



(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)   
**1-0020776**

(51)<sup>7</sup> **B62J 35/00, B62K 19/46, 11/10**

(13) **B**

(21) 1-2016-04742

(22) 05.12.2016

(30) 2016-001210 06.01.2016 JP

(45) 25.04.2019 373

(43) 25.07.2017 352

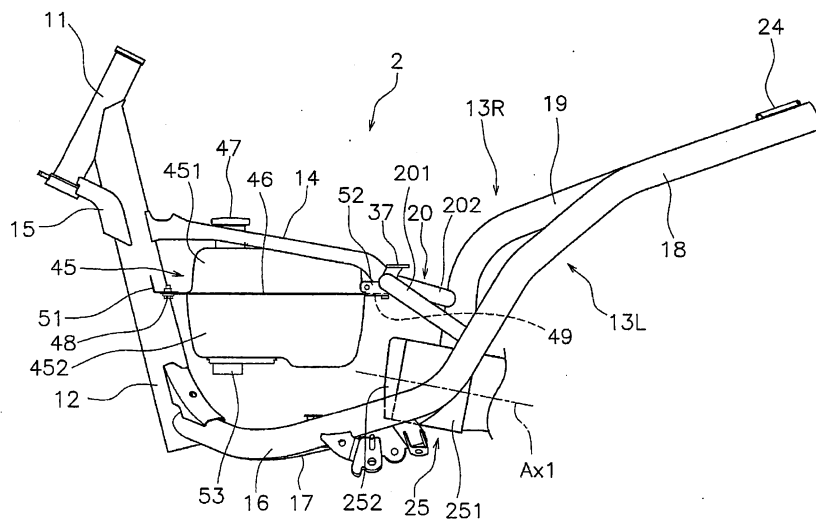
(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)  
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Hiroshi KIKUCHI (JP), Yusuke SAITO (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) Ở bình nhiên liệu, kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện và nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng tới- lui của phương tiện. Mép dưới của bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí cao hơn so với phần khung dưới trái, phần khung dưới phải và đầu dưới của nắp đầu xi lanh. Phần trước của bình nhiên liệu được gắn vào phần khung hướng xuống. Phần sau của bình nhiên liệu được gắn vào khung nối ở vị trí gần trục tâm phương tiện theo phương bề rộng phương tiện hơn so với phần khung dưới trái và phần khung dưới phải.



### **Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập**

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

### **Tình trạng kỹ thuật của sáng chế**

Khung thân phương tiện (7) của xe máy được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số H02-88382 gồm ống cổ (7a), ống hướng xuống (7b) và cặp khung dưới phải và trái (7c, 7c). Ống hướng xuống (7b) kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ (7a). Các khung dưới (7c, 7c) kéo dài về phía sau và ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện từ phần dưới của ống hướng xuống (7b).

Hơn nữa, khung thân phương tiện (7) gồm cặp khung giữa phải và trái (7d, 7d) và cặp khung sau phải và trái (7e, 7e). Các khung giữa (7d, 7d) lần lượt kéo dài lên phía trên và về phía sau từ các khung dưới (7c, 7c). Các khung sau (7e, 7e) lần lượt kéo dài về phía sau từ các khung giữa (7d, 7d).

Hơn nữa, xe máy được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số H02-88382 gồm yên (6) mà người điều khiển được ngồi trên đó và hộp chứa vật dụng (21). Hộp chứa vật dụng (21) được bố trí bên dưới yên (6) và được đỡ bởi khung thân phương tiện (7). Phần trước của hộp chứa vật dụng (21) được đỡ bởi khung phụ (7i). Khi ngồi trên yên (6), người điều khiển đặt chân của mình trên cặp bậc để chân phải và trái (9a, 9a) kéo dài theo hướng tới-lui của phương tiện.

Phần ống (tấm che 9) được bố trí giữa bậc phải (9a) và bậc trái (9a) theo phương bề rộng của phương tiện. Phần ống (9) được tạo ra theo hình dạng nhô lên phía trên. Phần ống (9) được bố trí ở vị trí thấp hơn so với yên (6). Với phần ống (9) được bố trí ở vị trí thấp, người điều khiển dễ dàng để chân của mình sang hai bên phần ống (9). Do đó, người điều khiển có thể dễ dàng lên/xuống xe máy.

Bình nhiên liệu (4) được bố trí ở phần ống (9). Cụ thể là, bình nhiên liệu (4) được bố trí ở khoảng không bên trong của phần ống (9). Kích cỡ của bình nhiên liệu (4) theo phương bề rộng của phương tiện lớn hơn so với theo hướng lên-xuống của phương tiện. Nói cách khác, bình nhiên liệu (4) được tạo ra theo hình dạng mở rộng.

Phần trước của bình nhiên liệu (4) được cố định vào các khung dưới phải và trái (7c, 7c) bởi các giá kim loại cố định bình (8, 8). Phần sau của bình nhiên liệu (4) được cố định vào các khung dưới phải và trái (7c, 7c) bởi các giá kim loại cố định bình khác (8, 8).

Bình nhiên liệu (4) được đỡ chắc chắn trong lúc được gắn vào các khung dưới phải và trái (7c, 7c) được bố trí theo khoảng cách rộng theo phương bề rộng của phương tiện. Cụm động cơ (5) được bố trí về phía sau của bình nhiên liệu (4) và bên dưới hộp chứa vật dụng (21). Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, bình nhiên liệu (4) và nắp đầu xi lanh gối chồng với nhau.

Ở xe máy được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số H02-88382, phần ống (9) mà bình nhiên liệu (4) được bố trí trong đó, được bố trí giữa các bậc phải và trái (9a, 9a). Do đó, mỗi bậc trong số các bậc phải và trái (9a, 9a) được thiết kế rõ ràng là để có kích cỡ tương đối nhỏ theo phương bề rộng của phương tiện. Khi mỗi bậc trong số các bậc phải và trái (9a, 9a) có kích cỡ nhỏ theo phương bề rộng của phương tiện, người điều khiển gặp khó khăn để đặt chân của mình trên đó. Điều này gây ra sự không thuận lợi gồm việc phá hỏng về sự thoải mái của người điều khiển.

Hơn nữa, động cơ được bố trí ngay về phía sau của bình nhiên liệu (4). Động cơ gồm xi lanh và nắp đầu xi lanh được bố trí riêng biệt với xi lanh. Khi thực hiện công việc bảo dưỡng, nắp đầu xi lanh được tháo khỏi xi lanh. Tuy nhiên, bình nhiên liệu trở thành vật chướng ngại và làm cho khó để tháo nắp đầu xi lanh. Điều này gây ra sự không thuận lợi gồm việc phá hỏng về tính năng bảo dưỡng.

### **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 có thể nâng cao sự thoải mái của người điều khiển và tính năng bảo dưỡng bằng cách tạo ra một cách chắc chắn bình nhiên liệu với đủ dung tích và đồng thời bằng cách tạo ra mỗi nơi trong số các nơi để chân phải và trái với kích cỡ lớn theo phương bề rộng của phương tiện.

Theo sáng chế, mục đích nêu trên được giải quyết bởi phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có các dấu hiệu của điểm yêu cầu bảo hộ độc lập 1. Các phương án được ưu tiên được đưa ra ở các điểm yêu cầu bảo hộ phụ thuộc.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một khía cạnh gồm phần ống cổ, phần khung hướng xuống, khung bên trái, khung bên phải, khung nối, yên, phần chứa, nơi để chân trái, nơi để chân phải, phần ống, bình nhiên liệu và động cơ.

Phần khung hướng xuống kéo dài xuống phía dưới từ phần ống cổ. Khung bên trái gồm phần khung dưới trái và phần khung sau trái. Phần khung dưới trái kéo dài về phía sau và sang trái theo phương ngang theo phương bề rộng phương tiện từ phần dưới của

phần khung hướng xuống. Phần khung sau trái kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần khung dưới trái. Khung bên phải gồm phần khung dưới phải và phần khung sau phải. Phần khung dưới phải kéo dài về phía sau và sang phải theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện từ phần dưới của phần khung hướng xuống. Phần khung sau phải kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần khung dưới phải.

Khung nổi nổi khung bên trái và khung bên phải. Yên được đỡ bởi phần khung sau trái và phần khung sau phải. Yên là bộ phận tạo kết cấu mà người điều khiển được ngồi trên đó. Phần chứa được bố trí bên dưới yên. Nơi để chân trái được bố trí ở vị trí thấp hơn so với yên và được đỡ bởi phần khung dưới trái. Ít nhất một phần của nơi để chân trái được nằm ra phía trước của yên. Nơi để chân phải được bố trí ở vị trí thấp hơn so với yên và được đỡ bởi phần khung dưới phải. Ít nhất một phần của nơi để chân phải được nằm ra phía trước của yên.

Phần ống nhô lên phía trên trong lúc được bố trí giữa nơi để chân trái và nơi để chân phải theo phương bề rộng của phương tiện. Bình nhiên liệu được bố trí ở phần ống. Động cơ gồm xi lanh và nắp đầu xi lanh. Nắp đầu xi lanh được bố trí ra phía trước của xi lanh và được bố trí riêng biệt với xi lanh. Ít nhất một phần của động cơ được bố trí về phía sau của bình nhiên liệu và bên dưới phần chứa.

Đầu dưới của mép trên của phần ống được bố trí ra phía trước của yên và ở vị trí thấp hơn so với mép trên của yên. Ít nhất một phần của bình nhiên liệu gối chồng với nắp đầu xi lanh trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Khung nổi được nối vào khung bên trái và khung bên phải tại các vị trí được nằm về phía sau của ít nhất một phần của nắp đầu xi lanh. Đầu trên của khung nổi được bố trí ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh.

Kích cỡ của bình nhiên liệu theo phương bề rộng của phương tiện nhỏ hơn so với kích cỡ của bình nhiên liệu theo hướng lên-xuống của phương tiện và nhỏ hơn so với kích cỡ của bình nhiên liệu theo hướng tới-lui của phương tiện. Mép dưới của bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí cao hơn so với phần khung dưới trái, phần khung dưới phải và đầu dưới của nắp đầu xi lanh. Phần trước của bình nhiên liệu được gắn vào phần khung hướng xuống. Phần sau của bình nhiên liệu được gắn vào khung nổi ở vị trí gần trục tâm phương tiện theo phương bề rộng của phương tiện hơn so với phần khung dưới trái và phần khung dưới phải.

Đầu tiên, đã được nghĩ đến là mở rộng các kích cỡ của các nơi để chân phải và trái theo phương bề rộng của phương tiện. Tuy nhiên, phương tiện bị mở rộng khi mỗi nơi

trong số các nơi để chân phải và trái bị mở rộng ra phía ngoài theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện. Kết quả là, việc mở rộng này có thể ảnh hưởng tới góc nghiêng của phương tiện.

Từ điều này, được nghĩ đến là mở rộng mỗi nơi trong số các nơi để chân phải và trái vào phía trong theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện bằng cách thiết kế kích cỡ của bình nhiên liệu được bố trí ở phần ống. Nói cách khác, được hy vọng là bằng cách làm giảm kích cỡ của bình nhiên liệu theo phương bề rộng của phương tiện, việc mở rộng của phương tiện có thể được ngăn chặn và đồng thời, các kích cỡ của các nơi để chân phải và trái có thể được gia tăng. Hơn nữa, được hy vọng là bằng cách làm giảm kích cỡ của bình nhiên liệu theo phương bề rộng của phương tiện, khoảng không ở xung quanh của nắp đầu xi lanh được mở rộng theo phương bề rộng của phương tiện và vì thế, sự dễ dàng để tháo nắp đầu xi lanh có thể được cải thiện và theo đó tính năng bảo dưỡng có thể được nâng cao.

Tuy nhiên, đã phát hiện ra rằng vẫn tồn tại khả năng để cải thiện về sự dễ dàng để tháo nắp đầu xi lanh. Bằng cách làm giảm kích cỡ của bình nhiên liệu theo phương bề rộng của phương tiện, khoảng không ở xung quanh của nắp đầu xi lanh được mở rộng theo phương bề rộng của phương tiện và vì thế, khả năng tiếp cận vào nắp đầu xi lanh theo phương bề rộng của phương tiện được nâng cao. Tuy nhiên, được đòi hỏi phải gia tăng đều các kích cỡ của các nơi để chân phải và trái theo phương bề rộng của phương tiện để nâng cao sự thoải mái của người điều khiển. Do đó, bình nhiên liệu và nắp đầu xi lanh chắc chắn gối chồng theo phương bề rộng của phương tiện. Kết quả là, đã phát hiện ra rằng sự dễ dàng để tháo nắp đầu xi lanh có thể không được nâng cao như mong muốn.

Để nâng cao sự dễ dàng để tháo nắp đầu xi lanh, có thể giả thiết là mở rộng khoảng không giữa bình nhiên liệu và nắp đầu xi lanh theo hướng tới-lui của phương tiện. Tuy nhiên, khi kích cỡ của bình nhiên liệu bị làm giảm theo phương bề rộng của phương tiện để gia tăng các kích cỡ của các nơi để chân phải và trái theo phương bề rộng của phương tiện, trở nên khó khăn để làm giảm kích cỡ của bình nhiên liệu theo hướng tới-lui của phương tiện để tạo ra một cách chắc chắn bình nhiên liệu với đủ dung tích.

Từ điều này, như với xe máy được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số H02-88382, đã được nghĩ đến là dịch chuyển bình nhiên liệu xuống phía dưới so với nắp đầu xi lanh. Công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số H02-88382 mô tả kết cấu mà mép trên của bình nhiên liệu (4) được nằm ở vị trí thấp hơn so với đầu trên của nắp đầu xi lanh. Do đó, được hy vọng là với kết cấu theo công bố đơn yêu cầu cấp

patent Nhật Bản số H02-88382, phạm vi gối chồng giữa bình nhiên liệu và nắp đầu xi lanh có thể được làm giảm theo hướng lên-xuống của phương tiện trên hình chiếu từ trước của phương tiện và tính năng bảo dưỡng có thể được nâng cao. Tuy nhiên, đã phát hiện ra rằng tính năng bảo dưỡng không thể được nâng cao với kết cấu này. Đây là vì phần chứa hoặc khung nổi được nối vào các khung bên phải và bên trái được bố trí bên trên xi lanh và cản trở sự tiếp cận nắp đầu xi lanh và vì thế, tính năng bảo dưỡng không thể được nâng cao.

Từ đó, đã kiểm tra kết cấu mà bình nhiên liệu được dịch lên phía trên so với nắp đầu xi lanh. Điều này đã đặt ra một vấn đề cần được giải quyết. Để dịch chuyển bình nhiên liệu lên phía trên, các phần đỡ đỡ bình nhiên liệu từ phía dưới cần phải kéo dài từ các khung dưới. Trong trường hợp này, có sự lo ngại là việc tiếp cận nắp đầu xi lanh bị cản trở bởi các phần đỡ đỡ bình nhiên liệu từ phía dưới, cho dù phạm vi gối chồng giữa bình nhiên liệu và nắp đầu xi lanh được làm giảm theo hướng lên-xuống của phương tiện trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

Trước hết, đã nghĩ đến là dịch chuyển bình nhiên liệu xuống phía dưới so với nắp đầu xi lanh, đây là vì được hi vọng là bình nhiên liệu sẽ được đỡ một cách dễ dàng và cứng vững nhờ kết cấu. Trở lại với công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số H02-88382, bình nhiên liệu có bề rộng lớn và được cố định cứng vững tại bốn góc của bình vào các khung dưới.

Khi bình nhiên liệu có bề rộng lớn như được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số H02-88382, được đòi hỏi là mở rộng khoảng cách giữa các phần đỡ phải và trái để đỡ bình nhiên liệu một cách chắc chắn. Nói cách khác, bình nhiên liệu có bề rộng lớn có thể được đỡ cứng vững bởi các khung dưới phải và trái kéo dài về phía sau và bên phải và bên trái theo hướng bề rộng của phương tiện từ khung hướng xuống. Tuy nhiên, đã nhận ra được là khi bình nhiên liệu có kích cỡ nhỏ theo phương bề rộng của phương tiện, bình nhiên liệu không cần được đỡ bởi các khung dưới phải và trái.

Nói cách khác, đã đạt được kết luận là ngay cả khi phần trước của bình nhiên liệu đã được cố định vào phần khung hướng xuống, bình nhiên liệu có thể được đỡ một cách chắc chắn do kích cỡ nhỏ của nó theo phương bề rộng của phương tiện. Hơn nữa, cũng đã có được kết luận là ngay cả khi phần sau của bình nhiên liệu đã được cố định vào khung nổi, bình nhiên liệu có thể được đỡ một cách chắc chắn do kích cỡ nhỏ của nó theo phương bề rộng của phương tiện. Vì vậy, bằng cách cố định phần trước của bình nhiên liệu vào phần khung hướng xuống và cố định phần sau của bình nhiên liệu vào khung nổi,

bình nhiên liệu có thể được dịch lên phía trên so với nắp đầu xi lanh và đồng thời, có thể được đỡ một cách chắc chắn. Hơn nữa, bình nhiên liệu có thể được đỡ mà không dùng tới các phần đỡ được đề cập trên đây để đỡ bình nhiên liệu bởi các khung dưới. Do đó, là có thể để ngăn chặn việc cản trở tiếp cận tới nắp đầu xi lanh bởi các phần đỡ của bình nhiên liệu.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, mép dưới của bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí cao hơn so với các khung dưới phải và trái bằng cách dịch lên phía trên vị trí của bình nhiên liệu so với nắp đầu xi lanh. Do đó, cũng là có thể để ngăn chặn sự phá hỏng về khả năng tiếp cận tới nắp đầu xi lanh góp phần cho các khung dưới phải và trái phình ra theo phương bề rộng của phương tiện.

