



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO  
DIREZIONE GENERALE PER LA LOTTA ALLA CONTRAFFAZIONE  
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

DOMANDA NUMERO	102000900851782
Data Deposito	05/06/2000
Data Pubblicazione	05/12/2001

Priorità	160150/199
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	J		

Titolo

STRUTTURA DI TENUTA D'AMMISSIONE DEL CARBURANTE IN UN SERBATOIO DEL CARBURANTE PER UNA MOTOCICLETTA.

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:  
"Struttura di tenuta d'ammissione del carburante in  
un serbatoio del carburante per una motocicletta"

di: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA, nazionalità  
giapponese, 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku,  
Tokyo (GIAPPONE)

Inventori designati: SHIMMURA, Hiroyuki; KAWAME,  
Kazunori; NODA, Yoshiaki; ITO, Hiroyuki

Depositata il:

5 GIU. 2000 TO 2000A 000530

\*\* \* \*\*

DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ad una  
struttura di tenuta di ammissione del carburante in  
un serbatoio del carburante per una motocicletta,  
comprendente un corpo del serbatoio avente una aper-  
tura di ammissione del carburante in una sua superfi-  
cie superiore e montato su un telaio del veicolo, ed  
un tappo avente un passaggio di sfiato per guidare un  
gas di sfiato dal corpo del serbatoio, in cui almeno  
la circonferenza dell'apertura di ammissione del  
carburante (35) è ricoperta da un rivestimento, e che  
chiude in modo apribile e chiudibile l'apertura di  
ammissione del carburante, e più in particolare ad un  
perfezionamento in una struttura di tenuta di una  
apertura di ammissione del carburante.

In precedenza, il serbatoio del carburante è noto ad esempio dalla pubblicazione di Brevetto giapponese a disposizione del pubblico n. 7-112.682. Il serbatoio del carburante descritto presenta un organo di tenuta anulare che circonda una apertura di ammissione del carburante e racchiuso tra un rivestimento che ricopre la circonferenza dell'apertura di ammissione del carburante per il fissaggio di un misuratore ed un corpo del serbatoio, e l'organo di tenuta anulare presenta un percorso di comunicazione che comunica con un passaggio di sfiato in un tappo e che si estende in direzione sostanzialmente orizzontale.

Nella disposizione tradizionale precedente, poiché il rivestimento è montato sul corpo del serbatoio, è facile rendere molto precise le posizioni relative del corpo del serbatoio e del rivestimento, per cui sarà evitata l'infiltrazione di acqua nella circonferenza dell'organo di tenuta quando il veicolo viene lasciato sotto la pioggia o lavato. Su alcune motociclette, il corpo del serbatoio è ricoperto quasi interamente da un rivestimento che circonda, ed è fissato a, un telaio del veicolo, ed il corpo del serbatoio è montato sul telaio del veicolo in modo che il tappo di un serbatoio del carburante sporga dal rivestimento. Se la struttura di tenuta tradizio-

nale precedente è applicata a tali motociclette, è allora difficile rendere molto precise le posizioni relative del corpo del serbatoio e del rivestimento, permettendo l'infiltrazione di acqua nella circonferenza dell'organo di tenuta quando il veicolo viene lasciato sotto la pioggia o lavato. Quando l'interno del corpo del serbatoio è depressurizzato per il fatto che è raffreddato dall'acqua penetrata, l'acqua intorno all'organo di tenuta può eventualmente penetrare nel corpo del serbatoio attraverso il percorso di comunicazione nell'organo di tenuta.

La presente invenzione è stata realizzata in considerazione degli svantaggi precedenti. Costituisce uno scopo della presente invenzione realizzare una struttura di tenuta di ammissione del carburante in un serbatoio del carburante per una motocicletta, che impedisce l'infiltrazione di acqua in un corpo del serbatoio per una maggiore versatilità indipendentemente dalla precisione delle posizioni relative di un rivestimento che circonda la circonferenza almeno di una apertura di ammissione del carburante e del corpo del serbatoio.

Per raggiungere lo scopo precedente, si realizza, in conformità con l'invenzione definita nella rivendicazione 1, una struttura di tenuta di ammis-

sione del carburante in un serbatoio del carburante per una motocicletta, comprendente un corpo del serbatoio avente una apertura di ammissione del carburante in una sua superficie superiore e montato su un telaio del veicolo ed un tappo avente un passaggio di sfiato per guidare un gas di sfiato dal corpo del serbatoio e che chiude in modo apribile e chiudibile l'apertura di ammissione del carburante, in cui almeno la circonferenza dell'apertura di ammissione del carburante è ricoperta da un rivestimento, caratterizzata dal fatto che un organo di tenuta anulare mantenuto in stretto contatto con l'intero bordo circonferenziale del tappo per formare una tenuta contro la circonferenza esterna di una camera anulare delimitata tra il corpo del serbatoio ed il tappo in comunicazione con il passaggio di sfiato è fissato ad una superficie superiore del corpo del serbatoio in modo da circondare l'apertura di ammissione del carburante, ed un percorso di comunicazione è definito almeno nell'organo di tenuta o tra l'organo di tenuta ed il corpo del serbatoio per realizzare una comunicazione tra la camera anulare e lo spazio esterno, e si estende dalla camera anulare verso il basso lungo la superficie superiore del corpo del serbatoio.

