



(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) 
1-0019344

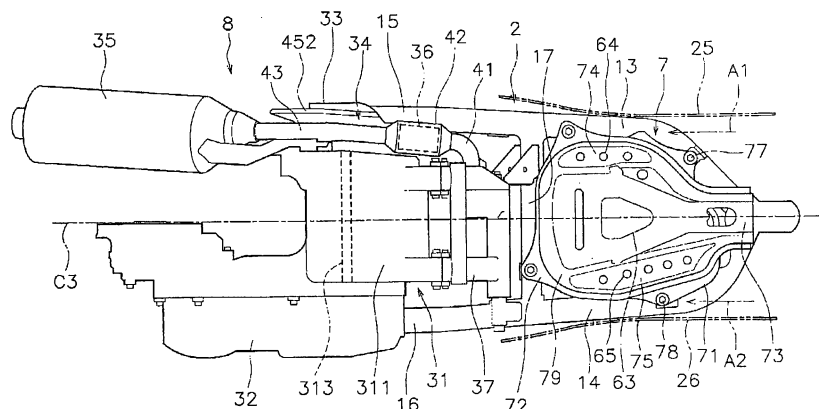
(51)⁷ **B62J 23/00, F01N 13/18**

(13) **B**

(21) 1-2014-04050 (22) 04.12.2014
(30) 2013-258321 13.12.2013 JP
14191468.9 03.11.2014 EP
(45) 25.07.2018 364 (43) 25.06.2015 327
(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan
(72) Toshinori INOMORI (JP), Ryuji INOUE (JP)
(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) **PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU NGỒI CHÂN ĐỂ HAI BÊN**

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó bình nhiên liệu (7) được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng (24). Tấm che thân phương tiện (6) được bố trí phía bên của bình nhiên liệu (7). Hốc (61, 62) đưa gió khi di chuyển tới khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu (7) và tấm che thân phương tiện (6). Ống thoát khí xả thứ nhất (41) được đặt nằm ở phía trước chất xúc tác (36) và được nối vào cửa xả (314). Phần chứa chất xúc tác (42) dùng chứa chất xúc tác (36) được nối vào ống thoát khí xả thứ nhất (41) và kéo dài về phía sau từ ống thoát khí xả thứ nhất (41). Ống thoát khí xả thứ hai (43) được đặt nằm ở phía sau của chất xúc tác (36), được nối vào phần chứa chất xúc tác (42), kéo dài về phía sau từ phần chứa chất xúc tác (42) và được nối vào bộ giảm âm (35). Ống thoát khí xả thứ nhất (41) gồ chồng ít nhất một phần với bình nhiên liệu (7) trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Phần chứa chất xúc tác (42) được bố trí ít nhất một phần về phía sau của khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu (7) và tấm che thân phương tiện (6).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm khung thân phương tiện; yên được đỡ bởi khung thân phương tiện; tấm đế chân phẳng được bố trí phía trước và bên dưới yên; bình nhiên liệu được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng; tấm che thân phương tiện được bố trí phía bên của bình nhiên liệu; và cụm động cơ được bố trí về phía sau của tấm đế chân phẳng và bình nhiên liệu và được đỡ theo cách quay được bởi khung thân phương tiện, trong đó cụm động cơ được đặt nằm ít nhất một phần bên dưới yên, cụm động cơ gồm: động cơ gồm cửa xả, ống thoát khí xả được nối vào cửa xả, bộ giảm âm được nối vào ống thoát khí xả, và chất xúc tác; ống thoát khí xả gồm ống thoát khí xả thứ nhất được đặt nằm ở phía trước chất xúc tác và được nối vào cửa xả, ống thoát khí xả thứ hai được nối vào bộ giảm âm, ống thoát khí xả thứ nhất gồi chông ít nhất một phần với bình nhiên liệu trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Phương tiện giao thông này có thể thu được từ công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số JP 2006-104945 A.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Công bố đơn yêu cầu cấp patent Pháp số FR 2 964 938 A1 bộc lộ phương tiện giao thông với cụm yên được sắp xếp ở phía trước của phương tiện so với cụm bánh sau. Bộ giảm chấn dao động, ví dụ giảm chấn lò xo, được sắp xếp ở phía trước của phương tiện so với cụm bánh sau. Giảm chấn này có phần thanh được chứa trong phần ống theo cách di chuyển được. Giảm chấn được kéo dài theo phương thẳng đứng, từ hình chiếu từ phía bên của phương tiện, với một trong số phần ống hoặc phần thanh được nối theo cách xoay được vào phần vỏ và với một trong số phần ống hoặc phần thanh được nối theo cách xoay được vào cụm bánh. Cụm bánh gồm động cơ và các bánh sau được dẫn động nhờ đồng cơ này. Động cơ gồm xi lanh kéo dài theo hướng về phía trước và ống thoát khí xả kéo dài từ xi lanh nêu trên trong đó bộ chuyển hoá chất xúc tác để làm sạch khí xả được sắp xếp bên trong phần giữa của ống thoát khí xả này.

Nhiều xe máy có kết cấu mà bình nhiên liệu được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng vì các lý do như khả năng cho việc tăng dung tích của hộp chứa vật dụng (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số JP-A-2007-8316).

Mặt khác, đối với các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được đòi hỏi là phải bố trí chất xúc tác để xử lý khí xả ở phía trước đến mức có thể trong phạm vi ống thoát khí xả để nhanh chóng kích hoạt chất xúc tác. Ví dụ, công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số JP-A-2013-36422 mô tả xe máy có chất xúc tác được bố trí ở phía trước của bộ giảm âm.

Hơn nữa, các xe máy, được mô tả trong công bố đơn các số JP-A-2007-8316 và JP-A-2013-36422, lần lượt gồm cụm động cơ gồm động cơ, ống thoát khí xả được nối vào động cơ và bộ giảm âm được nối vào ống thoát khí xả. Cụm động cơ là cụm động cơ kiểu cụm đung đưa và được đỡ theo cách quay được bởi khung thân phương tiện. Cụm động cơ được bố trí bên dưới yên. Tấm đỡ chân phẳng mà người ngồi trên phương tiện để chân của mình trên đó được bố trí bên dưới và phía trước yên. Tấm đỡ chân phẳng được bố trí phía trước cụm động cơ. Khoảng không cần thiết trong trường hợp này được tạo ra một cách chắc chắn cho tấm đỡ chân phẳng được bố trí bên dưới và phía trước yên do kết cấu mà cụm động cơ được bố trí bên dưới yên và được đỡ theo cách quay được bởi khung thân phương tiện.

Nhiệt độ của chất xúc tác trở nên cao hơn so với nhiệt độ của ống thoát khí xả. Hơn nữa, ở một kiểu phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên mà động cơ được bố trí ít nhất một phần bên dưới yên, chất xúc tác càng được bố trí ở phía trước hơn thì chất xúc tác càng được bố trí về phía chân của người điều khiển hơn. Vì vậy, được đòi hỏi là phải xem xét tới sự ảnh hưởng nhiệt của chất xúc tác lên chân của người điều khiển.

Mặt khác, ở kiểu khác của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có tấm đỡ chân phẳng, động cơ được bố trí về phía sau của tấm đỡ chân phẳng. Do đó, khi bình nhiên liệu trong trường hợp này được bố trí bên dưới tấm đỡ chân phẳng, chất xúc tác càng được bố trí ở phía trước hơn thì chất xúc tác càng được bố trí về phía bình nhiên liệu hơn. Vì vậy, cũng được đòi hỏi là phải xem xét sự ảnh hưởng nhiệt của chất xúc tác lên bình nhiên liệu.

Hơn nữa, xét về sự dễ dàng khi lên và xuống khỏi phương tiện của người điều khiển, được ưu tiên là phần đỡ chân của tấm đỡ chân phẳng mở rộng theo phương theo bề rộng của phương tiện và cũng được ưu tiên là được bố trí ở vị trí thấp. Khi bình nhiên liệu trong trường hợp này được bố trí bên dưới tấm đỡ chân phẳng, bình nhiên liệu cần phải mở rộng theo phương theo bề rộng của phương tiện để chắc chắn có dung tích lớn. Do đó, khi

chất xúc tác được đặt nằm ở phía trước, bình nhiên liệu dễ có khả năng bị tác động bởi chất xúc tác.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên kích hoạt nhanh chóng chất xúc tác và làm giảm ảnh hưởng nhiệt của chất xúc tác lên chân của người điều khiển và lên bình nhiên liệu được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án được đưa ra làm ví dụ gồm khung thân phương tiện, yên, tấm đế chân phẳng, bình nhiên liệu, tấm che thân phương tiện, hốc và cụm động cơ. Yên được đỡ bởi khung thân phương tiện. Cần lưu ý rằng, yên có thể được đỡ trực tiếp bởi khung thân phương tiện hoặc theo cách khác, được đỡ gián tiếp bởi khung thân phương tiện qua một bộ phận khác. Tấm đế chân phẳng được bố trí phía trước và phía dưới yên. Bình nhiên liệu được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng. Tấm che thân phương tiện được bố trí phía bên của bình nhiên liệu. Hốc là để đưa gió khi di chuyển tới khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu và tấm che thân phương tiện. Cụm động cơ được bố trí về phía sau của tấm đế chân phẳng và bình nhiên liệu và được đỡ theo cách quay được bởi khung thân phương tiện. Cụm động cơ được đặt nằm ít nhất một phần bên dưới yên. Cụm động cơ gồm động cơ, ống thoát khí xả, bộ giảm âm và chất xúc tác. Động cơ gồm cửa xả. Ống thoát khí xả được nối vào cửa xả. Bộ giảm âm được nối vào ống thoát khí xả. Chất xúc tác được bố trí bên trong ống thoát khí xả. Ống thoát khí xả gồm ống thoát khí xả thứ nhất, phần chứa chất xúc tác và ống thoát khí xả thứ hai. Ống thoát khí xả thứ nhất được đặt nằm ở phía trước chất xúc tác và được nối vào cửa xả. Phần chứa chất xúc tác chứa chất xúc tác được nối vào ống thoát khí xả thứ nhất và kéo dài về phía sau từ ống thoát khí xả thứ nhất. Ống thoát khí xả thứ hai được đặt nằm ở phía sau của chất xúc tác, được nối vào phần chứa chất xúc tác, kéo dài về phía sau từ phần chứa chất xúc tác và được nối vào bộ giảm âm. Ống thoát khí xả thứ nhất gồi chông ít nhất một phần với bình nhiên liệu trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Phần chứa chất xúc tác được bố trí ít nhất một phần về phía sau khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu và tấm che thân phương tiện để cho chất xúc tác có thể được làm nguội bởi gió khi di chuyển thổi giữa bình nhiên liệu và tấm che thân phương tiện trong quá trình di chuyển của phương tiện.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, chất xúc tác được bố trí ở phía trước tới mức có thể trong phạm vi ống thoát khí xả. Do đó, chất xúc tác có thể được kích hoạt nhanh chóng bởi sự gia tăng mạnh mẽ về nhiệt độ của chất xúc tác sau khi khởi động động cơ. Hơn nữa, sau khi kích hoạt, chất xúc tác có thể được làm nguội bởi gió khi di chuyển thổi giữa bình nhiên liệu và tấm che thân phương tiện trong quá trình di chuyển của phương tiện. Do đó, ảnh hưởng nhiệt lên chân của người điều khiển có thể được làm giảm ngay cả khi chất xúc tác được bố trí ở phía trước tới mức có thể trong phạm vi ống thoát khí xả và nhờ đó được bố trí liền kề vị trí bên dưới yên. Hơn nữa, ảnh hưởng nhiệt lên bình nhiên liệu có thể được làm giảm ngay cả khi chất xúc tác được bố trí gần bình nhiên liệu được bố trí bên dưới tấm để chân phẳng.

Trục xi lanh của động cơ được ưu tiên là được bố trí theo phương giao cắt với phương thẳng đứng. Hơn nữa, được ưu tiên là tâm quay của cụm động cơ và phần chứa chất xúc tác được đặt nằm phía dưới trục xi lanh. Hơn thế nữa, được ưu tiên là phần chứa chất xúc tác được bố trí ít nhất một phần về phía sau khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu và tấm che thân phương tiện trong toàn bộ phạm vi quay của phần chứa chất xúc tác. Theo kết cấu này, chất xúc tác có thể luôn được đặt nằm ở vị trí thường xuyên tiếp nhận gió khi di chuyển.

Được ưu tiên là, yên gồm phần yên trước mà người điều khiển có thể ngồi trên đó. Hơn nữa, được ưu tiên là phần chứa chất xúc tác được nằm bên dưới phần yên trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Hơn nữa, được ưu tiên là phần chứa chất xúc tác được để lộ ra ít nhất một phần trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Hơn thế nữa, được ưu tiên là phần chứa chất xúc tác gối chồng với bình nhiên liệu ở phần bên phía trong của phần này trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

Theo kết cấu này, phần chứa chất xúc tác có thể được bố trí gần trục tâm của phương tiện hơn so với khi nó được bố trí toàn bộ ra phía ngoài của bình nhiên liệu theo phương theo bề rộng của phương tiện. Theo đó, ảnh hưởng nhiệt lên chân của người điều khiển có thể được làm giảm khi người điều khiển đặt chân của mình trên mặt đất trong khi phương tiện vẫn đứng thẳng đứng. Mặt khác, phần chứa chất xúc tác được để lộ ra ít nhất một phần trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Do đó, phần bên phía ngoài của chất xúc tác có thể được làm nguội một cách hiệu quả hơn nữa. Ngẫu nhiên là, gió khi di chuyển không có khả năng chạm tới phần bên phía trong của phần chứa chất xúc tác mà gối chồng

với bình nhiên liệu. Tuy nhiên, phần chứa chất xúc tác được làm nguội đầy đủ. Vì vậy, ảnh hưởng nhiệt lên bình nhiên liệu có thể được làm giảm.

Tốt hơn, nếu bình nhiên liệu gồm mặt dốc. Mặt dốc dựng nghiêng ra phía ngoài theo chiều ngang trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Hơn nữa, được ưu tiên là mặt dốc gồ chồng ít nhất một phần với phần chứa chất xúc tác trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Theo kết cấu này, mặt dốc dẫn hướng gió khi di chuyển tới phần chứa chất xúc tác. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác nhờ đó có thể được tăng cường.

Được ưu tiên là, mặt dốc gồ chồng ít nhất một phần với ống thoát khí xả thứ nhất trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Theo kết cấu này, mặt dốc dẫn hướng gió khi di chuyển tới ống thoát khí xả thứ nhất. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Được ưu tiên là, cụm động cơ còn gồm cơ cấu quạt làm mát. Hơn nữa, được ưu tiên là phần chứa chất xúc tác được đặt ít nhất một phần nằm về phía trước tâm quay của cơ cấu quạt làm mát. Theo kết cấu này, chất xúc tác có thể được làm nguội bởi dòng khí được tạo ra bởi cơ cấu quạt làm mát. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Được ưu tiên là, cụm động cơ còn gồm cơ cấu quạt làm mát. Hơn nữa, được ưu tiên là cơ cấu quạt làm mát và phần chứa chất xúc tác được bố trí sang phía bên ở cùng phía so với trục tâm phương tiện giao thông kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện. Theo kết cấu này, chất xúc tác có thể được làm nguội bởi dòng khí được tạo ra bởi cơ cấu quạt làm mát. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Được ưu tiên là, tấm che thân phương tiện kéo dài tới vị trí nằm về phía sau của bình nhiên liệu. Được ưu tiên hơn nữa là, phần chứa chất xúc tác không gồ chồng ít nhất một phần với tấm che thân phương tiện trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Theo kết cấu này, phần chứa chất xúc tác được để lộ ra ít nhất một phần. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Được ưu tiên là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm cơ cấu liên kết. Cơ cấu liên kết nối cụm động cơ và khung thân phương tiện. Hơn nữa, được ưu tiên là phần chứa chất xúc tác được bố trí ít nhất một phần sang phía bên của cơ cấu liên kết. Theo kết cấu này, phần chứa chất xúc tác có thể được bố trí ở phía trước tới mức có

thể và chiều cao thấp nhất so với mặt đất có thể được thiết lập một cách chắc chắn là cao so với khi nó được bố trí bên dưới cơ cấu liên kết.

Được ưu tiên là, phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên còn gồm cơ cấu liên kết. Cơ cấu liên kết nối cụm động cơ và khung thân phương tiện. Hơn nữa, được ưu tiên là phần chứa chất xúc tác được đặt ít nhất một phần nằm về phía sau cơ cấu liên kết trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện. Theo kết cấu này, phần chứa chất xúc tác có thể được bố trí ở phía trước tới mức có thể và chiều cao thấp nhất so với mặt đất có thể được thiết lập một cách chắc chắn là cao so với khi nó được bố trí bên dưới cơ cấu liên kết.

Được ưu tiên là, phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên còn gồm bộ phận bảo vệ. Bộ phận bảo vệ được bố trí bên dưới phần chứa chất xúc tác. Theo kết cấu này, bộ phận bảo vệ có thể bảo vệ phần chứa chất xúc tác khỏi các chương ngại vật như đá chẳng hạn.

Được ưu tiên là, phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên còn gồm cơ cấu liên kết. Cơ cấu liên kết nối cụm động cơ và khung thân phương tiện. Hơn nữa, được ưu tiên là bộ phận bảo vệ được gắn vào cơ cấu liên kết. Theo kết cấu này, bộ phận bảo vệ có thể dễ dàng được bố trí bên dưới phần chứa chất xúc tác.

Được ưu tiên là, bộ phận bảo vệ được gắn vào động cơ. Theo kết cấu này, bộ phận bảo vệ có thể dễ dàng được bố trí bên dưới phần chứa chất xúc tác.

Được ưu tiên là, bộ phận bảo vệ và phần chứa chất xúc tác tạo ra đường dẫn hướng gió, hốc thứ nhất và hốc thứ hai giữa chúng. Hốc thứ nhất được nằm ra phía trước đường dẫn hướng gió và nối thông với không gian bên ngoài. Hốc thứ hai được nằm về phía sau của đường dẫn hướng gió và nối thông với không gian bên ngoài. Theo kết cấu này, gió khi di chuyển thổi vào trong hốc thứ nhất, thổi qua đường dẫn hướng gió và thổi ra khỏi hốc thứ hai. Do đó, chất xúc tác có thể được làm nguội. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Được ưu tiên là, động cơ gồm gờ. Gờ này kéo dài từ động cơ tới một vị trí bên dưới phần chứa chất xúc tác. Theo kết cấu này, gờ có thể bảo vệ phần chứa chất xúc tác khỏi chương ngại vật như đá chẳng hạn.

Được ưu tiên là, cụm động cơ còn gồm cơ cấu quạt làm mát và bộ phận cách nhiệt động cơ. Cơ cấu quạt làm mát được bố trí phía bên của động cơ. Bộ phận cách nhiệt động cơ được bố trí giữa cơ cấu quạt làm mát và phần chứa chất xúc tác. Theo kết cấu này, có thể ngăn chặn được việc nhiệt của chất xúc tác được truyền trực tiếp tới gió làm mát được tạo ra bởi cơ cấu quạt làm mát. Hơn nữa, gió khi di chuyển được dẫn hướng bởi bộ phận cách nhiệt động cơ và nhờ đó hiệu suất làm nguội chất xúc tác có thể được tăng cường.

Được ưu tiên là, cụm động cơ còn gồm bộ phận cách nhiệt động cơ. Bộ phận cách nhiệt động cơ được bố trí giữa động cơ và phần chứa chất xúc tác. Theo kết cấu này, có thể ngăn chặn được việc nhiệt của chất xúc tác được truyền trực tiếp tới động cơ.

Được ưu tiên là, bộ phận cách nhiệt động cơ và phần chứa chất xúc tác tạo ra đường dẫn hướng gió, hốc thứ nhất và hốc thứ hai giữa chúng. Hốc thứ nhất được nằm ra phía trước đường dẫn hướng gió và nối thông với không gian bên ngoài. Hốc thứ hai được nằm về phía sau của đường dẫn hướng gió và nối thông với không gian bên ngoài. Theo kết cấu này, bộ phận cách nhiệt động cơ có thể ngăn chặn việc nhiệt chất xúc tác được truyền trực tiếp tới động cơ. Hơn nữa, gió khi di chuyển thổi vào trong hốc thứ nhất, thổi qua đường dẫn hướng gió và thổi ra khỏi hốc thứ hai. Do đó, chất xúc tác có thể được làm nguội và nhờ đó hiệu suất làm nguội chất xúc tác có thể được tăng cường hơn nữa.

