



(12) **BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ**

(19) **Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)**

(11)



CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

1-0023098

(51)⁷ **B60S 1/38, A47L 13/11, B60S 1/04**

(13) **B**

(21) 1-2014-01053

(22) 25.06.2013

(86) PCT/JP2013/067357 25.06.2013

(87) WO2014/007106 09.01.2014

(30) 2012-151459 05.07.2012 JP

(45) 25.02.2020 383

(43) 25.05.2015 326

(73) **TREND EAST YUGEN KAISHA (JP)**

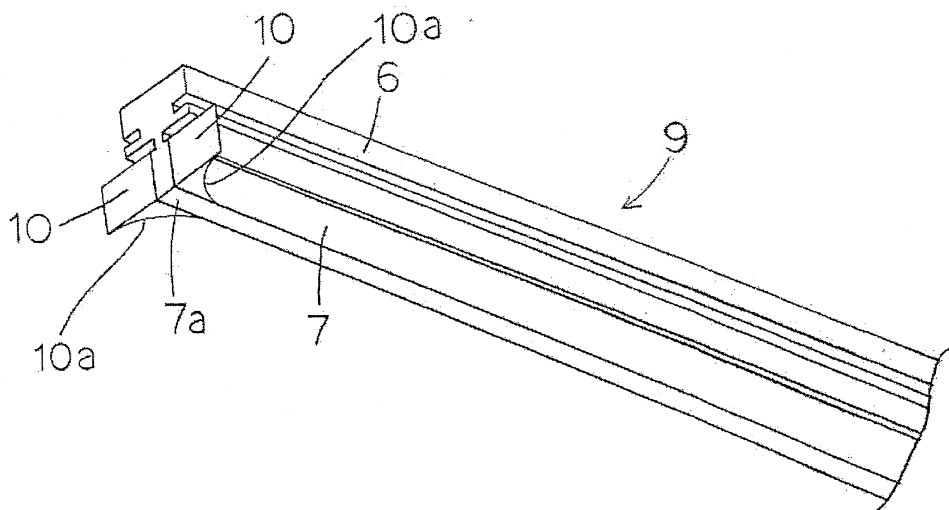
Famile Narimasu Grandage No. 104, 32-22, Asahicyo 3-chome, Nerima-ku, Tokyo, 1790071, Japan

(72) **Tatsumi Keiji (JP)**

(74) **Công ty TNHH Ban Ca (BANCA)**

(54) **LƯỚI GẠT NƯỚC**

(57) Lưới gạt nước thường có nhược điểm là khi phần gạt di chuyển trên bề mặt của kính chắn gió để gạt bỏ nước mưa, v.v., bám trên bề mặt của kính chắn gió, nước mưa, v.v., bị giữ bởi phần gạt chảy từ phần đầu tự do của phần gạt đến bề mặt của kính chắn gió nhờ lực ly tâm tác dụng vào nước mưa, v.v., bị giữ lại, từ đó làm giảm tầm nhìn của kính chắn gió. Để khắc phục nhược điểm này, sáng chế đề xuất cơ cấu gạt nước bao gồm phần gạt có phần mép trượt trên bề mặt của kính chắn gió của phương tiện giao thông để gạt bề mặt của kính chắn gió, và phần trữ nước mưa được tạo ra trên một bề mặt bên của phần đầu mút của phần mép, phần trữ nước mưa thường được kéo dài và hướng ra ngoài từ một bề mặt bên của phần đầu mút của phần mép và có bề mặt sau lõm. Bề mặt lõm và bề mặt cuối của phần trữ nước mưa tạo thành đầu mút nhọn.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến lưới gạt nước, và cụ thể hơn là lưới gạt nước kính chắn gió sử dụng trên kính chắn gió của phương tiện giao thông.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Lưới gạt nước kính chắn gió được lắp trên phương tiện giao thông để gạt nước mưa, v.v., bám vào kính chắn gió. FIG.6 thể hiện cơ cấu gạt nước thông thường (1) bao gồm tay gạt (2) được đỡ bởi một chốt (không được thể hiện) được lắp trên phương tiện giao thông để di chuyển theo chiều kim đồng hồ và ngược chiều kim đồng hồ, thân lưới gạt nước (3) được đỡ bởi phần cuối tự do của tay gạt (2), và phần gạt (4) được gắn cố định vào thân lưới gạt nước (3) nhờ cơ cấu cố định (5), phần gạt (4) trượt trên bề mặt của kính chắn gió (8) của phương tiện giao thông.

