

(18) ES	(11) NUMERO 270272	(19) Y
(22) FECHA DE PRESENTACION 9 FEB. 1983		



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 JUL. 1983

(30) PRIORIDADES	(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
------------------	-------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B62D 1/00// F16D 67100
--------------------------	--

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN DOBLE MANDO PARA VEHICULOS DE AUTO-ESCUELAS
--

(71) SOLICITANTE (S) DOMINGO VALDERRAMA ORTEGA
---

DOMICILIO DEL SOLICITANTE MADRID.- Valdesangil, 55
---

(72) INVENTOR (ES) el propio solicitante.
--

(73) TITULAR (ES)
-------------------

(74) REPRESENTANTE DON MANUEL DE RAFAEL GARCIA
---

## MEMORIA DESCRIPTIVA

Se refiere el modelo, conforme el enunciado indica, a un dispositivo de doble mando para vehículos de autoescuela; lógicamente diseñado conforme a la normativa oficial y adaptado en especial a los  
5 vehículos en uso pero concebido para aplicarse, indistintamente, a cualesquiera de ellos con unas mínimas incorporaciones de los medios de sujeción y, en especial, concebido para no alterarlo en cuanto a la posibilidad de adaptarlo a futuros modelos.

10 Precisamente los dispositivos de doble mando para este fin que han quedado desechados en el arte anterior, lo han sido fundamentalmente por servir únicamente para modelos, marcas o tipo de vehículos que actualmente han quedado desechados o que no se  
15 fabrican y, por tanto, no se usan.

Los dispositivos en cuestión, precisamente, estaban concebidos en particular para cada uno de los prototipos o modelos que venían siendo habitualmente utilizados para la enseñanza de conducir vehículos  
20 automóviles.

Lógicamente al considerar el desuso de tales modelos, los dispositivos o mandos aplicados a este fin han quedado desfasados e inutilizados para los actuales.

25 Una de las características del modelo, es que el

dispositivo se compone de dos juegos independientes, pero que tienen que incorporarse asociados para cumplir con las operaciones precisas de mover o actuar, simultánea u operativamente, los tres pedales de mando de un vehículo, en cualquier momento necesario para ello.

Los dos juegos tienen medios incluidos para sujetarse o fijarse en los puntos de amarre necesarios y para adaptarse a los mandos originales del vehículo comportando, lógicamente, los dobles órganos para el maestro o profesor de autoescuela.

Una idea más amplia de las características del modelo la realizaremos a continuación al hacer referencia a la lámina de dibujos que a esta memoria se acompaña en la que de manera un tanto esquemática y tan sólo por vía de ejemplo, se representan los detalles preferidos del modelo.

En los dibujos:

La figura 1, es una vista en alzado frontal a lo largo de un dispositivo que comporta los medios para sujetarse a los órganos originales de pedal de embrague y freno del vehículo y comporta un juego de dobles pedales auxiliares homólogos.

La figura 2, es una vista en alzado lateral de un punto de soporte y pivotamiento para el dispositivo

principal de la figura 1.

La figura 3, es un detalle en alzado lateral de uno de los dos brazos articulados adaptables a los pedales originales de embrague o freno.

5 La figura 4, es un detalle en alzado lateral visto por -A- en la figura 1.

La figura 5, es una vista en alzado lateral visto por -B- en la figura 2.

10 La figura 6, es una vista en alzado frontal a lo largo del eje auxiliar complementario, que comporta los medios para sujetarse a los órganos originales del pedal acelerador y el doble pedal auxiliar homólogo.

La figura 7, es una vista en alzado vista por -D- en la figura 6.

15 La figura 8, es una vista cortada por la línea -C-C- de la figura 6.

La figura 9, es un detalle visto por la flecha -E- de la figura 6.

20 El dispositivo representado en la figura 1, se compone de un eje de barras tubulares telescópicas compuestas de una barra interior -1- alojada en casi todo el recorrido de una segunda barra tubular -2-, que consta en el extremo opuesto al que sale, la barra -1- de un suplemento -3- de mayor diámetro.

