



ESPAÑA

10	ES	11	NUMERO	10	Y
		21	233137		
		22	FECHA DE PRESENTACION		
			4 ENE 978		

233137
MODELO DE UTILIDAD

DECLARADO 20.IV.78

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
	31	NUMERO			

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60H

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
"MECANISMO PARA ACCIONAMIENTO MANUAL DEL ACELERADOR EN VEHICULOS AUTOMOVILES"	

71	SOLICITANTE (S)
Don José María MORTE SÁNCHEZ	

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	
Ripollet (Barcelona) Calle Montcada, 71-73, interior.	

72	INVENTOR (ES)

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
Don Ignacio PONTI GRAU	

Concedido el Registro en la forma expresada y conforme a los datos que figuran en las presentes descripciones y dibujos. UTILÍCESE COMO PRIMERA PAGINA DE LA MEMORIA

La presente invención se refiere a un mecanismo para accionamiento manual del acelerador en vehículos automóviles, especialmente indicado para disminuidos físicos, particularmente las personas inválidas de las piernas.

5 Uno de los problemas con que tropieza la adaptación de los mandos de un vehículo para personas imposibilitadas para valerse de sus piernas, es la de montar un dispositivo que permita accionar el acelerador con las manos, de una manera sencilla y eficaz. Por otra parte, es preciso
10 so que el mecanismo utilizado no suponga grandes variaciones en los mandos usuales, ya que de otra forma, el coste de la adaptación sería elevadísimo.

Todos estos problemas han sido solventados por medio del mecanismo objeto de la invención, de realización
15 sencilla y eficaz.

Este mecanismo comprende una varilla deslizable axialmente, guiada en el interior de la barra de dirección, cuya varilla está unida por un extremo a un arco de accionamiento guiado en un soporte solidario del volante de dirección. El extremo opuesto de la varilla está conectado a
20 un casquillo desplazable alrededor de la barra, con medios limitadores de recorrido, cuyo casquillo se halla a su vez conectado a un juego de palancas que actúan sobre un brazo portador de una abrazadera acoplada al pedal del acelerador.
25

El aro de accionamiento está solicitado elásticamente por un resorte que tiende a mantener el mecanismo en posición de reposo.

Más concretamente la varilla deslizable por el interior de la barra tubular de la dirección, está dotada en su extremo de trabajo de una cruceta deslizable por unas ranuras practicadas en la barra, sobresaliendo de las mismas y apoyándose sobre el casquillo desplazable conectado al juego de palancas, asegurando el apoyo de la cruceta sobre el casquillo, la acción de retorno que tiene el propio pedal del acelerador.

El casquillo deslizable está dotado de un muñón o rótula saliente por una escotadura prevista en la funda tubular del árbol de dirección, en el cual está articulado el juego de palancas que acciona el brazo portador de la abrazadera.

El aro de accionamiento del mecanismo descrito está solidarizado al extremo de la varilla deslizable por mediación de unos radios que convergen en el dispositivo de anclaje mediante atornillado al extremo de la varilla, cuyos radios juegan en ranuras previstas en un capuchón a modo de vaso que contiene el resorte de retorno a la posición de reposo, solidario del volante de la dirección.

Para la mejor comprensión de cuanto queda descrito en la presente memoria, se acompañan unos dibujos en los que, tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización del objeto de la invención.

En dichos dibujos, la figura 1 es una vista en alzado lateral del mecanismo, la figura 2 es un detalle en sección longitudinal del aro de mando y el montaje superior del mismo, en sección longitudinal, estando en posi-

ción de reposo; la figura 3 es una vista similar a la anterior, pero en la posición de trabajo; la figura 4 es una sección transversal de la figura anterior; la figura 5 es un detalle en sección longitudinal del extremo inferior de la varilla deslizable con la cruceta y el casquillo apoyado en ella, en posición de reposo; la figura 5 es una sección longitudinal del montaje ilustrado en la figura anterior, pero por un plano normal al de la misma; la figura 7 es una vista similar, si bien el mecanismo se halla en posición de trabajo; la figura 8 es una sección transversal de la figura 5; la figura 9 es una vista en alzado de la barra de dirección y la varilla interior deslizable, separadas; y la figura 10 es un detalle en perspectiva de la abrazadera acoplada al pedal del acelerador.

