



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

UIBM

DOMANDA NUMERO	101994900387447
Data Deposito	30/08/1994
Data Pubblicazione	01/03/1996

Priorità	216360/93
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	H		

Titolo

MECCANISMO PER IL BLOCCAGGIO DI UN CAVALLETTO PER UN MOTOVEICOLO A DUE O TRE RUOTE.

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:
"Meccanismo per il bloccaggio di un cavalletto per un
motoveicolo a due o tre ruote"

993-0270-AH07-IT

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

Inventori designati: Syuichi Kawamoto; Yuuji Hayashi;
Tadao Goto.

Depositata il: 30 Agosto 1994

TO 94A000688

* * *

DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ad un
meccanismo per il bloccaggio di un cavalletto per un
motoveicolo a due o tre ruote dotato di un cavalletto
sopportato in modo articolato sulla parte inferiore
del suo corpo in modo da essere in grado di ruotare
tra una posizione elevata e una ripiegata.

Un meccanismo di bloccaggio di cavalletto per un
motociclo è descritto nel brevetto giapponese reso
accessibile al pubblico (Kokai) N. 4-71971.

Questo meccanismo di bloccaggio di cavalletto
noto per un motociclo ha un perno di bloccaggio che
impegna il cavalletto in modo da bloccare il medesimo
in una posizione elevata e il perno di bloccaggio è
richiamato nella direzione di bloccaggio

CE

dall'elasticità della molla. Il perno di bloccaggio è spostato nella direzione di sbloccaggio contro l'elasticità della molla mediante azionamento di una leva di sbloccaggio per sbloccare il cavalletto.

Tuttavia, quando il perno di bloccaggio è richiamato nella direzione di bloccaggio soltanto dall'elasticità della molla, è difficile spostare il perno di bloccaggio in una direzione di bloccaggio soltanto per l'elasticità della molla e, nel peggiore dei casi, vi è la possibilità che il perno di bloccaggio non sia in grado di bloccare il cavalletto, quando una parte del meccanismo di bloccaggio e del cavalletto che sopporta il perno di bloccaggio è intasata da fango.

La presente invenzione è stata prevista per i precedenti problemi ed è pertanto un suo oggetto procurare un meccanismo di bloccaggio del cavalletto per un motociclo, in grado di bloccare in modo sicuro il cavalletto del motociclo anche se il meccanismo di bloccaggio del cavalletto è intasato da fango.

Per realizzare questo scopo, la presente invenzione fornisce un meccanismo di bloccaggio di cavalletto per un motoveicolo a due o tre ruote dotato di un cavalletto supportato in modo articolato sulla parte inferiore del suo corpo in modo da essere in

grado di oscillare tra una posizione elevata e una ripiegata, comprendente un organo di bloccaggio in grado di essere spostato tra la posizione di bloccaggio per bloccare il cavalletto nella posizione elevata e una posizione di sbloccaggio per sbloccare il cavalletto per cui il cavalletto può essere ruotato dalla posizione elevata a quella ripiegata, mezzi elastici di richiamo atti a richiamare l'organo di bloccaggio verso la posizione sbloccata e mezzi operativi per spostare forzatamente l'organo di bloccaggio alla posizione di bloccaggio contro la elasticità dei mezzi di richiamo elastici.

Un meccanismo di bloccaggio di cavalletto in una preferita forma di attuazione secondo la presente invenzione sarà descritto in seguito con riferimento ai disegni annessi.

la figura 1 è una vista laterale di un veicolo di tipo scooter;

la figura 2 è una vista in pianta del veicolo di tipo scooter;

la figura 3 è una vista in prospettiva esplosa di una struttura di coperchio di carrozzeria;

la figura 4 è una vista laterale della parte posteriore del veicolo di tipo scooter;

la figura 5 è una vista in sezione secondo la

linea 5-5 di figura 4;

la figura 6 è una vista in sezione secondo la linea 6-6 di figura 5;

la figura 7 è una vista laterale della parte posteriore del veicolo di tipo scooter, in cui è tolta la struttura di copertura di carrozzeria;

la figura 8 è una vista ingrandita di una parte essenziale della parte posteriore del veicolo di tipo scooter rappresentata in figura 7;

la figura 9 è una vista in sezione secondo la linea 9-9 di figura 8;

la figura 10 è una vista in sezione ingrandita secondo la linea 10-10 di figura 7;

la figura 11 è una vista ingrandita di una parte indicata con 11 della parte posteriore del veicolo di tipo scooter rappresentata in figura 7, ossia una vista in sezione secondo la linea 11-11 di figura 12;

la figura 12 è una vista in sezione secondo la linea 12-12 di figura 11;

la figura 13 è una vista ingrandita di una parte essenziale della parte posteriore del veicolo di tipo scooter rappresentato in figura 4;

la figura 14 è una vista in sezione secondo la linea 14-14 di figura 13;

la figura 15 è una vista in sezione secondo la

linea 15-15 di figura 14;

la figura 16 è una vista in sezione di una struttura di fissaggio di batteria in una modifica di struttura del fissaggio di batteria rappresenta in figura 6;

la figura 17 è una vista del dispositivo di fermo del cavalletto secondo una modifica di dispositivo di fermo per cavalletto rappresentata in figura 13;

la figura 18 è una vista presa nella direzione della freccia di figura 17;

la figura 19 è una vista in sezione ingrandita presa sulla linea 19-19 di figura 17;

la figura 20 è una vista in sezione ingrandita presa sulla linea 20-20 di figura 17;

la figura 21 è una vista laterale di una struttura di supporto di cavalletto secondo una modifica della struttura di supporto di cavalletto rappresentata in figura 8; e

la figura 22 è una vista in sezione secondo la linea 22-22 di figura 21.

Con riferimento alle figure 1 a 3, un veicolo di tipo scooter ha un telaio F formato montando tubi d'acciaio e comprendente un tubo di testa 1 formante l'estremità anteriore del telaio F, un tubo inferiore estendentesi verso il basso dall'estremità inferiore

del tubo di testa 1, un telaio posteriore 3 con forma sostanzialmente ellittica in una vista in pianta e diretto obliquamente verso l'alto e posteriormente sostanzialmente dall'estremità inferiore del tubo inferiore 2, e un organo trasversale anteriore 4, un organo trasversale centrale 5 e un organo trasversale posteriore 6 diretti lateralmente tra gli organi laterali opposti del telaio posteriore 3 nella parte anteriore, nella parte centrale e nella parte posteriore rispettivamente del telaio posteriore 3. Una forcella anteriore 7 è supportata per ruotare intorno al proprio asse nel tubo di testa 1. Il manubrio 8 è unito all'estremità superiore della forcella anteriore 7 e una ruota anteriore Wf è sostenuta sull'estremità inferiore della forcella anteriore 7. Un'unità motrice P che supporta una ruota posteriore Wr sulla sua estremità posteriore ha l'estremità anteriore collegata mediante un'articolazione 9 all'organo trasversale centrale 5 per cui l'unità motrice P è in grado di oscillare verticalmente. L'estremità posteriore dell'unità motrice P è collegata all'organo trasversale posteriore 6 mediante un ammortizzatore posteriore 10.

Il telaio di carrozzeria F è coperto da una struttura di copertura di carrozzeria C formata da

resina sintetica dura. La struttura di copertura di carrozzeria C comprende una struttura 11 di copertura di carrozzeria anteriore che copre il lato anteriore del tubo di testa 1 e il lato superiore della ruota anteriore Wf, uno schermo a gambo 12 unito alla superficie posteriore del coperchio anteriore 11 in modo da coprire il lato anteriore delle gambe del corridore, una struttura di copertura di lato anteriore che copre i lati opposti della parte anteriore del telaio di carrozzeria F e comprendente un organo di copertura di lato anteriore destro 11_R e un organo di copertura di lato anteriore sinistro 13_L uniti ai bordi laterali opposti della copertura anteriore 11 e dello schermo a gambo 12 in modo da coprire le superfici laterali della parte anteriore del telaio di carrozzeria F, una tavola di pavimento 14 unita al bordo posteriore dello schermo a gambo 12 per consentire ai piedi del corridore di poggiare su di essa, una copertura inferiore 15 che copre la superficie inferiore della tavola di pavimento 14 e una struttura di copertura di carrozzeria posteriore comprendente una coppia di organi di copertura inferiori posteriori 16_R e 16_L uniti ai bordi laterali opposti della tavoletta di pavimento 14 e alle parti posteriori dei bordi superiori delle coperture

laterale anteriore 13_R e 13_L in modo da coprire le superfici laterali della parte posteriore del telaio di carrozzeria F e un organo di coperture superiore posteriore 17 unito ai bordi superiori della coppia di organi di copertura inferiore 16_R e 16_L . Un paraurti posteriore 18 è collegato alla parte posteriore dell'organo di copertura superiore posteriore 17 in modo da coprire il lato superiore della ruota posteriore W_r .

L'organo di copertura superiore posteriore 17 è una struttura in un sol pezzo di forma sostanzialmente ovale ottenuta per stampaggio, avente estremità aperte superiore e inferiore e costituita da una parete anteriore, da una parete posteriore, da una parete laterale destra e da una parete laterale sinistra. La parete posteriore dell'organo di copertura superiore posteriore 17 è dotata di una cavità 17_1 , un canale di coda è disposto entro la cavità 17_1 e una lente 19 di fanale di coda è collocata sulla parete posteriore in modo da coprire il fanale di coda disposto entro la cavità 17_1 . Poichè l'organo di copertura superiore posteriore 17 è formato in una struttura in un sol pezzo e non è diviso in due organi di copertura laterali, e il fanale di coda è disposto entro la cavità 17_1 , la regolazione posizionale della lente 19

AGGREGATO DI PISTOIA

del fanale di coda rispetto alla struttura di copertura di carrozzeria C può essere facilmente ottenuta senza formare alcun gradino e a intervalli tra la struttura di copertura di carrozzeria C e la lente 19 di fanale di coda, ciò che migliora l'aspetto della struttura di copertura di carrozzeria C.

L'estremità superiore aperta dell'organo di copertura superiore posteriore 17 è coperta dal sedile 20 incernierato alla parete anteriore dell'organo di copertura superiore 17. Un bagagliaio 21 atto a contenere il casco e simili è sistemato nell'organo di copertura superiore posteriore 17. Il sedile 20 serve poi da coperchio per il bagagliaio 21.

La costruzione di un involucro di batteria sarà ora descritta con riferimento alle figure 4 a 6.

L'estremità anteriore del paraurti posteriore 18 coperto dall'organo di copertura superiore posteriore 17 viene a contatto con la parete posteriore del bagagliaio 21 in modo da formare un involucro 26 per la batteria. Un'apertura 21₁ è formata nella parete posteriore del bagagliaio 21 e serve da parete anteriore per l'involucro di batteria 26. Quando il sedile 20 è ruotato in avanti sulla sua estremità anteriore, la batteria 27 può essere introdotta ed estratta dall'involucro di batteria 26 attraverso

l'apertura 21_1 . La batteria 27 di tipo senza fughe avente una forma rettangolare parallelepipeda è introdotta nell'involucro di batteria 26 con i suoi lati maggiori diretti lateralmente e i suoi lati minori verticalmente.

Il coperchio 28 per chiudere l'apertura 21_1 del bagagliaio 21 è fissato in modo svincolabile alla parete posteriore del bagagliaio 21 con due tasselli 28_1 formati sul suo bordo inferiore in impegno con l'estremità anteriore del bagagliaio posteriore 18 e con la sua estremità superiore fissata alla parete posteriore del bagagliaio 21 con un dispositivo di fissaggio 29, per esempio un dispositivo a baionetta. Il coperchio 28 è dotato sulla sua superficie interna di una sporgenza 28_2 atta ad essere spinta contro la parete anteriore della batteria 27 per impedire un movimento in avanti e all'indietro della batteria 27 nell'involucro 26.

Un serbatoio d'olio 30 è montato sull'involucro di batteria 26. Il serbatoio d'olio 30 ha una parete inferiore avente una parte elevata 30_1 . Quest'ultima è posata sulla parte posteriore della parete superiore dell'involucro di batteria 26 per cui il serbatoio d'olio 30 non si sposta rispetto all'involucro di batteria 26. Una tubazione 30_2 di riempimento d'olio è

diretta verso l'alto dalla parte centrale della parete superiore del serbatoio d'olio 30 attraverso una coppa dell'olio 21₂ formata in un sol pezzo con il bagagliaio 21 all'estremità posteriore del medesimo, e un cappuccio 31 è avvitato sull'estremità superiore della tubazione 30₂ di riempimento d'olio. Quando la sede 20 è bloccata nella posizione rappresentata in figura 6, il cappuccio 31 è coperto dalla parte posteriore del sedile 20 per cui il cappuccio 31 non può essere tolto dalla tubazione 30₂ di riempimento d'olio. Un terminale 32 per un misuratore di livello è disposto nella parte sinistra della superficie superiore del serbatoio d'olio 30.

Come sopra menzionato, la batteria 27 è collocata nello spazio estendentesi sopra il paraurti posteriore 18 e sotto il serbatoio 30 dell'olio con i suoi lati minori diretti verticalmente e i suoi lati maggiori diretti lateralmente. Così, uno spazio limitato nella parte posteriore della carrozzeria del veicolo V può essere effettivamente utilizzato per ricevere la batteria 27 e il serbatoio 30 dell'olio. Poichè la batteria 27 può essere introdotta ed estratta dall'involucro di batteria 26 attraverso il bagagliaio 21, la struttura C di copertura della carrozzeria e il serbatoio 30 dell'olio non occorre siano tolti quando

si cambia la batteria 27, ciò che facilita la manutenzione della batteria 27 e mantiene la batteria 27 al sicuro da furti.

