

19 ES 21 22	11 NUMERO 282267	10 Y
	22 FECHA DE PRESENTACION	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 MAR. 1985

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO 83 17352	32 FECHA 28-Octubre-1983	33 PAIS Francia	
--	-----------------------------	--------------------	--

47 FECHA DE PUBLICIDAD	61 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60R 1/06	
------------------------	---	--

54 TITULO DE LA INVENCIÓN "UN MODELO DE RETROVISORES EXTERIORES PARA VEHICULOS".	
---	--

71 SOLICITANTE (S) la compañía francesa: BRITAX (GECO) S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE 1 et 3 Route d'Hericy 77870 Vulaines sur Seine (Francia)
--

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (S)

74 REPRESENTANTE D. FRANCISCO GARCIA CABRERIZO	Ref.: O.G. 41.561/PP
---	----------------------

La presente invención es relativa a un sistema de construcción de retrovisores para vehículos.

Una de las causas de los precios de coste relativamente elevados de los retrovisores proviene del hecho de que existe un gran número de modelos, que difieren entre sí a la vez por su principio de construcción y por el vehículo al que están destinados.

Existen en efecto retrovisores de regulación manual directa, en el exterior del vehículo, y retrovisores regulables desde el interior del vehículo, pudiendo comprender los medios de regulación una palanca que atraviesa la pared del vehículo, o bien un mando por cables, o un motor eléctrico. Para cada carrocería de vehículos, los estilistas y los técnicos aerodinámicos pueden imponer posiciones y formas de cajetín diferentes, que tienen su influencia sobre la concepción y el trazado de los mecanismos.

Ocurre por consiguiente que los gastos de estudios y de utillajes resultan tan elevados que deben ser amortizados cada vez sobre un número relativamente limitado de ejemplares.

Hasta aquí, han podido obtenerse ahorros limitados utilizando para los diversos retrovisores piezas normalizadas tales como tornillos y tuercas, ejes, muelles, etc ..., pero se trata de piezas que no participan en el precio de coste sino en una pequeña proporción.

La presente invención tiene por objeto limitar las cargas que pesan sobre la construcción de los retrovisores - previendo una familia de retrovisores que presentan la mayor proporción posible (en valor) de piezas comunes, pudiendo tener a la vez modos de regulación diferentes, y pudiendo adap

tarse al mayor número posible de vehículos de tipos diferentes.

- Para alcanzar este objetivo, la presente invención proporciona un sistema de construcción de retrovisores exteriores para vehículos, pudiendo diferir estos retrovisores -
5. entre sí por sus medios de regulación y por los vehículos a los que estén destinados a adaptarse, pero comprendiendo un cierto número de piezas comunes a los diversos retrovisores, que presenta la particularidad de que las piezas comunes a -
10. los diversos retrovisores comprenden:
- una base destinada a ser fijada sobre el vehículo y comprendiendo una parte macho o hembra en forma de copa la esférica de eje vertical,
 - un soporte destinado a portar el cajetín del retrovisor y comprendiendo una parte hembra o macho, en forma de copela esférica de eje vertical, concebida para cooperar con la parte en forma de copela de la base para formar un pivote esférico,
 - medios elásticos capaces de apretar una contra -
20. otra las dos partes en forma de copela permitiendo al mismo tiempo un pivotamiento relativo de las mismas alrededor de un eje vertical y alrededor de un eje horizontal perpendicular al sentido de marcha del vehículo.
- La base y el soporte constituyen en cierto modo el
25. esqueleto articulado del retrovisor, y llevan los órganos exteriores: cajetín, espejo, escudo, y eventualmente órganos interiores de regulación, variando estos órganos exteriores e interiores según las exigencias impuestas por el constructor o el usuario.
30. Según modalidades preferidas:

- la parte hembra en forma de copela comprende, en el centro, un vástago axial dirigido hacia el centro de la esfera, y provisto de medios de retención, un muelle de compresión que actúa sobre la parte macho y la parte macho comprende una abertura oblonga cuya anchura permite el paso de dicho vástago y cuya longitud corresponde a la amplitud de dicho pivotamiento previsto alrededor de un eje horizontal perpendicular al sentido de marcha. Esta disposición tiene la ventaja de colocar los medios de apriete hacia el centro de la copela, de lo que se deriva una ganancia de espacio.

- la parte en forma de copela portada por la base es la parte hembra mientras que la parte correspondiente portada por el soporte es la parte macho. La disposición inversa es evidentemente posible, pero el peso de la parte hembra, eventualmente con un vástago axial es mayor que el de la parte macho, es pues ventajoso que sea solidaria de la base para limitar el efecto de las vibraciones.

- el soporte comprende un paso aproximadamente central destinado a permitir la instalación eventual de medios mecánicos o eléctricos de mando de la regulación del espejo en caso de que el mismo sea móvil con relación al cajetín, y/o de un cable de alimentación de un medio de desescarche. Tal paso disminuye el tamaño reduciendo lo menos posible la rigidez del soporte.

- el soporte comprende un collarin y medios para apretar cajetines de formas diversas contra dicho collarin con interposición de una pieza de adaptación cuyo espesor y sección corresponden al cajetín considerado y a la posición deseada de este cajetín con relación al vehículo. Esta pieza de adaptación tiene formas y dimensiones que dependen de las

exigencias impuestas al fabricante de retrovisores por sus -
 clientes. Se trata normalmente de una pieza de materia plás-
 tica moldeada, de formas simples y de coste relativamente po-
 co elevado.

