



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

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN) (11)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ



1-0025487

(51)^{2016.01} **F16H 57/027**; B60K 11/04; B60K 17/32 (13) **B**

(21) 1-2015-04556

(22) 27/11/2015

(30) JP2015-057612 20/03/2015 JP

(45) 25/09/2020 390

(43) 26/09/2016 342A

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

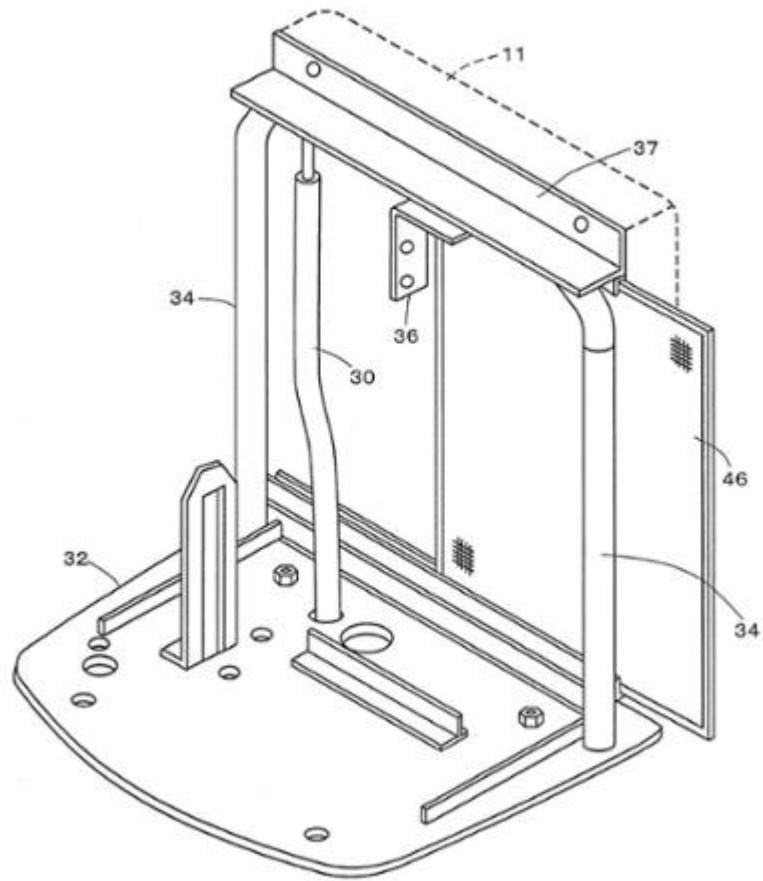
700 Umaki-cho, Matsuyama-shi, Ehime-ken, Japan

(72) Kanako Kamoda (JP); Hiroshi Kamoda (JP).

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

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

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện làm việc được tạo kết cấu theo cách mà chất bôi trơn trong hộp trục trước không bắn vào mui xe. Giải pháp của sáng chế là cung cấp phương tiện làm việc bao gồm: mui xe (8), động cơ (2) được gắn trong mui xe, bộ tản nhiệt (11) được lắp trong mui xe (8); hộp trục trước (31), được lắp dưới khoảng trống bên trong mui xe để kết hợp chặt chẽ vào trục, khung bộ tản nhiệt (34) mở, rộng được lắp trong mui xe, để gắn bộ tản nhiệt (11); và ống thông hơi (30) để nổi bề mặt bên trong của hộp trục trước (31) và phần rộng của khung bộ tản nhiệt (34) sao cho chúng thông nhau. Do đó, thậm chí khi chất bôi trơn bắn ra khỏi ống thông hơi (30), nó được chảy vào trong khung bộ tản nhiệt (34), và không làm bẩn mui xe (8).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến phương tiện làm việc để thực hiện những công việc như các công việc trong nông nghiệp.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Tài liệu sáng chế 1 (Đơn yêu cầu cấp bằng sáng chế Nhật Bản số 2011-174567) bộc lộ cơ cấu để giảm áp hộp trục trước, mà trong đó ống thông hơi trên trục trước được kéo dài về phía trên, và ống thông hơi được gắn bởi khung bộ tản nhiệt để gắn bộ tản nhiệt sao cho không khí được cung cấp và được thải trong phần trước phía trên ở bên trong mui xe.

Cơ cấu để giảm áp hộp trục sau của tài liệu sáng chế 1 đã có vấn đề mà trong đó chất bôi trơn trong trục trước có thể bắn vào mui xe, cùng với không khí, dẫn đến làm bẩn bên trong mui xe, hoặc dính vào lưới chống bụi phía trước bộ tản nhiệt dẫn đến hư hỏng.

Do đó, mục đích của sáng chế là cung cấp phương tiện làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp được tạo kết cấu theo cách mà chất bôi trơn trong trục trước không bắn vào mui xe.

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1: Đơn yêu cầu cấp bằng sáng chế Nhật Bản số 2011-174567.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Đối tượng được mô tả ở trên của sáng chế đạt được bởi các giải pháp sau đây.

Cụ thể hơn, khía cạnh thứ nhất của sáng chế là phương tiện làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp bao gồm: phương tiện di chuyển bao gồm động cơ và các bánh xe phía trước và phía sau được dẫn động bởi động cơ; hộp trục trước để dẫn động các bánh xe phía trước; mui xe được lắp ở phía trên hộp trục trước; tấm để được bố trí

trong mũi xe để phân chia đầu phía dưới của khoảng trống bên trong mũi xe; ống thông hơi có đầu phía dưới được nối với khoảng trống bên trong của hộp trực trước, đầu phía dưới xuyên qua tấm đế và kéo dài vào khoảng trống bên trong của mũi xe; và khung bộ tản nhiệt rộng có dạng hình chữ C vuông theo cách mà các đầu phía dưới của cả hai phần bên xuyên qua tấm đế và phần nằm ngang được tạo thành bằng cách kéo dài cả hai phần bên theo hướng thẳng đứng ở phía trên và nối các đầu phía trên của cả hai phần bên với nhau; trong đó đầu phía trên của ống thông hơi được nối với khung bộ tản nhiệt.

Khía cạnh thứ hai của sáng chế là phương tiện làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp theo khía cạnh thứ nhất, trong đó các đầu phía dưới của cả hai phần bên của khung bộ tản nhiệt hình chữ C vuông, rộng xuyên qua tấm đế và được bố trí mở bên dưới tấm đế; phần nằm ngang được tạo thành bằng cách nối các đầu phía trên của cả hai phần bên được lắp theo hướng thẳng đứng ở phía trên; và đầu phía trên của ống thông hơi được nối với phần nằm ngang.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ minh họa hình chiếu từ bên trái của phương án là máy kéo theo sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ minh họa hình chiếu bên của mũi xe của máy kéo trên Fig.1 và bên trong của nó.

Fig.3 là hình vẽ minh họa hình phối cảnh bên trong mũi xe của máy kéo trên Fig.1.

Fig.4 là hình vẽ minh họa hình phối cảnh của cấu trúc nối giữa vỏ bộ giảm thanh và vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt.

Fig.5 là hình vẽ minh họa hình chiếu từ trên xuống của phần liên quan của Fig.3.

Fig.6 là hình vẽ minh họa hình chiếu của phần liên quan ở bên trong mui xe được chiếu dọc theo mũi tên A trên Fig.5.

Fig.7 là hình vẽ minh họa hình cắt ngang của mui xe theo đường A-A trên Fig.2.

Fig.8 là hình vẽ minh họa hình phối cảnh của thùng nhiên liệu được bố trí bên trong mui xe trên Fig.1 và các thành phần đi kèm của nó.