Cần lưu ý rằng, khi bình nhiên liệu được dịch lên phía trên so với nắp đầu xi lanh, đầu dưới của mép trên của phần ống được nằm ở vị trí cao và do đó, việc phá hỏng về sự dễ dàng để lên/xuống phương tiện bị lo ngại. Tuy nhiên, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, bình nhiên liệu được bố trí sao cho ít nhất một phần của bình nhiên liệu gối chồng với nắp đầu xi lanh trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Do đó, mép trên của phần ống có thể được nằm ở vị trí thấp hơn so với khi bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh để không cho toàn bộ gối chồng với nắp đầu xi lanh trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Theo đó, việc phá hỏng về sự dễ dàng để lên/xuống phương tiện có thể được ngăn chặn.

Như được mô tả trên đây, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, sự thoải mái của người điều khiển có thể được tăng cường bằng cách tạo ra một cách chắc chắn bình nhiên liệu với đủ dung tích và bằng cách gia tăng kích cỡ của mỗi nơi trong số các nơi để chân phải và trái theo phương bề rộng của phương tiện. Hơn nữa, tính năng bảo dưỡng có thể được tăng cường bằng cách đỡ một cách chắc chắn bình nhiên liệu và bằng cách làm cho việc lắp/tháo nắp đầu xi lanh dễ dàng.

Phần khung hướng xuống có thể kéo dài xuống phía dưới và về phía sau. Đầu trước của bình nhiên liệu có thể được bố trí ra phía trước của đầu sau của phần khung hướng xuống. Trong trường hợp này, bình nhiên liệu có thể được tạo ra một cách chắc chắn với dung tích lớn bằng cách gia tăng kích cỡ của bình nhiên liệu theo hướng tới-lui của phương tiện. Hơn nữa, phần trước của bình nhiên liệu được gắn vào phần khung hướng xuống kéo dài xuống phía dưới và về phía sau. Vì thế, bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí cao. Theo đó, kích cỡ của bình nhiên liệu có thể được gia tăng dễ dàng theo hướng tới-lui của phương tiện.

Bình nhiên liệu có thể gồm phần gắn trước và phần gắn sau. Phần gắn trước được gắn vào phần khung hướng xuống, trong khi đó phần gắn sau được gắn vào khung nổi. Phần gắn trước và phần gắn sau có thể được nằm giữa các đầu trên và dưới của bình nhiên liệu theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trong trường hợp này, bình nhiên liệu kéo dài theo hướng lên-xuống của phương tiện hơn so với theo phương bề rộng của phương tiện, có thể được đỡ một cách dễ dàng với kết cấu đơn giản.

Bình nhiên liệu có thể gồm thân bình nhiên liệu và phần bích. Thân bình nhiên liệu được tạo kết cấu để chứa nhiên liệu. Phần bích được bố trí để bao quanh thân bình nhiên liệu. Phần bích có thể được gắn vào phần khung hướng xuống ở vị trí nằm ra phía trước của đầu trước của thân bình nhiên liệu và có thể được gắn vào khung nổi ở vị trí nằm về phía sau của đầu sau của thân bình nhiên liệu. Trong trường hợp này, các phần gắn có thể không được lắp vào các phía bên theo phương ngang của thân bình nhiên liệu. Do đó, các phần của phần bích nằm ở các phía bên theo phương ngang của thân bình nhiên liệu, có thể được làm giảm. Theo đó, phần ống có thể được làm giảm theo phương bề rộng của phương tiện và các khoảng không nằm ở bên phải và bên trái của phần ống để đặt chân của người điều khiển có thể được mở rộng.

Phần bích có thể được nằm ở vị trí cao hơn so với đường kéo dài từ trục tâm của xi lanh trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Trong trường hợp này, khi nắp đầu xi lanh được tháo theo phương của trục tâm của xi lanh, là có thể để ngăn chặn sự cản trở thao tác tháo bởi phần bích của bình nhiên liệu. Do đó, tính năng bảo dưỡng có thể được tăng cường.

Thân bình nhiên liệu có thể gồm phần bình trên và phần bình dưới. Phần bình trên được nằm bên trên phần bích, trong khi đó phần bình dưới được nằm bên dưới phần bích. Kích cỡ của phần bình trên theo hướng lên-xuống của phương tiện có thể là nhỏ hơn so với kích cỡ của phần bình dưới theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trong trường hợp này, phần bích có thể được nằm ở vị trí cao hơn so với khi kích cỡ của phần bình trên theo hướng lên-xuống của phương tiện lớn hơn so với kích cỡ của phần bình dưới theo hướng lên-xuống của phương tiện. Do đó, phần bích có thể được bố trí ra xa nắp đầu xi lanh. Theo đó, tính năng bảo dưỡng có thể được tăng cường.

Kích cỡ của mặt sau của phần bình trên theo hướng lên-xuống của phương tiện có thể là nhỏ hơn so với kích cỡ của mặt sau của phần bình dưới theo hướng lên-xuống của phương tiện. Trong trường hợp này, phần bích có thể được bố trí ra xa nắp đầu xi lanh

trên mặt sau của bình nhiên liệu mà được bố trí gần nắp đầu xi lanh. Theo đó, tính năng bảo dưỡng có thể được tăng cường.

Phần bích có thể được nằm ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh.

Phần trước của bình nhiên liệu có thể được gắn vào phần khung hướng xuống tại vị trí nằm vào phía trong theo phương ngang của các đầu ngoài bên phải và bên trái của thân bình nhiên liệu.

Phần trước của bình nhiên liệu có thể được gắn vào phần khung hướng xuống tại vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh.

Động cơ có thể được treo từ khung bên trái và khung bên phải tại vị trí thấp hơn so với trục tâm của xi lanh.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm bộ phận nổi được bố trí bên trên bình nhiên liệu. Phần trước của bộ phận nổi có thể được nối vào phần khung hướng xuống. Phần sau của bộ phận nổi có thể được nối vào khung nổi. Trong trường hợp này, độ cứng vững của phương tiện có thể được tăng cường bởi bộ phận nổi. Hơn nữa, là có thể để ngăn chặn hơn nữa việc gây cản trở bởi bộ phận nổi với khoảng không để bảo dưỡng của động cơ so với khi bộ phận nổi được bố trí bên dưới bình nhiên liệu. Theo đó, tính năng bảo dưỡng có thể được tăng cường.

Trên hình chiếu bằng của phương tiện, bộ phận nổi có thể là nhỏ hơn so với bình nhiên liệu theo phương bề rộng của phương tiện. Trong trường hợp này, bộ phận nổi có bề rộng nhỏ. Vì thế, sự gia tăng về bề rộng của phần ống có thể được ngăn chặn. Theo đó, các khoảng không lớn cho việc đặt chân của người điều khiển có thể được tạo ra một cách chắc chắn.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm bơm nhiên liệu được gắn vào mặt đáy của bình nhiên liệu. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, bơm nhiên liệu có thể được nằm ra phía trước của phần giữa của mặt đáy của bình nhiên liệu theo hướng tới-lui của phương tiện. Trong trường hợp này, bơm nhiên liệu có thể được bố trí ra xa động cơ. Vì thế, tác động nhiệt lên bơm nhiên liệu từ động cơ có thể được làm giảm. Hơn nữa, là có thể để ngăn chặn sự cản trở với khoảng không bảo dưỡng được nằm ra phía trước của nắp đầu bởi bơm nhiên liệu. Vì thế, tính năng bảo dưỡng có thể được tăng cường.

Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, phần không gối chồng với bình nhiên liệu ở nắp đầu xi lanh có thể có diện tích lớn hơn so với phần gối chồng với bình nhiên liệu ở nắp đầu xi lanh. Trong trường hợp này, khoảng không để bảo dưỡng lớn hơn có thể được tạo ra một cách chắc chắn ở vị trí nằm ra phía trước của nắp đầu xi lanh.

Bình nhiên liệu có thể gồm miệng nạp nhiên liệu để nạp nhiên liệu. Miệng nạp nhiên liệu được bố trí trên mặt trên của phần ống. Trong trường hợp này, với bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí cao, khoảng không lớn để bảo dưỡng có thể được tạo ra một cách chắc chắn ở vị trí nằm ra phía trước của nắp đầu xi lanh và đồng thời, độ dài của miệng nạp nhiên liệu có thể được làm ngắn hơn so với khi bình nhiên liệu được bố trí ở vị trí thấp.

Động cơ có thể còn gồm bộ phận cố định thứ nhất và bộ phận cố định thứ hai. Bộ phận cố định thứ nhất có thể cố định nắp đầu xi lanh vào xi lanh. Bộ phận cố định thứ hai có thể được bố trí ở vị trí thấp hơn so với bộ phận cố định thứ nhất và có thể cố định nắp đầu xi lanh vào xi lanh. Phần đầu dưới của bình nhiên liệu có thể được nằm ở vị trí cao hơn so với bộ phận cố định thứ hai.

Phần trước của phần chứa có thể được đỡ bởi khung nổi.

### **Mô tả vắn tắt các hình vẽ**

FIG.1 là hình chiếu cạnh thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án được ưu tiên của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ phối cảnh thể hiện khung thân phương tiện.

FIG.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện khung thân phương tiện.

FIG.4 là hình chiếu cạnh thể hiện khung thân phương tiện.

FIG.5 là hình chiếu từ trên thể hiện khung thân phương tiện.

FIG.6 là hình chiếu từ trước thể hiện khung thân phương tiện.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường VII-VII trên FIG.1.

FIG.8 là hình chiếu cạnh thể hiện bình nhiên liệu.

FIG.9 là hình chiếu từ trên thể hiện bình nhiên liệu.

FIG.10 là hình chiếu từ trước thể hiện bình nhiên liệu.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XI-XI trên FIG.8.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XII-XII trên FIG.8.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XIII-XIII trên FIG.8.

FIG.14 là hình chiếu từ trên thể hiện bình nhiên liệu và khung thân phương tiện.

FIG.15 là các hình chiếu nhìn từ trên thể hiện các thân bình nhiên liệu theo các phương án cải biến.

FIG.16 là các hình chiếu cạnh thể hiện các bình nhiên liệu theo các phương án cải biến.

FIG.17 là hình chiếu cạnh thể hiện khung thân phương tiện theo phương án được ưu tiên khác.

FIG.18 là hình chiếu từ trên thể hiện khung thân phương tiện theo phương án được ưu tiên khác được đề cập trên đây.

### **Mô tả chi tiết phương án ưu tiên thực hiện sáng chế**

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo một phương án được ưu tiên của sáng chế sẽ được giả thích dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG.1 là hình chiếu cạnh thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này là phương tiện giao thông kiểu scuto.

Cần lưu ý rằng, trong bản mô tả này, hướng tới-lui của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1, hướng lên-xuống của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 và hướng trái-phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 dùng để chỉ hướng tới-lui, hướng lên-xuống và hướng trái-phải được quan sát từ người điều khiển trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Hơn nữa, hướng tới-lui không chỉ biểu thị các hướng được nằm song song với hướng tới-lui của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1, mà còn bao hàm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng  $\pm 45^\circ$  so với hướng tới-lui của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Nói cách khác, hướng được đưa ra gần hướng tới-lui hơn so với hướng trái-phải và hướng lên-xuống được phân loại là hướng tới-lui.

Tương tự, hướng lên-xuống bao hàm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng  $\pm 45^\circ$  so với hướng lên-xuống của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Nói cách khác, hướng được đưa ra gần hướng lên-xuống hơn so với hướng tới-lui và hướng trái-phải được phân loại là hướng lên-xuống.

Hơn nữa, hướng trái-phải bao hàm các hướng nghiêng trong phạm vi góc bằng  $\pm 45^\circ$  độ so với hướng trái-phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Nói cách khác, hướng được đưa ra gần hướng trái-phải hơn so với hướng tới-lui và hướng lên-xuống được phân loại là hướng trái-phải.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân phương tiện 2, bánh trước 3, yên 4, bánh sau 5, cụm công suất 6, cơ cấu lái 7 và tấm che thân phương tiện 8. Cần lưu ý rằng, FIG.1 minh hoạ tấm che thân phương tiện 8 và yên 4 với các đường đứt nét hai chấm.

FIG.2 và FIG.3 là các hình vẽ phối cảnh của khung thân phương tiện 2. FIG.4 là hình chiếu cạnh thể hiện khung thân phương tiện 2. FIG.5 là hình chiếu bằng của khung thân phương tiện 2. FIG.6 là hình chiếu từ trước thể hiện khung thân phương tiện 2. Cần lưu ý rằng, trên FIG.4 và FIG.6, nhiều các bộ phận tạo kết cấu như bình nhiên liệu 35 được mô tả là được minh hoạ cùng với khung thân phương tiện 2.

Khung thân phương tiện 2 gồm phần ống cổ 11, phần khung hướng xuống 12, khung bên trái 13L, khung bên phải 13R, bộ phận nối 14 và khung nối 20. Phần khung hướng xuống 12 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ phần ống cổ 11. Phần nối góc 15 được gắn vào phần ống cổ 11 và phần khung hướng xuống 12. Phần nối góc 15 kéo dài giữa phần ống cổ 11 và phần khung hướng xuống 12.

Khung bên trái 13L gồm phần khung dưới trái 16 và phần khung sau trái 18. Phần khung dưới trái 16 được bố trí sang trái của phần ống cổ 11. Phần khung dưới trái 16 được nối vào phần dưới của phần khung hướng xuống 12. Phần khung dưới trái 16 kéo dài về phía sau và sang trái theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện từ phần dưới của phần khung hướng xuống 12.

Phần khung sau trái 18 được bố trí sang trái của phần ống cổ 11. Phần khung sau trái 18 được nối vào phần sau của phần khung dưới trái 16. Phần khung sau trái 18 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần khung dưới trái 16.

Khung bên phải 13R gồm phần khung dưới phải 17 và phần khung sau phải 19. Phần khung dưới phải 17 được bố trí sang phải của phần ống cổ 11. Phần khung dưới phải 17 được nối vào phần dưới của phần khung hướng xuống 12. Phần khung dưới phải 17 kéo dài về phía sau và sang phải theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện từ phần dưới của phần khung hướng xuống 12.

Phần khung sau phải 19 được bố trí sang phải của phần ống cổ 11. Phần khung sau phải 19 được nối vào phần sau của phần khung dưới phải 17. Phần khung sau phải 19 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần khung dưới phải 17.

Như được thể hiện trên FIG.5, phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17 được nối bởi phần khung ngang thứ nhất 21. Phần khung ngang thứ nhất 21 kéo dài theo phương bề rộng của phương tiện. Cụm công suất 6 được gắn vào phần khung ngang thứ nhất 21 qua các bộ phận liên kết 22.

Phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17 được nối bởi phần khung ngang thứ hai 23. Phần khung ngang thứ hai 23 kéo dài theo phương bề rộng của phương tiện. Phần khung ngang thứ hai 23 được bố trí ra phía trước của phần khung ngang thứ nhất 21. Phần sau của phần khung sau trái 18 và phần sau của phần khung sau phải 19 được nối bởi bộ phận ngang 24.

Khung nối 20 nối khung bên trái 13L và khung bên phải 13R. Khi được mô tả chi tiết, khung nối 20 nối phần khung sau trái 18 và phần khung sau phải 19 vào nhau. Như được thể hiện trên FIG.5, trên hình chiếu bằng của phương tiện, ít nhất một phần của khung nối 20 gối chồng với phần khung ngang thứ nhất 21. Ít nhất một phần của khung nối 20 được nằm bên trên các phần khung dưới 16 và 17.

Khung nối 20 gồm phần đỡ trái 201, phần đỡ phải 202 và phần giữa 203. Phần đỡ trái 201 được nối vào phần khung sau trái 18. Như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của phương tiện trên FIG.4, phần đỡ trái 201 kéo dài chéo lên phía trên tới phía trước từ phần khung sau trái 18. Phần đỡ phải 202 được nối vào phần khung sau phải 19. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, phần đỡ phải 202 kéo dài chéo lên phía trên tới phía trước từ phần khung sau phải 19.

Như được thể hiện trên FIG.5, phần đỡ trái 201 và phần đỡ phải 202 được nối qua phần giữa 203. Trên hình chiếu bằng của phương tiện, phần giữa 203 kéo dài theo phương bề rộng của phương tiện. Trên hình chiếu bằng của phương tiện, phần đỡ trái 201 kéo dài ra phía trước và vào phía trong theo phương ngang từ phần khung sau trái 18. Trên hình chiếu bằng của phương tiện, phần đỡ phải 202 kéo dài ra phía trước và vào phía trong theo phương ngang từ phần khung sau phải 19.

