



(12) **BẢN MÔ TẢ GIẢI PHÁP HỮU ÍCH THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN
GIẢI PHÁP HỮU ÍCH**

(19) **Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ**

(11)



2-0004378

(51) **B60K 13/00; B62D 49/00**
2020.01

(13) **Y**

(21) 2-2020-00627

(22) 27/11/2015

(67) 1-2015-04555

(30) JP2015-057613 20/03/2015 JP

(45) 27/10/2025 451

(43) 26/09/2016 342A

(73) ISEKI & CO., LTD. (JP)

700 Umaki-cho, Matsuyama-shi, Ehime-ken, Japan

(72) Naohiro Ito (JP); Kenro Kinoshita (JP).

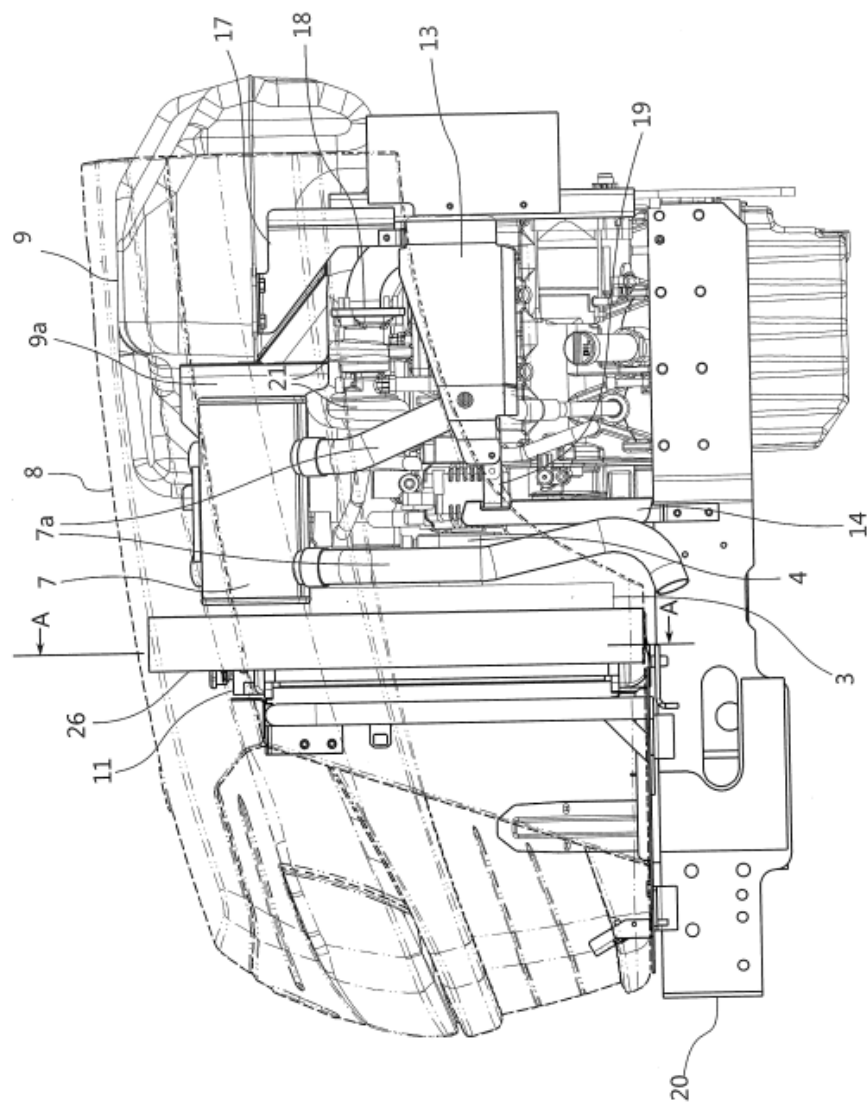
(74) CÔNG TY LUẬT TRÁCH NHIỆM HỮU HẠN AMBYS HÀ NỘI (AMBYS
HANOI)

(54) PHƯƠNG TIỆN LÀM VIỆC TRONG LĨNH VỰC NÔNG NGHIỆP

(21) 2-2020-00627

(57) Giải pháp hữu ích đề cập đến phương tiện làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp bao gồm: động cơ (2); quạt gió (3) được lắp ở phía trước của động cơ (2); mũi xe (8) bao gồm phần mở được lắp ở mặt bên của nó; đai truyền động quạt (4) được lắp ở phía trước của động cơ (2) để truyền lực dẫn động quay của động cơ (2) tới quạt gió (3), một phần của đai truyền động quạt (4) nhô ra khỏi phần mở của mũi xe (8); bộ giảm âm (7) mà một phần của nó nhô ra khỏi phần mở của mũi xe (8); vỏ bộ giảm âm (13) được bố trí đối diện với phần nhô ra của bộ giảm âm (7); và vỏ đai truyền động quạt (14) được bố trí đối diện với phần nhô ra của đai truyền động quạt (4).

FIG.2



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Giải pháp hữu ích đề cập đến phương tiện làm việc để thực hiện công việc chẳng hạn như các công việc trong nông nghiệp.

Tình trạng kỹ thuật của giải pháp hữu ích

Phương tiện làm việc đã biết có thùng chứa nhiên liệu có phần lõm để lắp bộ giảm âm, đầu phía sau của bộ giảm âm được bố trí trong phần lõm; và phần lõm để lắp thùng chứa, được tạo thành bằng cách ép đỉnh của hộp bằng điều khiển xuống, tạo thành đầu phía sau thuộc mặt trong của mũi xe, hướng về phía sau, đầu phía sau của thùng chứa nhiên liệu được bố trí trong phần lõm để lắp thùng chứa.

Theo tình trạng kỹ thuật, theo tài liệu sáng chế 1 v.v., hệ thống đường ống, v.v., xung quanh bộ giảm âm mà trở nên rất nóng khi hoạt động có thể được đặt ở ngoài phần mở trong mặt bên của vỏ mũi xe, mà có thể làm bị thương người điều khiển khi người đó chạm vào nó.

Tài liệu tham khảo

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn sáng chế Nhật Bản chưa xét nghiệm số 2004-231014

Bản chất kỹ thuật của giải pháp hữu ích

Do đó, mục đích của giải pháp hữu ích là giữ cho mọi người không bị chạm vào bộ giảm âm mà bị làm nóng ở mức độ cao khi động cơ hoạt động, hoặc đai truyền động quạt quay ở tốc độ cao.

Mục đích được mô tả ở trên của giải pháp hữu ích đạt được bằng các giải pháp sau đây.

Cụ thể hơn, khía cạnh của giải pháp hữu ích theo điểm 1 là phương tiện làm việc bao gồm: thân phương tiện; khung thân phương tiện của thân phương tiện; động cơ được bố trí trên khung thân phương tiện; ống xả; bộ giảm âm bao gồm ống xả và được nối với động cơ; quạt gió; đai truyền động quạt để truyền lực dẫn động quay của động cơ đến

quạt gió; mui xe để che động cơ và bộ giảm âm từ phía trên, mui xe bao gồm phần mở trong mặt bên, từ đó ít nhất một phần của ống xả và ít nhất một phần của đai truyền động quạt được nhô ra; vỏ bộ giảm âm được bố trí đối diện với phần nhô ra của ống xả; và vỏ đai truyền động quạt được bố trí đối diện với phần nhô ra của đai truyền động quạt.

Khía cạnh của giải pháp hữu ích theo điểm 2 là phương tiện làm việc theo điểm 1, còn bao gồm thùng chứa nhiên liệu, và giá đỡ thùng chứa nhiên liệu để lắp thùng chứa nhiên liệu, giá đỡ thùng chứa nhiên liệu được lắp thẳng đứng ở phía sau của khung thân phương tiện; trong đó phần dưới cùng của vỏ đai truyền động quạt được cố định với khung thân phương tiện; phía sau của vỏ bộ giảm âm được cố định với giá đỡ thùng chứa nhiên liệu; và vỏ đai truyền động quạt và vỏ bộ giảm âm được nối bởi chi tiết nối.

Khía cạnh của giải pháp hữu ích theo điểm 3 là phương tiện làm việc theo điểm 1 hoặc 2, trong đó vỏ đai truyền động quạt và vỏ bộ giảm âm được tạo thành bằng chi tiết bao gồm một lượng các lỗ thông khí, hoặc lưới.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 minh họa hình chiếu bên trái theo phương án của máy kéo theo giải pháp hữu ích.