Fig.9 là hình vẽ minh họa hình phối cảnh của phần liên quan bên trong mui xe ở phía trước thân máy của máy kéo trên Fig.1.

Fig.10 là hình vẽ minh họa hình chiếu từ trên xuống của phần liên quan ở bên trong mui xe ở phía trước thân máy của máy kéo trên Fig.1.

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

Fig.12 là hình vẽ minh họa hình phối cảnh của vỏ thùng nhiên liệu của máy kéo trên Fig.1.

Fig.13 là hình vẽ minh họa hình chiếu từ trên xuống của phần liên quan ở bên trong mui xe ở phía trước thân máy của máy kéo trên Fig.1 (Fig.13 (A)) và hình chiếu cạnh của phần liên quan (Fig.13 (B)).

Mô tả chi tiết sáng chế

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

Các phương án của sáng chế, máy kéo nông nghiệp (sau đây, được đề cập đến như là "máy kéo") là ví dụ của phương tiện làm việc sẽ được giải thích. Lưu ý rằng các 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 đối diện của phương tiện làm việc, được

nhìn từ người điều khiển ngồi trên chỗ ngồi (không được minh họa) để lái trong khoang lái 10. Ngoài ra, "bên phải" và "bên trái" lần lượt có nghĩa là phía bên phải và phía bên trái của người điều khiển ngồi trên chỗ ngồi.

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

Fig.2 minh họa hình chiếu cạnh của phần liên quan bên trong mũi xe 8 được lắp ở phía trước thân máy của máy kéo, và Fig.3 minh họa hình phối cảnh của phần liên quan bên trong mũi xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo. Fig.4 minh họa hình phối cảnh của cấu trúc nối giữa vỏ bộ giảm thanh 13 và vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14, và Fig.5 minh họa hình chiếu từ trên xuống của phần liên quan bên trong mũi xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo, trong khi Fig.6 minh họa hình chụp 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 mũi xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo, và lực được truyền từ động cơ 2 đến hộp truyền động 6, hộp khớp ly hợp không được minh họa v.v.. Động cơ 2 trong mũi xe 8 bao gồm bộ tản nhiệt 11 và quạt thổi 3 để làm mát bộ tản nhiệt, được bố trí phía trước của bề mặt bên. Ấcqui (không được minh họa) thường được bố trí phía trước bộ tản nhiệt 11, v.v.. Bộ giảm thanh 7 được bố trí ở trên động cơ 2.

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

Ngoài ra, một phần ống thải 7a của bộ giảm thanh 7 và một phần dây đai truyền động quạt 4 được lộ ra khỏi khe hở của mui xe 8, và vỏ bộ giảm thanh 13 và vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14 được lắp lần lượt để che phủ phần được lộ ra của ống thải 7a của bộ giảm thanh 7 và phần lộ ra của dây đai truyền động quạt 4.

Nói chung, khi động cơ 2 hoạt động, bộ giảm thanh 7 và ống thải 7a được nối từ động cơ được gia nhiệt cao trong khi dây đai truyền động quạt 4 quay ở tốc độ cao, và do đó, nguy hiểm cho người chạm vào, và kết cấu của phương án trên có thể ngăn ngừa rủi ro như vậy.

Hơn nữa, như được minh họa trên Fig.3, phương án này bao gồm: khung thân phương tiện (giá giữ trục) 20 được lắp dưới mui xe 8; cặp giá đỡ thùng nhiên liệu 17, 17 để gắn thùng nhiên liệu 9, được lắp thẳng đứng ở phía sau khoảng trống bên trong của mui xe 8; và giá giữ thùng nhiên liệu 22 được lắp trên cạnh của bộ giảm thanh 7, tức là, ở phía trước thùng nhiên liệu 9; và đáy của vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14 được cố định vào khung thân phương tiện 20; bộ giảm thanh 7 để cho phép dòng không khí thải của động cơ đi qua và vỏ bộ giảm thanh 13 để che phủ chu vi bên ngoài của ống xả 7a mà thông với bộ giảm thanh 7 được cố định vào giá đỡ thùng nhiên liệu 17; và vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14 và vỏ bộ giảm thanh 13 được nối bởi chi tiết nối 19. Fig.4 minh họa hình phối cảnh của vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14

và vỏ bộ giảm thanh 13 mà được nối bởi chi tiết nối 19. Cấu trúc nối này, mà trong đó chi tiết nối 19 nối vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14 và vỏ bộ giảm thanh 13, làm cho nó dễ dàng lắp ráp và tháo rời vỏ bộ giảm thanh 13 và vỏ dây đai truyền động quạt 14.

Ngoài ra, để bộ giảm thanh 16 (Fig.3, Fig.6) để gắn ống thải 7a của bộ giảm thanh 7 được gắn trên đế trực (khung thân phương tiện) 20, và giá đỡ bộ giảm thanh 24 được gắn trên đế thùng nhiên liệu 22 trong khi mặt bích của bộ giảm thanh 18 (Fig.2, Fig.5) được gắn giữa ống khí thải 7a của bộ giảm thanh 7 và động cơ 2, và do đó, thậm chí khi ống thải 7a của bộ giảm thanh 7 dài, phía trước, phía sau và đỉnh của nó có thể được gắn, và bộ giảm thanh 7 được gắn chắc chắn.

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

Như được minh họa với kết cấu trên, độ cứng vững được bảo đảm bằng cách cung cấp vỏ bộ giảm thanh 13 được tạo kết cấu đơn giản và vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14 và nối cả vỏ bộ giảm thanh 13 và vỏ dây đai truyền động quạt 14 bằng chi tiết nối 19 (Fig.13).

Ngoài ra, theo phương án này, vỏ bộ giảm thanh 13 và vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14 được tạo thành bằng chi tiết bao gồm một số lỗ thông khí (không được minh họa) hoặc lưới. Vì vỏ bộ giảm thanh 13 và vỏ bảo vệ dây đai truyền động quạt 14 lần lượt bao gồm chi tiết gồm có các lỗ thông khí hoặc lưới, có thể giữ cho người khởi động vô tình chạm vào ống thải 7a mà được nối với bộ giảm thanh 7 mà trở nên rất nóng, hoặc dây đai truyền động quạt 4 mà quay ở tốc độ cao, mà không chặn gió làm mát từ quạt thổi 3.

Fig.7 minh họa mặt cắt ngang của mui xe 8 trên Fig.2, chụp dọc theo đường A-A.

Như được minh họa trên Fig.7, vỏ bọc nhựa 25 được bố trí bên trong mũi xe 8, và đáy của vỏ bọc 25 được bắt vít vào mũi xe 8. Lớp cách điện 23 được dán trên vỏ bọc 25, và vách ngăn (vách) 26 (Fig.2, Fig.7) và vỏ bọc 25 được gắn để giữ chặt lớp cách điện 23.

Vì lớp cách điện 23 được giữ chặt giữa vỏ bọc 25 và vách ngăn (vách) 26, va chạm gây ra vào lúc quay của mũi xe 8 được giảm, và sự hư hại các thành phần ngoại vi được tránh khỏi, cho phép cải thiện độ bền của cấu trúc bao gồm các thành phần này.

Như được minh họa trên hình phối cảnh trên Fig.8, cầu chì ngắt chậm 27 (hoặc "cầu chì trễ thời gian", cầu chì mà chỉ chấp nhận dòng điện cao theo thời gian (dòng điện kích từ) vào lúc tức thời, và ngắt dòng điện cao khác (dòng quá tải)) là để điều khiển dòng điện mà chạy ra khỏi ắc quy, không được minh họa, vào trong các thành phần điện bằng cách sử dụng cầu chì ngắt chậm 27 (ví dụ, nếu dòng xoáy chạy, ngắt điện để bảo vệ), và cầu chì ngắt chậm 27 được gắn bên trong bộ phận vỏ 22 của giá đỡ thùng nhiên liệu 17, và được bảo vệ khỏi các va chạm từ bên ngoài.

