



(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)



1-0041778

(51)^{2020.01} F01N 1/08

(13) B

(21) 1-2021-05395

(22) 21/02/2019

(86) PCT/JP2019/006501 21/02/2019

(87) WO2020/170381 27/08/2020

(45) 25/11/2024 440

(43) 25/11/2021 404

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

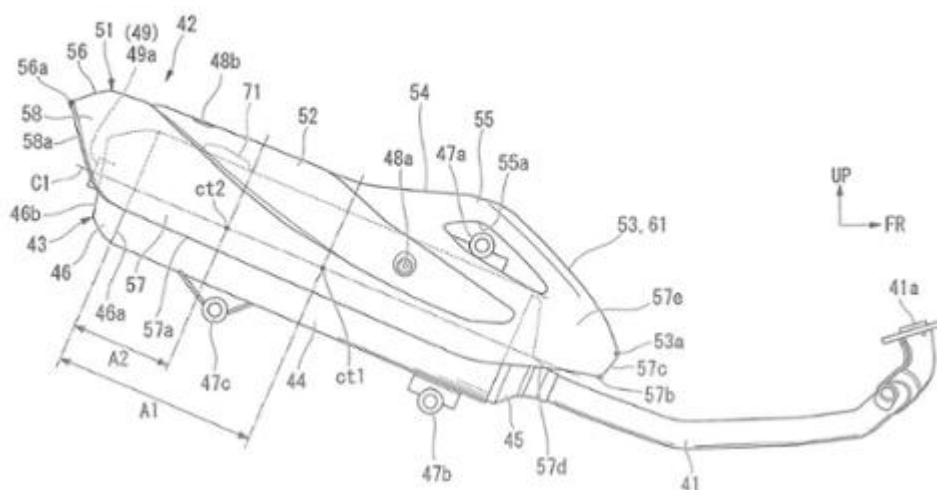
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan

(72) SHIMMURA Hiroyuki (JP); SHIMIZU Takahiko (JP); TADOKORO Hiroshi (JP);
NAKANISHI Ryuichi (JP); HIGASHI Akiyoshi (JP); KUBO Toshihiro (JP).

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

(54) KẾT CẤU BỘ GIẢM THANH CỦA XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm bộ giảm thanh (42) thực hiện việc giảm thanh khí xả được xả ra từ động cơ đốt trong (E). Bộ giảm thanh (42) bao gồm thân chính của bộ giảm thanh (43) có cửa xả (49a) tại đầu sau, và bộ phận che (51) mà được gắn vào thân chính của bộ giảm thanh (43). Bộ giảm thanh (42) bao gồm phần nhô (71) được để nhô ra từ bề mặt ngoài (43b) của thân chính của bộ giảm thanh (43) và tạo ra dòng xoáy định trước trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài (43b). Phần nhô (71) được tạo ra ở đằng sau phần giữa (ct1) của bộ giảm thanh (42) theo hướng dọc của bộ giảm thanh (42).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ví dụ, tài liệu sáng chế 1 mô tả kết cấu trong đó bộ giảm âm thực hiện việc giảm thanh của khí xả của động cơ đốt trong được bố trí ở một bên của bánh xe sau của xe máy. Để bảo vệ bộ giảm âm nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe và để đảm bảo sự tản nhiệt, kết cấu này bao gồm bộ bảo vệ thứ nhất trong phần trước của bộ giảm âm và bao gồm bộ bảo vệ thứ hai có chiều rộng hẹp hơn so với bộ bảo vệ thứ nhất trong phần sau của bộ giảm âm.

Tài liệu được trích dẫn

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản No. 2009-264293

Đôi khi, trong các bộ giảm âm nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe, các giải pháp đối phó với gió phía trước là được mong muốn. Liên quan tới các giải pháp đối phó với gió phía trước, ngoài việc làm giảm sức cản không khí, việc hạn chế sự cuốn gió phía trước vào trong cửa xả cũng là điều được mong muốn.

Tuy nhiên, trong các kết cấu đã biết trước đây, các giải pháp đối phó với gió phía trước chưa từng được đề xuất, và các vấn đề nêu trên vẫn chưa được giải quyết.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do đó, mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó sức cản không khí xung quanh bộ giảm thanh để làm giảm âm khí xả của động cơ có thể được hạn chế và sự ảnh hưởng đến khí xả có thể được hạn chế.

Nhằm giải quyết các vấn đề nêu trên, khía cạnh thứ nhất của sáng chế đề xuất kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên 1 bao gồm bộ giảm

âm 42 thực hiện việc giảm thanh khí xả được xả từ động cơ đốt trong E. Bộ giảm âm 42 bao gồm thân chính của bộ giảm âm 43 và bộ phận che 51 mà được gắn vào thân chính của bộ giảm âm 43. Thân chính của bộ giảm âm 43 bao gồm phần nhô 71 được để nhô ra từ bề mặt ngoài 43b của nó và tạo ra dòng xoáy định trước trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài 43b. Phần nhô 71 được tạo ra tại một phần của thân chính của bộ giảm âm 43 được che bằng bộ phận che 51.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ nhất nêu trên, thân chính của bộ giảm thanh 43 có nắp chụp đầu 46 được định vị tại phần đầu sau và cửa xả 49a nằm trong phần chụp cuối 46 và thải khí xả vào môi trường. Ít nhất một trong số bộ phận che 51 và nắp chụp đầu 46 kéo dài về phía sau vượt quá cửa xả 49a.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ hai nêu trên, phần nắp che đầu sau 56 được định vị ở đằng sau nắp chụp đầu 46, và được nghiêng xuống so với đường tâm C1 của thân chính của bộ giảm âm 43 trên hình chiếu cạnh được tạo ra tại phần đầu sau của phần bề mặt trên 52 của bộ phận che 51. Phần nắp che đầu sau 56 kéo dài về phía sau vượt quá cửa xả 49a.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh nêu trên, phần nhô 71 chỉ được tạo ra ở đằng sau vị trí giữa ct1 của bộ giảm âm 42 theo hướng dọc của bộ giảm âm 42.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh nêu trên, phần nhô 71 có hướng dọc của phần nhô được hướng theo hướng trước-sau của xe, và kích thước Y1 theo hướng dọc của phần nhô lớn hơn các kích thước X1, Z1 theo hướng vuông góc với hướng dọc của phần nhô.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh nêu trên, các phần nhô 71 nằm theo chu vi ngoài của bộ giảm âm 42.

Khía cạnh thứ bảy của sáng chế đề xuất kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên 1 bao gồm bộ giảm âm 42 thực hiện việc giảm thanh khí xả được xả từ động cơ đốt trong E. Bộ giảm âm 42 bao gồm phần nhô 71 được để nhô ra từ bề mặt ngoài 43b của nó và tạo ra dòng xoáy định trước trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài 43b. Phần nhô 71 có hướng dọc của phần nhô

được hướng theo hướng trước-sau của xe. Phần nhô 71 có hình dạng núi có phần đỉnh nhô Zt trên hình chiếu cạnh vuông góc với hướng dọc của phần nhô. Phần nghiêng phía trước dốc lên về phía phần đỉnh nhô Zt từ phần đầu trước của phần nhô được tạo ra ở phía trước của phần nhô 71 theo hướng trước-sau của xe. Phần nghiêng phía sau dốc xuống về phía phần đầu sau của phần nhô từ phần đỉnh nhô Zt được tạo ra ở phía sau phần nhô 71 theo hướng trước-sau của xe.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ bảy nêu trên, phần nghiêng phía trước dài hơn phần nghiêng phía sau theo hướng dọc của phần nhô.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ bảy nêu trên, phần nghiêng phía sau dài hơn phần nghiêng phía trước theo hướng dọc của phần nhô.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, do phần nhô để tạo ra dòng xoáy trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài được tạo ra trên bề mặt ngoài của bộ giảm âm, hiệu quả làm chậm sự phân chia gió phía trước từ bề mặt ngoài của bộ giảm âm đạt được do dòng xoáy định trước đã được tạo ra ở đằng sau phần nhô. Vì lý do đó, sức cản không khí do sự phân chia gió phía trước ngay ở đằng sau đầu sau của bộ giảm âm có thể được hạn chế. Ngoài ra, sự cuốn gió phía trước hướng về cửa xả tại đầu sau của bộ giảm âm được hạn chế, và do đó việc xả khí có hiệu quả có thể được thực hiện mà không cản trở khí xả đi ra khỏi cửa xả.

Theo các khía cạnh thứ hai và thứ ba của sáng chế, do kết cấu bộ giảm thanh có dạng trong đó ít nhất một trong số bộ phận che và nắp chụp đầu kéo dài về phía sau vượt quá cửa xả và giấu cửa xả, nên các đặc tính về bên ngoài có thể được cải thiện, và ảnh hưởng của gió cuốn từ đầu sau của bộ phận che và nắp chụp đầu trên cửa xả có thể được hạn chế.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, do phần nhô được tạo ra tại phần nửa sau của bộ giảm âm theo hướng dọc, nên dòng xoáy của gió phía trước đã tạo ra do phần nhô dễ dàng tới vị trí đầu sau của bộ giảm âm, và do đó sự cuốn gió phía trước tại vị trí đầu sau của bộ giảm âm có thể được hạn chế một cách có hiệu quả.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, do kích thước của phần nhô theo hướng vuông góc với hướng dọc của phần nhô được hướng theo hướng trước-sau

của xe nhỏ hơn kích thước theo hướng dọc của phần nhô, nên sức cản không khí của phần nhô có thể giảm. Ngoài ra, do kích thước của phần nhô theo hướng dọc của phần nhô được hướng theo hướng trước-sau của xe lớn, sự thay đổi áp suất trong dòng gió phía trước có thể trở nên vừa phải và việc tạo ra tiếng ồn của gió có thể được hạn chế bằng cách áp dụng độ dài này của phần nhô.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, do các phần nhô để tạo ra dòng xoáy trong gió phía trước được bố trí theo chu vi ngoài của bộ giảm âm, nên sự cuốn gió phía trước được hạn chế bởi việc tạo ra dòng xoáy trong toàn bộ chu vi ngoài của bộ giảm âm, và do đó sự ảnh hưởng đến hiệu quả xả có thể được hạn chế hơn nữa.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, do phần trước của phần nhô có phần nghiêng phía trước dốc lên dần và phần sau của phần nhô có phần nghiêng phía sau dốc xuống dần, nên sức cản không khí của phần nhô có thể được giảm hơn nữa, và sự thay đổi áp suất trong dòng gió phía trước có thể trở nên vừa phải.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, do phần nghiêng phía trước có hình dạng dốc thoải hơn so với phần nghiêng phía sau, nên sức cản không khí tại phần trước của phần nhô có thể được giảm hơn nữa, và hiệu quả tạo ra dòng xoáy có thể được tăng bằng cách tạo dốc phần nghiêng phía sau dốc đứng.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, do phần nghiêng phía sau có hình dạng dốc thoải hơn so với phần nghiêng phía trước, nên sức cản không khí tại phần sau của phần nhô có thể được giảm hơn nữa, và hiệu quả tạo dòng xoáy có thể được cải thiện hơn nữa bằng cách làm tăng lưu lượng của gió phía trước tại phần sau của phần nhô.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải của phần xung quanh bộ giảm âm của xe máy nêu trên.

Fig.3 là hình chiếu bằng của phần xung quanh bánh xe sau của xe máy nêu trên.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của phần xung quanh bộ giảm âm của xe máy nêu trên.

Fig.5 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải của bộ giảm âm và ống xả của xe máy nêu trên.

Fig.6 là hình chiếu bằng của bộ giảm âm và ống xả của xe máy nêu trên.

Fig.7 là hình chiếu cạnh của phần trước của bộ giảm âm của xe máy nêu trên.

Fig.8 là hình chiếu bằng của phần trước của bộ giảm âm của xe máy nêu trên.

Fig.9 là hình chiếu cạnh của thân chính của bộ giảm âm của bộ giảm âm nêu trên.

Fig.10 là hình chiếu bằng của thân chính của bộ giảm âm được thể hiện trên Fig.9.

Fig.11 là hình chiếu nhìn từ phía sau của bộ giảm âm được thể hiện trên Fig.9.

Fig.12(a) là hình chiếu bằng phần nhô để tạo ra dòng xoáy được tạo ra trong thân chính của bộ giảm âm nêu trên, và Fig.12(b) là hình chiếu cạnh của phần nhô để tạo ra dòng xoáy được thể hiện trên Fig.12(a).

Fig.13(a) là hình chiếu bằng của nêu trên phần nhô được hướng ngược với hướng trước-sau, và Fig.13(b) là hình chiếu cạnh của phần nhô được thể hiện trên Fig.13(a).

Fig.14(a) là hình vẽ giải thích hoạt động của bộ giảm âm mà không có phần nhô nêu trên, và Fig.14(b) là hình vẽ giải thích hoạt động của bộ giảm âm đã được tạo ra với phần nhô nêu trên.

Fig.15 là hình chiếu cạnh của một phần của bộ giảm âm theo ví dụ biến thể trong đó phần nhô để tạo ra dòng xoáy được tạo ra trong bộ phận che của bộ giảm âm nêu trên.

Fig.16 là hình chiếu bằng của một phần của bộ giảm âm được thể hiện trên Fig.15.

Fig.17 là hình chiếu nhìn từ phía sau của một phần của bộ giảm âm được thể hiện trên Fig.15.

Fig.18 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải của xe máy theo phương án thứ hai của sáng chế.

Fig.19 là hình chiếu cạnh của bộ giảm âm của xe máy theo phương án thứ hai.

Fig.20 là hình chiếu bằng của bộ giảm âm được thể hiện trên Fig.19.

Fig.21 là hình chiếu nhìn từ phía sau của bộ giảm âm được thể hiện trên Fig.19.

Fig.22 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải của xe máy theo phương án thứ ba của sáng chế.

Fig.23 là hình chiếu cạnh của bộ giảm âm của xe máy theo phương án thứ ba.

Fig.24 là hình chiếu bằng của bộ giảm âm được thể hiện trên Fig.23.

Fig.25 là hình chiếu nhìn từ phía sau của bộ giảm âm được thể hiện trên Fig.23.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, một phương án của sáng chế sẽ được mô tả dựa vào các hình vẽ. Trừ khi có quy định khác được chỉ rõ trong phần mô tả, các hướng trước, sau, trái, phải, và các hướng tương tự là tương tự như các hướng trên xe, chúng sẽ được mô tả ở dưới. Ngoài ra, mũi tên FR chỉ về phía trước của xe, mũi tên LH chỉ phía trái của xe, và mũi tên UP chỉ về phía bên trên của xe được ký hiệu ở những chỗ thích hợp trên các hình vẽ đã được sử dụng trong phần mô tả sau.

Tổng thể xe

Như được minh họa trên Fig.1, xe máy (xe kiểu ngồi để chân hai bên) 1 theo phương án này bao gồm ống đầu 13 trong phần đầu trước của khung thân xe F. Các càng trước 11 đỡ theo kiểu có thể xoay được bánh xe trước WF và tay lái 12 được đỡ bởi ống đầu 13 theo cách có thể điều khiển được. Phía dưới của phần trước của cụm động lực kiểu lắc (dưới đây sẽ được gọi là cụm động lực U) được đỡ bởi phần dưới của khung thân xe F theo kiểu có thể lắc được theo phương thẳng đứng. Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên kiểu lắc bao gồm cụm động

lực U trong đó động cơ (động cơ đốt trong) E và bánh xe sau WR (bánh xe dẫn động) lắp liền khối so với khung thân xe F (thân chính của thân xe).

Cũng được thể hiện trên Fig.3, cụm động lực U là một cụm liền khối trong đó động cơ E có nhiệm vụ làm động cơ của xe máy 1 được bố trí tại phần trước, và bộ truyền động M thực hiện việc chuyển đổi tốc độ theo công suất ra của động cơ E được bố trí trên phía trái của phần sau, một cách tương ứng. Trục bánh xe (trục bánh xe sau AR) của bánh xe sau WR (bánh xe dẫn động) được đỡ bởi phần sau của bộ truyền động M. Ví dụ, phía dưới của phần trước của cụm động lực U được đỡ bởi phần đỡ của phần dưới của khung thân xe F theo kiểu có thể lắp được theo phương thẳng đứng nhờ khâu nối treo và cơ cấu tương tự. Phần đầu sau của cụm động lực U được đỡ bởi phần đầu sau của khung thân xe F nhờ các bộ giảm xóc sau 9 (cơ cấu giảm xóc). Đường tâm CL trên Fig.3 thể hiện đường tâm của thân xe theo hướng bên.

Như được minh họa trên Fig.1, khung thân xe F bao gồm khung dưới 14 kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu 13, khung dưới 15 kéo dài về phía sau từ phần đầu dưới của khung dưới 14, và các khung sau 16 kéo dài lên trên về phía sau từ phần đầu sau của khung dưới 15. Các bậc để chân phải và trái 19 dùng cho người ngồi sau được đỡ bởi các phần trước của các khung sau 16 nhờ các giá treo (không được minh họa trên hình vẽ). Các bậc để chân phải và trái 19 dùng cho người ngồi sau có thể chuyển giữa trạng thái sử dụng nhô ra phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe gần như theo phương nằm ngang và trạng thái đã gấp nghiêng lên trên về phía sau. Hình vẽ này minh họa các bậc để chân 19 ở trạng thái đã gấp.

Một phần xung quanh khung thân xe F được che bằng nắp che thân xe 27. Yên xe 28 có các bề mặt yên xe trước và sau dùng cho những người ngồi trên đó được đỡ bên trên phần sau của nắp che thân xe 27. Nắp che thân xe 27 bao gồm hai sàn để chân phải và trái 29 mà trên đó người ngồi trên yên xe 28 đặt chân của mình, thân trước FB dẫn tới mặt ở phía trước của các sàn để chân 29, và thân sau RB dẫn tới mặt ở phía sau các sàn để chân 29. Khoảng trống bên trên các sàn để chân 29 và giữa yên xe 28 và tay lái 12 có chức năng làm khoảng trống để chân hai bên cho phép người lái dễ dàng để chân hai bên thân xe.

Thân sau RB có phần trước RB1 nhô lên từ các sàn để chân 29 và phần sau RB2 kéo dài về phía sau từ phần đầu trên của phần trước RB1 và có hình dạng gần như hình chữ L trên hình chiếu cạnh. Phía sau phần trước RB1 và phía dưới phần sau RB2 của thân sau RB, phần chứa bánh xe WH chứa bánh xe sau WR theo cách thức có thể xoay được được xác định bởi nắp che trong (không được minh họa trên hình vẽ) bên trong thân sau RB và chấn bùn sau 31 kéo dài xuống dưới về phía sau từ bề mặt dưới của phần sau RB2 của thân sau RB. Trên các hình vẽ này, số chỉ dẫn 32 chỉ nắp che phía sau tạo các bề mặt bên phải và trái của thân sau RB, và số chỉ dẫn 32a chỉ mép sau của nắp che phía sau 32 tại phần trước RB1 của thân sau RB (dưới đây nó sẽ được gọi là mép sau của phần trước của thân sau RB). Mép sau của phần trước 32a của thân sau RB được tách biệt với mặt ở phía trước của đầu trước của bánh xe của bánh xe sau WR (tương ứng với đầu ngoài cùng của bánh xe sau WR) trên hình chiếu cạnh. Các mép sau của các bậc để chân 19 ở trạng thái đã gập được bố trí để chồng lên mép sau của phần trước 32a của thân sau RB.

Ví dụ, các sàn để chân 29 có hình dạng phẳng ngang qua chiều rộng theo hướng bên của phần sàn để chân dưới của thân xe và bề mặt trên gần như theo phương nằm ngang (bề mặt sàn để chân 29a) của phần sàn để chân dưới. Kết cấu trong đó rãnh tâm kéo dài theo hướng trước-sau được tạo ra ở giữa các sàn để chân 29 theo hướng sang bên có thể được áp dụng.

Xe máy 1 là xe kiểu tay ga có các sàn để chân 29 trên đó người ngồi xe đặt chân của mình. Bề mặt trên (bề mặt đặt chân) 29a của các sàn để chân 29 hơi nghiêng lên trên về phía sau trên hình chiếu cạnh. Bề mặt dưới của các phần sau 29b nghiêng lên trên về phía sau với độ nghiêng dốc hơn so với bề mặt trên 29a được tạo ra trong các phần sau của các sàn để chân 29 trên phía bề mặt dưới.

Cụm động lực

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, cụm động lực U bao gồm theo cách liên khối động cơ E tại phần trước và hộp truyền động 35 chứa bộ truyền động M ở bên trái của phần sau.

Động cơ E là động cơ một xi lanh bốn kỳ trong đó đường tâm quay của

trục khuỷu (không được minh họa trên hình vẽ) nằm theo hướng sang bên (hướng chiều rộng xe) và phần xi lanh 22 nhô về phía trước từ phần đầu trước của hộp trục khuỷu 21 về cơ bản theo kiểu nằm ngang (cụ thể là, theo kiểu được nghiêng hơi lên trên về phía trước).

Thân chính hộp 36 có tác dụng như đòn sau kéo dài về phía sau sau khi nhô sang bên trái được tạo liền khối ở phần bên trái của hộp trục khuỷu 21. Thân chính hộp 36 mở ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, và nắp che hộp 37 được gắn vào phần mở này từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Hộp truyền động 35 chứa bộ truyền động M có cấu tạo gồm thân chính hộp 36 và nắp che hộp 37.

Bộ truyền động M là bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai được bố trí qua hộp truyền động 35 theo hướng chiều dài trên hình chiếu cạnh. Bộ truyền động M bao gồm puli dẫn động mà được chứa bên trong phần trước của hộp truyền động 35 và được bố trí đồng trục với trục khuỷu, puli bị dẫn mà được chứa bên trong phần sau của hộp truyền động 35, và đai quay vòng hình chữ V (đai truyền động) mà được quấn qua puli dẫn động và puli bị dẫn (không puli nào trong số chúng được minh họa trên hình vẽ). Bánh xe sau WR được gắn theo kiểu quay được liền khối vào trục bánh xe sau AR (trục đầu ra) nhô ra sang bên phải phần sau của hộp truyền động 35.

Bộ tản nhiệt 26 để làm mát động cơ E được bố trí ở bên phải hộp trục khuỷu 21. Các phần che bộ tản nhiệt 26a có phần hở với cửa thông được lắp ở các mặt ngoài bên trái và phải của bộ tản nhiệt 26.