El mecanismo para accionamiento manual del acelerador en vehículos automóviles descrito consta en los dibujos de una varilla deslizable -1-, montada en el interior de la barra de dirección -2-. El extremo superior de la varilla está fijado a un aro -3-, cuyos radios -4- atraviesan las ranuras -5- de un capuchón -6- fijado al centro del volante -7- de la dirección. El aro -3- es empujado por un resorte -8- situado en el interior del capuchón y que se apoya contra el centro de reunión de los radios -4-.

El extremo inferior de la varilla -1- está dotado de una cruceta -9-, cuyos extremos sobresalen por unas ranuras longitudinales -10- practicadas en el árbol -2-, y que constituyen tope de desplazamiento de la cruceta, y por tanto de la varilla -1-.

Esta cruceta se apoya contra un casquillo -11- deslizable alrededor del árbol -2-, dotado de un muñón o rótula radial externa -12-, que sobresale por una ranura -13- prevista en la funda tubular -14- del árbol -2-.

5 En la rótula -12- está articulado un juego de palancas y tirantes -15-, graduables, que accionan a un brazo -16-, el cual se halla articulado por una abrazadera -17-, fijada a su vez al pedal de acelerador -18-.

10 Como se desprende fácilmente de todo lo descrito, el resorte -8- impulsa al aro--3-, y con él a todo el mecanismo, hacia una posición de reposo. Por otra parte, el resorte, no ilustrado, que actua sobre el pedal -18-, mantiene constantemente apoyado el casquillo -11- contra la cruceta -9-. A partir de esta posición (ver figuras 2,
15 5 y 6), al presionar sobre el aro -3- se consigue el desplazamiento del mismo y de la varilla -1-, lo que supone también un desplazamiento del casquillo -11-, empujado por la cruceta -9-, de forma que el muñón -12- transmite el juego de palancas y tirantes -15-, el movimiento imprimido al conjunto, cuyo movimiento es transmitido al brazo -16- que,
20 a través de la abrazadera -17-, lo transfiere al pedal del acelerador -18-. Cesando la presión sobre el aro -3-, el mecanismo y el acelerador vuelven a su posición.

25 Es interesante hacer notar que, sin desmontar el mecanismo, es posible actuar normalmente con el pie sobre el pedal -18-, sin que los movimientos imprimidos al mismo lleguen al aro -3-, ya que estos movimientos se transmiten hasta el casquillo -11-, cuya conexión en relación a la

cruceta -9- es de simple apoyo.

Gracias a este mecanismo es posible maniobrar con toda facilidad el acelerador con las manos, resultando apropiado para disminuidos físicos que no pueden utilizar sus
5 piernas.

Como es lógico, según el modelo de vehículo al que se aplique el mecanismo, variarán los soportes utilizados y el juego de palancas, así como la abrazadera, sin que por ello varíe el aspecto esencial del conjunto.

10 Serán independientes del objeto de la invención los materiales empleados en la construcción de las distintas piezas que componen el mecanismo, formas y dimensiones de las mismas y cuantos detalles accesorios puedan presentarse siempre y cuando no afecten a su esencialidad.

- . -

REIVINDICACIONES

1. Mecanismo para accionamiento manual del acelerador en vehículos automóviles, caracterizado esencialmente por el hecho de que comprende una varilla deslizable axialmente, guiada en el interior de la barra de dirección, cuya
5 varilla está unida por un extremo a un aro de accionamiento guiado en un soporte fijo en el volante de la dirección, en tanto que el extremo opuesto de la varilla está conectado a un casquillo desplazable alrededor de la barra, con medios limitadores de su recorrido, cuyo casquillo está conectado
10 a su vez a un juego de palancas y tirantes graduables, que actúan sobre un brazo portador de una abrazadera acoplada al pedal del acelerador.

2. Mecanismo para accionamiento manual del acelerador en vehículos automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizado por el hecho de que la varilla deslizable está dotada en su extremo de trabajo de una cruceta
15 cuyos extremos sobresalen por sendas ranuras longitudinales practicadas en la barra de dirección, y se apoyan contra el casquillo desplazable, que a su vez es empujado contra la cruceta por la acción de retorno del propio pedal.
20

3. Mecanismo para accionamiento manual del acelerador en vehículos automóviles, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado por el hecho de que el casquillo deslizable está dotado de una rótula radial saliente por una
25 escotadura prevista en la funda tubular que rodea a la barra de dirección, articulada al juego de palancas y tirantes

que actuan sobre el pedal.

