



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

UIBM

DOMANDA NUMERO	101994900402658
Data Deposito	15/11/1994
Data Pubblicazione	15/05/1996

Priorità	308601/199
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	K		

Titolo

DISPOSITIVO DI CAVALLETTO PER UN MOTOVEICOLO A DUE O TRE RUOTE

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:

“Dispositivo di cavalletto per un motoveicolo a due o tre ruote”.

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

Inventori designati: SUGIOKA, Kouichi; TATEISHI, Seiichi;
KAWAMOTO, Shuichi

Depositata il: 15 NOV. 1994.

TO 94A000913

*** **

La presente invenzione si riferisce a un dispositivo di cavalletto per un motoveicolo a due o tre ruote avente un cavalletto sostenuto in modo da poter oscillare attraverso un albero del cavalletto verso una posizione inferiore di un corpo del veicolo e un dispositivo di blocco per bloccare il cavalletto in una posizione di appoggio.

Un dispositivo di blocco del cavalletto è noto da, per esempio, Japanese Patent Application Laid-open n. 4-71971. Il dispositivo di blocco del cavalletto presenta un piedino di blocco per l'impegno con un cavalletto sostenuto in modo da potere oscillare attraverso un albero del cavalletto verso una porzione inferiore di un corpo del veicolo e bloccare il cavalletto in una posizione di appoggio e presenta una molla per richiamare il piedino di blocco in una direzione di blocco. Quando viene azionato un manubrio per spostare il piedino di blocco in una direzione di sblocco contro una forza elastica della molla, il

cavalletto viene sbloccato.

Sebbene tale dispositivo di blocco venga fornito per evitare il furto del veicolo, il cavalletto stesso può essere rimosso dal corpo del veicolo estraendo l'albero del cavalletto, con il risultato che il veicolo può essere rubato. Di conseguenza si desidera anche evitare la rimozione del cavalletto stesso per una prevenzione più affidabile del furto del veicolo. È perciò uno scopo della presente invenzione quello di soddisfare questo desiderio.

Secondo la presente invenzione, viene fornito un motoveicolo a due o tre ruote avente un cavalletto sostenuto in modo oscillante attraverso un albero del cavalletto verso una posizione inferiore di un corpo del veicolo e disposto per l'oscillazione tra una posizione di appoggio e una posizione ritirata e un dispositivo di blocco per bloccare il cavalletto nella posizione di appoggio; il miglioramento comprendendo mezzi per evitare l'estrazione per impedire che l'albero del cavalletto venga estratto o rendere dura l'estrazione dell'albero del cavalletto quando l'albero è bloccato nella posizione di appoggio.

Nella presente invenzione, il rendere impossibile l'estrazione dell'albero del cavalletto significa che si impedisce l'estrazione dell'albero del cavalletto nella sua direzione assiale fornendo un dispositivo di arresto quale un dispositivo di impegno dell'albero del cavalletto in corrispondenza della

porzione di connessione tra il corpo del veicolo e il cavalletto, e dal fatto che l'albero del cavalletto non può essere estratto a meno di una rottura del dispositivo di arresto. Inoltre, il rendere difficile l'estrazione dell'albero del cavalletto significa che l'albero del cavalletto non può essere estratto a meno che non si usi uno speciale utensile o simili.

Quando il cavalletto viene ruotato verso la posizione di appoggio e viene bloccato dal dispositivo di blocco nella posizione di appoggio, si impedisce al veicolo di spostarsi. Inoltre, quando il cavalletto si trova nella posizione bloccata, si impedisce o si rende difficile l'estrazione dell'albero del cavalletto per mezzo dei mezzi per la prevenzione dell'estrazione. Di conseguenza, il cavalletto stesso non può essere rimosso o è difficile da rimuovere nella condizione bloccata del cavalletto.

Secondo la presente invenzione, il cavalletto è bloccato dal dispositivo di blocco per evitare il furto del veicolo e simultaneamente si evita che il cavalletto stesso venga estratto o si rende difficile la sua estrazione per mezzo dei mezzi di prevenzione per, in questo modo rendere impossibile l'estrazione del cavalletto stesso dal corpo del veicolo, con il risultato che si può rendere più sicura la prevenzione del furto del veicolo.

Verrà ora descritta una forma di attuazione della presente invenzione con riferimento alle illustrazioni in cui:

la figura 1 è una vista in prospettiva in esploso di una parte essenziale di una forma di attuazione preferita della presente invenzione;

la figura 2 è una vista laterale complessiva di un tipo a scooter del veicolo;

la figura 3 è una vista in pianta complessiva del tipo a scooter del veicolo;

la figura 4 è una vista laterale di una porzione posteriore del tipo a scooter del veicolo;

la figura 5 è una vista ingrandita di un cavalletto principale e delle sue parti associate;

la figura 6 è una sezione trasversale rilevata lungo la linea 6-6 in figura 5;

la figura 7 è una vista laterale ingrandita di una porzione di connessione del cavalletto in un'altra forma di attuazione preferita della presente invenzione; e

la figura 8 è una vista simile alla figura 6 secondo la seconda forma di attuazione preferita.

Con riferimento in primo luogo alla figura 2 che mostra una vista laterale di un tipo a scooter di veicolo a cui viene applicata la forma di attuazione preferita, la figura 3 che mostra una vista in pianta del veicolo, e la figura 4 che mostra una vista laterale ingrandita di una porzione posteriore del veicolo, viene realizzato un telaio del corpo che costituisce uno scheletro del tipo a scooter del veicolo per mezzo di tubi in

acciaio che includono un tubo di testa 1 posizionato in corrispondenza dell'estremità frontale, un tubo verso il basso 2 che si estende verso il basso dall'estremità inferiore del tubo di testa 1, un telaio posteriore 3 che si estende all'indietro dalla prossimità dell'estremità inferiore del tubo verso il basso 2 a una porzione superiore posteriore di un corpo del veicolo e avente una forma sostanzialmente ellittica se visto in pianta, un elemento incrociato frontale 4 che connette le porzioni di destra e sinistra del telaio posteriore 3, un elemento incrociato intermedio 5 che connette le porzioni incrociate intermedie di destra e sinistra del telaio posteriore 3, e un elemento incrociato posteriore 6 che connette le porzioni posteriori di destra e sinistra del telaio posteriore 3. Una forcella frontale 7 viene sostenuta in modo sterzante sulla condotta di testa 1. Viene montato un manubrio 8 sull'estremità superiore della forcella frontale 7, e viene sostenuta una ruota frontale 9 sulle estremità frontali della forcella frontale 7.

Un'unità di alimentazione 10 viene sostenuta verticalmente in modo da poter oscillare in corrispondenza della sua estremità frontale attraverso un meccanismo di connessione all'elemento incrociato intermedio 5. Viene sostenuta una ruota posteriore 11 su di una porzione terminale posteriore dell'unità di alimentazione. Una porzione posteriore dell'unità di alimentazione 10 viene connessa attraverso un cuscino posteriore 12 all'elemento incrociato posteriore 6.