Được ưu tiên là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu. Bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu được bố trí giữa bình nhiên liệu và phần chứa chất xúc tác. Theo kết cấu này, có thể ngăn chặn được việc nhiệt của chất xúc tác được truyền trực tiếp tới bình nhiên liệu.

Được ưu tiên là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm bộ phận dẫn hướng gió. Bộ phận dẫn hướng gió là để dẫn hướng gió khi di chuyển thổi bên dưới bình nhiên liệu để thổi về phía phần chứa chất xúc tác và được bố trí giữa bình nhiên liệu và phần chứa chất xúc tác. Theo kết cấu này, bộ phận dẫn hướng gió dẫn hướng gió khi di chuyển thổi bên dưới bình nhiên liệu để thổi về phía phần chứa chất xúc tác. Do đó, chất xúc tác có thể được làm nguội. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Được ưu tiên là, phần chứa chất xúc tác được đặt ít nhất một phần nằm phía dưới mặt dưới cùng của bình nhiên liệu trong khi cụm động cơ được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó. Theo kết cấu này, phần chứa chất xúc tác được đặt ít nhất một

phần nằm phía dưới mặt dưới cùng của bình nhiên liệu. Do đó, gió khi di chuyển có khả năng tới được phần chứa chất xúc tác và nhờ đó hiệu suất làm nguội chất xúc tác có thể được tăng cường hơn nữa.

Được ưu tiên là, khung thân phương tiện gồm khung dưới. Khung dưới chạy bên dưới tấm đế chân phẳng và kéo dài về phía sau. Hơn nữa, được ưu tiên là phần chứa chất xúc tác được đặt ít nhất một phần nằm bên dưới khung dưới trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Theo kết cấu này, khung dưới dẫn hướng gió khi di chuyển thổi về phía phần chứa chất xúc tác. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo khía cạnh này, chất xúc tác được bố trí ở phía trước tới mức có thể trong phạm vi ống thoát khí xả và do đó, chất xúc tác có thể được kích hoạt nhanh chóng bởi sự gia tăng mạnh mẽ về nhiệt độ của chất xúc tác sau khi khởi động động cơ. Hơn nữa, sau khi kích hoạt, chất xúc tác có thể được làm nguội nhờ gió khi di chuyển thổi giữa bình nhiên liệu và tấm che thân phương tiện trong quá trình di chuyển của phương tiện. Do đó, ảnh hưởng nhiệt lên chân của người điều khiển có thể được làm giảm ngay cả khi chất xúc tác được bố trí ở phía trước tới mức có thể trong phạm vi ống thoát khí xả và nhờ đó được bố trí liền kề vị trí bên dưới yên. Hơn nữa, ảnh hưởng nhiệt lên bình nhiên liệu có thể được làm giảm ngay cả khi chất xúc tác được bố trí ở phía trước tới mức có thể trong phạm vi ống thoát khí xả và nhờ đó được bố trí gần bình nhiên liệu được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên;

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện khung thân phương tiện và cụm động cơ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên;

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ dưới lên thể hiện khung thân phương tiện và cụm động cơ;

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện khung thân phương tiện và cụm động cơ;

FIG.5 là hình vẽ riêng phần nhìn bên phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên;

FIG.6 là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên;

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt thể hiện FIG.6 được cắt dọc theo đường VII-VII;

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện cụm động cơ;

FIG.9 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện tình trạng mà cụm động cơ được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó;

FIG.10 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện tình trạng mà cụm động cơ được nằm ở vị trí cao nhất trong phạm vi quay của nó;

FIG.11 là hình vẽ riêng phần nhìn từ trước thể hiện khung thân phương tiện và cụm động cơ;

FIG.12 là hình vẽ riêng phần thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ nhất;

FIG.13 là hình vẽ riêng phần thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ hai;

FIG.14 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bộ phận bảo vệ và phần chứa chất xúc tác theo một phương án cải biến khác nữa của phương án cải biến thứ nhất hoặc thứ hai;

FIG.15 là hình vẽ riêng phần thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ tư;

FIG.16 là hình vẽ riêng phần thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ năm;

FIG.17 là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ sáu;

FIG.18 là hình vẽ riêng phần thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ bảy;

FIG.19 là hình vẽ riêng phần thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ tám;

FIG.20 là hình vẽ riêng phần thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ chín;

FIG.21 là hình vẽ riêng phần thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ mười;

FIG.22 là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ mười một; và

FIG.23 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ mười một.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án được đưa ra làm ví dụ sẽ được giải thích dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được đưa ra làm ví dụ. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 là xe máy kiểu scutor. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân phương tiện 2, càng trước 3, bánh trước 4, yên 5, tấm che thân phương tiện 6, bình nhiên liệu 7, cụm động cơ 8 và bánh sau 9. Cần lưu ý rằng, theo phương án được đưa ra làm ví dụ này, các thuật ngữ chỉ hướng “trước”, “sau”, “phải” và “trái” và các thuật ngữ liên quan của chúng dùng để chỉ các hướng được nhìn từ người điều khiển ngồi trên yên 5.

Khung thân phương tiện 2 gồm ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Càng trước 3 được đỡ theo cách xoay được bởi ống cổ 11. Tay lái 10 được gắn vào phần trên của càng trước 3. Bánh trước 4 được đỡ theo cách quay được bởi phần dưới của càng trước 3. Khung đi xuống 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện khung thân phương tiện 2 và cụm động cơ 8. FIG.3 là hình vẽ nhìn từ dưới lên thể hiện khung thân phương tiện 2 và cụm động cơ 8. FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện khung thân phương tiện 2 và cụm động cơ 8. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.4, khung thân phương tiện 2 gồm khung dưới thứ nhất 13, khung dưới thứ hai 14, khung sau thứ nhất 15 và khung sau thứ hai 16.

Khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14 được nối vào phần dưới của khung đi xuống 12 và kéo dài về phía sau từ đó. Khi được mô tả chi tiết, khung dưới thứ nhất 13 dựng lên chéch về phía sau. Khung dưới thứ hai 14 dựng chéch xuống về phía sau. Khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14 được bố trí cách nhau theo phương theo

bề rộng của phương tiện. Theo phương án được đưa ra làm ví dụ này, khung dưới thứ nhất 13 là khung bên phải trong số các khung dưới, trong khi đó khung dưới thứ hai 14 là khung bên trái trong số các khung dưới. Phần nối giữa khung dưới thứ nhất 13 và khung đi xuống 12 được đặt nằm phía dưới giữa khung dưới thứ hai 14 và khung đi xuống 12.

Khung sau thứ nhất 15 được nối vào phần sau của khung dưới thứ nhất 13 và kéo dài từ đó chếch lên phía trên ra phía sau. Khung sau thứ hai 16 được nối vào phần sau của khung dưới thứ hai 14 và kéo dài từ đó chếch lên phía trên ra phía sau. Theo phương án được đưa ra làm ví dụ này, khung sau thứ nhất 15 là khung bên phải trong số các khung sau, trong khi đó khung sau thứ hai 16 là khung bên trái trong số các khung sau.

Cần lưu ý rằng một phần hoặc toàn bộ ống cổ 11, khung đi xuống 12, các khung dưới 13 và 14, và các khung sau 15 và 16 có thể được tạo ra dưới dạng bộ phận liền khối. Theo cách khác, một phần hoặc toàn bộ ống cổ 11, khung đi xuống 12, các khung dưới 13 và 14, và các khung sau 15 và 16 có thể được tạo ra dưới dạng các bộ phận tách biệt được nối vào nhau bằng phương pháp cố định như hàn chẳng hạn.

Như được thể hiện trên FIG.3, khung thân phương tiện 2 gồm khung nối thứ nhất 17. Khung nối thứ nhất 17 kéo dài theo phương theo bề rộng của phương tiện. Khung nối thứ nhất 17 được nối cầu giữa khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14. Do đó, khung nối thứ nhất 17 nối khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14. Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.4, khung thân phương tiện 2 gồm khung nối thứ hai 18. Khung nối thứ hai 18 được nối cầu giữa khung sau thứ nhất 15 và khung sau thứ hai 16. Do đó, khung nối thứ hai 18 nối khung sau thứ nhất 15 và khung sau thứ hai 16.

Như được thể hiện trên FIG.1, yên 5 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2. Khi được mô tả chi tiết, phần chứa 27 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2 và rồi phần này lại đỡ yên 5. Yên 5 được bố trí trên khung sau thứ nhất 15 và khung sau thứ hai 16. Yên 5 gồm phần yên trước 5a và phần yên sau 5b. Phần yên trước 5a là phần mà người điều khiển ngồi trên đó. Phần yên sau 5b được đặt nằm về phía sau phần yên trước 5a. Mặt trên cùng của phần yên sau 5b được nằm bên trên mặt trên cùng của phần yên trước 5a. Cần lưu ý rằng, phần yên trước 5a và phần yên sau 5b không nhất thiết phải được tách riêng nhau một cách rõ ràng. Mặt trên cùng của phần yên sau 5b có thể được liên tục với mặt trên cùng của phần yên trước 5a để tạo ra mặt phẳng không bậc. Theo kết cấu này, phần

yên trước có thể là nửa trước của toàn bộ độ dài theo chiều dọc của yên 5. Khi yên 5 theo cách khác có bậc, phần yên trước có thể là phần được đặt nằm ra phía trước bậc.

Tấm che thân phương tiện 6 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2. Tấm che thân phương tiện 6 gồm tấm che trước 21, tấm che dưới 22 và tấm che sau 23. Tấm che trước 21 che phần xung quanh của ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Tấm che dưới 22 che phần xung quanh của khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14.

Khi được mô tả chi tiết, tấm che dưới 22 gồm tấm đế chân phẳng 24. Tấm đế chân phẳng 24 là mặt trên cùng của tấm che dưới 22. Tấm đế chân phẳng 24 được bố trí phía dưới và phía trước yên 5. Tấm đế chân phẳng 24 được bố trí trên khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14. Khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14 chạy bên dưới tấm đế chân phẳng 24 và kéo dài về phía sau. Tấm đế chân phẳng 24 có hình dạng phẳng.

Cần lưu ý rằng, cách diễn tả “tấm đế chân phẳng 24 phẳng” có nghĩa là tấm đế chân phẳng 24 là phẳng theo phương theo bề rộng của phương tiện và không gồm phần lồi, mà nhờ phần này khoảng không dùng bố trí một phần của khung thân phương tiện 2 được tạo ra ở đó, ở phần giữa của nó theo phương theo bề rộng của phương tiện. Theo cách khác, cách diễn tả “tấm đế chân phẳng 24 phẳng” có nghĩa là tấm đế chân phẳng 24 đủ phẳng để cho phép người điều khiển để chân của mình trên phần bất kỳ của tấm đế chân phẳng 24. Do đó, tấm đế chân phẳng 24 ở đây có thể có, ví dụ, các phần lồi lõm để cho mục đích chống trượt chẳng hạn.

FIG.5 là hình vẽ riêng phần nhìn bên phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. FIG.6 là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như được thể hiện trên FIG.5 và FIG.6, tấm che dưới 22 gồm tấm che dưới phía bên thứ nhất 25, tấm che dưới phía bên thứ hai 26 và tấm che dưới ở giữa 29. Tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 được bố trí sang phía bên ở một phía của bình nhiên liệu 7, trong khi đó tấm che dưới phía bên thứ hai 26 được bố trí sang phía bên ở phía còn lại của bình nhiên liệu 7. Theo phương án được đưa ra làm ví dụ này, tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 được bố trí ở bên phải của bình nhiên liệu 7, trong khi đó tấm che dưới phía bên thứ hai 26 được bố trí ở bên trái của bình nhiên liệu 7. Tấm che dưới ở giữa 29 được bố trí giữa tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 và tấm che dưới phía

bên thứ hai 26. Cần lưu ý rằng, trên FIG.6, chỉ đường bao ngoài của tấm che dưới ở giữa 29 được minh hoạ bằng các đường đứt nét hai chấm để cho dễ hiểu.

Tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 che phía bên khung dưới thứ nhất 13. Tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 được bố trí ở bên phải của khung dưới thứ nhất 13. Tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 kéo dài tới vị trí nằm về phía sau của bình nhiên liệu 7. Cần lưu ý rằng tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 chỉ cần được bố trí một phần sang phía bên của bình nhiên liệu 7. Tấm che dưới phía bên thứ hai 26 che phía bên khung dưới thứ hai 14. Tấm che dưới phía bên thứ hai 26 được bố trí ở bên trái của khung dưới thứ hai 14.

Như được thể hiện trên FIG.1, tấm che sau 23 được bố trí bên dưới yên 5 và che phần xung quanh của khoảng không được tạo ra bên dưới yên 5. Phần trước 23a của tấm che sau 23 kéo dài lên phía trên từ đầu sau của tấm đế chân phẳng 24. Phần bên 23b của tấm che sau 23 che phía bên khoảng không được tạo ra bên dưới yên 5. Cần lưu ý rằng, phần chứa 27 được bố trí bên dưới yên 5. Phần chứa 27 được đặt nằm trên cụm động cơ 8.

Bình nhiên liệu 7 được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng 24. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.4, bình nhiên liệu 7 gồm thân bình nhiên liệu 71 và tấm che bình nhiên liệu 79. Thân bình nhiên liệu 71 có khoảng không bên trong để chứa nhiên liệu. Thân bình nhiên liệu 71 được bố trí giữa khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14. Thân bình nhiên liệu 71 được bố trí phía trước khung nối thứ nhất 17. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, thân bình nhiên liệu 71 gối chồng với khung dưới thứ nhất 13. Thân bình nhiên liệu 71 gồm phần gắn bình thứ nhất 77 và phần gắn bình thứ hai 78. Thân bình nhiên liệu 71 được gắn ở phần gắn bình thứ nhất 77 vào khung dưới thứ nhất 13. Thân bình nhiên liệu 71 được gắn ở phần gắn bình thứ hai 78 vào khung dưới thứ hai 14.

Tấm che bình nhiên liệu 79 được bố trí bên dưới thân bình nhiên liệu 71. Tấm che bình nhiên liệu 79 gồm phần gắn tấm che thứ nhất 72 và phần gắn tấm che thứ hai 73. Phần gắn tấm che thứ nhất 72 có hình dạng mặt bích. Phần gắn tấm che thứ nhất 72 được gắn vào khung dưới thứ nhất 13, khung dưới thứ hai 14 và khung nối thứ nhất 17. Đỉnh của phần gắn tấm che thứ hai 73 được gắn vào đầu dưới của khung đi xuống 12.

Tấm che dưới ở giữa 29 được đề cập trên đây không được bố trí bên dưới tấm che bình nhiên liệu 79. Cụ thể là, tấm che dưới ở giữa 29 được bố trí phía trước tấm che bình nhiên liệu 79. Mặt dưới cùng của tấm che bình nhiên liệu 79 được đặt nằm phía dưới tấm

che dưới ở giữa 29. Nói cách khác, mặt dưới cùng của bình nhiên liệu 7 được đặt nằm phía dưới tấm che dưới ở giữa 29.

Tấm che bình nhiên liệu 79 gồm mặt dốc thứ nhất 74 và mặt dốc thứ hai 75. Mặt dốc thứ nhất 74 và mặt dốc thứ hai 75 dựng nghiêng ra phía ngoài theo chiều ngang trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Khi được mô tả chi tiết, mặt dốc thứ nhất 74 là phần bên phải của mặt dưới cùng của tấm che bình nhiên liệu 79. Mặt dốc thứ nhất 74 dựng nghiêng sang phải. Mặt dốc thứ hai 75 là phần bên trái của mặt dưới cùng của tấm che bình nhiên liệu 79. Mặt dốc thứ hai 75 dựng nghiêng sang trái. Mặt dốc thứ nhất 74 và mặt dốc thứ hai 75 được đặt nằm phía dưới phần gắn tấm che thứ nhất 72. Mặt dốc thứ nhất 74 được đặt nằm phía dưới khung dưới thứ nhất 13. Mặt dốc thứ hai 75 được đặt nằm phía dưới khung dưới thứ hai 14.

Như được thể hiện trên FIG.4, cửa nạp nhiên liệu 76 được nối vào thân bình nhiên liệu 71. Cửa nạp nhiên liệu 76 là cửa mà ống nhiên liệu được lắp khớp vào để cấp nhiên liệu vào thân bình nhiên liệu 71. Cửa nạp nhiên liệu 76 nhô lên từ thân bình nhiên liệu 71. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, cửa nạp nhiên liệu 76 được đặt nằm bên dưới khung dưới thứ hai 14. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, cửa nạp nhiên liệu 76 được đặt nằm gần như ở cùng độ cao như phần nối giữa khung dưới thứ nhất 13 và khung đi xuống 12.

Như được thể hiện trên FIG.6, tấm che dưới 22 không được bố trí bên dưới ít nhất một phần của bình nhiên liệu 7. Do đó, các khoảng hở được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới 22. FIG.7 là hình vẽ mặt cắt thể hiện FIG.6 được cắt dọc theo đường VII-VII. Như được thể hiện trên FIG.7, khoảng hở 61 (sau đây gọi là “hốc thứ nhất 61”) được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ nhất 25. Mặt khác, khoảng hở 62 (sau đây gọi là “hốc thứ hai 62”) được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ hai 26. Hốc thứ nhất 61 và hốc thứ hai 62 đưa gió khi di chuyển tới khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che thân phương tiện 6.

Hơn nữa, tấm che bình nhiên liệu 79 gồm hốc thứ ba 63. Hốc thứ ba 63 được tạo hốc ở phần giữa của tấm che bình nhiên liệu 79 theo phương theo bề rộng của phương tiện. Hơn nữa, tấm che bình nhiên liệu 79 gồm ít nhất một hốc thứ tư 64 và ít nhất một hốc thứ năm 65. Hốc thứ tư 64 được tạo hốc ở mặt dốc thứ nhất 74. Hốc thứ năm 65 được tạo hốc ở mặt dốc thứ hai 75. Các hốc từ thứ ba 63 tới thứ năm 65 đưa gió khi di chuyển tới

khoảng không nằm giữa thân bình nhiên liệu 71 và tấm che bình nhiên liệu 79. Gió khi di chuyển được đưa tới khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che thân phươg tiện 6 qua khoảng không nằm giữa thân bình nhiên liệu 71 và tấm che bình nhiên liệu 79.

Như được mô tả trên đây, gió khi di chuyển được đưa qua các hốc từ thứ nhất 61 tới thứ năm 65 và theo đó được đưa tới khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 như được thể hiện trên FIG.3 (xem mũi tên nét đứt A1 trên FIG.3). Theo cách tương tự, gió khi di chuyển được đưa tới khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ hai 26 (xem mũi tên nét đứt A2 trên FIG.3).

Như được thể hiện trên FIG.1, cụm động cơ 8 được bố trí về phía sau của tấm đế chân phẳng 24 và bình nhiên liệu 7. Cụm động cơ 8 là kiểu cụm đưng đưa và được đỡ theo cách quay được bởi khung thân phươg tiện 2. Cụm động cơ 8 được đặt nằm bên dưới yên 5. Cụm động cơ 8 đỡ bánh sau 9 ở trạng thái quay được. Cụm động cơ 8 gồm động cơ 31, bộ truyền động 32, cơ cấu quạt làm mát 33, ống thoát khí xả 34, bộ giảm âm 35 và chất xúc tác 36.

Động cơ 31 là động cơ được làm mát bằng không khí. Động cơ 31 được bố trí bên dưới yên 5. FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện cụm động cơ 8. Động cơ 31 gồm cacte 311 và xi lanh 312. Cacte 311 chứa trục khuỷu 313. Trục quay của trục khuỷu 313 kéo dài theo phươg theo bề rộng của phươg tiện. Như được thể hiện trên FIG.2, xi lanh 312 được bố trí phía trước cacte 311. Xi lanh 312 được bố trí giữa khung sau thứ nhất 15 và khung sau thứ hai 16 và nhô ra không hoàn toàn về phía trước khung sau thứ nhất 15 và khung sau thứ hai 16. Trục xi lanh Ax1, là trục tâm của xi lanh 312, được bố trí theo phươg giao cắt với phươg thẳng đứng. Khi được mô tả chi tiết, trục xi lanh Ax1 của xi lanh 312 dựng nghiêng chếch ra phía trước.

