

19 ES 21 22	11 NUMERO 271769	10 Y
	FECHA DE PRESENTACION 27-4-83	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 OCT. 1983

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
------------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60K26/02; B60T7/08
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCION

DISPOSITIVO PARA EL MANDO MANUAL DE ACELERADOR Y FRENO DE VEHICULOS A MOTOR.

71 SOLICITANTE (S)

D. Ignacio SANZ RODRIGO.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Fuente del Berro, 20 - MADRID-9

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. Eleuterio GONZALEZ VACAS

Esta memoria tiene por objeto describir las características y peculiaridades de un nuevo dispositivo, destinado a permitir el -
mando manual de acelerador y freno de vehículos a motor, y en prin-
cipio y básicamente, por ello, específicamente concebido para aque-
llos minusválidos que carezcan de la pierna o pié derecho, ó que nó
puedan hacer uso de éstos miembros.

5. -

La problemática que se presenta a los minusválidos del tipo
interesado, para la conducción de vehículos a motor, radica en la
imposibilidad que presentan para accionar los pedales del accelera-
dor y del freno, órganos que nó pueden ser accionados con la pier-
na izquierda.

10. -

Por ello, la solución para éste problema, consiste en la -
concepción de un dispositivo capaz de ser gobernado con una sóla -
mano y que además pueda mantenerse en régimen normal de marcha -
por sí solo, para que el minusválido pueda disponer de sus dos ma-
nos para atender al volante y la palanca de cambios, ó dicho de -
otra manera, para que el disminuido pueda actuar sobre la palan-
ca de cambios con la mano derecha, la misma que utiliza para ac-
tuar el dispositivo propuesto, sin soltar la izquierda del volante.

15. -

Para ello, en líneas generales, el dispositivo que se preco-
niza, consiste en una palanca basculante, de recorrido angular se-
mejante a la del freno de mano, capaz de determinar con éste movi-
miento el frenado del vehículo al transmitir su movimiento angular-
por medios mecánicos muy sencillos, al propio pedal del freno y de
mantener éste pedal actuado, o sea de frenar el vehículo, mientras
el minusválido lo desee.

20. -

Al mismo tiempo, la palanca basculante citada, presenta -
una empuñadura giratoria que mediante un cable a ella vinculado, -
al modo y semejanza del acelerador de una motocicleta, convierte
el movimiento giratorio que pueda recibir, en desplazamiento anli-

30. -

neal en su extremo opuesto, que se fija al pedal del acelerador.

5. - Como característica muy importante del dispositivo, cabe destacar que su incorporación al vehículo al que se aplica, no modifica ni altera para nada la existencia y funcionamiento de sus órganos, ni siquiera aquellos a los que gobierna, así como que el vehículo puede ser conducido normalmente por personas sin impedimento alguno, por tales circunstancias.

10. - Una vez se haya comprendido con mayor claridad, el conjunto del Modelo, otros detalles y características del mismo, se irán poniendo de manifiesto en el transcurso de la descripción que se da a continuación .

15. - Una idea más amplia de la invención, la proporciona la descripción siguiente, en la que se hace referencia a la lámina de dibujos ilustrativos que a ésta memoria se acompaña, en la que de manera un tanto esquemática y exclusivamente por vía de ejemplo, se representan los detalles preferidos por el invento, según un caso de posible realización práctica.

20. - En éstos dibujos se usan marcas de referencia semejantes, para indicar piezas, conjuntos ó partes, que se corresponden en las distintas vistas presentadas, cuyas piezas, detalle y organización, se definen de una manera específica en el transcurso de la memoria, y después se concretan en las notas reivindicatorias finales.

En los dibujos:

25. - La Figura 1ª muestra una perspectiva del dispositivo.

La Figura 2ª representa el trinquete vinculado al eje que permite gobernarlo y que se aloja en el interior de la palanca basculante.

30. - La Figura 3ª contiene la barra telescópica que une palanca y freno.

Según se aprecia, la realización propuesta, está constituida por una palanca basculante -1- tubular superiormente y ranurada inferiormente, capaz de girar sobre el eje -6-, aunque para ello es preciso vencer la acción del resorte -8- que tiende permanentemente a llevarla a un extremo.

5. -

El citado eje -6-, está solidarizado a un brazo que concluye en una pletina taladrada -7- a modo de brida, destinada a ser fijada en el lugar adecuado de la carrocería del vehículo, mediante simple tornillos.