25 Dicha barra -1- tiene medios de embridaje -la-

- 4 -

5

montados en el extremo libre de la misma. A dichos  
medios va soldado un brazo radial, fijo y rectilíneo  
-6- a su vez articulado con un brazo de palanca  
quebrado que a su vez, además, va articulado con los  
5 medios de embridaje a la patilla del pedal del embra-  
gue original del vehículo -7-.

El terminal o extremo distal de la barra -2-,  
presenta otro juego análogo y paralelo al anterior,  
compuesto de un brazo de palanca rígido -8- articula-  
10 do con otro brazo de palanca -9- articulado a su vez  
con un juego de embridaje igual al mentado y embrida-  
ble a la patilla del freno.

El suplemento -3- de la barra -2- consta radial  
15 y tangencialmente de una abertura -3b- que a través  
de ella, la barra -1- lleva soldado un brazo de pa-  
lanca -4- rectilíneo, radial y perpendicular a la mis-  
ma y que comporta un segundo pedal de embrague -4a-.

Dicho suplemento -3- junto al extremo proximal  
20 lleva, soldado, un segundo brazo de palanca -5- en  
este caso, quebrado hacia afuera del límite o remate  
del suplemento -3- provisto de un segundo pedal de  
freno -5-.

El suplemento -3- por el mencionado extremo de  
remate y con entrada desde fuera, coaxialmente, consta  
25 de un taladro ciego o caja de juego -3a-.

En dicho taladro ciego ajusta y, en él gira el macho de rótula -10a- fijado o solidario de una cartola de soporte -10- que tiene medios para fijarse a las tabicas del vehículo.

5 La figura 6, muestra una segunda barra independiente enteriza -11- que se monta paralela y por debajo de la anterior y en posición excéntrica respecto a la misma de modo que, el brazo -11b- de uno de sus extremos, queda por dentro a la derecha del juego de palancas -8-, -9- de la figura 1 y otro brazo -11a- queda por fuera o a la derecha del brazo -5- de la figura 1.

El brazo -11b- de dicha barra es un brazo quebrado que en el remate consta de una brida u horquilla en "U" abierta hacia arriba -14- y provista de taladros para abrazarse a la patilla del pedal del acelerador original del vehículo.

El brazo -11a- es un brazo rectilíneo divergente hacia afuera y comporta un pedal -11c- auxiliar de acelerador.

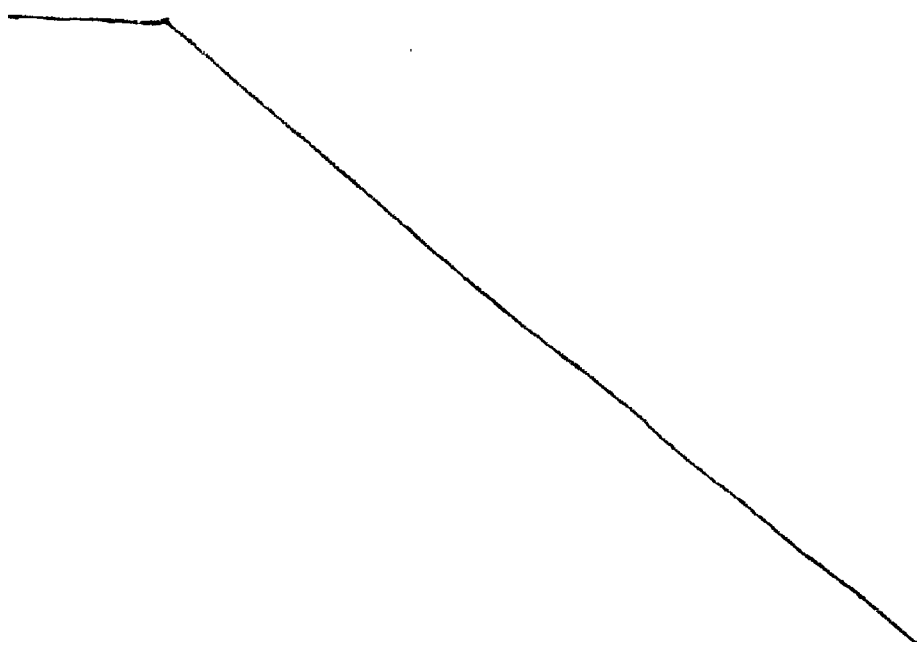
La unión de la barra -11- con el brazo -11a- forma los solapados -13- que delimitan una zona en la que va montada una brida -12-, formada por una anilla o abrazadera tolerante para no impedir el giro de la barra -11- y de una cartola plana con medios para fijar-

5

se a la tabica del vehículo. Este apoyo y sujeción y el propio que proporciona la brida -14- sobre los medios del pedal del acelerador, son suficientes para permitir el montaje del conjunto y la acción simultánea de ambos pedales de acelerador.