Như được thể hiện trên FIG.2, cụm động cơ 8 được nối vào khung thân phươg tiện 2 qua cơ cấu liên kết 37. Cụm động cơ 8 được bố trí để có thể quay được quanh tâm quay C1 nằm ở phần nối giữa cơ cấu liên kết 37 và khung thân phươg tiện 2. Tâm quay C1 được đặt nằm phía dưới trục xi lanh Ax1.

Bộ truyền động 32 được bố trí sang phía bên ở một phía của cacte 311, trong khi đó cơ cấu quạt làm mát 33 được bố trí sang phía bên ở phía còn lại của cacte 311. Theo phươg án được đưa ra làm ví dụ này, bộ truyền động 32 được bố trí ở bên trái của cacte

311, trong khi đó cơ cấu quạt làm mát 33 được bố trí ở bên phải của cacte 311. Bộ truyền động 32 kéo dài về phía sau từ vị trí nằm phía bên của cacte 311 và đỡ bánh sau 9.

Cơ cấu quạt làm mát 33 được tạo kết cấu để tạo ra dòng không khí dùng làm mát động cơ 31. Cơ cấu quạt làm mát 33 làm mát động cơ 31 nhờ việc tạo ra dòng không khí thổi ở vùng xung quanh của động cơ 31. Cơ cấu quạt làm mát 33 được bố trí về phía sau tấm che dưới phía bên thứ nhất 25. Cơ cấu quạt làm mát 33 được bố trí về phía sau khung sau thứ nhất 15. Cơ cấu quạt làm mát 33 gồm tấm che quạt 45 và quạt làm mát 46.

Tấm che quạt 45 che phía bên quạt làm mát 46. Quạt làm mát 46 được bố trí để có thể quay được quanh tâm quay C2. Tấm che quạt 45 gồm phần lưới 451 và phần che ống thoát khí xả 452. Phần lưới 451 được bố trí ở vị trí đối diện quạt làm mát 46. Phần che ống thoát khí xả 452 che phía bên một phần của ống thoát khí xả 34.

Như được thể hiện trên FIG.2, xi lanh 312 gồm cửa xả 314 và cửa nạp 315. Cửa xả 314 được đặt nằm phía dưới cửa nạp 315. Ống thoát khí xả 34 được nối vào cửa xả 314. Bộ giảm âm 35 được nối vào ống thoát khí xả 34. Bộ giảm âm 35 được bố trí về phía sau của xi lanh 312. Bộ giảm âm 35 được bố trí phía bên của bánh sau 9 và gối chông với bánh sau 9 trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Theo phương án được đưa ra làm ví dụ này, bộ giảm âm 35 được bố trí ở bên phải của bánh sau 9. Chất xúc tác 36 được bố trí bên trong ống thoát khí xả 34.

Ống thoát khí xả 34 gồm ống thoát khí xả thứ nhất 41, phần chứa chất xúc tác 42 và ống thoát khí xả thứ hai 43. Ống thoát khí xả thứ nhất 41 là phần được đặt nằm ở phía trước chất xúc tác 36 theo dòng của khí xả bên trong ống thoát khí xả 34 và được nối vào cửa xả 314. Cửa xả 314 được bố trí trên mặt bên của xi lanh 312. Ống thoát khí xả thứ nhất 41 nhô xuống phía dưới từ cửa xả 314 và uốn cong về phía sau. Ống thoát khí xả thứ nhất 41 được bố trí để chạy ở phía bên của cơ cấu liên kết 37.

Phần chứa chất xúc tác 42 chứa chất xúc tác 36. Đường kính ngoài của phần chứa chất xúc tác 42 lớn hơn so với đường kính ngoài của ống thoát khí xả thứ nhất 41. Hơn nữa, đường kính ngoài của phần chứa chất xúc tác 42 lớn hơn so với đường kính ngoài của ống thoát khí xả thứ hai 43. Phần chứa chất xúc tác 42 được nối vào ống thoát khí xả thứ nhất 41 và kéo dài về phía sau. Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm phía dưới trục xi lanh Ax1. Như được thể hiện trên các hình vẽ FIG.4 và FIG.7, phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí một phần về phía sau của khoảng không được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và

tấm che dưới phía bên thứ nhất 25. Cần lưu ý rằng, trên FIG.4, đường đứt nét hai chấm minh hoạ một phần của mép sau của tấm che dưới phía bên thứ nhất 25. Trên FIG.7, các đường đứt nét hai chấm minh hoạ đường bao ngoài của phần chứa chất xúc tác 42 và đường bao ngoài của chất xúc tác 36, cả hai được cắt dọc theo phần đầu trước của chất xúc tác 36.

Ống thoát khí xả thứ hai 43 là phần được đặt nằm ở phía sau của chất xúc tác 36. Ống thoát khí xả thứ hai 43 được nối vào phần chứa chất xúc tác 42 và kéo dài về phía sau từ đầu sau của phần chứa chất xúc tác 42. Ống thoát khí xả thứ hai 43 được bố trí giữa phần chứa chất xúc tác 42 và bộ giảm âm 35 và được nối vào bộ giảm âm 35.

Như được thể hiện trên FIG.5, phần chứa chất xúc tác 42 không gối chồng với tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Do đó, phần chứa chất xúc tác 42 được để lộ hoàn toàn ra phía ngoài trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Tấm che bên thứ nhất 25 gồm phần lõm 251 được tạo ra bằng cách tạo lõm về phía trước phần sau của nó. Phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí về phía sau của phần lõm 251 trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

Phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí một phần sang phía bên của cơ cấu liên kết 37. Do đó, phần chứa chất xúc tác 42 gối chồng một phần với cơ cấu liên kết 37 trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

Phần chứa chất xúc tác 42 gối chồng với phần yên trước 5a theo hướng trước-sau của phương tiện. Nói cách khác, phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm bên dưới phần yên trước 5a trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm về phía sau của đầu trước của phần yên trước 5a. Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm ra phía trước đầu sau của phần yên trước 5a. Phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí sang phía bên của động cơ 31. Khi được mô tả chi tiết, phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí sang phía bên của cacte 311. Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm ra phía trước tâm quay C2 của cơ cấu quạt làm mát 33. Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm phía dưới tâm quay C2 của cơ cấu quạt làm mát 33.

Cơ cấu quạt làm mát 33 và phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí sang phía bên ở cùng phía so với trục tâm phương tiện giao thông C3 kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện. Theo phương án được đưa ra làm ví dụ này, cơ cấu quạt làm mát 33 và phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí ở bên phải của trục tâm phương tiện giao thông C3 kéo

dài theo hướng trước-sau của phương tiện. Phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí một phần bên dưới cơ cấu quạt làm mát 33. Ống thoát khí xả thứ hai 43 được bố trí để chạy bên dưới cơ cấu quạt làm mát 33. Phần chứa chất xúc tác 42 gói chồng một phần với khung sau thứ nhất 15 trên hình chiếu từ dưới của phương tiện. Phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí một phần nằm vào phía trong của khung sau thứ nhất 15 theo phương theo bề rộng của phương tiện. Phần chứa chất xúc tác 42 cũng được bố trí một phần nằm vào phía trong của khung dưới thứ nhất 13 theo phương theo bề rộng của phương tiện.

Cần lưu ý rằng theo phương án được đưa ra làm ví dụ này, cách diễn tả “vào phía trong theo phương theo bề rộng của phương tiện” có nghĩa là hướng về phía trục tâm phương tiện giao thông C3 đi qua tâm phương tiện theo phương theo bề rộng của phương tiện và kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện. Ngược lại, cách diễn tả “ra phía ngoài theo phương theo bề rộng của phương tiện” có nghĩa là hướng ngược với hướng được chỉ ra bằng cách diễn tả “vào phía trong theo phương theo bề rộng của phương tiện”. Nói cách khác, cách diễn tả “ra phía ngoài theo phương theo bề rộng của phương tiện” có nghĩa là hướng ra xa trục tâm phương tiện giao thông C3 đi qua tâm phương tiện theo phương theo bề rộng của phương tiện và kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.4, ống thoát khí xả thứ nhất 41 gói chồng một phần với bình nhiên liệu 7 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Mặt dốc thứ nhất 74 gói chồng một phần với phần chứa chất xúc tác 42 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Phần bên phía trong của phần chứa chất xúc tác 42 gói chồng với bình nhiên liệu 7 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm bên dưới khung dưới thứ nhất 13 trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

Cần lưu ý rằng, cách sắp xếp vị trí được đề cập trên đây của các bộ phận (ví dụ, phần chứa chất xúc tác 42) tạo nên cụm động cơ 8 chỉ cần được thiết lập ít nhất một phần trong phạm vi quay của cụm động cơ 8. Ví dụ, cách sắp xếp vị trí được đề cập trên đây của các bộ phận (ví dụ, phần chứa chất xúc tác 42) tạo nên cụm động cơ 8 cho thấy một cách bố trí được tạo nên ở tình trạng mà phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 vẫn dựng đứng mà không có người điều khiển ngồi trên đó trong khi bánh trước 4 và bánh sau 9 tiếp xúc với mặt đất nằm ngang.

FIG.9 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó. FIG.10 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện tình trạng mà

cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí cao nhất trong phạm vi quay của nó. FIG.11 là hình vẽ riêng phần nhìn từ trước thể hiện khung thân phương tiện 2 và cụm động cơ 8. Trên FIG.11, các đường liền nét minh họa phần chứa chất xúc tác 42 ở tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó, trong khi đó các đường đứt nét hai chấm minh họa phần chứa chất xúc tác 42 ở tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí cao nhất trong phạm vi quay của nó.

Phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí một phần nằm bên trên đầu sau của phần dưới cùng của tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trong cả tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó và tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí cao nhất trong phạm vi quay của nó. Do đó, phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí một phần về phía sau của khoảng không được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trong cả tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó và tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí cao nhất trong phạm vi quay của nó. Nói cách khác, phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí một phần về phía sau của khoảng không được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trong toàn bộ phạm vi quay của nó.

Như được thể hiện trên FIG.9 và FIG.11, phần chứa chất xúc tác 42 được đặt một phần nằm phía dưới mặt dưới cùng của bình nhiên liệu 7 trong tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó. Như được thể hiện trên FIG.11, trên hình chiếu từ trước của phương tiện, mặt dốc thứ nhất 74 gối chồng một phần với ống thoát khí xả thứ nhất 41 trong tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó. Như được thể hiện trên FIG.10 và FIG.11, phần chứa chất xúc tác 42 nằm toàn bộ bên trên mặt dưới cùng của bình nhiên liệu 7 trong tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí cao nhất trong phạm vi quay của nó.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được đề cập trên đây theo phương án được đưa ra làm ví dụ này, chất xúc tác 36 được bố trí ở phía trước tới mức có thể trong phạm vi ống thoát khí xả 34. Do đó, chất xúc tác 36 có thể được kích hoạt nhanh chóng bởi sự gia tăng mạnh mẽ về nhiệt độ của chất xúc tác 36 sau khi khởi động động cơ 31. Hơn nữa, sau khi kích hoạt, chất xúc tác 36 có thể được làm nguội bởi gió khi di chuyển thổi giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trong quá trình di chuyển của phương tiện. Do đó, ảnh hưởng nhiệt lên chân của người điều khiển có thể được làm giảm ngay cả khi chất xúc tác 36 được bố trí ở phía trước tới mức có thể trong

phạm vi ống thoát khí xả 34 và nhờ đó được bố trí ở vị trí ngay dưới phần yên trước 5a. Hơn nữa, ảnh hưởng nhiệt lên bình nhiên liệu 7 có thể được làm giảm ngay cả khi chất xúc tác 36 được bố trí gần bình nhiên liệu 7 được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng 24.

Phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí ít nhất một phần về phía sau của khoảng không được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trong toàn bộ phạm vi quay của phần chứa chất xúc tác 42. Do đó, chất xúc tác 36 có thể luôn được nằm ở vị trí thường xuyên tiếp nhận gió khi di chuyển. Cần lưu ý rằng, phần chứa chất xúc tác 42 chỉ cần ít nhất một phần được bố trí về phía sau của khoảng không được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trong ít nhất một phần của phạm vi quay của phần chứa chất xúc tác 42.

Phần bên phía trong của phần chứa chất xúc tác 42 gói chùng với bình nhiên liệu 7 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Do đó, phần chứa chất xúc tác 42 có thể được bố trí gần trục tâm phương tiện giao thông C3 hơn so với khi nó được bố trí toàn bộ ra phía ngoài của bình nhiên liệu 7 theo phương theo bề rộng của phương tiện. Theo đó, ảnh hưởng nhiệt lên chân của người điều khiển có thể được làm giảm khi người điều khiển để chân của mình trên mặt đất trong khi phương tiện giao thông vẫn dừng đứng. Ngẫu nhiên là, gió khi di chuyển không có khả năng tới được phần bên phía trong của phần chứa chất xúc tác 42 mà gói chùng với bình nhiên liệu 7. Tuy nhiên, phần chứa chất xúc tác 42 được làm nguội một cách đầy đủ. Vì vậy, ảnh hưởng nhiệt lên bình nhiên liệu 7 có thể được làm giảm. Đặc biệt là, phần bên phía ngoài của phần chứa chất xúc tác 42 có thể được làm nguội một cách đầy đủ. Vì vậy, ảnh hưởng nhiệt lên chân của người điều khiển có thể được làm giảm.

Mặt dốc thứ nhất 74 của bình nhiên liệu 7 gói chùng một phần với phần chứa chất xúc tác 42 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Do đó, mặt dốc thứ nhất 74 dẫn hướng gió khi di chuyển tới phần chứa chất xúc tác 42. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được tăng cường.

Mặt dốc thứ nhất 74 gói chùng một phần với ống thoát khí xả thứ nhất 41 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Do đó, mặt dốc thứ nhất 74 dẫn hướng gió khi di chuyển tới ống thoát khí xả thứ nhất 41. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm ra phía trước tâm quay C2 của cơ cấu quạt làm mát 33. Do đó, chất xúc tác 36 có thể được làm nguội bởi dòng khí được tạo ra bởi cơ cấu quạt làm mát 33. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Cơ cấu quạt làm mát 33 và phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí sang phía bên ở cùng phía so với trục tâm phương tiện giao thông C3 kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện. Do đó, chất xúc tác 36 có thể được làm nguội bởi dòng khí được tạo ra bởi cơ cấu quạt làm mát 33. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 kéo dài tới vị trí nằm về phía sau của bình nhiên liệu 7. Tuy nhiên, phần chứa chất xúc tác 42 không gối chồng với tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Do đó, phần chứa chất xúc tác 42 được để lộ ra phía ngoài. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí một phần sang phía bên của cơ cấu liên kết 37. Do đó, phần chứa chất xúc tác 42 có thể được bố trí ở phía trước tới mức có thể và chiều cao thấp nhất so với mặt đất có thể được thiết lập một cách chắc chắn là cao so với khi được bố trí bên dưới cơ cấu liên kết 37.

Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt một phần nằm phía dưới mặt dưới cùng của bình nhiên liệu 7, trong khi cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó. Do đó, gió khi di chuyển có khả năng tới được phần chứa chất xúc tác 42. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt một phần nằm bên dưới khung dưới thứ nhất 13 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Do đó, khung dưới thứ nhất 13 dẫn hướng gió khi di chuyển tới phần chứa chất xúc tác 42. Hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được tăng cường hơn nữa.

Một phương án được đưa ra làm ví dụ của sáng chế đã được giải thích trên đây. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở phương án được đưa ra làm ví dụ được đề cập trên đây và nhiều thay đổi khác nhau có thể được thực hiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế không bị giới hạn ở xe máy và có thể là phương tiện di chuyển đối với địa hình không bình thường (phương tiện chạy mọi địa hình) hoặc xe đi trên tuyết.

Động cơ 31 không bị giới hạn ở việc là động cơ được làm mát bằng không khí và theo cách khác, có thể là động cơ được làm mát bằng nước. Theo kết cấu này, cơ cấu quạt làm mát 33 không bị giới hạn ở quạt làm mát cưỡng bức bằng không khí và theo cách khác, có thể là quạt tản nhiệt làm mát bằng nước. Hơn nữa, trục xi lanh Ax1 của động cơ 31 có thể được bố trí nằm ngang. Hơn thế nữa, cơ cấu quạt làm mát 33 có thể không được bố trí.

Theo phương án được đưa ra làm ví dụ được đề cập trên đây, phần chứa chất xúc tác 42 được bố trí ở bên phải của đường tâm C3 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện. Tuy nhiên, phần chứa chất xúc tác 42 có thể được bố trí ở bên trái của đường tâm C3. Theo kết cấu này, tương tự với phần chứa chất xúc tác 42, cơ cấu quạt làm mát 33 và bộ giảm âm 35 được ưu tiên là được bố trí ở bên trái của đường tâm C3. Các vị trí của tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 và tấm che dưới phía bên thứ hai 26 có thể được đảo ngược hai bên với các tấm che theo phương án được đưa ra làm ví dụ được đề cập trên đây. Theo cách tương tự, vị trí của khung dưới thứ nhất 13 và khung dưới thứ hai 14 có thể được đảo ngược hai bên với các khung theo phương án được đưa ra làm ví dụ được đề cập trên đây.

Không phải toàn bộ mà chỉ là một phần của cụm động cơ 8 có thể được đặt nằm bên dưới yên 5. Hơn nữa, không phải một phần mà là toàn bộ ống thoát khí xả thứ nhất 41 có thể gối chồng với bình nhiên liệu 7 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Hơn thế nữa, không phải một phần mà là toàn bộ phần chứa chất xúc tác 42 có thể được bố trí về phía sau của khoảng không được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che thân phương tiện 6.

Không phải một phần mà là toàn bộ mặt dốc thứ nhất 74 có thể gối chồng với phần chứa chất xúc tác 42 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Hơn nữa, không phải một phần mà là toàn bộ mặt dốc thứ nhất 74 có thể gối chồng với ống thoát khí xả thứ nhất 41 trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

Không phải toàn bộ mà chỉ là một phần của phần chứa chất xúc tác 42 có thể được đặt nằm ra phía trước tâm quay C2 của cơ cấu quạt làm mát 33. Nói cách khác, đầu trước

của phần chứa chất xúc tác 42 có thể được đặt nằm ra phía trước tâm quay C2 của cơ cấu quạt làm mát 33, trong khi đầu sau của phần chứa chất xúc tác 42 có thể được nằm về phía sau của tâm quay C2 của cơ cấu quạt làm mát 33.

Không phải toàn bộ mà chỉ là một phần của phần chứa chất xúc tác 42 có thể không gối chồng với tấm che dưới phía bên thứ nhất 25 trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Nói cách khác, không phải toàn bộ mà chỉ là một phần của phần chứa chất xúc tác 42 có thể được để lộ ra phía ngoài trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Hơn nữa, không phải một phần mà là toàn bộ phần chứa chất xúc tác 42 có thể được bố trí sang phía bên của cơ cấu liên kết 37.

Không phải một phần mà là toàn bộ phần chứa chất xúc tác 42 có thể được bố trí về phía sau của khoảng không được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che thân phương tiện 6 trong toàn bộ phạm vi quay của phần chứa chất xúc tác 42. Hơn nữa, không phải một phần mà là toàn bộ phần chứa chất xúc tác 42 có thể được đặt nằm phía dưới mặt dưới cùng của bình nhiên liệu 7 trong tình trạng mà cụm động cơ 8 được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó. Hơn thế nữa, không phải toàn bộ mà chỉ là một phần của phần chứa chất xúc tác 42 có thể được đặt nằm bên dưới các khung dưới 13 và 14 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Còn hơn thế nữa, phần chứa chất xúc tác 42 có thể ít nhất một phần được bố trí về phía sau của khoảng không được tạo ra giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che thân phương tiện 6 chỉ ở một phần của phạm vi quay của phần chứa chất xúc tác 42.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 có thể gồm bộ phận bảo vệ. Ví dụ, FIG.12A là hình vẽ riêng phần nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án cải biến thứ nhất. FIG.12B là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án cải biến thứ nhất. Như được thể hiện trên FIG.12A và FIG.12B, bộ phận bảo vệ 51 được bố trí bên dưới phần chứa chất xúc tác 42. Bộ phận bảo vệ 51 được gắn vào cơ cấu liên kết 37. Theo kết cấu này, bộ phận bảo vệ 51 có thể bảo vệ phần chứa chất xúc tác 42 khỏi các chương ngại vật như đá chẳng hạn.

