



(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)



1-0025544

(51)⁷ B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2016-00374

(22) 31/07/2013

(86) PCT/JP2013/070818 31/07/2013

(87) WO2015/015610 05/02/2015

(45) 25/09/2020 390

(43) 25/05/2016 338A

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

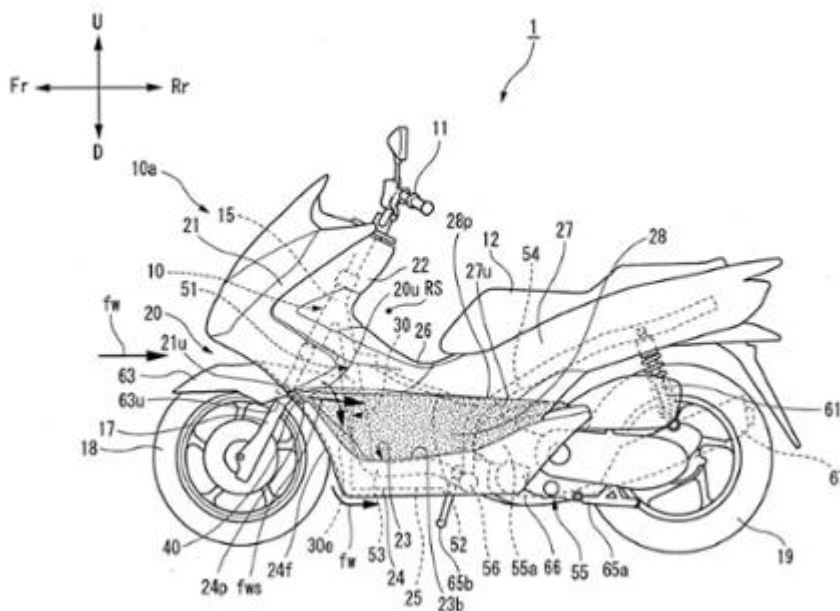
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) ISHIKAWA Akiko (JP); NISHIMOTO Taro (JP); YOSHIMURA Kazunori (JP);
TSUJI Ayumu (JP).

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KẾT CẤU NẮP CHE THÂN DÙNG CHO XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy có thể cải thiện sự độc đáo của hình dạng thân xe và có chức năng thích hợp để tạo ra các luồng không khí tùy ý. Kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy (1) bao gồm nắp che thân (20) có chắn bùn trước (63) được tạo ra để che chu vi ngoài của bánh xe trước (18) từ bên trên, nắp che trước (21) để che phần trước (10a) của thân xe từ phía trước tới các bên của khung đỡ (15), các tấm sàn để chân (23) được bố trí kéo dài từ phần dưới và phần sau của nắp che trước (21) tới bên dưới yên xe (12) sao cho chân của người lái đặt trên đó, và các nắp che bên dưới (24) che các bên của thân xe nằm bên dưới và về phía trước các tấm sàn để chân (23), trong đó, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, phần mép dưới (21u) của bề mặt trước phía bên của nắp che trước (21) kéo dài theo hướng trước sau và được tạo ra gần như ở cùng mức với phần mép dưới (63u) của bề mặt bên chắn bùn của chắn bùn trước (63), và trong đó phần đầu trên phía trước (24p) của nắp che phía dưới (24) kéo dài lên trên tới vị trí được đặt khoảng cách định trước cách nhau với phần mép dưới (21u) của bề mặt trước phía bên.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ví dụ, ở xe như xe máy đã biết, do kết cấu nắp che thân tạo ra hình dạng thân, đã biết kết cấu có nắp che trước ở phía trước xe, nắp che trong để che phần sau của nắp che trước, nắp che chân trước ở phần dưới của nắp che trước, và nắp che dưới nắp che chân ở phía sau nắp che chân trước và còn có nắp che giữa kéo dài từ nắp che trong đến phía sau để che phần giữa của khung thân, các nắp che bên còn kéo dài từ nắp che giữa tới phía sau để che phần sau của khung thân, và bộ phận tương tự (ví dụ xem tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế 1: Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP-4835239-B1

Ví dụ, ở các kết cấu nắp che thân đã biết, hình dạng của nắp che thân bao gồm các hình dạng của đường bao, các gờ, phần phồng, và các lỗ được sử dụng để tạo ra các đặc điểm hoặc sự độc đáo dễ thấy của thân xe. Cụ thể là, sự độc đáo của thân xe được tạo ra chỉ nhờ các đặc điểm của nắp che thân của nó. Do đó, nhằm khiến thân xe nhìn độc đáo hơn, có mong muốn sử dụng các kết cấu theo chu vi của nắp che thân để làm cho thân xe nhìn độc đáo hơn. Ngoài ra, nhằm thiết kế các hình dạng thân xe thích hợp hơn tạo ra các vấn đề là hiệu quả lái xe và cảm giác thoải mái khi lái xe bị ảnh hưởng bởi các luồng không khí sinh ra do hình dạng thân xe hoặc nắp che thân đã được thiết kế khi xe được lái. Do vậy, một trong số các chức năng của nắp che thân là tạo ra hiệu quả lái xe thích hợp và sự thoải mái khi lái xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra có xem xét các tình huống này, và mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy có thể cải thiện sự độc đáo của hình dạng thân xe và chức năng thích hợp để tạo ra các luồng không khí tùy ý.

Nhằm đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy bao gồm nắp che thân có:

chấn bùn trước được tạo ra để che chu vi ngoài của bánh xe trước từ bên trên;

nắp che trước để che phần trước của thân xe từ phía trước đến các bên của khung đỡ;

các tấm sàn để chân được bố trí kéo dài từ phần dưới và phần sau của nắp che trước tới bên dưới yên xe sao cho chân của người lái đặt trên đó; và

các nắp che bên dưới để che các bên thân xe nằm bên dưới và về phía trước các tấm sàn để chân,

trong đó, phần mép dưới của bề mặt trước phía bên của nắp che trước kéo dài theo hướng trước sau và được tạo ra gần như ở cùng mức với phần mép dưới của bề mặt bên chấn bùn của chấn bùn trước sao cho chúng có thể được xác định là đường liên tục khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó,

trong đó phần đầu trên phía trước của nắp che phía dưới kéo dài lên trên tới vị trí được đặt khoảng cách định trước cách nhau với phần mép dưới của bề mặt trước phía bên.

Theo khía cạnh thứ hai, ngoài kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất kết cấu nắp che thân,

trong đó nắp che dưới phía trước để che bề mặt trước của thân xe đặt ở phía sau bánh xe trước bên dưới nắp che trước,

trong đó phần nhô được tạo ra ở nắp che dưới phía trước để được lộ ra giữa phần mép dưới của bề mặt trước phía bên và phần đầu trên phía trước

và để quay mặt về bề mặt ngoài của nắp che thân, và

trong đó phần nhô cong lồi về phía trước thân xe.

Theo khía cạnh thứ ba, ngoài kết cấu theo khía cạnh thứ hai, sáng chế đề xuất kết cấu nắp che thân,

trong đó tấm sàn để chân tạo thành nắp che phía dưới nhô lên trên từ phần đế chân vốn kéo dài theo hướng trước sau, và

trong đó phần mép đầu trước của nắp che phía dưới và phần mép đầu sau của phần nhô được tạo ra một cách liên tục.

Theo khía cạnh thứ tư, ngoài kết cấu theo khía cạnh thứ hai hoặc thứ ba, sáng chế đề xuất kết cấu nắp che thân,

trong đó bề mặt ngoài của phần nhô tạo thành bậc theo hướng chiều rộng và được tạo ra để được ép theo hướng chiều rộng so với ít nhất một trong số các nắp che trước và nắp che phía dưới.

Theo khía cạnh thứ năm, ngoài kết cấu theo khía cạnh thứ ba hoặc thứ tư, sáng chế đề xuất kết cấu nắp che thân,

trong đó phần nhô và nắp che phía dưới được làm từ vật liệu khác nhau hoặc theo màu sắc khác nhau so với nắp che trước hoặc nắp che phía dưới.

Theo khía cạnh thứ năm, ngoài kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ hai đến thứ năm, sáng chế đề xuất kết cấu nắp che thân,

trong đó phần nhô được khóa ở ít nhất một trong số các nắp che thân nằm liền kề với nó qua phần khóa.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, đường tạo bởi phần mép dưới của bề mặt trước phía bên và đường tạo bởi phần mép dưới của bề mặt bên chắn bùn của chắn bùn trước được tạo ra để tạo thành một đường gần như liên tục. Do đó, nhờ có chắn bùn trước là một phần của vùng mà tạo ra đường kéo dài xuất hiện trên bề mặt bên của nắp che thân, có thể tạo ra đường dạng thân dài liên tục kéo dài

từ phần đầu trước xa nhất của thân xe đến lân cận bánh xe sau theo hướng trước sau. Kết quả là, có thể có đường nổi bật liên tục từ bề mặt bên của nắp che thân ở phía sau thân xe đến đầu trước xa nhất của thân xe, và do đó, có thể tạo ra đường nổi bật kéo dài theo hướng trước sau và chưa bao giờ được xác định trước đây, nhờ đó góp phần vào sự độc đáo cho hình dạng của thân xe.