5 4. Mecanismo para accionamiento manual del acelerador en vehículos automóviles, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que el aro de accionamiento del mecanismo es empujado hacia la posición de reposo por medio de un resorte situado en el interior de un capuchón solidario del volante de la dirección, dotado de ranuras por las que pasan los radios del aro de accionamiento.

10 5. Mecanismo para accionamiento manual del acelerador en vehículos automóviles.

La presente memoria descriptiva consta de ocho hojas foliadas, escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, 4 de enero de 1978

José María MORTE SÁNCHEZ

p.a.



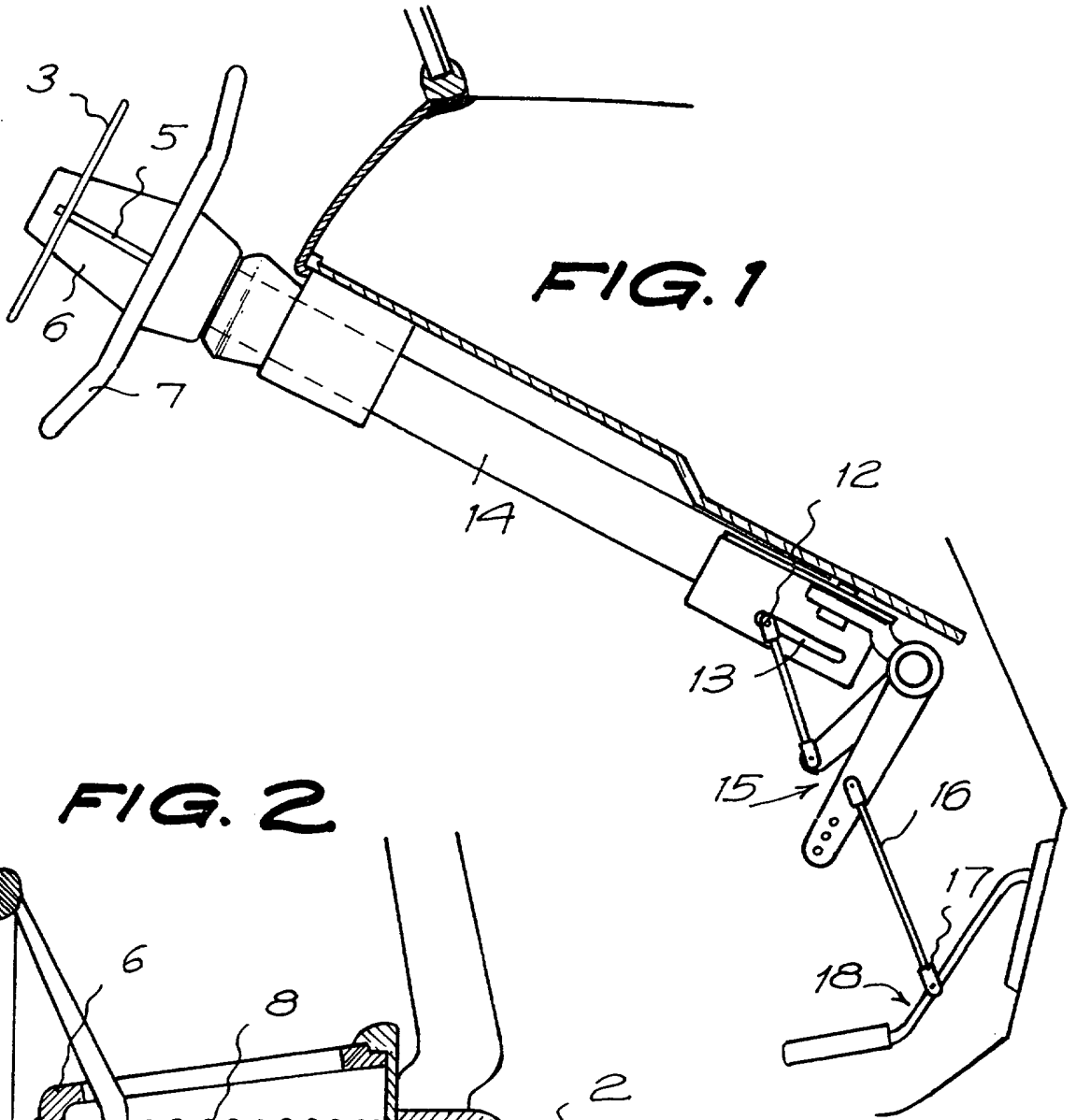
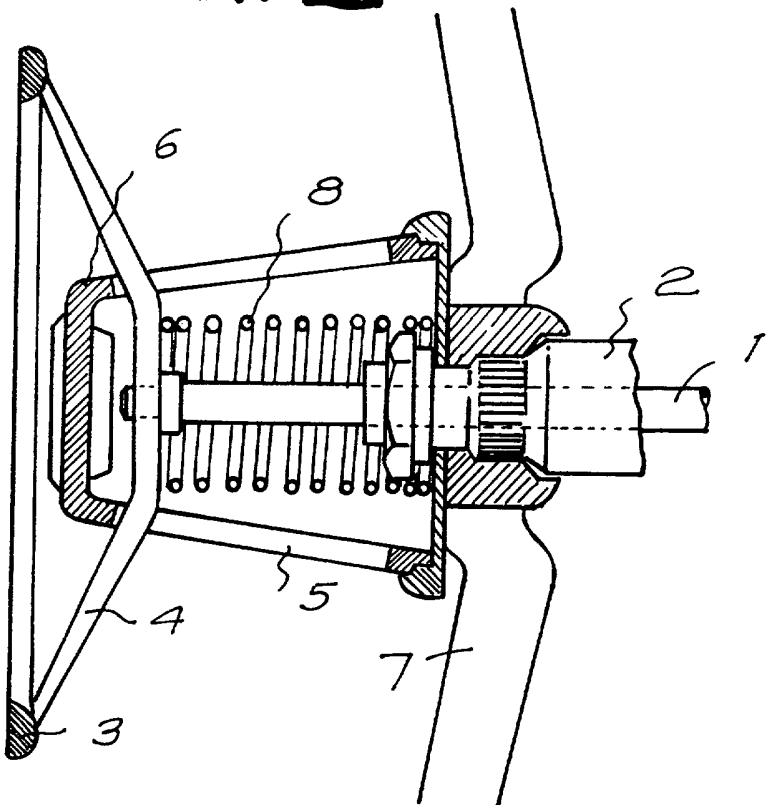