Fig.2 minh họa hình chiếu cạnh của mui xe của máy kéo thuộc Fig.1 và bên trong của nó.

Fig.3 minh họa hình phối cảnh bên trong mui xe của máy kéo thuộc Fig.1.

Fig.4 minh họa hình phối cảnh của kết cấu nối giữa vỏ bộ giảm âm và vỏ đai truyền động quạt.

Fig.5 minh họa hình chiếu bằng của bộ phận có liên quan thuộc Fig.3.

Fig.6 minh họa hình chiếu của bộ phận có liên quan bên trong mui xe được quan sát theo mũi tên A thuộc Fig.5.

Fig.7 minh họa mặt cắt ngang của mui xe được thực hiện theo mặt cắt A-A thuộc Fig.2.

Fig.8 minh họa hình phối cảnh của thùng chứa nhiên liệu được bố trí bên trong mui xe thuộc Fig.1 và các thành phần kèm theo của nó.

Fig.9 minh họa hình phối cảnh của bộ phận có liên quan bên trong mũi xe ở phía trước thân máy của máy kéo thuộc Fig.1.

Fig.10 minh họa hình chiếu bằng của bộ phận có liên quan bên trong mũi xe ở phía trước thân máy của máy kéo thuộc Fig.1.

Fig.11 minh họa hình phối cảnh của tấm đế, và khung bộ tản nhiệt và ống thông hơi được bố trí ở trên đó, trong mũi xe ở phía trước thân máy của máy kéo thuộc Fig.1.

Fig.12 minh họa hình phối cảnh của vỏ thùng chứa nhiên liệu của máy kéo thuộc Fig.1.

Fig.13 minh họa hình chiếu bằng của bộ phận có liên quan bên trong mũi xe ở phía trước thân máy của máy kéo thuộc Fig.1 (Fig.13(A)) và hình chiếu cạnh của bộ phận có liên quan (Fig.13(B)).

Mô tả chi tiết giải pháp hữu ích

Ngay sau đây, các phương án ưu tiên của giải pháp hữu ích sẽ được giải thích với sự tham chiếu đến các hình vẽ.

Các phương án của giải pháp hữu ích, máy kéo dùng trong nông nghiệp (dưới đây, được đề cập đến là "máy kéo") là ví dụ về phương tiện làm việc sẽ được giải thích. Lưu ý rằng trong những điều giải thích sau đây về các ví dụ được minh họa trên các hình vẽ, "phía trước" và "phía sau" lần lượt có nghĩa là phía trước và phía ngược lại của phương tiện làm việc được nhìn từ người điều khiển ngồi trên ghế ngồi (không được minh họa trên các hình vẽ) để lái trong buồng lái 10. Ngoài ra, "bên phải" và "bên trái" lần lượt có nghĩa là bên phải và bên trái của người điều khiển ngồi trên ghế ngồi.

Như được minh họa trên Fig.1, máy kéo bao gồm cơ cấu nối ba điểm ở phía sau của thân máy, để lắp theo cách có thể nâng thiết bị làm việc lên (không được minh họa trên các hình vẽ) chẳng hạn như máy xới quay để cho phép làm đất. Thân phương tiện bao gồm: hộp trục trước (đế) 31 (Fig.9); khung thân phương tiện 20 để lắp hộp trục trước (đế) 31 trên đầu phía trước; đế động cơ (không được minh họa trên các hình vẽ) được lắp trên khung thân phương tiện 20; động cơ 2 được lắp bằng đế động cơ; hộp khớp ly hợp (không được minh họa trên các hình vẽ), hộp số 6, v.v., được nối hoàn toàn ở phía sau của động cơ 2; và hộp trục sau (không được minh họa trên các hình vẽ) được lắp ở

phía sau cùng của hộp số 6.

Fig.2 minh họa hình chiếu cạnh của bộ phận có liên quan bên trong mui xe 8 được lắp ở phía trước thân máy của máy kéo, và Fig.3 minh họa hình phối cảnh của bộ phận có liên quan bên trong mui xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo. Fig.4 minh họa hình phối cảnh của kết cấu nối giữa vỏ bộ giảm âm 13 và vỏ đai truyền động quạt 14, và Fig.5 minh họa hình chiếu bằng của bộ phận có liên quan bên trong mui xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo, trong khi Fig.6 minh họa hình chiếu được thực hiện theo hướng mũi tên A trên Fig.5 .

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.6, động cơ 2 được bố trí trong mui xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo, và lực được truyền từ động cơ 2 đến hộp số 6, hộp khớp ly hợp mà không được minh họa trên các hình vẽ, v.v. Động cơ 2 trong mui xe 8 bao gồm bộ tản nhiệt 11 và quạt gió 3 để làm mát bộ tản nhiệt, được bố trí ở phía trước của mặt bên. Ấc qui (không được minh họa trên các hình vẽ) thường được bố trí ở phía trước của bộ tản nhiệt 11, v.v. Bộ giảm âm 7 được bố trí ở trên động cơ 2.

Thùng chứa nhiên liệu 9 được lắp trên giá đỡ thùng chứa nhiên liệu 17 được lắp trên động cơ 2, trong khi được bố trí ở phía sau của bên trong mui xe 8, và phần lõm 9a được tạo ra trong một phần (phía trước bên dưới) của thùng chứa nhiên liệu 9, và đầu phía sau của bộ giảm âm 7 được đặt trong phần lõm 9a. Ngoài ra, ở phía trước của động cơ 2, quạt gió 3 và đai truyền động quạt 4 để truyền lực dẫn động quay của động cơ 2 đến quạt gió 3 được bố trí, và mui xe 8 để che động cơ 2 và bộ giảm âm 7 từ bên trên và bao gồm khe hở được bố trí trong mặt bên.

Ngoài ra, một phần ống xả 7a của bộ giảm âm 7 và một phần đai truyền động quạt 4 bị nhô ra khỏi khe hở của mui xe 8, và vỏ bộ giảm âm 13 và vỏ đai truyền động quạt 14 lần lượt được lắp để che phần nhô ra của ống xả 7a của bộ giảm âm 7 và phần nhô ra của đai truyền động quạt 4.

Thông thường, khi động cơ 2 hoạt động, bộ giảm âm 7 và ống xả 7a được nối thêm vào đó bị làm nóng ở mức độ cao trong khi đai truyền động quạt 4 quay ở tốc độ cao, và do đó, nó nguy hiểm cho mọi người khi chạm vào, và kết cấu của phương án ở trên có thể ngăn chặn mỗi rủi ro này.

Hơn nữa, như được minh họa trên Fig.3, phương án này bao gồm: khung thân phương tiện (để trục) 20 được lắp ở dưới mũi xe 8, cặp giá đỡ thùng chứa nhiên liệu 17, 17 để lắp thùng chứa nhiên liệu 9, được lắp thẳng đứng ở phía sau khoảng trống bên trong của mũi xe 8; và để thùng chứa nhiên liệu được lắp ở phía bộ giảm âm 7, tức là, ở trước thùng chứa nhiên liệu 9; và phần dưới cùng của vỏ đai truyền động quạt 14 được cố định với khung thân phương tiện 20; bộ giảm âm 7 để cho dòng khí xả của động cơ đi qua và vỏ bộ giảm âm 13 để che chu vi bên ngoài của ống xả 7a mà thông với bộ giảm âm 7 được cố định với giá đỡ thùng chứa nhiên liệu 17; và vỏ đai truyền động quạt 14 và vỏ bộ giảm âm 13 được nối bằng chi tiết nối 19. Fig.4 minh họa hình phối cảnh của vỏ đai truyền động quạt 14 và vỏ bộ giảm âm 13 mà được nối bằng chi tiết nối 19. Kết cấu nối này, trong đó chi tiết nối 19 nối vỏ đai truyền động quạt 14 với vỏ bộ giảm âm 13, làm cho dễ dàng lắp ráp hoặc tháo rời các vỏ bảo vệ 13, 14.

Ngoài ra, để bộ giảm âm 16 (Fig.3, Fig.6) để lắp ống xả 7a của bộ giảm âm 7 được lắp trên đế trục (khung thân phương tiện) 20, và giá đỡ bộ giảm âm 24 được lắp trên đế thùng chứa nhiên liệu, trong khi mặt bích bộ giảm âm 18 (Fig.2, Fig.5) được lắp giữa ống xả 7a của bộ giảm âm 7 và động cơ 2, và do đó, ngay cả khi ống xả 7a của bộ giảm âm 7 dài, phía trước, phía sau và đỉnh của nó có thể được lắp, và bộ giảm âm 7 được lắp một cách chắc chắn.

