

ÖZET

BİR MOTOSİKLET İÇİN BİR MOTOR KORUYUCU

Mevcut buluş, iki tekerlekli bir araç (10) için içten yanmalı bir motora (1) ilişkin bir motor koruyucu (23) içermektedir. Söz konusu motor koruyucu (23), bütün taraflardan, yani sağ, sol ve ön taraftan içten yanmalı motoru (1) sarmak ve kaplamak için bir motor koruyucu R (23R), motor koruyucu L (23L) ve bir motor koruyucu merkezi (23C) içermektedir. Motor koruyucu merkezi (23C) içinde oluşturulan homojen olmayan birçok açıklıklar (21) içermekte olup, burada homojen olmayan açıklıkların (21) büyüklüğü ve boyutu, söz konusu iki tekerlekli aracın (10) ön görünüşünden bakıldığında, motor koruyucu merkezinin (23C) yüksekliği boyunca yukarıdan aşağıya artmaktadır.

15

İSTEMLER

1. İki tekerlekli bir araç (10) olup, aşağıdakileri içermektedir:

5 gerekli olan gücü beslemek için ve bahsi geçen iki tekerlekli aracı (10) tahriklemek için içten yanmalı bir motor (1); ve

10 bahsi geçen iki tekerlekli aracın (10) ön görünüşüne bakıldığında sağ, sol ve ön taraftan bahsi geçen içten yanmalı motoru (1) kaplayabilen bir motor koruyucu (23) olup, burada bahsi geçen iki tekerlekli aracın (10) ön görünüşünden bakıldığında, bahsi geçen motor koruyucu, yukarıdan aşağı doğru bahsi geçen motor koruyucu (23) yüksekliği boyunca artan bahsi geçen homojen olmayan birçok açıklığın (21) boyutuna sahip homojen olmayan birçok açıklık (21) içermektedir.

20 2. İstem 1'e göre iki tekerlekli araç (10) olup, burada bahsi geçen motor koruyucu (23), bahsi geçen iki tekerlekli aracın (10) ön görünüşünden bakıldığında, sağ, sol ve ön taraftan bahsi geçen içten yanmalı motoru (1) kaplamak ve korumak için bir motor koruyucu (R) (23R), bir motor koruyucu L (23L) ve bir motor koruyucu merkezi (23C) içermektedir.

25 3. İstem 1'e göre iki tekerlekli araç (10) olup, burada bahsi geçen homojen olmayan birçok açıklık (21) bahsi geçen motor koruyucunun (23) bahsi geçen motor koruyucu merkezinde (23C) oluşturulmaktadır, ve burada oluşturulan bahsi geçen homojen olmayan birçok açıklık (21) daha önceden belirlenen boyutlar olmak için konfigüre edilmektedir.

4. İstem 2'ye göre iki tekerlekli araç (10) olup, burada homojen olmayan birçok açıklıklar (21) içeren bahsi geçen motor koruyucu merkezi (23C), bahsi geçen aracın (10) ön görünüşünden bakıldığında, konkav yapılı bir profile sahiptir.
- 5
5. İstem 1'e göre iki tekerlekli araç (10) olup, burada bahsi geçen homojen olmayan birçok açıklık (21) birinci bir açıklık seti (41) ve ikinci bir açıklık seti (42) içermektedir.
- 10
6. İstem 5'e göre iki tekerlekli araç (10) olup, burada bahsi geçen ikinci açıklık setinin (42) büyüklüğü ve boyutu, bahsi geçen birinci açıklık setine (41) kıyasla daha büyüktür.
- 15
7. İstem 5'e göre iki tekerlekli araç (10) olup, burada bahsi geçen birinci açıklık seti (41), bahsi geçen iki tekerlekli aracın (10) ön görünüşünden bakıldığında, bahsi geçen motor koruyucu merkezinin (23C) bir üst kısmında oluşturulmaktadır.
- 20
8. İstem 5'e göre iki tekerlekli araç (10) olup, burada bahsi geçen ikinci açıklık seti (42), bahsi geçen iki tekerlekli aracın (10) ön görünüşünden bakıldığında, bahsi geçen motor koruyucu merkezinin (23C) en alt kısmında oluşturulmaktadır.
- 25
9. İstem 1'e göre iki tekerlekli araç (10) olup, burada bahsi geçen içten yanmalı motor (1), dolandırılan motor yağını depolama için en alt kısmında oluşturulan bir yağ haznesine (51) sahiptir, ve bahsi geçen motor koruyucu (23), bahsi geçen içten yanmalı motorun (1) önündeki bahsi geçen iki tekerlekli araca (10) bağlanmaktadır, bu durum bahsi geçen

ikinci açıklık setinin (42) bahsi geçen yağ haznesinin (51) önüne konumlandırılmasına yol açmaktadır.

- 5 **10.** Bahsi geçen iki tekerlekli aracın (10) ön görünüşüne bakıldığında, içten yanmalı bir motorun (1) önüne düzenlenen bahsi geçen iki tekerlekli aracın (10) bir ön kısmına uyarlanan iki tekerlekli bir araç (10) için bir motor koruyucu (23) olup, burada bahsi geçen iki tekerlekli aracın (10) ön görünüşünden bakıldığında, bahsi geçen motor koruyucu (23), yukarıdan aşağı doğru bahsi geçen motor
- 10 koruyucu (23) yüksekliği boyunca artan bahsi geçen homojen olmayan birçok açıklığın (21) boyutuna sahip homojen olmayan birçok açıklık (21) içermektedir.

TARİFNAME

BİR MOTOSİKLET İÇİN BİR MOTOR KORUYUCU

BULUŞUN ALANI

- 5 Mevcut buluş, içten yanmalı bir motor ve daha özellikle iki tekerlekli bir aracın içten yanmalı motoru için bir motor koruyucu ile ilgilidir.

