



(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) 
1-0021855

(51)⁷ B62J 35/00, B62K 11/10, B62J 37/00

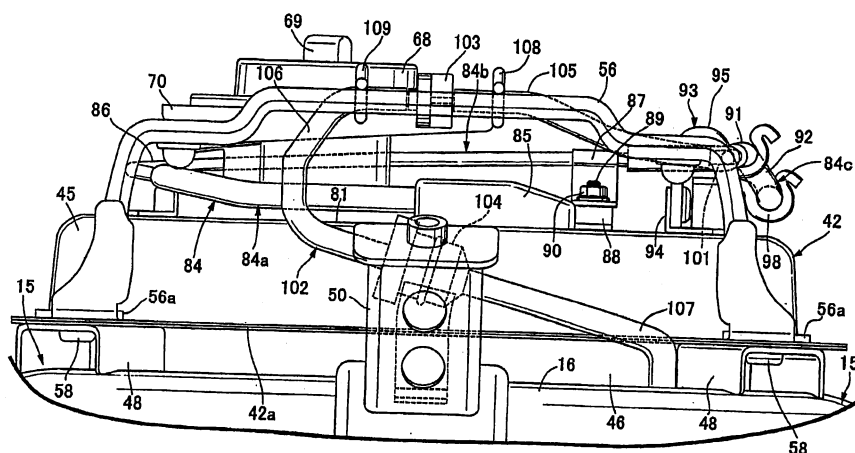
(13) B

- (21) 1-2012-00767 (22) 22.03.2012
(30) 2011-063115 22.03.2011 JP
(45) 25.10.2019 379 (43) 25.09.2012 294
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, 107-8556 Japan
(72) Nobuyuki KONDO (JP), Hiroshi INAOKA (JP), Teruhide YAMANISHI (JP), Kazuo FUJIHARA (JP), Toshinao TAKIGAWA (JP), Toshiyuki HYODO (JP), Masaaki OGAWA (JP)
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) XE MÁY CÓ THIẾT BỊ XỬ LÝ NHIÊN LIỆU BAY HƠI

(57) Sáng chế đề xuất thiết bị xử lý nhiên liệu bay hơi dùng cho xe máy trong đó đường ống dẫn chất tải được tạo giữa bình chứa nhiên liệu và thân động cơ của động cơ nằm bên dưới bình chứa nhiên liệu, trong đó dầu và nhiên liệu chảy về phía đường ống dẫn chất tải khi xe máy bị đổ có thể được loại bỏ, và sự bám dính của nhiên liệu với van kiểm tra được bố trí ở phần giữa của đường ống mà qua đó áp suất không khí được dẫn vào bên trong bình chứa nhiên liệu có thể được loại bỏ.

Đường ống dẫn chất tải (84) bao gồm phần đường ống dẫn thứ hai (84b) được nối với bình chứa nhiên liệu (42) nhờ phần đường ống dẫn thứ nhất (84a) và kéo dài về phía bên kia từ một bên theo hướng chiều rộng xe, và phần đường ống dẫn thứ ba (84c) được nối theo cách nối thông với phần đường ống dẫn thứ hai (84b) nằm ở bên kia theo hướng chiều rộng xe và có phần cao nhất (91) nằm ở vị trí cao nhất của đường ống dẫn chất tải (84) ở vị trí giữa của nó. Van kiểm tra thứ nhất (96) được bố trí trên phần đường ống dẫn thứ ba (84c) phía sau phần cao nhất (91), đường ống nạp không khí (102) được nối với phần đường ống dẫn thứ ba (84c) phía trước van kiểm tra thứ nhất, và van kiểm tra thứ hai (103) được bố trí trên đường ống nạp không khí (102) ở vị trí cao hơn phần cao nhất (91).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới xe máy trong đó yên xe người lái được đỡ trên khung thân xe, bình chứa nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe người lái được đỡ trên khung thân xe, động cơ sinh công để dẫn động bánh sau được bố trí bên dưới bình chứa nhiên liệu, và đường ống dẫn chất tải cho phép dầu trong thân động cơ của động cơ hấp thụ nhiên liệu dạng khí bay hơi trong bình chứa nhiên liệu được tạo giữa bình chứa nhiên liệu và thân động cơ, và cụ thể hơn, để nâng cao thiết bị xử lý nhiên liệu bay hơi.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết xe máy trong đó đường ống dẫn chất tải được tạo giữa bình chứa nhiên liệu và thân động cơ để hấp thụ nhiên liệu dạng khí sinh ra trong bình chứa nhiên liệu bởi dầu trong thân động cơ, và đường ống nạp không khí để điều chỉnh áp suất trong bình chứa nhiên liệu thành áp suất không khí được nối với phần giữa của đường ống dẫn chất tải trong tài liệu patent 1.

Tài liệu patent 1: công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền mẫu hữu ích Nhật Bản số 49-88172

Tuy nhiên, so với xe máy, khi nhiên liệu dạng khí sinh ra trong bình chứa nhiên liệu được đưa vào trong phía thân động cơ thông qua đường ống dẫn chất tải như trong trường hợp xe máy đã bộc lộ trong tài liệu patent 1 nêu trên, có thể có dầu trong thân động cơ chảy ra ngoài về phía đường ống dẫn chất tải khi xe máy bị đổ, và cũng có khả năng là nhiên liệu trong bình chứa nhiên liệu chảy ra ngoài về phía đường ống dẫn chất tải và do đó, có nhu cầu ngăn ngừa dầu và nhiên liệu chảy vào đường ống dẫn chất tải khi xe máy bị đổ càng cao càng tốt. Ngoài ra, theo xe máy mà ở đó áp suất không khí được đưa vào trong phần giữa của đường ống dẫn chất tải qua đường ống nạp không khí, van kiểm tra được bố trí ở phần giữa của đường ống mà qua đó áp suất không khí được dẫn vào bên trong bình chứa nhiên liệu. Tuy nhiên, để đảm bảo tuổi

thọ, có nhu cầu tránh sự bám dính của nhiên liệu với van kiểm tra.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra nhằm giải quyết các vấn đề này, và mục đích của sáng chế là đề xuất thiết bị xử lý nhiên liệu bay hơi dùng cho xe máy có thể ngăn ngừa dầu và nhiên liệu chảy về phía đường ống dẫn chất tải khi xe máy bị đổ, và có thể ngăn ngừa sự bám dính của nhiên liệu với van kiểm tra được bố trí ở phần giữa của đường ống mà qua đó áp suất không khí được dẫn vào bên trong bình chứa nhiên liệu.

Để đạt mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất thiết bị xử lý nhiên liệu bay hơi dùng cho xe máy trong đó yên xe người lái được đỡ trên khung thân xe, bình chứa nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe người lái được đỡ trên khung thân xe, động cơ sinh công để dẫn động bánh sau được bố trí bên dưới bình chứa nhiên liệu, và đường ống dẫn chất tải cho phép dầu trong thân động cơ của động cơ hấp thụ nhiên liệu dạng khí bay hơi trong bình chứa nhiên liệu được tạo giữa bình chứa nhiên liệu và thân động cơ, trong đó đường ống dẫn chất tải bao gồm phần đường ống dẫn thứ nhất được nối với bình chứa nhiên liệu, phần đường ống dẫn thứ hai được nối theo cách nối thông với phần đường ống dẫn thứ nhất và kéo dài về phía bên kia từ một bên theo hướng chiều rộng xe, và phần đường ống dẫn thứ ba được nối theo cách nối thông với phần đường ống dẫn thứ hai ở bên kia theo hướng chiều rộng xe, được nối với thân động cơ và có phần cao nhất nằm ở vị trí cao nhất ở vị trí giữa của đường ống dẫn chất tải, van kiểm tra thứ nhất để ngăn ngừa dầu chảy từ phía thân động cơ về phía bình chứa nhiên liệu được đặt xen giữa ở phần đường ống dẫn thứ ba đầu ra của phần cao nhất, đường ống nạp không khí mà qua đó không khí được dẫn vào bên trong bình chứa nhiên liệu được nối với phần nhánh tạo ra ở phần đường ống dẫn thứ ba đầu vào của van kiểm tra thứ nhất, và van kiểm tra thứ hai để ngăn ngừa dòng nhiên liệu từ phía bình chứa nhiên liệu được đặt xen giữa ở đường ống nạp không khí ở vị trí cao hơn phần cao nhất.

Ngoài khía cạnh thứ nhất, sáng chế còn có khía cạnh thứ hai, khác biệt ở chỗ, phần nhánh được tạo ở phần đường ống dẫn thứ ba ở vị trí gần hơn phía bình chứa nhiên liệu so với phần cao nhất.

Ngoài khía cạnh thứ hai, sáng chế còn có khía cạnh thứ ba, khác biệt ở chỗ, đường ống nạp không khí hở trong không khí bên dưới van kiểm tra thứ hai.

Ngoài khía cạnh thứ ba, sáng chế còn có khía cạnh thứ tư, khác biệt ở chỗ, bộ lọc được đặt xen giữa ở đường ống nạp không khí ở vị trí gần phía miệng nạp không khí hơn so với van kiểm tra thứ hai.

Ngoài khía cạnh thứ tư, sáng chế còn có khía cạnh thứ năm, khác biệt ở chỗ, bộ lọc được đặt xen giữa ở một phần đường ống nạp không khí được tạo nghiêng xuống dưới về phía miệng nạp không khí.

Ngoài khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ khía cạnh thứ nhất tới khía cạnh thứ năm, sáng chế còn có khía cạnh thứ sáu, khác biệt ở chỗ, phần lõi sẽ lõi lên để tiếp nhận tải từ yên xe người lái được tạo ra trên nắp che bình chứa để che bình chứa nhiên liệu từ bên trên, và van kiểm tra thứ hai được bố trí bên dưới phần lõi.

Ngoài khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ khía cạnh thứ nhất tới khía cạnh thứ năm, sáng chế còn có khía cạnh thứ bảy, khác biệt ở chỗ, phần hở để lộ cửa nạp nhiên liệu được tạo ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu được tạo ở nắp che bình chứa để che bình chứa nhiên liệu từ bên trên, phần lõi ngăn nhiên liệu chảy ra phía ngoài phần hở tại thời điểm cấp nhiên liệu vào cửa nạp nhiên liệu từ bên trên được tạo ra trên nắp che bình chứa theo cách lõi lên trên, và van kiểm tra thứ hai được bố trí bên dưới phần lõi.

Ở đây, phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất (84a) tương ứng với phần đường ống dẫn thứ nhất theo phương án thực hiện sáng chế, phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai (84b) tương ứng với phần đường ống dẫn thứ hai theo phương án thực hiện sáng chế, và phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa (84c) tương ứng với phần đường ống dẫn thứ ba theo phương án thực hiện sáng chế.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, phần đường ống dẫn thứ hai tạo thành một phần của đường ống dẫn chất tải kéo dài về phía bên kia từ một bên theo hướng chiều rộng xe và do đó, có thể ngăn ngừa lượng nhiên liệu chảy ra khỏi bình chứa nhiên liệu về phía đường ống dẫn chất tải khi xe máy bị đổ. Ngoài ra, van kiểm tra thứ nhất để ngăn ngừa dầu chảy từ phía thân động cơ về phía bình chứa nhiên liệu được đặt xen giữa ở phần đường ống dẫn thứ ba được nối theo cách nối thông với phần đường ống dẫn thứ hai ở bên kia theo hướng chiều rộng xe và do đó, có thể ngăn ngừa dầu chảy về phía bình chứa nhiên liệu từ thân động cơ thông qua đường ống dẫn chất tải khi xe máy bị đổ. Ngoài ra, đường ống nạp không khí mà qua đó không khí được dẫn vào bên trong bình chứa nhiên liệu được nối với phần đường ống dẫn thứ ba đầu vào của van kiểm tra thứ nhất và do đó, có thể điều chỉnh áp suất trong bình chứa nhiên liệu tới áp suất không khí vì vậy cũng sẽ ngăn ngừa nhiên liệu chảy về phía đường ống nạp không khí. Ngoài ra, phần cao nhất nằm ở vị trí cao nhất của đường ống dẫn chất tải được bố trí ở vị trí giữa của phần đường ống dẫn thứ ba, và van kiểm tra thứ hai được đặt xen giữa ở đường ống nạp không khí được bố trí ở vị trí cao hơn phần cao nhất và do đó, có thể ngăn ngừa nhiên liệu chảy về phía van kiểm tra thứ hai vì vậy nâng cao tuổi thọ của van kiểm tra thứ hai nhờ ngăn ngừa sự bám dính của nhiên liệu với van kiểm tra thứ hai.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, đường ống nạp không khí được nối với phần đường ống dẫn thứ ba ở vị trí gần hơn với bình chứa nhiên liệu hơn so với phần cao nhất và do đó, ngay cả khi nhiên liệu chảy ra khỏi bình chứa nhiên liệu vào trong đường ống nạp không khí giữa phần nối đến đường ống dẫn chất tải và van kiểm tra thứ hai khi xe máy bị đổ, thì nhiên liệu trong đường ống nạp không khí quay trở lại vị trí đầu vào của phần cao nhất của đường ống dẫn chất tải khi xe máy được dựng lên sau khi đổ và do đó, có thể ngăn ngừa nhiên liệu chảy về phía thân động cơ.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, đường ống nạp không khí hở trong không khí bên dưới van kiểm tra thứ hai và do đó, ngay cả khi nước đi vào bên trong đường ống nạp không khí thông qua đầu hở không khí của đường ống

nạp không khí, có thể khiến nước vào trong đường ống nạp không khí khó đến được van kiểm tra thứ hai.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, bộ lọc được lắp với đường ống nạp không khí ở vị trí gần phía miệng nạp không khí hơn so với van kiểm tra thứ hai và do đó, bụi khó bám vào van kiểm tra thứ hai.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, bộ lọc được đặt xen giữa ở một phần đường ống nạp không khí được tạo nghiêng xuống dưới về phía miệng nạp không khí và do đó, ngay cả khi bộ lọc bị nước làm ướt, có thể dẫn nước này về phía đầu hở không khí từ bộ lọc.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, phần lõi tiếp nhận tải từ yên xe người lái được tạo ra trên nắp che bình chứa theo cách lõi lên trên, và van kiểm tra thứ hai được bố trí bên dưới phần lõi. Do đó, van kiểm tra thứ hai được bố trí ở vị trí cao và do đó, có thể khiến nước vào trong bên trong đường ống nạp không khí khó đến được van kiểm tra thứ hai hơn.