Phần đầu trước của đòn phụ 38 kéo dài theo hướng trước-sau được cố định vào phía phải phần sau của hộp trục khuỷu 21. Đòn phụ 38 đỡ phần đầu phải của trục bánh xe sau AR ở phần đầu sau. Đòn phụ 38 tạo thành đòn lắc đỡ bánh xe sau WR cùng với hộp truyền động 35. Các phần đầu dưới của hai bộ giảm xóc sau bên phải và trái 9 được ghép nối với các phần đầu sau tương ứng của hộp truyền động 35 và đòn phụ 38. Các phần đầu trên của bộ giảm xóc sau bên phải và trái 9 lần lượt được ghép nối với các phần đầu sau của các khung sau bên phải và trái 16. Trên các hình vẽ này, số chỉ dẫn 39 biểu thị chấn bùm trong mà được gắn vào cụm động lực U theo kiểu lắc được liền khối và che phần trên phía trước của bánh xe sau WR, và ký hiệu chỉ dẫn CA biểu thị bộ kẹp phanh mà được đỡ bên trên

phần sau của đòn phụ 38, một cách tương ứng.

Trên Fig.3, thân van tiết lưu 24 (bộ phận của hệ thống nạp) được bố trí bên trên phần xi lanh 22 của động cơ E. Phần đầu trước của thân van tiết lưu 24 ở phía đầu ra được nối với phần trên của phần xi lanh 22 (cửa nạp của đầu xi lanh) với bộ phận cách ly (không được minh họa trên hình vẽ) giữa chúng. Phần đầu sau của thân van tiết lưu 24 ở phía đầu vào được nối với bộ lọc không khí 25 với đường ống nối 25a giữa chúng. Đường ống nối 25a được cong sang bên trái phía sau thân van tiết lưu 24 trên hình chiếu bằng và được nối với phần đầu trước của bộ lọc không khí 25 được bố trí bên trên hộp truyền động 35. Trên các hình vẽ này, số chỉ dẫn 25b biểu thị chi tiết được chứa bên trong bộ lọc không khí 25.

Dưới đây, bộ phận dẫn từ bộ lọc không khí 25 đến cửa nạp sẽ được gọi là bộ phận nạp để nạp vào động cơ E. Cửa nạp 25c được định vị phía luồng trên cùng của bộ phận hệ thống nạp được bố trí ở phần bên ngoài của bộ lọc không khí 25. Bộ phận của hệ thống nạp có thể là bộ chế hòa khí.

Ống xả 41 được nối với phần dưới của phần xi lanh 22 (cửa xả của đầu xi lanh). Ống xả 41 được uốn cong về phía sau và kéo dài dưới phần xi lanh 22, và nó được tạo cong lên về phía sau và ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài gần như ở vị trí dưới bộ tản nhiệt 26. Phần đầu sau của ống xả 41 được nối với phần đầu trước của bộ giảm âm (bộ giảm thanh) 42 được bố trí ở bên phải bánh xe sau WR. Bộ giảm âm 42 được bố trí ở phía đối diện với bộ lọc không khí 25 với bánh xe sau WR nằm xen giữa chúng theo hướng chiều rộng xe. Cụ thể là, bộ giảm âm 42 được bố trí ở bên phải bánh xe sau WR, và bộ lọc không khí 25 được bố trí ở bên trái bánh xe sau WR.

Bộ giảm âm

Như được minh họa trên Fig.5, Fig.6, và Fig.11, bộ giảm âm 42 bao gồm thân chính của bộ giảm âm (thân chính của bộ giảm thanh) 43 có vẻ bên ngoài hình trụ, và nắp che bộ giảm âm (bộ phận che) 51 che một vùng từ một phần bên trên thân chính của bộ giảm âm 43 đến phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Thân chính của bộ giảm âm 43 kéo dài theo đường thẳng dọc theo đường tâm C1 của nó và được lắp trên thân xe ở tư thế nghiêng lên trên về phía sau. Ví

dụ, thân chính của bộ giảm âm 43 được bố trí với đường tâm C1 song song với bề mặt bên của thân xe. Dưới đây, hướng trước-sau dọc theo đường tâm C1 trên hình chiếu cạnh có thể được gọi là hướng trước-sau của bộ giảm âm, và hướng thẳng đứng vuông góc với đường tâm C1 trên hình chiếu cạnh có thể được gọi là hướng thẳng đứng của bộ giảm âm. Mũi tên UP1 trên Fig.11 biểu thị mặt trên được nhìn theo hướng dọc theo đường tâm C1 (hướng đường tâm C1) (mặt trên theo hướng thẳng đứng của bộ giảm âm).

Thân chính của bộ giảm âm 43 bao gồm thân dạng ống 44 nằm dọc theo đường tâm C1, phần chụp trước 45 chắn phần đầu trước của thân dạng ống 44, và phần chụp cuối 46 chắn phần đầu sau của thân dạng ống 44. Ví dụ, thân dạng ống 44 có kết cấu ống kép có ống ngoài và ống trong. Phần chụp trước 45 có hình dạng thon có đường kính tăng dần về phía sau và nối ống xả 41 với phần đầu trước. Trên các hình vẽ này, số chỉ dẫn 41a biểu thị phần đầu để trên ống xả 41 được nối với động cơ E. Phần chụp cuối 46 có hình dạng thon có đường kính giảm dần về phía sau, và ống đuôi 49 được bố trí ở phần đầu sau. Ví dụ, thân chính của bộ giảm âm 43 có kết cấu cơ bản trong đó khoảng trống bên trong của thân dạng ống 44 được chia thành nhiều khoang giãn nở theo hướng trước-sau của bộ giảm âm và nhiều khoang giãn nở được nối thông một cách thích hợp với nhau.

Đầu trước 46a của phần chụp cuối 46 tạo thành miệng tròn dọc theo mặt phẳng vuông góc với đường tâm C1. Đầu sau của thân dạng ống 44 được nối với đầu trước 46a của phần chụp cuối 46. Đầu sau 46b của phần chụp cuối 46 được nghiêng xuống trên hình chiếu cạnh so với mặt phẳng vuông góc với đường tâm C1. Ví dụ, phần lõm 46c có hình dạng tròn gần như tròn (hình dạng khác trên các hình vẽ này) khi nhìn theo hướng đường tâm C1 được tạo ra tại đầu sau 46b của phần chụp cuối 46. Phần lõm 46c có phần đáy 46d có hình dạng bề mặt phẳng vuông góc với đường tâm C1.

Ống đuôi 49 được lồng qua phần đáy 46d của phần lõm 46c. Đầu sau của ống đuôi 49 nhô đến mặt ở đằng sau phần đáy 46d. Đầu sau của ống đuôi 49 nhô về phía sau vượt quá đầu sau 46b của phần chụp cuối 46. Ví dụ, ống đuôi 49 có cấu tạo gồm ống tròn kéo dài gần như đồng trục với đường tâm C1. Ví dụ, đầu sau

của ống đuôi 49 được cắt song song với đầu sau 46b của phần chụp cuối 46 hoặc cắt dọc theo mặt phẳng vuông góc với đường tâm C1. Miệng của đầu sau của ống đuôi 49 này trở thành cửa xả 49a của bộ giảm âm 42. Kết cấu trong đó đầu sau 46b của phần chụp cuối 46 kéo dài về phía sau vượt quá đầu sau (cửa xả 49a) của ống đuôi 49 có thể được áp dụng.

Cũng trên Fig.9 và Fig.10, ba giá lắp 47a, 47b, và 47c để gắn với đòn phụ 38 và hai giá nắp che 48a và 48b để gắn nắp che bộ giảm âm 51 được cố định vào chu vi ngoài của thân dạng ống 44. Ví dụ, mỗi một trong số các giá lắp 47a, 47b, và 47c được kẹp chặt với đòn phụ 38 nhờ sử dụng bu lông nằm theo hướng chiều rộng xe. Ví dụ, mỗi một trong số các giá nắp che 48a và 48b kẹp chặt và cố định nắp che bộ giảm âm 51 nhờ sử dụng vít nằm theo hướng bán kính của thân chính của bộ giảm âm 43. Nhằm mục đích dễ minh họa, các số chỉ dẫn có thể được áp dụng cho các vít được kẹp chặt vào các giá nắp che 48a và 48b.

Thân chính của bộ giảm âm 43 và bộ giảm âm 42 được gắn vào cụm động lực U theo kiểu lắc được liên khối bằng cách nối các phần đầu trước của nó vào ống xả 41 và kẹp chặt nhiều giá lắp 47a, 47b, và 47c vào đòn phụ 38. Ví dụ, xe máy 1 được minh họa trên Fig.1 và Fig.2 biểu thị trạng thái xe trống 1G. Ở trạng thái được minh họa, bộ giảm âm 42 ở tư thế nghiêng với đường tâm C1 nằm hướng lên về phía sau.

Nắp che bộ giảm âm

Như được minh họa trên Fig.5, Fig.6, và Fig.11, nắp che bộ giảm âm 51 có chiều dài vượt quá đầu sau phía trước của thân chính của bộ giảm âm 43 và kéo dài theo hướng đường tâm C1. Nắp che bộ giảm âm 51 che một khoảng từ một phần bên trên thân chính của bộ giảm âm 43 với phía ngoài theo hướng chiều rộng xe với khe hở gần như đều giữa chúng.

Phần bề mặt trên 52 trên nắp che bộ giảm âm 51 che thân chính của bộ giảm âm 43 từ bên trên tạo thành mép trong 52a ở phía trong theo hướng chiều rộng xe. Mép trong 52a kéo dài gần như dọc theo đường tâm C1 (cụ thể là, được nghiêng để được định vị hơi vào bên trong theo hướng chiều rộng xe hướng về phía sau) trên hình chiếu bằng. Mép trong 52a được định vị vào trong theo

hướng chiều rộng xe từ đường tâm C1 trên hình chiếu bằng. Trong một phần của phần bề mặt trên 52 xếp chồng giá lắp 47a, phần chụp trong 52b che một phần vùng lân cận giá lắp 47a từ bên trên nhô vào trong theo hướng chiều rộng xe.

Phần bề mặt trên 52 được nghiêng lên trên tương đối với đường tâm C1 trên hình chiếu cạnh ở phần tạo thành phần chụp trong 52b và được nghiêng xuống tương đối với đường tâm C1 ở phía trước của giá lắp 47a. Dưới đây, ở các phần nghiêng này, phần thứ hai (phần nghiêng ở phía trước giá lắp 47a) sẽ được gọi là phần nghiêng dốc lên về phía sau 53, và phần thứ nhất (phần tạo thành phần chụp trong 52b) sẽ được gọi là phần nghiêng dốc xuống về phía sau 54. Đầu trước 53a của phần nghiêng dốc lên về phía sau 53 được định vị ở phía trước của đầu trước của thân chính của bộ giảm âm 43. Đầu trước 53a của phần nghiêng dốc lên về phía sau 53 được định vị bên trên đường tâm C1 trên hình chiếu cạnh.

Kết cấu nắn thẳng 61 để tiếp nhận gió phía trước và tạo ra vận tốc dòng định trước được tạo ra ở phần mép trong 53b ở phía trong của phần nghiêng dốc lên về phía sau 53 theo hướng chiều rộng xe. Kết cấu nắn thẳng 61 có chức năng như kênh dẫn gây ra dòng xoáy thổi nhanh để thổi về bên phải của phần chứa bánh xe WH trong đó bánh xe sau WR được bố trí ở phía dưới đằng sau thân sau RB và hút không khí bên trong phần chứa bánh xe WH nhờ sử dụng áp suất âm của dòng xoáy. Do đó, việc hình thành áp suất dương bên trong phần chứa bánh xe WH được hạn chế, và sự ảnh hưởng đến các bộ phận ngoại vi do dòng xoáy của không khí thổi vào bánh xe sau WR được hạn chế.

Phần miêng hình tam giác 55a kéo dài theo hướng trước-sau dọc theo phần lồi 55 trên hình chiếu cạnh được tạo trong phần lồi 55 lồi do cả hai phần nghiêng 53 và 54 trên phần bề mặt trên 52. Phần miêng 55a xuyên qua mặt trong của phần lồi 55 theo hướng chiều rộng xe và cho phép công việc kẹp chặt với giá lắp 47a từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Cũng trên Fig.7 và Fig.8, đầu sau của phần bề mặt trên 52 được định vị ở đằng sau phần đầu sau (phần chụp cuối 46) của thân chính của bộ giảm âm 43 theo hướng trước-sau của bộ giảm âm. Phần chụp đầu sau 56 nghiêng xuống tương đối với đường tâm C1 trên hình chiếu cạnh được tạo ra ở phần đầu sau của phần bề mặt trên 52. Ở các nơi thích hợp trên các hình vẽ này, mũi tên FR1 biểu

thị phía trước theo hướng trước-sau của bộ giảm âm dọc theo đường tâm C1 và mũi tên UP1 biểu thị phía trên theo hướng thẳng đứng của bộ giảm âm vuông góc với đường tâm C1 trên hình chiếu cạnh được đánh dấu.

Phần bề mặt bên 57 che thân chính của bộ giảm âm 43 từ phía bên trong nắp che bộ giảm âm 51 tạo thành mép dưới dốc lên về phía sau 57a dọc theo đường tâm C1 ở phía dưới. Mép dưới 57a được định vị bên dưới đường tâm C1 trên hình chiếu cạnh.

Đầu sau của mép dưới 57a kéo dài đến vị trí xếp chồng phần đầu sau (phần chụp cuối 46) của thân chính của bộ giảm âm 43 trên hình chiếu cạnh. Bề mặt bên phần nghiêng 58 được nghiêng vào trong theo hướng chiều rộng xe tương đối với đường tâm C1 trên hình chiếu bằng được tạo ra ở phần đầu sau của phần bề mặt bên 57. Phần nghiêng bề mặt trên 58 được tạo theo cách được nối với phần chụp đầu sau 56, và điều này tạo phần đầu sau của nắp che bộ giảm âm 51 có hình dạng thon có đường kính giảm. Mép đầu sau 58a của phần nghiêng bề mặt trên 58 được nghiêng và kéo dài lên trên từ đầu sau của mép dưới 57a trên hình chiếu cạnh để được định vị ở phía sau hướng về mặt trên tương đối với hướng thẳng đứng của bộ giảm âm. Mép đầu sau 58a của phần nghiêng bề mặt trên 58 dẫn tới mép đầu sau 56a của phần chụp đầu sau 56 của phần bề mặt trên 52. Mép đầu sau 56a của phần bề mặt trên 52 và mép đầu sau 58a của phần bề mặt bên 57 tạo thành mép đầu sau được nối của nắp che bộ giảm âm 51.

Trên Fig.5 và Fig.6, phần trước 57d của mép dưới 57a được tạo cong lên trên ở đằng sau phần đầu trước của thân chính của bộ giảm âm 43 (phần chụp trước 45) trên hình chiếu cạnh và được tạo cong vào trong theo hướng chiều rộng xe trên hình chiếu bằng. Phù hợp với sự nghiêng vào trong của phần trước của mép dưới 57a theo hướng chiều rộng xe, phần trước 57e của phần bề mặt bên 57 được nghiêng vào trong theo hướng chiều rộng xe trên hình chiếu bằng. Đầu trước 57b của mép dưới 57a được định vị ở phía trước của phần đầu trước của thân chính của bộ giảm âm 43. Đầu trước 57b của mép dưới 57a được định vị bên trên đường tâm C1 trên hình chiếu cạnh. Mép đầu trước 57c kéo dài lên trên và vào trong theo hướng chiều rộng xe từ đầu trước 57b của mép dưới 57a. Mép đầu trước 57c được nghiêng để được định vị ở phía trước hướng về mặt trên tương đối

với hướng thẳng đứng của bộ giảm âm trên hình chiếu cạnh. Mép đầu trước 57c được nối với đầu trước 53a của phần nghiêng dốc lên về phía sau 53. Mép đầu trước 57c cũng là mép đầu trước của nắp che bộ giảm âm 51.

Trên Fig.7 và Fig.8, phần chụp đầu sau 56 của nắp che bộ giảm âm 51 nhô về sau vượt quá đầu sau 46b của phần chụp cuối 46 và đầu sau (cửa xả 49a) của ống đuôi 49. Phần nghiêng bề mặt trên 58 của nắp che bộ giảm âm 51 ở vị trí xếp chồng phần chụp cuối 46 trên hình chiếu cạnh. Phần trên của phần nghiêng bề mặt trên 58 được nghiêng và kéo dài hướng về phần chụp đầu sau 56 trên hình chiếu cạnh. Cửa xả 49a ở vị trí xếp chồng phần nghiêng bề mặt trên 58 trên hình chiếu cạnh. Đầu sau phần chụp 56 và phần nghiêng bề mặt trên 58 kéo dài về phía ở đằng sau cửa xả 49a.

Gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài của phần bề mặt bên 57 của nắp che bộ giảm âm 51 thổi dọc theo bề mặt bên và sau đó thổi vào trong theo hướng chiều rộng xe dọc theo phần nghiêng bề mặt trên 58. Sau đó, gió phía trước được phân chia tại mép đầu sau 58a của phần nghiêng bề mặt trên 58, và dòng xoáy được cuốn vào phía cửa xả 49a có thể được sinh ra.

Gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài của phần bề mặt trên của nắp che thổi dọc theo bề mặt trên dốc lên về phía sau tương đối với hướng nằm ngang và sau đó thổi xuống về phía sau dọc theo phần chụp đầu sau dốc xuống về phía sau 56 tương đối với hướng nằm ngang. Sau đó, gió phía trước được phân chia tại mép đầu sau 56a của phần chụp đầu sau 56, và dòng xoáy được cuốn vào phía cửa xả 49a có thể được sinh ra.

Trong bộ giảm âm 42 theo phương án này, khe hở được tạo ra giữa thân chính của bộ giảm âm 43 và nắp che bộ giảm âm 51. Gió phía trước xâm nhập vào khe hở này từ phía đầu trước của bộ giảm âm 42. Gió phía trước này thổi dọc theo bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 43 và sau đó thổi về phía sau từ một phần xung quanh phần chụp cuối 46. Phần nhô 71 để cản gió phía trước và sinh ra dòng xoáy nhỏ được tạo ra ở lân cận phần chụp cuối 46 của thân chính của bộ giảm âm 43.

Kết cấu phần nhô của bộ giảm âm

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.8, phần nhô 71 nhô lên trên từ bề mặt trên (bề mặt ngoài) 43b của phần sau của thân chính của bộ giảm âm 43 trên bề mặt trên 43b. Phần nhô 71 có chức năng như bộ tạo dòng xoáy để tạo ra dòng xoáy định trước (dòng xoáy) trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài 43b của thân chính của bộ giảm âm 43. Cụ thể là, do dòng xoáy nhỏ được tạo ra một cách chủ động bởi phần nhô 71, dòng không khí ở đằng sau đầu sau của thân chính của bộ giảm âm 43 được kiểm soát, và thu được hiệu quả như làm giảm sức cản không khí của bộ giảm âm 42.

Theo phương án này, phần nhô nhỏ được tạo ra trên bề mặt ngoài của bộ giảm âm 42, và dòng xoáy nhỏ ổn định (dòng xoáy) được sinh ra do nguyên lý của bộ tạo dòng xoáy. Do đó, đã đạt được sự cải thiện hiệu suất nhiên liệu và tương tự bằng cách hạn chế sự hình thành dòng xoáy không ổn định đáng kể và giảm sức cản không khí quanh bộ giảm âm 42. Phần nhô 71 làm giảm độ ồn của gió do dòng xoáy sinh ra và nâng cao độ ổn định của phần sau của thân xe. Do phần nhô 71 hạn chế (làm chậm) sự phân chia gió phía trước, ảnh hưởng của sự cuốn gió phía trước lên cửa xả 49a tại đầu sau của bộ giảm âm 42 được hạn chế, và hiệu quả xả được duy trì một cách có lợi.

Trên Fig.5, phần nhô 71 được tạo ra ở đằng sau vị trí giữa (theo phương án này, vị trí giữa của thân dạng ống 44 có mặt cắt ngang đồng nhất) ct1 của bộ giảm âm 42 theo hướng dọc. Cụ thể là, phần nhô 71 được tạo ra ở vùng nửa phía sau A1 của bộ giảm âm 42 theo hướng dọc. Tốt hơn nữa là, phần nhô 71 được tạo ra ở đằng sau phần giữa ct2 trong vùng nửa sau A1 của bộ giảm âm 42 theo hướng dọc. Cụ thể là, phần nhô 71 được tạo ra trong vùng A2 tương ứng với 1/4 từ phía đầu sau của bộ giảm âm 42 theo hướng dọc.

Tương tự như các giá khác, phần nhô 71 được nối với bề mặt ngoài theo chu vi của thân dạng ống 44 của thân chính của bộ giảm âm 43 bằng cách hàn. Khác với các giá khác, phần nhô 71 không mang các bộ phận khác như thân chính của bộ giảm âm 43 và nắp che bộ giảm âm 51 và được bố trí một cách độc lập trên bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 43. Vì lý do đó, phần nhô 71 có thể tạo điều kiện thuận lợi cho việc thiết kế tối ưu để tạo ra dòng xoáy định trước của dòng gió phía trước trên bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 43.

Phần nhô 71 không chỉ giới hạn ở kết cấu trong đó nó được hàn vào thân chính của bộ giảm âm 43. Phần nhô 71 có thể được cố định bằng cách không hàn hoặc có thể được tạo liền khối với thân chính của bộ giảm âm 43.

Fig.12(a) là hình chiếu bằng của phần nhô 71 được nhìn từ bên trên theo hướng thẳng đứng của bộ giảm âm, và Fig.12(b) là hình chiếu cạnh của phần nhô 71 được nhìn theo hướng chiều rộng xe. Fig.11 có dạng mà theo đó phần nhô 71 được nhìn từ phía sau theo hướng trước-sau của bộ giảm âm (hướng đường tâm C1).

Phần nhô 71 có hình dạng ngoài kéo dài theo hướng dọc bộ giảm âm (hướng đường tâm C1, hướng mũi tên Y). Trên hình chiếu bằng của Fig.12(a), phần nhô 71 có hình dạng ngoài đối xứng đường tương đối với đường tâm C1. Trên hình chiếu nhìn từ phía sau của Fig.11, phần nhô 71 có hình dạng ngoài đối xứng đường tương đối với đường R1 theo hướng bán kính bộ giảm âm song song với hướng thẳng đứng của bộ giảm âm.