Un meccanismo di bloccaggio di un cavalletto sarà descritto in seguito con riferimento alle figure 7 a 10.

Un cavalletto 36 per sostenere il corpo del veicolo V di tipo scooter è collegato in modo articolato per rotazione in avanti e all'indietro con un albero laterale 38 all'estremità posteriore della mensola 37 a forma di piatto saldata alla traversa centrale 5 del telaio di carrozzeria F. Il cavalletto 36 è costituito da copertura 39 di cavalletto sostenuta sull'albero 38, e un sostegno 40 per cavalletto saldato alla superficie posteriore della copertura 39 del cavalletto. Una molla articolata 41 si estende tra la mensola 37 del cavalletto e la copertura 39 del cavalletto per tenere il cavalletto 36 stabilmente o in una posizione ripiegata (figura 1) o in una posizione estesa (figura 7). Quando il cavalletto 36 è posto nella posizione estesa, la superficie anteriore della copertura 39 del cavalletto poggia sulla parete posteriore della mensola 37 del cavalletto.

Organi di rinforzo 42 e 43 sono rispettivamente

saldati alla parte posteriore della superficie interna della mensola 37 del cavalletto e alla superficie posteriore della copertura 39 del medesimo. Quando il cavalletto 36 è regolato nella posizione estesa, la valvola di rinforzo 42, la parete posteriore della mensola 37 del cavalletto, la copertura 29 del cavalletto e l'organo di rinforzo 43 sono avvolti uno dietro l'altro e una scanalatura 44 praticata nell'organo di rinforzo 42 e nella parete posteriore della mensola 37 del cavalletto e una scanalatura 45 praticata nella copertura 39 del cavalletto e nell'organo di rinforzo 33 sono in allineamento. Una sporgenza ~~46₁~~ (figura 8) sporgente dalla piastra di base 46 fissata alla superficie interna della mensola 37 del cavalletto con un bullone 47 è applicata in una scanalatura 42₁ (figura 9) praticata nell'organo di rinforzo 42 per impedire la rotazione della piastra di base 46.

Una piastra di bloccaggio 48 è sopportata in modo articolato da un bullone 49 sulla superficie superiore della piastra — di base 46 e una molla ad estensione 50 è estesa tra un gancio a molla 48₁ formato nella piastra di bloccaggio 48 e un gancio a molla 46₂ formato nella piastra di base 46 in modo da richiamare la piastra di bloccaggio 48 in senso orario

come si osserva in figura 9. La piastra di bloccaggio 48 è così tenuta in una posizione sbloccata con un tassello d'arresto 48₂ formata nella piastra di bloccaggio 48 a contatto con una mensola 46₃ formata nella piastra di base 46. Quando la piastra a camma 48 è così tenuta nella posizione sbloccata, la piastra a camma 48 è ritratta dalla feritoia 49 praticata attraverso la copertura 39 del cavalletto e l'organo di rinforzo 43 per consentire al cavalletto 36 di ruotare.

Una leva 51 di bloccaggio del cavalletto per ruotare la piastra di bloccaggio 48 dalla posizione di sblocco alla posizione di bloccaggio è disposta entro il bagagliaio 21 coperto dal sedile 20 che può essere bloccato per assicurare il veicolo V dai furti. La leva 51 di bloccaggio del cavalletto è funzionalmente ~~collegata alla piastra di bloccaggio 48~~ mediante un cavo Bowden 52 avente un filo metallico 54 inguainato in un tubo di fodero 53. Un'estremità del tubo di fodero 53 è fissata alla mensola 46₃ e un'estremità del filo metallico 54 è collegata al gancio elastico 48₁ della piastra di bloccaggio 48. Quando la leva 51 di bloccaggio del cavalletto è azionata in modo da tirare il filo 54, la piastra di bloccaggio 48 è ruotata in senso antiorario, come si osserva in figura

INVESTIGAZIONE - COPIA A PERSONE

9, contro l'elasticità della molla di estensione 50 e una parte della piastra di bloccaggio 48 è inserita nella feritoia 45 praticata attraverso la copertura 39 del cavalletto e l'organo di rinforzo 43 per bloccare il cavalletto 36 in posizione estesa.

Come è evidente dalle figure 7 e 10, la leva 51 di bloccaggio del cavalletto è supportata in modo articolato da un perno 55 sulla parete posteriore del bagagliaio 21 ed è in grado di essere ruotata sul perno 55 per un'estensione angolare limitata da una superficie di guida 57₁ di una mensola 57 fissata al bagagliaio 21 mediante due bulloni 56. Un braccio 58 è fissato all'estremità posteriore del perno 55 sporgente all'esterno della parete posteriore del bagagliaio 21, e dell'altra estremità del filo metallico 54 del cavo Bowden 52. Una cavità 21₃ è praticata nella parete posteriore del bagagliaio 21. Quando il sedile 20 è collocato in modo da chiudere il bagagliaio 21, una centina 59 (figura 7) è ricevuta nella cavità 21₃ e un gancio 60 impegna la centina 59 bloccando il sedile 20 in posizione.

Quando la leva 51 di bloccaggio del cavalletto è ruotata nella posizione indicata in linea continua in figura 10 per ruotare la piastra di bloccaggio 48 attraverso il filo 54 contro la resistenza della molla

di estensione 50 alla posizione indicata in linea continua in figura 9, il cavalletto 36 è bloccato nella posizione estesa. Quando la leva 51 di bloccaggio del cavalletto è così ruotata, il giunto del braccio 58 e del filo 54 si sposta in alto oltre il centro del perno 54 che serve da punto morto b ad una posizione a e, di conseguenza, la leva 51 di bloccaggio del cavalletto è tenuta stabilmente nella posizione indicata in linea continua. Quando la leva 51 di bloccaggio del cavalletto è riportata alla posizione indicata in figura 10, da tratti alternati lunghi e corti, la piastra di bloccaggio 48 è ruotata per l'elasticità della molla di estensione 50 alla posizione indicata in figura 9 da tratti uno lungo e due corti alternati per sbloccare il cavalletto 36. In questo stato, la giunzione del braccio 58 col filo 54 si sposta in basso oltre il punto morto b alla posizione c per tenere la leva 51 di bloccaggio del cavalletto stabilmente nella posizione indicata da tratti uno lungo e due corti alternati.

Poichè la piastra di bloccaggio 48 non è ruotata alla posizione di bloccaggio per l'elasticità della molla di estensione 50 e la medesima è ruotata alla posizione di bloccaggio esercitando una trazione sul filo 54 del cavo Bowden 52 comandando la leva 51 di

bloccaggio del cavalletto, la piastra di bloccaggio 48 può essere sicuramente inserita nella feritoia 48 bloccando il cavalletto 36 mediante comando forzato della leva 51 di bloccaggio del cavalletto anche se la parte del cavalletto 36 articolata alla mensola 36 del cavalletto è imbrattata da fango e simili.

Un meccanismo a cerniera che collega il sedile 20 con il corpo del veicolo V sarà descritto in seguito con riferimento alle figure 11 e 12.

Il sedile 20 è costituito da una piastra inferiore 65 formata da resina sintetica, da un cuscinetto 66 posato sulla piastra inferiore 65 e da una copertura 67 che copre il cuscinetto 66. Nella parte anteriore della superficie inferiore della piastra inferiore 65 ~~è formata una coppia di mensole~~ ~~65₁ lateralmente distanziate tra loro,~~ un dispositivo d'arresto 65₂ che si estende tra la coppia di mensole 65₁ e tre sporgenze d'arresto 65₃ e 65₄. Un braccio 21₄ di supporto di lamiera sporge in avanti dall'estremità anteriore del bagagliaio 21, e un dispositivo d'arresto 21₅ è formato sull'estremità anteriore del braccio 21₄ di supporto di lamiera. Un perno 66 di supporto del sedile di forma sostanzialmente ad L presenta una parte articolata 66₁ e una parte d'arresto 66₂. La parte articolata 66₁ del

perno 66 di supporto del sedile è inserita attraverso la mensola sinistra 65₁ della piastra inferiore 65, il braccio 21₄ di supporto del sedile della mensola destra 65₁ della piastra inferiore 65 per unire l'estremità anteriore del sedile 20 in modo articolato sul bagagliaio 21 in modo che il sedile 20 sia in grado di oscillare sul perno 66 di supporto del sedile. L'estremità della parte d'arresto 66₂ del perno 66 di supporto del sedile è adattata in uno spazio definito dalle tre sporgenze di arresto 65₃ e 65₄.

Quando si unisce in modo articolato il sedile 20 al bagagliaio 21, la parte articolata 66₁ del perno 66 di supporto del sedile è inserita nella coppia di mensole 65₁ e nel braccio 21₄ di supporto del sedile, il sedile 20 è ruotato alla posizione estesa indicata in figura 11 da tratti alternati uno lungo e due corti per cui il dispositivo d'arresto 65₂ della piastra inferiore 65 si trova a contatto con il dispositivo d'arresto 21₅ del bagagliaio 21 e così il perno 66 di supporto del sedile è ruotato nel verso della freccia a portando la parte di arresto 66₂ forzatamente entro lo spazio tra le sporgenze d'arresto 65₄ finchè la parte d'arresto 66₂ viene a contatto con la sporgenza d'arresto 65₃, distorcendo elasticamente le sporgenze

d'arresto 65₄. Quando il sedile 20 è ruotato e bloccato nella posizione chiusa indicata dalla linea continua in figura 11, la parte d'arresto 66₂ del perno 66 di supporto del sedile è disposta di fronte all'estremità sinistra anteriore d del bagagliaio 21 e quindi il perno 66 di supporto del sedile non può essere ruotato nel senso della freccia B e non può essere tolto dallo spazio definito dalle sporgenze d'arresto 65₃ e 65₄.

Poichè il perno 66 di supporto del sedile non può essere estratto quando il sedile 20 è bloccato in posizione chiusa, gli articoli immagazzinati nel bagagliaio 21 sono tenuti al sicuro da furti poichè il sedile 20 non può essere tolto, e il veicolo è tenuto al sicuro da furti in quanto la leva 51 di bloccaggio cavalletto disposta entro il bagagliaio 21 non può essere azionata per sbloccare il cavalletto 36.

Una disposizione di supporto del cavo di frenatura sarà descritta in seguito con riferimento alle figure 7 e 13 a 15.

Come rappresentato nella figura 7, un cavo di frenatura 72 è diretto lungo la superficie inferiore dell'unità motrice P e l'estremità libera del cavo di frenatura 72 è collegata ad un braccio di frenatura 71 supportato in modo articolato sull'estremità

posteriore dell'unità motrice P per azionare un freno in modo da frenare la ruota posteriore Wr. La parte centrale del cavo di frenatura 72 è tenuta da una mensola 73 fissata all'unità motrice P.

Come rappresentato nelle figure 13 a 15, la mensola 73 è ottenuta piegando una piastra ed è fissata all'unità motrice P con bulloni 74 che fissano insieme l'involucro destro e sinistro dell'unità motrice P. Il cavo di frenatura 72 è posto su una parte 73₁ di supporto del cavo di frenatura orizzontale e fissato alla parte 73₁ di supporto del cavo di frenatura con due tasselli di serraggio 73₂ e 73₃. Il tassello di serraggio 73₂ sporgente dal bordo esterno della parte 73₁ di supporto del cavo di frenatura è piegato verso l'alto e orizzontalmente in modo da essere contiguo con la superficie laterale esterna e la superficie superiore del cavo di frenatura 72, e l'altro tassello di serraggio 73₃ è formato innalzando una parte della porzione 73₁ di supporto del cavo di frenatura in modo che si estenda verso l'alto per essere contigua con la superficie laterale interna del cavo di frenatura 72. Così, il cavo di frenatura 72 è serrato fra i tasselli di serraggio 73₂ e 73₃.

Un dispositivo di arresto 75 di gomma per il

cavalletto è fissato alla superficie inferiore della porzione 73₁ di supporto del cavo di frenatura mediante due bulloni 76. Quando il cavalletto 36 è ruotato alla sua posizione ripiegata nella figura 13 da tratti alternati uno lungo e due corti, il sostegno 40 del cavalletto è a contatto con la superficie inferiore del dispositivo di arresto 75 del cavalletto. Il dispositivo di arresto 75 del cavalletto assorbe l'impatto ad esso applicato dal cavalletto 36 quando quest'ultimo è ruotato verso l'alto per l'elasticità della molla articolata 41. L'uso della mensola 73 per tenere il dispositivo di arresto 75 del cavalletto per supportare il cavo di frenatura 72 permette di fare a meno delle parti supplementari specialmente per il supporto del cavo di frenatura 72, ciò che contribuisce ad un accorciamento delle parti componenti del veicolo.

Una struttura di fissaggio di batteria secondo una modifica della precedente struttura di fissaggio della batteria sarà descritta in seguito con riferimento alla figura 16.

Nella struttura di fissaggio della batteria, rappresentata nella figura 16, un involucro di batteria 26 avente estremità anteriore e superiore aperte è ottenuto in un sol pezzo con il paraurti

posteriore 18. La batteria 27 è tenuta sull'involucro 26 di batteria con un nastro 82 formato da materiale flessibile come gomma. Il nastro 82 comprime la batteria 27 in corrispondenza della sua superficie superiore e anteriore tenendo la batteria 27 immobile quando il nastro 82 è agganciato sull'estremità anteriore del paraurti posteriore 18 con un gancio 83 collegato alla sua estremità libera.

Le figure 17 a 20, presentano un dispositivo d'arresto del cavalletto secondo una modifica.