Ngoài ra, theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, phần lõi ngăn nhiên liệu chảy tràn ra bên ngoài phần miệng tại thời điểm nạp nhiên liệu vào cửa nạp nhiên liệu được tạo ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu từ bên trên được tạo ra trên nắp che bình chứa theo cách nhô lên trên, và van kiểm tra thứ hai được bố trí bên dưới phần lõi. Do đó, van kiểm tra thứ hai được bố trí ở vị trí cao và do đó, có thể khiến nước vào trong bên trong đường ống nạp không khí khó đến được van kiểm tra thứ hai hơn.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu bằng thể hiện phần sau của khung thân xe, bình chứa nhiên liệu và động cơ;

Fig.2 là hình vẽ khi được nhìn theo phương biểu thị bởi mũi tên 2 trên Fig.1;

Fig.3 là hình vẽ khi được nhìn theo phương biểu thị bởi mũi tên 3 trên Fig.1;

Fig.4 là hình phối cảnh khi được nhìn theo phương biểu thị bởi mũi tên

4 trên Fig.1;

Fig.5 là hình phối cảnh khi được nhìn theo phương biểu thị bởi mũi tên 5 trên Fig.1;

Fig.6 là hình chiếu cạnh của xe máy;

Fig.7 là hình vẽ thể hiện xe máy trong trạng thái mà ở đó yên xe người lái được bỏ qua khi được nhìn theo phương biểu thị bởi mũi tên 7 trên Fig.6;

Fig.8 là hình phối cảnh thể hiện chi tiết đã được thể hiện trên Fig.7 khi được nhìn từ góc nghiêng trước;

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường 9-9 trên Fig.7;

Fig.10 là hình vẽ khi được nhìn theo phương biểu thị bởi mũi tên 10 trên Fig.1;

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt phóng to theo đường 11-11 trên Fig.7; và

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt theo đường 12-12 trên Fig.2.

Mô tả chi tiết các phương án ưu tiên của sáng chế

Một phương án thực hiện sáng chế được giải thích có dựa vào các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.12. Theo phần giải thích phương án thực hiện được tạo ra dưới đây, các hướng như “về phía trước” và “về phía sau”, và “về bên trái” và “về bên phải” là các hướng khi được nhìn từ người lái xe đang ngồi trên xe máy. Ngoài ra, theo sự giải thích được nêu dưới đây, “...” được sử dụng để loại bỏ việc sử dụng lặp lại số chỉ dẫn giống nhau.

Trước tiên, trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.5, hai khung yên xe trái và phải 15, 15 tạo thành một phần của khung thân xe F của xe máy kiểu scúttơ được tạo dạng ống. Hai khung yên xe trái và phải 15, 15 bao gồm các phần nghiêng 15a ... được nghiêng về phía sau và lên trên và các phần nằm ngang 15b ... lần lượt kéo dài về phía sau từ các đầu trên của các phần nghiêng 15a ..., và các đầu sau của cả hai phần nằm ngang 15b ... được nối liền khối với nhau bởi phần nối 16.

Phần trước của cụm động lực P được đỡ trên khung thân xe F theo cách có thể lắc được theo phương thẳng đứng nhờ cơ cấu liên kết 17 bên dưới hai

khung yên xe 15 ..., và bánh sau WR được bố trí ở phía sau bên phải cụm động lực P được đỡ xoay ở phần sau của cụm động lực P. Ngoài ra, cụm động lực P được tạo bởi động cơ bốn kỳ một xi lanh làm mát bằng không khí cưỡng bức E tạo động lực để dẫn động bánh sau WR và bộ truyền động biến đổi liên tục M được bố trí giữa động cơ E và bánh sau WR, và cụm giảm chấn phía sau 18 được bố trí ở giữa phần nối giữa phần nghiêng 15a và phần nằm ngang 15b của khung yên xe bên trái 15 ở ngoài hai khung yên xe 15 ... và phần sau của cụm động lực P.

Thân động cơ 19 của động cơ E bao gồm hộp trục khuỷu 20 và đầu xi lanh 22 được bố trí ở phía trước hộp trục khuỷu 20. Bộ truyền động biến đổi liên tục M được chứa ở phía trong của hộp truyền động 23 kéo dài về phía sau từ thân động cơ 19 đồng thời sử dụng một phần hộp trục khuỷu 20 như bộ phận cấu thành của nó, và bánh sau WR được đỡ xoay ở phần sau của hộp truyền động 23.

Quạt (không được thể hiện trên hình vẽ) được quay theo sự vận hành của động cơ E chứa trong hộp truyền động 23. Một phần đầu của ống nạp 24 có dạng ống thổi được nối với phần trước của hộp truyền động 23 để dẫn không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động 23 nhờ sử dụng quạt, và phần đầu kia của ống nạp 24 được nối với phần dưới của phần nghiêng 15a của khung yên xe bên trái 15. Tức là, không khí từ bên trong khung yên xe bên trái 15 được dẫn vào bên trong hộp truyền động 23 như không khí làm mát.

Hầu hết thân động cơ 19 được che bởi vỏ bảo vệ 25, và quạt (không được thể hiện trên hình vẽ) để hút không khí làm mát vào bên trong vỏ bảo vệ 25 từ cửa nạp 26 tạo ở thành bên phải của vỏ bảo vệ 25 được chứa trong vỏ bảo vệ 25 trong trạng thái mà ở đó quạt được điều khiển bởi động cơ E.

Cơ cấu nạp 28 được nối với bề mặt phía trên của đầu xi lanh 22 của thân động cơ 19. Cơ cấu nạp 28 bao gồm bộ lọc không khí 29 được bố trí ở bên trái của bánh sau WR, ống nối 30 có đầu vào của nó được nối với bộ lọc không khí 29, thân tiết lưu 31 được nối với đầu ra của ống nối 30, và ống nạp 32 nối thân tiết lưu 31 và đầu xi lanh 22. Van phun nhiên liệu 33 được lắp ở ống nạp 32.

Ngoài ra, cơ cấu xả 34 được nối với bề mặt bên dưới của đầu xi lanh 22, và cơ cấu xả 34 bao gồm bộ giảm âm xả 35 được bố trí ở bên phải của bánh sau WR, và ống xả 36 để nối bộ giảm âm xả 35 và đầu xi lanh 22 với nhau.

Thanh ngang thứ nhất 37 được tạo ở giữa các phần giữa của các phần nghiêng 15a của hai khung yên xe 15 tạo thành một phần của khung thân xe F trong trạng thái mà ở đó thanh ngang thứ nhất 37 ôm hai bên phần trước thân động cơ 19, và thanh ngang thứ hai 38 được tạo giữa các phần nối giữa các phần nghiêng 15a và các phần nằm ngang 15b của hai khung yên xe 15

Như được thể hiện trên Fig.6, khung thân xe F được che bởi nắp che thân xe 39 làm bằng nhựa tổng hợp, và yên xe người lái kiểu liền 40 được bố trí bên trên phần sau của nắp che thân xe 39.

Bình chứa nhiên liệu 42 được bố trí bên dưới yên xe người lái 40 được đỡ ở phần sau khung thân xe F trong trạng thái mà ở đó bình chứa nhiên liệu 42 được bố trí ở giữa thanh ngang thứ hai 38 tạo giữa hai khung yên xe 15 ... và phần nối 16 nối liền khối các phần sau của hai khung yên xe 15 ... với nhau. Bình chứa nhiên liệu 42 được bố trí bên trên cụm động lực P.

Để giải thích phương án thực hiện sáng chế cũng dựa vào Fig.7 to Fig.9, bình chứa nhiên liệu 42 được che bởi nắp che bình chứa 44 từ bên trên, và nắp che bình chứa 44 được nối liền khối với mép trên phía sau của hộp chứa đồ làm bằng nhựa tổng hợp 43 được bố trí ở phía trước bình chứa nhiên liệu 42 giữa hai khung yên xe 15 Nắp che bình chứa 44 kéo dài về phía sau từ hộp chứa đồ 43 trong trạng thái mà ở đó nắp che bình chứa 44 đi qua khoảng trống tạo ra ở giữa yên xe người lái 40 và bình chứa nhiên liệu 42. Ngoài ra, hộp chứa đồ 43 có đầu trên hở, và phần hở đầu trên này của hộp chứa đồ 43 được đóng bởi phần trước của yên xe người lái 40.

Theo Fig.9, bình chứa nhiên liệu 42 được tạo ra bằng cách nối nửa thân bình chứa trên 45 có dạng hộp và hở xuống dưới và nửa thân bình chứa dưới 46 có dạng hộp và hở lên trên với nhau, và phần gờ 42a nhô ra ngoài được tạo ở phần nối của nửa thân bình chứa trên 45 và nửa thân bình chứa dưới 46.

Giá đỡ thứ nhất 47 được lắp cố định ở phần giữa của thanh ngang thứ

hai 38 theo hướng chiều rộng xe theo cách nhô lên trên, và phần trước của phần gờ 42a của bình chứa nhiên liệu 42 được gắn chặt với và được đỡ trên giá đỡ thứ nhất 47. Ngoài ra, các giá đỡ thứ hai 48 nhô lên trên lần lượt được lắp cố định ở các phần sau của các phần nằm ngang 15b của hai khung yên xe 15, và cả hai phần sau trái và phải của phần gờ 42a của bình chứa nhiên liệu 42 được lắp chặt với và được đỡ trên các giá đỡ thứ hai 48

Giá đỡ thứ ba 49 nhô xuống dưới được lắp cố định trên thanh ngang thứ hai 38 ở phần mà ở đó giá đỡ thứ nhất 47 được lắp cố định, giá đỡ thứ tư 50 nhô theo phương thẳng đứng được lắp cố định ở phần nối 16 nối liền khối các phần sau của hai khung yên xe 15 với nhau, và chấn bùm 51 được bố trí ở giữa bình chứa nhiên liệu 42 và bánh sau WR để che bánh sau WR từ bên trên được đỡ ở phần dưới của giá đỡ thứ ba 49 và phần dưới của giá đỡ thứ tư 50.

Nắp che sau 52 tạo thành một phần của nắp che thân xe 39 và được bố trí theo cách liên tục với phần sau của nắp che bình chứa 44 và giá đỡ 53 được bố trí phía sau yên xe người lái 40 được đỡ ở phần trên của giá đỡ thứ tư 50 bằng cách lắp chặt nắp che sau 52 và giá đỡ 53 với nhau nhờ gài ren các bu lông 55 với các đai ốc 54 được lắp cố định ở phần trên của giá đỡ thứ tư 50.

Ở đây, các phần nhô 44a ... nhô hơn ra phía ngoài so với yên xe người lái 40 được tạo liền khối với cả hai bên nắp che bình chứa 44, và cả hai phần bên của giá đỡ 53 được tạo sao cho các phần bên của giá đỡ 53 đều và liên tục với các phần nhô 44a Cả hai phần nhô 44a ... và cả hai phần bên của giá đỡ 53 có chức năng như tay nắm mà người ngồi ở phần sau của yên xe người lái 40 có thể nắm.

Để giải thích phương án thực hiện cũng dựa vào Fig.10, phần sau của nắp che bình chứa 44 che bình chứa nhiên liệu 42 từ bên trên được đỡ trên giá đỡ thứ năm 56 vốn được tạo bên trong gần như hờ xuống dưới dạng chữ U trong trạng thái mà ở đó phần sau của nắp che bình chứa 44 ôm hai bên phần sau bình chứa nhiên liệu 42. Các phần tám kẹp chặt 56a kẹp vào giữa cả hai phần sau trái và phải của phần gờ 42a của bình chứa nhiên liệu 42 giữa các giá đỡ thứ hai 48 và các phần tám kẹp chặt 56a lần lượt được lắp ở cả hai phần đầu

trái và phải của giá đỡ thứ năm 56. Các bu lông 57 xuyên qua các phần tấm kẹp chặt 56a và phần gờ 42a và được gài ren với các đai ốc đã hàn 58 vốn được lắp cố định ở các bề mặt dưới của các giá đỡ thứ hai 48 và do đó, các phần tấm kẹp chặt 56a của cả hai phần đầu trái và phải của giá đỡ thứ năm 56 và cả hai phần sau trái và phải của phần gờ 42a của bình chứa nhiên liệu 42 lần lượt được lắp chặt với nhau với các giá đỡ thứ hai 48. Ngoài ra, cả hai bên phần sau của nắp che bình chứa 44 được lắp chặt với giá đỡ thứ năm 56 nhờ các bu lông 59, 59.

Các bộ phận tiếp nhận hộp 60, 60 được lắp ở cả hai bên của thanh ngang thứ nhất 37, và cả hai bên của phần trước hộp chứa đồ 43 được lắp chặt với cả hai bộ phận tiếp nhận hộp 60 ... nhờ các bu lông 61, 61 trong trạng thái mà ở đó bộ phận đàn hồi (không được thể hiện trên hình vẽ) được đặt xen vào giữa cả hai bên phần trước hộp chứa đồ 43 và các bộ phận tiếp nhận hộp 60.