Bộ phận bảo vệ 51 có thể được gắn vào bộ phận khác khác với cơ cấu liên kết 37. Ví dụ, FIG.13A là hình vẽ riêng phần nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án cải biến thứ hai. FIG.13B là hình vẽ riêng phần nhìn

dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngòai chân để hai bên theo phương án cải biến thứ hai. Như được thể hiện trên FIG.13A và FIG.13B, bộ phận bảo vệ 51 được gắn vào động cơ 31. Khi được mô tả chi tiết, bộ phận bảo vệ 51 được gắn vào cacte 311.

Đường dẫn hướng gió có thể được tạo ra giữa bộ phận bảo vệ 51 và phần chứa chất xúc tác 42. Ví dụ, như được thể hiện trên FIG.14, bộ phận bảo vệ 51 và phần chứa chất xúc tác 42 tạo ra đường dẫn hướng gió 52, hốc thứ nhất 53 và hốc thứ hai 54 giữa chúng. Hốc thứ nhất 53 được nằm ra phía trước đường dẫn hướng gió 52 và nối thông với không gian bên ngoài. Hốc thứ hai 54 được nằm về phía sau của đường dẫn hướng gió 52 và nối thông với không gian bên ngoài. Kết cấu này làm cho gió khi di chuyển thổi vào trong hốc thứ nhất 53, thổi qua đường dẫn hướng gió 52 và thổi ra khỏi hốc thứ hai 54. Chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được làm nguội. Do đó, hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 có thể được tăng cường hơn nữa.

Động cơ 31 có thể gồm gờ dừng bảo vệ phần chứa chất xúc tác 42. Ví dụ, FIG.15A là hình vẽ riêng phần nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông kiểu ngòai chân để hai bên theo phương án cải biến thứ tư. FIG.15B là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngòai chân để hai bên theo phương án cải biến thứ tư. Như được thể hiện trên FIG.15A và FIG.15B, gờ 55 kéo dài từ động cơ 31 tới vị trí bên dưới phần chứa chất xúc tác 42. Cụ thể là, gờ 55 được bố trí trên cacte 311. Gờ 55 kéo dài phía bên và dọc theo phần chứa chất xúc tác 42 theo hướng trước-sau. Theo kết cấu này, gờ 55 có thể bảo vệ phần chứa chất xúc tác 42 khỏi đá và vật tương tự được đặt nằm bên dưới phần chứa chất xúc tác 42.

Cụm động cơ 8 có thể gồm bộ phận cách nhiệt động cơ. Ví dụ, FIG.16A là hình vẽ riêng phần nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông kiểu ngòai chân để hai bên theo phương án cải biến thứ năm. FIG.16B là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngòai chân để hai bên theo phương án cải biến thứ năm. Như được thể hiện trên FIG.16A và FIG.16B, bộ phận cách nhiệt động cơ 56 được bố trí giữa cơ cấu quạt làm mát 33 và phần chứa chất xúc tác 42. Bộ phận cách nhiệt động cơ 56 được bố trí trên phần chứa chất xúc tác 42. Bộ phận cách nhiệt động cơ 56 được nối vào tấm che quạt 45 của cơ cấu quạt làm mát 33. Khi được dự tính tăng cường hiệu suất làm nguội của cơ cấu quạt làm mát 33, bộ phận cách nhiệt động cơ 56 do đó được bố trí có thể ngăn chặn việc nhiệt của chất xúc tác 36 được truyền tới gió làm mát được tạo ra bởi cơ cấu quạt làm mát 33.

FIG.17 là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án cải biến thứ sáu. Như được thể hiện trên FIG.17, bộ phận cách nhiệt động cơ 56 có thể được bố trí giữa động cơ 31 và phần chứa chất xúc tác 42. Bộ phận cách nhiệt động cơ 56 được bố trí phía bên của phần chứa chất xúc tác 42. Bộ phận cách nhiệt động cơ 56 được bố trí giữa cacte 311 và phần chứa chất xúc tác 42 theo phương theo bề rộng của phương tiện. Bộ phận cách nhiệt động cơ 56 và phần chứa chất xúc tác 42 tạo ra đường dẫn hướng gió 52, hốc thứ nhất 53 và hốc thứ hai 54 giữa chúng. Hốc thứ nhất 53 được nằm ra phía trước đường dẫn hướng gió 52 và nối thông với không gian bên ngoài. Hốc thứ hai 54 được nằm về phía sau của đường dẫn hướng gió 52 và nối thông với không gian bên ngoài.

Theo kết cấu này, bộ phận cách nhiệt động cơ 56 có thể ngăn chặn việc nhiệt của chất xúc tác 36 được truyền tới động cơ 31. Hơn nữa, kết cấu này làm cho gió khi di chuyển thổi vào trong hốc thứ nhất 53, thổi qua đường dẫn hướng gió 52 và thổi ra khỏi hốc thứ hai 54. Chất xúc tác 36 nhờ đó có thể được làm nguội. Do đó, hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 có thể được tăng cường hơn nữa.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo sáng chế có thể gồm bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu. Bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu được bố trí giữa bình nhiên liệu 7 và phần chứa chất xúc tác 42. Ví dụ, FIG.18A là hình vẽ riêng phần nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án cải biến thứ bảy. FIG.18B là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án cải biến thứ bảy. Như được thể hiện trên FIG.18A và FIG.18B, bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu 57 được gắn vào khung nối thứ nhất 17. Bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu 57 được bố trí về phía sau của bình nhiên liệu 7, trong khi được bố trí phía trước phần chứa chất xúc tác 42. Kết cấu này có thể ngăn chặn việc nhiệt của chất xúc tác 36 được truyền tới bình nhiên liệu 7.

Bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu 57 có thể được gắn vào một phần khác khác với khung nối thứ nhất 17. Ví dụ, FIG.19A là hình vẽ riêng phần nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án cải biến thứ tám. FIG.19B là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án cải biến thứ tám. Như được thể hiện trên FIG.19A và FIG.19B, bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu 57 được gắn vào cơ cấu liên kết 37.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế có thể gồm bộ phận dẫn hướng gió. Ví dụ, FIG.20A là hình vẽ riêng phần nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ chín. FIG.20B là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ chín. Như được thể hiện trên FIG.20A và FIG.20B, bộ phận dẫn hướng gió 58 được bố trí giữa bình nhiên liệu 7 và phần chứa chất xúc tác 42, và dẫn hướng gió khi di chuyển, thổi bên dưới bình nhiên liệu 7, để thổi về phía phần chứa chất xúc tác 42. Bộ phận dẫn hướng gió 58 là bộ phận dạng tấm và được bố trí dọc theo hướng từ phần dưới cùng của bình nhiên liệu 7 về phía phần chứa chất xúc tác 42. Bộ phận dẫn hướng gió 58 được gắn vào khung nối thứ nhất 17. Theo kết cấu này, chất xúc tác 36 có thể được làm nguội nhờ việc dẫn hướng gió khi di chuyển, thổi bên dưới bình nhiên liệu 7, để thổi về phía phần chứa chất xúc tác 42 với bộ phận dẫn hướng gió 58. Do đó, hiệu suất làm nguội chất xúc tác 36 có thể được tăng cường hơn nữa. Cần lưu ý rằng bộ phận dẫn hướng gió 58 có thể được gắn vào bộ phận khác khác với khung nối thứ nhất 17. Ví dụ, bộ phận dẫn hướng gió 58 có thể được gắn vào cơ cấu liên kết 37.

Phần chứa chất xúc tác 42 có thể là được đặt ít nhất một phần nằm về phía sau của cơ cấu liên kết 37. Ví dụ, FIG.21 là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương án cải biến thứ mười. Như được thể hiện trên FIG.21, phần chứa chất xúc tác 42 có thể được đặt một phần nằm về phía sau của cơ cấu liên kết 37. Cơ cấu liên kết 37 gồm phần liên kết thứ nhất 37a và phần liên kết thứ hai 37b. Phần liên kết thứ nhất 37a và phần liên kết thứ hai 37b được bố trí tách biệt bên phải và bên trái. Cửa xả 314 được nằm giữa phần liên kết thứ nhất 37a và phần liên kết thứ hai 37b trên hình chiếu từ dưới của phương tiện. Ống thoát khí xả thứ nhất 41 chạy giữa phần liên kết thứ nhất 37a và phần liên kết thứ hai 37b và rồi uốn cong về phía sau. Phần chứa chất xúc tác 42 kéo dài về phía sau. Phần chứa chất xúc tác 42 được đặt nằm bên dưới cacte 311. Theo cách tương tự với phương án được đưa ra làm ví dụ được đề cập trên đây, theo kết cấu này, phần chứa chất xúc tác 42 có thể được bố trí ở phía trước tới mức có thể và chiều cao thấp nhất so với mặt đất có thể được thiết lập một cách chắc chắn là cao. Cần lưu ý rằng, không phải một phần mà là toàn bộ phần chứa chất xúc tác 42 có thể được đặt nằm về phía sau của cơ cấu liên kết 37.

Tấm che thân phương tiện 6 không bị giới hạn ở việc có hình dạng cụ thể miễn là phần chứa chất xúc tác 42 được đặt ít nhất một phần nằm giữa bình nhiên liệu 7 và tấm

che thân phương tiện 6 theo phương theo bề rộng của phương tiện. Nói cách khác, tấm che thân phương tiện 6 có thể có hình dạng bất kỳ miễn là tấm che thân phương tiện 6 có thể dẫn hướng gió, thổi giữa bình nhiên liệu 7 và tấm che thân phương tiện 6, để thổi về phía phần chứa chất xúc tác 42.

Theo phương án được đưa ra làm ví dụ được đề cập trên đây, tấm che dưới 22 gồm hốc thứ nhất 61 và hốc thứ hai 61 được tạo hốc ở bề mặt dưới cùng của nó, trong khi đó tấm che bình nhiên liệu 79 có các hốc từ thứ ba 63 tới thứ năm 65 được tạo hốc ở đó. Tuy nhiên, các hốc có thể được tạo hốc ở các phần khác. Ví dụ, FIG.22 là hình vẽ riêng phần nhìn dưới lên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 100 theo phương án cải biến thứ mười một. Như được thể hiện trên FIG.22, tấm che dưới 22 gồm tấm che mặt dưới cùng 29. Tấm che mặt dưới cùng 29 che bình nhiên liệu 7 từ phía dưới. FIG.23 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 100 theo phương án cải biến thứ mười một. Như được thể hiện trên FIG.23, hốc 281 có thể được tạo hốc ở một phần của tấm che trước 21, tức là phần được nằm về phía sau của bánh trước 4. Theo cách khác, hốc 282 có thể được tạo hốc ở tấm che dưới phía bên thứ nhất 25. Theo cách khác nữa, cả hai hốc 281 và 282 có thể được tạo hốc. Còn theo cách khác nữa, mỗi hốc trong số các hốc có thể là khoảng hở được tạo ra giữa các phần gối chông của các bộ phận riêng biệt. Cần lưu ý rằng, mỗi hốc trong số các hốc chỉ cần là được đặt ít nhất một phần nằm về phía trước đầu sau của phần bên của bình nhiên liệu 7.

Theo phương án được đưa ra làm ví dụ được đề cập trên đây, bình nhiên liệu 7 gồm thân bình nhiên liệu 71 và tấm che bình nhiên liệu 79. Tuy nhiên, bình nhiên liệu 7 có thể không gồm tấm che bình nhiên liệu 79.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên bao gồm:

khung thân phương tiện (2);

yên (5) được đỡ bởi khung thân phương tiện (2);

tấm đế chân phẳng (24) được bố trí phía trước và bên dưới yên (5);

bình nhiên liệu (7) được bố trí bên dưới tấm đế chân phẳng (24);

tấm che thân phương tiện (6) được bố trí phía bên của bình nhiên liệu (7); và

cụm động cơ (8) được bố trí về phía sau của tấm đế chân phẳng (24) và bình nhiên liệu (7) và được đỡ theo cách quay được bởi khung thân phương tiện (2), trong đó

cụm động cơ (8) được đặt nằm ít nhất một phần bên dưới yên (5),

cụm động cơ (8) gồm:

động cơ (31) gồm cửa xả (314),

ống thoát khí xả (34) được nối vào cửa xả (314),

bộ giảm âm (35) được nối vào ống thoát khí xả (34), và

chất xúc tác (36),

ống thoát khí xả (34) gồm:

ống thoát khí xả thứ nhất (41) được đặt nằm ở phía trước chất xúc tác (36) và được nối vào cửa xả (314), và ống thoát khí xả thứ hai (43) được nối vào bộ giảm âm (35),

ống thoát khí xả thứ nhất (41) gối chồng ít nhất một phần với bình nhiên liệu (7) trên hình chiếu từ trước của phương tiện, khác biệt bởi hốc (61, 62) dùng đưa gió khi di chuyển tới khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu (7) và tấm che thân phương tiện (6),

trong đó:

chất xúc tác (36) được bố trí bên trong ống thoát khí xả (34); ống thoát khí xả (34) còn gồm phần chứa chất xúc tác (42) chứa chất xúc tác (36), phần chứa chất xúc tác (42) được nối vào ống thoát khí xả thứ nhất (41) và kéo dài về phía sau từ ống thoát khí xả thứ nhất (41),

ống thoát khí xả thứ hai (43) được đặt nằm ở phía sau của chất xúc tác (36), và được nối vào phần chứa chất xúc tác (42), kéo dài về phía sau từ phần chứa chất xúc tác (42), và

phần chứa chất xúc tác (42) được bố trí ít nhất một phần về phía sau của khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu (7) và tấm che thân phương tiện (6) để cho chất xúc tác (36) có thể được làm nguội bởi gió khi di chuyển thổi giữa bình nhiên liệu (7) và tấm che thân phương tiện (6) trong quá trình di chuyển của phương tiện.

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, trục xi lanh (Ax1) của động cơ (31) được bố trí theo phương giao cắt với phương thẳng đứng,

tâm quay (C1) của cụm động cơ (8) và phần chứa chất xúc tác (42) được đặt nằm phía dưới trục xi lanh (Ax1), và

phần chứa chất xúc tác (42) được bố trí ít nhất một phần về phía sau của khoảng không nằm giữa bình nhiên liệu (7) và tấm che thân phương tiện (6) trong toàn bộ phạm vi quay của phần chứa chất xúc tác (42).

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ, yên (5) gồm phần yên trước (5a) mà người điều khiển có thể ngồi trên đó, phần chứa chất xúc tác (42) được nằm bên dưới phần yên trước (5a) trên hình chiếu cạnh của phương tiện,

phần chứa chất xúc tác (42) được để lộ ra ít nhất một phần trên hình chiếu cạnh của phương tiện, và

phần chứa chất xúc tác (42) gối chồng ở phần bên phía trong của nó với bình nhiên liệu (7) trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ, bình nhiên liệu (7) gồm mặt dốc (74) dựng nghiêng ra phía ngoài theo chiều ngang trên hình chiếu từ trước của phương tiện, và

mặt dốc (74) gối chồng ít nhất một phần với phần chứa chất xúc tác (42) trên hình chiếu từ trước của phương tiện, trong đó mặt dốc (74) gối chồng ít nhất một phần với ống thoát khí xả thứ nhất (41) trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ, cụm động cơ (8) còn gồm cơ cấu quạt làm mát (33), và

phần chứa chất xúc tác (42) được đặt ít nhất một phần nằm về phía trước của tâm quay (C2) của cơ cấu quạt làm mát (33), hoặc
trong đó cụm động cơ (8) còn gồm cơ cấu quạt làm mát (33), và

cơ cấu quạt làm mát (33) và phần chứa chất xúc tác (42) được bố trí sang phía bên ở cùng phía so với trục tâm phương tiện giao thông kéo dài theo hướng trước - sau của phương tiện.

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, khác biệt ở chỗ, tấm che thân phương tiện (6) kéo dài tới vị trí nằm về phía sau của bình nhiên liệu (7), và

phần chứa chất xúc tác (42) không gối chồng ít nhất một phần với tấm che thân phương tiện (6) trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, khác biệt bởi:

cơ cấu liên kết (37) nối cụm động cơ (8) và khung thân phương tiện (2),

trong đó phần chứa chất xúc tác (42) được bố trí ít nhất một phần sang phía bên của cơ cấu liên kết (37), hoặc

phương tiện này còn bao gồm:

cơ cấu liên kết (37) nối cụm động cơ (8) và khung thân phương tiện (2), trong đó:

phần chứa chất xúc tác (42) được đặt ít nhất một phần nằm về phía sau của cơ cấu liên kết (37) trên hình chiếu nhìn từ dưới của phương tiện.

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt bởi:

bộ phận bảo vệ (51) được bố trí bên dưới phần chứa chất xúc tác (42).

9. Phương tiện giao thông theo điểm 8, khác biệt bởi:

cơ cấu liên kết (37) nối cụm động cơ (8) và khung thân phương tiện (2), trong đó:

bộ phận bảo vệ (51) được gắn vào cơ cấu liên kết (37), hoặc

trong đó bộ phận bảo vệ (51) được gắn vào động cơ (31).

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm 8 hoặc 9, khác biệt ở chỗ bộ phận bảo vệ (51) và phần chứa chất xúc tác (42) tạo ra đường dẫn hướng gió (52), hốc thứ nhất (53) và hốc thứ hai (54) giữa chúng, hốc thứ nhất (53) được nằm ra phía trước của

đường dẫn hướng gió (52) và nối thông với không gian bên ngoài, hốc thứ hai (54) được nằm về phía sau của đường dẫn hướng gió (52) và nối thông với không gian bên ngoài.

11. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ động cơ (31) gồm gờ (55) kéo dài tới vị trí bên dưới phần chứa chất xúc tác (42).

12. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ, cụm động cơ (8) còn gồm:

 cơ cấu quạt làm mát (33) được bố trí phía bên của động cơ (31), và

 bộ phận cách nhiệt động cơ (56) được bố trí giữa cơ cấu quạt làm mát (33) và phần chứa chất xúc tác (42), hoặc

 trong đó cụm động cơ (8) còn gồm bộ phận cách nhiệt động cơ (56) được bố trí giữa động cơ (31) và phần chứa chất xúc tác (42).

13. Phương tiện giao thông theo điểm 12, khác biệt ở chỗ, bộ phận cách nhiệt động cơ (56) và phần chứa chất xúc tác (42) tạo ra đường dẫn hướng gió (52), hốc thứ nhất (53) và hốc thứ hai (54) giữa chúng, hốc thứ nhất (53) được nằm ra phía trước của đường dẫn hướng gió (52) và nối thông với không gian bên ngoài, hốc thứ hai (54) được nằm về phía sau của đường dẫn hướng gió (52) và nối thông với không gian bên ngoài.

14. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 13, khác biệt bởi:

 bộ phận cách nhiệt bình nhiên liệu (57) được bố trí giữa bình nhiên liệu (7) và phần chứa chất xúc tác (42).

15. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 14, khác biệt bởi:

 bộ phận dẫn hướng gió (58) dùng dẫn hướng gió khi di chuyển thổi bên dưới bình nhiên liệu (7) để thổi về phía phần chứa chất xúc tác (42), bộ phận dẫn hướng gió (58) được bố trí giữa bình nhiên liệu (7) và phần chứa chất xúc tác (42).

16. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 15, khác biệt ở chỗ phần chứa chất xúc tác (42) được đặt ít nhất một phần nằm phía dưới mặt dưới cùng của bình nhiên liệu (7) trong khi cụm động cơ (8) được nằm ở vị trí thấp nhất trong phạm vi quay của nó.

17. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 16, khác biệt ở chỗ, khung thân phương tiện (2) gồm khung dưới (13, 14), khung dưới (13, 14) chạy bên dưới tấm đế chân phẳng (24) và kéo dài về phía sau, và

phần chứa chất xúc tác (42) được đặt nằm ít nhất một phần bên dưới khung dưới (13, 14) trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

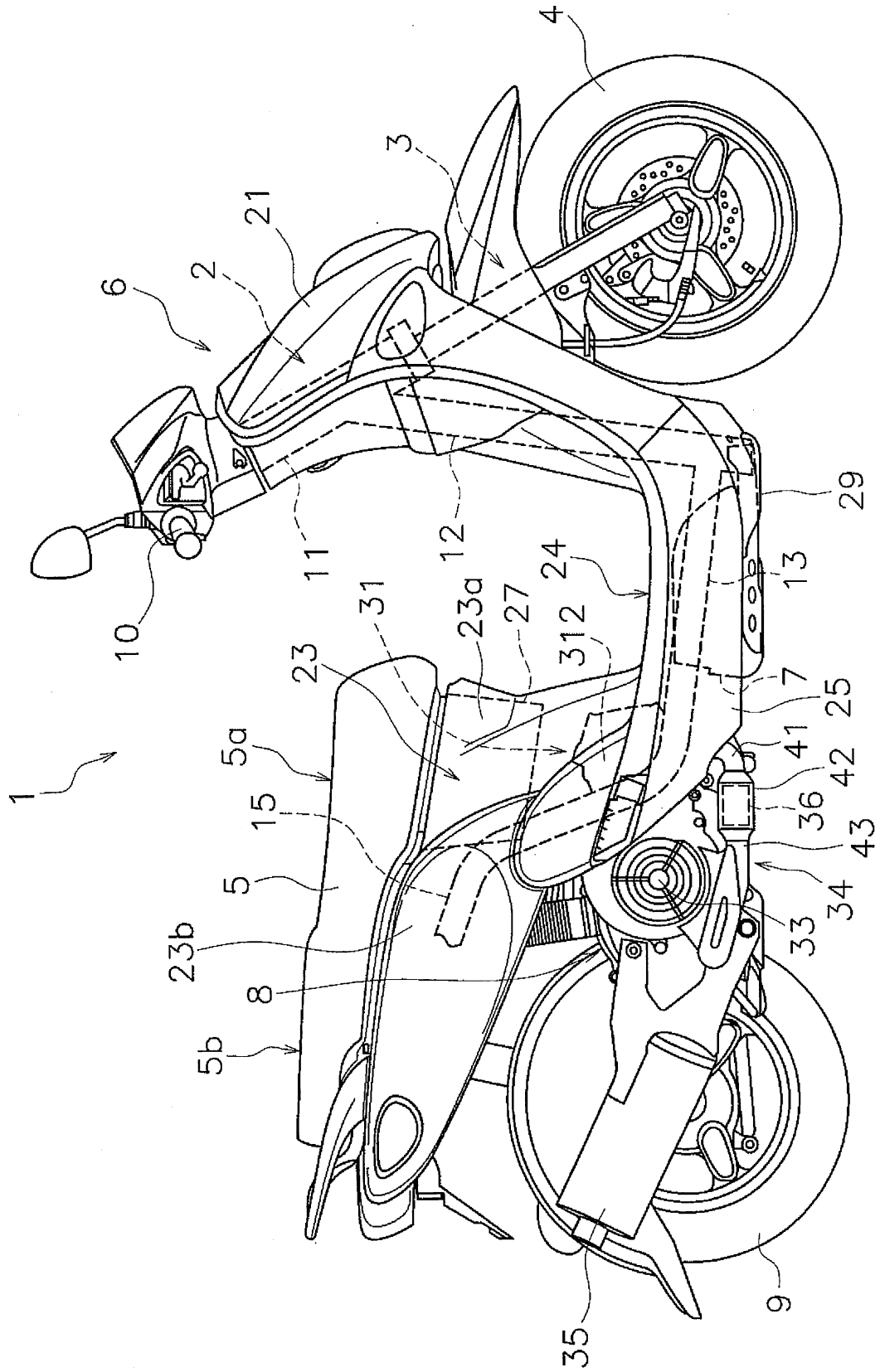


FIG. 1

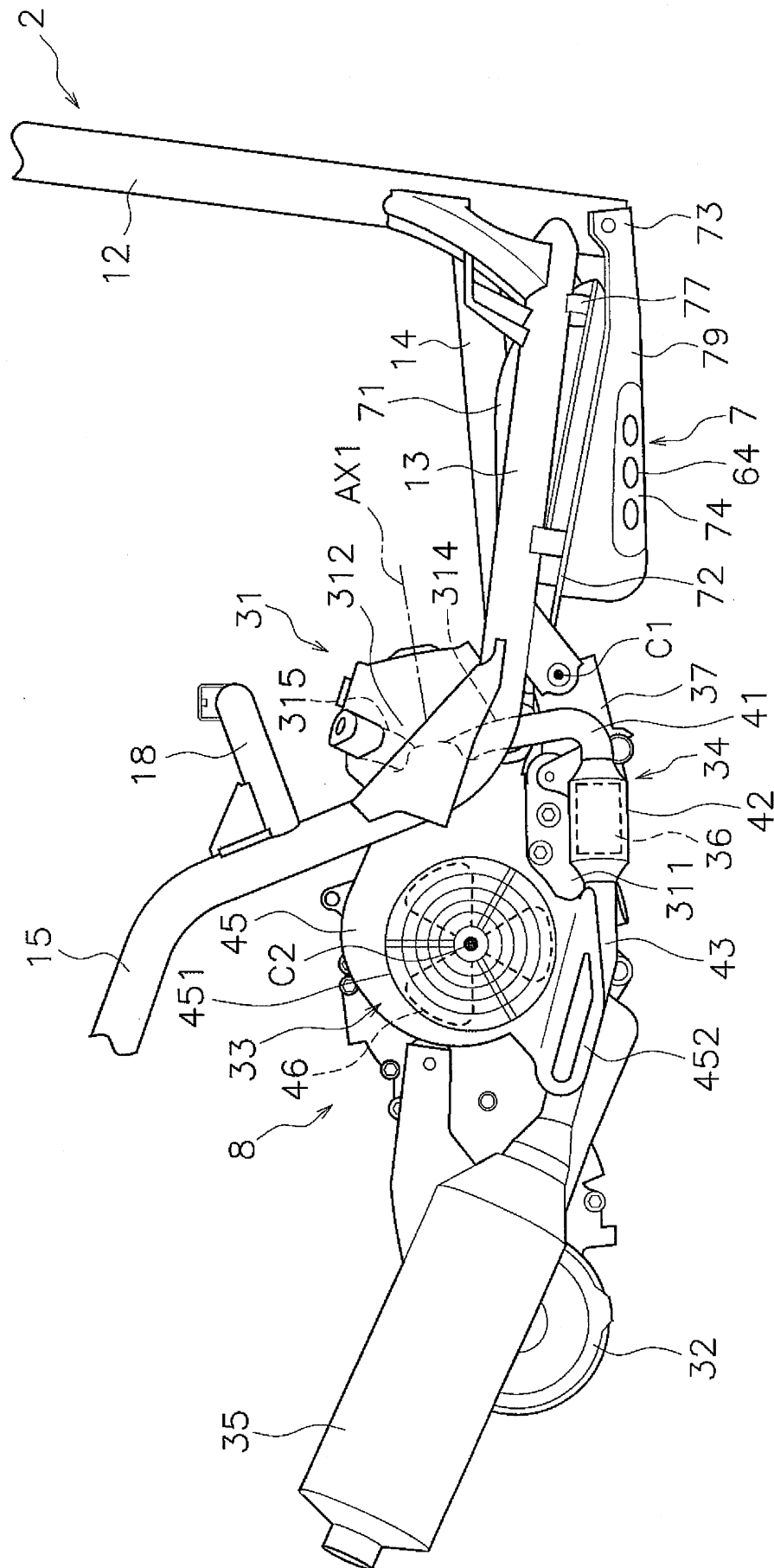


FIG. 2

