



(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)



1-0027715

(51)⁷ B60K 11/06; F16H 57/04

(13) B

(21) 1-2017-04036

(22) 13/04/2016

(86) PCT/EP2016/058132 13/04/2016

(87) WO2016/166167 20/10/2016

(30) 102015000011955 16/04/2015 IT

(45) 25/03/2021 396

(43) 26/02/2018 359A

(73) PIAGGIO & C. S.P.A. (IT)

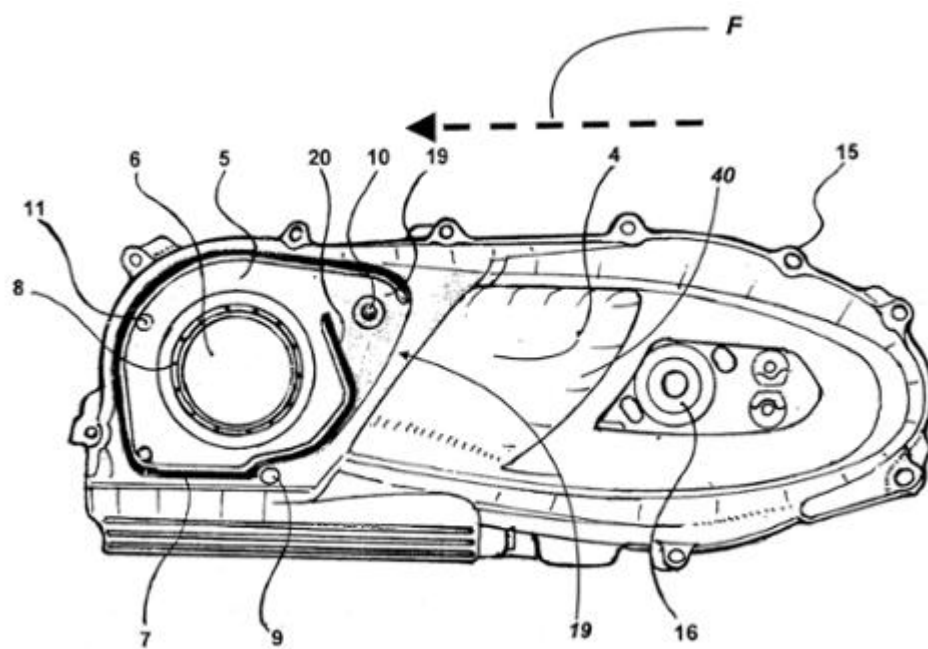
Viale Rinaldo Piaggio, 25, 56025 Pontedera (PI), Italy

(72) DOVERI, Stefano (IT).

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

(54) KẾT CẤU NẮP DỪNG CHO HỘP SỐ TRUYỀN ĐỘNG CỦA XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu nắp (1) dùng cho hộp số truyền động của xe máy, được bố trí nằm ngang để bảo vệ bộ phận truyền động truyền lực truyền động từ động cơ đến bánh sau, cho phép không khí sạch đi vào, mà không cần phải có bộ phận của thân xe bảo vệ, từ cửa hút không khí vào có thể có phần hở rộng và trong đó kết cấu nắp này bao gồm: bộ phận nắp thứ nhất (2) dùng để bảo vệ các bộ phận truyền động, mở rộng theo chiều dọc dọc theo hướng mà trùng với hướng xe chạy (F), từ vùng lùi trước (4), tương ứng với trục động cơ, đến vùng sau (13) tương ứng với trục truyền động của bánh sau và có lỗ hút không khí vào (6) được định vị ở cửa hút không khí vào của hộp số truyền động trong vùng lùi trước (4); bộ phận nắp thứ hai (3) xếp chồng lên vùng lùi trước (4) để bảo vệ lỗ hút không khí vào (6), tạo ra, với bộ phận nắp thứ nhất (2), cửa hút không khí vào (19) kéo dài từ mép trên đến mép dưới của bộ phận nắp thứ nhất (2) và tạo ra phần cửa hút không khí vào đối diện với vùng sau (13), được định hướng theo hướng đối diện với hướng xe máy chạy (F); và màng ngăn (20), được bố trí giữa bộ phận nắp thứ nhất (2) và bộ phận nắp thứ hai (3) ở cửa hút không khí vào (19), sao cho tạo ra kênh truyền động không khí hướng đến lỗ hút không khí vào (6).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu nắp dùng cho hộp số truyền động của xe máy, mà được định vị ở một phía bên của nó để bảo vệ bộ phận truyền động truyền lực truyền động từ động cơ đến bánh sau.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Do đó, kết cấu nắp như vậy mở rộng theo chiều dọc theo hướng mà trùng với hướng chạy của xe máy, từ vùng trước, mà tương ứng với các bộ phận truyền động, đến vùng sau mà hầu như tương ứng với trục truyền động của bánh sau.

Kết cấu nắp hầu như đóng vai trò kép: một mặt nó phải ngăn không cho bùn, bụi, mảnh vụn hoặc nước đi vào trong bánh răng truyền động, cũng gây ra tổn hại đáng kể; mặt khác nó phải cho phép tuần hoàn không khí mà được hút qua các khe hở được tạo ra riêng trong kết cấu nắp.

Do đó, dự định rằng không khí mà được hút vào phải không có khả năng bị nhiễm bẩn. Về việc này, xe chạy bằng động cơ có thể có bộ phận của thân xe bất kỳ mà bảo vệ các phần hở không bị nước và mảnh vụn, nhưng nếu không có bộ phận của thân xe này thì nguy cơ làm bẩn bánh răng dẫn động có thể ở mức cao.

Đơn yêu cầu cấp patent châu Âu số EP 2,474,435 A1 bộc lộ kết cấu hút không khí vào có phần hở được tạo ra trên bề mặt được để lộ ra của kết cấu nắp, nhưng vị trí này cần phải có bộ phận thân bảo vệ để vận hành một cách thích hợp.

