

319440



P A T E N T E D E I N T R O D U C C I O N

por DIEZ AÑOS

a favor de D o n A n t o n i o B A S O L I R A B A S A ,
de nacionalidad española, domiciliado en Mollet (Barcelona),
calle Balmes, números 27 y 29, p o r :

" MEJORAS EN LA CONSTRUCCION DE VEHICULOS DE JUGUETE MOVIDOS
A PEDALES "

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

- 1 La presente Patente de Introducción tiene por objeto
- según se indica en su enunciado - una serie de perfecciona-
mientos o mejoras introducidos en los vehículos de juguete
cuyo movimiento puede ser provocado por el propio usuario a
5 través de un correspondiente juego de pedales, se manera es-
pecial, vehículos de juguete que adoptan la forma de un peque-
ño automóvil, dispuesto para ser ocupado por el usuario.

Los perfeccionamientos que nos ocupan afectan, según se

319440



verá claramente a continuación a una serie de órganos, elementos y mecanismos fundamentales del vehículo, encaminándose tanto a simplificar la construcción, posibilitando la fabricación de grandes series con intervención de un verdadero mínimo de mano de obra y a precios de coste relativamente reducidos, como a aumentar la robustez, asegurando un máximo de resistencia y duración de todos y cada uno de los elementos integrantes.

Por lo demás, la esencialidad y principales rasgos y características de los perfeccionamientos que se preconizan, resultarán más fácilmente comprensibles a la vista de los dibujos adjuntos, en los que - en forma esquemática - se ha representado un ejemplo concreto de aplicación práctica de los mismos. En lo sucesivo, la explicación se referirá, pues, a estos dibujos, bien entendido que - como se comprende y es lógico, dada su finalidad exclusivamente ilustrativa y alca- ratoria - en ningún caso cabrá conferir a los mismos el menor carácter limitativo.

En estos dibujos:

La figura 1 es una vista lateral del conjunto de la carcasa o carrocería autoportante, que soporta y a la que se fija todo el conjunto de órganos y elementos del vehículo.

La figura 2 es un corte transversal según II-II de la figura 1:

La figura 3 es un corte longitudinal según III-III de la figura 2.

La figura 4 es una vista frontal del propio conjunto representado en las tres figuras anteriores.

Las figuras 5 y 6 son sendos detalles en corte según V-V y VI-VI de la figura 4, respectivamente.

La figura 7 es una vista lateral de una de las ruedas

319440



todas iguales entre sí - del vehículo.

La figura 8 es un corte diametral según VIII-VIII de la figura 7.

5 La figura 9 es una vista en perspectiva del arco que constituye la banda de rodaje de la rueda.

La figura 10 es un detalle en vista inferior en planta, mostrando la estructura del mecanismo de dirección del vehículo.

10 La figura 11 es un detalle en corte, mostrando la forma de acoplamiento al vehículo del mecanismo representado en la figura anterior.

La figura 12 es un esquema en vista lateral, mostrando la estructura del mecanismo de tracción.

15 La figura 13 es un detalle en corte, mostrando la forma de montaje del eje que soporta el juego de pedales.

La figura 14 es una vista en perspectiva de la pieza que se solidariza el eje del cigueñal y que sirve para la fijación en giro de la única rueda motriz con que cuenta el vehículo.

20 Y, finalmente, la figura 15 es un detalle en corte diametral del volante de dirección, mostrando el especial sistema de bocina de aire que se incorpora a este elemento.

Refiriendonos, pues, a los dibujos dichos, y de acuerdo con los perfeccionamientos que se preconizan:

25 De manera esencial, el vehículo que nos ocupa se halla desprovisto de chasis metálico, comprendiendo únicamente una carrocería autoportante, formada por dos piezas de material plástico, muy preferentemente moldeados por inyección, que han sido señaladas en su conjunto con las referencias A y B
30 en los dibujos adjuntos. Una de estas piezas - señalada con la referencia A - constituye la carrocería propiamente dicha,

319440



conformando el capó 1, los laterales 2 y la parte posterior 3, normalmente dotada de una forma aerodinámica, del vehículo. Esta pieza presenta una cavidad superior rebordeada, en la que se sitúa el conjunto asiento-respaldo 4-5, moldeado de una sola pieza con todo el conjunto, y, en el borde opuesto, un pequeño tabique 6, que constituye el salpicadero. Finalmente, la pieza en cuestión, conforma en su borde inferior un pequeño reborde plano exterior continuo 7, a través del que se lleva a cabo su acoplamiento y fijación con la otra pieza integrante del conjunto. Esta fijación, en una forma preferente de realización, se efectúa por medio de tornillos 8, de tipo autoroscable, que atraviesan libremente unos correspondientes orificios practicados en uno de los rebordes y roscan en unas correspondientes cavidades a tal efecto practicadas en el otro reborde, de acoplamiento.

La segunda pieza integrante de la carcasa - señalada en su conjunto, con la referencia B - se halla constituida por un simple marco o bastidor, dotado en su borde superior del reborde plano exterior 9, a través del que se realiza el acoplamiento y fijación con la otra pieza en la forma expuesta, y provisto en su borde inferior de un reborde 10, de sección aproximadamente en media caña, destinado a aumentar el momento de inercia del conjunto, haciendolo prácticamente indeformable, por importantes que sean los esfuerzos que el mismo deba resistir.

En una forma preferente de realización, la pieza A presentará en sus laterales unos alojamientos exteriores 11, abiertos por la parte inferior, que son obturados al fijar y situar en posición la pieza B. En estos alojamientos enchufan y quedan aprisionadas las extremidades de varios segmentos tubulares 12, que simulan los tubos de escape del motor, y

319440



cuyas extremidades libres se fijan en posición por medio de unos simples tornillos 13.

5 Todos los órganos del vehículo quedan soportados por la carcasa constituida en la forma expuesta, según se estudiará detalladamente a continuación.

La parte frontal del vehículo se halla ocupada por una pieza 14 de forma general plana, moldeada a partir de un material plástico adecuado, y dotada de una forma apropiada, por ejemplo, provista en su cara exterior de un entrecruzado de nervaduras 15, en vistas a simular el radiador del vehículo. Esta pieza presenta un reborde perimetral 16, de sección aproximadamente en escuadra, que encaja y queda inmovilizado entre unas correspondientes guías 17-17' a tal efecto previstas en las piezas A y B. Basta, pues, encajar el expresado reborde en las indicadas guías, y llevar a cabo la fijación entre 15 las dos dichas piezas A y B, para que la placa que nos ocupa quede inmovilizada con toda seguridad en la posición de montaje. Esta placa por otra parte, conforma dos alojamientos 18-18', opuestos según el eje longitudinal, y moldeados de 20 una sola pieza con la misma, que adoptan la forma aproximada de un paraboloides de revolución, constituyendo las pantallas reflectoras del sistema de iluminación con que cuenta el vehículo. Al propio tiempo, en el vértice de los indicados alojamientos se prevé una perforación rodeada por unas lengüetas 25 elásticas 19, moldeadas de una sola pieza con el conjunto, entre las que puede fijarse por simple encaje a presión una lámpara de incandescencia 20, alimentada por pila, fijada, por ejemplo, simplemente por medio de papel autoadherente, a cualquier zona indicada del interior de la carrocería. En el 30 circuito de alimentación de estas dos lámparas se halla intercalado un interruptor 21, por ejemplo, de pulsación, fijado

319440



sobre el tabique 6, en vistas a permitir al usuario controlar la posición de apertura o cierre adoptada por este circuito. Finalmente, la cara frontal de los alojamientos 18-18' se obtura por medio de unas placas o discos transparentes 22-22',
5 preferentemente también moldeadas a partir de un material plástico apropiado, que constituyen las cazoletas frontales de protección del faro. Estas placas se fijan en posición por simple encaje a presión de unas lengüetas sobresalientes 23 a tal fin previstas en las mismas, en unas correspondientes
10 aberturas practicadas en los indicados alojamientos. Una sola pieza de material plástico, que puede ser obtenida y montada con absoluta facilidad, constituye, pues el radiador, las parábolas reflectoras de los faros, y los portalámparas de fijación de las correspondientes lámparas.

15 Los perfeccionamientos que nos ocupan, se refieren también a la estructura adoptada por las ruedas del vehículo. Conviene destacar que todas estas ruedas son idénticas entre sí, resultando por tanto, libremente intercambiables. Cada una de estas ruedas se halla constituida por dos discos de material
20 plástico 24, idénticos entre sí, que conforman esencialmente un cubo axial 25, una zona intermedia circular plana 26 y una zona cilíndrica extrema 27, limitada por un reborde lateral sobresaliente 28. Alrededor del cubo 25 figura una zona circular plana rebordeada, en la que se hallan situadas tres o
25 más ranuras 29 regularmente espaciadas, cuya utilidad se expone más adelante. Por otra parte, el disco en cuestión se halla dotado de una sucesión de nervaduras radiales 30, destinadas a aumentar el momento de inercia del conjunto. En la zona circular plana 26 se sitúan tres orificios pasantes 31,
30 regularmente espaciados, y, alternados con los mismos, tres cavidades u orificios ciegos 32. El conjunto se calcula de

319440



manera que sea posible encarar un par de estos discos y fijarlos entre sí por medio de tornillos 33, que atraviesan libremente los orificios 31 de uno de ellos y roscan en las cavidades 32 del otro, en cuya posición los cubos 25 de ambos
5 discos quedan apoyados por sus bordes y situados uno a continuación del otro y lo mismo ocurre con las zonas cilíndricas extremas 27. Finalmente, el conjunto se completa con un aro de material elástico 34 - plástico, goma u otro cualesquiera análogo que se considere conveniente - que constituye la banda de rodaje de la rueda, colocándose sobre la superficie
10 cilíndrica determinada por las zonas 27 de ambos platos, encajada entre los rebordes 28. Finalmente, para inmovilizar en rotación el aro elástico 34 con respecto a los expresados platos, se prevén en aquél unos salientes laterales 35, dispuestos para encajar en unas correspondientes excotaduras a tal efecto practicadas en los bordes de las zonas cilíndricas 27.

Las ranuras 29, a las que se ha hecho antes alusión, sirven para el encaje a presión de unas orejetas 36, sobresalientes del borde de una cazoleta 37, que constituye un tapacubos, aplicándose al plato de la rueda que ocupa posición exterior. Estas mismas ranuras sirven también para la fijación en giro de la rueda motriz al correspondiente árbol, a cuyo efecto se prevé una pieza que conforma un manguito 38, dispuesto para ser enchufado sobre la extremidad del árbol, solidarizándose al mismo, por ejemplo, por medio de soldadura, y
25 cuatro brazos 39 terminados en pestañas ortogonales 40, que se introducen y encajan en las expresadas ranuras, determinando con toda seguridad la solidarización en giro de la rueda al árbol motriz.

Los perfeccionamientos que nos ocupan afectan también

319440



al mecanismo de dirección del vehículo. En primer lugar, merece ser destacado el especial sistema de montaje de las ruedas delanteras del vehículo - esquemáticamente representadas en las figuras 10 y 11, y señaladas con la referencia C -.