5. - el soporte comprende en la periferia de la parte
 en copela salientes y/o entrantes calculados para cooperar -
 con entrantes o salientes de una pieza auxiliar, siendo cal-
 culados y dispuestos estos salientes o entrantes para inmobi-
 lizar al cajetín en su posición normal y para permitir el --
 10. abatimiento del retrovisor bajo el efecto de un choque y su
 vuelta ulterior a la posición normal definida por la coopera-
 ción de dichos salientes o entrantes. Las reglas de seguri-
 dad imponen que el retrovisor se abata contra la carrocería -
 bajo el efecto de un choque, por pivotamiento alrededor de -
 15. un eje vertical. Una exigencia normal de la clientela es que,
 exceptuando el caso de un retrovisor de regulación manual --
 por el exterior, el retrovisor vuelva seguidamente a su pun-
 to de regulación inicial. El soporte es pues provisto de sa-
 lientes o entrantes que no sirven en ausencia de una pieza -
 20. auxiliar, la cual no es colocada sobre los retrovisores más
 simples. Con preferencia dichos salientes y entrantes son --
 dispuestos de tal modo que aparte de la posición normal, pue-
 dan inmovilizar al cajetín en por lo menos otra posición por
 ejemplo para el lavado.
25. - dichos salientes y entrantes son previstos sobre
 caras horizontales frente al soporte y a la pieza auxiliar y
 son dirigidos verticalmente de modo que los medios elásticos
 que aprietan las partes en forma de copelas esféricas una --
 contra la otra mantengan también elásticamente a dichos sa-
 30. lientes y entrantes en posición de cooperación.

- en caso de regulación por una palanca que atraviesa la pared del vehículo, esta palanca se prolonga por una pieza aproximadamente en forma de copela esférica que viene a cooperar con dicha parte en forma de copela del soporte, y que lleva entrantes o salientes dispuestos para cooperar con los del soporte, constituyendo así dicha pieza auxiliar. En tal caso, la palanca de mando atraviesa la pared a través de una lumbrera en la que puede desplazarse. Bajo el efecto de un choque, alcanza el borde de la lumbrera, lo que la detiene, pero el sistema de salientes y entrantes, permite, de un modo simple, la continuación del movimiento del retrovisor.

- en caso de que la regulación se haga por desplazamiento del espejo, dicha pieza auxiliar está constituida por una platina fija, que se hace solidaria de la base.

- en este último caso, es ventajoso prever que la platina comprende un saliente, o entrante, que puede ocupar varias posiciones distintas correspondientes al montaje a derecha o a izquierda y/o a coches de conducción a derecha o a izquierda. Basta así con un solo modelo de platina.

Se expondrá ahora la invención con más detalle con ayuda de ejemplos prácticos ilustrados en los dibujos entre los cuales:

- la figura 1 es una vista de conjunto en alzado y corte parcial de un retrovisor según la invención, de mando eléctrico;

- la figura 2 es una vista en planta y corte parcial del mismo retrovisor;

- la figura 3 es una vista en corte vertical parcial mostrando la ensambladura de la base y del soporte de

un retrovisor de regulación manual por el exterior;

- la figura 4 es una vista desde abajo de la parte de la base que corresponde a la figura 3;

5. - la figura 5 es una vista desde arriba de la parte del soporte que corresponde a la figura 3;

- la figura 6 es una vista en corte vertical análoga a la figura 3, en el caso de un retrovisor de regulación por palanca;

10. - la figura 7 es una vista en corte vertical análoga a la figura 3, en el caso de un retrovisor de regulación a distancia por desplazamiento del espejo solo;

- la figura 8 es una vista desde abajo de la platina correspondiente a la figura 7.

15. Si se remite a las figuras 1 y 2, la referencia 1 designa, en corte en la figura 1, la parte de la carrocería del vehículo sobre la que viene a fijarse el retrovisor. La base 2 está provista de cañones 3 para su fijación sobre la carrocería por tornillos no representados.

20. La base lleva una copela hemisférica hembra 4, en la que penetra una copela hemisférica macho 5 portada por el soporte 6. Este soporte comprende también un vástago 7, hueco, que sobresale sobre un collarin 8. Sobre el vástago 7 se enfilan sucesivamente una pieza de adaptación 9, que viene a apoyarse sobre el collarin 8, una parte de apoyo 10 del cajetín 11 del retrovisor, una parte de apoyo 12 del soporte 13 del motor eléctrico 14 de regulación del espejo 15, una arandela de caucho 16 y una arandela de apriete 17, que se apoya sobre el vástago 7. Si no se ha previsto motor de regulación, siendo el espejo, ya sea fijo, o bien montado en pivote y regulable por cables o varillaje, un soporte análogo al sopor-

25.

30.

te 13 porta ventajosamente el espejo, eventualmente con su pivote, y comprende una parte de apoyo 10 en conexión "directa" con el soporte 6, es decir independientemente del cuerpo del cajetín 11. El cajetín puede ser así más flexible sin --
 5. riesgo de vibraciones.

Un escudo 18 recubre la unión entre la base 2 y la carrocería 1, está unido al cajetín 11 por una manga de caucho flexible 19, que se supone retirada en su parte central para mostrar las copelas 4 y 5.

10. Si se remite ahora a las figuras 3 a 5, se constata que, en la base 2, la copela hemisférica 4 es portada por una parte 20 en forma de placa horizontal, que la rodea, y que presenta en su cara inferior cuatro agujeros ciegos 21 - cuya utilidad se verá más adelante. Sobre la parte central de la copela 4 sobresale hacia abajo un vástago cilíndrico 22, dirigido hacia el centro de curvatura, y que está provisto de dos aletas longitudinales 23.

