



427532

P.- 57.883

RS/SHL/JLR

MEMORIA DESCRIPTIVA

Clase: B65G

para solicitar PATENTE DE INVENCION en ESPAÑA por VEINTE años

a nombre de REDMAN FISHER ENGINEERING LIMITED

entidad británica

establecida en P.O. Box 12, Birmingham New Road,
Tipton, Staffordshire, Inglaterra

por: "UN SISTEMA DE TRANSPORTADOR PERFECCIONADO"

(Clase Internacional B65g)

18 SEP 1974

5 Este invento se refiere a un sistema de transportador de la clase que comprende una vía para soportar, para avance a lo largo de la misma, una pluralidad de carrillos y un elemento de propulsión accionado mecánicamente alargado, soportado para movimiento a lo largo de una trayectoria paralela a dicha vía, teniendo el elemento de propulsión y al menos algunos de los carrillos garras que pueden cooperar para transmitir accionamiento desde el elemento de propulsión a los carrillos.

10 Es corriente que los carrillos sean acoplados juntos en uno o más trenes y en tales casos el tren, o cada uno de los trenes, es accionado normalmente por aplicación entre una sola garra de accionamiento del tren y una garra cooperante del elemento de propulsión. Es
15 normal prever en el tren, o en cada uno de los trenes, una o más garras auxiliares adicionales a la garra de accionamiento a través de la cual es accionado normalmente el tren. Son ejemplos de tales garras auxiliares una garra de retenida, la cual es susceptible de aplicación con
20 garras del elemento de propulsión para impedir que el tren sobrepase al elemento de propulsión, y una garra de accionamiento auxiliar por medio de la cual puede ser accionado el tren en circunstancias tales que la garra de accionamiento principal esté temporalmente inoperante.

25 Una circunstancia en la cual puede estar



inoperante la garra de accionamiento principal es cuando un tren está pasando del control de un elemento de propulsión al control de otro elemento de propulsión. La disposición es normalmente tal que la garra de accionamiento principal es desaplicada de la garra cooperante del primer elemento de propulsión antes de establecer aplicación con una garra del segundo elemento de propulsión. Es por consiguiente corriente proporcionar una garra de accionamiento auxiliar por medio de la cual puede ser accionado el tren desde el primer elemento de propulsión durante el periodo para el cual la garra de accionamiento principal no está en aplicación con una garra de uno u otro de los elementos de propulsión.

Para evitar el peligro de interferencia de un elemento de propulsión con el funcionamiento del otro elemento de propulsión, es deseable que una garra de accionamiento auxiliar sea normalmente inoperante y sea puesta en funcionamiento solamente durante el periodo en el cual la garra de accionamiento principal esté inoperante. Se ha propuesto, por consiguiente, que sea montada una garra auxiliar en un carrillo para movimiento entre posiciones operante e inoperante, y deberán preverse en una posición predeterminada a lo largo de la vía medios para mover la garra auxiliar llevándola a su posición operante. Un ejemplo de tal disposición se ha descrito en la Memoria. Des-

18 SET 1974

criptiva de la Patente Británica Número 1.229.541. En esta Memoria Descriptiva se describe una garra auxiliar que está montada en un carrillo para movimiento de pivota-
5 está provista de un seguidor de leva para aplicación con una rampa fijada a la vía. Cuando el seguidor se aplica a la rampa durante el avance del carrillo, la garra auxiliar es pivotada hacia arriba a una posición operante. Cuando el seguidor pasa de la rampa, la garra cae de nuevo a una
10 posición inoperante.

Una desventaja de la disposición descrita en la Memoria de la patente británica Número 1.229.541 es que se confía en la fuerza de la gravedad para el retorno de la garra auxiliar a su posición inoperante. Es pues po-
15 sible que si resulta impedido el libre pivotamiento de la garra auxiliar, por ejemplo por penetración de materias extrañas entre las superficies de apoyo movibles relativa- mente del pivote, o por falta de un mantenimiento apropia- do y de lubricación, la garra auxiliar puede fallar en su
20 retorno a su posición inoperante. Esto puede conducir a que se atasque el sistema de transportador y a que posible- mente resulte dañado el mismo.

Es un objeto del presente invento superar esta desventaja del sistema de transportador.

25 De acuerdo con el presente invento se ha

18 SEP 1974

previsto un sistema de transportador de la clase que comprende una vía, una pluralidad de carrillos soportados en la vía para movimiento a lo largo de la misma y un elemento de propulsión accionado mecánicamente, alargado, soportado para movimiento a lo largo de una trayectoria paralela a dicha vía, teniendo el elemento de propulsión y al menos uno de los carrillos garras que pueden cooperar para transmitir el accionamiento desde el elemento de propulsión a los carrillos, en el cual al menos uno de los carrillos tiene una garra movible entre posiciones operante e inoperante, solamente en la primera de cuyas posiciones puede cooperar la garra con una garra del elemento de propulsión para hacer posible que el carrillo sea accionado o retardado por el elemento de propulsión, caracterizado por la previsión en una primera posición a lo largo de la vía de primeros medios de control operantes, cuando el carrillo pasa por dicha primera posición, para desplazar la garra imperativamente a su posición operante, y en una segunda posición a lo largo de la vía de segundos medios de control operantes, cuando pasa el carrillo por dicha segunda posición, para desplazar la garra imperativamente a su posición inoperante.

La garra del carrillo puede estar dispuesta de tal modo que sea ajustable para una seleccionada de sus posiciones operante e inoperante y para que permanez-

12.9.74

18 SET 1974

ca en tal posición seleccionada hasta que sea accionada por algún otro miembro. Con tal disposición, no es necesario que los medios de control estén dispuestos para mantener la garra en su posición operante. Los medios de control pueden estar dispuestos para simplemente producir movimiento de la garra cuando el carrillo llegue a posiciones seleccionadas en la vía.

La garra del carrillo puede estar montada a pivotamiento. De preferencia, la garra está montada para movimiento alrededor de un eje geométrico de pivotamiento que es sustancialmente vertical cuando el carrillo está sobre un tramo de vía horizontal. Se apreciará que la fuerza de la gravedad no tiende a favorecer la rotación alrededor de un eje geométrico vertical.

A continuación se describirá el invento, a modo de ejemplo, con referencia a los dibujos que se acompañan, en los cuales:

En la Fig. 1 se ilustra en alzado lateral un carrillo y una parte de la vía de un sistema de transportador de acuerdo con el invento, teniendo el carrillo una garra de accionamiento auxiliar movable;

En la Fig. 2 se ilustra el carrillo y la vía en corte transversal por la línea II-II de la Fig. 1;

En la Fig. 3 se ilustra una vista en planta del carrillo y de una parte de la vía sobre la cual mar

18 SEP 1974

cha el mismo;

En la Fig. 4 se ilustran, en vista en planta y a una escala ampliada, ciertas partes de una versión modificada del carrillo de la Fig. 1;

5 La Fig. 5 es una vista en alzado lateral y a una escala intermedia entre las de las Figs. 1 y 4, en la que se ilustran las partes del carrillo modificado representado en la Fig. 4 juntamente con una parte de la vía sobre la cual marcha el carrillo y medios de control montados sobre la vía; y

10 La Fig. 6 es una vista por un extremo de las partes representadas en la Fig. 5 a la misma escala que en la Fig. 5.

15 El sistema de transportador ilustrado en las Figs. 1, 2 y 3 comprende una vía de soporte de carga que comprende dos miembros 10 y 11 de sección acanalada, los cuales están dispuestos con sus respectivas almas 12 verticales y con sus alas 13 dirigidas las de uno hacia las del otro. Un elemento de propulsión accionado mecánicamente (no representado) en forma de una cadena sin fin, 20 está soportado para movimiento a lo largo de una trayectoria por encima de la vía 10, 11 y paralela a ésta. Una pluralidad de garras de accionamiento están unidas a la cadena y se proyectan hacia abajo desde ella, hacia el espacio de separación entre las partes de vía 10 y 11. Una 25

12.9.74

- 7 -



de tales garras de accionamiento se ha indicado en 14 en las Figs. 1 y 2. Estas garras de accionamiento estarían normalmente espaciadas a intervalos regulares a lo largo de la cadena accionada mecánicamente.