5 Los ejes 41-41' sobre los que se hallan montadas las indicadas ruedas con posibilidad de girar libremente, por ejemplo, por un sistema de arandelas separadoras 42 y pasador extremo de retención 43, se hallan doblados ortogonalmente, de manera que presentan una rama horizontal y otra vertical que enchufa
10 en una correspondiente cavidad 44 prevista en la pieza A integrante de la carrocería, quedandá fijada a la misma con posibilidad de girar libremente. El giro de los indicados ejes determina, por tanto, la oscilación del plano de las ruedas, determinando la orientación adoptada por el vehículo en sus
15 desplazamientos.

Para determinar en forma sincronizada el giro de las ramas verticales de los ejes 41-41', se prevén dos cortos brazos 45-45' rígidamente solidarizados a estas ramas, a cuyas extremidades se articulan las extremidades de las bielas de dirección 46-46'. Por su otra extremidad, estas bielas se hallan
20 libremente articuladas al pivote 47, solidario del árbol de la dirección 48, actuado por el correspondiente volante, al que se ha señalado en su conjunto con la referencia D en los dibujos. Se tiene, pues, que el giro del volante, y, por tanto,
25 del árbol 48, determinará el desplazamiento de las bielas 46-46', las cuales actuando sobre los brazos 45-45', provocarán el giro de los ejes 41-41', determinando consecuentemente la orientación adoptada por las ruedas C.

En vistas a reforzar el conjunto de este mecanismo, la
30 pieza o bastidor inferior B, integrante de la carrocería, conforma un travesaño 49, sobre el que se sitúa y al que se fija

319440



una vigueta metálica 50, por ejemplo, de sección en U, cuyas extremidades 51-51', convenientemente dobladas, soportan las ramas verticales de los ejes 41-41'. A esta vigueta se hallan además solidarizados por su extremidad, por ejemplo, mediante
5 tornillos 52, unos soportes 53 que por su otra extremidad se fijan a la carrocería A, mejorando las condiciones de rigidez del conjunto. Al propio tiempo, al centro de esta vigueta se halla solidarizado un soporte 54, al que se fija con posibilidad de girar libremente el árbol de la dirección 48. Este
10 árbol es mantenido en posición por el indicado soporte y por el tabique 6, conformado por la pieza A, al que se ha hecho anteriormente referencia, que es atravesado por aquel.

El mecanismo de tracción del vehículo se halla constituido, según es normal, por un par de pedales 55-55', constituidos por ejemplo por sendas pletinas dobladas en U, libremente
15 articuladas por sus extremidades a un eje transversal fijo 56. Estos pedales se hallan relacionados por medio de correspondientes bielas 57-57' con los cigüeñales 58-58' conformados por el árbol motriz 59, de manera que el movimiento de
20 oscilación comunicado por el usuario a los pedales se transforma en un movimiento de giro del indicado árbol. El punto de articulación de las bielas a los pedales puede regularse y, por tanto, la longitud útil de aquellas, según un sistema en sí conocido, simplemente disponiendo en las bielas una alineación de orificios 60, en cualquiera de los cuales es posible
25 enchufar el pivote de articulación 61 fijo al pedal correspondiente. El único punto que merece ser destacado de este mecanismo, estriba en el montaje del eje transversal 56 sobre el que oscilan los pedales. Este eje se monta sobre la pieza
30 A integrante de la carrocería, simplemente enchufando sus extremidades en unos correspondientes orificios a tal efecto

319440



este movimiento provoca un sonido, que constituye el sistema de bocina de aviso del vehículo. Basta que cese la presión sobre el fuelle para que el mismo se distienda elásticamente, admitiendo un nuevo volumen de aire, que será expulsado en la siguiente actuación, provocando un consiguiente sonido.

Resta ya únicamente hacer constar de una manera general y expresa que, como se comprende y es lógico, en la aplicación práctica de los perfeccionamientos que han quedado expuestos cabrá introducir todas aquellas adiciones y modificaciones de detalle que no afecten a lo que constituye la esencialidad del registro que se solicita. Conviene asimismo advertir que, aun respondiendo a un evidente sentido unitario, muchos de los perfeccionamientos que han quedado referidos son, en ciertos casos, susceptibles de aplicación separada, sabiendo de una manera especial aplicar la mayoría de tales perfeccionamientos - estructura de las ruedas, estructura de la carrocería autoportante, mecanismo de dirección, etc., etc. - a la construcción de cochecitos u otros vehículos análogos dotados de sistemas de propulsión distintos del que han quedado referidos, por ejemplo, propulsados por un motor eléctrico o de explosión. Por ello, para que pueda considerarse que existe usurpación del presente registro, no será en absoluto necesario que se copien en su totalidad y en bloque los indicados perfeccionamientos, sino que será suficiente con que se plagien solamente alguno o algunos de ellos.

N O T A

SE REIVINDICA:

1 - Mejoras en la construcción de vehículos de juguete movidos a pedales, de acuerdo con los cuales el vehículo se halla desprovisto de chasis metálico, presentando una carro-



319440

ceria autportante formada por la asociación de dos piezas moldeadas a partir de un material plástico apropiado y convenientemente solidarizadas entre sí en forma desmontable; la primera de las cuales conforma el capó, los laterales y la parte posterior del vehículo presentando una abertura superior para entrada del pasajero, en la que se sitúa el conjunto asiento-respaldo, moldeado de una sola pieza con la misma, en tanto que la segunda pieza se halla constituida por un simple bastidor, que conforma un reborde de sección en media caña, ampliamente dimensionado, destinado a aumentar el momento de inercia del conjunto, presentadno estas dos piezas sendos rebordes planos continuos, dispuestos para coincidir y quedar apoyados uno contra otro en la posición de montaje, a través de los que se realiza el acoplamiento y fijación entre las mismas por medio de una serie, de tornillos que atraviesan libremente uno de los rebordes dichos y roscan en correspondientes cavidades a tal efecto practicadas en el otro reborde.

2 - Mejoras, de acuerdo con las cuales la parte frontal del vehículo se halla ocupada por una pieza moldeada a partir de un material plástico apropiado, que adopta una forma general plana, presentando una serie de nervaduras distribuidas en forma apropiada para simular el radiador; Esta pieza conforma un reborde perimetral dispuesto para encajar en unas correspondientes guías previstas a tal efecto en las dos piezas integrantes de la carrocería, según referido en la reivindicación anterior, quedando inmovilizada en posición al fijar entre sí estas dos piezas.

3 - Mejoras, de acuerdo con las cuales la pieza que simula el radiador a que se ha hecho referencia en la reivindicación precedente, conforma dos cavidades, alineadas sobre



319440

un eje longitudinal y dotadas de una forma aproximada de paraboloide de revolución, que constituyen las pantallas reflectoras de los faros de iluminación frontal del vehículo, presentando estas cavidades en su vértice una abertura rodeada por unas lengüetas elásticas - conformadas de una sola pieza con todo el conjunto - entre las que puede enchufarse a presión el casquillo de la correspondiente lámpara eléctrica de incandescencia, hallandose estas lámparas conectadas a un circuito eléctrico, alimentado por una pila fijada a una zona cualquiera apropiada del interior de la carrocería, en cuyo circuito se intercala un interruptor que queda situado en un punto fácilmente accesible para el usuario del vehículo; finalmente, estas cavidades se hallan obturadas por su parte frontal por unas cazoletas transparentes de protección, dotadas de unas uñas sobresalientes, que encajan a presión en unas correspondientes ranuras practicadas en el borde de aquellas, asegurando la debida fijación.

4 - Mejoras, de acuerdo con las cuales, las ruedas del vehículo - todas iguales entre sí - se hallan constituidas por dos platos idénticos, moldeados a partir de un material plástico apropiado, que conforman un cubo axial, una zona circular plana intermedia y una zona cilíndrica extrema, limitada por un lado por un reborde sobresaliente, situandose en la indicada zona intermedia tres orificios pasantes y tres cavidades equiespaciadas entre estos últimos, todo de manera que es posible encarar los indicados discos y solidarizarlos entre sí por medio de correspondientes tornillos que atraviesan libremente los orificios previstos en un disco y roscan en las cavidades previstas en el otro, en cuya posición los indicados cubos quedan alineados, coincidiendo por sus bordes, y las zonas cilíndricas extremas quedan asimismo alineadas

319440



y aplicadas por sus bordes.

5 - Mejoras, de acuerdo con las cuales, la banda de rodaje de la rueda se halla constituida por un aro de material elástico, que encaja sobre la superficie formada por las zonas cilíndricas extremas referidas en la reivindicación anterior, quedando encajado y retenido entre los rebordes asimismo referidos; este aro elástico presenta unos salientes internos que encajan en unas correspondientes escotaduras previstas en las indicadas zonas cilíndricas, asegurando el bloqueo en rotación entre la banda de rodaje y el conjunto de la rueda.

6 - Mejoras, de acuerdo con las cuales, alrededor del cubo conformado por los platos referidos en las dos reivindicaciones anteriores, figura una zona circular plana, en la que se sitúan unas ranuras regularmente espaciadas, en las que pueden encajar a presión unas uñas que sobresalen del tapacubos que se aplica al plato que ocupa posición exterior, sirviendo además estas ranuras, en el caso concreto del disco interno de la rueda motriz del vehículo, para encaje de unas uñas ortogonales extremas conformadas por unos brazos planos solidarios de un manguito que se enchufa y solidariza sobre la extremidad del eje motriz, asegurando la solidarización en giro entre este eje y la expresada rueda.

7 - Mejoras, de acuerdo con las cuales, las ruedas directrices del vehículo se hallan montadas de manera que pueden girar libremente sobre la extremidad de sendos ejes doblados ortogonalmente, cuya rama vertical enchufa en una correspondiente cavidad prevista en la pieza superior integrante de la carrocería, quedando fijada en disposición de girar libremente.

8 - Mejoras, de acuerdo con las cuales a la rama vertical de cada uno de los ejes acodados a que se ha hecho refe-

319440



rencia en la reivindicación precedente se halla solidarizado un brazo, a cuya extremidad libre se articula una biela que por su otra extremidad se articula a un pivote solidario del árbol de la dirección, común para las dos bielas que comprende el sistema, todo de manera que los movimientos de giro que se impriman a este árbol, actuando sobre correspondiente bolante de dirección, se traducen en desplazamientos sincronizados de las bielas, las cuales actúan sobre los ejes acodados correspondientes, determinando la orientación de las ruedas.

9 - Mejoras, de acuerdo con las cuales el bastidor inferior integrante de la carrocería conforma un travesaño sobre el que encaja y al que se halla solidarizada una vigueta de sección en U, cuyas extremidades, convenientemente dobladas, contribuyen a soportar los ejes de las ruedas directrices, hallándose fijados a esta vigueta sendos soportes extremos que se solidarizan a la pieza superior integrante de la carrocería, aumentando la rigidez del conjunto.

10 - Mejoras, de acuerdo con las cuales, el mecanismo de tracción del vehículo comprende esencialmente un eje transversal, cuyas extremidades atraviesan por correspondientes orificios los laterales de la pieza superior integrante de la carrocería; sobre cuyo eje se hallan libremente articulados los pedales oscilantes, relacionados por medio de sendas bielas con el cigüeñal conformado por el eje motriz.