Phần đầu trên phía trước của nắp che phía dưới kéo dài lên trên tới vị trí được đặt khoảng cách định trước cách nhau với phần mép dưới của bề mặt trước phía bên, nhờ đó các đường tạo bởi phần mép dưới của bề mặt bên chẵn bùn và phần mép dưới của bề mặt trước phía bên có thể được làm nổi bật từ phía dưới thân xe.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, phần nhô, được lộ ra giữa phần mép dưới của bề mặt trước phía bên và phần đầu trên phía trước và quay mặt về bề mặt ngoài của nắp che thân, được tạo ra ở nắp che trước. Do đó, chi tiết vốn không nhìn thấy ở kết cấu nắp che thân đã biết được lộ ra. Kết quả là, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, sự độc đáo của đường gân thân ở phần dưới của nắp che trước có thể được làm nổi bật hơn nhờ hình dạng bên ngoài của phần lộ ra vốn chưa bao giờ được tạo ra ở kết cấu thân đã biết.

Phần nhô được tạo cong lồi về phía trước thân xe, và điều này có thể cải thiện độ cứng của nắp che dưới phía trước mang các luồng không khí ở gần như toàn bộ diện tích của nó.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, tấm sàn để chân tạo thành nắp che phía dưới nhô lên trên từ phần để chân về phía trên của thân xe, có thể tạo ra điểm nhấn dọc trục nhằm làm nổi bật hình dạng thân xe gần như ở phần giữa của bề mặt bên của thân xe. Phần mép đầu trước của nắp che phía dưới và phần mép đầu sau của phần nhô được tạo ra một cách liên tục, và do đó, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, phần nhô và nắp che phía dưới tiếp tục tạo ra một đường thẳng tiếp xúc với phần mép dưới của bề mặt trước phía

bên. Kết quả là, đường thẳng dài theo hướng trước sau của thân xe bao gồm phần mép dưới của bề mặt trước phía bên có thể được xác định một cách dễ dàng, nhờ đó cải thiện sự độc đáo của hình dạng thân xe.

Phần mép đầu trước của nắp che phía dưới và phần mép đầu sau của phần nhô tiếp tục tạo ra gần như một mặt phẳng, và do đó, các luồng không khí dẫn hướng từ phần nhô được phép thổi về phía sau của thân xe nhờ nắp che phía dưới. Do đó, các luồng không khí được phép đi qua các phần chân của người lái một cách thích hợp, nhờ đó cải thiện cảm giác lái xe thoải mái của người lái.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, có tạo ra bậc hoặc sự chênh lệch về mức giữa phần nhô và phần mép dưới của bề mặt trước phía bên, và do đó, đường dọc theo phần mép dưới của bề mặt trước phía bên có thể được làm nổi bật hơn nữa, nhờ đó cải thiện sự độc đáo của hình dạng thân xe hơn nữa.

Phần nhô có bậc theo hướng chiều rộng của thân xe và được tạo ra để được ép theo hướng chiều rộng so với ít nhất một trong số các nắp che trước và nắp che phía dưới. Do đó, các luồng không khí được phép sẽ được dẫn hướng về phía sau của thân xe nhờ sử dụng phần bậc này. Kết quả là, các luồng không khí được phép đi qua các phần chân của người lái một cách thích hợp, nhờ đó cải thiện cảm giác lái xe thoải mái của người lái.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, phần nhô và nắp che phía dưới được làm từ vật liệu khác nhau hoặc theo màu sắc khác nhau so với nắp che trước hoặc nắp che phía dưới. Do đó, đường dọc theo phần mép dưới của bề mặt trước phía bên có thể dễ thấy. Do đó, điều này có thể khiến nắp che trước hoặc nắp che phía dưới nhô theo hình dạng ngoài. Do đó, sự độc đáo của xe có thể được làm nổi bật không chỉ nhờ các đường mà còn nhờ màu sắc và sắc điệu, nhờ đó sự độc đáo của xe có thể được cải thiện hơn nữa.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, phần nhô được khóa ở ít nhất

một trong số các nắp che thân nằm liền kề với nó qua phần khóa, và do đó, phần nhô không chỉ có thể được giữ một cách cứng vững và chắc chắn, mà nắp che thân còn nằm liền kề với nó sao cho nắp che phía dưới hoặc nắp che phía dưới có thể được đỡ một cách cứng vững và chắc chắn. Nắp che dưới phía trước mà chịu các luồng không khí đến từ phía trước nó có thể được giữ một cách cứng vững và chắc chắn bởi phần nhô.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh bên trái của xe máy thực hiện kết cấu nắp che thân theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu cạnh phóng to của phần cơ bản của xe máy thể hiện trên Fig.1;

Fig.3 là hình chiếu đứng nhìn từ phía trước của xe máy thể hiện trên Fig.1 thể hiện trạng thái trong đó phần bánh xe trước được tháo ra;

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của nắp che dưới phía trước của xe máy thể hiện trên Fig.1;

Fig.5 là hình chiếu bằng của nắp che dưới phía trước của xe máy thể hiện trên Fig.1;

Fig.6 là hình chiếu đứng nhìn từ phía trước phóng to của phần cơ bản của nắp che dưới phía trước của xe máy thể hiện trên Fig.1;

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh phóng to thể hiện phần cơ bản của nắp che dưới phía trước của xe máy thể hiện trên Fig.1;

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt ngang của phần cắt dọc theo đường A-A trên Fig.3; và

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt ngang của phần cắt dọc theo đường B-B trên Fig.2.

Mô tả chi tiết sáng chế

Theo các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.9, kết cấu nắp che thân của xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả. Các hình vẽ cần được nhìn theo hướng của các số chỉ dẫn. Các ký tự Fr, Rr, U, D, R, L thể hiện trên các hình vẽ lần lượt biểu thị các hướng phía trước, phía sau, phía trên hoặc lên trên, phía dưới hoặc xuống dưới, bên phải và bên trái của xe theo phương án thực hiện sáng chế.

Xe máy 1 theo phương án thực hiện này bao gồm khung thân 10. Như được thể hiện trên Fig.1, khung thân 10 bao gồm khung đỡ 15 được tạo ra ở phần trước thân 10a, khung chính 51 kéo dài sang phải và xuống dưới từ khung đỡ 15, khung trước 52 kéo dài gần như về phía sau từ phần giữa của khung chính 51, khung dưới 53 kéo dài sang phải từ đầu dưới của khung chính 51, và khung sau 54 kéo dài lên trên từ đầu sau của khung dưới 53 và sau đó kéo dài về phía sau và lên trên.

Xe máy 1 bao gồm chạc trước 17 được gắn quay được với khung đỡ 15, tay lái 11 được gắn với phần đầu trên của chạc trước 17, bánh xe trước 18 được lắp quay được ở phần đầu dưới của chạc trước 17, cụm động lực 55 được lắp để lắp lên xuống thông qua các liên kết được đỡ ở chốt xoay 56 ở phần đầu sau của khung dưới 53, bánh xe sau 19 được lắp ở phần đầu sau của cụm động lực 55, các giảm xóc sau 61 được lắp giữa đầu sau của cụm động lực 55 và khung sau 54, và yên xe 12 được đỡ ở khung sau 54.

Chân chống giữa 65a và chân chống bên 65b được lắp ở khung dưới 53. Ống xả 66 kéo dài xuống dưới từ phần xi lanh 55a của cụm động lực 55 về phía sau thân xe, đi bên dưới cụm động lực 55 và nối với bộ giảm thanh 67 ở phía sau thân xe. Khung thân 10 và các bộ phận cấu thành riêng biệt được che bên ngoài bởi nắp che thân 20 như yêu cầu.

Như được thể hiện trên Fig.1, nắp che thân 20 có nắp che trước 21 để che một cách liên tục phía trước và các bên ngang của khung đỡ 15 và nắp che trong 22 để che phần sau của nắp che trước 21. Phần trước thân 10a được

che bởi nắp che trước 21 và nắp che trong 22. Nắp che thân 20 có nắp che giữa 26 kéo dài sang phải từ nắp che trong 22 để che phần giữa (cả hai bên của khung trước 52) của khung thân 10 và các nắp che bên 27 kéo dài hơn nữa về phía sau từ nắp che giữa 26 để che cả hai bên (cả hai bên của khung sau 54) của phần sau của khung thân 10.

Nắp che thân 20 còn có các nắp che bên dưới 28 che cả hai bên của các phần dưới của nắp che giữa 26 và các nắp che bên 27 và bao gồm các tấm sàn để chân trái và phải 23 mà người lái đặt chân lên đó, các nắp che bên dưới trái và phải 24 kéo dài xuống dưới từ mép ngoài của các tấm sàn để chân 23, nắp che dưới 25 để che khoảng trống được tạo ra giữa các phần mép dưới 24e của các nắp che bên dưới trái và phải 24, và nắp che dưới phía trước 30 ở phía dưới của nắp che trước 21.

Nắp che dưới 25 được bố trí để che bề mặt dưới thân nằm về phía trước hơn so với cụm động lực 55 ở vị trí nằm xa hơn về phía sau của thân xe so với nắp che dưới phía trước 30. Ở xe máy 1 theo phương án thực hiện sáng chế, khoảng trống bao quanh bởi nắp che trong 22, nắp che giữa 26 và yên xe 12 được tạo ra dưới dạng khoảng trống để chân hai bên RS tạo điều kiện thuận lợi cho việc người lái ngồi vào và ra khỏi xe máy 1. Chấn bùn trước 63 được tạo ra ở phần trước xa nhất của thân xe để che chu vi ngoài của bánh xe trước 18 từ bên trên.