Trong phần nhô 71, kích thước (chiều dài tổng thể) Y1 theo hướng dọc bộ giảm âm lớn hơn cả kích thước (chiều rộng toàn bộ) X1 theo hướng chiều rộng bộ giảm âm (hướng mũi tên X) vuông góc với hướng dọc bộ giảm âm trên hình chiếu bằng của Fig.12(a) lẫn kích thước (chiều cao toàn bộ) Z1 theo hướng bán kính bộ giảm âm (hướng mũi tên Z) dọc theo đường R1 theo hướng bán kính bộ giảm âm trên hình chiếu nhìn từ phía sau trên Fig.11. Cụ thể là, phần nhô 71 có hướng dọc của phần nhô được hướng theo hướng dọc bộ giảm âm (hướng đường tâm C1).

Dưới đây, hướng của phần nhô 71 được hướng theo hướng chiều rộng bộ giảm âm trên hình chiếu bằng của Fig.12(a) sẽ được gọi là hướng chiều rộng phần nhô, và hướng của phần nhô 71 được hướng dọc theo đường R1 theo hướng bán kính bộ giảm âm trên hình chiếu nhìn từ phía sau trên Fig.11 sẽ được gọi là hướng chiều cao phần nhô. Hướng dọc bộ giảm âm và hướng dọc của phần nhô được hướng theo hướng trước-sau của xe. Theo phương án này, “được hướng theo hướng trước-sau của xe” không chỉ được giới hạn ở cách bố trí song song với hướng trước-sau của xe và bao gồm cách bố trí được nghiêng tương đối với hướng trước-sau của xe trong góc định trước (ví dụ, 45°). Hướng chiều cao phần nhô tương ứng với hướng vuông góc với vị trí lắp đặt phần nhô trên bề mặt ngoài

của bộ giảm âm 42. Ví dụ, vị trí lắp đặt phần nhô tương ứng với vị trí trọng tâm của hình dạng bề mặt nổi của phần nhô 71 tương đối với bộ giảm âm 42.

Phần nhô 71 được tạo ra sao cho chiều rộng toàn bộ X1 theo hướng chiều rộng phần nhô vuông góc với hướng dọc của phần nhô hẹp hơn chiều dài tổng thể Y1 theo hướng dọc của phần nhô. Phần nhô 71 được tạo ra sao cho chiều cao toàn bộ Z1 theo hướng chiều cao phần nhô vuông góc với hướng dọc của phần nhô ngắn hơn chiều dài tổng thể Y1 theo hướng dọc của phần nhô. Do đó, sức cản không khí của phần nhô 71 khi gió phía trước thổi từ mặt ở phía trước của xe được hạn chế.

Trên hình chiếu bằng của Fig.12(a), phần nhô 71 có phần rộng nhất X_m theo hướng chiều rộng phần nhô ở phía trước của phần giữa Y_c theo hướng dọc của phần nhô. Trên hình chiếu bằng của Fig.12(a), phần nhô 71 có hai mép bên phần trước 72 mà được nghiêng ở phía trước của phần rộng nhất X_m để được định vị ở phía đường tâm C1 hướng về phía trước. Trên hình chiếu bằng của Fig.12(a), mép đầu trước 73 nằm giữa các đầu trước của hai mép bên phần trước 72 trong phần nhô 71 có hình dạng cung cong nhô về phía trước. Ví dụ, lỗ định vị 74 cho việc định vị được tạo ra ở vị trí trong phần đầu trước của phần nhô 71 được phân chia bên trên bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 43.

Trên hình chiếu bằng của Fig.12(a), phần nhô 71 có hai mép phía phần sau 75 mà được nghiêng phía sau phần rộng nhất X_m để được định vị ở phía đường tâm C1 hướng về phía sau. Trên hình chiếu bằng của Fig.12(a), mép đầu sau 76 nằm giữa các đầu sau của hai mép phía phần sau 75 trong phần nhô 71 có hình dạng cung cong nhô về phía sau.

Trên hình chiếu cạnh của Fig.12(b), phần nhô 71 có phần chiều cao lớn nhất Z_m theo hướng chiều cao phần nhô ở phía trước của phần giữa Y_c theo hướng dọc của phần nhô. Ví dụ, phần chiều cao lớn nhất Z_m được định vị ở đằng sau phần rộng nhất X_m , nhưng có thể ở cùng vị trí với vị trí của phần rộng nhất X_m theo hướng trước-sau. Trên các hình vẽ này, ký hiệu chỉ dẫn Z_t biểu thị đầu trên của phần chiều cao lớn nhất Z_m (dưới đây nó sẽ được gọi là phần đỉnh nhô Z_t). Phần nhô 71 có hình dạng núi có phần đỉnh nhô Z_t trên hình chiếu cạnh vuông góc với hướng dọc của phần nhô (trên hình chiếu cạnh được nhìn theo

hướng chiều rộng phần nhô).

Trên hình chiếu cạnh của Fig.12(b), ở phía trước của phần đỉnh nhô Zt, phần nhô 71 có phần nghiêng thứ nhất 81 mà được nghiêng để được định vị bên dưới hướng về phía trước, và phần thành thứ nhất 83 mà được nghiêng dốc và kéo dài xuống dưới từ đầu trước của phần nghiêng thứ nhất 81 qua phần uốn thứ nhất 82. Phần nghiêng thứ nhất 81 tương ứng với phần nghiêng phía trước, và phần thành thứ nhất 83 tương ứng với phần đầu trước của phần nhô.

Trên hình chiếu cạnh của Fig.12(b), ở đằng sau phần đỉnh nhô Zt, phần nhô 71 có các phần nghiêng thứ hai 84 mà được nghiêng để được định vị bên dưới hướng về phía sau, và phần thành thứ hai 86 mà được nghiêng dốc và kéo dài xuống dưới từ đầu sau của các phần nghiêng thứ hai 84 qua phần uốn thứ hai 85. Các phần nghiêng thứ hai 84 tương ứng với phần nghiêng phía sau, và phần thành thứ hai 86 tương ứng với phần đầu sau nhô. Lỗ định vị 74 được tạo ra trong phần uốn thứ hai 85.

Trên hình chiếu nhìn từ phía sau trên Fig.11, phần nhô 71 có hình dạng gần như hình tam giác. Trên hình chiếu nhìn từ phía sau trên Fig.11, phần nhô 71 có hai phần thành bên 87 mà được nghiêng để được định vị ở phía đường R1 theo hướng bán kính bộ giảm âm hướng về mặt trên, và phần thành trên 88 nằm giữa các đầu trước của hai phần thành bên 87.

Trên hình chiếu cạnh của Fig.12(b), phần nhô 71 có phần nghiêng thứ nhất 81 mà có tác dụng như một phần nghiêng phía trước dốc xuống về phía trước ở phía trước của phần đỉnh nhô Zt, và các phần nghiêng thứ hai 84 mà có tác dụng như một phần nghiêng phía sau dốc xuống về phía sau ở đằng sau phần đỉnh nhô Zt. Chiều cao của phần nhô 71 tăng dần ở phía trước của phần đỉnh nhô Zt và giảm dần ở đằng sau phần đỉnh nhô Zt. Do đó, sức cản không khí khi phần nhô 71 tiếp nhận gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 43 được giảm. Ngoài ra, sự nén và bung của gió phía trước được giảm bớt, và do vậy, việc sinh ra tiếng ồn (độ ồn của gió) được hạn chế.

Trong phần nhô 71, phần nghiêng thứ nhất 81 có tác dụng như phần nghiêng phía trước được tạo ra để dài hơn các phần nghiêng thứ hai 84 có tác dụng như phần nghiêng phía sau theo hướng dọc của phần nhô. Cụ thể là, chiều

dài L1 của phần nghiêng thứ nhất 81 theo hướng dọc của phần nhô lớn hơn chiều dài L2 của các phần nghiêng thứ hai 84 theo hướng dọc của phần nhô. Do đó, phần nhô 71 được tạo ra sao cho phần nghiêng phía trước có độ nghiêng thoải hơn phần nghiêng phía sau. Vì lý do này, sức cản không khí trong phần trước của phần nhô 71 được giảm, và dòng xoáy có khả năng được sinh ra tại phần sau của phần nhô 71.

Trên hình chiếu bằng của Fig.12(a), chiều rộng của phần nhô 71 tăng dần ở phía trước của phần rộng nhất Xm ở lân cận phần đỉnh nhô Zt và giảm dần phía sau phần rộng nhất Xm. Vì lý do đó, sức cản không khí được giảm, và việc sinh ra tiếng ồn (độ ồn của gió) được hạn chế.

Fig.13 minh họa một ví dụ biến thể của phần nhô 71 được hướng ngược lại theo hướng trước-sau.

Ở phần nhô 71' theo ví dụ biến thể này, phần nghiêng thứ nhất 81 có tác dụng như phần nghiêng phía sau được tạo để dài hơn các phần nghiêng thứ hai 84 có tác dụng như phần nghiêng phía trước theo hướng dọc của phần nhô. Do đó, phần nhô 71' được tạo ra sao cho phần nghiêng phía sau có độ nghiêng thoải hơn phần nghiêng phía trước. Vì lý do đó, phần nhô 71' có hình dạng gần như khí động khiến cho sự phân chia gió phía trước mà thổi qua phần đỉnh nhô Zt tại phần sau của phần nhô 71' được hạn chế và lưu lượng của gió phía trước tăng lên tại phần sau của phần nhô 71'. Vì vậy, hiệu quả tạo dòng xoáy của gió phía trước được cải thiện.

Như được minh họa trên Fig.11, các phần nhô 71 (kể cả các phần nhô 71', điều tương tự sẽ áp dụng dưới đây) có thể được tạo ra theo chu vi ngoài của bộ giảm âm 42. Trên Fig.11, phần nhô 71 được tạo ra ở phần trên của bộ giảm âm 42, và phần nhô khác 71 (được biểu thị bởi đường nét đứt hai chấm) cũng được tạo nghiêng bên dưới bộ giảm âm 42, chẳng hạn. Các phần nhô 71 không bị giới hạn ở được tạo ở phần che bởi nắp che bộ giảm âm 51 và cũng có thể được tạo ra ở vị trí tránh nắp che bộ giảm âm 51. Các phần nhô 71 không bị giới hạn ở được tạo ở phần sau của bộ giảm âm 42 và cũng có thể được tạo ra ở phần trước của bộ giảm âm 42.

Hoạt động

Tiếp theo, hoạt động của phần nhô 71 theo phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào Fig.14.

Liên quan tới ví dụ so sánh như được thể hiện trên Fig.14(a), khi xe máy 1 di chuyển, khi gió phía trước thổi xung quanh bộ giảm âm 42, áp suất âm được sinh ra ở phía dưới phần sau và ở đằng sau đầu sau của bộ giảm âm 42. Gió phía trước mà đã được thổi trên phía bề mặt trên và phía bề mặt bên trong bộ giảm âm 42 bị hút do áp suất âm ở phía dưới phần sau và ở đằng sau đầu sau của bộ giảm âm 42, bị thổi cong dọc theo bề mặt ngoài của bộ giảm âm 42, và thổi xung quanh các phần phía dưới phần sau và ở đằng sau đầu sau của bộ giảm âm 42. Đồng thời, do gió phía trước được phân chia từ bề mặt ngoài của bộ giảm âm 42, nên sức cản không khí được gây ra xung quanh bộ giảm âm 42.

Ở đằng sau đầu sau của bộ giảm âm 42, một phần của gió phía trước W1 thổi dọc theo mỗi bề mặt ngoài của nắp che bộ giảm âm 51 và thân chính của bộ giảm âm 43 trở thành dòng gió cuốn W2 thổi trở lại phía cửa xả 49a. Do phần chụp đầu sau 56 và phần nghiêng bề mặt trên 58 kéo dài về phía sau cửa xả 49a, nên ngay cả khi gió phía trước thổi trên bề mặt ngoài của nắp che bộ giảm âm 51 bị cuốn vào trong phía cửa xả 49a, có sự ảnh hưởng rất ít đến khí xả từ cửa xả 49a. Do gió phía trước thổi trên bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 43 bị cuốn vào trong phía cửa xả 49a ngay sau khi đi qua đầu sau 46b của phần chụp cuối 46, nên có thể ảnh hưởng tới khí xả từ cửa xả 49a. Sự ảnh hưởng này được làm giảm bằng cách làm tăng lượng nhô về phía sau của ống đuôi 49 và tạo ra phần nhô 71 để tạo ra dòng xoáy tại phần sau của bộ giảm âm 42.

Như được thể hiện trên Fig.14(b), trong bộ giảm âm dốc lên về phía sau 42, do gió phía trước W1 chủ yếu va đập vào phía bề mặt trên, nên có một lượng lớn không khí. Do phần nhô 71 được tạo ra trên phía bề mặt trên của thân chính này của bộ giảm âm 43, thu được các hiệu quả sau. Cụ thể là, do phần nhô 71 được bố trí trong dòng thổi của gió phía trước W1 trên phía bề mặt trên của thân chính của bộ giảm âm 43, dòng xoáy nhỏ (dòng xoáy) W3 được tạo ra trong gió phía trước. Dòng xoáy được gây ra trong lớp biên của gió phía trước trên phía bề mặt trên của thân chính của bộ giảm âm 43 và sự phân chia của dòng không khí

tại đầu sau của thân chính của bộ giảm âm 43 được làm chậm bằng cách buộc dòng xoáy W3 này thổi về phía ở đằng sau đầu sau của thân chính của bộ giảm âm 43. Do đó, việc sinh ra một dòng xoáy lớn ngay sau khi gió phía trước thổi qua đầu sau của thân chính của bộ giảm âm 43 được hạn chế, và việc sinh ra dòng không khí quay trở lại phía cửa xả 49a (gió cuốn) được hạn chế. Do đó, sức cản không khí của bộ giảm âm 42 được giảm, và ảnh hưởng đến hiệu quả xả có thể được hạn chế.

Như đã mô tả trên đây, liên quan tới kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo phương án nêu trên, trong kết cấu bộ giảm thanh của xe máy 1 bao gồm bộ giảm âm 42 thực hiện việc giảm âm khí xả đã xả ra từ động cơ E, bộ giảm âm 42 bao gồm phần nhô 71 nhô ra từ bề mặt ngoài 43b của nó và tạo ra dòng xoáy định trước trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài 43b.

Với kết cấu này, do phần nhô 71 để tạo ra dòng xoáy trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài được bố trí trên bề mặt ngoài của bộ giảm âm 42, đã đạt được hiệu quả làm chậm sự phân chia gió phía trước từ bề mặt ngoài của bộ giảm âm 42 do dòng xoáy định trước được sinh ra ở đằng sau phần nhô 71. Vì lý do đó, sức cản không khí do sự phân chia gió phía trước ngay ở đằng sau đầu sau của bộ giảm âm 42 có thể được hạn chế. Ngoài ra, sự cuốn gió phía trước về phía cửa xả 49a tại đầu sau của bộ giảm âm 42 được hạn chế, và do vậy, việc xả khí có hiệu quả có thể được thực hiện mà không cản trở khí xả đi ra khỏi cửa xả 49a.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên, bộ giảm âm 42 bao gồm thân chính của bộ giảm âm 43 và nắp che bộ giảm âm 51 mà được gắn vào thân chính của bộ giảm âm 43. Phần nhô 71 được tạo ra ở ít nhất một bộ phận trong số thân chính của bộ giảm âm 43 và nắp che bộ giảm âm 51 (theo phương án nêu trên, thân chính của bộ giảm âm 43).

Với kết cấu này, do phần nhô 71 được tạo ra trong ít nhất một bộ phận trong số thân chính của bộ giảm âm 43 và nắp che bộ giảm âm 51, mức độ dễ dàng lắp đặt phần nhô 71 được tăng cường, và do vậy, việc kiểm soát dòng không khí có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên, cửa xả 49a xả khí xả vào môi trường được tạo ra tại đầu sau của thân chính của bộ

giảm âm 43, và nắp che bộ giảm âm 51 kéo dài về phía sau vượt quá cửa xả 49a.

Với kết cấu này, do kết cấu bộ giảm thanh thuộc kiểu mà trong đó nắp che bộ giảm âm 51 kéo dài về phía sau vượt quá cửa xả 49a và giấu cửa xả 49a, nên các đặc tính về bên ngoài có thể được cải thiện, và ảnh hưởng của gió cuốn từ đầu sau của nắp che bộ giảm âm 51 đến cửa xả 49a có thể được hạn chế. Khi phần chụp cuối 46 có kết cấu kéo dài về phía sau vượt quá cửa xả 49a, ảnh hưởng của gió cuốn từ đầu sau của thân chính của bộ giảm âm 43 đến cửa xả 49a có thể được hạn chế.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên, phần nhô 71 được tạo ra ở đằng sau phần giữa ct1 của bộ giảm âm 42 theo hướng dọc của bộ giảm âm 42.

Với kết cấu này, do phần nhô 71 được tạo ra tại phần nửa sau của bộ giảm âm 42 theo hướng dọc, dòng xoáy của gió phía trước được sinh ra do phần nhô 71 dễ dàng tới được vị trí đầu sau của bộ giảm âm 42, và do vậy, sự cuốn gió phía trước tại vị trí đầu sau của bộ giảm âm 42 có thể được hạn chế một cách có hiệu quả.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên, phần nhô 71 có hướng dọc của phần nhô được hướng theo hướng trước-sau của xe, và kích thước (chiều dài tổng thể Y1) theo hướng dọc của phần nhô lớn hơn các kích thước (chiều rộng toàn bộ X1, chiều cao tổng thể Z1) theo hướng vuông góc với hướng dọc của phần nhô.

Với kết cấu này, do kích thước của phần nhô 71 theo hướng vuông góc với hướng dọc của phần nhô được hướng theo hướng trước-sau của xe nhỏ hơn kích thước theo hướng dọc của phần nhô, nên sức cản không khí của phần nhô 71 có thể giảm. Ngoài ra, do kích thước của phần nhô 71 theo hướng dọc của phần nhô được hướng theo hướng trước-sau của xe là lớn, nên sự thay đổi áp suất gió phía trước có thể trở nên vừa phải và việc tạo ra tiếng ồn của gió có thể được hạn chế nhờ tận dụng độ dài này của phần nhô 71.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên, phần nhô 71 có hình dạng núi có phần đỉnh nhô Zt trên hình chiếu cạnh vuông góc với hướng dọc của phần nhô. Phần nghiêng phía trước dốc lên về phía phần đỉnh

nhô Zt từ phần đầu trước của phần nhô được tạo ra ở phía trước của phần nhô 71 theo hướng trước-sau của xe. Phần nghiêng phía sau dốc xuống về phía phần đầu sau nhô từ phần đỉnh nhô Zt được tạo ra ở phía sau của phần nhô 71 theo hướng trước-sau của xe.

Với kết cấu này, do phần trước của phần nhô 71 có phần nghiêng phía trước dốc lên dần và phần sau của phần nhô 71 có phần nghiêng phía sau dốc xuống dần, sức cản không khí của phần nhô 71 có thể được giảm hơn nữa, và sự thay đổi áp suất gió phía trước có thể trở nên vừa phải.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên, khi phần nghiêng phía trước dài hơn phần nghiêng phía sau theo hướng dọc của phần nhô, do phần nghiêng phía trước có hình dạng dốc thoải hơn so với phần nghiêng phía sau, nên sức cản không khí tại phần trước của phần nhô 71 có thể được giảm hơn nữa, và hiệu quả tạo ra dòng xoáy có thể được tăng bằng cách tạo độ nghiêng dốc cho phần nghiêng phía sau.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên, khi phần nghiêng phía sau dài hơn phần nghiêng phía trước theo hướng dọc của phần nhô, do phần nghiêng phía sau có hình dạng dốc thoải hơn so với phần nghiêng phía trước, sức cản không khí tại phần sau của phần nhô 71 có thể được giảm hơn nữa, và hiệu quả tạo dòng xoáy của gió phía trước có thể được cải thiện hơn nữa bằng cách làm tăng lưu lượng của gió phía trước tại phần sau của phần nhô 71.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên, các phần nhô 71 có thể được bố trí theo chu vi ngoài của bộ giảm âm 42.

Trong trường hợp này, do các phần nhô 71 sinh ra dòng xoáy trong gió phía trước được bố trí theo chu vi ngoài của bộ giảm âm 42, nên sự cuốn gió phía trước được hạn chế nhờ sinh ra dòng xoáy trong toàn bộ chu vi ngoài của bộ giảm âm 42, và do vậy, ảnh hưởng đến hiệu quả xả có thể được hạn chế hơn nữa.

Ví dụ biến thể

Liên quan tới Fig.15, Fig.16 và Fig.17, một ví dụ biến thể của sáng chế sẽ được mô tả. Ví dụ biến thể này đặc biệt khác với phương án nêu trên ở chỗ phần

nhô 71 tạo ra dòng xoáy của gió phía trước được tạo ra trên bề mặt ngoài của nắp che bộ giảm âm 51 thay vì của thân chính của bộ giảm âm 43. Đối với phần còn lại, các số chỉ dẫn tương tự được áp dụng cho các kết cấu giống như phương án nêu trên, và việc mô tả chi tiết chúng sẽ được bỏ qua.

Phần nhô 71 nhô lên từ bề mặt trên (bề mặt ngoài) 51b của phần sau của nắp che bộ giảm âm 51 được tạo ra trên bề mặt trên 51b. Tương tự như phần nhô 71 theo phương án thứ nhất, phần nhô 71 có chức năng như bộ tạo dòng xoáy để tạo ra dòng xoáy định trước (dòng xoáy) trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài 51b của thân chính của bộ giảm âm 43. Cụ thể là, do dòng xoáy nhỏ được tạo ra một cách chủ động bởi phần nhô 71, dòng không khí ở đằng sau đầu sau của nắp che bộ giảm âm 51 được kiểm soát, và hiệu quả như giảm sức cản không khí của bộ giảm âm 42 đã đạt được. Ngoài ra, do phần nhô 71 hạn chế (làm chậm) sự phân chia gió phía trước, ảnh hưởng của sự cuốn gió phía trước đến cửa xả 49a tại đầu sau của bộ giảm âm 42 được hạn chế, và hiệu quả xả được duy trì một cách có lợi.

Trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo ví dụ biến thể nêu trên, bộ giảm âm 42 bao gồm thân chính của bộ giảm âm 43 và nắp che bộ giảm âm 51 mà được gắn vào phía ngoài của thân chính của bộ giảm âm 43. Phần nhô 71 được tạo ra trong nắp che bộ giảm âm 51.

Với kết cấu này, do phần nhô 71 để sinh ra dòng xoáy của gió phía trước được tạo ra trên bề mặt ngoài của nắp che bộ giảm âm 51 mà được gắn vào phía ngoài của thân chính của bộ giảm âm 43, hiệu quả làm chậm sự phân chia gió phía trước chạy đến bề mặt ngoài của bộ giảm âm 42 đã đạt được. Vì lý do đó, sự cuốn gió phía trước tại vị trí đầu sau của bộ giảm âm 42 có thể được hạn chế một cách có hiệu quả.

Trong nắp che bộ giảm âm 51 theo phương án này, phần đầu sau kéo dài về phía sau của cửa xả 49a, nhưng các hiệu quả tương tự như các hiệu quả đã mô tả trên đây vẫn có thể đạt được ngay cả với kết cấu trong đó nắp che bộ giảm âm 51 kết thúc ở phía trước cửa xả 49a. Đặc biệt, khi không có hiệu quả hạn chế sự cuốn theo do phần đầu sau của nắp che bộ giảm âm 51 kéo dài về phía sau của cửa xả 49a, thì hiệu quả của việc tạo ra phần nhô 71 để tạo ra dòng xoáy vẫn là

đáng kể. Ví dụ, phần nhô 71 được tạo liền khối trên bề mặt trên của nắp che bộ giảm âm 51, nhưng sẽ không chỉ giới hạn ở giải pháp này, và một bộ phận tách biệt có thể được cố định bằng cách liên kết, bắt vít, hoặc tương tự.

Phương án thứ hai

Tiếp theo, phương án thứ hai của sáng chế sẽ được mô tả dựa vào các Fig.18, Fig.19, Fig.20 và Fig.21.

Phương án này đặc biệt khác với phương án thứ nhất ở chỗ nó được áp dụng cho xe máy kiểu thể thao có phần ôm đầu gối ở phía trước yên xe và có các bậc để chân kiểu thanh ở cả hai bên của thân xe, thay vì xe kiểu tay ga có sàn để chân và khoảng trống để chân. Đối với phần còn lại, các số chỉ dẫn tương tự được áp dụng cho các kết cấu giống như phương án nêu trên, và việc mô tả chi tiết chúng sẽ được bỏ qua.

Tổng thể xe

Như được minh họa trên Fig.18, khung thân xe F2 của xe máy 101 theo phương án thứ hai này bao gồm ống đầu 113 mà được bố trí tại phần đầu trước, hai khung chính trái và phải 114 mà kéo dài xuống về phía sau từ ống đầu 113, và hai khung xoay trái và phải 115 mà kéo dài xuống từ phần đầu sau của các khung chính trái và phải 114. Bánh xe trước WF của xe máy 101, hai càng trước phải và trái 11, và tay lái 12 được đỡ bởi ống đầu 113 theo cách có thể điều khiển được. Phần đầu trước của đòn lắc 117 được đỡ bởi các khung xoay trái và phải 115 theo kiểu có thể lắc được theo phương thẳng đứng. Bánh xe sau WR của xe máy 101 được đỡ bởi phần đầu sau của đòn lắc 117. Phần đầu trước của khung yên xe 116 được ghép nối với các phần sau của các khung chính trái và phải 114.

Bình chứa nhiên liệu 133 được đỡ bên trên các khung chính trái và phải 114. Yên xe 128 mà người lái ngồi trên đó được đỡ phía sau bình chứa nhiên liệu 133 và bên trên khung yên xe 116. Bình chứa nhiên liệu 133 tạo thành phần ôm đầu gối ở phía trước yên xe 128. Hai bậc để chân trái và phải 118 mà người lái đặt chân của mình trên đó được đỡ bởi các khung xoay trái và phải 115.

Thân xe của xe máy 101 được che bằng nắp che thân xe 127. Nắp che

thân xe 127 bao gồm nắp che trước FC2 che phần trước của thân xe, nắp che dưới LC kéo dài tới một phần bên dưới nắp che trước FC2 và che phần dưới của thân xe, và nắp che sau RC2 che phần sau của khung yên xe 116.

Động cơ (động cơ đốt trong: động cơ) E của xe máy 101 được đỡ phía dưới các khung chính trái và phải 114. Ống xả 141 kéo dài từ xi lanh của động cơ E được bố trí ở phía bên trong của nắp che trước FC2 và nắp che dưới LC. Ống xả 141 được nghiêng lên trên về phía sau và kéo dài từ phía bên phải của phần sau của nắp che dưới LC và được nối với phần đầu trước của bộ giảm âm (bộ giảm thanh) 142 mà nó được bố trí ở phía bên phải bánh xe sau WR.

Cũng được thể hiện trên các hình vẽ Fig.19, Fig.20, Fig.21 và Fig.21, bộ giảm âm 142 bao gồm thân chính của bộ giảm âm (thân chính của bộ giảm thanh) 143 kép dài với hình dạng mặt cắt ngang định trước. Theo phương án này, nắp che bộ giảm âm (bộ phận che) để che phía ngoài của thân chính của bộ giảm âm 143 không được tạo ra, nhưng kết cấu bao gồm nắp che bộ giảm âm có thể được áp dụng. Ví dụ, trên các hình vẽ này, đường C2 thể hiện đường tâm đi qua vị trí trọng tâm trong hình hình dạng mặt cắt ngang trong thân chính của bộ giảm âm 143.

Thân chính của bộ giảm âm 143 kéo dài thẳng dọc theo đường tâm C2 của nó và được lắp trên thân xe với tư thế nghiêng lên trên về phía sau. Ví dụ, thân chính của bộ giảm âm 143 được bố trí với đường tâm C2 song song với bề mặt bên của thân xe. Dưới đây, hướng trước-sau dọc theo đường tâm C2 trên hình chiếu cạnh sẽ được gọi là hướng trước-sau của bộ giảm âm, và hướng thẳng đứng vuông góc với đường tâm C2 trên hình chiếu cạnh sẽ được gọi là hướng thẳng đứng của bộ giảm âm. Mũi tên FR2 chỉ phía trước theo hướng trước-sau của bộ giảm âm dọc theo đường tâm C2, và mũi tên UP2 chỉ phía bên trên theo hướng thẳng đứng của bộ giảm âm vuông góc với đường tâm C2 trên hình chiếu cạnh được đánh dấu ở những chỗ thích hợp trên các hình vẽ này.

Thân chính của bộ giảm âm 143 bao gồm thân dạng ống 144 nằm dọc theo đường tâm C2, phần chụp trước 145 chắn phần đầu trước của thân dạng ống 144, và nắp chụp đầu 146 chắn phần đầu sau của thân dạng ống 144. Khi nhìn theo hướng đường tâm C2, thân dạng ống 144 có hình dạng mặt cắt ngang khác trong đó phần trên có hình dạng gần như hình đa giác và phần dưới có hình dạng

gần như hình chữ V được kết hợp. Khi nhìn theo hướng đường tâm C2, thân dạng ống 144 tạo ra phần vát có hình dạng bề mặt phẳng nghiêng xuống ở phía ngoài phần dưới theo hướng chiều rộng của xe, nhờ đó đảm bảo góc nghiêng cho xe máy 101. Phần chụp trước 145 có hình dạng thon có đường kính tăng về phía sau và nối ống xả 141 với phần đầu trước. Nắp chụp đầu 146 có hình dạng thon có đường kính giảm về phía sau, và ống đuôi 149 được bố trí tại phần đầu sau.

Dọc theo mặt phẳng vuông góc với đường tâm C2, đầu trước 146a của nắp chụp đầu 146 tạo ra miệng có hình dạng khác tương tự như hình dạng của thân dạng ống 144. Đầu sau của thân dạng ống 144 được nối với đầu trước 146a của nắp chụp đầu 146. Đầu sau 146b của nắp chụp đầu 146 hơi nghiêng xuống trên hình chiếu cạnh so với mặt phẳng vuông góc với đường tâm C2. Ví dụ, phần lõm 146c có hình dạng khác mà có kích thước nhỏ hơn so với thân dạng ống 144 khi nhìn theo hướng đường tâm C2 được tạo ra tại đầu sau 146b của nắp chụp đầu 146. Phần lõm 146c có phần đáy 146d có hình dạng bề mặt phẳng vuông góc với đường tâm C2. Ống đuôi 149 được lồng qua phần đáy 146d. Đầu sau của ống đuôi 149 nằm bên trong phần lõm 146c. Đầu sau của ống đuôi 149 này trở thành cửa xả 149a của bộ giảm âm 142. Đầu sau 146b của nắp chụp đầu 146 kéo dài về phía sau vượt quá đầu sau của ống đuôi 149 (cửa xả 149a).

Kết cấu phần nhô của bộ giảm âm

Như được minh họa trên Fig.18, Fig.19, Fig.20 và Fig.21, phần nhô 71 nhô lên từ bề mặt trên (bề mặt ngoài) 143b của phần sau của thân chính của bộ giảm âm 143 được tạo ra trên bề mặt trên 143b. Tương tự như phần nhô 71 theo phương án thứ nhất, phần nhô 71 có chức năng như bộ tạo dòng xoáy để tạo ra dòng xoáy định trước (dòng xoáy) trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài 143b của thân chính của bộ giảm âm 143. Cụ thể là, do dòng xoáy nhỏ được tạo ra một cách chủ động bởi phần nhô 71, dòng không khí ở đằng sau đầu sau của thân chính của bộ giảm âm 143 được kiểm soát, và hiệu quả như giảm sức cản không khí của bộ giảm âm 142 đã đạt được. Ngoài ra, do phần nhô 71 hạn chế (làm chậm) sự phân chia gió phía trước, ảnh hưởng của sự cuốn gió phía trước trên cửa xả 149a tại đầu sau của bộ giảm âm 142 được hạn chế, và hiệu quả xả được duy

trì một cách có lợi.

Phần nhô 71 được tạo ra ở đằng sau phần giữa của bộ giảm âm 142 (theo phương án này, vị trí giữa của thân dạng ống 144 có mặt cắt ngang đồng nhất) của bộ giảm âm 142 theo hướng dọc. Cụ thể là, phần nhô 71 được tạo ra trong vùng nửa sau của bộ giảm âm 142 theo hướng dọc. Tốt hơn nữa là, phần nhô 71 được tạo ra ở đằng sau phần giữa trong vùng nửa sau của bộ giảm âm 142 theo hướng dọc. Cụ thể là, phần nhô 71 được tạo ra trong vùng tương ứng với $1/4$ từ phía đầu sau của bộ giảm âm 142 theo hướng dọc.

Phần nhô 71 được nối với bề mặt ngoài theo chu vi của thân dạng ống 144 của thân chính của bộ giảm âm 143 bằng cách hàn. Phần nhô 71 không mang các bộ phận khác như thân chính của bộ giảm âm 143 và nắp che bộ giảm âm và được bố trí một cách độc lập trên bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 143. Vì lý do đó, phần nhô 71 có thể tạo điều kiện thuận lợi cho việc thiết kế tối ưu để tạo ra dòng xoáy định trước của dòng gió phía trước trên bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 143. Phần nhô 71 không chỉ được giới hạn ở kết cấu trong đó nó được hàn vào thân chính của bộ giảm âm 143. Phần nhô 71 có thể được cố định bằng cách không hàn hoặc có thể được tạo liền khối với thân chính của bộ giảm âm 143.

Phần nhô 71 được thể hiện trên Fig.19 và Fig.20 có kết cấu có phần nghiêng thứ nhất 81 mà có tác dụng như một phần nghiêng phía trước dốc xuống về phía trước ở phía trước của phần đỉnh nhô Zt, và các phần nghiêng thứ hai 84 mà có tác dụng như một phần nghiêng phía sau dốc xuống về phía sau ở đằng sau phần đỉnh nhô Zt. Tuy nhiên, tương tự như ví dụ biến thể được thể hiện trên Fig.13, phần nhô 71 có thể được hướng ngược với hướng trước-sau. Các phần nhô 71 có thể được tạo ra theo chu vi ngoài của bộ giảm âm 142. Khi bộ giảm âm 142 bao gồm nắp che bộ giảm âm, phần nhô 71 có thể được tạo ra trong nắp che bộ giảm âm. Phần nhô 71 không chỉ được giới hạn ở việc được tạo ra tại phần sau của bộ giảm âm 142 và có thể được tạo ra tại phần trước của bộ giảm âm 142.

Như đã mô tả trên đây, cũng trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo phương án thứ hai này, do phần nhô 71 để tạo ra dòng xoáy trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài được tạo ra trên bề mặt ngoài của

bộ giảm âm 142, hiệu quả làm chậm sự phân chia gió phía trước từ bề mặt ngoài của bộ giảm âm 142 đã đạt được do dòng xoáy định trước được sinh ra ở đằng sau phần nhô 71. Vì lý do đó, sức cản không khí do sự phân chia gió phía trước ngay ở đằng sau đầu sau của bộ giảm âm 142 có thể được hạn chế. Ngoài ra, sự cuốn gió phía trước về phía cửa xả 149a tại đầu sau của bộ giảm âm 142 được hạn chế, và do vậy, việc xả khí có hiệu quả có thể được thực hiện mà không cản trở khí xả đi ra khỏi cửa xả 149a.

Phương án thứ ba

Tiếp theo, phương án thứ ba của sáng chế sẽ được mô tả dựa vào các Fig.22, Fig.23, Fig.24 và Fig.25.

Phương án này đặc biệt khác với phương án thứ nhất ở chỗ nó được áp dụng cho xe máy cho mục đích kinh doanh trong đó động cơ được đỡ bởi thân xe, thay vì xe kiểu tay ga có cụm lắc. Đối với phần còn lại, các số chỉ dẫn tương tự được áp dụng cho các kết cấu giống như phương án nêu trên, và việc mô tả chi tiết chúng sẽ được bỏ qua.

Tổng thể xe

Như được minh họa trên Fig.22, xe máy (xe kiểu ngồi để chân hai bên) 201 theo phương án thứ ba này bao gồm khung thân xe kiểu sườn đầm F3, nhờ vậy cải thiện việc dễ dàng ngồi kẹp chân hai bên thân xe và hạ thấp trọng tâm của xe.

Khung thân xe F3 bao gồm ống đầu 213 mà được bố trí tại phần đầu trước, khung chính 214 mà kéo dài xuống về phía sau từ ống đầu 213, và khung xoay 215 mà kéo dài xuống từ phần đầu sau của khung chính 214. Bánh xe trước WF của xe máy 201, hai càng trước phải và trái 11, và tay lái 12 được đỡ bởi ống đầu 213 theo cách có thể điều khiển được. Phần đầu trước của đòn lắc 217 được đỡ bởi khung xoay 215 theo kiểu có thể lắc được theo phương thẳng đứng. Bánh xe sau WR của xe máy 201 được đỡ bởi phần đầu sau của đòn lắc 217. Phần đầu trước của khung yên xe 216 được ghép nối với phần sau của khung chính 214. Hai bộ giảm xóc sau phải và trái 9 được đặt giữa khung yên xe 216 và đòn lắc 217.

Thân xe của xe máy 201 được che bằng nắp che thân xe 227. Nắp che thân xe 227 bao gồm nắp che thân trước FC3 che một phần xung quanh ống đầu 213 và một phần xung quanh phần trước của khung chính 214, và nắp che thân sau RC3 che một phần xung quanh phần sau của khung chính 214 và một phần xung quanh khung yên xe 216. Các tấm che chân phải và trái LS nhô ra ngoài theo hướng sang bên được tạo ra trên các phần phải và trái của nắp che thân trước FC3. Yên xe 228 cho người lái ngồi trên đó được đỡ phía trên nắp che thân sau RC3.

Động cơ E của xe máy 201 được đỡ phía dưới khung chính 214. Các bậc để chân 218 mà trên đó người lái đặt chân của mình được bố trí trên cả hai phía trái và phải của động cơ E. Ống xả 241 kéo dài từ xi lanh của động cơ E kéo dài về phía sau ở phía dưới bên phải của động cơ E. Ống xả 241 được nối với phần đầu trước của bộ giảm âm (bộ giảm thanh) 242 mà nó được bố trí ở phía bên phải bánh xe sau WR ở lân cận đầu sau của động cơ E.

Cũng được thể hiện trên Fig.23, Fig.24 và Fig.25, bộ giảm âm 242 bao gồm thân chính của bộ giảm âm (thân chính của bộ giảm thanh) 243 kéo dài với hình dạng mặt cắt ngang tròn. Theo phương án này, nắp che bộ giảm âm (bộ phận che) để che phía ngoài của thân chính của bộ giảm âm 243 không được tạo ra, nhưng kết cấu bao gồm nắp che bộ giảm âm có thể được áp dụng. Trên các hình vẽ này, đường C3 thể hiện đường tâm trên thân chính của bộ giảm âm 243.

Thân chính của bộ giảm âm 243 kéo dài thẳng dọc theo đường tâm C3 của nó và được lắp trên thân xe ở tư thế hơi nghiêng lên về phía sau. Ví dụ, thân chính của bộ giảm âm 243 được bố trí với đường tâm C3 song song với bề mặt bên của thân xe. Dưới đây, hướng trước-sau dọc theo đường tâm C3 trên hình chiếu cạnh sẽ được gọi là hướng trước-sau của bộ giảm âm, và hướng thẳng đứng vuông góc với đường tâm C3 trên hình chiếu cạnh sẽ được gọi là hướng thẳng đứng của bộ giảm âm. Mũi tên FR3 chỉ phía trước theo hướng trước-sau của bộ giảm âm dọc theo đường tâm C3, và mũi tên UP3 chỉ phía bên trên theo hướng thẳng đứng của bộ giảm âm vuông góc với đường tâm C3 trên hình chiếu cạnh được đánh dấu ở những chỗ thích hợp trên các hình vẽ này.

Thân chính của bộ giảm âm 243 bao gồm thân dạng ống 244 nằm dọc theo đường tâm C3, phần chụp trước 245 chắn phần đầu trước của thân dạng ống

244, và nắp chụp đầu 246 chắn phần đầu sau của thân dạng ống 244. Thân dạng ống 244 có hình dạng mặt cắt ngang tròn khi nhìn theo hướng trục C3 và có hình dạng thon đều có đường kính tăng về phía sau. Phần chụp trước 245 có hình dạng thon có đường kính tăng về phía sau và nối ống xả 241 với phần đầu trước. Nắp chụp đầu 246 có hình dạng thon có đường kính giảm về phía sau, và ống đuôi 249 được bố trí tại phần đầu sau.

Dọc theo mặt phẳng vuông góc với đường tâm C3, đầu trước 246a của nắp chụp đầu 246 tạo ra miệng tròn tương tự như miệng của thân dạng ống 244. Đầu sau của thân dạng ống 244 được nối với đầu trước 246a của nắp chụp đầu 246. Đầu sau 246b của nắp chụp đầu 246 tạo ra miệng tròn có kích thước dọc theo mặt phẳng vuông góc với đường tâm C3 nhỏ hơn đầu trước 246a. Phần lõm 246c có hình dạng tròn khi nhìn theo hướng trục C3 được tạo ra tại đầu sau 246b của nắp chụp đầu 246. Phần lõm 246c có phần đáy 246d có hình dạng bề mặt phẳng vuông góc với đường tâm C3. Ống đuôi 249 được lồng qua phần đáy 246d. Đầu sau của ống đuôi 249 hơi nhô ra phía sau vượt quá đầu sau 246b của nắp chụp đầu 246. Đầu sau của ống đuôi 249 này trở thành cửa xả 249a của bộ giảm âm 242. Kết cấu trong đó đầu sau 246b của nắp chụp đầu 246 kéo dài về phía sau vượt quá đầu sau (cửa xả 249a) của ống đuôi 249 có thể được áp dụng.

Kết cấu phần nhô của bộ giảm âm

Như được minh họa trên các hình vẽ Fig.22, Fig.23, Fig.24 và Fig.25, phần nhô 71 nhô lên từ bề mặt trên (bề mặt ngoài) 243b của phần sau của thân chính của bộ giảm âm 243 được tạo ra trên bề mặt trên 243b. Tương tự như phần nhô 71 theo phương án thứ nhất, phần nhô 71 có chức năng như bộ tạo dòng xoáy để tạo ra dòng xoáy định trước (dòng xoáy) trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài 243b của thân chính của bộ giảm âm 243. Cụ thể là, do dòng xoáy nhỏ được tạo ra một cách chủ động bởi phần nhô 71, dòng không khí ở đằng sau đầu sau của thân chính của bộ giảm âm 243 được kiểm soát, và hiệu quả như làm giảm sức cản không khí của bộ giảm âm 242 đã đạt được. Ngoài ra, do phần nhô 71 hạn chế (làm chậm) sự phân chia gió phía trước, nên ảnh hưởng cuốn theo gió phía trước đến cửa xả 249a tại đầu sau của bộ giảm âm 242 được hạn chế, và hiệu quả

xả được duy trì một cách có lợi.

Phần nhô 71 được tạo ra ở đằng sau phần giữa của bộ giảm âm 242 (theo phương án này, vị trí giữa của thân dạng ống 244 có mặt cắt ngang đồng nhất) của bộ giảm âm 242 theo hướng dọc. Cụ thể là, phần nhô 71 được tạo ra trong vùng nửa sau của bộ giảm âm 242 theo hướng dọc. Tốt hơn nữa là, phần nhô 71 được tạo ra ở đằng sau phần giữa trong vùng nửa sau của bộ giảm âm 242 theo hướng dọc. Cụ thể là, phần nhô 71 được tạo ra trong vùng tương ứng với $1/4$ từ phía đầu sau của bộ giảm âm 242 theo hướng dọc.