Con la disposizione precedente, poiché il per-

corso di comunicazione che realizza una comunicazione tra la camera anulare comunicante con il percorso di sfiato nel tappo e lo spazio esterno occupa una posizione progressivamente più bassa da una sua apertura all'estremità interna verso una sua apertura all'estremità esterna, anche se penetra acqua nella circonferenza dell'organo di tenuta dall'esterno del rivestimento quando la motocicletta è lasciata sotto la pioggia o lavata, l'acqua non raggiunge il percorso di comunicazione verso la camera anulare, ed è possibile evitare l'infiltrazione di acqua nel corpo del serbatoio indipendentemente dalla precisione delle posizioni relative del rivestimento e del corpo del serbatoio. La struttura di tenuta di ammissione del carburante è applicabile a motociclette di diversi tipi in cui le configurazioni relative tra il rivestimento ed il corpo del serbatoio differiscono l'una dall'altra.

In conformità con l'invenzione definita nella rivendicazione 2, in aggiunta alla configurazione dell'invenzione definita nella rivendicazione 1, il percorso di comunicazione presenta un orifizio avente un'area di passaggio di flusso inferiore al resto del percorso di comunicazione. Con questa configurazione, anche quando l'interno del corpo del serbatoio è

depressurizzato a causa del raffreddamento del corpo del serbatoio o simili, non si sviluppa una pressione negativa nell'apertura all'estremità esterna del percorso di comunicazione, impedendo così in modo più efficace l'infiltrazione di acqua dal percorso di comunicazione nel corpo del serbatoio.

Una forma di attuazione della presente invenzione sarà descritta nel seguito con riferimento ai disegni annessi, nei quali:

la figura 1 rappresenta una vista in elevazione laterale di un veicolo del tipo scooter;

la figura 2 rappresenta una vista in elevazione laterale, parzialmente interrotta, di un serbatoio del carburante;

la figura 3 rappresenta una vista in sezione trasversale ingrandita lungo la linea 3-3 della figura 2;

la figura 4 rappresenta una vista in pianta di un secondo organo di tenuta;

la figura 5 rappresenta una vista in sezione trasversale lungo la linea 5-5 della figura 4;

la figura 6 rappresenta una vista in sezione trasversale ingrandita lungo la linea 6-6 della figura 2;

la figura 7 rappresenta una vista in sezione

trasversale ingrandita lungo la linea 7-7 della figura 2; e

la figura 8 rappresenta una vista in sezione trasversale ingrandita lungo la linea 8-8 della figura 2.

Nella figura 1, un telaio F di un veicolo del tipo scooter quale esempio di motocicletta comprende un telaio anteriore 11 colato in una lega di alluminio o simile, un telaio posteriore 12 colato in una lega di alluminio o simile e fissato ad una estremità posteriore del telaio anteriore 11, ed un telaio ausiliario 13 avente la forma di un tubo metallico lavorato fissato ad una estremità posteriore del telaio posteriore 12.

Il telaio anteriore 11 comprende una fusione che presenta, quali componenti integrali, un tubo di sterzo 14, un telaio discendente 15 estendentesi verso il basso ed all'indietro dal tubo di sterzo 14, ed una coppia di telai di supporto della pedana di sinistra e di destra 16 estendentisi all'indietro da una estremità inferiore del telaio discendente 15. Il telaio posteriore 12 è fissato ad estremità posteriori dei telai di supporto della pedana 16.

Una forcella anteriore 17 disposta a cavallo di una ruota anteriore WF è supportata in modo sterzante

sul tubo di sterzo 14 sull'estremità anteriore del telaio anteriore 11. La forcella anteriore 17 ha un'estremità inferiore posizionata davanti ad un asse 18 della ruota anteriore WF. Un braccetto 19 ha un'estremità collegata all'estremità inferiore della forcella anteriore 17 ed un'altra estremità collegata all'asse 18. Un ammortizzatore anteriore 20 è collegato tra una porzione verticalmente intermedia della forcella anteriore 17 ed una porzione intermedia del braccetto 19. Un manubrio 21 è collegato ad una estremità superiore della forcella anteriore 17.

Un gruppo motopropulsore P comprende un motore E disposto davanti ad una ruota posteriore WR ed un cambio di velocità a variazione continua M disposto lateralmente a sinistra della ruota posteriore WR è supportato in modo oscillante su una porzione longitudinalmente intermedia del telaio posteriore 12 mediante un collegamento 22 di isolamento delle vibrazioni. Il motore E comprende ad esempio un motore monocilindrico a quattro tempi raffreddato ad acqua con il suo cilindro diretto in avanti e in direzione sostanzialmente orizzontale rispetto al veicolo. Il cambio di velocità a variazione continua M comprende ad esempio un cambio di velocità del tipo a cinghia.

La ruota posteriore WR è supportata su una por-

zione posteriore del gruppo motopropulsore P mediante un asse, ed un gruppo ammortizzatore posteriore 23 è disposto tra la porzione posteriore del gruppo motopropulsore P ed il telaio posteriore 12. Un filtro dell'aria 24 disposto lateralmente rispetto ad una porzione superiore della ruota posteriore WR è montato sulla porzione posteriore del gruppo motopropulsore P, e collegato al motore E attraverso un carburatore 25. Un tubo di scarico 26 per scaricare i gas di scarico dal motore E si estende dal motore E lateralmente a destra della ruota posteriore WR. Il tubo di scarico 26 è collegato ad una marmitta 27 che è disposta lateralmente a destra della ruota posteriore WR. Un cavalletto 28 è supportato in modo mobile angolarmente sul motore E.

Un vano bagagli 29 destinato a contenere un casco, eccetera, è supportato su una superficie superiore di una porzione intermedia del telaio posteriore 12, sopra il motore E ed il carburatore 25. Un serbatoio del carburante 30 ha un corpo del serbatoio 31 che è supportato sul telaio ausiliario 13.