10. -

Al propio tiempo, el eje -6- comentado, tiene fijado sólidamente el sector dentado -5-, que constituye el medio de anclaje para el trinquete -9- y cuyo sector, para delimitar el recorrido de la palanca -1- e impedir su salida, posee unos orificios -10- destinados a recibir, cualquiera de ellos, un pasador delimitador.

15. -

El trinquete -9- ya referido, está dispuesto en el extremo inferior de un eje -11- que ensarta el muelle -12-, que tiene la misión de tender a que el trinquete se separe del sector dentado, de tal manera que para que incida sobre él, quedando retenido entre dos de sus dientes, hay que impulsarlo voluntariamente, para lo cual está previsto el pomo ó tope -2- que asoma por la parte superior de la palanca -1- :

20. -

El giro de la palanca -1- sobre el eje -6-, sirve para actuar sobre el pedal del freno, debido a la conexión que entre éste y aquella establece la barra -14- que los enlaza mecánicamente.

25. -

Para ello, la palanca -1- posee solidarizada la orejeta taladrada -15-, en la que se encuentra acoplado a través de una tuerca, el tornillo pasante -16- cuya cabeza es una rótula que encaja con posibilidad de movimientos angulares en un orificio dispuesto al efecto en uno de los extremos de la barra -14-, y en el que queda

30. -

acoplada a través del casquillo corredizo -17- ensartado en ella

e impulsado por el muelle -18-, para lo cual, el citado casquillo, posée una escotadura de fondo semicircular.

5. - La barra -14- comentada es telescópica, lo que la confiere la posibilidad de extenderse cuando la palanca -1- se separa del pedal del freno, y la de incidir sobre él, para actuarlo, cuando se acorta su longitud.

10. - Al freno comentado, la barra -14- se une opuestamente a través de la escuadra -19-, unida a un tornillo semejante al -16- antes comentado y que también posée una rótula por cabeza, que se fija de igual modo a través del casquillo corredizo -17-, impulsado por el muelle -18-.

15. - El accionamiento del pedal del acelerador, se logra a través del mando giratorio ó pomo -20-, acoplado a través del soporte en forma de escuadra -4- cerca del extremo anterior de la palanca -1-. Para ello, el mando giratorio -20- actúa un cable alojado en una camisa, al modo y semejanza del acelerador en una motocicleta (el cable referido nó está representado en los dibujos).

20. - Se comprenderá fácilmente, después de observar los dibujos y la descripción precedente, que la actual concepción proporciona una construcción sencilla y efectiva, susceptible de poder ser llevada a la práctica con gran facilidad, asegurando la obtención de una manufactura relativamente barata.

25. - Se reitera, que en el objeto que constituye el actual Modelo, serán susceptibles de introducirse todas aquellas modificaciones de detalle que las circunstancias y la práctica pudieran aconsejar, siempre y cuando que con las variantes que se introduzcan, nó se cambie, altere ó modifique la esencialidad del invento descrito.

N O T A

30. - Se declara como de propiedad y novedad para todo el territorio español, el contenido de las siguientes:

REIVINDICACIONES

1ª. - Dispositivo para el mando manual de acelerador y freno de vehículos a motor, que esencialmente se caracteriza por comprender una palanca basculante, de naturaleza recta, de constitución anterior tubular e inferior ranurada, que es giratoria sobre un eje transversal al que se vincula, venciendo para desplazarse angularmente en un sentido, la acción de un resorte que tiende permanentemente a llevarla a un extremo, el de reposo, y cuyo eje transversal tiene solidarizado a un brazo distanciador, que concluye en una pletina taladrada, mediante la cual se fija el conjunto en el lugar de instalación.

2ª. - Dispositivo para el mando manual de acelerador y freno de vehículos a motor, según apartado anterior, que esencialmente se caracteriza porque el eje transversal a la palanca basculante sobre él, está solidarizado a un sector dentado, que constituye la pista circular de anclaje para un trinquete y cuyo sector, para delimitar el recorrido de la palanca, posee unos orificios sucesivos, cualquiera de los que puede recibir un pasador de tope.

3ª. - Dispositivo para el mando manual de acelerador y freno de vehículos a motor, según apartados anteriores, que esencialmente se caracteriza porque el trinquete que engarza con el sector dentado, está dispuesto en el extremo inferior de un eje, alojado telescópicamente en el interior de la palanca y que ensarta un muelle que mantiene permanentemente separado el trinquete de los dientes del sector dentado, de tal manera que para que pueda incidir sobre él hay que impulsar voluntariamente el eje hacia abajo, presionando sobre un pomo con que concluye, y que asoma por el extremo anterior de la propia palanca.