5 El sistema de transportador comprende además una pluralidad de carrillos, de los cuales solamente se ha ilustrado uno. El carrillo particular ilustrado está destinado para uso como el carrillo de cola de un tren de carrillos acoplados. El carrillo representado tiene un
10 cuerpo 15 que comprende dos placas verticales 16 dispuestas en relación de espaciadas yuxtapuestas. Dos pares de ruedas 17 de rodadura, las cuales corren sobre las alas inferiores de las partes de vía 10 y 11, están montadas en el cuerpo 15. También están montadas en el cuerpo
15 de guía 18, las cuales son giratorias alrededor de respectivos ejes geométricos verticales y que corren entre las alas opuestas de las partes de vía 10 y 11. En el cuerpo hay formada una abertura 19 para permitir que sea suspendida desde el mismo una carga.

20 El carrillo incluye además una garra 20 de accionamiento auxiliar, la cual se proyecta hacia arriba desde el cuerpo 15 hacia el elemento de propulsión accionado mecánicamente y con la cual pueden establecer aplicación las garras de accionamiento 14. La garra de accio-
25 namiento auxiliar 20 está destinada a ser operante solamen

18 SET 1974

te en las ocasiones en las que una garra de accionamiento principal, prevista normalmente en el carrillo de cabeza de un tren, sea inoperante. En consecuencia, la garra 20 está montada en el carrillo para movimiento entre una posición operante, en la cual está en la trayectoria de las garras de accionamiento 14, y una posición inoperante en la cual está desplazada de la trayectoria de las garras 14. En las Figs. 1 y 3 se ha representado la garra de accionamiento auxiliar en su posición operante, y en la Fig. 2 se ha representado la garra de accionamiento auxiliar en líneas de trazo llena en su posición operante y en líneas de trazos, en 20a, en su posición inoperante.

La garra 20 de accionamiento auxiliar está dispuesta para movimiento de pivotamiento entre sus posiciones operante e inoperante, alrededor de un eje geométrico vertical 21. La garra 20 está sujeta rígidamente a, y sobresale hacia arriba desde, un elemento portador 22 que comprende una pared superior 23 que es de forma cuadrada, tal como se ve en planta, y que está formada con una abertura de apoyo central. Dentro de la abertura de apoyo del elemento portador 22 está recibido un pivote 24, sobresaliendo este pivote hacia arriba, desde una placa horizontal 25 a la cual está asegurado. La placa 25 está asegurada a una placa vertical 26, la cual está recibida en el cuerpo 15 del carrillo y unida con pernos a éste. Entre

12.9.74

18



la placa horizontal 25 y la pared 23 está interpuesta una arandela 27, y el alemento portador está retenido sobre el pivote 24 por medio de un resorte circular de seguridad 27.

5 El elemento portador 22 incluye además paredes laterales 28, las cuales sobresalen hacia abajo desde la pared superior 23 a través de la ranura definida por los bordes libres de las alas superiores 13 de la vía. Las dimensiones del elemento portador 22 son tales que, como se ha ilustrado en la Fig. 3, se prevé normalmente una pequeña holgura entre las paredes laterales 28 y las alas de la vía. Debido a la forma cuadrada del elemento portador, esta pequeña holgura no es suficiente para permitir movimiento de pivotamiento del elemento portador alrededor del eje geométrico 21, y la garra de accionamiento auxiliar 20 está por tanto retenida normalmente en una u otra de sus posiciones operante e inoperante.

10 En ciertas posiciones a lo largo de la vía las alas superiores 13 están recortadas, como se ha ilustrado en 29 y 30 en la Fig. 3, para proporcionar holgura suficiente entre las alas y el elemento portador 22 para permitir el pivotamiento de la garra 20 alrededor del eje geométrico 21.

15 Para producir el pivotamiento de la garra 20 alrededor del eje geométrico 21 hay previstos medios de control adyacentes a los recortes 29 y 30. Los medios de

12.9.74

18 SEP 1974

control comprenden apoyos de tope estacionarios, uno de los cuales se ha representado en 31 en la Fig. 3. Para cooperación con el apoyo de tope 31 hay previsto en el elemento portador 22 un brazo percutor 32. Ese brazo percutor sobresale radialmente del eje geométrico 21. Otro brazo percutor 33 sobresale desde el elemento portador 22 en una dirección diametralmente opuesta a la del brazo 32, estando previsto el brazo 33 para cooperación con apoyos de tope similares al apoyo de tope 31 pero previstos en el otro lado de la vía.

Como se ha ilustrado en la Fig. 3, cuando la garra 20 ocupa su posición operante los brazos percutores 32, 33 sobresalen en direcciones inclinadas con la dirección de desplazamiento un ángulo de 45° . La cara extrema libre 34 del brazo 32 se extiende entonces perpendicular a la dirección de desplazamiento para aplicación de cara con cara con el apoyo de tope 31. Cuando el brazo 32 está aplicado al apoyo de tope 31 y el carrillo continúa moviéndose más allá del apoyo de tope, el elemento portador 22 gira alrededor del eje geométrico 21, en sentido de giro a izquierdas, tal como se ve en la Fig. 3, en un ángulo de 90° . La cara 34 del brazo 32 está entonces paralela a la dirección de desplazamiento y el brazo libra justamente al apoyo de tope 31, de modo que el apoyo de tope no impide el paso del carrillo.

12.9.74

- 11 -

18 SET 1974

La cara extrema libre 35 del brazo 33 es perpendicular a la cara extrema 34 y cuando esta última es paralela a la dirección de desplazamiento la cara 35 es perpendicular a la misma y está mirando hacia adelante.

5 Por consiguiente, cuando la garra 20 está en su posición inoperante y el carrillo se mueve más allá de un apoyo de tope en el lado de la vía opuesto al del apoyo de tope 31, se aplicará al brazo 33 y hará que el elemento portador 22 pivote un ángulo de 90° en sentido de giro a derechas, tal

10 como se ve en la Fig. 3, haciendo con ello retornar a la garra auxiliar 20 a su posición operante.

Se observará que la garra auxiliar 20 es movida en ambas direcciones entre sus posiciones operante e inoperante imperativamente. No se confía para ello en

15 la fuerza de la gravedad ni en otras fuerzas que simplemente carguen la garra auxiliar hacia una u otra de sus posiciones. Además, cuando la garra auxiliar haya sido ajustada por los medios de control, ya sea en su posición operante o ya sea en suposición inoperante, no tiende a

20 moverse fuera de tal posición hasta que sea movida de nuevo por los medios de control.

Un tope 36 se proyecta desde la extremidad inferior de una de las paredes laterales 28 para aplicación con el cuerpo 15 del carrillo para limitar el movimiento de pivotamiento del elemento portador 22 alrededor

25



del eje geométrico 21 a un recorrido de aproximadamente 90°. Mientras que el ejemplo particular de carrillo representado en las Figs. 1 a 3 está dispuesto para pivotamiento de la garra auxiliar en direcciones opuestas entre sus posiciones operante e inoperante, se apreciará que el carrillo podría estar dispuesto, alternativamente, para movimiento unidireccional de la garra auxiliar, en cuyo caso la garra estaría adaptada para cooperar con las garras de accionamiento 14 tanto cuando está en una posición por delante del eje geométrico 21 como cuando está en una posición por detrás del eje geométrico 21.

En las Figs. 4, 5 y 6 se ha ilustrado una versión modificada del carrillo representado en las Figs. 1, 2 y 3, cuyo carrillo modificado tiene una disposición alternativa para retener la garra auxiliar contra movimiento de pivotamiento que no sea en aquellas ocasiones en las que se requiera que la garra se mueva entre sus posiciones operante e inoperante. En las Figs. 4, 5 y 6 las partes correspondientes a las anteriormente descritas con referencia a las Figs. 1, 2 y 3 se han indicado por los mismos números de referencia con el prefijo 1, y ha de considerarse que la descripción hecha en lo que antecede es de aplicación a las mismas, excepto por lo que se refiere a las diferencias que se mencionan aquí en lo que sigue.

18 SET 1974

El elemento portador 122 del carrillo re-
presentado en las Figs. 5, 6 y 7 tiene la forma de una pla-
ca circular que está dispuesta horizontalmente y está mon-
5 tada sobre un pivote vertical 124. Los brazos percutores
132 y 133 están soldados a la placa 122 en la cara supe-
rior de la misma y sobresalen en direcciones diametralmen-
te opuestas para cooperación con apoyos de tope 131 ase-
gurados rígidamente a la vía. La garra auxiliar 120 está
10 también asegurada rígidamente a la placa 122 en la cara su-
perior de la misma y sobresale hacia arriba desde la pla-
ca.