Lưu ý rằng máy nén kiểu tuabin 21 (Fig.2) được bố trí giữa mặt bích bộ giảm âm 18 và động cơ 2.

Như được minh họa với kết cấu ở trên, độ cứng được tăng cường bằng cách lắp vỏ bộ giảm âm được tạo kết cấu một cách đơn giản 13 và vỏ đai truyền động quạt 14 và nối cả hai vỏ 13, 14 bằng chi tiết nối 19 (Fig.3).

Ngoài ra, trong phương án này, vỏ bộ giảm âm 13 và vỏ đai truyền động quạt 14 được tạo thành bằng chi tiết bao gồm một lượng các lỗ thông khí (không được minh họa trên các hình vẽ) hoặc lưới. Vì vỏ bộ giảm âm 13 và vỏ đai truyền động quạt 14 lần lượt có chi tiết bao gồm các lỗ thông khí hoặc lưới, có thể giữ cho người không vô tình chạm vào ống xả 7a được nối với bộ giảm âm 7 mà trở nên rất nóng, hoặc đai truyền động quạt 4 quay ở tốc độ cao, mà không cản gió làm mát từ quạt gió 3.

Fig.7 minh họa mặt cắt ngang của mũi xe 8 thuộc Fig.2, được quan sát theo mặt

cắt A-A.

Như được minh họa trên Fig.7, vỏ bọc bằng chất dẻo 25 được bố trí bên trong mũi xe 8, và phần dưới cùng của vỏ bọc 25 được bắt vít với mũi xe 8. Vật liệu cách nhiệt 23 được dán lên vỏ bọc 25, và vách ngăn (vách) 26 (Fig.2, Fig.7) và vỏ bọc 25 được lắp để kẹp vật liệu cách nhiệt 23.

Vì vật liệu cách nhiệt 23 được kẹp giữa vỏ bọc 25 và vách ngăn (vách) 26, va chạm xảy ra vào lúc quay của mũi xe 8 được giảm xuống, và tránh gây hư hại cho các bộ phận ngoài cùng, cho phép cải thiện độ bền của kết cấu bao gồm các bộ phận này.

Như được minh họa trên hình phối cảnh thuộc Fig.8, cầu chì ngắt chậm 27 (hoặc "cầu chì định thời", cầu chì mà chỉ nhận dòng lớn theo thời gian (dòng khởi động) tại thời điểm chuyển mạch, và ngắt dòng lớn còn lại (dòng điện siêu tải) để điều khiển dòng điện mà các dòng từ ắc quy, không được minh họa trên các hình vẽ, vào trong các bộ phận điện bằng cầu chì ngắt chậm 27 (ví dụ, các dòng điện phuko, ngắt điện để bảo vệ), và cầu chì ngắt chậm 27 được lắp bên trong chi tiết vỏ 22 của giá đỡ thùng chứa nhiên liệu 17, và được bảo vệ khỏi va chạm từ bên ngoài.

Fig.9 minh họa hình phối cảnh của bộ phận có liên quan ở bên trong mũi xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo, và Fig.10 minh họa hình chiếu bằng của bộ phận có liên quan ở bên trong mũi xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo, trong khi Fig.11 minh họa hình phối cảnh của tấm đế 32 trong mũi xe 8, và khung bộ tản nhiệt 34 và ống thông hơi 30 được bố trí trên tấm đế 32.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.9 đến Fig.11, động cơ 2 được bố trí trong mũi xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo, và lực được truyền từ động cơ 2 đến hộp số 6, hộp khớp ly hợp mà không được minh họa trên các hình vẽ, v.v. Tấm đế 32 được bố trí ở phía trước của động cơ 2 trong mũi xe 8, và bộ làm sạch không khí 35 (chỉ được minh họa trên Fig.10) được bố trí trên tấm đế 32.

Ngoài ra, như được minh họa trên Fig.9, ống thông hơi 30 được bố trí trên tấm đế 32, và bộ tản nhiệt 11 được bố trí sát khung bộ tản nhiệt 34 mà được lắp thẳng đứng trên tấm đế 32. Lưu ý rằng thùng chứa nước làm mát 45 được bố trí gần khung bộ tản nhiệt 34, để cung cấp nước làm mát cho bộ tản nhiệt 11.

Hơn nữa, như được minh họa trên Fig.9, khung bộ tản nhiệt rỗng 34 có hình chữ C vuông được lắp trên tấm đế 32. Các đầu dưới của cả hai phần bên của lỗ rỗng, khung bộ tản nhiệt được tạo hình chữ C vuông 34 xuyên qua tấm đế 32 và kéo dài đến mặt dưới của tấm đế 32. Khung bộ tản nhiệt 34 được hàn với tấm đế 32, tại các phần gần các đầu ở dưới của các phần bên của nó mà được lắp thẳng đứng, và khung bộ tản nhiệt 34 cũng bao gồm phần nằm ngang mà để các đầu trên cao của phần bên được nối. Như được mô tả ở trên, khung bộ tản nhiệt rỗng 34 mà tạo thành hình chữ C vuông cũng như toàn bộ được lắp trên tấm đế 32.

Bộ làm sạch không khí 35 được lắp bằng chi tiết đỡ 36 được cố định với chi tiết dạng tấm 37 có mặt cắt được tạo hình-chữ L, và được lắp trên phần nằm ngang của khung bộ tản nhiệt 34. Chi tiết dạng tấm 37 cũng lắp mặt bên ở trên với bộ tản nhiệt 11.

Hơn nữa, được bố trí ở trên hộp trực trước 31 để truyền động bộ bánh răng trước, tấm đế 32 chia đầu dưới cùng ở phía trước của khoảng trống bên trong mui xe 8, và ống thông hơi 30 mà đầu dưới cùng của nó được nối với hộp trực trước 31 xuyên qua tấm đế 32 và kéo dài vào trong khoảng trống bên trong của mui xe 8.

Các đầu bên dưới của cả hai phần bên của lỗ rỗng, khung bộ tản nhiệt được tạo hình chữ C vuông 34 được lắp theo cách mà chúng xuyên qua tấm đế 32, và các phần của khung bộ tản nhiệt 34 ở gần các đầu bên dưới của nó được lắp bằng tấm đế 32, và do đó, các phần bên của khung bộ tản nhiệt 34 trở thành được lắp thẳng đứng trên tấm đế 32, và khung bộ tản nhiệt 34 tạo thành hình chữ C vuông bao gồm phần nằm ngang, trong đó các đầu bên trên của cả hai phần bên mở rộng theo phương nằm ngang hướng đến nhau và trở thành được nối. Ngoài ra, đầu bên trên của ống thông hơi 30 được nối, bằng cách hàn và tương tự, với phần nằm ngang của khung bộ tản nhiệt 34.

Như được minh họa trên Fig.11, đầu bên trên của ống thông hơi 30 được nối với phần nằm ngang của khung bộ tản nhiệt 34, và các đầu bên dưới của các phần bên thuộc khung bộ tản nhiệt được tạo hình chữ C vuông 34 xuyên qua tấm đế 32 vào trong khoảng trống trong mui xe 8, để được mở tại đó, và do đó, ngay cả khi dầu bôi trơn phun từ ống thông hơi 30 với không khí là kết quả của áp suất bên trong của hộp trực trước 31 được tăng lên, nó sẽ không làm bẩn bộ tản nhiệt 11 và ắc quy (không được minh họa) trong mui xe 8.

Vì đầu bên trên của ống thông hơi 30 được nối với khung bộ tản nhiệt 34, bằng cách hàn và tương tự, độ cứng của khung bộ tản nhiệt 34 được nâng cao.

Khung bộ tản nhiệt 34 được tạo kết cấu đơn giản theo cách được mô tả ở trên, và do đó, ống thông hơi 30 có thể được kéo càng dài càng tốt để có thể làm giảm tia phun của dầu bôi trơn từ ống thông hơi 30.

Như được minh họa trên Fig.11, lưới chống bụi 46 có thể được lót giữa bộ tản nhiệt 11 và khung bộ tản nhiệt 34. Bằng cách lót lưới chống bụi 46 ở phía trước của bộ tản nhiệt 11, bụi được giữ không đi vào trong bộ tản nhiệt 11, và do đó tránh lấp nghẽn bộ tản nhiệt 11.