Ở nắp che thân 20 theo phương án thực hiện sáng chế, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, nắp che phía dưới 28 được lắp ở vùng xác định giữa bánh xe trước 18 và bánh xe sau 19 và theo tâm gần như thẳng đứng của thân xe. Phần mép đầu trên 28p của nắp che phía dưới 28 này tạo ra đường thẳng gần như theo phương ngang theo hướng trước sau của thân xe. Phần mép đầu trên 28p này được tạo ra để xếp chồng phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên của nắp che trước 21 ở phía trước của nó. Mặt khác, phần mép đầu trên 28p được tạo ra để xếp chồng phần mép dưới 27u của bề mặt

bên của nắp che bên 27 ở phía sau của phần mép đầu trên 28p. Theo cách này, một đường thẳng được tạo ra theo hướng trước sau của thân xe bởi phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên và phần mép dưới 27u của bề mặt bên và phần mép đầu trên 28p mà xếp chồng nhau sẽ làm nổi bật hình dạng bên ngoài của thân xe.

Như được mô tả trên đây, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên của nắp che trước 21 không chỉ kéo dài theo hướng trước sau của thân xe mà còn được tạo ra gần như ở cùng mức với phần mép dưới 63u của bề mặt bên chắn bùn của chắn bùn trước 63 như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2. Kết quả là, phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên của nắp che trước 21 và phần mép dưới 63u của bề mặt bên chắn bùn của chắn bùn trước 63 tạo ra đường gần như liên tục và kéo dài hơn nữa về phía sau của thân xe thành một đường liên tục tới phần mép đầu trên 28p của nắp che phía dưới 28. Cụ thể là, đường X-X và đường Y-Y được tạo ra gần như liên tục.

Trên Fig.2, là hình vẽ phóng to, phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên và phần mép dưới 63u của bề mặt bên chắn bùn hơi lệch so với nhau. Tuy nhiên, khi thân xe được nhìn hoàn toàn từ phía bên của nó, như được thể hiện trên Fig.1, phần mép dưới 63u của bề mặt bên chắn bùn mà nó bắt đầu từ phần đầu trước xa nhất của xe và phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên được tạo theo hình dạng mà có thể được xác định là một đường liên tục. Đường X-X được tạo bởi phần mép dưới 63u của bề mặt bên chắn bùn cắt đường Y-Y được tạo bởi phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên khi chạc trước 17 kéo dài ra hoặc thu vào, và do đó, đường X-X và đường Y-Y được tạo hình dạng để sát với nhau hơn khi người lái ngồi trên yên xe 12. Phần đầu trên phía trước 24p của nắp che phía dưới 24 kéo dài lên trên tới vị trí được đặt khoảng cách định trước L1 cách nhau với phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên. Sau đó, phần mép dưới 63u của bề mặt

bên chấn bùn được đặt giữa phần đầu trên phía trước 24p và phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên được định vị theo phương thẳng đứng.

Theo các hình vẽ từ Fig.3 đến Fig.9, nắp che dưới phía trước 30 sẽ được mô tả chi tiết.

Như được thể hiện trên Fig.3, nắp che dưới phía trước 30 được bố trí kéo dài từ các phía bên về phía sau phần trên của bánh xe trước 18 bên dưới nắp che trước 21. Nắp che dưới phía trước 30 bao gồm bề mặt đối diện 30a (theo Fig.4) được tạo bởi bề mặt cong cong về hướng thân xe để cho phép bánh xe trước 18 quay. Ở nắp che dưới phía trước 30, các phần mép trước 30f (theo Fig.4) của cả hai bề mặt bên được nối với các mép trước 24f của các nắp che bên dưới 24, và mép đầu sau 37e được nối với mép đầu trước 25f của nắp che dưới 25.

Như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5, nắp che dưới phía trước 30 bao gồm phần phòng 34 trong đó bề mặt đối diện 30a quay mặt đối diện với bánh xe trước 18 được làm phòng tới phía trước thân xe. Nắp che dưới phía trước 30 có các hành sau 35, 35 ở cả hai bên trái và phải của phần phòng 34, và các thành sau 35, 35 này phòng thành các bề mặt cong vón phòng hơn nữa về phía sau thân xe so với phần phòng 34. Các phần trên phía trước 31, 31 được tạo ra để kéo dài liên tục từ các thành sau tương ứng 35, 35 tới phía trước thân xe. Các phần trên phía trước 31, 31 này được tạo ra dưới dạng các bề mặt thành trong đó các bề mặt trong phía xa của chúng (bề mặt đối diện 30a) được hơi xoắn xuống dưới về phía sau thân xe.

Phần phòng 34 phòng về phía trước thân xe để theo dạng của khung chính 51 kéo dài xuống dưới về phía sau thân xe từ khung đỡ 15. Phần phòng 34 này có kết cấu bề mặt nghiêng trong đó phần đầu trên nhô về phía trước xa nhất của xe trong khi phòng giảm dần về phía sau của thân xe as phần phòng 34 kéo dài xuống dưới để ăn khớp với phần nghiêng của khung chính 51.

Nắp che dưới phía trước 30 bao gồm phần cong 36 phòng về phía và xuống dưới của xe ở phía phần dưới của nó. Phần dưới 37 được tạo ra để kéo dài gần như theo phương ngang từ phần cong 36 này về phía sau của thân xe. Khi nhìn từ bên dưới, phần cong 36 được tạo ra theo dạng cong về phía sau của thân xe theo cách sao cho phần giữa theo phương ngang được đặt ở vị trí xa nhất phía sau.

Khi được nhìn từ phía trước, nắp che dưới phía trước 30 được tạo ra, như được thể hiện trên Fig.3, sao cho các phần mép trước bên trái và phải 30f, 30f thu hẹp khoảng trống giữa chúng khi chúng kéo dài xuống dưới. Khi nhìn từ phía bên, nắp che dưới phía trước 30 được tạo ra theo dạng cong trong đó phần mép trước 30f phòng về phía sau của xe. Nắp che dưới phía trước 30 có phần dưới 37 kéo dài theo phương ngang ở đầu dưới của nó, và do đó, nắp che dưới phía trước 30 có dạng gần như tam giác (theo Fig.1). phần hốc 38 được tạo ra ở nắp che dưới phía trước 30 vốn được ép từ bề mặt đối diện 30a gồm phần cong 36 tới phần dưới 37 để được ép hơn nữa về phía sau của thân xe ở phần giữa theo phương ngang so với ở các phần ngoài theo phương ngang của nó.

Nắp che dưới phía trước 30 được tạo ra theo cách đã mô tả trên đây có thể dẫn hướng các luồng không khí fw mà được tiếp nhận từ phía trước theo chu vi của bánh xe trước 18 tới phần dưới của thân xe một cách hiệu quả.

Theo phương án thực hiện này, nắp che dưới phía trước 30 được cố định một cách thích hợp bằng cách cố định các phần cố định 80, 80a, 80b vào các lỗ 30h, 41h.

Các phần nhô 40 được tạo ra một cách riêng biệt ở các phần mép trước bên trái và phải 30f của nắp che dưới phía trước 30. Phần nhô 40 nhô giữa phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên của nắp che trước 21 và phần đầu trên phía trước 24p của nắp che phía dưới 24 để được lộ ra tới bề mặt ngoài của nắp che thân 20. Phần nhô 40 có phần thân chính nhô 40a cong lồi

về phía trước thân xe, như được thể hiện trên Fig.4. Phần thân chính nhô 40a nhô để phòng giảm dần từ phần mép trước 30f về phía sau của thân xe. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.8, ở dạng mặt cắt ngang, phần thân chính nhô 40a được tạo hình dạng để nhô về phía trước thân xe.

Theo phương án thực hiện này, tấm sàn để chân 23 có phần đế chân 23b nhô gần như theo phương ngang về phía ngoài của thân xe và kéo dài theo hướng trước sau của thân xe và nhô lên trên về phía trên của thân xe từ phần đế chân 23b nhờ đó tạo thành nắp che phía dưới 28. Sau đó, nắp che phía dưới 28 này được tạo ra để liên tục tới phần nhô 40. Cụ thể là, phần mép đầu trước 28f của nắp che phía dưới 28 và phần mép đầu sau 40r của phần nhô 40 được nối liên tục với nhau để gần như tạo ra một mặt phẳng liên tục.

Theo phương án thực hiện này, bề mặt ngoài 40s của phần nhô 40 có bậc tạo ra sự chênh lệch về mức theo hướng chiều rộng của thân xe và đó đó được tạo ra để được ép theo hướng chiều rộng so với nắp che trước 21 và nắp che phía dưới 24. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.6, khi được nhìn từ phía trước thân xe, bề mặt ngoài 40s của phần nhô 40 được tạo hình dạng để được ép hơn nữa về phía phần giữa của thân xe so với phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên của nắp che trước 21 và phần đầu trên phía trước 24p của nắp che phía dưới 24.

Kết cấu ăn khớp của phần nhô 40 theo phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ Fig.7 đến Fig.9.

Như được thể hiện trên Fig.7, phần nhô 40 theo phương án thực hiện sáng chế bao gồm ba phần khóa 41, 42, 43 ở phần trên, phần dưới và phần bên, một cách tương ứng, của phần thân chính nhô 40a được tạo ra làm phần lộ ra.

Đối với kết cấu ăn khớp thứ nhất, lỗ vặn vít máy 41h được lắp ở phần khóa trên 41 để xuyên qua đó theo phương thẳng đứng. Sau đó, vít lắp 80a được vặn ren qua lỗ vặn vít máy 41h. Do đó, phần nhô 40 của nắp che dưới

phía trước 30 và nắp che phía dưới 28 (theo Fig.9) được nối với nhau.