Cần lưu ý rằng, thuật ngữ “vào phía trong theo phương ngang” có nghĩa là các hướng tiến lại gần theo phương bề rộng của phương tiện, tới đường tâm phương tiện C1 đi xuyên qua tâm theo phương bề rộng của phương tiện. Mặt khác, thuật ngữ “ra phía ngoài

theo phương ngang” có nghĩa là các hướng tách ra dọc theo phương bề rộng của phương tiện từ đường tâm phương tiện C1 đi xuyên qua tâm theo phương bề rộng của phương tiện.

Bộ phận nổi 14 được bố trí ở vị trí cao hơn so với các phần khung dưới 16 và 17 và kéo dài theo hướng tới-lui của phương tiện. Bộ phận nổi 14 nổi phần khung hướng xuống 12 và khung nổi 20. Như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của phương tiện trên FIG.4, bộ phận nổi 14 nghiêng so với hướng tới-lui của phương tiện. Bộ phận nổi 14 nghiêng ra phía trước và lên phía trên.

Phần trước của bộ phận nổi 14 được nối vào phần khung hướng xuống 12 tại vị trí cao hơn so với phần đầu dưới của phần nổi góc 15. Phần sau của bộ phận nổi 14 được nối vào khung nổi 20. Khi được mô tả chi tiết, như được thể hiện trên FIG.5, phần sau của bộ phận nổi 14 được nối vào phần giữa 203 của khung nổi 20.

Như được thể hiện trên FIG.1, yên 4 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2. Yên 4 là phần mà người điều khiển được ngồi trên đó. Yên 4 được đỡ bởi khung bên phải 13R và khung bên trái 13L. Khi được mô tả chi tiết, phần trước của yên 4 được đỡ bởi khung bên phải 13R và khung bên trái 13L qua phần chứa 10. Phần sau của yên 4 được đỡ bởi khung bên phải 13R và khung bên trái 13L qua bộ phận ngang 24. Cần lưu ý rằng, kết cấu để đỡ yên 4 không bị giới hạn ở kết cấu trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, yên 4 có thể được đỡ trực tiếp bởi khung bên phải 13R và khung bên trái 13L. Theo cách khác, yên 4 có thể được đỡ gián tiếp bởi khung bên phải 13R và khung bên trái 13L qua thanh bắt yên (không được thể hiện trên các hình vẽ). Yên 4 được bố trí bên trên các phần khung sau trái 18 và phải 19. Yên 4 được đỡ bởi các phần khung sau trái 18 và phải 19.

Phần chứa 10 được bố trí bên dưới yên 4. Phần trước của phần chứa 10 được đỡ bởi khung nổi 20. Phần chứa 10 gồm khoảng không chứa mà các đồ vật của người đi xe (ví dụ mũ bảo hiểm hoặc găng tay chẳng hạn) có thể được đặt vào hoặc lấy ra khỏi đó. Như được thể hiện trên FIG.4, giá đỡ 37 được gắn vào khung nổi 20. Phần chứa 10 được gắn vào giá đỡ 37. Phần chứa 10 được đỡ bởi khung nổi 20 qua giá đỡ 37.

Cụm công suất 6 được bố trí bên dưới yên 4. Cụm công suất 6 được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân phương tiện 2. Cụm công suất 6 đỡ bánh sau 5 sao cho bánh sau 5 có thể quay được. Cụm công suất 6 gồm động cơ 25 và bộ truyền động 26.

Động cơ 25 gồm hộp cacte 250, xi lanh 251 và nắp đầu xi lanh 252. Hộp cacte 250 được bố trí ra phía trước của bánh sau 5. Xi lanh 251 được bố trí ra phía trước của hộp

cácte 250. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, xi lanh 251 được nằm bên dưới khung nối 20. Như được thể hiện trên FIG.4, trục tâm Ax1 của xi lanh 251 kéo dài theo hướng tới-lui của phương tiện. Trục tâm Ax1 của xi lanh 251 tạo ra góc nhỏ hơn 45 độ so với phương nằm ngang.

Nắp đầu xi lanh 252 được bố trí ở phía trước xi lanh 251. Nắp đầu xi lanh 252 được bố trí riêng biệt với xi lanh 251. Nắp đầu xi lanh 252 được gắn theo cách tháo ra được vào xi lanh 251. Khung nối 20 được đề cập trên đây được nối vào khung bên trái 13L và khung bên phải 13R tại các vị trí được nằm về phía sau của ít nhất một phần của nắp đầu xi lanh 252. Đầu trên của khung nối 20 được bố trí ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252.

Như được thể hiện trên FIG.6, động cơ 25 gồm bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41, bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42, bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 và bộ phận cố định bên phải thứ hai 44. Ví dụ, bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41, bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42, bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 và bộ phận cố định bên phải thứ hai 44 là các bulông chẳng hạn. Cần lưu ý rằng, bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41, bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42, bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 và bộ phận cố định bên phải thứ hai 44 có thể là các bộ phận khác với các bulông. Nắp đầu xi lanh 252 được cố định vào xi lanh 251 bởi bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41, bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42, bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 và bộ phận cố định bên phải thứ hai 44.

Bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41 và bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 được bố trí sang trái của trục tâm Ax1 của xi lanh 251. Bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41. Bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42 và bộ phận cố định bên phải thứ hai 44 được bố trí sang phải của trục tâm Ax1 của xi lanh 251. Bộ phận cố định bên phải thứ hai 44 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42.

Nắp đầu xi lanh 252 có thể tháo ra được bằng cách tháo bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41, bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42, bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 và bộ phận cố định bên phải thứ hai 44 ra khỏi động cơ 25 và do vậy, công việc bảo dưỡng có thể được thực hiện. Ví dụ, khe hở xupáp bên trong xi lanh 251 có thể được điều chỉnh bằng cách tháo nắp đầu xi lanh 252.

Một phần của động cơ 25 được bố trí về phía sau của bình nhiên liệu 35 và bên dưới phần chứa 10. Động cơ 25 được treo từ khung bên trái 13L và khung bên phải 13R qua các bộ phận liên kết 22 được đề cập trên đây và phần khung ngang thứ nhất 21 được đề cập trên đây. Như được thể hiện trên FIG.1, các bộ phận liên kết 22 được nối vào động cơ 25 ở vị trí thấp hơn so với xi lanh 251. Do đó, động cơ 25 được treo từ khung bên trái 13L và khung bên phải 13R ở vị trí thấp hơn so với xi lanh 251.

Cơ cấu lái 7 gồm trục lái 27, tay lái 28 và bộ treo 29. Trục lái 27 được lắp vào trong phần ống cổ 11. Trục lái 27 được đỡ bởi phần ống cổ 11 và nhờ vậy có thể xoay được sang phải và trái. Phần dưới của trục lái 27 được nối vào bộ treo 29.

Bộ treo 29 đỡ bánh trước 3 sao cho bánh trước 3 có thể quay được. Vè trước 30 được bố trí bên trên bánh trước 3. Phần trên của trục lái 27 được nối vào tay lái 28. Tay lái 28 được tạo kết cấu để được thao tác bởi người điều khiển để xoay bánh trước 3.

Tấm che thân phương tiện 8 gồm tấm che sau 31, tấm che dưới 32, phần ống 33 và tấm che trước 34. Tấm che sau 31 che vùng xung quanh của các phần khung sau trái 18 và phải 19. Tấm che sau 31 được bố trí bên dưới yên 4. Tấm che trước 34 được bố trí ra phía trước của yên 4. Tấm che trước 34 che vùng xung quanh của phần ống cổ 11. Tấm che trước 34 che vùng xung quanh của phần khung hướng xuống 12. Đèn trước 36 được gắn vào tấm che trước 34.

Tấm che dưới 32 được bố trí giữa tấm che trước 34 và tấm che sau 31. Tấm che dưới 32 che vùng xung quanh của các phần khung dưới 16 và 17. FIG.7 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường VII-VII trên FIG.1. Như được thể hiện trên FIG.7, mặt trên của tấm che dưới 32 gồm nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322. Nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322 được bố trí ở các vị trí thấp hơn so với yên 4.

Như được thể hiện trên FIG.1, ít nhất một phần của nơi để chân trái 321 được nằm giữa đầu sau của phần ống cổ 11 và đầu trước của yên 4 theo hướng tới-lui của phương tiện. Nơi để chân trái 321 được bố trí sang trái của phần ống cổ 11. Ít nhất một phần của nơi để chân trái 321 được nằm ra phía trước của yên 4 và được đỡ bởi phần khung dưới trái 16. Nơi để chân trái 321 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với bộ phận nối 14.

Nơi để chân phải 322 được bố trí gần như đối xứng hai bên với nơi để chân trái 321. Do đó, ít nhất một phần của nơi để chân phải 322 được nằm giữa đầu sau của phần ống cổ 11 và đầu trước của yên 4 theo hướng tới-lui của phương tiện. Nơi để chân phải 322 được bố trí sang phải của phần ống cổ 11. Ít nhất một phần của nơi để chân phải 322

được nằm ra phía trước của yên 4 và được đỡ bởi phần khung dưới phải 17. Nơi để chân phải 322 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với bộ phận nối 14.

Khi được mô tả chi tiết, như được thể hiện trên FIG.7, giá đỡ trái 231 và giá đỡ phải 232 được gắn vào phần khung ngang thứ hai 23. Nơi để chân trái 321 được gắn vào giá đỡ trái 231 bởi bulông 56. Nơi để chân trái 321 được đỡ bởi giá đỡ trái 231. Nói cách khác, nơi để chân trái 321 được đỡ bởi phần khung dưới trái 16 qua giá đỡ trái 231 và phần khung ngang thứ hai 23. Nơi để chân phải 322 được gắn vào giá đỡ phải 232 bởi bulông 55. Nơi để chân phải 322 được đỡ bởi giá đỡ phải 232. Nói cách khác, nơi để chân phải 322 được đỡ bởi phần khung dưới phải 17 qua giá đỡ phải 232 và phần khung ngang thứ hai 23.

Cần lưu ý rằng, nơi để chân trái 321 có thể được đỡ trực tiếp bởi phần khung dưới trái 16 hoặc theo cách khác, có thể được đỡ gián tiếp bởi phần khung dưới trái 16 qua giá và/hoặc bộ phận tương tự. Tương tự, nơi để chân phải 322 có thể được đỡ trực tiếp bởi phần khung dưới phải 17 hoặc theo cách khác, có thể được đỡ gián tiếp bởi phần khung dưới phải 17 qua giá và/hoặc bộ phận tương tự.

Phần ống 33 được bố trí giữa nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322 theo phương bề rộng của phương tiện. Phần ống 33 nhô lên phía trên từ nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322. Phần ống 33 được bố trí giữa tấm che trước 34 và tấm che sau 31 theo hướng tới-lui của phương tiện. Phần ống 33 có mặt cắt được tạo ra theo hình dạng lồi phình lên phía trên. Phần ống 33 kéo dài theo hướng tới-lui của phương tiện. Đầu dưới của mép trên của phần ống 33 được bố trí ra phía trước của yên 4 và cũng được bố trí ở vị trí thấp hơn so với mép trên của yên 4.

Bộ phận nối 14 và bình nhiên liệu 35 được bố trí trong phạm vi phần ống 33. Bộ phận nối 14 được bố trí bên trên bình nhiên liệu 35 trong phạm vi phần ống 33. Bình nhiên liệu 35 sẽ được giải thích chi tiết dưới đây.

FIG.8 là hình chiếu cạnh thể hiện bình nhiên liệu 35. FIG.9 là hình chiếu từ trên thể hiện bình nhiên liệu 35. FIG.10 là hình chiếu từ trước thể hiện bình nhiên liệu 35. Như được thể hiện trên FIG.8, kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện H của bình nhiên liệu 35 nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng tới-lui của phương tiện L của bình nhiên liệu 35. Như được thể hiện trên FIG.9, kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện W của bình nhiên liệu 35 nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng tới-lui của phương tiện L của bình nhiên liệu 35. Như được thể hiện trên FIG.10, kích cỡ theo phương bề rộng của phương

tiện W của bình nhiên liệu 35 nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện H của bình nhiên liệu 35. Cần lưu ý rằng, các kích cỡ của bình nhiên liệu 35 ở đây được định nghĩa là các kích cỡ có nghĩa của thân bình nhiên liệu 45 được mô tả.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XI-XI trên FIG.8 và thể hiện hình vẽ mặt cắt của phần giữa theo hướng tới-lui của phương tiện của bình nhiên liệu 35. FIG.12 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XII-XII trên FIG.8 và thể hiện hình vẽ mặt cắt của phần trước của bình nhiên liệu 35, tức là phần được nằm giữa đầu trước và phần giữa theo hướng tới-lui của phương tiện của bình nhiên liệu 35. FIG.13 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường XIII-XIII trên FIG.8 và thể hiện hình vẽ mặt cắt của phần sau của bình nhiên liệu 35, tức là phần được nằm giữa đầu sau và phần giữa theo hướng tới-lui của phương tiện của bình nhiên liệu 35.

Như được thể hiện trên FIG.11, phần giữa theo hướng tới-lui của phương tiện của bình nhiên liệu 35 được tạo nên theo hình dạng kéo dài mà kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện H1 lớn hơn so với kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện W1. Như được thể hiện trên FIG.12, tương tự với phần giữa theo hướng tới-lui của phương tiện của bình nhiên liệu 35, phần trước của bình nhiên liệu 35 được tạo nên theo hình dạng kéo dài mà kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện H2 lớn hơn so với kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện W2. Như được thể hiện trên FIG.13, tương tự với phần giữa theo hướng tới-lui của phương tiện và phần trước của bình nhiên liệu 35, phần sau của bình nhiên liệu 35 được tạo nên theo hình dạng kéo dài mà kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện H3 lớn hơn so với kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện W3.

Bình nhiên liệu 35 được làm bằng kim loại dạng tấm. Cần lưu ý rằng, bình nhiên liệu 35 có thể được làm bằng nhựa. Bình nhiên liệu 35 gồm thân bình nhiên liệu 45 và phần bích 46. Thân bình nhiên liệu 45 gồm khoảng không bên trong để chứa nhiên liệu. Phần bích 46 được bố trí để bao quanh thân bình nhiên liệu 45. Phần bích 46 nhô ra theo phương ngang từ thân bình nhiên liệu 45.

Thân bình nhiên liệu 45 gồm phần bình trên 451 và phần bình dưới 452. Phần bình trên 451 được nằm bên trên phần bích 46, trong khi đó phần bình dưới 452 được nằm bên dưới phần bích 46. Phần bình trên 451 và phần bình dưới 452 được nối tại phần bích 46. Như được thể hiện trên FIG.8, kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện Ha của phần bình trên 451 nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện Hb của phần bình dưới 452.

Như được thể hiện trên hình chiếu cạnh của phương tiện trên FIG.4, phần bích 46 được nằm ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, phần bích 46 được nằm bên trên đường kéo dài của trục tâm Ax1 của xi lanh 251. Hơn nữa, trên hình chiếu cạnh của phương tiện, phần bích 46 kéo dài theo phương ngang.

Bình nhiên liệu 35 gồm miệng nạp nhiên liệu 47 để nạp nhiên liệu. Miệng nạp nhiên liệu 47 nhô lên phía trên từ thân bình nhiên liệu 45. FIG.14 là hình chiếu từ trên thể hiện một phần của bình nhiên liệu 35 và khung thân phương tiện 2. Như được thể hiện trên FIG.14, miệng nạp nhiên liệu 47 kéo dài theo hướng lên-xuống của phương tiện qua hốc 141 được khoan ở bộ phận nối 14. Miệng nạp nhiên liệu 47 được bố trí trên mặt trên của phần ống 33.

Phần trước của bình nhiên liệu 35 được gắn vào phần khung hướng xuống 12. Phần sau của bình nhiên liệu 35 được gắn vào khung nối 20. Như được thể hiện trên FIG.14, phần trước của bình nhiên liệu 35 được gắn vào phần khung hướng xuống 12 ở vị trí gần tâm theo phương bề rộng phương tiện của phương tiện hơn so với phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17. Mặt khác, phần sau của bình nhiên liệu 35 được gắn vào khung nối 20 ở vị trí gần tâm theo phương bề rộng của phương tiện của phương tiện hơn so với phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17.

Như được thể hiện trên FIG.8, bình nhiên liệu 35 gồm phần gắn trước 48 và phần gắn sau 49. Phần gắn trước 48 và phần gắn sau 49 được bố trí ở phần bích 46. Phần gắn trước 48 được gắn vào phần khung hướng xuống 12. Như được thể hiện trên FIG.9, phần gắn trước 48 gồm các lỗ 481 và 482 mà các bulông được lắp xuyên qua đó. Phần gắn trước 48 được cố định vào phần khung hướng xuống 12 bởi các bulông. Khi được mô tả chi tiết, phần gắn trước 48 được cố định vào giá đỡ trước 51 được lắp vào phần khung hướng xuống 12 như được thể hiện trên FIG.14.

Phần gắn sau 49 được gắn vào khung nối 20. Như được thể hiện trên FIG.9, phần gắn sau 49 gồm các lỗ 491 và 492 mà các bulông được lắp xuyên qua đó. Phần gắn sau 49 được gắn vào khung nối 20 bởi các bulông. Khi được mô tả chi tiết, phần gắn sau 49 được gắn vào giá đỡ sau 52 được lắp vào khung nối 20 như được thể hiện trên FIG.14.