Por supuesto, podrá desprenderse de las simples características del dispositivo y de la fácil interpretación de su funcionamiento que el accionamiento o manipulación de los mandos, puede hacerse con facilidad y precisión a un lado y otro del dispositivo.

Una vez descrita convenientemente la naturaleza del modelo se hace constar a los efectos oportunos que él mismo no queda limitado a los detalles exactos de esta exposición, sino que por el contrario en él se introducirán las modificaciones que se consideren oportunas, siempre que no se alteren las características esenciales del mismo que se reivindican e continuación.



•••  
•••  
•••

## REIVINDICACIONES

1.- Doble mando para vehículos de autoescuela, que comprende dos dispositivos independientes pero combinables y adaptables sobre el vehículo, en paralelo y excéntricos respectivamente para establecer la posición alineada de todos los elementos de mando caracterizándose porque el primero de ellos comprende los órganos para fijarse a los pedales originales del embrague y freno del vehículo y comporta otro juego doble de pedales homólogos a los antedichos y, el segundo, comporta los medios para fijarse a los órganos del pedal acelerador y comporta otro pedal doble homólogo acelerador.

2.- Doble mando, según la reivindicación 1, un dispositivo de embrague y freno caracterizado porque está formado por un juego de barras telescópicamente enchufadas ambas, preferentemente tubulares y, la interior, ocupando casi toda la longitud de la exterior o envolvente y sobresaliendo de éstas por su extremo distal y comportando, en su extremo externo, medios para recibir los elementos de adaptación al pedal de embrague.

3.- Doble mando, unos medios de adaptación al pedal de embrague, según la reivindicación 2, caracterizados porque constan de un brazo de palanca rígido, radial y perpendicular al remate de la barra

telescópica, articulados por su extremo libre con otro brazo de palanca quebrado hacia afuera del extremo distal de dicha barra telescópica a su vez articulados con órganos de embridaje a la pa-  
5 tilla del pedal del embrague.

4.- Doble mando, el extremo opuesto de la barra exterior, según la reivindicación 2, se caracteriza porque consta de otro juego análogo a la anterior y en el que el brazo articulado intermedio, es asimismo rectilíneo en proyección unidireccional  
10 al brazo fijo soldado.

5.- Doble mando, según la reivindicación 2, la barra telescópica exterior se caracteriza porque consta de un suplemento de mayor diámetro en el extremo opuesto a la proyección de la barra telescópica interior, según se proyecta hacia afuera.

6.- Doble mando, según la reivindicación 5, el suplemento tubular se caracteriza porque consta de una abertura parcial, tangencial y radial aproximadamente en la mitad de su longitud y a través de ella  
20 se proyecta un brazo de palanca radial y perpendicular que va soldado en la barra interior del juego telescópico aludido y que comporta un segundo pedal de embrague.

7.- Doble mando, suplemento, según la reivindicación 5, caracterizado porque en el extremo pro-  
25

ximal de dicho suplemento, consta de un segundo brazo de palanca en proyección análoga y paralela a la anterior, de perfil quebrado hacia afuera de dicho extremo proximal y dotado de un segundo pedal de freno.

8.- Doble mando, suplemento según la reivindicación 5, caracterizado porque el extremo externo de éste consta de un taladro ciego o caja de juego para rótula coaxial con el mismo.

9.- Doble mando, suplemento según la reivindicación 5 y anterior en el que dicho cajeadado se caracteriza porque va ajustado y jugando en el macho de rótula previsto en una cartola que consta de medios frontales para fijarse a la tabica del vehículo.

10.- Doble mando, un dispositivo que comporta los medios de acelerador según la reivindicación 1, caracterizado porque consta de una barra longitudinal rematada por cada extremo, en brazos abiertos divergentes, provistos respectivamente de medios para fijarse a los medios del acelerador original del vehículo y el otro consta de un segundo pedal de acelerador.