FIG.7 thể hiện phần gạt (4) gồm phần đế kéo dài (6) được gắn vào thân lưới gạt nước (3) nhờ cơ cấu cố định (5), và phần mép kéo dài (7) được nối với phần đế (6) để trượt trên bề mặt của kính chắn gió (8) để gạt nước mưa, v.v., bám trên bề mặt của kính chắn gió.

Phần gạt (4) đã được biết đến rộng rãi.

Phần gạt thông thường (4) có các nhược điểm là khi phần gạt (4) di chuyển theo hướng (B) trên bề mặt của kính chắn gió (8) để gạt nước mưa, v.v., bám trên bề mặt của kính chắn gió, nước mưa, v.v., bị giữ lại bởi phần gạt (4) chảy theo hướng (A) từ phần cuối tự do (4a) của phần gạt (4) tới bề mặt của kính chắn gió do lực ly tâm tác động vào nước mưa bị giữ lại, v.v., như thể hiện trong FIG.8 hoặc FIG.9, từ đó làm giảm tầm nhìn của kính chắn gió.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất lưới gạt nước khắc phục các nhược điểm nêu trên của lưới gạt nước thông thường.

Cơ cấu gạt nước theo sáng chế bao gồm phần gạt có phần mép trượt trên bề mặt của kính chắn gió của phương tiện giao thông để gạt bề mặt của kính chắn gió, và phần trữ nước mưa được tạo ra trên một bề mặt bên của phần đầu mút của phần mép, phần trữ nước mưa thường được kéo dài và hướng ra ngoài từ một bề mặt bên của phần đầu mút của phần mép. Phần trữ nước mưa có bề mặt sau lõm.

Mục đích khác của sáng chế là đề xuất lưới gạt nước kính chắn gió gồm các phần trừ nước mưa được tạo ra trên cả hai bề mặt bên của phần đầu mút của phần mép, lần lượt hướng ra ngoài từ mỗi bề mặt bên của phần đầu mút của phần mép và có bề mặt sau lõm.

Nhờ phần gạt theo sáng chế, nước mưa bị giữ trong phần gạt 9 được trữ lại trong phần trừ nước mưa và nước mưa được trữ lại không thoát ra khỏi phần trừ nước mưa trên bề mặt của kính chắn gió, từ đó không làm giảm tầm nhìn của kính chắn gió.

Ngoài ra, độ dày của phần đầu mút của phần mép trở nên lớn do phần trừ nước mưa được tạo ra trên phần đầu mút của phần mép, nhờ đó phần đầu mút của phần mép không bị xoay nên nước mưa được trữ lại trong phần trừ nước mưa không thoát ra ngoài khi phần gạt di chuyển.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình phối cảnh của các phần chính của phần gạt của lưới gạt nước theo sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu mặt đáy của phần chính của phần gạt của lưới gạt nước theo sáng chế.

FIG.3 là hình chiếu cạnh phóng to của phần gạt của lưới gạt nước theo sáng chế.

FIG.4 là hình phối cảnh của phần gạt của lưới gạt nước theo phương án khác của sáng chế.

FIG.5 là hình chiếu cạnh phóng to của phần gạt của lưới gạt nước theo phương án khác của sáng chế.

FIG.6 là hình phối cảnh của cơ cấu lưới gạt nước thông thường.

FIG.7 là hình chiếu cạnh phóng to của lưới gạt nước thông thường.

FIG.8 là hình vẽ minh họa trạng thái sử dụng lưới gạt nước thông thường.

FIG.9 là hình vẽ minh họa trạng thái sử dụng lưới gạt nước thông thường.