Il telaio del corpo è circondato da una copertura del corpo realizzata in resina sintetica. La copertura del corpo è composta di una moltitudine di elementi separati che includono una copertura posteriore superiore 14 fornita sotto un sellino 13, una copertura inferiore posteriore 15 fornita sotto la copertura posteriore superiore 14, e una copertura inferiore 16 fornita sotto la copertura inferiore posteriore 15.

La copertura posteriore superiore 14 è realizzata come formata in un unico elemento anulare, in un pezzo unico avente pareti laterali posteriore e frontale e pareti laterali destra e sinistra aventi un'apertura superiore e inferiore. Viene inserito uno scomparto per il bagaglio 17 per contenere un casco o simili all'interno della copertura superiore posteriore 14. L'apertura superiore della copertura superiore posteriore 14 è normalmente chiusa dal sellino 13 incernierato in corrispondenza della sua estremità frontale rispetto alla copertura superiore posteriore 14.

Viene montato un paraurti posteriore 18 per la copertura della porzione posteriore della ruota inferiore 11 su una porzione posteriore della copertura posteriore superiore 14. Ciascuna tra la copertura posteriore inferiore 15 e la copertura del fondo 16 è composta di elementi separati di destra e sinistra.

Verrà ora descritta una struttura di montaggio del cavalletto principale 20 sul corpo del veicolo. Il cavalletto principale 20 è sostenuto in modo da poter oscillare

verticalmente attraverso un albero del cavalletto che si estende lateralmente 22 verso una forcella del cavalletto a forma di disco 21 in corrispondenza dell'estremità posteriore relativa. La forcella del cavalletto 21 viene saldata all'elemento incrociato intermedio 5. Il cavalletto principale 20 è composto di una copertura del cavalletto 23 sostenuta rispetto all'albero del cavalletto 22 e un corpo del cavalletto 24 saldato a una superficie posteriore della copertura del cavalletto 23. Il corpo del cavalletto 24 si estende nella direzione laterale del corpo del veicolo così da avere una configurazione a forma di U sostanzialmente invertita. Viene tesa una molla di perno tra la forcella del cavalletto 21 e la copertura del cavalletto 23 per generare una forza di richiamo in modo tale da trattenere in modo stabile una posizione ritirata mostrata in figura 2 o una posizione di appoggio mostrata in figura 4.

Come appare chiaro dalla figura 5 che mostra una vista ingrandita del cavalletto principale 20 e le sue parti associate e la figura 6 che mostra una sezione trasversale rilevata lungo la linea 6-6 in figura 5, la posizione di appoggio del cavalletto principale 20 è costretta dall'appoggio di una superficie frontale della copertura del cavalletto 23 contro una parete posteriore della forcella del cavalletto 21.

Apparirà chiara una struttura di connessione tra il cavalletto principale 20 e la forcella del cavalletto 21 dalla figura 5, figura 1 che mostra un procedimento di connessione per

mezzo dell'uso dell'albero del cavalletto 22 e la figura 6. Con riferimento a queste figure, la circonferenza esterna dell'albero del cavalletto 22 è realizzata in un pezzo unico con una sporgenza di arresto 26 come esempio dei mezzi per evitare l'estrazione nella presente invenzione così da proteggere radialmente in prossimità di una porzione di testa a flangia 25 realizzata in corrispondenza di un'estremità dell'albero del cavalletto 22. Una porzione di punta dell'albero del cavalletto 22 in prossimità dell'altra estremità relativa viene realizzata con un foro 27 che si estende lungo il diametro dell'albero del cavalletto 22.

In figura 1, una posizione cerchiata A mostra una sezione trasversale ingrandita dell'albero del cavalletto 22 in corrispondenza della sporgenza di arresto 26. La forcella del cavalletto 21 presenta pareti laterali di destra e di sinistra in corrispondenza della porzione posteriore per formare una coppia di forcelle di montaggio di destra e sinistra 28 che si sporgono all'indietro. Le forcelle di montaggio di destra e di sinistra 28 hanno fori di montaggio allineati 29 per l'inserimento in attraversamento dell'albero del cavalletto 22. La circonferenza interna del foro di montaggio 29 di una delle forcelle di montaggio 28 (la forcella di montaggio di sinistra 28 in questa forma di attuazione) viene realizzata in parte con uno scomparto 30 per permettere il passaggio della sporgenza 26.

La copertura del cavalletto 23 ha anche pareti

lateralì di destra e sinistra 31 posizionate all'interno delle forcelle di destra e sinistra 28 in disposizione di sovrapposizione l'una con l'altra. Le pareti laterali di destra e sinistra 31 vengono anche realizzate con fori di montaggio 32 simili ai fori di montaggio 29 delle forcelle 28. Inoltre, la circonferenza interna del foro di montaggio 32 di una delle pareti laterali di destra e sinistra 31 sullo stesso lato su cui viene realizzato lo scomparto 30 (la parete laterale di sinistra 31 nella forma di attuazione preferita) viene anch'essa realizzata con uno scomparto 33 simile allo scomparto 30.

Lo scomparto 33 permette il passaggio della sporgenza 26, e è posizionato in modo tale che quando i fori di montaggio 29 sono allineati con i fori di montaggio 32 e il cavalletto principale 20 viene steso in una posizione vicina alla posizione ritirata, lo scomparto 33 si allinea con lo scomparto 30.

Verrà ora descritto il procedimento di connessione per la connessione del cavalletto principale 20 alla forcella principale 21 con riferimento alla figura 1. In primo luogo, le coperture laterali di destra e di sinistra 31 della copertura del cavalletto 23 vengono posizionate all'interno delle forcelle di destra e sinistra 28, e i fori di montaggio 32 vengono allineati con i fori di montaggio 29. Quindi, il cavalletto principale 20 viene steso essenzialmente orizzontalmente per l'allineamento della rientranza 33 con la rientranza 30. Dopodiché, la porzione a

punta dell'albero del cavalletto 22 viene inserita nel foro di montaggio 29 della forcella di sinistra 28 in questa forma di attuazione preferita, e la sporgenza 26 viene allineata con la rientranza 30. In questa condizione, l'albero del cavalletto 22 viene spinto per il posizionamento della sporgenza 26 all'interno della parete laterale di sinistra 31 della copertura del cavalletto 23.

In questo momento, la porzione di punta dell'albero del cavalletto 22 si sporge dal foro di montaggio 29 della forcella di destra 28 verso la relativa parte esterna. Quindi, viene inserito un piedino a chiavetta 34 nel foro 27 realizzato in corrispondenza di questa porzione a punta sporgente dell'albero del cavalletto 22, in questo modo evitando la fuoriuscita dell'albero del cavalletto 22.