BULUŞUN GEÇMİŞİ

- 10 Genel itibariyle, içten yanmalı bir motor bir aracın güç kaynağıdır. Aracın bütün çalışmasına buna dayandığı için, içten yanmalı motor kritik birimlerden birisidir, bu nedenle uygun gerekli özene ihtiyaç duymaktadır. İçten yanmalı motor, aracın şanzımanı için enerji üretmek için yanan hava-yakıt karışımının
- 15 önemli bir miktarını almaktadır. İçten yanmalı motor çoğunlukla, bir silindir bloğu, silindir kafası, piston, bağlama kolu, krank mili, krank karteri ve buna ilişkin olan diğer birçok işlemsel parçalardan meydana gelmektedir. İçten yanmalı motorun uyguladığı çalışmaların doğasına dayanılarak, uygun koruma ve
- 20 ayrıca soğutma gerektirmektedir.

- Tipik bir iki tekerlekli araç çoklu soğutma seçenekleri içermektedir, ki bunlardan birisi motor koruyucusunun içerisinde sağlanmaktadır. Genel itibariyle, birçok bölme içten yanmalı motorun soğutulması için atmosferik havanın girişini sağlamak
- 25 adına öne bakan profili boyunca motor koruyucu üzerinde sağlanmaktadır. Motor koruyucusu, içten yanmalı motoru

- Çakılların ve çamur sıçramaların girişinden korumaktadır. Ayrıca, motor soğutma hayati bir rol de oynamakta ve bu nedenle motorun etkinliğinin korunmasına katkıda bulunmaktadır. Fakat, bu tür bölmelerin sağlanması, motor koruyucunun sağlanması amacına zıt olarak, istenmeyen toz ve suyun girişi ile sonuçlanmaktadır. Buna ek olarak, krank karteri, silindir kafası veya silindir bloğı yüzeyinde tozun birikmesi, krank karterinin kötü ısı transferi karakteristiklerine yol açmakta ve daha yüksek motor ısılarına sebep olmaktadır.
- 10 Bu nedenle, içten yanmalı motor için bir soğutma sistemi sağlayan ve toz ve içten yanmalı motoru toz ve sudan korumanın orijinal işlevinden taviz verilmeyen bir motor koruyucu sağlamak mevcut konunun bir amacıdır.

15 ÇİZİMLERİN KISA AÇIKLAMASI

- Mevcut konunun detaylı bir tarifi, eşlik eden şekillere referans yapılarak yapılacaktır. Bazı sayılar, özellikler ve bileşenler gibi parçalara referans yapılmak için çizimler boyunca kullanılmaktadır.
- 20 Şekil 1, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca örnek bir iki tekerlekli aracın yandan bir görünüşünü göstermektedir.
- Şekil 2, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca Şekil 1'de gösterilen örnek aracın alt kaporta tertibatına birleştirilen bir motor koruyucunun perspektif bir görünüşünü göstermektedir.
- 25 Şekil 3, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca Şekil 1'de gösterilen örnek araca göre motor koruyucunun bir araya getirilmesinin yandan bir görünüşüdür.

Şekil 4, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca bir motor koruyucu merkezinin önden bir görünüşünü göstermektedir.

Şekil 5, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca içten yanmalı bir motora doğru akan ve motor koruyucu merkezine giren havanın 5 akışını ve yönünü göstermektedir.

Şekil 6, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca motor koruyucu merkezinde oluşan homojen olmayan birçok açıklığa giren atmosferik havanın termal bir haritalamasını göstermektedir.

10 Referans Listesi

	1	İçten yanmalı motor
	2	Yana açılır kol tertibatı
	3	Arka tekerlek
15	4	Arka süspansiyon
	5	Ön maşa
	6	Ön tekerlek
	7	Gidon aksamı
	8	Ön çamurluk tertibatı
20	9	Yakıt tankı
	10	Araç
	11	Sele tertibatı
	12	Ayak dayama alt birleşimi
	13	Motor ayaklığı
25	14	Karena j tertibatı
	15	Alt kaporta tertibatı
	16	Kuyruk mahfaza tertibatı
	21	Homojen olmayan açıklıklar

	23	Motor koruyucu
	23 C	Motor koruyucu merkezi
	23 L	Motor koruyucu L
	23 R	Motor koruyucu R
5	31	Motor boşluğu
	32	Hava akışı
	41	Birinci açıklık seti
	42	İkinci açıklık seti
	51	Yağ haznesi
10	105	Şase tertibatı

AYRINTILI AÇIKLAMA

- Genel itibariyle, iki tekerlekli bir araç, gerekli olan gücü araca sağlayan içten yanmalı bir motora sahiptir. İçten yanmalı
- 15 motor, bahsi geçen gücü araca sağlamak için yakılan hava-yakıt karışımının önemli bir miktarı ile sağlanmaktadır. Tipik bir içten yanmalı motor, hava-yakıt karışımının yanmasının gerçekleştiği bir silindir kafasına ve gel git hareketli pistonun
- 20 sağlandığı silindir bloğuna sahiptir. Silindir kafası, silindir bloğu üzerinde düzenlenmekte olup, burada silindir kafası ayrıca gel git hareketli pistonu da almaktadır. Gel git hareketli piston, bir bağlama kolu vasıtasıyla bir krank miline bağlanmakta olup, burada krank mili bütün çevresinden bir krank karteri tarafından kaplanmaktadır.
- 25 Tipik olarak, içten yanmalı motor, yağlı soğutma ve ayrıca atmosferik hava kullanımı içeren birçok yöntem ile soğutulabilmektedir. Yakıt yanımı, silindir blok içindeki yanma odası içerisinde yer almaktadır. Bu nedenle üretilen ısı silindir kafası hareket etmekte ve ayrıca şanzımanı yuvalayan krank

karterini ısıtmaktadır. Motor yağı, silindir blok vasıtasıyla yağ haznesinden silindir kafasına hareket etmekte ve ısı alımı ile silindir bloğu ve silindir kafasını soğutmaktadır. Bu işlem esnasında, motor yağı tarafından yapılan devamlı ısı alımından dolayısı, zaten ısınmış olan motor yağı orada biriktiği için yağ haznesi de ısınmaktadır.

