

19 ES 21 22	11 NUMERO 295197	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION 24.Junio.1986	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 NOV. 1986

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
------------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL <i>B60R 21/06</i>
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"DISPOSITIVO DE COMPARTIMENTACION TRANSVERSAL DEL HABITACULO DE UN VEHICULO AUTOMOVIL"

71 SOLICITANTE (S)

D. Georges VANDAMME

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

21 rue de l'Espérance, 59100 ROUBAIX (Nord/Francia)

72 INVENTOR (ES)

el solicitante

73 TITULAR (ES)

el solicitante

74 REPRESENTANTE

VICTOR GIL VEGA

MEMORIA DESCRIPTIVA

La invención se refiere a un dispositivo para dividir transversalmente en compartimentos el habitáculo de un vehículo automóvil.

5 Es aplicable, en particular, a automóviles cuando interesa crear una separación entre los volúmenes reservados a los pasajeros en la parte delantera y en la parte posterior de un automóvil, o cuando se desea separar el conductor de un animal que transporta.

10 Generalmente, en los automóviles, los asientos delanteros están separados a la altura de su respaldo por un espacio más o menos importante según el tipo de vehículo y la forma más o menos perfilada de los asientos. Este espacio es utilizado frecuentemente por los niños de corta edad que se sitúan de pie durante el desplazamiento del vehículo y que tienen la mala costumbre de intentar introducirse en el habitáculo delantero del vehículo.

15 Por otra parte, se conocen también vehículos automóviles equipados de una quinta puerta, es decir de una compuerta móvil que facilita el acceso al maletero trasero del vehículo y que está articulada de manera giratoria, aproximadamente a la altura del techo del vehículo.

20 Este tipo de vehículo es ventajoso para el transporte de animales tales como perros y, en este caso, es interesante tener la posibilidad de dividir en compartimentos el habitáculo del vehículo para separar el conductor del animal que transporta.

25 Actualmente existen dispositivos de compartimentación transversal del habitáculo de un vehículo, rígidos, constituidos por ejemplo por una reja o por elementos en forma de

tubo móvil de trombón. Estos dispositivos rígidos están unidos al habitáculo del vehículo por sistemas de fijación que se apoyan sobre el techo y el suelo del habitáculo o en los montantes de la carrocería.

5 Este tipo de dispositivo de compartimentación existente presenta el inconveniente de ser rígido, ocupar un volumen importante incluso cuando está replegado, y de ser difícilmente adaptable a todas las dimensiones de habitáculo.

10 El objeto de la presente invención consiste en proponer un dispositivo de compartimentación transversal del habitáculo de un vehículo automóvil, destinado en particular a crear una separación entre los volúmenes reservados a los pasajeros de la parte delantera y de la parte posterior de un automóvil o cuando se desea separar el conductor de un animal que transporta, que presente la ventaja de ser adaptable a diferentes tipos de vehículos cualquiera que sea su configuración, que sea fácilmente adaptable al habitáculo y que pueda ser fácilmente desmontado y guardado en un espacio mínimo.

20 Otro objeto de la presente invención consiste en proporcionar un dispositivo de compartimentación transversal del habitáculo de un vehículo automóvil, que pueda sujetarse en puntos de fijación existentes en el vehículo, tales como los montantes de los apoya-cabeza, los puntos de anclaje de los asientos, o incluso en la junta de estanqueidad de la 25 quinta puerta de un vehículo.

A este respecto, según la presente invención, el dispositivo de compartimentación transversal del habitáculo de un vehículo automóvil está caracterizado porque incluye una red de mallas flexibles cuadrangulares, las cuales son deforma - 30

bles en la dirección de sus dos diagonales, y unos medios de fijación de sus cuatro esquinas en el habitáculo del vehículo cualesquiera que sean sus dimensiones, con el fin de tensar transversalmente dicho dispositivo de compartimentación en el habitáculo.

La invención se entenderá más claramente leyendo la siguiente descripción en la cual se hace referencia a los dibujos adjuntos que forman parte integrante de la misma.

La figura 1 representa el dispositivo de compartimentación de acuerdo con la presente invención en un primer modo de puesta en práctica, en un vehículo automóvil equipado de una quinta puerta.

La figura 2 se refiere al montaje en dicho vehículo del dispositivo representado en la figura 1.

La figura 3 ilustra, de acuerdo con un segundo modo de puesta en práctica de la presente invención, los asientos delanteros de un automóvil equipado del dispositivo de compartimentación.

La figura 4 ilustra de un modo de realización preferido de la barra de apoyo del dispositivo de compartimentación representado en la figura 3.

Las figuras 5 a 7 ilustran tres tipos de fijación de la barra de apoyo representada en la figura 4.