In questa condizione, il cavalletto principale 20 viene ruotato nella posizione di appoggio con il risultato che la rientranza 33 viene traslata in posizione dalla rientranza 30 di circa 90 gradi, e la sporgenza 26 si appoggia contro una superficie interna o della parete laterale sinistra 31 o la forcella di destra 28 in questa forma di attuazione preferita, così evitando l'estrazione dell'albero del cavalletto 22.

La posizione della sporgenza 26 in questo istante può essere allineata con la posizione della rientranza 30 senza ruotare l'albero del cavalletto 22 intorno al suo asse, o può essere traslata dalla posizione delle rientranze 30 e 33 come

mostrato in figura 5 dalla rotazione dell'albero del cavalletto 22 intorno al suo asse.

In questo modo, il cavalletto principale 20 viene connesso attraverso l'albero del cavalletto 22 alla forcella del cavalletto 21. Di conseguenza, quando il cavalletto principale 20 viene abbassato nella posizione di appoggio per il parcheggio, si evita l'estrazione dell'albero del cavalletto 22. Inoltre, quando la posizione di appoggio del cavalletto principale 20 viene bloccata per mezzo di un dispositivo di blocco del cavalletto da descrivere di qui in avanti per evitare che il cavalletto venga sollevato nella posizione ritirata, si evita che il veicolo venga spostato, in questo modo evitando il furto del veicolo. Inoltre, poiché il cavalletto principale 20 stesso non può essere rimosso dal corpo del veicolo nella condizione bloccata del cavalletto, si può assicurare la prevenzione del furto del veicolo.

Mentre in questa forma di attuazione preferita viene utilizzato il piedino a chiavetta 34, l'estrazione dell'albero del cavalletto 2 può essere evitata anche nella posizione ritirata del cavalletto principale 20. Tuttavia, la prevenzione dell'estrazione dell'albero del cavalletto 22 per mezzo dell'uso del piedino a chiavetta 34 non è sempre necessaria. Alternativamente, si può realizzare un'altra sporgenza simile alla sporgenza 26 sulla porzione a punta dell'albero del cavalletto 22 e si possono realizzare rientranze simili alle rientranze 30 e 33 sui fori di montaggio 29 e 32 della forcella di destra 28 e la parete laterale

di destra 31. In questo caso, dopo il passaggio dell'altra sporgenza attraverso l'altra rientranza, l'albero del cavalletto 22 viene ruotato intorno al suo asse per, in questo modo, assicurare la prevenzione dell'estrazione dell'albero del cavalletto 22. Come altra modifica, la porzione a punta dell'albero del cavalletto può essere realizzata con viti e si può avvitare un dado con le viti così da assicurare la prevenzione dell'estrazione dell'albero del cavalletto 22 (vedere figura 8).

Le figure 7 e 8 mostrano un'altra forma di attuazione preferita, in cui viene montata una piastra di arresto 70 come mezzo di prevenzione dell'estrazione nella presente invenzione su un'altra superficie laterale esterna della forcilla del cavalletto 21 per mezzo di uno speciale bullone 71 progettato per essere stretto e allargato solamente per mezzo di un utensile speciale. Come appare chiaro dalla figura 8, la piastra di arresto 70 si estende all'indietro lungo la superficie laterale esterna del cavalletto 21, e l'estremità posteriore 72 della piastra di arresto 70 si sovrappone a una superficie esterna della porzione di testa 25 dell'albero del cavalletto 22.

Con questa disposizione, non è possibile estrarre l'albero del cavalletto 22 a meno che non venga rimossa la piastra di arresto 70. Poiché la piastra di arresto 70 viene montata per mezzo di uno speciale bullone 71 e perciò è difficile da rimuovere, è difficile rimuovere l'albero del cavalletto 22, in questo modo realizzando la prevenzione del furto del veicolo. In

questa forma di attuazione, si può omettere la sporgenza 26 realizzata sull'albero del cavalletto 22 nella forma di attuazione preferita, e si può anche omettere il piedino a chiavetta 34 (vedere figura 1).

Inoltre, come mostrato in linee fantasma in figura 8, la porzione a punta dell'albero del cavalletto 22 (cioè, una porzione terminale dell'albero del cavalletto 22 che si sporge dalla forcella di destra 28 in questa forma di attuazione preferita) può essere realizzato con viti, e si può stringere un dado speciale 73 con le viti dell'albero del cavalletto 22 invece di o in combinazione con la piastra di arresto 70. Il dado speciale 73 è progettato per richiedere un utensile speciale per essere allentato, e costituisce un esempio di mezzi per la prevenzione del furto nella presente invenzione. Così è difficile allentare il dado speciale 73 e perciò è difficile estrarre l'albero del cavalletto 22, così in qualche modo realizzando la prevenzione del furto del veicolo.

Ora, verrà descritto il dispositivo di blocco del cavalletto con riferimento alle figure 4 a 6. Viene saldato un elemento di rinforzo 40 a una superficie interna della parete laterale della forcella del cavalletto 21 e viene saldato un elemento di rinforzo 41 a una superficie posteriore della copertura di cavalletto 23. Quando il cavalletto principale 20 è nella posizione di appoggio, l'elemento di rinforzo 40, la forcella del cavalletto 21, la copertura del cavalletto 23, e l'elemento di

rinforzo 41 si sovrappongono in direzione longitudinale del corpo del veicolo, e una fenditura 42 realizzata attraverso l'elemento di rinforzo 40 e la forcella del cavalletto 21 si oppone a una fenditura 43 realizzata attraverso la copertura del cavalletto 23 e l'elemento di rinforzo 41.

Una piastra di base 44 viene fissata in corrispondenza della sua porzione frontale per mezzo di un bullone 45 a una superficie interna di fondo della forcella del cavalletto 21, e viene realizzata una sporgenza 46 (vedere figura 5) in corrispondenza dell'estremità posteriore della piastra di base 44. La sporgenza 46 impegna una scanalatura (non mostrato) realizzata sull'elemento di rinforzo 40 per evitare in questo modo la rotazione della piastra di base 24.

Come mostrato meglio in figura 6, una piastra a camma 47 viene sostenuta in modo rotante da un bullone 48 su una superficie superiore della piastra di base 44, e viene tesa una molla 51 tra un gancio 49 della molla realizzato sulla piastra a camma 47 e un gancio della molla realizzato sulla piastra di base 44. La piastra a camma 47 viene richiamata in verso orario come si vede in figura 6 da una forza elastica della molla 51. Quando la piastra a camma 47 raggiunge una posizione sbloccata come mostrato in linee fantasma in figura 8, un dispositivo di arresto 52 realizzato sulla piastra a camma 47 si appoggia contro una forcella 53 realizzata sulla piastra di base 44. In questa posizione sbloccata, la piastra a camma viene ritirata dalla fenditura 43

realizzata attraverso la copertura del cavalletto 23 e l'elemento di rinforzo 41 per permettere l'oscillazione del cavalletto principale 20.

