



(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) 
1-0022959

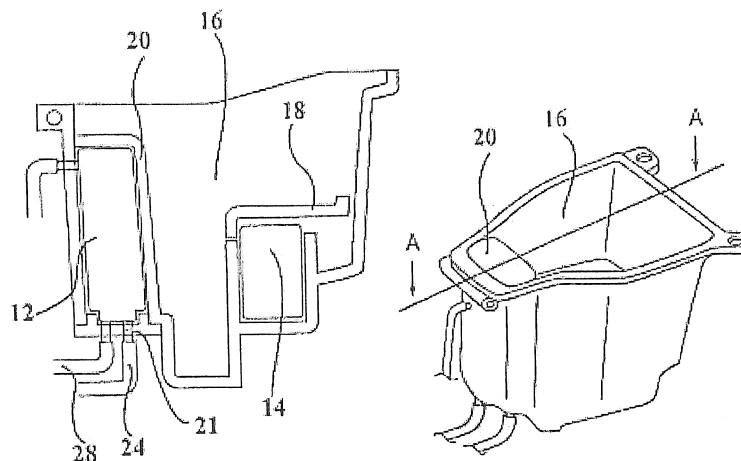
(51)⁷ **B62J 9/00, 37/00**

(13) **B**

(21)	1-2015-02157	(22)	29.03.2013	
(86)	PCT/TH2013/000014	29.03.2013	(87)	WO2014/158103 02.10.2014
(45)	25.02.2020	383	(43)	25.12.2015 333
(73)	HONDA MOTOR CO., LTD. (JP) 1-1 Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan			
(72)	PHOLUANG, Pholadej (TH)			
(74)	Công ty Luật TNHH T&G (TGVN)			

(54) **KẾT CẤU LẮP BẦU LỌC KHÍ DÙNG CHO XE MÁY**

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu lắp bầu lọc khí (10) dùng cho xe máy (100) bao gồm hộp chứa (16) lắp dưới chỗ ngồi (109) của xe máy; bầu lọc khí (12) lắp vào xe máy; ắc quy (14) lắp bên trong hộp chứa (16); bầu lọc khí (12) này được lắp trong ngăn thứ nhất (20) tạo ra liên khối với hộp chứa (16); và ắc quy được lắp trong ngăn thứ hai (22) tạo ra liên khối với hộp chứa (16).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu lắp bầu lọc khí dùng cho xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Như được thể hiện trong công bố đơn giải pháp hữu ích Nhật Bản số S60-43164, khối vỏ bầu lọc khí và vỏ bộ phận làm sạch không khí đã được biết. Tuy nhiên, một số xe máy thông thường bao gồm bộ phận làm sạch không khí lắp ở phía trước của hệ thống nạp không khí và kết đọng nhiên liệu lắp vào phía sau của xe máy. Với loại xe máy này, ống giữa kết đọng nhiên liệu và bầu lọc khí, và tương tự ống giữa bầu lọc khí và hệ thống nạp có thể khó khăn và đắt tiền do các phần chồng lắp của ống để hợp nhất bầu lọc khí với bộ phận làm sạch không khí. Ngoài ra, khoảng cách xa của ống có thể dẫn đến phương tiện nổi phức tạp và cũng làm chậm phản ứng của hệ thống hơi nhiên liệu.

Vì vậy, kết cấu lắp bầu lọc khí mới và cải thiện dùng cho xe máy là điều mong muốn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế nhằm đề xuất kết cấu lắp bầu lọc khí khác dùng cho xe máy mà lắp một cách hiệu quả cả bầu lọc khí và ắc quy bên trong hộp chứa trong khi duy trì khoảng không tối ưu để chứa và không khiến hộp chứa có hình dạng phức tạp và vỏ thân rộng ra đến phần bên của xe máy.

Kết cấu lắp bầu lọc khí dùng cho xe máy theo sáng chế bao gồm hộp chứa lắp dưới chỗ ngồi của xe máy, bầu lọc khí lắp vào xe máy và ắc quy lắp bên trong hộp chứa này. Bầu lọc khí được lắp trong ngăn thứ nhất tạo ra liền khối với hộp chứa và ắc quy được lắp trong ngăn thứ hai tạo ra liền khối với hộp chứa này. Hộp chứa mà chứa ắc quy và bầu lọc khí trong đó được định vị giữa hệ thống nạp và kết đọng nhiên liệu mà chứa nhiên liệu cần phải được cấp đến động cơ, và định vị ở phần sau của xe máy, sau hộp chứa. Bầu lọc khí tiếp nhận hơi nhiên liệu từ kết đọng nhiên liệu và được nối với kết

đựng nhiên liệu qua ống nối thứ nhất, và nối với bộ chế hòa khí qua ống nối thứ hai để thu thập và phân phối hơi nhiên liệu vào hệ thống nạp của động cơ.

Theo một phương án của sáng chế, kết cấu lắp bầu lọc khí dùng cho xe máy theo sáng chế bao gồm hộp chứa, mà mở đến mặt trên của xe máy, được lắp dưới chỗ ngồi của xe máy trong đó hệ thống nạp của động cơ được đặt trước chỗ ngồi và kết đọng nhiên liệu được đặt sau chỗ ngồi, bầu lọc khí lắp vào xe máy và ắc quy lắp bên trong hộp chứa. Bầu lọc khí được lắp trong ngăn thứ nhất tạo ra liền khối với hộp chứa. Ngăn thứ nhất này được mở xuống dưới và được đóng ở phía trên. Do đó, với cách sắp xếp này, có thể làm giảm các phần dùng cho bầu lọc khí và tối thiểu hóa khoảng không chiếm dụng do cách sắp xếp này. Ngoài ra, không còn tồn thất ống nữa vì hộp chứa được định vị ở giữa giữa hệ thống nạp của động cơ và kết đọng nhiên liệu, và vì vỏ bầu lọc khí được tạo ra liền khối với hộp chứa. Rất đơn giản để tạo ra khoảng không cho vỏ bầu lọc khí bằng cách sử dụng khuôn trên và dưới tách biệt vì vỏ bầu lọc khí được tạo cấu hình để mở xuống dưới.