La figura 8 ilustra un modo de fijación de la red del dispositivo representado en la figura 3.

En la figura 1 se ha representado a título de ejemplo una red 1 de forma sensiblemente rectangular, que está constituida por mallas en forma de rombo cuyos dos diagonales son sensiblemente verticales y horizontales.

El material constitutivo de estas mallas es un mate -

4.
rial flexible, y los rombos son deformables, lo que permite adaptar la red al ancho del vehículo.

5 La variación de altura que resulta de ello no presenta ningún inconveniente para la tarea de protección realizada por la red, siempre y cuando el lado inferior de la misma esté situado en la proximidad inmediata del suelo o del respaldo de los asientos.

10 El contorno de la forma que presenta la red está delimitado en su parte superior por un cordón elásticamente extensible 2 cuya longitud es sensiblemente igual al ancho de la red y por tanto al ancho del habitáculo del vehículo. La longitud mínima de este cordón elásticamente extensible, en estado no tenso, es por lo menos inferior a la anchura mínima de los vehículos en los cuales está previsto el montaje
15 de dichos dispositivos.

20 El cordón elásticamente extensible atraviesa las mallas superiores de la red, de la cual une las esquinas superiores 3 y 4. Esta unión puede efectuarse por medio de mosquetones 5 y 6, estando sujeta cada extremidad del cordón elásticamente extensible en estos mosquetones por medio de un bucle y de un manguito, respectivamente 7 y 8.

25 Los otros tres lados de la red están delimitados por un cordón 9, sensiblemente inextensible, que atraviesa las diferentes mallas limítrofes de la red, para definir el contorno de la misma.

30 En las dos esquinas inferiores del dispositivo, el cordón sensiblemente inextensible 9, atraviesa deslizándose libremente, por ejemplo dos anillos, respectivamente 10 y 11, en los cuales la red está igualmente sujeta en cada una de sus esquinas inferiores.

A partir de estos anillos salen dos elementos elásticamente extensibles, respectivamente 12 y 13, que aseguran la fijación de la parte inferior de la red en el habitáculo del vehículo. Estos elementos están constituidos, por ejemplo, por anillos elásticos, y pueden sujetarse, por ejemplo, en las articulaciones inferiores del asiento posterior del vehículo.

En un modo preferido de realización, en uno de sus extremos, el cordón sensiblemente inextensible incluye unos medios que permiten ajustar su longitud y tensarlo, después de haber sido instalado el dispositivo en el vehículo. Estos medios consisten en una placa 14, provista de agujeros 15. La extremidad del cordón 9 en la proximidad de la cual está situada el tensor 14 está sujeta en este último. El cordón se hace pasar también por lo menos a través de dos de los agujeros del tensor, para formar un bucle 16 en la esquina superior de la red. Por tanto, este tensor permite, por una parte ajustar la longitud del cordón 9 para adaptarla lo mejor posible a la configuración del habitáculo del vehículo, y por otra parte tensar este cordón y por tanto, obtener una buena fijación del mismo.

De acuerdo con la presente invención, el dispositivo de compartimentación transversal incluye unos medios de fijación de sus cuatro esquinas en el habitáculo del vehículo, cualesquiera que sean sus dimensiones, con el fin de tensar transversalmente dicho dispositivo de compartimentación 1 en el habitáculo.

Más particularmente, en el modo de realización representado en las figuras 1 y 2, en los dos extremos superiores de la red, se encuentran dos dispositivos de fijación,

respectivamente 17 y 18. Como se representa esquemáticamente en la figura 2, estos dos dispositivos son del tipo apropiado para acoplarse con la junta 19 de la quinta puerta trasera 20 de un vehículo.

5 De acuerdo con un modo de realización preferido, estos dispositivos están constituidos por ganchos planos provistos de una parte redonda 21, y de una parte plana 22. Al efectuarse el montaje del dispositivo en el vehículo, la parte redonda 21 se sitúa a horcajadas sobre la junta 19 de la quinta puerta y se apoya sobre la misma. La parte plana 22 está provista de un agujero 23 en su parte central. En este agujero se sitúan al mismo tiempo el mosquetón 5 que asegura la unión entre el gancho y el cordón extensible, una esquina superior de la red y una extremidad del cordón inextensible 9. El gancho 17, y más particularmente el agujero 23, delimita así una esquina superior de la red. Naturalmente, el gancho 18 es idéntico al gancho 17, salvo que el cordón no está sujeto directamente en él. En efecto, el bucle 16 de este cordón es el que atraviesa el agujero formado en la parte plana del gancho 18.

20 En el cordón extensible están dispuestos también otros dispositivos de fijación. El número de estos dispositivos es variable, y es superior o igual a uno. La figura 1 representa dos dispositivos, respectivamente 24 y 25 pero este número no es limitativo.