Ở đây, yên xe người lái 40 được đỡ quay và xoay ở phần trên của đầu trước hộp chứa đồ 43 trong trạng thái mà ở đó yên xe người lái 40 có thể quay giữa trạng thái đóng trong đó yên xe người lái 40 che hộp chứa đồ 43 và nắp che bình chứa 44 từ bên trên và trạng thái mở trong đó hộp chứa đồ 43 và nắp che bình chứa 44 được lộ ra. bộ phận bịt kín 62 (xem Fig.9) được đưa đến tiếp xúc đàn hồi với đầu trên của hộp chứa đồ 43 trong trạng thái đóng được lắp ở bề mặt dưới của yên xe người lái 40.

Ngoài ra, chi tiết gài 63 vốn được lắp trên phần dưới của yên xe người lái 40 ở vị trí tương ứng với phần trước của nắp che bình chứa 44, và phần lỗ khóa yên xe 64 mà chi tiết gài 63 vốn được lắp trong đó trong trạng thái mà ở đó yên xe người lái 40 được lắp kín ở phần nổi nơi mà hộp chứa đồ 43 và nắp che bình chứa 44 được nối với nhau.

Ngoài ra, gờ khóa yên xe 65 được đưa đến tiếp xúc với phần trước của nắp che bình chứa 44 từ bên dưới được bố trí ở vị trí tương ứng với phần lỗ khóa yên xe 64 sao cho phần trước của phần gờ 42a của bình chứa nhiên liệu 42 được kẹp ở giữa gờ khóa yên xe 65 và giá đỡ thứ nhất 47 và do đó, phần trước của phần gờ 42a và gờ khóa yên xe 65 được lắp chặt với nhau với giá đỡ

thứ nhất 47 bởi hai bu lông 66, 66. Ngoài ra, phần trước của nắp che bình chứa 44 được gắn chặt với gờ khóa yên xe 65 nhờ các bu lông 66, 66 được bố trí ở cả hai bên trái và phải của phần lỗ khóa yên xe 64.

Cơ cấu khóa yên xe không được thể hiện trên hình vẽ được lắp với gờ khóa yên xe 65, và cơ cấu khóa yên xe có thể thay đổi theo trạng thái khóa nơi mà cơ cấu khóa yên xe được gài với chi tiết gài 63 vốn được lắp vào trong phần lỗ khóa yên xe 64 trong trạng thái mà ở đó yên xe ngồi lái 40 được đóng vì vậy sẽ giữ trạng thái đóng của yên xe ngồi lái 40 và trạng thái không khóa cho phép thao tác mở yên xe ngồi lái 40 bằng cách nhả gài giữa cơ cấu khóa yên xe và chi tiết gài 63.

Cửa nạp nhiên liệu 67 được tạo ở bề mặt trên của phần sau bình chứa nhiên liệu 42 ở một bên theo hướng chiều rộng xe, tức là, bên trái theo hướng chiều rộng xe theo phong án này. Cửa nạp nhiên liệu 67 được làm bằng ống nạp nhiên liệu 68 được lắp cố định ở nửa thân bình chứa trên 45 của bình chứa nhiên liệu 42 theo cách nhô lên trên từ bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42, và cửa nạp nhiên liệu 67 được đóng bởi mũ 69 theo cách có thể mở/đóng được. Ngoài ra, phễu 70 tiếp nhận nhiên liệu chảy từ cửa nạp nhiên liệu 67 được bố trí quanh cửa nạp nhiên liệu 67 này, và phễu 70 được cố định với ống nạp nhiên liệu 68.

Phần đầu trên của môđun bơm 72 để xả nhiên liệu trong bình chứa nhiên liệu 42 được gắn chặt với phần giữa của bề mặt trên của phần trước bình chứa nhiên liệu 42 theo hướng chiều rộng xe nhờ các bu lông 73, 73 Ống cấp nhiên liệu 74 được nối theo cách có thể nối thông với môđun bơm 72 có phần kéo dài về phía trước từ môđun bơm 72 bên trên bình chứa nhiên liệu 42 ở bên phải theo hướng chiều rộng xe, một phần kéo dài dọc theo thanh ngang thứ hai 38 từ bên phải đến bên trái theo hướng chiều rộng xe, và một phần kéo dài về phía van phun nhiên liệu 33 và thanh ngang thứ hai 38 ở bên trái theo hướng chiều rộng xe một phần dọc theo phần nghiêng 15a của khung yên xe bên trái 15, và ống cấp nhiên liệu 74 có các phần này được nối với van phun nhiên liệu 33. Để đỡ ống cấp nhiên liệu 74, bộ phận đỡ ống cấp nhiên liệu 75 được lắp ở

thanh ngang thứ hai 38, các bộ phận đỡ ống cấp nhiên liệu 76, 77 được lắp ở phần nghiêng 15a của khung yên xe bên trái 15, và bộ phận đỡ ống cấp nhiên liệu 78 được lắp ở bề mặt trên của vỏ bảo vệ 25 ở lân cận van phun nhiên liệu 33.

Phần hở 79 cho phép cửa nạp nhiên liệu 67 được tạo ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 quay mặt lên trên được tạo ở nắp che bình chứa 44, và phễu 70 được đưa đến tiếp xúc đàn hồi với bề mặt dưới của nắp che bình chứa 44 để đóng phần hở 79.

Phần lồi 80 để ngăn nhiên liệu chảy ra phía ngoài phần hở 79 tại thời điểm cấp nhiên liệu vào cửa nạp nhiên liệu 67 từ bên trên được tạo ra trên nắp che bình chứa 44 theo cách lồi lên trên trong trạng thái mà ở đó phần lồi 80 này được giữ liên tục để bao quanh phần hở 79. Cụ thể là, phần sau 80a của phần lồi 80 sẽ lồi nhiều lên trên hơn so với phần trước của phần lồi 80, và cả hai phần bên trái và bên phải 80b, 80b được tạo sao cho lượng lồi lên trên được tăng đều khi cả hai phần bên trái và bên phải 80b, 80b kéo dài từ phía trước về phía sau. Ngoài ra, hai phần nhô 40a ... tạo ra ở phần dưới phía sau của yên xe người lái 40 được đưa đến tiếp xúc với phần trên của phần sau 80a của phần lồi 80 khi người sử dụng ngồi trên yên xe người lái 40 sao cho phần sau 80a của phần lồi 80 tiếp nhận trọng lượng của yên xe người lái 40.

Bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 nêu trên bao gồm phần trên 81 mà cửa nạp nhiên liệu 67 được tạo ở đó và phần dưới 82 thấp hơn phần trên 81, và môđun bơm 72 được bố trí ở phần dưới 82. Phần dưới 82 được bố trí ở phần trước bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 theo cách lệch về phía bên phải theo hướng chiều rộng xe, và được tạo theo hướng nghiêng xuống về phía hộp trục khuỷu 20 của thân động cơ 19.

Nhiên liệu dạng khí bay hơi trong bình chứa nhiên liệu 42 được hấp thụ thành dầu trong hộp trục khuỷu 20 tạo thành phương tiện hấp thụ nhiên liệu, trong đó hộp trục khuỷu 20 được bố trí bên dưới bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 sao cho nhiên liệu dạng khí được hấp thụ bên ngoài bình chứa nhiên liệu 42. Nhiên liệu dạng khí sinh ra trong bình chứa nhiên liệu 42 được

đưa vào trong hộp trục khuỷu 20 thông qua đường ống dẫn chất tải 84.

Đường ống dẫn chất tải 84 bao gồm phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a được nối với bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42, và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được nối theo cách nối thông với phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và kéo dài về phía bên kia bình chứa nhiên liệu 42 từ bên này bình chứa nhiên liệu 42 theo hướng chiều rộng xe ở phần đầu của nó ở phía bình chứa nhiên liệu 42. Phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a kéo dài về phía bên này bình chứa nhiên liệu 42 theo hướng chiều rộng xe từ phần nối 85 được nối với bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42, và được nối theo cách có thể nối thông với phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b. Theo phương án này, phần nối 85 được nối với bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 được bố trí phía sau cửa nạp nhiên liệu 67 và ở phần giữa của phần trên 81 của bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 theo hướng chiều rộng xe theo cách lệch so với cửa nạp nhiên liệu 67 được tạo ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 ở bên trái theo hướng chiều rộng xe. Phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a được bố trí sao cho phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a kéo dài về bên trái theo hướng chiều rộng xe từ phần nối 85, và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được nối với phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a được bố trí sao cho phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b kéo dài về phía the bên phải từ bên trái theo hướng chiều rộng xe.

Phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được nối với nhau sao cho phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b bao quanh chu vi của cửa nạp nhiên liệu 67, một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được bố trí sao cho đi bên dưới phễu 70 tiếp nhận nhiên liệu chảy ra từ cửa nạp nhiên liệu 67. Chi tiết tạo thành một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b và đi bên dưới phễu 70 được làm bằng ống

kim loại 86 được tạo cong sao cho bao quanh một phần của ống nạp nhiên liệu 68. Ví dụ, hai phần ống kim loại 86 được giữ bởi các chi tiết giữ ống 87, 87. Các chi tiết lắp 88, 88 được hàn với phần trên 81 của bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 tương ứng với các chi tiết giữ ống 87 ..., và các chi tiết giữ ống 87 ... được lắp ở các chi tiết lắp 88 ... nhờ các bu lông 89 ... và các đai ốc 90 Việc xử lý sơn được tác động vào bình chứa nhiên liệu 42 bao gồm các chi tiết lắp 88 ..., và ống kim loại 86 được gắn chặt với bình chứa nhiên liệu 42 mà việc xử lý sơn được tác động vào đó.

Ngoài ra, đường ống dẫn chất tải 84 bao gồm phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c được nối với phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b ở bên kia theo hướng chiều rộng xe (bên phải theo phương án này), và có phần cao nhất 91 nằm ở vị trí cao nhất của đường ống dẫn chất tải 84 ở vị trí giữa của nó. Phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c được bố trí kéo dài về phía trước bên trên phần dưới 82 của bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42.

Một phần của phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c bao gồm ít nhất phần cao nhất 91 được tạo dạng ống đàn hồi 92, và phần cao nhất 91 của ống đàn hồi 92 được đỡ ở phần đỡ phần cao nhất 93 lắp ở bình chứa nhiên liệu 42 từ bên dưới.

Theo Fig.11, phần đỡ phần cao nhất 93 được tạo bởi tấm đỡ 94 được lắp cố định ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 và bộ kẹp hờ trên 95 được lắp cố định trên tấm đỡ 94, và phần cao nhất 91 của ống đàn hồi 92 được đỡ trên phần giữ gần như chữ U 95a vốn được tạo ở một phần của bộ kẹp hờ trên 95 được làm bằng thanh tròn và hờ lên trên từ bên dưới.

Phần đỡ phần cao nhất 93 được bố trí bên dưới phần bên phải 80b của phần lõi 80 được tạo ra trên nắp che bình chứa 44 sao cho khoảng trống tương đối lớn được tạo bên trên phần đỡ phần cao nhất 93. Như mô tả trên đây, gờ 44b để ngăn ngừa ống đàn hồi 91 không bị tháo lên trên ra khỏi bộ kẹp hờ trên 95 được tạo liền khối trên nắp che bình chứa 44 sao cho gờ 44b đi qua bên trong phần bên phải 80b. Tốt hơn là, gờ 44b được bố trí ngay bên trên bộ kẹp

hở trên 95. Mặc dù gờ 44b được bố trí ngay bên trên bộ kẹp hở trên 95 theo phương án này, gờ 44b có thể được bố trí theo cách hơi lệch theo phương dọc của ống đàn hồi 91 so với ngay bên trên bộ kẹp hở trên 95 miễn là có thể ngăn ngừa ống đàn hồi 91 bị tháo lên trên khỏi bộ kẹp hở trên 95 ở vị trí này.

Ngoài ra, như được thể hiện rõ trên Fig.10, một phần của đường ống dẫn chất tải 84 nằm trong khoảng từ phần cao nhất 91 đến phần nối 85 với bình chứa nhiên liệu 42 được lắp nghiêng xuống dưới về phía phần nối 85.

Van kiểm tra thứ nhất 96 để ngăn ngừa nhiên liệu dạng khí đi ngược về phía bình chứa nhiên liệu 42 được đặt xen giữa ở một phần của phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c của đường ống dẫn chất tải 84 đầu ra của phần cao nhất 91 trong trạng thái mà ở đó van kiểm tra thứ nhất 96 được đỡ ở bình chứa nhiên liệu 42. Van kiểm tra thứ nhất 96 được bố trí bên trên phần dưới 82 của bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42.

Một phần của phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c của đường ống dẫn chất tải 84 bao gồm ống đàn hồi 92 có đầu ra của nó được nối với van kiểm tra thứ nhất 96 và được bố trí bên trên bình chứa nhiên liệu 42, và ống đàn hồi 97 có đầu vào của nó được nối với van kiểm tra thứ nhất 96 và được bố trí bên trên bình chứa nhiên liệu 42. Ống đàn hồi 92 được giữ bởi bộ kẹp hở trên 98, phần đầu ra của ống đàn hồi được giữ bởi bộ kẹp hở trên 95, và phần đầu vào của ống đàn hồi 97 được giữ bởi bộ kẹp hở trên 99.

Các bộ kẹp hở trên 98, 99 được lắp cố định theo cách đã biết trên tấm đỡ 100 được lắp cố định ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42. Các ống đàn hồi 92, 97 lắp ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 được ngăn ngừa không bị tháo ra khỏi các bộ kẹp hở trên 95, 98, 99 bởi nắp che bình chứa 44 che bình chứa nhiên liệu 42 từ bên trên.

Phần nhánh 101 được tạo ở phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c của đường ống dẫn chất tải 84 ở vị trí gần bình chứa nhiên liệu 42 hơn so với van kiểm tra thứ nhất 96. Đường ống nạp không khí 102 để dẫn không khí vào bên trong bình chứa nhiên liệu 42 được nối với phần nhánh 101, và van kiểm tra thứ hai 103 để ngăn ngừa dòng nhiên liệu từ phía bình chứa nhiên liệu

42 được đặt xen giữa ở đường ống nạp không khí 102. Ngoài ra, như được thể hiện rõ trên Fig.10, van kiểm tra thứ hai 103 được bố trí ở vị trí cao hơn phần cao nhất 91 của đường ống dẫn chất tải 84.