Như được minh họa trên hình phối cảnh của vỏ thùng chứa nhiên liệu 40 thuộc Fig.12, kẹp dây an toàn 39 được hàn với bề mặt bên dưới của vỏ thùng chứa nhiên liệu 40, và do đó, dây an toàn 43 (Fig.13) dùng cho bộ cảm biến nhiệt độ nước 41 để làm mát nước mà các dòng bên trong động cơ 2 có thể được cố định bởi kẹp dây an toàn 39. Như được minh họa trên Fig.13 (hình chiếu bằng của Fig.13(A) và hình chiếu cạnh của Fig.13(B)) minh họa tương quan bố trí của thùng chứa nhiên liệu 9 (Fig.8), bộ tản nhiệt 11, và dây an toàn 43 dùng cho bộ cảm biến nhiệt độ nước, và dây an toàn 43 được nối từ dây an toàn chính 42 tới bộ cảm biến nhiệt độ nước 41 được lắp trên bộ tản nhiệt 11.

Bằng cách này, khoảng cách từ dây an toàn chính 42 đến bộ cảm biến nhiệt độ nước 41 được nối thêm vào đó trở nên ngắn nhất, và không giống kỹ thuật thông thường, mà ước tính cần phải cung cấp khung hoặc kẹp để bố trí và lắp ráp dây an toàn 43 cho bộ cảm biến nhiệt độ nước hoặc mui xe 8, để tránh động cơ 2 có thể bị làm nóng ở mức độ cao.

Hiệu quả của giải pháp hữu ích

Theo khía cạnh của giải pháp hữu ích theo điểm 1, có thể giữ cho mọi người không chạm vào bộ giảm âm (7) mà trở nên rất nóng khi động cơ (2) hoạt động, hoặc đai truyền động quạt (4) mà quay ở tốc độ cao. Hơn nữa, vì chỉ những phần nguy hiểm được che, mặt bên của động cơ có thể được mở rộng trong khi vẫn đảm bảo an toàn, và do đó, hiệu quả làm mát cao được cải thiện.

Theo khía cạnh của giải pháp hữu ích theo điểm 2, bên cạnh các hiệu quả có lợi

của giải pháp hữu ích theo điểm 1, vỏ đai truyền động quạt được tạo kết cấu một cách đơn giản (14) được lắp trên khung thân phương tiện (20), và vỏ bộ giảm âm (13) được cố định với giá thùng chứa nhiên liệu (17), và do đó, không cần giá hoặc đế đặc biệt nào để lắp các vỏ. Ngoài ra, bằng cách nối các vỏ (13, 14) bằng chi tiết nối (19), độ cứng có thể được tăng cường.

Theo khía cạnh của giải pháp hữu ích theo điểm 3, bên cạnh các hiệu quả có lợi của giải pháp hữu ích theo điểm 1 hoặc 2, vỏ đai truyền động quạt (14) và vỏ bộ giảm âm (13) được tạo bằng chi tiết bao gồm một lượng các lỗ thông khí hoặc lưới, và do đó, có thể giữ cho mọi người không chạm vào bộ giảm âm được làm nóng ở mức độ cao (7) hoặc đai truyền động quạt (4) mà quay ở tốc độ cao, mà không cần luồng gió làm mát từ quạt gió (3).

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Phương tiện làm việc bao gồm:

thân phương tiện (1);

khung thân phương tiện (20) của thân phương tiện (1);

động cơ (2) được bố trí trên khung thân phương tiện (20);

ống xả (7a);

bộ giảm âm (7) bao gồm ống xả (7a) và được nối với động cơ (2);

quạt gió (3);

đai truyền động quạt (4) để truyền lực dẫn động quay của động cơ (2) đến quạt gió (3);

mui xe (8) để che động cơ (2) và bộ giảm âm (7) từ phía trên, mui xe (8) gồm có phần mở trong mặt bên, từ đó ít nhất một phần của ống xả (7a) và ít nhất một phần của đai truyền động quạt (4) được nhô ra;

vỏ bộ giảm âm (13) được bố trí đối diện với phần nhô ra của ống xả (7a); và

vỏ đai truyền động quạt (14) được bố trí đối diện với phần nhô ra của đai truyền động quạt (4).

2. Phương tiện làm việc theo điểm 1, còn bao gồm thùng chứa nhiên liệu (9), và

giá đỡ thùng chứa nhiên liệu (17) để lắp thùng chứa nhiên liệu (9), giá đỡ thùng chứa nhiên liệu (17) được lắp thẳng đứng ở phía sau của khung thân phương tiện (20); trong đó

phần dưới cùng của vỏ đai truyền động quạt (14) được cố định với khung thân phương tiện (20);

phía sau của vỏ bộ giảm âm (13) được cố định với giá đỡ thùng chứa nhiên liệu (17); và

vỏ đai truyền động quạt (14) và vỏ bộ giảm âm (13) được nối bằng chi tiết nối (19).

3. Phương tiện làm việc theo điểm 1 hoặc điểm 2, trong đó vỏ đai truyền động quạt (14) và vỏ bộ giảm âm (13) được tạo bởi chi tiết bao gồm một số các lỗ thông khí, hoặc

lưới.