Phần gắn trước 48 và phần gắn sau 49 được nằm giữa các đầu trên và dưới của thân bình nhiên liệu 45 theo hướng lên-xuống của phương tiện. Phần gắn trước 48 và phần gắn sau 49 được nằm ở các vị trí cao hơn so với điểm giữa của các đầu trên và dưới của thân bình nhiên liệu 45 theo hướng lên-xuống của phương tiện.

Phần gắn trước 48 được nằm ra phía trước của đầu trước của thân bình nhiên liệu 45. Do đó, phần trước của bình nhiên liệu 35 được gắn vào phần khung hướng xuống 12 ở vị trí nằm ra phía trước của đầu trước của thân bình nhiên liệu 45. Phần gắn trước 48 được nằm vào phía trong theo phương ngang của các đầu ngoài bên phải và bên trái của thân bình nhiên liệu 45. Do đó, phần trước của bình nhiên liệu 35 được gắn vào phần khung hướng xuống 12 tại vị trí nằm vào phía trong theo phương ngang của các đầu ngoài bên phải và bên trái của thân bình nhiên liệu 45. Phần gắn trước 48 được nằm ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252. Do đó, phần trước của bình nhiên liệu 35 được gắn vào phần khung hướng xuống 12 tại vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252.

Phần gắn sau 49 được nằm về phía sau của đầu sau của thân bình nhiên liệu 45. Do đó, phần sau của bình nhiên liệu 35 được gắn vào khung nổi 20 ở vị trí nằm về phía sau của đầu sau của thân bình nhiên liệu 45. Phần gắn sau 49 được nằm vào phía trong theo phương ngang của các đầu ngoài bên phải và bên trái của thân bình nhiên liệu 45. Do đó, phần sau của bình nhiên liệu 35 được gắn vào khung nổi 20 tại vị trí nằm vào phía trong theo phương ngang của các đầu ngoài bên phải và bên trái của thân bình nhiên liệu 45. Phần gắn sau 49 được nằm ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252. Do đó, phần sau của bình nhiên liệu 35 được gắn vào khung nổi 20 tại vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252.

Phần gắn sau 49 được bố trí tại cùng độ cao như phần gắn trước 48. Cần lưu ý rằng, phần gắn sau 49 có thể được bố trí ở độ cao khác với phần gắn trước 48.

Mép trên của thân bình nhiên liệu 45 được nằm ở vị trí cao hơn so với mép trên của nắp đầu xi lanh 252. Mép dưới của thân bình nhiên liệu 45 được bố trí ở vị trí cao hơn so với phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17. Bình nhiên liệu 35 không được đỡ từ phía dưới bởi phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17. Nói cách khác, bộ phận bất kỳ không được bố trí phía dưới bình nhiên liệu 35 để đỡ bình nhiên liệu 35. Bình nhiên liệu 35 được bố trí bên trên phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17 với một khoảng không từ phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17.

Mép dưới của thân bình nhiên liệu 45 được nằm ở vị trí cao hơn so với đầu dưới của nắp đầu xi lanh 252. Mép dưới của thân bình nhiên liệu 45 được nằm ở vị trí cao hơn so với nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322. Khi được mô tả chi tiết, toàn bộ mép dưới của thân bình nhiên liệu 45 được nằm ở vị trí cao hơn so với đầu dưới của nắp đầu xi lanh 252. Toàn bộ mép dưới của thân bình nhiên liệu 45 được nằm ở vị trí cao hơn so với nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322.

Mép dưới của thân bình nhiên liệu 45 được nằm ở vị trí thấp hơn so với đầu trên của nắp đầu xi lanh 252. Khi được mô tả chi tiết, toàn bộ mép dưới của thân bình nhiên liệu 45 được nằm ở vị trí thấp hơn so với đầu trên của nắp đầu xi lanh 252. Đầu trước của thân bình nhiên liệu 45 được bố trí ra phía trước của đầu sau của phần khung hướng xuống 12. Đầu sau của thân bình nhiên liệu 45 được bố trí ra phía trước của đầu trước của nắp đầu xi lanh 252.

Bơm nhiên liệu 53 được gắn vào mặt đáy của bình nhiên liệu 35. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, bơm nhiên liệu 53 được nằm ra phía trước của phần giữa của mặt đáy của bình nhiên liệu 53 theo hướng tới-lui của phương tiện. Bơm nhiên liệu 53 được bố trí ở vị trí cao hơn so với phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17. Với kết cấu này, việc lắp và tháo bơm nhiên liệu 53 có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Như được thể hiện trên hình chiếu từ trước của phương tiện trên FIG.6, ít nhất một phần của bình nhiên liệu 35 gối chồng với nắp đầu xi lanh 252. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, phần không gối chồng với bình nhiên liệu 36 ở nắp đầu xi lanh 252 có diện tích rộng hơn so với phần gối chồng với bình nhiên liệu 35 ở nắp đầu xi lanh 252.

Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, ít nhất một phần của mép dưới của thân bình nhiên liệu 45 gối chồng với nắp đầu xi lanh 252. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, mép trên của thân bình nhiên liệu 45 được nằm ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252 mà không gối chồng với nắp đầu xi lanh 252. Khi được mô tả chi tiết, một phần của phần bình dưới 452 gối chồng với nắp đầu xi lanh 252 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, toàn bộ phần bình trên 451 được nằm ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252 mà không gối chồng với nắp đầu xi lanh 252. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, toàn bộ phần bích 46 được nằm ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252 mà không gối chồng với nắp đầu xi lanh 252.

Phần đầu dưới của bình nhiên liệu 35 được nằm ở vị trí thấp hơn so với bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41 và bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42. Phần đầu dưới của bình nhiên liệu 35 được nằm ở vị trí cao hơn so với bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 và bộ phận cố định bên phải thứ hai 44.

Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, ít nhất là một trong số bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41 và bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42 gối chồng với bình nhiên liệu 35. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, một trong số bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41 và bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42 gối chồng với bình nhiên liệu 35, trong

khi đó bộ phận còn lại được nằm ở phía bên của bình nhiên liệu 35 mà không gối chồng với bình nhiên liệu 35. Theo phương án được ưu tiên này, trên hình chiếu từ trước của phương tiện, bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42 gối chồng với bình nhiên liệu 35, trong khi đó bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41 được nằm sang phía bên bình nhiên liệu 35 mà không gối chồng với bình nhiên liệu 35.

Bình nhiên liệu 35 được bố trí cách xa nắp đầu xi lanh 252 qua khoảng không theo phương dọc trục của bộ phận cố định bên trái thứ nhất 41 và theo phương dọc trục của bộ phận cố định bên phải thứ nhất 42. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, bộ phận cố định bên trái thứ hai 43 và bộ phận cố định bên phải thứ hai 44 được nằm ở các vị trí thấp hơn so với bình nhiên liệu 35 mà không gối chồng với bình nhiên liệu 35.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này được giả thích trên đây, kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện W của bình nhiên liệu 35 nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện H của bình nhiên liệu 35 và cũng nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng tới-lui của phương tiện L của bình nhiên liệu 35. Do đó, mỗi nơi trong số nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322 có thể được mở rộng vào phía trong theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện. Nói cách khác, mỗi nơi trong số nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322 có thể được tạo ra một cách chắc chắn với một kích cỡ của bề rộng lớn trong lúc được ngăn chặn việc bị mở rộng ra phía ngoài theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện. Vì vậy, sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện có thể được ngăn chặn và đồng thời, mỗi nơi trong số nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322 có thể được tạo ra với kích cỡ lớn.

Mép dưới của bình nhiên liệu 35 được bố trí ở vị trí cao hơn so với đầu dưới của nắp đầu xi lanh 252, phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17. Hơn nữa, phần trước của bình nhiên liệu 35 được gắn vào phần khung hướng xuống 12, trong khi đó phần sau của bình nhiên liệu 35 được gắn vào khung nối 20. Theo đó, phần đỡ để đỡ bình nhiên liệu 35 từ phía dưới là không cần đến. Do vậy, một khoảng không lớn để tiếp cận nắp đầu xi lanh 252 có thể được tạo ra một cách chắc chắn phía dưới bình nhiên liệu 35. Hơn nữa, phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17 có thể được ngăn chặn việc gây cản trở sự tiếp cận vào nắp đầu xi lanh 252. Do đó, nắp đầu xi lanh 252 có thể tiếp cận được dễ dàng qua khoảng không nằm bên dưới bình nhiên liệu 35 và bên trên phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17. Theo đó, tính năng bảo dưỡng của động cơ 25 có thể được nâng cao.

Hơn nữa, khoảng cách giữa phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17 ít đặt ra các hạn chế về hình dạng của bình nhiên liệu 35 hơn so với khi mép dưới của bình nhiên liệu 35 được bố trí ở vị trí thấp hơn so với đầu dưới của nắp đầu xi lanh 252, phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17. Theo đó, bình nhiên liệu 35 có thể được sản xuất một cách chắc chắn với đủ dung tích. Hơn nữa, miệng nạp nhiên liệu 47 có thể được ngăn chặn việc bị kéo dài. Vì thế, việc gia tăng giá thành có thể được ngăn chặn.

Hơn nữa, như được mô tả trên đây, bình nhiên liệu 35 có hình dạng nhỏ gọn theo phương bề rộng của nó. Do đó, bình nhiên liệu 35 có thể được đỡ một cách cứng vững ngay cả khi bình nhiên liệu 35 được đỡ bởi phần khung hướng xuống 12 và khung nổi 20 và nhờ vậy được đỡ ở vị trí gần trục tâm phương tiện hơn so với phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17.

Hơn thế nữa, theo phương án được ưu tiên này, bình nhiên liệu 35 được bố trí ở vị trí tương đối cao trong phạm vi phần ống 33 sao cho một phần của bình nhiên liệu 35 gối chồng với nắp đầu xi lanh 252 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Do đó, mép trên của phần ống 33 có thể được nằm ở vị trí thấp hơn so với khi toàn bộ bình nhiên liệu 35 được bố trí ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh 252. Theo đó, việc phá hỏng về sự thoải mái của người điều khiển có thể được ngăn chặn khi lên/xuống phương tiện.

Hơn nữa, theo phương án được ưu tiên này, mỗi nơi trong số nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322 được tạo ra một cách chắc chắn với kích cỡ bề rộng lớn bằng cách tạo ra bình nhiên liệu 35 với kích cỡ của bề rộng nhỏ và đồng thời, bình nhiên liệu 35 được tạo ra một cách chắc chắn với dung tích lớn bằng cách tạo ra bình nhiên liệu 35 với kích cỡ lớn theo hướng lên-xuống. Hơn nữa, trên hình chiếu từ trước của phương tiện, một phần của bình nhiên liệu 35 gối chồng với nắp đầu xi lanh 252. Vì thế, ngay cả khi bình nhiên liệu 35 được tạo ra với kích cỡ lớn theo hướng lên-xuống, mép trên của bình nhiên liệu 35 có thể được ngăn chặn việc bị nằm ở vị trí quá cao. Theo đó, độ cao của phần ống 33 có thể được ngăn chặn việc bị cao quá mức và nhờ vậy phần ống 33 có thể được người điều khiển để chân sang hai bên một cách dễ dàng.

Như được mô tả trên đây, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên này, sự thoải mái của người điều khiển có thể được tăng cường bằng cách tạo ra một cách chắc chắn bình nhiên liệu 35 với dung tích lớn và đồng thời bằng cách tạo ra mỗi nơi trong số nơi để chân trái 321 và nơi để chân phải 322 với kích cỡ lớn theo phương bề rộng của phương tiện. Hơn nữa, tính năng bảo dưỡng có thể

được tăng cường bằng cách đỡ chắc chắn và cứng vững bình nhiên liệu 35 và đồng thời bằng cách làm cho việc lắp và việc tháo của nắp đầu xi lanh 252 dễ dàng.

Số lượng các bánh trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 không bị giới hạn ở một và theo cách khác, có thể là hai hoặc nhiều hơn nữa. Số lượng các bánh sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 không bị giới hạn ở một và theo cách khác, có thể là hai hoặc nhiều hơn nữa.

Kết cấu của khung thân phương tiện 2 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, khung nối 20 có thể không nhất thiết được nối vào các phần khung sau trái 18 và phải 19, và có thể được nối vào phần khung dưới trái 16 và phần khung dưới phải 17. Phần chứa 10 có thể không nhất thiết được đỡ bởi khung nối 20 và có thể được đỡ bởi bộ phận khác.

Một phần của từng nơi để chân trái 321/nơi để chân phải 322 có thể được nằm ra phía trước của yên 4. Theo cách khác, toàn bộ từng nơi để chân trái 321/nơi để chân phải 322 có thể được nằm ra phía trước của yên 4. Toàn bộ động cơ 25 có thể được bố trí về phía sau của bình nhiên liệu 35 và bên dưới phần chứa 10.

Hình dạng và cách sắp xếp về vị trí của bình nhiên liệu 35 không bị giới hạn ở hình dạng và cách sắp xếp về vị trí theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, trên hình chiếu từ trước của phương tiện, toàn bộ bình nhiên liệu 35 có thể gối chồng với nắp đầu xi lanh 252.

FIG.15 gồm các hình chiếu từ trên thể hiện thân bình nhiên liệu 45 theo các phương án cải biến. FIG.15(A) là hình chiếu từ trên thể hiện thân bình nhiên liệu 45 theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây. Cần lưu ý rằng, trên FIG.15, hướng trái trên hình vẽ tương ứng với hướng phía trước của phương tiện, trong khi đó hướng phải trên hình vẽ tương ứng với hướng phía sau của phương tiện. Hơn nữa, trên FIG.15, hướng lên-xuống trên hình vẽ tương ứng với phương bề rộng của phương tiện. Như được thể hiện trên FIG.15(A), thân bình nhiên liệu 45 theo phương án được ưu tiên có hình dạng kéo dài theo hướng tới-lui của phương tiện trên hình chiếu bằng của phương tiện. Kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện W của thân bình nhiên liệu 45 gần như không đổi bất kể đến các vị trí theo hướng tới-lui của phương tiện.

Cần lưu ý rằng, như được thể hiện trên FIG.15(B), kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện W của thân bình nhiên liệu 45 có thể gia tăng hướng về phía trước của phương tiện. Theo cách khác, như được thể hiện trên FIG.15(C), kích cỡ theo phương bề

rộng của phương tiện W của thân bình nhiên liệu 45 có thể giảm theo hướng về phía trước của phương tiện. Theo cách khác nữa, như được thể hiện trên FIG.15(D), kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện W của thân bình nhiên liệu 45 có thể giảm từ các đầu theo hướng tới-lui của phương tiện của thân bình nhiên liệu 45 về phía giữa theo hướng tới-lui của phương tiện thân bình nhiên liệu 45.

FIG.16 gồm các hình chiếu cạnh thể hiện bình nhiên liệu 35 theo các phương án cải biến. FIG.16(A) là hình chiếu cạnh thể hiện bình nhiên liệu 35 theo phương án được ưu tiên được đề cập trên đây. Như được thể hiện trên FIG.16(A), ở bình nhiên liệu 35 theo phương án được ưu tiên, kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện Ha của phần bình trên 451 nhỏ hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện Hb của phần bình dưới 452. Tuy nhiên, như được thể hiện trên FIG.16(B), kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện Ha của phần bình trên 451 có thể lớn hơn so với kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện Hb của phần bình dưới 452. Theo cách khác, kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện Ha của phần bình trên 451 có thể bằng kích cỡ theo hướng lên-xuống của phương tiện Hb của phần bình dưới 452.

Như được thể hiện trên FIG.16(A), ở bình nhiên liệu 35 theo phương án được ưu tiên, phần bích 46 kéo dài theo phương ngang trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Tuy nhiên, như được thể hiện trên FIG.16(C), phần bích 46 có thể kéo dài chéo xuống phía dưới tới phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Theo cách khác, như được thể hiện trên FIG.16(D), phần bích 46 có thể kéo dài chéo lên phía trên tới phía trước trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

FIG.17 là hình chiếu cạnh thể hiện khung thân phương tiện 2 theo phương án được ưu tiên khác. FIG.18 là hình chiếu từ trên thể hiện khung thân phương tiện 2 theo phương án được ưu tiên khác này. Như được thể hiện trên FIG.17 và FIG.18, phần chứa 10 có thể gồm hộp chứa vật dụng 61 và hộp chứa ắc quy 62. Hộp chứa vật dụng 61 chứa các đồ đặc như mũ bảo hiểm chẳng hạn. Hộp chứa ắc quy 62 chứa ắc quy. Hộp chứa ắc quy 62 được bố trí ra phía trước của hộp chứa vật dụng 61. Như được thể hiện trên FIG.18, hộp chứa vật dụng 61 và hộp chứa ắc quy 62 được phân tách bởi phần vách thứ nhất 63. Hộp chứa ắc quy 62 được bố trí bên trên nắp đầu xi lanh 252. Nói cách khác, hộp chứa ắc quy 62 gói chùng với nắp đầu xi lanh 252 trên hình chiếu từ trên.