Đơn yêu cầu cấp patent châu Âu số EP 2,827,024 mô tả kết cấu nắp dùng cho hộp số truyền động dạng hộp số truyền động biến thiên vô cấp (continuous variable transmission-CVT), mà có cửa hút không khí vào trên mép trên của nắp, hướng lên trên, được dự định để được bảo vệ bởi bộ phận khác của thân xe.

Đơn yêu cầu cấp patent châu Âu số 1,138,591 thể hiện nắp truyền động CVT mà có cửa hút không khí vào cũng được định vị trên mép trên của nắp, được định hướng nằm ngang tương đối với xe và có đường dẫn dạng chữ U được tạo ra trong kết cấu nắp để đưa không khí vào bộ lọc.

Đơn yêu cầu cấp patent châu Âu số 1,880,934 mô tả kết cấu nắp dùng cho hộp số truyền động CVT trong đó đầu vào không khí tương ứng được đặt trên mép trước của kết cấu này, liền kề với cửa hút không khí vào dùng cho bộ làm sạch không khí cấp cho bộ tiết lưu.

Cuối cùng, đơn yêu cầu cấp patent Châu âu số 2,019,233 bộc lộ phần hở thẳng hút không khí vào được bố trí nằm ngang trên kết cấu nắp dùng cho bề mặt phía truyền động CVT, có biên dạng hình mũi tên hướng về phía sau của xe và đường dẫn dẫn không khí được hút về phía bộ lọc. Phần hở, mỏng và có chiều dài đáng kể, tạo ra cửa hút không khí vào được định hướng nằm ngang, tương đối với xe.

Kết luận, trong các ví dụ đã biết của các kết cấu nắp dùng cho hộp số truyền động của xe máy hoặc xe scútor, cửa hút không khí vào, vận chuyển không khí về phía cơ cấu truyền động, có kích thước nhỏ hoặc chúng được dự định để được bảo vệ bởi bộ phận của thân xe và chúng được trang bị đường dẫn để ngăn ngừa sự làm bẩn cơ cấu truyền động do các tác nhân bên ngoài như chất nhiễm bẩn, bụi hoặc nước.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Vấn đề kỹ thuật của sáng chế là đề xuất kết cấu nắp mà cho phép khắc phục được nhược điểm nêu trên của giải pháp kỹ thuật đã biết.

Vấn đề như vậy được giải quyết bởi kết cấu nắp như được xác định trên đây và như được xác định trong điểm 1 yêu cầu bảo hộ. Cụ thể là, kết cấu nắp dùng cho hộp số truyền động của xe máy, được bố trí nằm ngang để bảo vệ bộ phận truyền động truyền lực truyền động từ động cơ đến bánh sau, trong đó kết cấu nắp này bao gồm bộ phận nắp thứ nhất được tạo kết cấu để bảo vệ bộ phận truyền động, mở rộng theo chiều dọc dọc theo hướng mà trùng với hướng xe chạy F, từ vùng lùi trước, tương ứng với trục động cơ, đến vùng sau tương ứng với trục truyền động của bánh sau và có lỗ hút

không khí vào định vị ở cửa hút không khí vào của hộp số truyền động trong vùng lùi trước; bộ phận nắp thứ hai xếp chồng một phần với vùng lùi trước để bảo vệ lỗ hút không khí vào, tạo thành, với bộ phận nắp thứ nhất, cửa hút không khí vào trong một phần ở bên trái vùng lùi trước không được che bởi bộ phận nắp thứ hai, kéo dài từ mép trên đến mép dưới của bộ phận nắp thứ nhất và tạo ra phần cửa hút không khí vào đối diện với vùng sau, được định hướng theo hướng đối diện với hướng xe máy chạy F; màng ngăn, được bố trí giữa các bộ phận nắp thứ nhất thứ hai ở cửa hút không khí vào, theo cách sao cho tạo ra kênh truyền động không khí hướng đến lỗ hút không khí vào; và tấm đế được bố trí giữa các bộ phận nắp thứ nhất thứ hai, tấm đế này có phần hõ tương ứng với lỗ hút không khí vào và được bịt kín với bộ phận nắp thứ nhất, trong đó tấm đế có rãnh tạo đường viền lỗ hút không khí vào và có đệm kín khí dùng cho thành theo mép nhô ra vuông góc từ mặt trong của bộ phận nắp thứ hai và tạo đường viền một phần lỗ hút không khí vào có biên dạng được uốn cong bịt kín, để tạo ra khoảng trống hình khuyên bên trong khoảng trống giữa tấm đế và bộ phận nắp thứ hai.

Ưu điểm chính có được bởi kết cấu nắp theo sáng chế là cho phép không khí sạch đi vào, mà không cần phải có bộ phận của thân xe bảo vệ, từ cửa hút không khí vào có thể có phần hõ rộng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế theo phương án được ưu tiên của nó sẽ được mô tả dưới đây, được đề xuất nhằm mục đích minh họa và không giới hạn phạm vi bảo hộ của sáng chế có dựa vào các hình vẽ kèm theo, trong đó:

Fig.1 thể hiện hình vẽ phối cảnh của kết cấu nắp theo một phương án của sáng chế;

Fig.2 thể hiện hình chiếu cạnh mặt cắt riêng phần của kết cấu nắp được thể hiện trên Fig.1;

Fig.3 thể hiện hình vẽ mặt cắt riêng phần của kết cấu nắp được thể hiện trên Fig.1 ở lỗ hút không khí vào;

Fig.4 thể hiện hình chiếu bằng của tấm đế của kết cấu được thể hiện trên Fig.1; và

Fig.5 thể hiện hình chiếu từ phía sau nắp của kết cấu nắp được thể hiện trên Fig.1, nghĩa là hình vẽ của bề mặt nắp được định hướng về phía tấm để được thể hiện trên Fig.4.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Theo các hình vẽ, kết cấu nắp nói chung được biểu thị là 1. Kết cấu này bao gồm bộ phận nắp thứ nhất 2 dùng để bảo vệ bộ phận truyền động, mà mở rộng theo chiều dọc theo hướng mà trùng với hướng xe máy chạy được biểu thị là F, từ vùng trước, mà tương ứng với hộp số truyền động, nghĩa là với trục truyền động của động cơ, đến vùng sau mà hầu như tương ứng với trục truyền động của bánh sau.

