá đỡ đèn 62 gồm hai lỗ xuyên H3 hở tại mặt sau 62b của phần giá đỡ đèn 62 và lỗ dây điện 62h hở tại mặt sau 62b của phần giá đỡ đèn 62. Lỗ dây điện 62h được bố trí giữa hai lỗ xuyên H3.

Như được thể hiện trên FIG.8, đèn biển đăng ký 37 gối chồng với mặt sau 62b của phần giá đỡ đèn 62 từ phía sau. Hai bulông B3 cố định đèn biển đăng ký 37 vào phần giá đỡ đèn 62 lần lượt được lắp từ phía trước vào trong hai lỗ xuyên H3 của phần giá đỡ đèn 62. Đèn biển đăng ký 37 được cố định vào phần giá đỡ đèn 62 bởi hai bulông B3. Dây điện thứ nhất 71 cấp điện cho đèn biển đăng ký 37 được lắp ở lỗ dây điện 62h.

Đèn biển đăng ký 37 gồm nguồn sáng 68 phát ra ánh sáng tương ứng với việc cấp điện, vỏ đèn 69 chứa nguồn sáng 68 và cửa truyền sáng 70 truyền ánh sáng của nguồn sáng 68 ra phía dưới vỏ đèn 69. Cửa truyền sáng 70 được lộ ra tại mặt dưới của vỏ đèn 69. Ánh sáng của nguồn sáng 68 được chiếu xuống phía dưới từ cửa truyền sáng 70. Cửa truyền sáng 70 được bố trí phía trên biển đăng ký 38. Do đó, khi nguồn sáng 68 phát ra ánh sáng, biển đăng ký 38 được chiếu sáng bởi ánh sáng của nguồn sáng 68. Nguồn sáng 68 là LED. Nguồn sáng 68 có thể là bóng đèn điện thay cho LED.

Như được thể hiện trên FIG.7, phần giá đỡ biển đăng ký 63 gồm mặt sau 63b có dạng hình chữ nhật kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Mặt sau 63b của phần giá đỡ biển đăng ký 63 dài hơn so với đèn biển đăng ký 37 theo phương bề rộng phương tiện và ngắn hơn so với phần vỏ 61 theo phương bề rộng phương tiện. Phần trên của mặt trước của biển đăng ký 38 được đặt trên mặt sau 63b của phần giá đỡ biển đăng ký 63. Ở trạng thái này, biển đăng ký 38 được cố định vào phần giá đỡ biển đăng ký 63 bởi hai cặp

bulông B4 (xem FIG.4) và đai ốc N4 (xem FIG.4). Hai bulông B4 lần lượt được lắp ở cặp lỗ xuyên phải và trái H4 xuyên qua phần giá đỡ biển đăng ký 63 theo hướng trước-sau. Các lỗ xuyên H4 hở tại mặt sau 63b của phần giá đỡ biển đăng ký 63. Các lỗ xuyên H4 là các khe kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.8, cặp phần bắt chặt dưới 64 được lắp khớp vào phần lõm 46 của chắn bùn 32. Các phần đỉnh của các phần bắt chặt dưới 64 được đỡ bởi mặt đáy của phần lõm 46. Cặp phần bắt chặt dưới 64 lần lượt được bố trí tại bên phải và bên trái của cặp phần bắt chặt sau 44 của chắn bùn 32. Các phần bắt chặt sau 44 được bố trí ở bên trong của đế đèn 55. Các phần bắt chặt sau 44 được che khuất bởi đế đèn 55 trên cả hình chiếu từ sau và hình chiếu cạnh (xem FIG.4). Các phần bắt chặt dưới 64 được bắt chặt vào các phần bắt chặt sau 44 bởi hai cặp bulông B5 và đai ốc N5.

Cụ thể là, như được thể hiện trên FIG.6, cặp phần bắt chặt dưới 64 của đế đèn 55 gồm hai lỗ xuyên H5 lần lượt xuyên qua cặp phần bắt chặt dưới 64 theo phương bề rộng phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.8, hai đai ốc N5 được lắp trên cặp phần bắt chặt sau 44 của chắn bùn 32. Các đai ốc N5 là các đai ốc lò xo, mỗi đai ốc gồm bản có dạng hình chữ U hở xuống phía dưới. Hai lỗ xuyên H5 của đế đèn 55 lần lượt gối chồng với các lỗ ren trong của hai đai ốc N5. Các phần trục của các bulông B5 được lắp ở các lỗ xuyên H5 của các phần bắt chặt dưới 64 và các lỗ ren trong của các đai ốc N5. Các phần bắt chặt dưới 64 nhờ vậy được cố định vào các phần bắt chặt sau 44.

Như được thể hiện trên FIG.6, các lỗ xuyên H5 của các phần bắt chặt dưới 64 được bố trí tại các phía trong theo phương bề rộng phương tiện của các lỗ xuyên H4 của phần giá đỡ biển đăng ký 63. Các đầu của các bulông B5 cố định các phần bắt chặt dưới 64 vào các phần bắt chặt sau 44 được bố trí ở phía trước phần giá đỡ biển đăng ký 63. Trên hình chiếu từ sau của phương tiện, các đầu của các bulông B5 được che khuất bởi phần giá đỡ biển đăng ký 63. Theo cách tương tự, trên hình chiếu từ sau của phương tiện, các lỗ xuyên H5 của các phần bắt chặt dưới 64 được che khuất bởi phần giá đỡ biển đăng ký 63. Xe scutơ 1 nhờ đó được cải thiện về hình dạng thẩm mỹ.

Như được thể hiện trên FIG.8, các phần bắt chặt trên 65 được bố trí tại các vị trí

cao hơn và ra phía trước hơn so với ba nguồn sáng 51 và 52. Các phần bắt chặt trên 65 được đặt trên phần đỡ trên 49 của bộ phận ngang sau 7. Phần đỡ trên 49 được bố trí ở vị trí cao hơn và ra phía trước hơn so với phần đỡ dưới 50 của bộ phận ngang sau 7. Phần đỡ trên 49 được bố trí phía trên khung dưới 5 trên hình chiếu cạnh. Cặp phần bắt chặt trên 65 được bắt chặt vào phần đỡ trên 49 bởi hai cặp bulông B6 và đai ốc N6.

Cụ thể là, các phần bắt chặt trên 65 của đế đèn 55 được đặt trên phần đỡ trên 49 của bộ phận ngang sau 7. Mỗi phần bắt chặt trên 65 gồm lỗ xuyên H6a xuyên qua phần bắt chặt trên 65 theo hướng lên-xuống. Phần đỡ trên 49 gồm hai lỗ xuyên H6b xuyên qua phần đỡ trên 49 theo hướng lên-xuống. Các lỗ xuyên H6a của cặp phần bắt chặt trên 65 tương ứng được bố trí phía trên hai lỗ xuyên H6b của phần đỡ trên 49. Các phần trục của các bulông B6 được lắp từ phía trên vào các lỗ xuyên H6a của các phần bắt chặt trên 65 và các lỗ xuyên H6b của phần đỡ trên 49. Các phần trục của các bulông B6 được gắn vào các đai ốc N6 được bố trí phía dưới phần đỡ trên 49. Các phần bắt chặt trên 65 nhờ vậy được cố định vào phần đỡ trên 49.

Như được thể hiện trên FIG.8, dây điện thứ nhất 71 cấp điện cho đèn biển đăng ký 37 kéo dài ra phía trước từ đèn biển đăng ký 37. Dây điện thứ nhất 71 được lắp ở lỗ dây điện 62h xuyên qua phần giá đỡ đèn 62 theo hướng trước-sau. Dây điện thứ nhất 71 đi qua giữa phần vỏ 61 của đế đèn 55 và phần bắt chặt giữa 43 của chắn bùn 32 theo hướng lên-xuống. Dây điện thứ nhất 71 còn đi qua giữa phần vỏ 61 của đế đèn 55 và bộ phận ngang sau 7 theo hướng lên-xuống. Dây điện thứ nhất 71 kéo dài tới vị trí cao hơn so với bộ phận ngang 7 và nguồn sáng giữa 51.