Buna ek olarak, bir motor koruyucu da ön tekerlekten gelen tozdan, sudan ve çakıllardan motoru korumak için sağlanmaktadır. Genel itibariyle, bölmeler, atmosferik havanın önemli bir miktarının girmesi ve motorun soğutulmasına yardım etmesi sağlanması adına motor koruyucusunda sağlanmaktadır. Fakat, bu bölmeler ayrıca, istenilmeyen toz ve su girişini de sağlamaktadır. Ayrıca, büyük bölme kısımları motor koruyucusunu dayanıksız yapmaktadır, ki bu durum stabiliteyi düşürmektedir. Bölmeler küçük yapıldığında, yeterli miktarda atmosferik hava girememekte, bu durum soğutma etkinliğini engellemektedir. Ek olarak, motorun yakınında bulunan motor koruyucuları, vibrasyonlara maruz kalmakta ve çatlamaya veya kırılmaya yatkındırlar. Motor koruyucunun araca monte edilmesi ve ayrıca üretilmesi de zorlayıcı bir durumdur. Bu durum, alana ulaşımın kolay olmamasından ve biçim, profil ve ayrıca minimum görülebilir sabitleme veya ekleme elemanları açısından güzel estetikler gerektirmesinden kaynaklanmaktadır.

Buna ek olarak, bilinen tekniğin bazılarında, sağlanan bölmeler boyutsal olarak homojen yapılmaktadır. Fakat, bu tür homojen bölme kısımları, silindir kafası, silindir bloğu, krank karteri ve yağ haznesi gibi bütün motor parçalarına eşit bir hava beslemesi sağlamaktadır, ki bu gerekli değildir. İçten yanmalı motorun yağ haznesi, soğutulduğundan değil, bunun yerine sıcak motor yağının birikmesinden dolayı ısındığı için, ekstra havaya

ve soğutmaya ihtiyaç duymaktadır. Motor ve soğutma sistemi düzeni alanına dayanılarak, farklı alanlar, en iyi performans ve dayanıklılık ile çalışmak için farklı düzeyde soğutmaya ihtiyaç durmaktadır. Kritik alanlar, diğer alanlara kıyasla daha yüksek soğutmaya ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle, bilinen teknik tartışılan sorun için bir çözüm sağlayamamaktadır.

Dolayısıyla, içten yanmalı motorun soğutulması için hava girişi yolunun sabit bir düzenine sahip olan bir motor koruyucu sağlamak mevcut konunun amacıdır. Buna ek olarak, tozun ve suyun girişine izin verilmeden ilgisiz kritik sıcak bölgelere doğru yönlendirilen yeterli bir miktarda havanın girişine mevcut konu izin vermektedir.

Bir düzenlemede, iki tekerlekli bir araç kesin olmak için ön tekerleğin arkasına konumlandırılan, içten yanmalı bir motorun önüne düzenlenen bir motor içermektedir. Motor koruyucu, motor koruyu L, motor koruyucu R ve motor koruyucu merkezi içermekte olup, burada bütün üç eleman söz konusu motor koruyucu oluşturmak için kombine olmaktadır. Motor koruyucu L ve motor koruyucu R yan kapaklara ve karenaja sabit bir montaj için uygun bağlama elemanları vasıtasıyla birleştirilmektedir. Böylece, Mevcut sabit montaj sayesinde, motor koruyucu ayrıca güvenli bir şekilde tutarak yan kapakların ve karenajların vibrasyonlarını yakalamaktadır. Bir düzenlemede, uzunlamasına yönde bir plan görünüşe bakılınca, motor koruyucu merkezi içeri doğru (konkav biçimli) uzanan bir profile sahiptir.

Bir düzenlemede, konkav bir profile sahip olan söz konusu motor koruyucu merkezi içinde biçimlenen açıklıklara sahiptir. Oluşan açıklıkların büyüklüğü ve boyutu istenerek büyüklük açısından tek düzen olmayan ve değişken bir şekilde yapılmaktadır. Bir düzenlemede, motor koruyucu merkezinin üst kısmında oluşan

açıklıklar, motor koruyucu merkezinin alt kısmında oluşan açıklıklara kıyaslandığında büyüklük açısından nispeten daha küçüktür. Motor koruyucu merkezinin yüksekliği boyunca gidildikçe artan büyüklük şablonu bilerek gerçekleştirilmektedir. Bir düzenlemede, bir üst kısımda oluşan açıklıklar, vibrasyon yüklerine karşı motor koruyucuya gerekli olan sağlamlığı ve stabiliteyi sağlamak için nispeten küçük olup, burada silindir blok ve silindir kafası gibi parçaların soğutulması için hava girişini de minimize etmektedir, ki bu durum gerekli değildir. Ayrıca, içten yanmalı motorun ısı transferi karakteristiklerini koruyan bu yerlerde toz girişini de engellemektedir. Bir düzenlemede, nispeten daha büyük boyutlu açıklıklar, içten yanmalı motorun yağ haznesinin soğutulması için atmosferik havanın önemli miktarının girişine izin vermek adına motor koruyucu merkezin bir alt kısmında meydana gelmektedir. Bir düzenlemede, yağ haznesi motor çalışmaya devam ettikçe de ısınan motor yağının birikmesinden dolayı ısınan bir parçadır. Bu nedenle, önemli bir miktardaki hava yağ haznesini soğutmak için mevcut durumdadır. Ayrıca, konkav profil ve daha küçük açıklıklar, daha büyük büyüklüğe sahip açıklıklara doğru atmosferik havanın akışını ve yönünü düzenlemekte ve yönlendirmektedir, bu durum girişine izin vermekte ve yağ haznesini soğutmaktadır.