Para retener la placa portadora 122 en
una posición en la cual esté ajustada, se han previsto me-
dios de retención en forma de un enganche 137. El engan-
15 che está montado a pivotamiento sobre un apoyo 138 para
movimiento con relación al mismo alrededor de un eje geo-
métrico horizontal, el cual está desplazado lateralmente
con respecto al eje geométrico 121. El apoyo 138 está
asegurado rígidamente a un casquillo 139 en el cual está
20 montado el pivote 124, estando ese casquillo asegurado rí-
gidamente al cuerpo 113. En la periferia de la placa 122
están formadas dos muescas 140, 141 para recibir una parte
extrema 142 del enganche, cuando este último está en la
posición de retención representada en la Fig. 5. En esta
25 posición de retención el enganche impide el movimiento de

pivotamiento de la garra 120 alrededor del eje geométrico 121. Otra parte extrema 143 del enganche tiene una masa considerablemente mayor que la de la parte extrema 142 y, puesto que esas partes extremas están espaciadas aproximadamente por igual a lados opuestos del pivote del enganche, la parte extrema 143 carga a la parte extrema 142 hacia arriba a su posición de retención.

Para mover el enganche 137 a su posición de suelta, los medios de control comprenden además una leva 144, la cual está fija con relación a la parte de vía 111 y está situada para aplicación con la parte extrema 143 del enganche. La leva presenta hacia un enganche que se aproxima una superficie inclinada hacia arriba, subiendo por la cual es llevada la parte extrema 143 al moverse el carrillo más allá de la leva. En consecuencia, la leva hace que la parte extrema 142 se mueva hacia abajo, fuera de la muesca en la cual está aplicada, a una posición de liberación en la cual está separada de la placa 122. La leva 144 está dispuesta para retener el enganche en su posición de liberación mientras se aplica a ella un apoyo de tope 131 adyacente uno de los brazos percutores 132, 133. El enganche se mueve fuera de aplicación con la leva cuando se haya movido la muesca fuera de coincidencia con la parte extrema 142. Esta parte extrema es entonces empujada a aplicación con la cara inferior de la placa 122 hasta



18 SET. 1934

que la otra muesca es llevada a coincidencia, tras lo cual la parte extrema entra en la muesca para retener la placa 122 de nuevo contra movimiento de pivotamiento.

5 Se ha previsto una leva 144 para cooperación con el enganche 137 en un lado de la vía en la parte de vía 111 próxima a cada apoyo de tope 131, independientemente de si el apoyo de tope se ha previsto al mismo lado de la vía que la leva o en el lado opuesto de la vía. Cuando un apoyo de tope y una leva están montados en el mismo lado de la vía, pueden estar montados en una ménsula común 10 145, como se ha ilustrado en las Figs. 5 y 6. Cuando el apoyo de tope y la leva están en lados opuestos de la vía, deberán estar provistos de ménsulas individuales.

15 El movimiento hacia arriba de la parte extrema 142 del enganche dentro de cada una de las muescas 140, 141 está limitado por una tapa 146 que se extiende sobre la muesca en la cara superior de la placa 122.

20 Los carrillos ilustrados en las Figs. 1 a 3 y 4 a 6 pueden ser modificados aún más disponiendo la garra auxiliar para movimiento de pivotamiento alrededor de un eje geométrico que esté inclinado con respecto a la vertical y que se encuentre en un plano vertical que se extienda en la dirección de desplazamiento. Con tal modificación el pivotamiento de la garra haría que la misma 25 se moviese hacia arriba y hacia abajo, así como lateral-

18 SEP 1974

mento de propulsión y al menos algunos de los carrillos
garras que pueden cooperar para transmitir el accionamien-
to desde el elemento de propulsión a los carrillos, en el
cual al menos uno de los carrillos tiene una garra movable
5 entre posiciones operante e inoperante, solamente en la pri-
mera de cuyas posiciones puede cooperar la garra con una
garra del elemento de propulsión para hacer posible que el
carrillo sea accionado o retardado por el elemento de pro-
pulsión, caracterizado por la previsión en una primera po-
10 sición a lo largo de la vía de primeros medios de control
operantes, cuando el carrillo pasa por dicha primera posi-
ción, para desplazar la garra imperativamente a su posi-
ción operante, y en una segunda posición a lo largo de la
vía de segundos medios operantes, cuando el carrillo pasa
15 por dicha segunda posición, para desplazar imperativamente
a la garra a su posición inoperante.

2ª.- Un sistema de transportador según
la reivindicación 1ª, caracterizado además porque la garra
de dicho carrillo está dispuesta de tal modo que sea ajus-
20 table en una seleccionada de sus posiciones inoperante
y operante y para que permanezca en tales posiciones selec-
cionadas hasta que actúe sobre la misma algún otro miembro.

3ª.- Un sistema de transportador según la
reivindicación 2ª, caracterizado además porque dicha garra
25 está montada a pivotamiento para movimiento alrededor de

12.9.74

- 18 -



18 SEP 1974

un eje geométrico de pivotamiento que es sustancialmente vertical cuando el carrillo está en un tramo de vía horizontal.

5 4ª.- Un sistema de transportador según la reivindicación 3ª, caracterizado además porque dicha garra está unida rígidamente a uno o más brazos que se proyectan en sentido radial de dicho eje geométrico de pivotamiento para aplicación con los medios de control.

10 5ª.- Un sistema de transportador según la reivindicación 4ª, caracterizado además porque los medios de control comprenden una pluralidad de apoyos de tope fijos espaciados entre sí a lo largo de la vía.

15 6ª.- Un sistema de transportador según cualquiera de las reivindicaciones 3ª, 4ª y 5ª, caracterizado además porque hay previstos medios de tope en el carrillo para limitar el movimiento de pivotamiento de dicha garra a un recorrido de aproximadamente 90°.

20 7ª.- Un sistema de transportador según la reivindicación 1ª, caracterizado además porque hay previstos medios de retención para impedir el movimiento de dicha garra entre sus posiciones operante e inoperante durante los periodos en los cuales se requiera que la garra permanezca en una seleccionada de tales posiciones.

25 8ª.- Un sistema de transportador según la reivindicación 7ª, caracterizado además porque dichos me-

12.9.74

- 19 -

13 NOV 1975

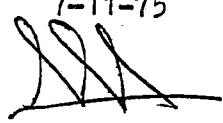
5 dios de retención comprenden un elemento que está fijo con respecto a la garra y, cuando el carrillo se desplaza a lo largo de ciertas partes de la vía, está dentro de una ranura definida por la vía y que se extiende en sentido longitudinal de la misma, siendo las dimensiones de dicho elemento con relación a las de la ranura tales que, mientras que el elemento esté dentro de la ranura, impida el movimiento de la garra entre sus posiciones operante e inoperante.

10 9ª.- Un sistema de transportador según la reivindicación 7ª, caracterizado, además, porque los medios de retención comprenden un enganche montado a pivotamiento en el carrillo para movimiento entre posiciones de retención y de liberación, en la primera de las cuales retiene a la garra en una seleccionada de las posiciones operante e inoperante, y porque los medios de control comprenden una leva que se aplica al enganche al pasar el carrillo por la leva, para hacer pivotar el enganche a su posición de liberación.

20 10ª.- Un sistema de transportador perfeccionado.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y para los fines que se han especificado.

7-11-75



13 NOV 1975



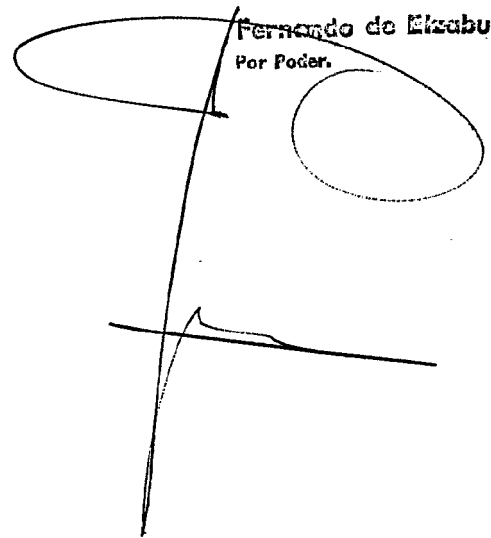
Esta Memoria consta de veintiuna hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

13 NOV. 1975

P.A.