Đối với kết cấu ăn khớp thứ hai, lỗ gài gần như hình chữ nhật 42h được mở gần như theo phương ngang về phía sau của thân xe ở phần khóa dưới 42. Sau đó, phần nhô ăn khớp 24c được tạo ra ở phía trong của nắp che phía dưới 24 được lắp vào trong lỗ gài 42h (theo Fig.8). Nắp che phía dưới 24 và nắp che dưới phía trước 30 được nối với nhau nhờ vít lắp 80b theo cách sao cho phần nhô ăn khớp 24c và lỗ gài 42h được ăn khớp với nhau.

Như được thể hiện trên Fig.7, đối với kết cấu ăn khớp thứ ba thứ ba, hai đoạn nhô 40c được tạo ra ở phần khóa bên 43 với khoảng trống định trước được tạo ra giữa chúng. Hai đoạn nhô 40c được tạo ra ở phía trong phần nhô 40i của phần mép đầu sau 40r của phần nhô 40 để kéo dài từ đó về phía sau của thân xe. Phần hốc 40d được tạo ra giữa hai đoạn nhô 40c trên phía trong phần nhô 40i.

Mặt khác, kết cấu ăn khớp được tạo ra ở nắp che phía dưới 28 để tương ứng với phần khóa bên 43. Để mô tả chi tiết kết cấu này, đoạn nhô đầu trước 28c được tạo ra ở phía trong 28i của phần mép đầu trước 28f của nắp che phía dưới 28 để được đặt giữa hai đoạn nhô 40c. Cụ thể là, đoạn nhô đầu trước 28c tương ứng với phần khóa bên 43 sao cho phần đầu xa của nó được đưa đến ăn khớp với phần hốc 40d từ phía trong phần nhô 40i. Do đó, phần nhô 40 và nắp che phía dưới 28 được đưa đến ăn khớp với nhau sao cho đoạn nhô 40c và đoạn nhô đầu trước 28c nhô ở các phía bên trong của nó. By doing so, phần mép đầu sau 40r của phần nhô 40 và phần mép đầu trước 28f của nắp che phía dưới 28 được khóa với nhau theo cách sao cho chúng sẽ được móc. Kết quả là, bề mặt ngoài 40s của phần nhô 40 và nắp che phía dưới bề mặt ngoài 28s có thể được nối với nhau để tạo ra một mặt phẳng liên tục.

Theo phương án thực hiện này, kết cấu ăn khớp thứ nhất tạo thành vòng kẹp theo phương thẳng đứng hoặc theo chiều cao, trong khi kết cấu ăn

khớp thứ hai tạo thành vòng kẹp theo phương ngang hoặc chiều rộng. Theo cách này, các hướng của vòng kẹp được tạo cắt nhau, nhờ đó nắp che dưới phía trước 30 có thể được đỡ một cách cứng vững và chắc chắn.

Theo phương án thực hiện này, các phần ăn khớp của nắp che dưới phía trước 30, nắp che phía dưới 28 và nắp che phía dưới 24 được tập trung ở phần nhô 40. Nhờ tập trung các phần ăn khớp với phần nhô 40 theo cách nêu trên, các nắp che thân có thể được đỡ theo các hướng đỡ, nhờ đó nắp che dưới phía trước 30 có thể được đỡ chắc chắn hơn bởi phần nhô 40.

Các luồng không khí thổi qua vùng được tạo ra bởi nắp che trước 21 và bánh xe trước 18 khi xe máy 1 theo phương án thực hiện sáng chế chạy về cơ bản sẽ thổi qua bề mặt của nắp che thân 20 từ phía trước về phía sau thân xe. Ở đây, các luồng không khí fw thổi qua chu vi của bánh xe trước 18 được phân chia ở phía dưới thân xe để tạo ra các luồng không khí fw thổi dọc theo phía trong của nắp che dưới phía trước 30 và các luồng không khí fws thổi dọc theo phần bên của thân xe, chẳng hạn.

Ví dụ, như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5, các luồng không khí fw ở phía trong của nắp che dưới phía trước 30 thổi theo cách để đập vào nắp che dưới phía trước 30 từ bên trên, bên trái và bên phải bánh xe trước 18 và sau đó thổi tới phần dưới của thân xe dọc theo bề mặt đối diện 30a của nắp che dưới phía trước 30.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.6, một phần của các luồng không khí fws thổi dọc theo các bên của bánh xe trước 18 để sau đó thổi dọc theo các phần bên của nắp che thân 20 thổi qua các bề mặt của các phần nhô 40 sẽ được dẫn hướng tới phía sau. Các phần thông nhô 40 được tạo ra để được thon về phía trước thân xe so với các luồng không khí fws (theo Fig.8), nhờ đó lực cản của các luồng không khí fws được giảm. Mỗi một trong số các phần nhô 40 được tạo thành dạng nén (theo Fig.6) vốn tạo thành bậc có mức thấp hơn giữa nắp che trước 21 vốn nằm ở phía trên và nắp che phía dưới 24

nằm ở phía dưới nó, và do đó, các luồng không khí fws được phép đi qua các bề mặt của các phần nhô 40 sẽ được dẫn hướng về phía sau, do vậy sẽ tạo ra các luồng không khí để thổi dọc theo các nắp che bên dưới 28.

Theo phương án thực hiện này, các phần nhô 40 và các nắp che bên dưới 28 được tạo ra theo màu sắc khác với màu sắc của nắp che trước 21. Các phần nhô 40 và các nắp che bên dưới 28 cũng được tạo ra theo màu sắc khác với màu sắc của các nắp che bên dưới 24.

Các phần nhô 40 và các nắp che bên dưới 28 không có sự chênh lệch đáng kể về màu sắc so với nắp che trước 21 và các nắp che bên dưới 24. Nhờ thực hiện kết cấu trong đó các phần nhô 40 và các nắp che bên dưới 28 được tạo ra một cách dễ dàng từ vật liệu khác với vật liệu mà nắp che trước 21 và các nắp che bên dưới 24 được tạo ra từ đó, các chi tiết bề mặt của nắp che thân 20 có thể được xác định một cách dễ dàng trong trường hợp các màu sắc khác nhau được sử dụng cho các chi tiết bề mặt này.

Do vậy, như đã được mô tả trên đây, theo nắp che thân xe máy theo phương án thực hiện sáng chế, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, đường Y-Y tạo bởi phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên và đường X-X tạo bởi phần mép dưới 63u của bề mặt bên chắn bùn của chắn bùn trước 63 được tạo ra để tạo thành một đường gần như liên tục. Do đó, nhờ có chắn bùn trước 63 ở bên ngoài nắp che thân 20, có thể tạo ra đường dạng thân dài liên tục kéo dài từ phần đầu trước xa nhất của thân xe đến lân cận bánh xe sau 19 theo hướng trước sau. Kết quả là, có thể có đường nổi bật liên tục từ bề mặt bên của nắp che thân 20 ở phía sau thân xe đến đầu trước xa nhất của thân xe, và do đó, có thể tạo ra đường nổi bật kéo dài theo hướng trước sau và chưa bao giờ được xác định trước đây, nhờ đó góp phần vào sự độc đáo cho hình dạng của thân xe.

Phần đầu trên phía trước 24p của nắp che phía dưới 24 kéo dài lên trên tới vị trí được đặt khoảng cách định trước L1 cách nhau với phần mép dưới

21u của bề mặt trước phía bên, nhờ đó các đường tạo bởi phần mép dưới 63u của bề mặt bên chẵn bùn và phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên có thể được làm nổi bật từ phía dưới thân xe.

Theo nắp che thân xe máy theo phương án thực hiện sáng chế, phần nhô 40, được lộ ra giữa phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên và phần đầu trên phía trước 24p và quay mặt về bề mặt ngoài của nắp che thân 20, được tạo ra ở nắp che trước 30. Do đó, chi tiết vốn không nhìn thấy ở kết cấu nắp che thân đã biết được lộ ra. Kết quả là, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, sự độc đáo của đường gân thân ở phần dưới của nắp che trước 21 có thể được làm nổi bật hơn nhờ hình dạng bên ngoài của phần lộ ra vốn chưa bao giờ được tạo ra ở kết cấu thân đã biết.

Phần nhô 40 được tạo cong lồi về phía trước thân xe, và điều này có thể cải thiện độ cứng của nắp che dưới phía trước 30 mang các luồng không khí ở gần như toàn bộ diện tích của nó.

Theo dạng mặt cắt ngang, phần nhô 40 được tạo ra để được thon về phía trước thân xe, và do đó, có thể làm giảm lực cản của các luồng không khí.

Theo nắp che thân xe máy theo phương án thực hiện sáng chế, tấm sàn để chân 23 tạo thành nắp che phía dưới 28 nhô lên trên từ phần để chân 23b về phía trên của thân xe, có thể tạo ra điểm nhấn dọc trục nhằm làm nổi bật hình dạng thân xe gần như ở phần giữa của bề mặt bên của thân xe. Phần mép đầu trước 28f của nắp che phía dưới 28 và phần mép đầu sau 40r của phần nhô 40 được tạo ra một cách liên tục, và do đó, khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, nắp che dưới phía trước 30 có phần nhô 40 và nắp che phía dưới 28 tiếp tục tạo ra một đường thẳng Y-Y tiếp xúc với phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên. Kết quả là, đường thẳng dài theo hướng trước sau của thân xe bao gồm phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên có thể được xác định một cách dễ dàng, nhờ đó cải thiện sự độc đáo của hình

dạng thân xe.

Phần mép đầu trước 28f của nắp che phía dưới 28 và phần mép đầu sau 40r của phần nhô 40 tiếp tục tạo ra gần như một mặt phẳng, và do đó, các luồng không khí fws dẫn hướng từ phần nhô 40 được phép thổi về phía sau của thân xe nhờ nắp che phía dưới 28. Do đó, các luồng không khí được phép đi qua các phần chân của người lái một cách thích hợp, nhờ đó cải thiện cảm giác lái xe thoải mái của người lái.