Böylece, mevcut konu içten yanmalı motorun etkin bir şekilde soğutulması için önemli bir miktarda atmosferik havanın girişine izin verebilen bir motor koruyucu sağlamaktadır. Mevcut konu, yap haznesi gibi içten yanmalı motorun dikkat edilmeyen ve sıcak kritik bölgelerini havanın girmesine ve soğutmasına izin veren açıklıklar yapısı sağlamaktadır. Buna ek olarak, mevcut konu, daha önce mevcut olmayan yapısal bir sertlik sağlamaktadır. Ayrıca, mevcut konu ısı transfer karakteristiklerini daha önceden

engelleyen içten yanmalı motor üzerinde tozun birikmesini de engellemektedir. Dahası, mevcut konu ayrıca aracın estetik alımını artırmakta ve yan kapak ve karenajların vibrasyonlarını da yakalamaktadır.

- 5 Mevcut konunun yukarıda bahsi geçen ve diğer avantajları, takibi tarifteki şekiller ile birlikte daha detaylı bir şekilde açıklanacaktır.

Her Şeklin sağ üst köşesinde sağlanan oklar araca göre yönü ifade etmekte olup, burada uygulanabildiği üzere ve zaman bir ok F ön yönü simgelemekte, bir ok R, R yönünü göstermekte, bir ok UP yukarı doğru yönü simgelemekte ve bir ok Dw aşağı doğru yönü simgelemekte, bir ok Rh sağ tarafı simgelemekte, bir ok Lh sol tarafı simgelemektedir.

Şekil 1, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca örnek bir iki tekerlekli motorlu aracın (10) sol yandan görünüşünü göstermektedir. Araç (10), aracın (10) ön kısmında düzenlenen bir kafa borusundan (gösterilmiyor) aracın (10) arka kısmına doğru uzanan bir şase tertibatı (105) içermektedir. Şase tertibatı (105), kafa borusunun bir arka kısmında arkaya doğru uzanan bir ana boru ve kafa borusundan arka aşağı doğru uzanan bir alt boru (gösterilmiyor) içeren bir ana şase (gösterilmiyor) içermektedir. Şase tertibatı (105) ayrıca, ana şaseden yandan arkaya doğru uzanan bir çift arka boru (gösterilmiyor) tarafından oluşturulan bir alt şase içerebilmektedir. İçten yanmalı bir motor (1) şase tertibatının (105) ana şasesi tarafından desteklenmektedir. İçten yanmalı motor (1) aracın (10) güç birimi olarak işlev görmektedir olup, burada güç birimi ayrıca cer/elektrikli motor (gösterilmiyor) içerebilmektedir. Bir yana açılır kol tertibatının (2) bir ön kısmı yönlendirilebilir bir şekilde şase tertibatının (105) ana şasesine bağlanmaktadır ve

yana açılır kol tertibatının (2) arka kısmı dönebilir bir şekilde arka tekerleği (3) desteklemektedir. Arka tekerlek (3), bir şanzıman sistemi vasıtasıyla içten yanmalı motora (1) işlevsel olarak birleştirilmektedir. Bir arka çamurluk (gösterilmiyor),

5 arka tekerleğin (3) en az bir kısmını kaplayan arka tekerleğin (3) üstüne doğru düzenlenmektedir. Mevcut düzenlemede, tek bir mono darbe arka süspansiyon (4) yana açılır kol tertibatını (2) şase tertibatına bağlamaktadır. Bir çift ön maşa (5) ön tekerleği (6) desteklemekte ve hareket ettirilebilir bir şekilde kafa

10 borusu tarafından desteklenmektedir. Bir gidon aksamı (7) bir çift ön maşanın (5) bir üst kısmına bağlanmaktadır. Ayrıca, bir ön çamurluk tertibatı (8) ön tekerleğin (6) en az bir kısmını kaplamakta ve ön çamurluk tertibatı (8) ön maşalara (5) monte edilmektedir.

15 Bir yakıt tankı (9) şase tertibatının (105) ana borusuna monte edilmekte ve gidon aksamının (7) arkasına doğru düzenlenmektedir. Bir sele tertibatı (11) yakıt tankı (9) tertibatının arkasına doğru düzenlenmekte ve bir çift arka boru tarafından desteklenmektedir. Aracın şase tertibatına (105) monte edilen

20 bir ayak dayama alt birleşimi (12) sürücü ayağını destekleyebilmekte ve bir motor ayaklığı (13) da park durumu esnasında aracı desteklemek için kullanılan şase aksamına monte edilmektedir. Ayrıca, araç (10), yakıt tankının (9) en az bir kısmını ve içten yanmalı motorun (1) en az bir kısmını kaplayarak

25 yana doğru uzanan ve kafa borusunun önüne doğru düzenlenen bir kareyaj tertibatı (14) içermektedir. Ayrıca, araç (10) içten yanmalı motorun (1) en az bir kısmını kaplayan bir alt kaporta tertibatı (15) içerebilmektedir, bunun sayesinde içten yanmalı motor (1) toz, pislik ve su sıçramasından korunmaktadır. Söz

30 konusu araç, yan panel tertibatının arkasına doğru düzenlenen ve çift arka borular boyunca uzanan bir kuyruk mahfaza tertibatı

(16) içermektedir, böylece çift arka tertibatının en az bir kısmı kaplanmaktadır. Söz konusu buluşun amaçları doğrultusunda, Şekil 1'de gösterildiği üzere iki tekerlekli araç (10) başvurunun sonuna kadar araç (10) olarak alternatif bir şekilde kullanılmakta olup, burada her iki kavram da aynı anlamı taşımaktadır.