Theo một phương án khác của sáng chế, cả bầu lọc khí và ắc quy được lắp một cách hiệu quả trong các ngăn tách biệt trong khi cách sắp xếp rất nhỏ gọn và do đó duy trì khoảng chứa tối ưu của hộp chứa và có được xe máy thân mỏng.

Theo một phương án khác của sáng chế, bầu lọc khí được lắp trong ngăn trong đó định vị ở phần sau hoặc phần trước của hộp chứa. Việc này cho phép việc nối đường ống đơn giản trong đó nối bầu lọc khí với kết đọng nhiên liệu và hệ thống nạp của động cơ cũng như làm giảm khoảng cách ống vì bầu lọc khí được định vị gần hơn với kết đọng nhiên liệu hoặc hệ thống nạp của động cơ, việc nối ít cong hơn là không thể và phương tiện dẫn hướng ít phức tạp hơn và việc gắn chặt của ống. Ngoài ra, bầu lọc khí được lắp bằng cách nối tiếp theo chiều dài của hộp chứa bởi vì chiều cao tại phía trước và phía sau của hộp chứa cao hơn chiều cao ở hai bên của hộp chứa. Hơn nữa, rất dễ dàng để chứa các phần nhất định trong hộp chứa do hình dạng không phức tạp của miệng của hộp chứa.

Theo một phương án khác của sáng chế, ngăn trong đó chứa bầu lọc khí và ắc quy bao gồm vỏ mà chứa bầu lọc khí và ắc quy trong các ngăn tương ứng bảo vệ khỏi tác động.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế và các ưu điểm của sáng chế này sẽ trở nên rõ ràng trong phần mô tả sau liên quan đến các hình vẽ kèm theo trong đó:

Fig.1 thể hiện hình chiếu cạnh của xe máy bao gồm một phương án về kết cấu lắp bầu lọc khí theo sáng chế;

Fig.2 thể hiện hình chiếu cạnh của một phương án về kết cấu lắp bầu lọc khí theo phương án trên Fig.1 với minh họa chi tiết về kết cấu sau của xe máy;

Fig.3 thể hiện hình vẽ mặt cắt B-B minh họa chi tiết hộp chứa theo phương án trên Fig.1 ;

Fig.4 thể hiện hình chiếu cạnh của xe máy bao gồm một phương án về kết cấu lắp bầu lọc khí của sáng chế;

Fig.5 thể hiện hình chiếu cạnh của một phương án về kết cấu lắp bầu lọc khí theo phương án trên Fig.4 với phần minh họa chi tiết về kết cấu sau của xe máy;

Fig.6 thể hiện hình vẽ mặt cắt A-A của hộp chứa theo phương án trên Fig.4.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế bộc lộ kết cấu lắp bầu lọc khí 10 dùng cho xe máy 100 mà lắp một cách hiệu quả bầu lọc khí 12 và ắc quy 14 vào xe máy 100, và bên trong hộp chứa 16 trong khi duy trì khoảng chứa tối ưu của hộp chứa 16 để không khiến hộp chứa 16 có hình dạng phức tạp và vỏ thân rộng ra đến phần bên của xe máy 100.

Các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3 thể hiện phương án thứ nhất về kết cấu lắp bầu lọc khí 10 dùng cho xe máy 100 theo nguyên lý của sáng chế lắp ráp trên xe máy 100 trong đó được cấu thành bởi tay cầm 105 được lắp điều chỉnh được ở ống phía đầu 106 nối với ống chính xe máy 107; tổ hợp đèn phía đầu 110 và cặp đèn xi nhan 111 được lắp ráp vào phần trước của phần đầu của xe máy 100 và được phủ bởi, vỏ tay cầm phía trước 120 và vỏ tay cầm phía sau 125; vỏ trước 130 được đặt ngay cạnh phần đầu, ống phía đầu 106, và ở phần dưới của ống này, được nối với cặp chạc trước 135 đỡ việc quay của bánh xe phía trước 140 ở trục trước 145; bánh xe phía trước 140 được trang bị lốp trước 150, và

phanh kiểu trống 155 nhờ đó dùng phanh cho phép điều khiển sự quay của bánh xe phía trước 140; tấm chắn bùn phía trước 161 được bố trí cho cặp chạc trước 135 ở ngay trên bánh xe phía trước 140 và được tạo cấu hình để phủ phần trên của bánh xe phía trước 140 để chắn bùn hoặc bụi bắn lên do việc quay bánh xe phía trước 140; vỏ thân xe bao gồm vỏ ống chính 160 kéo dài từ khoảng phần dưới vỏ tay cầm phía sau 125 dọc theo ống chính 107 và về phía phần giữa của xe máy 100; cặp vỏ trước 130 phủ hệ thống nạp của động cơ 112; cặp vỏ bên phía trước 162 được lắp trên cả hai phía của vỏ ống chính 160 và được nối tiếp với cặp phần che chân 165 cũng được bố trí ở phía trái và phía phải của xe máy 100 để tạo ra việc phủ cho chân dưới của người lái ngồi trên chỗ ngồi 109 có chân tỳ lên bậc 214 được bố trí ở mỗi bên của xe máy 100 ; nối tiếp với vỏ thân là cặp vỏ bên chỗ ngồi 170 và cặp vỏ bên phía sau 175 mở rộng về phía phần sau của xe máy 100 và được thiết kế để phủ cả hai bên xe máy 100; tổ hợp đèn sau và đèn dừng và các đèn xi nhan phía sau 180 được bố trí ở phía sau của xe máy 100; cặp giảm xóc phía sau 185 đỡ cặp tay lắc 205 ở phía sau của xe máy 100 và được lắp ráp vào bánh sau 190, có lớp sau 191 được lắp ráp vào đó, ở trục sau 195; vỏ xích trên và vỏ xích dưới 200, 200" gắn tay lắc trái 205, được thiết kế để phủ xích mà kéo bánh xe phía sau 190, trục tay lắc 210 khiến các tay lắc 205 lắc để quay và dụng cụ giữ bậc để chân của khách 215 được bố trí sau và trên động cơ; hệ thống động cơ được treo ở khoảng phần giữa của xe máy 100 và dưới ống chính 107 với cặp phần thiếu động cơ 220a của cặp tấm trục 220 hàn với ống chính 107 và cặp phần trục tay lắc 220b của tấm trục 220 đỡ tay lắc 205 ở trục tay lắc 210; cặp khung sau 68 kéo dài từ ống chính 107 gần phần thiếu động cơ 220 đến phía sau theo chiều ngang và dưới bầu lọc khí 14, mở rộng lên trên, đến ở bên của kết đọng nhiên liệu 156, kéo dài đến phía sau; động cơ của xe máy là loại bốn kỳ, bao gồm xi lanh 225, đầu xi lanh 230, vỏ trục khuỷu 235, trục dẫn động 240 khiến bánh xe phía sau 190 quay, nằm gần như dọc theo trục trục khuỷu 250, và động cơ khởi động 255 như nói chung đã được biết bởi chuyên gia trong ngành; động cơ nối với hệ thống nạp của động cơ 112 trong đó bao gồm bộ góp nạp nối xi lanh 230, bộ chế hòa khí và bộ phận làm sạch không khí, hệ thống xả cũng nối với đầu xi lanh 230 và bao gồm ống xả dẫn đến bộ tiêu âm 280 hướng về phía sau của xe máy 100; kết đọng nhiên liệu 156 định vị ở phía sau của xe và