Un filo di Bowden 55 per la connessione della piastra a camma 47 e una leva di azionamento 54 da descrivere di qui in avanti consistono di un tubo esterno 56 e un cavo interno 57. Il tubo esterno 56 viene sostenuto in corrispondenza di una delle sue estremità sulla forcella 53 della piastra di base 44, e il cavo interno 57 viene montato in corrispondenza di una sua estremità al gancio della molla 49 della piastra a camma 47.

Di conseguenza, quando il cavo interno 57 viene tirato per ruotare la piastra a camma 47 in verso antiorario come si vede in figura 6 contro la forza elastica della molla 51, la piastra a camma 47 entra in impegno con la fenditura 43 della copertura del cavalletto 23 e l'elemento di rinforzo 41, in questo modo bloccando il cavalletto principale 20 nella posizione di appoggio.

La leva di azionamento 54 è un elemento per la rotazione della piastra a camma 47 tra la posizione di blocco e la posizione di sblocco. Come mostrato in figura 4, la leva di azionamento 54 viene posizionata all'interno dello scomparto del bagaglio 17 coperto dal sellino 13 che può essere bloccato per mezzo di un dispositivo di blocco del sellino (non mostrato), così assicurando la prevenzione del furto del veicolo.

La leva di azionamento 54 viene sostenuta in modo

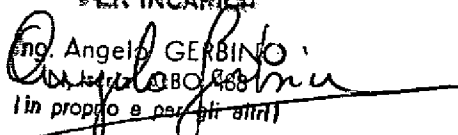
oscillante attraverso un piedino 58 a una superficie della parete posteriore dello scomparto del bagaglio 17. Il cavo interno 57 del filo di Bowden 55 viene monatto su un braccio 59, e il braccio 59 viene fissato all'estremità posteriore del piedino 58. Il numero di riferimento 60 indica un gancio progettato per l'impegno con un accessorio di blocco 61 fornito in corrispondenza del fondo della porzione terminale posteriore del sellino 13, in questo modo bloccando il sellino 13 nella sua posizione richiusa.

Quando la leva di azionamento 54 viene azionata per tirare il cavo interno 57, viene ruotata la piastra a camma 47 in una posizione mostrata da una linea continua in figura 6 contro la forza elastica della molla 51 per bloccare il cavalletto principale 20 nella posizione di appoggio. Inversamente, quando si aziona la leva di azionamento 54 per allentare il cavo interno 57, la piastra a camma 47 viene ruotata in una posizione mostrata in linee fantasma in figura 6 dalla forza elastica della molla 51 per sbloccare il cavalletto principale 20.

Quando un sellino 13 viene bloccato nella posizione richiusa, non è possibile estrarre un piedino 62 (vedere figura 4) fornito in corrispondenza della porzione oscillante frontale del sellino, in questo modo evitando che il sellino 13 venga rimosso per azionare la leva di azionamento 54.

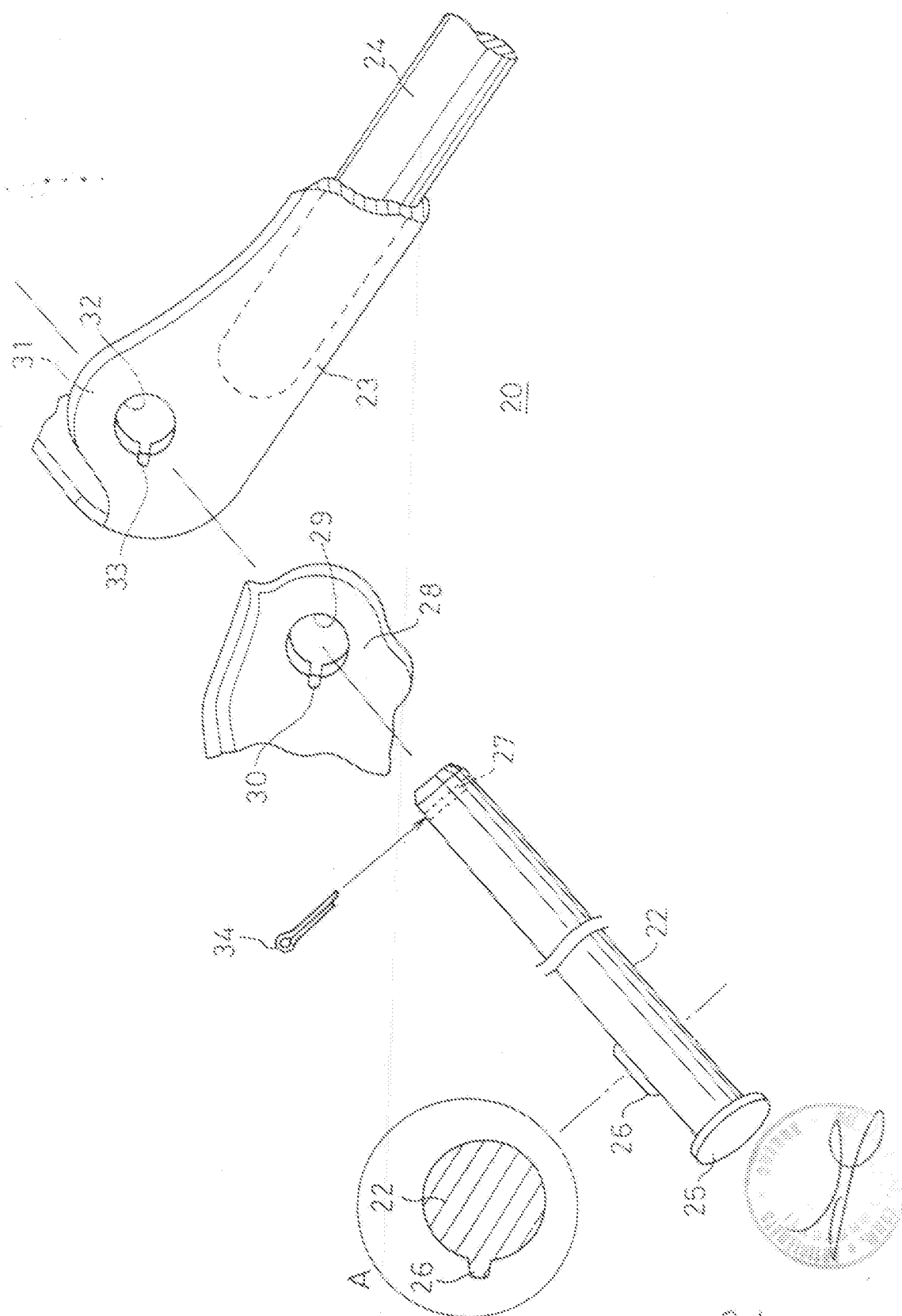
RIVENDICAZIONE

In un motoveicolo avente due o tre ruote un cavalletto sostenuto in modo oscillante attraverso un albero del cavalletto su una porzione inferiore del corpo del veicolo e disposto per un'oscillazione tra una posizione di appoggio e una posizione ritirata e un dispositivo di blocco per bloccare detto cavalletto in detta posizione di appoggio; il miglioramento comprendendo mezzi per evitare l'estrazione di detto albero del cavalletto o per rendere difficile l'estrazione di detto albero del cavalletto quando detto cavalletto è bloccato in detta posizione di appoggio.