Las figuras 3 y 5 muestran que la copela hemisférica macho 5 es portada por una parte 24 del soporte 6. Esta parte 23 tiene una cara superior plana y horizontal, y rodea a la copela 5. Unas muescas (o entrantes) centrales 25 y laterales 25a están previstas sobre el borde de la parte 24, formando los flancos de estas muescas un ángulo de aproximadamente 45° con el borde de la parte 24. Sobre la cara inferior de la parte 24, se ha previsto igualmente unos salientes centrales 26 y laterales 26a dirigidos hacia abajo, y de flancos oblicuos. Se verá en seguida el papel desempeñado --
 20. por estas muescas y salientes.

La unión entre las dos copelas 4 y 5 es asegurada del siguiente modo: la copela 5 comprende en su región cen--
 30.

tral una lumbrera alargada 27, por la que puede enfilarse esta copela sobre el vástago 22 hasta venir a apoyarse contra la copela 4.

5. Un rebajo circular 28 está previsto en la base del vástago 22. Su diámetro es igual a la dimensión menor que la lumbrera 27.

10. Sobre el vástago 22 se enfila una pieza 29 llamada semi-rótula, que viene a apoyarse sobre la cara de la copela 5 que es opuesta a la copela 4. La semi-rótula presenta dos hendiduras en las que penetran las aletas 23, lo que la inmoviliza en rotación. Sobre el vástago 22 se enfila seguidamente un muelle de compresión 30, que viene a apoyarse de una parte sobre la semi-rótula 29 y de otra parte sobre una arandela de apoyo 31, inmovilizada sobre el vástago 22 por 15. medios no representados.

20. La figura 5 muestra también que el canal 32, que atraviesa el vástago 7 del soporte, se prolonga hacia la base y el interior del vehículo por una parte desviada 33. Esto permite, en caso de que el canal sirva de paso de cables, que estos cables no vengán a apoyarse sobre el vástago 22 de la base.

25. La disposición de las figuras 3 a 5 constituye la versión más simple del retrovisor, de regulación manual desde el exterior. Se puede constatar que el pivotamiento alrededor de un eje horizontal del cajetín, fijado al soporte 7 es limitado por la longitud de la lumbrera 27, pero que el pivotamiento alrededor del eje vertical no es limitado más que por los momentos en que las piezas 4 y 5 se disponen a tope una sobre la otra, es decir que puede rebasar ampliamente los 180º cuando las piezas 4 y 5 tienen las formas repre- 30.

sentadas.

La figura 6 es relativa a una versión un poco más perfeccionada, en la que la regulación es efectuada por medio de una palanca cuyo vástago penetra en el interior del vehículo por una lumbrera que atraviesa la carrocería.

Esta palanca 40 lleva una pieza 41 en forma de copela hemisférica macho, que viene a intercalarse entre la semi-rótula 29 y la cara de la copela 5 que está opuesta a la copela 4. Esta pieza 41 está unida a la palanca por una parte 42 cuya cara superior presenta espolones que delimitan una muesca 43, de flancos oblicuos, que vienen a cooperar con el saliente central 26 portado por la parte 24 del soporte 6, que se ha descrito un poco más arriba.

El funcionamiento es el siguiente: mientras la palanca 40 pueda desplazarse sin alcanzar los límites de la lumbrera por la que atraviesa la carrocería, arrastra en sus movimientos al soporte 6, gracias a la cooperación de las muescas 43 con los salientes 26. Cuando se produce un choque horizontal sobre el cajetín, la palanca alcanza el borde de la lumbrera en la carrocería, que la detiene. El movimiento del cajetín prosigue ejerciéndose sobre los flancos oblicuos de los salientes y muescas 26, 43, lo que baja la pieza 41 en oposición al muelle 30, hasta separar la palanca 40 del soporte 6.

El soporte 6 puede girar entonces hasta colocar el cajetín a lo largo de la carrocería. En el curso de la rotación, un saliente lateral 26a viene a caer en la muesca 43, lo que corresponde a una inmovilización provisional en una posición abatida, para el lavado por ejemplo.

Las figuras 7 y 8 son relativas a variantes toda-

vía más perfeccionadas del retrovisor, en las que la regulación se hace por desplazamiento del espejo con relación al cajetín, ya sea con ayuda de un motor eléctrico, como en el caso de las figuras 1 y 2, sea con ayuda de cables de mando, o bien incluso, eventualmente con ayuda de un varillaje.

En este caso el cajetín 11, y por consiguiente su soporte 6 permanecen en una posición fija con relación a la carrocería y a la base 2, excepto en el caso de un choque, en que el cajetín ha de poder abatirse a lo largo de la carrocería y poder ser restituido a su posición inicial después del choque.

Esto se obtiene con ayuda de una pieza adicional 50, llamada platina, que tiene la forma de una placa horizontal fijada sobre la base 2 por tornillos 51 y espolones 52 que penetran en los agujeros correspondientes 21 de la base (cf. fig. 3-4). Para una mejor fijación, la platina 50 comprende una parte en forma de anillo 53 que rodea a la capela 4 de la base. Sobre su cara inferior, la platina lleva seis tetones 54 de flancos verticales, sobre los que viene a fijarse a presión un muelle 55, que tiene la forma general de una U con un saliente central 56 hacia el exterior. La forma y la posición de los tetones 54 y del muelle 55 son tales que el saliente 56 penetra en una de las muescas 25, 25a del soporte 6 (fig. 5) para inmovilizarlo. En posición normal, el saliente 56 penetra en el saliente central 25. Bajo el efecto de un choque, el saliente 56 se retira de la muesca 25, por deformación del muelle 55, lo que libera el soporte 6 y el cajetín, que pueden girar entonces alrededor del eje vertical. La posición donde el saliente 56 coopera con una muesca lateral 25a corresponde a la inmovilización del retro

visor a lo largo de la carrocería, por ejemplo para el lavado.