25 De la misma manera que los dispositivos 17 y 18, estos dos dispositivos son de un tipo apropiado para acoplarse con la junta de la quinta puerta de un vehículo. Como se representa en la figura 2, los dos dispositivos 24 y 25 orientan el cordón elásticamente extensible hacia la extremidad supe-

30

rior de la abertura de la quinta puerta. De este modo aseguran una fijación más eficaz del cordón extensible 2 e impiden que un animal ejerciendo una tracción sobre la red pueda superar el obstáculo constituido por esta red. Teniendo en cuenta la flexibilidad del material constitutivo de las mallas de la red, esta última sigue las deformaciones impartidas al contorno exterior de la misma por la fijación de los dos dispositivos 24 y 25.

En un modo preferido de realización, los dos dispositivos 24 y 25 están constituidos respectivamente por ganchos en forma de S hechos por ejemplo de un material filiforme. Uno de los bucles de la S está cerrado alrededor del cordón extensible 2 y los ganchos pueden así realizarse libremente a lo largo de este cordón. El otro bucle está abierto, y al situarse a horcajadas sobre la junta de la quinta puerta del vehículo, se acopla con esta última.

Por consiguiente, la parte superior del dispositivo se adapta aproximadamente a la forma del habitáculo del vehículo a la altura de su abertura prevista para la quinta puerta. Está mantenida lateralmente por los dos ganchos 17 y 18, y verticalmente por los ganchos 24 y 25.

Su parte inferior está sujeta, por medio de los anillos elásticos 12 y 13, por ejemplo en las articulaciones inferiores del asiento posterior del vehículo.

Por otra parte, la red está tensada por medio del cordón elásticamente extensible, de los dos anillos elásticos 12 y 13 y del tensor 14 que permite ajustar la longitud del cordón 9.

La parte inferior de la red está situada preferentemente contra la parte superior del respaldo del asiento tra-

sere. Es evidente, que la bandeja posterior del vehiculo, generalmente anovible, podra ser replegada durante la instalacion del dispositivo en el vehiculo.

5 El dispositivo segun la presente invencion puede montarse y demontarse facilmente, debido a que los diferentes ganchos se sitúan a horcajadas sobre la junta de la quinta puerta, puesto que todos los ganchos son anovibles. Para su instalacion no requiere ningun agujero en la carroceria 19 del vehiculo. El conjunto de los ganchos 17 y 18, así como 10 24 y 25 se encuentran bloqueados durante el cierre de la quinta puerta, lo que hace que el conjunto de suspension y red constituye para el animal que se encuentra en el salote ro un obstaculo infranqueable.

15 En las figuras 3 a 8 se ha representado un segundo modo de puesta en practica de la presente invencion aplicable a cualquier tipo de vehiculo equipado en la parte delantera de dos asientos independientes. El volumen incluido entre estos dos asientos se utiliza generalmente para disponer de 20 diversos elementos, por ejemplo la palanca de cambio de velocidad, el freno de mano, el auto-radio, una guantera, etc.

25 La figura 3 ilustra una vista de la parte posterior de los asientos delanteros 26 y 27 de un automovil cuyo habitaculo interno está delimitado por la carroceria y la parte acristalada 28. Los asientos forman entre ellos un espacio 29 de configuracion aproximadamente trapezoidal cuya 30 pequena base está dispuesta en la parte inferior y cuya base principal está situada a la altura del borde superior de los respaldos de los asientos. Esta forma trapezoidal es más o menos acentuada segun la forma de los respaldos de los asientos.

Los asientos 26 y 27 están provistos respectivamente de los apoya-cabeza 30 y 31, ilustrados en la figura 3, en posición no completamente introducida en los asientos de lantereros. Estos apoya-cabeza pueden ser de cualquier tipo conocido, y estarán provistos, por ejemplo, de dos montantes 32 y 33 verticales, que se introducen en unos agujeros correspondientes realizados en los asientos; siendo internos los montantes 32 y siendo externos los montantes 33.

De acuerdo con la invención, el dispositivo de compartimentación entre, por una parte el volumen ocupado por los pasajeros de la parte delantera y, por otra parte el volumen ocupado por los pasajeros de la parte posterior, está constituido por una barra de apoyo 34 dispuesta entre los asientos delanteros a la altura de los apoya-cabeza 30 y 31, cuyas extremidades 35 están dotadas de medios de fijación en los montantes 32 de los apoya-cabeza y que presentan unos medios ajustables para adaptar su longitud a la separación entre los montantes interiores 32 de los apoya-cabeza.

