



(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)



1-0041434

(51)^{2020.01} B62J 37/00; B62J 40/00; B62J 35/00

(13) B

(21) 1-2020-06316

(22) 16/05/2019

(86) PCT/JP2019/019496 16/05/2019

(87) WO 2019/221225 21/11/2019

(30) 2018-095199 17/05/2018 JP

(45) 25/10/2024 439

(43) 25/02/2021 395

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

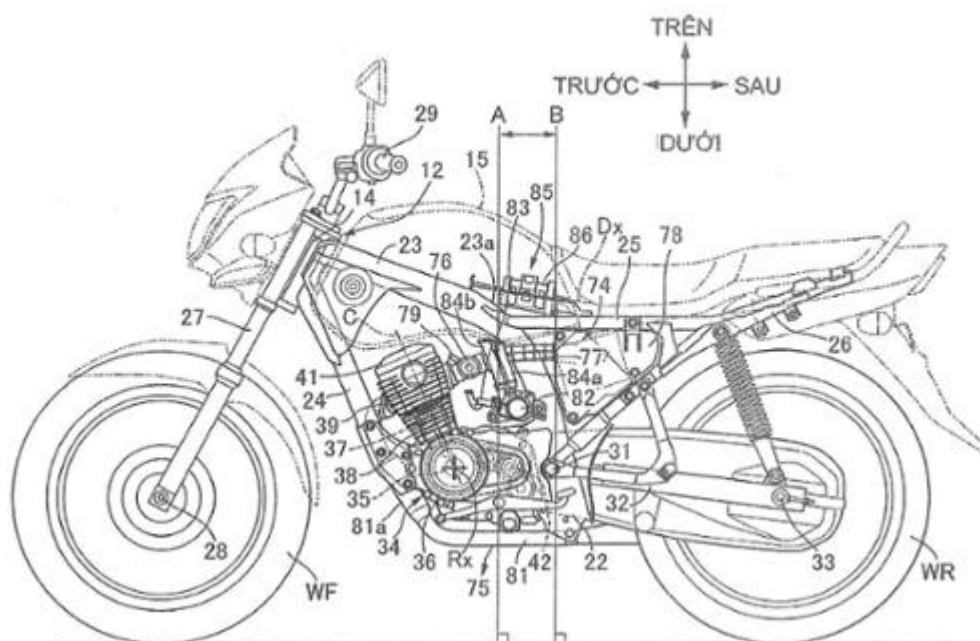
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, 107-8556, Japan

(72) NAKAMURA Tomoya (JP); MAEDA Kenichi (JP); SAKANE Taiki (JP); KIDA Shumpei (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập tới xe kiểu ngồi để chân hai bên (11) bao gồm: bình chứa nhiên liệu (15) che khung chính (23) từ bên trên và được đỡ bởi khung chính (23) để trữ nhiên liệu; động cơ (34) được bố trí bên dưới khung chính (23) và được lắp vào khung chính (23), để đốt cháy nhiên liệu nhằm tạo ra lực; bơm nhiên liệu (82) được bố trí bên dưới khung chính (23) và được lắp với bình chứa nhiên liệu (15) và động cơ (34), để cấp nhiên liệu từ bình chứa nhiên liệu (15) đến động cơ (34); và bầu lọc (85) được bố trí cao hơn khung chính (23) và bên dưới bình chứa nhiên liệu (15) và được lắp bình chứa nhiên liệu (15), để trữ khí nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình chứa nhiên liệu (15). Kết cấu này tạo ra xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó bơm nhiên liệu bên ngoài bổ sung cho bầu lọc được bố trí một cách hiệu quả.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: bơm nhiên liệu được lắp với bình chứa nhiên liệu và động cơ để cấp nhiên liệu từ bình chứa nhiên liệu đến động cơ; và bầu lọc được lắp với bình chứa nhiên liệu để trữ khí nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình chứa nhiên liệu.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Tài liệu sáng chế 1 bộc lộ xe máy có chứa bầu lọc được lắp với bình chứa nhiên liệu để trữ khí nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình chứa nhiên liệu. Bầu lọc có dạng cột tròn mà đường trục tâm của nó được hướng theo hướng bề rộng xe, và được bố trí bên dưới bình chứa nhiên liệu. Bầu lọc được giữ bởi giá đỡ bầu lọc. Giá đỡ bầu lọc gài với khung thân xe tại đầu sau của nó, và được lắp với ống xả tại đầu trước của nó, ống xả được lắp với xi lanh sau của động cơ chữ V.

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn sáng chế Nhật Bản số 2010-235057

Đã đề xuất bơm nhiên liệu bên ngoài được bố trí ở phía ngoài của bình chứa nhiên liệu. Liên quan đến xe máy có bơm nhiên liệu bên ngoài và bầu lọc, xem xét khả năng tương tự về hình dạng ngoài giữa bơm nhiên liệu và bầu lọc, cách bố trí hiệu quả bơm nhiên liệu và bầu lọc là cần thiết.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra để khắc phục vấn đề nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có bơm nhiên liệu bên ngoài được lắp một cách hiệu quả bổ sung cho bầu lọc.

Khía cạnh thứ nhất của sáng chế đề xuất: xe kiểu ngồi để chân hai bên bao

gồm: khung chính kéo dài về phía sau và xuống dưới từ ống đầu; bình chứa nhiên liệu che khung chính từ bên trên và được đỡ bởi khung chính để trữ nhiên liệu; động cơ được bố trí bên dưới khung chính và được lắp vào khung chính để tạo ra lực; bơm nhiên liệu được bố trí bên dưới khung chính và được lắp với bình chứa nhiên liệu và động cơ để cấp nhiên liệu từ bình chứa nhiên liệu đến động cơ ; bầu lọc được bố trí cao hơn khung chính và bên dưới bình chứa nhiên liệu và được lắp với bình chứa nhiên liệu để trữ khí nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình chứa nhiên liệu; khối xi lanh được lắp vào hộp trục khuỷu từ bên trên để tạo ra xi lanh mà dẫn hướng chuyển động tịnh tiến thẳng của pittông trên đường trục xi lanh nhô từ hộp trục khuỷu; và ống nạp được gắn vào đầu xi lanh từ phía sau, ống nạp không khí nối bộ lọc không khí vào đầu xi lanh được lắp vào khối xi lanh, trong đó bơm nhiên liệu được bố trí ở vị trí bao quanh bởi khung chính, ống nạp, khối xi lanh, và hộp trục khuỷu.

Khía cạnh thứ hai, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất: bộ lọc không khí được bố trí thấp hơn khung yên xe kéo dài về phía sau từ khung chính để đỡ yên xe cho người lái từ bên dưới thấp hơn bầu lọc.

Theo khía cạnh thứ ba, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất hoặc thứ hai, bầu lọc có dạng cột tròn mà đường trục tâm của nó được hướng theo hướng từ trước về sau của xe .

Theo khía cạnh thứ tư, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ ba, bình chứa nhiên liệu có phần hốc được tạo lõm lên trên để chứa bầu lọc.

Theo khía cạnh thứ năm, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tư, đường ống từ bơm nhiên liệu tới bình chứa nhiên liệu được bố trí ở một bên so với mặt phẳng đối xứng trái phải, và đường ống từ bầu lọc tới bình chứa nhiên liệu được bố trí ở bên kia so với mặt phẳng đối xứng trái phải.

Theo khía cạnh thứ sáu, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, bầu lọc được bố trí ở vị trí nơi mà bình chứa nhiên liệu và yên xe cho người lái được đỡ từ bên dưới bởi khung yên xe kéo dài về phía sau từ khung chính xếp chồng nhau.

Theo khía cạnh thứ bảy, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ khía cạnh thứ nhất đến thứ sáu, bơm nhiên liệu được bố trí ở vị trí nơi mà bơm nhiên liệu xếp chồng với bầu lọc như được thấy trên hình chiếu bằng.

Các hiệu quả của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất, trong khi bơm nhiên liệu được bố trí bên ngoài ở phía ngoài của bình chứa nhiên liệu, bơm nhiên liệu và bầu lọc được bố trí một cách hiệu quả trong khoảng trống giới hạn. Do bầu lọc được bố trí giữa bình chứa nhiên liệu và bơm nhiên liệu, việc làm ngắn hơn đường ống của bầu lọc là thích hợp. Ngoài bầu lọc, bơm nhiên liệu bên ngoài được bố trí một cách hiệu quả. Khi đường trục xi lanh của khối xi lanh chạy dọc theo hộp trục khuỷu khi lắp động cơ trên xe kiểu ngồi để chân hai bên, khoảng trống được tạo ra bên trên hộp trục khuỷu và bên dưới ống nạp được lắp trên đầu xi lanh từ phía sau. Nhờ bơm nhiên liệu được bố trí trong khoảng trống, tránh được tăng kích thước toàn bộ xe kiểu ngồi để chân hai bên mặc dù bơm nhiên liệu được lắp ở bên ngoài.