La disposición de los seis tetones 54, de los que dos solamente son usados simultáneamente, corresponde a la preocupación siguiente; según que el retrovisor esté o no en el mismo lado que el conductor, y que la conducción sea a derecha o a izquierda, puede haber cuatro posiciones posibles del soporte con relación a la base, con ángulos medios usuales con relación al eje de simetría de la misma de 17° aproximadamente para un retrovisor colocado en el lado del conductor y de $29^{\circ}30'$ aproximadamente para un retrovisor colocado en el otro lado. El ajuste alrededor de estos valores medios depende de la configuración a la vez del coche y del conductor. La posición de los tetones 54 es prevista para permitir, con una platina 50 única y un muelle 55 único, que se coloca en su sitio en el momento del montaje, realizar las cuatro posiciones angulares posibles, como puede comprenderse examinando la figura 8.

Como se puede constatar, el sistema según la invención permite obtener un gran número de retrovisores con una gran proporción de piezas comunes; la base, el soporte y sus medios de enlace son comunes a todos los modelos, la pieza 41 es común a todos los modelos a gobernar por palanca, la platina 50 es común a todos los modelos de mando a distancia, el soporte de motor 13 es común a todos los modelos con motor. Es pues posible alcanzar series más largas con una gran simplificación del utillaje.

N O T A

El Modelo de Utilidad que se solicita por veinte años para España, de acuerdo con la vigente legislación, de-

berá recaer sobre: "UN MODELO DE RETROVISORES EXTERIORES PARA VEHICULOS", con Prioridad de la solicitud de Patente en Francia núm. 83 17352 de fecha 28 de Octubre de 1983, según las características esenciales de las siguientes:

5.

10.

15.

20.

25.

30.



REIVINDICACIONES

1.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehí-
culos, pudiendo diferir estos retrovisores entre sí por sus
medios de regulación y por los vehículos a los que están des-
5. tinados a adaptarse, pero comprendiendo un cierto número de
piezas comunes a los diversos retrovisores, caracterizado --
porque las piezas comunes a los diversos retrovisores com-
prenden:

- una base (2) destinada a fijarse sobre el vehícu-
10. lo y comprendiendo una parte (4) macho o hembra en forma de
copela esférica de eje vertical,

- un soporte (6) destinado a portar el cajetín del
retrovisor y comprendiendo una parte (5) hembra o macho, en
forma de copela esférica de eje vertical, concebida para cóo-
15. perar con la parte en forma de copela de la base para formar
un pivote esférico,

- medios elásticos (30) capaces de apretar una con-
tra otra las dos partes en forma de copela permitiendo al --
mismo tiempo un pivotamiento relativo de las mismas alrede-
20. dor de un eje vertical y alrededor de un eje horizontal per-
pendicular al sentido de marcha del vehículo.

2.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehí-
culos, según la reivindicación 1, caracterizado porque la --
parte hembra en forma de copela comprende, en el centro, un
25. vástago axial (22) dirigido hacia el centro de la esfera, y
provisto de medios de retención (31), un muelle de compre-
sión (30) que actúa sobre la parte macho, y porque la parte
macho comprende una abertura oblonga (27) cuya anchura permi-
te el paso de dicho vástago y cuya longitud corresponde a la
30. amplitud de dicho pivotamiento previsto alrededor de un eje

horizontal perpendicular al sentido de marcha.

3.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehí-
culos, según la reivindicación 1 ó 2, caracterizado porque -
la parte en forma de copela portada por la base (2) es la --
5. parte hembra (4) mientras que la parte correspondiente porta
da por el soporte (6) es la parte macho (5).

4.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehí-
culos, según una de las reivindicaciones 1 a 3, caracteriza-
do porque el soporte comprende un paso aproximadamente cen-
10. tral (32) destinado a permitir la instalación eventual de me-
dios mecánicos o eléctricos de mando de la regulación del es-
pejo (15) en caso de que el mismo sea móvil con relación al
cajetín, y/o de un cable de alimentación de un medio de - -
desescarche.

5.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehí-
culos, según una de las reivindicaciones 1 a 4, caracteriza-
do porque el soporte comprende un collarín (8) y medios (16,
17) para apretar cajetines de formas diversas contra dicho -
collarín con interposición de una pieza de adaptación (9) cu-
20. yo espesor y sección corresponden al cajetín considerado y a
la posición deseada de este cajetín con relación al vehículo.

6.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehí-
culos, según una de las reivindicaciones 1 a 5, caracteriza-
do porque el soporte comprende en la periferia de la parte -
25. en copela unos salientes y/o entrantes (25, 25a, 26, 26a) --
calculados para cooperar con entrantes o salientes de una --
pieza auxiliar, siendo calculados y dispuestos estos salien-
tes y entrantes (43, 56) para inmovilizar al cajetín en su -
posición normal y para permitir el abatimiento del retrovi-
30. sor bajo el efecto de un choque y su vuelta ulterior a la po

sición normal definida por la cooperación de dichos salientes o entrantes.

5. 7.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehículos, según la reivindicación 6, caracterizado porque dichos salientes y entrantes (25, 25a; 26, 26a, 43, 56) están dispuestos de tal modo que además de la posición normal, pueden inmovilizar al cajetín en por lo menos otra posición, -- por ejemplo para el lavado.

10. 8.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehículos, según la reivindicación 6 ó 7, caracterizado porque dichos salientes y entrantes (26, 26a, 43) están previstos sobre caras horizontales frente al soporte y de dicha pieza auxiliar y están dirigidos verticalmente, de modo que los medios elásticos (30) que aprietan las partes en forma de copelas esféricas una contra otra mantengan también elásticamente a dichos salientes y entrantes en posición de cooperación.