Bộ phận nắp thứ nhất 2 bao gồm lỗ hút không khí vào 6 dùng cho không khí làm mát của bộ phận bánh răng (không được thể hiện trên hình vẽ) mà là một phần của các thành phần truyền động. Lỗ hút không khí vào 6 được đặt trong vùng trước này.

Trong thực tế, các bộ phận bánh răng, được nối với động cơ, cũng truyền động quạt hút (không được thể hiện trên hình vẽ) mà hút không khí từ cửa hút không khí vào của hộp số truyền động được tạo ra trong vỏ động cơ của nó và mà được định vị trong vùng trước này của bộ phận nắp thứ nhất 2; quạt được truyền động một cách trực tiếp bởi trục của bộ phận bánh răng, cụ thể là chính trục động cơ. Hộp số truyền động, chỉ nhằm mục đích minh họa và không giới hạn phạm vi bảo hộ của sáng chế, có thể thuộc dạng hộp số truyền động biến thiên vô cấp (CVT).

Do đó, lỗ hút không khí vào 6 được định vị ở cửa hút không khí vào truyền động của xe máy, trong vùng trước, nghĩa là ở trục truyền động của quạt, mà ở đó bộ phận nắp thứ nhất tạo ra phần lõm, tạo ra độ võng hoặc khoang trên bộ phận nắp thứ nhất 2 mà kéo dài qua toàn bộ vùng trước, với ngoại trừ vùng sau 13 có lỗ đỡ 16 tương ứng với trục của puli truyền động (không được thể hiện trên hình vẽ).

Do đó, phần lõm của bộ phận nắp thứ nhất 2 và vùng trước của nó, theo phương án này, xếp chồng lên nhau để tạo ra vùng lùi trước 4, nghĩa là vùng có bề mặt ngoài thấp hơn vùng sau bề mặt ngoài.

Bộ phận nắp thứ nhất 2 có các mép loe dùng để khớp với vỏ động cơ của xe chạy bằng động cơ, mà bộ phận nắp được lắp cố định nhờ các bu lông được lắp vào trong các lỗ lắp cố định 15, được bố trí trên đường viền của bộ phận nắp thứ nhất 2.

Vỏ động cơ làm bằng kim loại, trong khi nắp có thể được tạo ra từ vật liệu dẻo.

Kết cấu 1 bao gồm bộ phận nắp thứ hai 3 xếp chồng một phần lên bộ phận nắp thứ nhất 2 trong vùng trước, mà do đó được che ít nhất một phần.

Cụ thể là, các mép của bộ phận nắp thứ hai 3 hầu như xếp chồng lên các mép của bộ phận nắp thứ nhất 2 trên đầu trước của nó, nghĩa là mép trước của bộ phận nắp thứ hai 3 được định vị trên đầu trước của bộ phận nắp thứ nhất 2 và trên các mép trên và dưới của bộ phận nắp thứ nhất 2.

Do đó, bộ phận nắp thứ hai 3, được phân cách về mặt vật lý với bộ phận nắp thứ nhất, là phương tiện bảo vệ lỗ hút không khí vào 6 và che ít nhất một phần lên vùng lùi trước 4. Bộ phận nắp thứ hai 3 được lắp cố định trên bộ phận nắp thứ nhất 2 nhờ các đinh vít được lắp chặt vào qua các lỗ 32, 34 của bộ phận nắp thứ hai 3 và các lỗ 9, 10, 11 của bộ phận nắp thứ nhất 2. Giữa bộ phận nắp thứ nhất 2 và bộ phận nắp thứ hai 3, tấm đế 5 được bịt kín, lần lượt được chốt bu lông vào bộ phận nắp thứ nhất 2. Thậm chí tấm đế 5 có phần hở mà tương ứng với lỗ hút không khí vào 6.

Các mép của bộ phận nắp thứ hai 3 tạo ra khớp kín khí trên tấm đế 5 (Fig.4) trên đầu trước của bộ phận nắp thứ nhất 2 và trên các mép trên và dưới của bộ phận nắp thứ nhất 2 và về việc này tấm đế 5 có rãnh 33 tạo đường viền lỗ hút không khí vào 6 và hoạt động như đệm kín khí đối với thành theo mép 23 nhô ra vuông góc từ mặt trong của bộ phận nắp thứ hai 3 (các hình vẽ Fig.3 và Fig.5).

Ngoài ra, giữa tấm đế 5 và bộ phận nắp thứ nhất 2, đệm kín khác 22 được tạo ra, nhờ có gân tăng cường nhô ra từ tấm đế 5, được chèn vào rãnh tương ứng của bộ phận nắp thứ nhất 2.

Trong vùng lùi trước 4 của bộ phận nắp thứ nhất 2, mép của bộ phận nắp thứ hai 3 đặt cách xa bề mặt của bộ phận nắp thứ nhất 2, nghĩa là từ vùng trước của nó.

Ở mép này, bộ phận nắp thứ hai 3 tạo ra, cùng với bộ phận nắp thứ nhất 2, cửa hút không khí vào 19 ở một phần của vùng lùi trước 4 bên trái không được che bởi bộ phận nắp thứ hai 3.

Cửa hút không khí vào 19 mở rộng từ mép trên đến mép dưới của bộ phận nắp thứ nhất 2, và tạo ra phần cửa hút không khí vào rộng đối diện với vùng sau (các hình vẽ Fig.1, Fig.2 và Fig.5), theo hướng đối diện với hướng xe chạy F thông thường của xe chạy bằng động cơ.