Il dispositivo d'arresto 37 del cavalletto rappresentato nelle figure 17 a 20 è una parte di una guarnizione 86 tenuta tra l'involucro sinistro 84 e la copertura sinistra 85 dell'unità motrice P, incurvandosi verso il basso a partire dall'unità motrice P. Una volta piegato, il cavalletto 36 è a contatto con la superficie inferiore del dispositivo d'arresto 87 del cavalletto. Il dispositivo d'arresto 87 del cavalletto è dotato sulla sua superficie laterale destra di una scanalatura longitudinale 87₁ di tenuta del cavo atta a tenere il cavo di frenatura 72 per il comando del freno a tamburo per frenare in esso la ruota posteriore Wr. L'uso di una parte della guarnizione 86 sia come dispositivo d'arresto 87 del cavalletto che come mezzo per tenere il cavo di

frenatura 72 consente di fare a meno di parti supplementari particolarmente per arrestare il cavalletto 36 e per tenere il cavo di frenatura 72, ciò che contribuisce all'accorciamento delle parti componenti del motoveicolo.

La mensola 88 del cavalletto sporgente dalla superficie inferiore dell'unità motrice P presenta sulla sua superficie laterale sinistra una scanalatura 88₁, e la testa 89₁ dell'albero 89 che sopporta in modo articolato il cavalletto 36 è applicata nella scanalatura 88₁. Così, l'albero 89 può essere vincolato dal ruotare senza usare qualche organo speciale. Quando il cavalletto 36 si trova in posizione ripiegata indicata da linea continua in figura 17, l'estremità 40₁ del sostegno 40 del cavalletto è disposta sotto l'estremità del pedale d'avviamento 90 sopportato dalla parete laterale sinistra dell'unità motrice. E' così impedito un accidentale intervento del pedale d'avviamento 90 con il cavalletto 36 nella posizione piegata.

Le figure 21 e 22 mostrano una struttura di supporto del cavalletto secondo una modifica.

Nella struttura di supporto del cavalletto rappresentata nelle figure 21 e 22, una copertura 39 del cavalletto è sostenuta elasticamente in modo da

ruotare su un albero 38 estendentesi lateralmente su una mensola 37 del cavalletto. Bussole anulari di gomma 91 sono applicate in borchie 39₁ formate nelle estremità superiori delle pareti laterali opposte rispettivamente della copertura 39 del cavalletto. Le circonferenze esterne delle bussole di gomma 91 sono rispettivamente fissate alle superfici interne nelle borchie 39₁ per cottura. Collari 92 sono applicati nelle bussole di gomma 91 e fissati alle circonferenze interne rispettivamente delle bussole di gomma 91, mediante cottura e l'albero 38 è inserito nei collari 92 per la rotazione. La bussola di gomma 91 sopprime la trasmissione delle vibrazioni dell'unità motrice P al cavalletto 36 in modo efficiente ed impedisce la trasmissione di urti al corpo del veicolo quando il cavalletto 36 è regolato in posizione estesa sul terreno.

Benchè la presente invenzione sia stata specificatamente descritta in termini delle sue preferite forme di attuazione, la presente invenzione non si limita nella sua applicazione pratica a queste specifiche forme di attuazione e molte variazioni e modifiche sono in essa possibili.

Per esempio, sebbene la presente invenzione sia stata descritta quale applicata ad un motociclo di

ACQUAROCCI-CASETTA & PERALDI

tipo scooter, la presente invenzione è applicabile pure a biciclette a motore e tricicli a motore diversi dal motociclo di tipo a scooter. Un attuatore elettrico può essere impiegato in luogo della leva 51 di bloccaggio del cavalletto per azionare la piastra 48 di bloccaggio.

Come è evidente dalla precedente descrizione, secondo la presente invenzione l'organo di bloccaggio atto a bloccare il cavalletto è richiamato verso la posizione di sbloccaggio dai mezzi elastici di richiamo e l'organo di bloccaggio è spostato forzatamente alla posizione di bloccaggio da mezzi operativi. Di conseguenza, l'organo di bloccaggio può essere forzatamente spostato alla posizione di bloccaggio da mezzi operativi per bloccare il cavalletto nella posizione estesa anche se il movimento dell'organo di bloccaggio è ostruito da fango e simili.

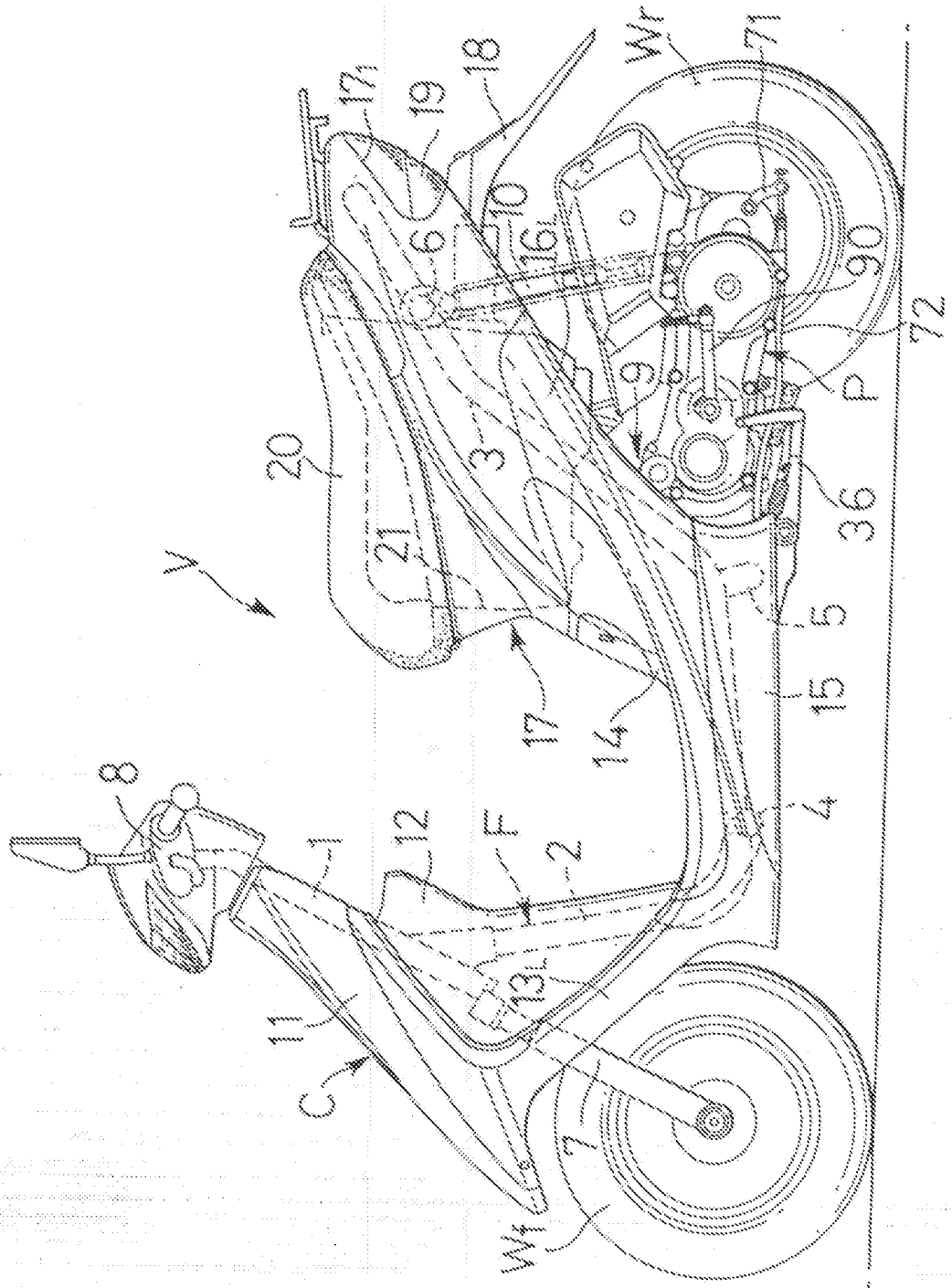
RIVENDICAZIONE

Meccanismo di bloccaggio di un cavalletto per un motoveicolo a due o tre ruote dotato di un cavalletto (36) supportato in modo articolato sulla parte inferiore del suo corpo in modo da essere in grado di oscillare tra una posizione elevata e una ripiegata, detto meccanismo di bloccaggio del cavalletto comprendendo: un organo di bloccaggio (48) che può essere spostato tra una posizione di bloccaggio in modo da bloccare il cavalletto nella posizione elevata e una posizione di sbloccaggio per sbloccare il cavalletto (36) in modo che il cavalletto (36) possa essere ruotato dalla posizione estesa a quella ripiegata; mezzi elastici di richiamo (50) per richiamare l'organo di bloccaggio (48) verso la posizione di sbloccaggio; e mezzi operativi (51) per spostare in modo forzato l'organo di bloccaggio (48) dalla posizione di bloccaggio contro l'elasticità dei mezzi di richiamo elastici (50).

JACOBACCI - CASETTA & PERINI
S.p.A.

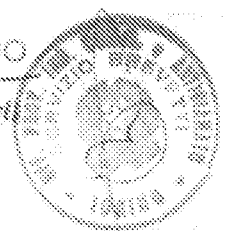
PER INCARICO
Ing. Angelo GERBINO
N. 10712 ALBO 488
Ho proprio e per gli altri)

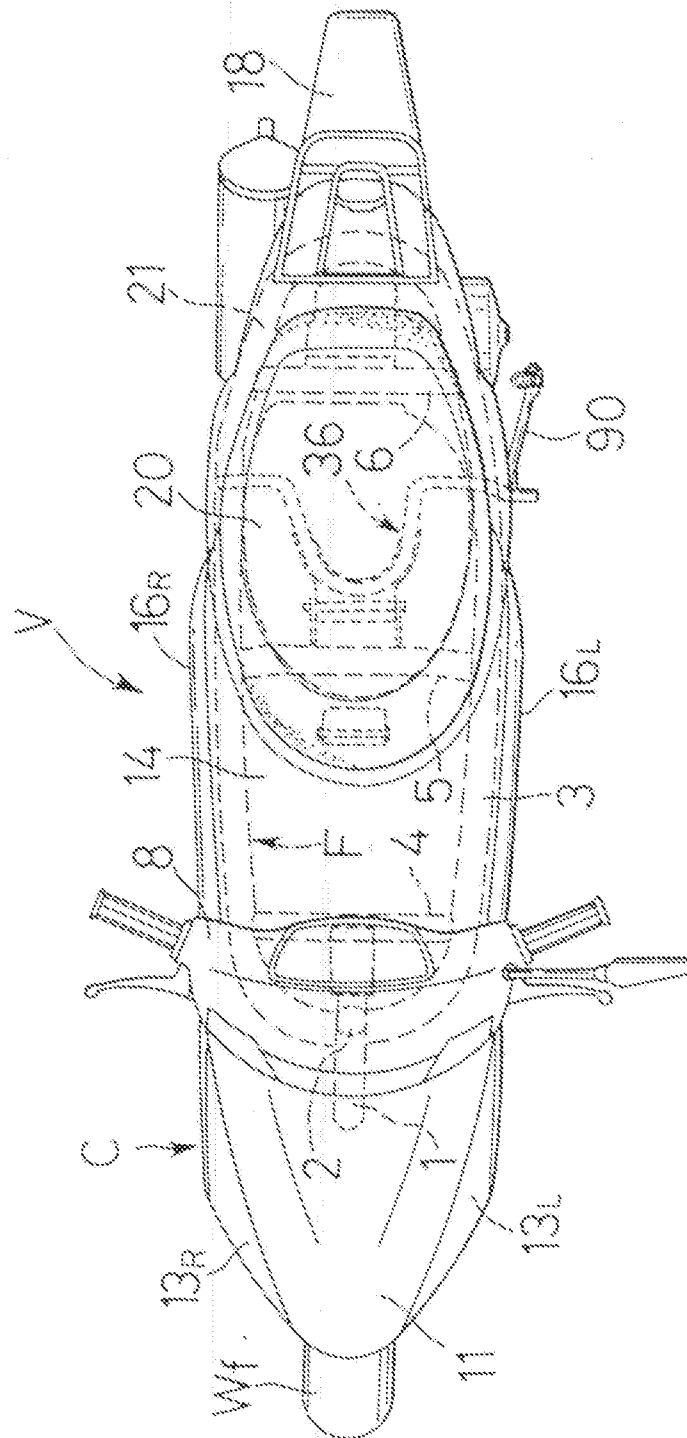




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

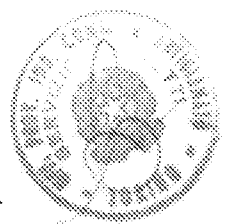
Ing. Angelo BERGAMO
(in proprio e per gli altri)