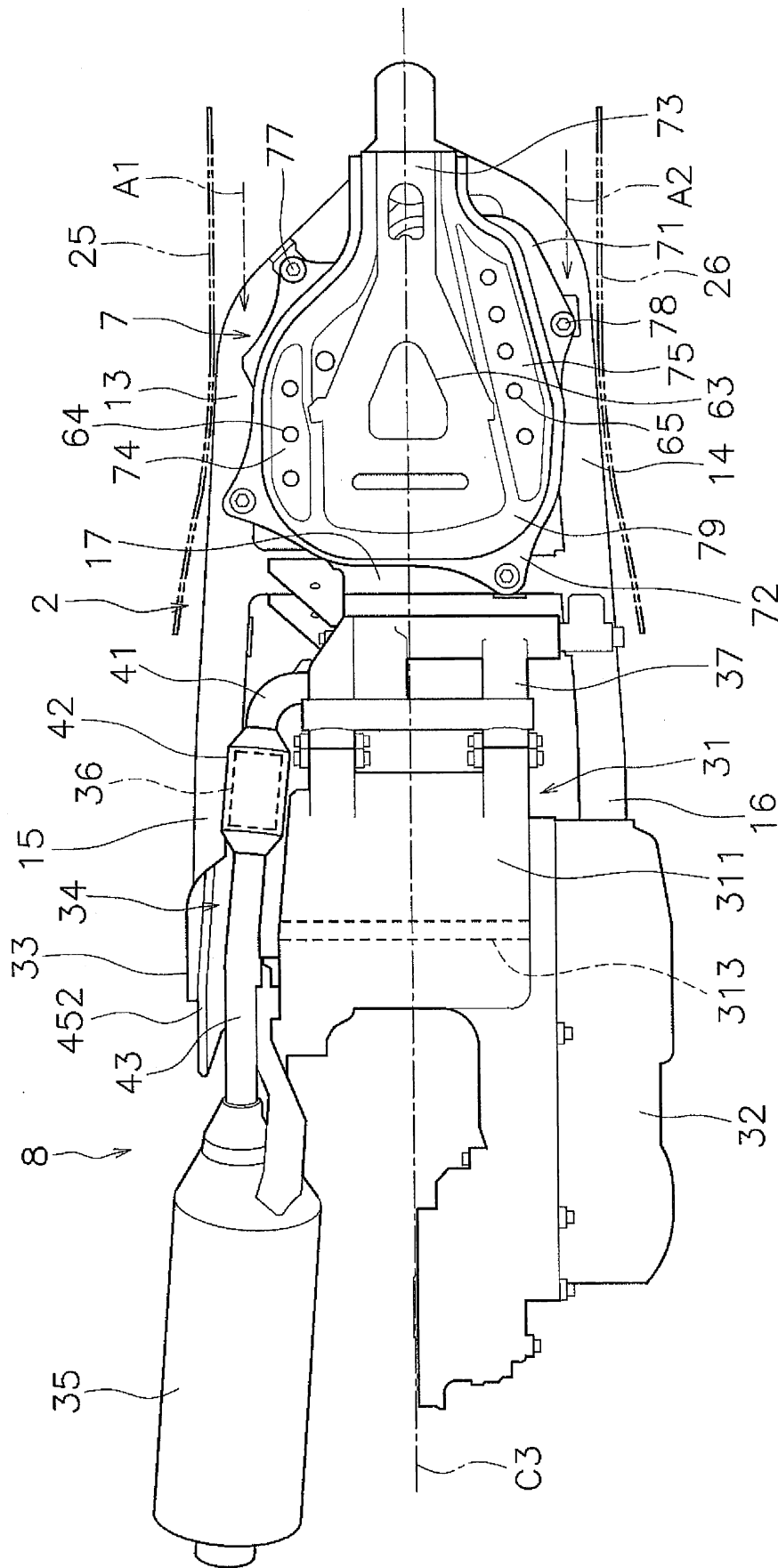


FIG. 3

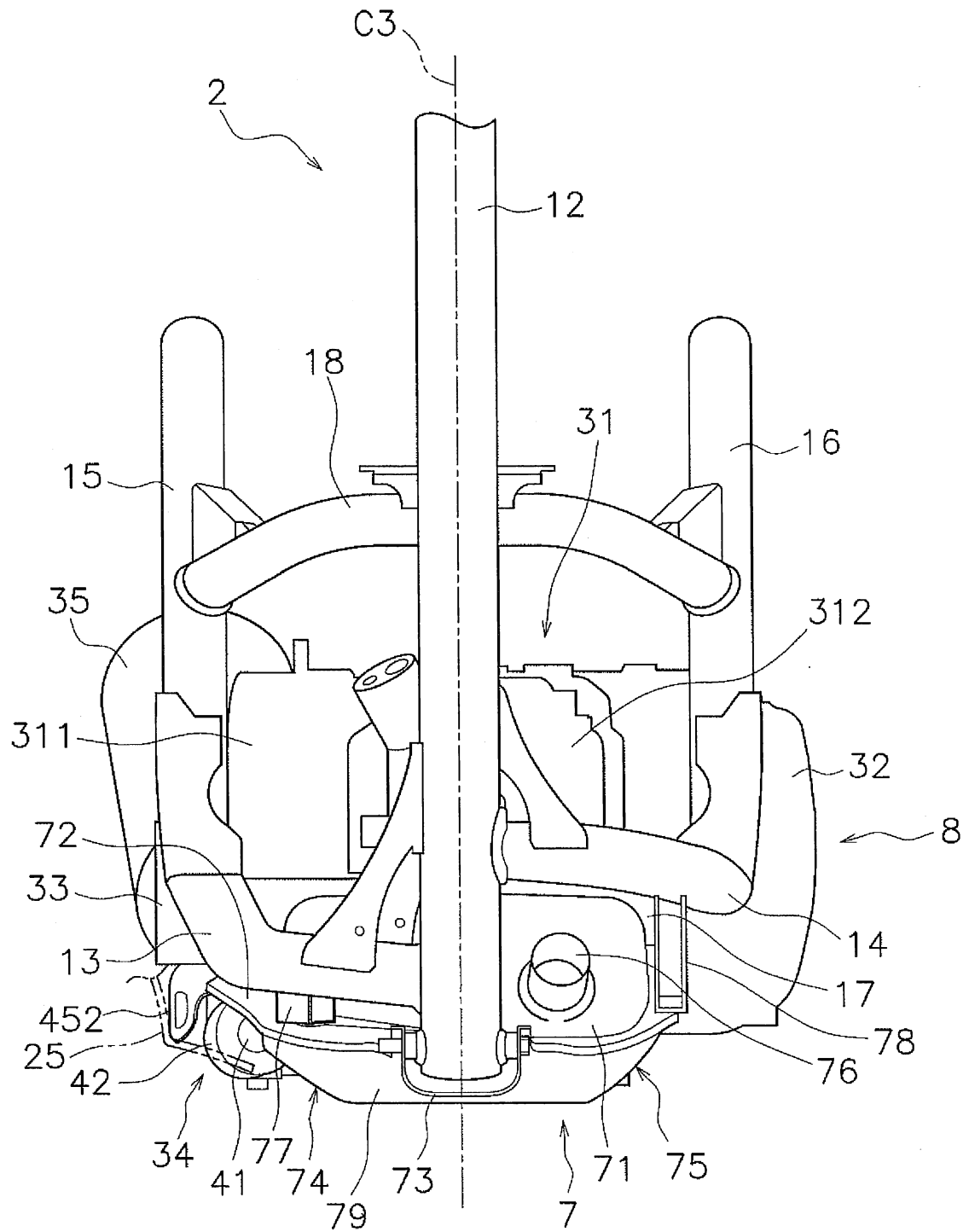


FIG. 4

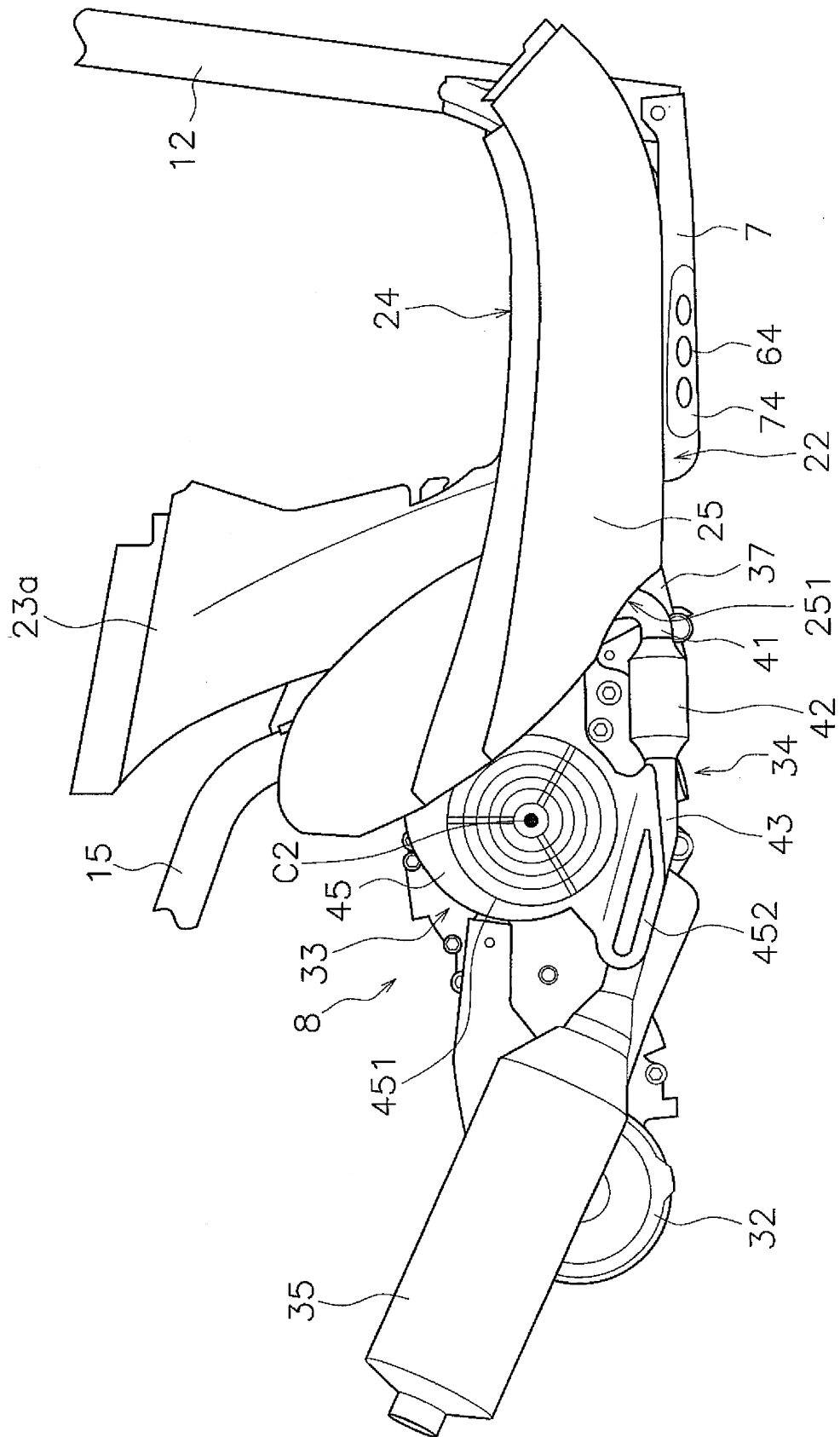


FIG. 5

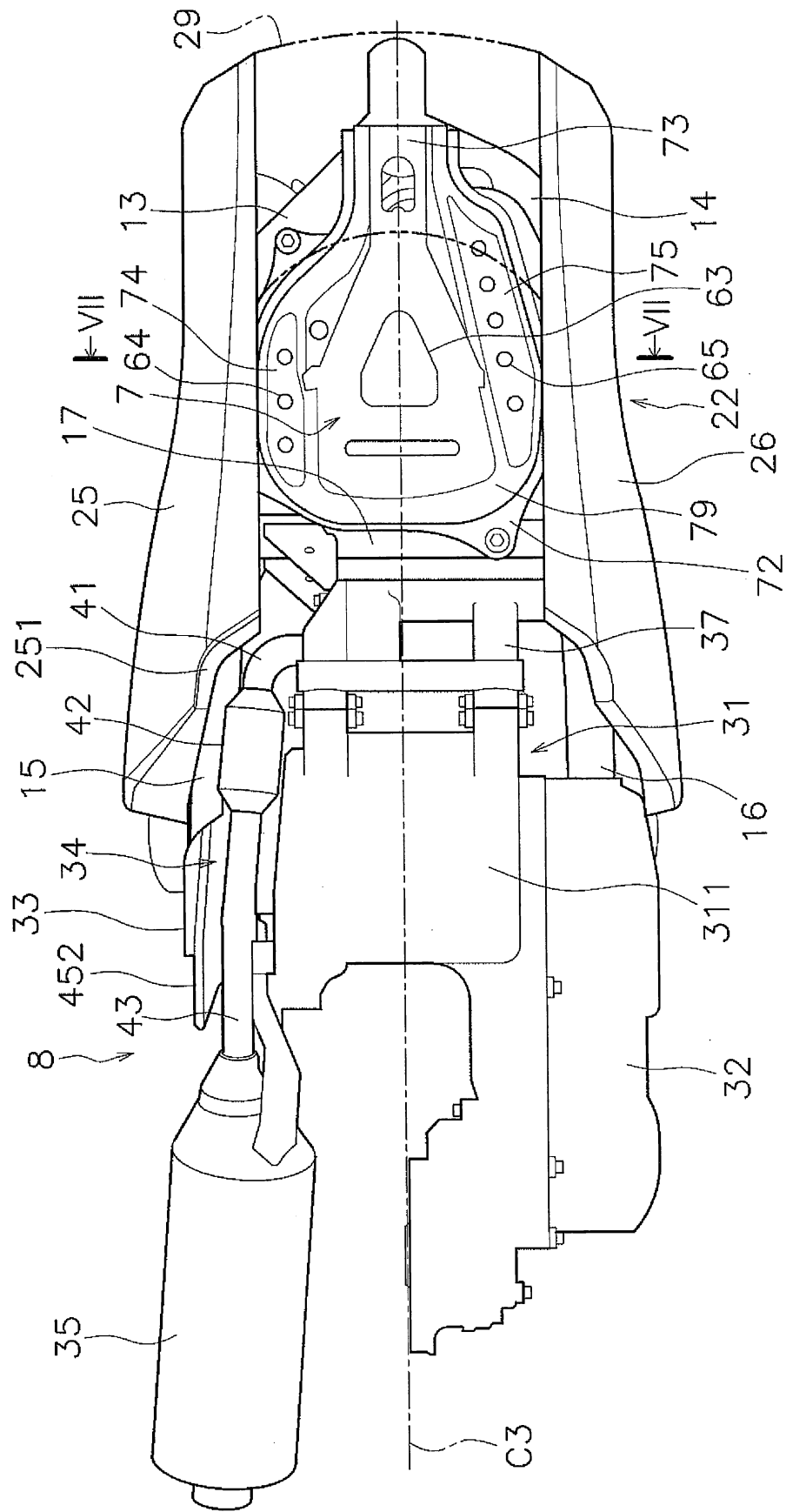


FIG. 6

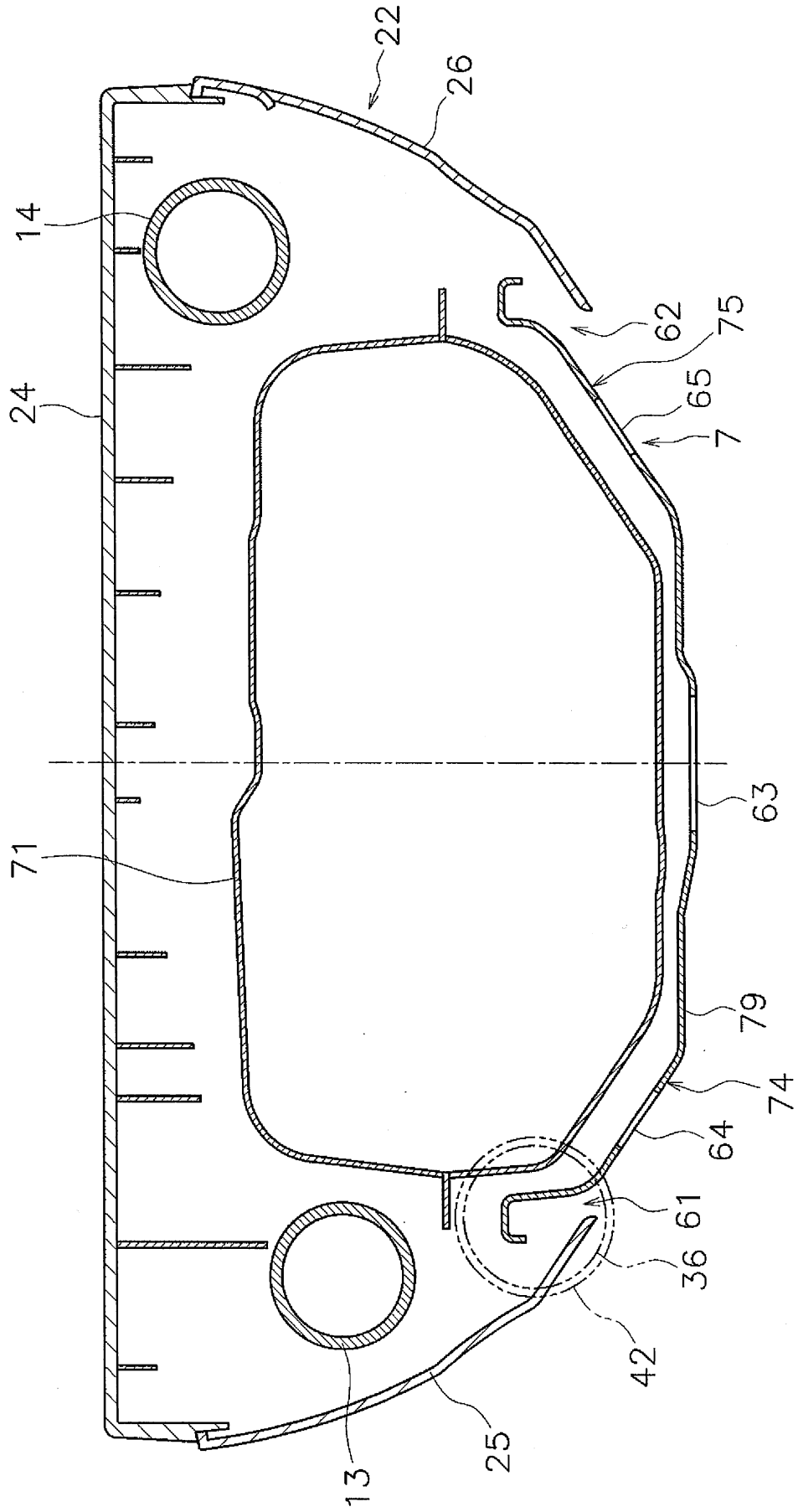


FIG. 7

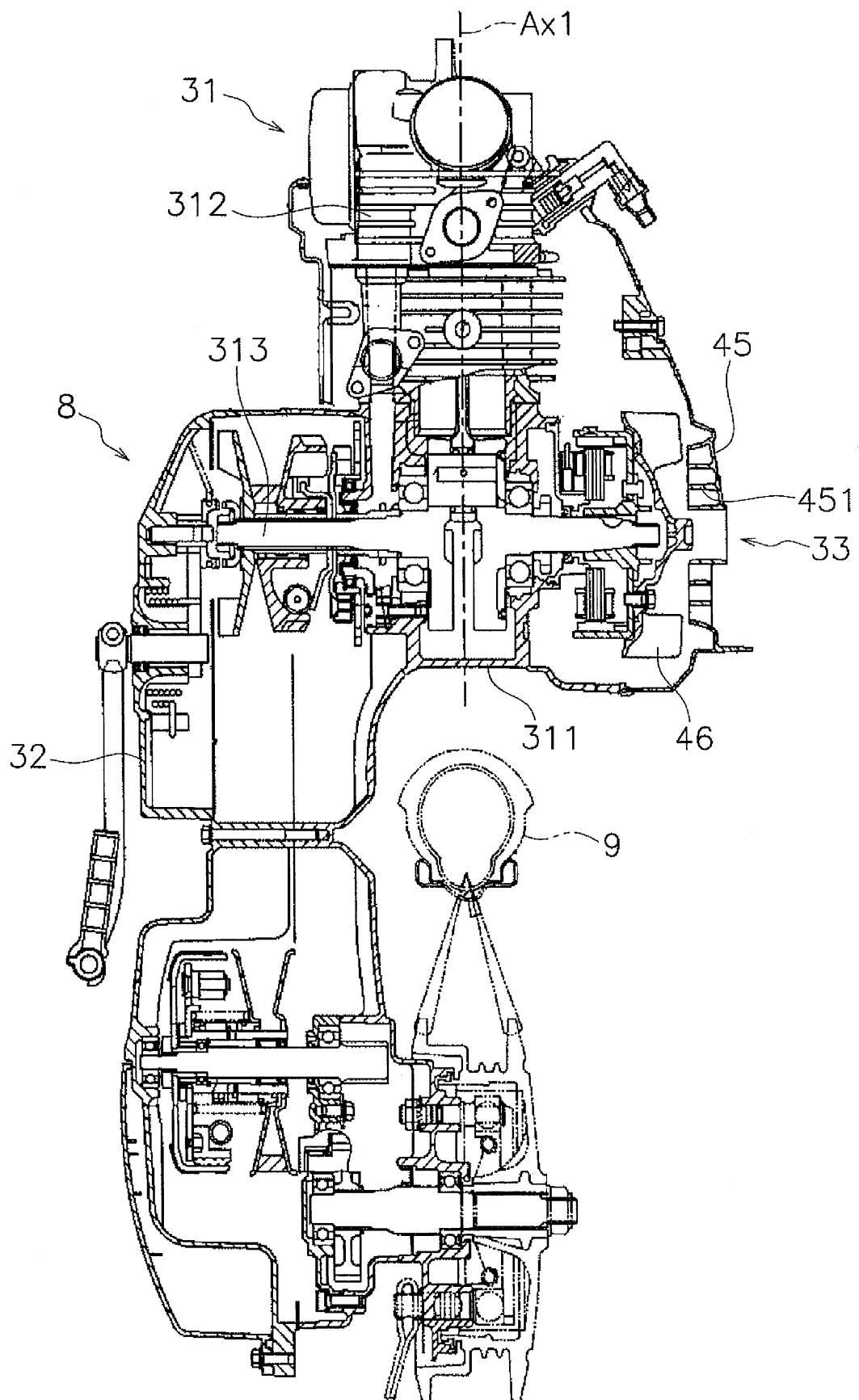


FIG. 8

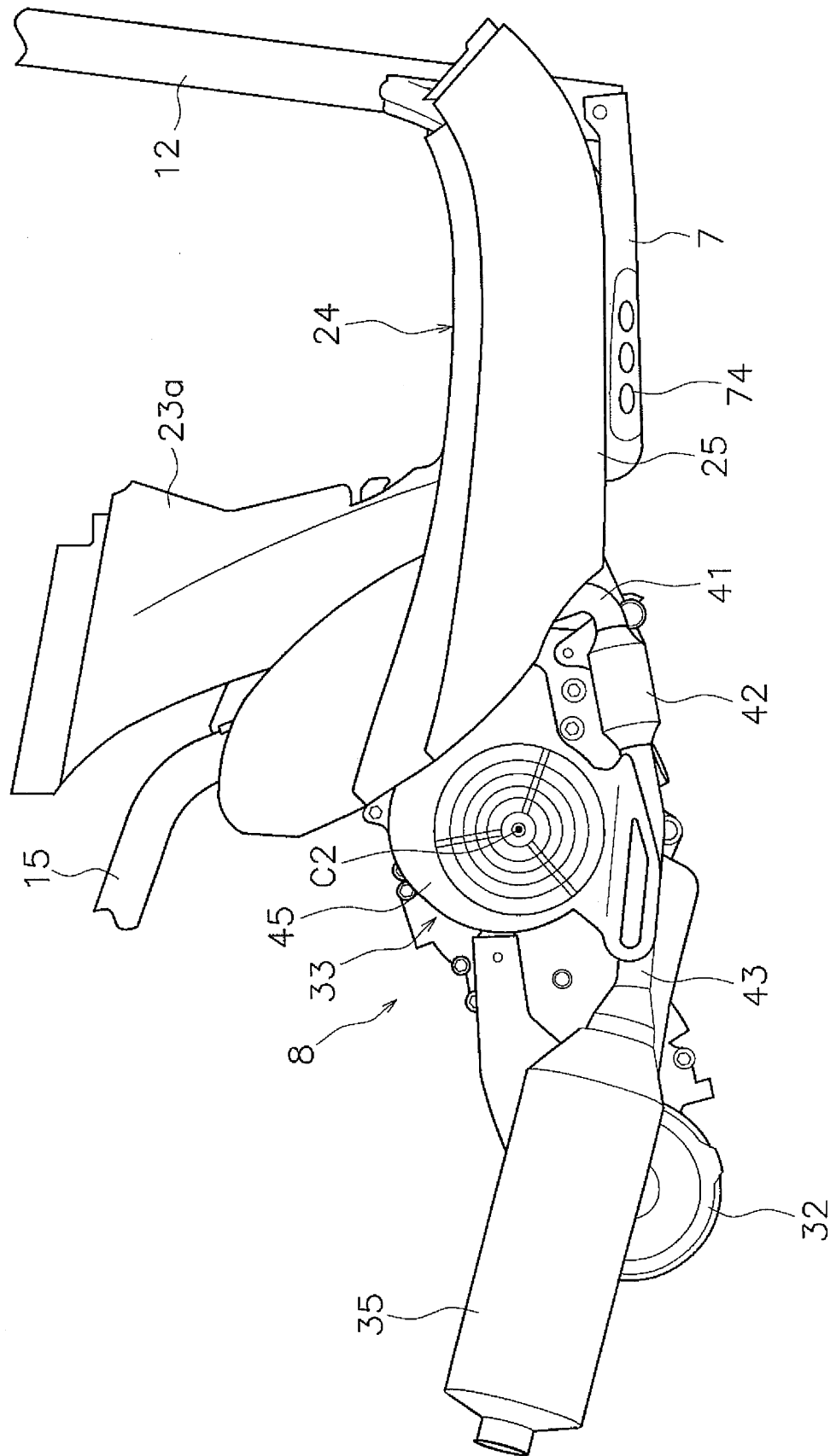


FIG. 9

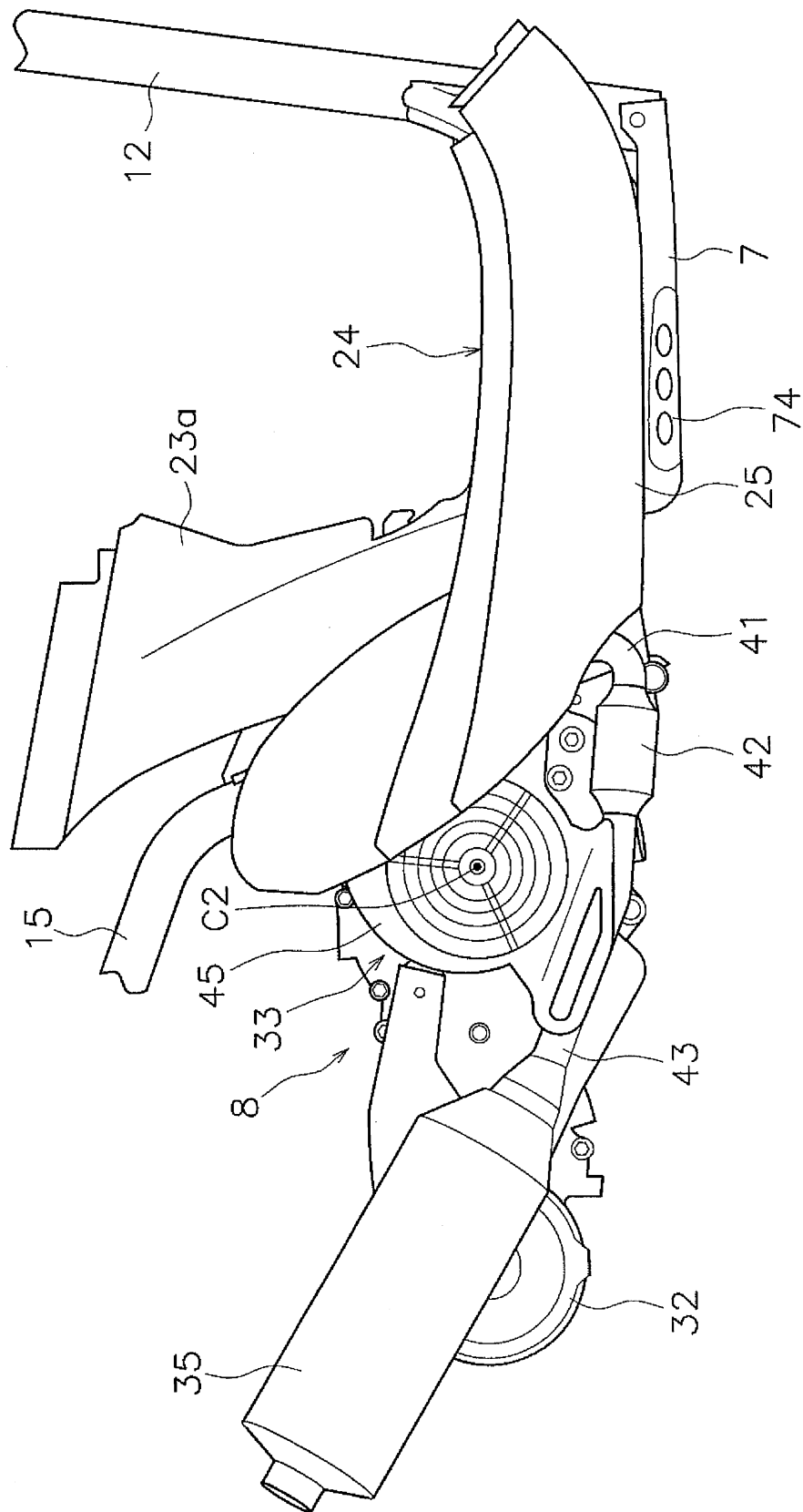


FIG. 10

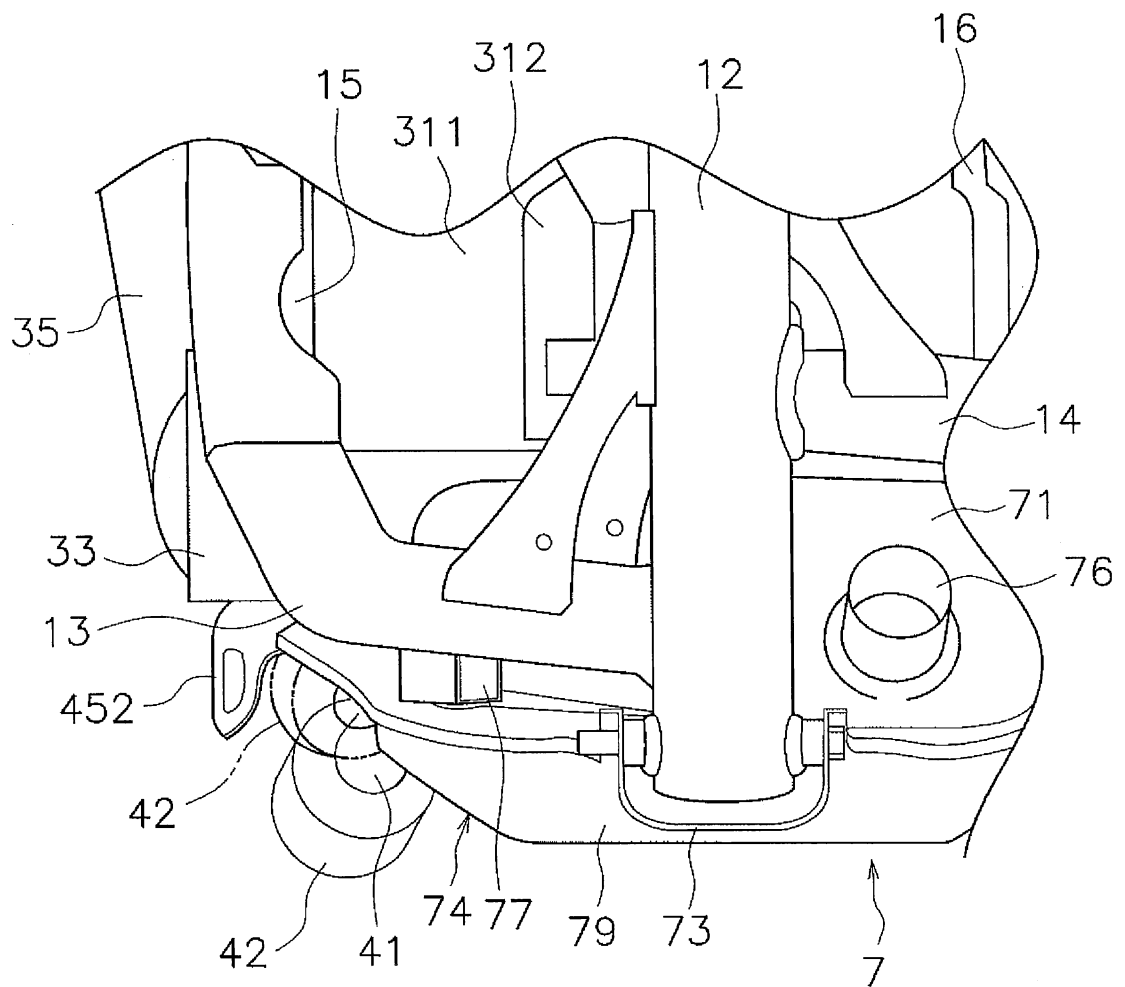


FIG. 11