Cần lưu ý rằng, hộp chứa vật dụng 61 và hộp chứa ắc quy 62 có thể được làm liền khối. Theo cách khác, hộp chứa vật dụng 61 và hộp chứa ắc quy 62 có thể được bố trí riêng biệt với nhau.

Như được thể hiện trên FIG.18, hộp chứa ắcqui 62 gồm các phần gắn 64. Các phần gắn 64 được gắn vào giá đỡ 37 bởi các bộ phận cố định như các bulông chẳng hạn. Như được thể hiện trên FIG.17, hộp chứa ắcqui 62 được đỡ bởi khung nổi 20 qua giá đỡ 37. Phần sau của hộp chứa vật dụng 61 được đỡ bởi bộ phận ngang 24.

Hộp chứa ắcqui 62 có thể gồm phần chứa ắcqui 65 và phần chứa bộ phận điện 66. Phần chứa ắcqui 65 chứa ắcqui. Phần chứa bộ phận điện 66 chứa các bộ phận điện (cầu chì, role, v.v..) cần được nối vào ắcqui. Phần chứa ắcqui 65 và phần chứa bộ phận điện 66 được phân tách bởi phần vách thứ hai 67. Phần chứa bộ phận điện 66 được bố trí về phía sau của phần chứa ắcqui 65. Phần chứa bộ phận điện 66 được bố trí ra phía trước của hộp chứa vật dụng 61. Phần chứa bộ phận điện 66 và hộp chứa vật dụng 61 được phân tách bởi phần vách thứ nhất 63 được đề cập trên đây.

**Yêu cầu bảo hộ**

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

phần ống cổ (11);

phần khung hướng xuống (12) kéo dài xuống phía dưới từ phần ống cổ (11);

khung bên trái (13L) gồm phần khung dưới trái (16) và phần khung sau trái (18), phần khung dưới trái (16) kéo dài về phía sau và sang trái theo phương ngang theo phương bề rộng phương tiện từ phần dưới của phần khung hướng xuống (12), phần khung sau trái (18) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần khung dưới trái (16);

khung bên phải (13R) gồm phần khung dưới phải (17) và phần khung sau phải (19), phần khung dưới phải (17) kéo dài về phía sau và sang phải theo phương ngang theo phương bề rộng của phương tiện từ phần dưới của phần khung hướng xuống (12), phần khung sau phải (19) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần khung dưới phải (17);

khung nối (20) nối khung bên trái (13L) và khung bên phải (13R);

yên (4) cho người điều khiển, yên (4) được đỡ bởi phần khung sau trái (18) và phần khung sau phải (19);

phần chứa (10) được bố trí bên dưới yên (4);

nơi để chân trái (321) được bố trí ở vị trí thấp hơn so với yên (4), ít nhất một phần của nơi để chân trái (321) được nằm ra phía trước của yên (4), nơi để chân trái (321) được đỡ bởi phần khung dưới trái (16);

nơi để chân phải (322) được bố trí ở vị trí thấp hơn so với yên (4), ít nhất một phần của nơi để chân phải (322) được nằm ra phía trước của yên (4), nơi để chân phải (322) được đỡ bởi phần khung dưới phải (17);

phần ống (33) nhô lên phía trên, phần ống (33) được bố trí giữa nơi để chân trái (321) và nơi để chân phải (322) theo phương bề rộng của phương tiện;

bình nhiên liệu (35) được bố trí ở phần ống (33); và

động cơ (25), ít nhất một phần của động cơ (25) được bố trí phía sau bình nhiên liệu (35) và bên dưới phần chứa (10), động cơ (25) gồm xi lanh (251) và nắp đầu xi lanh (252), nắp đầu xi lanh (252) được bố trí ở phía trước xi lanh (251), nắp đầu xi lanh (252) được bố trí riêng biệt với xi lanh (251), trong đó:

đầu dưới của mép trên của phần ống (33) được bố trí ra phía trước của yên (4) và ở vị trí thấp hơn so với mép trên của yên (4),

ít nhất một phần của bình nhiên liệu (35) gói chồng với nắp đầu xi lanh (252) trên hình chiếu từ trước của phương tiện,

khung nổi (20) được nối vào khung bên trái (13L) và khung bên phải (13R) tại các vị trí được nằm về phía sau của ít nhất một phần của nắp đầu xi lanh (252), **khác biệt ở chỗ** đầu trên của khung nổi (20) được bố trí ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh (252),

kích cỡ (W) của bình nhiên liệu (35) theo phương bề rộng của phương tiện nhỏ hơn so với kích cỡ (H) của bình nhiên liệu (35) theo hướng lên-xuống của phương tiện và nhỏ hơn so với kích cỡ (L) của bình nhiên liệu (35) theo hướng tới-lui của phương tiện,

mép dưới của bình nhiên liệu (35) được bố trí ở vị trí cao hơn so với phần khung dưới trái (16), phần khung dưới phải (17) và đầu dưới của nắp đầu xi lanh (252),

phần trước của bình nhiên liệu (35) được gắn vào phần khung hướng xuống (12), và

phần sau của bình nhiên liệu (35) được gắn vào khung nổi (20) ở vị trí gần trục tâm phương tiện theo phương bề rộng của phương tiện hơn so với phần khung dưới trái (16) và phần khung dưới phải (17).

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó phần khung hướng xuống (12) kéo dài xuống phía dưới và về phía sau, và

đầu trước của bình nhiên liệu (35) được bố trí ra phía trước của đầu sau của phần khung hướng xuống (12).

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, trong đó bình nhiên liệu (35) gồm phần gắn trước (48) và phần gắn sau (49), phần gắn trước (48) được gắn vào phần khung hướng xuống (12), phần gắn sau (49) được gắn vào khung nổi (20), và

phần gắn trước (48) và phần gắn sau (49) được nằm giữa các đầu trên và dưới của bình nhiên liệu (35) theo hướng lên-xuống của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó bình nhiên liệu (35) gồm thân bình nhiên liệu (45) và phần bích (46), thân bình nhiên liệu (45) được tạo kết cấu để chứa nhiên liệu, phần bích (46) được bố trí để bao quanh thân bình nhiên liệu (45), và

phần bích (46) được gắn vào phần khung hướng xuống (12) ở vị trí nằm ra phía trước của đầu trước của thân bình nhiên liệu (45) và được gắn vào khung nổi (20) ở vị trí nằm về phía sau của đầu sau của thân bình nhiên liệu (45).

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó bình nhiên liệu (35) gồm thân bình nhiên liệu (45) và phần bích (46), thân bình nhiên liệu (45) được tạo kết cấu để chứa nhiên liệu, phần bích (46) được bố trí để bao quanh thân bình nhiên liệu (45), và

phần bích (46) được nằm ở vị trí cao hơn so với đường kéo dài từ trục tâm (Ax1) của xi lanh (251) trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

6. Phương tiện giao thông theo điểm 5, trong đó thân bình nhiên liệu (45) gồm phần bình trên (451) và phần bình dưới (452), phần bình trên (451) được nằm bên trên phần bích (46), phần bình dưới (452) được nằm bên dưới phần bích (46), và

kích cỡ (Ha) của phần bình trên (451) theo hướng lên-xuống của phương tiện nhỏ hơn so với kích cỡ (Hb) của phần bình dưới (452) theo hướng lên-xuống của phương tiện.

7. Phương tiện giao thông theo điểm 6, trong đó kích cỡ của mặt sau của phần bình trên (451) theo hướng lên-xuống của phương tiện nhỏ hơn so với kích cỡ của mặt sau của phần bình dưới (452) theo hướng lên-xuống của phương tiện.

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 4 đến 7, trong đó phần bích (46) được nằm ở vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh (252).

9. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 4 đến 8, trong đó phần trước của bình nhiên liệu (35) được gắn vào phần khung hướng xuống (12) tại vị trí nằm vào phía trong theo phương ngang của các đầu ngoài bên phải và bên trái của thân bình nhiên liệu (45).

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó phần trước của bình nhiên liệu (35) được gắn vào phần khung hướng xuống (12) tại vị trí cao hơn so với nắp đầu xi lanh (252).

11. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, trong đó động cơ (25) được treo từ khung bên trái (13L) và khung bên phải (13R) tại vị trí thấp hơn so với trục tâm (Ax1) của xi lanh (251).

12. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

bộ phận nổi (14) được bố trí bên trên bình nhiên liệu (35), trong đó phần trước của bộ phận nổi (14) được nối vào phần khung hướng xuống (12), và phần sau của bộ phận nổi (14) được nối vào khung nổi (20).

13. Phương tiện giao thông theo điểm 12, trong đó trên hình chiếu bằng của phương tiện, bộ phận nổi (14) nhỏ hơn so với bình nhiên liệu (35) theo phương bề rộng của phương tiện.

14. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 13, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

bơm nhiên liệu (53) được gắn vào mặt đáy của bình nhiên liệu (35), trong đó:

trên hình chiếu cạnh của phương tiện, bơm nhiên liệu (53) được nằm ra phía trước của phần giữa của mặt đáy của bình nhiên liệu (35) theo hướng tới-lui của phương tiện.

15. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 14, trong đó trên hình chiếu từ trước của phương tiện, phần không gối chồng với bình nhiên liệu (35) ở nắp đầu xi lanh (252) có diện tích rộng hơn so với phần gối chồng với bình nhiên liệu (35) ở nắp đầu xi lanh (252).

16. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 15, trong đó bình nhiên liệu (35) gồm miệng nạp nhiên liệu (47) để nạp nhiên liệu, miệng nạp nhiên liệu (47) được bố trí trên mặt trên của phần ống (33).

17. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 16, trong đó động cơ (25) gồm

bộ phận cố định thứ nhất (41,42) để cố định nắp đầu xi lanh (252) vào xi lanh (251), và

bộ phận cố định thứ hai (43,44) để cố định nắp đầu xi lanh (252) vào xi lanh (251), bộ phận cố định thứ hai (43,44) được bố trí ở vị trí thấp hơn so với bộ phận cố định thứ nhất (41,42), và

phần đầu dưới của bình nhiên liệu (35) được nằm ở vị trí cao hơn so với bộ phận cố định thứ hai (43,44).

18. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 17, trong đó phần trước của phần chứa (10) được đỡ bởi khung nổi (20).