Đường ống nạp không khí 102 hở trong không khí bên dưới van kiểm tra thứ hai 103. Theo phương án này, đường ống nạp không khí 102 được nối với phần nối 16 theo cách sao cho đường ống nạp không khí 102 hở trong không khí ở phần nối dạng ống 16 để nối các phần sau của hai khung yên xe trái và phải 15 ... với nhau.

Ngoài ra, bộ lọc 104 được đặt xen giữa ở đường ống nạp không khí 102 ở vị trí gần phía miệng nạp không khí, tức là, phía phần nối 16 hơn so với van kiểm tra thứ hai 103. Bộ lọc 104 được đặt xen giữa ở một phần đường ống nạp không khí 102 được tạo nghiêng xuống dưới về phía miệng nạp không khí, tức là, phía phần nối 16.

đường ống nạp không khí 102 bao gồm ống đàn hồi 105 có một phần đầu của nó được nối với phần nhánh 101 và phần đầu kia của nó được nối với van kiểm tra thứ hai 103, ống đàn hồi 106 có một phần đầu của nó được nối với van kiểm tra thứ hai 103 và đầu kia của nó được nối với bộ lọc 104, và ống đàn hồi 107 có một phần đầu của nó được nối với bộ lọc 104 và phần đầu kia của nó được nối với phần nối 16 của khung thân xe F. Ống đàn hồi 106 được bố trí theo hình cong dạng vòm đồng thời nối van kiểm tra thứ hai 103 và bộ lọc 104 nằm ở vị trí nghiêng về phía sau và xuống dưới từ van kiểm tra thứ hai 103, và một phần của ống đàn hồi 106 và ống đàn hồi 107 được bố trí sao cho các phần này nghiêng xuống dưới về phía phần nối 16 đồng thời nối bộ lọc 104 giữa chúng.

Phần đầu kia của ống đàn hồi 105 và một phần đầu của ống đàn hồi 106 được giữ bởi các bộ kẹp hở trên 108, 109 ở vị trí mà ở đó van kiểm tra thứ hai 103 được kẹp ở giữa ống đàn hồi 105 và ống đàn hồi 106. Các bộ kẹp hở trên 108, 109 này được lắp cố định trên giá đỡ thứ năm 56 tạo thành một phần khung thân xe F sao cho có thể ngăn ngừa các ống đàn hồi 105, 106 bị tháo ra khỏi các bộ kẹp hở trên 108, 109 này bởi nắp che bình chứa 44 che bình chứa

nhiên liệu 42 từ bên trên.

Van kiểm tra thứ hai 104 được bố trí bên dưới phần sau 80a tiếp nhận tải từ yên xe người lái 40 bên ngoài phần lõi 80 tạo ở nắp che bình chứa 44 che bình chứa nhiên liệu 42 từ bên trên.

Đường ống dẫn chất tải 84 bao gồm: phần đường ống dẫn nối thông 84d được nối với phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c ở bên kia theo hướng chiều rộng xe (bên phải theo phương án này) và kéo dài về phía bên này theo hướng chiều rộng xe (bên trái theo phương án này) dọc theo thanh ngang thứ hai 38; phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e được nối với phần đường ống dẫn nối thông 84d và được bố trí bên trên thân động cơ 19 theo cách kéo dài theo phương thẳng đứng ở một bên theo hướng chiều rộng xe; phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f được nối với đầu dưới của phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e ở một bên theo hướng chiều rộng xe và kéo dài từ bên này đến bên kia theo hướng chiều rộng xe bên trên thân động cơ 19; và phần đường ống dẫn phía động cơ thứ ba 84g được nối với phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f ở bên kia theo hướng chiều rộng xe và được nối với thân động cơ 19.

Theo phương án thực hiện sáng chế này, phần đường ống dẫn nối thông 84d được nối với phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c ở bên phải theo hướng chiều rộng xe và kéo dài về bên trái theo hướng chiều rộng xe dọc theo thanh ngang thứ hai 38. Phần đường ống dẫn nối thông 84d được nối với đầu trên của phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e ở bên trái theo hướng chiều rộng xe và kéo dài về bên phải theo hướng chiều rộng xe dọc theo thanh ngang thứ hai 38 và được nối với bình chứa nhiên liệu 42 thông qua phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84c, thứ hai 84b, và thứ ba 84a. Phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e kéo dài theo phương thẳng đứng ở bên trái theo hướng chiều rộng xe, phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f được bố trí theo cách kéo dài từ bên trái đến bên phải theo hướng chiều rộng xe bên trên thân động cơ 19, và phần đường ống dẫn phía động cơ thứ ba 84g được nối với hộp trục khuỷu 20 của thân động cơ 19 ở bên phải

theo hướng chiều rộng xe.

Phần đỡ phía khung 110 đỡ phần giữa của phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e được lắp trên khung thân xe F, và ở bề mặt trên của vỏ bảo vệ 25 của động cơ E, phần đỡ phía động cơ 111 đỡ phần giữa của phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f được lắp. Phần đỡ phía động cơ 111 được lắp ở bề mặt trên của vỏ bảo vệ 25 cùng với bộ phận đỡ ống cấp nhiên liệu 77 nhờ các bu lông 112.

Phần đỡ phía động cơ 111 được bố trí ở vị trí gần một bên theo hướng chiều rộng xe (bên trái theo phương án này) hơn so với cơ cấu nạp 28 khi được nhìn trên hình chiếu bằng, và phần đỡ phía khung 110 được bố trí ở vị trí nghiêng về phía sau và lên trên từ phần đỡ phía động cơ 111, và được lắp ở phần nghiêng 15a của khung yên xe 15 ở một bên theo hướng chiều rộng xe (bên trái theo phương án này) ở ngoài hai khung yên xe 15

Ngoài ra, ít nhất một phần của đường ống dẫn chất tải 84 giữa phần đỡ phía động cơ 111 và phần đỡ phía khung 110 được tạo dạng ống đàn hồi 97. Theo phương án này, ống đàn hồi 97 tạo thành một phần của phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c và có một phần đầu của nó được nối với van kiểm tra thứ nhất 96 cấu thành toàn bộ phần đường ống dẫn nối thông 84d, toàn bộ phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e, toàn bộ phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f và một phần của phần đường ống dẫn phía động cơ thứ ba 84g.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.1, phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f được bố trí sao cho đi bên dưới ống nối 30 và thân tiết lưu 31 của cơ cấu nạp 28.

Như được thể hiện trên Fig.12, phần đường ống dẫn phía động cơ thứ ba 84g được nối với hộp trục khuỷu 20 theo cách sao cho phần đường ống dẫn phía động cơ thứ ba 84g được bố trí liền kề với, bên trong theo hướng chiều rộng xe, ống cấp nhiên liệu 116 nằm ở phần bên phải của hộp trục khuỷu 20 để cấp dầu vào bên trong hộp trục khuỷu 20 của thân động cơ 19, kéo dài nghiêng theo hướng lên trên, và có phần đầu trên của nó được đóng bởi mũ 115. Phần

đường ống dẫn phía động cơ thứ ba 84g được tạo thành bởi một phần của ống đàn hồi 97, và thân dạng ống bằng kim loại 117 có phần đầu trên của nó được nối với ống đàn hồi 97 và được lắp cố định trên hộp trục khuỷu 20. Đầu kia của thân dạng ống 117 hở ở bên trong hộp trục khuỷu 20 bên dưới bề mặt dầu L của dầu trong hộp trục khuỷu 20. Do đó, nhiên liệu dạng khí được bay hơi ở bình chứa nhiên liệu 42 và được dẫn thông qua đường ống dẫn chất tải 84 được hấp thụ bằng dầu trong hộp trục khuỷu 20.

Tiếp theo, cách vận hành theo phương án này được giải thích. Đường ống dẫn chất tải 84 dẫn nhiên liệu dạng khí bay hơi trong bình chứa nhiên liệu 42 về phía hộp trục khuỷu 20 tạo thành phương tiện hấp thụ nhiên liệu bao gồm phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a được nối với bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được nối theo cách nối thông với phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và kéo dài về phía bên kia (bên phải theo phương án này) của bình chứa nhiên liệu 42 từ một bên (bên trái theo phương án này) của bình chứa nhiên liệu 42 theo hướng chiều rộng xe ở phần đầu của nó ở phía bình chứa nhiên liệu 42. Phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được cố định với bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42. Do đó, ngay cả khi phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a được nối với bình chứa nhiên liệu 42 ở một trong số các vị trí theo hướng chiều rộng xe, có thể ngăn ngừa lượng nhiên liệu chảy ra khỏi bình chứa nhiên liệu 42 về phía hộp trục khuỷu 20 thông qua đường ống dẫn chất tải 84 khi xe máy bị đổ. Ngoài ra, ít nhất một phần đường ống dẫn chất tải 84 có thể được lắp bổ sung ở bình chứa nhiên liệu 42 và do đó, kết cấu có thể phân bố nhằm nâng cao đặc tính lắp.

Phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a kéo dài về phía bên này (bên trái theo phương án này) của bình chứa nhiên liệu 42 từ phần nối 85 được nối với bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 theo hướng chiều rộng xe, và được nối với phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b. Do đó, có thể ngăn ngừa nhiên liệu chảy ra ngoài một cách hiệu quả khi xe máy bị đổ.

Cửa nạp nhiên liệu 67 được tạo ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 ở một bên theo hướng chiều rộng xe (bên trái theo phương án này), và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a được nối với bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 ở vị trí lệch so với cửa nạp nhiên liệu 67 và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được nối với nhau trong trạng thái mà ở đó phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b bao quanh chu vi của cửa nạp nhiên liệu 67. Do đó, một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b có thể được bố trí với các độ cong lớn tương ứng bằng cách sử dụng khoảng trống chết quanh cửa nạp nhiên liệu 67 vì vậy dễ dàng bố trí phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b.

Phễu 70 tiếp nhận nhiên liệu chảy từ cửa nạp nhiên liệu 67 được bố trí quanh cửa nạp nhiên liệu 67 này, và một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được bố trí đi bên dưới phễu 70. Do đó, ngay cả khi một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ nhất 84a và một phần của phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b được bố trí xung quanh cửa nạp nhiên liệu 67, thì diện tích của phễu 70 có thể được tăng.

Đường ống dẫn chất tải 84 bao gồm phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c được nối với phần đường ống dẫn phía bình chứa thứ hai 84b ở bên kia theo hướng chiều rộng xe (bên phải theo phương án này), và có phần cao nhất 91 nằm ở vị trí cao nhất của đường ống dẫn chất tải 84 ở vị trí giữa của nó. Do đó, có thể được ngăn ngừa nhiên liệu chảy ra ngoài một cách hiệu quả hơn khi xe máy bị đổ.

Ngoài ra, một phần của phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c bao gồm ít nhất phần cao nhất 91 được tạo dạng ống đàn hồi 92, và phần cao nhất 91 của ống đàn hồi 92 được đỡ ở phần đỡ phần cao nhất 93 lắp ở bình chứa nhiên liệu 42 từ bên dưới. Do đó, mức độ tự do về thiết kế có thể được nâng cao nhờ xác định chiều cao của phần cao nhất 91 dựa trên chiều cao của

phần đỡ phần cao nhất 93. Ngoài ra, một phần đường ống dẫn chất tải 84 nằm trong khoảng từ phần cao nhất 91 đến phần nổi 85 với bình chứa nhiên liệu 42 được lắp nghiêng xuống dưới về phía phần nổi 85. Do đó, nhiên liệu chứa trong đường ống dẫn chất tải 84 giữa phần cao nhất 91 và bình chứa nhiên liệu 42 có thể dễ dàng được đưa trở lại phía bình chứa nhiên liệu 42.

Đầu ra đường ống dẫn chất tải 84 được nối với hộp trục khuỷu 20 trong trạng thái mà ở đó đầu ra đường ống dẫn chất tải 84 hở dầu trong hộp trục khuỷu 20, và van kiểm tra thứ nhất 96 để ngăn ngừa nhiên liệu dạng khí đi ngược về phía bình chứa nhiên liệu 42 được đặt xen giữa ở một phần đường ống dẫn chất tải 84 đầu ra của phần cao nhất 91. Do đó, có thể ngăn ngừa một cách hiệu quả dầu trong hộp trục khuỷu 20 chảy về phía bình chứa nhiên liệu 42 nhờ van kiểm tra thứ nhất 96, và cũng có thể nâng cao đặc tính lắp bằng cách đỡ van kiểm tra thứ nhất 96 này trên bình chứa nhiên liệu 42.

Bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 bao gồm phần trên 81 mà cửa nạp nhiên liệu 67 được tạo ra ở đó và phần dưới 82 thấp hơn phần trên 81, và van kiểm tra thứ nhất 96 được bố trí ở phần dưới 82. Do đó, có thể ngăn không cho van kiểm tra thứ nhất 96 đến vị trí lắp cao. Ngoài ra, phần dưới 82 được tạo theo hướng nghiêng xuống về phía hộp trục khuỷu 20. Do đó, có thể khiến dòng nhiên liệu dạng khí đi êm nhẹ qua van kiểm tra thứ nhất 96.