Fig.9 minh họa hình phối cảnh của phần liên quan bên trong mũi xe 8 ở phía trước thân máy của máy kéo, và Fig.10 minh họa hình chiếu từ trên xuống của phần liên quan 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 truyền động 6, hộp khớp ly hợp không được minh họa v.v.. Tấm đế 32 được bố trí ở phía trước 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 bên cạnh khung bộ tản nhiệt 34 mà được lắp thẳng đứng trên tấm đế 32. Lưu ý rằng thùng 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 34 rỗng có dạng hình chữ C vuông được gắn trên tấm đế 32. Các đầu dưới của cả hai phần của khung bộ tản nhiệt 34 dạng chữ C vuông, rỗng xuyên qua tấm đế 32 và mở rộng về phía bên dưới của tấm đế 32. Khung bộ tản nhiệt 34 được hàn vào tấm đế 32, tại các phần của nó gần các đầu 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 các đầu trên của các phần bên được nối. Như được mô tả ở trên, khung bộ tản nhiệt 34 rỗng mà tạo thành dạng hình chữ C vuông cũng như toàn bộ được gắn trên tấm đế 32.

Bộ làm sạch không khí 35 được gắn bằng cách sử dụng chi tiết chống 36 cố định với chi tiết tấm 37 có mặt cắt ngang dạng chữ L, và được gắn trên phần nằm ngang của khung bộ tản nhiệt 34. Chi tiết tấm 37 cũng gắn bề mặt phía trên của bộ tản nhiệt 11.

Hơn nữa, được đặt trên hộp trực trước 31 để dẫn động các bánh xe phía trước, tấm đế 32 phân chia đầu đáy ở phía trước của khoảng trống bên trong mui xe 8, và ống thông hơi 30 mà đầu đáy 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 dưới của cả hai phần bên của khung bộ tản nhiệt 34 có dạng hình chữ C vuông, rỗng được gắn theo cách mà chúng xuyên qua tấm đế 32, và các phần của khung bộ tản nhiệt 34 gần các đầu dưới của nó được gắn bởi tấm đế 32, và do đó, các phần bên của khung bộ tản nhiệt 34 là thẳng đứng được lắp trên tấm đế 32, và khung bộ tản nhiệt 34 tạo thành dạng hình chữ C vuông bao gồm phần nằm ngang, mà trong

đó các đầu trên của cả hai phần bên kéo dài theo hướng nằm ngang về phía nhau và được nối. Ngoài ra, đầu 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 trên của ống thông hơi 30 được nối với phần nằm ngang của khung bộ tản nhiệt 34, và các đầu dưới của các phần bên của khung bộ tản nhiệt 34 hình chữ C vuông xuyên qua tấm đế 32 vào trong khoảng trống trong mũi xe 8, để được mở trong đó, và do đó, thậm chí khi chất bôi trơn bắn ra khỏi ống thông hơi 30 với không khí bởi vì áp suất bên trong của hộp trực trước 31 được tăng lên, sẽ không làm bắn bộ tản nhiệt 11 và ắc quy (không được minh họa) trong mũi xe 8.

Vì chi tiết tấm 37 được nối với khung bộ tản nhiệt 34, bằng cách hàn và tương tự, độ cứng vững của khung bộ tản nhiệt 34 được tăng cường.

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 mở rộng dài nhất có thể, làm cho nó có thể giảm việc bắn chất bôi trơn khỏi ống thông hơi 30.

Như được minh họa trên Fig.11, lưới chống bụi 46 có thể được chèn giữa bộ tản nhiệt 11 và khung bộ tản nhiệt 34. Bằng cách chèn lưới chống bụi 46 phía trước bộ tản nhiệt 11, bụi được giữ khỏi đi vào trong bộ tản nhiệt 11, và do đó, việc bịt kín bộ tản nhiệt 11 được tránh khỏi.

Như được minh họa trên hình phối cảnh của vỏ thùng nhiên liệu 40 trên Fig.12, kẹp dây an toàn 39 được hàn vào bề mặt dưới của vỏ thùng nhiên liệu 40, và do đó, dây an toàn 43 (Fig.13) cho bộ cảm biến nhiệt độ nước để làm mát nước chảy vào trong động cơ 2 có thể được cố định bằng kẹp dây an toàn 39. Như được minh họa trên Fig.13 (hình chiếu từ trên xuống trên Fig.13(A) và hình chiếu cạnh trên Fig.13(B)) minh họa mối quan hệ sắp xếp của thùng nhiên liệu 9 (Fig.8), bộ tản nhiệt 11 và dây

an toàn 43 cho bộ cảm biến nhiệt độ nước, và dây an toàn 43 được nối từ dây an toàn chính 42 đến bộ cảm biến nhiệt độ nước 41 được gắn trên bộ tản nhiệt 11.

Theo cách này, khoảng cách từ dây an toàn chính 42 đến bộ cảm biến 41 được nối từ đó trở nên ngắn nhất, và không giống tình trạng kỹ thuật thông thường, mà loại trừ sự cần thiết để lắp khung hoặc kẹp để bố trí và sắp xếp dây an toàn 43, cho bộ cảm biến nhiệt độ nước, trong đế trục hoặc mui xe 8 để tránh động cơ 2 có thể được gia nhiệt cao.

Hiệu quả

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, vì các đầu phía dưới của cả hai phần bên của khung bộ tản nhiệt 34 có hình chữ C vuông, rộng, nối với ống thông hơi 30, được bố trí mở bên dưới khoảng trống bên trong mui xe 8, ngay cả khi chất bôi trơn bắn ra khỏi ống thông hơi 30, nó được tháo ra bên ngoài mui xe 8 và có xu hướng không làm bắn bên trong mui xe 8.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, ngoài các hiệu quả của sáng chế theo khía cạnh thứ nhất, vì ống thông hơi 30 được kéo dài cao nhất có thể, việc chất bôi trơn bắn ra được ngăn ngừa. Vì đầu phía dưới của khung bộ tản nhiệt 34 được nối với hộp trục trước 31, chất bôi trơn bắn ra khỏi ống thông hơi 30 được cấp đến hộp trục trước 31.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Phương tiện làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp, trong đó phương tiện này bao gồm:

phương tiện di chuyển bao gồm động cơ (2) và các bánh xe phía trước và phía sau được dẫn động bởi động cơ (2);

hộp trục trước (31) để dẫn động các bánh xe phía trước;

mui xe (8) được lắp phía trên hộp trục trước (31);

tấm đế (32) được bố trí trong mui xe (8) để phân chia đầu phía dưới của khoảng trống bên trong mui xe (8);

ống thông hơi (30) có đầu phía dưới được nối với khoảng trống bên trong của hộp trục trước (31), đầu phía dưới xuyên qua tấm đế (32) và kéo dài vào khoảng trống bên trong của mui xe (8); và

khung bộ tản nhiệt (34) rộng được tạo hình có dạng hình chữ C vuông theo cách mà các đầu phía dưới của cả hai phần bên xuyên qua tấm đế (32) và các phần gần các đầu phía dưới của cả hai phần bên được đỡ bởi tấm đế (32), và phần nằm ngang được tạo thành bằng cách kéo dài cả hai phần bên theo hướng thẳng đứng ở phía trên và nối các đầu phía trên của cả hai phần bên với nhau; trong đó:

đầu phía trên của ống thông hơi (30) được nối với khung bộ tản nhiệt (34).