En el modo de realización ilustrado en la figura 4, la barra de apoyo 34 incluye en particular un tubo central 36 provisto en cada una de sus extremidades de un tubo telescópico, respectivamente, los tubos 37 y 38. El tubo central no incluye dispositivo de bloqueo de los tubos telescópicos, y la barra de apoyo está mantenida en posición separada por las fijaciones de los tubos deslizantes 37 y 38 sobre los montantes 32 de los apoya-cabeza.

De acuerdo con el modo preferido de realización que se ilustra en la figura 4, los tubos telescópicos 37 y 38 se deslizan el uno en el otro a la altura de sus extremidades respectivas situadas en el interior del tubo central 36. A

este efecto, el diámetro exterior de la extremidad 39 del tubo 36 deberá ser ligeramente inferior al diámetro interior de la extremidad 40 del tubo 37. Además, en posición de separación máxima de la barra de apoyo, el tubo interior 38 deberá penetrar a una distancia suficiente en el interior del tubo telescópico 37 para obtener una barra de apoyo de rigidez suficiente y para evitar cualquier riesgo de separación de uno de los tubos. En este modo de realización, el tubo central 36 no está inmovilizado y puede desplazarse ligeramente hacia uno u otro lado. Para evitar los impactos y facilitar la presión, el tubo central 36 deberá ser provisto de un manguito 41 de material elástico, por ejemplo de material alveolar.

Además, las extremidades del tubo central deberán ser dotadas de manguitos 42 adaptados a la parte externa del tubo central 36 y provistos en su extremidad de una abertura 43 en la cual se deslizan los tubos telescópicos correspondientes. Estos manguitos deberán realizarse con un material flexible, por ejemplo caucho.

En el caso de apoya-cabeza desmontables, como los que se ilustran en la figura 1, las extremidades 35 de la barra de apoyo 36 deberán ser dotadas de coronas circulares 44 solidarias, cada una, de las extremidades de los tubos telescópicos 37 y 38 respectivamente. En el modo de realización ilustrado, las extremidades de los tubos 37 y 38 tienen una forma plana en unas zonas 45 en las cuales están soldadas las coronas 44. Para este modo de realización, la instalación de la barra de apoyo es fácil, puesto que basta con introducir los montantes interiores de los apoya-cabeza en los agujeros correspondientes previstos en las extremidades

de la barra, y a continuación introducir los apoya-cabeza en los alojamientos previstos en los respaldos. Se obtiene así una perfecta inmovilización de la barra de apoyo que cumple así su misión de presión y de protección de los pasajeros de la parte posterior del vehículo.

En el caso de apoya-cabeza no desmontables, de acuerdo con la invención, se proponen, a título no limitativo, dos modos de realización que se ilustran en las figuras 5 y 6. En la figura 5, la extremidad 45 del tubo telescópico 37 está aplastada sobre una longitud suficiente que presenta una parte de forma semicircular 46 prolongada por una parte rectilínea 47 situada en la prolongación del eje 37. En las zonas 45 y 47 se adapta una abrazadera desmontable 48, sujeta en el tubo 37 por medio de los tornillos 49.

En la figura 8, se ve que la extremidad 45 del tubo 7 tiene una forma plana y doblada sobre sí misma en una zona de sección circular 50 prolongada por una sección rectilínea 51, que está provista de un tornillo 52 introducido en la parte plana 45 situada frente al tornillo, lo que permite bloquear el montante vertical del apoya-cabeza en el volumen incluido entre las partes 45, 50, 51 y el tornillo 52.

Otros medios de fijación podrían ser utilizados sin salir por ello del marco de la presente invención.

Además de la barra de apoyo 34, el dispositivo de compartimentación según la invención incluye una red 53 tendida sobre la cara posterior de los asientos delanteros para cerrar totalmente el espacio 29 formado entre los asientos 26 y 27. En su parte superior, la red estará tendida entre los montantes 33 de los apoya-cabeza y en su parte inferior

entre unos puntos de anclaje 54 situados en la parte inferior de los asientos.

5 Más precisamente, el borde superior de la red 53 está
rá dotada de un cordón elástico 55 provisto en cada uno de
sus extremos de un gancho 56 destinado a acoplarse con un
anillo 57 solidario del montante 33 del apoya-cabeza. La fijación del anillo en el montante podrá efectuarse, por ejemplo, por medio de un cordón 55 dispuesto alrededor del montante 33. En la parte inferior, la red 53 podrá estar provista de cordones elásticos 59 unidos al punto de anclaje 54.
10

Los cordones elásticos y las mallas extensibles de la red permitirán tensarla correctamente en el momento de su instalación.

15 Igualmente, podrán utilizarse las extremidades de la barra de apoyo para fijar otros elementos distintos de la red, por ejemplo arneses para niños o correas de fijación de cuna para automóvil.