Tuy nhiên, cần phải lưu ý rằng phần cửa hút không khí vào của cửa hút không khí vào 19 vẫn thấp hơn mức được xác định bởi bề mặt ngoài của bộ phận nắp thứ hai 3 và từ mức bề mặt ngoài của vùng sau 13 của bộ phận nắp thứ nhất 2, bên trong phần lõm của vùng lùi trước 4 và sau đó còn bảo vệ hơn nữa (Fig.1). Vùng lùi trước 4 ăn khớp với vùng sau 13 của bộ phận nắp thứ nhất 2 nhờ cầu nâng nghiêng 40, để tránh sự hỗn loạn mà có thể được tạo trong một bước.

Cụ thể là, cần phải lưu ý rằng phần lùi trước 4 chiếm khoảng hai phần ba phần kéo dài theo chiều dọc tổng thể của bộ phận nắp thứ nhất 2, trong khi bộ phận nắp thứ hai 3 che khoảng một phần ba phần kéo dài này, bắt đầu từ đầu trước của nó.

Một phần của vùng lùi trước 4 bên trái không được che bởi bộ phận nắp thứ hai 3 tiến đến vùng tĩnh mà từ đó dòng không khí được hút.

Đến lượt mình, các bề mặt ngoài của bộ phận nắp thứ hai 3 và bề mặt sau 13, có cùng một mức tương đối với nhau, tạo ra một bề mặt phẳng ngoài, nghĩa là bề mặt ngoài chung của kết cấu nắp 1 cải thiện các đặc tính biên dạng khí động học của nó.

Cửa hút không khí vào 19 (các hình vẽ Fig.1 và Fig.2) có một đầu của nó, tương ứng với mép trên của bộ phận nắp thứ nhất 2, mà được định vị gần hơn với vùng sau 13 so với đầu đối diện trên mép dưới; do đó cửa hút không khí vào 19 có biên dạng nghiêng về phía vùng sau 13.

Cuối cùng, kết cấu nắp 1 bao gồm màng ngăn 20, được bố trí giữa bộ phận nắp thứ nhất 2 và bộ phận nắp thứ hai 3 ở phía bên trong không đáng kể cửa hút không khí vào 19, màng ngăn 20 được nghiêng theo hướng đối diện tương đối với cửa hút không khí vào 19 sao cho tạo ra kênh truyền động không khí. Cụ thể là, màng ngăn 20 nhô ra

vuông góc với mặt trong của bộ phận nắp thứ hai 3 (Fig.5) và được lắp vào trong rãnh 33 của tấm đế 5 mà tiếp nhận một đầu của nó.

Ở cửa hút không khí vào 19, các thanh mỏng hoặc cánh 12 được tạo ra giữa bộ phận nắp thứ nhất 2 và bộ phận nắp thứ hai 3; chúng được tạo ra liền khối, như màng ngăn 20, với bộ phận nắp thứ hai 3 và chúng nhô ra vuông góc từ mặt trong của nó (Fig.5) về phía tấm đế 5.

Các thanh mỏng 12 như vậy, mà tạo ra kết cấu hàu như là kiểu chớp ở cửa hút không khí vào 19, được nghiêng như màng ngăn 20, theo hướng đối diện tương đối với độ nghiêng của cửa hút không khí vào 19 để truyền động không khí được hút bởi hộp số truyền động hướng đến lỗ vào 6.

Tấm đế 5 cũng bao gồm đệm kín 8 được tạo ra bởi răng thứ nhất 31, được bố trí trên đường viền của lỗ hút không khí vào 6 và răng thứ hai 35, được bố trí trên đường ngoài đồng tâm với mép định ranh lỗ hút không khí vào 6. Khoảng trống giữa răng thứ nhất 31 và răng thứ hai 35 có thể được chiếm giữ bởi bộ lọc 21, có hình dạng vòng.

Cần phải lưu ý rằng, do dạng hình học được mô tả trên đây, màng ngăn 20 và thành theo mép 23, khoảng trống bảo vệ được tạo ra xung quanh toàn bộ lỗ hút không khí vào 6, với không khí mà được vận chuyển lên đến nó. Theo cách này, mảnh vụn và chất lỏng mà, mặc dù tất cả cản trở, đi vào cửa hút không khí vào 19 sẽ rơi vào trong khoảng trống hình khuyên để tích tụ bên dưới lỗ hút không khí vào 6.

Cụ thể là, theo phương án này và theo Fig.5, màng ngăn 20 là phần tiếp tục của thành theo mép 23 của bộ phận nắp thứ hai 3, tạo đường viền một phần lỗ hút không khí vào 6 để tạo ra khoảng trống hình khuyên bên trong khoảng trống giữa tấm đế 5 và bộ phận nắp thứ hai 3.

Màng ngăn 20 có đầu cuối 41 tạo ra phần cửa hút không khí vào thu hẹp A tương đối với cửa hút không khí vào 19. Như có thể nhìn thấy được, phần cửa hút không khí vào thu hẹp A có vùng hở hẹp mà nhỏ hơn hoặc bằng 50% vùng hở được tạo ra bởi cửa hút không khí vào 19.

Từ phần vào của cửa hút không khí vào 19 đến phần cửa hút không khí vào thu hẹp A trên đầu cuối 41 của màng ngăn 20, vùng dòng không khí di chuyển giảm từ từ.

để thu hẹp phễu được tạo ra bởi màng ngăn 20 và bởi thành theo mép 23 của bộ phận nắp thứ hai 3, dẫn không khí di chuyển dọc theo hướng hầu như tiếp tuyến với thành theo mép 23, mà có biên dạng được uốn cong đóng kín, nghĩa là biên dạng tròn thô bao xung quanh lỗ hút không khí vào 6.