FIG.1

1/13

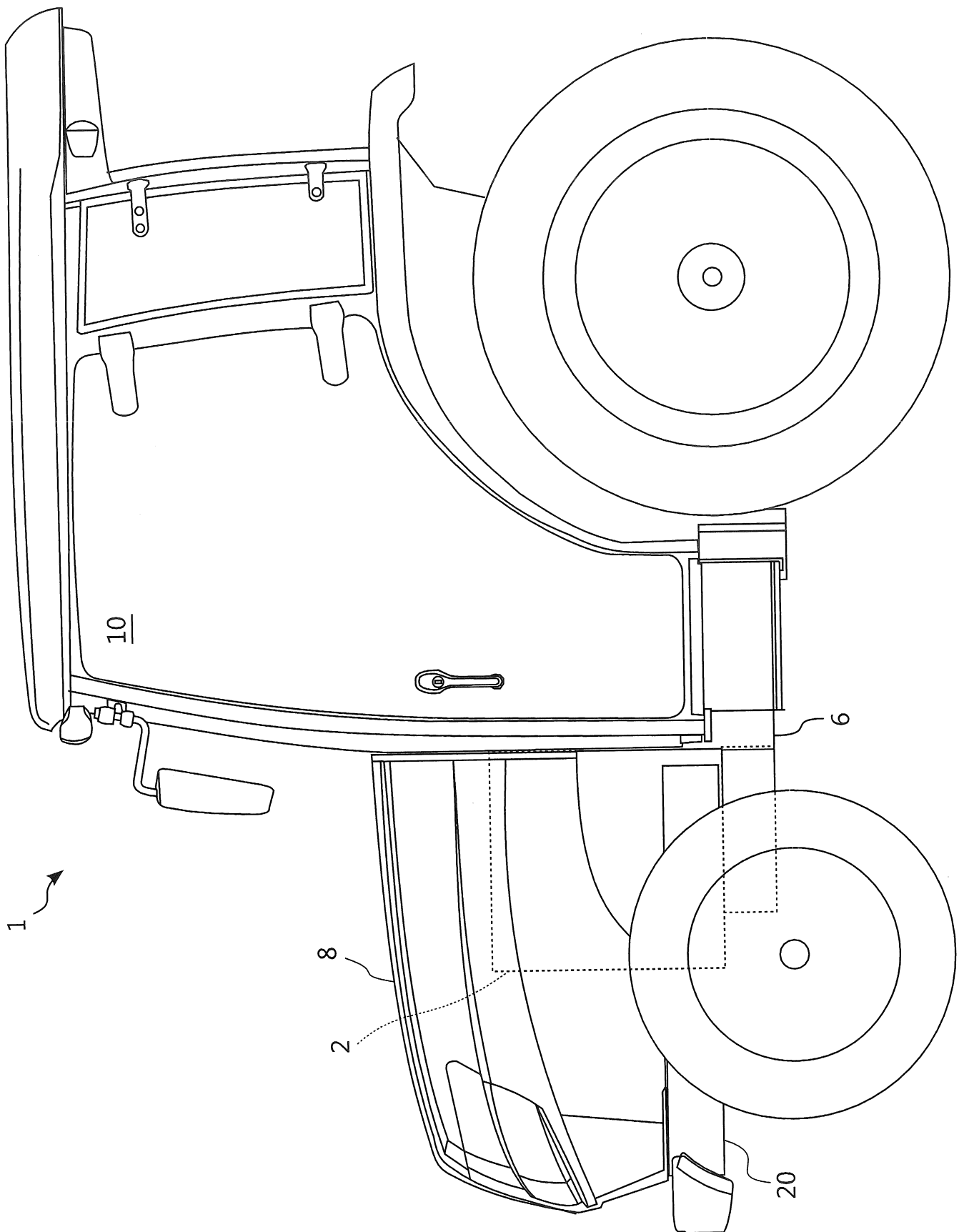
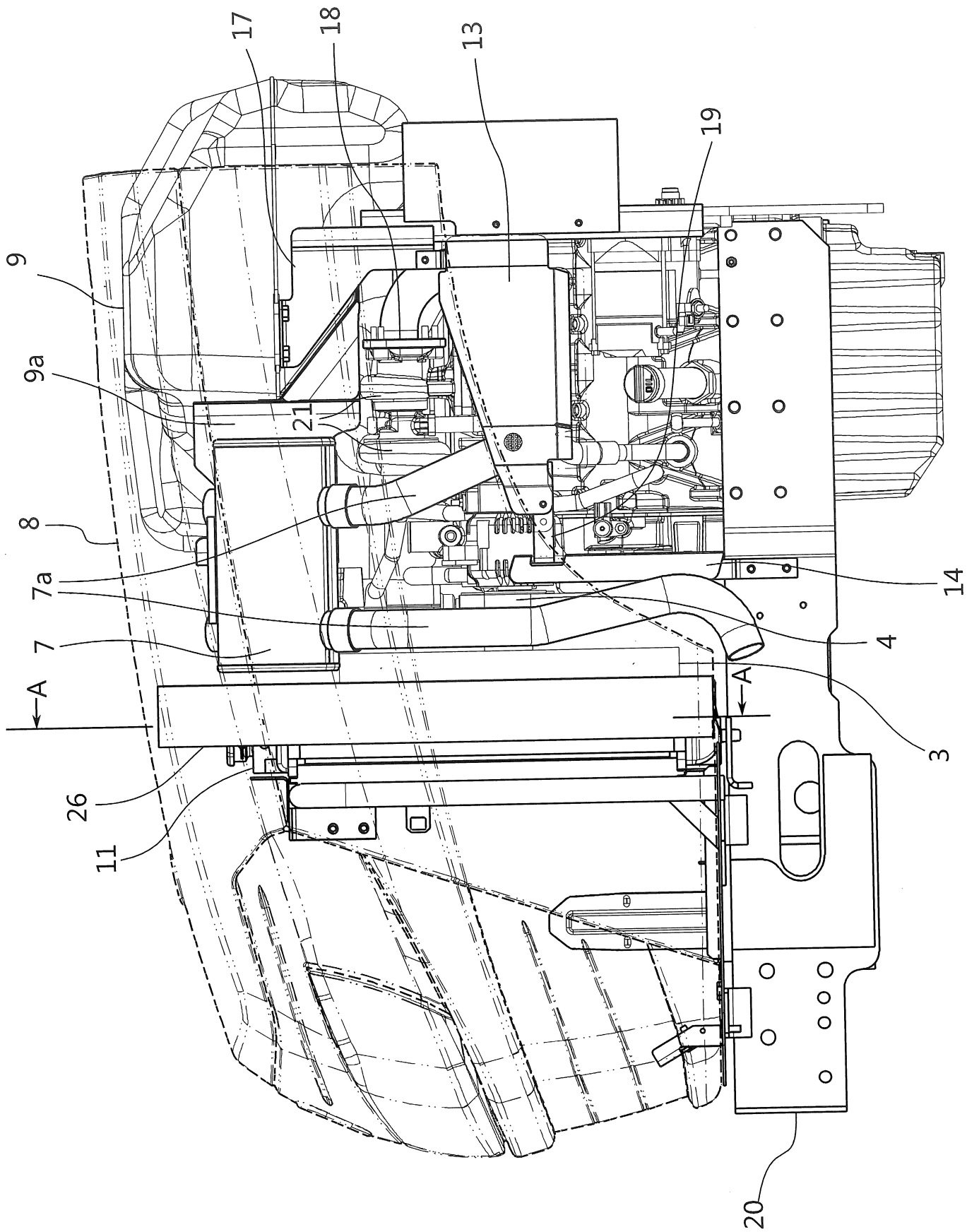