Mô tả chi tiết sáng chế

Các phương án về lưới gạt nước theo sáng chế sẽ được mô tả có tham chiếu đến các hình vẽ. Các phần của lưới gạt nước được thể hiện trong các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.5 mà giống với các phần tương ứng của lưới gạt nước thông thường được thể hiện trong FIG.6 tới FIG.9 được thể hiện bởi các số chỉ dẫn tương ứng và không cần phải mô tả lại.

Như thể hiện trong FIG.1 đến FIG.3, lưới gạt nước theo phương án của sáng chế bao gồm phần gạt 9 có phần đế 6 và phần mép 7 nối với phần đế 6, và các phần trừ nước mưa 10, mỗi phần này được tạo ra trên một bề mặt bên tại phần đầu mút 7a của

phần mép 7, mỗi phần trữ nước mưa 10 thường được kéo dài và hướng ra ngoài từ mỗi bề mặt bên của phần đầu mút 7a của phần mép 7.

Phần trữ nước mưa 10 có bề mặt sau lõm 10a. Bề mặt lõm 10a và bề mặt cuối 10b của phần trữ nước mưa 10 tạo thành đầu mút nhọn 10c.

Phần gạt 9 và phần trữ nước mưa 10 được làm từ cao su hoặc silicon.

Nhờ phần gạt theo sáng chế, nước mưa bị giữ lại bởi phần gạt được trữ trong phần trữ nước mưa 10 và nước mưa được trữ lại không thoát ra khỏi phần trữ nước mưa 10 trên bề mặt của kính chắn gió, do đó, không làm giảm tầm nhìn của kính chắn gió.

Ngoài ra, độ dày của phần đầu mút 7a của phần mép 7 trở nên lớn do phần trữ nước mưa 10 được tạo ra trên phần đầu mút 7a của phần mép 7, do đó, phần đầu mút của phần mép không bị lật lên, do đó, nước mưa bị giữ lại trong phần trữ nước mưa không bị thoát ra ngoài, khi phần gạt di chuyển.

Chỉ có đầu mút mỏng 10c bị biến dạng khi phần gạt di chuyển, do đó, ma sát được tạo ra giữa đầu mút 10c và kính chắn gió 8 giảm xuống và có thể ngăn chặn sự biến dạng và lật lên của các phần khác của phần trữ nước mưa 10.

Ngoài ra, độ dày và độ cứng của phần trữ nước mưa 10 giảm dần từ phần đế đến đầu mút 10c của nó, từ đó ngăn toàn bộ các phần của bề mặt sau lõm 10a bị lật lên.

Theo một phương án khác của sáng chế, phần trữ nước mưa 10 chỉ được tạo ra trên một bề mặt bên của phần đầu mút 7a của phần mép 7, như được thể hiện trên các hình vẽ Fig.4 và Fig.5

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Lưỡi gạt nước bao gồm:

phần gạt có phần đế và phần mép kéo dài hướng ra ngoài từ phần đế, trong đó, phần mép được cấu hình để trượt ngang bề mặt của kính chắn gió của phương tiện giao thông, trong đó, phần mép được kéo dài và có phần đầu mút có các bề mặt bên đối diện thứ nhất và thứ hai; và

phần trữ nước mưa được tạo thành trên một trong các bề mặt bên của phần đầu mút, trong đó, phần trữ nước mưa có phần bề mặt ngoài thường được kéo dài và hướng ra ngoài từ đầu ngoài cùng của một trong các bề mặt bên của phần đầu mút, và trong đó, phần trữ nước mưa có phần bề mặt bên trong lõm.

2. Lưỡi gạt nước theo điểm 1, trong đó các phần trữ nước mưa được tạo thành trên cả hai bề mặt bên của phần đầu mút của phần mép.