11.- Doble mando, un brazo para sujetarse a los órganos de acelerador del vehículo según la

reivindicación 10, caracterizado porque es un brazo abierto divergente y quebrado hacia afuera y que comporta una brida en forma de horquilla o "U", abierta hacia afuera y provista de medios para fijarse a la patilla del acelerador original del vehículo.

5 12.- Doble mando, un brazo de acelerador auxiliar según la reivindicación 10, caracterizado porque es un brazo divergente y rectilíneo que en el remate consta de una zapata de pedal de acelerador auxiliar.

10 13.- Doble mando, una barra según la reivindicación 10, caracterizada porque en la unión con el brazo del acelerador suplementario forma solapados entre los cuales van montados y articulados unos me-dios de embridaje.

15 14.- Doble mando, medios de embridaje según la reivindicación 13, caracterizados porque van pro-vistos de una abrazadera anular que abraza dicha ba-rra permitiéndola girar y una cartola frontal plana provista de medios para fijarse a la tabica del vehí-culo.

15.- DOBLE MANDO PARA VEHICULOS DE AUTO-ESCUELAS.

20 25 Todo conforme queda descrito en la presente memoria que consta de once hojas mecanografiadas por

una sola cara, foliadas y dibujos que se acompañan.

Madrid, 9 FEB. 1983

DOMINGO VALDERRAMA ORTEGA

p.a. MANUEL DE RAFAEL

*[Handwritten signature]*

9  
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8

Fig.-1

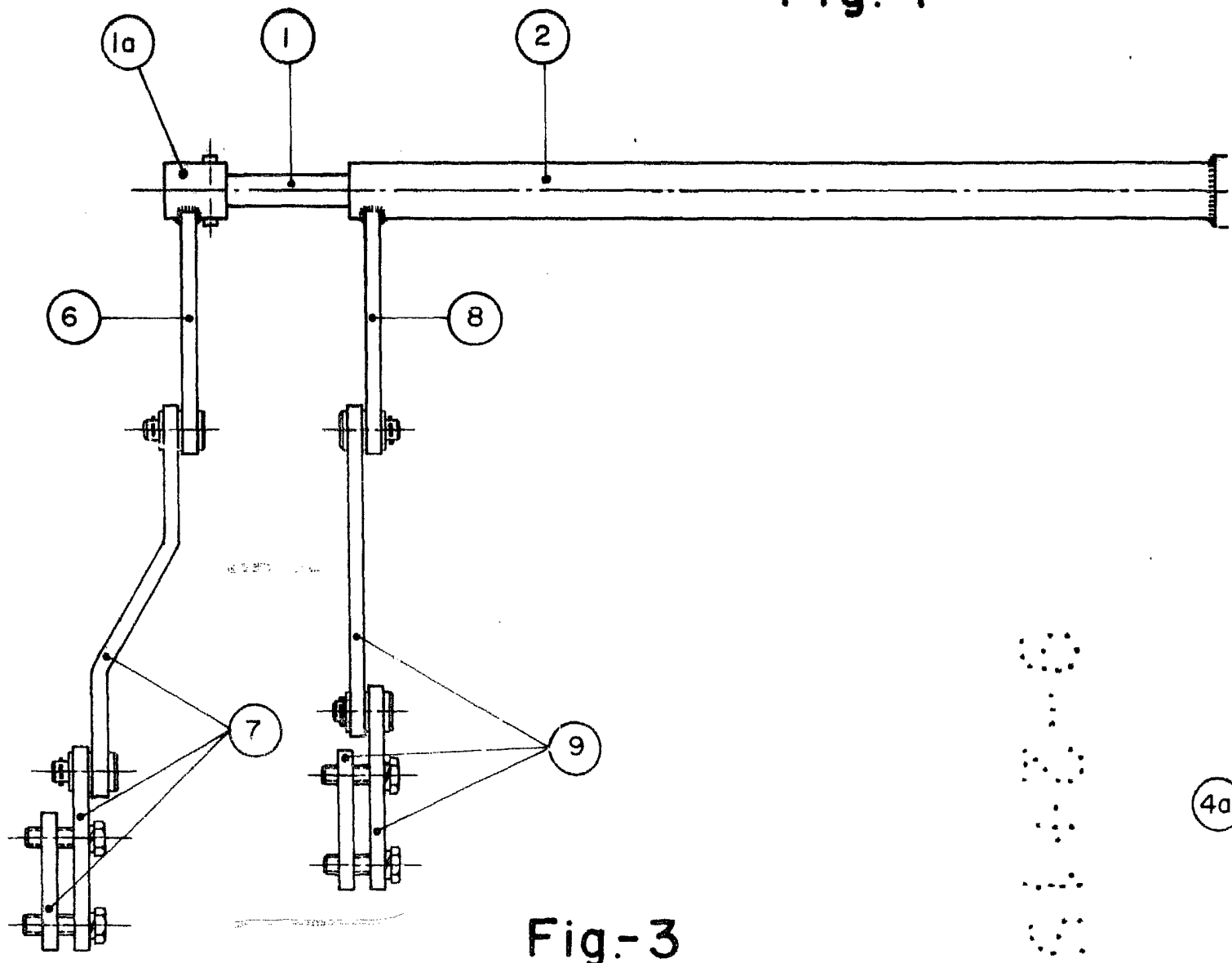
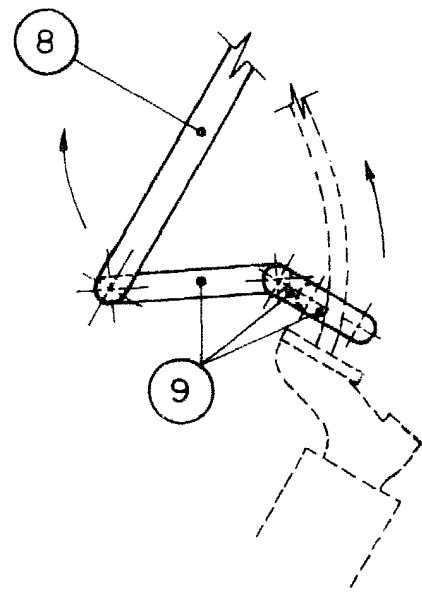
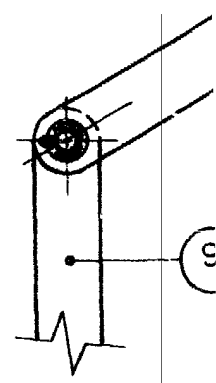