Ống dẫn không khí 102 dẫn không khí vào bên trong bình chứa nhiên liệu 42 được nối với phần nhánh 101 tạo ra ở phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c của đường ống dẫn chất tải 84 ở vị trí gần bình chứa nhiên liệu 42 hơn so với van kiểm tra thứ nhất 96, và van kiểm tra thứ hai 103 để ngăn ngừa dòng nhiên liệu từ phía bình chứa nhiên liệu 42 được đặt xen giữa ở ống dẫn không khí 102. Do đó, khi áp suất bên trong bình chứa nhiên liệu 42 trở thành áp suất âm, thì không khí được dẫn vào bên trong bình chứa nhiên liệu 42 để điều chỉnh áp suất trong bình chứa nhiên liệu 42 với áp suất không khí. Ngoài ra, có thể ngăn không cho nhiên liệu dạng khí bị xả ra bên ngoài qua ống dẫn không khí 102 nhờ van kiểm tra thứ hai 103.

Các phần của các ống đàn hồi 92, 97 tạo thành ít nhất một phần của

đường ống dẫn chất tải 84 và được bố trí bên trên bình chứa nhiên liệu 42 được giữ bởi các bộ kẹp hờ trên 95, 98, 99 được lắp ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42, và bình chứa nhiên liệu 42 được che bởi nắp che bình chứa 44 để ngăn ngừa các ống đàn hồi 92, 97 bị tháo ra khỏi các bộ kẹp hờ trên 95, 98, 99. Do đó, một phần đường ống dẫn chất tải 84 có thể được đỡ ở bình chứa nhiên liệu 42 với kết cấu đơn giản và do đó, đặc tính lắp có thể được nâng cao.

Việc sơn được thực hiện đối với bề mặt ngoài của bình chứa nhiên liệu 42, và ống kim loại 86 tạo thành một phần đường ống dẫn chất tải 84 được gắn chặt với bình chứa nhiên liệu 42. Do đó, so với trường hợp mà ở đó ống kim loại 86 được cố định với bình chứa nhiên liệu 42 bằng cách hàn, thì không cần sử dụng sự che phủ cho ống kim loại 86 và do đó, chi phí sơn có thể được giảm.

Van kiểm tra thứ hai 103 được bố trí ở vị trí cao hơn phần cao nhất 91 tạo ở phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c của đường ống dẫn chất tải 84 và do đó, van kiểm tra thứ hai 103 ngăn ngừa nhiên liệu chảy vào phía van kiểm tra thứ hai 103 vì vậy nâng cao tuổi thọ của van kiểm tra thứ hai 103 nhờ ngăn ngừa sự bám dính của nhiên liệu với van kiểm tra thứ hai 103.

Phần nhánh 101 được bố trí ở phần đường ống dẫn thứ ba phía bình chứa 84c ở vị trí gần phía bình chứa nhiên liệu 42 hơn so với phần cao nhất 91. Do đó, ngay cả khi nhiên liệu chảy ra khỏi bình chứa nhiên liệu 42 vào trong đường ống nạp không khí 102 ở phần nối với đường ống dẫn chất tải 84, tức là, giữa phần nhánh 101 và van kiểm tra thứ hai 103 khi xe máy bị đổ, thì nhiên liệu trong đường ống nạp không khí 102 quay trở lại vị trí đầu vào của phần cao nhất 91 của đường ống dẫn chất tải 84 khi xe máy được dựng lên sau khi đổ và do đó, có thể ngăn ngừa nhiên liệu chảy về phía thân động cơ 19.

Đường ống nạp không khí 102 hờ trong không khí bên dưới van kiểm tra thứ hai 103. Do đó, ngay cả khi nước đi vào bên trong đường ống nạp không khí 102 thông qua đầu hờ không khí của đường ống nạp không khí 102, có thể khiến nước vào trong đường ống nạp không khí 102 khó đến được van kiểm tra thứ hai 103. Bộ lọc 104 được đặt xen giữa ở đường ống nạp không

khí 102 ở vị trí gần phía miệng nạp không khí hơn so với van kiểm tra thứ hai 103 và do đó, bụi khó bám vào van kiểm tra thứ hai 103. Ngoài ra, bộ lọc 104 được đặt xen giữa ở một phần đường ống nạp không khí 102 được tạo nghiêng xuống dưới về phía miệng nạp không khí và do đó, ngay cả khi bộ lọc 104 bị nước làm ướt, có thể dẫn nước này từ bộ lọc 104 về phía đầu hở không khí.

Phần lõi 80 tiếp nhận tải từ yên xe người lái 40 và ngăn ngừa nhiên liệu chảy ra phía ngoài phần hở 79 tại thời điểm nạp nhiên liệu vào cửa nạp nhiên liệu 67 từ bên trên được tạo theo cách lõi lên trên ở nắp che bình chứa 44 che bình chứa nhiên liệu 42 từ bên trên và bao gồm phần hở 79 cho phép cửa nạp nhiên liệu 67 được tạo ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu 42 quay mặt lên trên, và van kiểm tra thứ hai 103 được bố trí bên dưới phần lõi 80. Do đó, van kiểm tra thứ hai 103 được bố trí ở vị trí cao và do đó, có thể khiến nước vào trong bên trong đường ống nạp không khí 102 khó đến được van kiểm tra thứ hai 103 hơn.

Đường ống dẫn chất tải 84 bao gồm: phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e được bố trí bên trên thân động cơ 19 theo cách kéo dài theo phương thẳng đứng ở một bên theo hướng chiều rộng xe (bên trái theo phương án này) của thân động cơ 19; phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f được nối với đầu dưới của phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e ở một bên theo hướng chiều rộng xe và kéo dài từ bên này đến bên kia theo hướng chiều rộng xe (bên phải theo phương án này) bên trên thân động cơ 19; và phần đường ống dẫn phía động cơ thứ ba 84g được nối với phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f ở bên kia theo hướng chiều rộng xe và được nối với thân động cơ 19. Do đó, có thể ngăn ngừa dầu trong thân động cơ 19 chảy vào bên trong đường ống dẫn chất tải 84 khi xe máy bị đổ.

Ngoài ra, phần đỡ phía khung 110 đỡ phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e được lắp trên khung thân xe F, phần đỡ phía động cơ 111 đỡ phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f được lắp ở vỏ bảo vệ 25 của động cơ E, và ít nhất một phần đường ống dẫn chất tải 84 giữa phần đỡ phía động cơ 111 và phần đỡ phía khung 110 được tạo dạng ống đàn hồi 97 và do đó, đường

ống dẫn chất tải 84 có thể chuyển động theo chuyển động lắc của động cơ E.

Phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f được bố trí sao cho đi bên dưới cơ cấu nạp 28 kéo dài về phía sau từ bề mặt phía trên của đầu xi lanh 22 của thân động cơ 19 và do đó, một phần của đường ống dẫn chất tải 84 có thể được bố trí bằng cách sử dụng khoảng trống chết bên dưới cơ cấu nạp 28.

Phần đỡ phía động cơ 111 được lắp trên động cơ E ở vị trí gần hơn với một bên theo hướng chiều rộng xe so với cơ cấu nạp 28 khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Do đó, một phần của đường ống dẫn chất tải 84 đi bên dưới cơ cấu nạp, tức là, phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f có thể được cố định sao cho phần đường ống dẫn phía động cơ thứ hai 84f không lắc so với thân động cơ 19 và do đó, cơ cấu nạp 28 có thể được bố trí gần với thân động cơ 19 đồng thời ngăn sự tiếp xúc của cơ cấu nạp 28 với đường ống dẫn chất tải 84 vì vậy sẽ phân bố khiến động cơ E nhỏ gọn.

Khung thân xe F bao gồm hai khung yên xe trái và phải 15 ... có các phần nghiêng 15a ... lần lượt kéo dài về phía sau và lên trên, cụm động lực P được đỡ lắc được trên khung thân xe F bên dưới các khung yên xe 15 ..., và phần đỡ phía khung 110 được bố trí ở vị trí nghiêng về phía sau và lên trên từ phần đỡ phía động cơ 111 và được lắp ở phần nghiêng 15a của khung yên xe 15 ở một bên theo hướng chiều rộng xe (bên trái theo phương án này) ở ngoài hai khung yên xe 15 Do đó, phần đỡ phía động cơ 111 và phần đỡ phía khung 110 có thể được bố trí theo cách cách xa nhau theo phương dọc và do đó, mức ảnh hưởng của ống đàn hồi 97 gây bởi chuyển động lắc của cụm động lực P có thể được làm giảm.

Ngoài ra, thanh ngang thứ hai 38 được tạo giữa hai khung yên xe 15 ... phía sau phần đỡ phía khung 110, bình chứa nhiên liệu 42 được bố trí phía sau thanh ngang thứ hai 38 được đỡ trên hai khung yên xe 15 ..., và đường ống dẫn chất tải 84 bao gồm phần đường ống dẫn nối thông 84d được nối theo cách có thể nối thông với đầu trên của phần đường ống dẫn phía động cơ thứ nhất 84e ở một bên theo hướng chiều rộng xe, kéo dài về phía bên kia theo hướng chiều rộng xe dọc theo thanh ngang thứ hai 38, và được nối với bình chứa nhiên liệu

42. Do đó, dầu chảy vào bên trong đường ống dẫn chất tải 84 từ phía thân động cơ 19 có thể được ngăn ngừa một cách hiệu quả hơn.

Mặc dù sáng chế theo phương án thực hiện đã được giải thích trên đây, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện nêu trên, và các biến thể khác nhau về thiết kế có thể được thực hiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế được mô tả trong các điểm yêu cầu bảo hộ.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe máy có thiết bị xử lý nhiên liệu bay hơi trong đó yên xe người lái (40) được đỡ trên khung thân xe (F), bình chứa nhiên liệu (42) được bố trí bên dưới yên xe người lái (40) được đỡ trên khung thân xe (F), động cơ (E) tạo động lực để dẫn động bánh sau (WR) được bố trí bên dưới bình chứa nhiên liệu (42), và đường ống dẫn chất tải (84) cho phép dầu trong thân động cơ (19) của động cơ (E) để hấp thụ nhiên liệu dạng khí bay hơi trong bình chứa nhiên liệu (42) được tạo giữa bình chứa nhiên liệu (42) và thân động cơ (19),

khác biệt ở chỗ:

đường ống dẫn chất tải (84) bao gồm phần đường ống dẫn thứ nhất (84a) được nối với bình chứa nhiên liệu (42), phần đường ống dẫn thứ hai (84b) được nối theo cách nối thông với phần đường ống dẫn thứ nhất (84a) và kéo dài về phía bên kia from một bên theo hướng chiều rộng xe, và phần đường ống dẫn thứ ba (84c) được nối theo cách nối thông với phần đường ống dẫn thứ hai (84b) nằm ở bên kia theo hướng chiều rộng xe, trong đó phần đường ống dẫn thứ ba (84c) được bố trí để kéo dài về phía trước bên trên phần dưới (82) của bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu (42), trong đó đường ống dẫn chất tải (84) được nối với thân động cơ (19) và có phần cao nhất (91) nằm ở vị trí cao nhất của đường ống dẫn chất tải (84) ở vị trí giữa của nó, van kiểm tra thứ nhất (96) để ngăn ngừa dầu chảy từ phía thân động cơ (19) về phía bình chứa nhiên liệu (42) được đặt xen giữa ở phần đường ống dẫn thứ ba (84c) đầu ra của phần cao nhất (91), đường ống nạp không khí (102) mà qua đó không khí được dẫn vào bên trong bình chứa nhiên liệu (42) được nối với phần nhánh (101) tạo ra ở phần đường ống dẫn thứ ba (84c) đầu vào của van kiểm tra thứ nhất (96), và van kiểm tra thứ hai (103) để ngăn ngừa dòng nhiên liệu từ phía bình chứa nhiên liệu (42) được đặt xen giữa ở đường ống nạp không khí (102) ở vị trí cao hơn phần cao

nhất (91).

2. Xe máy theo điểm 1, trong đó phần nhánh (101) được tạo ở phần đường ống dẫn thứ ba (84c) ở vị trí gần phía bình chứa nhiên liệu (42) hơn so với phần cao nhất (91).
3. Xe máy theo điểm 1 hoặc 2, trong đó đường ống nạp không khí (102) hở trong không khí bên dưới van kiểm tra thứ hai (103).
4. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó bộ lọc (104) được đặt xen giữa ở đường ống nạp không khí (102) ở vị trí gần phía miệng nạp không khí hơn so với van kiểm tra thứ hai (103).
5. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó bộ lọc (104) được đặt xen giữa ở một phần của đường ống nạp không khí (102) được tạo nghiêng xuống dưới về phía miệng nạp không khí.
6. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó phần lõi (80) nhô lên trên để tiếp nhận tải từ yên xe người lái (40) được tạo ra trên nắp che bình chứa (44) để che bình chứa nhiên liệu (42) từ bên trên, và van kiểm tra thứ hai (103) được bố trí bên dưới phần lõi (80).
7. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó phần hở (79) để lộ cửa nạp nhiên liệu (67) được tạo ở bề mặt trên của bình chứa nhiên liệu (42) được tạo ở nắp che bình chứa (44) để che bình chứa nhiên liệu (42) từ bên trên, phần lõi (80) ngăn nhiên liệu chảy ra phía ngoài phần hở (79) tại thời điểm cấp nhiên liệu vào cửa nạp nhiên liệu (67) từ bên trên được tạo ra trên nắp che bình chứa (44) theo cách lõi lên trên, và van kiểm tra thứ hai (103) được bố trí bên dưới phần lõi (80).