Theo nắp che thân xe máy theo phương án thực hiện sáng chế, có tạo ra bậc hoặc sự chênh lệch về mức giữa phần nhô 40 và phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên, và do đó, đường Y-Y dọc theo phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên có thể được làm nổi bật hơn nữa, nhờ đó cải thiện sự độc đáo của hình dạng thân xe hơn nữa.

Phần nhô 40 có bậc theo hướng chiều rộng của thân xe và được tạo ra để được ép theo hướng chiều rộng so với nắp che trước 21 và nắp che phía dưới 24. Do đó, các luồng không khí fws được phép sẽ được dẫn hướng về phía sau của thân xe nhờ sử dụng phần bậc này. Kết quả là, các luồng không khí fws được phép đi qua các phần chân của người lái một cách thích hợp, nhờ đó cải thiện cảm giác lái xe thoải mái của người lái.

Theo nắp che thân xe máy theo phương án thực hiện sáng chế, phần nhô 40 và nắp che phía dưới 28 được làm từ vật liệu khác nhau hoặc theo màu sắc khác nhau so với nắp che trước 21 hoặc nắp che phía dưới 24. Do đó, đường Y-Y dọc theo phần mép dưới 21u của bề mặt trước phía bên có thể dễ thấy. Do đó, ở nắp che thân 20, điều này có thể khiến nắp che trước 21 hoặc nắp che phía dưới 24 nhô theo hình dạng ngoài. Do đó, sự độc đáo của xe có thể được làm nổi bật không chỉ nhờ các đường mà còn nhờ màu sắc và sắc điệu, nhờ đó sự độc đáo của xe có thể được cải thiện hơn nữa.

Theo nắp che thân xe máy theo phương án thực hiện sáng chế, phần nhô 40 có kết cấu nổi trong đó phần nhô 40 được khóa ở nắp che thân 20

nằm liền kề với nó qua các phần khóa 41, 42, 43, và do đó, phần nhô không chỉ có thể 40 được giữ một cách cứng vững và chắc chắn, mà nắp che thân 20 còn nằm liền kề với nó sao cho nắp che phía dưới 24 hoặc nắp che phía dưới 28 có thể được đỡ một cách cứng vững và chắc chắn. Nắp che dưới phía trước 30 mang các luồng không khí đến từ phía trước nó có thể được giữ một cách cứng vững và chắc chắn bởi phần nhô 40.

Sáng chế không bị giới hạn ở phương án đã mô tả trên đây và do đó, sáng chế có thể được sửa đổi theo yêu cầu mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, theo phương án nêu trên đây, bề mặt ngoài 40s của phần nhô 40 được mô tả là có bậc hoặc sự chênh lệch về mức theo hướng chiều rộng của thân xe để nhờ đó được tạo ra để được ép theo hướng chiều rộng so với nắp che trước 21 và nắp che phía dưới 24. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này, và do đó, phần nhô 40 có thể được tạo để được ép so với một trong số các nắp che trước 21 và nắp che phía dưới 24.

Theo phương án nêu trên đây, phần nhô 40 bao gồm kết cấu ăn khớp giữa nắp che phía dưới 24 và nắp che phía dưới 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này, và do đó, phần nhô 40 cần được khóa ở ít nhất một trong số các nắp che thân 20 nằm liền kề với nó.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy (1) bao gồm nắp che thân (20) có:
chấn bần trước (63) được tạo ra để che chu vi ngoài của bánh xe trước (18) từ bên trên;

nắp che trước (21) để che phần trước (10a) của thân xe từ phía trước tới các bên của khung đỡ (15);

các tấm sàn để chân (23) được bố trí kéo dài từ phần dưới và phần sau của nắp che trước (21) tới bên dưới yên xe (12) sao cho chân của người lái đặt trên đó; và

các nắp che bên dưới (24) che các bên của thân xe nằm bên dưới và về phía trước các tấm sàn để chân (23),

trong đó, phần mép dưới (21u) của bề mặt trước phía bên của nắp che trước (21) kéo dài theo hướng trước sau và được tạo ra gần như ở cùng mức với phần mép dưới (63u) của bề mặt bên chấn bần của chấn bần trước (63) sao cho chúng có thể được xác định là đường liên tục khi thân xe được nhìn từ phía bên của nó, và

trong đó phần đầu trên phía trước (24p) của nắp che phía dưới (24) kéo dài lên trên tới vị trí được đặt khoảng cách định trước cách nhau với phần mép dưới (21u) của bề mặt trước phía bên.

2. Kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy (1) theo điểm 1, trong đó kết cấu này bao gồm nắp che dưới phía trước (30) để che bề mặt trước của thân xe đặt ở phía sau bánh xe trước (18) bên dưới nắp che trước (21),

trong đó phần nhô (40) được tạo ra ở nắp che dưới phía trước (30) để được lộ ra giữa phần mép dưới (21u) của bề mặt trước phía bên và phần đầu trên phía trước (24p) và để quay mặt về bề mặt ngoài của nắp che thân, và

trong đó phần nhô (40) cong lồi về phía trước thân xe.

3. Kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy (1) theo điểm 2, trong đó tấm sàn đế chân (23) tạo thành nắp che phía dưới (28) nhô lên trên từ phần đế chân (23b) vốn kéo dài theo hướng trước sau, và

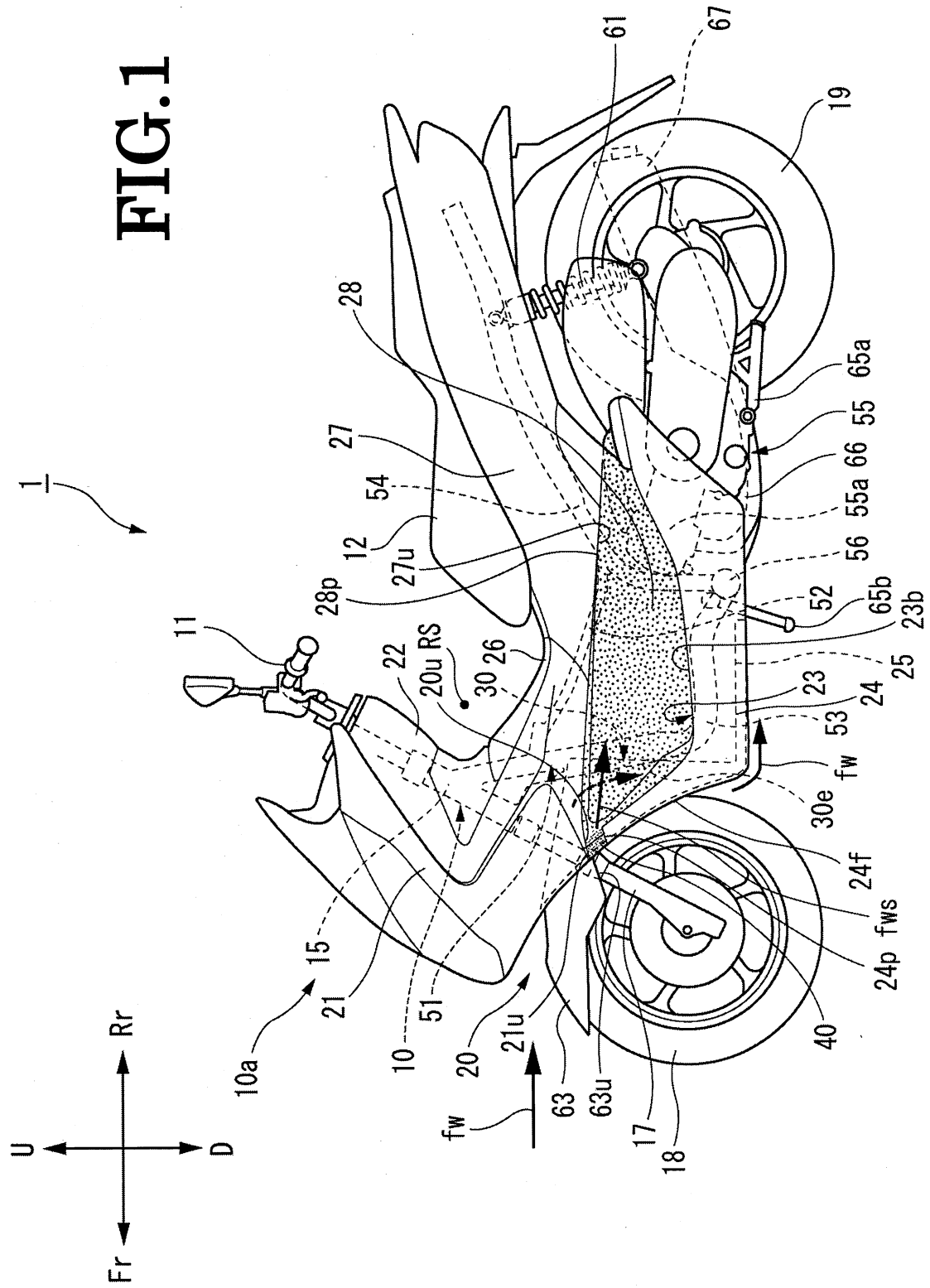
trong đó phần mép đầu trước (28f) của nắp che phía dưới (28) và phần mép đầu sau (40r) của phần nhô (40) được tạo ra một cách liên tục.