11 - Mejoras, de acuerdo con las cuales el volante de dirección del vehículo se halla constituido por una pieza moldeada a partir de un material plástico apropiado, que conforma un aro relacionado por medio de una serie de brazos radiales, con un núcleo central hueco, solidario de un manguito axial, dispuesto para ser enchufado sobre la extremi-



319440

dad del árbol de la dirección y ser rígidamente solidari-
zado al mismo, alojándose en el interior del expresado nú-
cleo un fuelle elástico, dotado de una abertura lateral pro-
vista de una lengüeta sonora, cuyo fuelle es retenido en
5 posición por un aro superior que se encaja a presión sobre
el indicado núcleo, presentando una zona sobresaliente de
este aro sobre la que se puede actuar para provocar la com-
presión del fuelle, determinando la producción de un co-
rrespondiente sonido.

10 12 - Mejoras en la construcción de vehículos de ju-
guete movidos a pedales.

Consta la presente Memoria Descrip-
tiva de dieciseis hojas mecanografiadas,
escritas por una sola cara, numeradas del
1 al 16 y con sus líneas numeradas, a su
vez, de cinco en cinco, y de dibujos a-
nexos.

Madrid, 10-XI-65

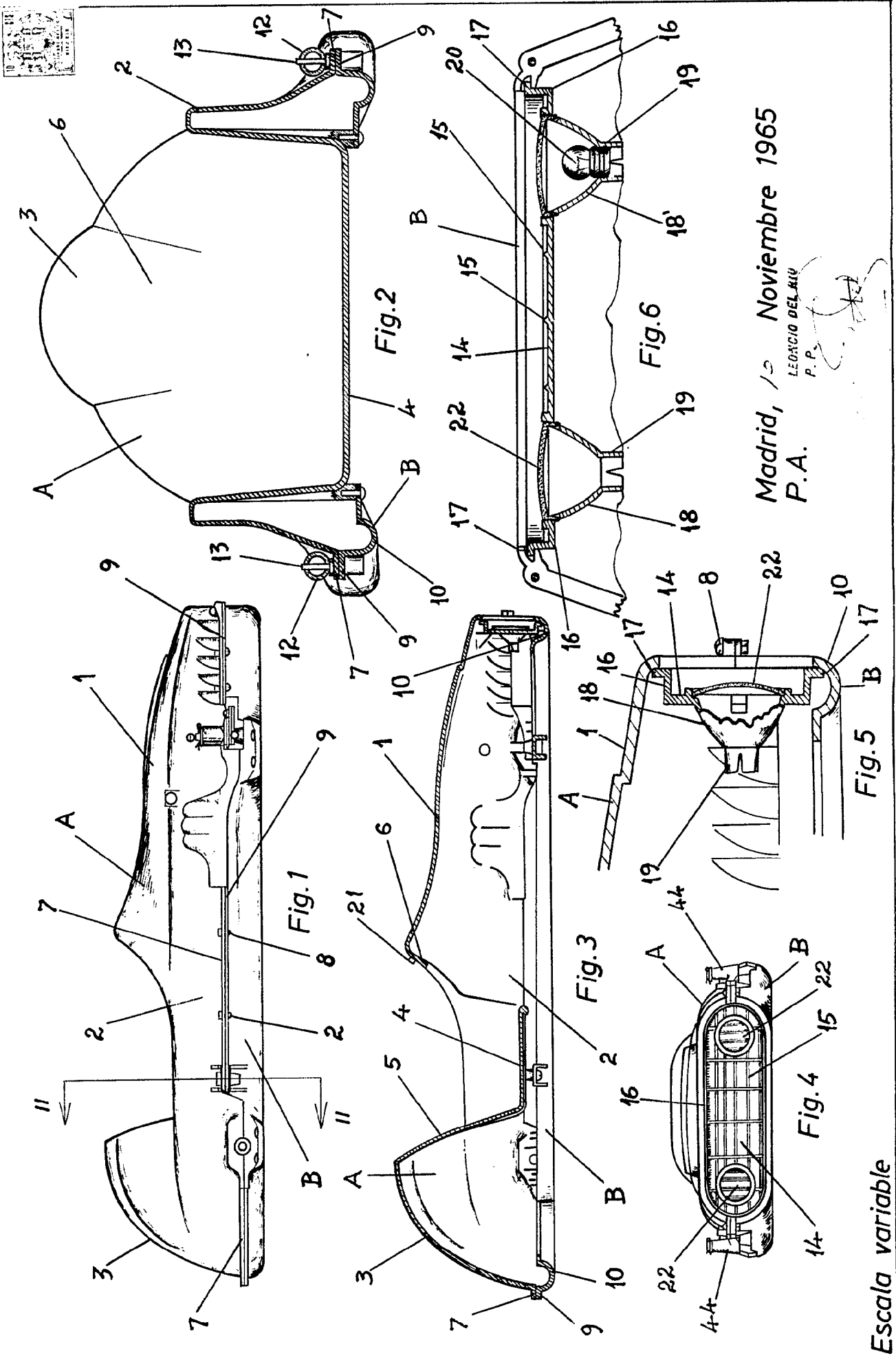
P.A. LEONCIO DEL RIO

P.P.

319440

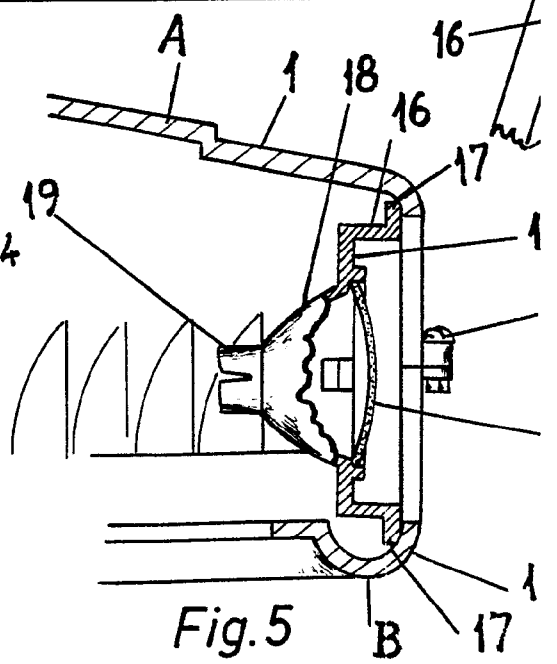
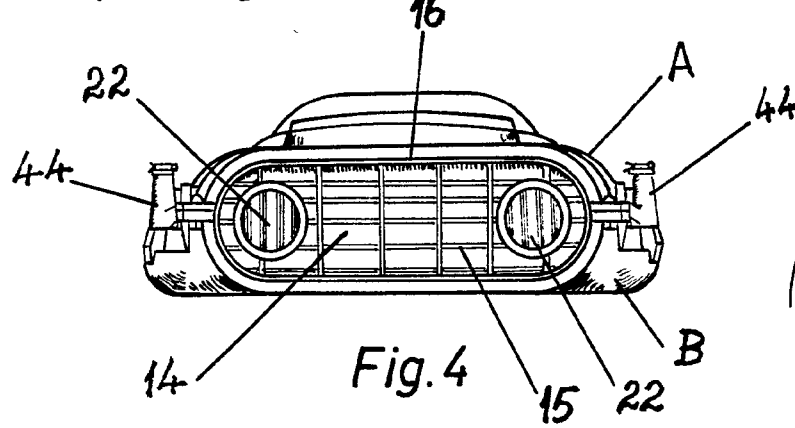
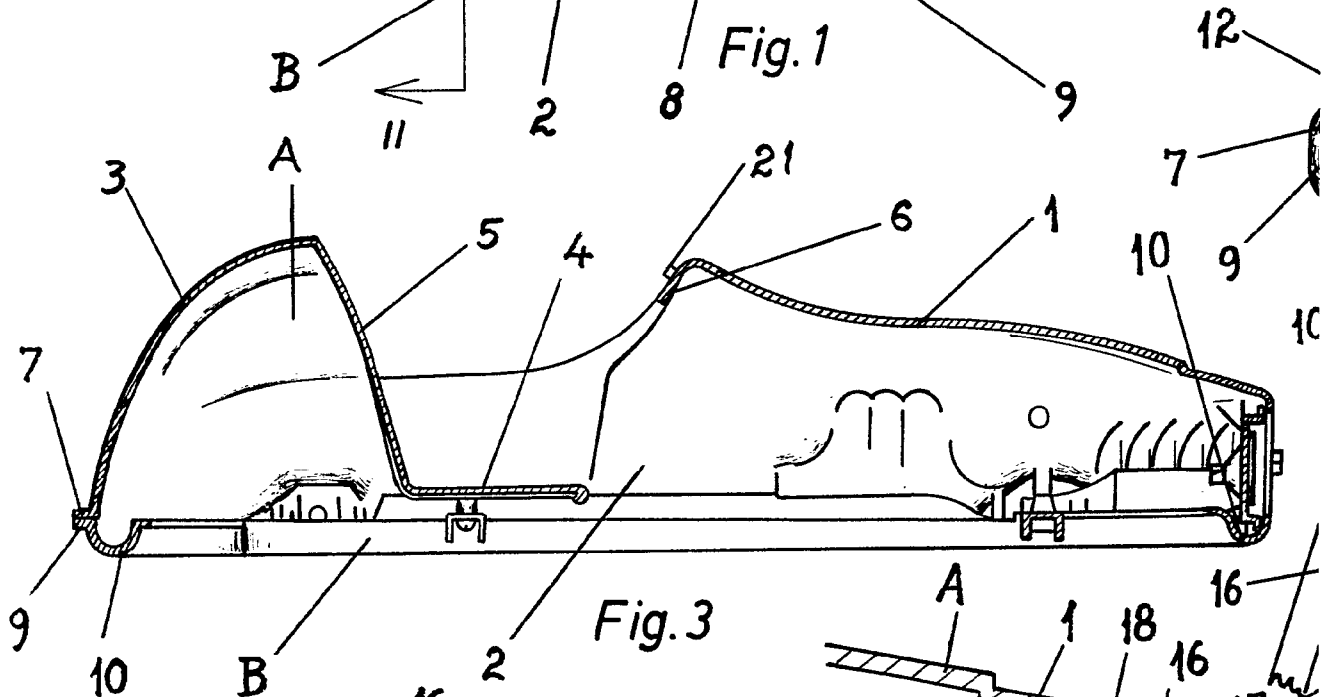
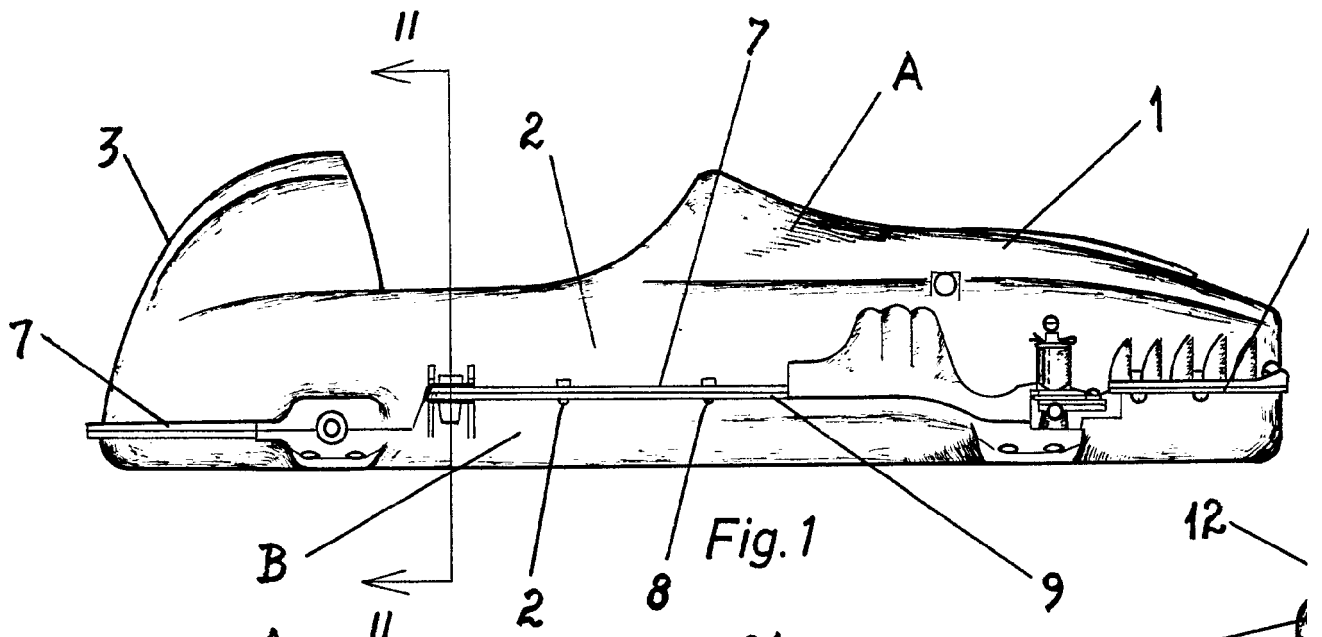
C. ANTONIO BASOLI RABASA