Phần nhô 71 được nối với bề mặt ngoài theo chu vi của thân dạng ống 244 của thân chính của bộ giảm âm 243 bằng cách hàn. Phần nhô 71 không mang các bộ phận khác như thân chính của bộ giảm âm 243 và nắp che bộ giảm âm và được bố trí một cách độc lập trên bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 243. Vì lý do đó, phần nhô 71 có thể tạo điều kiện thuận lợi cho việc thiết kế tối ưu để tạo ra dòng xoáy trong dòng gió phía trước trên bề mặt ngoài của thân chính của bộ giảm âm 243. Phần nhô 71 không chỉ được giới hạn ở kết cấu trong đó nó được hàn vào thân chính của bộ giảm âm 243. Phần nhô 71 có thể được cố định bằng cách không hàn hoặc có thể được tạo liền khối với thân chính của bộ giảm âm 243.

Phần nhô 71 được thể hiện trên Fig.23 và Fig.24 có kết cấu có phần nghiêng thứ nhất 81 mà có tác dụng như một phần nghiêng phía trước dốc xuống về phía trước ở phía trước của phần đỉnh nhô Zt, và các phần nghiêng thứ hai 84 mà có tác dụng như một phần nghiêng phía sau dốc xuống về phía sau ở đằng sau phần đỉnh nhô Zt. Tuy nhiên, tương tự như ví dụ biến thể được thể hiện trên Fig.13, phần nhô 71 có thể được hướng ngược với hướng trước-sau. Các phần nhô 71 có thể được tạo ra theo chu vi ngoài của bộ giảm âm 242. Khi bộ giảm âm 242 bao gồm nắp che bộ giảm âm, phần nhô 71 có thể được tạo ra trong nắp che bộ giảm âm. Phần nhô 71 không chỉ được giới hạn ở việc được tạo ra tại phần sau của bộ giảm âm 242 và có thể được tạo ra tại phần trước của bộ giảm âm 242.

Như đã mô tả trên đây, cũng trong kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo phương án thứ ba này, do phần nhô 71 để tạo ra dòng xoáy trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài được tạo ra trên bề mặt ngoài của

bộ giảm âm 242, nên hiệu quả làm chậm sự phân chia gió phía trước từ bề mặt ngoài của bộ giảm âm 242 đã đạt được do dòng xoáy định trước được sinh ra ở đằng sau phần nhô 71. Vì lý do đó, sức cản không khí do sự phân chia gió phía trước ngay ở đằng sau đầu sau của bộ giảm âm 242 có thể được hạn chế. Ngoài ra, sự cuốn gió phía trước về phía cửa xả 249a tại đầu sau của bộ giảm âm 242 được hạn chế, và do đó việc xả khí có hiệu quả có thể được thực hiện mà không cản trở khí xả đi ra khỏi cửa xả 249a.

Sáng chế không chỉ được giới hạn ở các phương án nêu trên. Ví dụ, phần nhô 71 có thể được tạo ra trong cả thân chính của bộ giảm thanh lẫn bộ phận che. Khi xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm hai bộ giảm thanh phân nhánh trên cả hai phía trái và phải, phần nhô 71 có thể được tạo ra trong cả hai bộ giảm thanh này.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tất cả các loại xe trong đó người lái ngồi trên xe theo kiểu để chân sang hai bên thân xe và bao gồm không chỉ xe máy (kể cả xe đạp có động cơ và xe kiểu tay ga) mà cả các xe có ba bánh xe (kể cả xe có hai bánh xe trước và một bánh xe sau ngoài các xe có một bánh xe trước và hai bánh xe sau) hoặc có bốn bánh xe.

Hơn nữa, các kết cấu trong các phương án nêu trên là các ví dụ của sáng chế, và các biến thể khác nhau có thể được thực hiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế, như việc thay thế các bộ phận cấu thành của các phương án bằng các bộ phận cấu thành đã biết.

Các số chỉ dẫn

- 1: Xe máy (xe kiểu ngồi để chân hai bên)
- E: Động cơ (động cơ đốt trong)
- 42: Bộ giảm âm (bộ giảm thanh)
- 43: Thân chính của bộ giảm âm (thân chính của bộ giảm thanh)
- Ct1: Phần giữa
- 43b: Bề mặt trên, bề mặt ngoài
- 46: Nắp chụp đầu
- 49a: Cửa xả

51: Nắp che bộ giảm âm (bộ phận che)

71: Phần nhô

Y1: Kích thước theo hướng dọc của phần nhô

X1, Z1: Kích thước theo hướng vuông góc với hướng dọc của phần nhô

Zt: Phần đỉnh nhô

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên (1) bao gồm:

bộ giảm thanh (42) mà thực hiện sự giảm thanh khí xả được xả ra từ động cơ đốt trong (E),

trong đó bộ giảm thanh (42) bao gồm phần nhô (71) mà nhô từ bề mặt ngoài (43b) của nó và tạo ra dòng xoáy định trước trong gió phía trước thổi dọc theo bề mặt ngoài (43b),

trong đó phần nhô (71) có hướng dọc phần nhô được hướng theo hướng trước sau của xe, và được tạo riêng biệt với bộ phận mà đỡ bộ giảm thanh (42) ở phía thân xe,

trong đó phần nhô (71) có hình dạng núi có phần đỉnh nhô (Zt) trên hình chiếu cạnh vuông góc với hướng dọc phần nhô,

trong đó phần nghiêng phía trước tăng dần về phía phần đỉnh nhô (Zt) từ phần đầu trước phần nhô được bố trí ở phía trước của phần nhô (71) theo hướng trước sau của xe, và

trong đó phần nghiêng phía sau giảm dần về phía phần đầu sau phần nhô từ phần đỉnh nhô (Zt) được bố trí ở phía sau của phần nhô (71) theo hướng trước sau của xe.

2. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm 1,

trong đó bộ giảm thanh (42) bao gồm thân chính bộ giảm thanh (43) và bộ phận che (51) mà được gắn với thân chính bộ giảm thanh (43), và

trong đó phần nhô (71) được bố trí toàn bộ giữa thân chính bộ giảm thanh (43) và bộ phận che (51), và được tạo riêng biệt với bộ phận mà đỡ bộ phận che (51).

3. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm 2,

trong đó thân chính bộ giảm thanh (43) có nắp chụp đầu (46) mà được định vị tại phần đầu sau và cửa xả (49a) mà nằm trong nắp chụp đầu (46) và thải

khí xả ra môi trường, và

trong đó ít nhất một trong số bộ phận che (51) và nắp chụp đầu (46) kéo dài về phía sau vượt quá cửa xả (49a).

4. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3,
trong đó phần nhô (71) được bố trí ở đằng sau vị trí giữa (ct1) của bộ giảm thanh (42) theo hướng dọc của bộ giảm thanh (42).
5. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4,
trong đó kích thước (Y1) theo hướng dọc phần nhô lớn hơn các kích thước (X1, Z1) theo hướng vuông góc với hướng dọc phần nhô.
6. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5,
trong đó phần nghiêng phía trước dài hơn phần nghiêng phía sau theo hướng dọc phần nhô.
7. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6,
trong đó phần nghiêng phía sau dài hơn phần nghiêng phía trước theo hướng dọc phần nhô.
8. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7,
trong đó nhiều phần nhô (71) được bố trí theo chu vi ngoài của bộ giảm thanh (42).
9. Kết cấu bộ giảm thanh của xe kiểu ngồi để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8,

trong đó bộ giảm thanh (42) bao gồm thân chính bộ giảm thanh (43) và bộ phận che (51) mà được gắn vào phía ngoài của thân chính bộ giảm thanh (43), và

trong đó phần nhô (71) được bố trí trong bộ phận che (51).

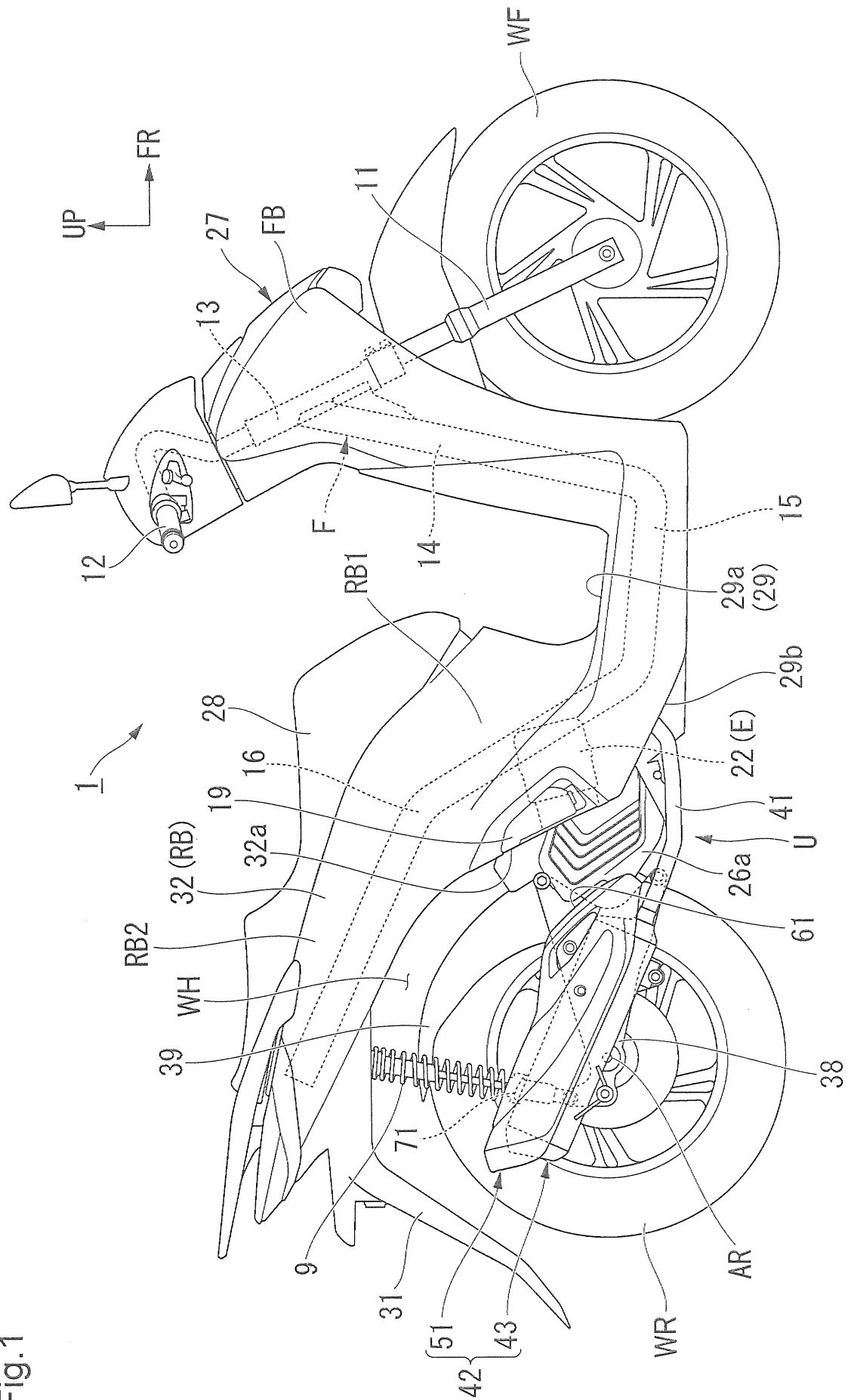


Fig. 1

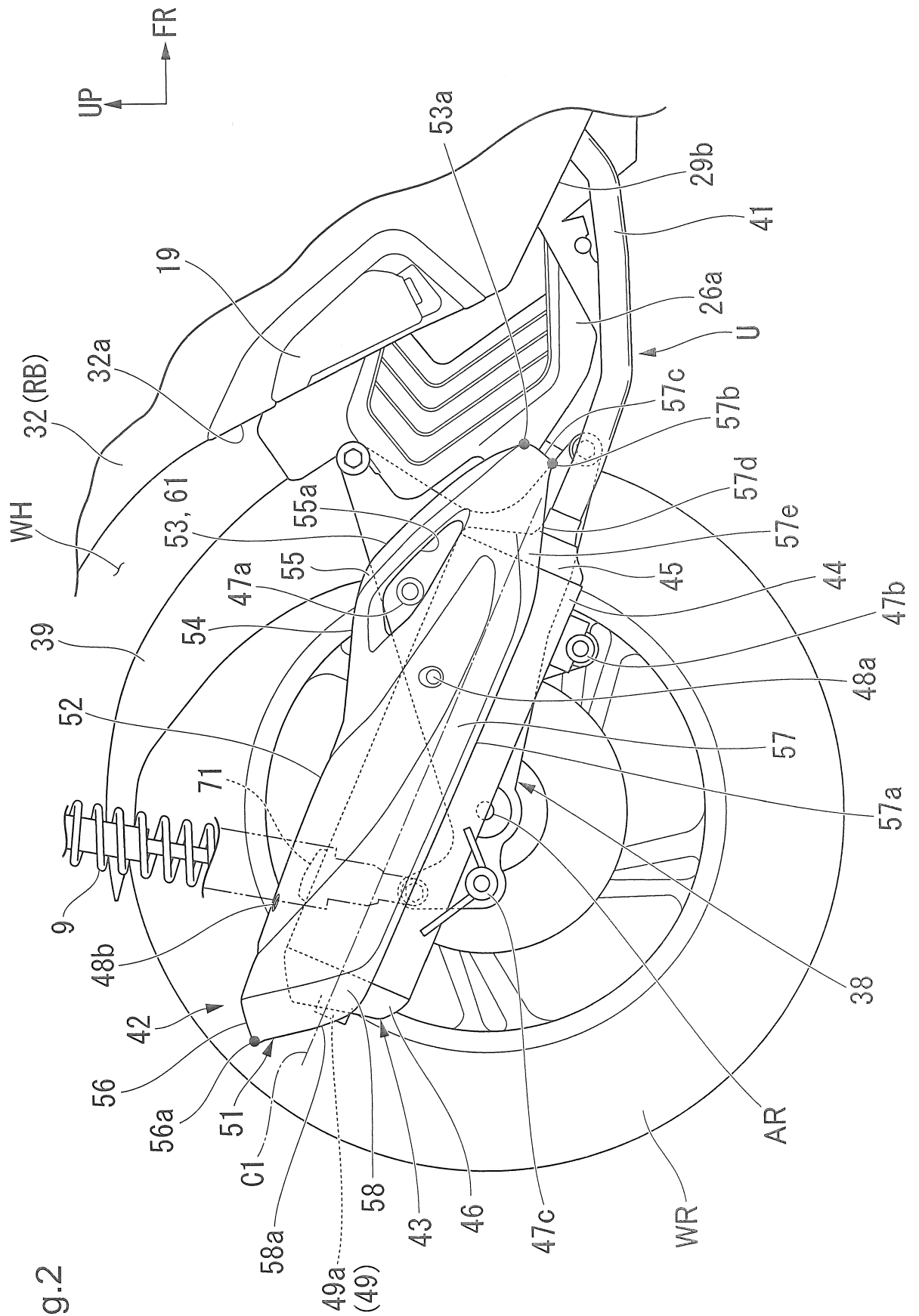
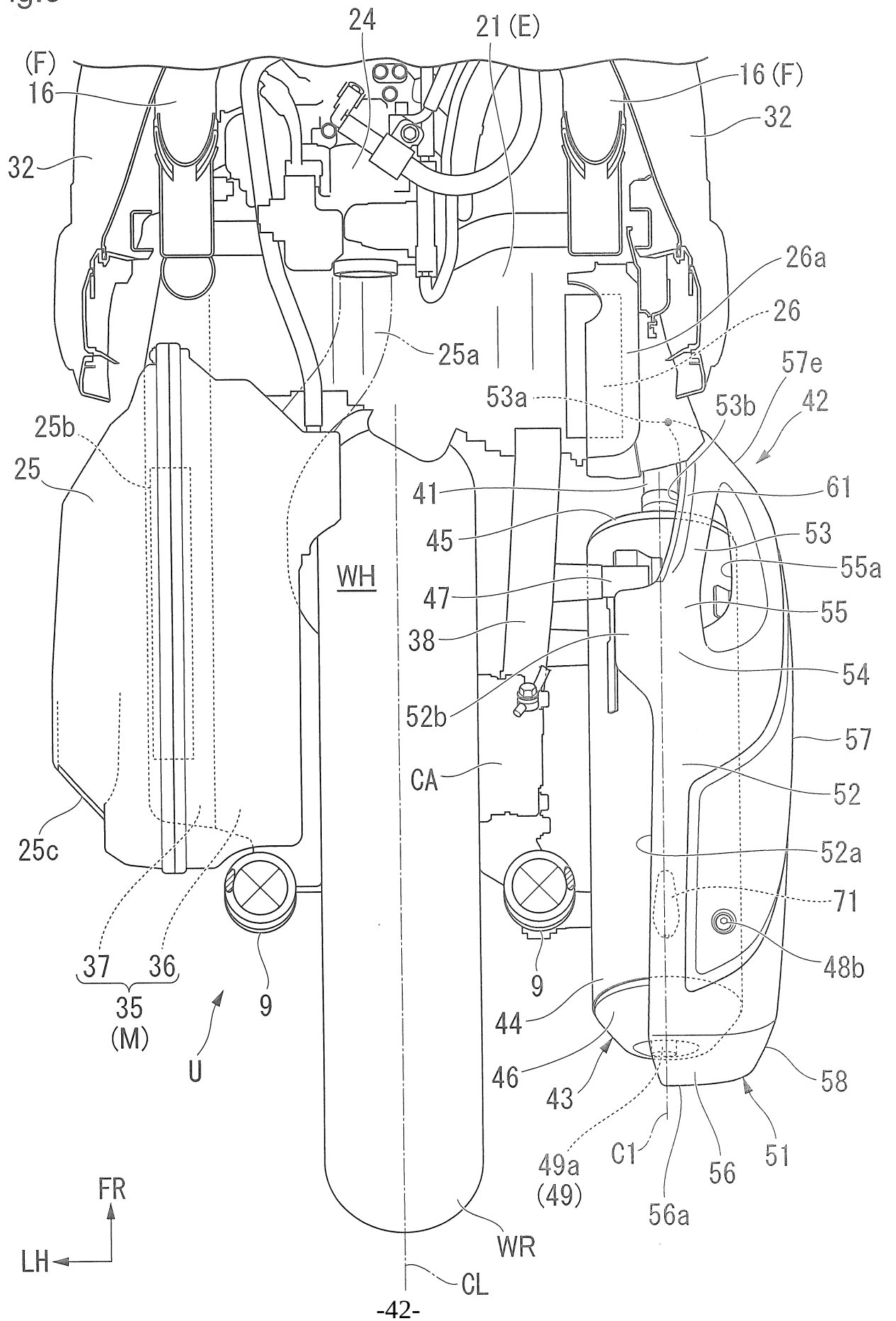