El modo de realización que acaba de ser descrito se da a simple título indicativo, quedando entendido que otras modalidades de puesta en práctica de la presente invención, al alcance de los expertos en la materia, podrán ser utilizadas sin salir por ello del marco de la invención.
20

25 En particular, en el modo de realización que se ilustra en la figura 7, las extremidades de la barra central 36 están dotadas de medios de bloqueo de los tubos telescópicos 37 y 38, constituidos por ejemplo por unos tornillos 60 montados radialmente en un aro 62, solidario de la extremidad del tubo 36, pudiendo bloquearse los tornillos contra
30 los tubos 37 y 38. Además, en este modo de realización, la

extremidad de cada uno de los tubos telescópicos está terminada por una horquilla 61, lo que permite instalar la barra de apoyo 36 incluso cuando los apoya-cabeza no son desmontables, o cuando la dimensión de los montantes es relativamente importante. Se realiza así una barra de apoyo cuya inmovilización está asegurada por sí misma y ya no por la separación entre los montantes interiores de los apo-ya-cabeza.

5

Naturalmente, los dispositivos que acaban de ser descritos se dan sólo a título indicativo y sería posible adoptar otros medios de puesta en práctica de la presente invención sin salir por ello del marco de la misma.

10

Los materiales, forma, y disposición de los elementos, serán susceptibles de variación siempre que no suponga una alteración en la esencialidad del invento.

15

Los términos en que se ha redactado la presente memoria, deberán ser tomados siempre en sentido amplio no limitativo.

20



25

30

REIVINDICACIONES

Se reivindica como propia y nueva invención, a favor de Don Georges VANDAMME, domiciliado en 21 rue de l'Espérance, 59100 ROUBAIX (Nord/Francia), lo especificado en las siguientes reivindicaciones:

1º.- Dispositivo de compartimentación transversal del habitáculo de un vehículo automóvil, destinado en particular a crear una separación entre los volúmenes reservados a los pasajeros de la parte delantera y de la parte posterior de un automóvil, o cuando se desea separar el conductor de un animal que transporta, caracterizado porque incluye una red de mallas flexibles cuadrangulares, las cuales son deformables en la dirección de sus dos ejes centrales, y unos medios de fijación de sus cuatro esquinas en el habitáculo del vehículo, cualesquiera que sean sus dimensiones, con el fin de tensar transversalmente dicho dispositivo de compartimentación en el habitáculo.

2º.- Dispositivo según la reivindicación 1ª, destinado en particular al compartimentación transversal del habitáculo posterior de un vehículo automóvil provisto de una quinta puerta posterior, que incluye una red cuadrangular cuyo perímetro está delimitado en su parte superior por un cordón flexible elásticamente extensible, estando delimitado los otros tres lados por un cordón flexible sensiblemente inextensible, y que incluye en su parte inferior unos elementos de fijación elásticamente extensibles, caracterizado porque incluye unos medios de fijación amovibles en la junta de la puerta posterior del vehículo.

3º.- Dispositivo según la reivindicación 2ª, caracterizado porque el cordón flexible superior elásticamente ex-

tensible incluye unos medios de fijación amovibles en la junta de la quinta puerta del vehículo en cada uno de sus extremos y en su parte comprendida entre sus extremos.

5 4^a.- Dispositivo según la reivindicación 2^a, caracterizado porque dichos medios de fijación amovibles son del tipo apropiado para acoplarse con la junta de la quinta puerta posterior del vehículo, como por ejemplo unos ganchos provistos en uno de sus extremos de partes redondas que se sitúan transversalmente a horcajadas sobre la
10 junta, y que están unidos a dicho cordón flexible por su otra extremidad.

15 5^a.- Dispositivo según la reivindicación 4^a, caracterizado porque la parte de los ganchos de extremidad unida al cordón flexible está también unida a la red y/o dicho cordón inextensible está unido en cada uno de sus extremos a la parte de los ganchos de extremidad unida al cordón flexible.

20 6^a.- Dispositivo según la reivindicación 4^a, caracterizado porque el gancho o los ganchos intermedios tienen la forma de una S, de la cual un bucle está cerrado alrededor del cordón elásticamente extensible y puede deslizarse a lo largo del mismo.

25 7^a.- Dispositivo según la reivindicación 2^a, caracterizado porque incluye unos medios que permiten ajustar la longitud del cordón sensiblemente inextensible y tensarlo en el momento de la instalación de la red.

30 8^a.- Dispositivo según la reivindicación 1^a, estando dotado dicho automóvil de asientos delanteros equipados de apoya-cabeza, caracterizado porque incluye una barra de apoyo dispuesta entre los asientos delanteros, que presenta

unos medios de longitud ajustable para su adaptación a la separación entre los montantes de los apoya-cabeza, y en sus extremos de medios de fijación en los montantes de los apoya-cabeza.