2. Phương tiện làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp theo điểm 1, trong đó các đầu phía dưới của cả hai phần bên của khung bộ tản nhiệt (34) hình chữ C vuông, rộng xuyên qua tấm đế (32) và được bố trí mở bên dưới tấm đế (32); phần nằm ngang được tạo thành bằng cách nối các đầu phía trên của cả hai phần bên được lắp theo hướng thẳng đứng ở phía trên; và đầu phía trên của ống thông hơi (30) được nối với phần nằm ngang.

FIG.1

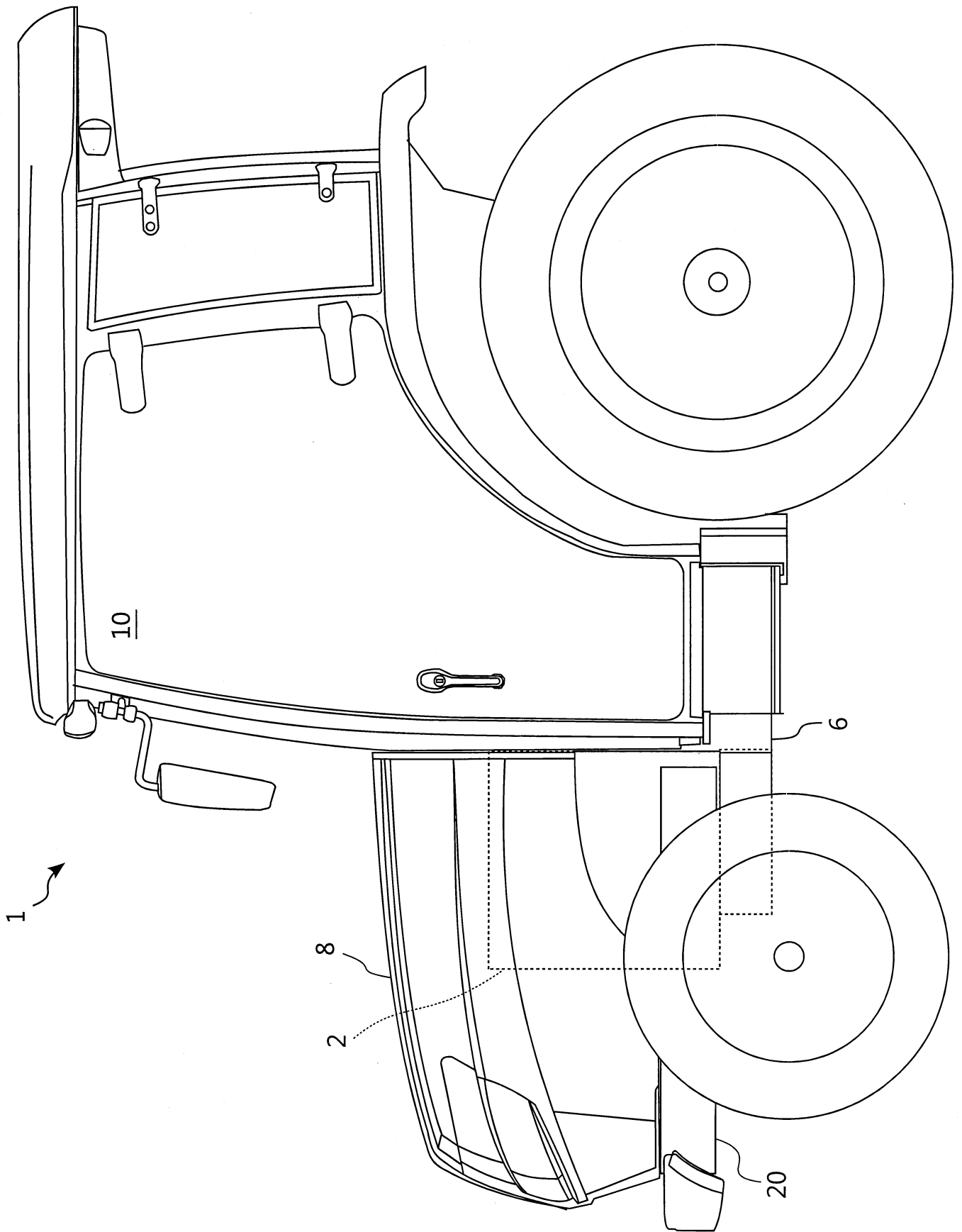


FIG.2

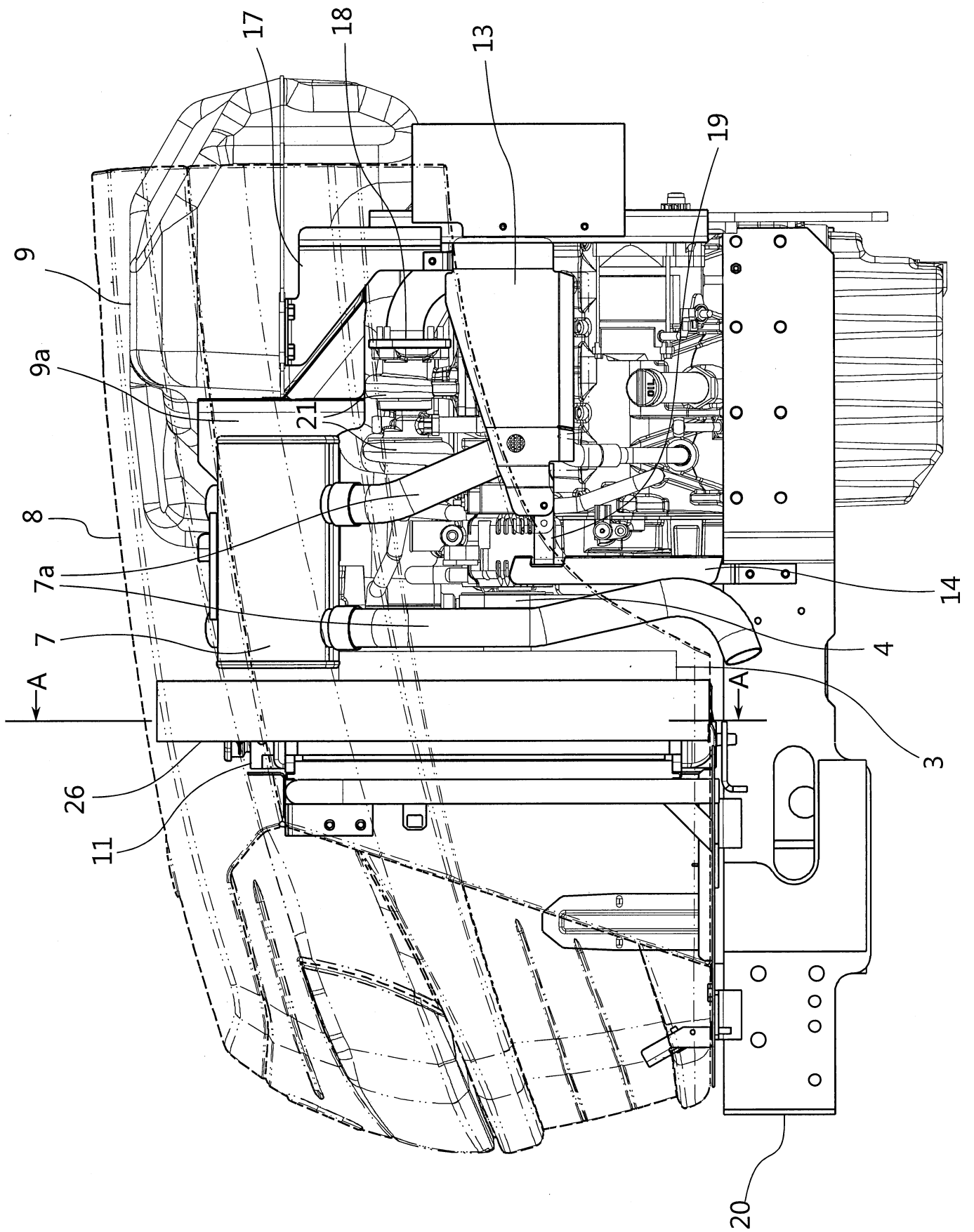


FIG.3

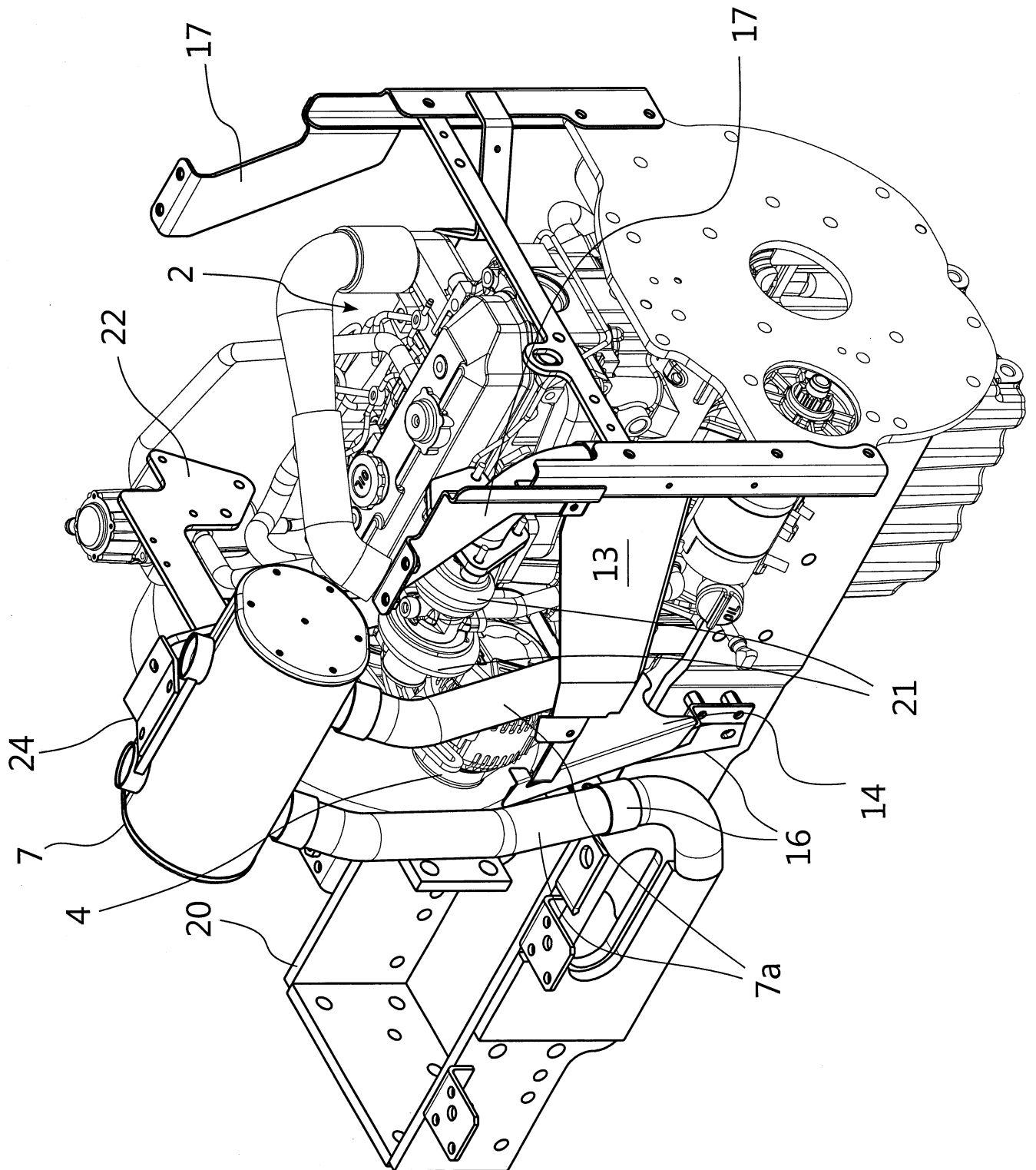


FIG. 4

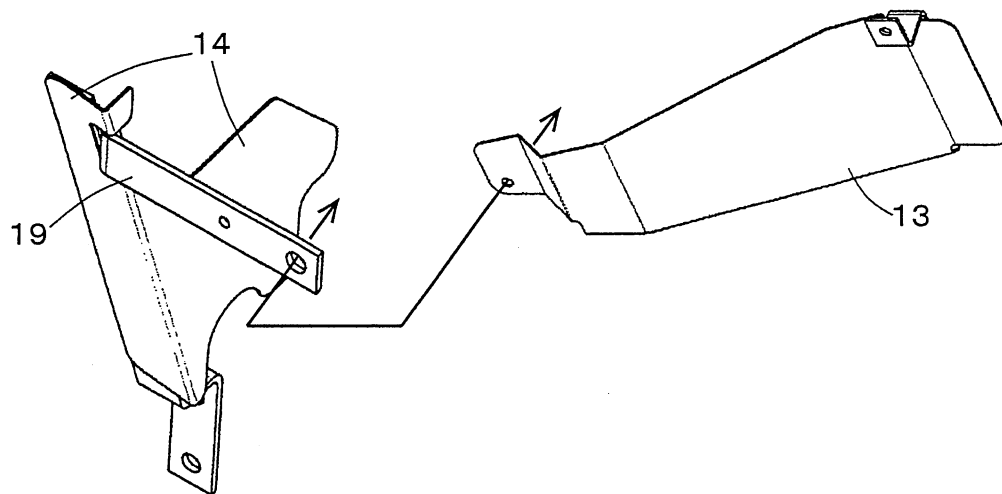