Theo khía cạnh thứ hai, nhờ bầu lọc được bố trí cao hơn bộ lọc không khí, bất kỳ sự vướng nào giữa bầu lọc và bộ lọc không khí tránh được.

Theo khía cạnh thứ ba, bầu lọc kéo dài theo hướng từ trước về sau của xe bám theo khung chính. Do đó, trong khi bầu lọc được bố trí giữa bình chứa nhiên liệu và khung chính, bình chứa nhiên liệu sẽ được tạo dọc theo khung chính và bầu lọc. Khi so sánh với trường hợp nơi mà đường trục tâm của bầu lọc kéo dài theo hướng bề rộng xe, hình dạng của bình chứa nhiên liệu được đơn giản hóa càng nhiều càng tốt.

Theo khía cạnh thứ tư, bầu lọc được tiếp nhận bởi phần hốc của bình chứa

nhiên liệu. Do đó, bầu lọc được bảo vệ theo cách có lợi bởi bình chứa nhiên liệu.

Theo khía cạnh thứ năm, nhờ đường ống của bơm nhiên liệu và đường ống của bầu lọc được phân bố ở các phía bên trái và phải dựa vào bình chứa nhiên liệu, độ linh động về cách bố trí được tạo ra cho mỗi một trong số đường ống của bơm nhiên liệu và đường ống của bầu lọc.

Theo khía cạnh thứ sáu, bầu lọc được bố trí ở vị trí nơi mà bình chứa nhiên liệu và yên xe cho người lái xếp chồng nhau. Điều này tạo việc sử dụng hiệu quả khoảng trống tự do và làm ngắn hơn đường ống của bình chứa nhiên liệu và của bầu lọc.

Theo khía cạnh thứ bảy, nhờ bơm nhiên liệu được bố trí ở vị trí nơi mà nó xếp chồng với bầu lọc như được thấy theo hướng trên dưới, đường ống tập trung được thực hiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh minh họa dạng sơ đồ toàn bộ xe máy mà là xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế (phương án thứ nhất).

Fig.2 là hình chiếu cạnh minh họa dạng sơ đồ kết cấu của khung thân xe của xe máy (phương án thứ nhất).

Fig.3 là hình vẽ mặt cắt ngang phóng to của động cơ lấy dọc theo mặt phẳng cắt ngang bao gồm đường trục xi lanh, đường trục quay của trục khuỷu, đường trục của trục chính, và đường trục của trục trung gian (phương án thứ nhất).

Fig.4 là hình vẽ khái quát minh họa dạng sơ đồ mối tương quan lắp giữa bầu lọc và các chi tiết khác (phương án thứ nhất).

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt phía sau phóng to khi nhìn ở vô cực trên đường trục tâm của bầu lọc (phương án thứ nhất).

Fig.6 là hình chiếu bằng phóng to riêng phần của bầu lọc khi nhìn từ bên

trên ở vô cực (phương án thứ nhất).

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, dựa vào các hình vẽ kèm theo, phần mô tả sẽ được thực hiện với một phương án của sáng chế. Như được sử dụng ở đây, các phía trên, dưới, trước, sau, phải, và trái của xe được xác định dựa vào hướng quan sát của người lái trên xe máy.

Phương án thứ nhất

Fig.1 minh họa dạng sơ đồ toàn bộ xe máy, mà là xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế. Xe máy 11 bao gồm khung thân xe 12 và nắp che thân xe 13 được lắp trên khung thân xe 12. Nắp che thân xe 13 bao gồm: nắp che trước 16 mà che phía trước của bình chứa nhiên liệu 15 được giữ trên khung thân xe 12 ở đằng sau ống đầu 14; nắp che bình nhiên liệu 18 mà che bình chứa nhiên liệu 15 một cách liên tục từ nắp che trước 16 và được lắp với yên xe cho người lái 17 ở đằng sau bình chứa nhiên liệu 15; nắp che bên 19 mà liên tục từ đầu dưới của nắp che bình nhiên liệu 18 để dẫn hướng không khí được thổi từ nắp che trước 16 từ các phía bên của xe hướng về phía sau xe dọc theo mép dưới của bình chứa nhiên liệu 15; và nắp che sau 21 mà liên tục từ nắp che bên 19 để che khung thân xe phía sau xe 12 dọc theo mép dưới của yên xe cho người lái 17. Bình chứa nhiên liệu 15 trữ nhiên liệu. Người lái ngồi để chân hai bên trên yên xe cho người lái 17 để điều khiển xe máy 11.

Như được minh họa trên Fig.2, khung thân xe 12 bao gồm: ống đầu 14; khung chính 23 kéo dài xuống dưới và về sau từ ống đầu 14 và sau đó xuống dưới từ vùng cong 23a, khung chính 23 bao gồm khung xoay 22 ở đầu dưới phía sau của nó; khung xuống 24 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 14 bên dưới khung

chính 23; các khung yên xe bên trái và bên phải 25 kéo dài về sau theo phương nằm ngang từ vùng cong 23a của khung chính 23 để đỡ yên xe cho người lái 17 từ bên dưới; và các khung sau bên trái và bên phải 26 kéo dài lên trên và về sau từ khung xoay 22 bên dưới các khung yên xe 25 và được lắp vào các khung yên xe 25 tại đầu sau của nó từ bên dưới. Ở đây, khung chính 23 bao gồm một ống rồng mà kéo dài từ ống đầu 14 đến khung xoay 22. Các khung yên xe bên trái và bên phải 25 chia nhánh sang bên phải và trái từ một ống rồng. Các khung sau 26 đỡ lần lượt các khung yên xe tương ứng 25 từ bên dưới.

Ống đầu 14 giữ theo cách xoay được chạc trước 27. Chạc trước 27 giữ bánh xe trước WF để quay được quanh trục 28. Tay lái 29 được lắp vào đầu trên của chạc trước 27. Người lái nắm tay vào các phần nắm trên các đầu trái và phải của tay lái 29.

Đòn lắc 32 được lắp vào khung thân xe 12 để lắc được theo phương thẳng đứng quanh trục xoay 31 ở phía sau xe. Đòn lắc 32 giữ tại đầu sau của nó bánh xe sau WR để quay được quanh trục 33. Giữa bánh xe trước WF và bánh xe sau WR, động cơ 34 mà đốt cháy nhiên liệu được cấp từ bình chứa nhiên liệu 15 để tạo ra lực được lắp trên khung thân xe 12. Động cơ 34 được bố trí bên dưới khung chính 23 và được lắp vào khung chính 23. Lực của động cơ 34 được truyền đến bánh xe sau WR qua bộ truyền lực (không được thể hiện trên hình vẽ).

Động cơ 34 được bố trí giữa khung xuống 24 và khung chính 23 bên dưới khung chính 23. Động cơ 34 bao gồm: hộp trục khuỷu 36 giữ trục khuỷu 35 để quay được quanh đường trục quay Rx; khối xi lanh 38 được lắp vào hộp trục khuỷu 36 từ bên trên và tạo ra xi lanh mà dẫn hướng chuyển động tịnh tiến thẳng của pittông 37 trên đường trục xi lanh C nhô dọc theo khung xuống 24; đầu xi lanh 39 được lắp vào khối xi lanh 38 từ bên trên và giữ bộ dẫn động xupap; và nắp che đầu 41 được lắp vào đầu trên của đầu xi lanh 39 và che bộ dẫn động

xupap trên đầu xi lanh 39. Hộp trục khuỷu 36 được lắp vào và được giữ bởi khung xuống 24 và khung chính 23. Hộp trục khuỷu 36 chứa bộ truyền động 42 được lắp vào trục khuỷu 35 để cấp ra lực của trục khuỷu 35 ở tỷ lệ truyền động định trước. Bộ truyền động 42 được bố trí ở đằng sau trục khuỷu 35.

Như được minh họa trên Fig.3, lớp lót xi lanh 43 được gắn chìm trong khối xi lanh 38. Pittông 37 được thiết lập ở mặt trong của lớp lót xi lanh 43. Lớp lót xi lanh 43 tạo ra xi lanh 44 mà dẫn hướng chuyển động tịnh tiến thẳng của pittông 37 dọc theo đường trục xi lanh C. Ở đây, một xi lanh 44 tiếp nhận một pittông 37 được tạo trong khối xi lanh 38. Giữa pittông 37 và đầu xi lanh 39, buồng đốt 45 được tạo ra. Trên đầu xi lanh 39, buji 46 lộ trong buồng đốt 45 được lắp. Nhờ hoạt động của xupap nạp và xupap xả mà mở và đóng theo chuyển động quay của trục cam 47 có trong bộ dẫn động xupap, hỗn hợp không khí-nhiên liệu được dẫn vào trong buồng đốt 45, và khí xả do đốt cháy được xả ra từ buồng đốt 45.