PER INCARICO
Ing. Angelo GERBINO
CAV. 100.000.000
[in proprio e per gli altri]


LAUBACCHI & PERAZZI S.p.A.

TO 94A0000913

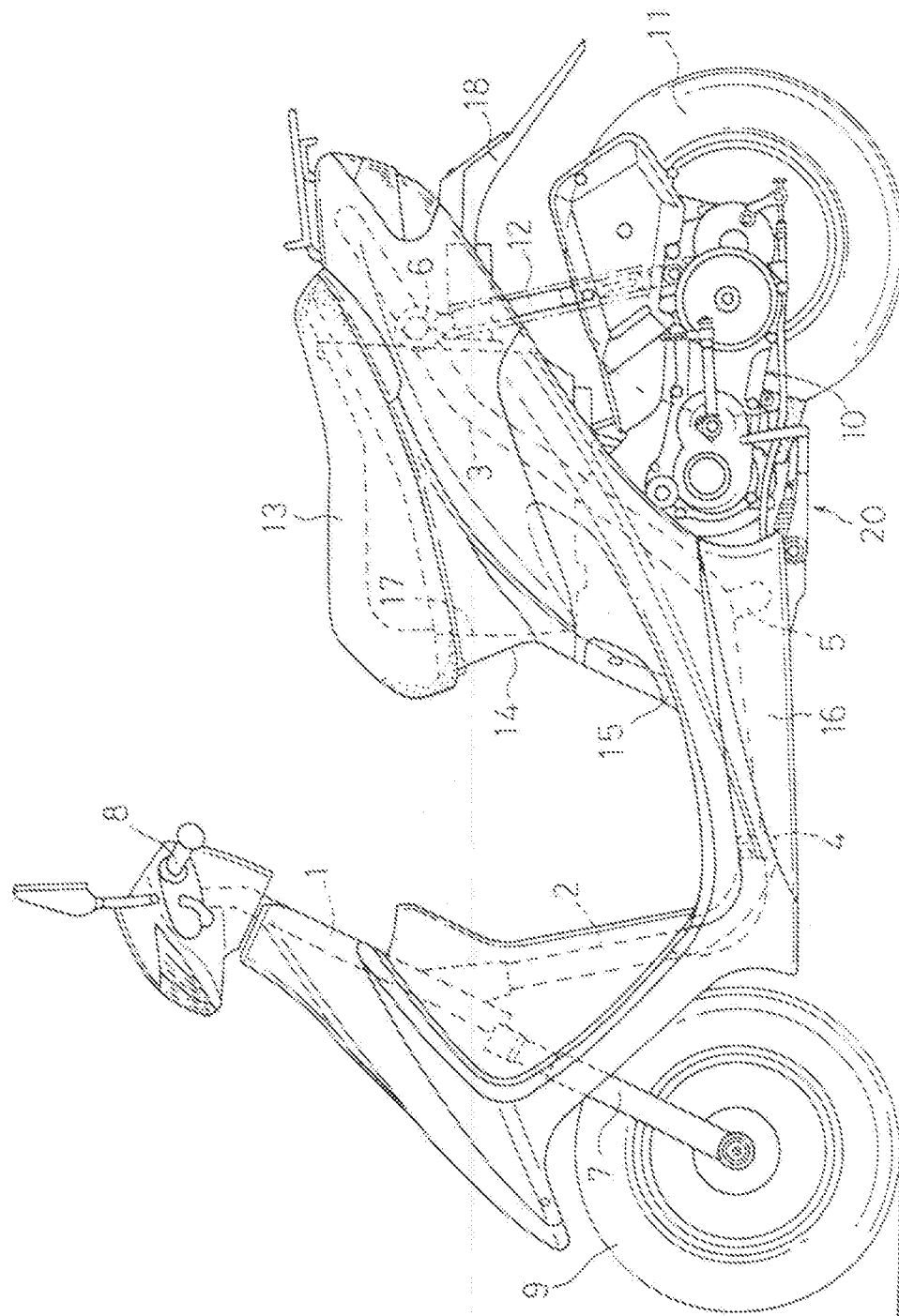


Per incarico di HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Ing. Angelo CERRINO
(in proprio o per altri)