chứa nhiên liệu dùng cho hệ thống động cơ; chỗ ngồi 109 lắp trong phần trên của xe máy 100 sau tay cầm 105 và được đỡ bởi hộp chứa 16 trong đó ắc quy 14 chứa để tạo ra nguồn cấp điện cho xe máy. Kết đọng nhiên liệu 156 bao gồm đầu vào tiếp nhận nhiên liệu với nắp nhiên liệu 17 mà nhận nhiên liệu trong kết đọng nhiên liệu 156, và chứa nhiên liệu cần phải được cấp vào động cơ, qua đường nhiên liệu 19, định vị ở phần sau của xe máy 100 và sau hộp chứa 16. Kết đọng nhiên liệu 156 có bộ phận cảm biến nhiên liệu 71 trước nắp nhiên liệu 17 để phát hiện lượng nhiên liệu và chỉ báo lượng này ở dụng cụ đo nhiên liệu.

Theo phương án như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, kết cấu lắp bầu lọc khí 10 theo nguyên lý của sáng chế bao gồm hộp chứa 16 lắp dưới chỗ ngồi 109. Hộp chứa này mở đến phía trên của xe máy 100 trong đó hệ thống nạp của động cơ 112 được đặt trước chỗ ngồi 109 và kết đọng nhiên liệu 156 được đặt sau chỗ ngồi 109, và bầu lọc khí 12 được lắp vào xe máy. Bầu lọc khí 12 được chứa trong ngăn thứ nhất 20 được tạo ra liền khối với các phần khác của xe máy 100. Hơn nữa, cụ thể là, bầu lọc khí 12 được lắp trong ngăn thứ nhất 20 tạo ra liền khối với hộp chứa 16. Bầu lọc khí 12 được nối giao tiếp được với kết đọng nhiên liệu 156 và hệ thống nạp của động cơ 112 qua ống nối thứ nhất 24 và ống nối thứ hai 28. Ắc quy 14 được lắp và chứa bên trong hộp chứa 16 trong ngăn thứ hai 22 mà cũng tạo ra liền khối với hộp chứa 16.

Như được minh họa trên hình vẽ gần hơn trên Fig.2 và Fig.3, ngăn thứ nhất 20 và ngăn thứ hai 22 được tạo ra liền khối với hộp chứa 16 trong đó ngăn thứ nhất 20 được tạo cấu hình để chứa bầu lọc khí 12 và ngăn thứ hai 22 được tạo cấu hình để chứa ắc quy 14. Ngoài ra, như được thể hiện, theo phương án này, ngăn thứ nhất 20 được định vị về phía hoặc ở phía sau của hộp chứa 16. Cụ thể hơn, như được minh họa trên Fig.3, dựa trên ưu điểm về chiều cao của phần sau của hộp chứa 16 mà cao hơn chiều cao ở hai bên của hộp chứa 16, ngăn thứ nhất 20 mà chứa bầu lọc khí 12 được định vị ở thành sau của hộp chứa 16 sao cho ngăn thứ nhất 20 có thể đựng một cách dễ dàng toàn bộ bầu lọc khí 12 trong đó. Ngăn thứ nhất 20 được tạo ra ở thành sau của hộp chứa 16 sao cho ngăn này chứa bầu lọc khí 12 lắp trong đó theo phương thức gần như thẳng đứng hoặc ở một góc tương ứng với hình dạng thuôn của hộp chứa 16 để làm giảm khoảng không chiếm dụng bởi bầu lọc

khí 12 mà duy trì khoảng chứa lớn nhất của hộp chứa 16. Ngăn thứ nhất được tạo cấu hình để mở xuống dưới và đóng trên đầu trên và bầu lọc khí 12 nối giao tiếp được với kết cấu nhiên liệu 156 và hệ thống nạp của động cơ 112 của xe máy 100 qua lỗ hồng hướng xuống của ngăn thứ nhất 20. Như một ví dụ minh họa, bầu lọc khí 12 được định vị sao cho đầu của bầu lọc khí 12 tại đó ống nối thứ nhất 24 nối bầu lọc khí 12 với kết cấu nhiên liệu 156, và tại đó ống nối thứ hai 28 nối bầu lọc khí 12 với hệ thống nạp của động cơ 112 được đặt ở phần đáy của ngăn thứ nhất 20 qua khoảng hở tương ứng có nắp 21 được bố trí ở khoảng hở hướng xuống của ngăn thứ nhất 20. Nắp 21 được tạo cấu hình để ghép và gắn chặt vào khoảng hở của ngăn thứ nhất 20 để chứa bầu lọc khí 12 trong đó. Nắp 21 được tạo cấu hình để cho phép tháo nắp này để tạo khả năng truy cập vào bầu lọc khí 12 để cài đặt và kiểm tra. Các lỗ hồng tương ứng được bố trí trên nắp 21 để cho phép nối ống nối thứ nhất và ống nối thứ hai 24, 28 vào bầu lọc khí 12 qua các lỗ hồng này.