20. 9.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehículos, según la reivindicación 7, caracterizado porque, en caso de regulación por una palanca (10) que atraviesa la pared del vehículo, esta palanca se prolonga por una pieza (41) aproximadamente en forma de copela esférica que viene a cooperar con dicha parte (5) en forma de copela del soporte, y que lleva entrantes (43) o salientes dispuestos para cooperar con los del soporte, constituyendo así dicha pieza auxiliar.

25. 10.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehículos, según la reivindicación 6 ó 7, caracterizado porque, en caso de que se efectúe la regulación por desplazamiento del espejo, dicha pieza auxiliar está constituida por

30. una platina fija (50) que se hace solidaria de la base.

11.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehículos, según la reivindicación 10, caracterizado porque la platina (50) comprende un saliente (56), o entrante, que puede ocupar varias posiciones distintas correspondientes al --
 5. montaje a derecha o a izquierda y/o a coches de conducción a derecha o a izquierda.

12.- Un modelo de retrovisores exteriores para vehículos, según una de las reivindicaciones 1 a 11, caracterizado porque el espejo (15), y eventualmente su motor de regulación (14) o su pivote, son montados sobre un soporte (13) que comprende una parte de apoyo (10) en unión directa con el soporte (6), es decir independientemente del cuerpo del cajetín (11).
 10.

13.- "UN MODELO DE RETROVISORES EXTERIORES PARA VEHÍCULOS".
 15.

Según queda sustancialmente descrito en la presente Memoria que consta de dieciseis hojas, escritas a máquina por una sola cara y acompañada de dibujos.

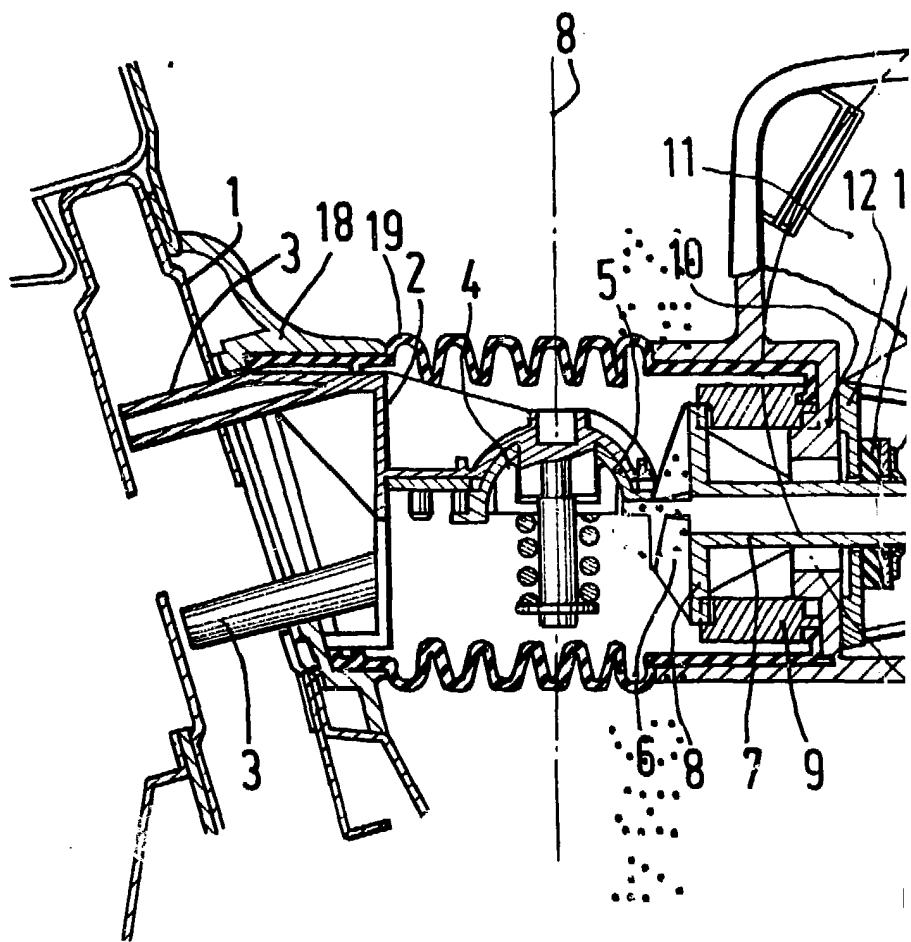
Madrid, 25 OCT. 1984

BRITAX (GECO) S.A.

P.P.



20.