Fig. 2

Fig.3



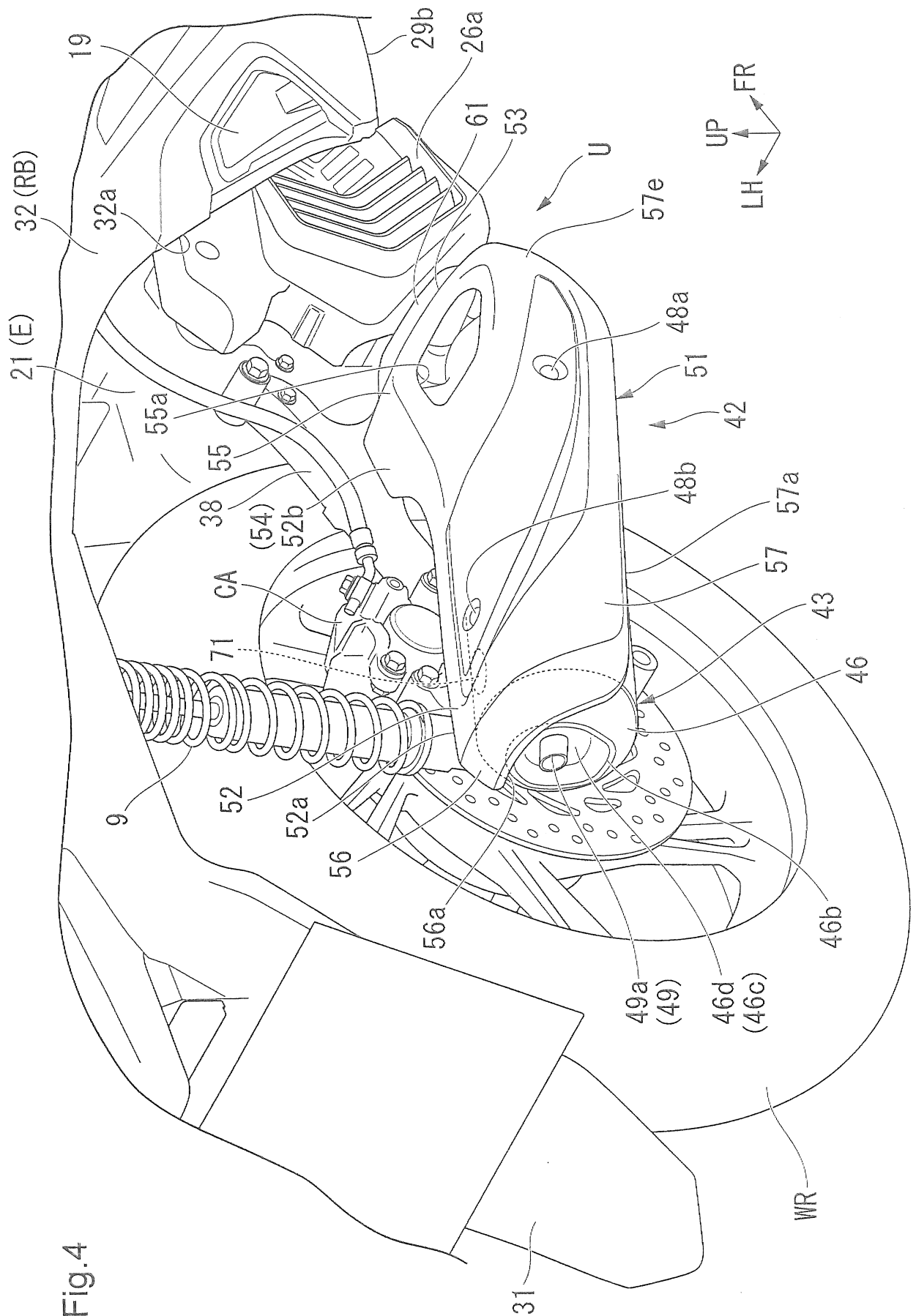
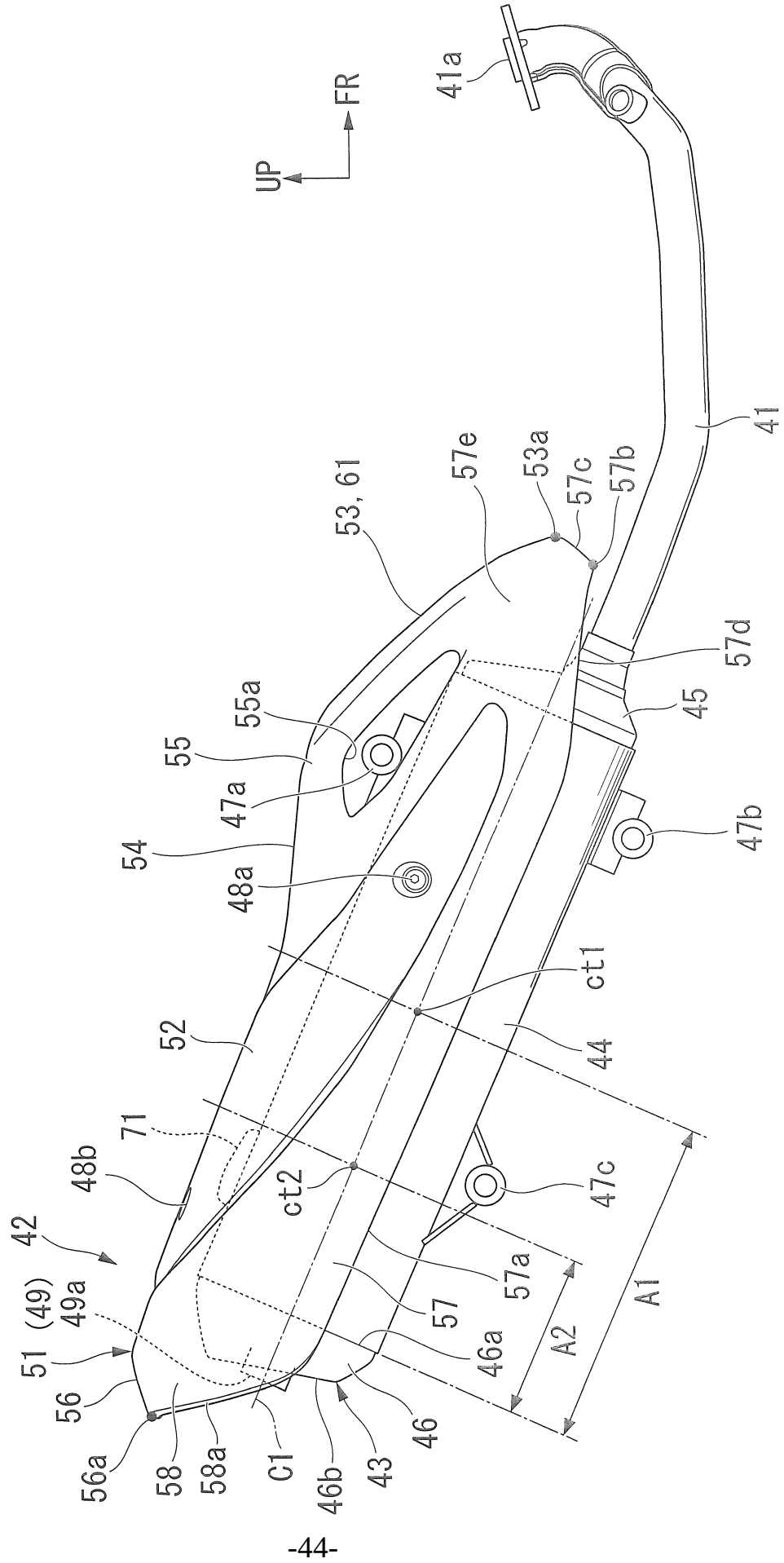


Fig.5



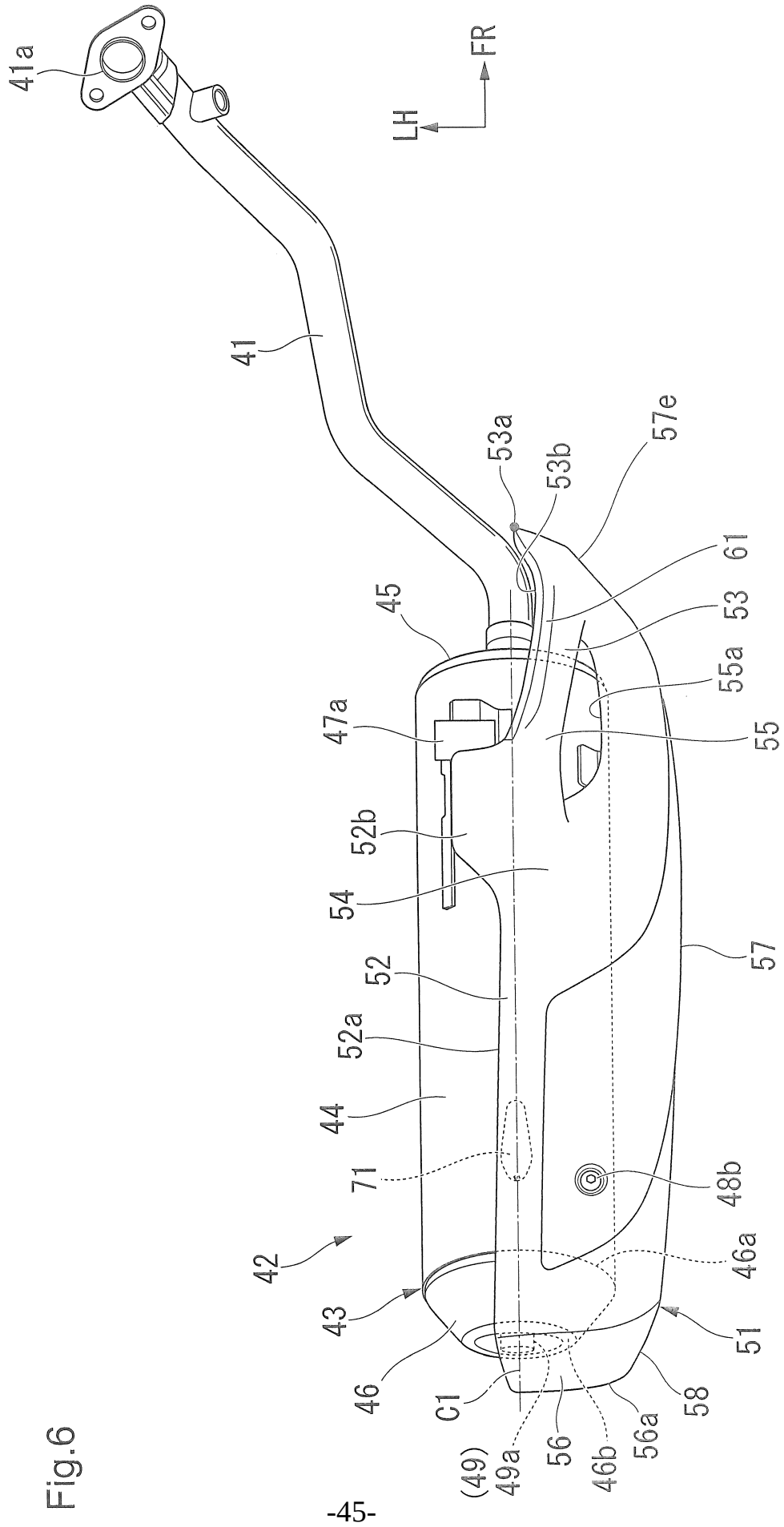


Fig. 9.

Fig.7

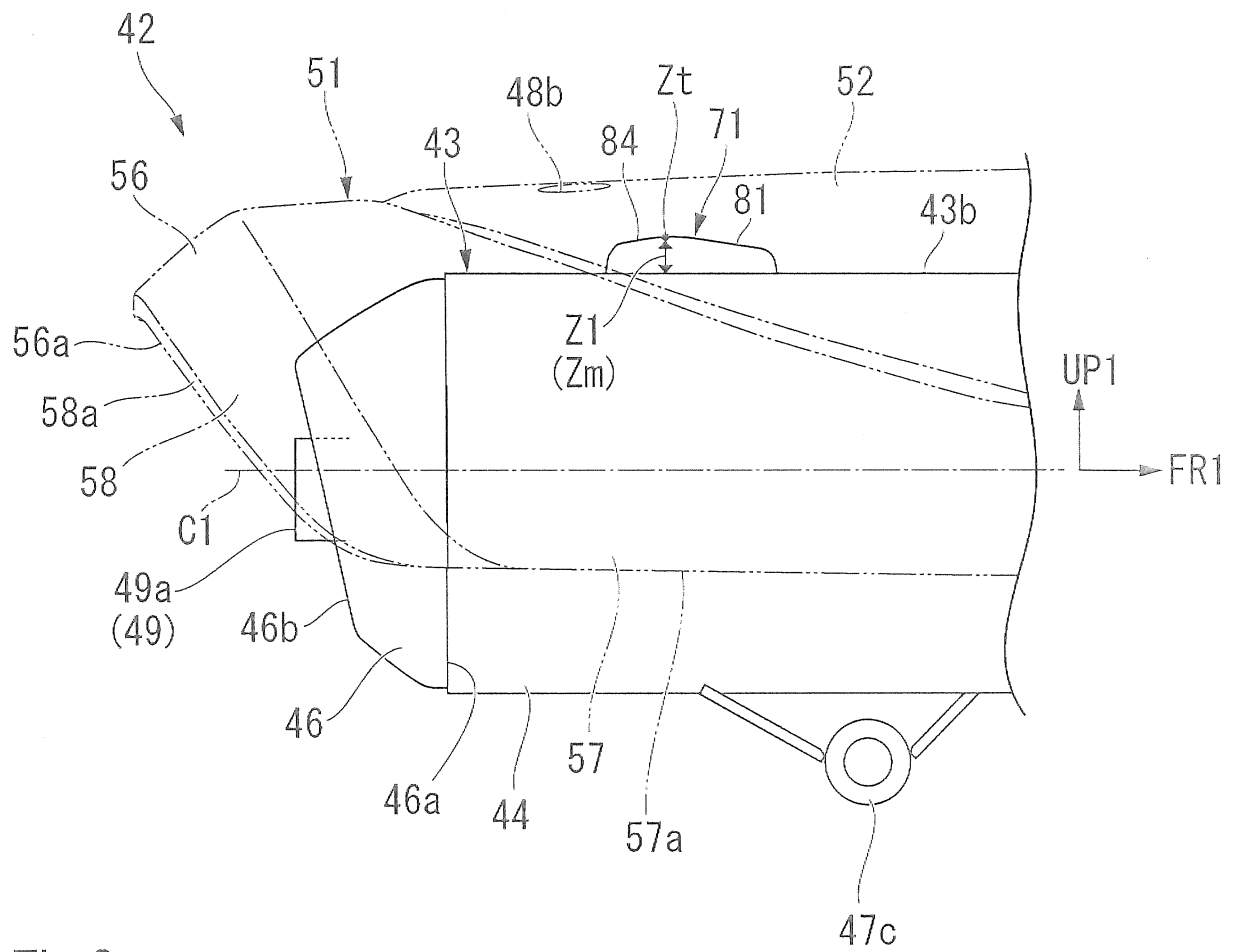
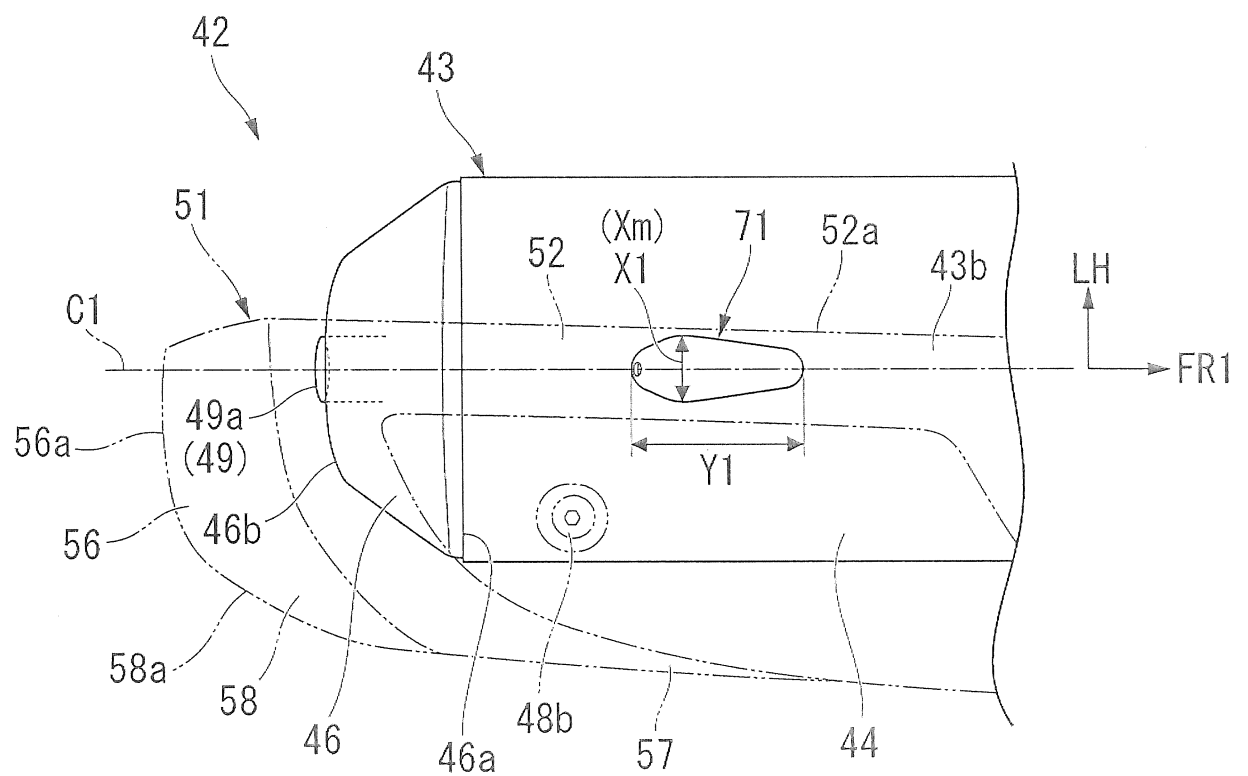