Ngoài ra, như được thể hiện một lần nữa trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, dưới dạng một ví dụ minh họa, ngăn thứ hai 22 được định vị ở phía trước và thấp hơn ngăn thứ nhất 20 để khiến cách sắp xếp giữa bầu lọc khí 12 và ắc quy 14 trở nên nhỏ gọn hơn để làm giảm khoảng không chiếm dụng do cách sắp xếp và duy trì khả năng chứa tối ưu của hộp chứa 16. Ngăn thứ hai 22 chứa ắc quy 14 trong đó. Như được thể hiện chi tiết hơn trên Fig.3, ngăn thứ hai 22 bao gồm nắp ắc quy 18 được tạo cấu hình để khớp với thành của hộp chứa 16 để gắn chặt tại chỗ và chứa ắc quy 14 trong ngăn thứ hai 22.

Khả năng là nắp ắc quy 18 có thể có các cấu hình khác được tạo cấu hình để đáp ứng cùng mục đích và chức năng. Ví dụ, nắp ắc quy 18 có thể được thay thế bởi cửa (không được thể hiện trong bản mô tả này) qua đó ắc quy có thể được đặt vào và lắp bên trong ngăn thứ hai 22. Cửa được tạo cấu hình để mở và đóng để bảo vệ ắc quy 14 chứa trong ngăn này và tạo khả năng truy cập vào ắc quy 14 khi cần cho các mục đích bảo dưỡng.

Sáng chế khác biệt ở chỗ bầu lọc khí được lắp trong ngăn tạo ra liên khối với hộp chứa 16 trong đó bao gồm ngăn thứ nhất 20 và ngăn thứ hai 22, và ngăn thứ nhất và ngăn thứ hai 20, 22. Ngăn thứ nhất 20 được tạo cấu hình để chứa bầu lọc khí 12 và ngăn thứ hai 22 được tạo cấu hình để chứa ắc quy 14 sao cho cách sắp xếp giữa bầu lọc khí 12 và

ắc quy 14 là cách sắp xếp nhỏ gọn để làm giảm khoảng không chiếm dụng do cách sắp xếp và duy trì khả năng chứa tối ưu của hộp chứa 16 cũng như khiến việc nối của bầu lọc khí 12 bớt phức tạp hơn. Vì vậy, theo nguyên lý này, các cách sắp xếp, các cấu hình, và việc định vị ngăn thứ nhất 20 và ngăn thứ hai 22 trong hộp chứa 16 khác là có thể.

Các hình vẽ từ Fig.3 đến Fig.6 thể hiện phương án để làm ví dụ khác với các cách sắp xếp, cấu hình, và việc định vị của ngăn thứ nhất 20 và ngăn thứ hai 22 khác, toàn bộ trong đó cũng được tạo ra liền khối với hộp chứa 16. Theo phương án này, ngăn thứ nhất 20 có tất cả các dấu hiệu và chi tiết như được bộc lộ trong phương án trước. Tuy nhiên, theo phương án này, ngăn thứ nhất được bố trí về phía hoặc ở phía trước của hộp chứa 16. Theo phương án này, ngăn thứ nhất 20 được tạo ra ở thành trước của hộp chứa 16, như được minh họa trên các hình vẽ gần hơn trên Fig.5 và Fig.6, và sao cho ngăn này chứa bầu lọc khí 12 lắp trong đó theo phương thức như trong phương án được mô tả trước để làm giảm khoảng không chiếm dụng bởi bầu lọc khí và duy trì khoảng chứa tối đa của hộp chứa 16. Theo phương án này, ngăn thứ hai 22 mà chứa ắc quy 14 trong đó được định vị sau ngăn thứ nhất 20 và gần như đặt về phía sau của hộp chứa 16, hoặc đặt ở cùng vị trí với phương án được mô tả trước trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3. Như theo phương án được mô tả trước, bầu lọc khí 12 nối giao tiếp được với kết đọng nhiên liệu 156 và hệ thống nạp của động cơ 112 của xe máy 100 qua ống nối thứ nhất và ống nối thứ hai 24, 28 trong đó nối với một đầu của bầu lọc khí 12 ở đáy của ngăn thứ nhất 20. Như ví dụ minh họa, bầu lọc khí 12 được định vị theo hướng sao cho đầu của bầu lọc khí 12 tại đó ống nối thứ nhất 24 nối bầu lọc khí 12 với kết đọng nhiên liệu 156 được đặt ở khoảng hở hướng xuống của ngăn thứ nhất 20. Ngoài ra, khoảng hở này được trang bị nắp 21 được tạo cấu hình để ghép và gắn chặt vào phần đáy của ngăn thứ nhất 20 và phủ khoảng hở này của ngăn thứ nhất 20 để chứa bầu lọc khí 12 trong ngăn thứ nhất 20. Nắp 21 được tạo cấu hình để cho phép tháo nắp này để tạo ra khả năng truy cập vào bầu lọc khí 12 để cài đặt và kiểm tra.

Như được đề cập, bầu lọc khí 12 được nối với kết đọng nhiên liệu 156 và hệ thống nạp của động cơ 112 qua ống nối thứ nhất 24 và ống nối thứ hai 28. Bầu lọc khí 12 tiếp nhận hơi nhiên liệu từ kết đọng nhiên liệu 156, qua ống nối thứ nhất 24 trong đó nối bầu

lọc khí 12 vào bộ chia tách nhiên liệu 26 để chia chất lỏng và hơi, đặt ở kết đọng nhiên liệu 156. Bằng cách định vị bầu lọc khí 12 bên trong ngăn thứ nhất 20 tại vị trí đã định cả về phía sau hoặc phía trước của hộp chứa 16, cho phép việc nối dễ dàng và ít phức tạp hơn của ống nối thứ nhất và ống nối thứ hai 24, 28.