Fig. 1

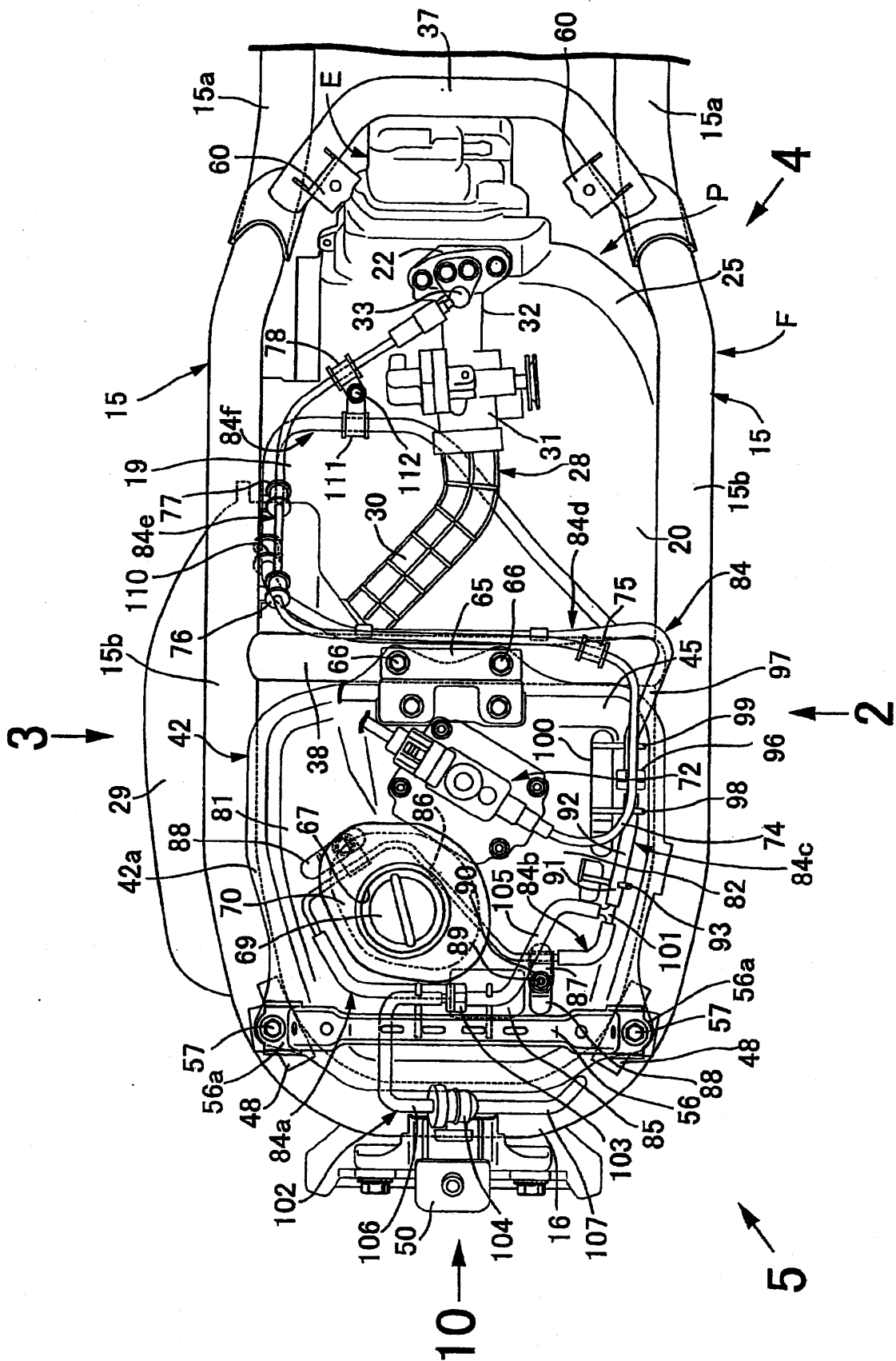


Fig. 2

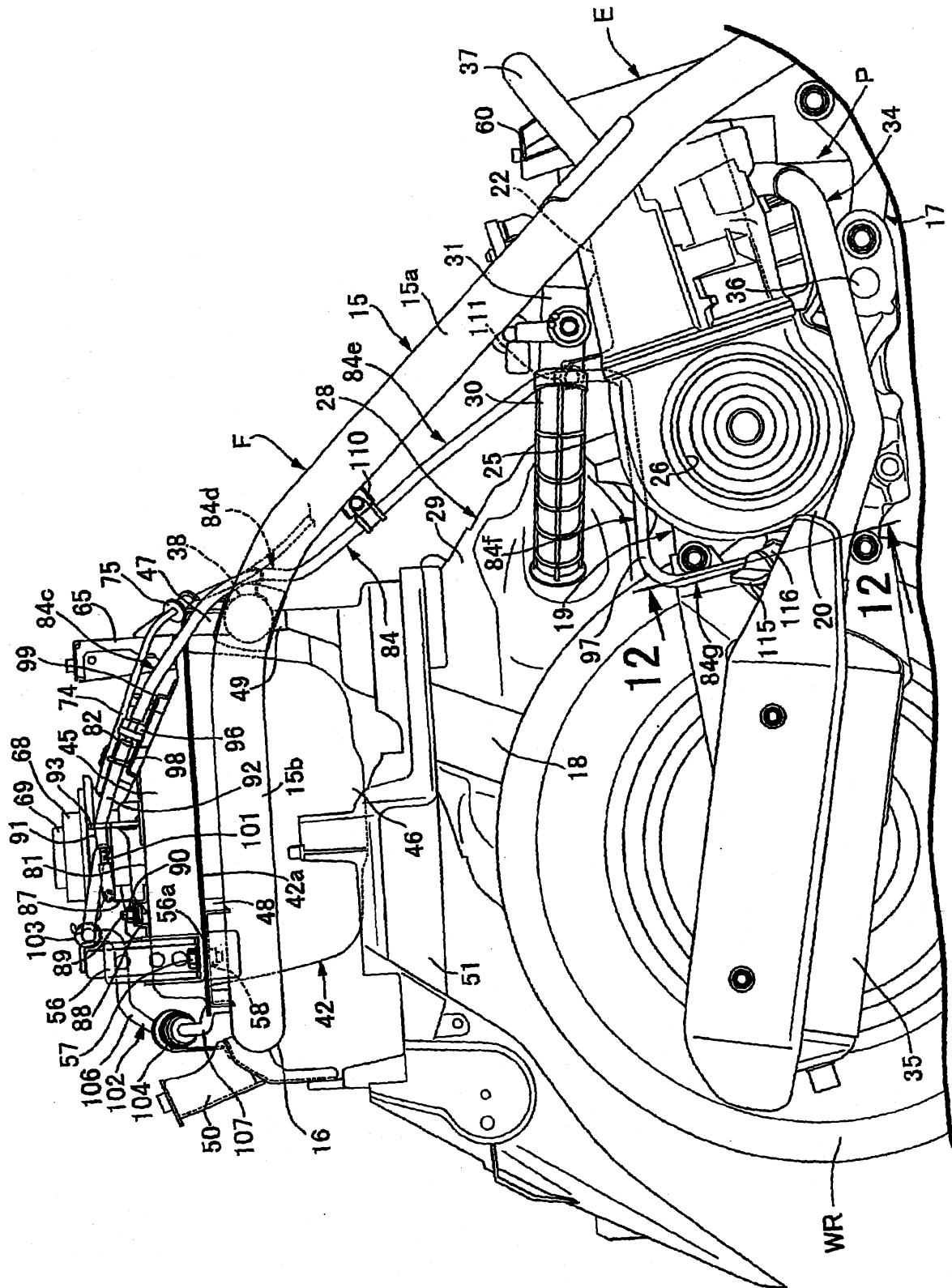


Fig. 3

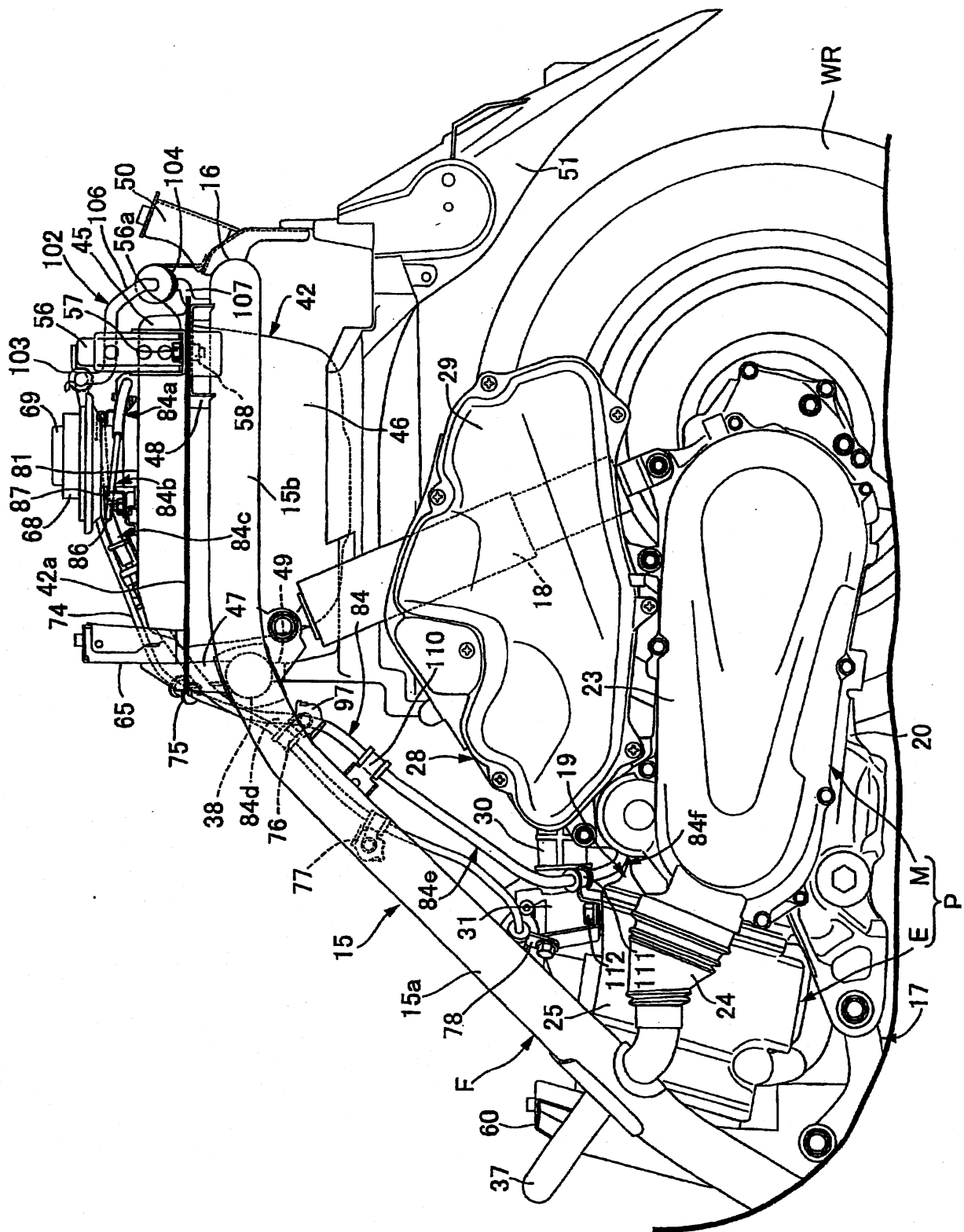


Fig. 4

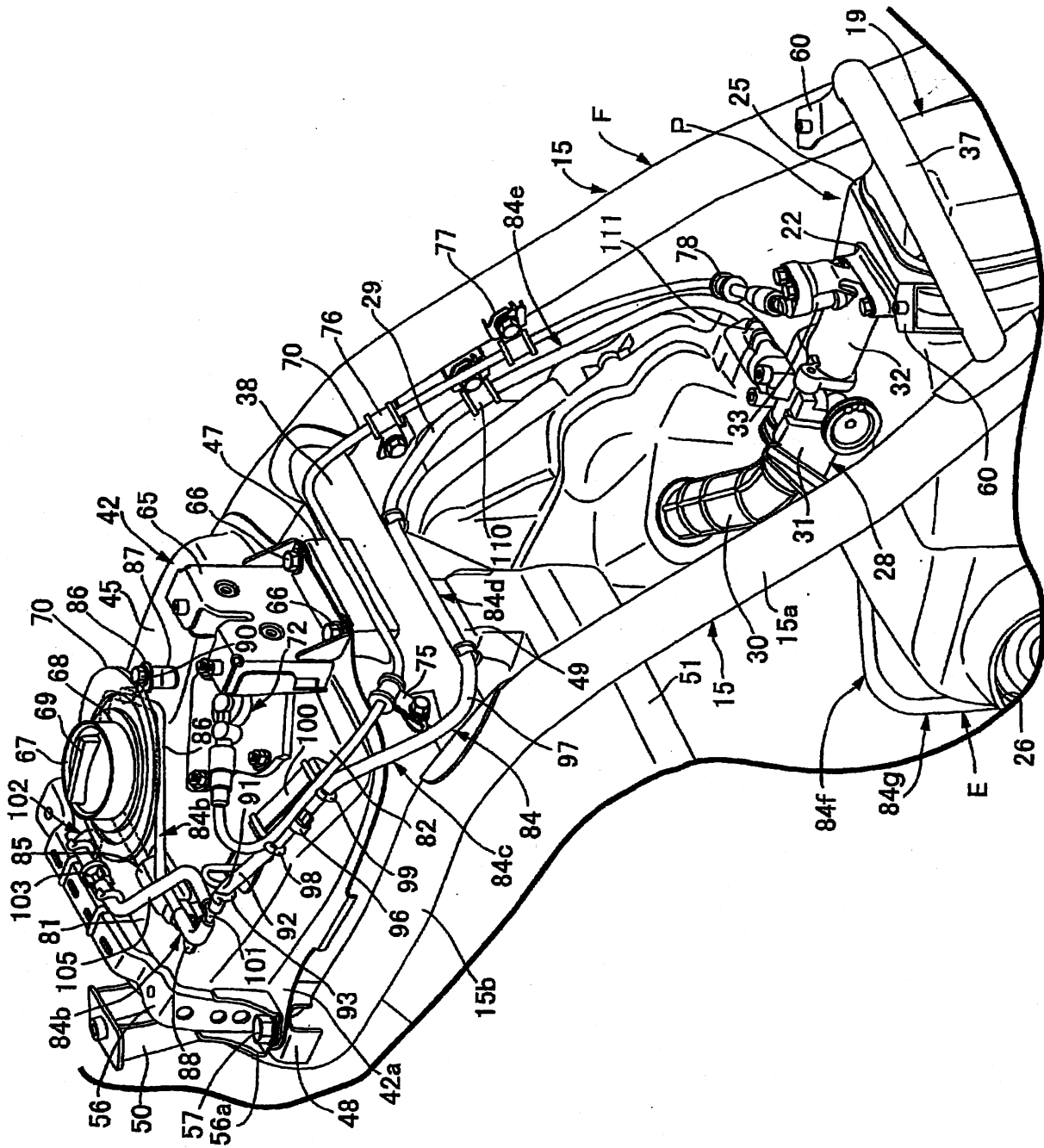


