

## CẢI TIẾN CƠ CẤU ĐỘNG CƠ XĂNG (KỲ II)

Mọi người đều biết đến một định luật cơ bản: Năng lượng trong tự nhiên không tự sinh ra và không tự mất đi. Nó chỉ có thể chuyển hóa từ dạng này sang dạng khác... Với định luật này thì nhiên liệu không thể khuếch đại, và công năng sinh ra 100%!

Cải tiến cơ cấu động cơ xăng (Kỳ I)

Thực hiện giải pháp

Tôi không được học hành bài bản đến nơi đến chốn, thị lực lại rất kém nên không có khả năng thực hiện các bản vẽ kỹ thuật. Các bản vẽ thiết kế chi tiết các cơ cấu phải nhờ các kỹ sư chuyên môn thực hiện.

Tôi xin mô tả sơ lược giải pháp như sau:

Để cho hoà khí được tốt hơn, tôi đưa 1 số thiết bị điện trở vào trong chế hoà khí, cùng 1 số thiết bị khác, nhằm cho nhiên liệu bị hoá hơi, đi vào mặt cắt của gích-lơ, sức hút của pít tông sẽ mang nhiên liệu bị hoá hơi này vào buồng đốt.

Suốt quá trình nhiên liệu di chuyển có các thiết bị điện phân, nhân bản và biến thiên năng lượng, sau đó tổ chức phân bố lại cơ cấu hoà khí.

Kỹ thuật này đã giúp cho nhiên liệu cháy rất nhanh, khi cháy nhanh áp lực cực đại sẽ nằm ở đầu chu kỳ sức kéo nên động cơ rất mạnh.

Không giống như nguyên bản, do cháy không nhanh và không triệt để nên áp lực và nhiên liệu bị phân tán, trải dài theo đường xả, gây ra hiệu suất thấp. Ngoài ra còn có một số cơ cấu khác để làm giảm đi phần nào không khí bị kéo dẫn do chênh áp tạo ra, giúp động cơ có đủ tỉ số nén theo công suất thiết kế. Một cơ cấu giảm áp được điều chỉnh để tự động giảm áp chống thất thoát nhiên liệu không hữu ích lúc đột ngột xuống ga khi giảm tốc và phanh.

Còn một nhược điểm nặng nề nữa, khi cửa ga dần mở rộng sự chênh áp sẽ kém dần; khi chênh áp bị giảm thì tác dụng hoà khí sẽ rất kém.

Phun xăng điện tử ra đời đã giải quyết nhược điểm này, xong hiệu suất không cao như giải pháp tôi can thiệp ở bộ chế hoà khí.

Tôi chưa có cơ hội và phương tiện để học hỏi ở cơ cấu phun xăng điện tử. Nhưng qua quan sát cơ cấu và mô hình cùng mức nhiên liệu tiêu hao thực tế, thì nó còn dành cho tôi một cơ hội. Với phun xăng điện tử người có trình độ kỹ thuật trên trung bình, người có nhiều năm kinh nghiệm, khi gặp sự cố cũng đành phải nhờ vào chuyên gia.

Tóm lại mấu chốt của kỹ thuật này chúng ta hoàn toàn phụ thuộc vào chuyên gia hoặc nước ngoài.

Kỹ thuật này là một hộp đen, được thuyết minh là đã được lập trình tối ưu, không thể can thiệp được. Cơ chế quá khó khăn đã dựng lên rào cản, làm giảm đi tính vận động và học hỏi của con người.

Thử nghiệm:

Tôi nhớ vào ngày 5/5/2006 Âm lịch (tết nửa năm, tết Đoan Ngọ) sau khi kết nối các thiết bị, tôi đem chiếc xe honda Cub 90-81 vào sân bay tất-nít để thử nghiệm. Ở đây có con dốc cao và con đường vắng khá dài để có thể thử nghiệm hiệu quả của động cơ.

Kết quả thu được thật mỹ mãn. Sau đó chúng tôi đã tiếp tục thử nghiệm trên hầu hết các loại xe máy thông dụng như: Honda Dream 100 cm<sup>3</sup> BKS 98H6-6911; Honda Cub 81 BKS 50V-0689; Honda Future II BKS 50Y-1115; SYM Attila BKS 71 K5-8280; Honda Air Blade đời mới... Tất cả các thử nghiệm đều cho kết quả đúng như dự kiến.

Năm tháng sau khi tôi chuẩn bị cho đăng kí sở hữu giải pháp công nghiệp, tôi tình cờ thấy trên mạng và trên các phương tiện thông tin đại chúng đưa tin ông Nguyễn Danh Nam, công ty Long Life đã đăng kí 1 giải pháp công nghiệp nghe đã làm cho tôi bị choáng váng: đưa ra sản phẩm tiết kiệm xăng với 1 lít xăng chạy được 80km cho xe tay ga; 100-120km cho xe số. Tôi tin chuyện này là có thật và đã phải ngậm ngùi xếp chương trình của mình lại để nghiên cứu thêm. Tuy nhiên sau gần 1 năm, tôi thấy trên các phương tiện truyền thông đưa tin ông Nam đã bị bắt do mạo danh sản phẩm bình xăng con Centa do Công ty cơ khí Thành Đạt sản xuất. Trong thời gian này tôi đã làm tăng thêm hiệu suất động cơ thêm 10% nữa.