Fig.-3



4a



Escala variable



Fig.-6

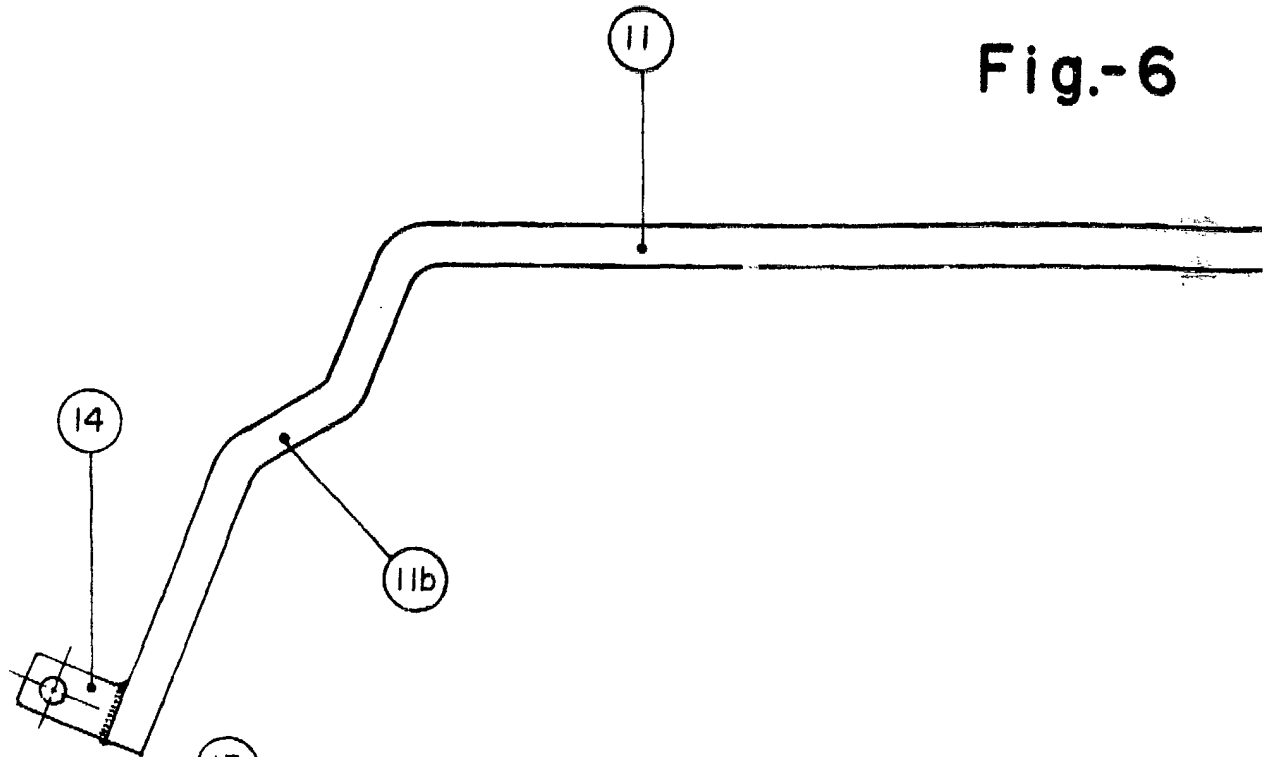


Fig.-7

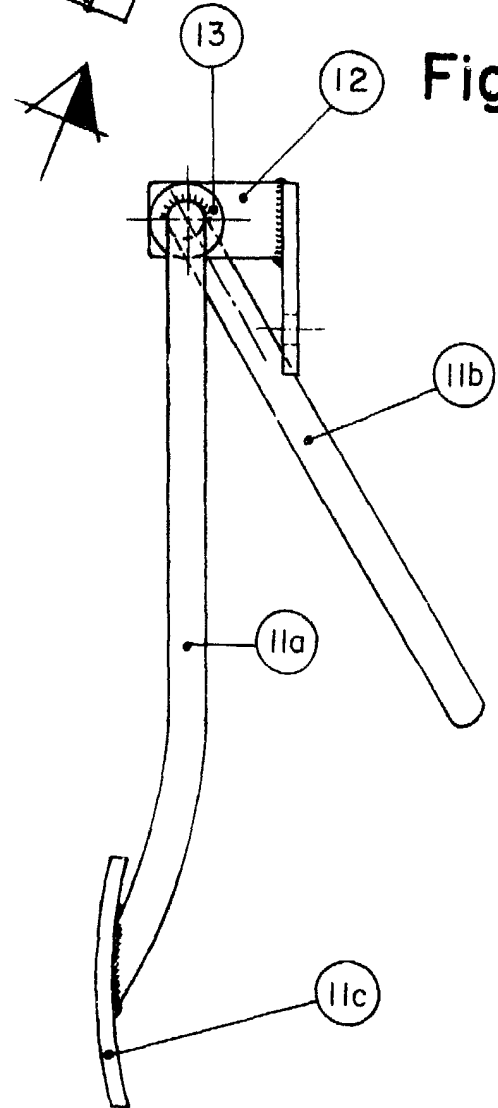
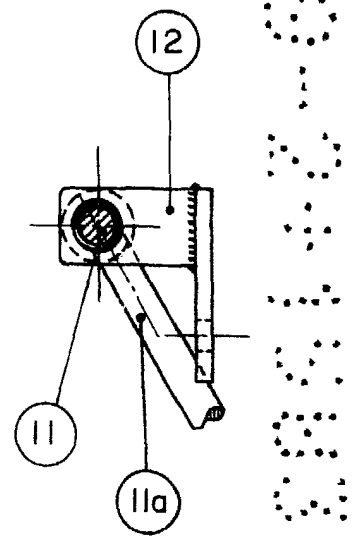