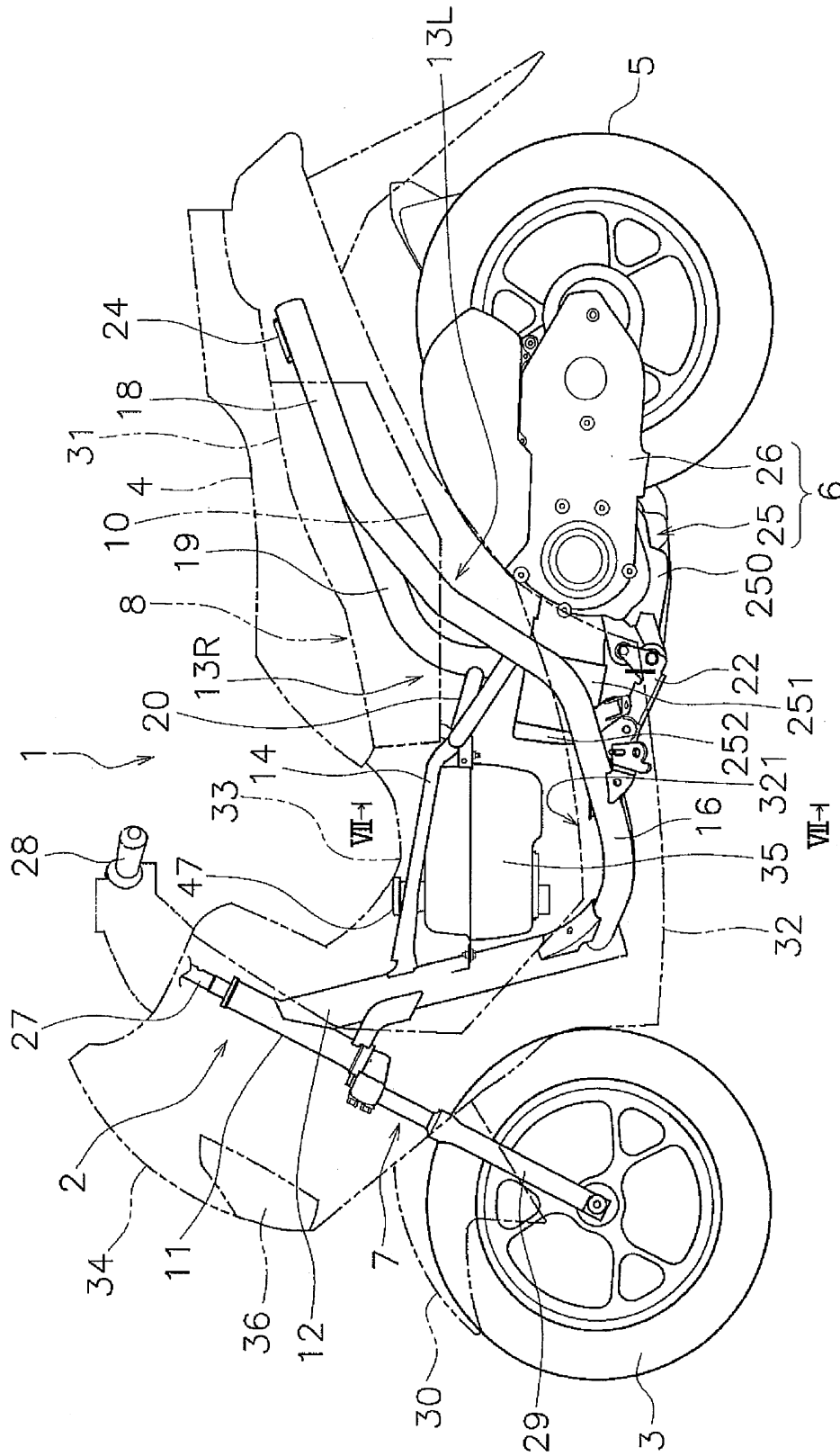


FIG. 1

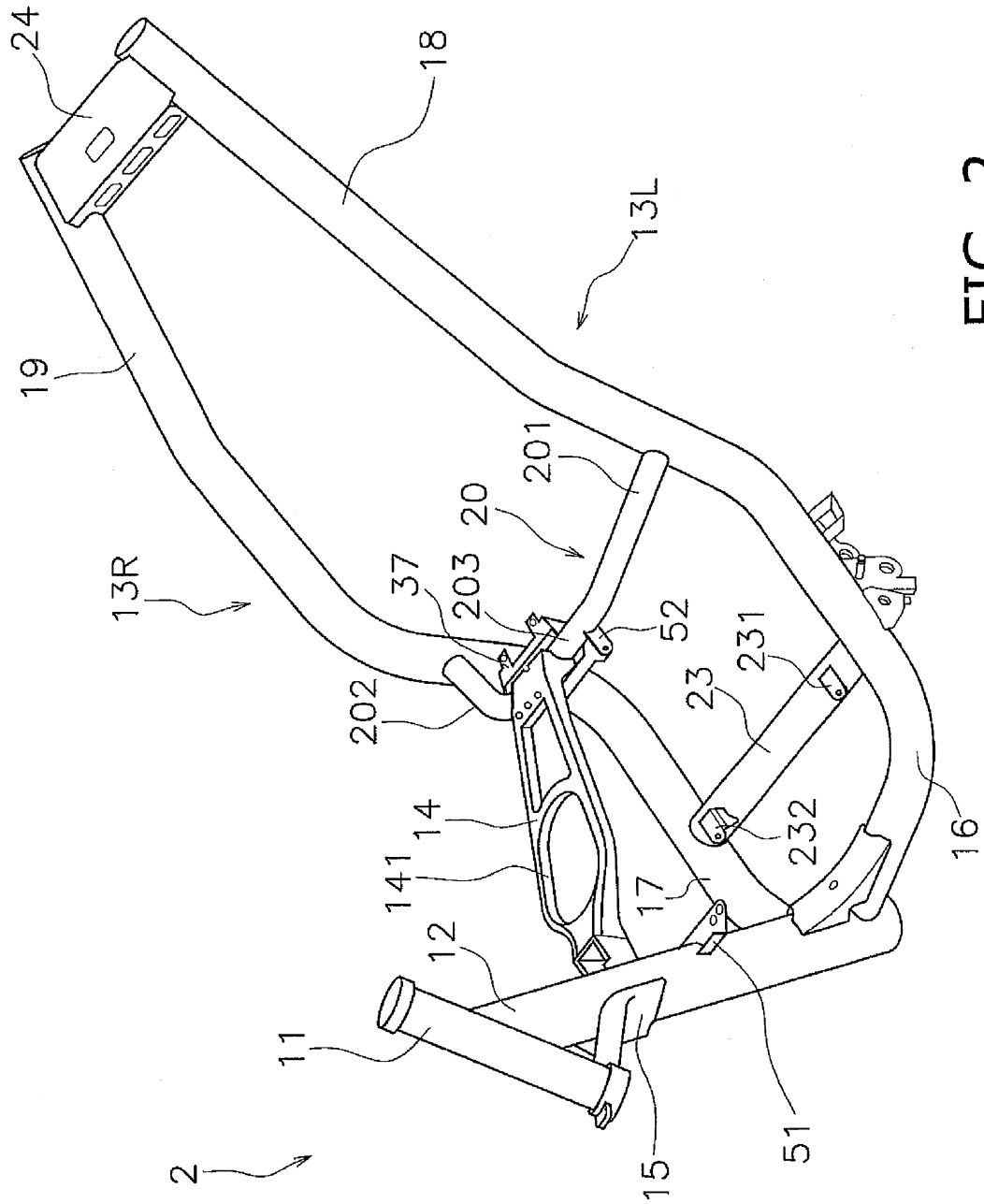


FIG. 2

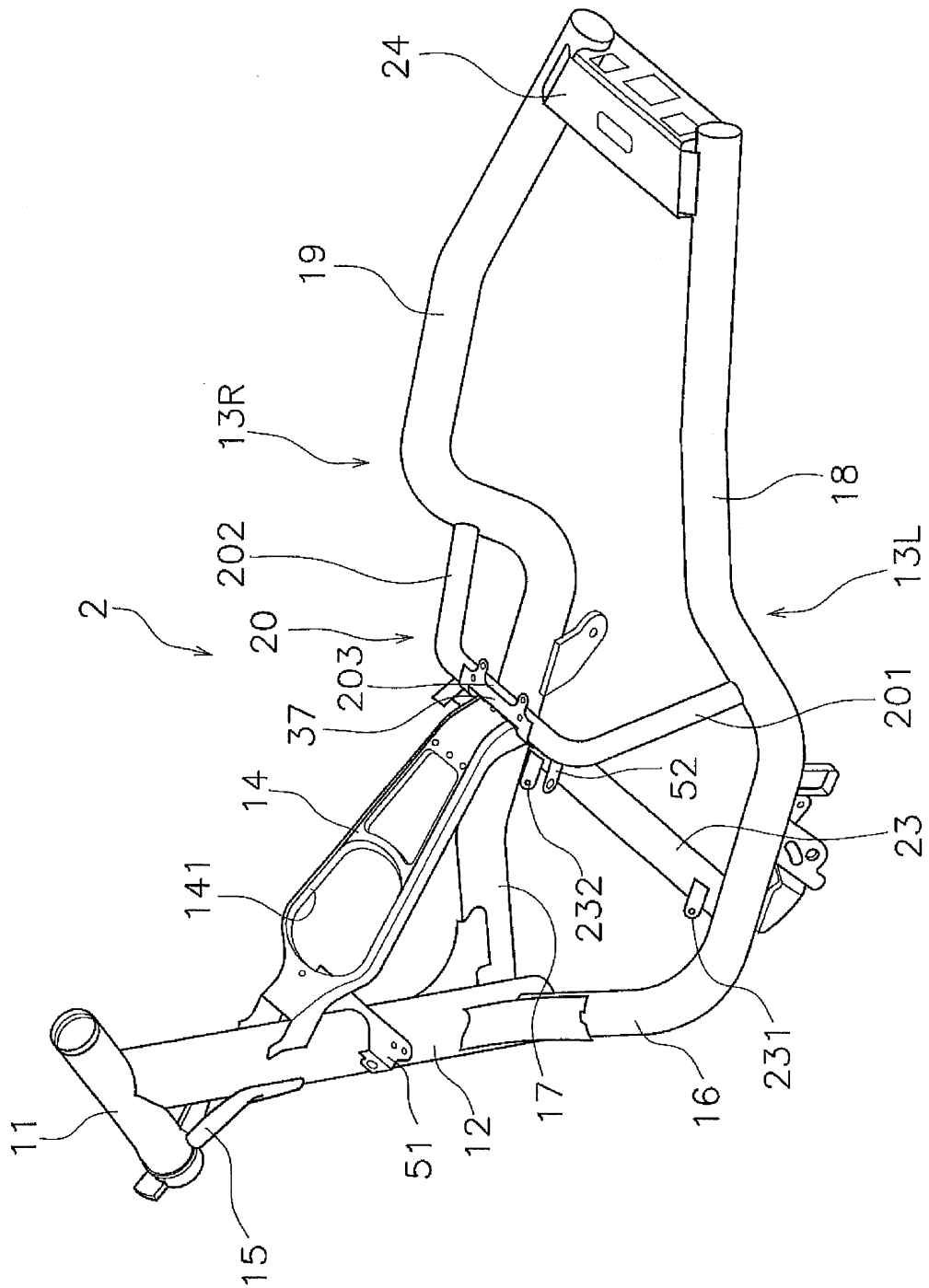


FIG. 3

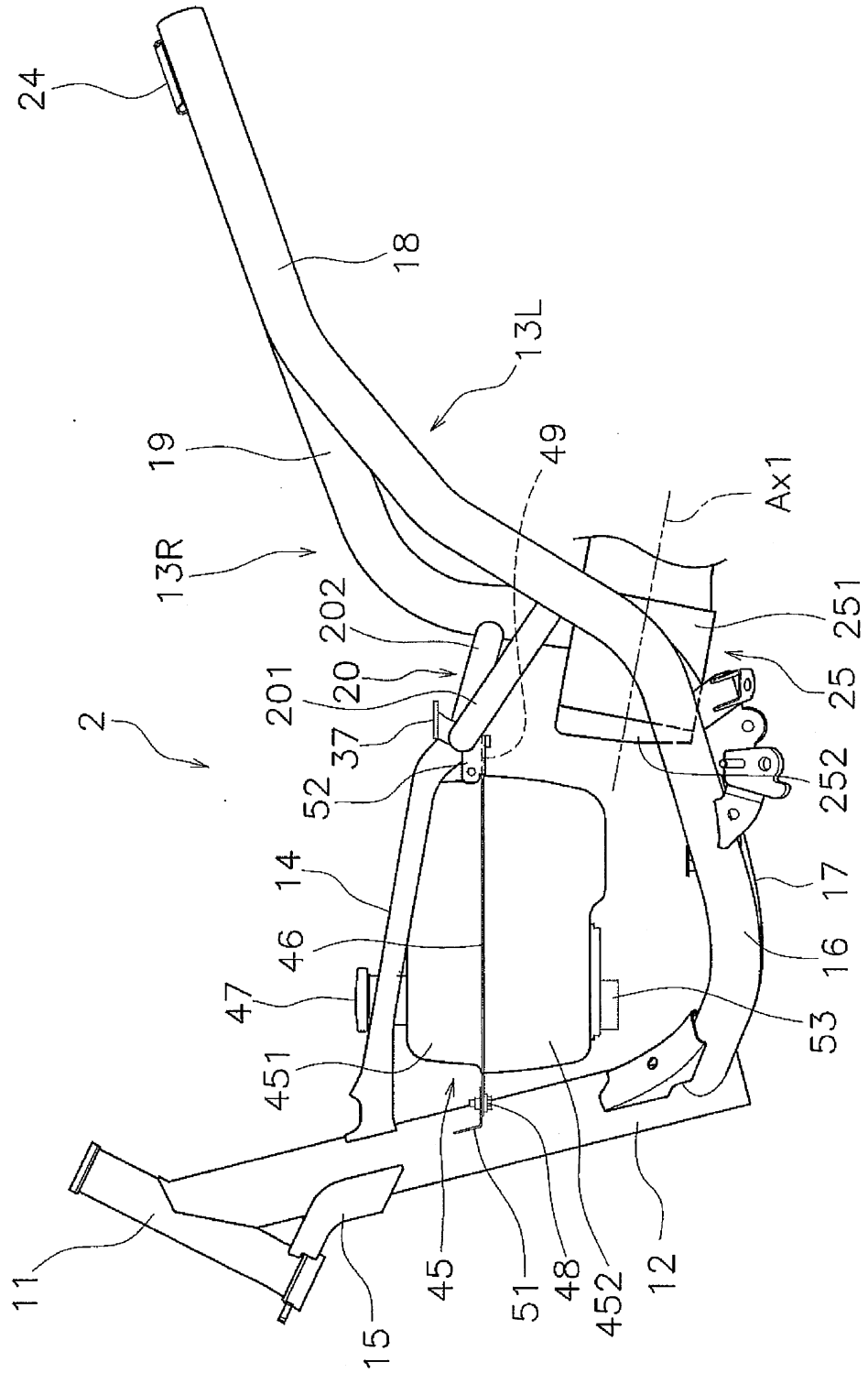


FIG. 4

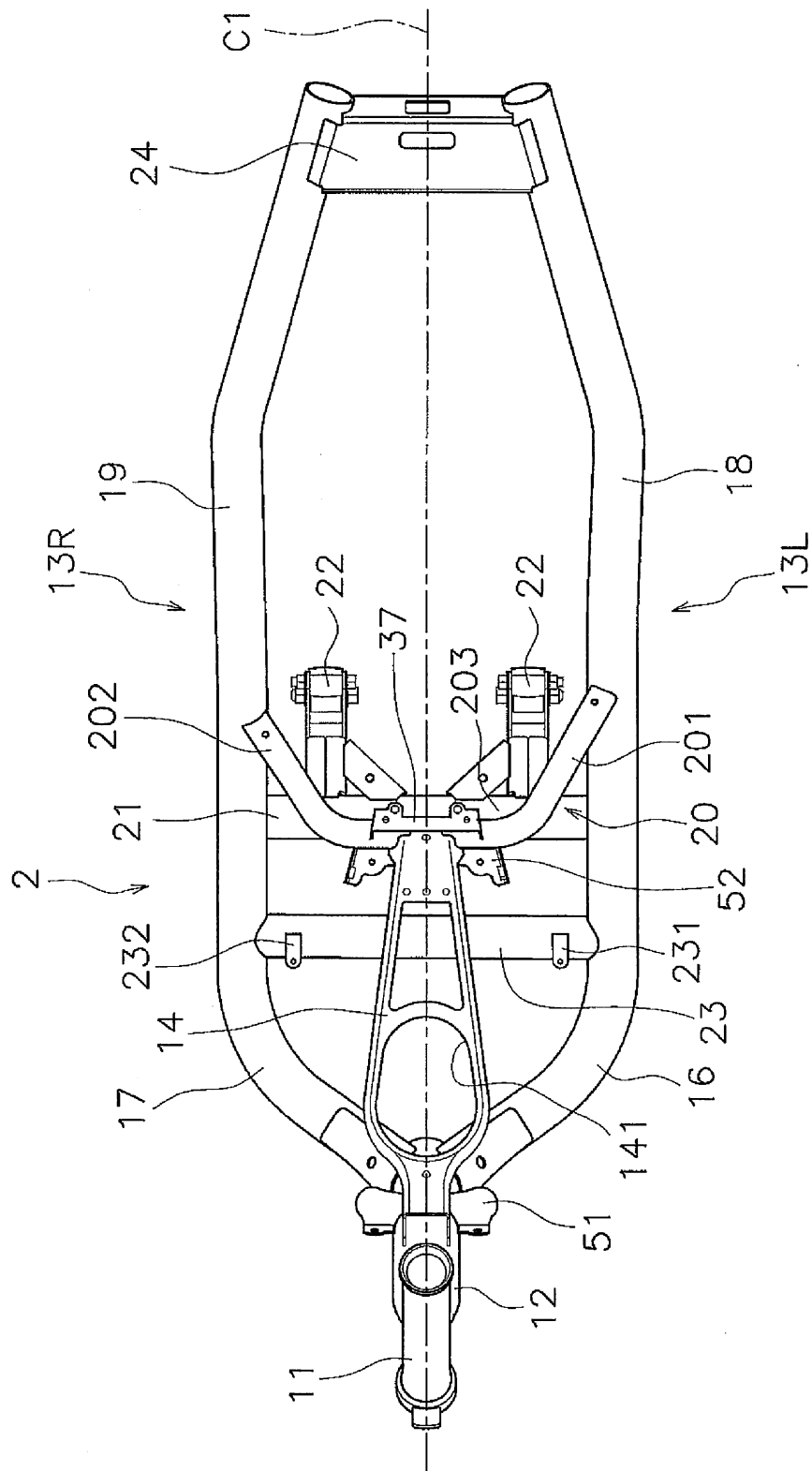


FIG. 5

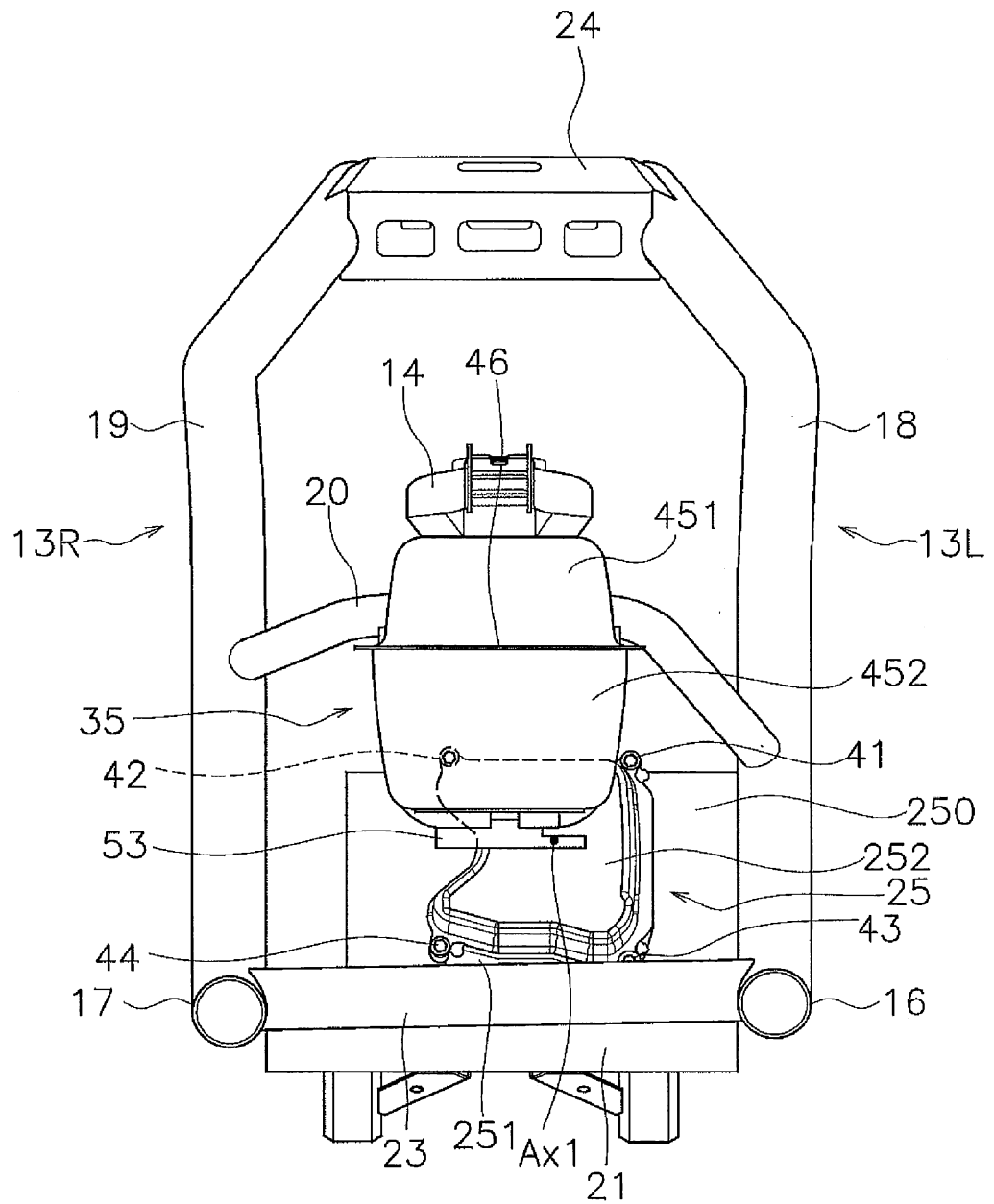


FIG. 6

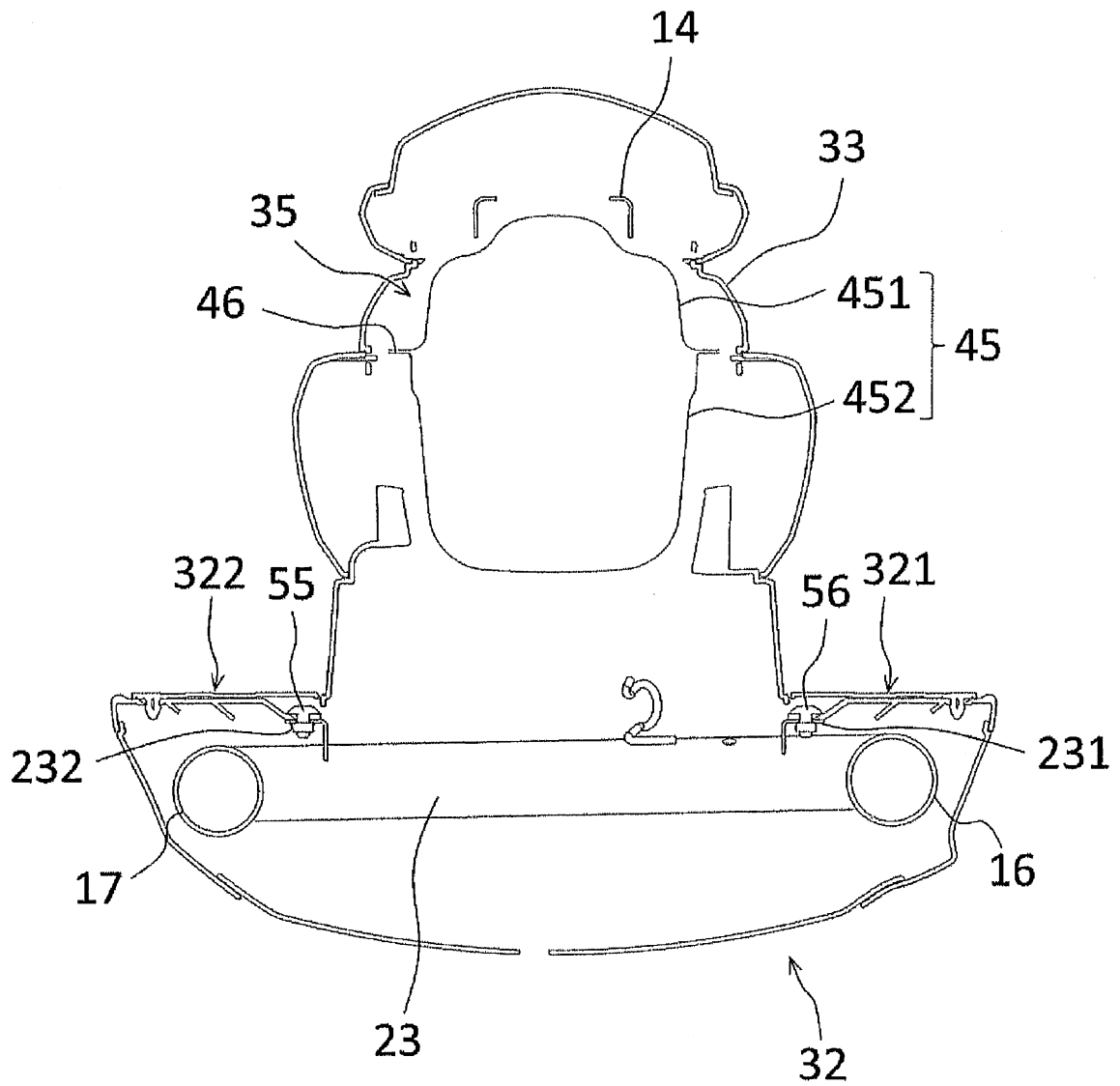


FIG. 7

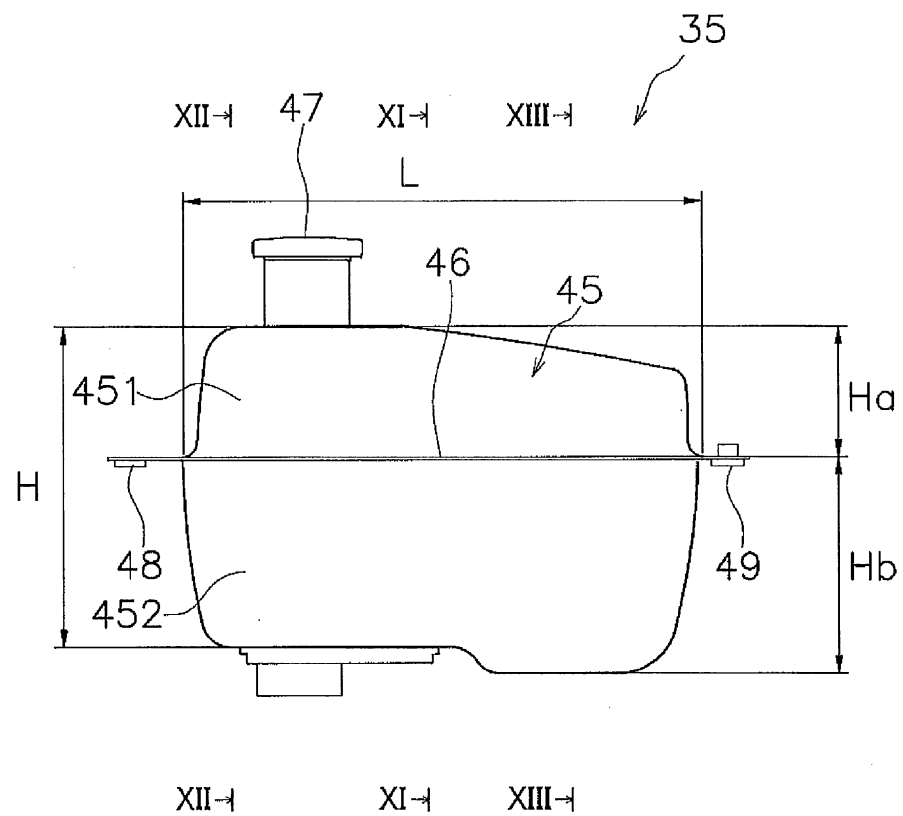


FIG. 8