FIG. 2



Barcelona, 4 de enero de 1978
P.a.

28109/4

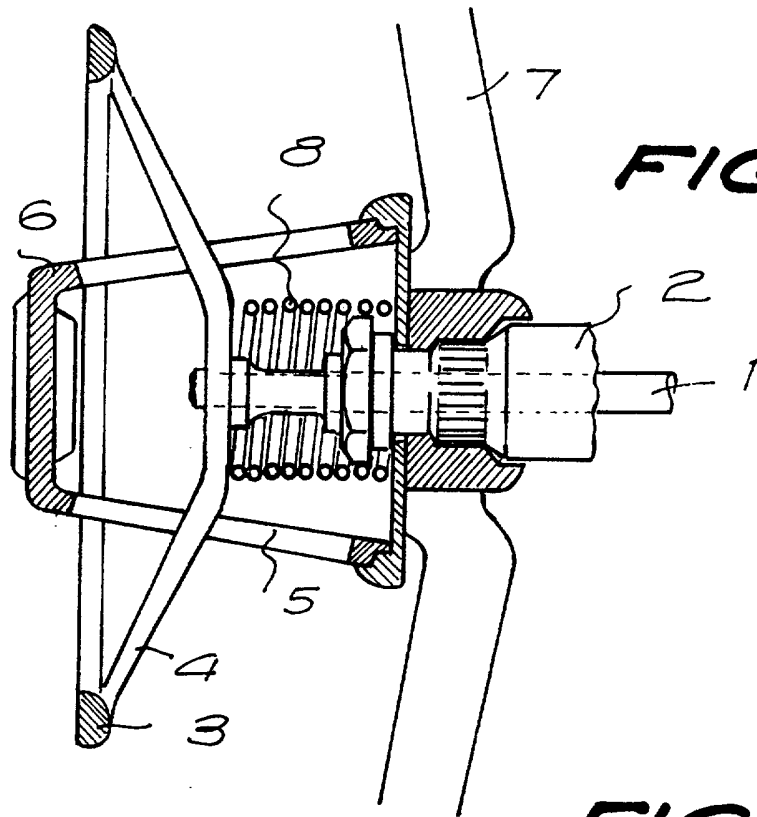


FIG. 3

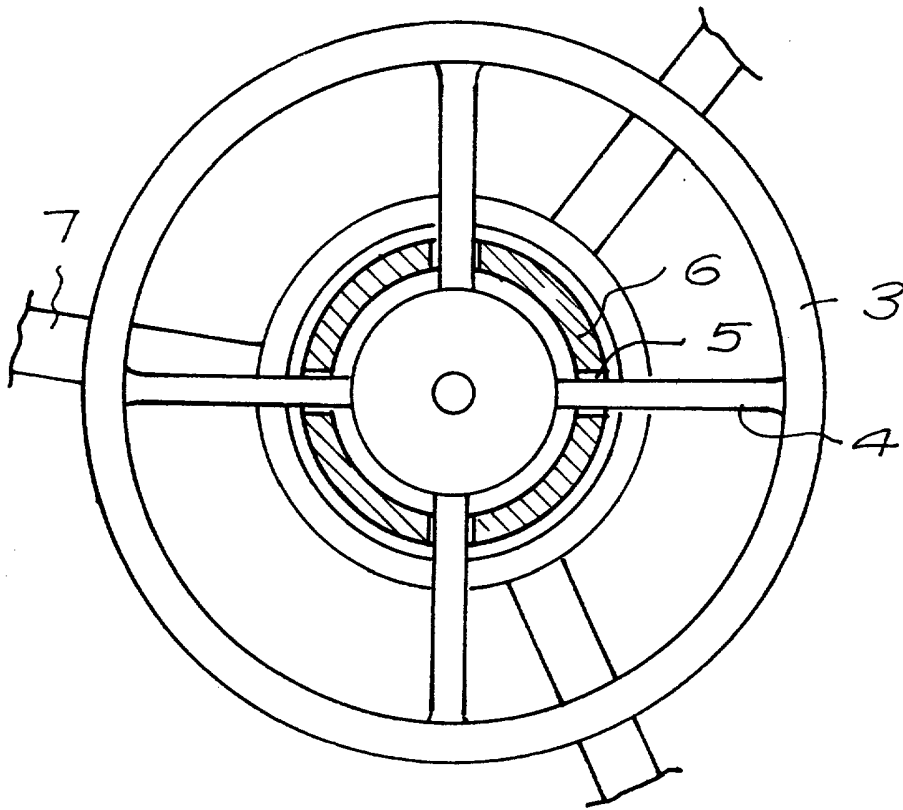


FIG. 4

Barcelona, 4 de enero de 1978
p.a.