Fig.8



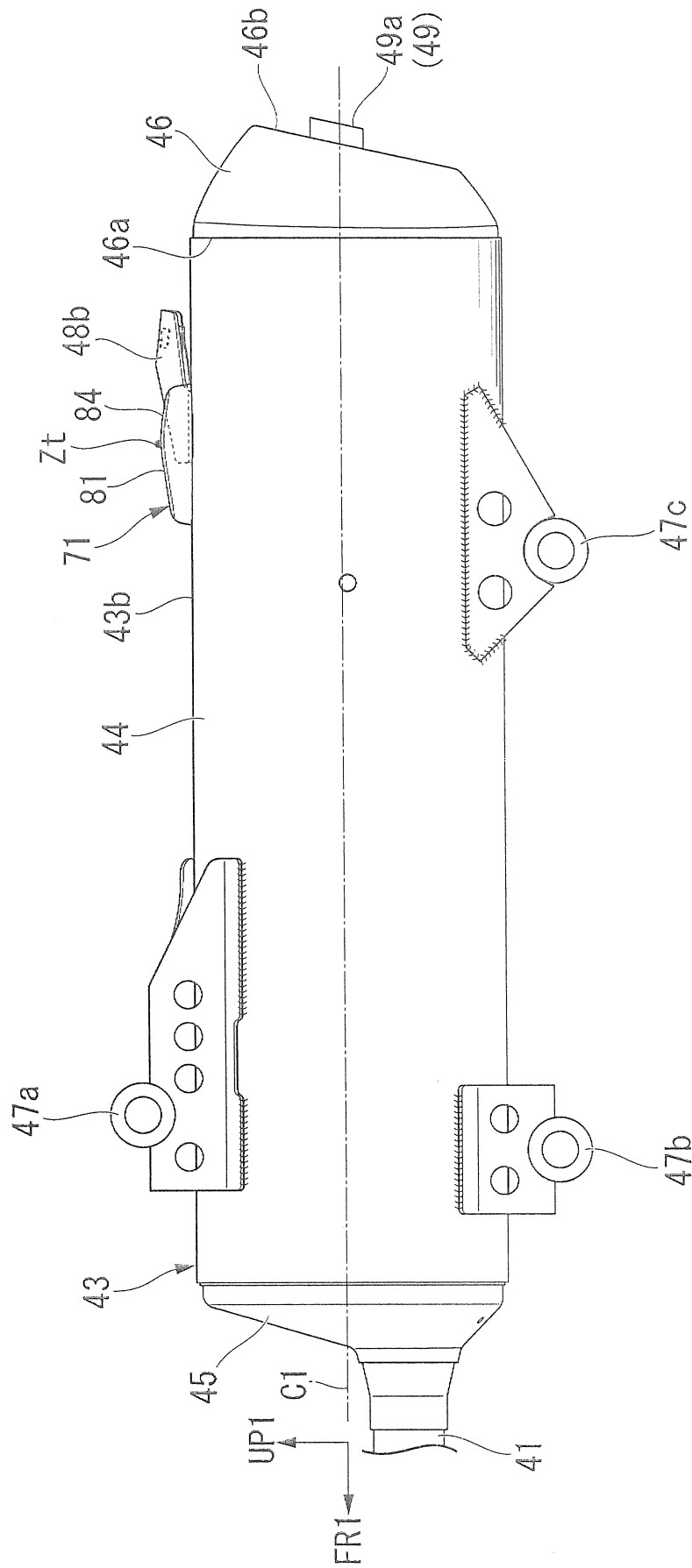


Fig. 9

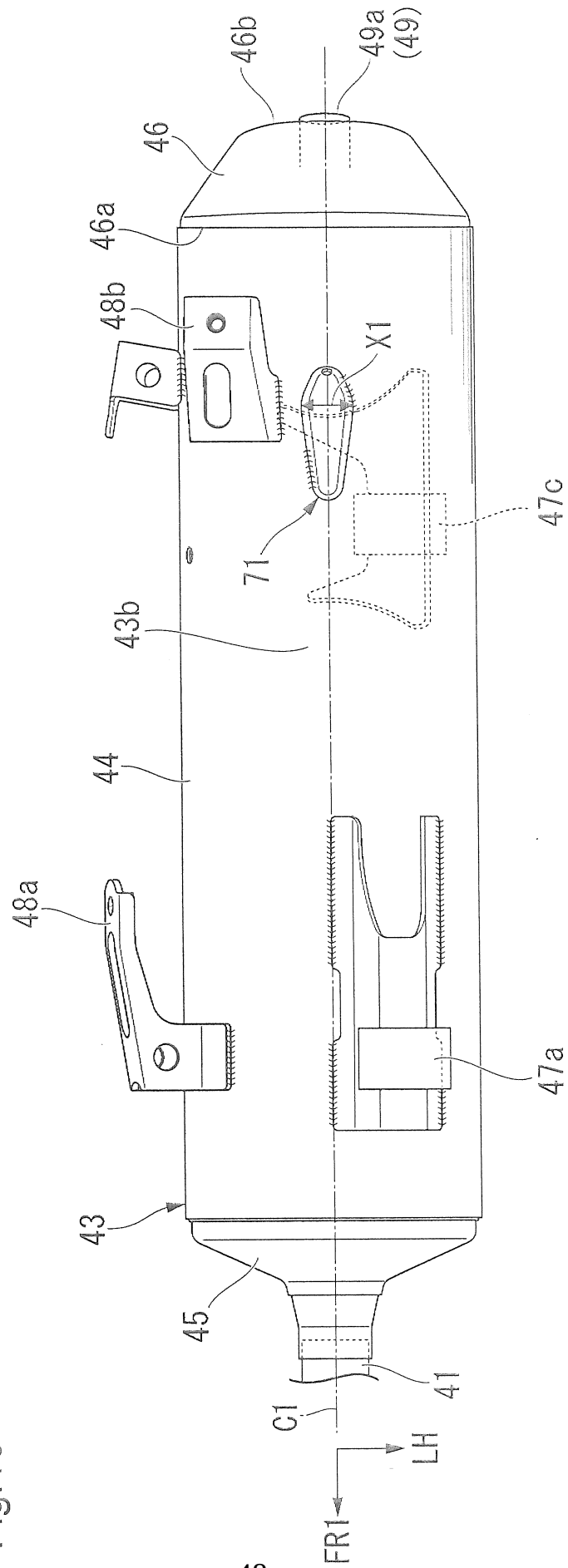


Fig. 10

Fig.11

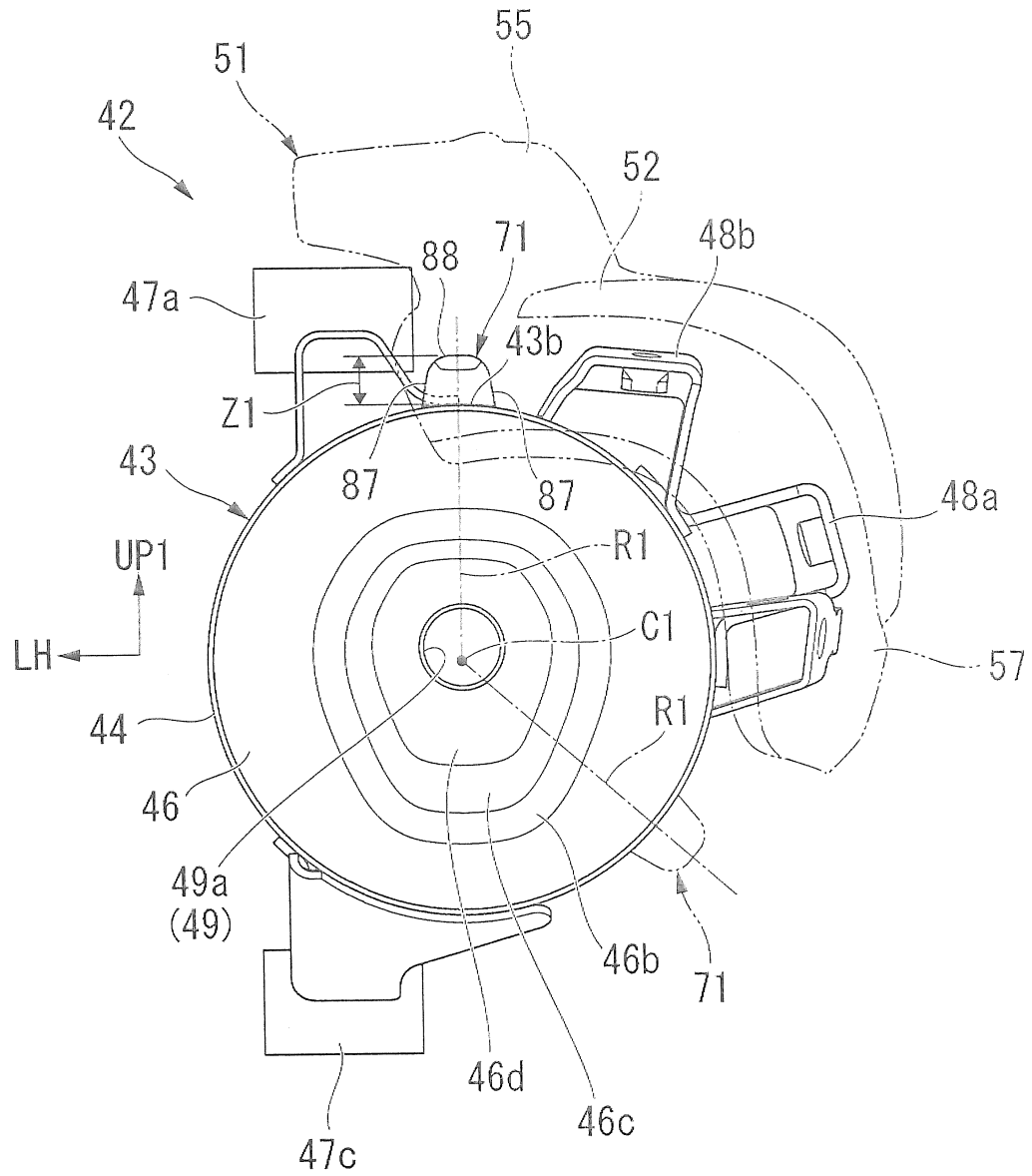
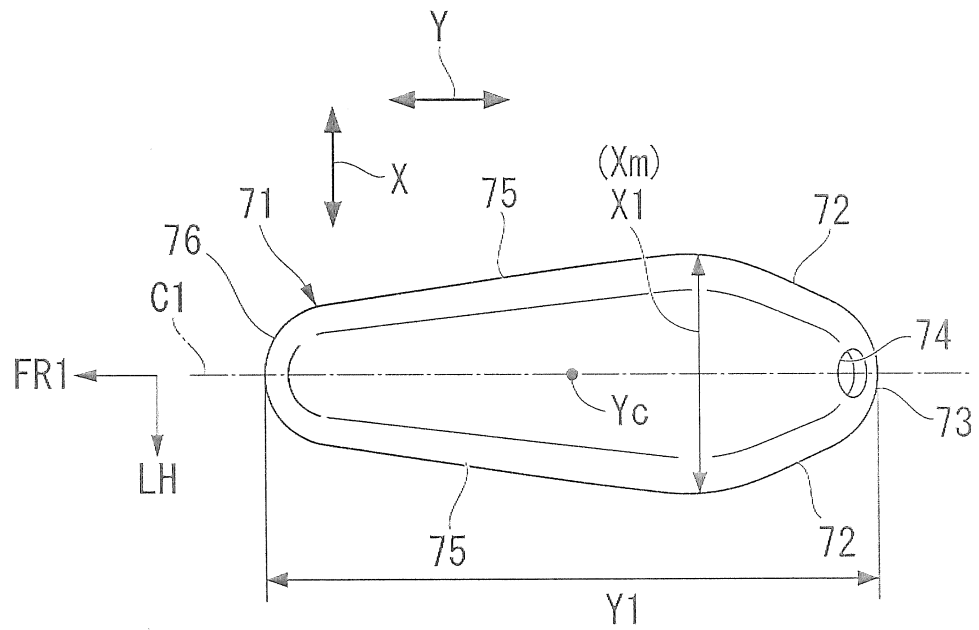


Fig.12

(a)



(b)