Hộp trục khuỷu 36 được chia thành nửa hộp thứ nhất 36a và nửa hộp thứ hai 36b. Nửa hộp thứ nhất 36a và nửa hộp thứ hai 36b có các bề mặt trong tương ứng của chúng nằm đối nhau. Nửa hộp thứ nhất 36a và nửa hộp thứ hai 36b được ghép nối kín chặt lỏng với nhau tại mặt phân cách của chúng, và kết hợp để tạo ra khoang trục khuỷu 48. Nắp che bộ khởi động 51 chứa bộ khởi động máy phát điện xoay chiều (alternating current generator-ACG) 49, mà sẽ được mô tả sau, trong khoảng trống giữa nắp che bộ khởi động 51 và hộp thứ nhất 36a được lắp vào bề mặt ngoài của nửa hộp thứ nhất 36a này. Nắp che khớp ly hợp 53 mà chứa khớp ly hợp ma sát 52, mà sẽ được mô tả sau, trong khoảng trống giữa nắp che khớp ly hợp 53 và nửa hộp thứ hai 36b được lắp vào bề mặt ngoài của nửa hộp thứ hai 36b này.

Trục khuỷu 35 bao gồm: các phần ngỗng trục 56a, 56b được lắp với các ổ bi 54, 55 được lắp khớp vừa lần lượt vào trong nửa hộp thứ nhất 36a và nửa hộp thứ

hai 36b; và trục khuỷu 57 được bố trí giữa các phần ngỗng trục 56a, 56b được chứa trong khoang trục khuỷu 48. Trục khuỷu 57 bao gồm: má trục khuỷu 58 được tạo liền khối với các phần ngỗng trục 56a, 56b; và chốt khuỷu 59 lắp liền khối với má trục khuỷu 58. Đường trục của các phần ngỗng trục 56a, 56b phù hợp với đường trục quay Rx. Đầu lớn của thanh truyền 61 mà kéo dài từ pittông 37 được lắp quay được lắp vào chốt khuỷu 59. Thanh truyền 61 biến đổi chuyển động tịnh tiến thẳng của pittông 37 thành chuyển động quay của trục khuỷu 35.

Bộ khởi động máy phát điện xoay chiều (ACG) 49 được lắp vào một đầu của trục khuỷu 35 nhô ra bên ngoài theo một hướng từ hộp trục khuỷu 36. Bộ khởi động ACG 49 bao gồm: stato 62 được cố định vào bề mặt ngoài của hộp trục khuỷu 36; và rôto 63 được lắp, để không thể quay tương đối, vào một đầu của trục khuỷu 35 nhô từ hộp trục khuỷu 36. Stato 62 có các cuộn dây 62a được bố trí theo chu vi quanh trục khuỷu 35 và được quấn quanh lõi stato. Rôto 63 bao gồm các nam châm 63a được bố trí theo chu vi dọc theo rãnh hình khuyên bao quanh stato 62. Khi trục khuỷu 35 quay, các nam châm 63a dịch chuyển tương đối với các cuộn dây 62a và bộ khởi động ACG 49 tạo ra lực. Mặt khác, khi dòng điện đi qua các cuộn dây 62a, từ trường được sinh ra trong các cuộn dây 62a, mà khiến cho trục khuỷu 35 chuyển động quay.

Bộ truyền động 42 bao gồm trục chính 65 và trục trung gian 66 các đường trục của chúng song song với đường trục của trục khuỷu 35. Trục chính 65 và trục trung gian 66 được giữ quay được trên hộp trục khuỷu 36 nhờ các ổ lăn 67a, 67b, 68a, 68b. Trục chính 65 và trục trung gian 66 giữ các bánh răng truyền động 71. Các bánh răng truyền động 71 được bố trí nằm giữa các ổ trục 67a, 67b; 68a, 68b được chứa trong khoang trục khuỷu 48.

Các bánh răng truyền động 71 bao gồm: bánh răng quay 71a được giữ có thể quay đồng trục với trục chính 65 hoặc trục trung gian 66; bánh răng cố định 71b

được lắp cố định, để không thể quay tương đối, với trục chính 65 và ăn khớp với bánh răng quay tương ứng 71a; và bánh răng dịch chuyển 71c được giữ, để không thể quay tương đối và có khả năng dịch chuyển dọc trục, trên trục chính 65 hoặc trục trung gian 66 và ăn khớp với bánh răng quay tương ứng 71a. Sự dịch chuyển dọc trục của bánh răng quay 71a và bánh răng cố định 71b được điều chỉnh. Khi bánh răng dịch chuyển 71c được lắp vào bánh răng quay 71a thông qua sự dịch chuyển dọc trục, chuyển động quay bất kỳ của bánh răng quay 71a tương đối với trục chính 65 hoặc trục trung gian 66 được điều chỉnh. Khi bánh răng dịch chuyển 71c ăn khớp với bánh răng cố định 71b của đường trục khác, lực quay được truyền giữa trục chính 65 và trục trung gian 66. Khi bánh răng dịch chuyển 71c được lắp vào bánh răng quay 71a ăn khớp với bánh răng cố định 71b của đường trục khác, lực quay được truyền giữa trục chính 65 và trục trung gian 66. Vì vậy, nhờ các bánh răng cụ thể trong số các bánh răng truyền động 71 ăn khớp với nhau giữa trục chính 65 và trục trung gian 66, lực quay được truyền từ trục chính 65 đến trục trung gian 66 bởi tỷ số truyền giảm quy định.

Trục chính 65 được lắp vào trục khuỷu 35 qua cơ cấu bánh răng giảm tốc sơ cấp 72 được chứa giữa hộp trục khuỷu 36 và nắp che khớp ly hợp 53 bên ngoài hộp trục khuỷu 36. Cơ cấu bánh răng giảm tốc sơ cấp 72 bao gồm bánh răng truyền lực 72a và bánh răng bị dẫn 72b được giữ quay được tương đối trên trục chính 65. Bánh răng truyền lực 72a được cố định vào đầu còn lại của trục khuỷu 35 nhô ra ngoài từ hộp trục khuỷu 36. Bánh răng bị dẫn 72b ăn khớp với bánh răng truyền lực 72a.

Khớp ly hợp ma sát 52 được chứa giữa hộp trục khuỷu 36 và nắp che khớp ly hợp 53 được lắp vào trục chính 65. Khớp ly hợp ma sát 52 bao gồm vỏ ngoài khớp ly hợp 52a và moayơ khớp ly hợp 52b. Bánh răng bị dẫn 72b của cơ cấu bánh răng giảm tốc sơ cấp 72 được lắp vào vỏ ngoài khớp ly hợp 52a. Theo hoạt động

của cần khớp ly hợp, việc ghép nối/nhả ghép nối được kích hoạt trên vỏ ngoài khớp ly hợp 52a và moayơ khớp ly hợp 52b trong khớp ly hợp ma sát 52.

Đĩa xích dẫn động 73a của bộ truyền lực được bố trí ở phía ngoài của hộp trục khuỷu 36 được lắp vào trục trung gian 66. Xích dẫn động 73b được quấn quanh đĩa xích dẫn động 73a. Xích dẫn động 73b truyền lực quay của đĩa xích dẫn động 73a đến bánh xe sau WR.

Như được minh họa trên Fig.2, cơ cấu nạp 74 được tạo kết cấu để cấp hỗn hợp không khí-nhiên liệu đến động cơ 34 và cơ cấu xả 75 được tạo kết cấu xả khí xả trong động cơ 34 được nối đến động cơ 34. Cơ cấu nạp 74 bao gồm: thân tiết lưu 76 được lắp vào thành sau của đầu xi lanh 39 để điều chỉnh lưu lượng không khí thổi qua đường nạp của đầu xi lanh 39 nhờ chức năng của van tiết lưu; và bộ lọc không khí 78 được lắp vào khung chính 23 ở đằng sau khung chính 23 này và được lắp với thân tiết lưu 76 bởi ống nối (ống nạp) 77, để làm sạch không khí bên ngoài được cấp đến động cơ 34. Cơ cấu phun nhiên liệu 79 lộ trong đường nạp của đầu xi lanh 39 để phun nhiên liệu được đưa vào trong thân tiết lưu 76. Cơ cấu xả 75 bao gồm: ống xả 81 có chứa chất xúc tác 81a được lắp vào thành trước của đầu xi lanh 39 để làm sạch khí xả trên vùng đầu ra, ống xả 81 kéo dài về phía sau bên dưới động cơ 34; và bộ giảm âm (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp vào đầu sau của ống xả 81 để làm giảm tiếng ồn của động cơ 34 và xả ra khí xả vào vùng không khí bên ngoài ở đằng sau trục 33.