5 9^a.- Dispositivo según la reivindicación 8^a, caracterizado porque la barra de apoyo incluye un tubo central y porque los medios de longitud ajustable se presentan bajo la forma de dos tubos telescópicos que se deslizan en cada extremidad del tubo central.

10 10^a.- Dispositivo según la reivindicación 8^a, caracterizado porque los medios de fijación se presentan bajo la forma de coronas circulares sujetas en los extremos libres de los tubos telescópicos.

15 11^a.- Dispositivo según la reivindicación 8^a, caracterizado porque la red está solidaria en su parte superior de un cordón elástico tenso entre los montantes de los apoya-cabeza.

20 12^a.- Dispositivo según la reivindicación 8^a, caracterizado porque los medios de fijación se presentan bajo la forma de una abrazadera desmontable que se adapta a la extremidad libre del tubo telescópico.

25 13^a.- Dispositivo según la reivindicación 8^a, caracterizado porque los medios de fijación están constituidos por la extremidad del tubo telescópico, doblada sobre sí misma, y provista de un medio de fijación.

14^a.- "DISPOSITIVO DE COMPARTIMENTACION TRANSVERSAL DEL HABITACULO DE UN VEHICULO AUTONOVIL".

Tal y como queda descrito en la memoria precedente,

que consta de diecisiete hojas mecanografiadas por una sola de sus caras y planos de forma y tamaño reglamentarios.

Madrid, 24 de Junio de 1.986

P.A. de Don Georges VANDAMME

Victor GIL VEGA:

(Handwritten signature and scribbles)

5



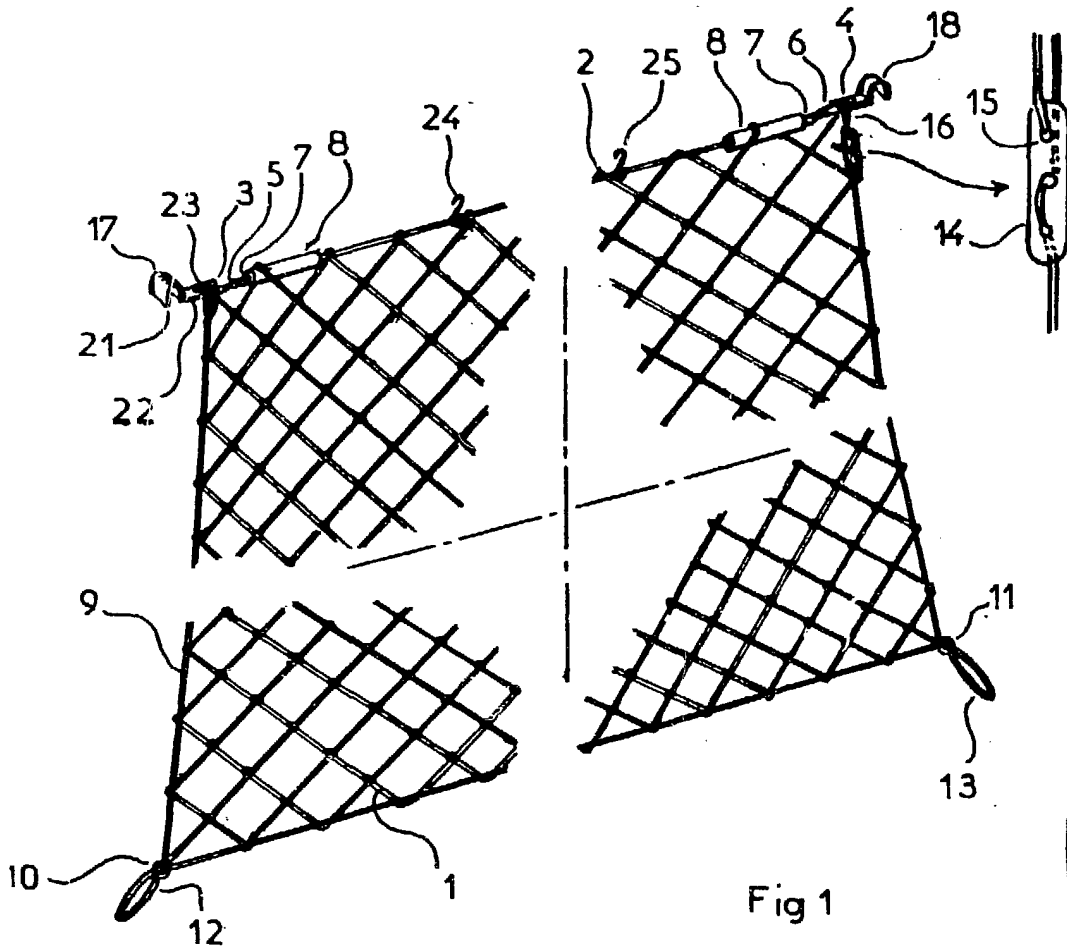


Fig 1

Madrid, 24.6.1986
P.A.