Fernando de Elizaburo
Por Poder.



7-11-75
VGD.

- 21 -



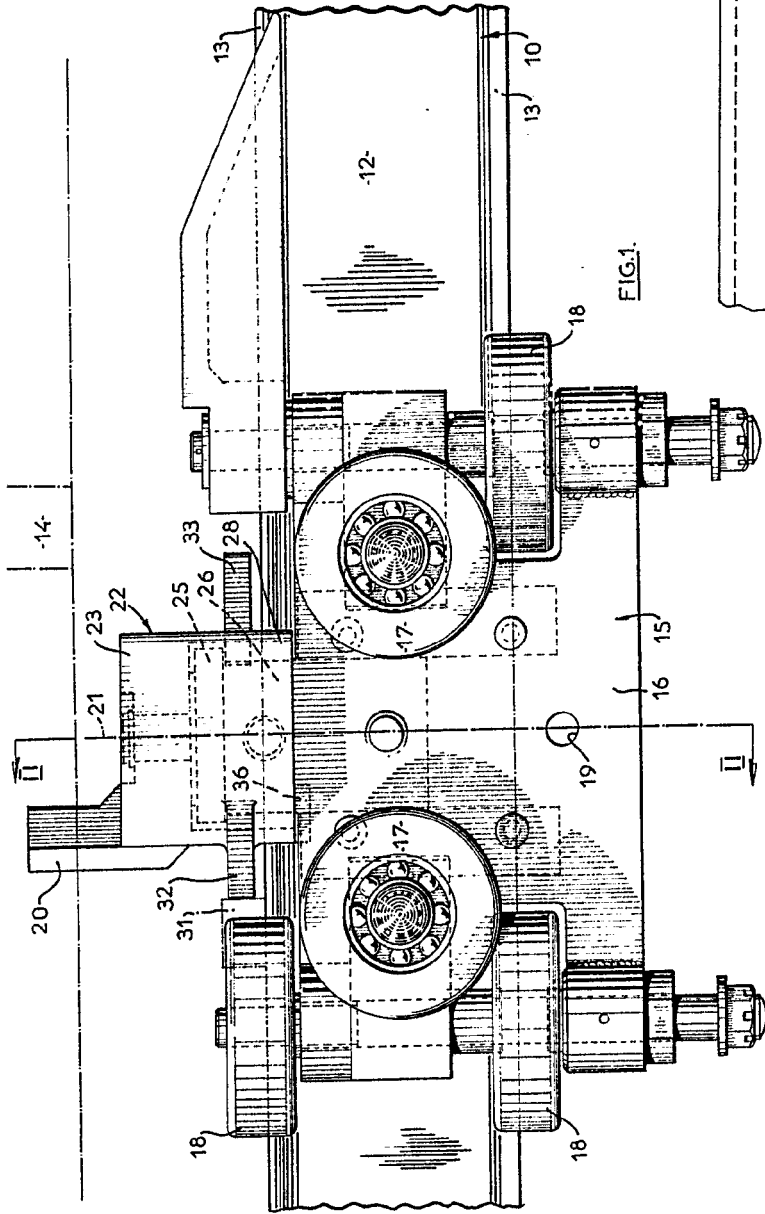


FIG. 1.

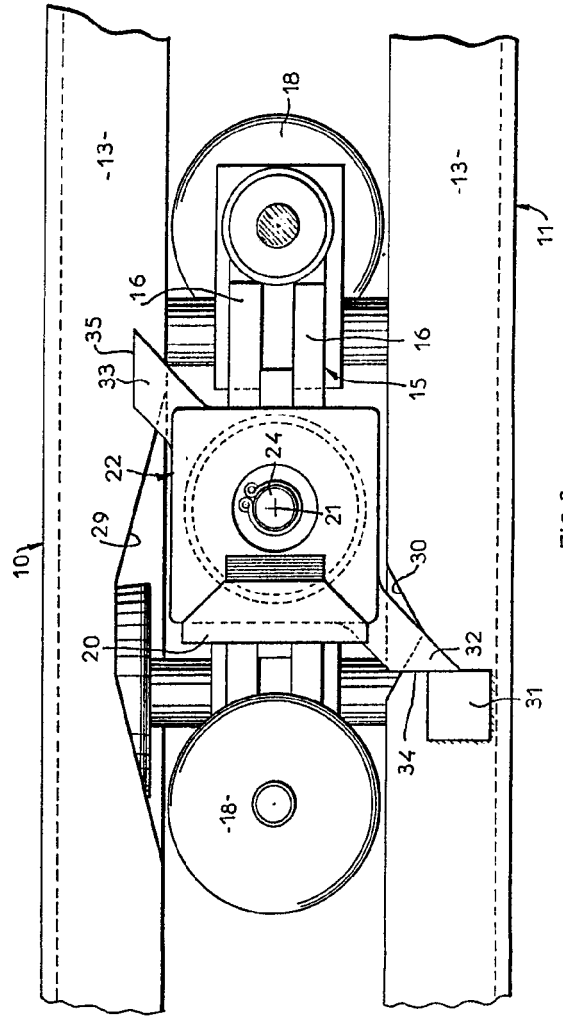


FIG. 3.

18 SEP 1974

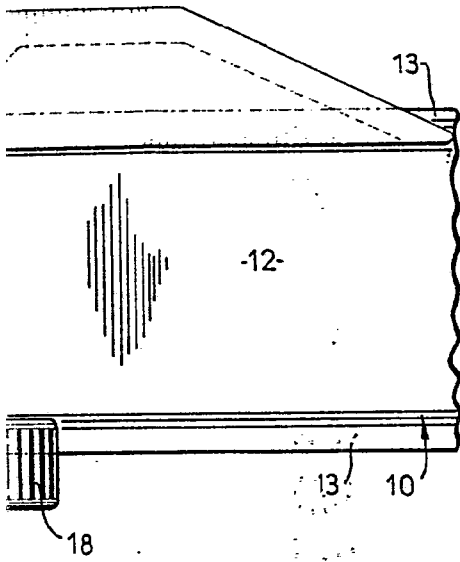


FIG. 1.

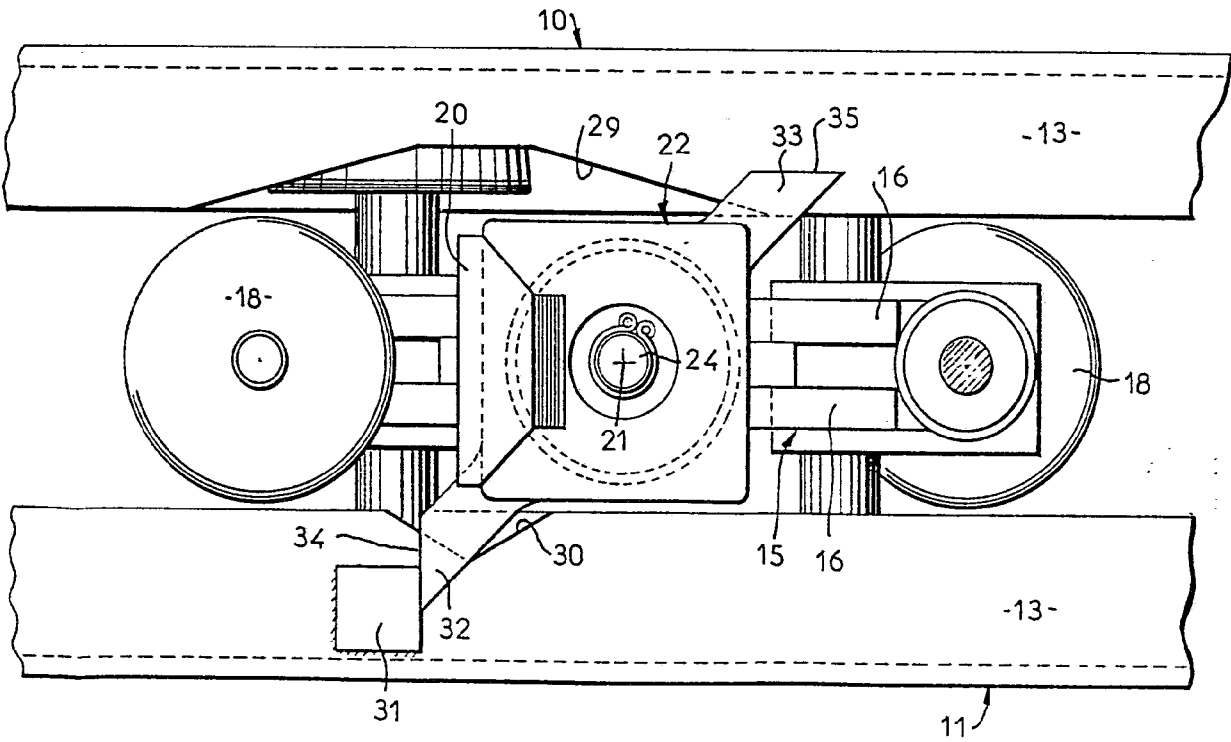


FIG. 3.