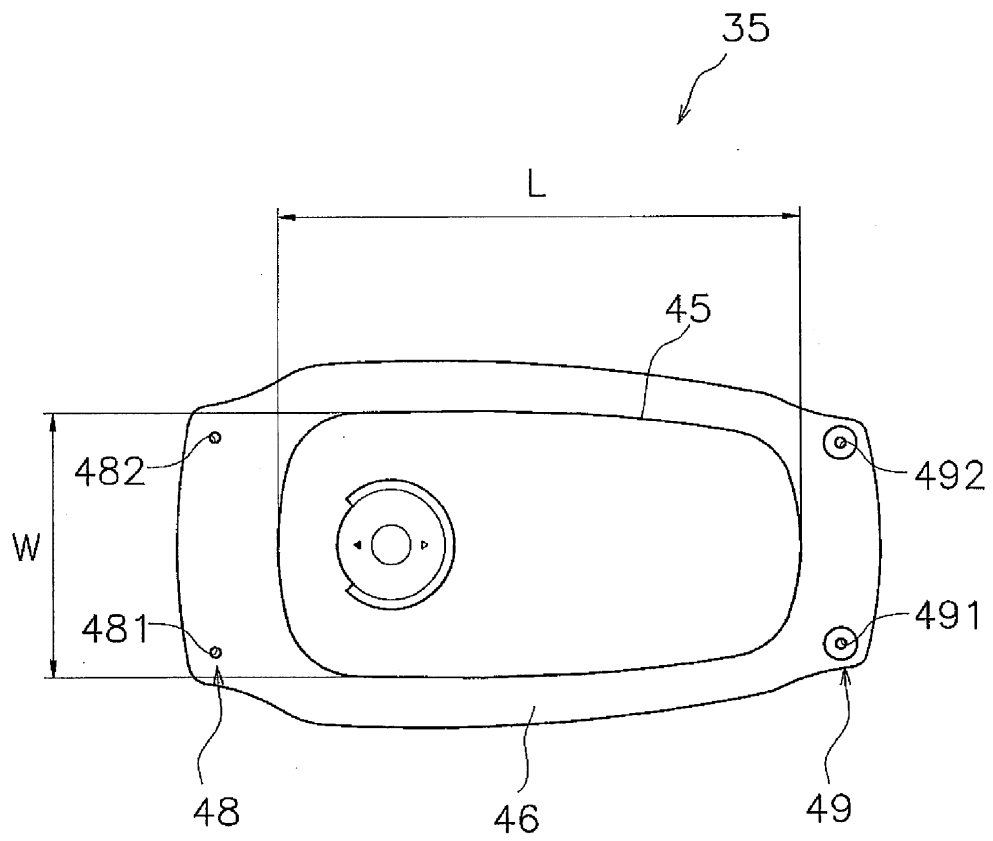


FIG. 9

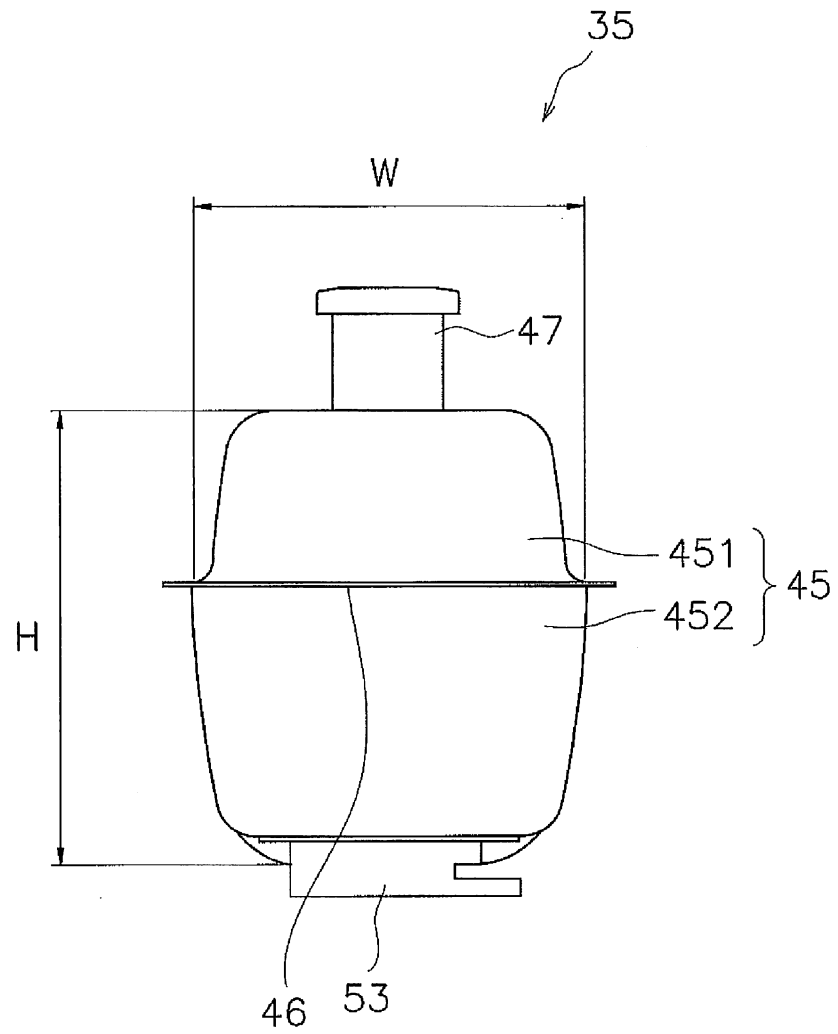


FIG. 10

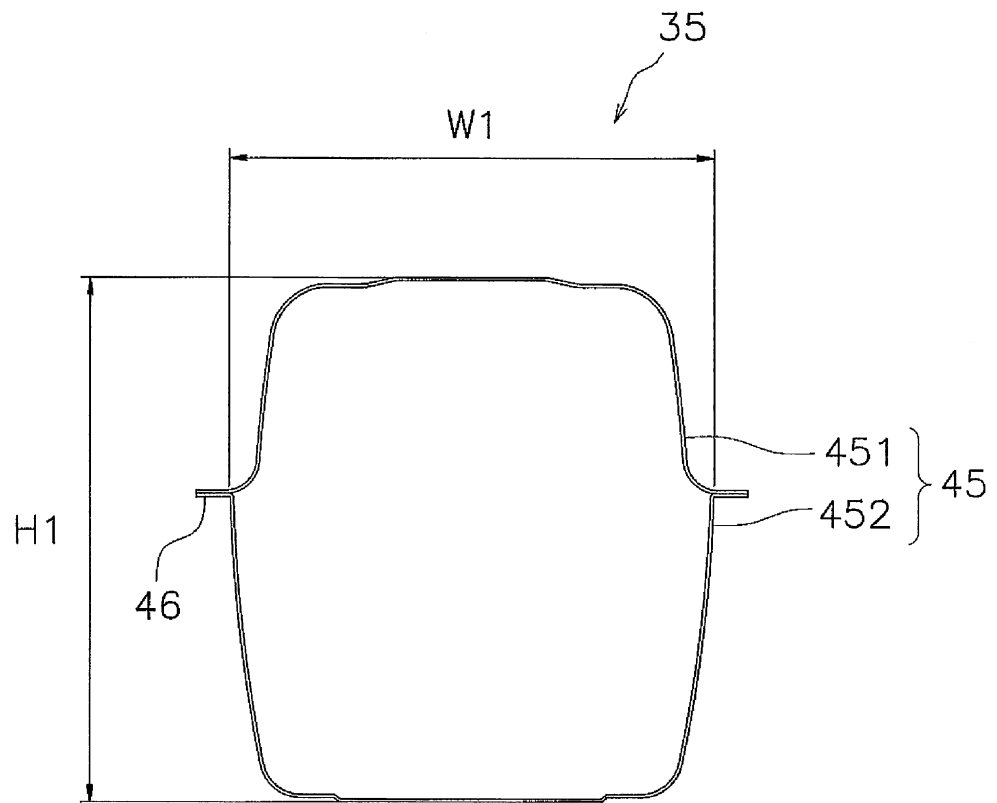


FIG. 11

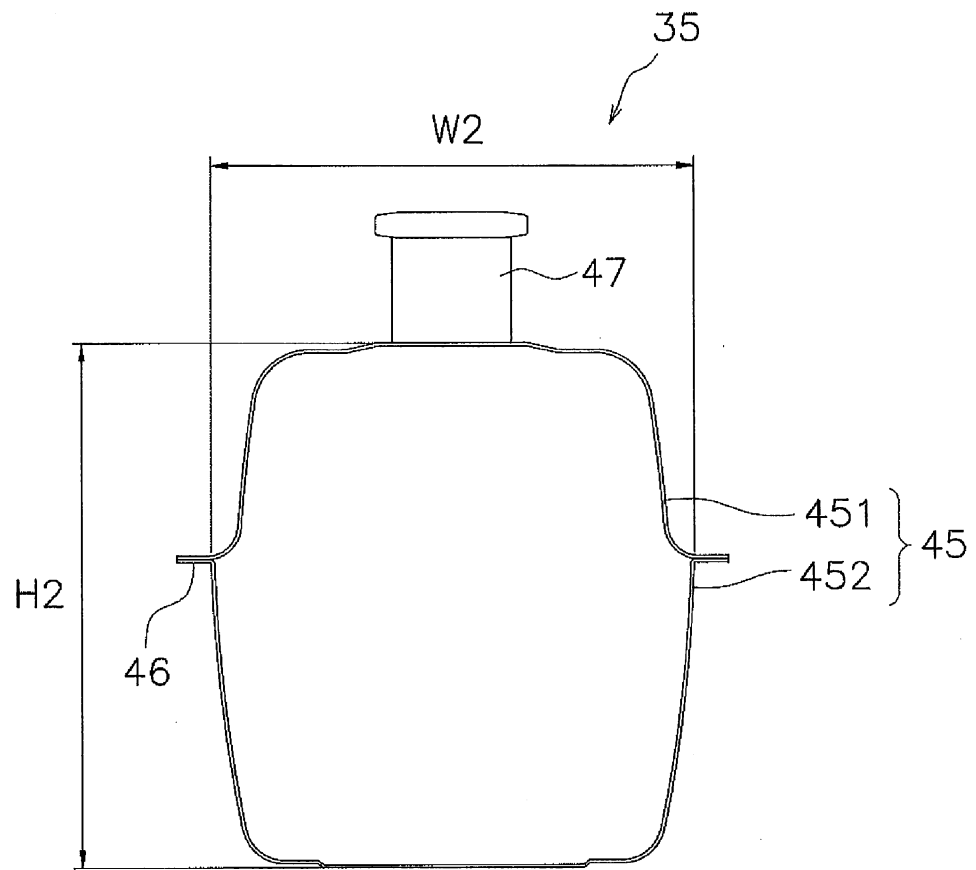


FIG. 12

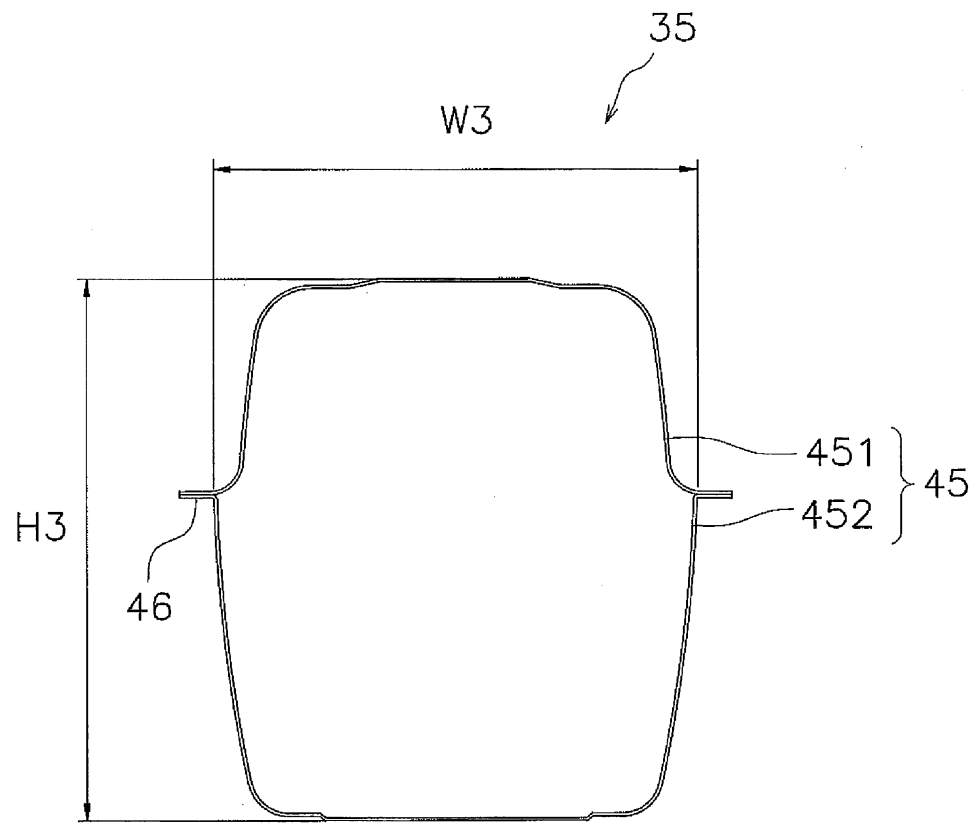


FIG. 13

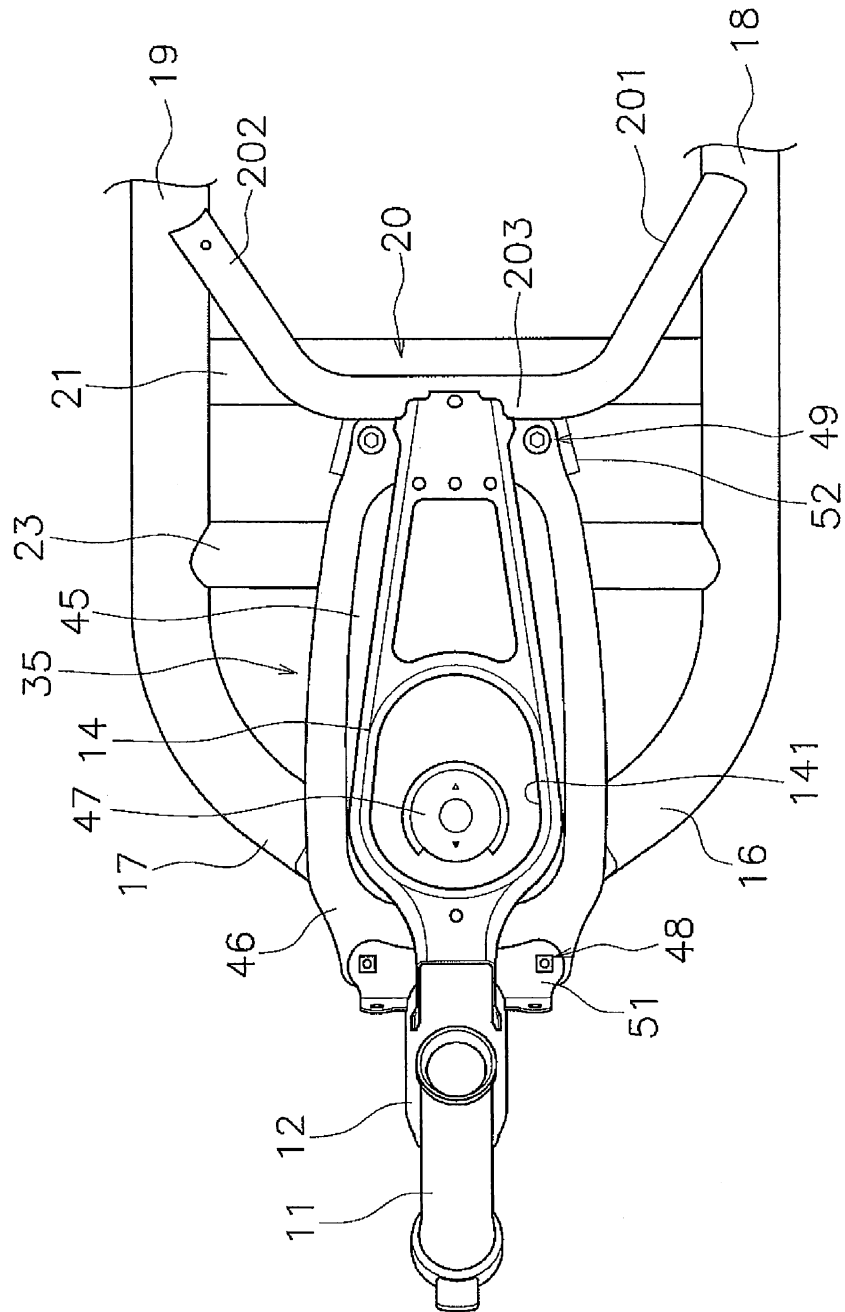


FIG. 14

FIG. 15A

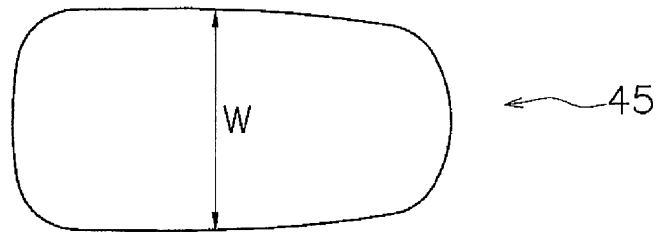


FIG. 15B

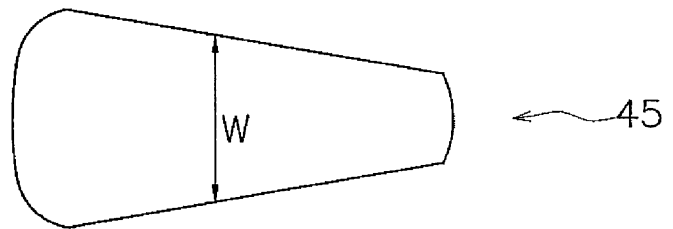