FIG.2

2/13



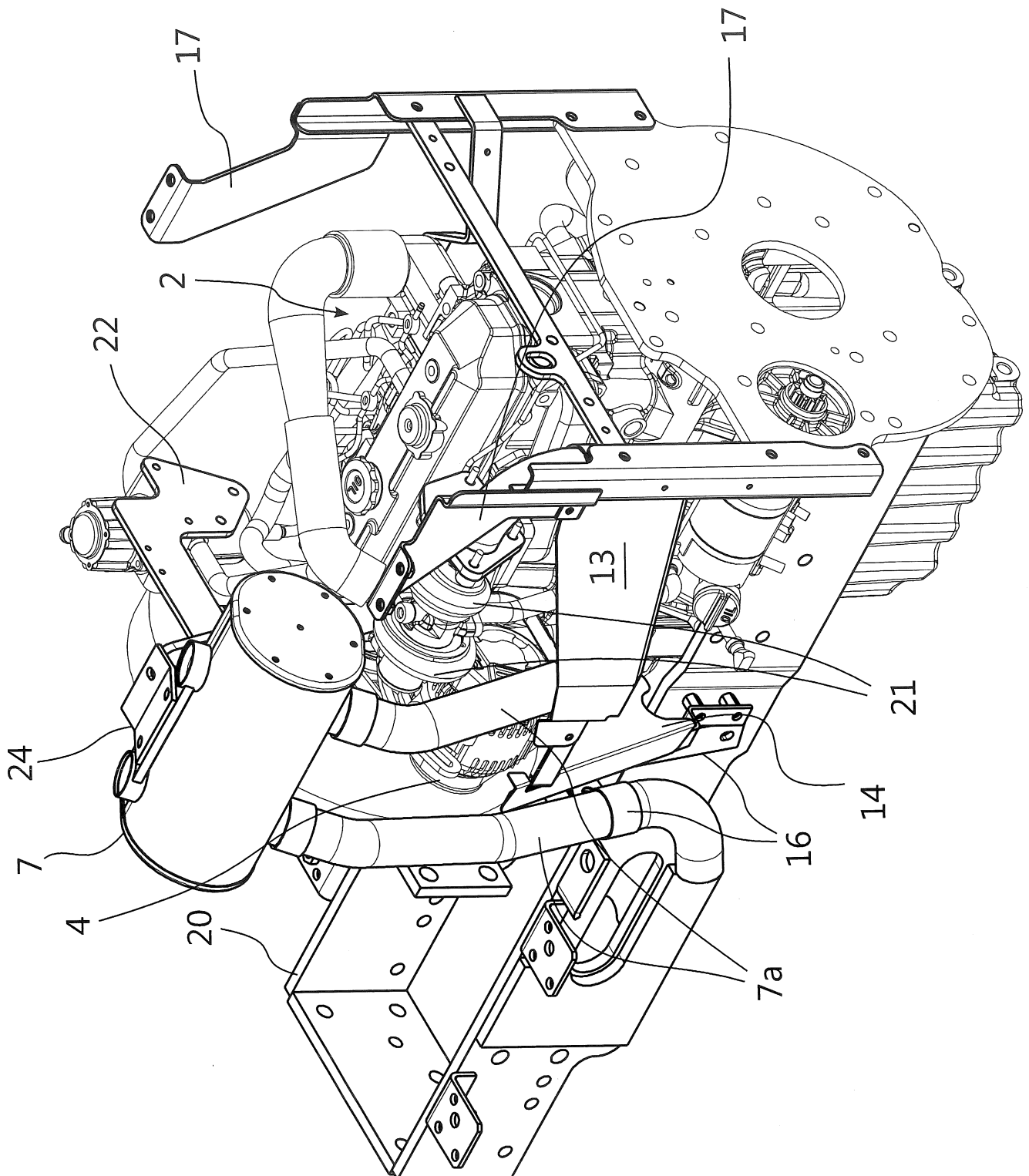


FIG. 4

4/13

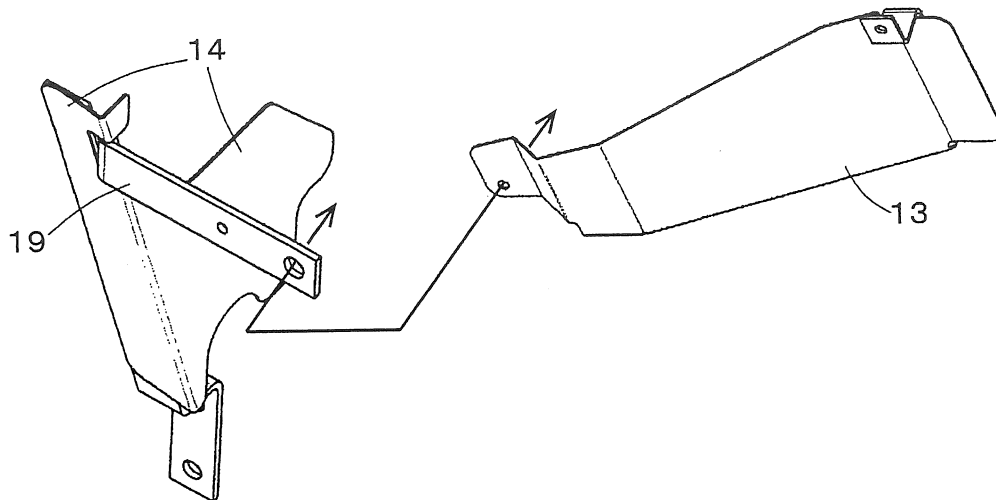


FIG. 5

5/13

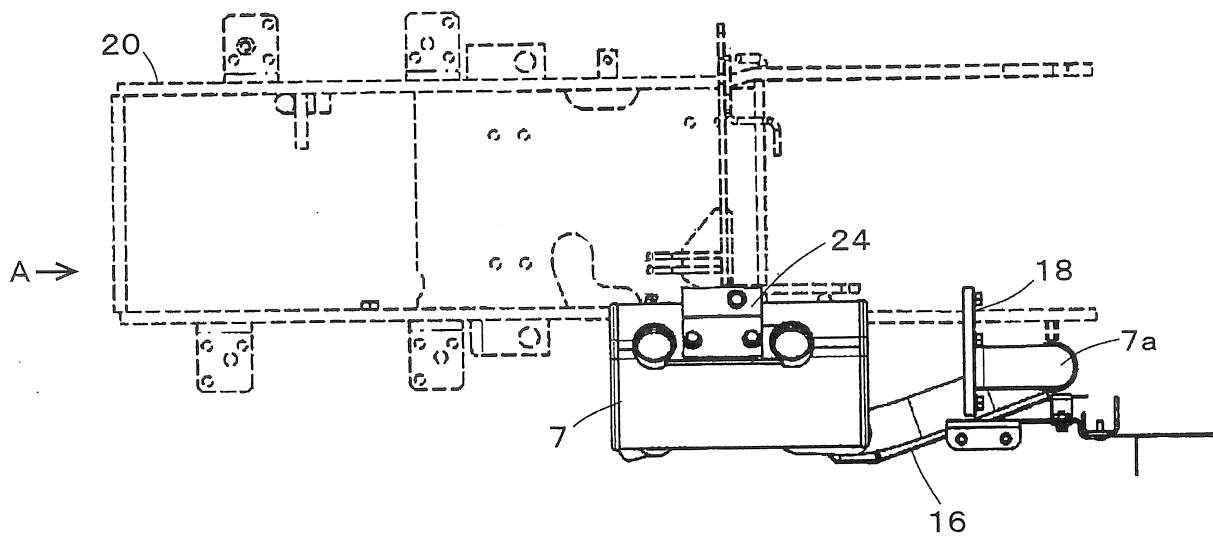
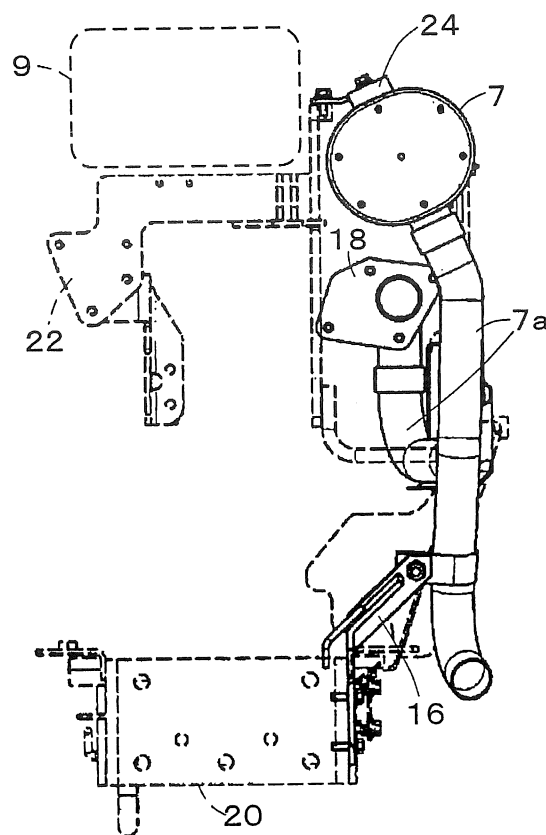