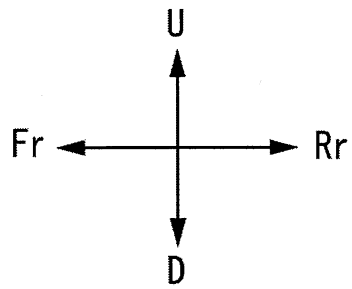
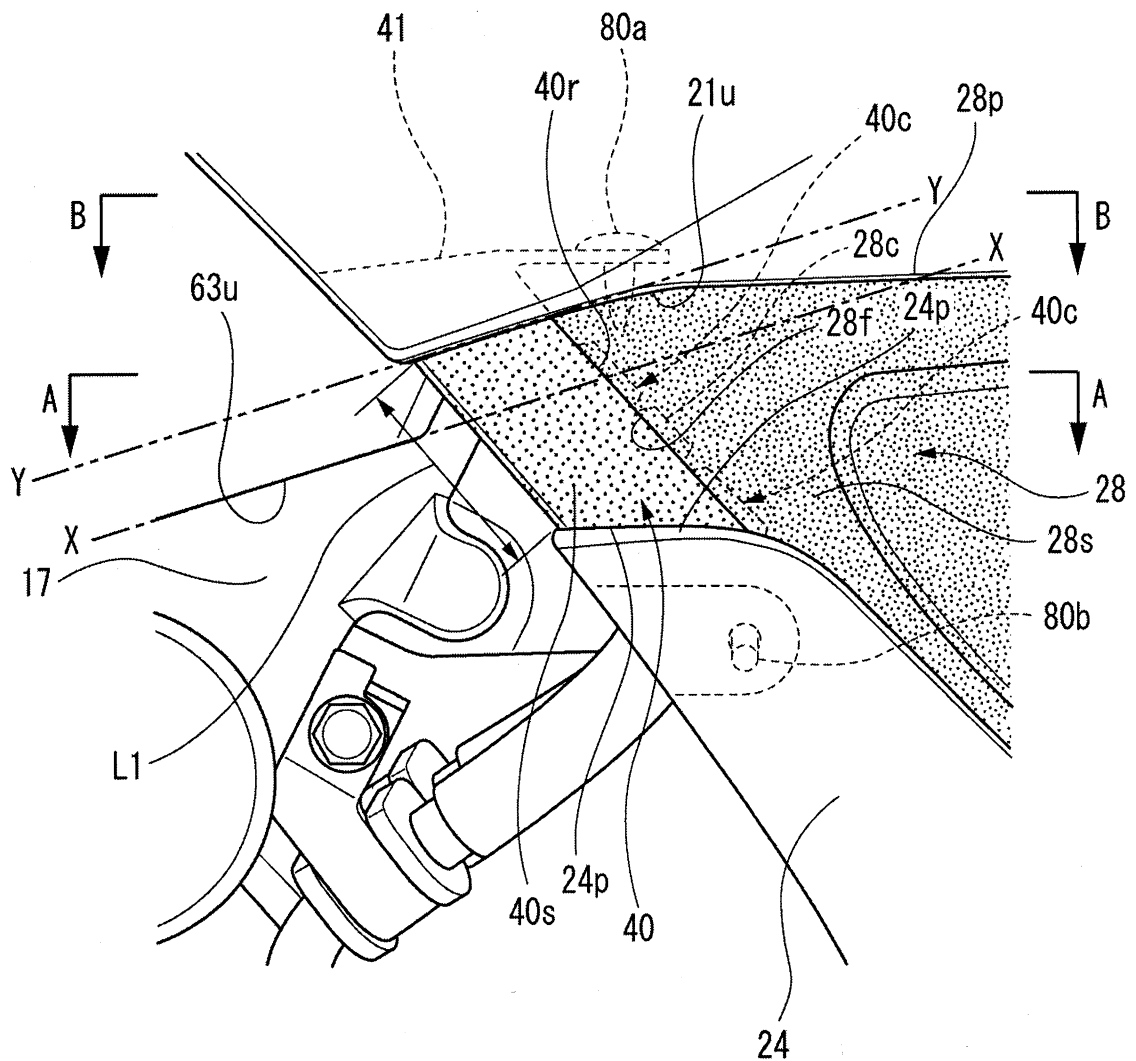
4. Kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy (1) theo điểm 2 hoặc 3, trong đó bề mặt ngoài (40s) của phần nhô (40) tạo thành bậc theo hướng chiều rộng và được tạo ra để được ép theo hướng chiều rộng so với ít nhất một trong số các nắp che trước (21) và nắp che phía dưới (24).

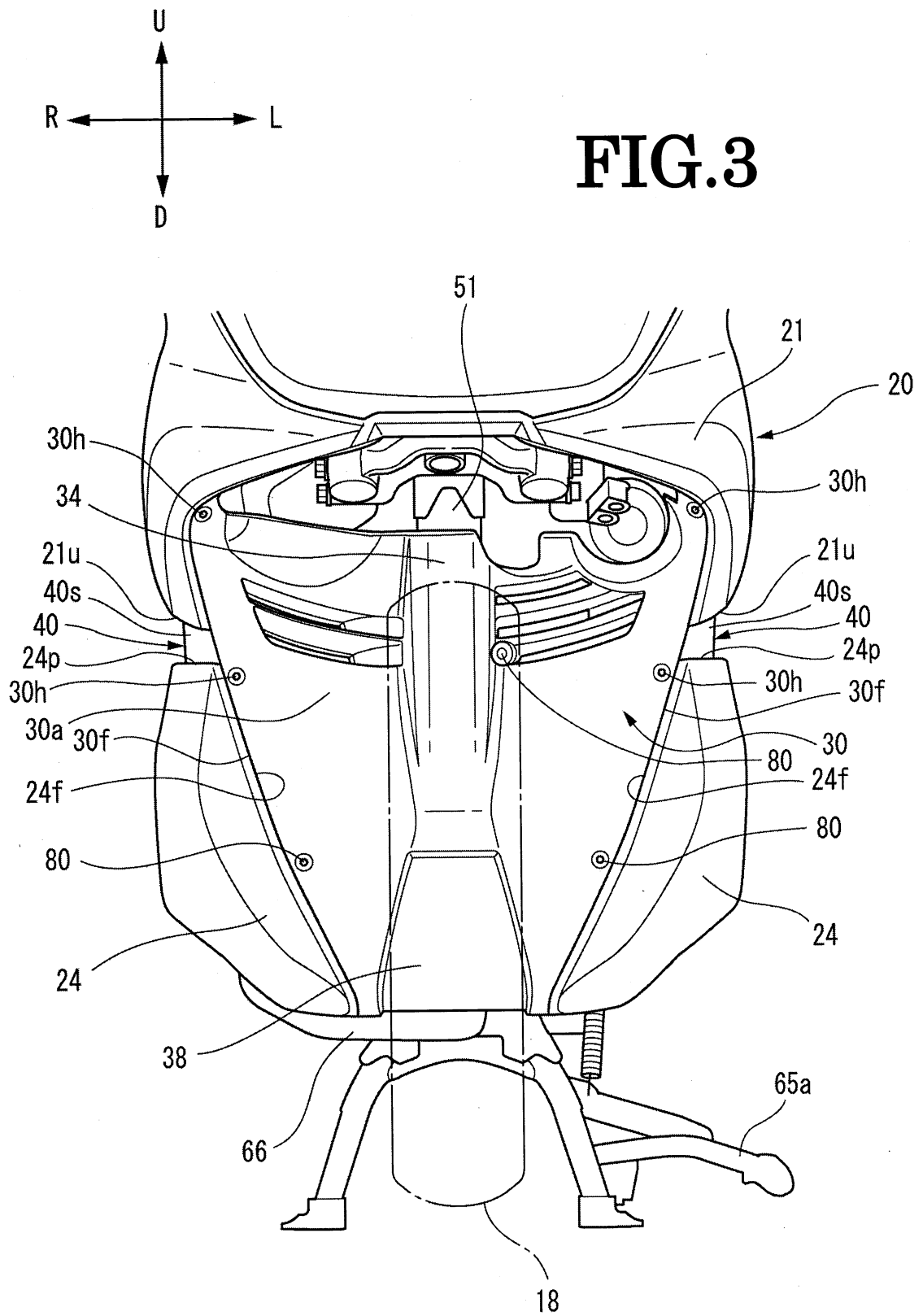
5. Kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy (1) theo điểm 3 hoặc 4, trong đó phần nhô (40) và nắp che phía dưới (28) được làm từ vật liệu khác nhau hoặc theo màu sắc khác nhau so với nắp che trước (21) hoặc nắp che phía dưới (24).

6. Kết cấu nắp che thân dùng cho xe máy (1) của điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 5, trong đó phần nhô (40) được khóa ở ít nhất một trong số các nắp che thân (20) nằm liền kề với nó qua phần khóa (41, 42, 43).