Trước tình hình giá xăng dầu có biến động lớn trong thời gian qua, tôi có đề nghị với Sở KH-CN Bình Phước, cho phép hợp tác sản xuất, trợ giá thiết bị lắp miễn phí cho xe trong nước, vì giá trị của thiết bị không cao trong khi nhà nước đang trợ cấp giá xăng dầu, nhưng phía Sở có ý kiến: khi nào tôi có văn bằng bảo hộ hoặc sở hữu công nghiệp... gì đó thì sẽ tiếp nhận ý kiến, tuy nhiên Sở là cơ quan quản lí nhà nước nên không có chức năng không liên quan. Thất vọng trước tình thần trên, tôi cũng đã gửi thư ra Bộ KH-CN đề nghị cho kiểm chứng và hỗ trợ. Về phía Bộ và Tỉnh cũng đã có ý kiến sẽ hỗ trợ tối đa cho dự án này.

Sau đó, tôi đã đề nghị Thanh tra khoa học Tỉnh Bình Phước kiểm chứng và xem xét lời đề nghị của tôi. Bên Thanh tra hứa sẽ chuyển tải ý kiến này. Xong: tỉnh Bình Phước mới xây dựng, nên còn nhiều khó khăn về trang thiết bị kỹ thuật, hình như cho đến nay tất cả vẫn nằm đó.

Kết quả đạt được:

Khi lắp bộ phận cải tiến vào chiếc xe Dream 100 phân khối, sử dụng trong một thời gian dài, các thử nghiệm đều thấy rất hiệu quả:

1. Xe khởi động dễ dàng, đề hoặc đạp cần khởi động là máy nổ ngay.
2. Xe khoẻ hơn nhiều so với trước khi chưa lắp.

3. Đầu đánh lửa của Bugi luôn bạc, không có hiện tượng màu đỏ, màu đen hoặc màu xám.

4. Tiết kiệm được trên 50% lượng xăng chạy trên cùng độ dài một đoạn đường, cùng thời gian so với khi chưa lắp.

Cụ thể, trước khi chưa lắp bộ phận cải tiến, xe chạy 100km hết gần 03 lít xăng (đối với xe cũ mua năm 2002). Nay lắp bộ phận cải tiến chạy trên 80 km mới hết một lít xăng, xe lại khoẻ hơn, chạy bốc hơn.

5. Thiết bị nếu được sản xuất công nghiệp, giá khoảng 100.000 (một trăm nghìn đồng). không tính giá kinh doanh

Lời cuối.

Tóm lại, về giải pháp này tôi chỉ có thể nói với các bạn đến vậy. Có thể nó cũng không đơn giản và không dễ hiểu chút nào, bởi sau từng ấy thời gian, tôi đã phải tìm tòi, nghiên cứu và thử nghiệm, tôi cũng không biết phải nói thế nào cho các bạn hiểu cặn kẽ mọi thứ. Có thể nó sẽ rất dài và lủng lẳng. Với bài viết này, mong muốn lớn nhất của tôi là muốn đưa giải pháp này vào cuộc sống.

Cũng cần nói thêm rằng, hầu hết mọi người, sau khi nghe tôi trình bày về nguyên lý hoạt động của thiết bị họ đều không tin. Còn các nhà lý hoá thì hoài nghi và phản bác.

Thú thực về lý thuyết là như vậy, tôi cũng không biết rằng mình lập luận có đúng hay không? Tôi đã nhọc công đi bới ra những hạn chế của một điều mà xưa nay đã được coi là hoàn tất. Mấy tháng trời phân tích, lập luận cho hồ sơ khoa học, một số nhà khoa học tôi nhờ đọc phản biện đã gãi đầu gãi tai không hiểu. Còn nếu bạn không phải là giới chuyên môn, các độc giả thông thường lại càng không có chuyên môn, thì phân tích hoài phỏng có ích gì. Nhưng điều quan trọng nhất, là thực nghiệm đã chứng minh đầy đủ cho sự hữu hiệu, sự tin cậy của giải pháp này.

Hơn thế kỉ qua, khoa học luôn nghiên cứu cho ra đời những động cơ hoàn thiện nhất. Hiện điều kiện ở nước ta chưa có thể làm tốt hơn. Nhưng cái gì mà không do con người làm ra, các bạn không thấy kĩ thuật mỗi lúc mỗi tốt hơn sao?

Giải pháp kĩ thuật này không phải là tiết kiệm, mà là khắc phục nhược điểm do nguyên lí tạo ra.

Tạ Tuấn Minh 45 tuổi

Tổ 8 ấp Hưng Chiến - An Lộc - Bình Long - Bình Phước

DD: 0979730165

Email: tuanminh1964@ymail.com