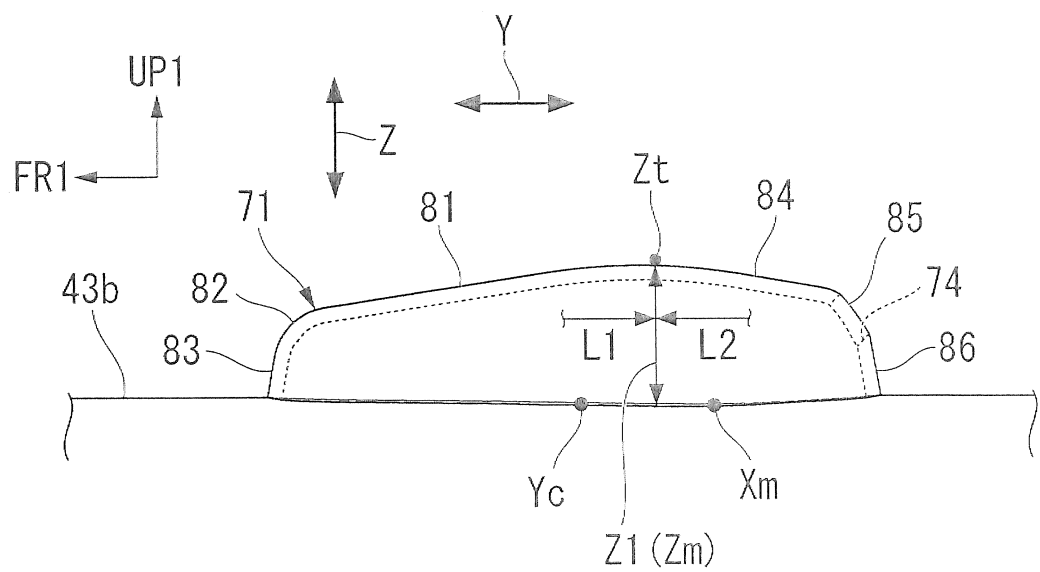


Fig.13

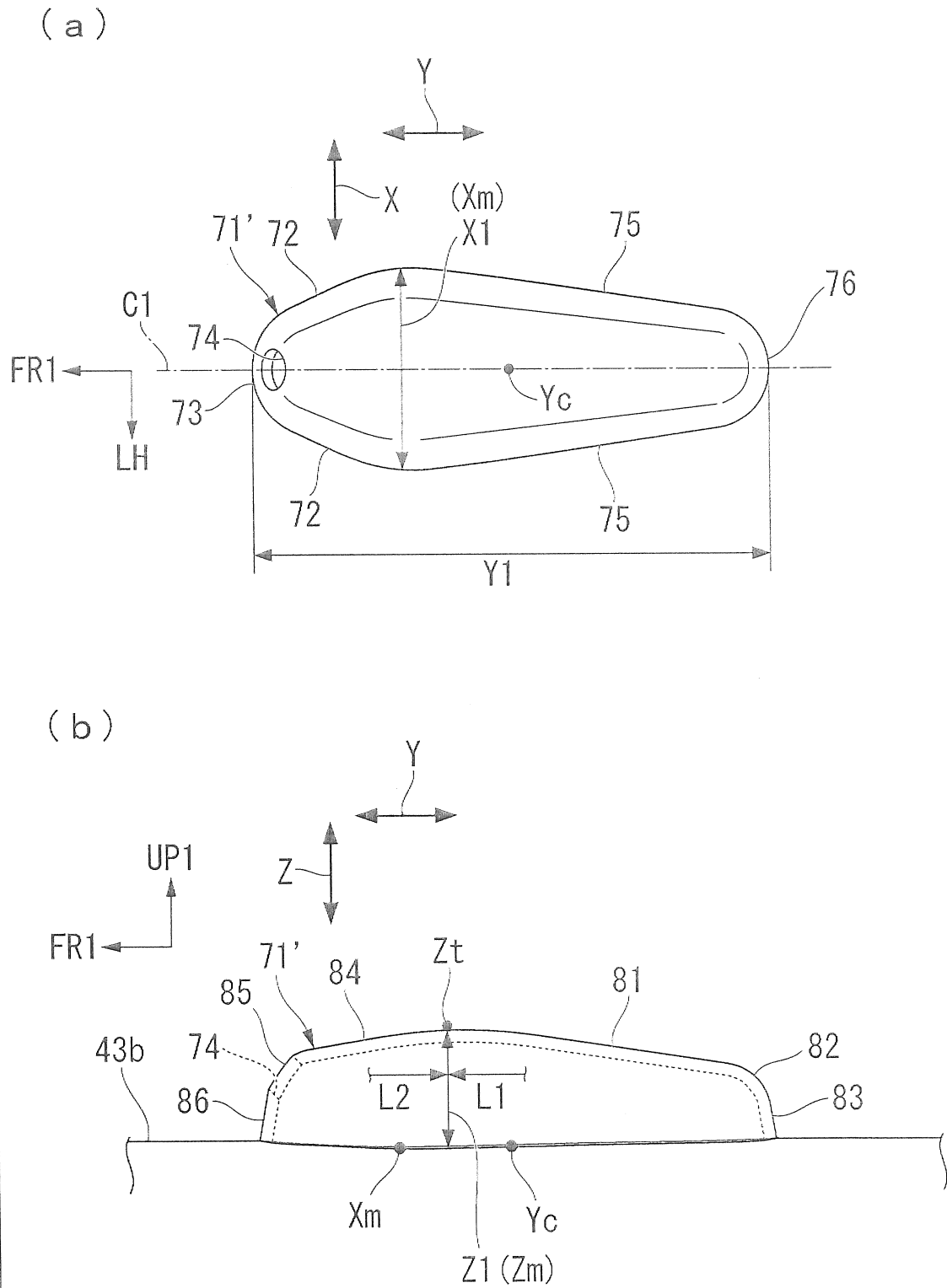


Fig.14

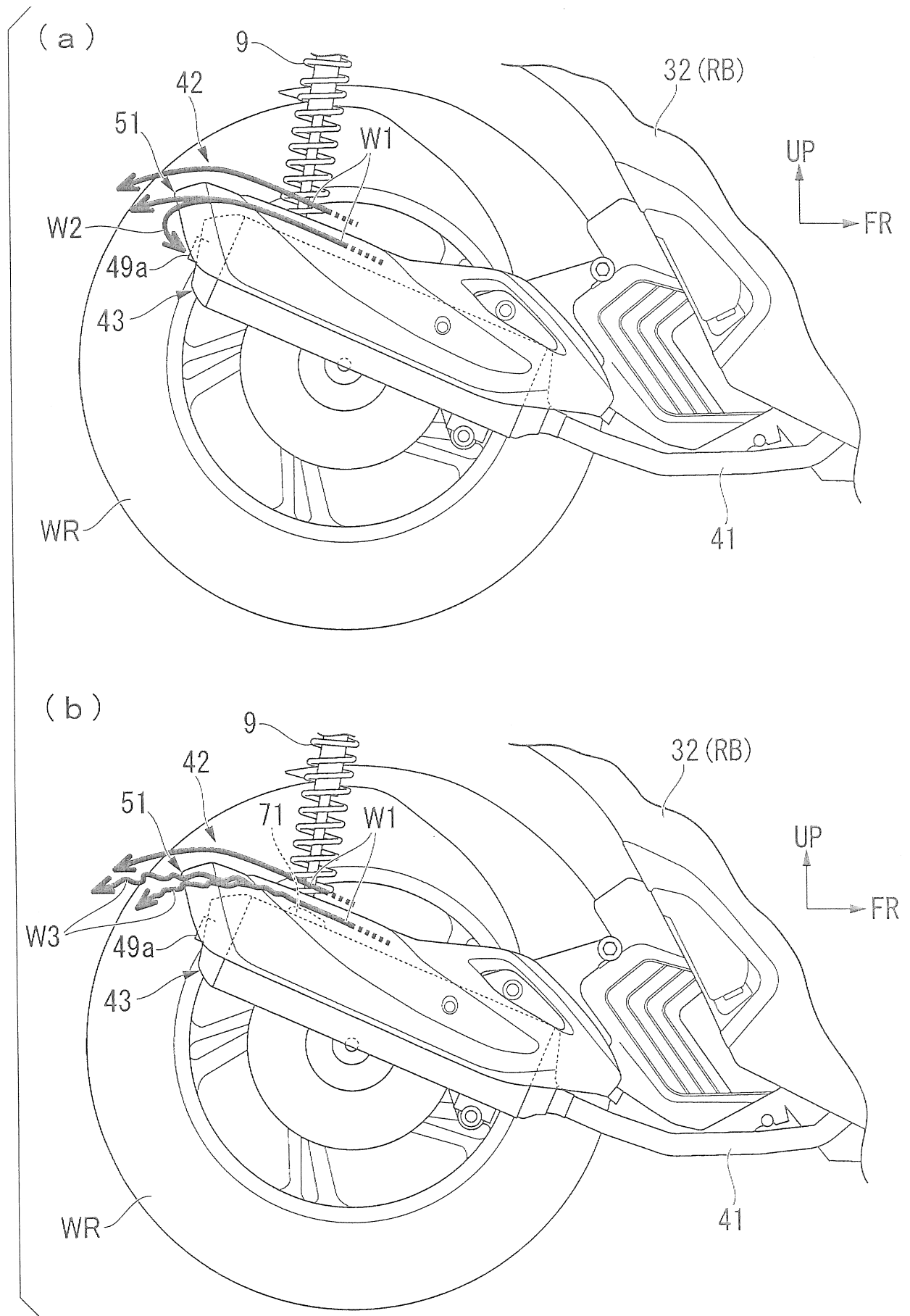


Fig.15

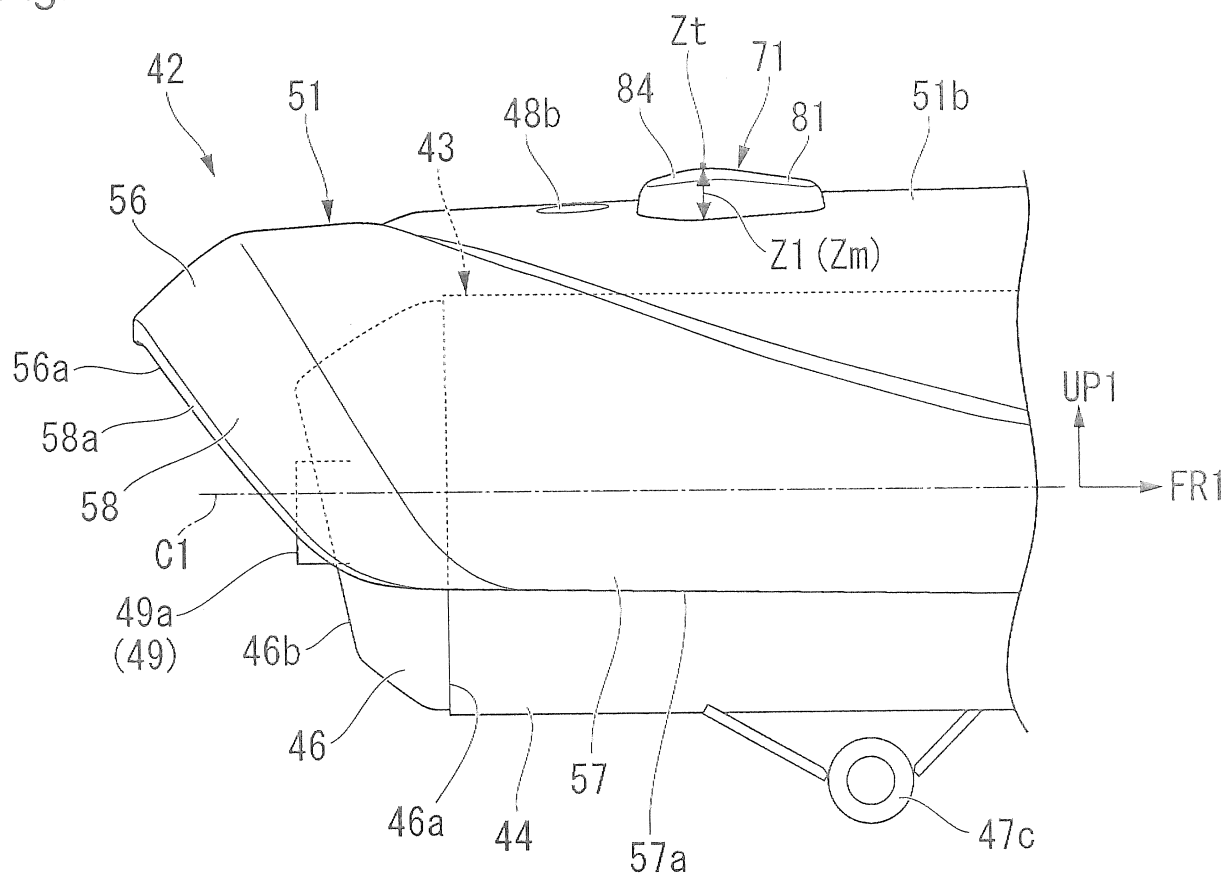


Fig.16

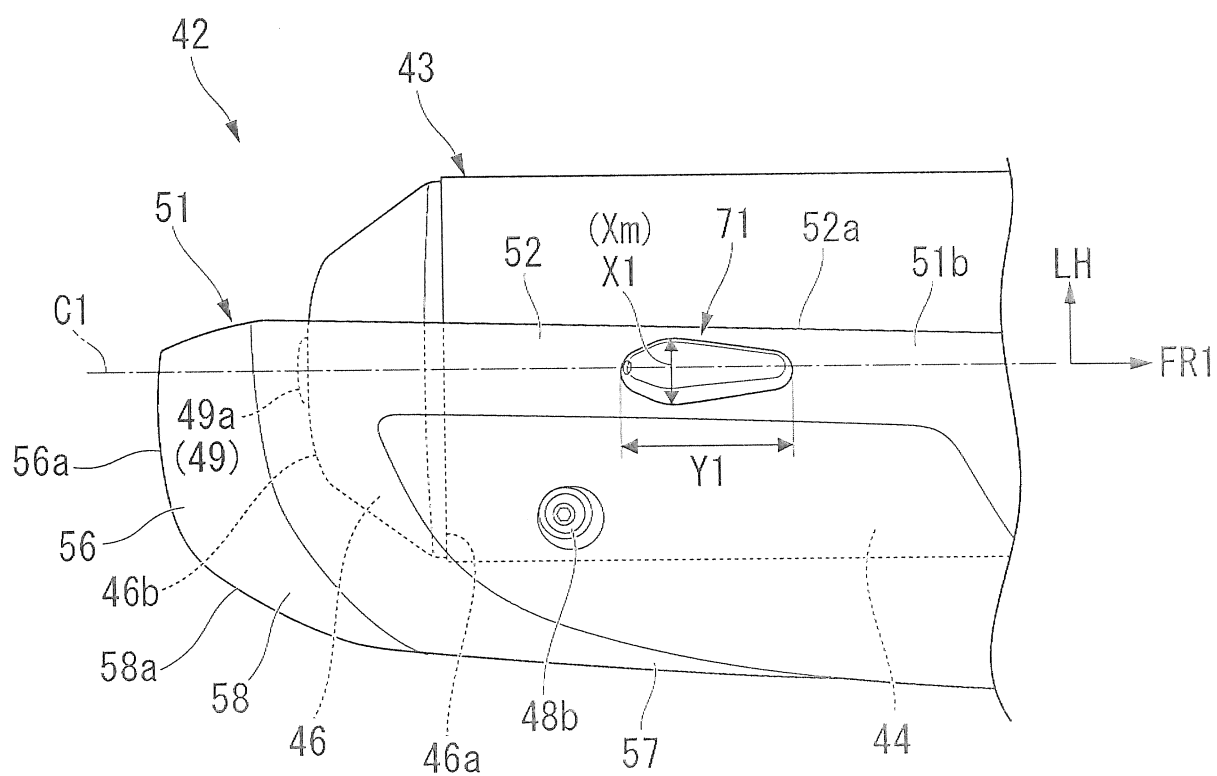
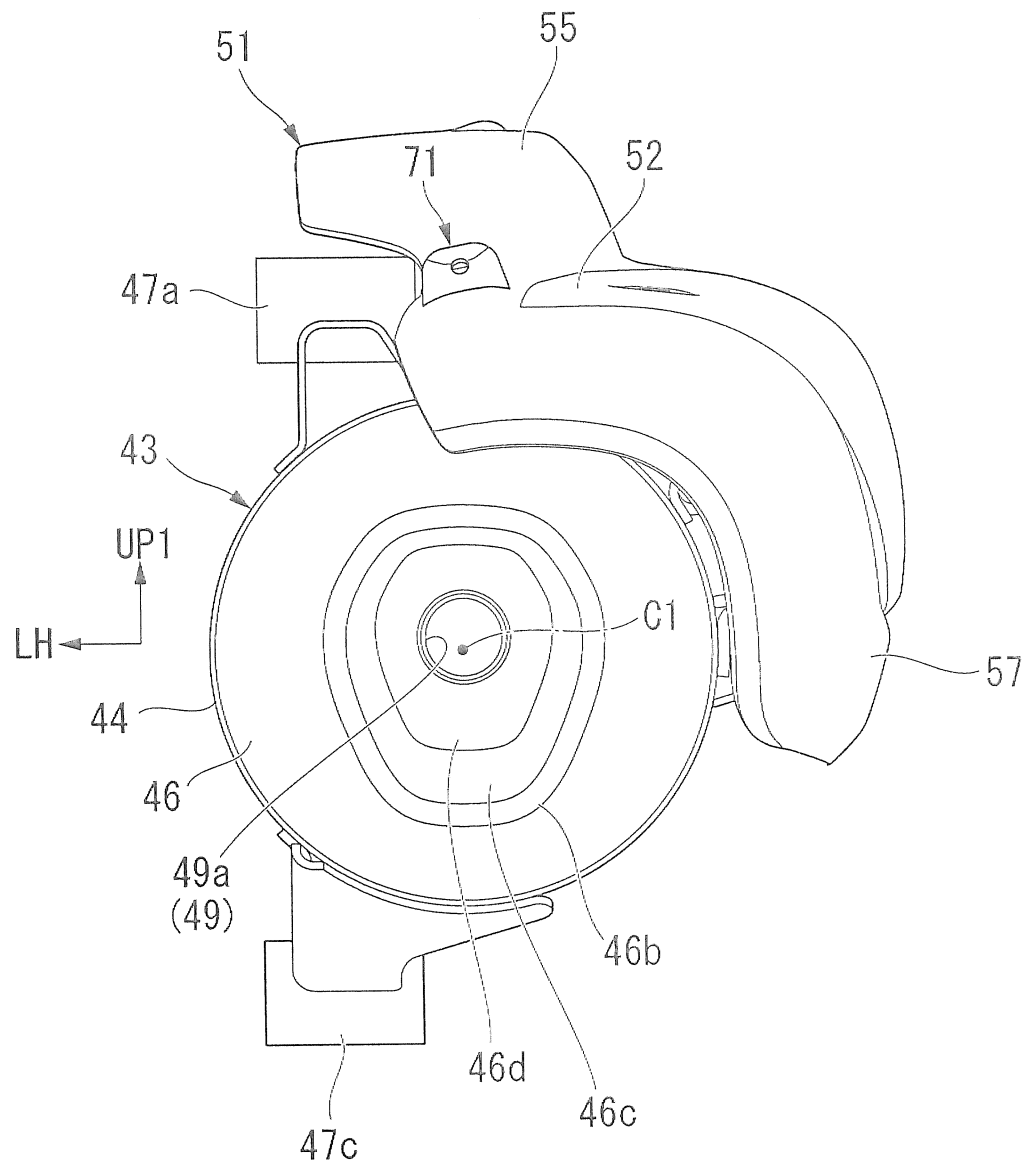
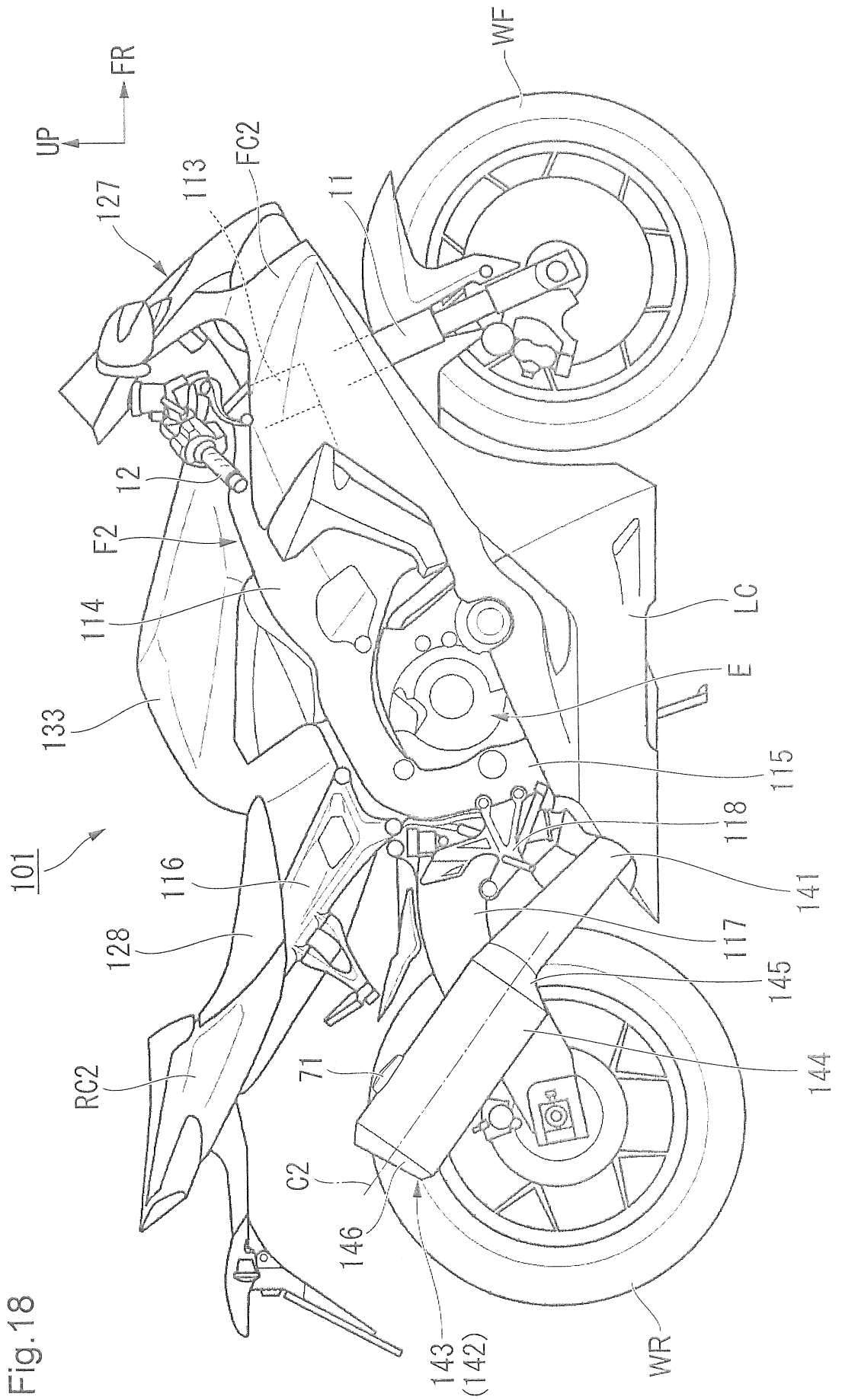
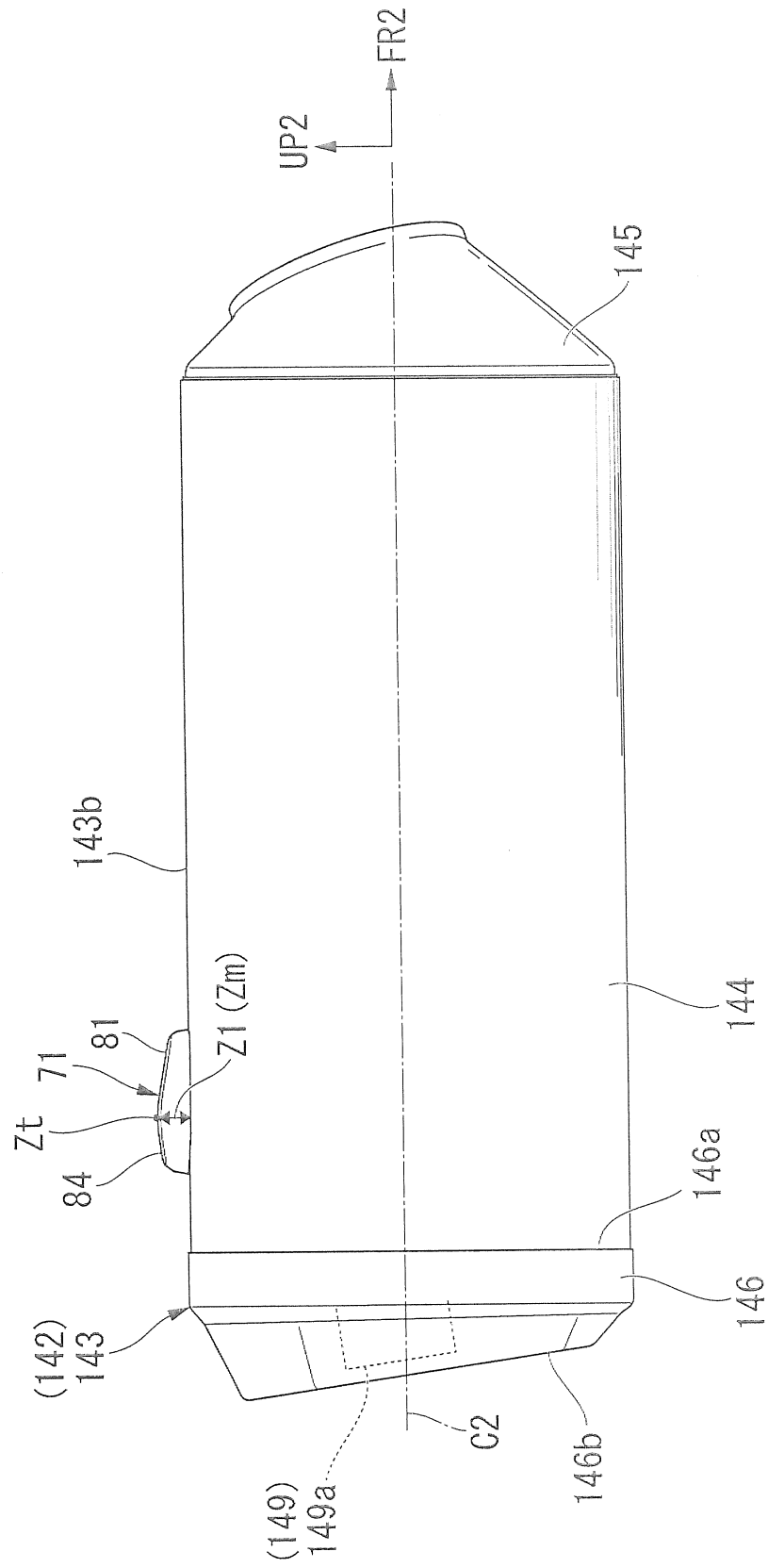


Fig.17





8
7
6
5
4
3
2
1



979

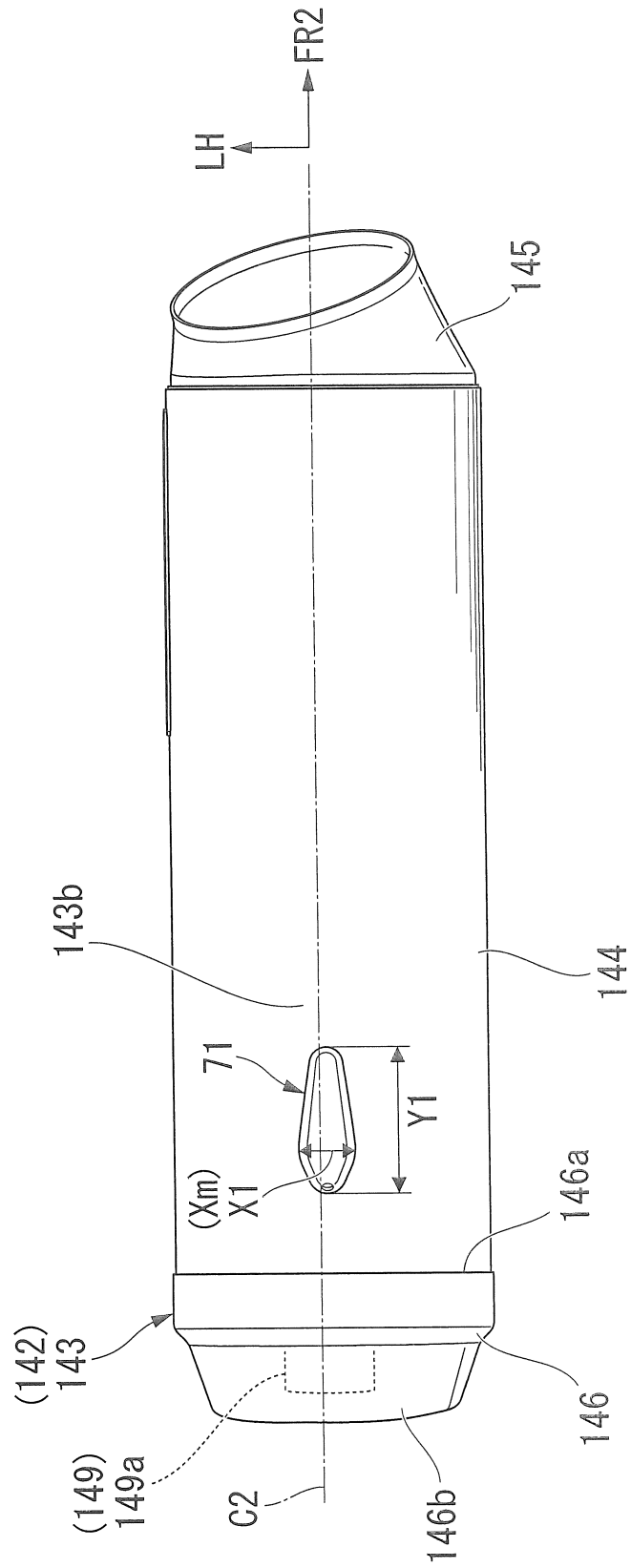
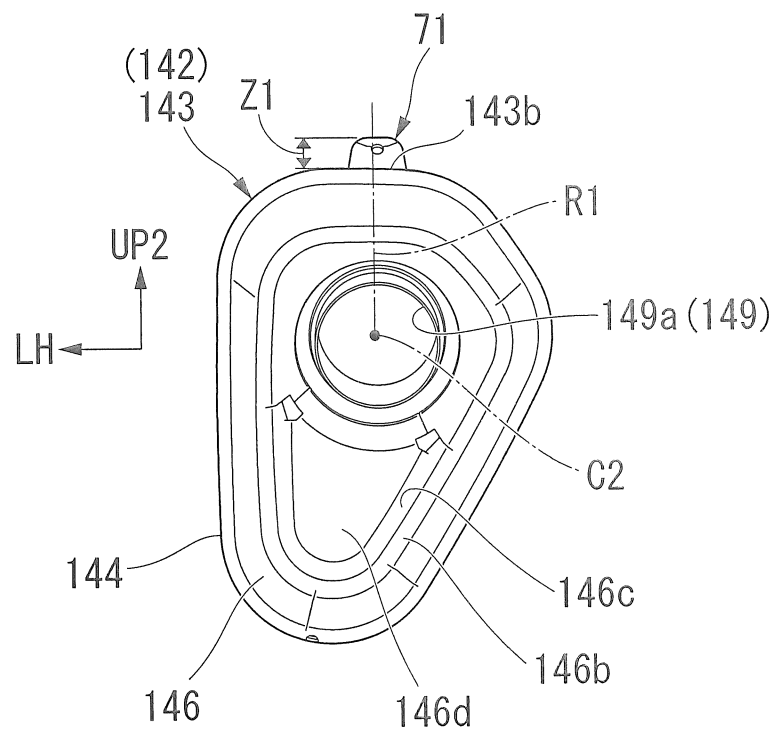


Fig. 20

Fig.21



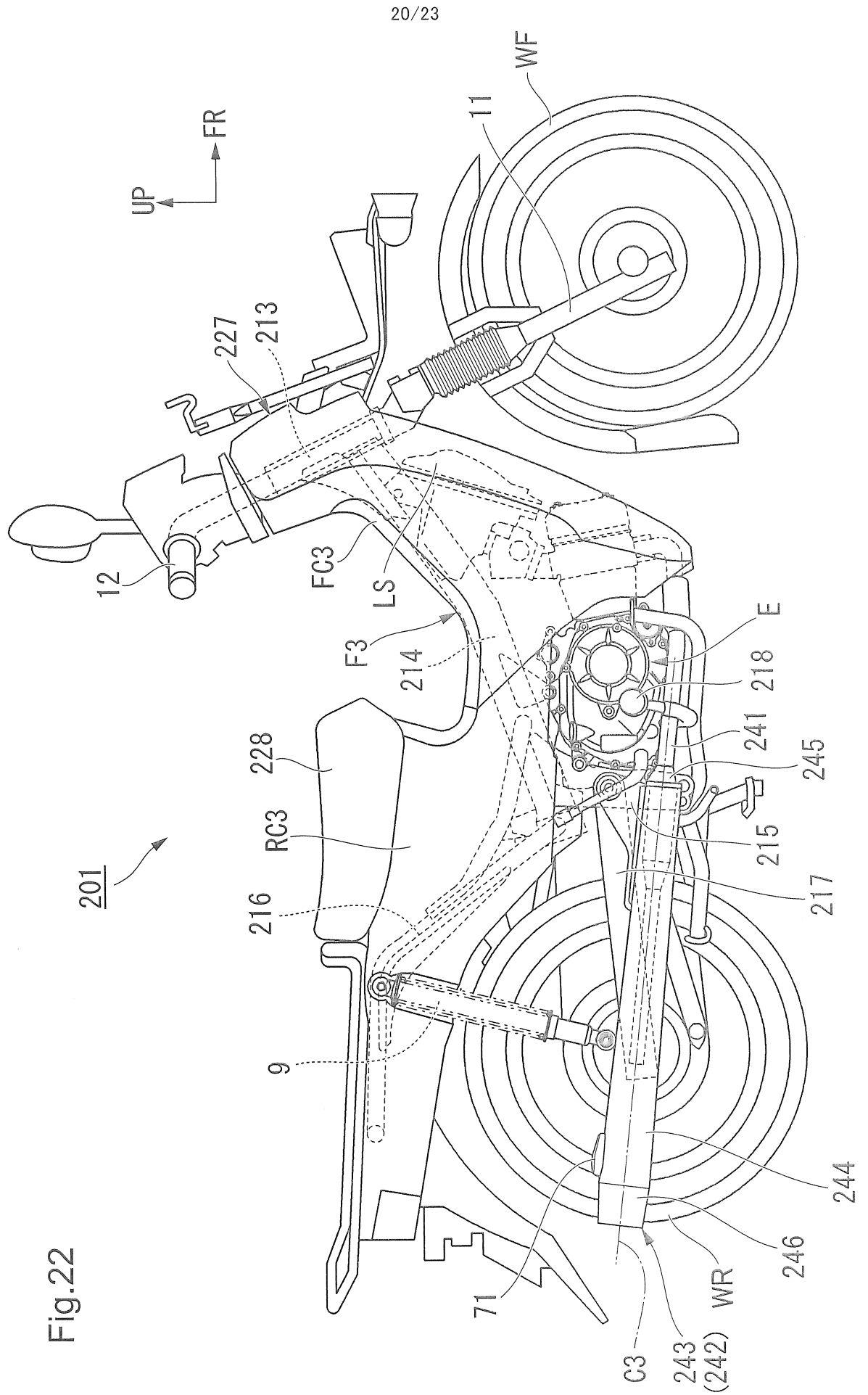
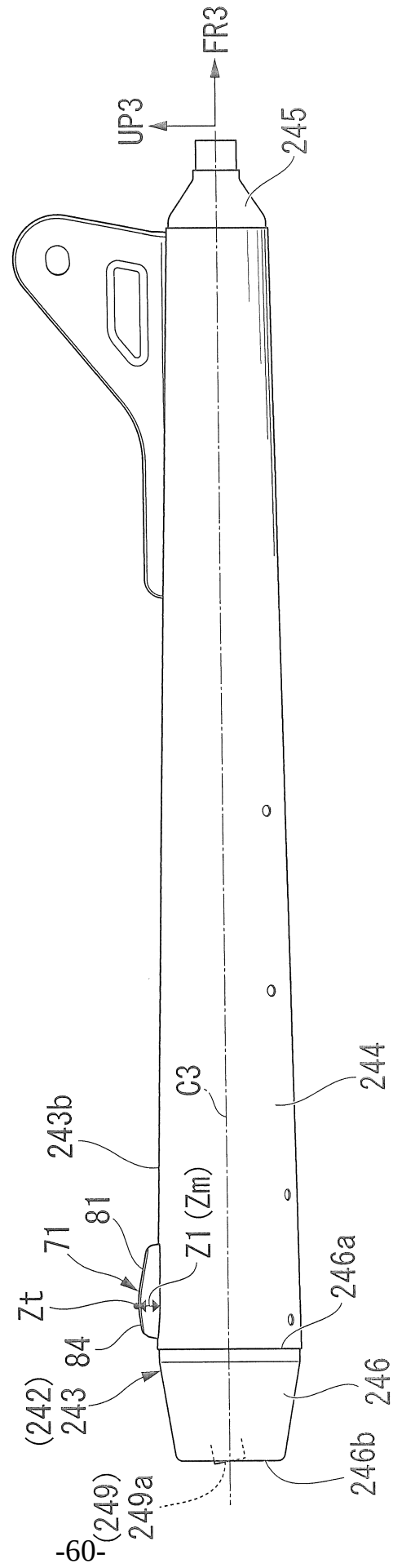


Fig. 22

Fig.23



22/23

Fig.24

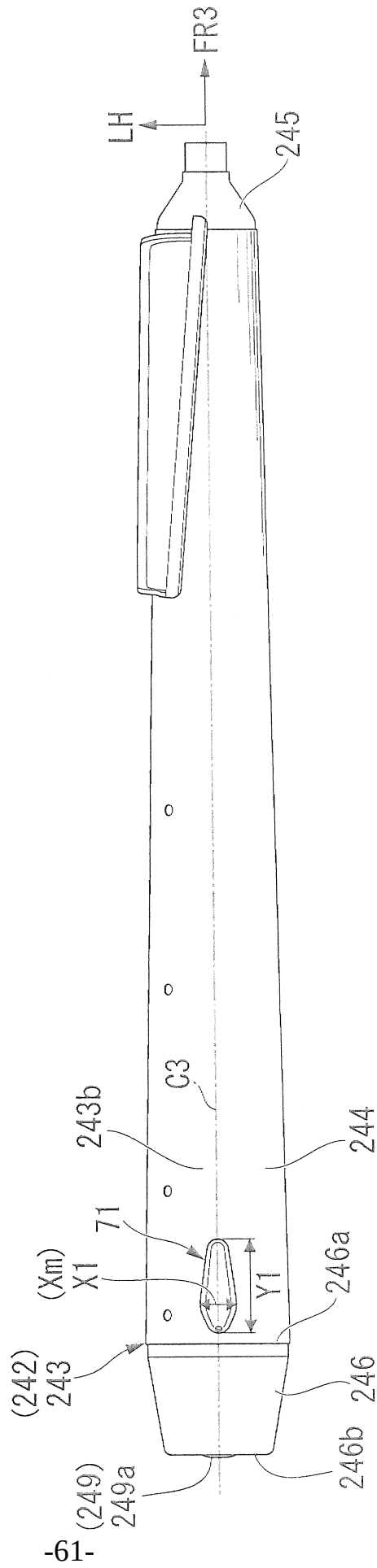


Fig.25