Việc định vị ống nối thứ nhất 24 và ống nối thứ hai 28 ở phía bầu lọc khí 12 mà đặt ở đáy của ngăn thứ nhất 20 tạo khả năng truy cập ảo tốt hơn tới các mối nối của chúng và truy cập dễ dàng vào đó trong quá trình cài đặt hoặc bảo dưỡng. Ngoài ra, cũng làm giảm độ khó và độ phức tạp của việc nối của cả ống nối thứ nhất và ống nối thứ hai 24, 28. Ví dụ, vì bầu lọc khí 12 được chứa trong ngăn thứ nhất 20 đặt ở phía sau của hộp chứa 16 mà đặt ở trung tâm giữa hệ thống nạp của động cơ 112 và kết đọng nhiên liệu 156. Do đó, bầu lọc khí được đặt gần hơn hệ thống nạp của động cơ 112 và kết đọng nhiên liệu 156 và do đó làm giảm khoảng cách của việc nối, nghĩa là làm giảm tổn thất ống, và việc nối bớt phức tạp hơn và với áp lực ít hơn tới ống nối thứ nhất 24. Tương tự, vì bầu lọc khí 12 được chứa trong ngăn thứ nhất 20 đặt ở phía trước của hộp chứa, khoảng cách nối của ống nối thứ hai 28 đến hệ thống nạp không khí 112 được làm giảm và việc nối ít phức tạp hơn vì không có việc nối cong và phương tiện dẫn hướng phức tạp.

Kết cấu lắp bầu lọc khí 10 theo sáng chế còn có thể bao gồm van một chiều 36 được bố trí trên ống nối thứ hai 28 để điều tiết việc phân phối hơi nhiên liệu được lọc tới hệ thống nạp của động cơ 112 cũng như để tránh việc trở lại của hơi nhiên liệu và việc vào lại bầu lọc khí 12, xem các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3.

Như được thể hiện trong cả phương án thứ nhất được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, và phương án thứ hai được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.4 đến Fig.6, bầu lọc khí 12 được lắp trong ngăn thứ nhất 20 trong đó tạo ra liên khối với thành sau hoặc trước của hộp chứa 16. Một cách tự nhiên, việc định vị của bầu lọc khí 12 và việc tạo ra ngăn thứ nhất 20, hoặc trục dọc của chúng phải tương ứng với cấu hình của thành của hộp chứa 16. Theo các phương án như được thể hiện trong bản mô tả này, hộp chứa 16 được vuốt thon về phía đáy. Do đó, thành tại đó ngăn thứ nhất được đặt được làm nghiêng hơn một chút về phía trước hoặc phía sau.

Như thể hiện rõ ràng từ phần mô tả nêu trên, bằng cách tạo ra các kết cấu lắp bầu lọc khí khác theo sáng chế và các phương án đa dạng của sáng chế này, có thể lắp một cách hiệu quả và hiệu lực cả bầu lọc khí và ắc quy bên trong hộp chứa trong khi duy trì khoảng chứa tối đa của hộp chứa và không khiến hộp chứa và vỏ thân rộng ra đến phần bên của xe máy cũng như làm giảm khoảng không chết xung quanh ắc quy, như được trình bày theo mục đích của sáng chế được mô tả ở trên. Việc sắp xếp bầu lọc khí bên trong hộp chứa cũng giúp bảo vệ bầu lọc khí khỏi ngoại lực hoặc các tác động bất kỳ cũng như các chi tiết khác, do đó kéo dài thời gian sử dụng của bầu lọc khí. Ngoài ra, thực tế là bầu lọc khí và ắc quy được chứa trong ngăn tách biệt, nguy cơ phát ra tia lửa hoặc bắt lửa do tương tác có thể giữa dòng điện từ ắc quy và hơi nhiên liệu từ bầu lọc khí được làm giảm.

Mặc dù, các phương án cụ thể của sáng chế đã được bộc lộ và được mô tả cũng như được minh họa trên các hình vẽ kèm theo, đơn giản chỉ nhằm mục đích hiểu rõ hơn về sáng chế và không làm giới hạn phạm vi của sáng chế. Việc thích ứng và cải biến đối với các phương án khác nhau là có thể và rõ ràng với người có hiểu biết trung bình trong lĩnh vực và không lệch khỏi phạm vi của sáng chế mà cần phải được xác định bởi bộ yêu cầu bảo hộ.

Danh sách các số chỉ dẫn:

10 kết cấu lắp bầu lọc khí

12 bầu lọc khí

14 ắc quy

16 hộp chứa

17 đầu vào tiếp nhận nhiên liệu

18 nắp ắc quy

19 đường nhiên liệu

20 ngăn thứ nhất

21 nắp của ngăn thứ nhất

22 ngăn thứ hai

24 ống nối thứ nhất

- 26 bộ chia tách nhiên liệu
- 28 ống nối thứ hai
- 68 khung sau
- 71 bộ phận cảm biến nhiên liệu
- 100 xe máy
- 105 tay cầm
- 106 ống phía đầu
- 107 ống chính
- 109 chỗ ngồi
- 110 đèn phía đầu
- 111 cặp đèn xi nhan
- 112 hệ thống nạp của động cơ
- 115 chụp đèn phía đầu
- 120 vỏ tay cầm phía trước
- 125 vỏ tay cầm phía sau
- 130 vỏ trước
- 135 chạc trước
- 140 bánh xe phía trước
- 145 trục trước
- 150 lớp trước
- 155 phanh kiểu trống
- 156 kết đọng nhiên liệu
- 160 vỏ ống chính
- 161 tấm chắn bùn phía trước
- 162 vỏ bên phía trước
- 165 phần che chân
- 170 vỏ bên chỗ ngồi
- 175 vỏ bên phía sau
- 180 tổ hợp đèn đuôi

185 giảm xóc phía sau
190 bánh xe phía sau
191 lớp sau
195 trục sau
200, 200" vỏ xích
205 tay lắc
210 phần trục tay lắc
214 bậc cho người lái
215 dụng cụ giữ bậc để chân của khách
220 tấm trục
220a phần thiếu động cơ
220b phần trục tay lắc (của tấm trục)
225 xi lanh động cơ
230 đầu xi lanh
235 vỏ trục khuỷu
240 trục dẫn động
250 trục trục khuỷu
255 động cơ khởi động
280 bộ tiêu âm