Fig. 5

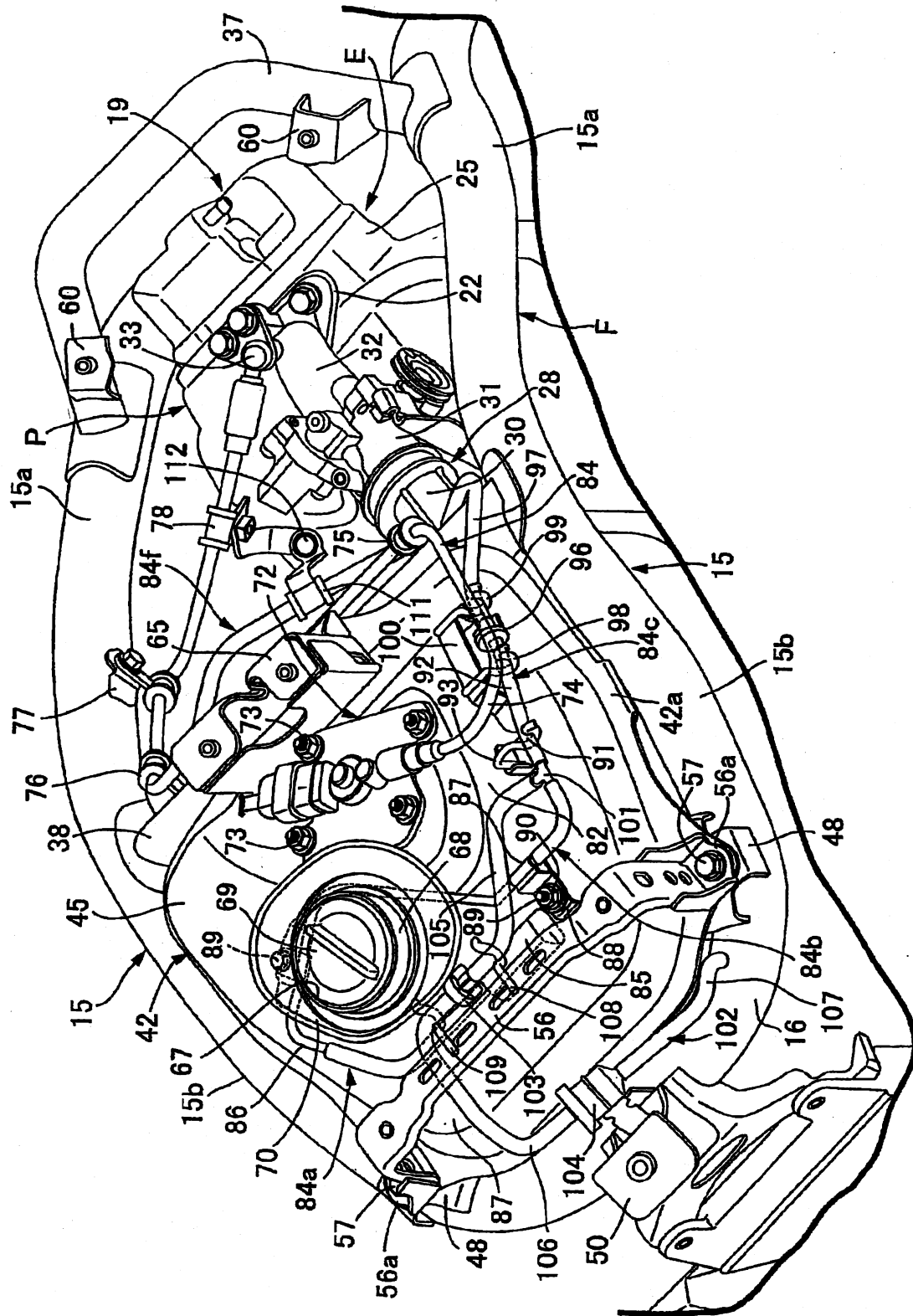


Fig. 6

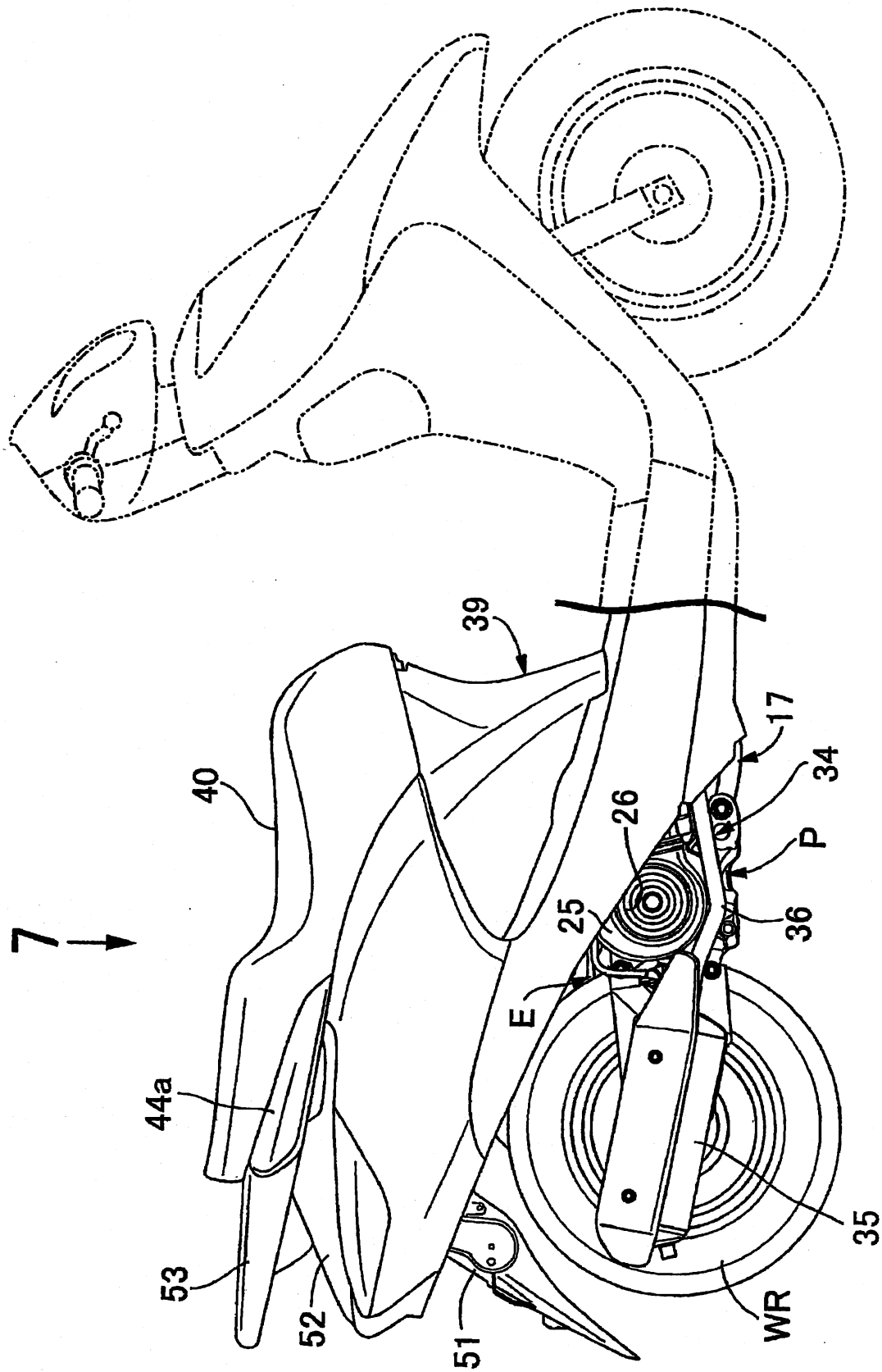
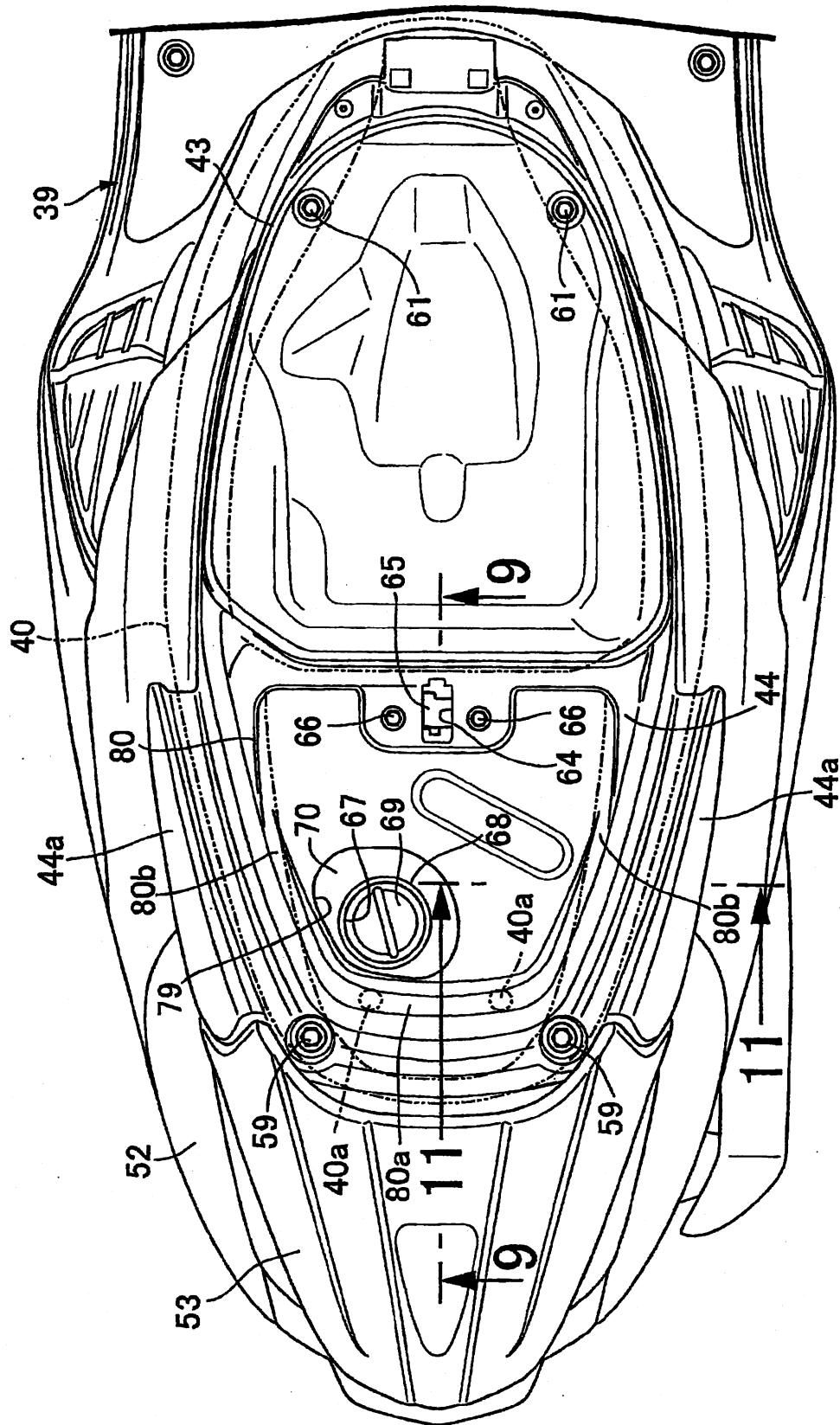


Fig. 7



[Fig. 8]