FIG. 1



**FIG.2**



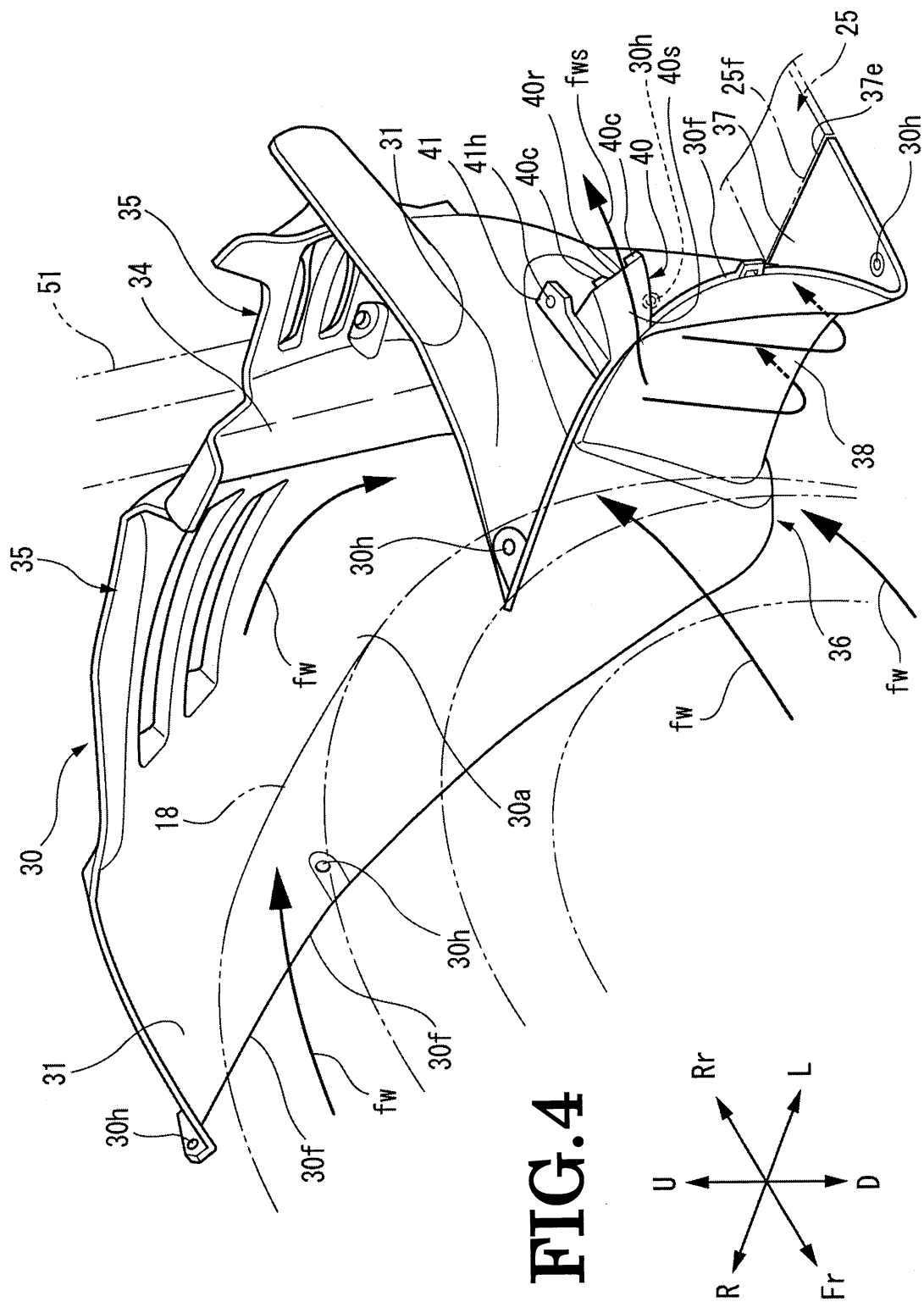
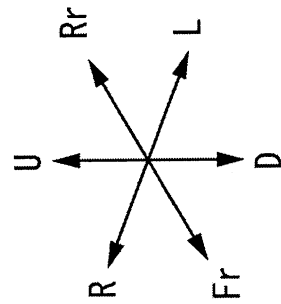
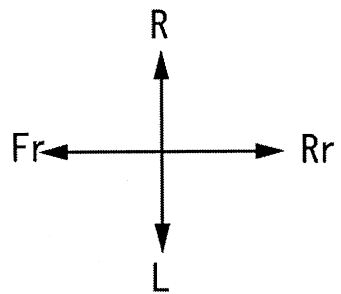
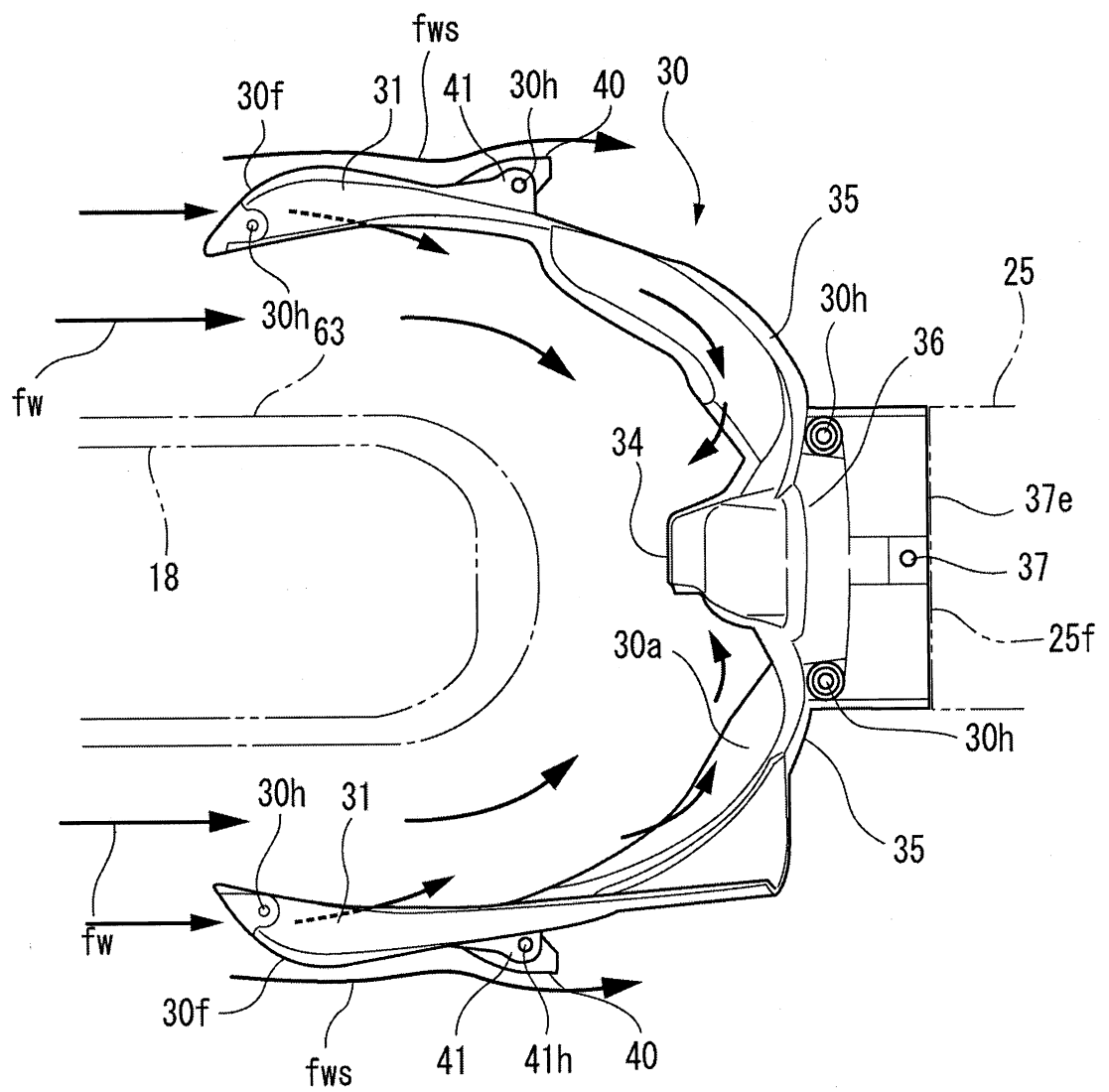