4012314

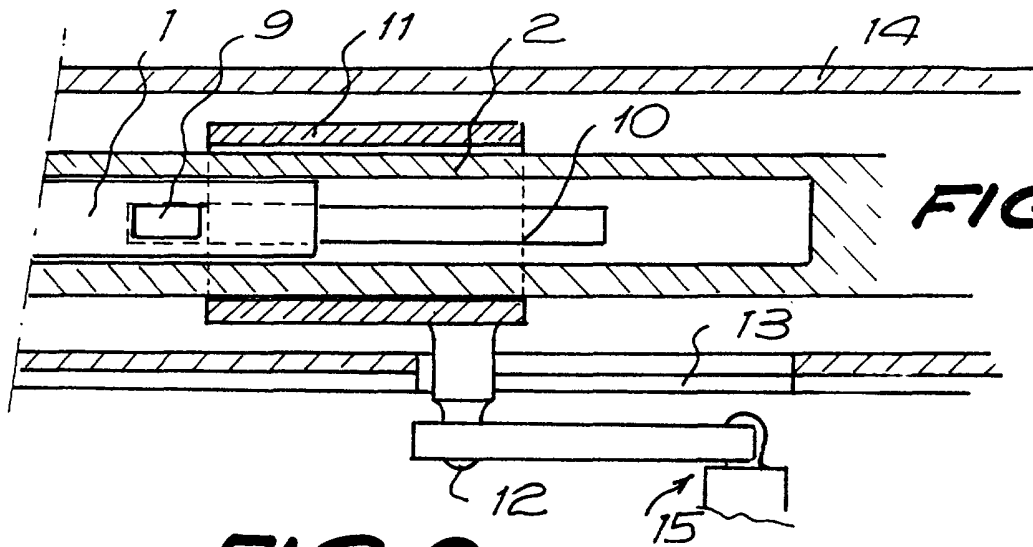


FIG. 5

FIG. 6

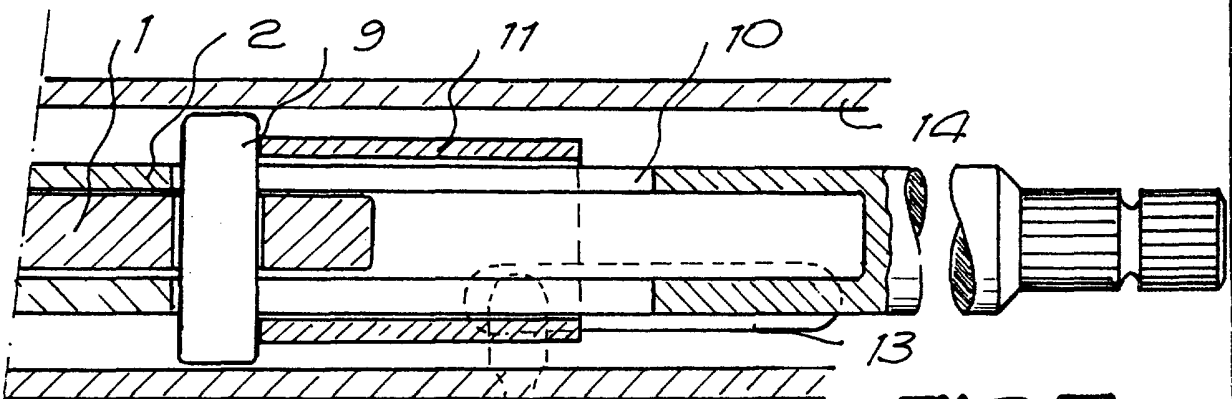
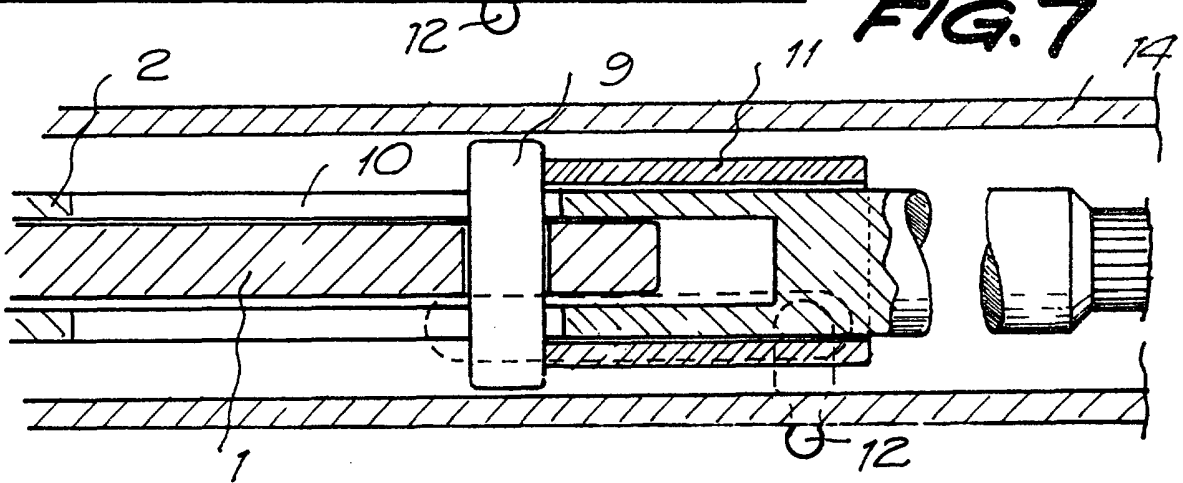


FIG. 7



416102

Barcelona, 4 de enero de 1978
P.a.