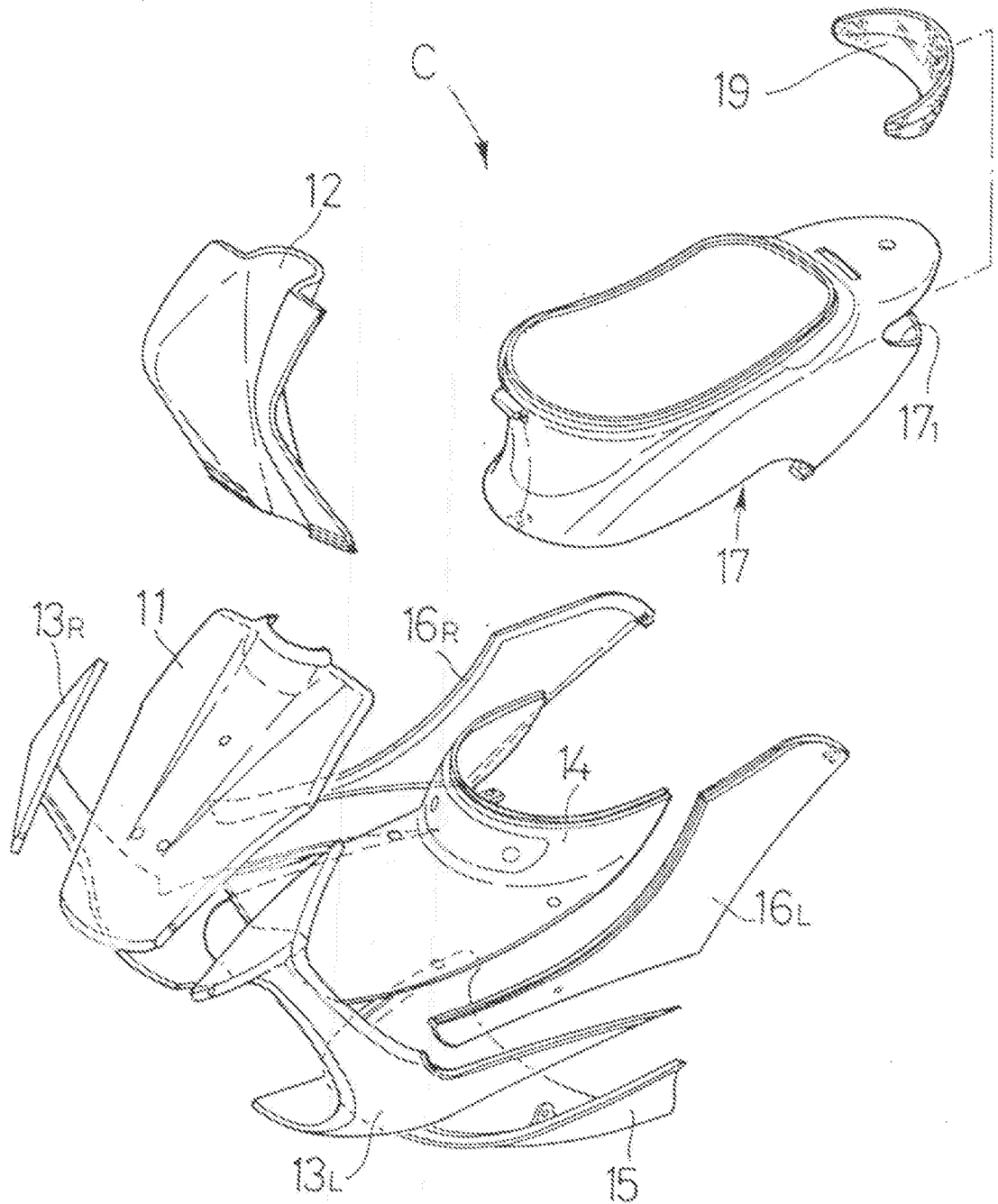




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

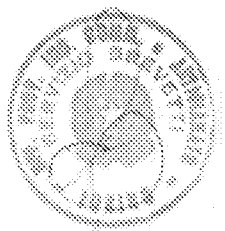
Capitolo
 HONDA GIKEN KOGYO
 (la propria e per gli altri)

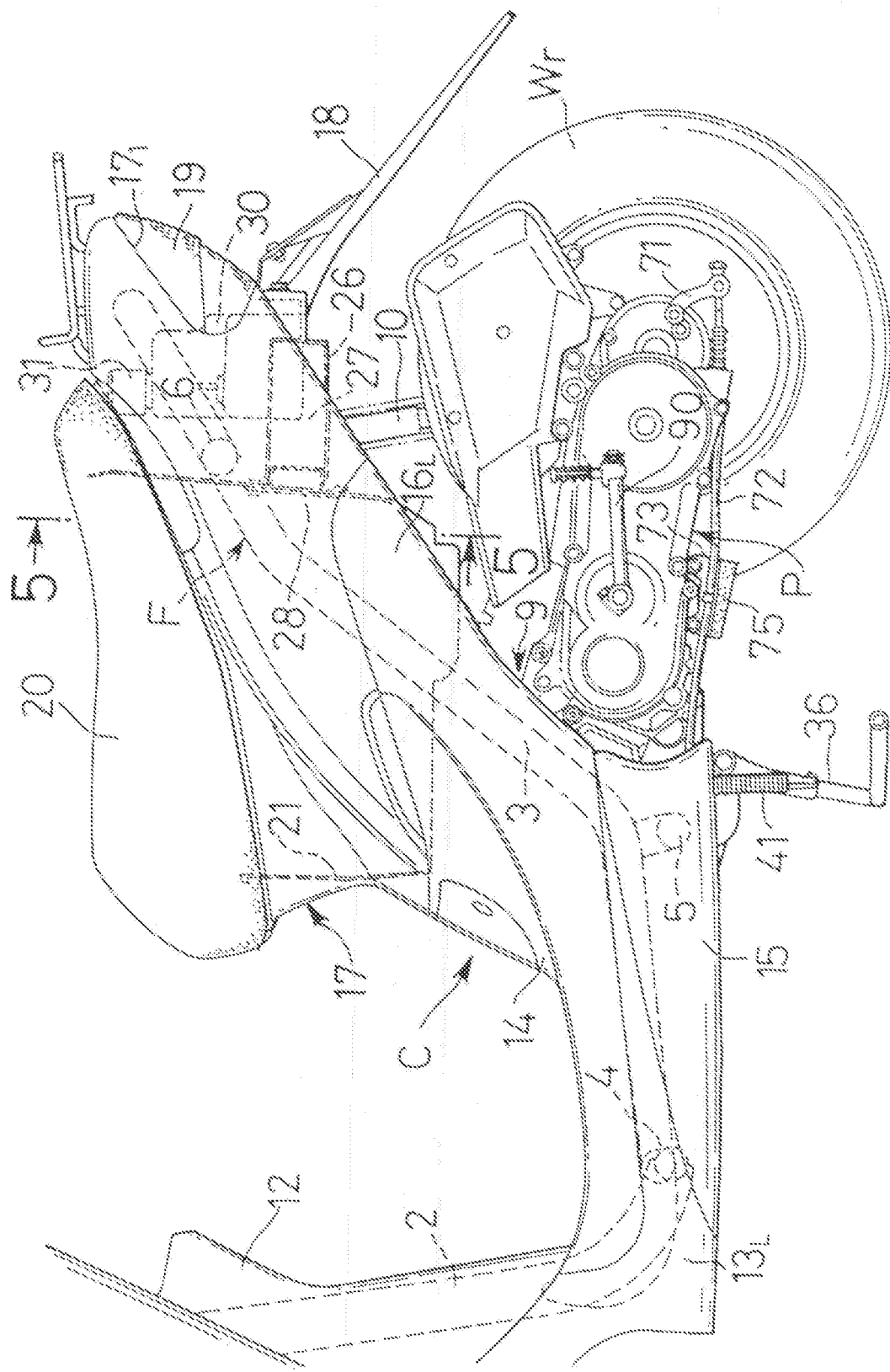




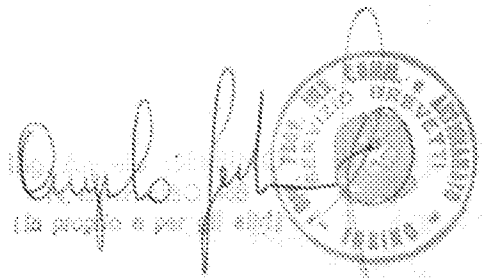
Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

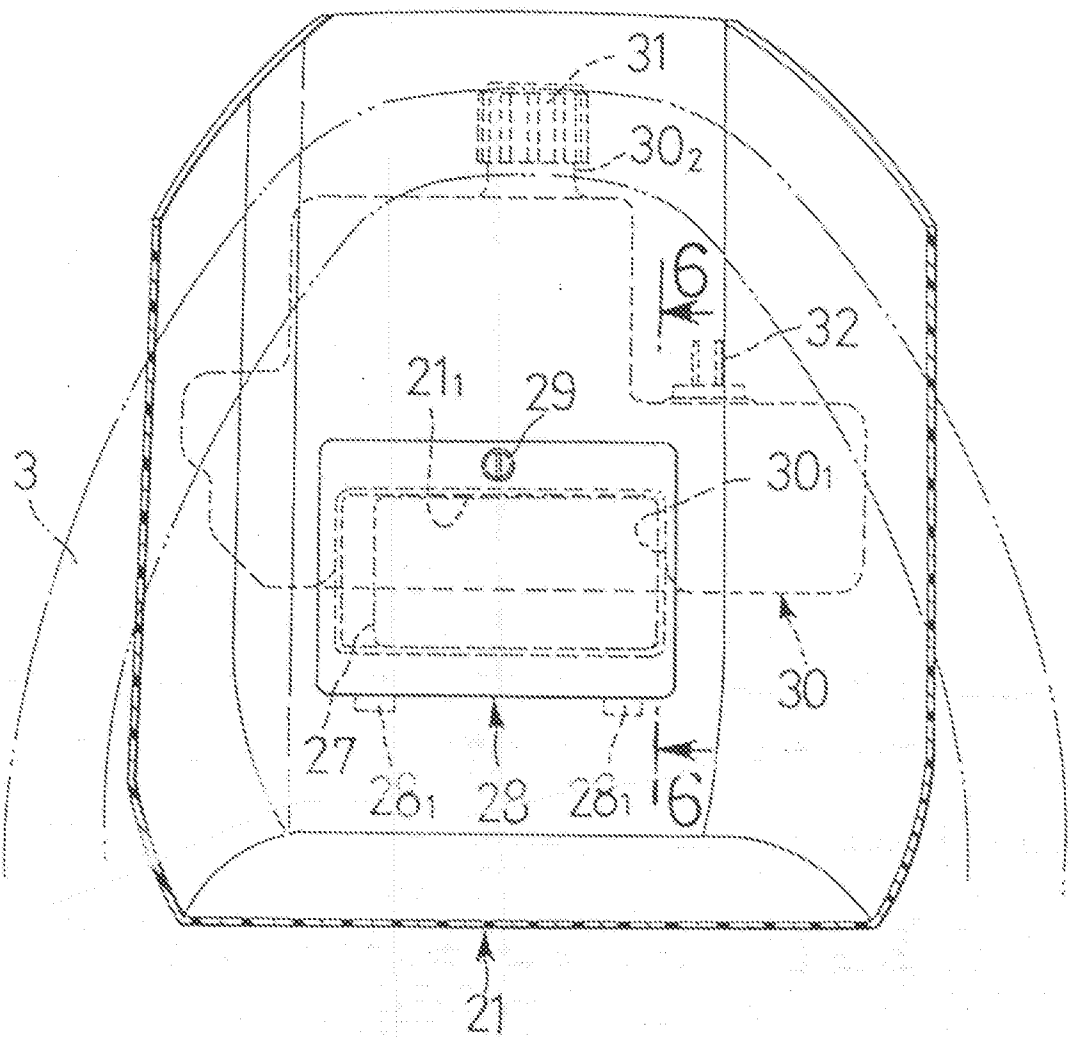
Amplified
 (the proper & perfect shift)





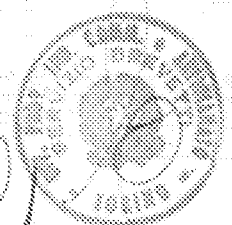
Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

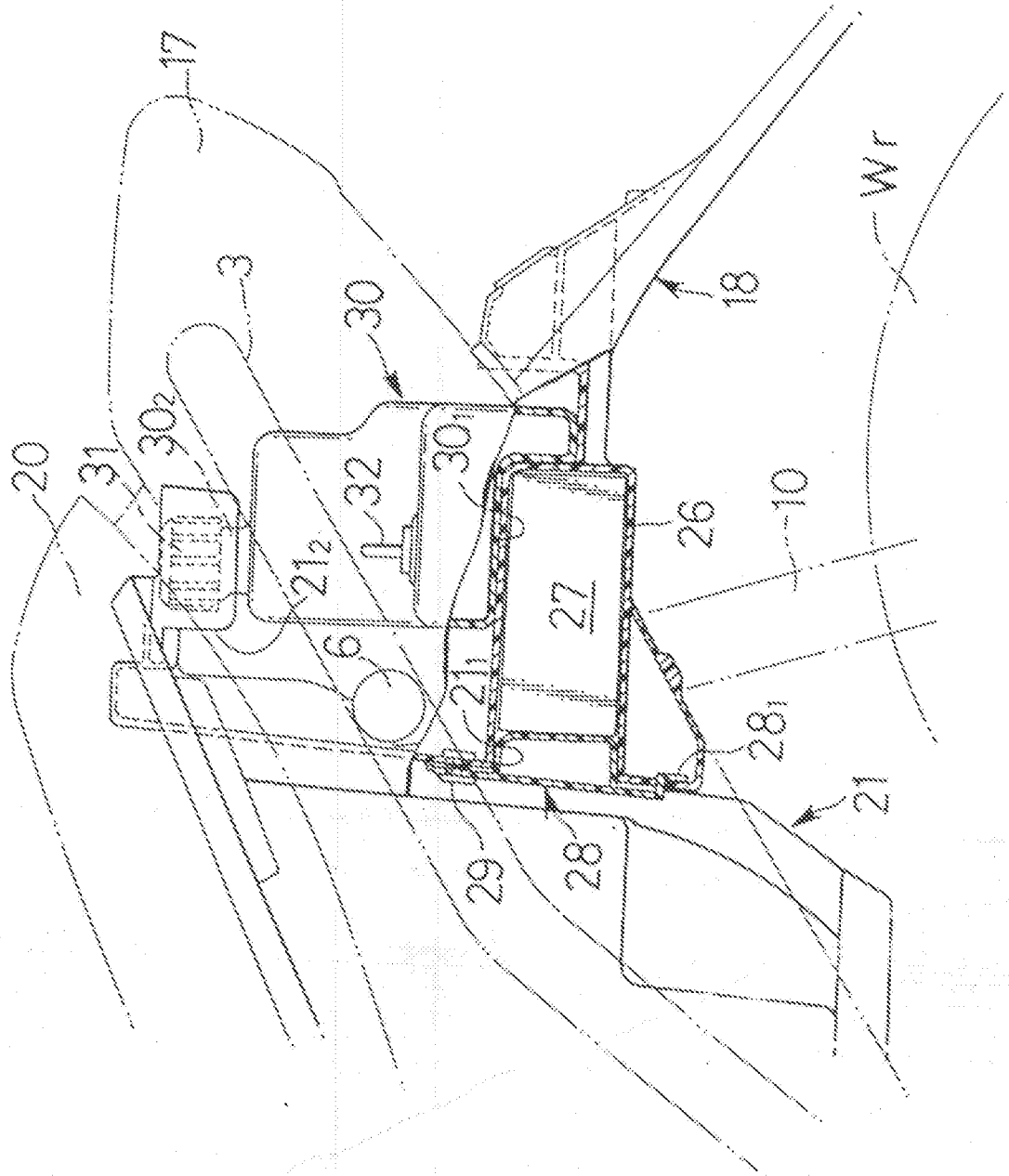




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

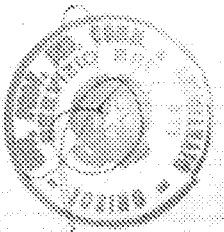
Original
(in photo e per il 2001)