Şekil 2, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca alt kaporta tertibatına (15) bağlanan bir motor koruyucunun (23) perspektif bir görünüşünü göstermektedir. Bir motor koruyucu (23), içten yanmalı motorun (1) korunması için sağlanmakta olup, burada motor koruyucu (23), ayrıntı olması adına içten yanmalı motorun (1) önüne ve ön tekerleğin (6) arkasına düzenlenmektedir. Motor koruyucu, aracın (10) alt kaporta tertibatı (15) boyunca eklenmektedir. Bir düzenlemede motor koruyucu (23), motor koruyucu R (23R), motor koruyucu L (23L), ve motor merkezi (23C) içermektedir. Yukarıda gösterilen üç eleman, motor koruyucunun (23) tam yapısını oluşturmak için birleştirilmektedir. Bir düzenlemede motor koruyucu R (23R) ve motor koruyucu L (23L) alt kaporta tertibatına (15) güvenli bir şekilde birleştirilmekte ve yanlardan içten yanmalı motoru (1) kaplamakta olup, burada motor koruyucu merkezi (23C), ön kısmında içten yanmalı motoru (1) kaplamak için motor koruyucu R (23R) ve motor koruyucu L (23L) arasına düzenlenmektedir. Bir düzenlemede motor koruyucu merkezi (23C), atmosferik havanın içten yanmalı motora (1) girmesine ve soğutmasına izin verilmesi vasıtasıyla içinde oluşturulan birçok homojen olmayan açıklıklar (21) içermektedir. Bu tür bir düzenlemede motor koruyucu R (23R) ve motor koruyucu L (23L), aralarındaki gösterilen boşluğa, yani motor koruyucu merkezine (23C) rüzgarı yönlendirmektedir. Bundan sonra, motor koruyucu merkezi (23C) homojen olmayan açıklıklar (21) vasıtasıyla içten yanmalı motora (1) doğru rüzgarı yönlendirmektedir.

Şekil 3, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca Şekil 1'de gösterilen örnek araca (10) göre motor koruyucunun (23) bir araya getirilmesinin yandan bir görünüşüdür. İçten yanmalı motor (1) tarafından kaplanan alan mevcut Şekilde motor boşluğu (31) olarak gösterilmektedir. Etkin soğutması için motor boşluğuna (31) motor koruyucu merkezi (23C) üzerinde yönlendirilen bir hava akışı (32) gösterilmektedir. Bir düzenlemede, motor koruyucu merkezi (23C) konkav biçim profiline sahiptir. Motor koruyucu merkezinin (23C) profili, bahsi geçen aracın (10) ön görünüşüne yukardan bakıldığında, konkav biçimlidir. Bu içeri doğru profillemeye (konkav biçim) motor koruyucu merkezine (23C) doğru olan rüzgarı ve içinde biçimlenen birçok homojen olmayan açıklığı (21) toplamakta yardımcı olmaktadır. Koruyucunun profili, ön tekerleğin (6) profilini esasen tekdüzen bir çokluk ile uyumlaştırmak için aracın yandan görünüşüne yukardan bakıldığında esas itibarıyla konkavdır. Böylece bu tür bir yapı, içten yanmalı motorun (1) düzenlendiği motor boşluğuna (31) doğru atmosferik havanın ayrıca yönlendirilmesinde yardımcı olmaktadır.

Şekil 4, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca bir motor koruyucu merkezinin (23C) önden bir görünüşünü göstermektedir. Bir düzenlemede motor koruyucu merkezi (23C) içinde biçimlenen birçok homojen olmayan açıklık (21) içermektedir. Dahası, birçok homojen olmayan açıklıkların (21) büyüklüğü ve boyutu, iki tekerlekli aracın (10) ön bir görünüşüne bakıldığında, motor koruyucu merkezinin (23C) yüksekliği boyunca yukarıdan aşağı artmaktadır. Ayrıca homojen olmayan birçok açıklık (21) bir açık seti (41, 42), yani birinci bir açıklık seti (41) ve ikinci bir açıklık seti (42) içermektedir. Birinci açıklık seti (41), motor koruyucu merkezinin (23C) bir üst kısmında oluşmakta ve ikinci açıklık seti (42) motor koruyucu merkezinin (23C) bir alt

kısımında oluşmaktadır. Bir düzenlemede daha önceden belirlenen tarzda konfigüre şekilde biçimlenen birçok homojen olmayan açıklıkların (21) boyutları, yani birinci açıklık setinin (41) büyüklüğü ve boyutu ikinci açıklık setine (42) kıyasla nispeten daha küçüktür. Birinci açıklık setinin (41) ve ikinci açıklık setinin (42) büyüklüğü, mevcut tarif gereğince bilerek modifiye edilmektedir. Dahası, homojen olmayan birçok açıklıkların (21) yapısı, araç gereksinimlerine dayanılarak dairesel, altıgen, petek vb. herhangi şekil olabilmektedir. Bir düzenlemede açıklıkların birinci setinin (41) büyüklüğü küçük ve bir üst kısımda yerleşik durumdadır, böylece çok düşük bir miktarda hava girebilmekte ve büyük bir parçası, hava girişine izin veren daha büyük bir büyüklüğü sahip altta oluşturulan açıklıkların ikinci setine (42) akıtılabilmektedir. Ayrıca, genellikle sıcak ve gözetimsiz olan içten yanmalı motorun bir yağ haznesini soğutmak için maksimum miktarda havanın girmesinin sağlanması da bilerek düzenlenmiştir. İçten yanmalı motorun (1) silindir kafası ve silindir bloğu zaten soğutulmakta ve buna bağlı olarak daha az havaya ihtiyaç duymaktadır, bu nedenle büyük bir parçası içten yanmalı motorun (1) en alt kısmına düzenlenen yağ haznesine yönlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, bu tür bir düzenleme de silindir kafası ve silindir bloğu üzerinde tozun birikmesini azaltmakta, böylece silindir kafası ve silindir bloğu ısı transferi karakteristiklerini korumaktadır.