Do đó, dòng không khí được hút vào bên trong bộ phận nắp thứ hai 3 làm tăng tốc độ của nó đi từ cửa hút không khí vào 19 đến phần cửa hút không khí vào thu hẹp A, để thúc đẩy quá trình tuần hoàn gió xoáy không khí bên trong bộ phận nắp thứ hai 3, mà dễ bị phân cách giữa không khí và mảnh vụn có thể xảy ra bao gồm bùn, chất làm bẩn, bụi và nước.

Trong kết cấu nắp được mô tả trên đây, để đáp ứng các nhu cầu khác nữa và tùy ý, người có hiểu biết trung bình trong lĩnh vực này có thể thực hiện một vài sửa đổi và thay đổi khác nữa, tuy nhiên tất cả chúng đều nằm trong phạm vi bảo hộ của sáng chế, như được xác định bởi các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu nắp (1) dùng cho hộp số truyền động của xe máy, được bố trí nằm ngang để bảo vệ bộ phận truyền động truyền lực truyền động từ động cơ đến bánh sau, trong đó kết cấu nắp này bao gồm:

bộ phận nắp thứ nhất (2) được tạo kết cấu để bảo vệ bộ phận truyền động, mở rộng theo chiều dọc dọc theo hướng mà trùng với hướng xe chạy (F), từ vùng lùi trước (4), tương ứng với trục động cơ, đến vùng sau (13) tương ứng với trục truyền động của bánh sau và có lỗ hút không khí vào (6) định vị ở cửa hút không khí vào của hộp số truyền động trong vùng lùi trước (4);

bộ phận nắp thứ hai (3) xếp chồng một phần với vùng lùi trước (4) để bảo vệ lỗ hút không khí vào (6), tạo thành, với bộ phận nắp thứ nhất (2), cửa hút không khí vào (19) trong một phần ở bên trái vùng lùi trước không được che bởi bộ phận nắp thứ hai (3), kéo dài từ mép trên đến mép dưới của bộ phận nắp thứ nhất (2) và tạo ra phần cửa hút không khí vào đối diện với vùng sau (13), được định hướng theo hướng đối diện với hướng xe máy chạy (F);

màng ngăn (20), được bố trí giữa các bộ phận nắp thứ nhất thứ hai (2, 3) ở cửa hút không khí vào (19), theo cách sao cho tạo ra kênh truyền động không khí hướng đến lỗ hút không khí vào (6); và

tấm đế (5) được bố trí giữa các bộ phận nắp thứ nhất thứ hai (2, 3), tấm đế (5) này có phần hở tương ứng với lỗ hút không khí vào (6) và được bịt kín với bộ phận nắp thứ nhất (2),

trong đó tấm đế (5) có rãnh (33) tạo đường viền lỗ hút không khí vào (6) và có đệm kín khí dùng cho thành theo mép (23) nhô ra vuông góc từ mặt trong của bộ phận nắp thứ hai (3) và tạo đường viền một phần lỗ hút không khí vào (6) có biên dạng được uốn cong bịt kín, để tạo ra khoảng trống hình khuyên bên trong khoảng trống giữa tấm đế (5) và bộ phận nắp thứ hai (3).

2. Kết cấu nắp (1) theo điểm 1, trong đó cửa hút không khí vào (19) có một đầu của nó, tương ứng với mép trên của bộ phận nắp thứ nhất (2), mà được định vị gần hơn với vùng sau (13) so với đầu đối diện trên mép dưới, cửa hút không khí vào (19) có biên dạng nghiêng về phía vùng sau (13).

3. Kết cấu nắp (1) theo điểm 2, trong đó ở cửa hút không khí vào (19), các thanh mỏng (12) được tạo ra giữa các bộ phận nắp thứ nhất và thứ hai (2, 3) để tạo ra kết cấu kiểu chớp tương ứng với cửa hút không khí vào (19).

4. Kết cấu nắp (1) theo điểm 3, trong đó cả màng ngăn (20) và các thanh mỏng (12) được nghiêng theo hướng đối diện với hướng nghiêng của biên dạng cửa hút không khí vào (19).

5. Kết cấu nắp (1) theo điểm 1, trong đó tấm đế (5) cũng có đệm kín (8) tạo đường viền lỗ hút không khí vào (6), để tiếp nhận bộ lọc (21).

6. Kết cấu nắp (1) theo điểm 1, trong đó phần cửa hút không khí vào của cửa hút không khí vào (19) vẫn ở bên dưới mức được xác định bởi bề mặt ngoài của bộ phận nắp thứ hai (3) và bởi bề mặt ngoài của vùng sau (13) của bộ phận nắp thứ nhất (2).

7. Kết cấu nắp (1) theo điểm 6, trong đó vùng lùi trước (4) được nối với vùng sau (13) nhờ cầu nâng nghiêng (40).

8. Kết cấu nắp (1) dùng cho hộp số truyền động của xe máy, được bố trí nằm ngang để bảo vệ bộ phận truyền động truyền lực truyền động từ động cơ đến bánh sau, trong đó kết cấu nắp này bao gồm:

bộ phận nắp thứ nhất (2) được tạo kết cấu để bảo vệ bộ phận truyền động, mở rộng theo chiều dọc dọc theo hướng mà trùng với hướng xe chạy (F), từ vùng lùi trước