Xe máy 11 có bơm nhiên liệu 82 được bố trí bên dưới khung chính 23 và được lắp với bình chứa nhiên liệu 15 và động cơ 34, vào để cấp nhiên liệu từ bình chứa nhiên liệu 15 đến động cơ 34. Bơm nhiên liệu 82 bao gồm thân bơm có dạng cột tròn mà đường trục tâm của nó Cx kéo dài theo hướng bề rộng xe. Thân bơm được bố trí bên dưới cơ cấu phun nhiên liệu và bên trên hộp trục khuỷu 36, và được gắn cố định vào khung chính 23 bởi giá đỡ bơm. Ống dẫn nhiên liệu 83 kéo dài để

tới cơ cấu phun nhiên liệu 79 được lắp vào động cơ 34 được lắp vào bơm nhiên liệu 82. Bơm nhiên liệu 82 cấp nhiên liệu tới cơ cấu phun nhiên liệu 79 bởi áp suất tùy ý. Nhiên liệu được cấp qua ống dẫn nhiên liệu 83 tới cơ cấu phun nhiên liệu 79. Bơm nhiên liệu 82 được bố trí ở vị trí bao quanh bởi khung chính 23, ống nối 77, khối xi lanh 38, và hộp trục khuỷu 36.

Ống cấp 84a và ống hồi lưu 84b kéo dài từ bình chứa nhiên liệu 15 được lắp vào bơm nhiên liệu 82. Để cấp nhiên liệu, bơm nhiên liệu 82 hút nhiên liệu của bình chứa nhiên liệu 15 qua ống cấp 84a. Bơm nhiên liệu 82 đưa trả lại nhiên liệu thừa thông qua ống hồi lưu 84b tới bình chứa nhiên liệu 15.

Xe máy 11 có bầu lọc 85 được bố trí cao hơn khung chính 23 và bên dưới bình chứa nhiên liệu 15 và được lắp với bình chứa nhiên liệu 15 để trữ khí nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình chứa nhiên liệu 15. Bầu lọc 85 bao gồm thân dạng trụ 86 mà đường trục tâm của nó Dx được hướng theo hướng từ trước về sau của xe và tạo ra không gian để chứa than kích hoạt. Do đó, hình dạng ngoài của bầu lọc 85 có dạng cột tròn. Các khung yên xe 25 kéo dài về phía sau ở vị trí thấp hơn bầu lọc 85. Bộ lọc không khí 78 được bố trí ở vị trí bên dưới bầu lọc 85 và thấp hơn các khung yên xe 25. Bơm nhiên liệu 82 được bố trí thấp hơn ống nối 77, trong khi bầu lọc 85 được bố trí cao hơn ống nối 77.

Bầu lọc 85 được bố trí ở vị trí nơi mà bình chứa nhiên liệu 15 và yên xe cho người lái 17 xếp chồng với nhau. Bơm nhiên liệu 82 xếp chồng với bầu lọc 85 như được thấy trên hình chiếu bằng. Nghĩa là, bơm nhiên liệu 82 được bố trí để xếp chồng bầu lọc 85 qua khung chính 23 theo hướng từ trên xuống dưới. Bơm nhiên liệu 82 được bố trí giữa mặt phẳng thẳng đứng thứ nhất song song với đường trục quay Rx của trục khuỷu 35 và tiếp xúc với bầu lọc 85 từ phía trước và mặt phẳng thẳng đứng thứ hai B song song với mặt phẳng thẳng đứng thứ nhất và tiếp xúc với bầu lọc 85 từ phía sau.

Như được minh họa trên Fig.4, lỗ thu hồi được lắp vào ống thu hồi 87 kéo từ tấm đáy 15a của bình chứa nhiên liệu 15 và lỗ xả khí được lắp vào ống xả khí 89 kéo dài từ đường nạp trong thân tiết lưu 76 được bố trí tại thành trước 86a của thân dạng trụ 86. Ống thu hồi 87 có đầu nạp 87a được lắp trên lỗ cấp 92 của bình chứa nhiên liệu 15 trong bình chứa nhiên liệu 15. Khí nhiên liệu bay hơi trong bình chứa nhiên liệu 15 được dẫn qua ống thu hồi 87 vào trong khoảng trống trong thân dạng trụ 86. Van xả khí 93 mà chuyển sự nối thông/ngắt ống được lắp trên ống xả khí 89. Khi van xả khí 93 mở, áp suất âm trong đường nạp tác động vào khoảng trống trong thân dạng trụ 86. Khi van xả khí 93 đóng, khoảng trống trong thân dạng trụ 86 được giải phóng khỏi áp suất âm của đường nạp.

Các chi tiết được bố trí tại thành sau 86b của thân dạng trụ 86 gồm: lỗ thoát được lắp vào ống thoát 94 kéo dài xuống dưới từ vùng cong 23a dọc theo khung chính 23 về phía sau; và lỗ nạp được lắp vào ống nạp 96 mở thông với không khí bên ngoài từ khoảng trống ở các khung sau 26. Từ ống thoát 94, chất thải trong thân dạng trụ 86 được xả về phía bề mặt đường. Khi van xả khí 93 mở, theo áp suất âm xuất hiện trong đường nạp của động cơ 34, không khí bên ngoài được dẫn vào trong khoảng trống trong thân dạng trụ 86 qua lỗ nạp. Nhiên liệu bị hấp thụ bởi than kích hoạt được bay hơi nhờ hoạt động của không khí bên ngoài. Vì vậy, khí xả sinh ra được xả ra từ lỗ xả khí. Khí xả đi vào trong đường nạp của động cơ 34.

Bầu lọc 85 được lắp trên tấm đáy 15a của bình chứa nhiên liệu 15 bởi giá đỡ bầu lọc 98. Giá đỡ bầu lọc 98 bao gồm thân 99 mà đỡ thân dạng trụ 86 từ bên dưới theo hướng trọng lực bám theo thân dạng bán trụ được định vị thấp hơn đường trục tâm Dx trong thân dạng trụ 86. Trong thân 99, những chi tiết liên tục là: các phần hạn chế 101 tạo thành cặp ở mỗi phía trong số các phía bên trái và phải và kéo dài lên trên bám theo thân dạng bán trụ được định vị ở phía trên hơn đường trục tâm Dx trong thân dạng trụ 86; và các phần gài 103 mỗi phần được bố trí giữa các phần

hạn chế trước và sau 101 và gài với giá 102 được cố định vào tấm đáy 15a của bình chứa nhiên liệu 15.

Như được minh họa trên Fig.5, các phần hạn chế bên phải và trái 101 nằm đối nhau và tới gần nhau hướng về đầu trên. Thân dạng trụ 86 được giữ giữa các phần hạn chế bên phải và trái 101 và đồng thời được ép tỳ vào thân 99 nhờ chức năng nghiêng của các phần hạn chế 101. Các phần hạn chế bên phải và trái 101 có thể trở nên cách xa nhau theo biến dạng đàn hồi của thân 99. Kết quả là, thân dạng trụ 86 được lắp tháo được trên thân 99.

Mỗi phần gài 103 bao gồm: thân di động 103a kéo dài lên trên từ thân 99 và trở nên tăng xa dần từ bề mặt trụ của thân dạng trụ 86 lên trên; và móc 103b được tạo liền khối với đỉnh của thân di động 103a và nhô từ bề mặt ngoài của thân di động 103a. Móc 103b có bề mặt gài xuống dưới 104 trải song song với mặt chia DV mà chia thân dạng trụ 86 thành các nửa trên và dưới qua đường trục tâm Dx, và bề mặt nghiêng ra ngoài 105 mà là mặt phẳng trải lên trên từ đầu ngoài của bề mặt gài 104 và trở nên tăng tới gần bề mặt trong của thân di động 103a hướng về đầu trên.