Şekil 5, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca içten yanmalı bir motora (1) doğru akan ve motor koruyucu merkezine (23C) giren havanın akışını ve yönünü göstermektedir. Bir düzenlemede hava akışı (32) motor koruyucu merkezi (23C) üzerinden giren ön tekerleğin (6) etrafında ve ön çamurluk tertibatının (8) altında dolandırılabilir. Ek hava akışı da motor bölgesine akan soğutma havasının miktarını artıran ön çamurluk tertibatı (8)

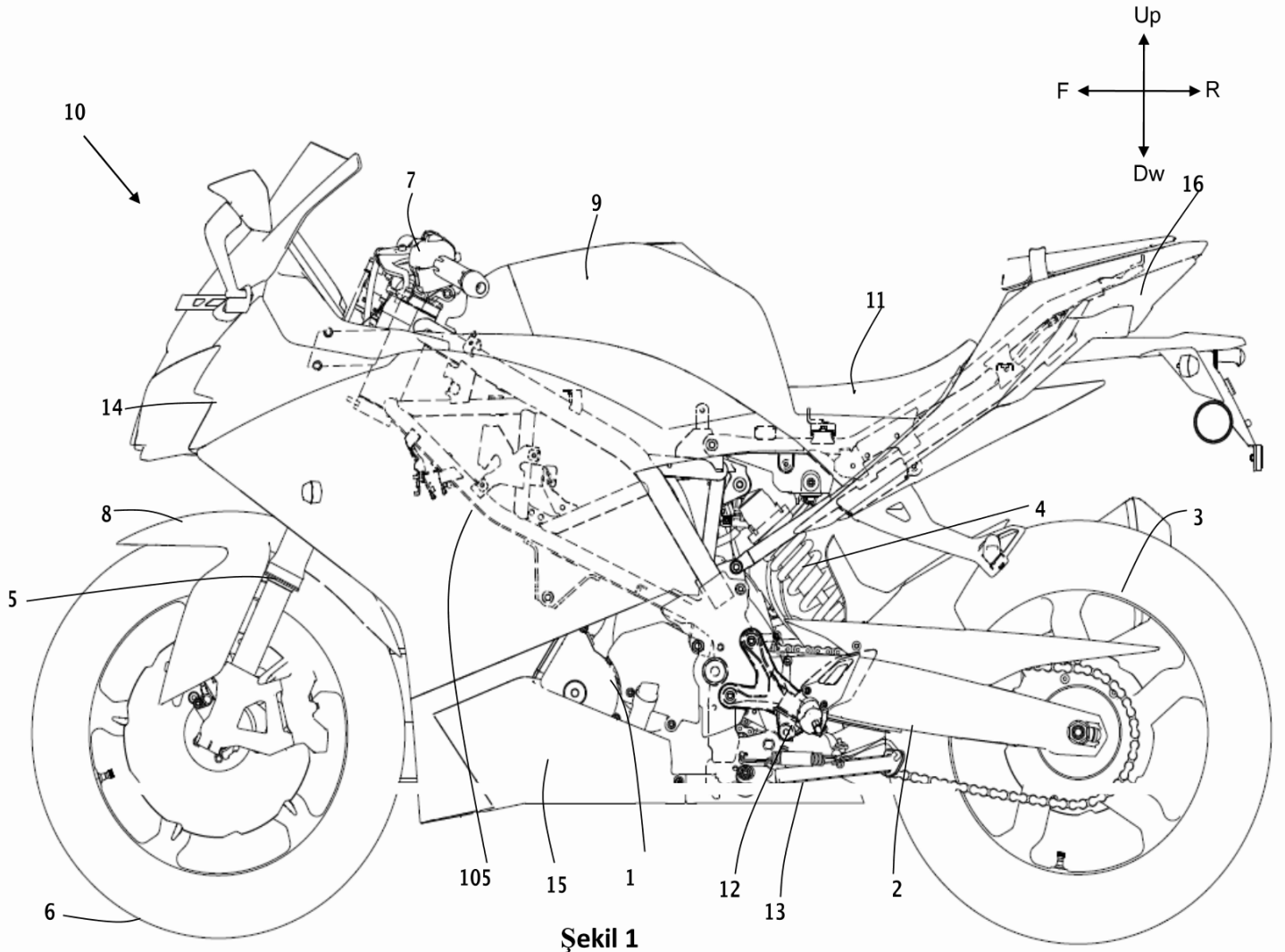
üzerinde akmaktadır. Bir düzenlemede içten yanmalı motor (1) en alt kısmında oluşan bir yağ haznesine (51) sahiptir. Silindir bloğunu ve motoru soğutmak için dolaştırılan motor yağı, her döngüden sonra yağ haznesinde (51) birikmektedir. Bu nedenle, yağ haznesinde (51) dolandırılan motor yağının yüksek ısısından dolayı ısınmaktadır. Aşağı doğru akış ucu esas itibariyle motor koruyucunun üst ucu ile aynı olacak şekilde ön çamurluk tertibatı (8) düzenlenmektedir. Bu durum ön tekerlek (6) ve ön çamurluk tertibatı (8) arasındaki kanal arasından akan etkin havanın esas itibariyle koruyucu ve kritik motor bölgelerine yönlendirilmesini sağlamaktadır. Ek olarak, motor koruyucunun alt ucu motor yağ haznesinin en alt düzeyine esas itibariyle eşit veya altında olarak düzenlenmektedir. Bir düzenlemede hava akışı (32) motor koruyucu merkezinde (23C) biçimlenen homojen olmayan birçok açıklıktan (21) girmek için ön tekerleğin (6) etrafından hareket etmektedir. Mevcut buluşa göre, homojen olmayan birçok açıklıklar (21) yağ haznesine (51) doğru içten yanmalı motorun (1) alt kısmına rüzgarı dağıtmaktadır. Yağ haznesine (51) doğru rüzgarın yönlendirilmesi bu şekilde daha iyi soğutulmasını sağlamakta ve ayrıca yağ haznesi (51) içerisinde biriken ısınmış motor yağının soğutulması ile sonuçlanmaktadır.