Dây điện thứ nhất 71 được giữ bởi phần giữ dưới 67 và phần giữ trên 66 được bố trí tại đế đèn 55. Dây điện thứ hai 72 cấp điện cho đèn sau 35 và các đèn chớp sau 36 được giữ bởi phần giữ trên 66. Tức là, phần giữ trên 66 giữ cả dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72.

Phần giữ dưới 67 giữ dây điện thứ nhất 71 giữa chắn bùn 32 và đế đèn 55. Phần giữ dưới 67 được bố trí tại độ cao giữa đèn biển đăng ký 37 và nguồn sáng giữa 51. Phần giữ dưới 67 được bố trí phía sau phần bắt chặt giữa 43 của chắn bùn 32. Phần giữ dưới 67

được tách về phía sau từ phần bắt chặt giữa 43. Như được thể hiện trên FIG.9, phần giữ dưới 67 xác định rãnh dạng hình chữ U xuyên qua phần giữ dưới 67 theo hướng lên-xuống và hở ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện. Dây điện thứ nhất 71 được lắp khớp trong rãnh của phần giữ dưới 67. Dây điện thứ nhất 71 nhờ đó được giữ bởi phần giữ dưới 67.

Phần giữ trên 66 kéo dài lên phía trên từ phần bắt chặt trên 65 tại bên phải (phần bắt chặt trên 65 tại bên trái trên FIG.9). Như được thể hiện trên FIG.8, phần giữ trên 66 được bố trí về phía sau hơn so với lỗ xuyên H6a được bố trí ở phần bắt chặt trên 65 tại bên phải. Phần giữ trên 66 xác định rãnh dạng hình chữ U xuyên qua phần giữ trên 66 theo phương bề rộng phương tiện và hở lên phía trên. Dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 được lắp khớp trong rãnh của phần giữ trên 66. Dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 nhờ đó được giữ bởi phần giữ trên 66. Dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 còn được giữ thêm bởi mặt trên của phần bắt chặt trên 65 tại bên phải.

Như được thể hiện trên FIG.9, dây điện thứ hai 72 là bộ dây điện được tạo nên bằng cách bó nhiều dây điện với nhau. Dây điện thứ hai 72 gồm dây điện giữa 73 được nối vào nguồn sáng giữa 51 và cặp dây điện phía bên 74 tương ứng được nối vào cặp nguồn sáng phía bên 52. Dây điện thứ hai 72 còn gồm ống ngoài 75 bao quanh dây điện giữa 73 và cặp dây điện phía bên 74 và bộ nối 76 được nối vào dây điện giữa 73 và cặp dây điện phía bên 74.

Phần đầu tại một phía của dây điện giữa 73 và các phần đầu tại một phía của các dây điện phía bên 74 được bố trí phía ngoài ống ngoài 75. Phần đầu tại một phía của dây điện giữa 73 được gắn vào nguồn sáng giữa 51. Các phần đầu tại một phía của các dây điện phía bên 74 được gắn vào các nguồn sáng phía bên 52. Phần đầu tại một phía của dây điện giữa 73 và các phần đầu tại một phía của các dây điện phía bên 74 được bố trí phía sau phần vỏ 61. Phần đầu tại phía kia của dây điện giữa 73 và các phần đầu tại phía kia của các dây điện phía bên 74 được gắn vào bộ nối 76.

Như được thể hiện trên FIG.8, dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 đi qua phía sau bộ phận ngang sau 7 theo hướng lên-xuống. Như được thể hiện trên FIG.5, dây

điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 gối chồng với bộ phận ngang sau 7 trên hình chiếu bằng. Dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 đi qua phía trên khung dưới 5 ở bên phải theo phương bề rộng phương tiện. Dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 kéo dài theo hướng trước-sau tại phía bên của khung dưới 5 ở bên phải trên hình chiếu bằng. Bộ nối 76 của dây điện thứ hai 72 được nối vào nguồn cấp điện như ắcqui hoặc máy phát điện, v.v., chẳng hạn. Theo cách tương tự, dây điện thứ nhất 71 được nối vào nguồn cấp điện như ắcqui hoặc máy phát điện, v.v., chẳng hạn.

Như được mô tả trên đây, với phương án được ưu tiên này, phần giá đỡ đèn 62 mà đèn biển đăng ký 37 được lắp trên đó, là liền khối không với chắn bùn 32 mà với phần vỏ 61 của đèn sau 35. Các phần bắt chặt trên 65 của đèn sau 35 được lắp trên khung 2 mà không có sự bố trí xen giữa của chắn bùn 32. Các trọng lượng của phần giá đỡ đèn 62 và đèn biển đăng ký 37 và các tải do các trọng lượng này do vậy được truyền cho khung 2 qua đèn sau 35. Độ bền cần thiết của chắn bùn 32 do vậy có thể được giảm và trọng lượng của chắn bùn 32 có thể được làm giảm.

Hơn nữa, phần giá đỡ đèn 62 là liền khối với phần vỏ 61 của đèn sau 35 và do đó phần giá đỡ đèn 62 và phần vỏ 61 không buộc phải được lắp riêng rẽ trên khung 2. Sự dễ dàng lắp ráp của xe scutơ 1 nhờ đó có thể được cải thiện. Hơn nữa, dây điện thứ nhất 71 cấp điện cho đèn biển đăng ký 37 kéo dài tới vị trí cao hơn so với chắn bùn 32 khi đi qua giữa chắn bùn 32 và phần giá đỡ đèn 62 mà không đi xuyên qua chắn bùn 32. Việc bố trí lắp đặt dây điện thứ nhất 71 do vậy là dễ dàng so với trường hợp mà dây điện thứ nhất 71 xuyên qua chắn bùn 32.

Với phương án được ưu tiên này, không chỉ phần giá đỡ đèn 62 mà còn cả phần giá đỡ biển đăng ký 63 mà biển đăng ký 38 được lắp trên đó, cũng liền khối với phần vỏ 61 của đèn sau 35. Các tải tác động vào chắn bùn 32 từ biển đăng ký 38 và phần giá đỡ biển đăng ký 63 nhờ vậy có thể được làm giảm. Trọng lượng của chắn bùn 32 nhờ vậy có thể được làm giảm hơn nữa.

Với phương án được ưu tiên này, phần bắt chặt giữa 43 của chắn bùn 32 và các phần bắt chặt trên 65 của đế đèn 55 được bắt chặt vào cùng một bộ phận, tức là bộ phận

ngang sau 7 của khung 2. Do đó, so với trường hợp mà phần bắt chặt giữa 43 của chắn bùn 32 và các phần bắt chặt trên 65 của đế đèn 55 được bắt chặt vào các bộ phận riêng biệt, số lượng các phần của khung 2 có thể được làm giảm. Sự dễ dàng lắp ráp của xe scutơ 1 nhờ đó có thể được cải thiện hơn nữa.

Với phương án được ưu tiên này, phần giữ trên 66 giữ dây điện thứ nhất 71 được bố trí tại đèn sau 35. Phần giữ trên 66 giữ dây điện thứ nhất 71 ở vị trí cao hơn so với ba nguồn sáng 51 và 52 của đèn sau 35. Dây điện thứ nhất 71 do vậy có thể được dẫn tới vị trí cao và một phần của dây điện thứ nhất 71 có thể được bố trí ở vị trí cao hơn so với chắn bùn 32.

Với phương án được ưu tiên này, phần giữ trên 66 của đèn sau 35 không chỉ giữ dây điện thứ nhất 71 cấp điện cho đèn biển đăng ký 37 mà còn cả dây điện thứ hai 72 cấp điện cho đèn sau 35. Số lượng các phần giữ nhờ vậy có thể được làm giảm trong khi giữ chắc chắn dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72. Hơn nữa, đèn sau 35 có thể được làm nhẹ về trọng lượng vì số lượng các phần giữ có thể được làm giảm.