Tấm đáy 15a của bình chứa nhiên liệu 15 là tấm cong trở nên thấp khi nó trải sang bên phải và trái từ tấm trên 106 được lắp vào giá 102. Tấm đáy 15a che bầu lọc từ bên trên. Bình chứa nhiên liệu 15 bao gồm phần chứa 15b mà che tấm đáy 15a và được lắp vào đầu dưới của tấm đáy 15a tại mép ngoài của nó, để tạo ra khoảng trống chứa cho nhiên liệu bởi tấm đáy 15a. Vì vậy, trong bình chứa nhiên liệu 15, phần hốc 107 tạo lõm lên trên để chứa bầu lọc 85 được tạo ra. Tấm trên 106 của tấm đáy 15a có: lỗ 108 được lắp với ống cấp 84a và ống hồi lưu 84b kéo dài từ bơm nhiên liệu 82 ở bên trái của giá 102; và lỗ 109 tiếp nhận ống thu hồi 87 kéo dài từ bầu lọc 85 ở bên phải của giá 102.

Giá 102 được tạo ra gồm: tấm đỡ 102a nhờ vậy được lắp cố định vào tấm

đáy 15a của bình chứa nhiên liệu 15; các tấm trên bên trái và phải 102b nằm cách nhau nhau bên phải và trái so với khoảng trống nơi mà bầu lọc 85 được bố trí ở vị trí cách nhau bên dưới từ tấm đỡ 102a, các tấm trên bên trái và phải 102b trải song song với tấm đỡ 102a; và các tấm nối bên trái và phải 102c liên tục từ tấm đỡ 102a ở các phía bên trái và phải và lần lượt được lắp vào các tấm trên tương ứng 102b. Tấm đỡ 102a, tấm nối 102c, và các tấm trên 102b có thể được tạo liền khối, chẳng hạn, bằng cách dập một phần của tấm kim loại. Tại mỗi trong số các tấm trên 102b, lỗ 111 đủ lớn để móc 103b của giá đỡ bầu lọc 98 xỏ qua được tạo ra. Khi móc 103b xỏ vào lỗ 111, bề mặt gài 104 của móc 103b được đưa tiếp xúc bề mặt với bề mặt trên của tấm trên 102b. Bề mặt gài 104 trải xuống dưới và song song với mặt chia DV của thân dạng trụ 86. Điều này ngăn không cho giá đỡ bầu lọc 98 tuột ra khỏi giá 102. Mặt khác, khi ngoại lực được tác động vào các móc 103b ở phía trên của các tấm trên 102b để tới gần nhau, mỗi thân di động 103a xoay quanh đường biên giữa thân di động 103a và thân 99, để khiến các móc 103b tới gần nhau. Điều này cho phép bề mặt gài 104 sẽ được tách ra khỏi bề mặt trên của tấm trên 102b, nhờ vậy móc 103b được kéo xuống dưới từ lỗ 111.

Như được minh họa trên Fig.6, như được thấy trên hình chiếu bằng, vị trí của bầu lọc 85 xếp chồng với phần bơm nhiên liệu 82. Đường ống của bơm nhiên liệu 82 như ống cấp 84a và ống hồi lưu 84b được bố trí ở bên phải (một bên) so với mặt phẳng đối xứng trái phải RL, và đường ống của bầu lọc 85 như ống thu hồi 87 được bố trí ở bên phải (bên kia) so với mặt phẳng đối xứng trái phải RL. Nhờ bầu lọc 85 xếp chồng với khung chính 23 như được thấy trên hình chiếu bằng, bơm nhiên liệu 82 và bầu lọc 85 được tập trung quanh khung chính 23. Nghĩa là, đường ống của bơm nhiên liệu 82 và đường ống của bầu lọc 85 được tập trung.

Dưới đây, phần mô tả sẽ được thực hiện với hoạt động của xe máy 11 theo phương án này của sáng chế. Động cơ 34 đốt cháy nhiên liệu được cấp từ bình

chứa nhiên liệu 15 để tạo ra lực. Để cấp nhiên liệu, bơm nhiên liệu 82 cấp nhiên liệu hướng về cơ cấu phun nhiên liệu 79. Cơ cấu phun nhiên liệu 79 phun nhiên liệu vào trong đường nạp của đầu xi lanh 39. Không khí bên ngoài được lọc bởi bộ lọc không khí 78 thổi vào trong đường nạp. Theo sự phun nhiên liệu, hỗn hợp không khí-nhiên liệu được sinh ra trong đường nạp. Hỗn hợp không khí-nhiên liệu đi vào trong buồng đốt 45 của động cơ 34 nhờ chức năng của xupap nạp. Đáp ứng với sự đốt cháy của hỗn hợp không khí-nhiên liệu, pittông 37 dịch chuyển xuống dưới hướng về trục khuỷu 35. Khi pittông 37 dịch chuyển lên trên, khí xả trong buồng đốt 45 được xả ra từ nhờ chức năng của xupap xả.

Trong bình chứa nhiên liệu 15, việc đốt cháy nhiên liệu tạo ra khí nhiên liệu bay hơi. Khí nhiên liệu bay hơi được hút vào trong ống thu hồi 87 từ đầu nạp 87a của ống thu hồi 87. Từ ống thu hồi 87, khí nhiên liệu bay hơi đi vào trong bầu lọc 85. Khí nhiên liệu bay hơi được tích tụ trong thân dạng trụ 86 nhờ chức năng của than kích hoạt. Do đó, khi lỗ cấp 92 của bình chứa nhiên liệu 15 cũng mở, khí nhiên liệu bay hơi sẽ không lọt ra bên ngoài bình chứa nhiên liệu 15.

Khi van xả khí 93 mở trong khi động cơ 34 đang hoạt động, áp suất âm của đường nạp tác động vào khoảng trống trong thân dạng trụ 86. Đáp ứng với áp suất âm, không khí bên ngoài được dẫn từ ống nạp 96 vào trong khoảng trống trong thân dạng trụ 86. Nhiên liệu bị hấp thụ bởi than kích hoạt được bay hơi bởi hoạt động của không khí bên ngoài. Khí xả được sinh ra trong bầu lọc 85. Khí xả được thoát vào trong đường nạp của đầu xi lanh 39 từ ống xả khí 89. Khí xả được dẫn vào trong buồng đốt 45 dưới dạng được trộn với hỗn hợp không khí-nhiên liệu sinh ra nhờ hoạt động của cơ cấu phun nhiên liệu 79. Vì vậy, khí nhiên liệu bay hơi góp phần vào hoạt động của động cơ 34.

Ở xe máy 11 theo phương án này của sáng chế, bơm nhiên liệu 82 được bố trí bên dưới khung chính 23, trong khi bầu lọc 85 được bố trí cao hơn khung chính

23 và bên dưới bình chứa nhiên liệu 15. Trong khi bơm nhiên liệu 82 được bố trí ra bên ngoài ở phía ngoài của bình chứa nhiên liệu 15, bơm nhiên liệu 82 và bầu lọc 85 được bố trí một cách hiệu quả trong khoảng trống giới hạn. Do bầu lọc 85 được bố trí giữa bình chứa nhiên liệu 15 và bơm nhiên liệu 82, đường ống của bầu lọc 85 sẽ ngắn hơn. Ngoài bầu lọc 85, bơm nhiên liệu bên ngoài 82 được bố trí một cách hiệu quả.

Theo phương án này của sáng chế, khung chính 23 kéo dài về phía sau và xuống dưới từ ống đầu 14 và bao gồm một ống rỗng mà kéo dài xuống dưới từ vùng cong 23a được lắp vào hai khung yên xe bên trái và phải 25. Do đó, bầu lọc 85 được bố trí cao hơn khung chính 23. Bầu lọc 85 được bảo vệ bởi khung chính 23 từ bên dưới.

Các khung yên xe 25 kéo dài về phía sau ở vị trí thấp hơn bầu lọc 85. Vì vậy, nhờ bầu lọc 85 được bố trí ở vị trí cao hơn các khung yên xe 25, tránh được bất kỳ sự vướng nào giữa bầu lọc 85 và các chi tiết khác. Thêm vào đó, theo phương án này của sáng chế, bộ lọc không khí 78 được bố trí ở vị trí bên dưới bầu lọc 85 và thấp hơn các khung yên xe 25. Vì vậy, nhờ bầu lọc 85 được bố trí cao hơn bộ lọc không khí 78, tránh được bất kỳ sự vướng nào giữa bầu lọc 85 và bộ lọc không khí 78.

Theo phương án này của sáng chế, bơm nhiên liệu 82 được bố trí ở vị trí bao quanh bởi khung chính 23, ống nối 77, khối xi lanh 38, và hộp trục khuỷu 36. Như ở xe máy 11 theo phương án này của sáng chế, khi đường trục xi lanh C của khối xi lanh 38 chạy dọc theo khung xuống 24, khoảng trống được tạo ra bên trên hộp trục khuỷu 36 và bên dưới ống nối 77 được lắp trên đầu xi lanh 39 từ phía sau. Nhờ bơm nhiên liệu 82 được bố trí trong khoảng trống, tránh được tăng kích thước của toàn bộ xe máy 11 mặc dù bơm nhiên liệu 82 được lắp ở bên ngoài.