Tres hojas: Uno



Madrid, 12 Noviembre 1965
P.A.
LEONCIO DEL RÍO
P.P.

Escala variable



Escala variable

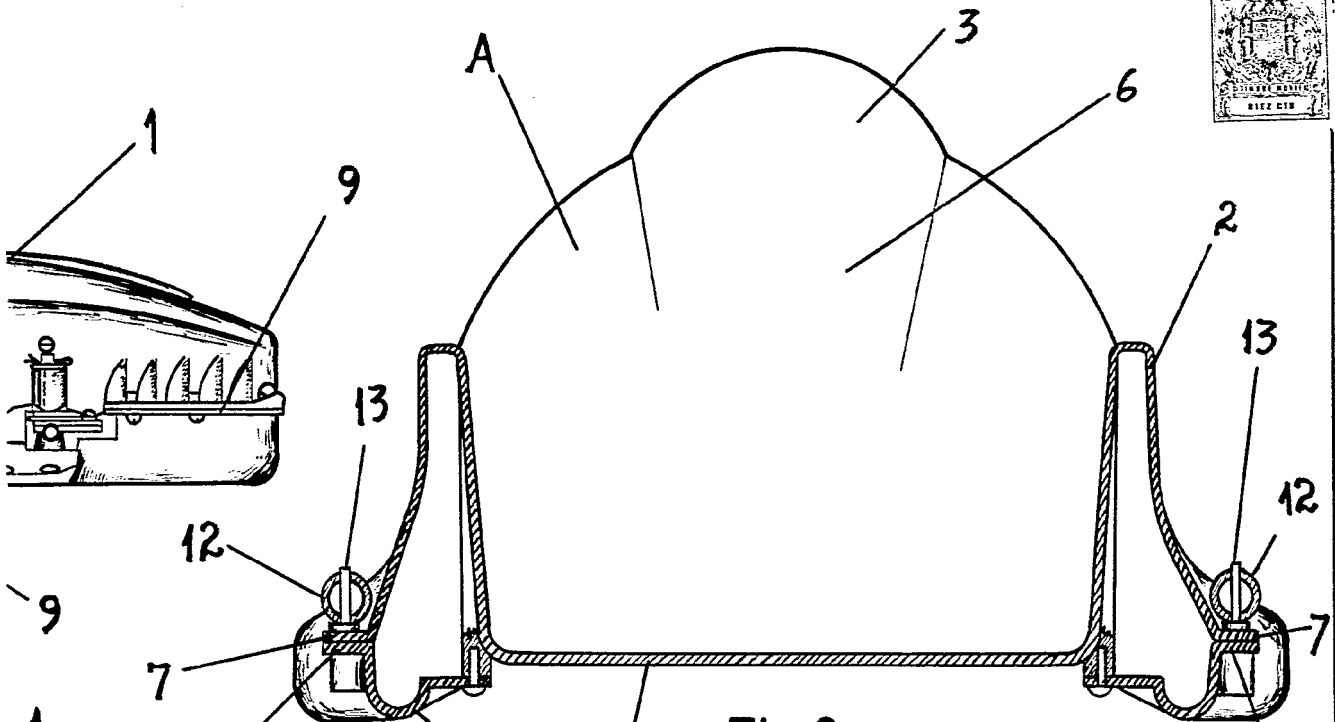


Fig. 2

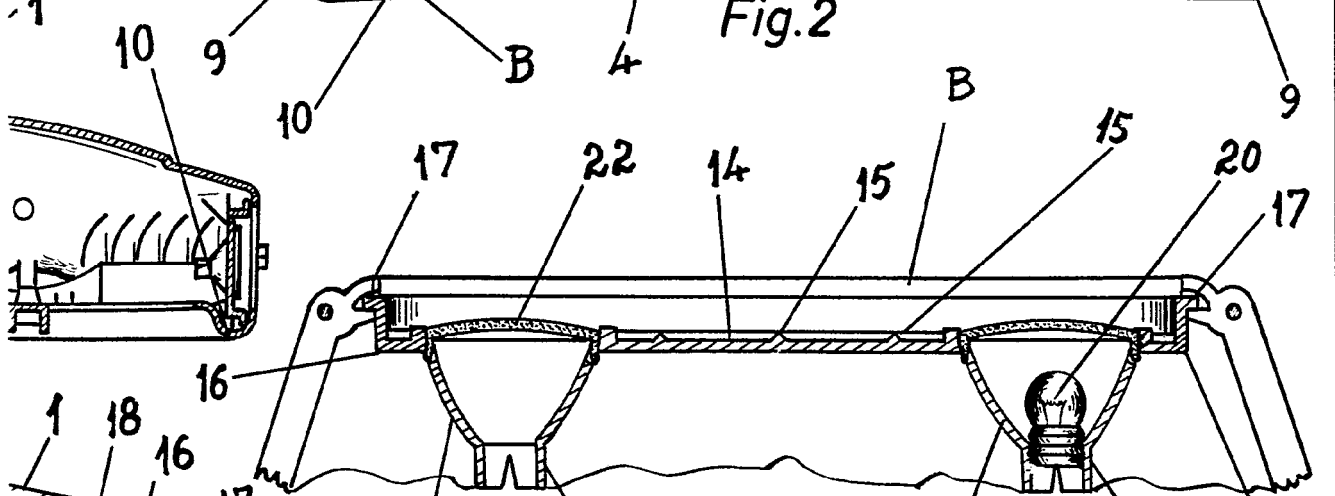
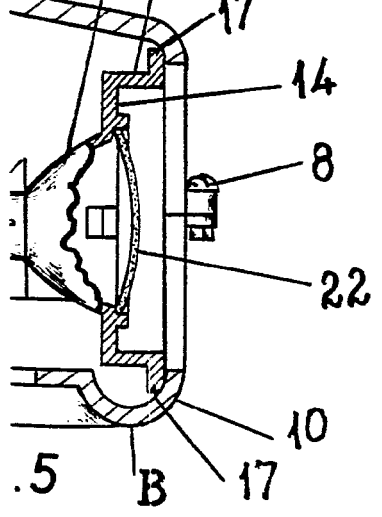


Fig. 6



Madrid, 10 Noviembre 1965
P.A.

LEONCIO DEL RIO
P. P.