(4), tương ứng với trục động cơ, đến vùng sau (13) tương ứng với trục truyền động của bánh sau và có lỗ hút không khí vào (6) định vị ở cửa hút không khí vào của hộp số truyền động trong vùng lùi trước (4);

bộ phận nắp thứ hai (3) xếp chồng một phần với vùng lùi trước (4) để bảo vệ lỗ hút không khí vào (6), tạo thành, với bộ phận nắp thứ nhất (2), cửa hút không khí vào (19) trong một phần ở bên trái vùng lùi trước không được che bởi bộ phận nắp thứ hai (3), kéo dài từ mép trên đến mép dưới của bộ phận nắp thứ nhất (2) và tạo ra phần cửa hút không khí vào đối diện với vùng sau (13), được định hướng theo hướng đối diện với hướng xe máy chạy (F); và

màng ngăn (20), được bố trí giữa các bộ phận nắp thứ nhất thứ hai (2, 3) ở cửa hút không khí vào (19), theo cách sao cho tạo ra kênh truyền động không khí hướng đến lỗ hút không khí vào (6); trong đó phần cửa hút không khí vào của cửa hút không khí vào (19) vẫn ở bên dưới mức được xác định bởi bề mặt ngoài của bộ phận nắp thứ hai (3) và bởi bề mặt ngoài của vùng sau (13) của bộ phận nắp thứ nhất (2), vùng lùi trước (4) được nối với vùng sau (13) nhờ cầu nâng nghiêng (40) và trong đó vùng lùi trước (4) chiếm khoảng hai phần ba phần mở rộng toàn phần theo chiều dọc, của bộ phận nắp thứ nhất (2), trong khi bộ phận nắp thứ hai (3) che một phần ba phần mở rộng toàn phần, bắt đầu từ đầu trước của nó.

9. Kết cấu nắp (1) theo điểm 1, trong đó màng ngăn (20) là phần nối tiếp của thành theo mép (23) của bộ phận nắp thứ hai (3).

10. Kết cấu nắp (1) theo điểm 1, trong đó từ phần cửa hút không khí vào của cửa hút không khí vào (19) đến phần cửa hút không khí vào thu hẹp (A) trên đầu cuối (41) của màng ngăn (20), vùng dòng không khí di chuyển giảm từ từ do màng ngăn (20) và thành theo mép (23) của bộ phận nắp thứ hai (3) tạo ra phễu hẹp định hướng dòng không khí dọc theo hướng gần như tiếp tuyến với thành theo mép (23) bao quanh lỗ hút không khí vào (6).

11. Kết cấu nắp (1) theo điểm 10, trong đó phần cửa hút không khí vào thu hẹp (A) được tạo ra bởi đầu cuối (41) của màng ngăn (2) có vùng dòng không khí di chuyển nhỏ hơn hoặc bằng 50% vùng dòng không khí di chuyển tương ứng được tạo ra bởi phần cửa hút không khí vào của cửa hút không khí vào (19).

12. Kết cấu nắp (1) theo điểm 1, trong đó mép trước của bộ phận nắp thứ hai (3) được đặt trên đầu trước của bộ phận nắp thứ nhất (2) và một phần ở bên trái vùng lùi trước (4) không được che bởi bộ phận nắp thứ hai (3) tiến đến vùng tĩnh mà dòng không khí được hút từ đó qua cửa hút không khí vào (19).

13. Kết cấu nắp (1) theo điểm 12, trong đó các bề mặt ngoài của bộ phận nắp thứ hai (3) và của bề mặt sau (13) tạo ra một bề mặt phẳng bên ngoài, nghĩa là bề mặt ngoài chung của kết cấu nắp (1).