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu lắp bầu lọc khí (10) dùng cho xe máy (100) bao gồm:

hộp chứa (16) lắp dưới chỗ ngồi (109) và mở đến phía trên của xe máy có hệ thống nạp của động cơ (112) đặt ở phía trước của chỗ ngồi (109) và kết đọng nhiên liệu (156) đặt ở phía sau của chỗ ngồi (109);

bầu lọc khí (12) lắp vào xe máy và bầu lọc khí (12) này được chứa trong ngăn tạo ra với các phần khác của xe máy (100);

khác biệt ở chỗ:

bầu lọc khí (12) được lắp trong ngăn thứ nhất (20) tạo ra liền khối với hộp chứa (16); và ngăn thứ nhất (20) được tạo ra để mở hướng xuống và được đóng ở phía trên; ngăn thứ nhất (20) chứa bầu lọc khí (12) được lắp trong đó và bao gồm nắp (21) được tạo cấu hình để ghép với bầu lọc khí (12).

2. Kết cấu lắp bầu lọc khí (10) theo điểm 1, trong đó, còn bao gồm ắc quy (14) được lắp bên trong khoang thứ hai (22) tạo ra liền khối với hộp chứa (16).

3. Kết cấu lắp bầu lọc khí (10) theo điểm 1, trong đó, ngăn thứ nhất (20) được định vị ở phía sau của hộp chứa (16) hoặc ở phía trước của hộp chứa (16).

4. Kết cấu lắp bầu lọc khí (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó, nắp (21) được tạo cấu hình để gắn chặt vào khoảng hở hướng xuống của ngăn thứ nhất (20) để chứa bầu lọc khí (12) trong đó; và nắp (21) này bao gồm các lỗ hông trong đó cho phép nối giữa ống nối thứ nhất (24) và ống nối thứ hai (28) với bầu lọc khí (12) qua các lỗ hông này.

5. Kết cấu lắp bầu lọc khí (10) theo điểm 1, trong đó, ngăn thứ hai (22) được tạo cấu hình để chứa ắc quy (14) trong đó; và bao gồm nắp ắc quy (18) được tạo cấu hình để chứa ắc quy (14) trong ngăn thứ hai (22) này.