FIG. 4



**FIG. 5**

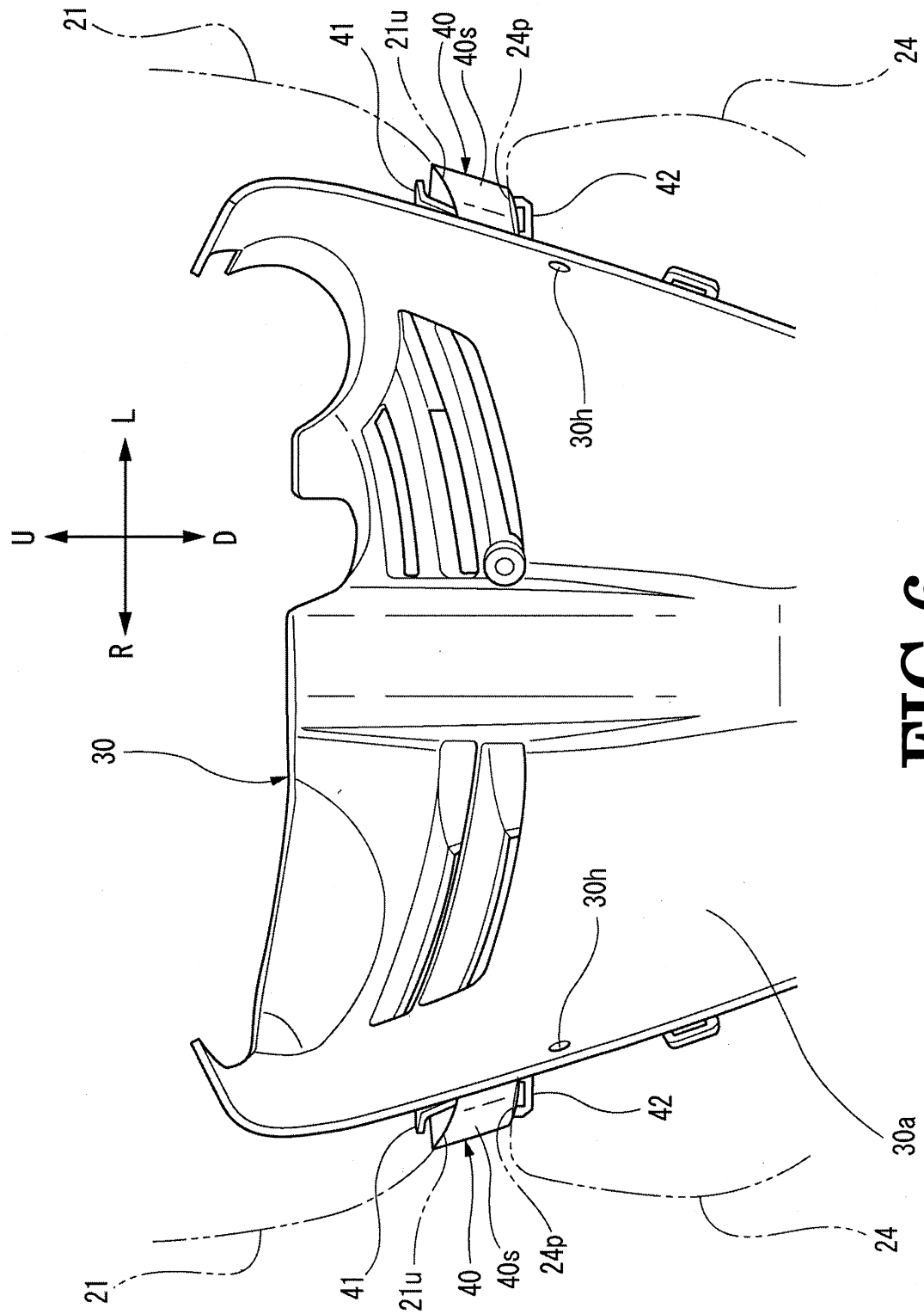
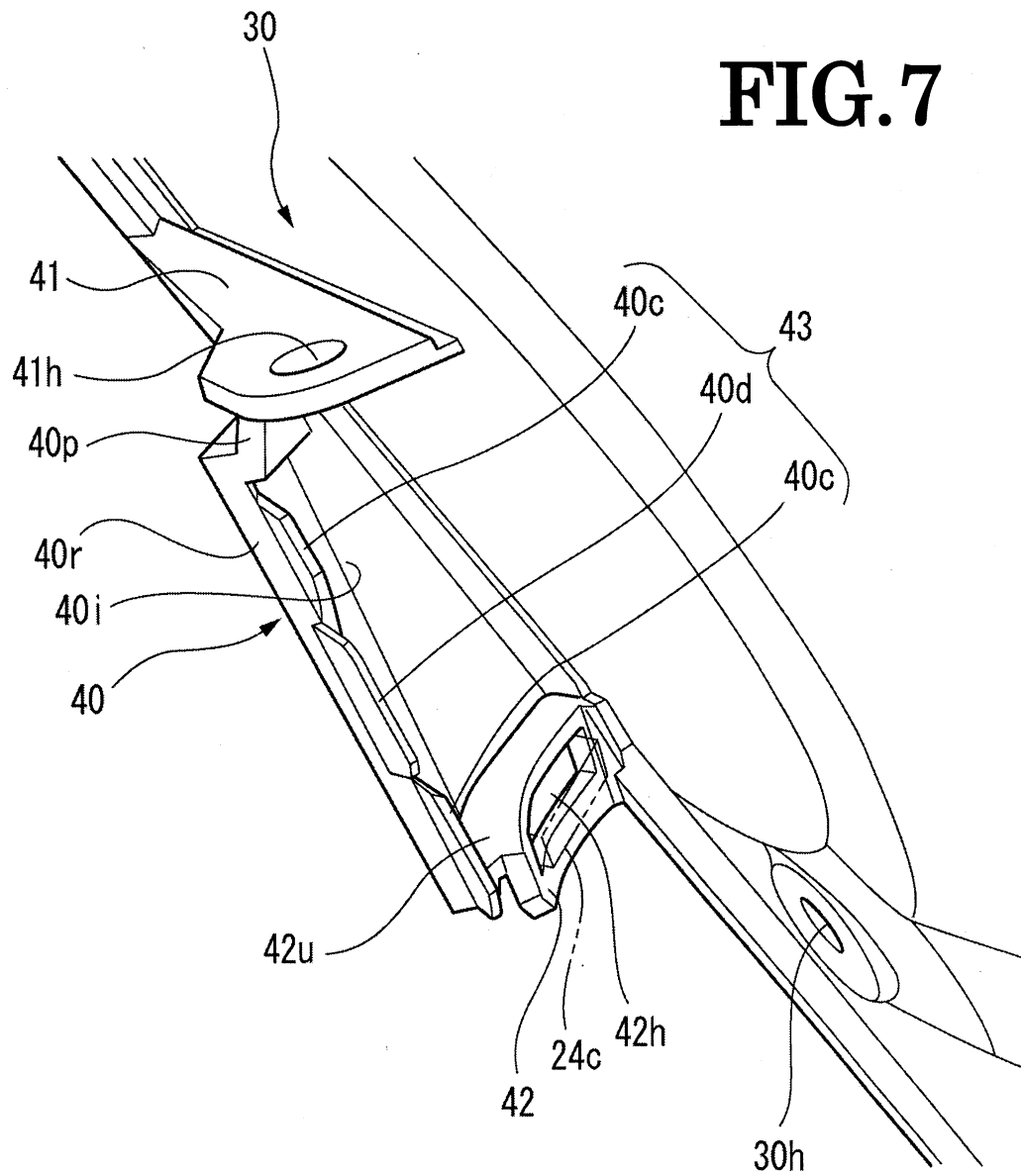
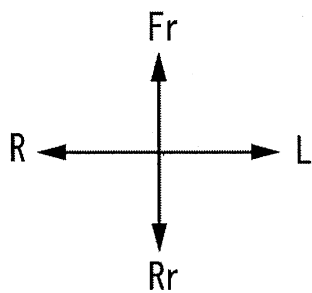
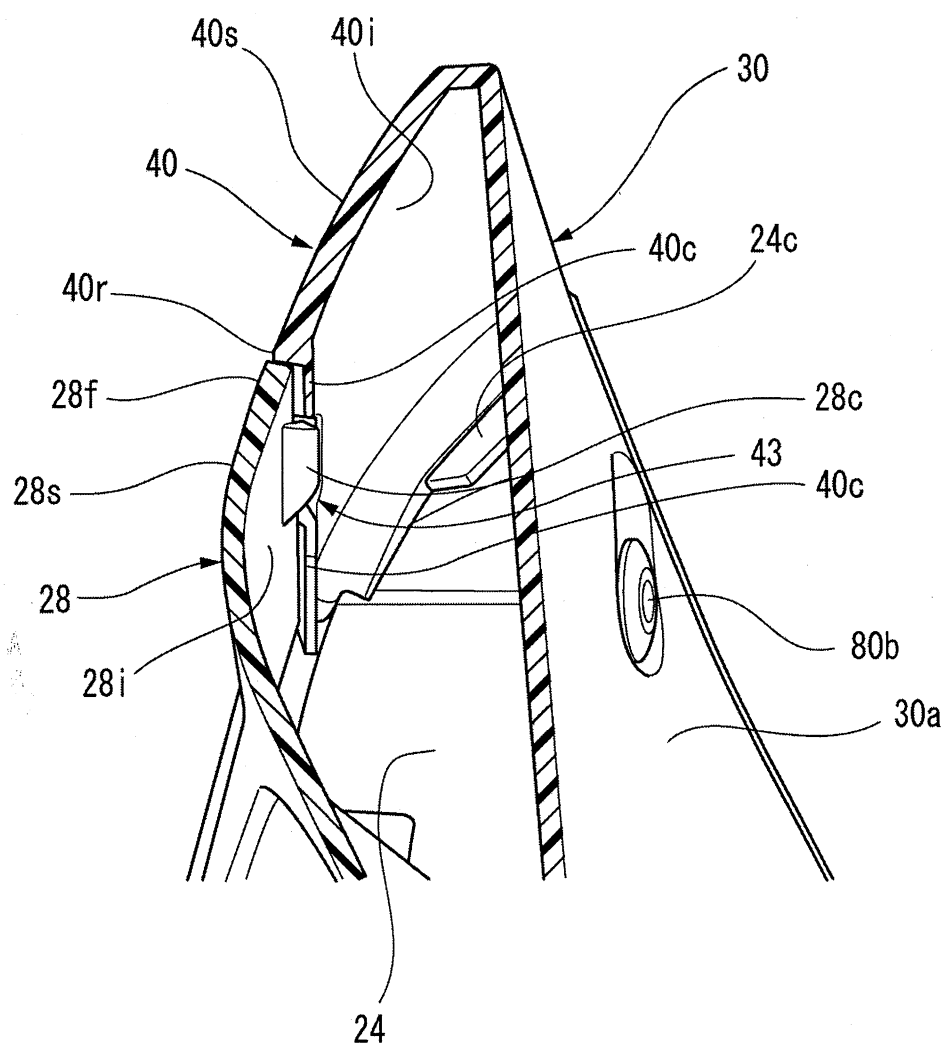
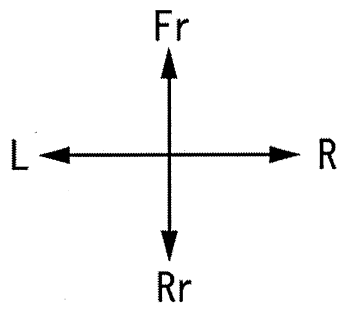


FIG. 6

FIG. 7

**FIG.8**

**FIG.9**