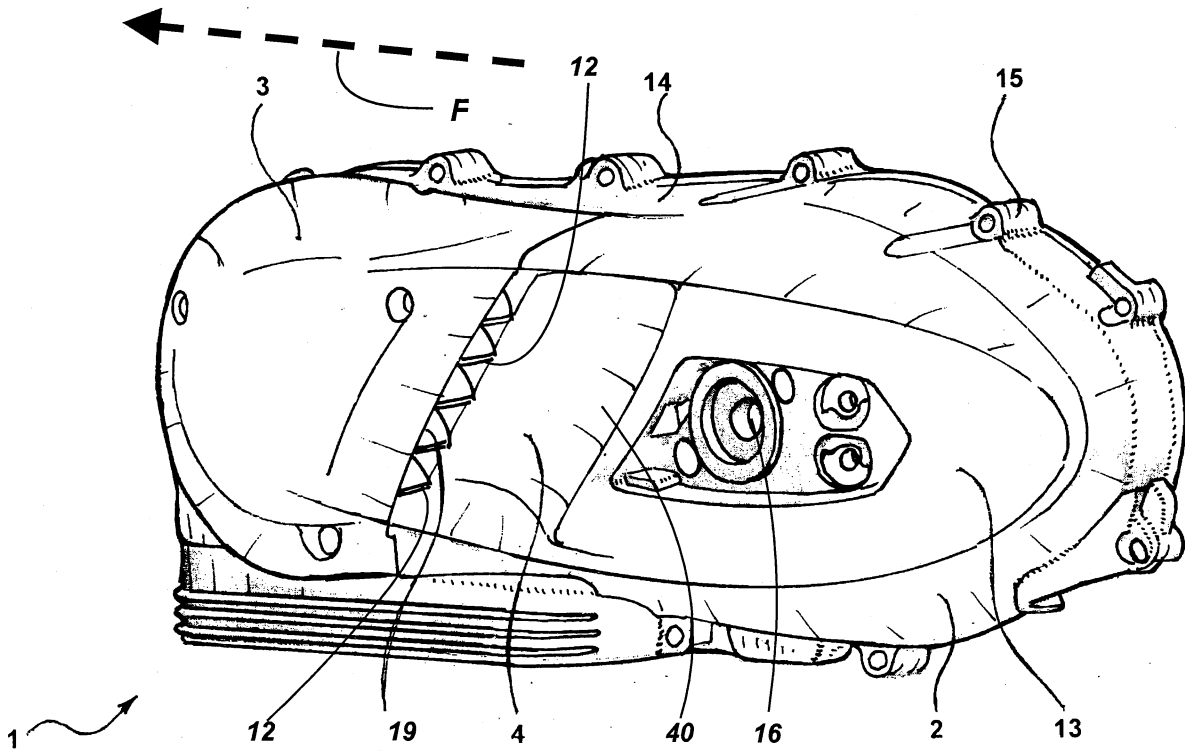


FIG. 1

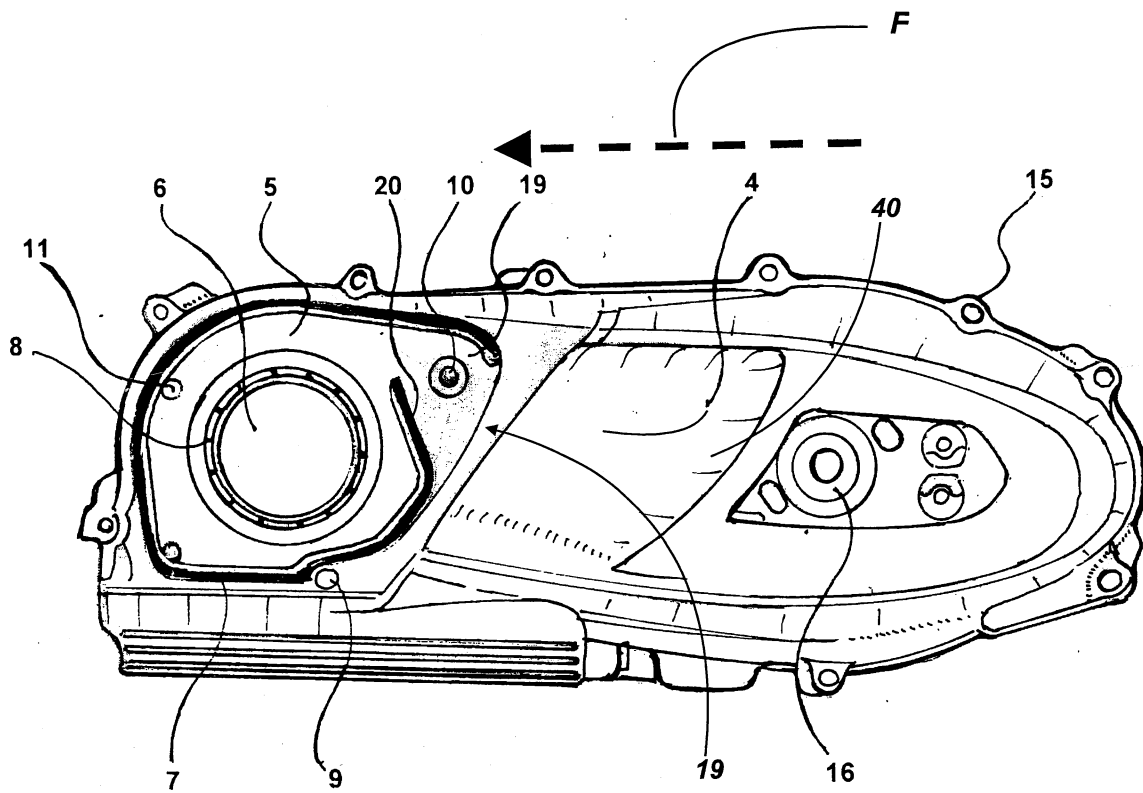


FIG. 2

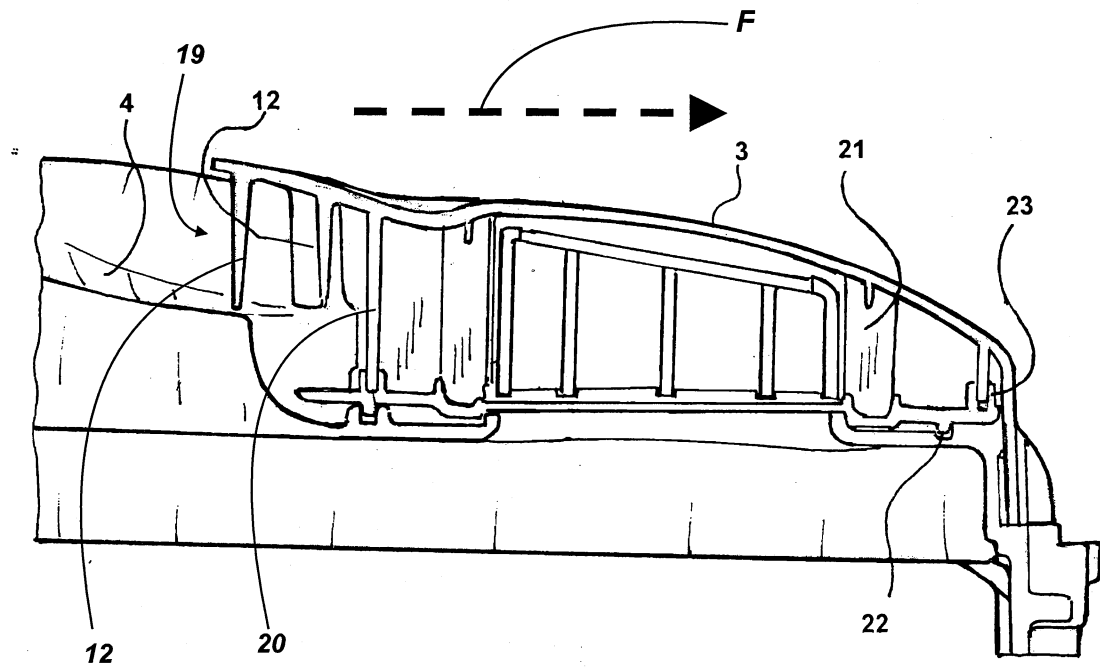