FIG. 12A

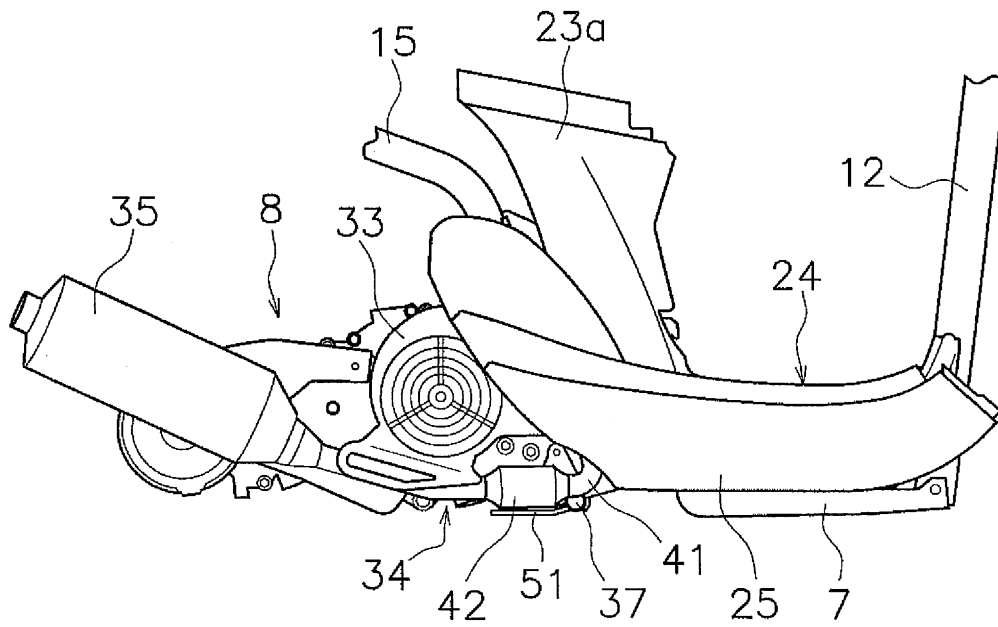


FIG. 12B

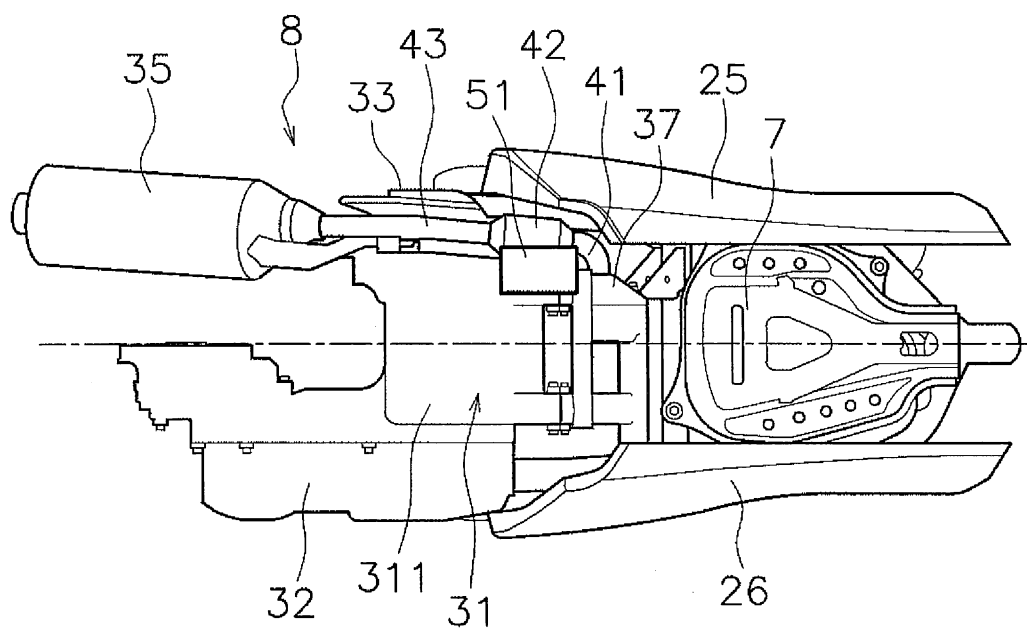


FIG. 13A

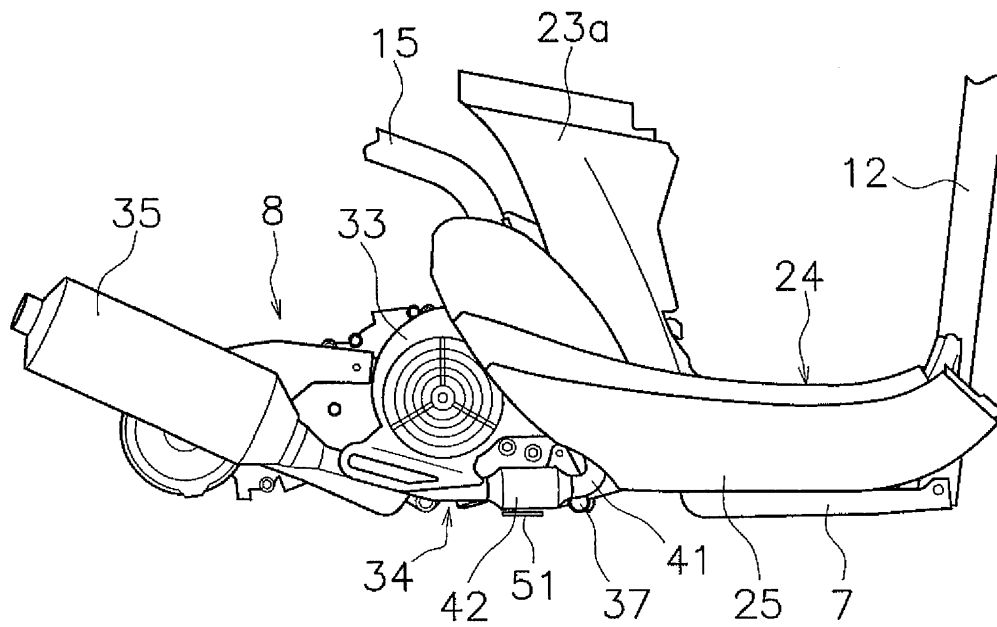
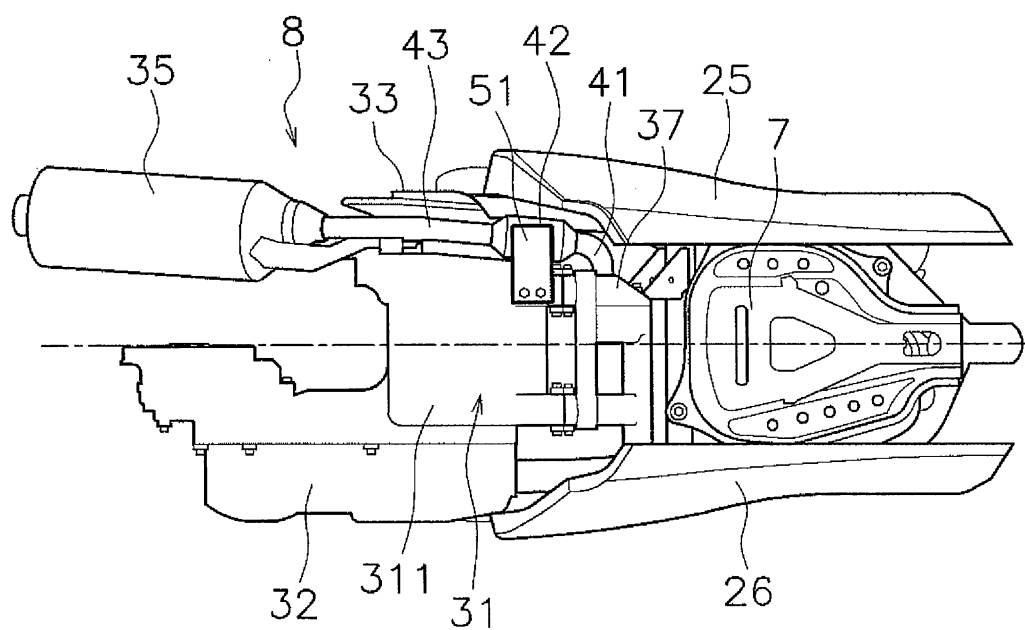


FIG. 13B



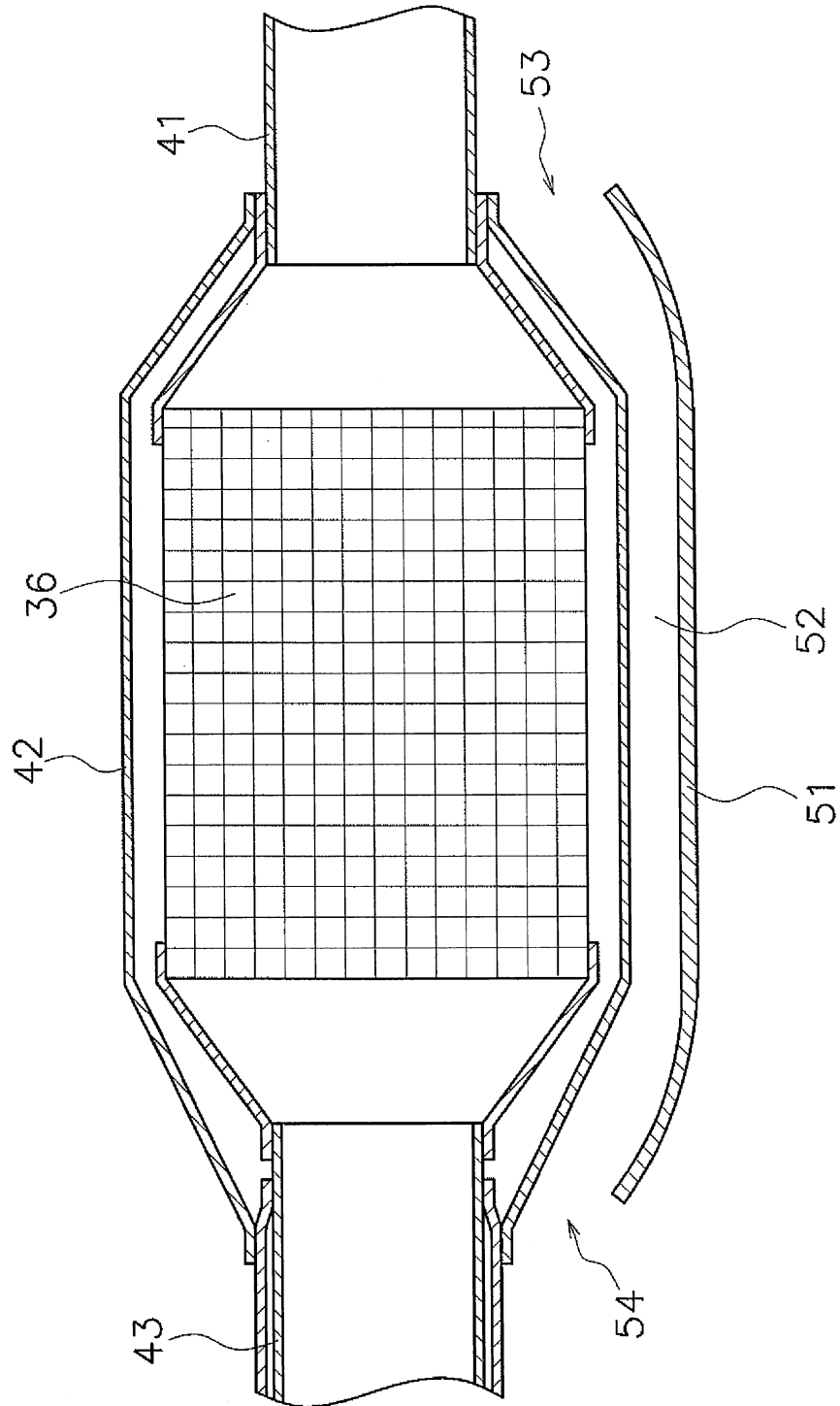


FIG. 14

FIG. 15A

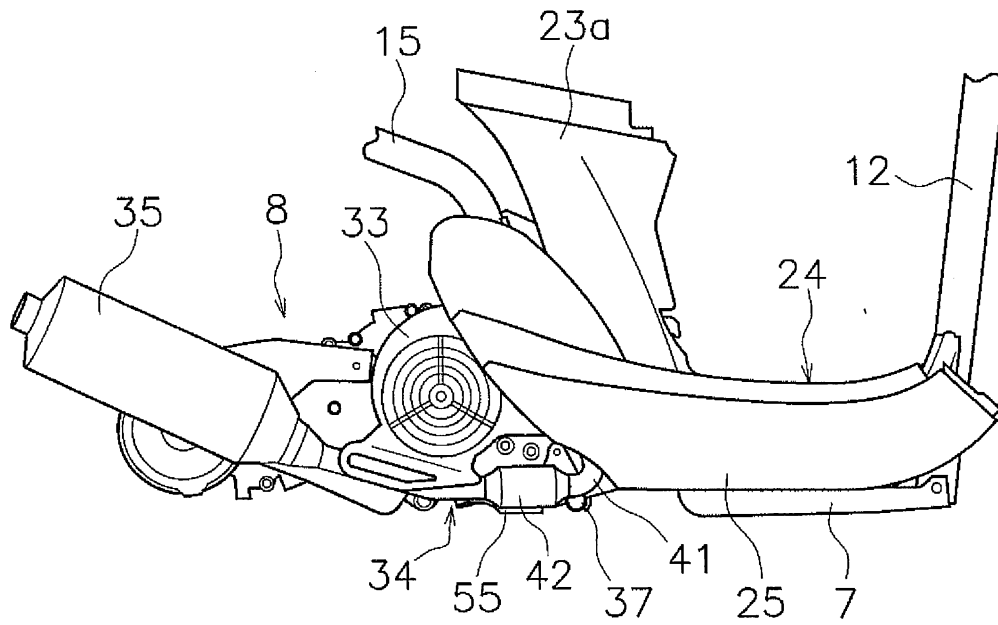


FIG. 15B

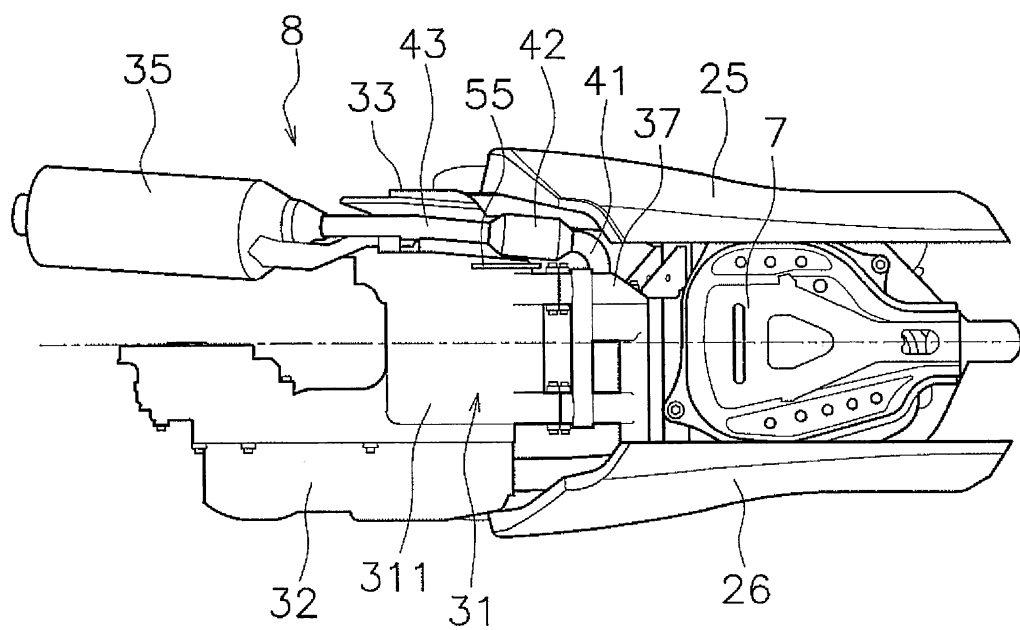


FIG. 16A

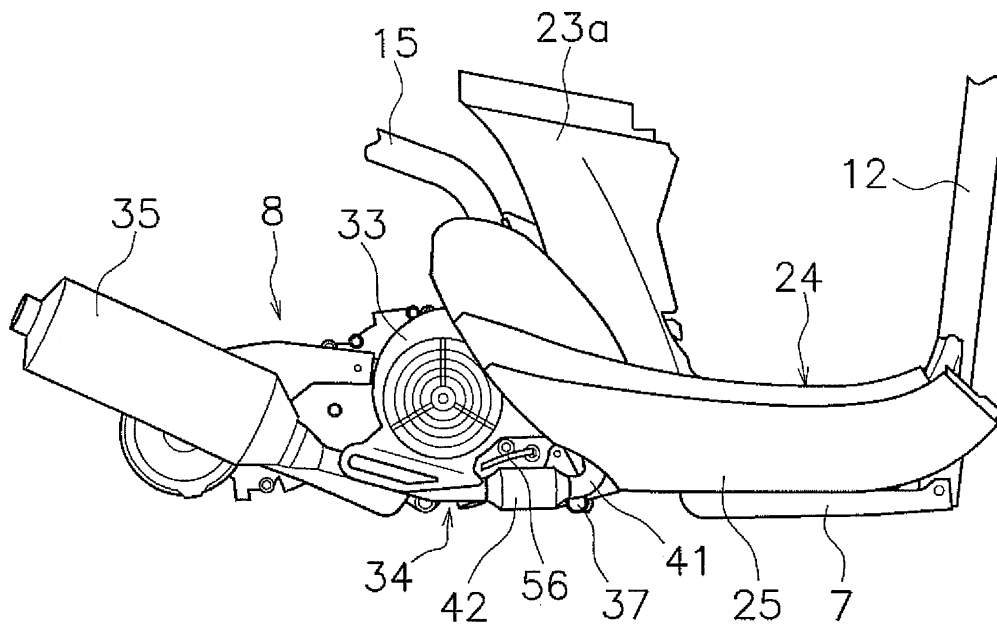
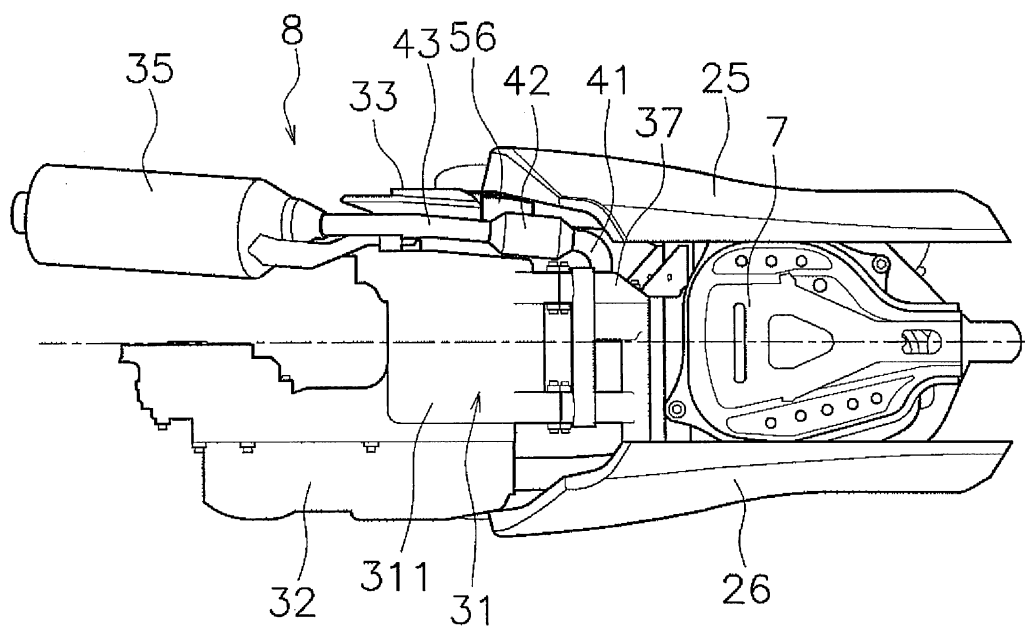