FIG. 5

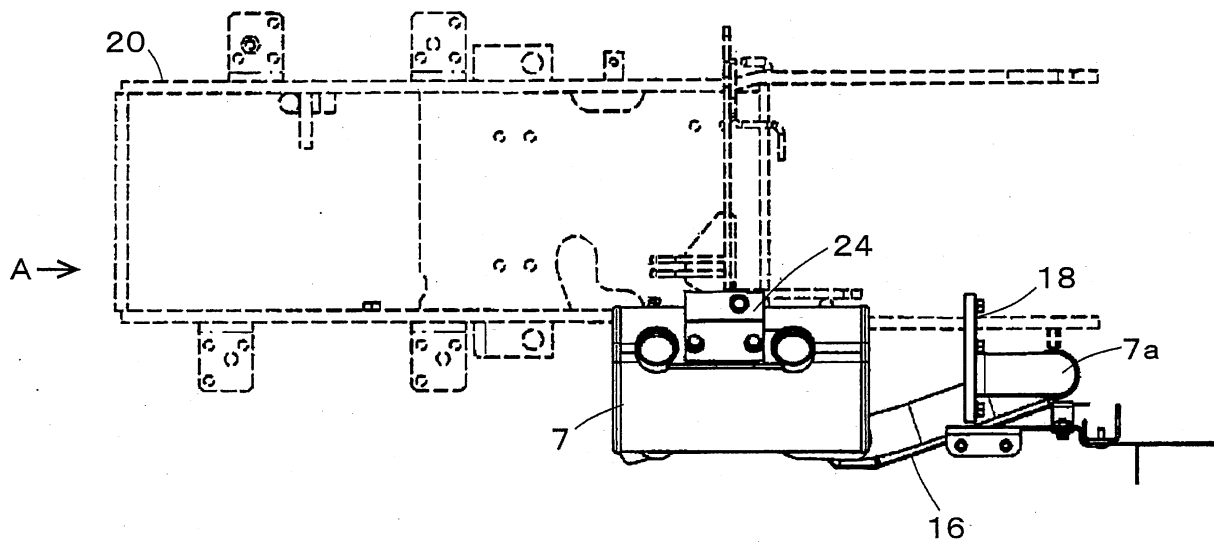


FIG. 6

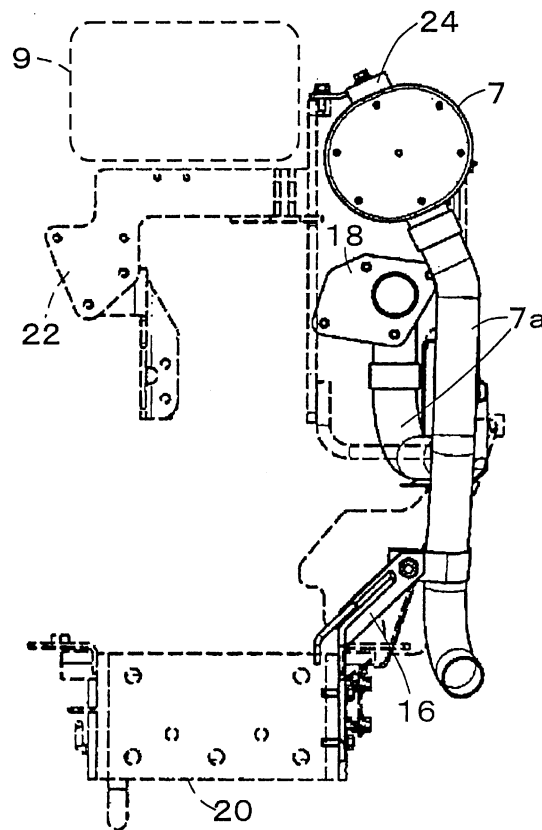


FIG. 7

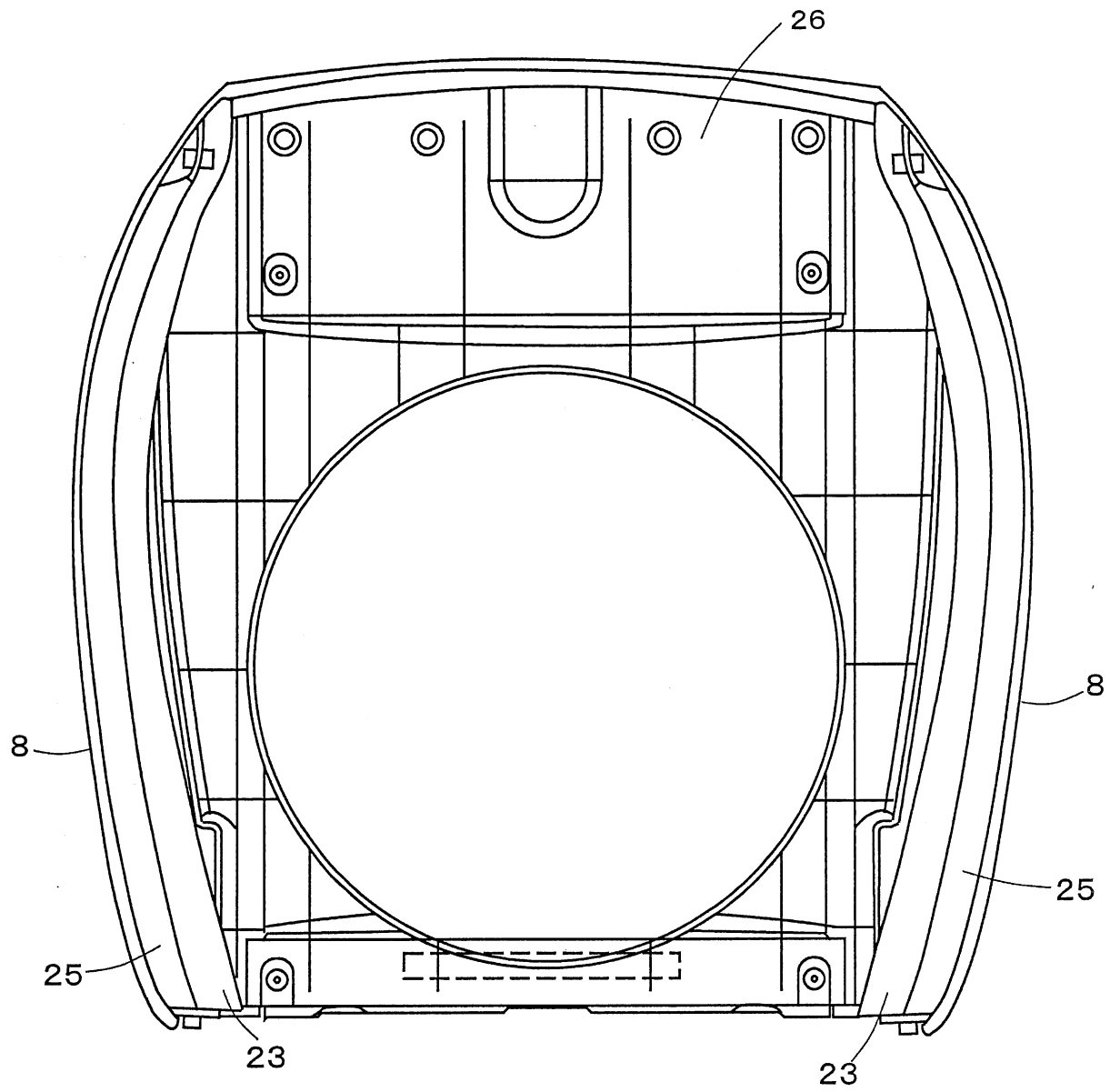


FIG.8

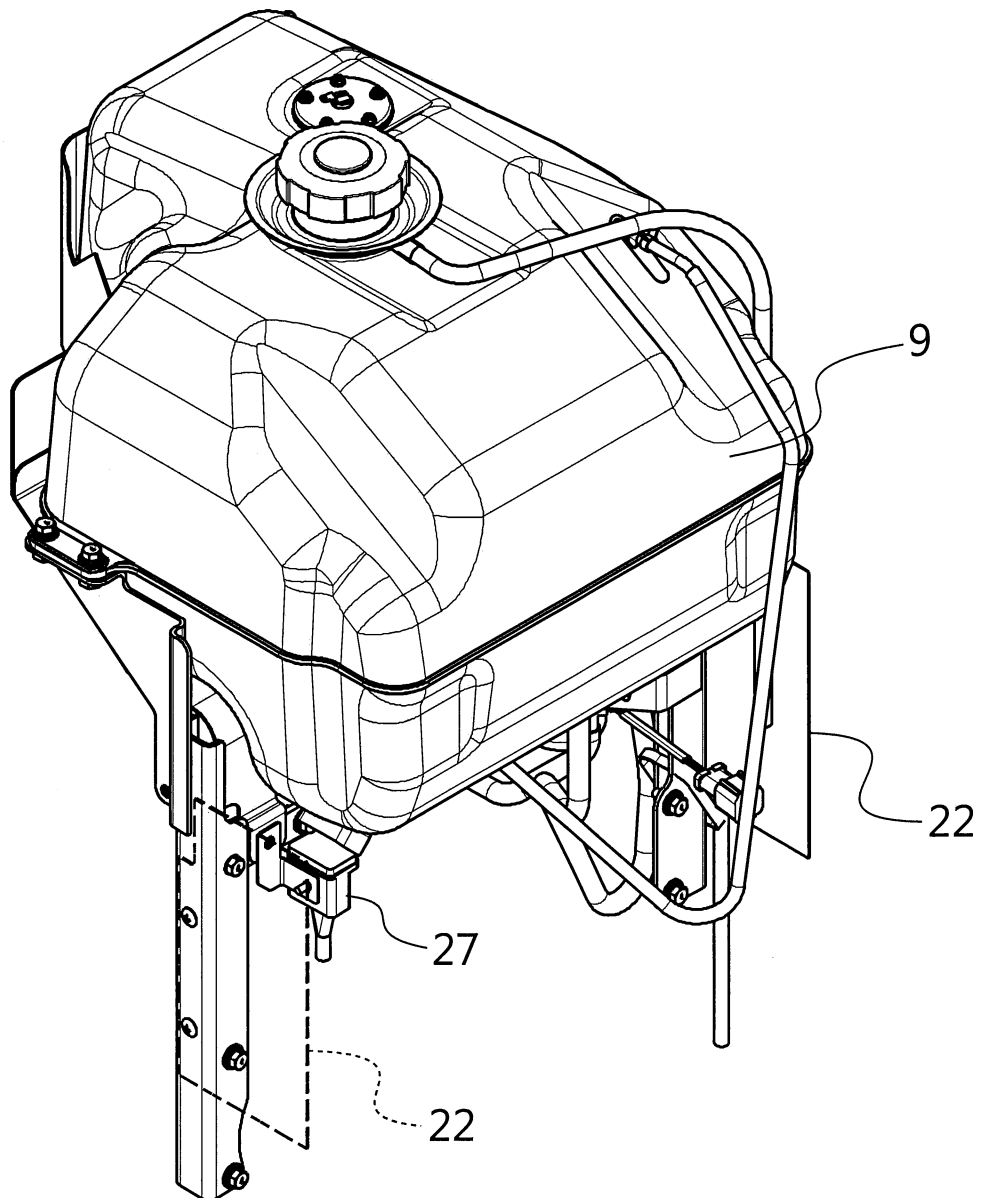