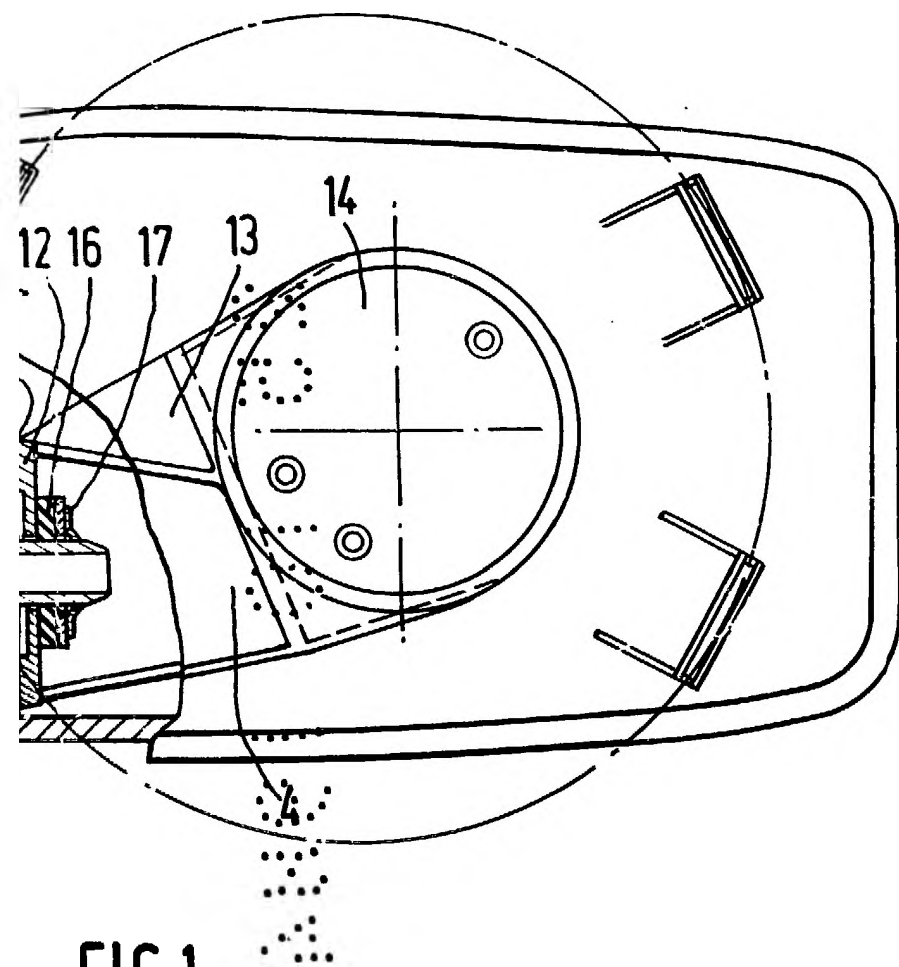


FIG.1

Madrid, 25 OCT. 1984

P.P. *[Signature]*



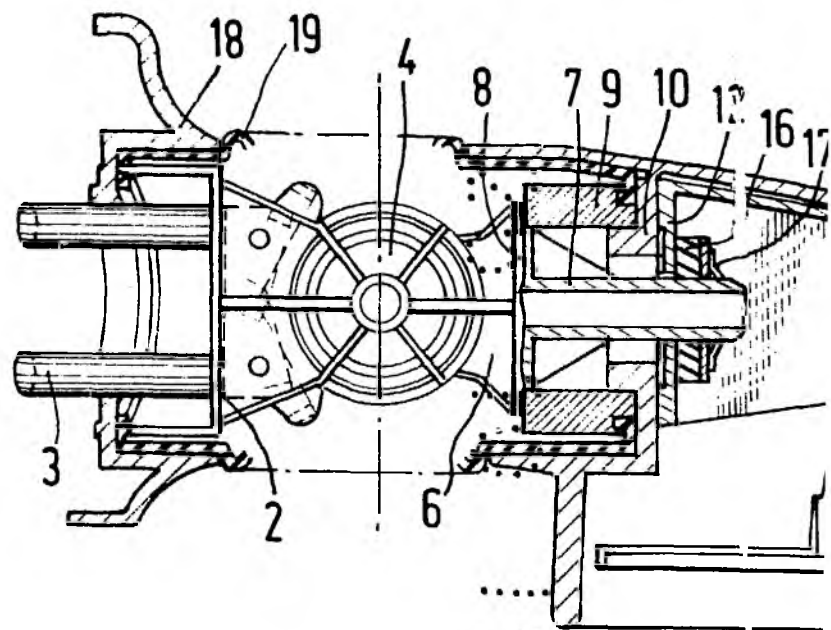
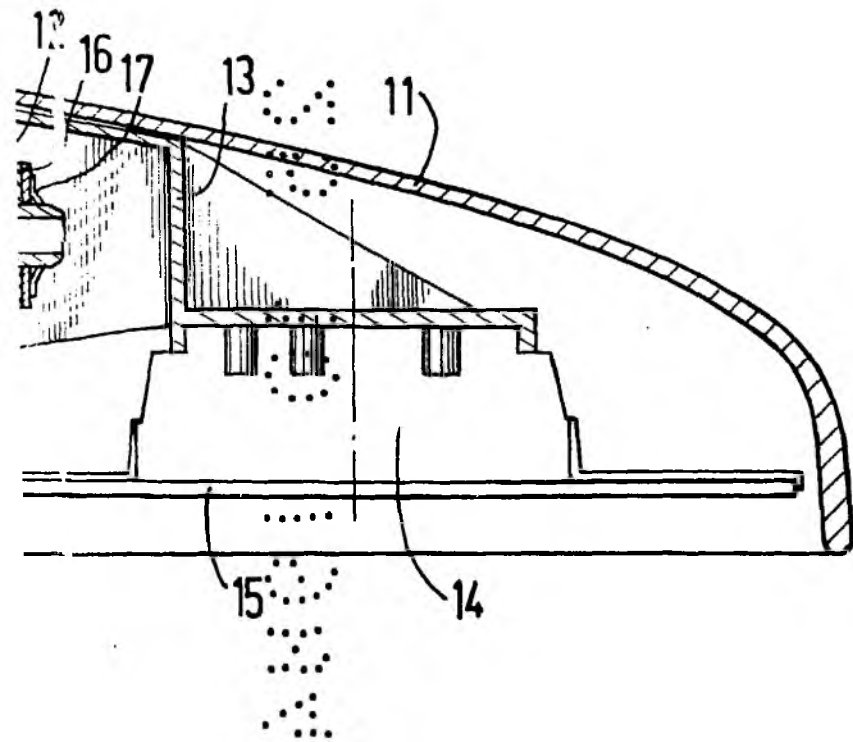


FIG.2



Madrid, 25 OCT. 1984

P.P.