Bầu lọc 85 theo phương án này của sáng chế có dạng cột tròn mà đường trục

tâm của nó Dx được hướng theo hướng từ trước về sau của xe. Bầu lọc 85 kéo dài theo hướng từ trước về sau của xe bám theo khung chính 23. Do đó, trong khi bầu lọc 85 được bố trí giữa bình chứa nhiên liệu 15 và khung chính 23, bình chứa nhiên liệu 15 (cụ thể là tấm đáy 15a) sẽ được tạo dọc theo khung chính 23 và bầu lọc 85. Khi so sánh với trường hợp nơi mà đường trục tâm của bầu lọc kéo dài theo hướng bề rộng xe, hình dạng của bình chứa nhiên liệu 15 được đơn giản hóa càng nhiều càng tốt.

Bình chứa nhiên liệu 15 theo phương án này của sáng chế có phần hốc 107 được tạo lõm lên trên để chứa bầu lọc 85. Bầu lọc 85 được tiếp nhận bởi phần hốc 107 của bình chứa nhiên liệu 15. Do đó, bầu lọc 85 được bảo vệ theo cách có lợi bởi bình chứa nhiên liệu 15.

Trong xe máy 11, đường ống từ bơm nhiên liệu 82 tới bình chứa nhiên liệu 15 (nghĩa là, ống cấp 84a và ống hồi lưu 84b) được bố trí ở bên phải so với mặt phẳng đối xứng trái phải RL, và đường ống từ bầu lọc 85 tới bình chứa nhiên liệu 15 (nghĩa là, ống thu hồi 87) được bố trí ở bên trái so với mặt phẳng đối xứng trái phải RL. Theo cách này, nhờ đường ống của bơm nhiên liệu 82 và đường ống của bầu lọc 84 được phân bố ở các phía bên trái và phải so với bình chứa nhiên liệu 15, độ linh động về cách bố trí được tạo ra cho mỗi một trong số đường ống của bơm nhiên liệu 82 và đường ống của bầu lọc 85.

Theo phương án này của sáng chế, bầu lọc 85 được bố trí ở vị trí nơi mà bình chứa nhiên liệu 15 và yên xe cho người lái 17 xếp chồng nhau. Điều này tạo việc sử dụng hiệu quả khoảng trống tự do và làm ngắn hơn đường ống của bình chứa nhiên liệu 15 và của bầu lọc 85. Thêm vào đó, do bơm nhiên liệu 82 được bố trí ở vị trí nơi mà nó xếp chồng với bầu lọc 85 theo hướng từ trên xuống dưới qua khung chính 23, bơm nhiên liệu 82 và bầu lọc 85 được lắp theo cách nhỏ gọn theo hướng trước sau, và cũng là đường ống cho hệ thống nhiên liệu. Nhờ thân của

bầu lọc 85 nằm cách với nguồn nhiệt của động cơ 34, hơi sinh ra từ lỗ thông không khí của bầu lọc 85 được giảm. Điều này cũng góp phần vào ngăn không cho tăng lên tới mức mà người lái theo cách khác sẽ nghĩ thấy mùi nhiên liệu.

Danh mục các số chỉ dẫn

11 xe kiểu ngồi để chân hai bên (xe máy)

14 ống đầu

15 bình chứa nhiên liệu

17 yên xe cho người lái

23 khung chính

24 khung xuống

25 khung yên xe

34 động cơ

35 trục khuỷu

36 hộp trục khuỷu

37 pittông

38 khối xi lanh

39 đầu xi lanh

42 bộ truyền động

44 xi lanh

77 ống nạp (ống nổi)

78 bộ lọc không khí

82 bơm nhiên liệu

84a đường ống (ống cấp)

84b đường ống (ống hồi lưu)

85 bầu lọc

87 đường ống (ống thu hồi)

107 phân hóc

C đường trục xi lanh

Dx đường trục tâm (của bầu lọc)

Rx đường trục quay (của trục khuỷu)

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

khung chính (23) kéo dài về phía sau và xuống dưới từ ống đầu (14);

bình chứa nhiên liệu (15) che khung chính (23) từ bên trên và được đỡ bởi khung chính (23) để trữ nhiên liệu;

động cơ (34) được bố trí bên dưới khung chính (23) và được lắp vào khung chính (23) để tạo ra lực;

bơm nhiên liệu (82) được bố trí bên dưới khung chính (23) và được lắp với bình chứa nhiên liệu (15) và động cơ (34) để cấp nhiên liệu từ bình chứa nhiên liệu (15) đến động cơ (34);

bầu lọc (85) được bố trí cao hơn khung chính (23) và bên dưới bình chứa nhiên liệu (15) và được lắp với bình chứa nhiên liệu (15) để trữ khí nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình chứa nhiên liệu (15),

khối xi lanh (38) được lắp vào hộp trục khuỷu (36) từ bên trên để tạo ra xi lanh (44) mà dẫn hướng chuyển động tịnh tiến thẳng pittông (37) trên đường trục xi lanh (C) nhô từ hộp trục khuỷu (36); và

ống nạp (77) được gắn vào đầu xi lanh (39) từ phía sau, ống nạp không khí (77) nối bộ lọc không khí (78) to đầu xi lanh (39) được lắp vào khối xi lanh (38), trong đó

bơm nhiên liệu (82) được bố trí ở vị trí bao quanh bởi khung chính (23), ống nạp (77), khối xi lanh (38), và hộp trục khuỷu (36).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó bộ lọc không khí (78) được bố trí thấp hơn khung yên xe (25) kéo dài về phía sau từ khung chính (23) để đỡ yên xe cho người lái từ bên dưới thấp hơn bầu lọc (85).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó bầu lọc (85) có dạng cột tròn mà đường trục tâm của nó (Dx) được hướng theo hướng từ trước về sau của xe .
4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó bình chứa nhiên liệu (15) có phần hốc (107) được tạo lõm lên trên để chứa bầu lọc (85).
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó đường ống (84a, 84b) từ bơm nhiên liệu (82) tới bình chứa nhiên liệu (15) được bố trí ở một bên so với mặt phẳng đối xứng trái phải (RL), và đường ống (87) từ bầu lọc (85) tới bình chứa nhiên liệu (15) được bố trí ở bên kia so với mặt phẳng đối xứng trái phải (RL).
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó bầu lọc (85) được bố trí ở vị trí nơi mà bình chứa nhiên liệu (15) và yên xe cho người lái (17) được đỡ từ bên dưới bởi khung yên xe (25) kéo dài về phía sau từ khung chính (23) xếp chồng nhau.
7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó bơm nhiên liệu (82) được bố trí ở vị trí nơi mà bơm nhiên liệu (82) xếp chồng với bầu lọc (85) như được thấy trên hình chiếu bằng.