3. Lưỡi gạt nước theo điểm 1, trong đó độ dày của phần trữ nước mưa giảm dần từ phần đế đến đầu mút của nó.

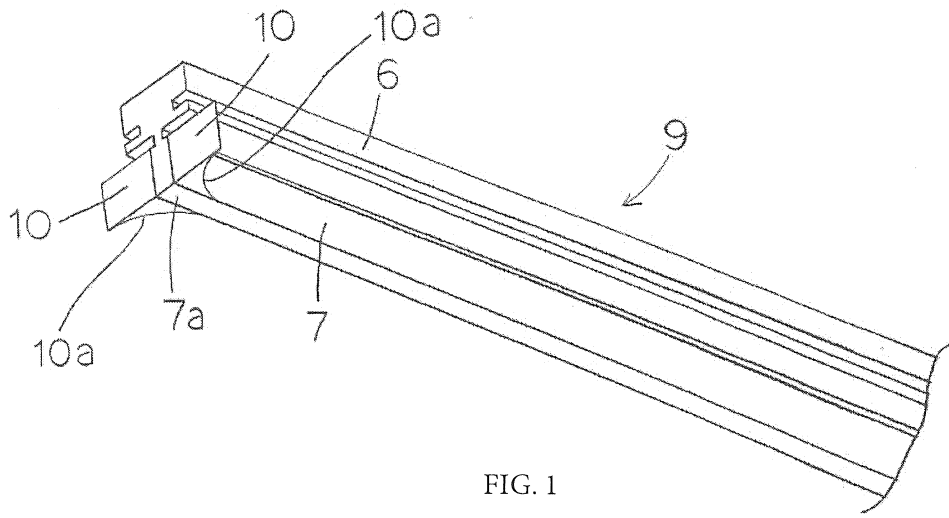


FIG. 1

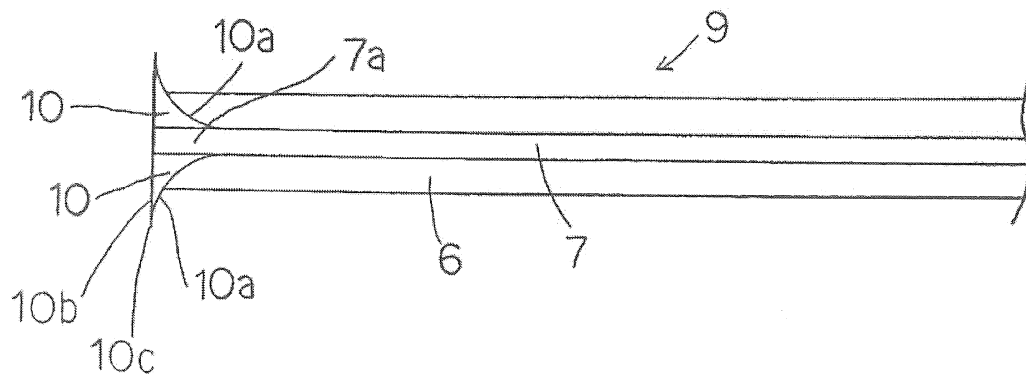