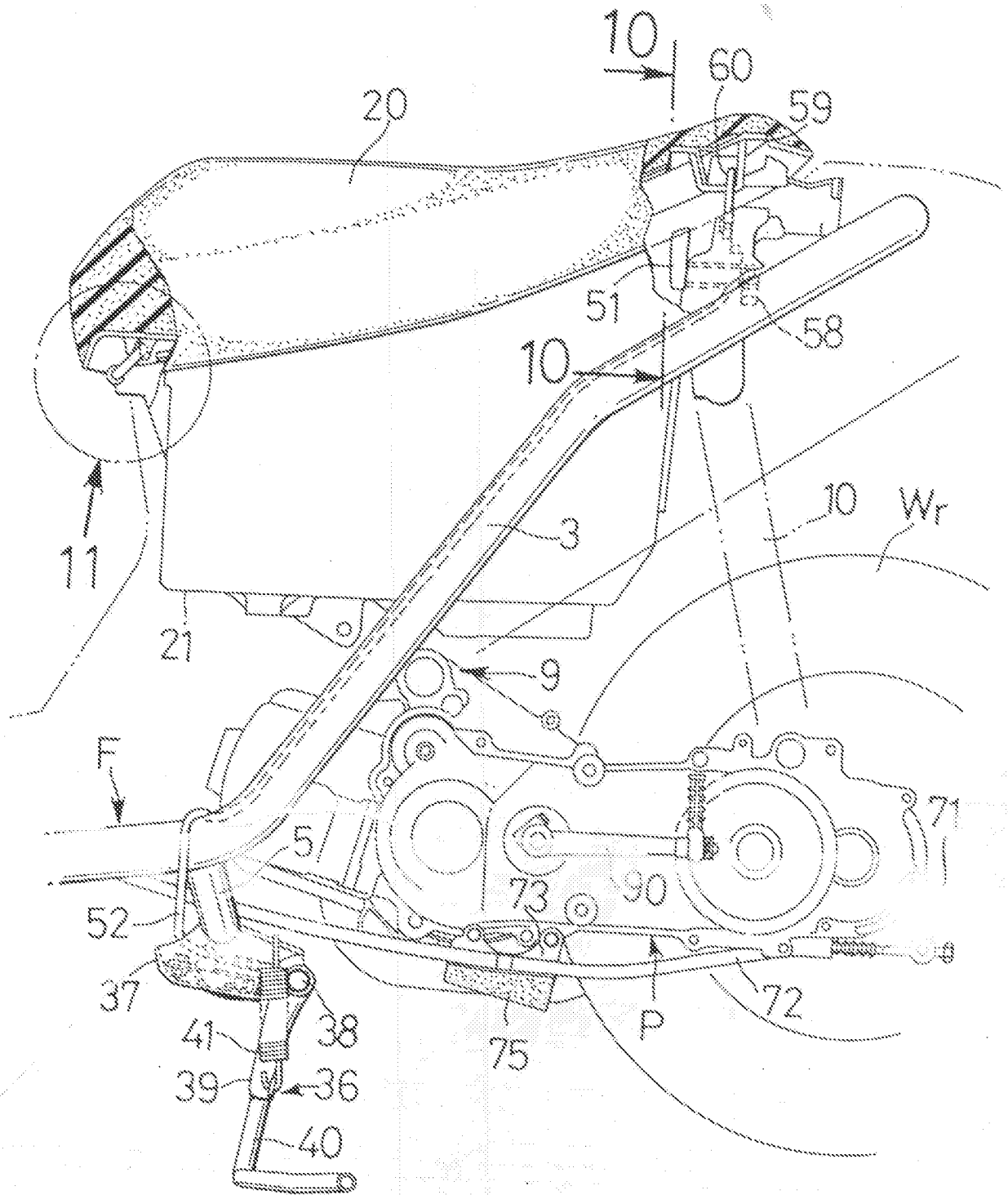




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

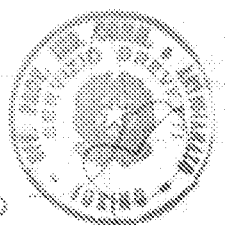
Original
 10-10-10
 10-10-10

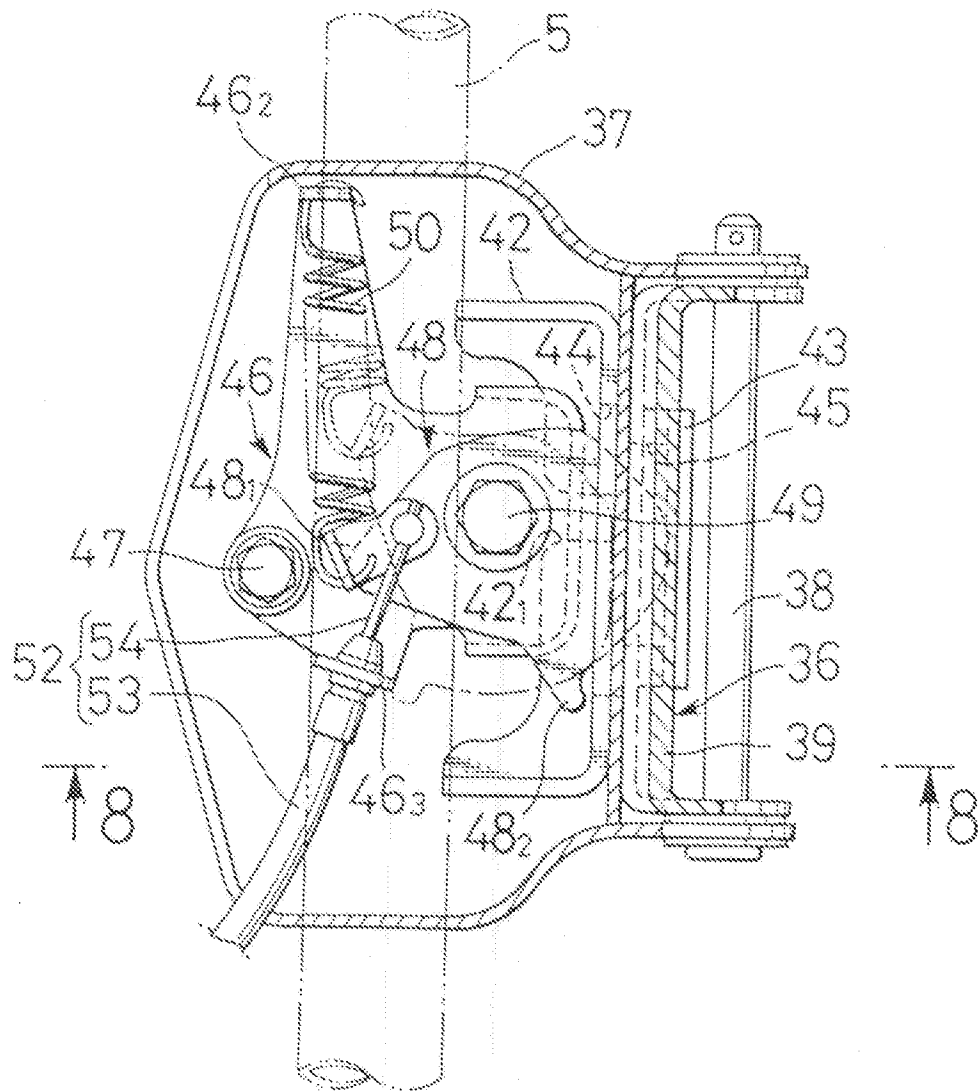




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

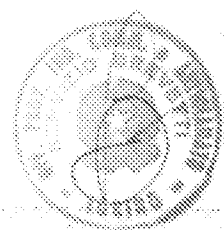
Carlo Geronzi
 N. 1021 ALBO 422
 (in proprio e per gli altri)

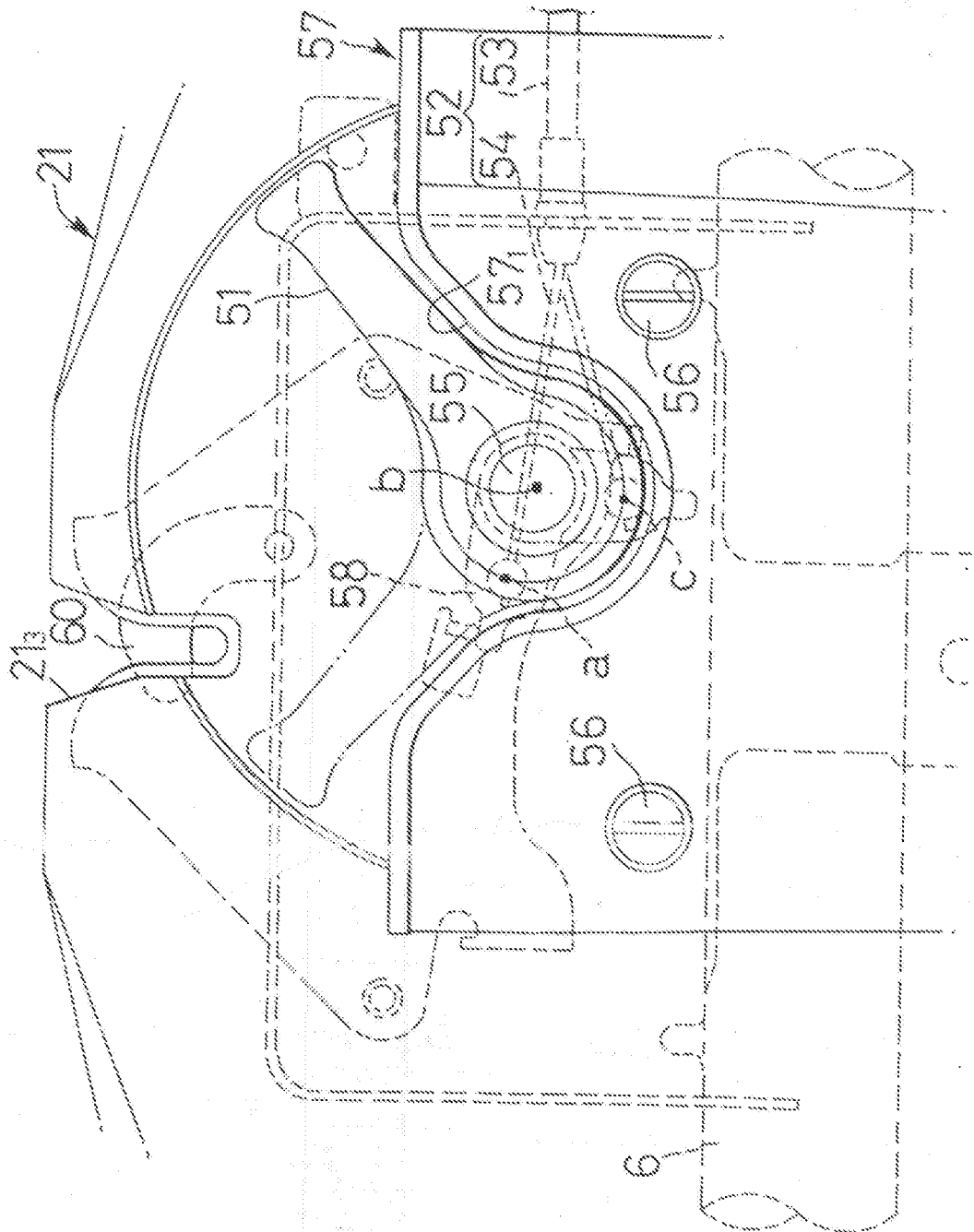




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

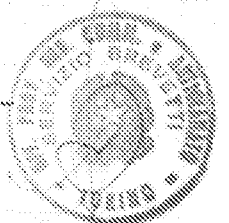
Angelo F. Lino
 ing. capo ufficio tecnico
 (in proprio o per gli altri)