Il telaio del veicolo F è ricoperto da un rivestimento 34 di resina sintetica. Il rivestimento 34 comprende uno scudo 34a per ricoprire un'area frontale delle gambe del conducente, una pedana poggiapiedi

34b contigua ad una porzione inferiore dello scudo 34a per supportare i piedi del conducente, un rivestimento inferiore 34c che ricopre un'area inferiore della pedana poggiapiedi 34b e contiguo allo scudo 34a ed alla pedana poggiapiedi 34b, ed un rivestimento laterale 34d contiguo alla pedana poggiapiedi 34b ed al rivestimento inferiore 34c e che ricopre i due lati del veicolo.

La maggior parte del vano bagagli 29 supportato sul telaio posteriore 12 e del serbatoio del carburante 31 supportato sul telaio ausiliario 13 è ricoperta dal rivestimento laterale 34d. Una sella 33 che è in grado di chiudere dall'alto il vano bagagli 29 è montata in modo apribile e chiudibile su una porzione superiore del rivestimento laterale 34d. Il serbatoio del carburante 30 ha un tappo di ammissione di carburante 32 disposto in modo da sporgere verso l'alto da una porzione superiore del rivestimento laterale 34d.

Nella figura 2, il corpo del serbatoio 31 comprende un componente di serbatoio inferiore 31a ed un componente di serbatoio superiore 31b che sono collegati l'uno all'altro. Il componente di serbatoio superiore 31b presenta una apertura di ammissione del carburante 35 ricavata in una superficie superiore

della sua porzione anteriore. Il componente di serbatoio superiore 31b comprende una superficie superiore che forma una superficie inclinata 36 che si abbassa progressivamente nella direzione rivolta all'indietro dietro l'apertura di ammissione del carburante 35.

Come è anche illustrato nella figura 3, il tappo 32 serve per chiudere in modo apribile e chiudibile l'apertura di ammissione del carburante 35. Il tappo 32 comprende un corpo principale del tappo 37 realizzato in resina sintetica, un coperchio 38 realizzato in resina sintetica disposto su una estremità esterna del corpo principale del tappo 37, ed un organo protettivo 39 realizzato in metallo che copre il coperchio 38 ed il corpo principale del tappo 37 per mantenere il coperchio 38 appoggiato sul corpo principale del tappo 37.

Il corpo principale del tappo 37 ha una struttura integrale comprendente una porzione cilindrica 37a ed una flangia 37b estendentesi radialmente verso l'esterno da una estremità esterna della porzione cilindrica 37a. Il coperchio 38 è disposto sull'estremità esterna della porzione cilindrica 37a. L'organo protettivo 39 ha una forma a tazza estendentesi dal coperchio 38 e che copre il coperchio 38 ed il corpo principale del tappo 37. L'organo protettivo 39

ha un bordo circonferenziale ad estremità aperta unito al bordo circonferenziale della flangia 37b per ribaditura.

Un cilindro interno 40 mobile angolarmente mediante l'azionamento di una chiave (non rappresentata) è contenuto in modo mobile angolarmente nella porzione cilindrica 37a del corpo principale del tappo 37. Una coppia di cursori sinistro e destro 41 in impegno con il cilindro interno 40 sono disposti nella porzione cilindrica 37a in modo da essere scorrevoli in direzioni perpendicolari all'asse del cilindro interno 40. Il cilindro interno 40 ed i cursori 41 costituiscono un meccanismo di bloccaggio 42. Quando il cilindro interno 40 è fatto muovere angolarmente tramite la chiave, i cursori 41 scorrono commutando tra una condizione di bloccaggio in cui i cursori 41 si impegnano con il corpo del serbatoio 31 ed una condizione di sbloccaggio in cui i cursori 41 sono liberati dal corpo del serbatoio 31.

Un primo organo di tenuta 43 ha una circonferenza esterna trattenuta dalla flangia 37b del corpo principale del tappo 37. Il primo organo di tenuta 43 entra in contatto con il bordo circonferenziale dell'apertura di ammissione del carburante 35 quando l'apertura di ammissione del carburante 35 è chiusa

dal tappo 32. Una molla 44 per sollecitare il primo organo di tenuta 43 in una direzione tale da portarlo in contatto con il bordo circonferenziale dell'apertura di ammissione del carburante 35 è disposta tra la porzione cilindrica 37a ed il primo organo di tenuta 43.

Una camera di sfiato 45 è delimitata tra la porzione cilindrica 37a del corpo principale del tappo 37 ed il coperchio 38. Un passaggio 46 è ricavato su una superficie esterna della porzione cilindrica 37a all'interno del primo organo di tenuta 43. Tra la camera di sfiato 45 ed il passaggio 46, è disposta una prima valvola 47 per rilasciare un gas contenuto nel corpo del serbatoio 31 ad una portata limitata nella camera di sfiato 45. La prima valvola 47 si apre quando la pressione nel corpo del serbatoio 31 aumenta. Una seconda valvola 48 è anche disposta nella porzione cilindrica 37a per separare il gas ed il carburante nella camera di sfiato 45 e riportare soltanto il carburante nel corpo del serbatoio 31.

Il corpo principale del tappo 37 ha un passaggio di sfiato 49 che ha un'estremità interna comunicante con la camera di sfiato 45. Il passaggio di sfiato 49 ha un'estremità esterna che sbocca su una circonfe-

renza esterna della flangia 37b all'esterno di una regione in cui il primo organo di tenuta 43 è appoggiato contro il corpo del serbatoio 31.

Un secondo organo di tenuta 50 che ha una forma anulare è fissato ad una superficie superiore del corpo del serbatoio 31 in modo da circondare l'apertura di ammissione del carburante 35 ad esempio mediante un nastro adesivo a doppia faccia. Il secondo organo di tenuta 50 è mantenuto in stretto contatto con l'intero bordo circonferenziale all'estremità aperta dell'organo protettivo 39 del tappo 32. Tra il corpo del serbatoio 31 ed il tappo 32, è delimitata una camera anulare 51 la cui porzione circonferenziale interna forma una tenuta con il primo organo di tenuta 43 e la cui porzione circonferenziale esterna forma una tenuta con il secondo organo di tenuta 50. Il passaggio di sfiato 49 ha un'estremità esterna che sbocca nella camera anulare 51.