FIG. 3

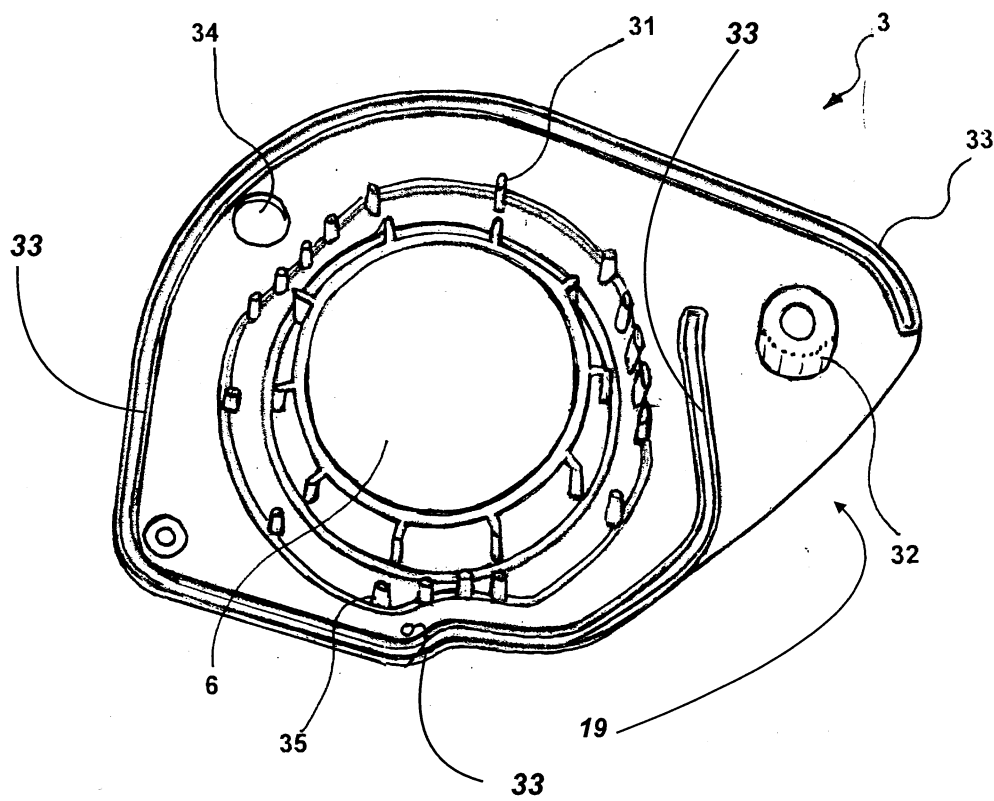
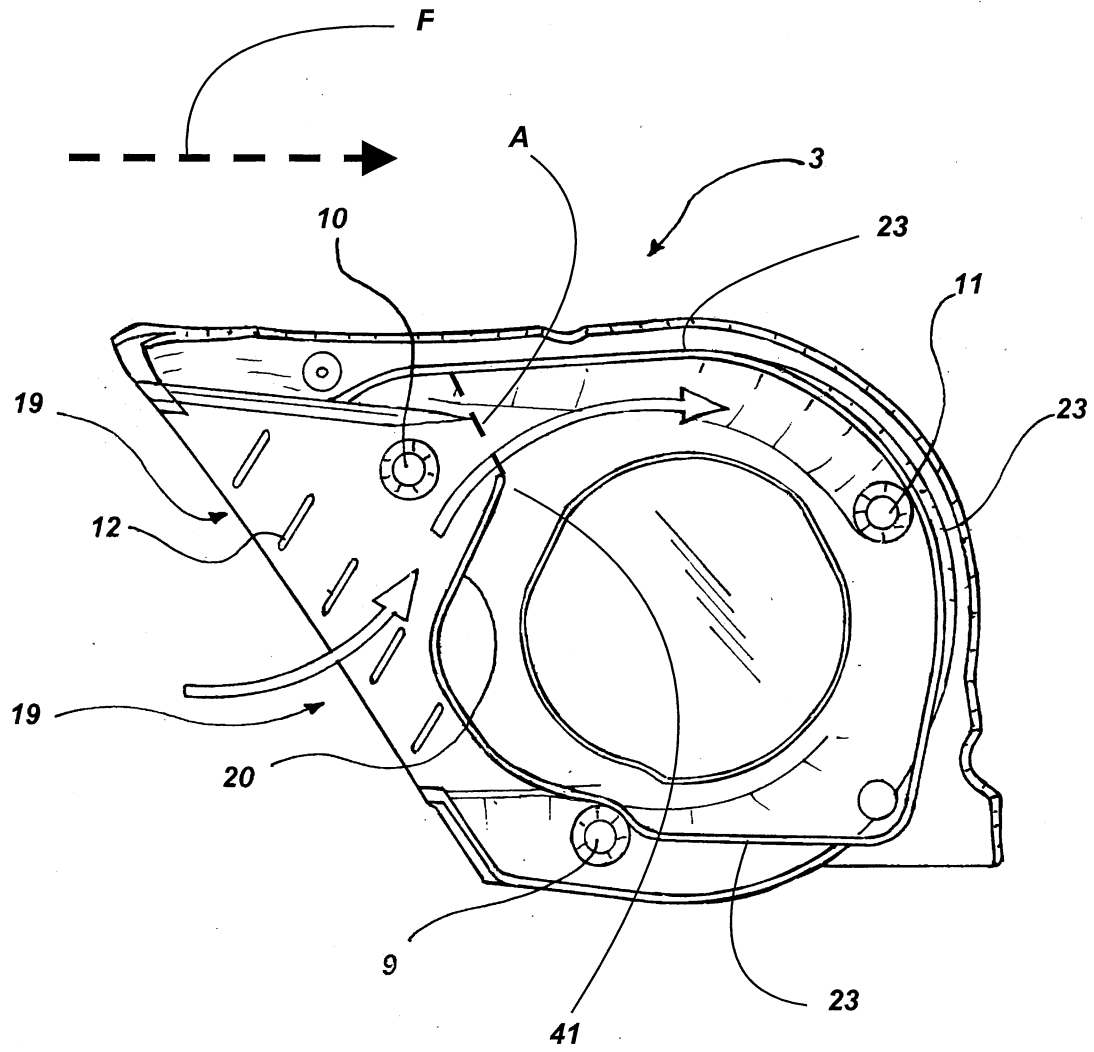


FIG. 4

**FIG.5**