



ción en casos como el presente.

10 El pedal regulable que constituye la esencia del
presente expediente, ha sido concebido como un elemento que
debe de ayudar al usuario del vehículo al que se acople. De
esta manera, deja de ser un dispositivo con la única misión
de servir de apoyo al pie del usuario, y con el gran incon-
veniente de tener que adaptarse este último a aquel, para
15 convertirse en un elemento de verdadera ayuda, capaz de amol-
darse a la configuración y tamaños de cualquier pie, al mis-
mo tiempo, que le permite una autonomía de movimientos y
regulaciones, altamente satisfactorios.

20 La estructura estudiada, y materializada en este
Modelo de Utilidad, se caracteriza por una sencilla disposi-
ción, en la que todos los elementos componentes han sido
aplicados en sus formas más simples, pero dispuestos con un
aprovechamiento absoluto de sus condiciones particulares, con
el fin de limitar el número de piezas necesarias, haciéndolas
25 cambiables con rapidez y sin complicaciones, a la par que
quedaban eliminados los riesgos de roturas fortuitas, tan
perjudiciales cuando afectan a vehículos de competición, pa-
ra los cuales ha sido especialmente concebido el pedal en
cuestión.

30 Sus ilimitadas posibilidades de aplicación, así
como su elevado rendimiento, lo hacen apto para ser aplicado
en vehículos de competición o de recreo, garantizando, en
cualquiera de los casos, una cómoda sujeción del pie del
usuario, que, a la larga, se hace notar favorable y sensible-
35 mente.



Para dejar clara constancia de la utilidad de nuestro pedal, pasamos seguidamente, a exponer sus características técnicas, valiendonos de la ayuda del plano adjunto, en el cual quedan reflejadas diversas vistas de su estructura, si bien es preciso advertir que estas representaciones sólo tienen carácter ilustrativo, y, en consecuencia, deberán de ser consideradas en su más amplio sentido.

La figura 1ª del plano adjunto, nos muestra una vista lateral de nuestro pedal.

La figura 2ª corresponde a una vista posterior del mismo pedal.

Haciendo referencia a las precitadas figuras, vemos señalado con -1-, al casquillo donde se aloja el correspondiente eje del pedal, que no se ha considerado necesario representar. Apoyandose directamente sobre el casquillo -1- se encuentra la base de apoyo -2- del pedal, sobre la cual descansará el pie del usuario. Esta base -2-, no presenta ninguna particularidad que la haga diferente, en su estructura general, de las utilizadas corrientemente, pero en su puente central -3- tiene practicada una ventana -4-, situada en la misma línea que una segunda ventana -5-, localizada en la parte delantera de la base -2-.

Por ambas ventanas -4- y -5- pasa el tensor -6-, con la suficiente holgura para evitar cualquier atascamiento. Dicho tensor -6- presenta en su parte delantera superior una cremallera -7- que puede quedar engarzada con la ventana -5-, con solo elevar un poco la punta del pie del usuario, que habrá quedado alojada en el receptáculo constituido por las pletinas -8-, solidarias del extremo anterior del tensor -6-,



65 según muestra la figura 1ª del plano adjunto. Si en vez de elevar la punta del pie del usuario, se inclina hacia abajo, quedará liberada la cremallera -7- de su sujeción y con posibilidad de ocupar cualquier otra, sin necesidad de sacar el pie del pedal.

70 Las pletinas -8-, quedan solidarizadas entre sí por su parte superior, en donde se solidariza también uno de los extremos del muelle -9-, que termina, por su otro lado, en la parte superior de la correilla -10-, destinada a ceñir el pie del usuario, colaborando en la misión de como-
75 da sujeción desempeñada por el muelle citado, las pletinas -8- y el tensor -6-, sobre el que actúa indirectamente el muelle -9-.

Los extremos -11- de la correilla -10-, permanecen relacionados entre sí por medio del cable -12-, que atravie-
80 sa a los laterales de la base de apoyo -2-, y también al tensor -6-, por su extremo opuesto al de la cremallera -7-.