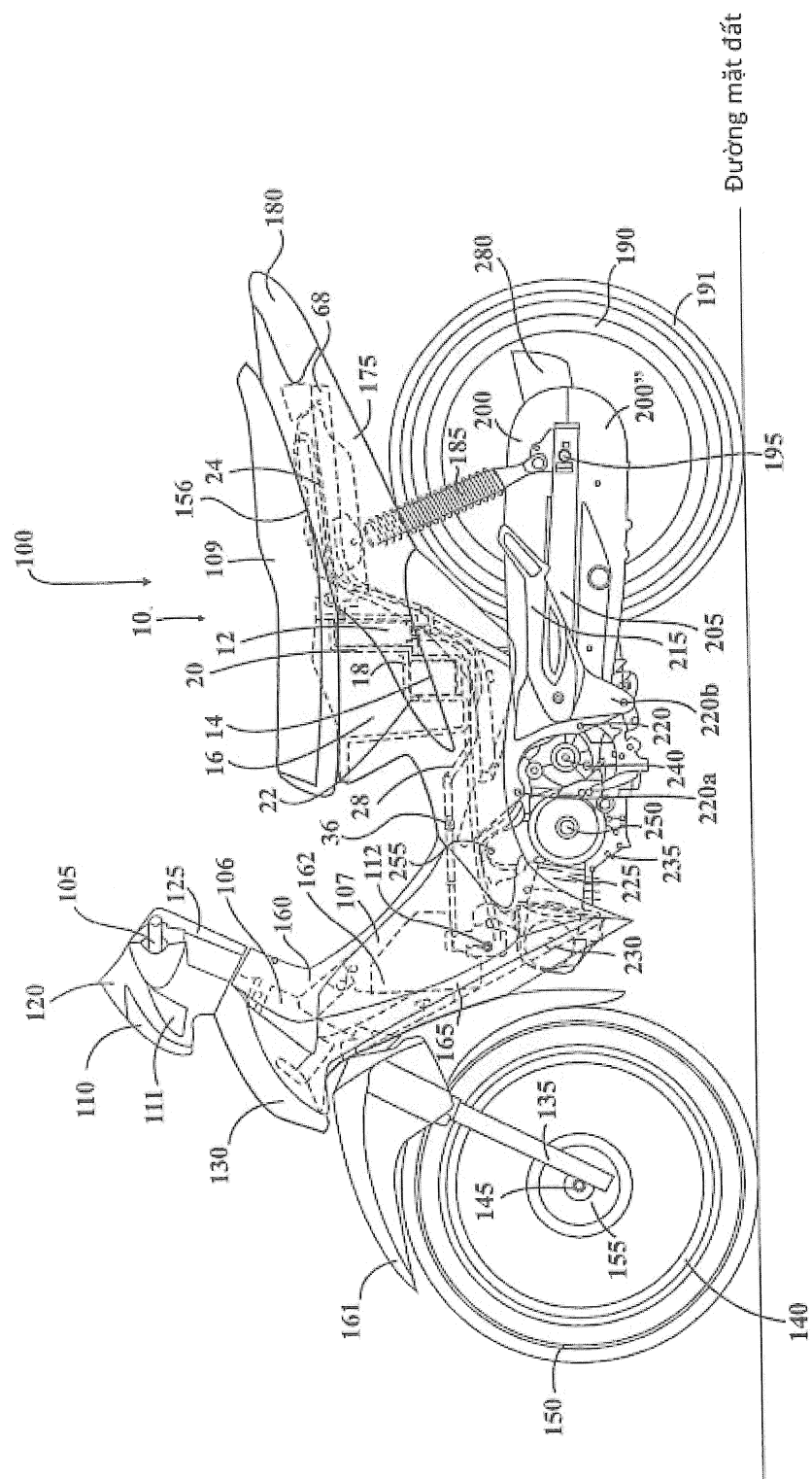


FIG. 1

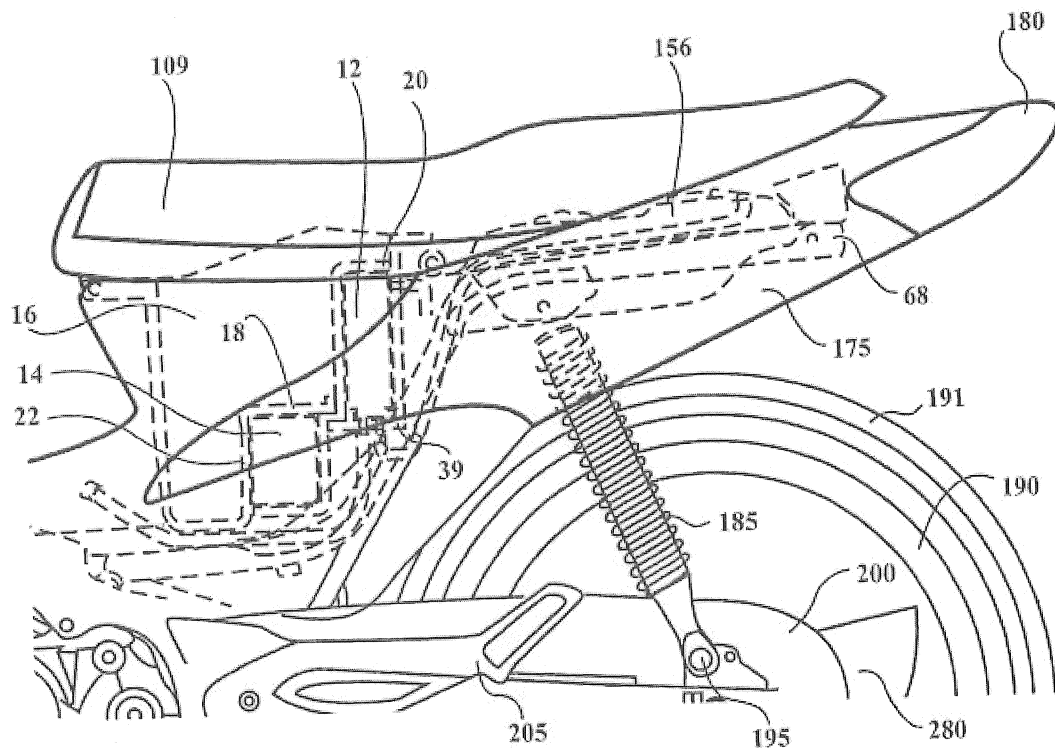


FIG. 2

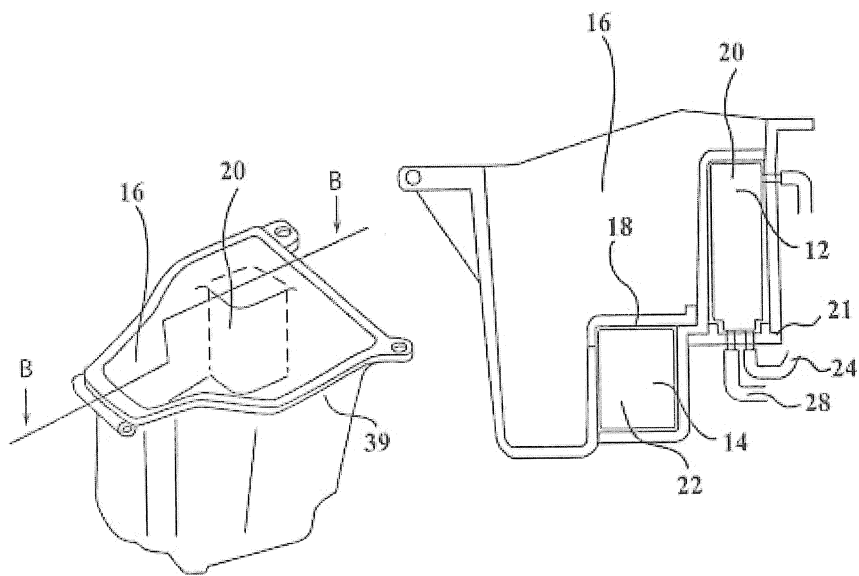


FIG. 3