FIG. 15C

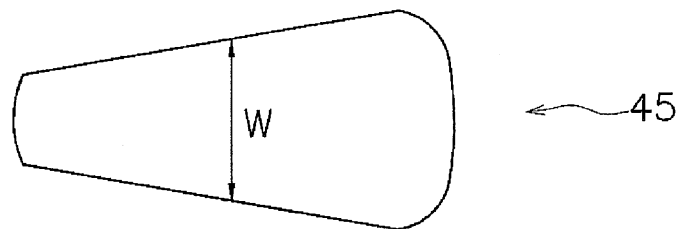


FIG. 15D

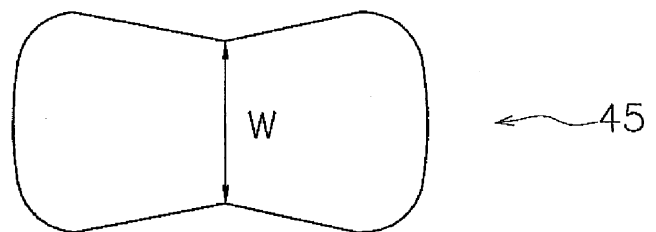


FIG. 16A

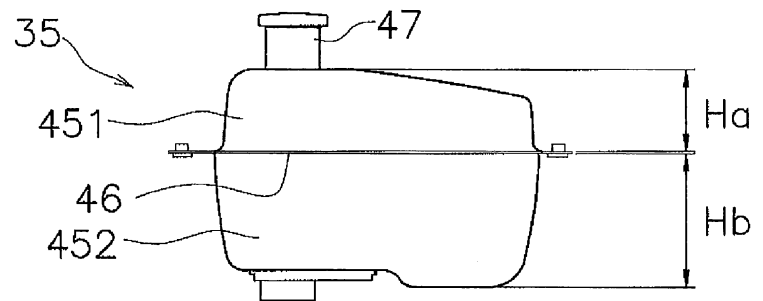


FIG. 16B

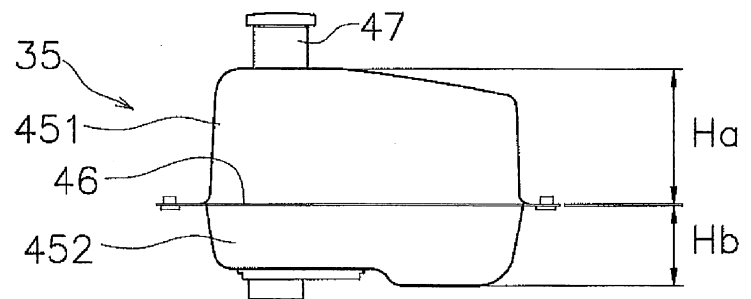


FIG. 16C

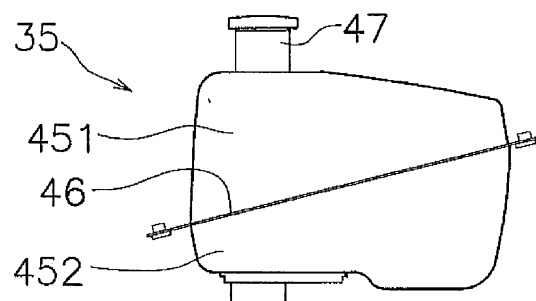
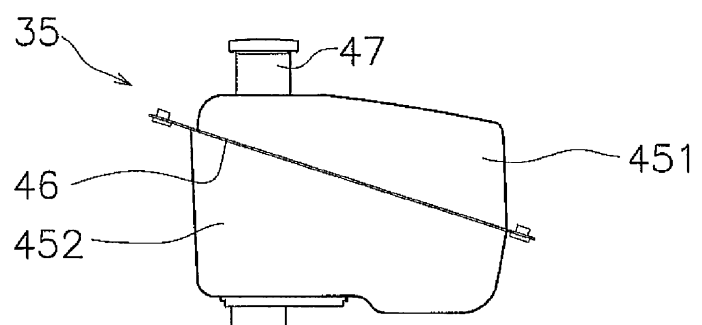


FIG. 16D



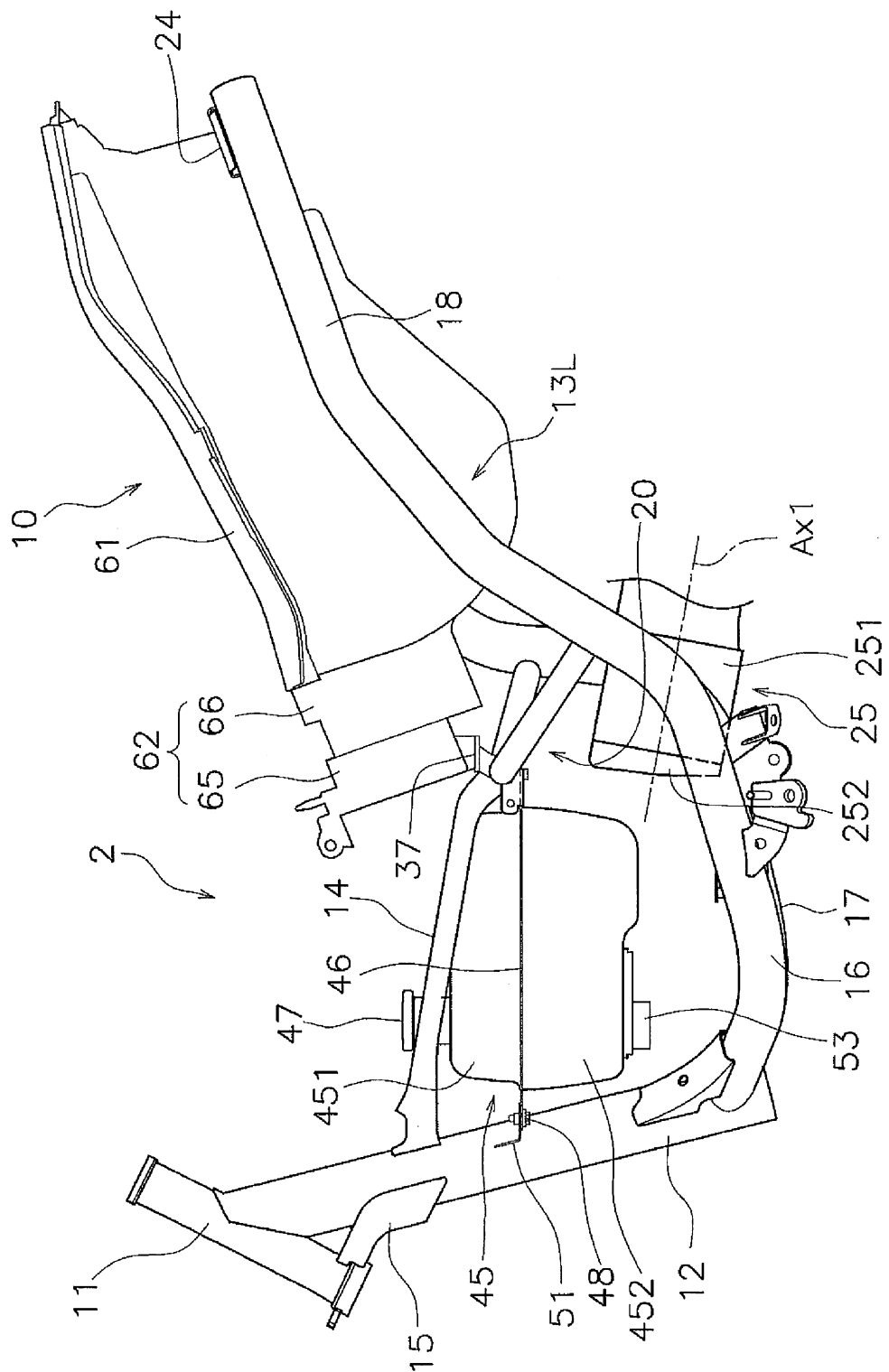


FIG. 17

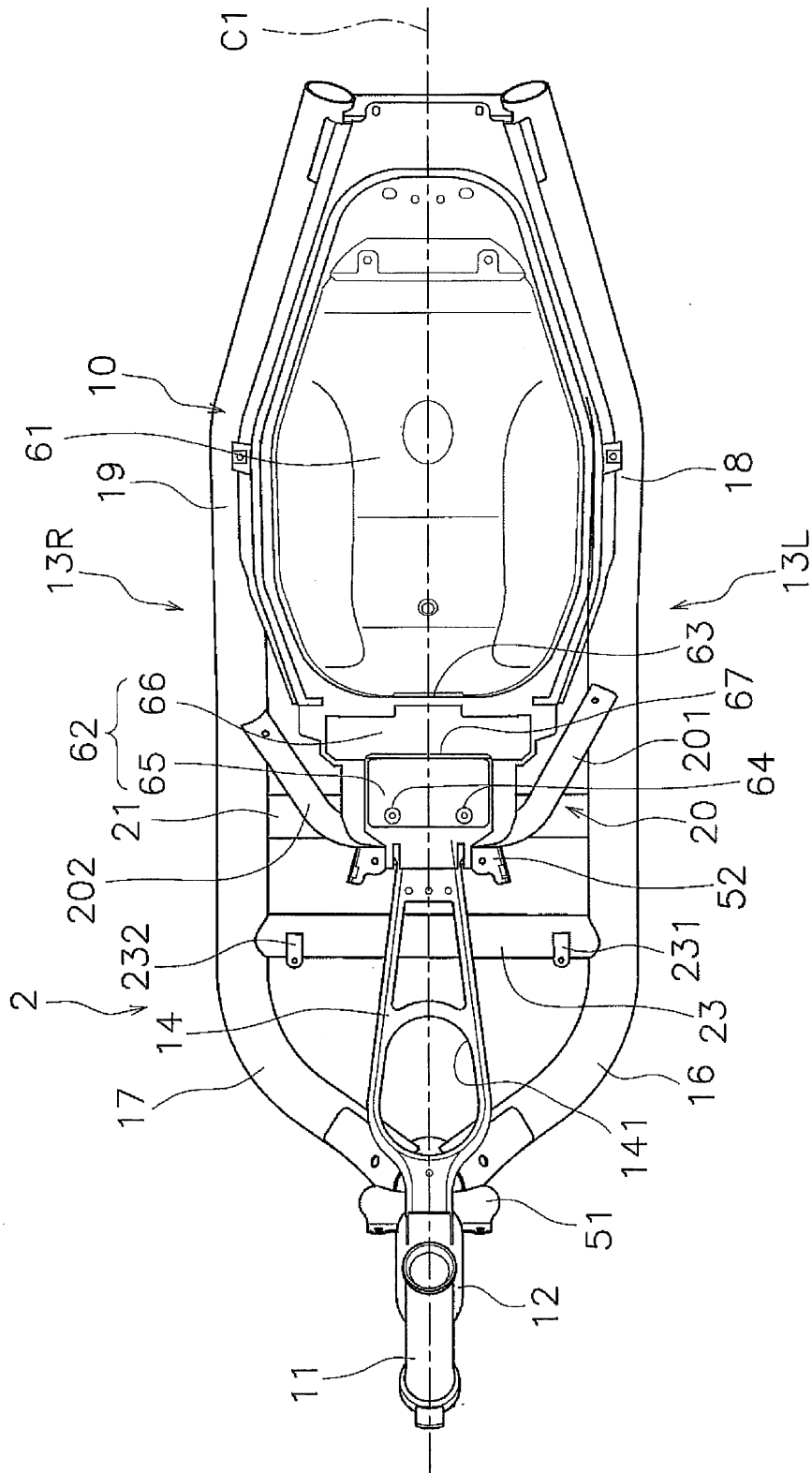


FIG. 18