Este cable -12- completa el conjunto y además presenta la particularidad de unirse con la correilla -10- mediante la bieleta -13-, que está referida a la palanca abatible -14- con la que se consigue, según la posición que
85 ésta ocupe, mayor o menor abertura de la correilla. Por otra parte, el extremo opuesto, de unión de cable -12- y correilla -10-, presenta un perno -15- de regulación del cable, con lo cual es posible adaptar cada pedal a cualquier tamaño de pie.

90 Suficientemente descrita la naturaleza y utilidad de nuestro pedal, solo nos resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales, tamaños y formas de sus diferentes partes, siempre y cuando no se vea alterada



su esencialidad que queda contenida en la siguiente

95

NOTA

Los puntos que se reivindicacion en el presente Modelo de Utilidad, son los siguientes:

100

1º.- Pedal regulable semi-automatico, caracterizado porque el puente central de la base de apoyo, que queda dispuesta sobre el casquillo receptor del eje, presenta una ventana alineada con otra practicada en la parte anterior de la base de apoyo, por las cuales pasa un tensor que lleva practicada una cremallera en su parte delantera, la cual puede quedar engarzada con la segunda ventana por el simple movimiento de elevar la punta del pie del usuario (quedando desengarzada si se baja el pie), para lo cual se forma un receptaculo que aloja a este, constituido por dos pletinas, que partiendo del mismo tensor, se incurvan hacia arriba separandose y vuelven a unirse por sus extremos superiores, en un punto en el que tambien incide un muelle helicoidal que proviene de una correilla cñedora del pie; la citada correilla tiene sus extremos unidos por un cable que atraviesa los extremos posteriores de la base de apoyo y del tensor, presentando en uno de sus extremos una bieleta relacionada con la palanca abatible solidaria de la correilla, con lo cual se consigue mayor o menor abertura para el pie, despues que esta ha sido regulada mediante el perno regulador que une el otro extremo del cable, con el respectivo de la correa.

105

110

115

120

2º.- "PEDAL REGULABLE SEMI-AUTOMATICO", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la presente Memoria Descriptiva y gráficamente



representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

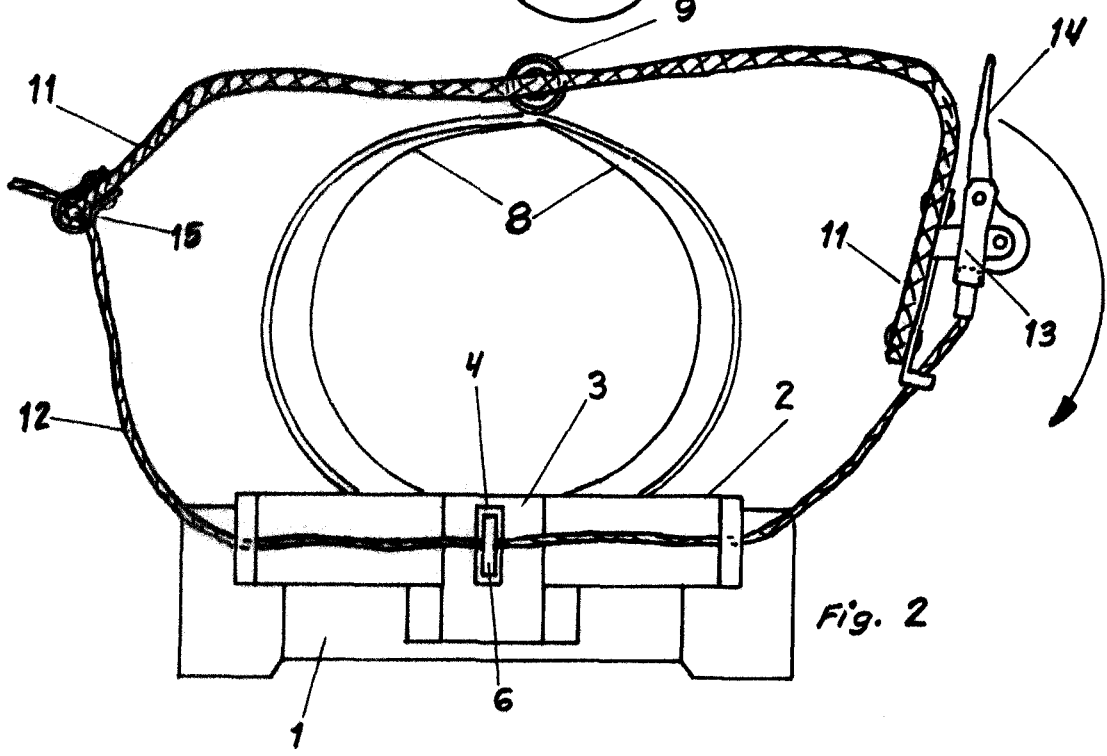
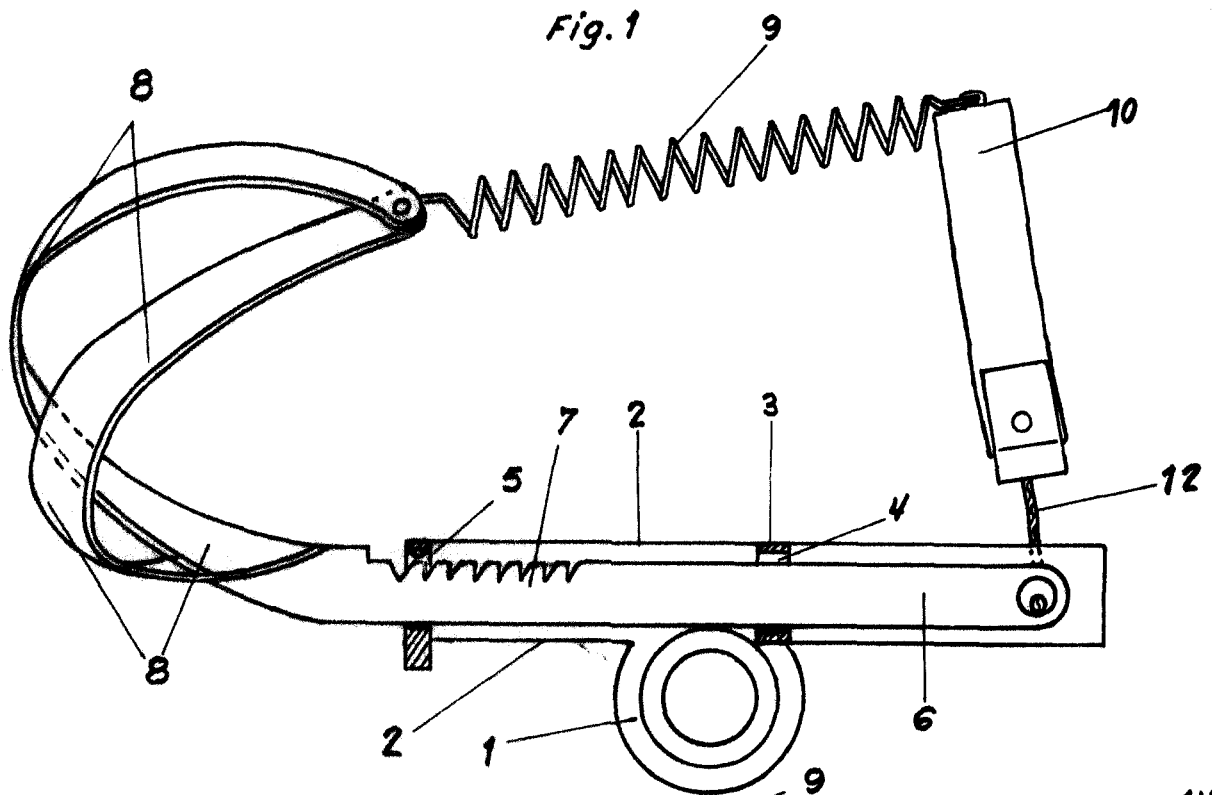
Esta Memoria consta de 6 hojas, escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 124 líneas.

Valencia, 16 de Abril de 1966

Por autorización del interesado.

Juan López

121198₂



Escala variable
Valencia, Abril 1966
P.A.

J. Arrieta