Nelle figure 4 e 5, il secondo organo di tenuta 50 ha una struttura integrale che comprende una porzione di tenuta principale di forma anulare 50a, un labbro 50b contiguo ad una circonferenza interna della porzione di tenuta principale 50a, ed un prolungamento 50c estendentesi radialmente verso l'esterno da un'area circonferenziale della porzione di

tenuta principale 50a. Il prolungamento 50c è realizzato in modo da estendersi lungo la superficie inclinata 36 sulla superficie esterna del corpo del serbatoio 31. Il labbro 50b del secondo organo di tenuta 50 che è fissato alla superficie superiore del corpo del serbatoio 31 con il prolungamento 50c e stendentesi lungo la superficie inclinata 36, è mantenuto elasticamente in stretto contatto con l'intero bordo circonferenziale all'estremità aperta dell'organo protettivo 39 del tappo 32.

Come è anche illustrato nelle figure da 6 ad 8, un percorso di comunicazione 52 avente una forma rettangolare in sezione trasversale, che realizza una comunicazione tra la camera anulare 51 e lo spazio esterno, è formato tra il secondo organo di tenuta 50 e la superficie superiore del corpo del serbatoio 31 in corrispondenza del prolungamento 50c e nel prolungamento 50c del secondo organo di tenuta 50. Il percorso di comunicazione 52 si estende verso il basso dalla camera anulare 51 lungo la superficie superiore del corpo del serbatoio 31 poiché il prolungamento 50c si estende lungo la superficie inclinata 36 sulla superficie esterna del corpo del serbatoio 31.

Il percorso di comunicazione 52 ha un orifizio 52a formato in esso vicino ad una sua estremità in-

terna ed avente un'area di passaggio di flusso inferiore al resto del percorso di comunicazione 52.

Nel seguito sarà descritto il funzionamento della forma di attuazione. Il secondo organo di tenuta 50 di forma anulare che forma una tenuta contro la circonferenza esterna della camera anulare 51 che è delimitata tra il corpo del serbatoio 31 ed il tappo 32 in comunicazione con il passaggio di sfiato 49 nel tappo 32, è fissato alla superficie superiore del corpo del serbatoio 31 in modo da circondare l'apertura di ammissione del carburante 35. Il percorso di comunicazione 52, che realizza una comunicazione tra la camera anulare 51 e lo spazio esterno, è delimitato tra il secondo organo di tenuta 50 ed il corpo del serbatoio 31. Il secondo organo di tenuta 50 ed il percorso di comunicazione 52 si estendono verso il basso dalla camera anulare 51 lungo la superficie superiore del corpo del serbatoio 31. In particolare, il percorso di comunicazione 52, che realizza una comunicazione tra la camera anulare 51 comunicante con il passaggio di sfiato 49 nel tappo 32 e lo spazio esterno, occupa una posizione progressivamente più bassa da una sua apertura all'estremità interna verso una sua apertura all'estremità esterna. Perciò, anche se entra acqua nella circonferenza del secondo

organo di tenuta 50 dall'esterno del rivestimento 34 quando la motocicletta viene lasciata sotto la pioggia o lavata, l'acqua non scorre verso l'alto lungo il percorso di comunicazione 52 verso la camera anulare 51, ed è possibile evitare l'infiltrazione di acqua nel corpo del serbatoio 31 indipendentemente dalla precisione delle posizioni relative del rivestimento 34 e del corpo del serbatoio 31. La struttura di tenuta di ammissione del carburante è applicabile a motociclette di diversi tipi in cui le configurazioni relative tra il rivestimento 34 ed il corpo del serbatoio 31 differiscono l'una dall'altra.

Inoltre, poiché il percorso di comunicazione 52 presenta l'orifizio 52a che ha un'area di passaggio di flusso inferiore al resto del percorso di comunicazione 52, anche quando l'interno del corpo del serbatoio 31 è depressurizzato a causa del raffreddamento del corpo del serbatoio 31 o simili, non si sviluppa una pressione negativa nell'apertura all'estremità esterna del percorso di comunicazione 52, evitando così più efficacemente l'infiltrazione di acqua dal percorso di comunicazione 52 nel corpo del serbatoio 31.

Benché sia stata descritta in dettaglio la forma di attuazione della presente invenzione, quest'ultima

non è limitata alla forma di attuazione precedente, ma diverse varianti di progetto possono esservi apportate senza allontanarsi dall'invenzione definita dall'ambito delle rivendicazioni del brevetto.

Ad esempio, la forma di attuazione precedente è applicata alla motocicletta in cui il corpo del serbatoio 31 è ricoperto quasi interamente dal rivestimento 34. Tuttavia la presente invenzione è anche applicabile ad un serbatoio del carburante per una motocicletta del tipo in cui soltanto un'area vicino all'apertura di ammissione del carburante è ricoperta da un rivestimento, come descritto ad esempio nel Brevetto giapponese a disposizione del pubblico n. 7-112.682.

Secondo l'invenzione definita nella rivendicazione 1, come precedentemente descritto, è possibile evitare l'infiltrazione di acqua nel corpo del serbatoio indipendentemente dalla precisione delle posizioni relative del rivestimento e del corpo del serbatoio. La struttura di tenuta di ammissione del carburante è applicabile a motociclette di diversi tipi in cui le configurazioni relative tra il rivestimento ed il corpo del serbatoio differiscono l'una dall'altra.