VICTOR GIL VEGA
per poder

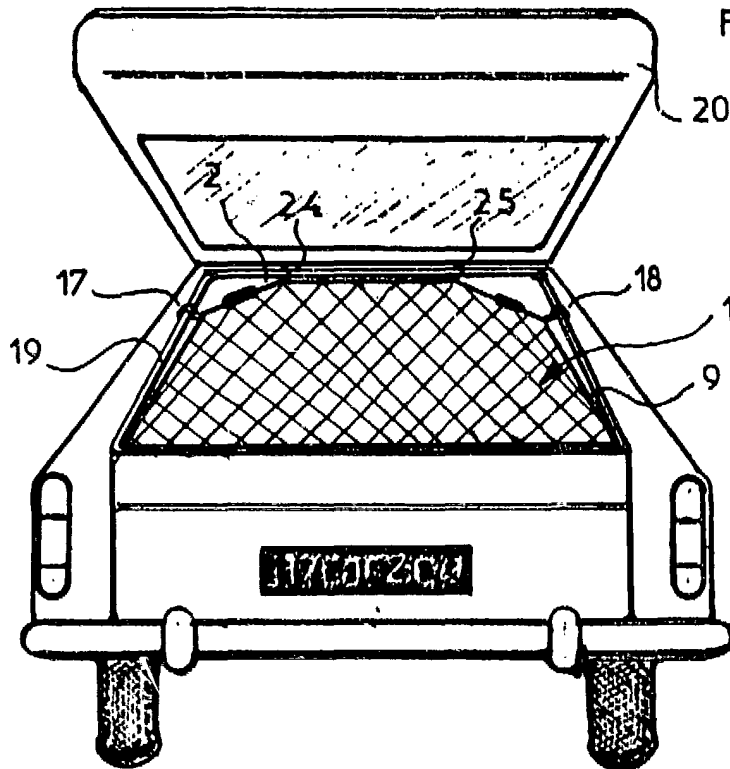


Fig 2

FIG.3

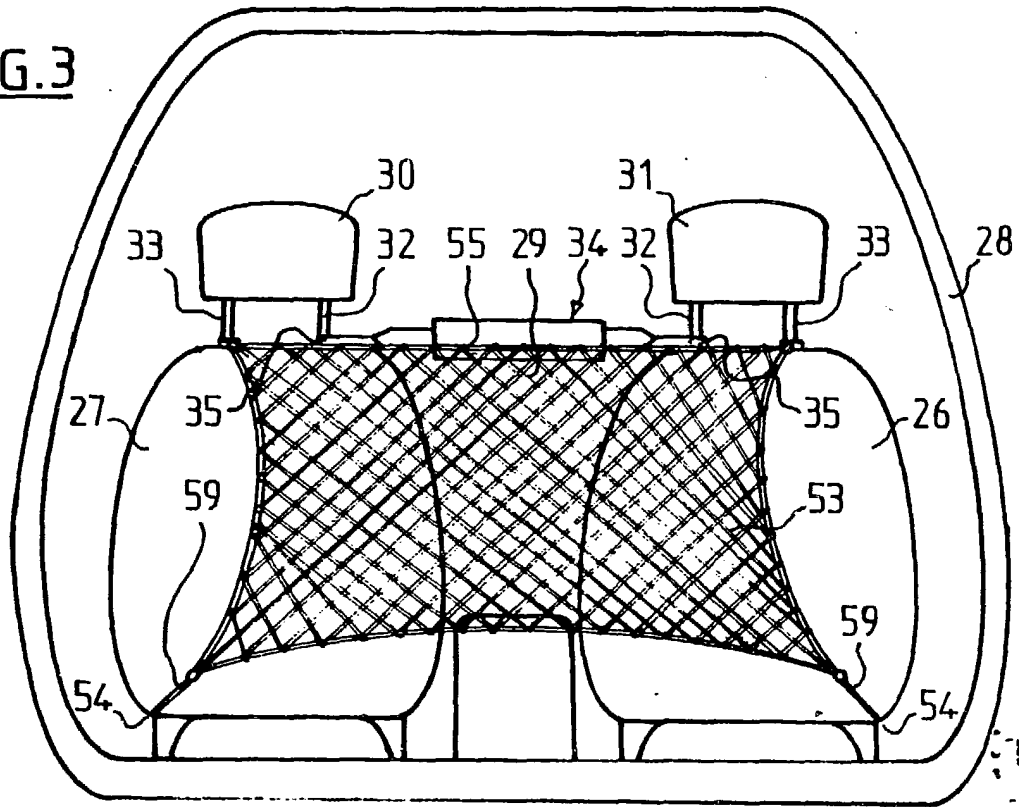


FIG.4

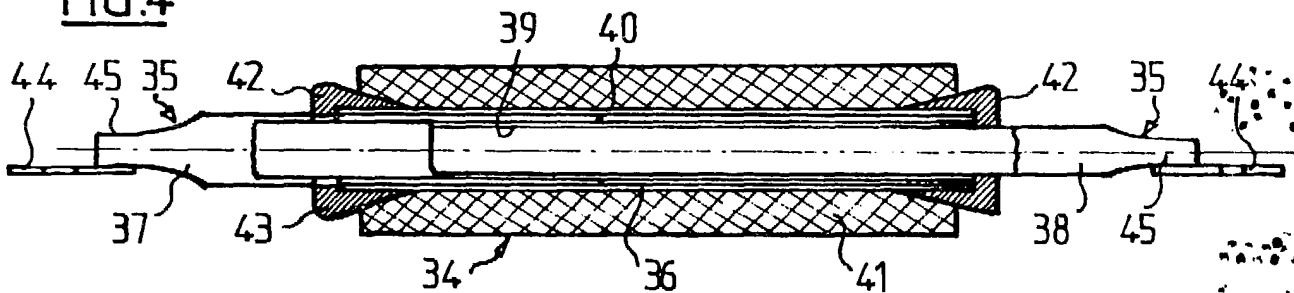


FIG.5

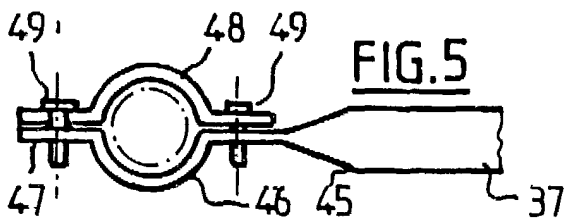