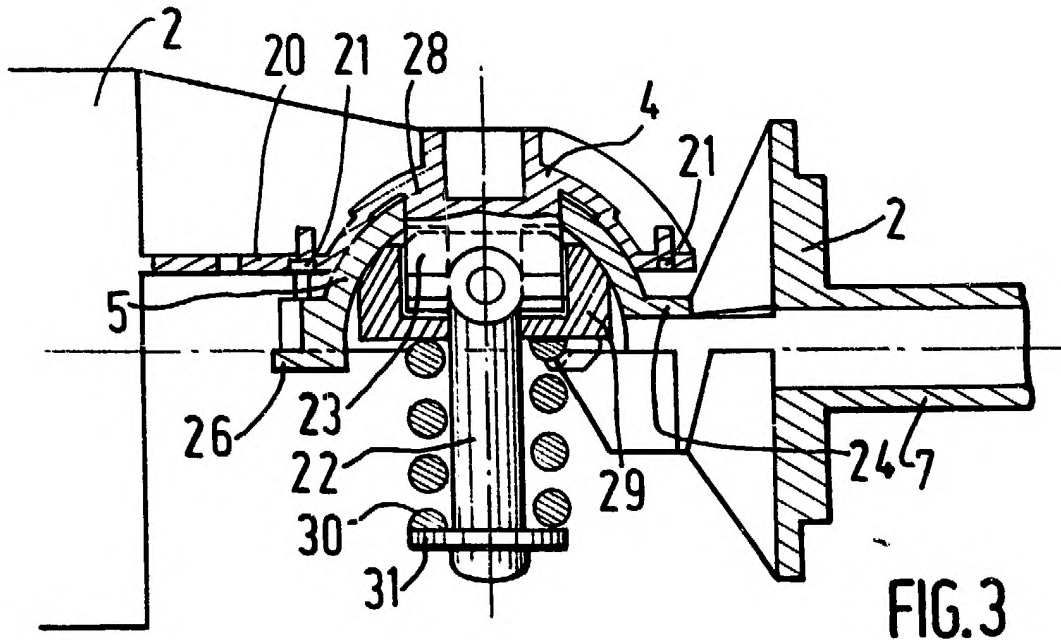


FIG. 3

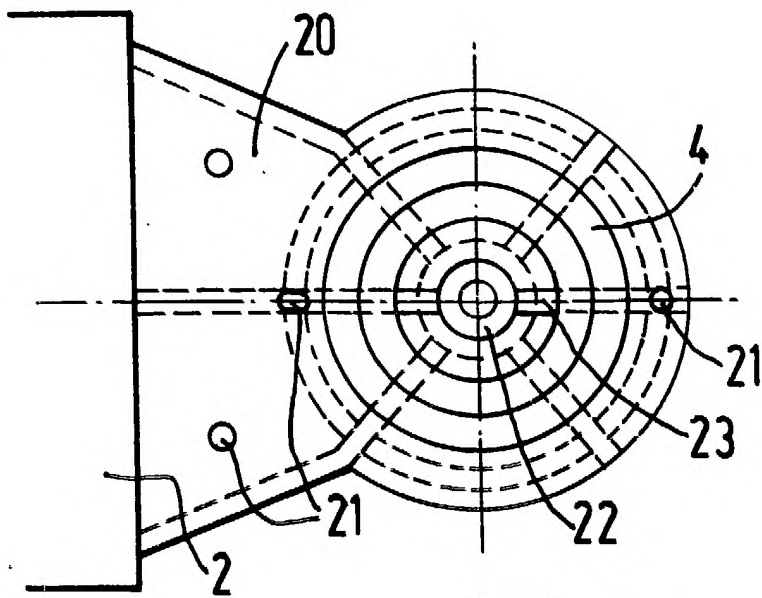


FIG. 4

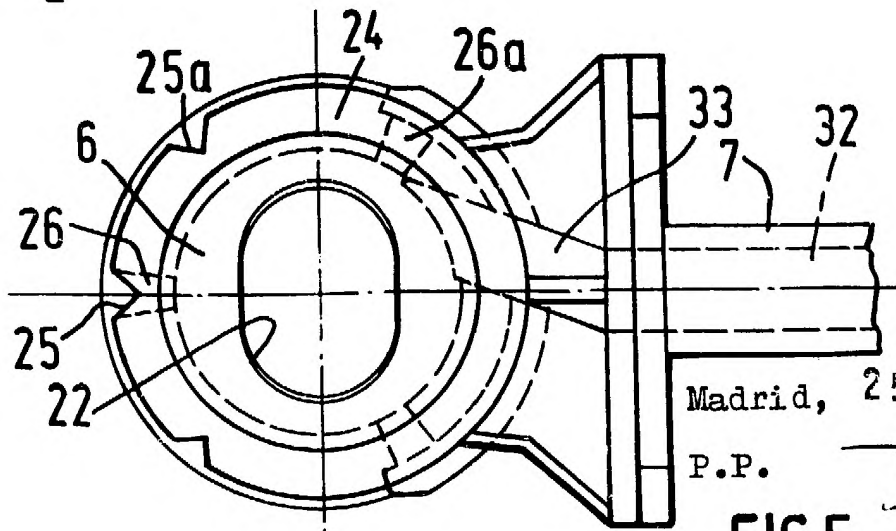


FIG. 5

Madrid, 25 OCT. 1984

P.P.