319440

L. ANTONIO BASOLI RABASA

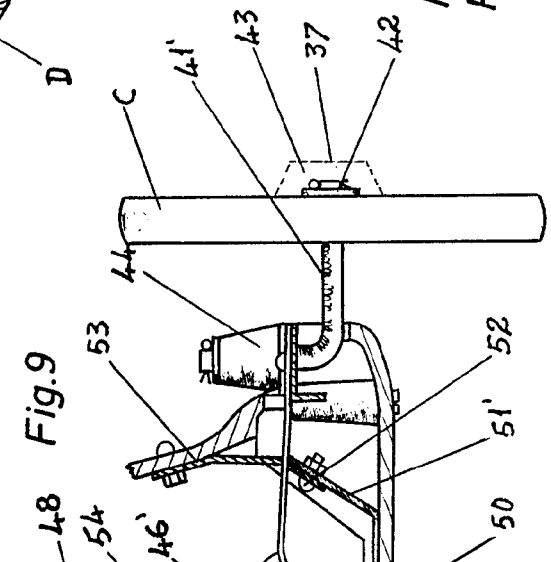
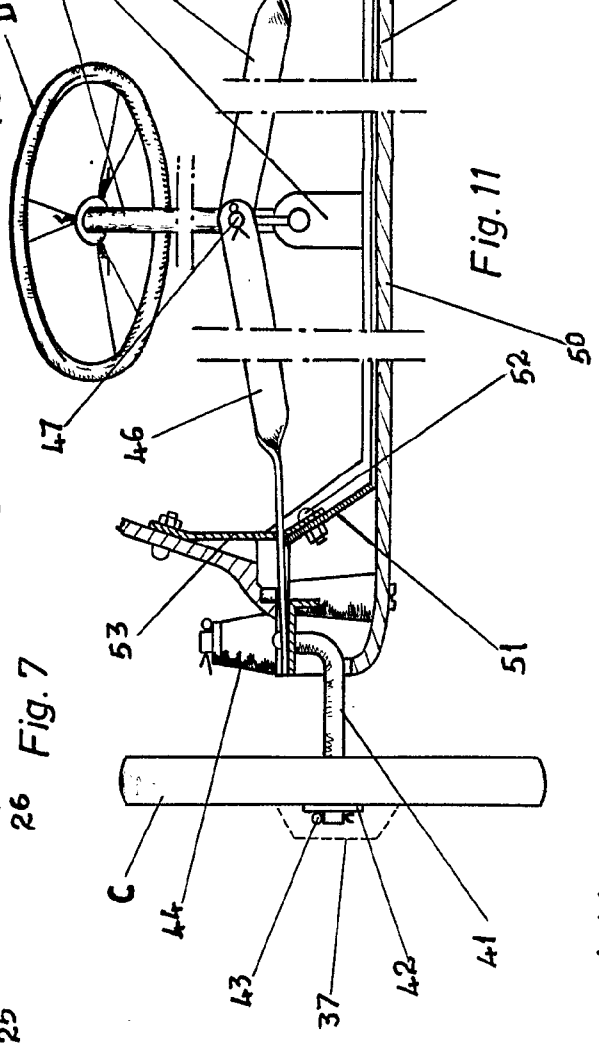
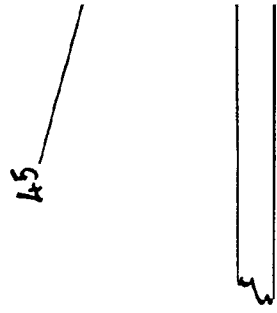
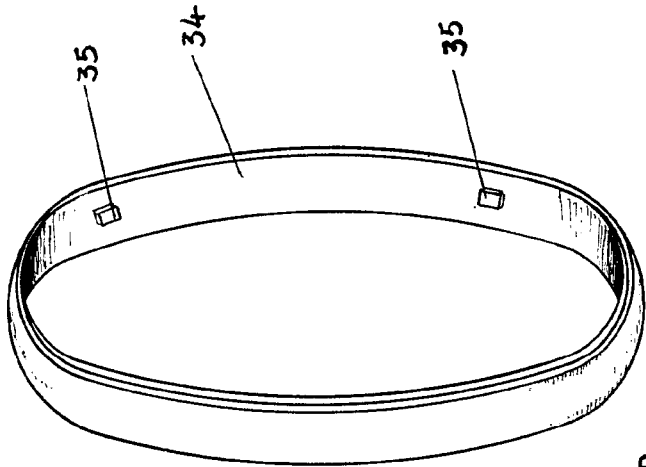
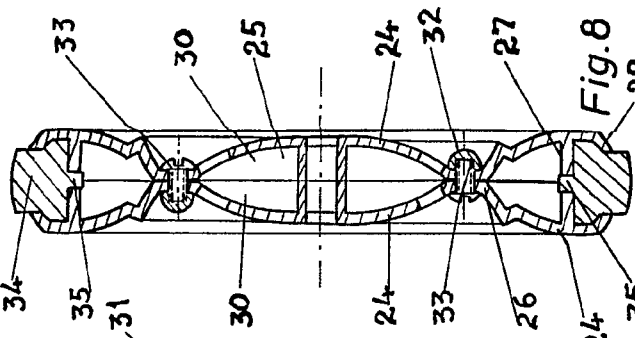
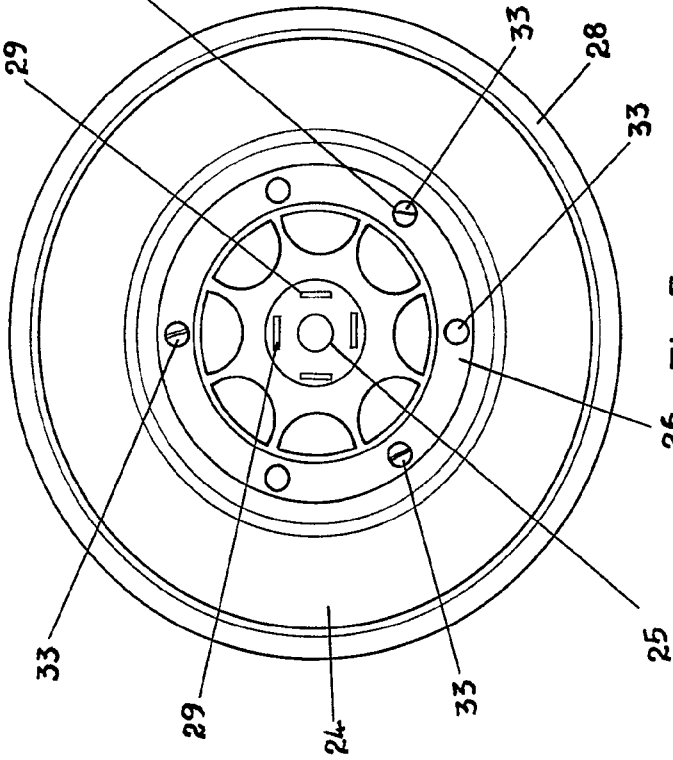


Fig. 10

Fig. 7

Fig. 8

Fig. 9

Fig. 11

Madrid, 10 Novie P.A.

LEONCIO DEB

Escala variable

319440

319440

Tres hojas: Dos

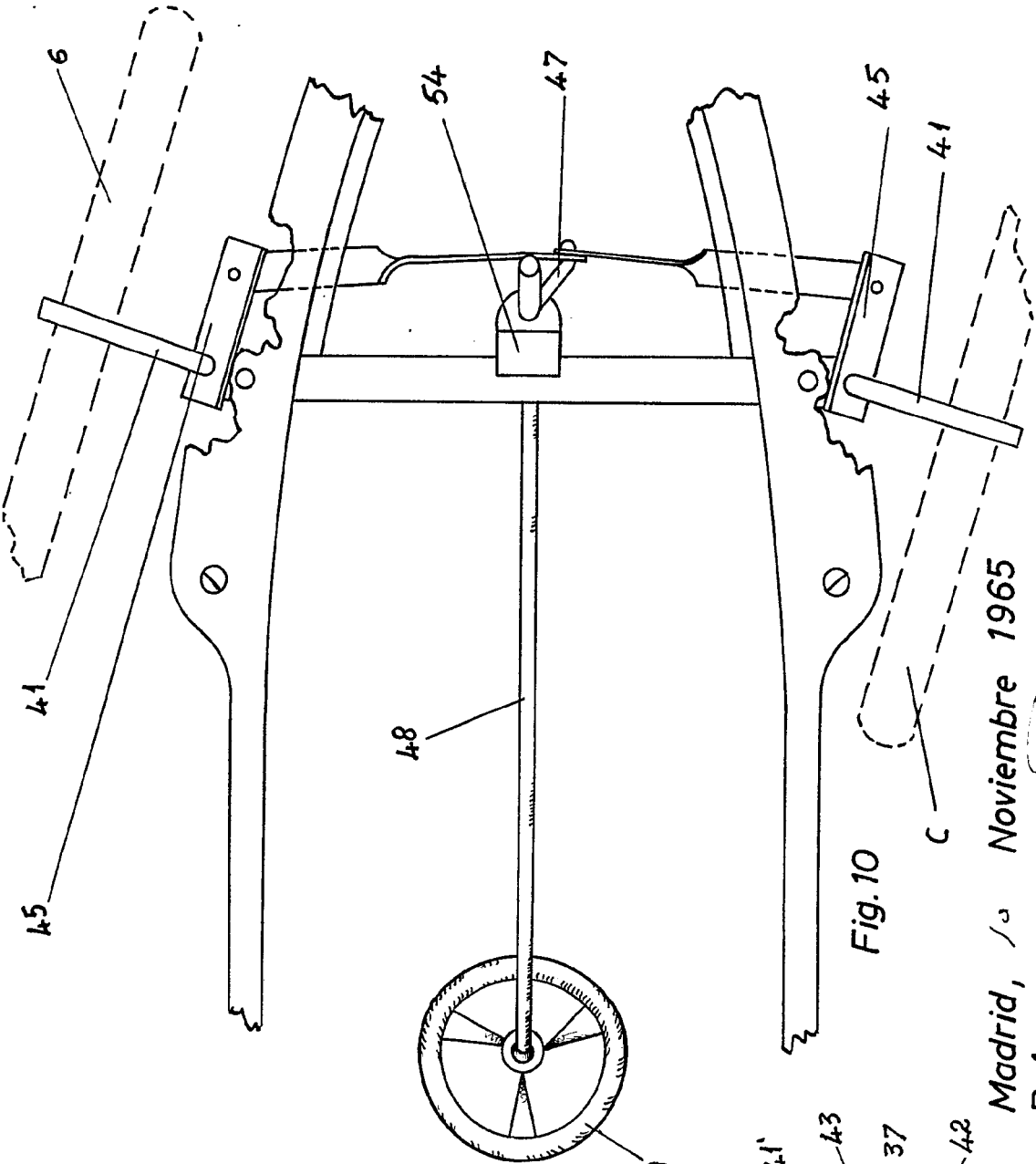
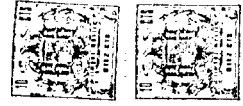