FIG. 2

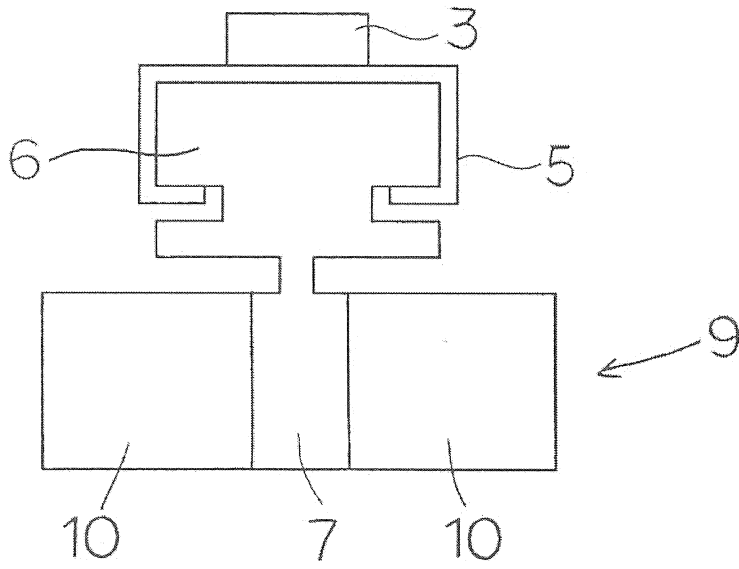


FIG. 3

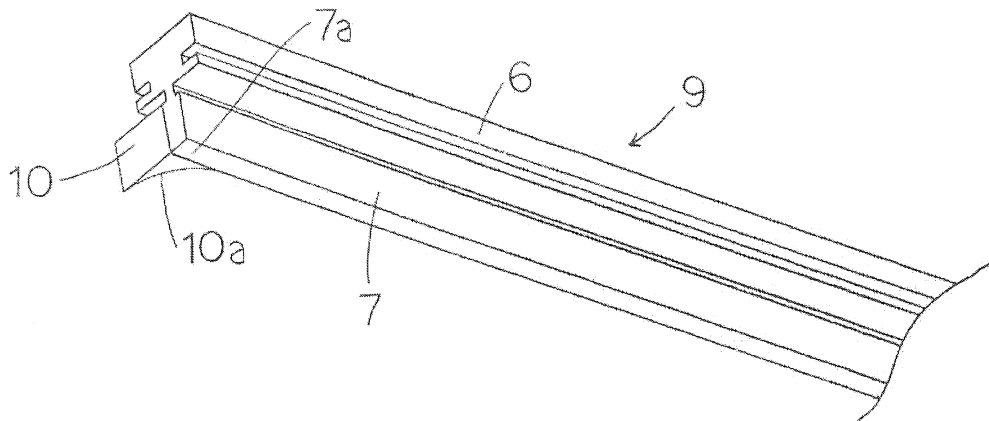


FIG. 4

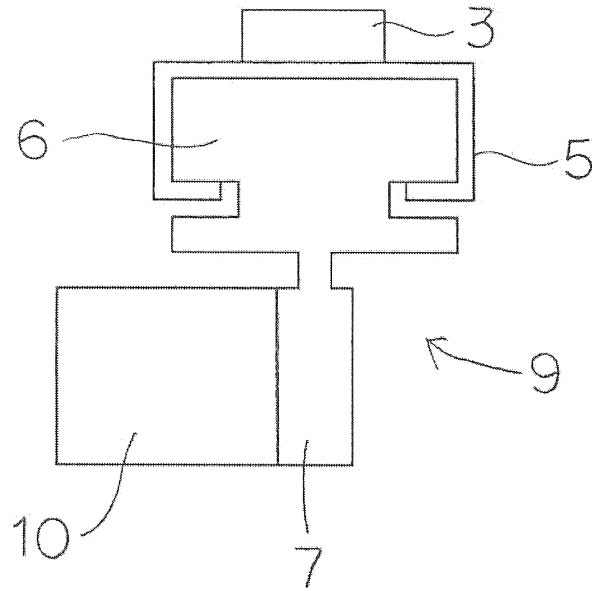


FIG. 5