Secondo l'invenzione definita nella rivendica-

zione 2, si impedisce in modo più efficace l'infiltrazione di acqua dal percorso di comunicazione nel corpo del serbatoio.

JANUCCI & P. M. S. S. A.

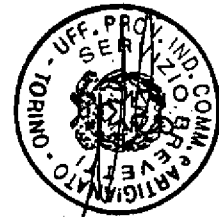
## RIVENDICAZIONI

1. Struttura di tenuta di ammissione del carburante in un serbatoio del carburante per una motocicletta, comprendente un corpo del serbatoio (31) avente una apertura di ammissione del carburante (35) in una sua superficie superiore e montato su un telaio (F) del veicolo ed un tappo (32) avente un passaggio di sfiato (49) per guidare un gas di sfiato dal corpo del serbatoio (31) e che chiude in modo apribile e chiudibile l'apertura di ammissione del carburante (35), in cui almeno la circonferenza dell'apertura di ammissione del carburante (35) è ricoperta da un rivestimento (34), caratterizzata dal fatto che un organo di tenuta anulare (50) mantenuto in stretto contatto con l'intero bordo circonferenziale del tappo suddetto (32) per formare una tenuta contro la circonferenza esterna di una camera anulare (51) delimitata tra il corpo del serbatoio (31) ed il tappo (32) in comunicazione con il passaggio di sfiato suddetto (49) è fissato ad una superficie superiore del corpo del serbatoio (31) in modo da circondare l'apertura di ammissione del carburante (35), ed un percorso di comunicazione (52) è formato almeno nell'organo di tenuta suddetto (50) o tra l'organo di tenuta suddetto (50) ed il corpo del serbatoio (31) per realizzare

una comunicazione tra la camera anulare suddetta (51) e lo spazio esterno, e si estende dalla camera anulare suddetta (51) verso il basso lungo la superficie superiore del corpo del serbatoio suddetto (31).

2. Struttura di tenuta di ammissione del carburante in un serbatoio del carburante per una motocicletta secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che il percorso di comunicazione suddetto (52) presente un orifizio (52a) avente un'area di passaggio di flusso più piccola del resto del percorso di comunicazione suddetto (52).

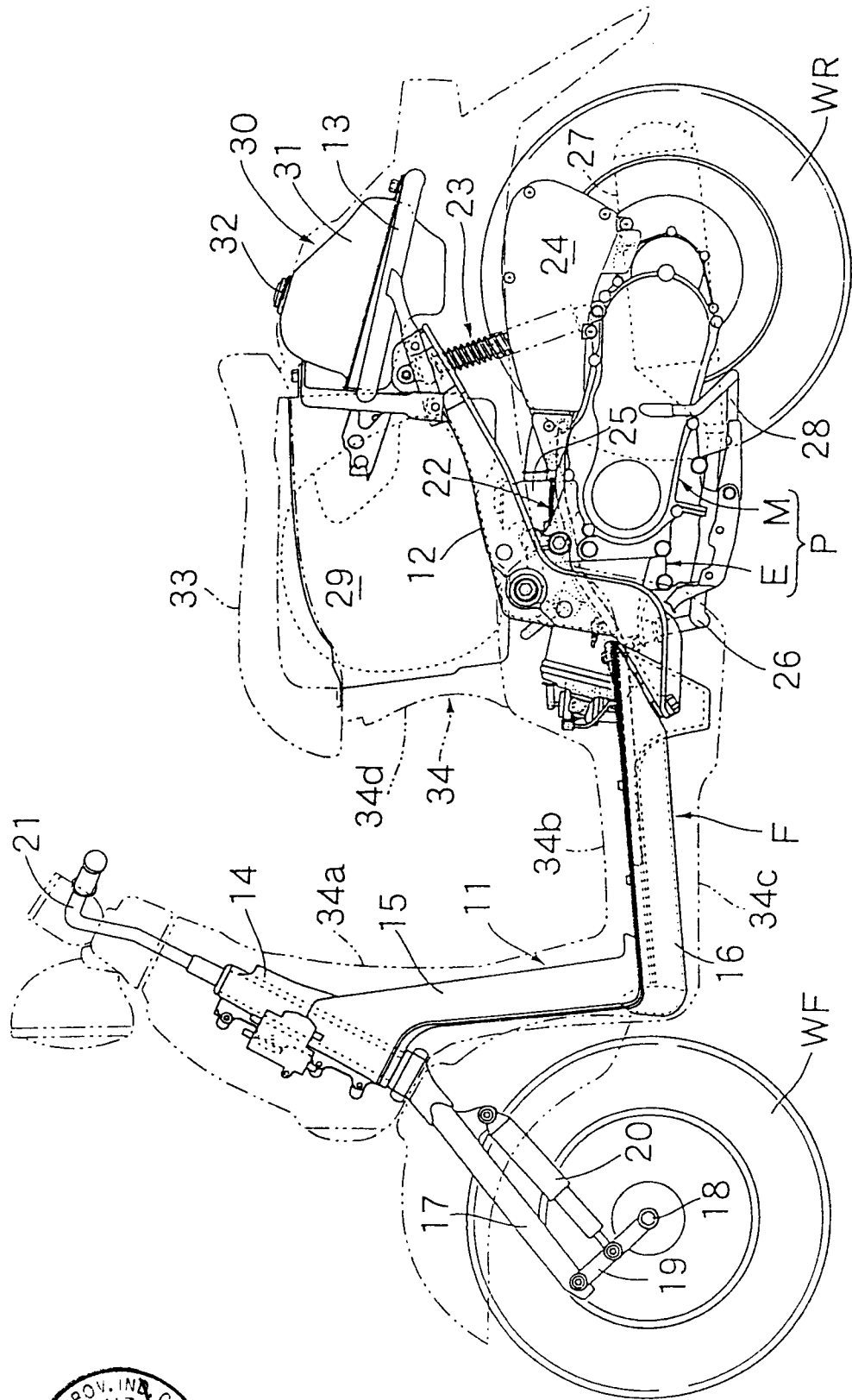
INGEGNERIA E ARCHITETTURA



PER PROCURA

Ing. Paolo CIAN  
R. n. 1012. ALBO 565  
per gli atti

FIG. 1



A handwritten signature or mark, possibly a stylized name or initials, located at the bottom right of the page.