TO 94A000913

2

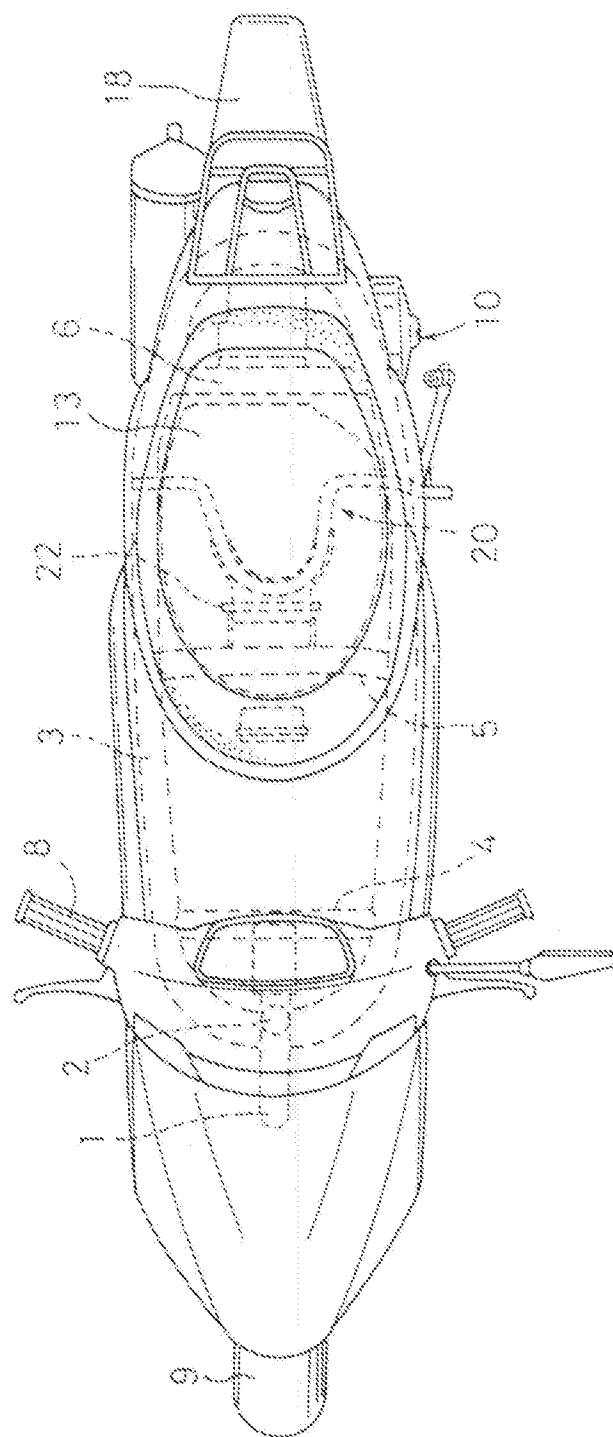


Per incarico di HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Angelo Geronzi
per proprio e per gli altri

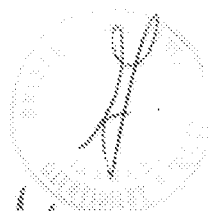
TO 94A0000913

3

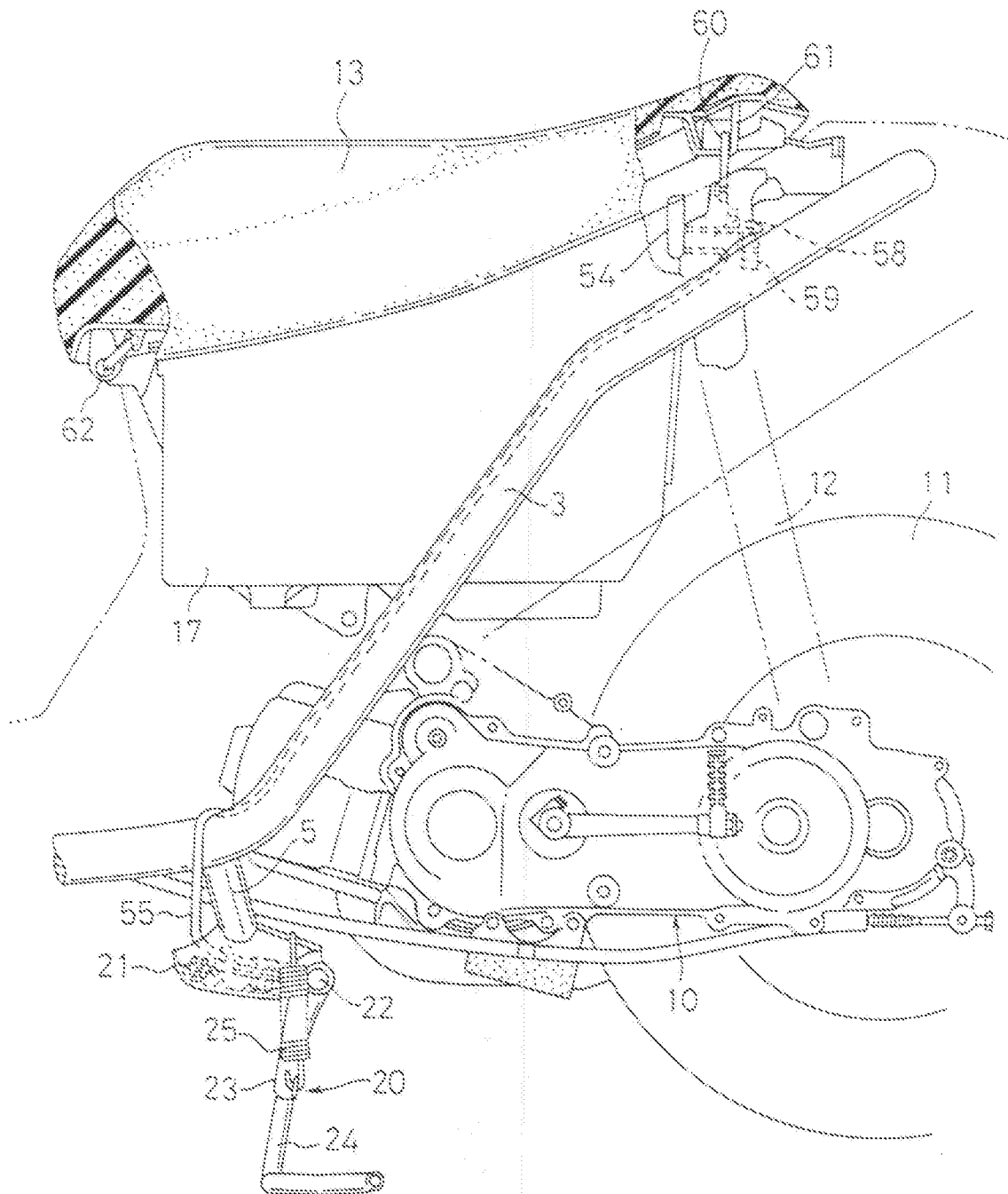


Per incarico di HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Ing. Angelo C. 22/10/70
(in propria firma)