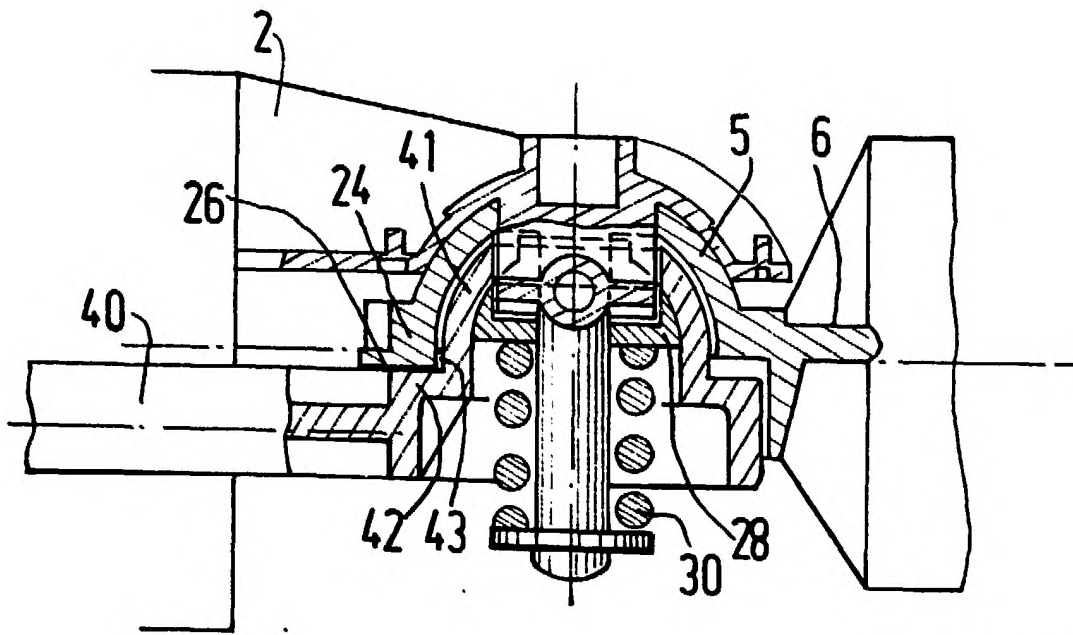


FIG. 6

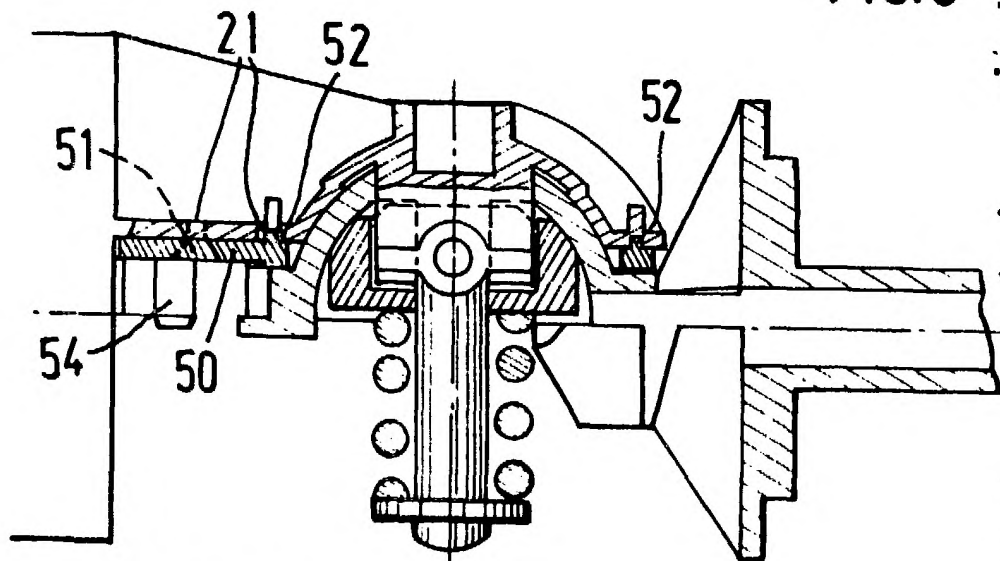
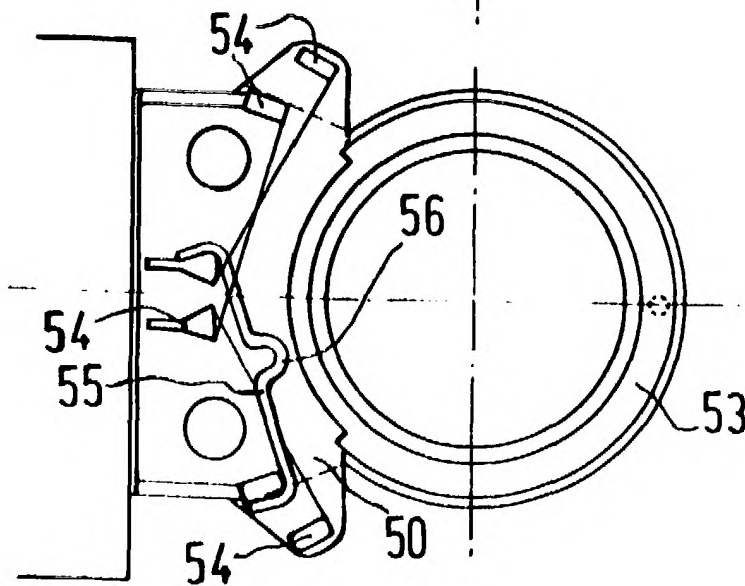


FIG. 7



Madrid, 25 OCT. 1984

P.P.

FIG. 8