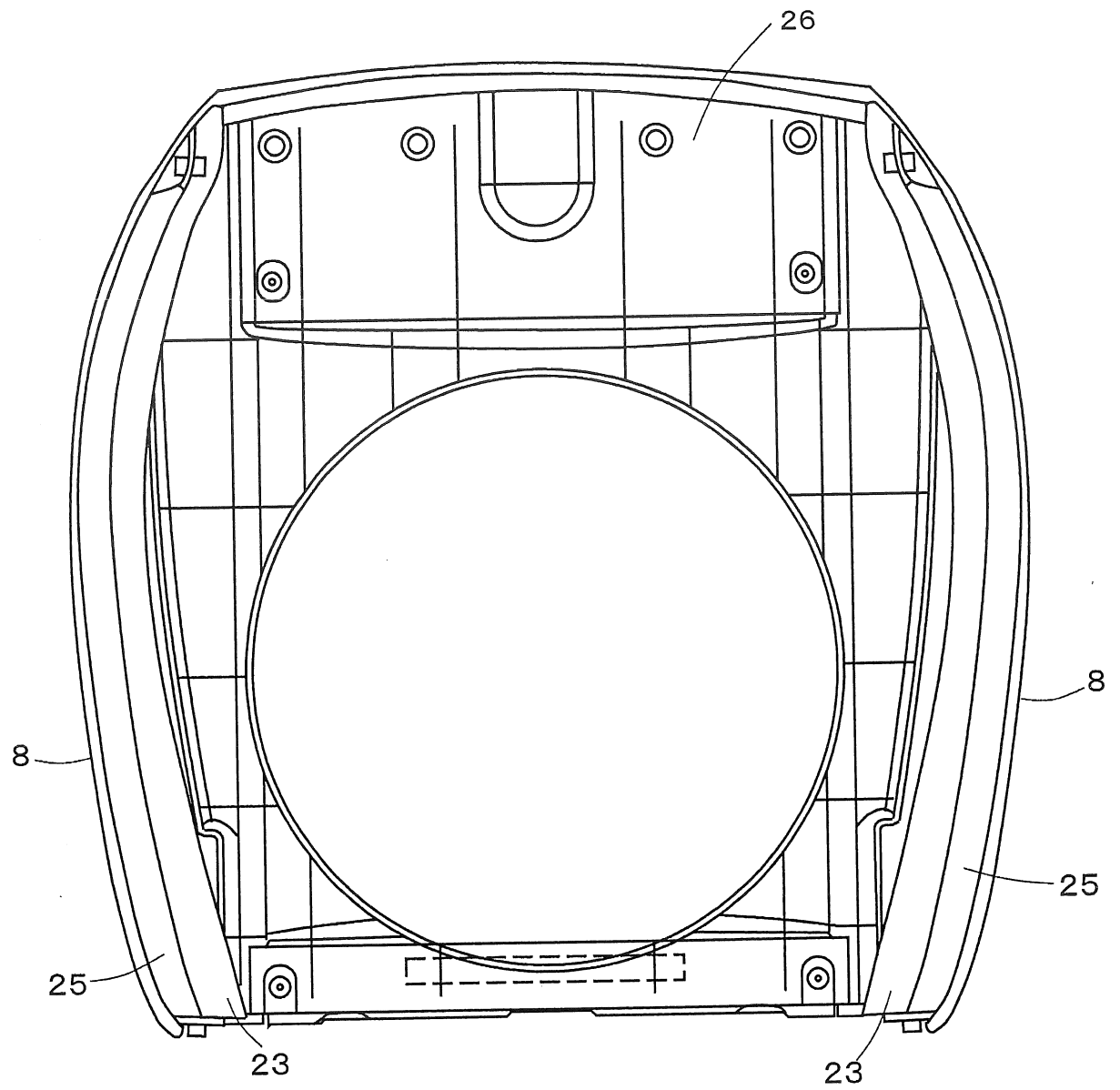
FIG. 6

6/13



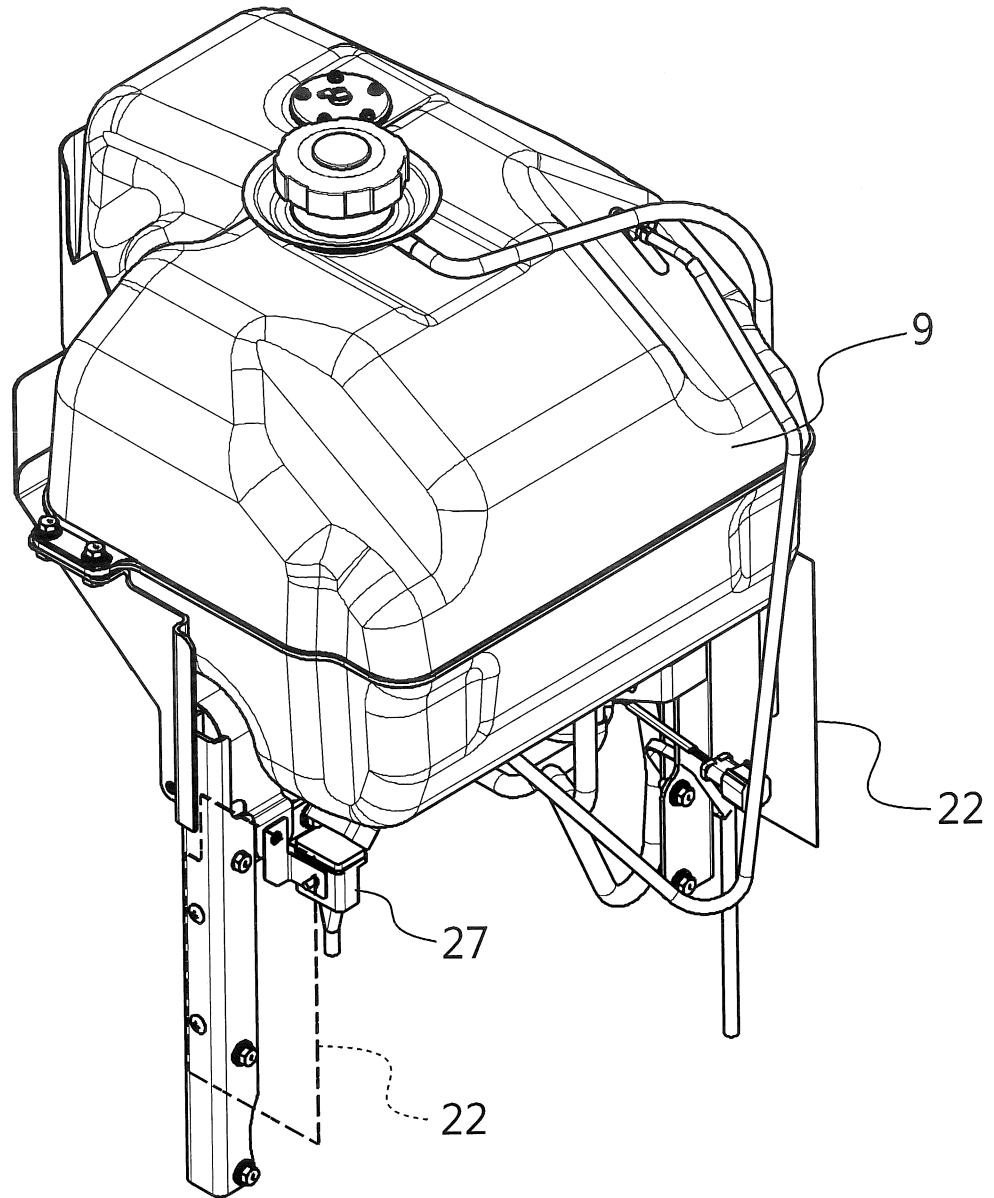
7/13

FIG. 7



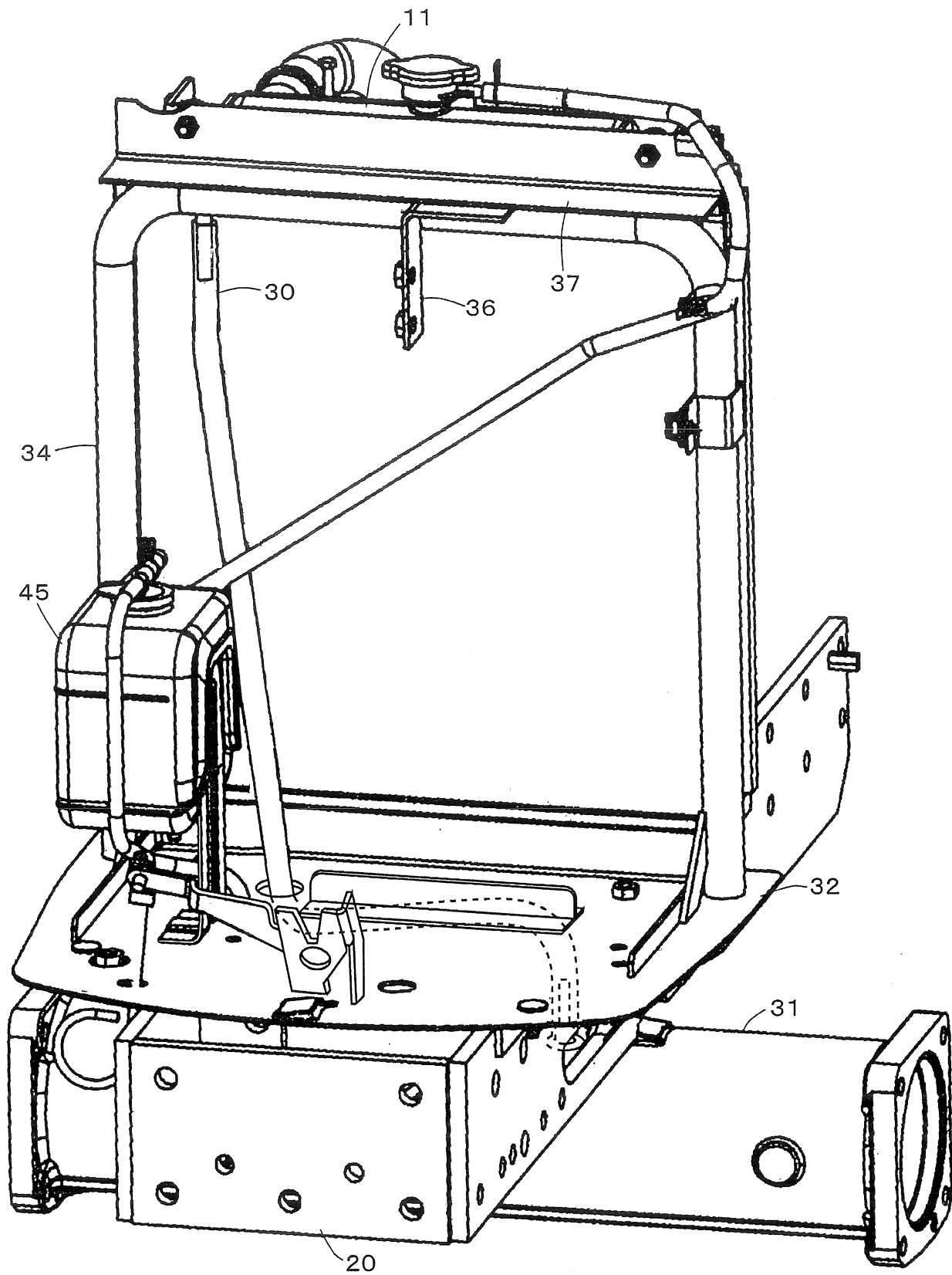
8/13

FIG.8