FIG. 2

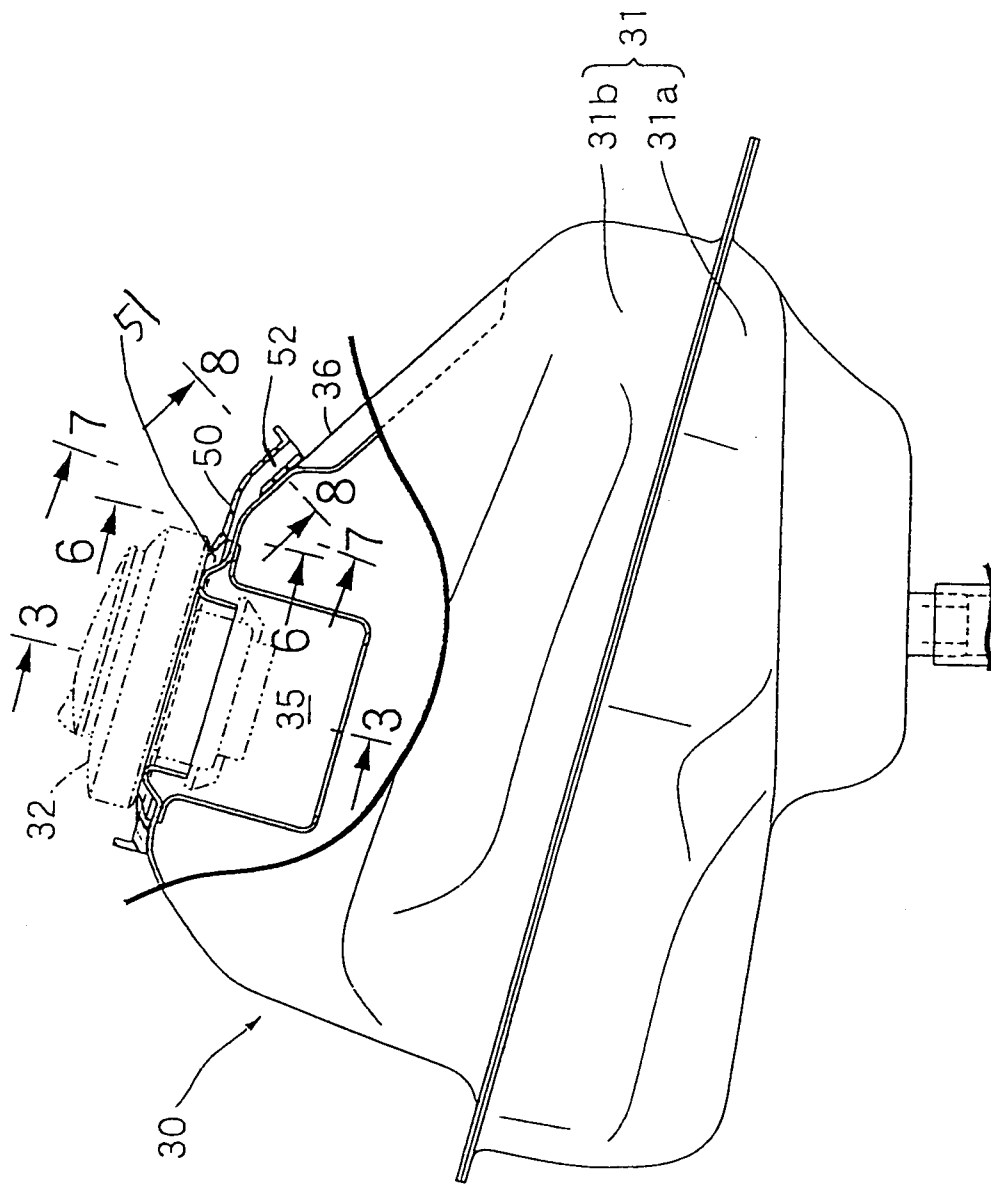


FIG. 3

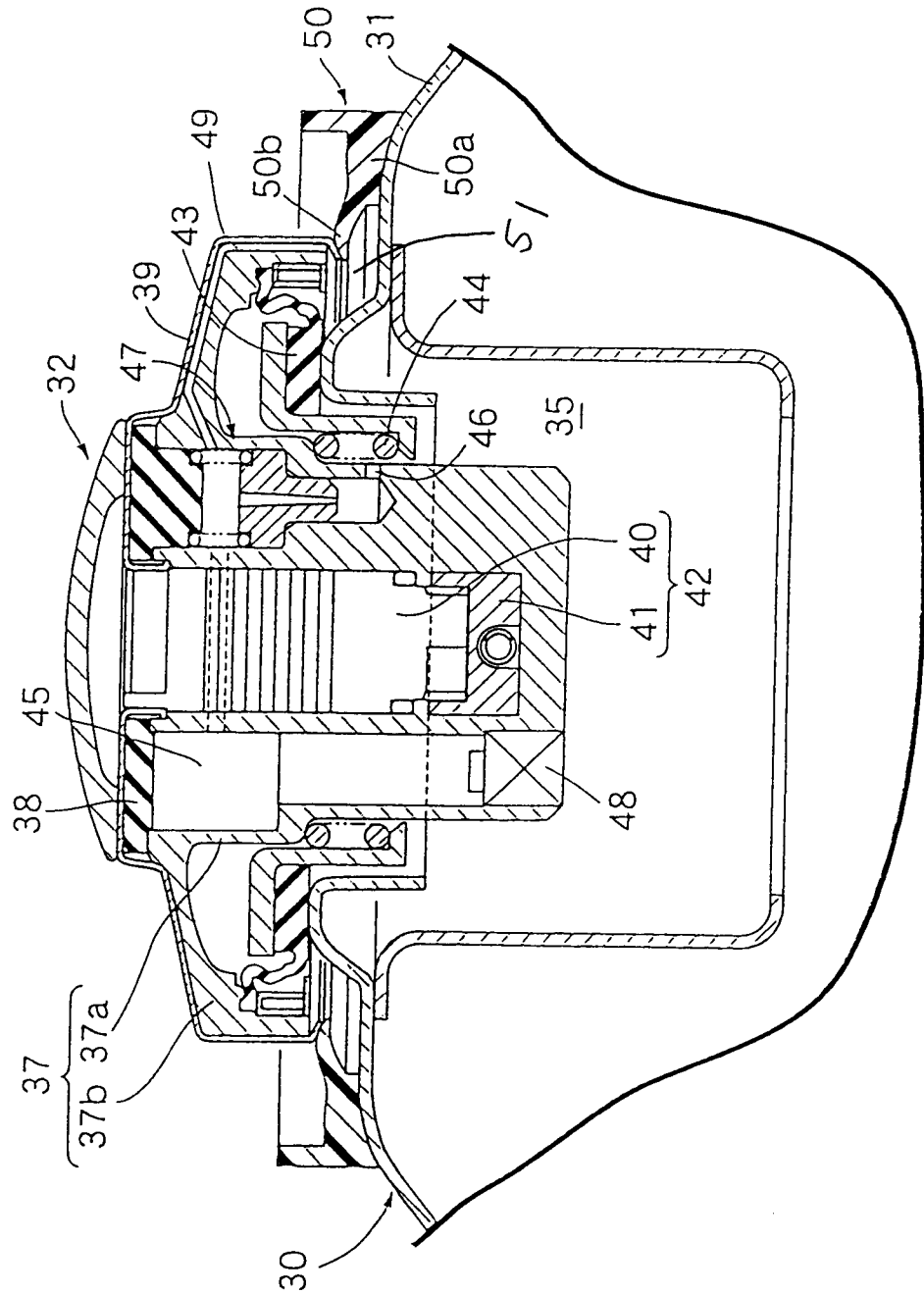