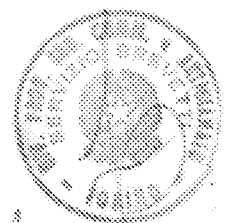
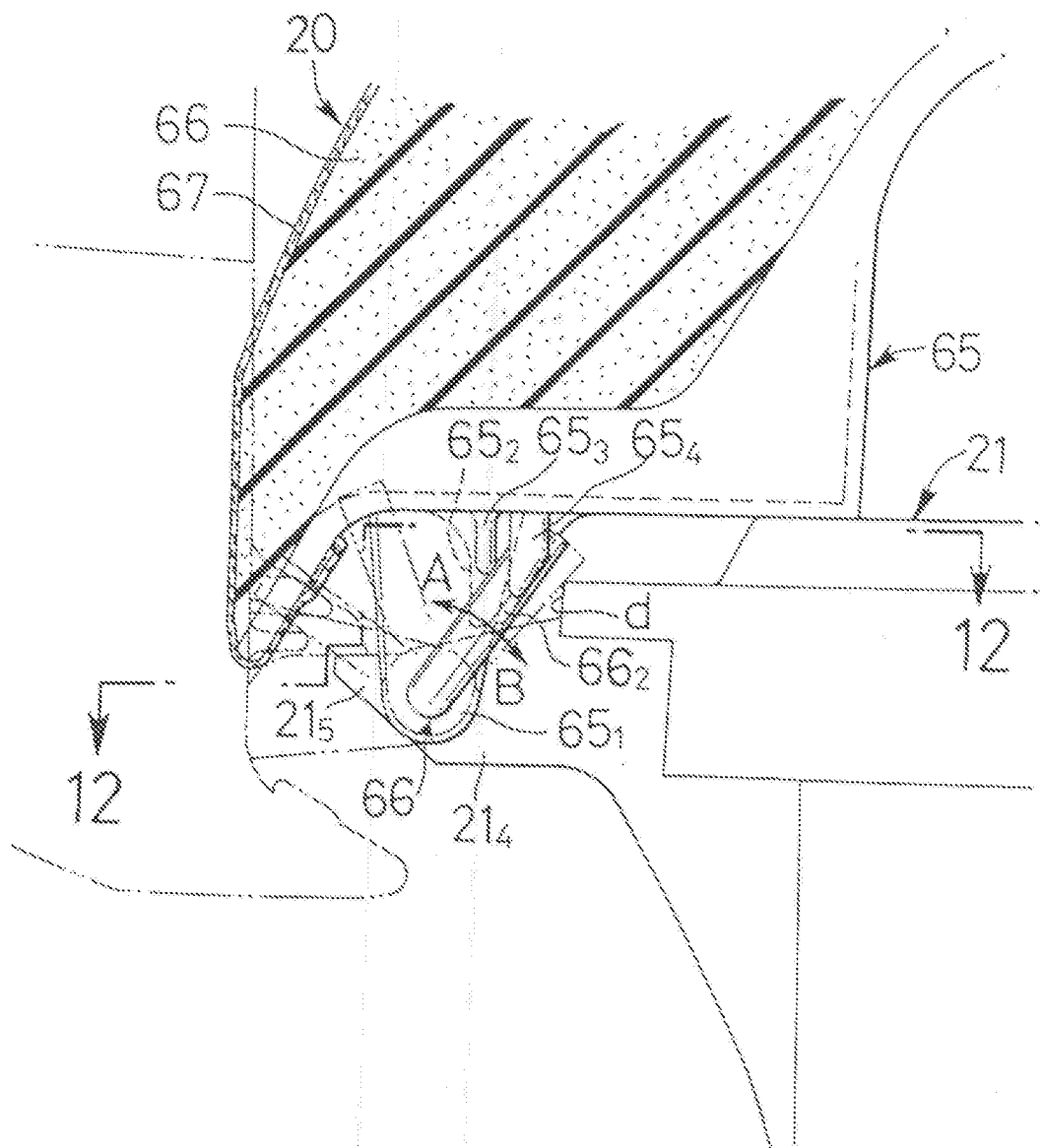




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

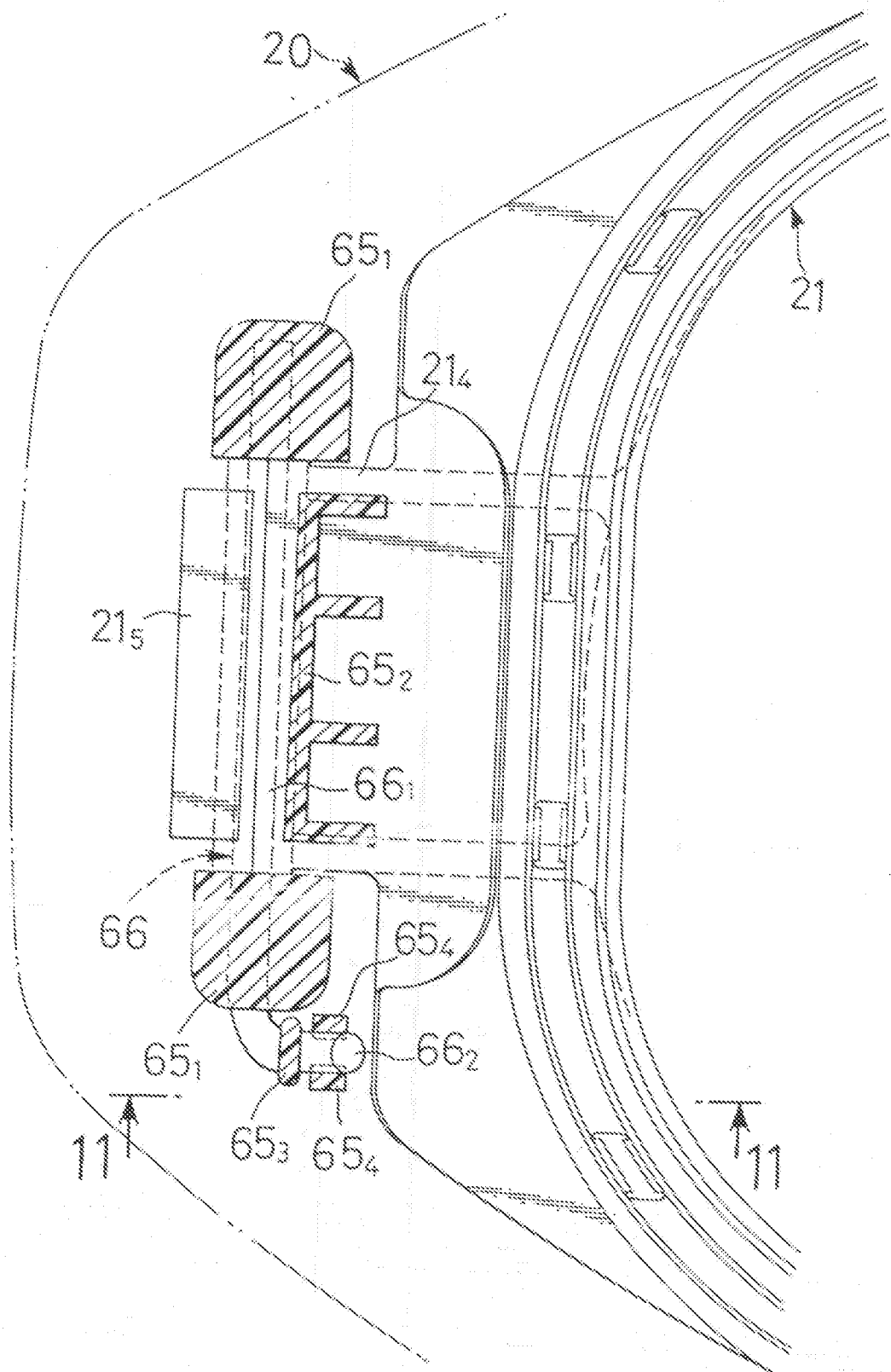
Disegnato
 Disegnato
 Disegnato





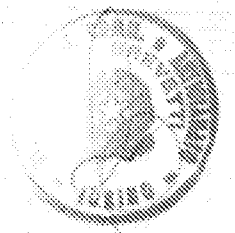
Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

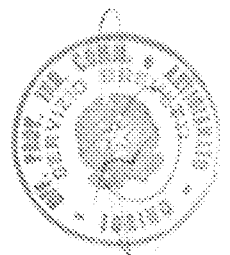
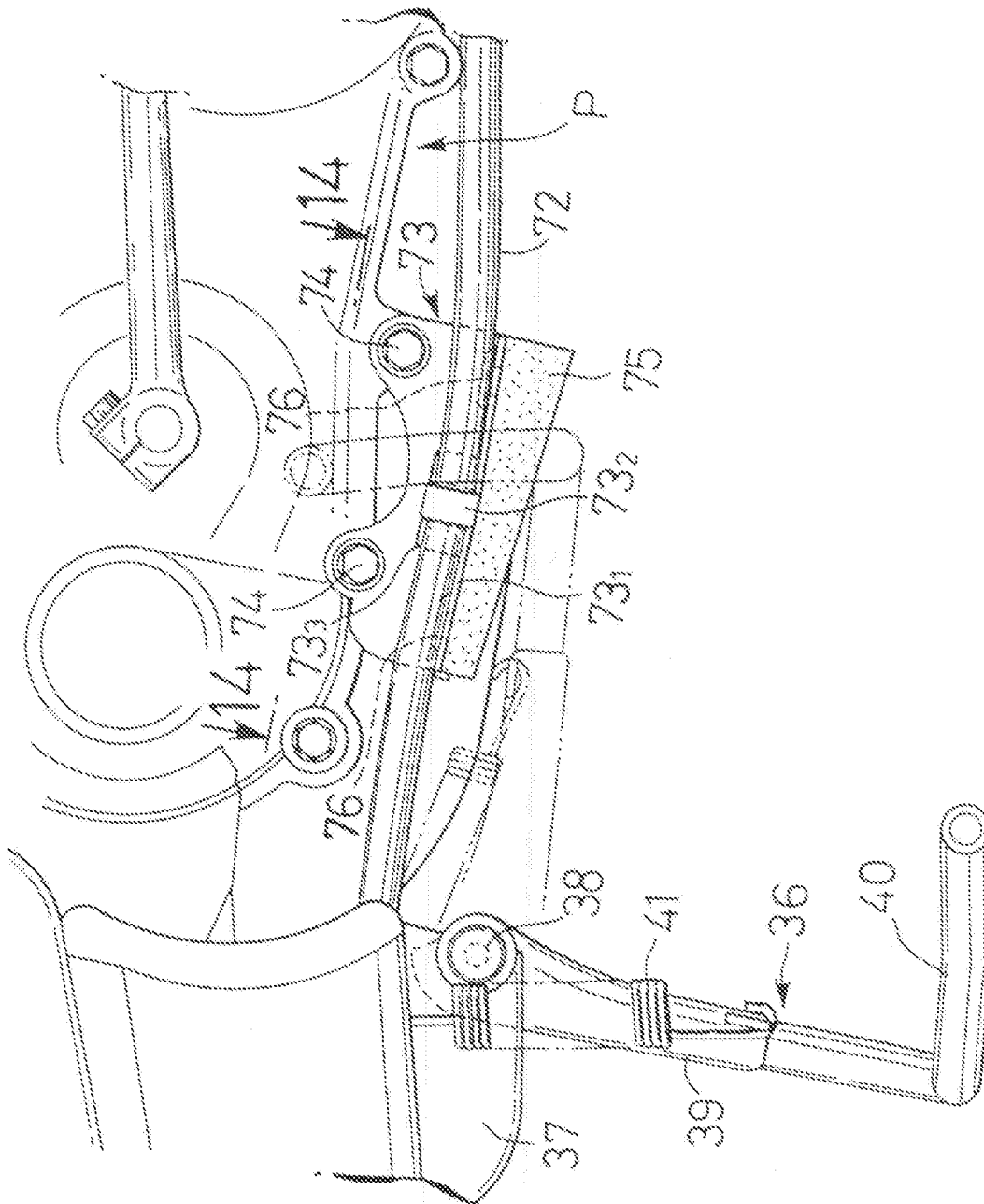
Original
 HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA
 (In persona e per gli altri)



Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

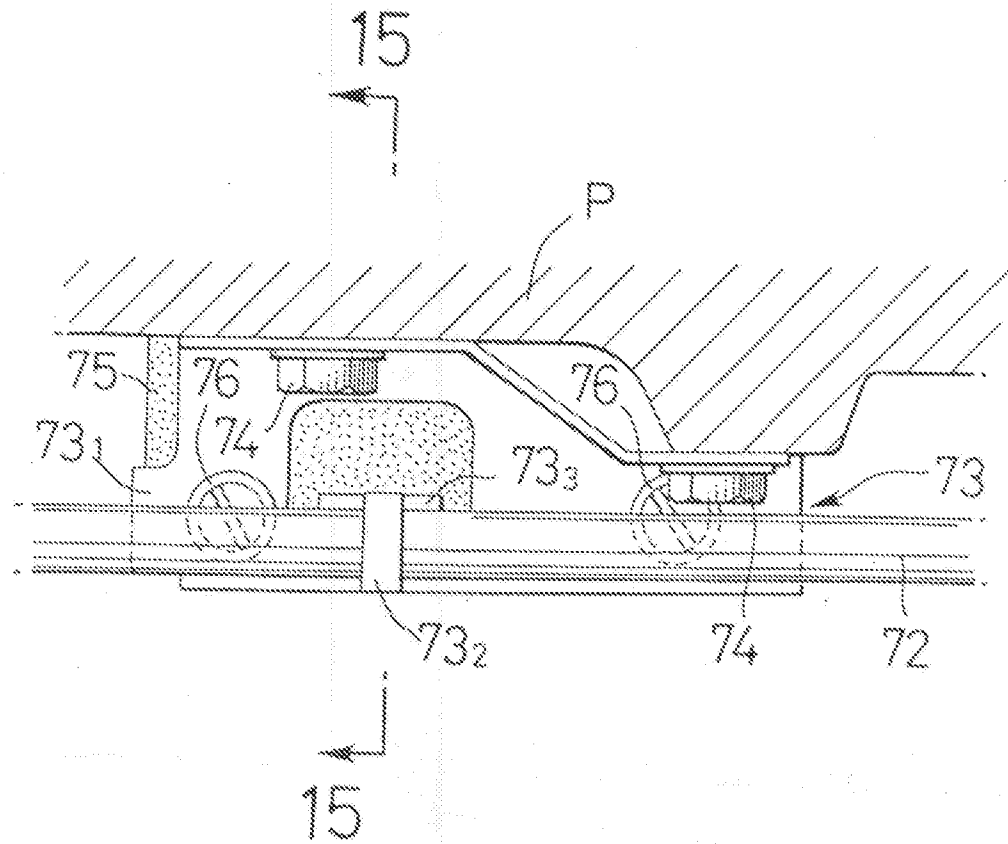
Ing. Angelo GERBINO
 N. 6/75 A/19/7 428
 (in proprio e per gli altri)