Fig.10

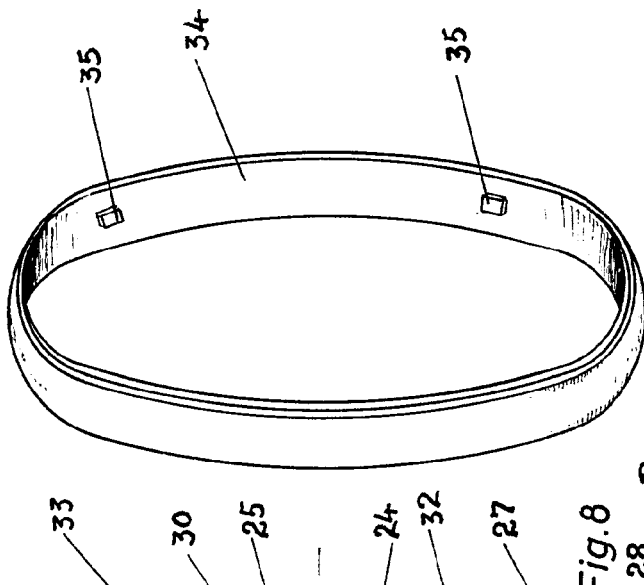


Fig.8

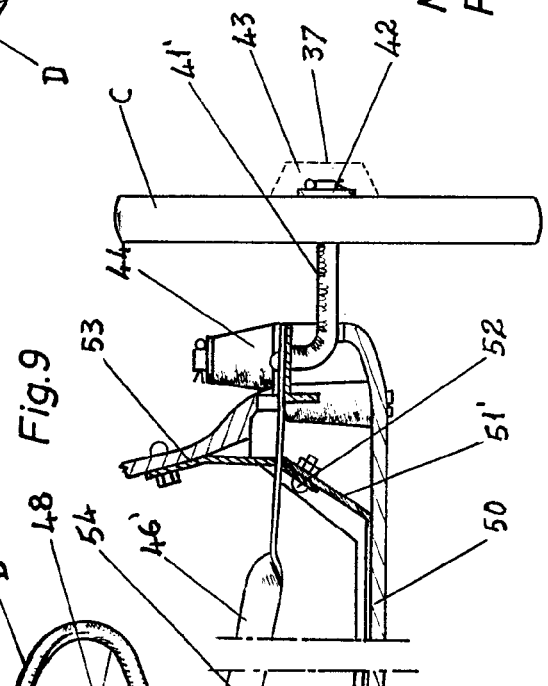
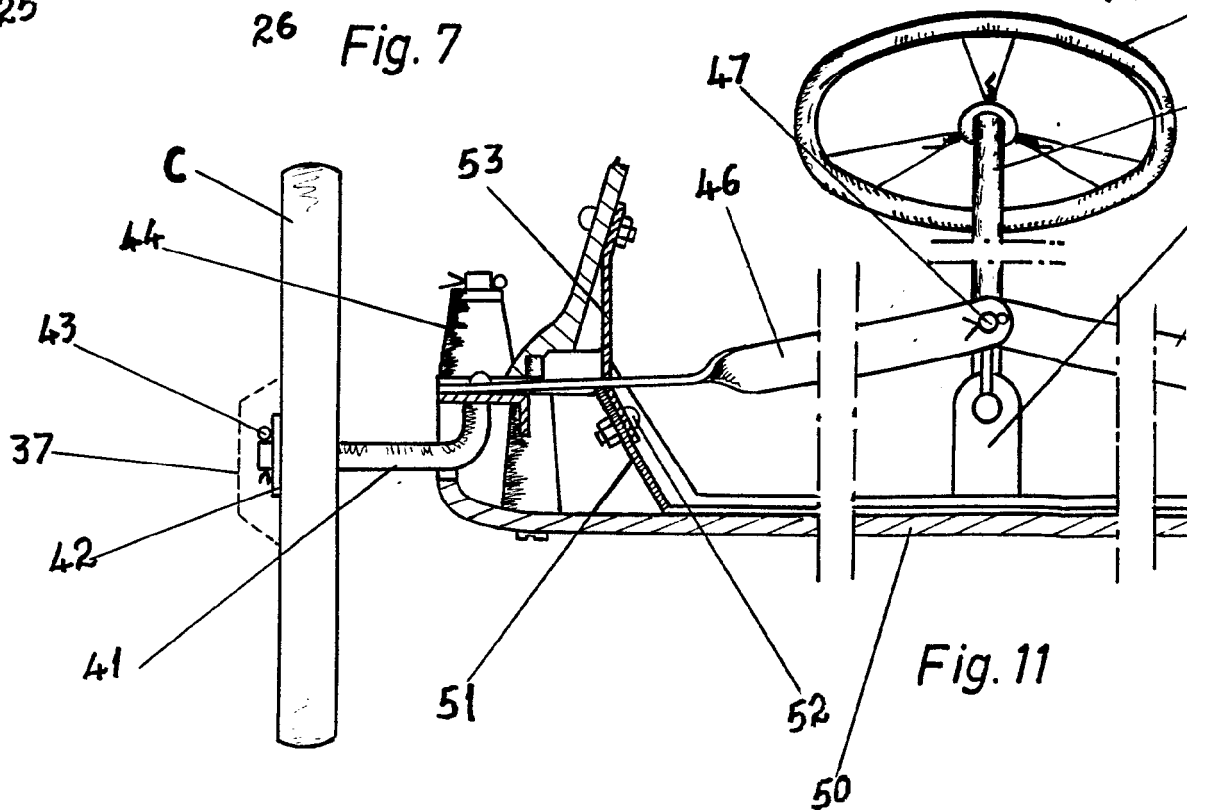
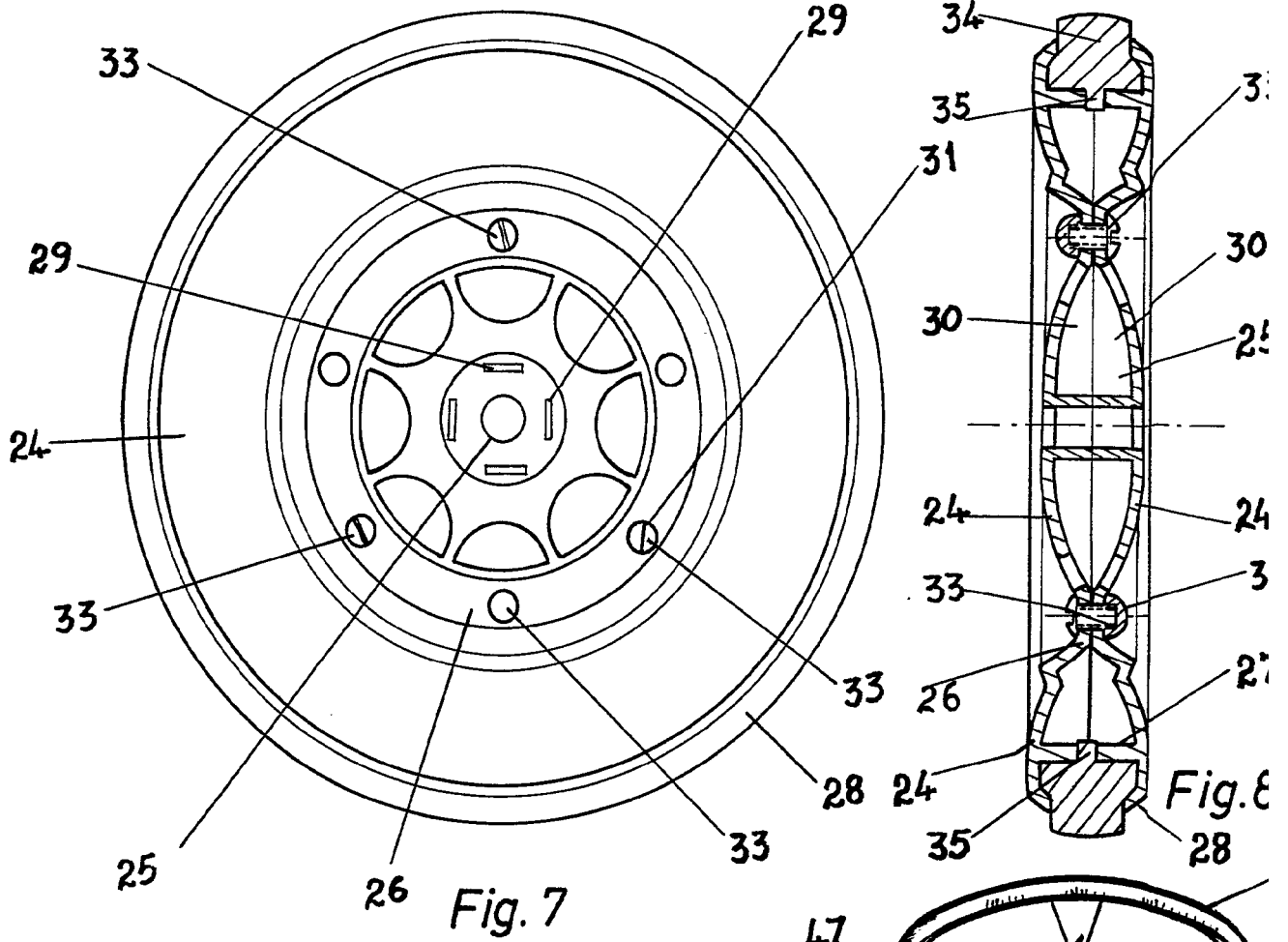


Fig.9

Madrid, 10 Noviembre 1965
P.A.

LEONCIO DEL RÍO
P.A.
[Signature]