TO 34A000913



Per incarico di HONDA CIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

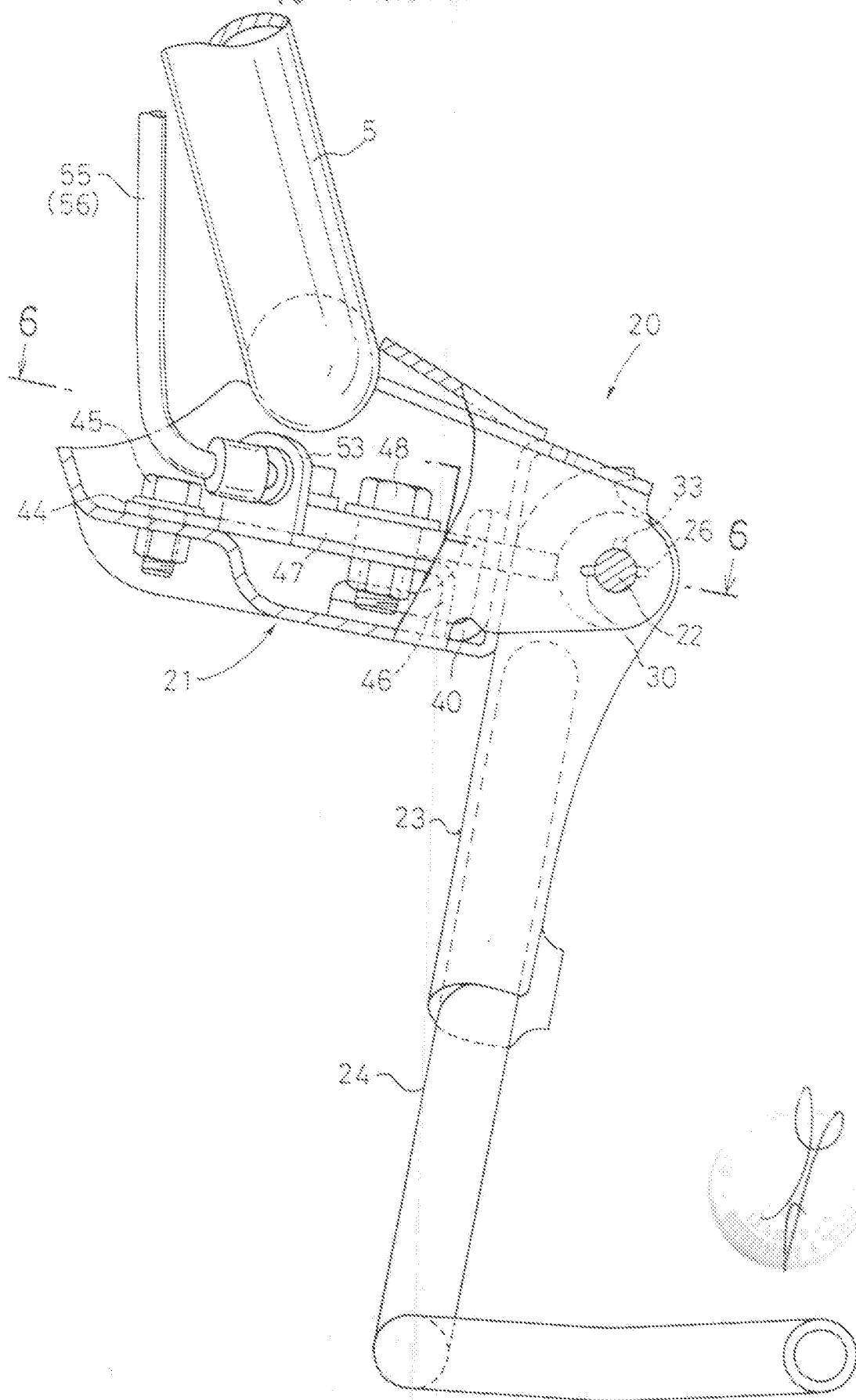
Per incarico di

HONDA CIKEN KOGYO

HONDA MOTOR CO., LTD.

5

TO 94A000913



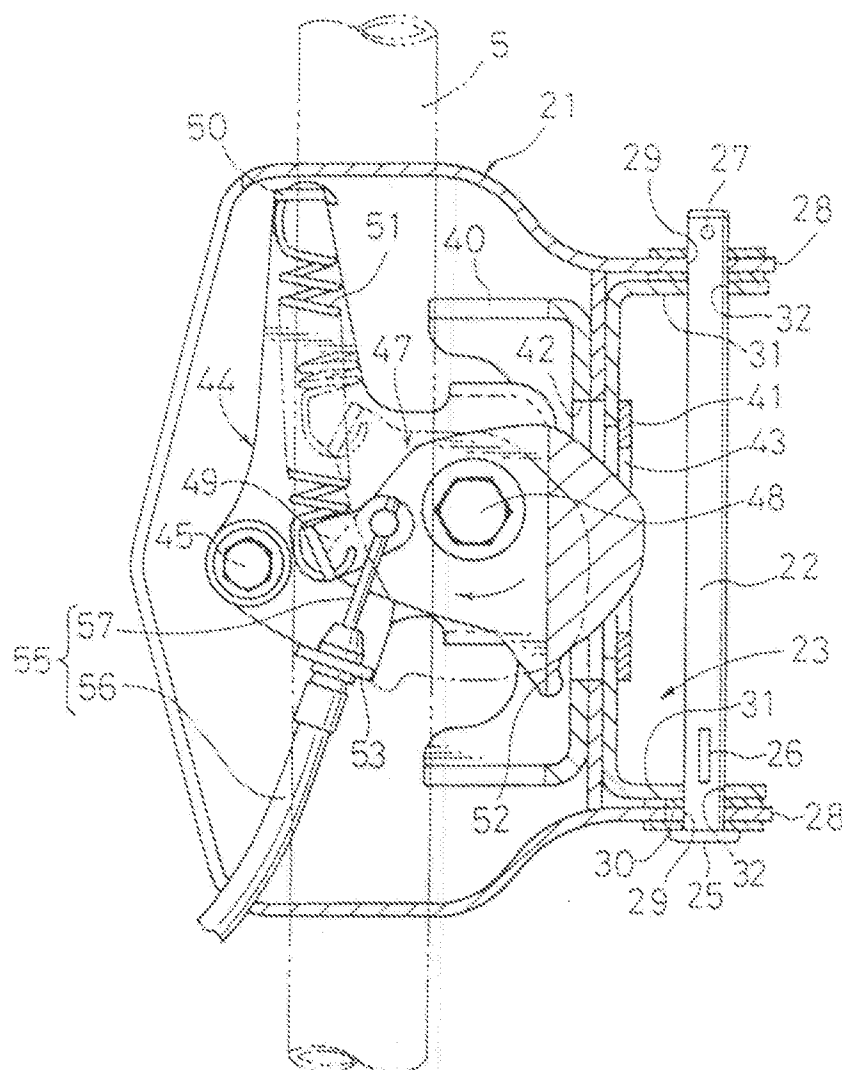
Per incarico di HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Ing. Angelo GERSINO