FIG. 2.

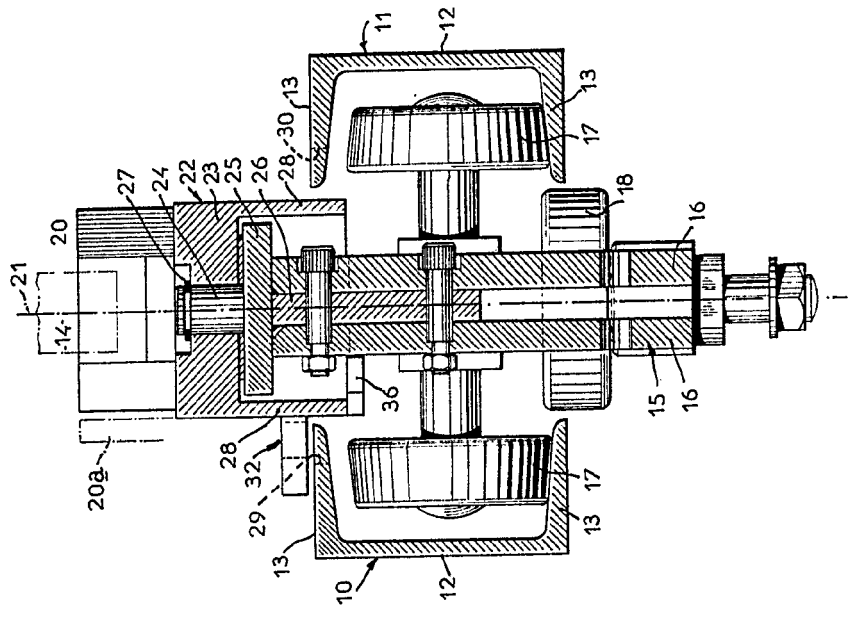


FIG. 4.

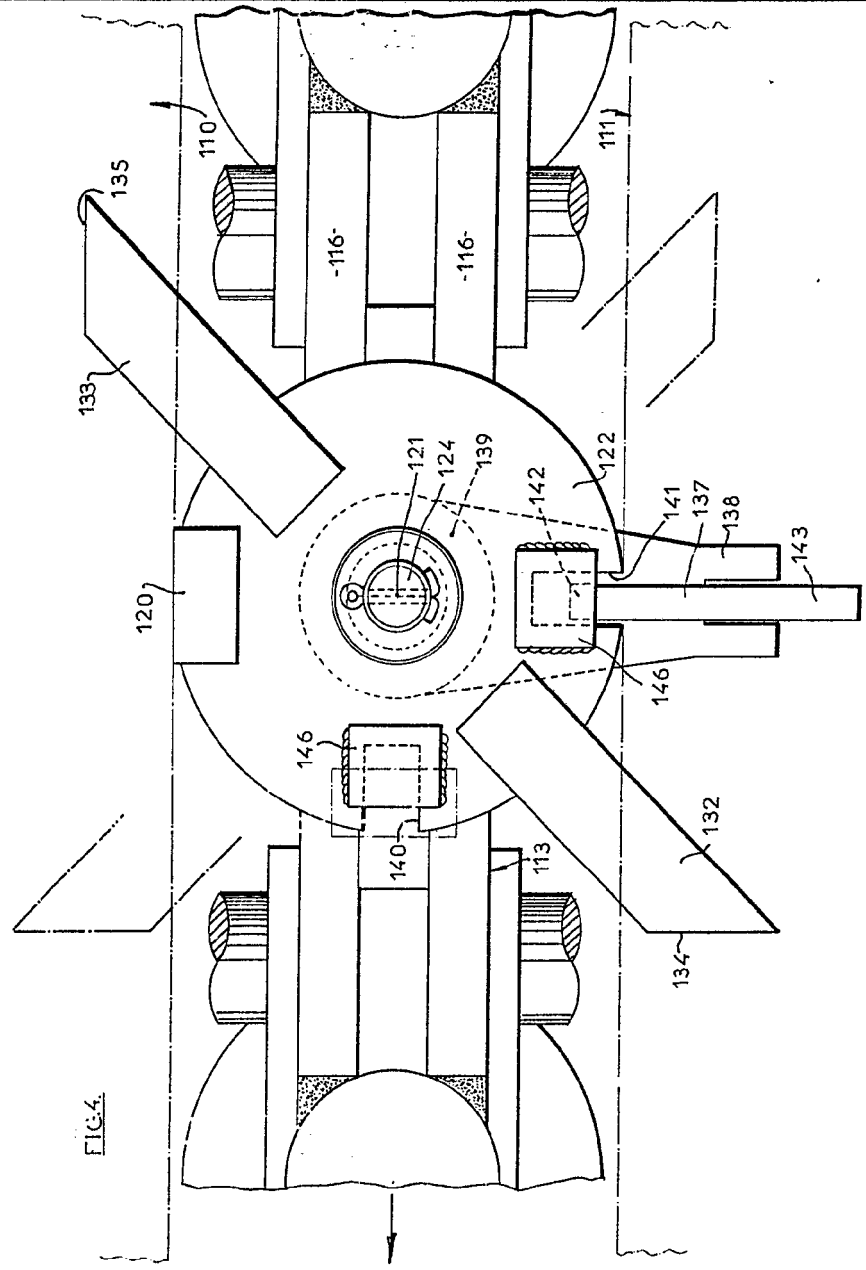


FIG. 2.