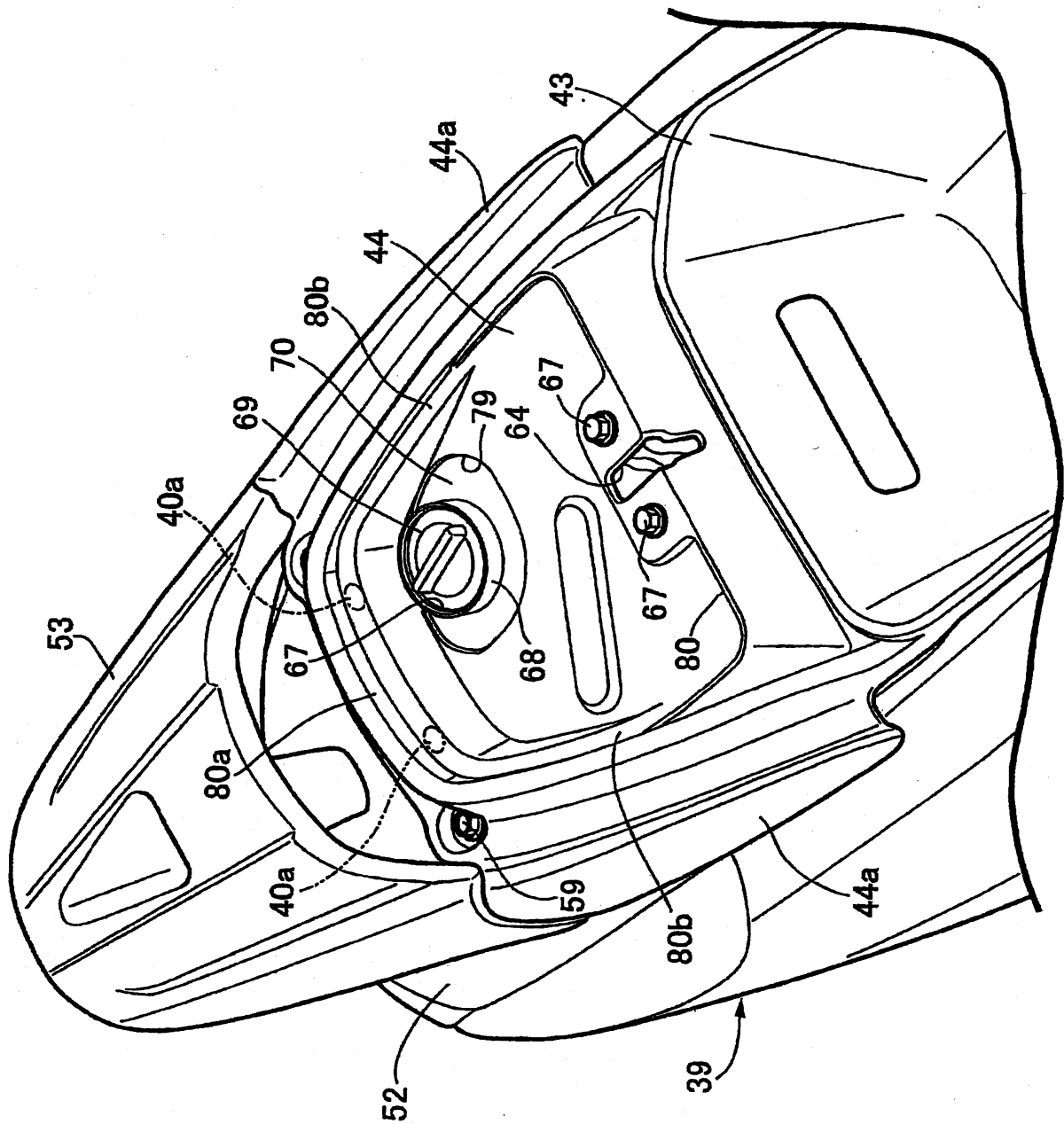


Fig. 9

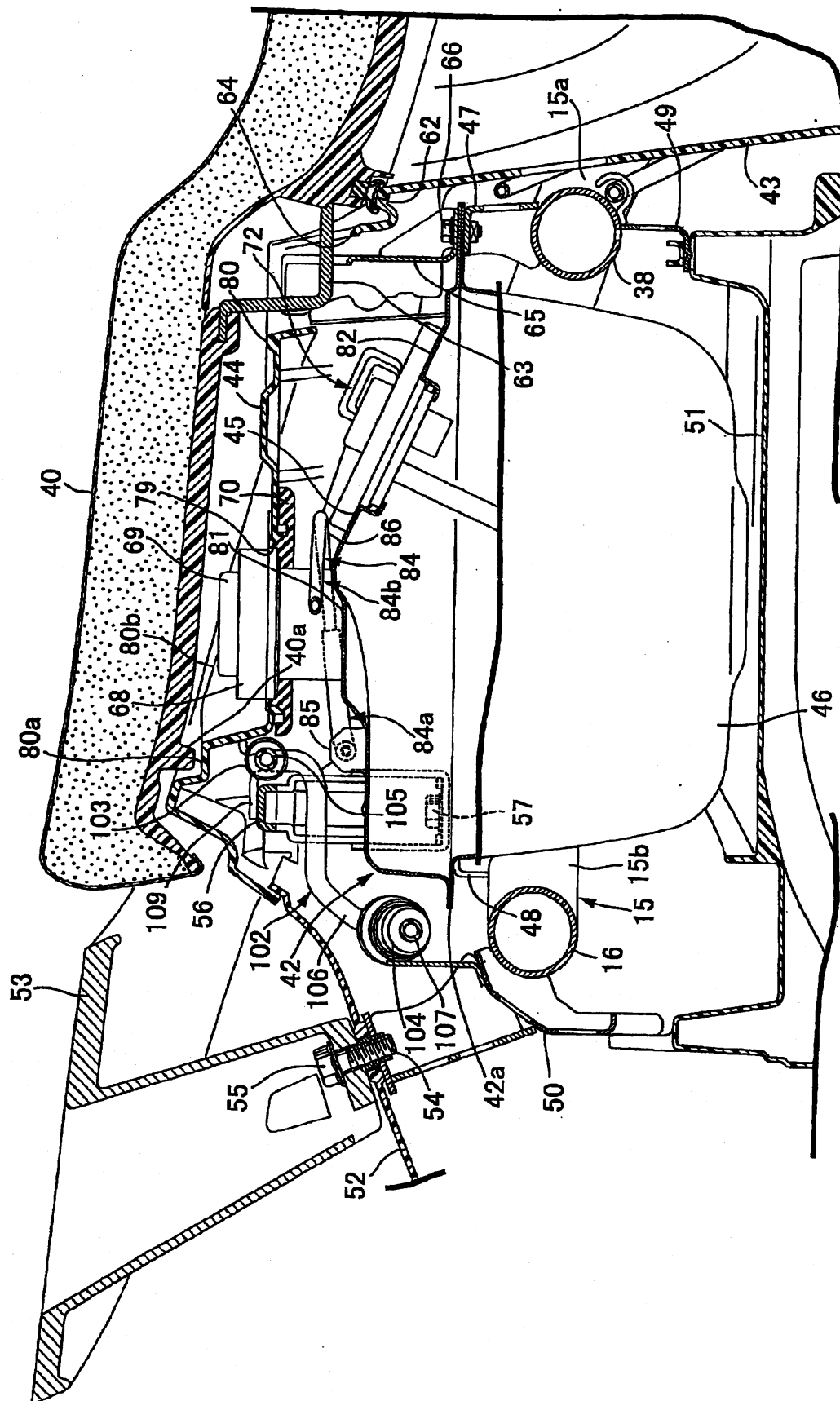


Fig. 10

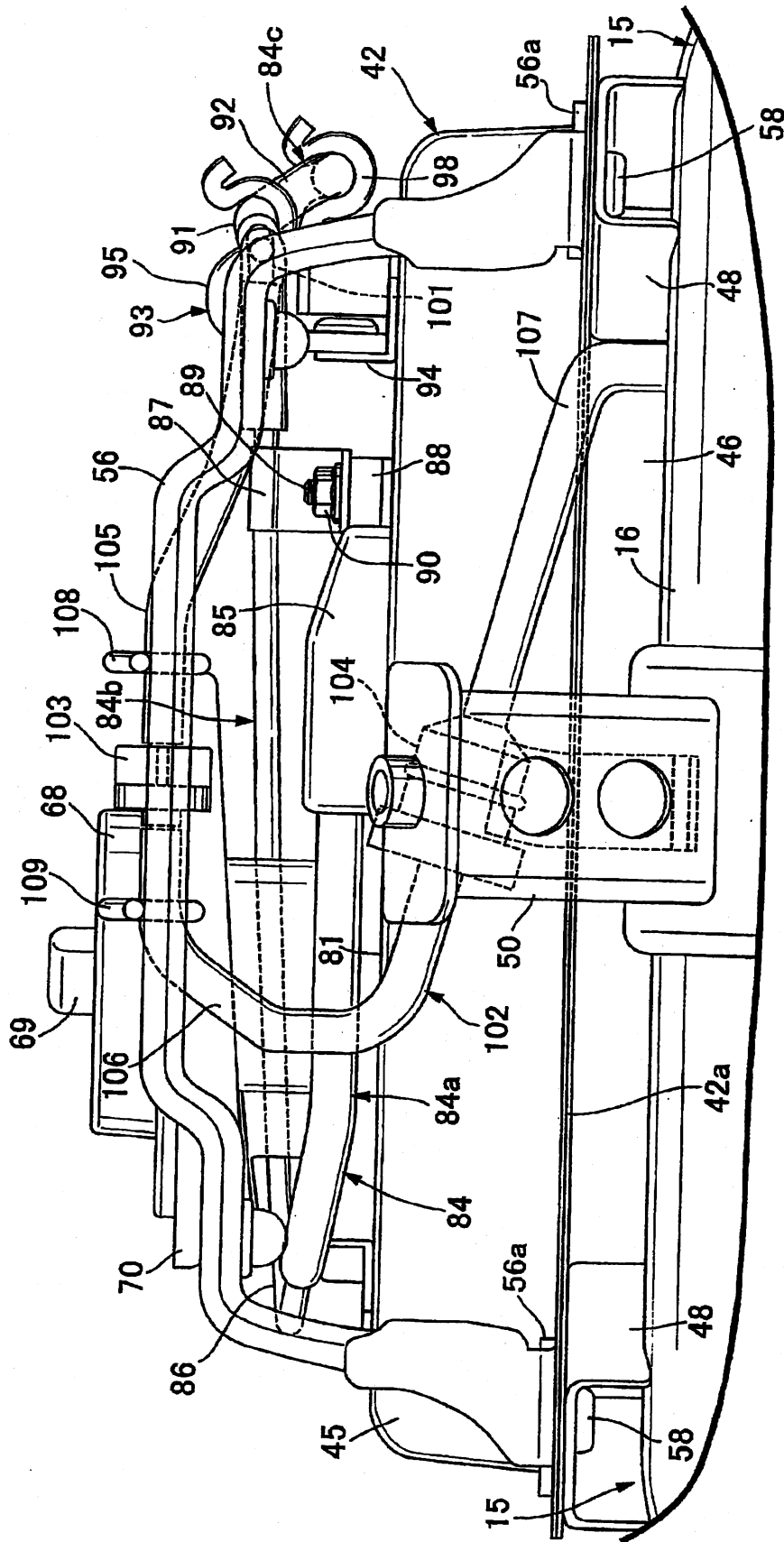


Fig. 11

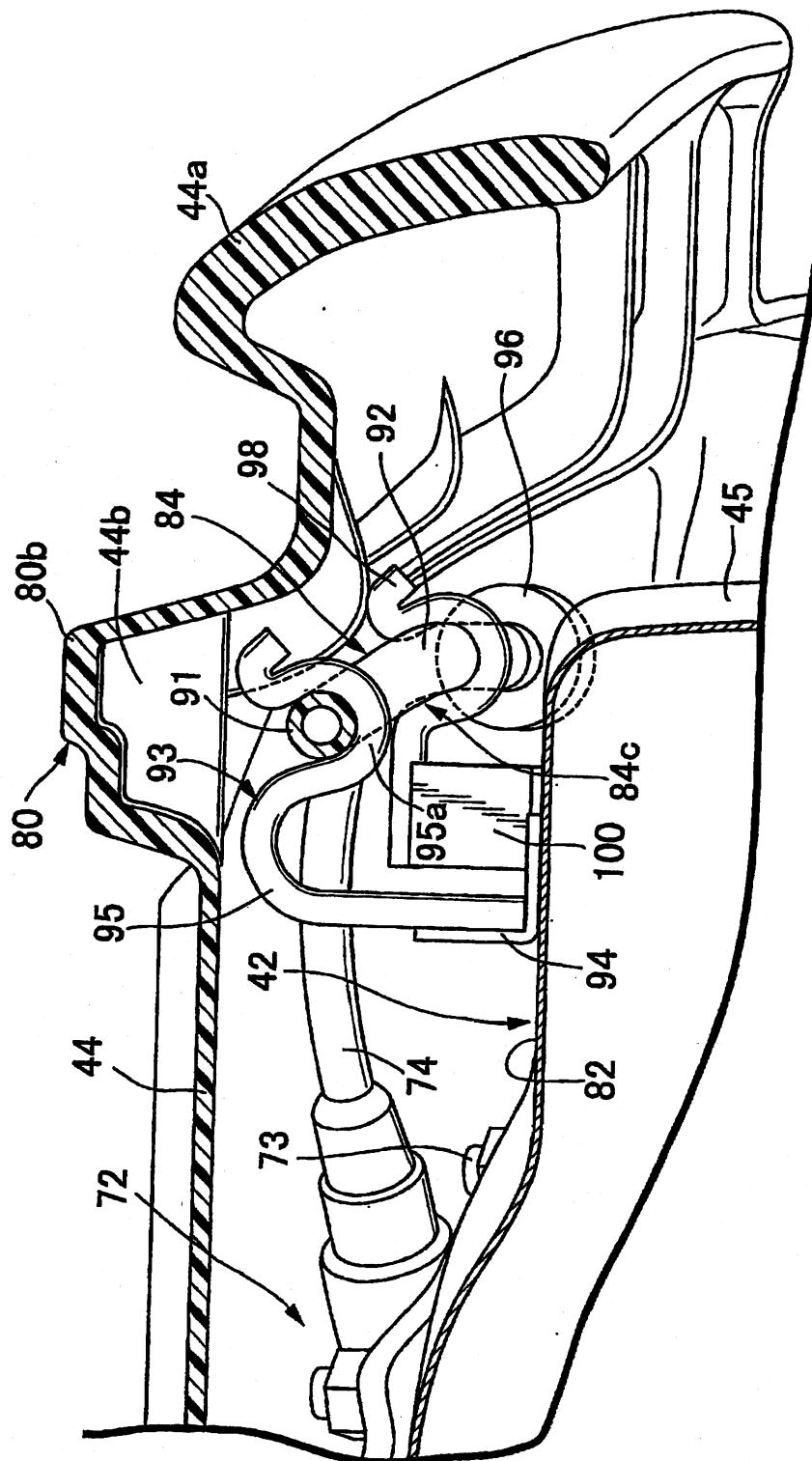


Fig. 12