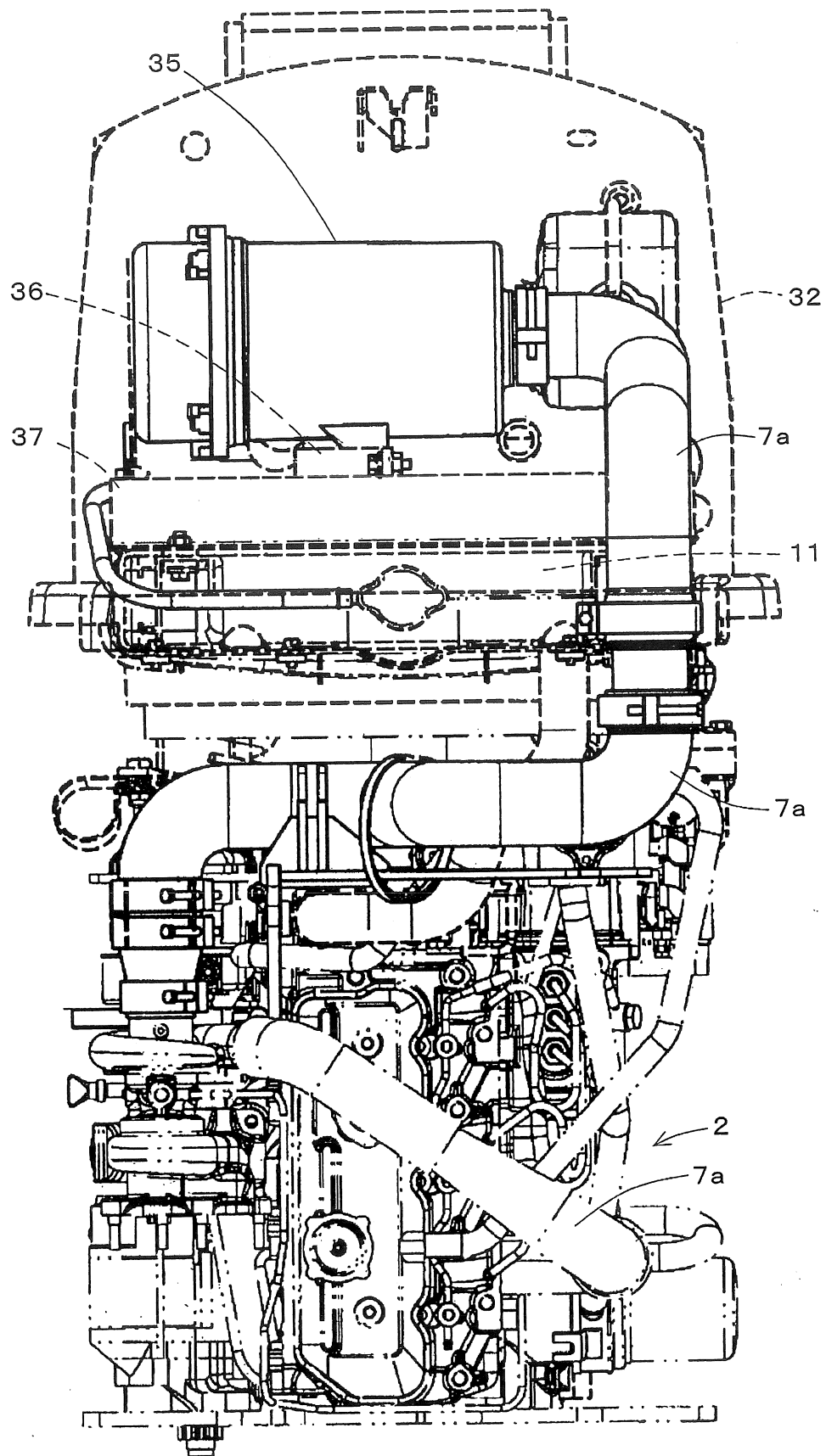
9/13

FIG. 9



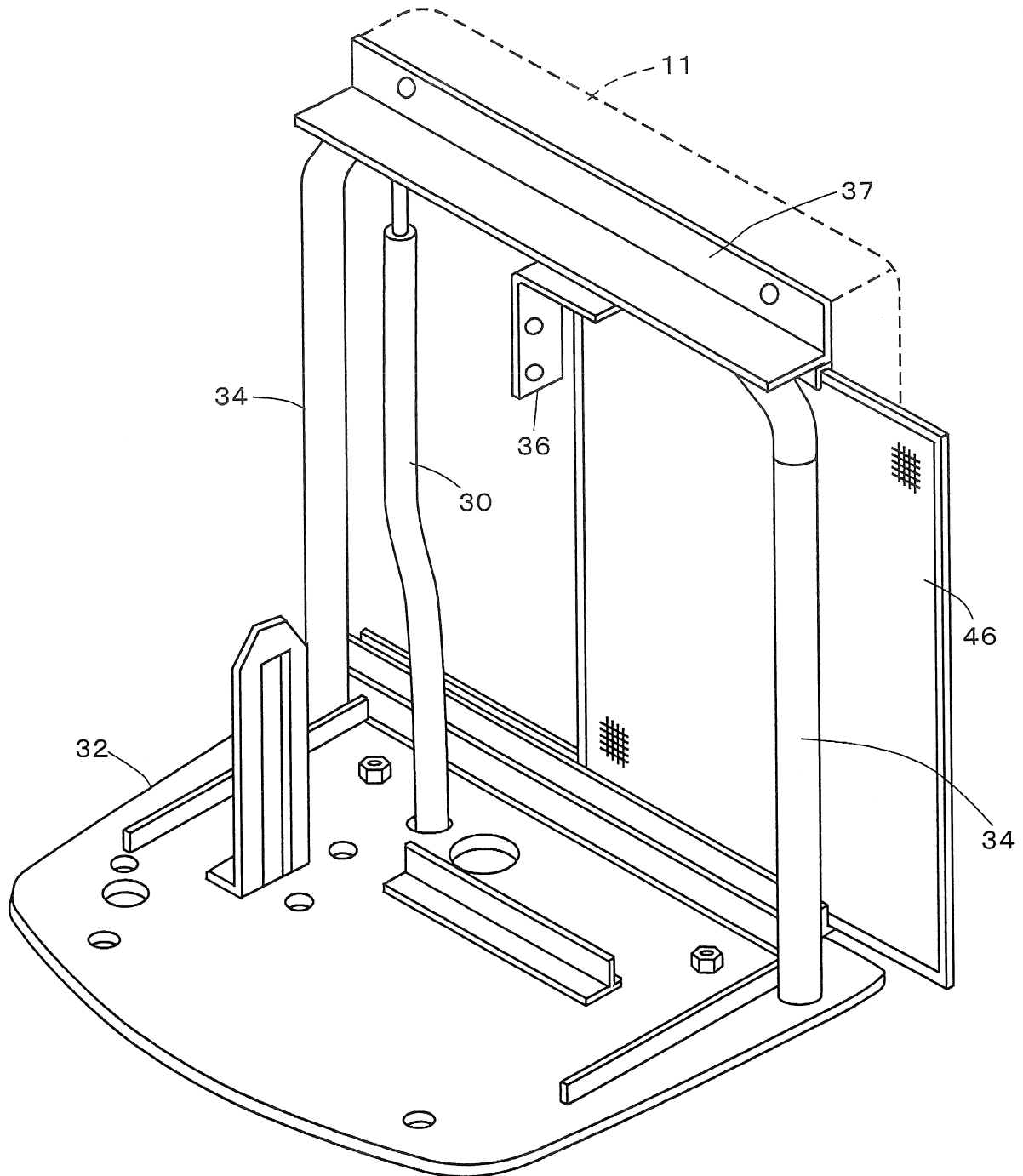
10/13

FIG. 10



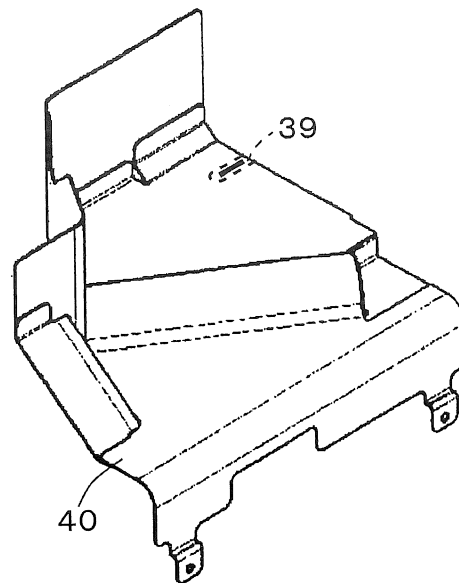
11/13

FIG. 11



12/13

FIG. 12



13/13

FIG. 13