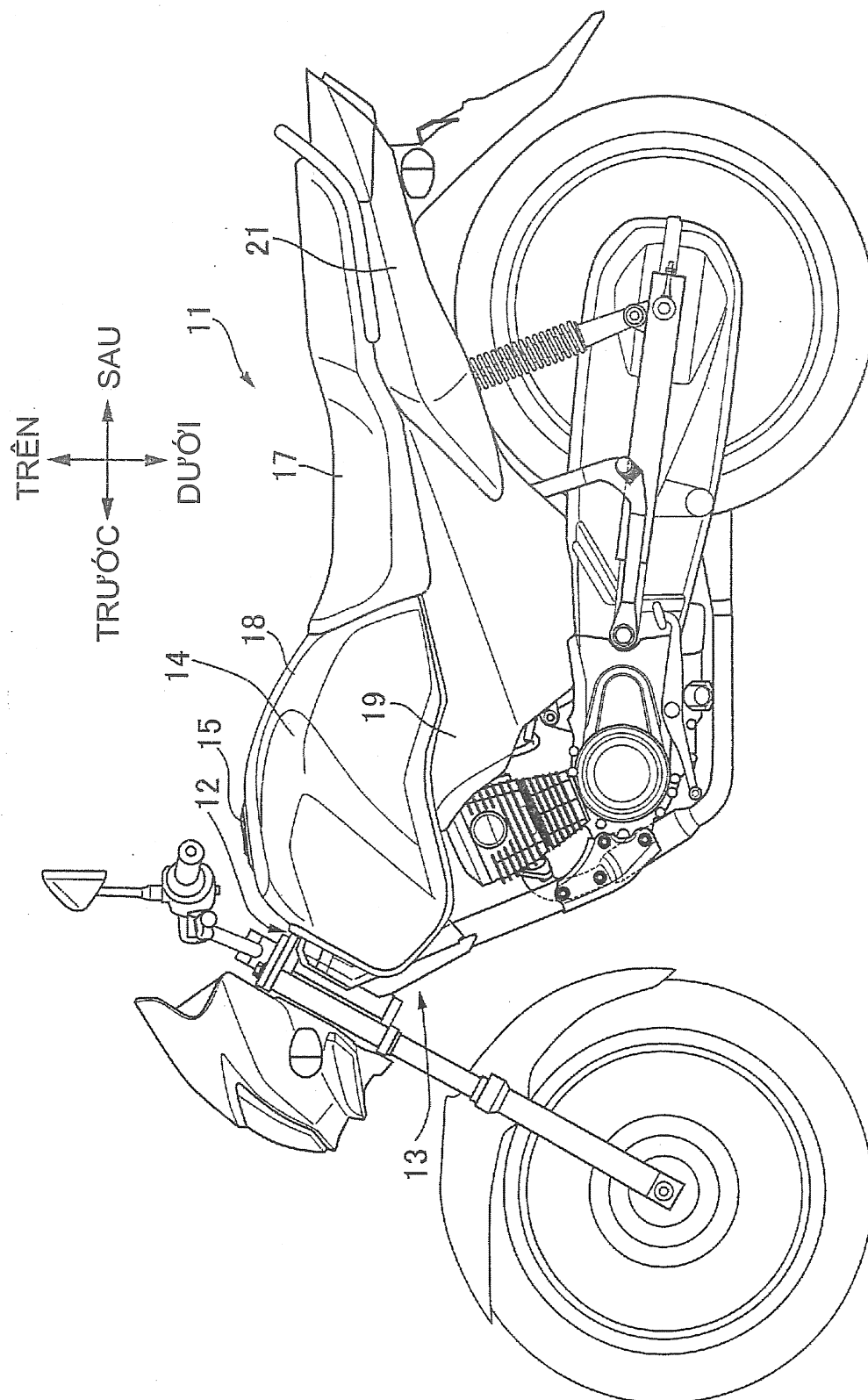


Fig.1

Fig.2

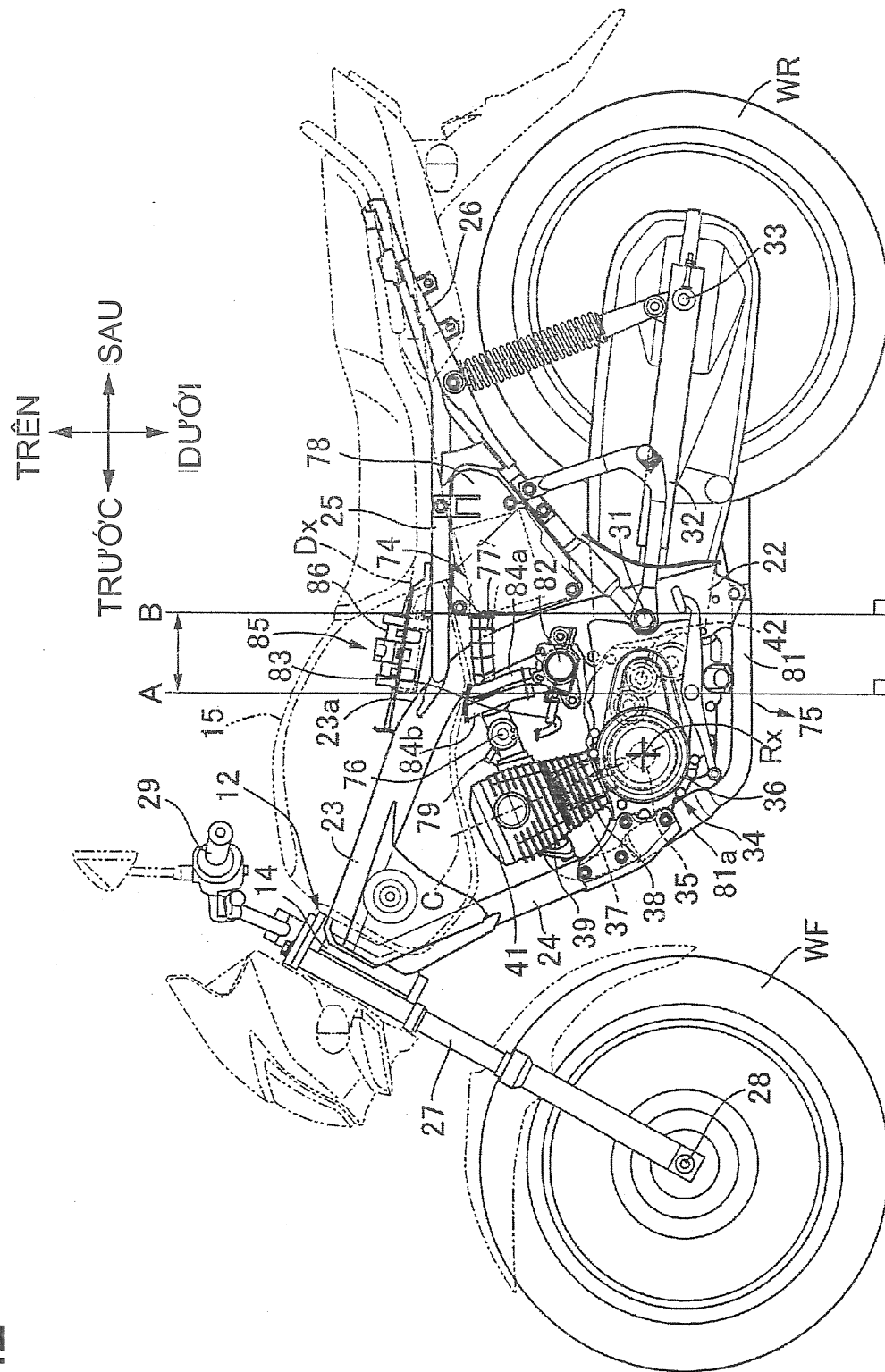


Fig.3

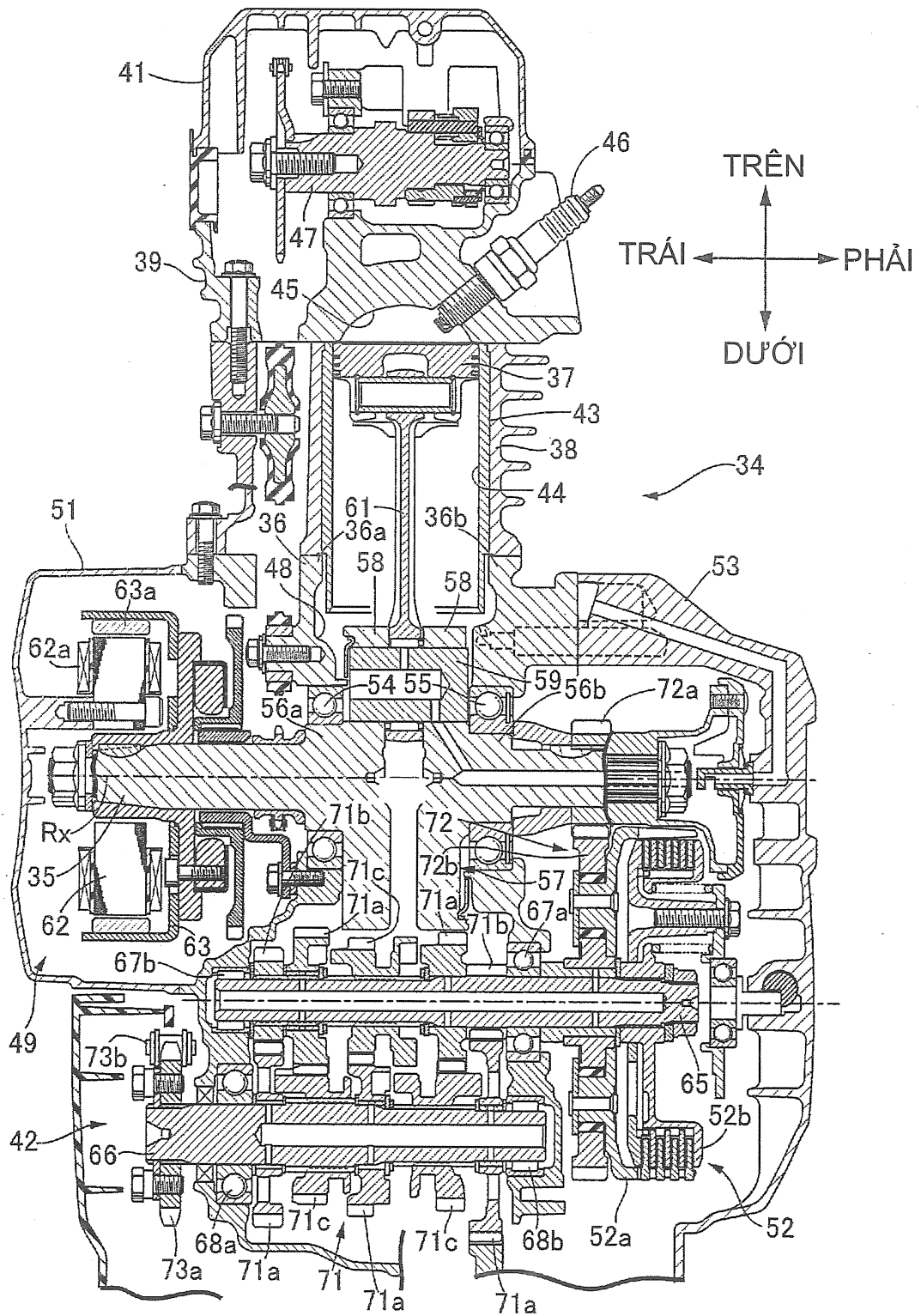