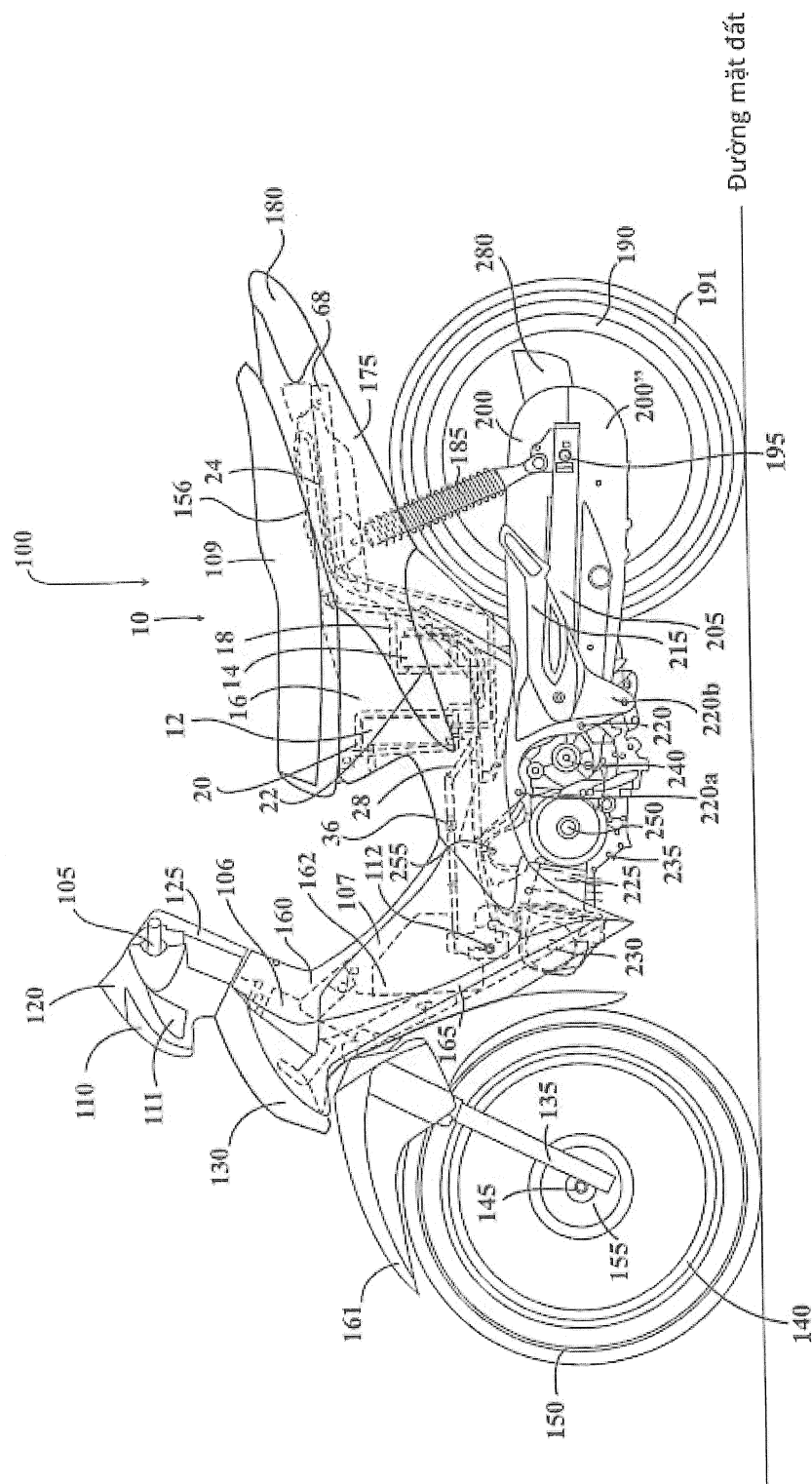


FIG. 4

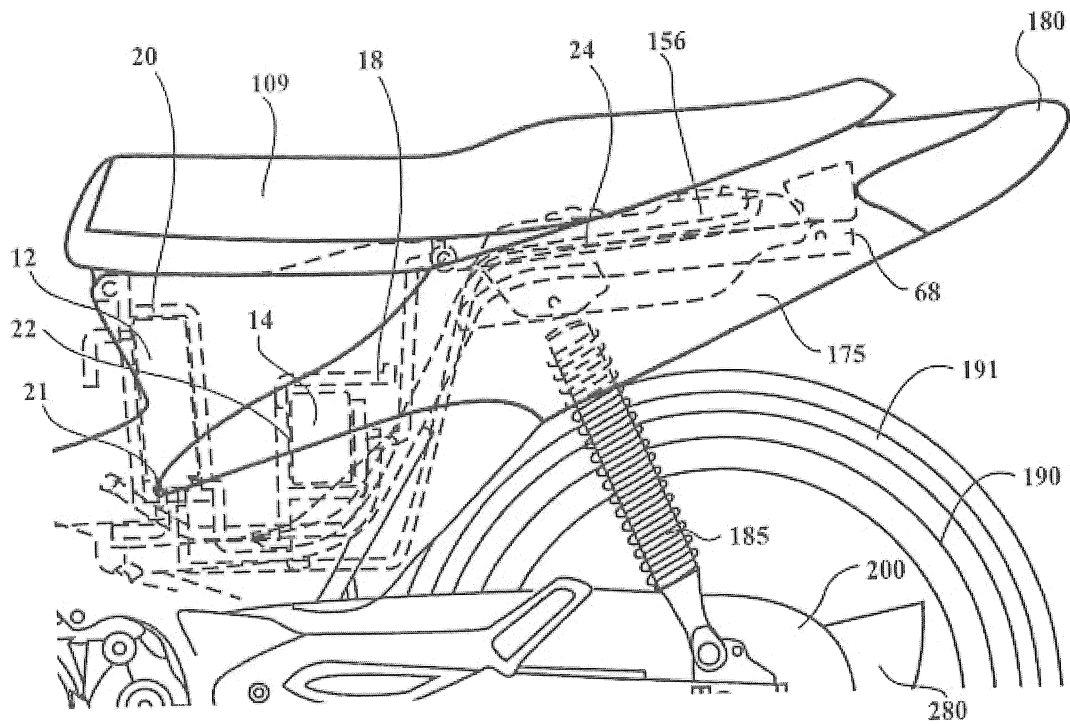
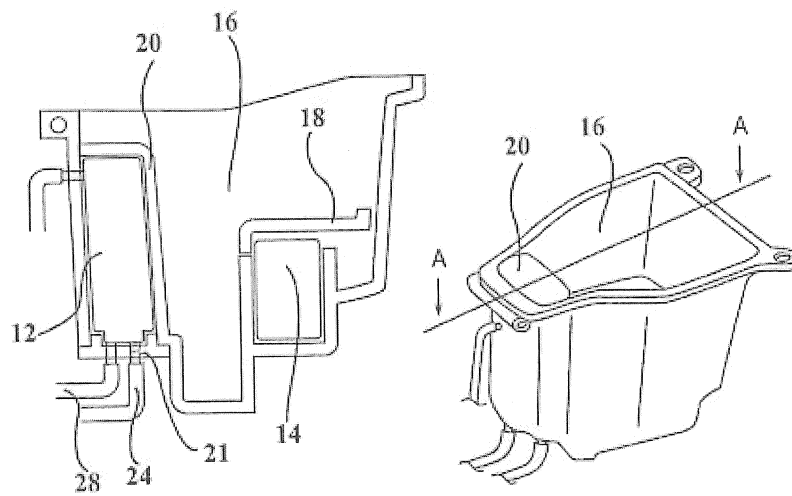


FIG. 5

**FIG. 6**