Aut. Disegno e per gli altri

TO 34A0000913

6



Per incarico di HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

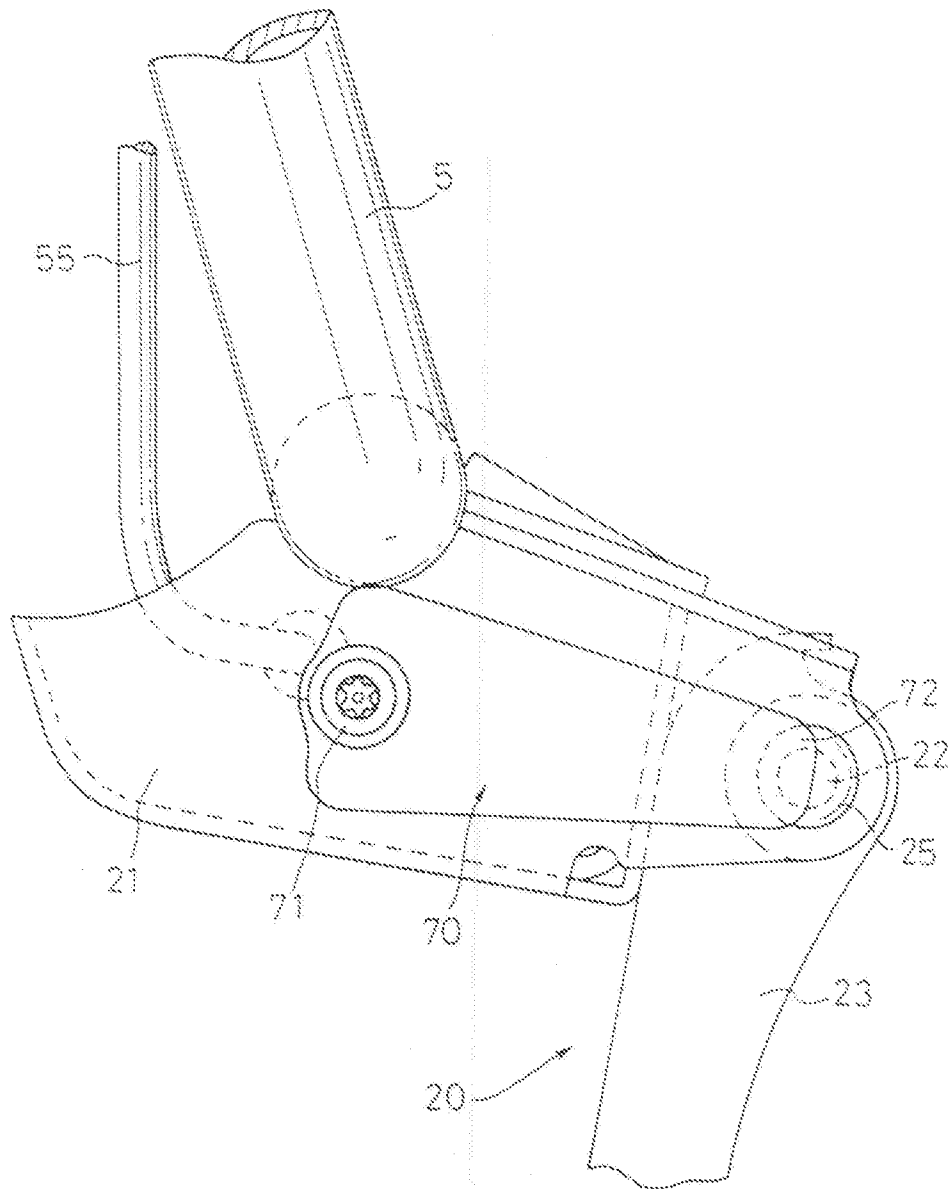
Original

Original

Original

TO 54A0000913

7

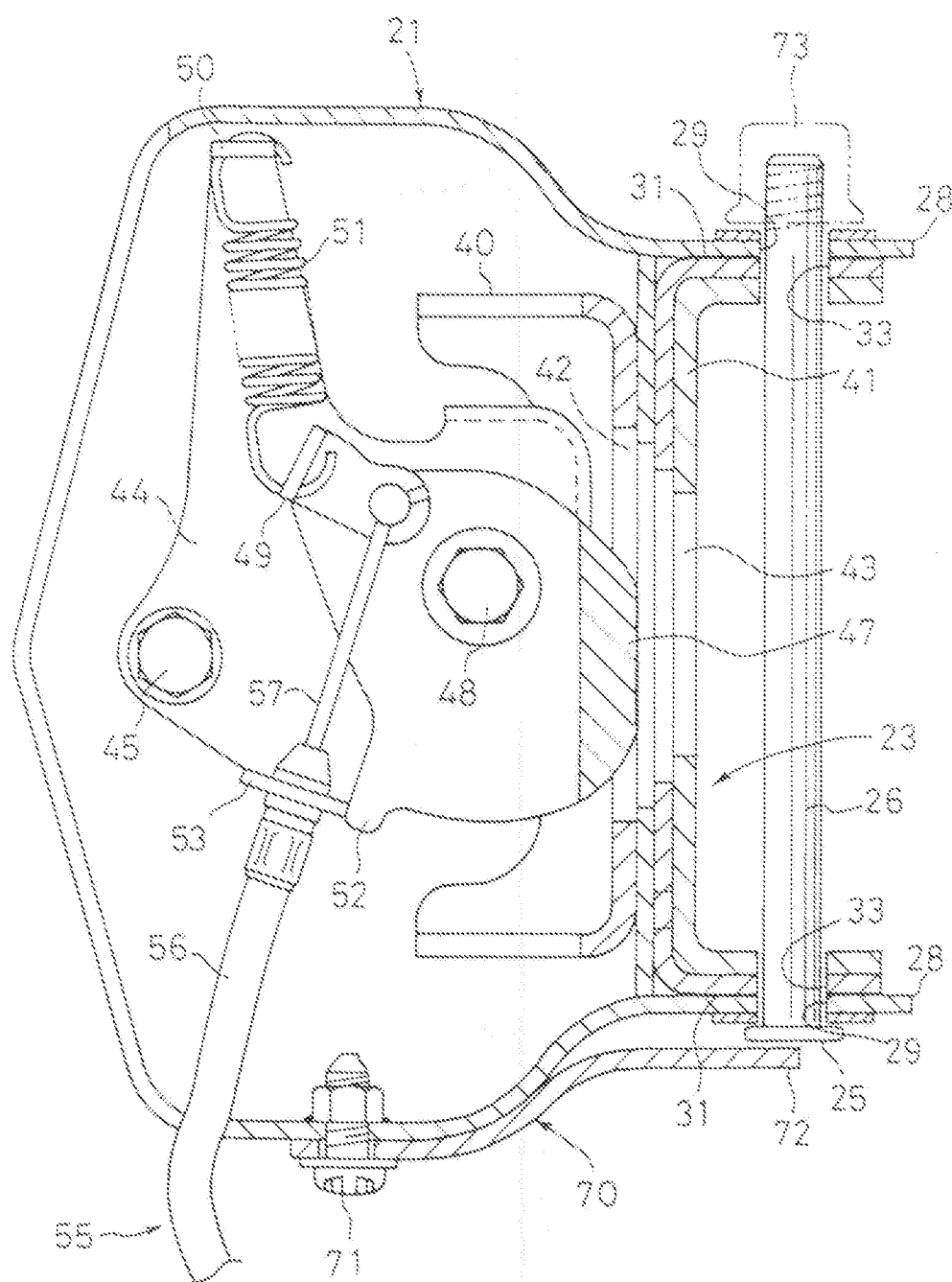


Per incarico di HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

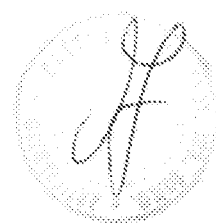
[Signature]
Ing. Angelo G. G. G.
(In carica di ...)

T0 242000913

8



Per incarico di HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA



Ing. Angelo GERBI
 (la firma e non gli altri)