FIG.6

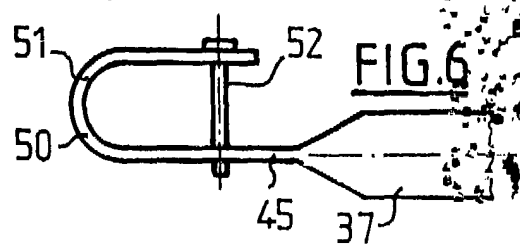


FIG.8

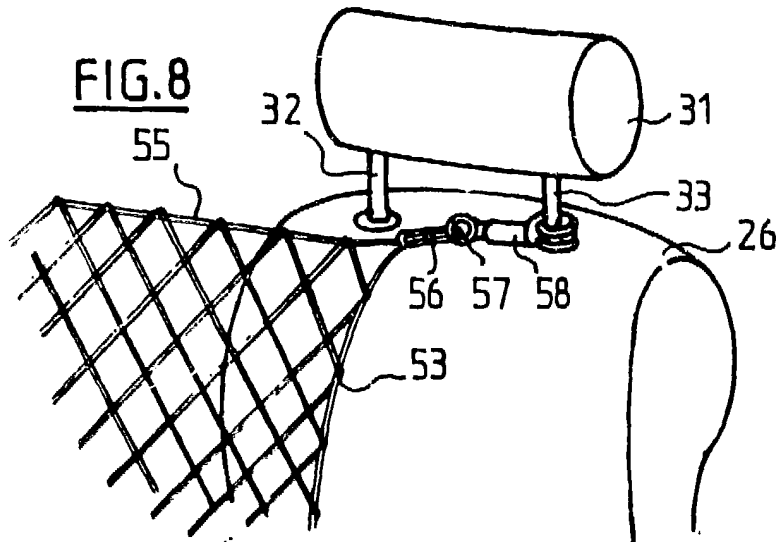
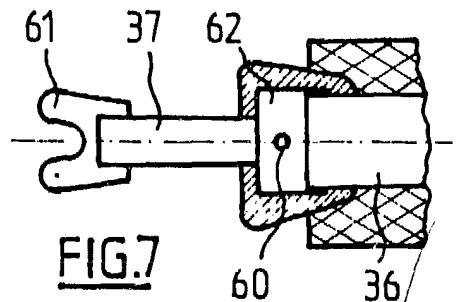


FIG.7



Madrid, 24.6.1986
 P.A. VICTOR GIL VEGA
 por poder

ESCALA VARIABLE