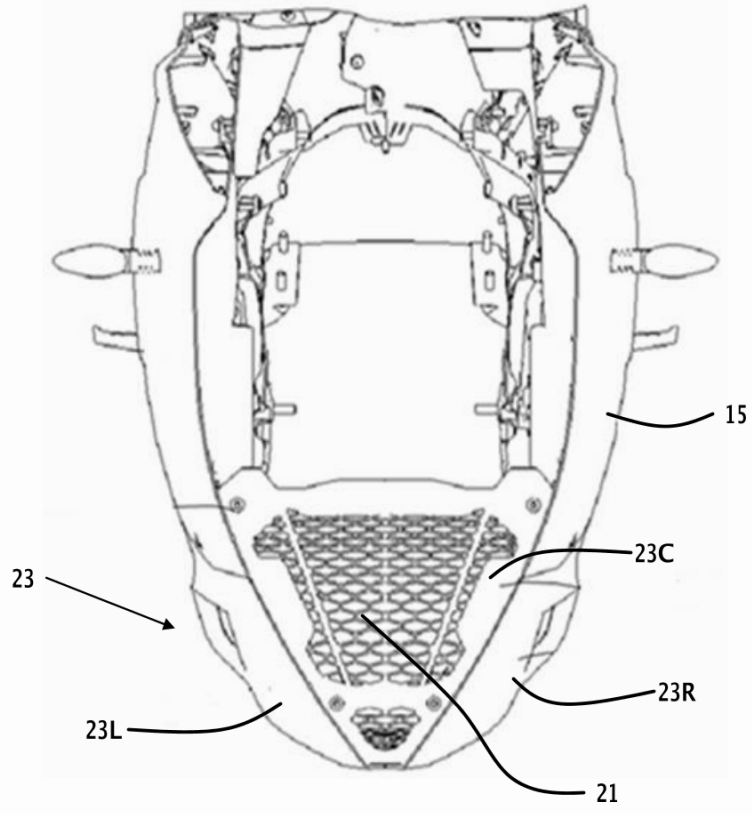
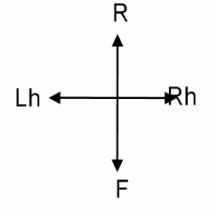
Şekil 6, mevcut konunun bir düzenlemesi uyarınca motor koruyucu merkezinde (23C) oluşan homojen olmayan birçok açıklığa (21) giren atmosferik havanın termal bir haritalamasını göstermektedir. Bir düzenlemede mevcut Şekil, maksimum etki ve teması sahip olduğu atmosferik hava ve alan tarafından takip edilen yolu göstermektedir. Mevcut Şekle göre, homojen olmayan açıklıklardan giren havanın içten yanmalı motorun (1) yağ haznesine (51) doğru aşağı yönde hareket ettiği açık bir şekilde gösterilebilmektedir. Açıklıkların (42) ikinci seti motor

koruyucu merkezinin (23C) alt kısmında olduğu için, yağ haznesine (51) doğru akan hava miktarı önemli derece artmaktadır.

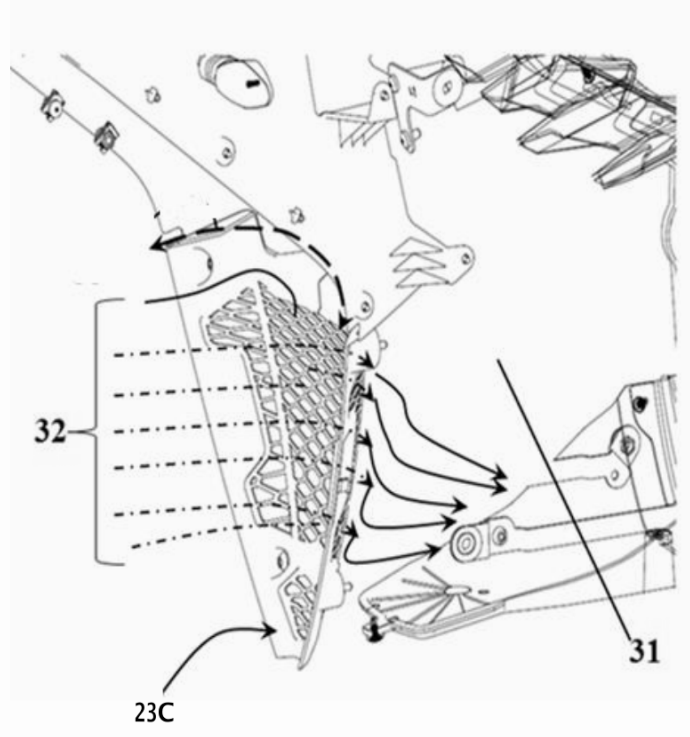
Böylece mevcut konu, merkezi kısmında, yani motor koruyucu merkezinde (23C) oluşturulan homojen olmayan birçok açıklıklar (21) içeren bir motor koruyucu sağlamaktadır. Buna ek olarak, homojen olmayan birçok açıklıkların (21) mevcut düzenlemesi içten yanmalı motorun ve sıcak olan ve dikkat edilmeyen parçalarının etkin bir şekilde soğutulmasını sağlamaktadır. Dahası, mevcut konu ayrıca sabit bir yapısal sertlik ve artırılmış bir estetik alım sağlamaktadır. Bunlara ek olarak, motor koruyucu (23) ön çamurluk tertibatının (8) alt ucu ile esas itibarıyla aynı üst uca sahip olmak ve motor yağ haznesi (51) ile esas itibarıyla aynı veya daha düşük bir seviyeye alt uca sahip olmak için bu şekilde düzenlenmektedir. Yan görünüşteki koruyucu profil tekerlek profiline uyum sağlamak ve soğutma havasının tekdüzen beslenmesini sağlamak için esasen bir tekdüzen boşluk yaratmaktadır.