Với phương án được ưu tiên này, dây điện thứ nhất 71 không chỉ được giữ bởi phần giữ trên 66 của đế đèn 55 mà còn được đỡ bởi mặt trên của phần bắt chặt trên 65 của đế đèn 55. Lượng di chuyển của dây điện thứ nhất 71 so với đế đèn 55 nhờ đó có thể được làm giảm hơn nữa. Phần bắt chặt trên 65 được bắt chặt vào khung 2 và do đó ít có khả năng di chuyển so với khung 2 so với các phần khác của đế đèn 55. Phần giữ trên 66 kéo dài lên phía trên từ phần bắt chặt trên 65 ổn định này. Sự di chuyển của dây điện thứ nhất 71 so với khung 2 do vậy có thể được hạn chế một cách chắc chắn.

Với phương án được ưu tiên này, các bulông B5 và các bulông B6 lần lượt được lắp ở các lỗ xuyên H5 của các phần bắt chặt dưới 64 và các lỗ xuyên H6 của các phần bắt chặt trên 65. Các phần bắt chặt trên 65 và các phần bắt chặt dưới 64 nhờ vậy được bắt chặt vào khung 2. Hơn nữa, các lỗ xuyên H5 của các phần bắt chặt dưới 64 và các lỗ xuyên H6 của phần bắt chặt trên 65 xuyên qua đế đèn 55 theo nhiều hướng khác với nhau. Đế đèn 55 nhờ đó được bắt chặt theo nhiều hướng và độ bền bắt chặt của đế đèn 55 với khung 2 do vậy có thể được gia tăng.

Với phương án được ưu tiên này, trên hình chiếu từ sau của phương tiện, các phần bắt chặt dưới 64 của đế đèn 55 được bắt chặt vào chắn bùn 32 gối chồng với phần giá đỡ biển đăng ký 63 mà biển đăng ký 38 được lắp trên đó. Phần giá đỡ biển đăng ký 63 được bố trí phía sau các phần bắt chặt dưới 64. Các phần bắt chặt dưới 64 nhờ vậy được che khuất bởi phần giá đỡ biển đăng ký 63 trên hình chiếu từ sau của phương tiện. Các bulông B5 bắt chặt các phần bắt chặt dưới 64 vào chắn bùn 32 nhờ vậy được che khuất bởi phần giá đỡ biển đăng ký 63 trên hình chiếu từ sau của phương tiện. Các bulông B5 và các phần bắt chặt dưới 64 nhờ đó có thể được bảo vệ bởi phần giá đỡ biển đăng ký 63.

Các phương án được ưu tiên khác

Mặc dù các phương án được ưu tiên đã được mô tả trên đây, nhưng các cải biến khác nhau của các phương án là có thể.

Ví dụ, các đèn chớp sau 36 không buộc phải liền khối với đèn sau 35 và có thể là các phần độc lập với đèn sau 35.

Phần giá đỡ biển đăng ký 63 mà biển đăng ký 37 được lắp trên đó không buộc phải liền khối với phần vỏ 61 của đế đèn 55.

Ít nhất một trong số dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 không buộc phải đi qua phía sau bộ phận ngang sau 7. Ví dụ, dây điện thứ nhất 71 có thể đi qua phía trước hoặc dọc theo phía bên của bộ phận ngang sau 7 hoặc có thể được lắp trong lỗ xuyên xuyên qua bộ phận ngang sau 7 theo hướng lên-xuống. Cùng cách thức này áp dụng cho dây điện thứ hai 72.

Ít nhất một trong số phần bắt chặt giữa 43 của chắn bùn 32 và các phần bắt chặt trên 65 của đế đèn 55 có thể được bắt chặt vào bộ phận khác với bộ phận ngang sau 7.

Phần bắt chặt giữa 43 của chắn bùn 32 có thể được bố trí không ở phía sau mà ở phía trước phần đỡ dưới 50 của bộ phận ngang sau 7.

Phần giữ trên 66 giữ dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 có thể kéo dài xuống phía dưới từ phần bắt chặt trên 65 của đế đèn 55. Tức là, dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72 không buộc phải được đỡ bởi mặt trên của phần bắt chặt trên 65.

Phần giữ trên 66 có thể giữ chỉ một trong số dây điện thứ nhất 71 và dây điện thứ hai 72.

Ít nhất một trong số phần giữ trên 66 và phần giữ dưới 67 có thể được bỏ qua ở đế đèn 55.

Các phần bắt chặt dưới 64 của đế đèn 55 không buộc phải được che khuất bởi phần giá đỡ biển đăng ký 63 trên hình chiếu từ sau của phương tiện. Tức là, các phần bắt chặt dưới 64 có thể thấy được trên hình chiếu từ sau của phương tiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở xe máy kiểu scutơ trong đó động cơ 12 là một ví dụ về nguồn công suất, có thể đung đưa được so với khung 2, mà có thể là xe máy kiểu khung xương dưới trong đó nguồn công suất được cố định vào khung 2. Hơn nữa, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên không bị giới hạn ở xe máy, mà có thể là phương tiện giao thông gồm không ít hơn 3 bánh, phương tiện giao thông chạy mọi địa hình hoặc phương tiện đi trên tuyết.

Hai cách bố trí bất kỳ hoặc nhiều hơn nữa trong số các cách bố trí được mô tả trên đây có thể được kết hợp.

Yêu cầu bảo hộ

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

khung (2);

bánh sau (Wr) được bố trí phía dưới khung (2) trên hình chiếu cạnh của phương tiện;

chắn bùn (32) gồm phần được bố trí giữa khung (2) và bánh sau (Wr) trên hình chiếu cạnh của phương tiện và phần được bố trí phía sau bánh sau (Wr);

đèn sau (35) được bố trí phía trên chắn bùn (32);

đèn biển đăng ký (37) chiếu sáng biển đăng ký (38) được bố trí phía sau chắn bùn (32); và

dây điện thứ nhất (71) cấp điện cho đèn biển đăng ký (37);

trong đó đèn sau (35) gồm nguồn sáng (51) phát ra ánh sáng về phía sau, đế đèn (55) là bộ phận tách biệt với chắn bùn (32) và giữ và chứa nguồn sáng (51) và vỏ trong suốt (53, 54) là bộ phận tách biệt với đế đèn (55), được bố trí phía sau nguồn sáng (51) và truyền ánh sáng của nguồn sáng (51),

trong đó đế đèn (55) gồm:

phần vỏ (61) hở về phía sau và giữ và chứa nguồn sáng (51),

phần giá đỡ đèn (62) liền khối với phần vỏ (61) và đèn biển đăng ký (37) được lắp trên đó,

phần bắt chặt trên (65) được bắt chặt vào khung (2) mà không có sự bố trí xen giữa của chắn bùn (32), và

phần bắt chặt dưới (64) được bố trí phía sau chắn bùn (32) và được bắt chặt vào chắn bùn (32), và

dây điện thứ nhất (71) kéo dài tới vị trí cao hơn so với chắn bùn (32) trong lúc đi qua giữa chắn bùn (32) và phần giá đỡ đèn (62) mà không đi xuyên qua chắn bùn (32).

2. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm 1, trong đó đế đèn (55) còn gồm phần giá đỡ biển đăng ký (63) liền khối với phần vỏ (61) và biển đăng ký (38) được lắp trên đó.

3. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm 1, trong đó đế đèn (55) còn gồm phần giá đỡ biển đăng ký (63) mà biển đăng ký (38) được lắp trên đó, và

trong đó, phần giá đỡ biển đăng ký (63) được bố trí phía sau phần bắt chặt dưới (64) để cho gối chồng với phần bắt chặt dưới (64) trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

yên (16) mà người điều khiển ngồi trên đó; và

trong đó, khung (2) gồm cặp khung dưới phải và trái (5) được bố trí phía dưới yên (16) và bộ phận ngang sau (7) kéo dài phía trên bánh sau (Wr) từ một khung trong số cặp khung dưới (5) tới khung còn lại trong số cặp khung dưới (5), và

trong đó, dây điện thứ nhất (71) đi xuyên qua khoảng không phía sau bộ phận ngang sau (7).

5. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm 4, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

dây điện thứ hai (72) cấp điện cho đèn sau (35); và

trong đó, dây điện thứ nhất (71) và dây điện thứ hai (72) đi xuyên qua khoảng không phía sau bộ phận ngang sau (7).

6. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm 5, trong đó đế đèn (55) còn gồm phần giữ trên (66) giữ dây điện thứ nhất (71) tại vị trí cao hơn so với nguồn sáng (51) của đèn sau (35) và

trong đó, ngoài dây điện thứ nhất (71), phần giữ trên (66) giữ dây điện thứ hai (72).

7. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các

điểm từ 4 đến 6, trong đó chắn bùn (32) còn gồm phần bắt chặt giữa (43) được bắt chặt vào khung (2), và

trong đó, phần bắt chặt giữa (43) của chắn bùn (32) và phần bắt chặt trên (65) của đế đèn (55) được bắt chặt vào bộ phận ngang sau (7).

8. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

yên (16) mà người điều khiển ngồi trên đó; và

trong đó, khung (2) gồm cặp khung dưới phải và trái (5) được bố trí phía dưới yên (16) và bộ phận ngang sau (7) kéo dài phía trên bánh sau (Wr) từ một khung trong số cặp khung dưới (5) tới khung còn lại trong số cặp khung dưới (5),

trong đó, chắn bùn (32) còn gồm phần bắt chặt giữa (43) được bắt chặt vào khung (2), và

trong đó, phần bắt chặt giữa (43) của chắn bùn (32) và phần bắt chặt trên (65) của đế đèn (55) được bắt chặt vào bộ phận ngang sau (7).

9. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó đế đèn (55) còn gồm phần giữ dưới (67) giữ dây điện thứ nhất (71) giữa chắn bùn (32) và đế đèn (55).

10. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4 và 8, trong đó đế đèn (55) còn gồm phần giữ trên (66) giữ dây điện thứ nhất (71) tại vị trí cao hơn so với nguồn sáng (51) của đèn sau (35).

11. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm 10, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

dây điện thứ hai (72) cấp điện cho đèn sau (35); và

trong đó, ngoài dây điện thứ nhất (71), phần giữ trên (66) giữ dây điện thứ hai (72).

12. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm 10 hoặc 11, trong đó phần giữ trên (66) kéo dài lên phía trên từ phần bắt chặt trên (65) của đế đèn (55) và

phần bắt chặt trên (65) gồm mặt trên đỡ dây điện thứ nhất (71).

13. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 12, trong đó phần bắt chặt trên (65) của đế đèn (55) gồm lỗ xuyên (H6a) mà bulông (B6) bắt chặt đế đèn (55) vào khung (2) được lắp ở đó,

trong đó, phần bắt chặt dưới (64) của đế đèn (55) gồm lỗ xuyên (H5) mà bulông (B5) bắt chặt đế đèn (55) vào chắn bùn (32) được lắp ở đó, và

trong đó, lỗ xuyên (H6a) của phần bắt chặt trên (65) và lỗ xuyên (H5) của phần bắt chặt dưới (64) xuyên qua đế đèn (55) theo nhiều hướng khác với nhau.

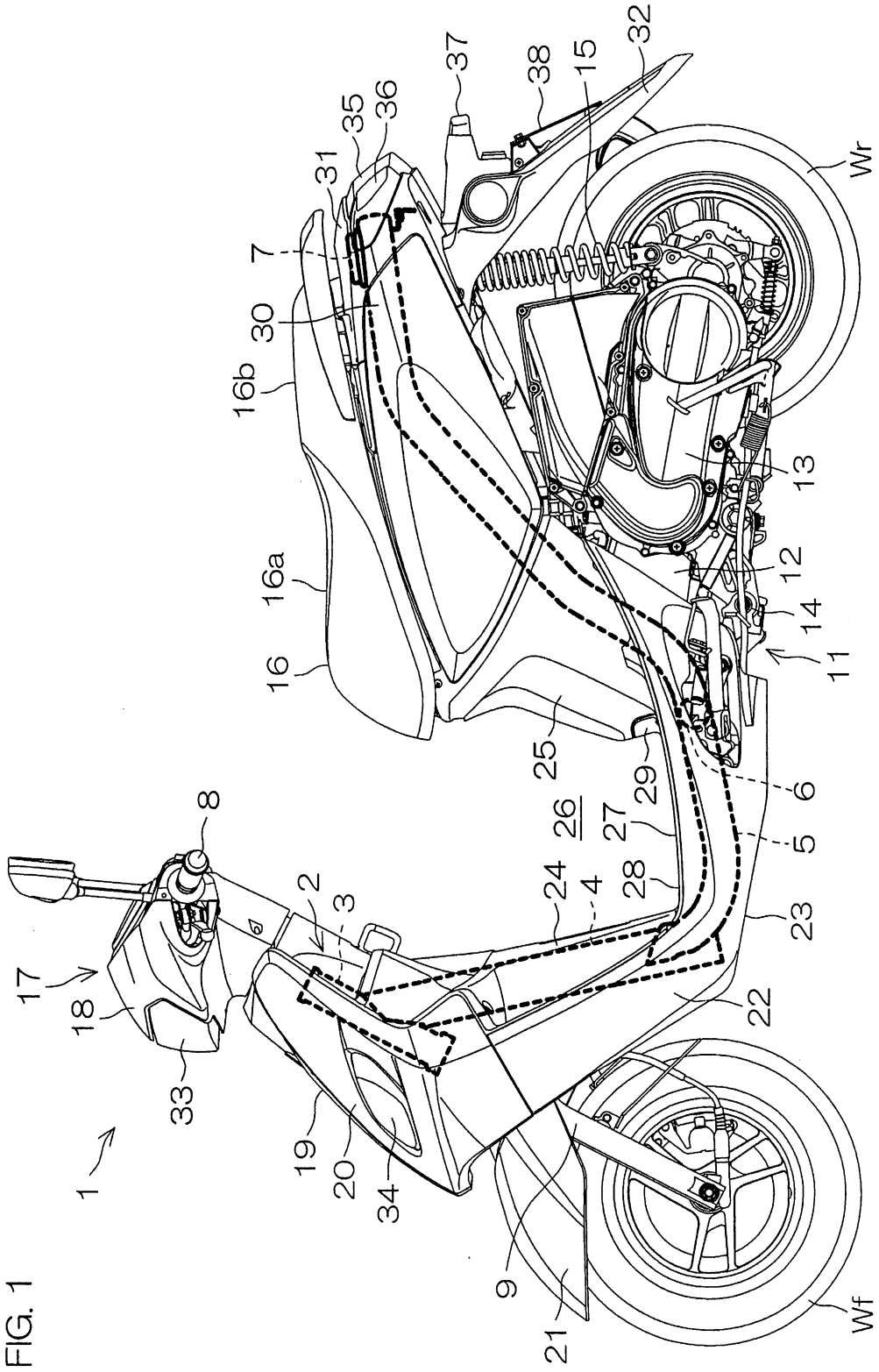

1
2
3
4
5
6
7
8
9
11
12
13
14
15
16
16a
16b
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
Wf
Wr