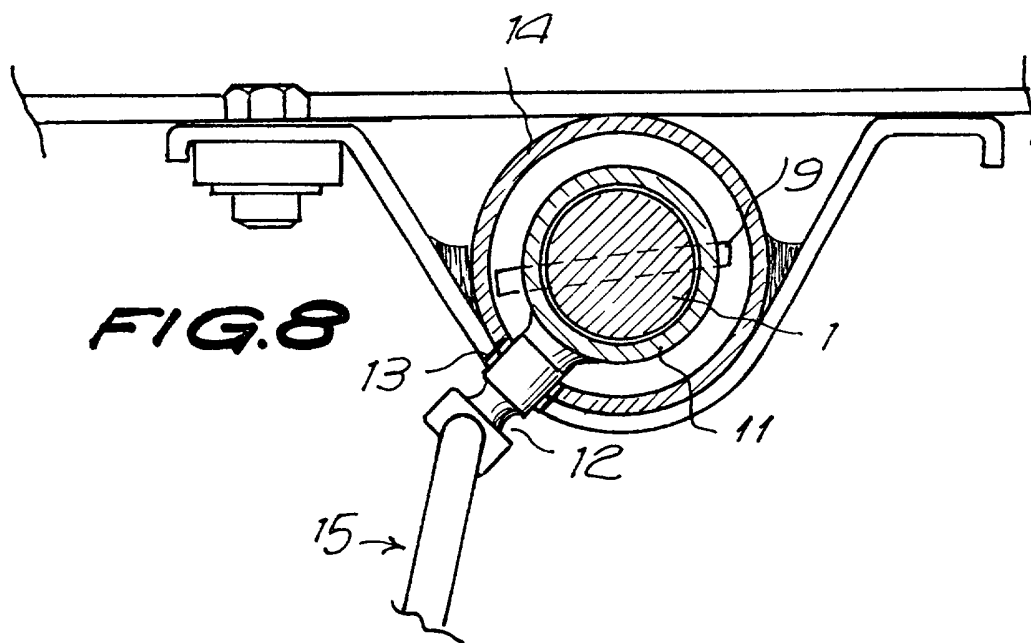


FIG. 8

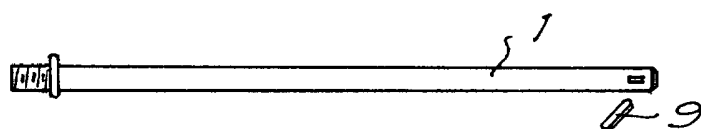
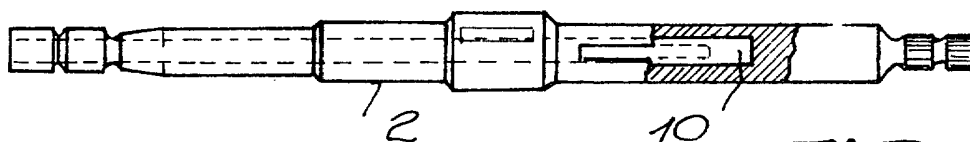
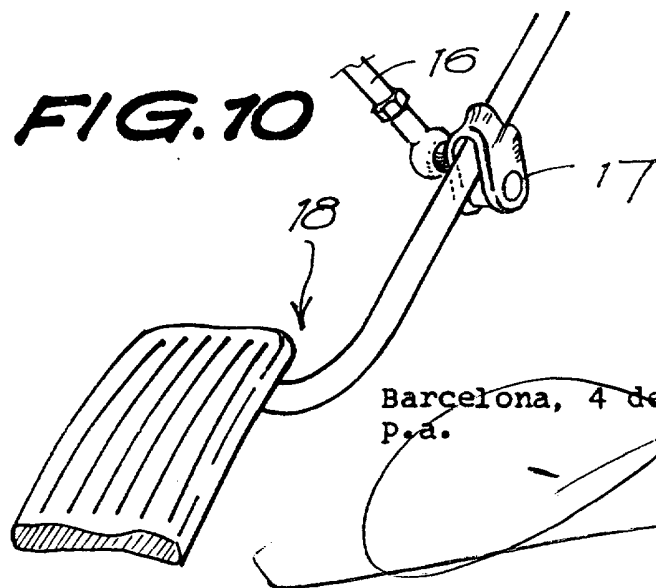


FIG. 9

FIG. 10



Barcelona, 4 de enero de 1978
P.a.

4161027