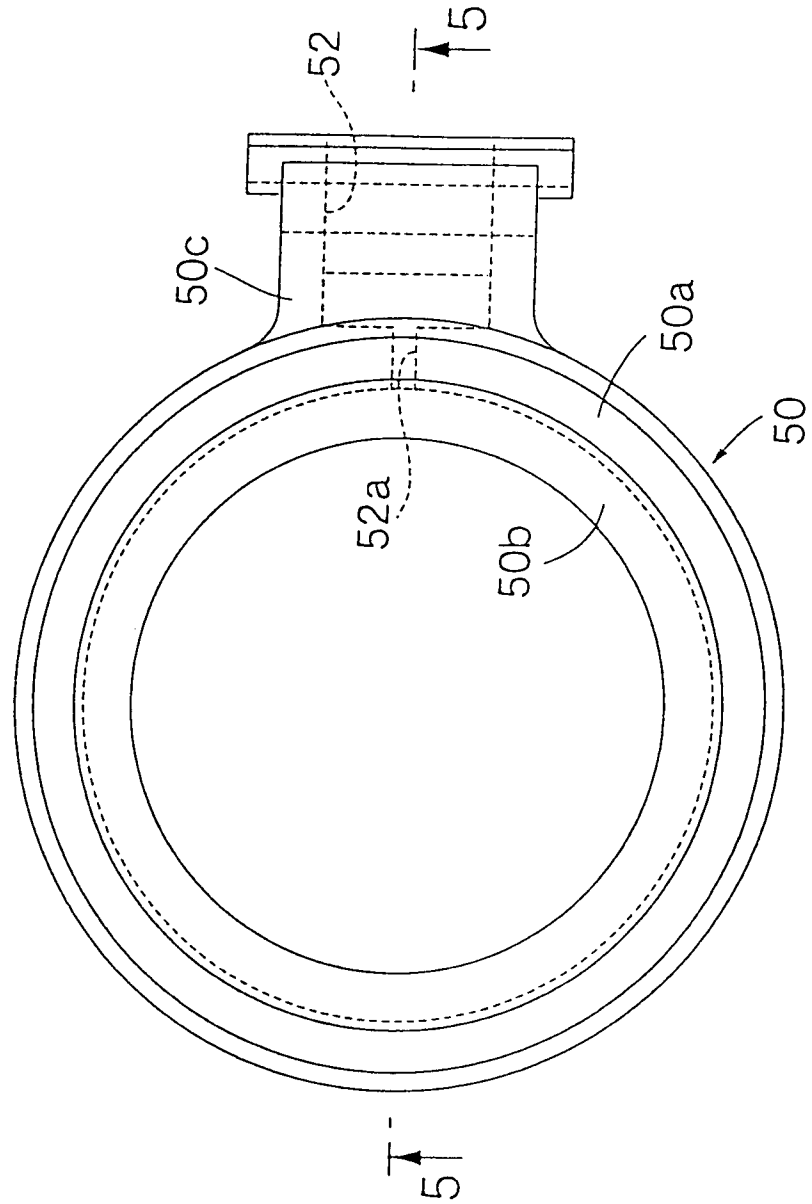
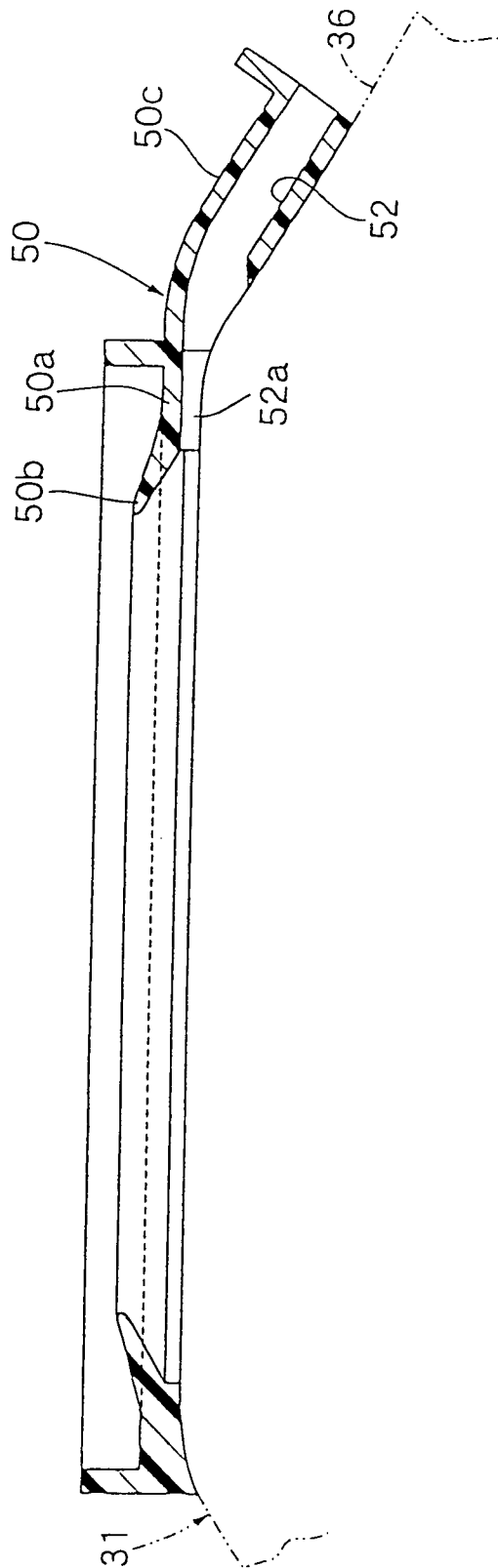