Escala variable

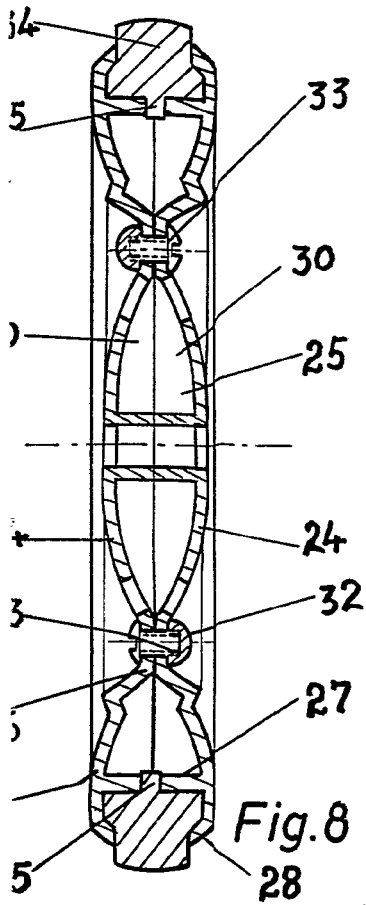


Fig. 8

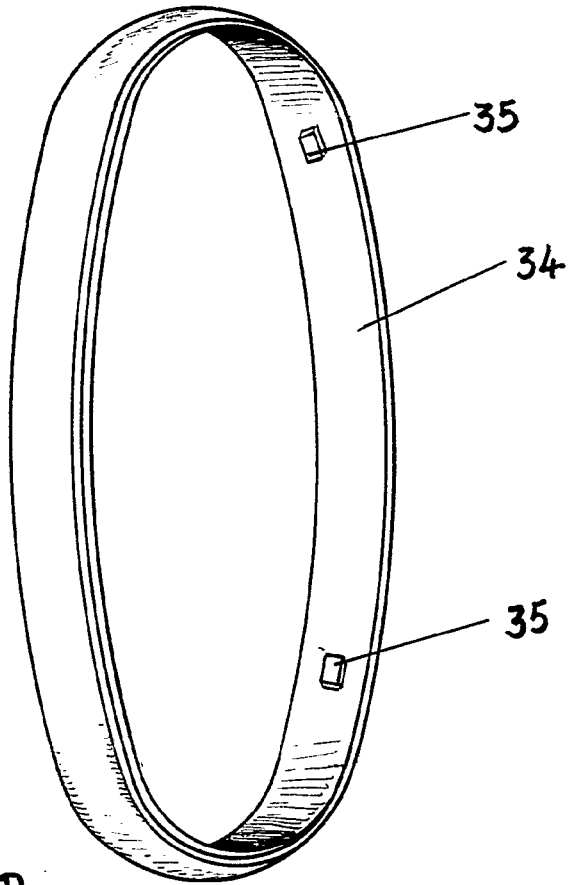


Fig. 9

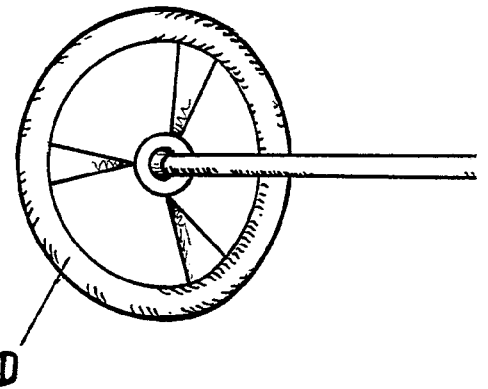


Fig. 10

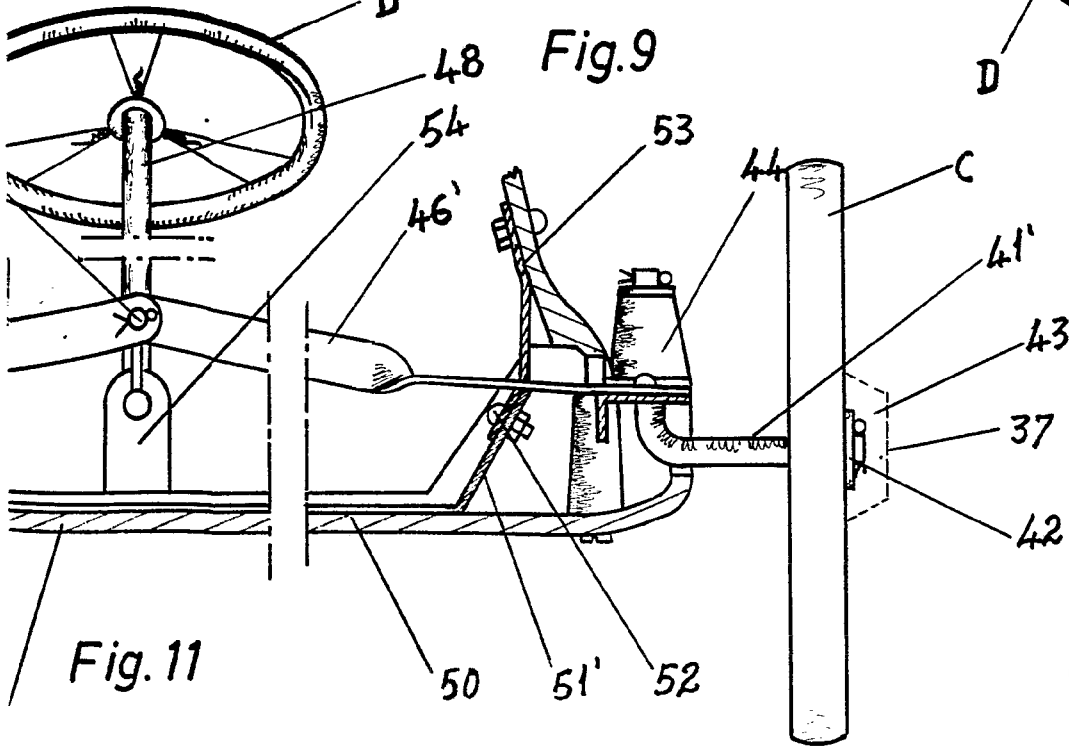


Fig. 11



Madrid, 10 N
P.A.

LEONG
P.P.

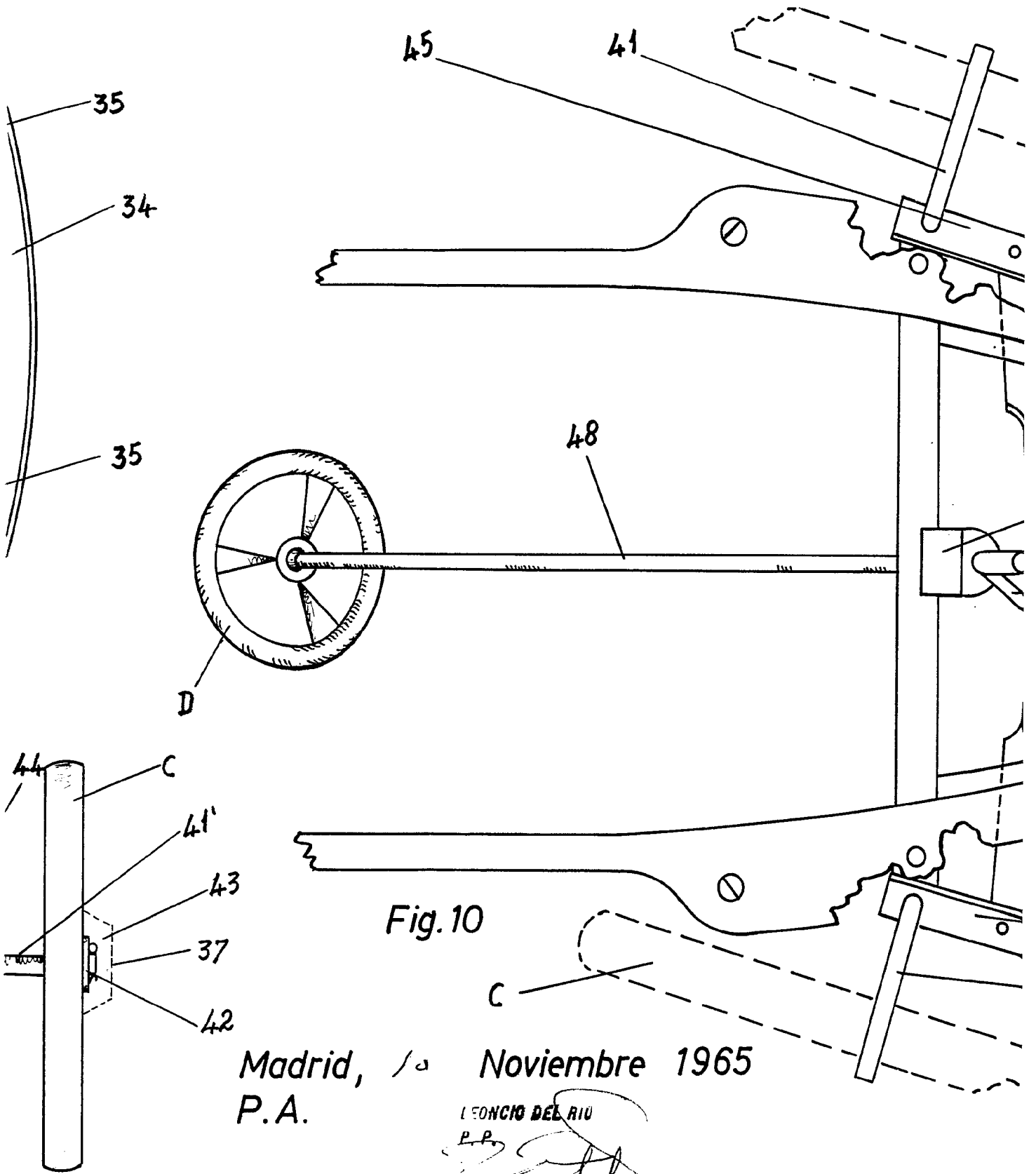


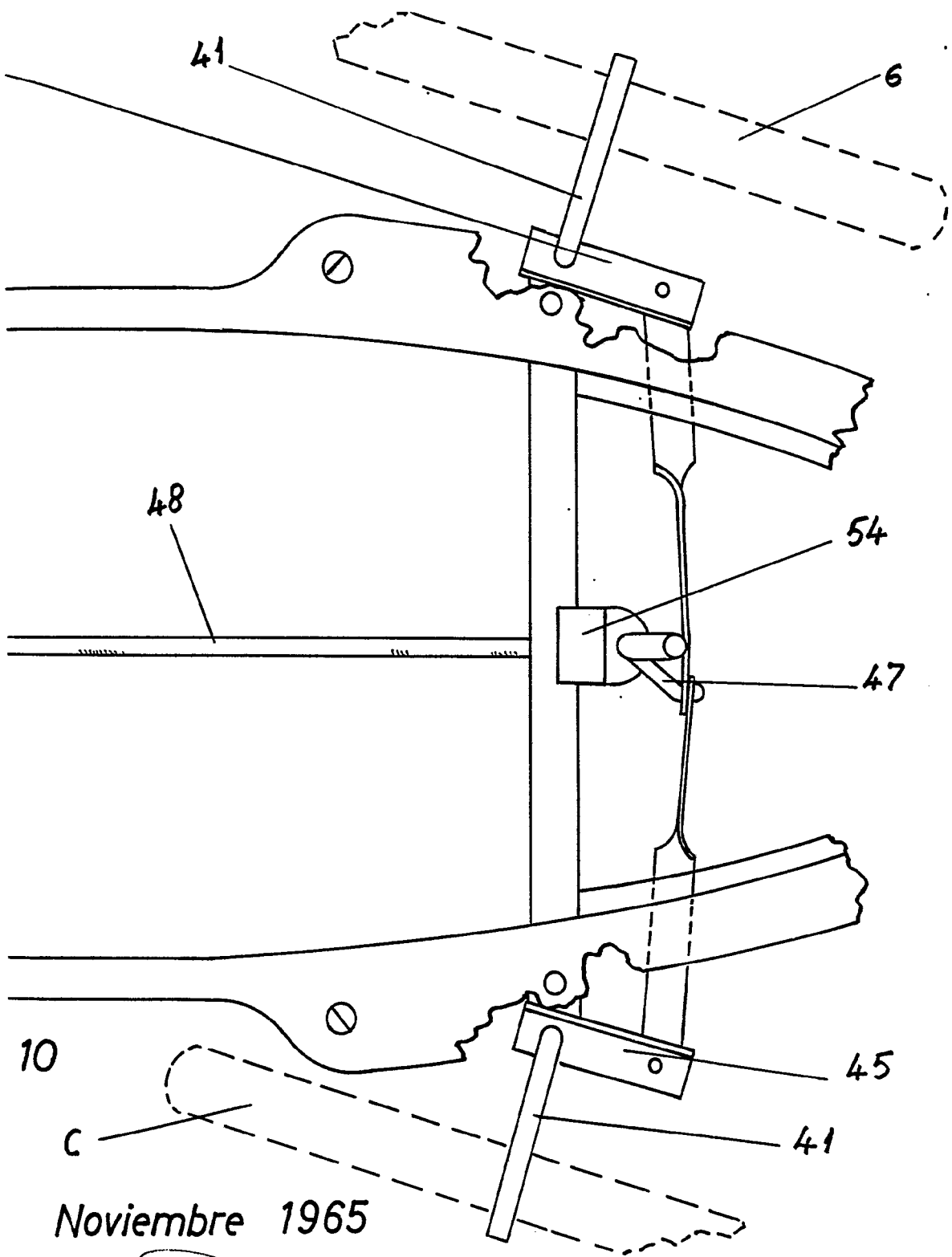
Fig.10

Madrid, 10 Noviembre 1965
P.A.

LEONCIO DEL RIO
P.P.
[Signature]