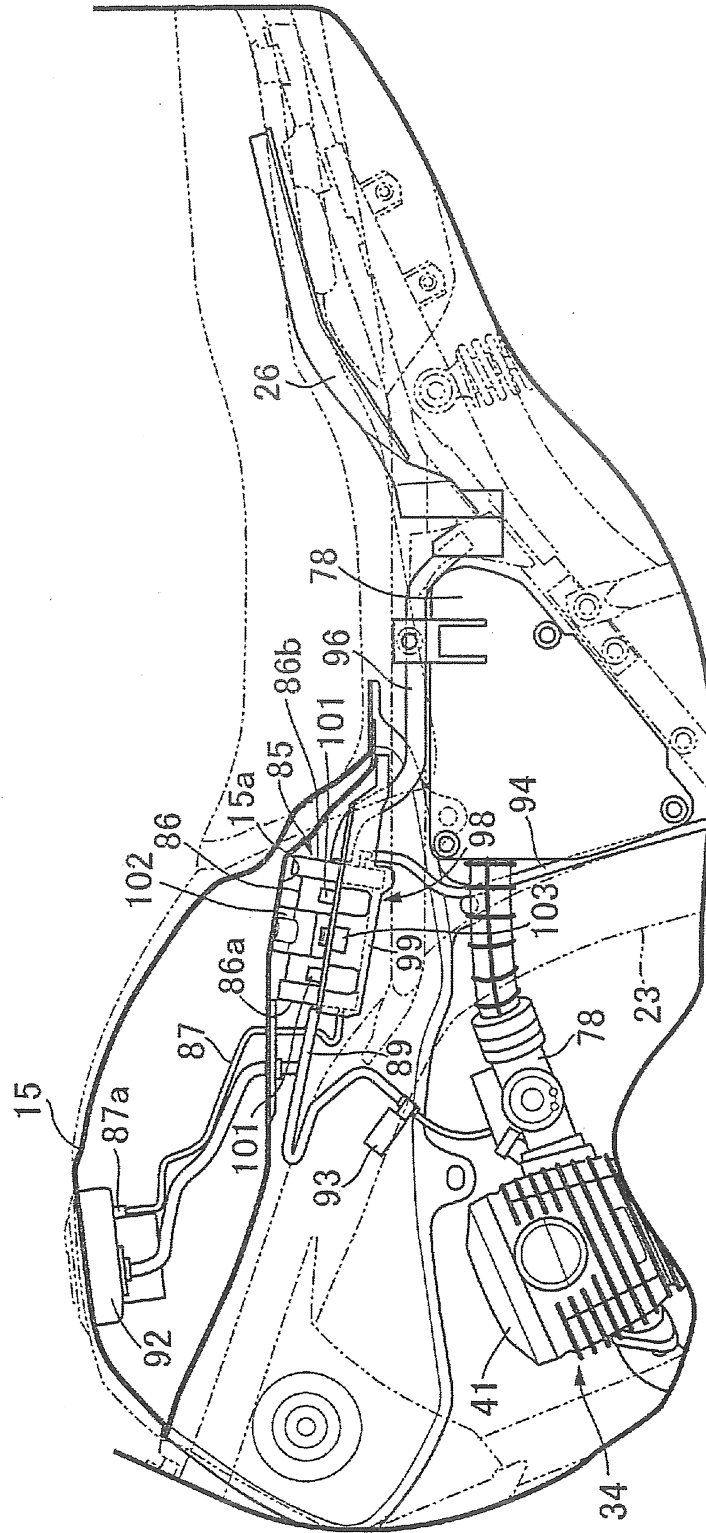


Fig.4



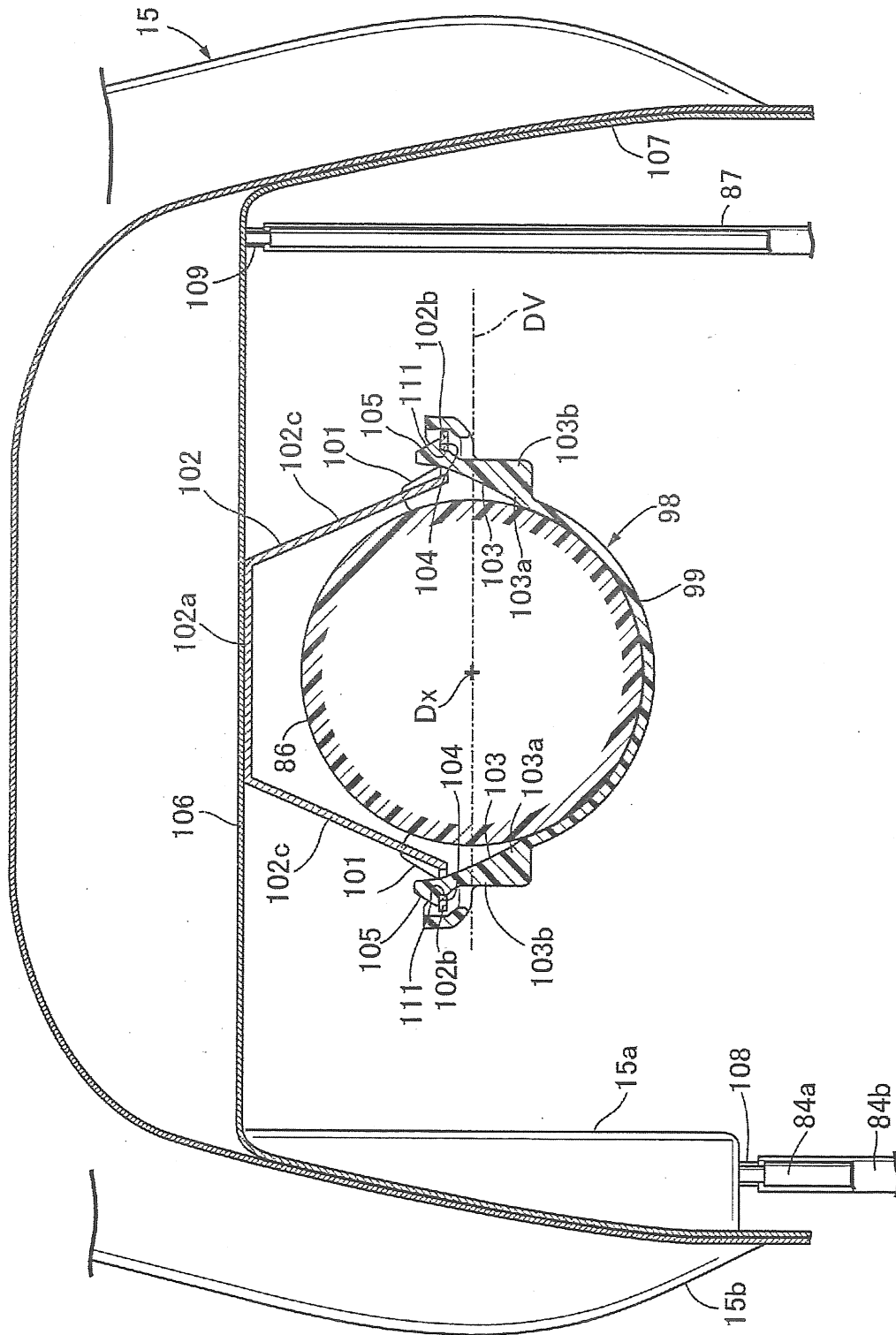


Fig. 5

Fig.6