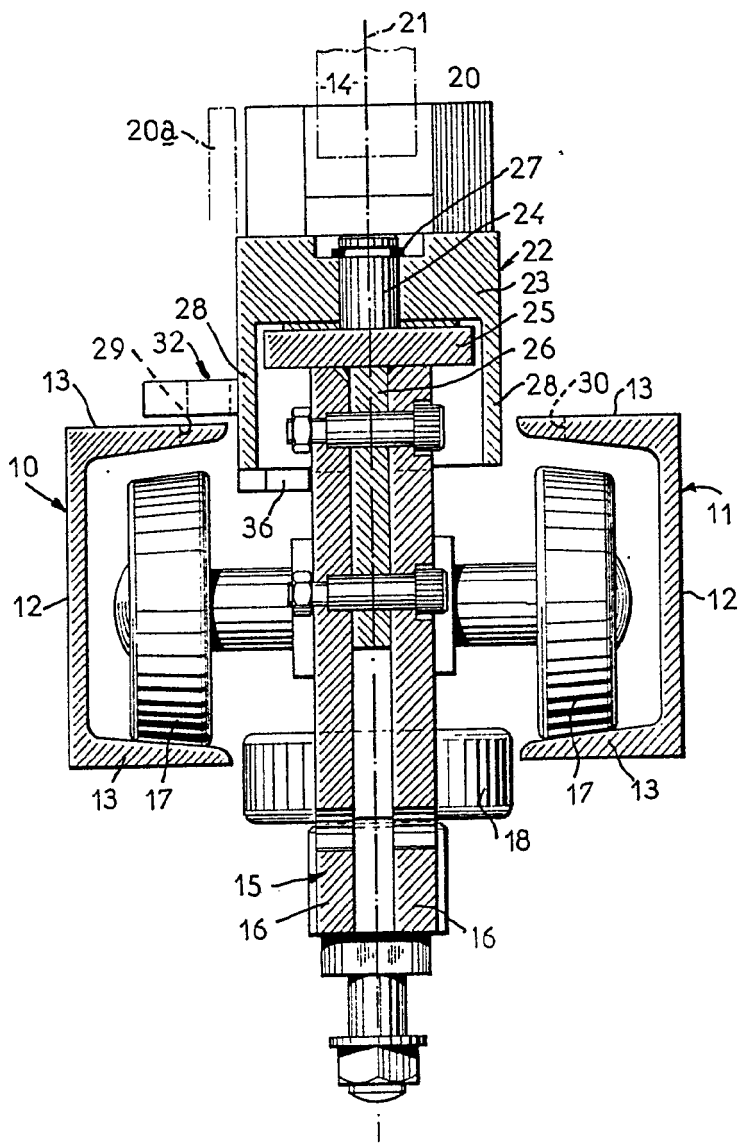
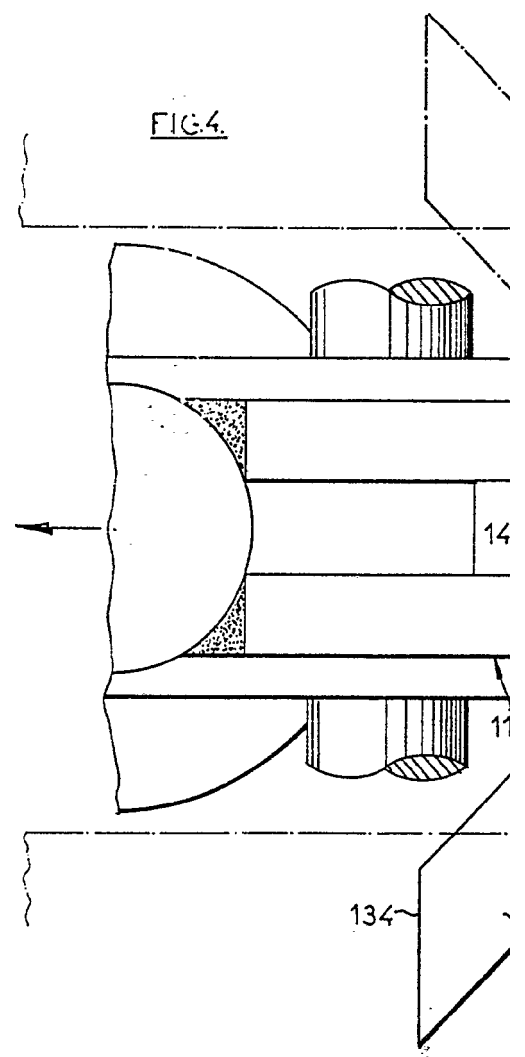
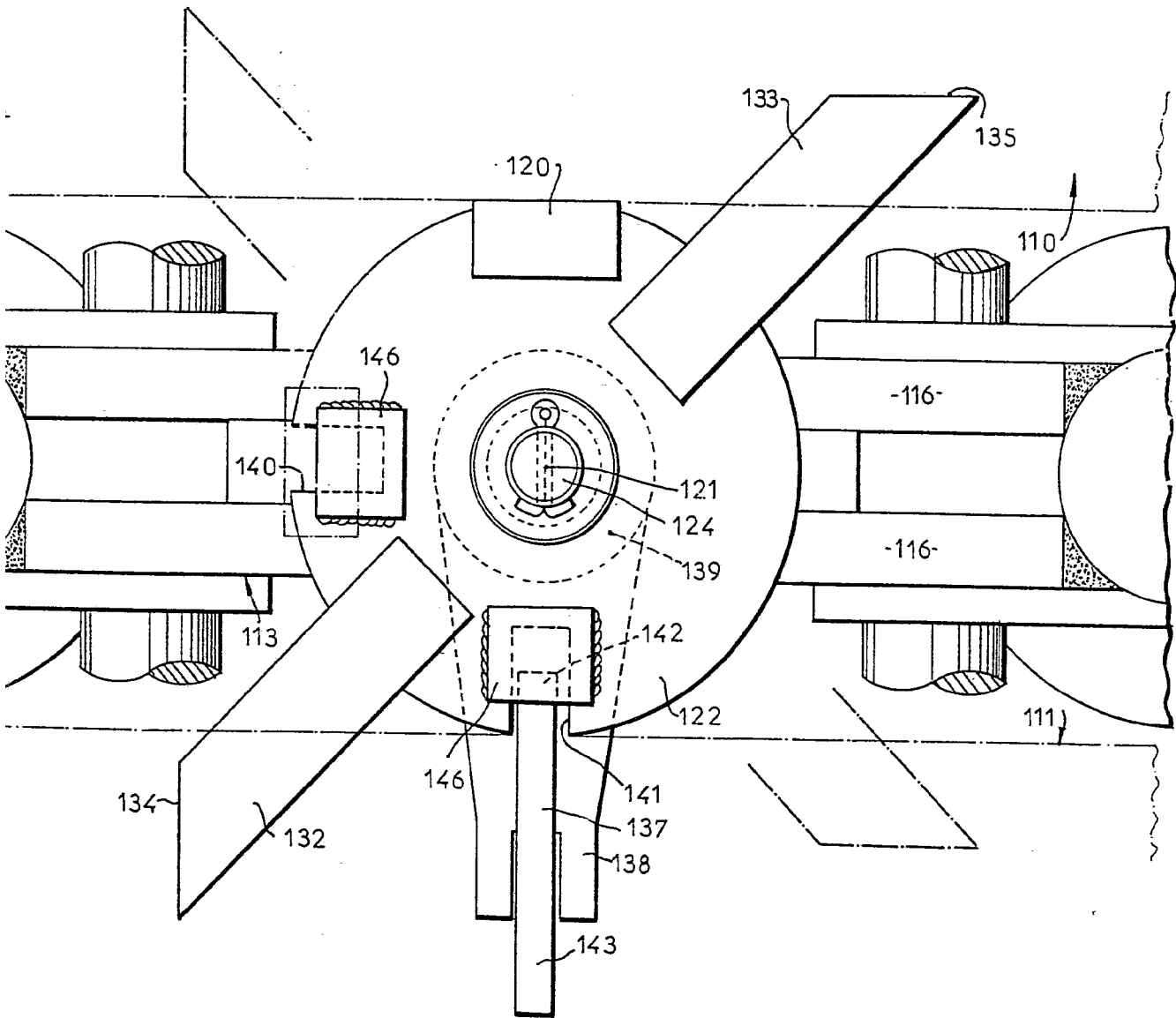


FIG. 4.