FIG. 9

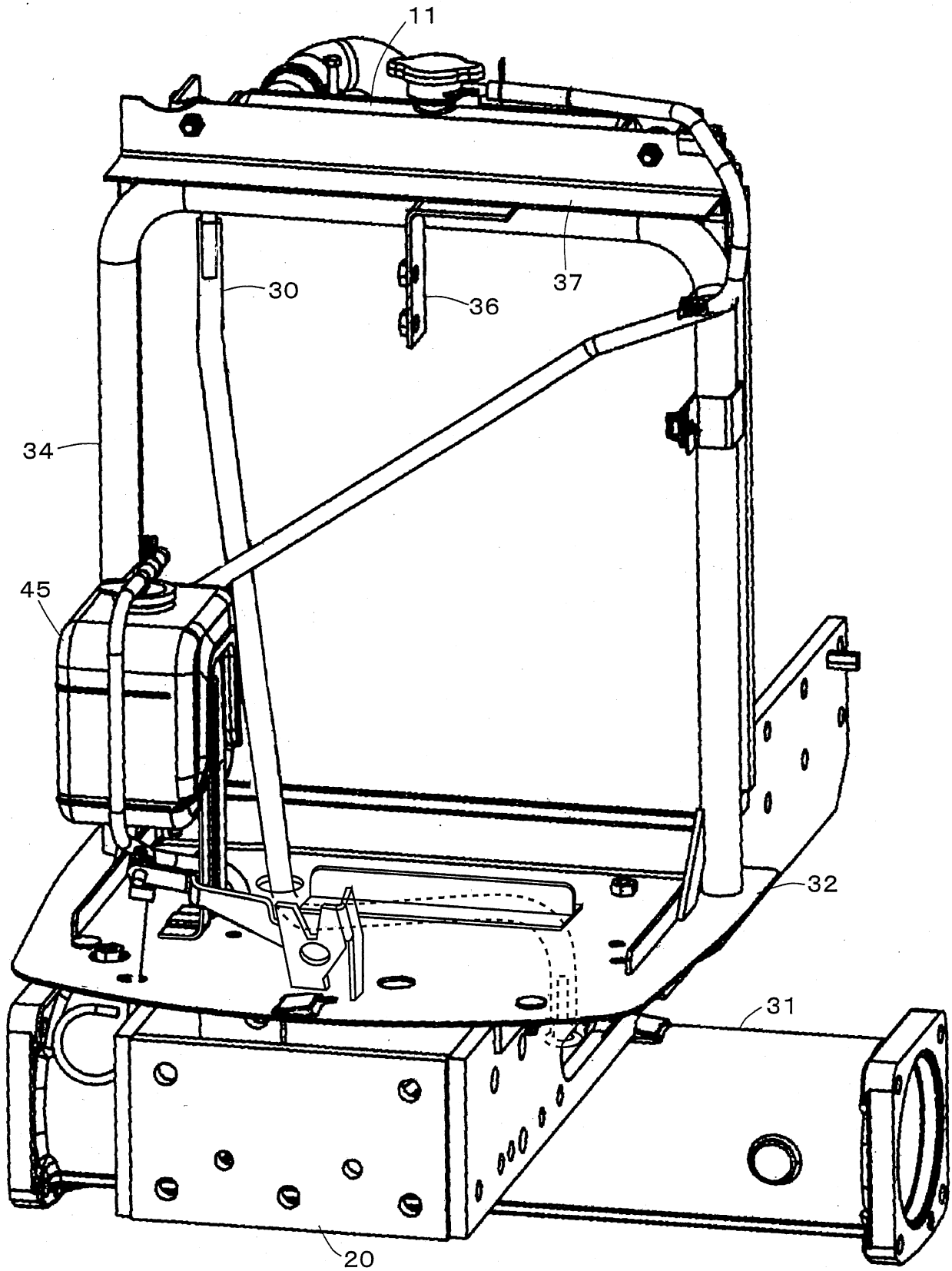


FIG. 10

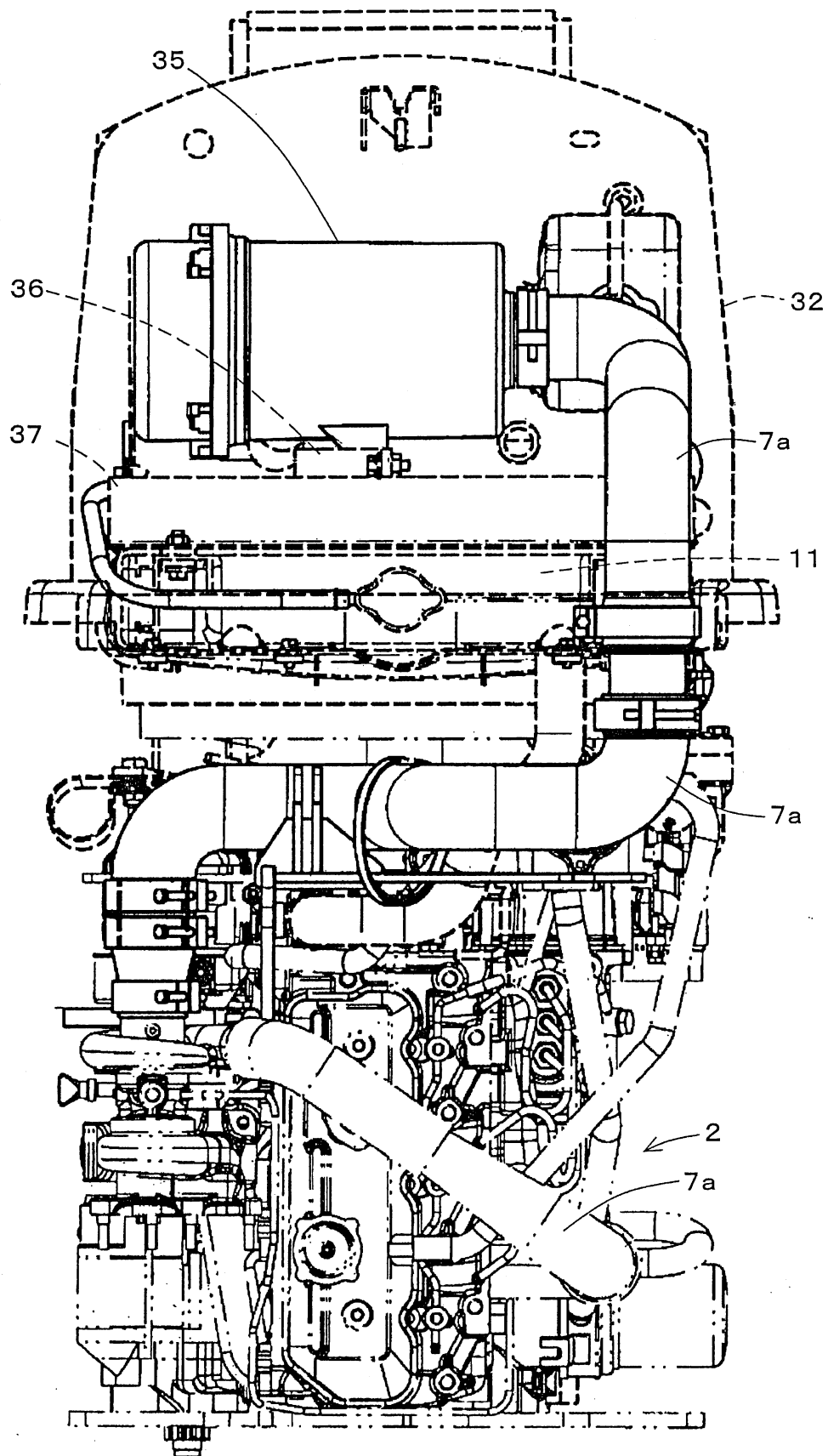


FIG. 11

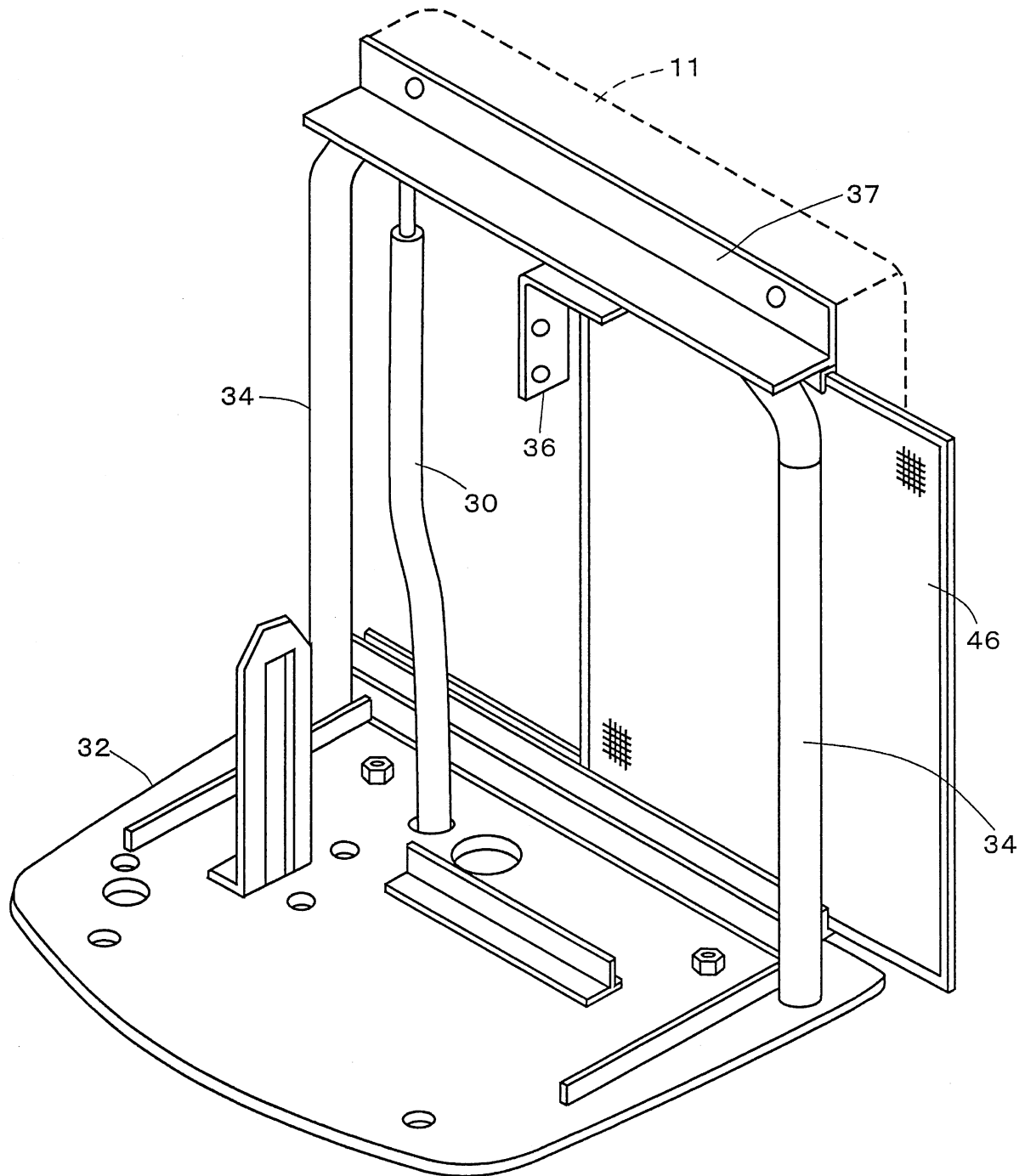


FIG. 12

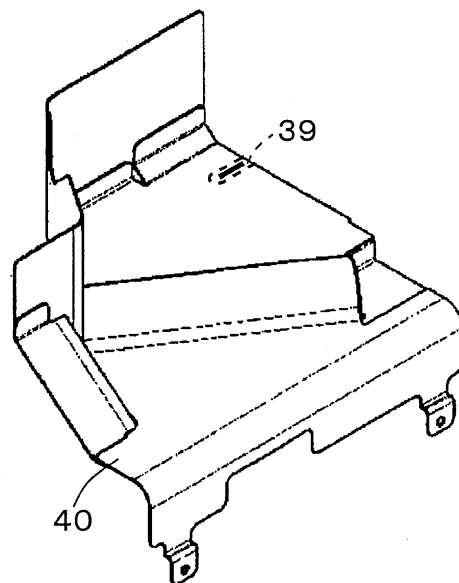


FIG. 13