FIG. 1

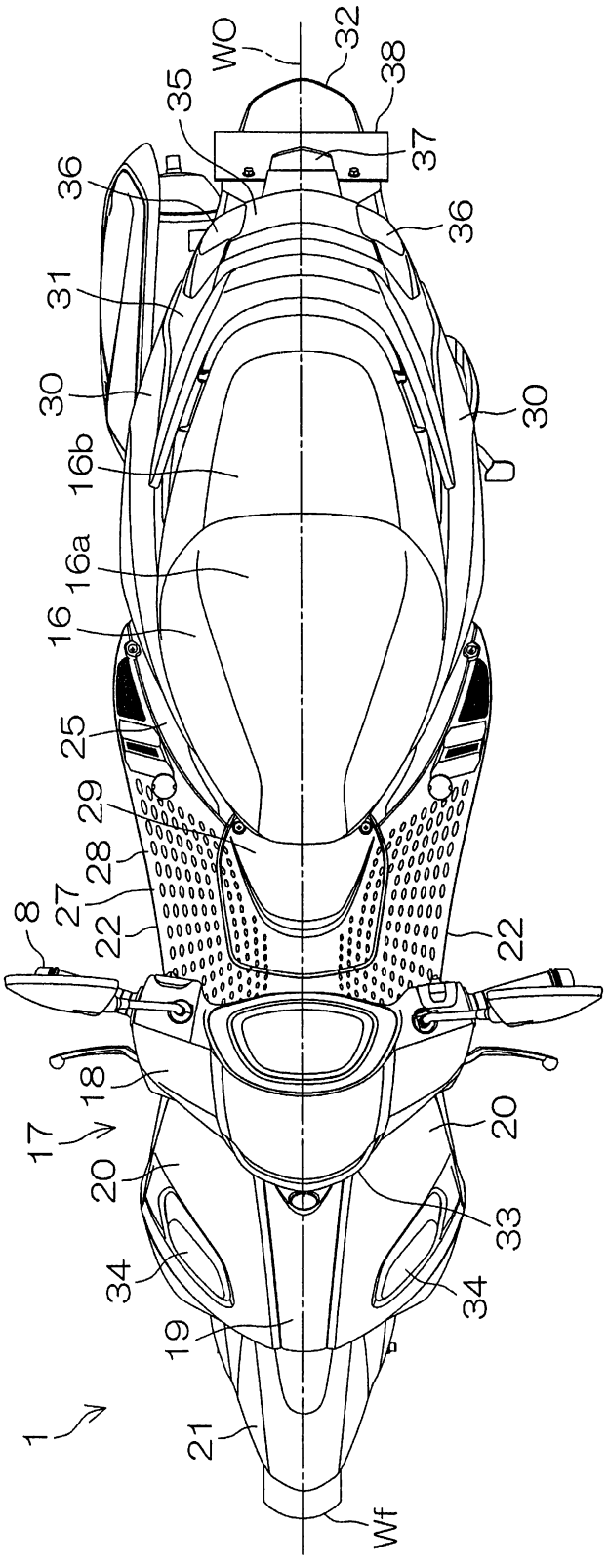

WO
32
38
35
37
36
36
31
30
30
16b
16a
16
25
29
28
27
22
8
22
18
17
20
20
33
34
34
19
21
1
Wf

FIG. 2

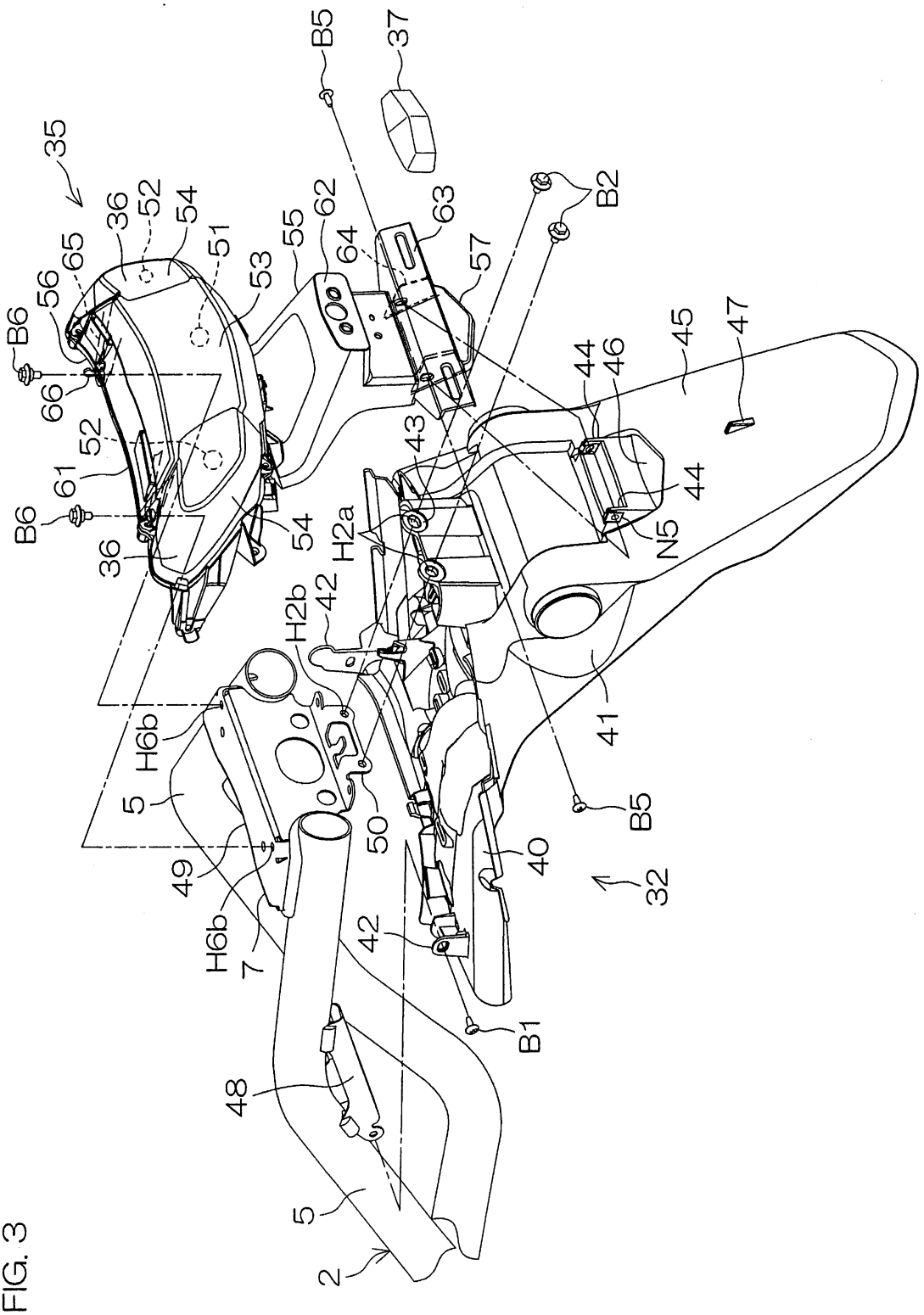

35
36
52
54
51
53
55
62
64
63
57
B5
37
B2
B6
56
65
66
61
52
36
54
43
H2a
H2b
42
44
46
45
47
44
N5
41
H6b
5
49
H6b
7
50
40
B5
32
42
B1
48
5
2