4ª. - Dispositivo para el mando manual de acelerador y freno de vehículos a motor, según apartados anteriores, que esencialmen

te se caracteriza porque la palanca basculante, posee una orejeta en la que se acopla uno de los extremos de una barra telescópica , que por el opuesto se fija al pedal del freno, de tal manera que ésta barra permite la separación de la palanca basculante del pedal-

5. - citado, sin ninguna acción, pero le empuja cuando la palanca gira hacia él; acoplándose dicha barra a la palanca y a una escuadra que se fija al pedal, a través de tornillos de cabeza rotulada, alojada en una oquedad de los extremos de la barra, en los que queda retenido a través de sendos casquillos impulsados por resortes.

10. -

5ª. - DISPOSITIVO PARA EL MANDO MANUAL DE ACELERADOR Y FRENO DE VEHICULOS A MOTOR.

Todo ello tal y como se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva, que consta de SIETE hojas escritas a máquina por una sóla de sus caras y dibujos que la ilustran.

Madrid, a 27 de Abril 1983.

E. GONZALEZ VACAS
P. P.



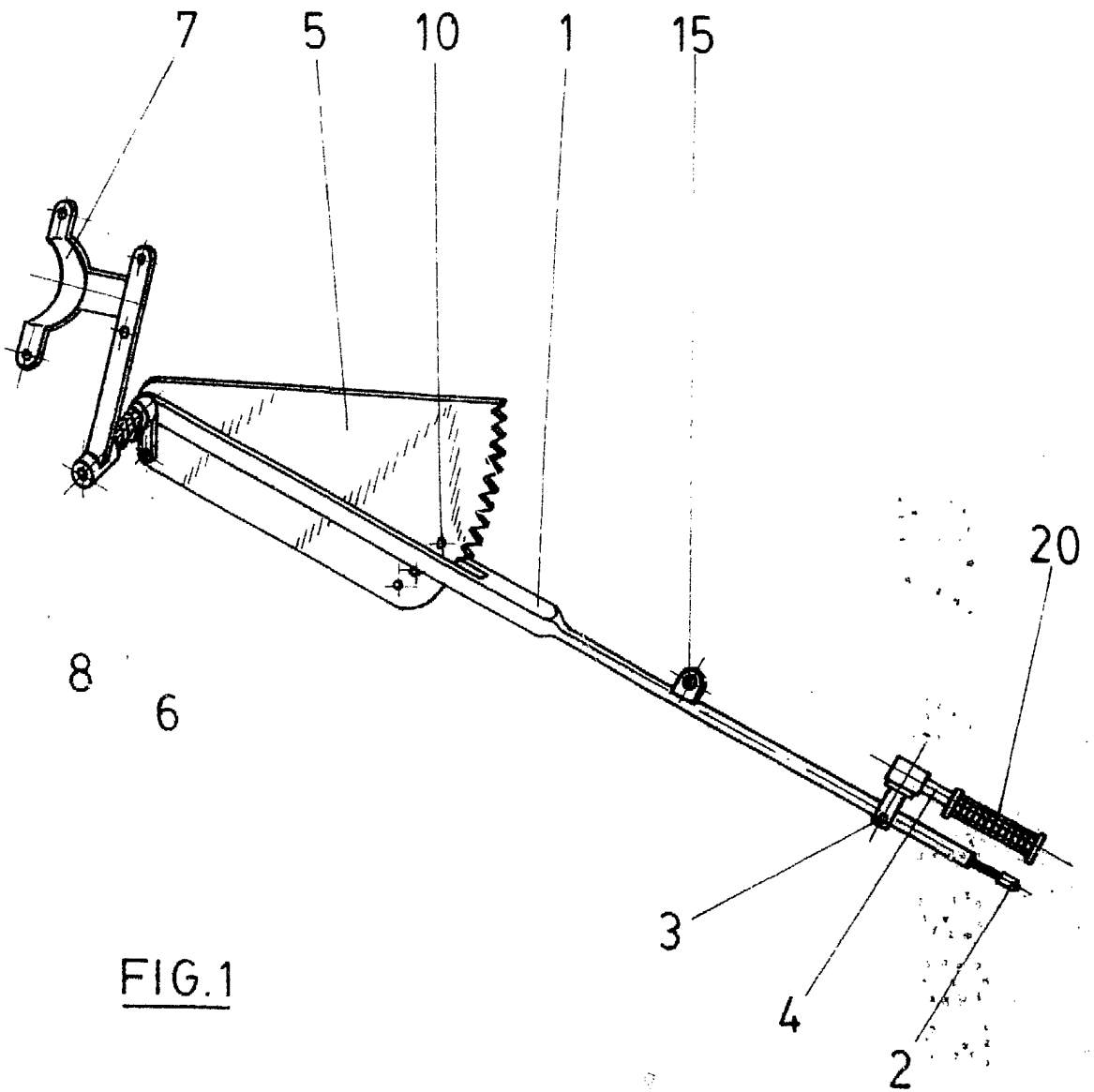


FIG. 1

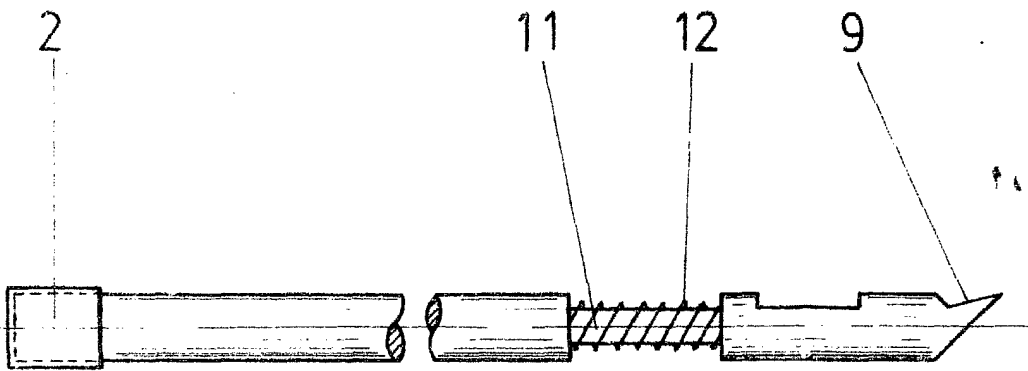


FIG. 2

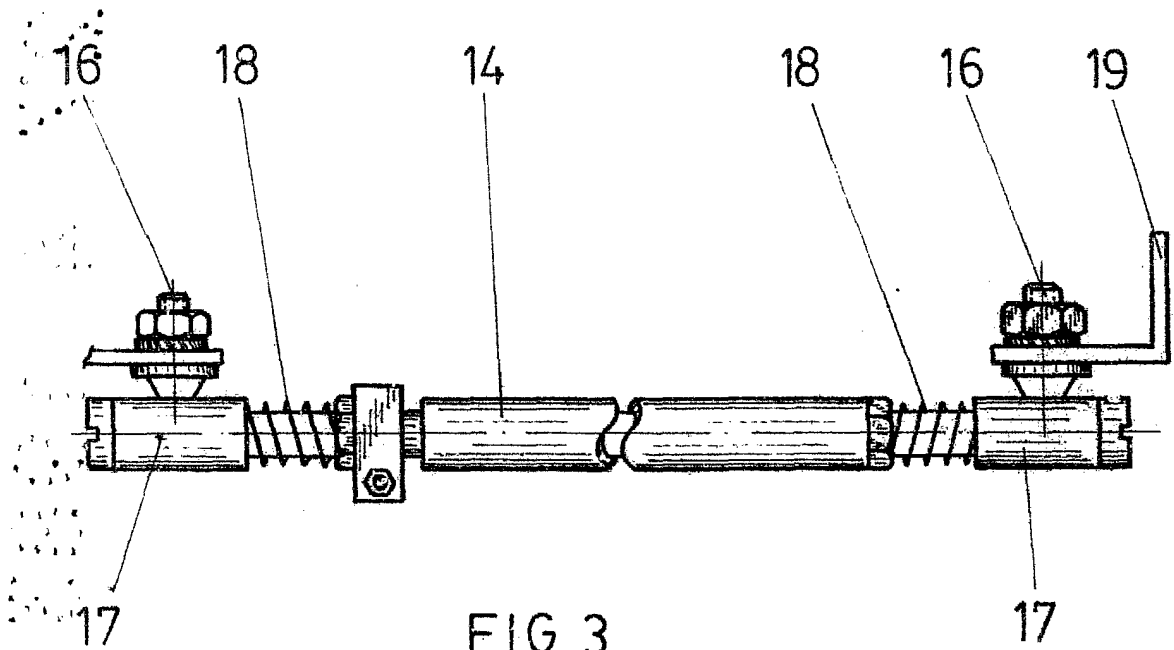


FIG. 3

MADRID 27 Abril 1983
L. GONZALEZ VACAS
P. P.