FIG. 16B



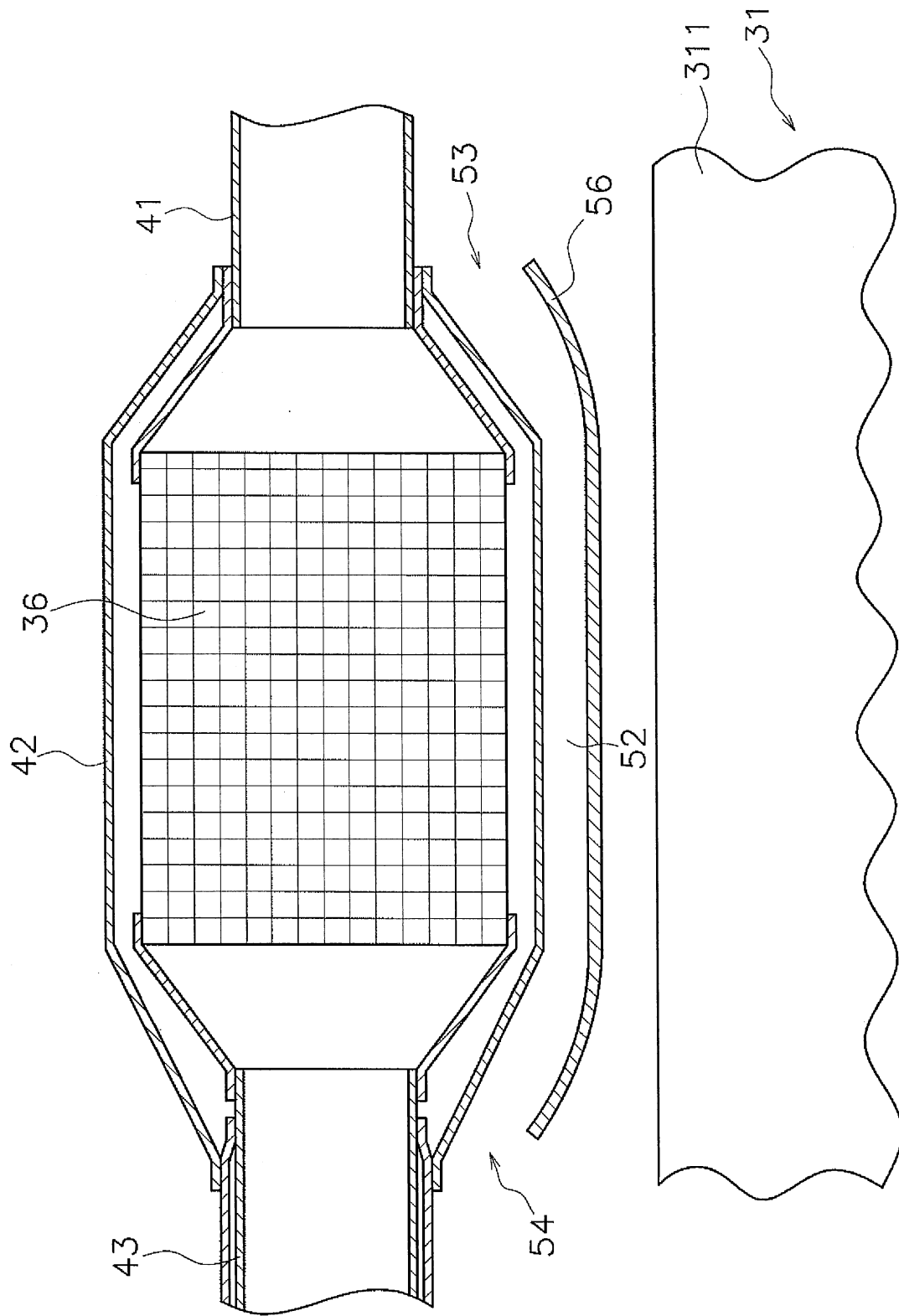


FIG. 17

FIG. 18A

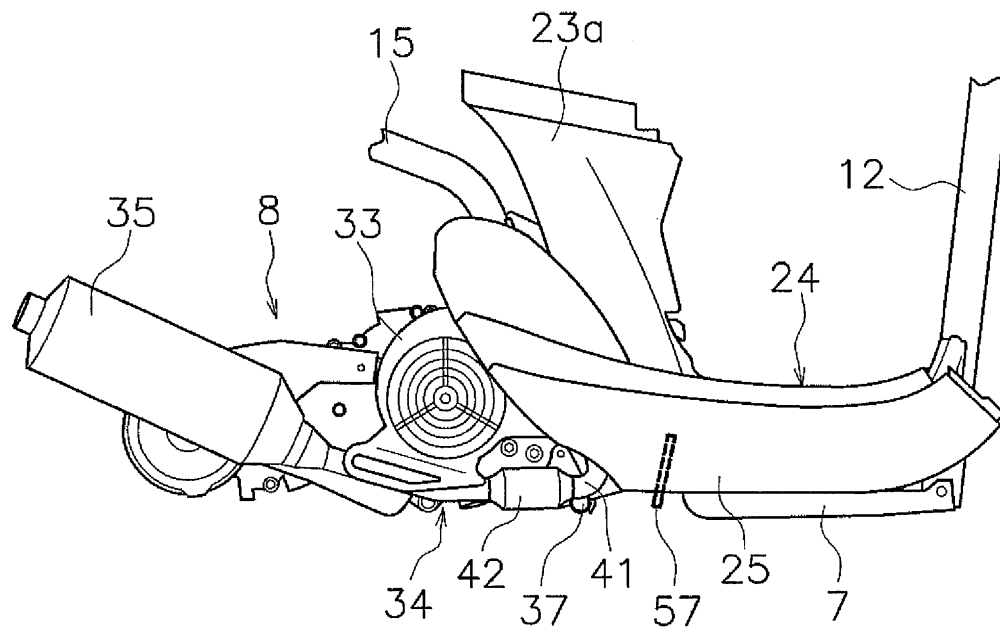


FIG. 18B

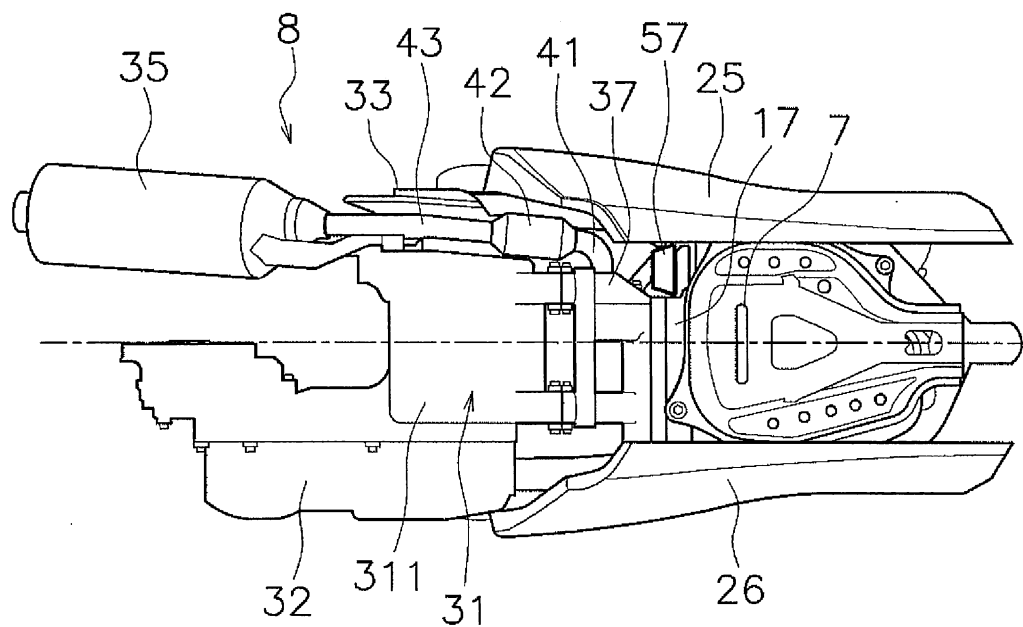


FIG. 19A

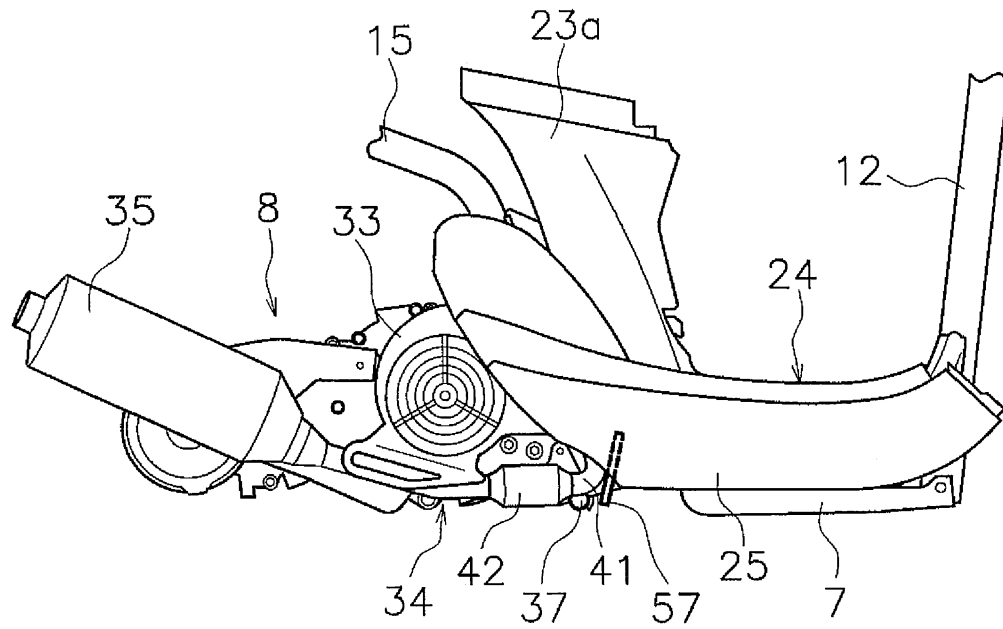


FIG. 19B

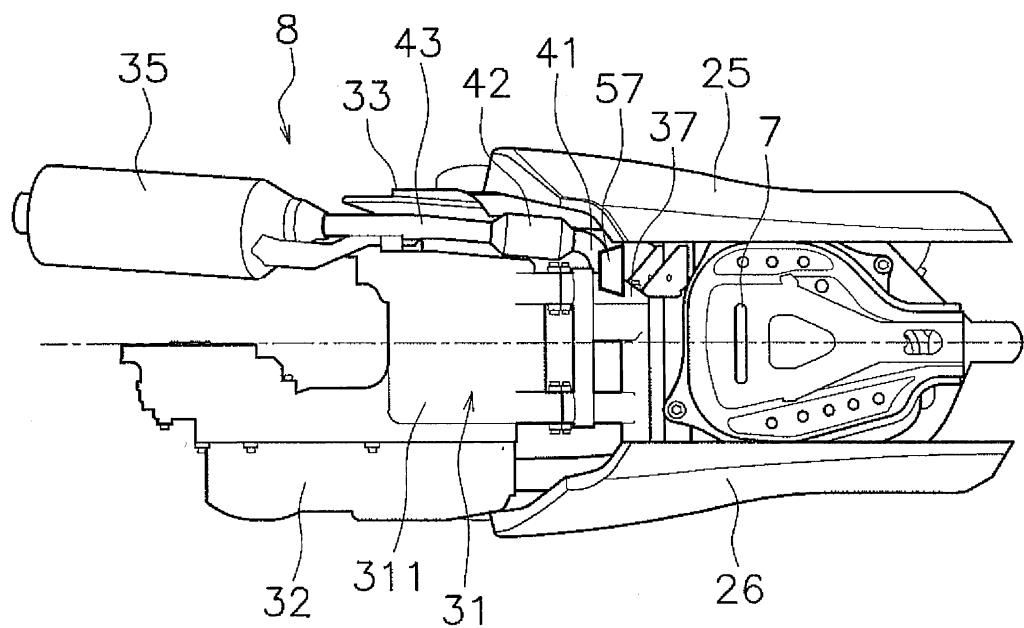


FIG. 20A

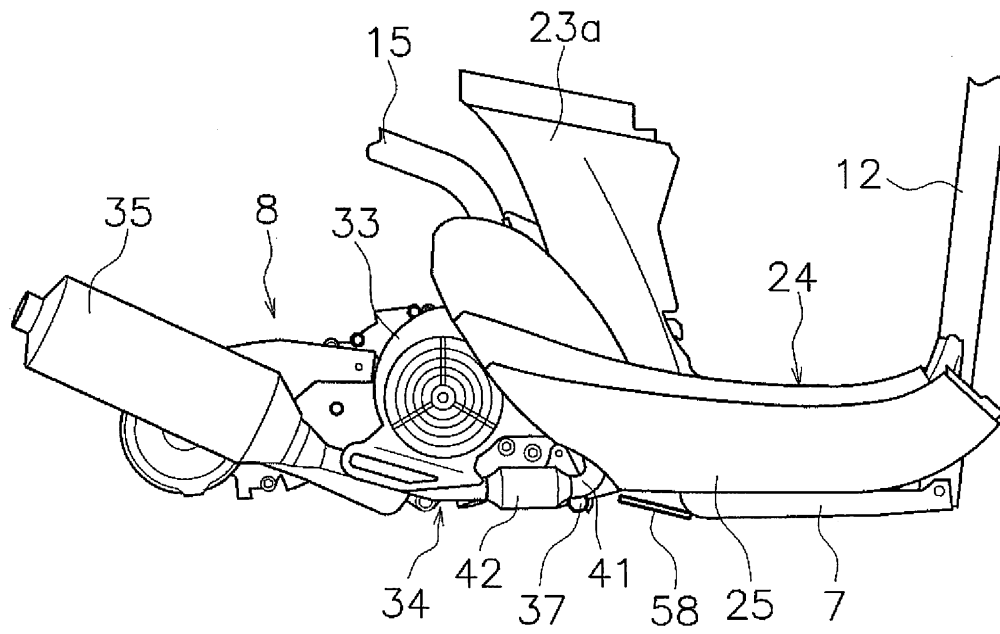
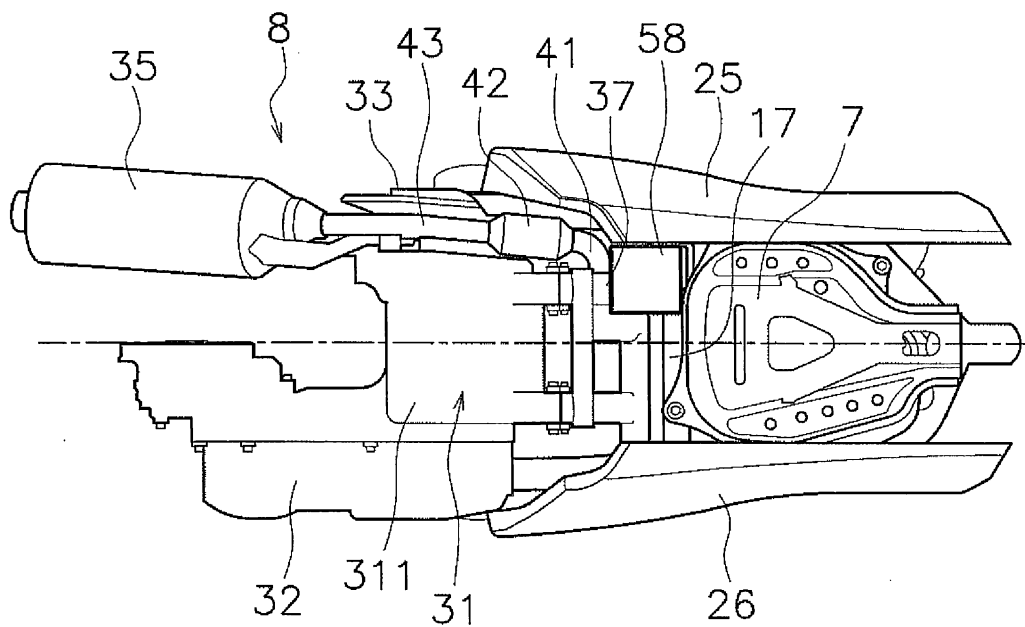


FIG. 20B



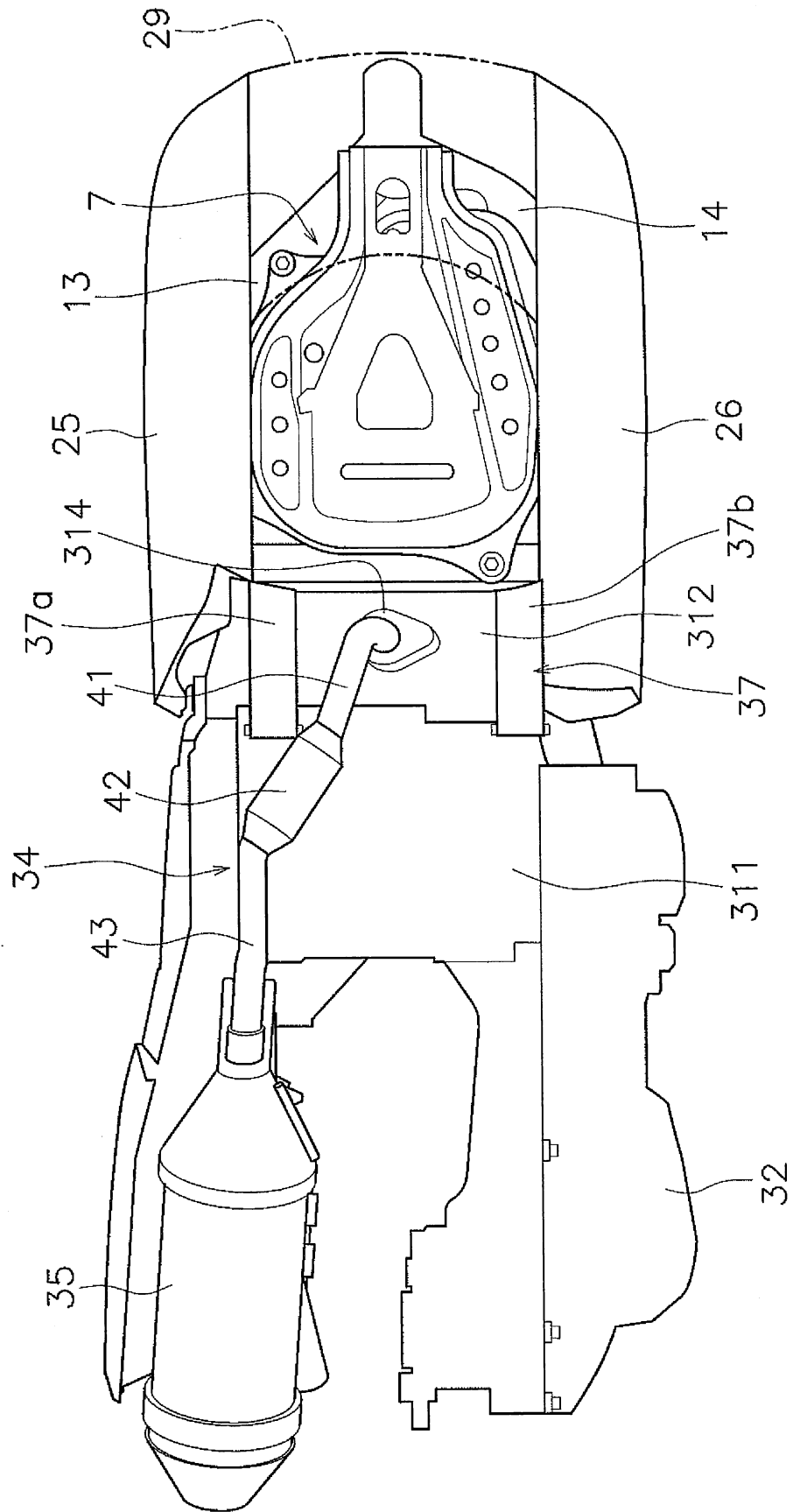


FIG. 21