FIG. 3

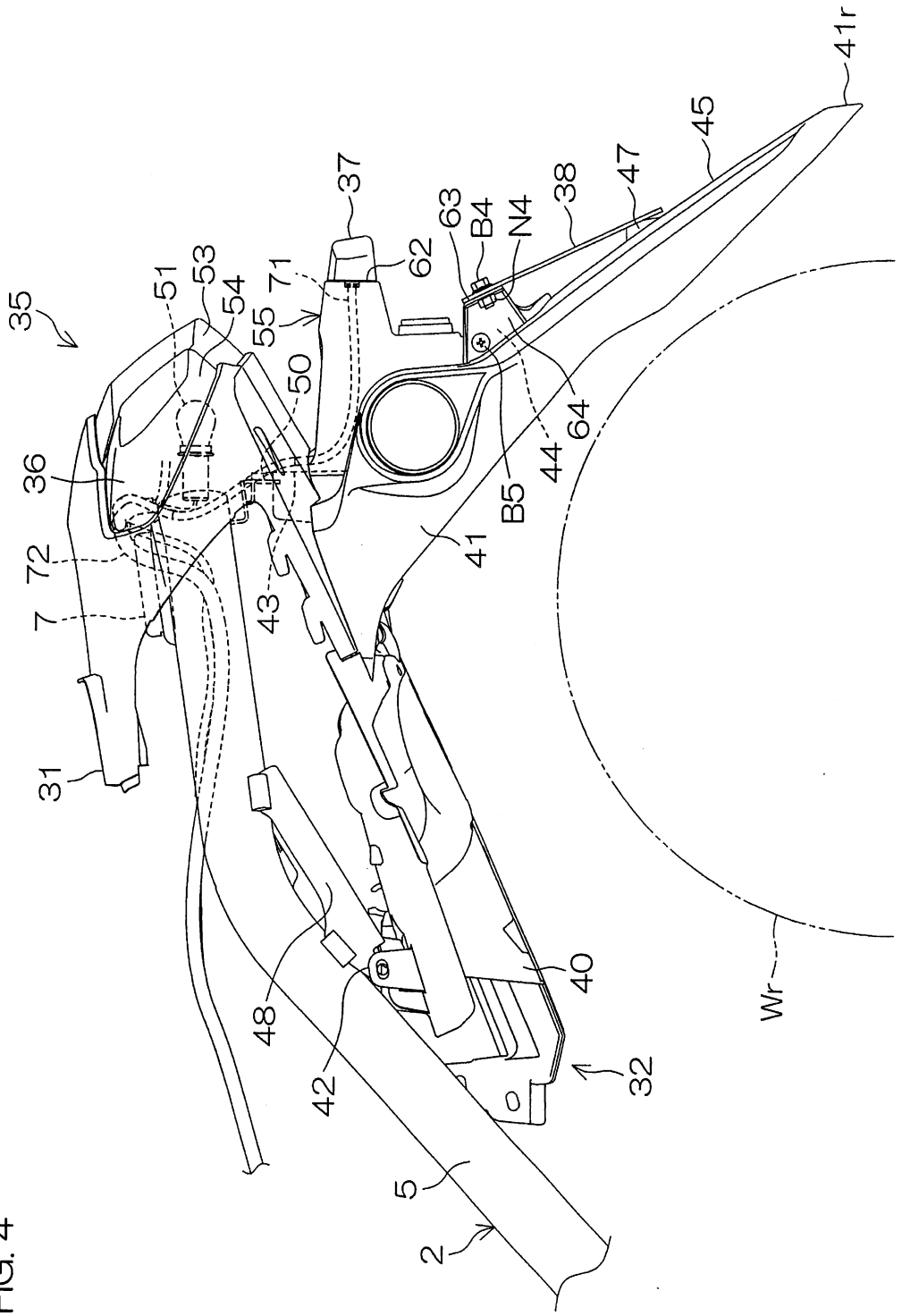

35
36
51
53
54
55
71
37
62
63
B4
N4
38
47
45
41r
50
72
7
31
43
41
B5
44
64
48
42
40
32
Wr
5
2

FIG. 4

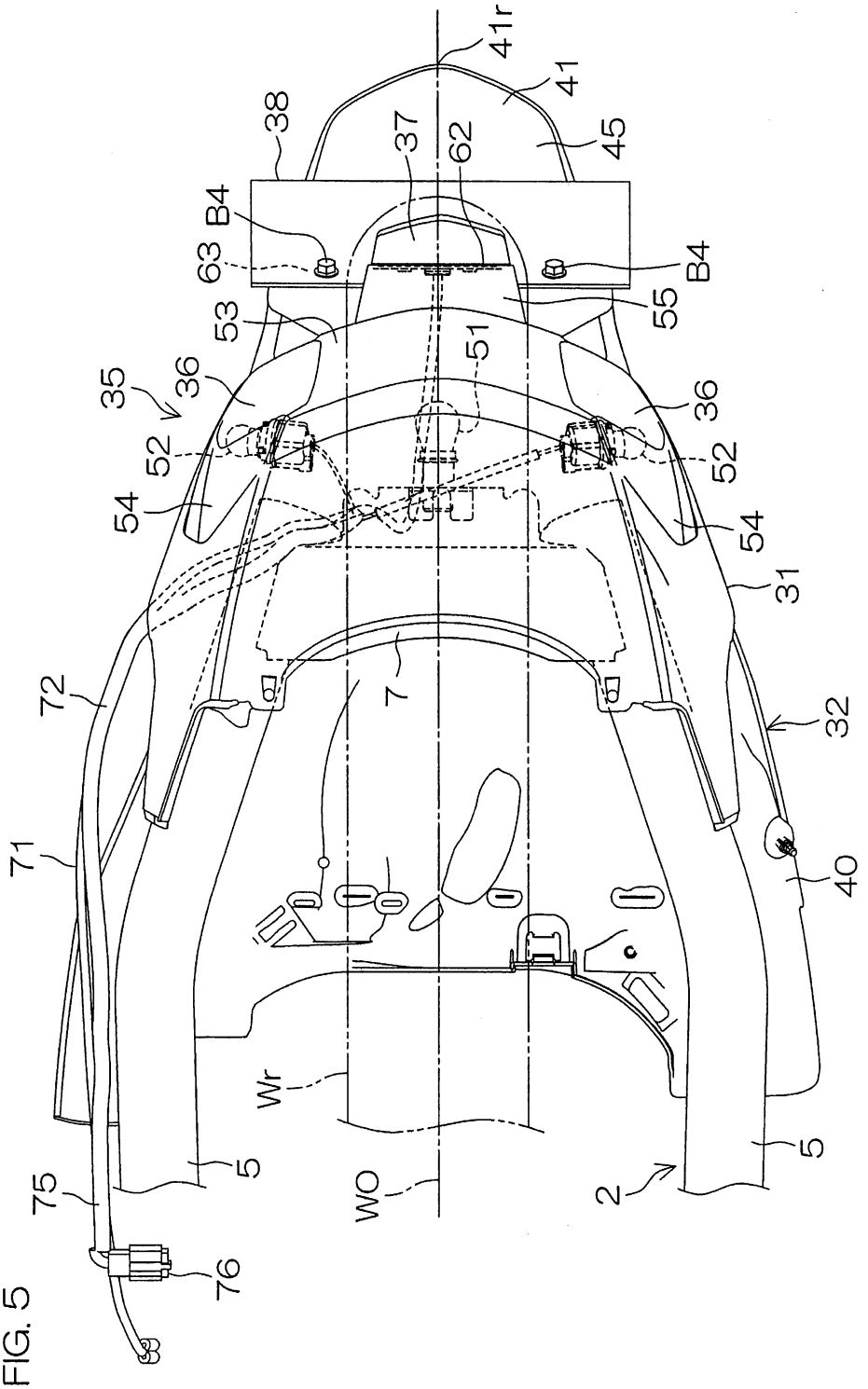
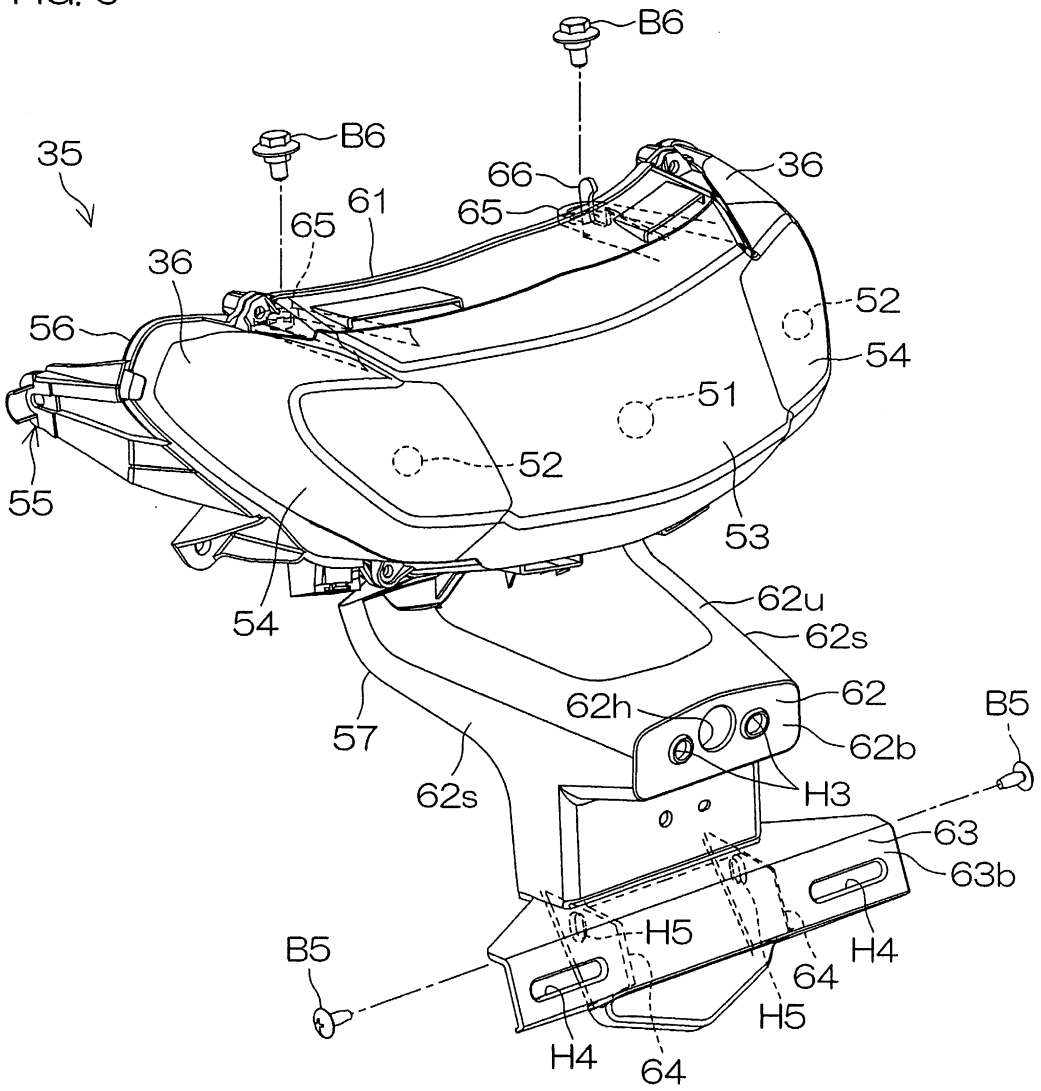