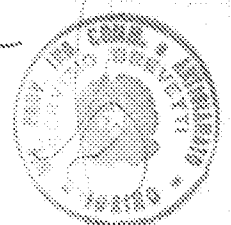
Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

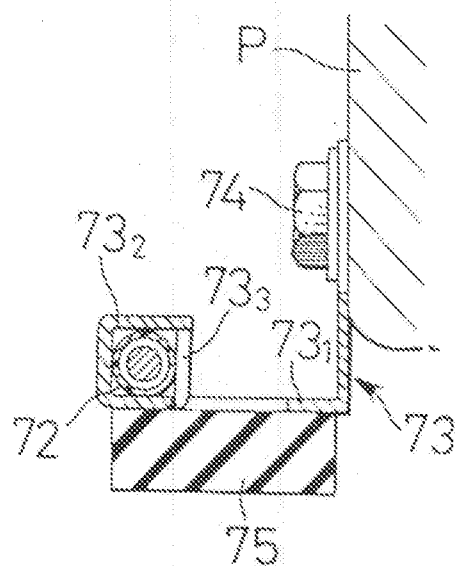
Angelo G. B. B. B.
 (in proprio e per gli altri)



Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

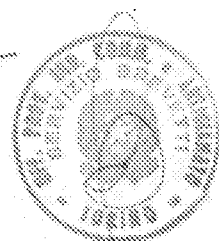
Angelo
(in proprio o per gli altri)

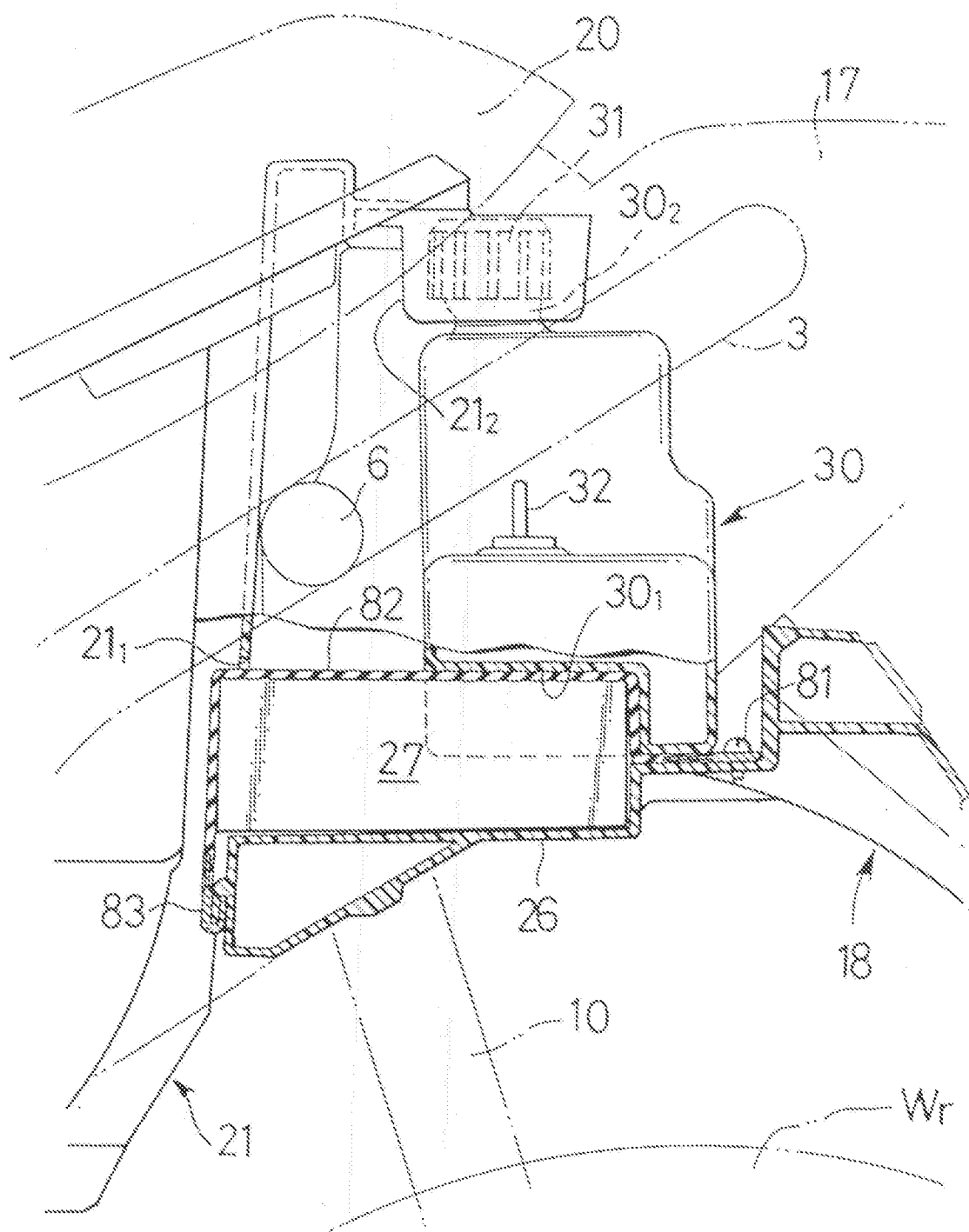




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

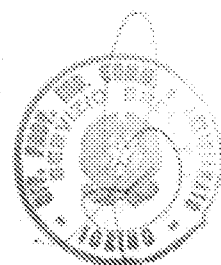
Handwritten signature
Ing. Antonio TOMINO
Ingegnere
In proprio e in società

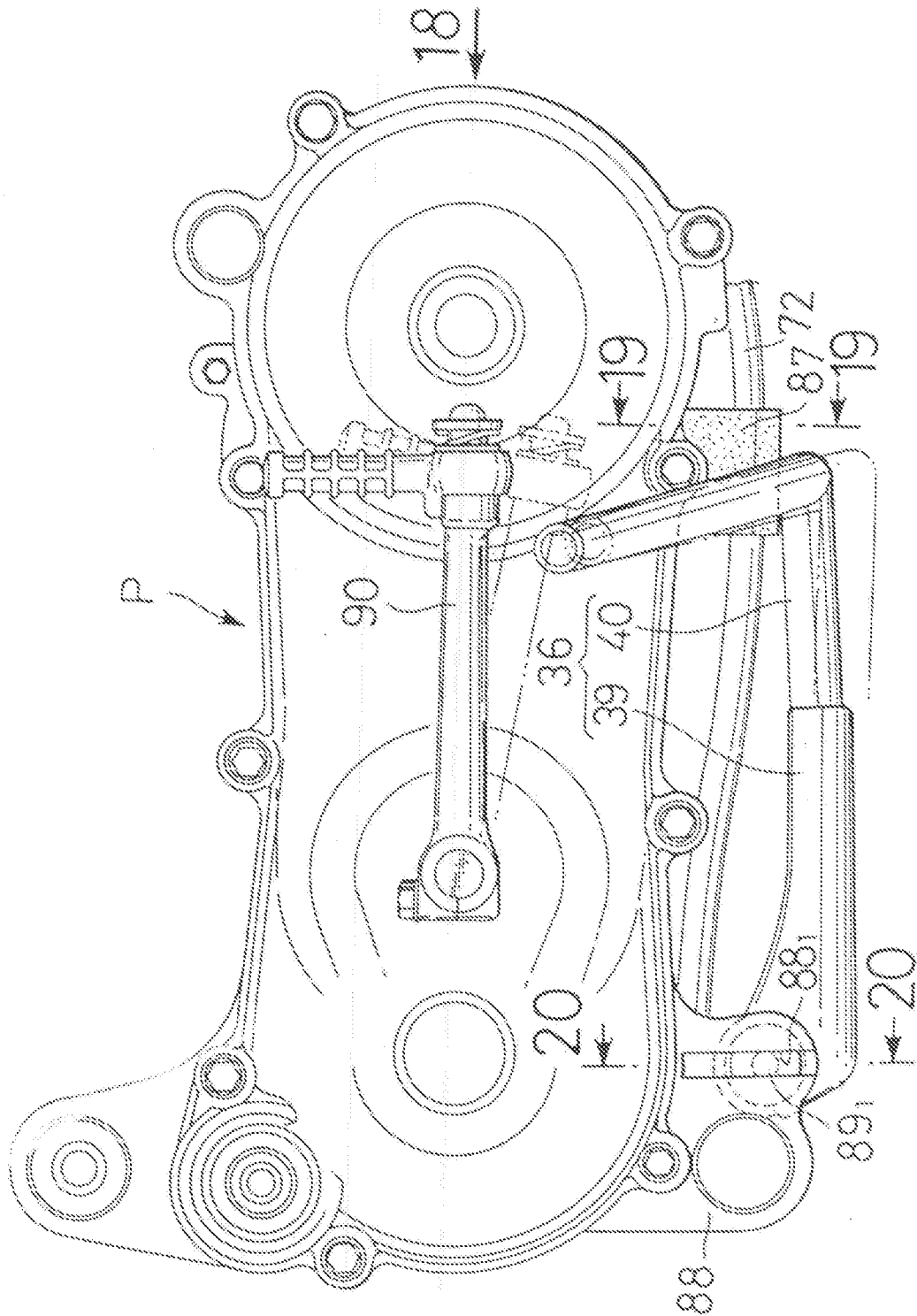




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

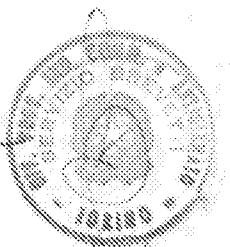
Ing. Angelo FERRINO
N. 12/12. APR. 1983
(in proprio e per gli altri)

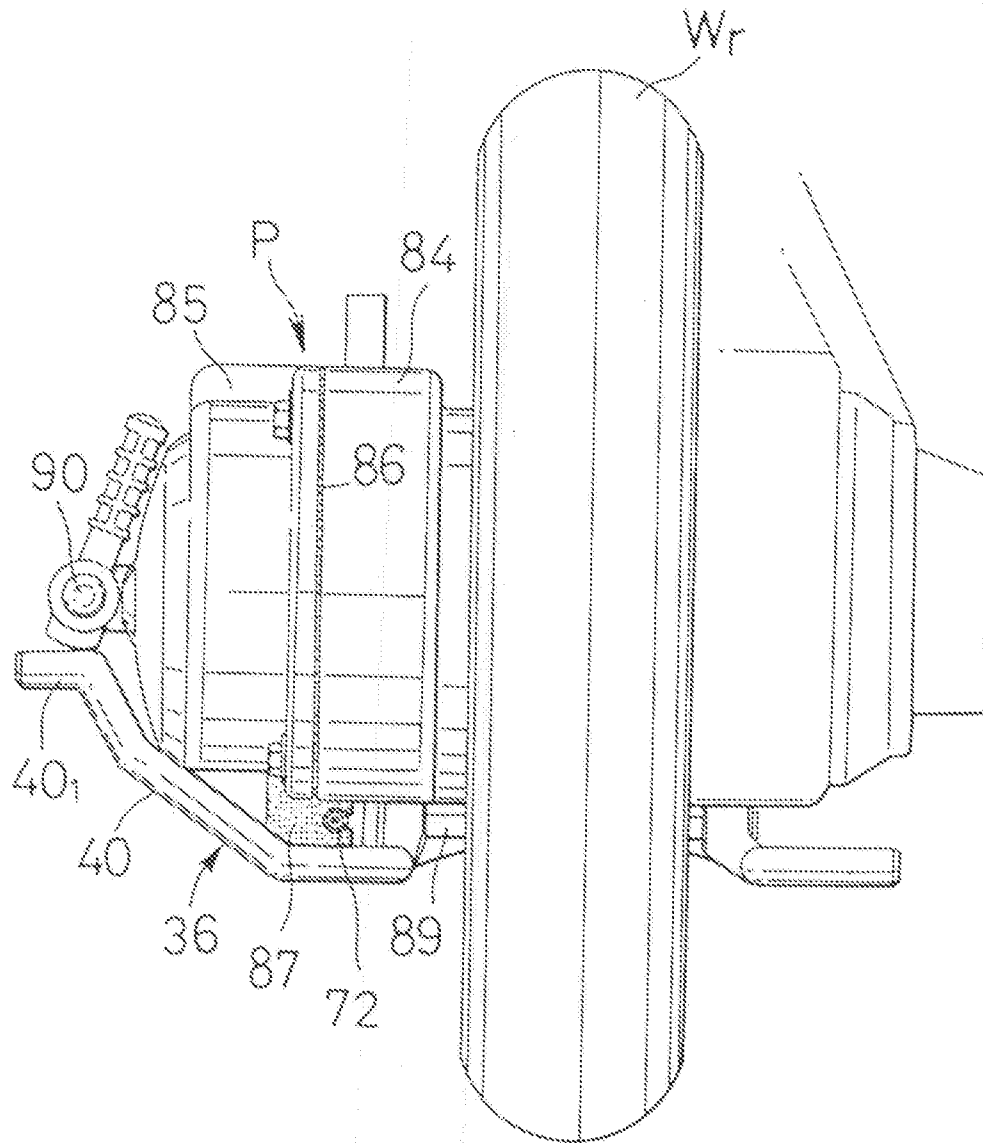




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

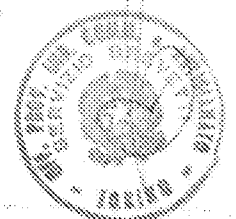
Handwritten signature
(in proprio e per gli altri)