Fig.-8



-6

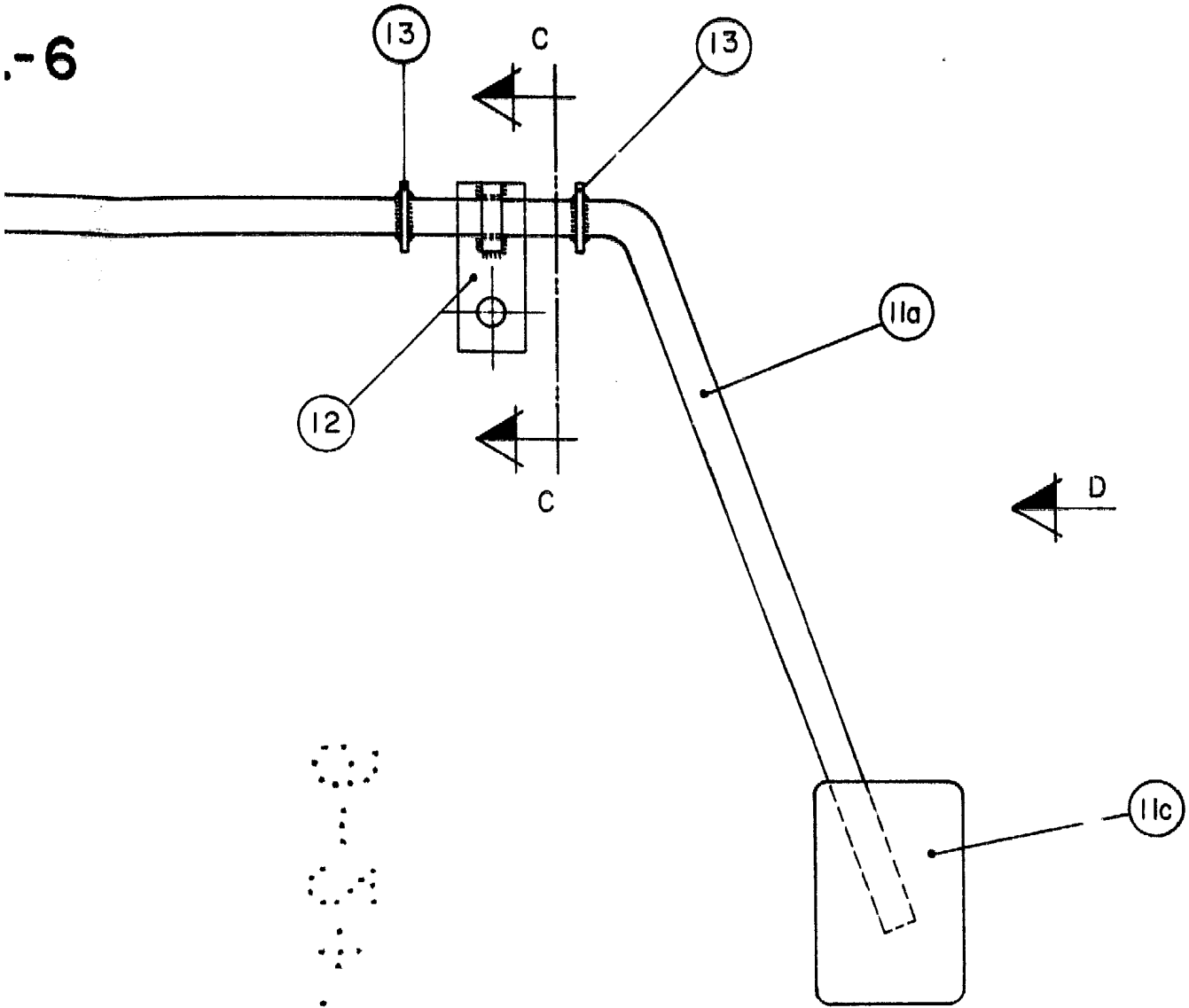
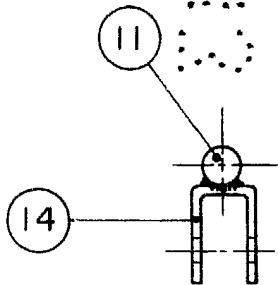


Fig.-9



MADRID

9 FEB 1903

MANUEL DE RAFAEL  
P.F.

A large, stylized handwritten signature or scribble in black ink, overlapping the printed name 'MANUEL DE RAFAEL'.