41r
41
38
37
62
45
B4
63
B4
55
53
51
35
36
36
52
52
54
54
31
72
7
32
71
40
Wr
5
5
75
WO
2
76

FIG. 5

FIG. 6


B6
B6
35
66
36
61
65
65
36
52
56
54
51
52
55
53
62u
54
62s
62
62h
B5
57
62b
62s
H3
63
63b
H5
H4
B5
64
H5
H4
64

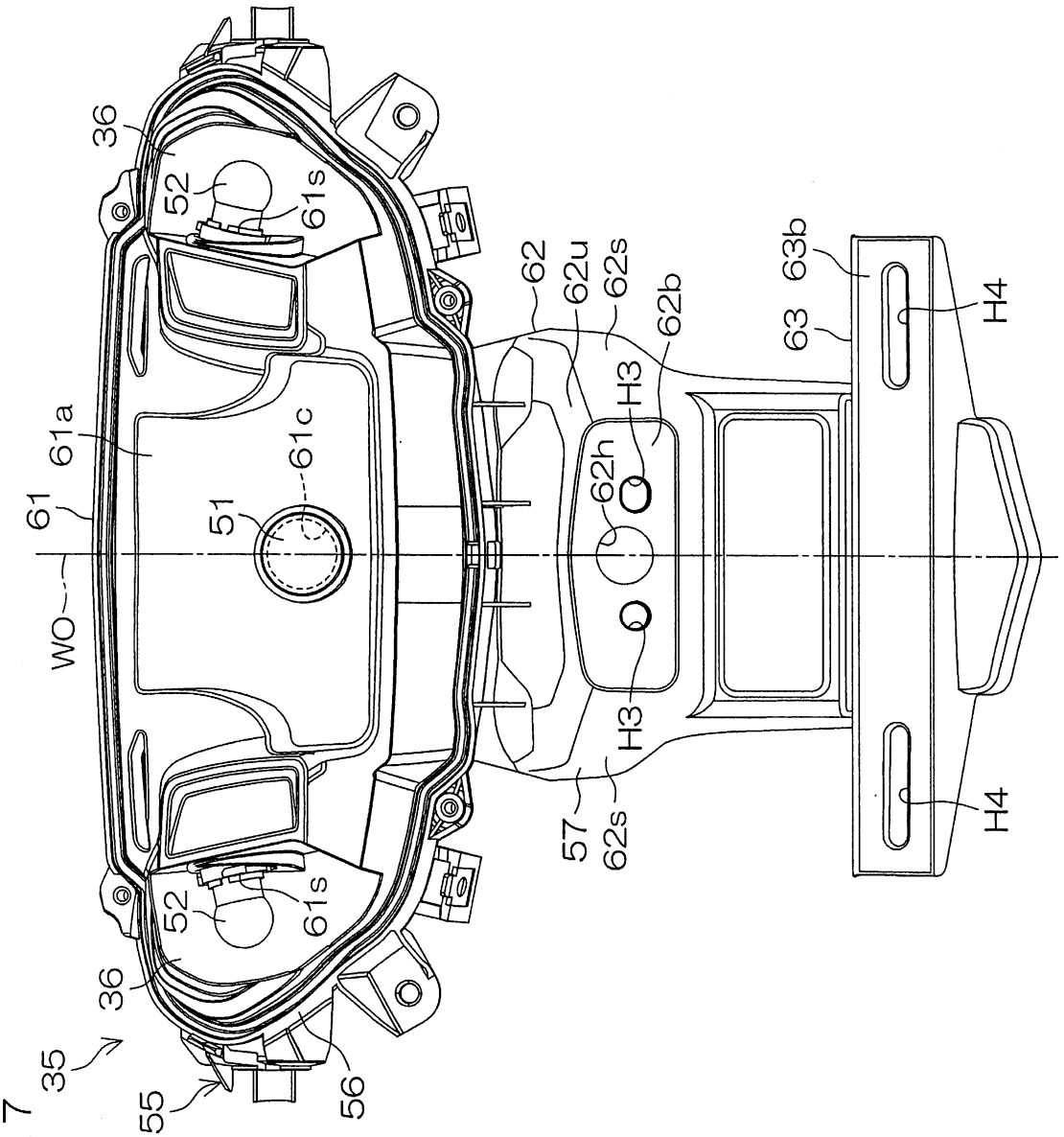
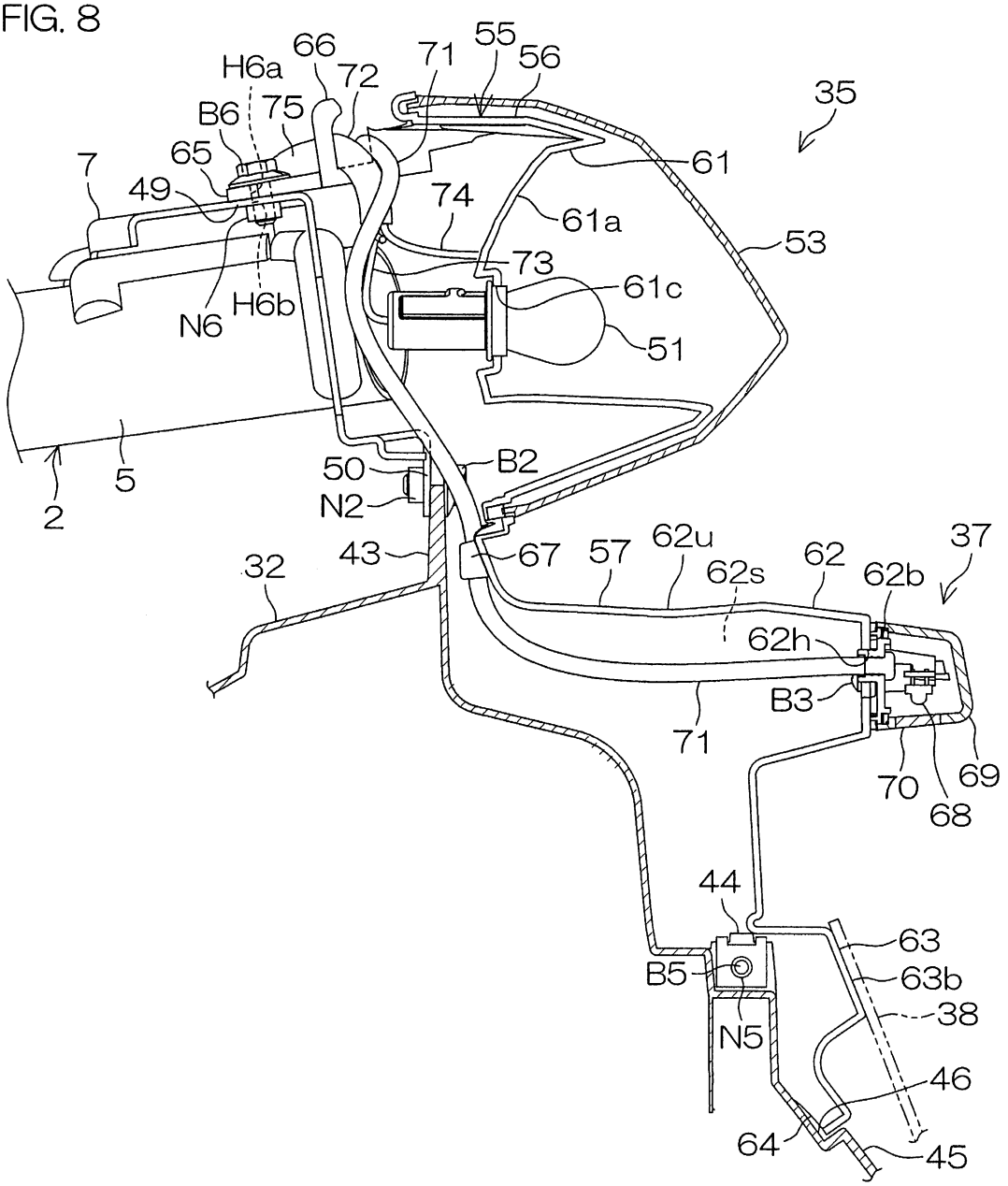