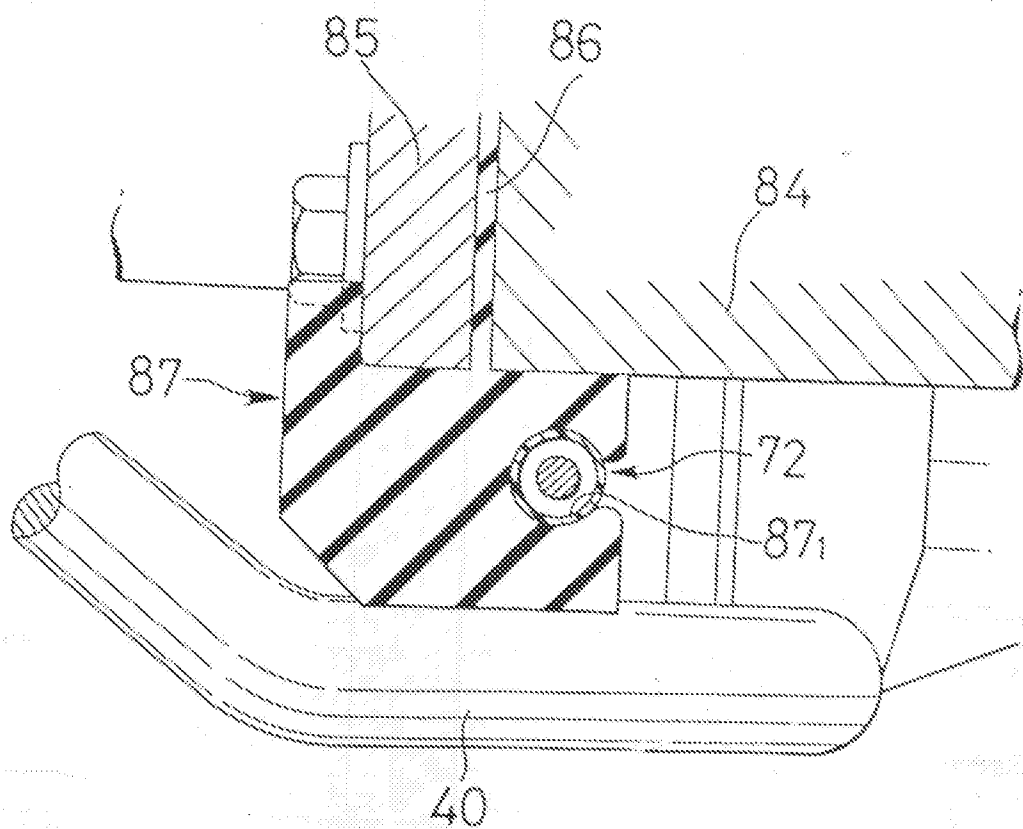




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

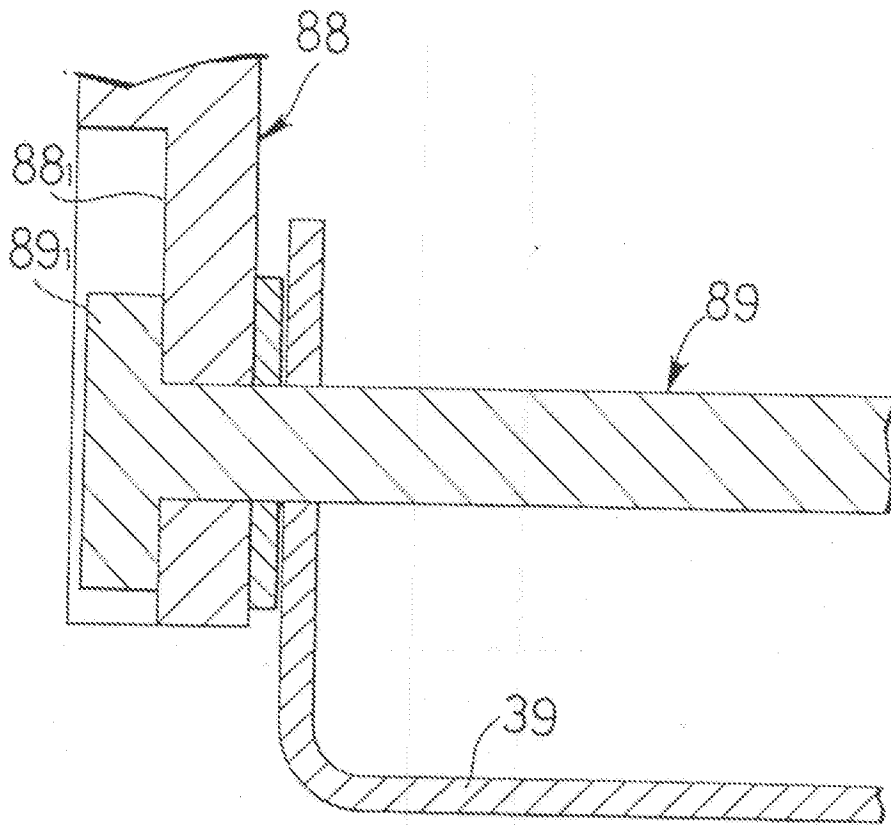
Angelo CRENO
 (in proprio o per gli altri)





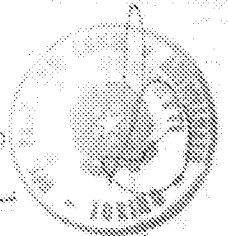
Per incarico di : HONDA EIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

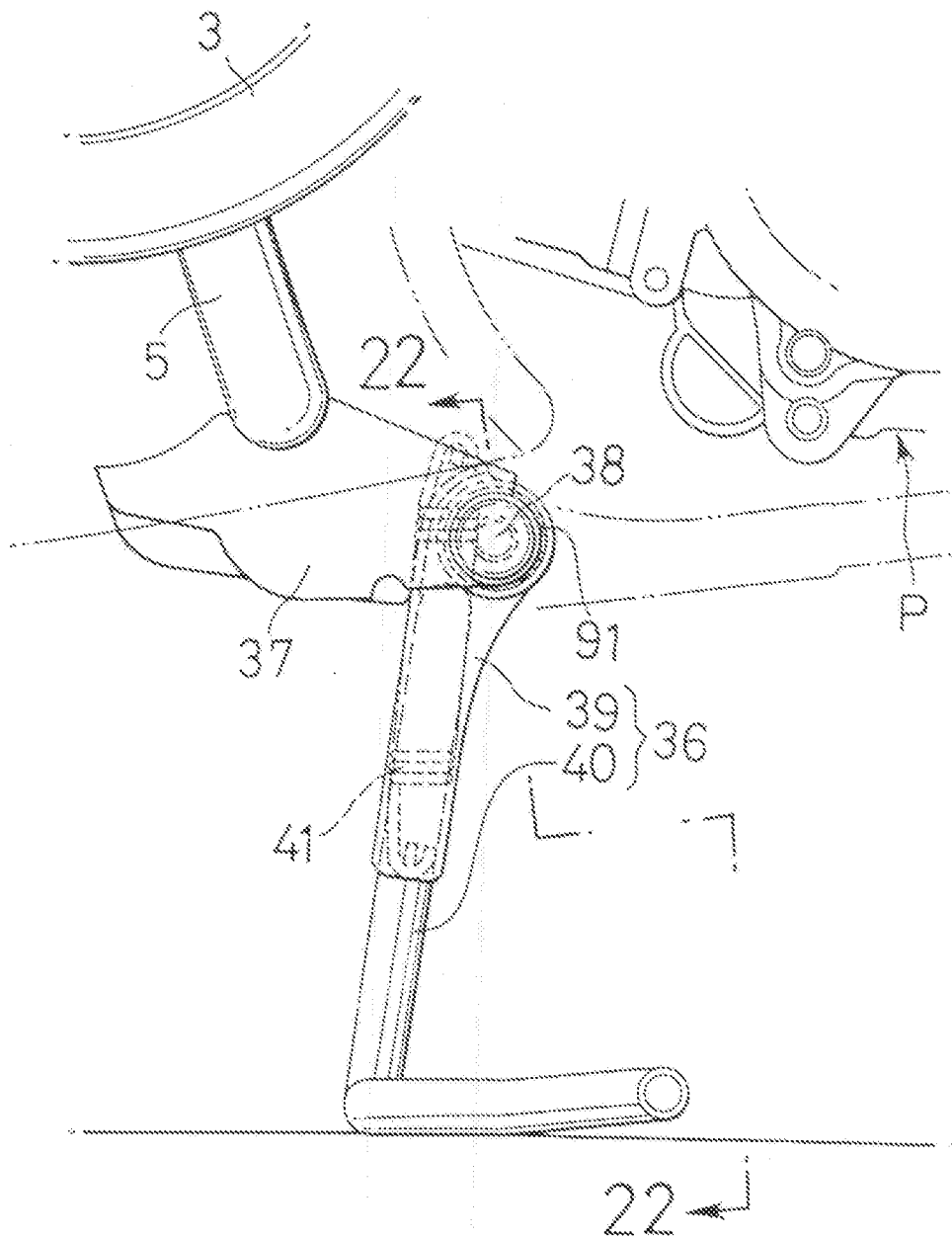


Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

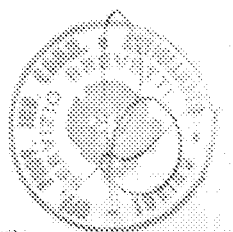
Ing. Angelo GERBINO
 01/01/88
 Ho prodotto e ho collaudato

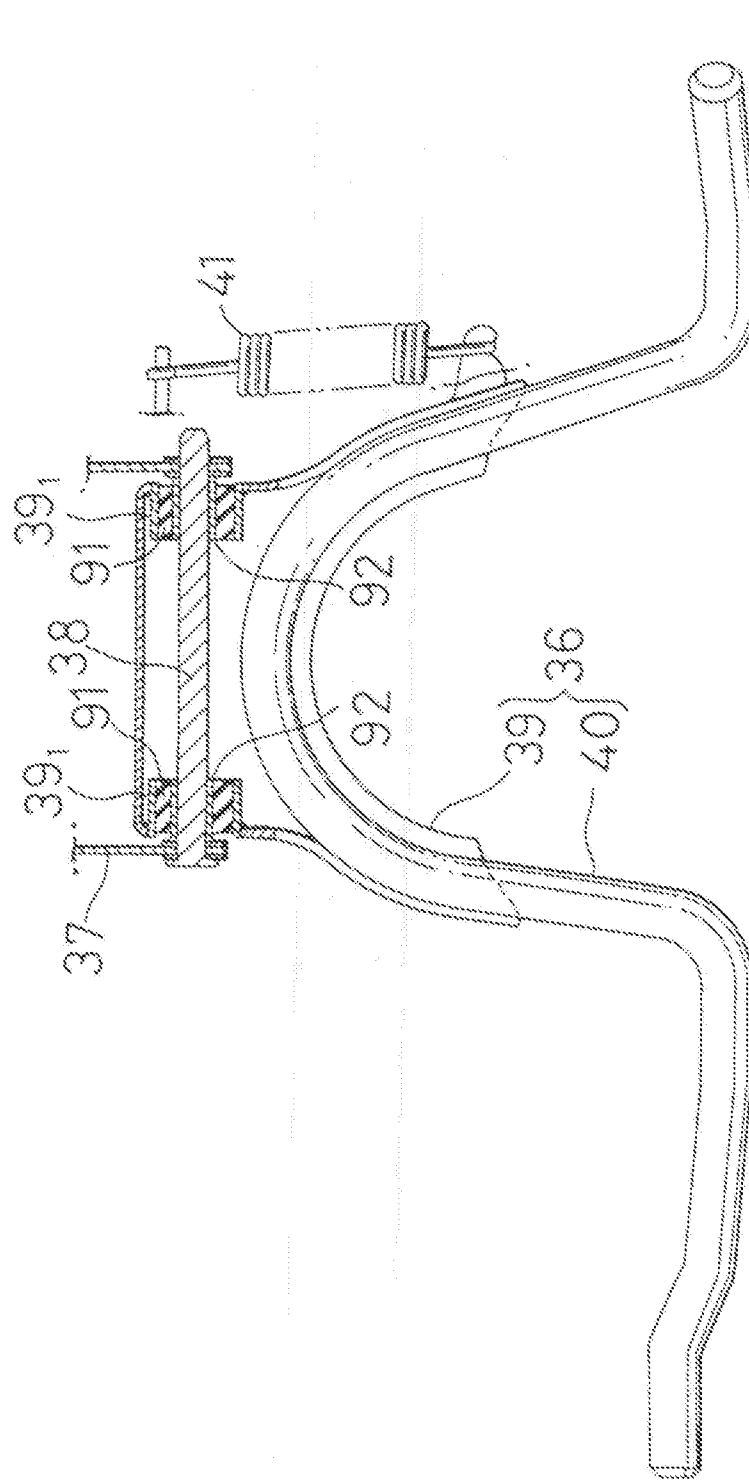




Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Angelo BINO
 per proprio conto e rischio





Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