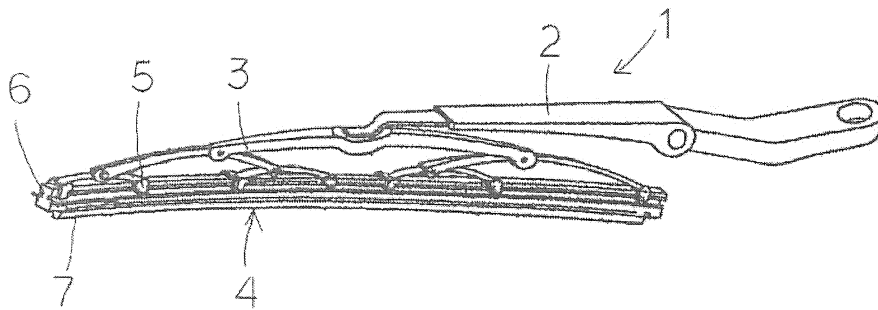


FIG. 6

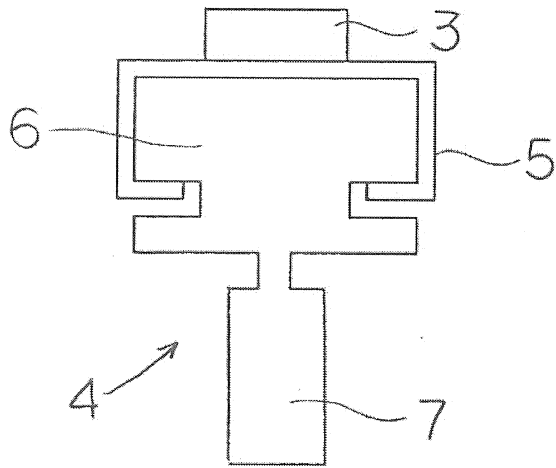


FIG. 7

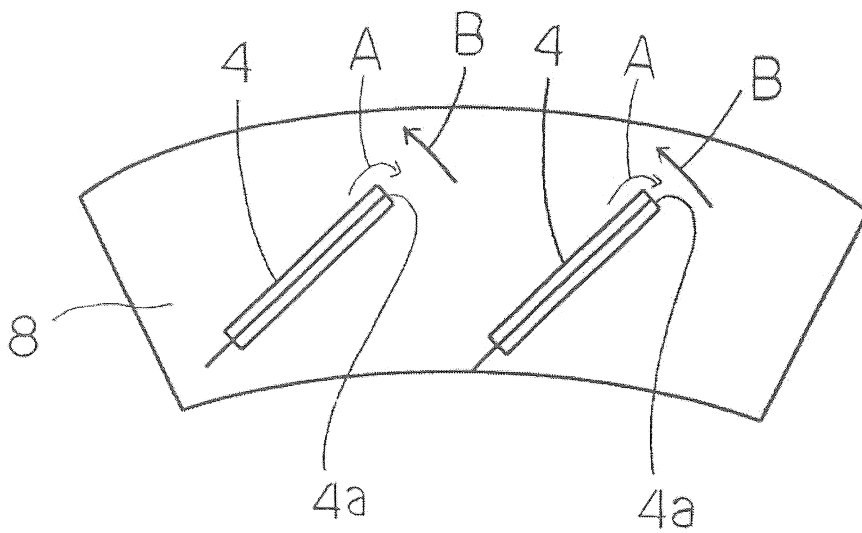


FIG. 8

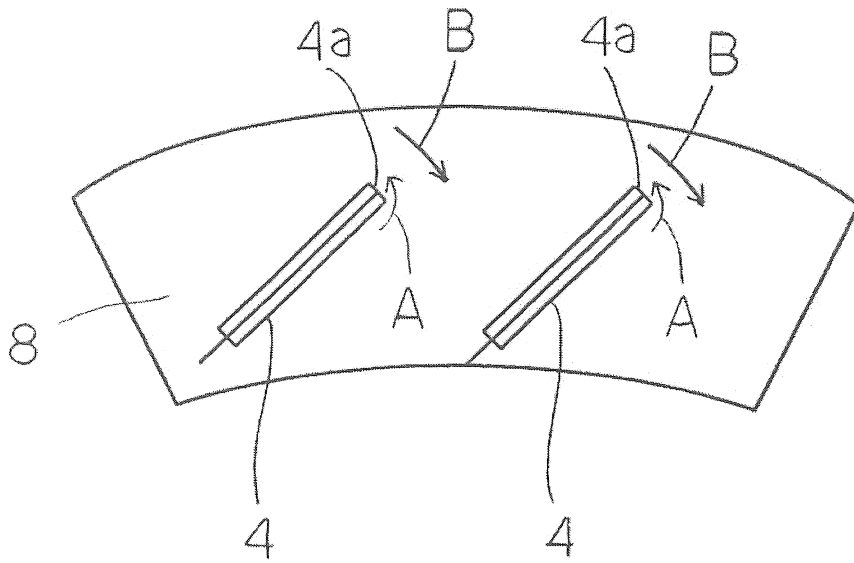


FIG. 9