36
52
61s
61a
61c
61
51
WO
62
62u
62s
62b
63b
63
H4
62h
H3
H3
57
62s
H4
52
61s
36
35
55
56

FIG. 7

FIG. 8


66
71
55
56
H6a
72
35
B6
75
65
61
7
49
74
61a
53
73
61c
N6
H6b
51
2
5
50
B2
N2
37
43
67
57
62u
62
62s
62b
32
62h
B3
71
70
69
68
44
63
B5
63b
38
N5
46
64
45

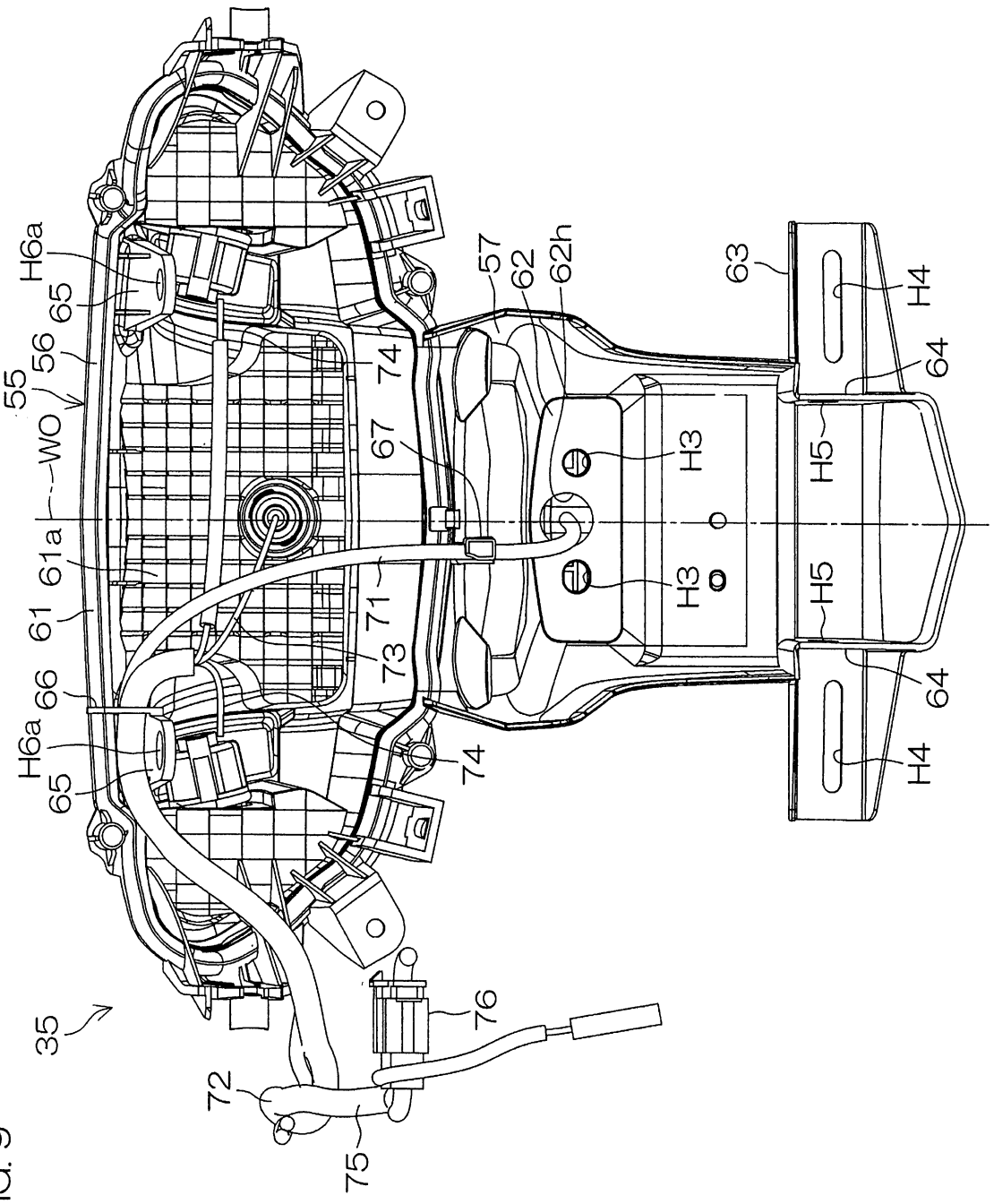

H6a
65
56
55
WO
61a
61
66
H6a
65
35
72
75
76
74
67
71
73
57
62
62h
63
H4
64
H5
H3
H3
H5
64
H4

FIG. 9