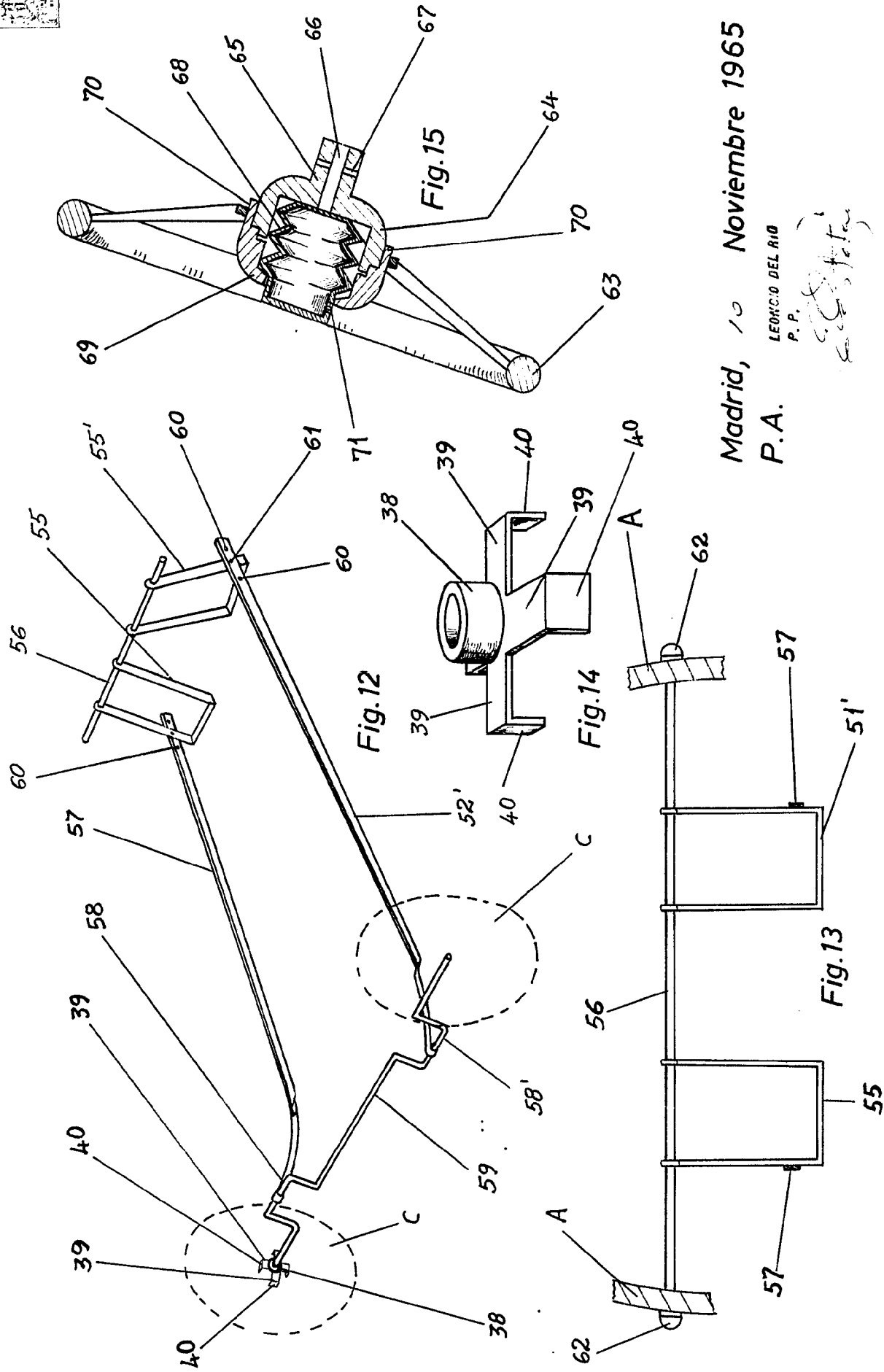
319440

Tres hojas : Dos



Noviembre 1965

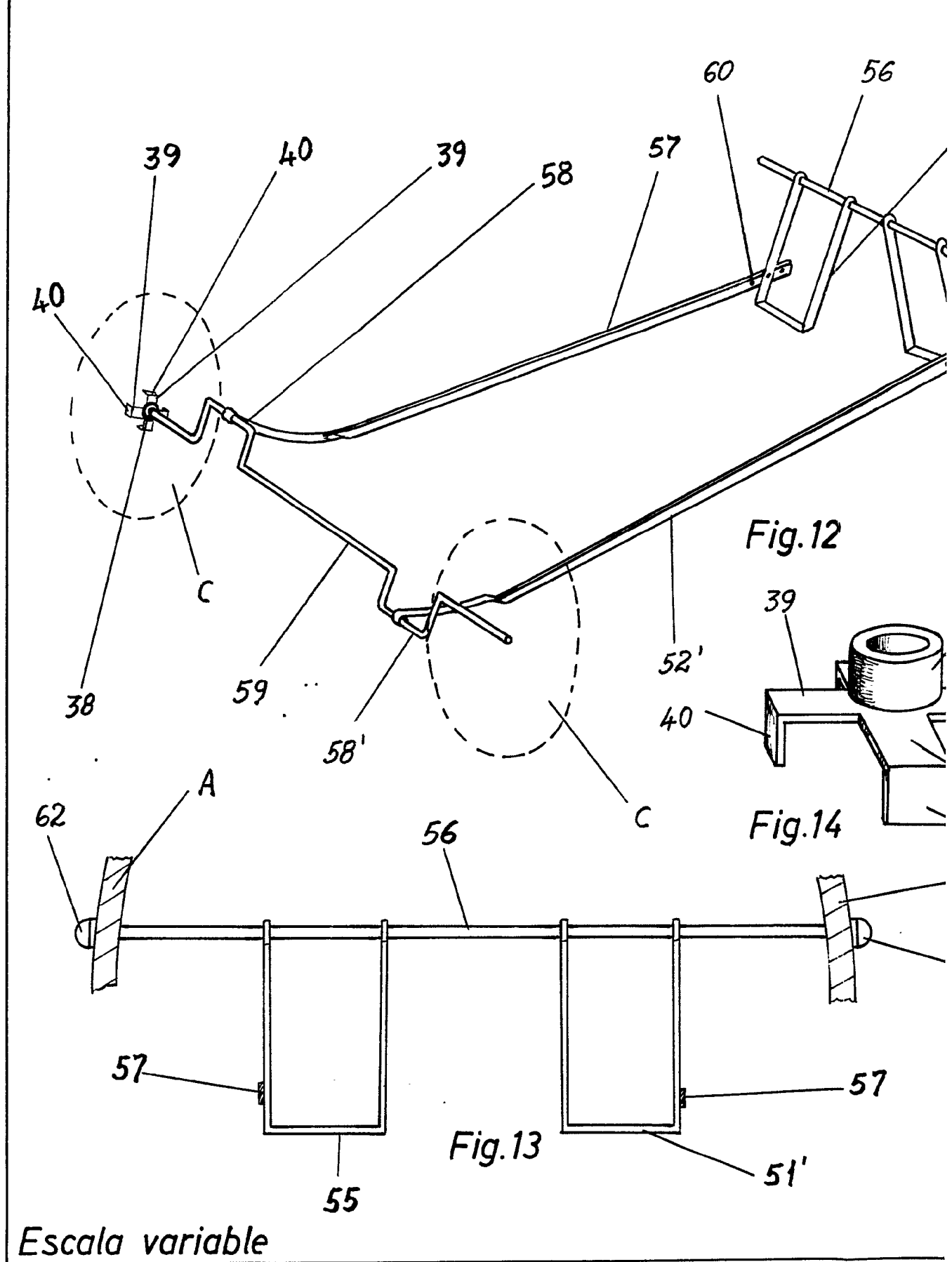
LEONCIO DEL RIV
P.P.
[Signature]



Madrid, 10 Noviembre 1965

P.A. LEONCIO DEL RIO P.P. *[Signature]*

D. ANTONIO BASOLI RABASA



Escala variable

319440

Tres hojas: Tres

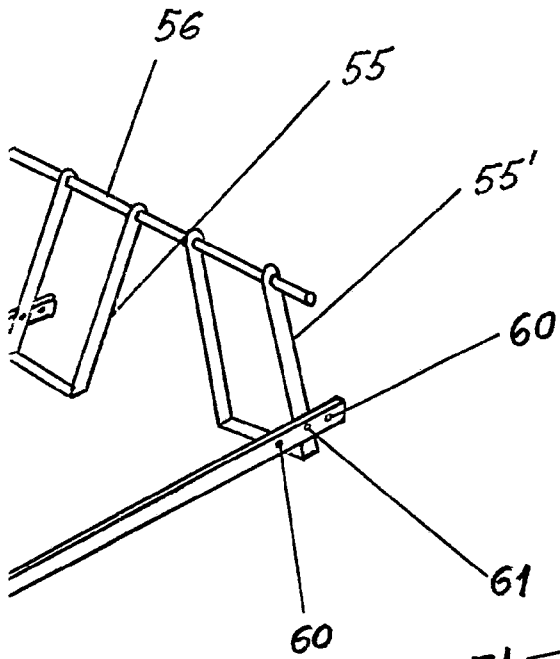


Fig. 12

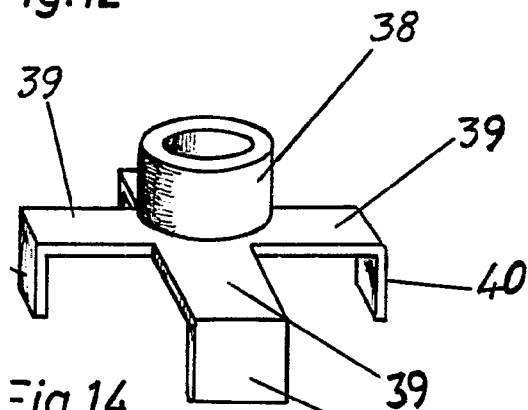
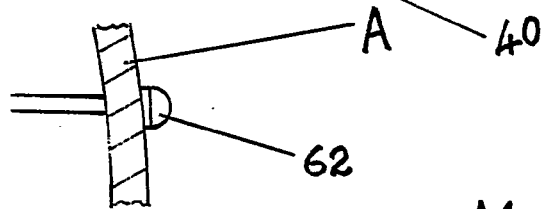


Fig. 14



57

51'

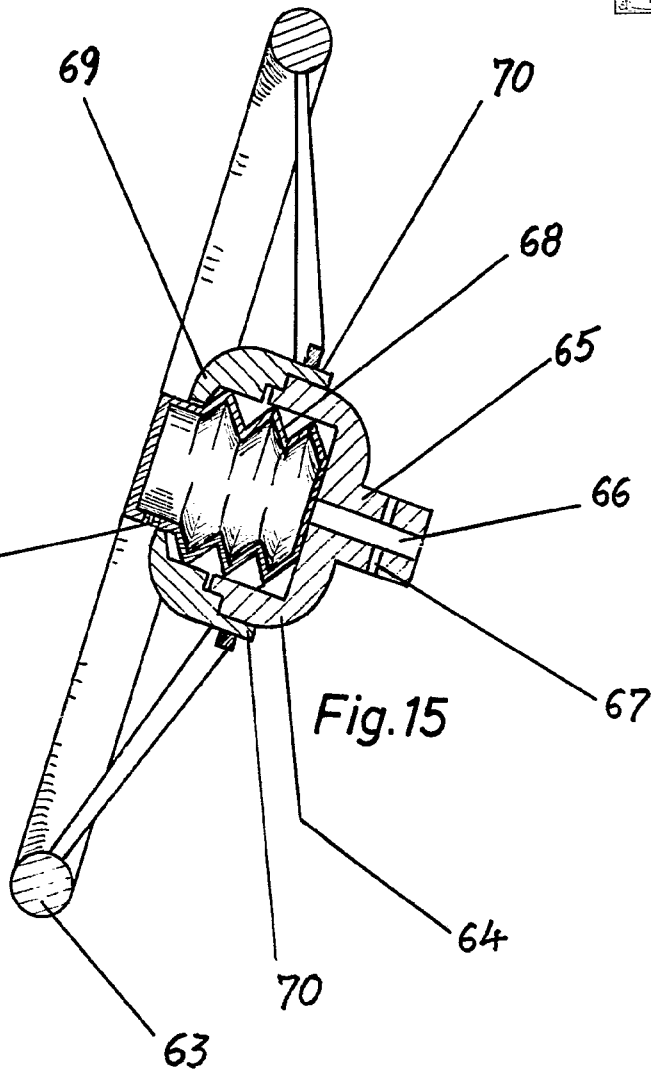


Fig. 15

Madrid, 10 Noviembre 1965

P.A.

LEONCIO DEL RIO
P. P.