Düzenlemelerin yönlerinin, burada tarif edilen özellikler ile sınır olmadığının anlaşılması gerekmektedir. Mevcut konunun birçok modifikasyonu ve varyasyonu yukarıdaki açıklama ışığında mümkündür. Bu nedenle, mevcut konunun istemleri kapsamında, mevcut açıklama, özellikle tarif edilen haricinde uygulanabilmektedir.

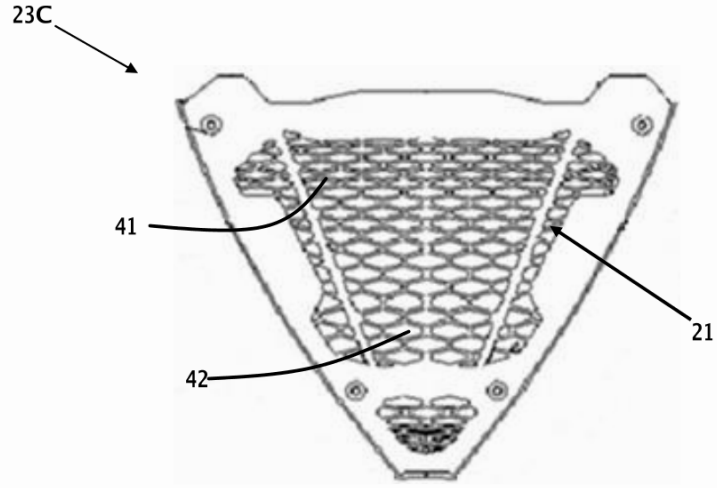
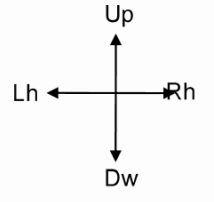




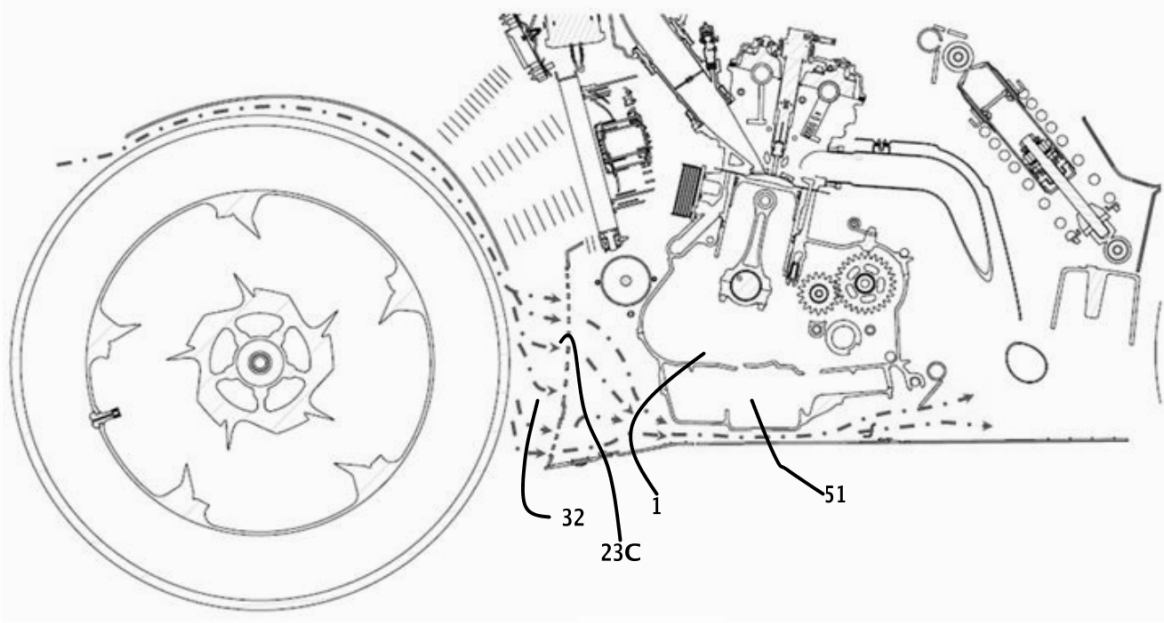
Şekil 2



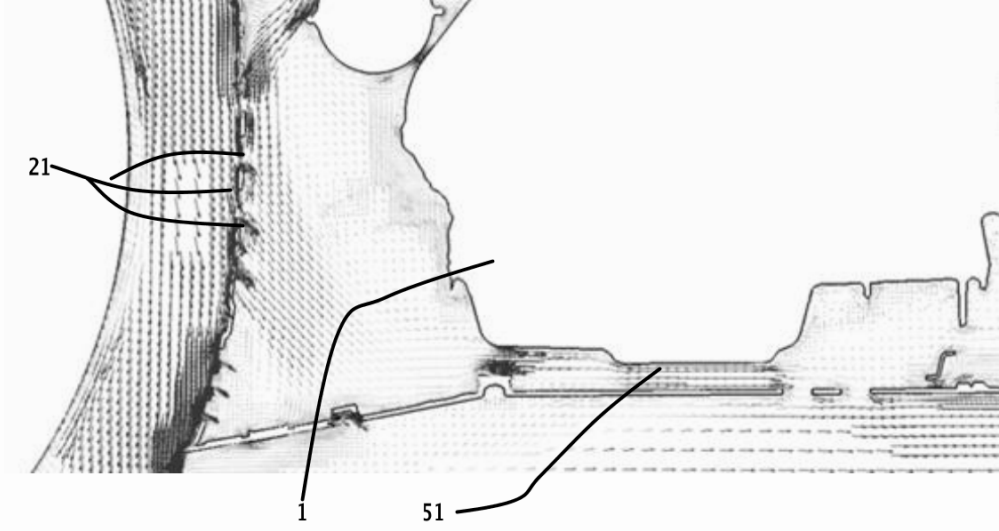
Şekil 3



Şekil 4



Şekil 5



Şekil 6