18 SET 1974



Fernando de Elizaburu,
Per Poder



18 SEP 1953

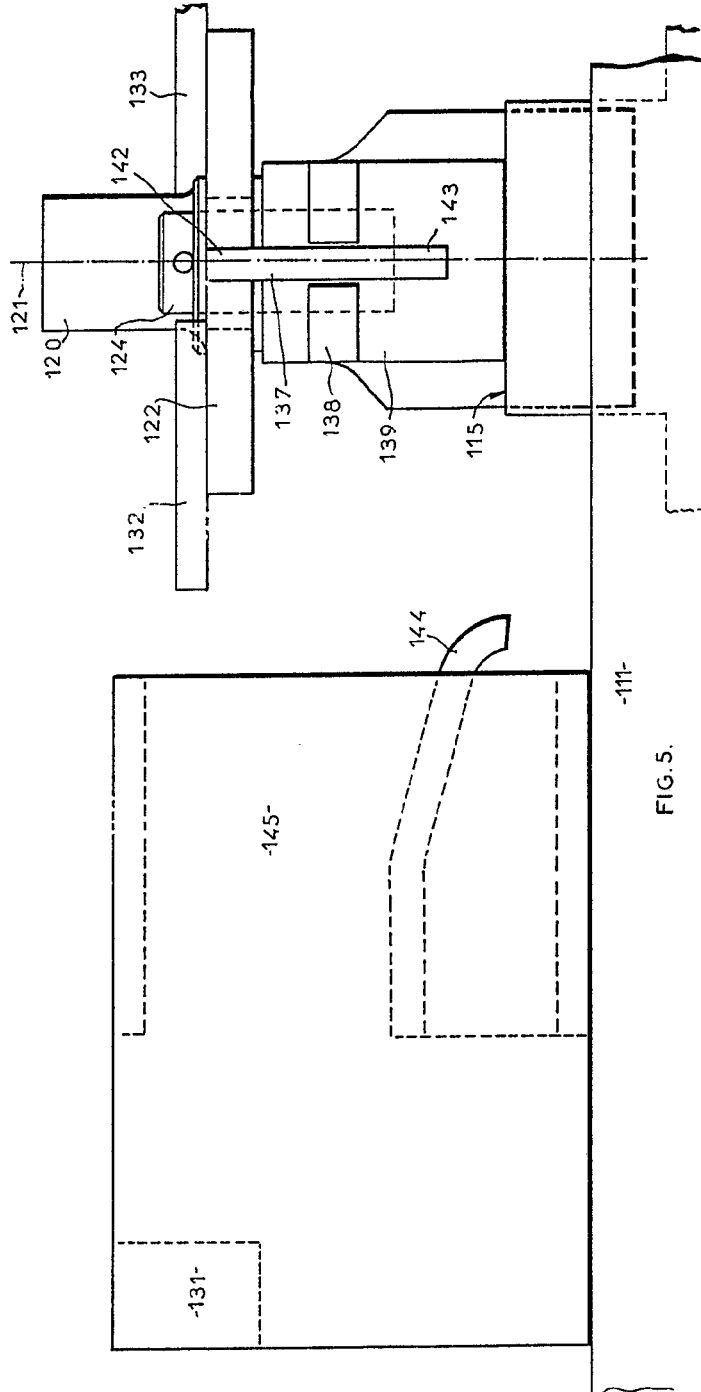


FIG. 5.

Fernando de Elizaburu
Per. Politec.

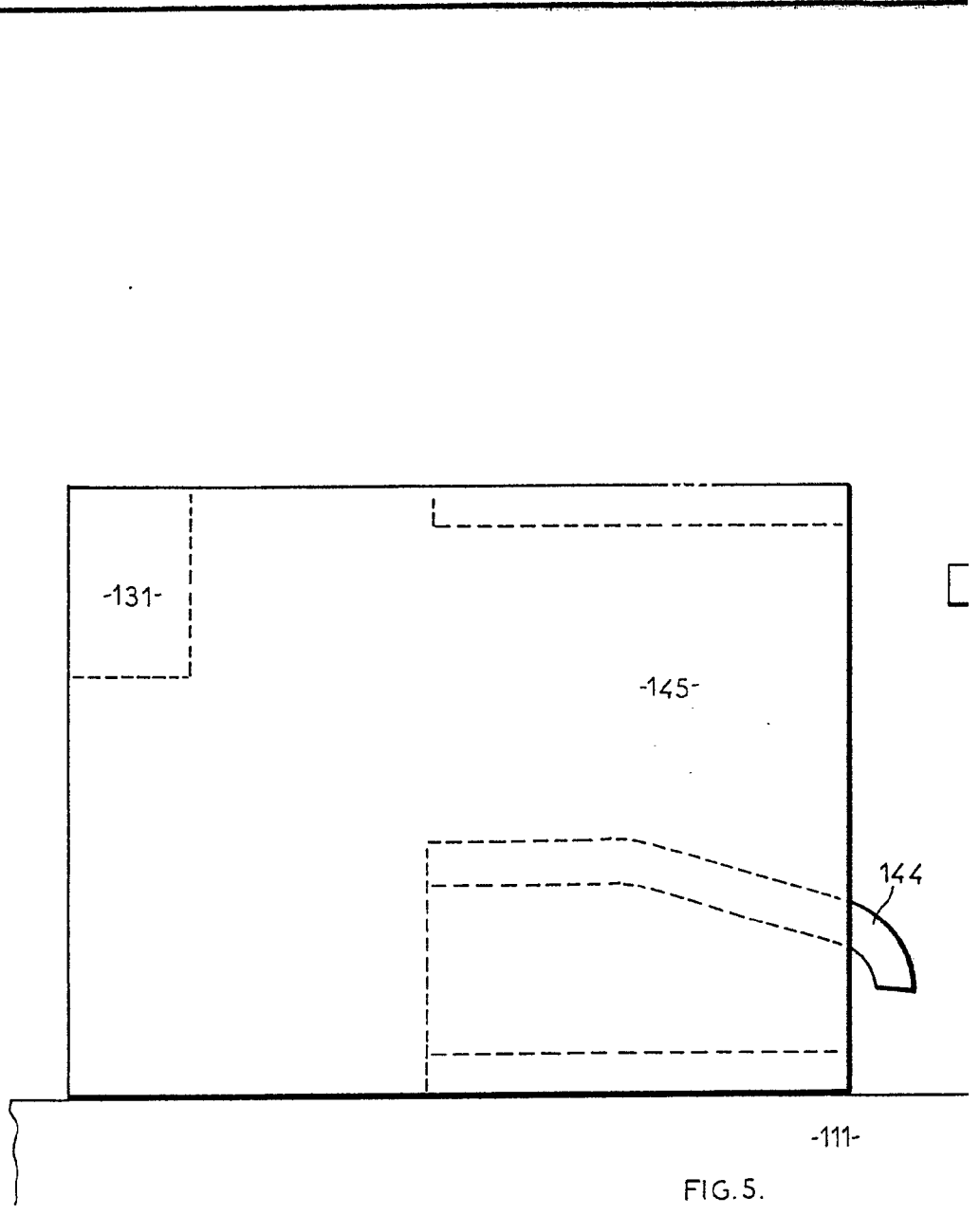
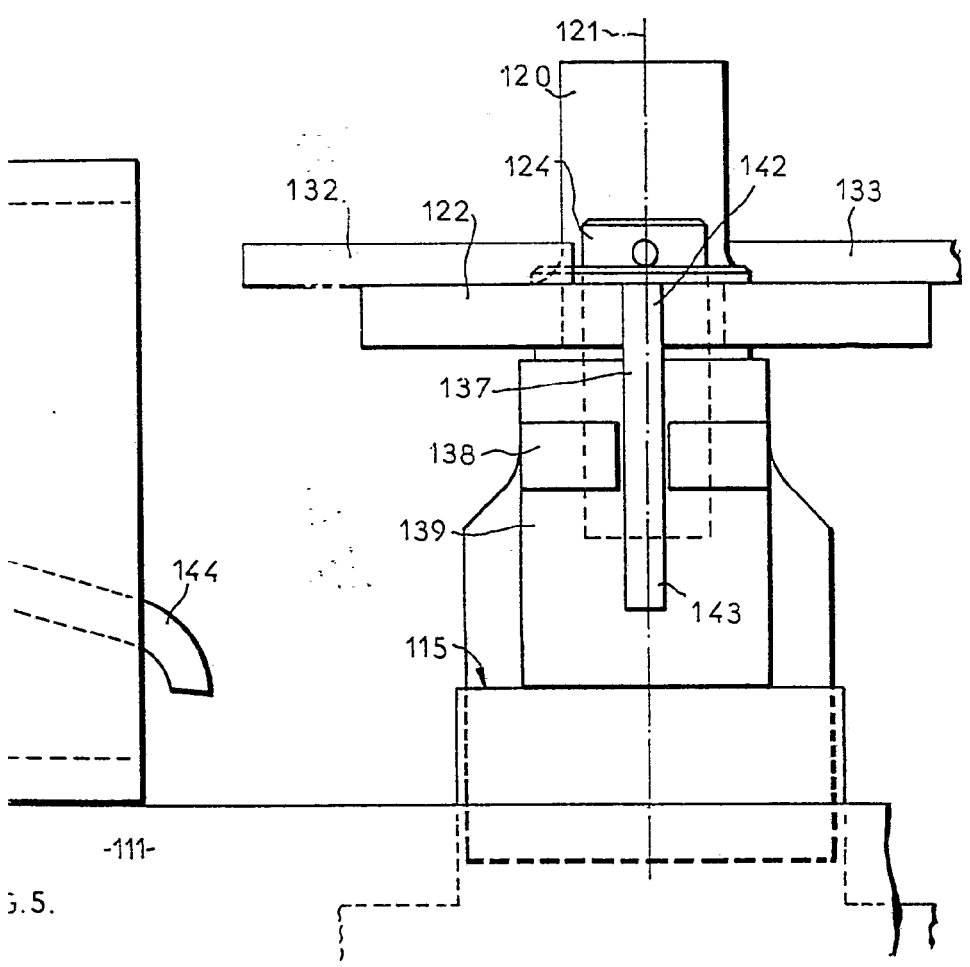


FIG. 5.