FIG. 4



A handwritten signature or mark, possibly a stylized name or initials, located in the bottom right corner of the page.

FIG. 5



A handwritten signature in black ink, followed by a circular stamp. The stamp contains some illegible text, possibly a date or a reference number.

FIG. 6

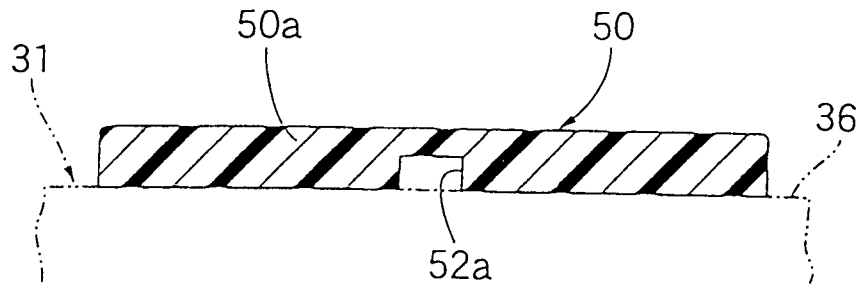


FIG. 7

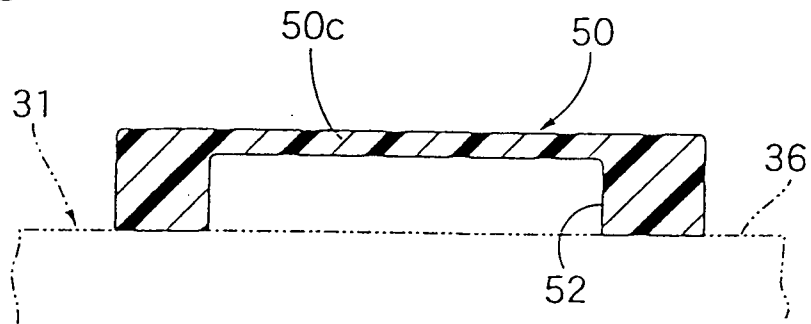
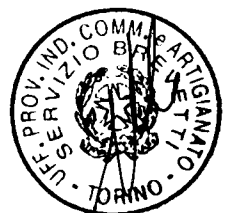
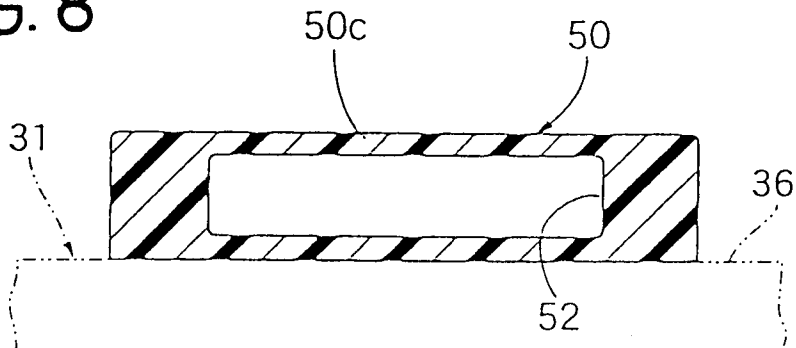


FIG. 8



*Ing. Paolo Ciani*  
N. Iscrizione B.O. 565  
per gli altri