1 1/2

2130

18 SET 1874



-111-

3.5.

Fernando de Elizaburu
Per Poder.

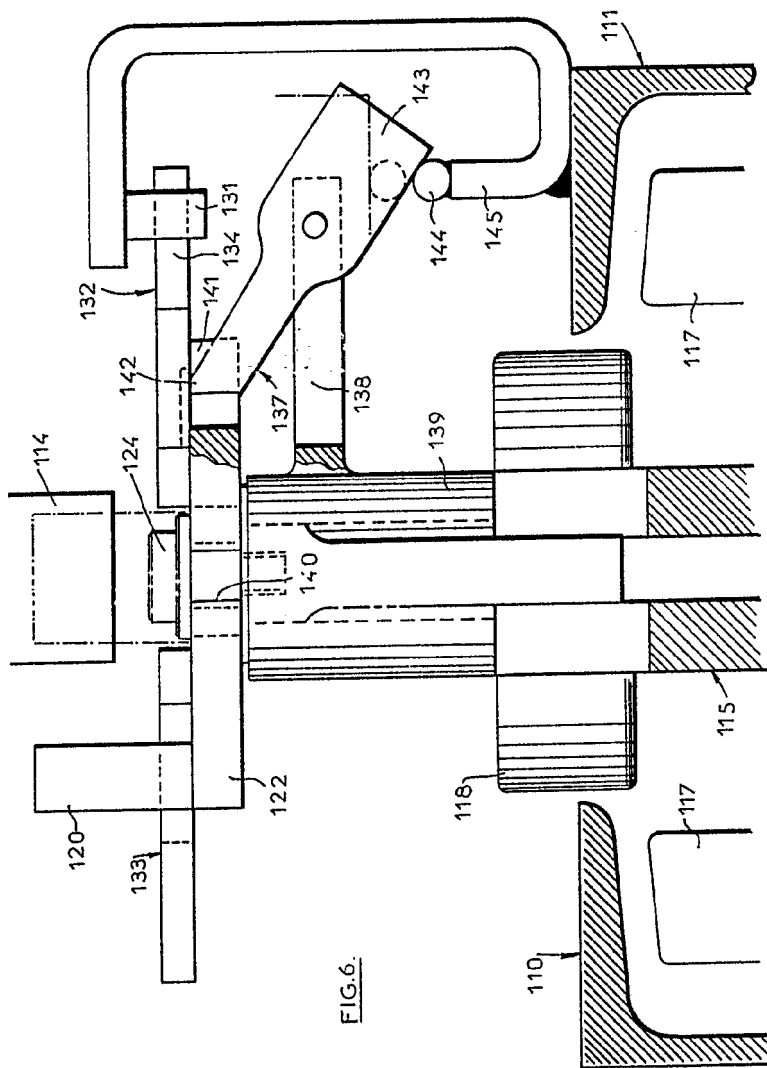
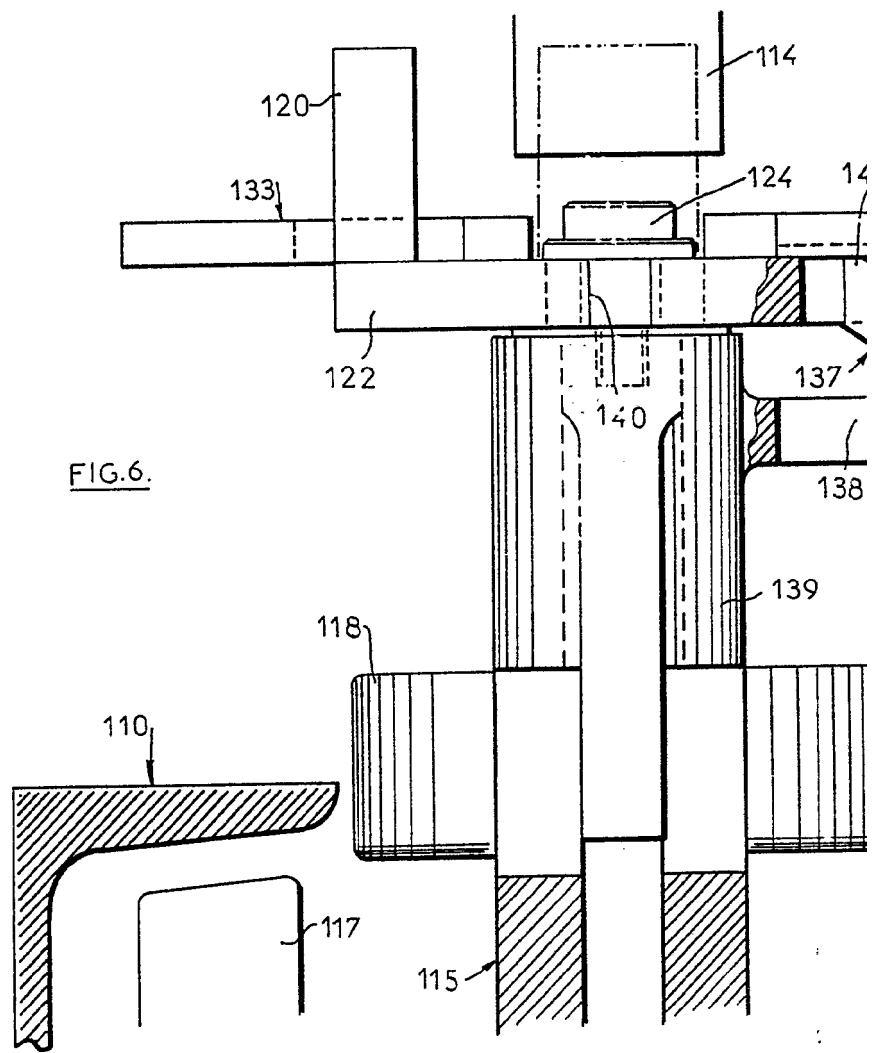
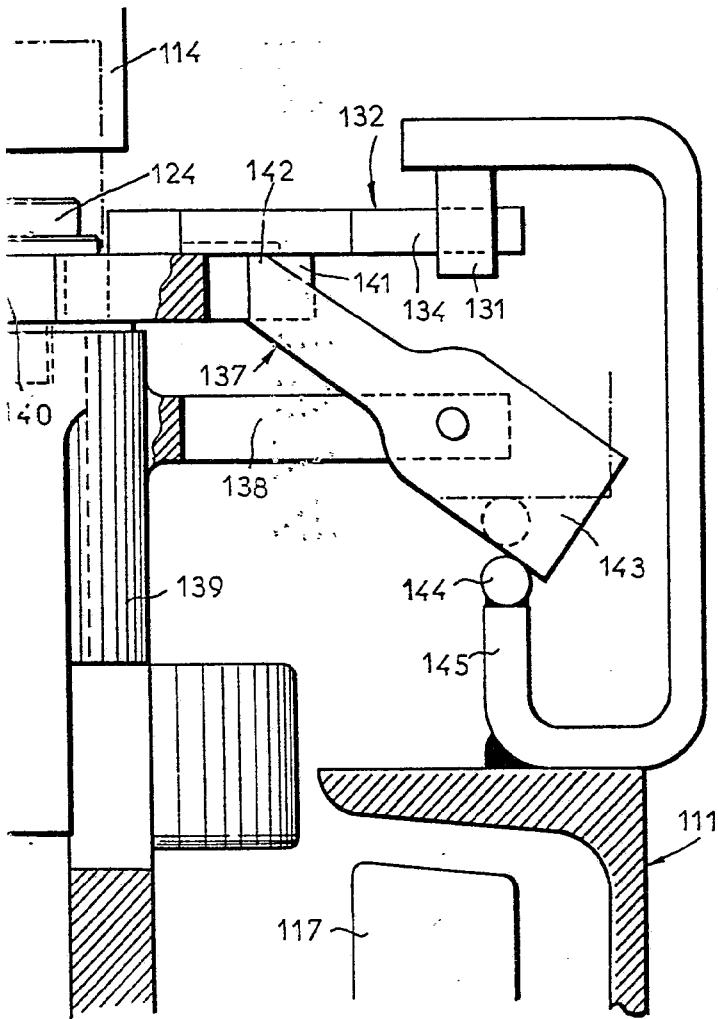


FIG. 6.



18 SEP 1974



Fernando de Eizaburu
Per Poder.