

18	ES	19	NUMERO	277454	20	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION			



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

13 6 JUL. 1984

23	PRIORIDADES:	24	FECHA	25	PAIS
26	NUMERO				

27	FECHA DE PUBLICIDAD	28	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60K 4/22

29	TITULO DE LA INVENCIÓN
	PEDAL DE EMBRAGUE

30	SOLICITANTE (S)
	DON ANGEL ZAVALA GARCIA

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	MADRID.- Ciudad Los Angeles, 94 piso, 8 C

31	INVENTOR (ES)
	EL MISMO SOLICITANTE

32	TITULAR (ES)
	EL MISMO SOLICITANTE

33	REPRESENTANTE
	DON JOSE PONS TORRES

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un pedal de embrague, para todo tipo de vehículos, dotado de medios de enclavamiento que permiten su fijación en posición de desembrague, sin necesidad de tener que mantener el pie apoyado sobre dicho pedal.

Como es conocido, el pedal de embrague, en cualquier tipo de vehículo, está constantemente impulsado hacia su posición máxima externa, que corresponde a la posición de embrague. Cuando se desea desembragar el vehículo se pisa el pedal, desplazándolo hacia el fondo del mismo. Tan pronto como se retira el pie, el pedal recupera su posición inicial externa.

En determinadas ocasiones es necesario mantener la posición de desembrague durante un período de tiempo determinado, lo cual exige mantener constantemente pisado el pedal correspondiente.

El objeto de la presente invención es conseguir un pedal de embrague que permita mantener el pedal en su posición de máxima retracción, que corresponde a la de desembrague del vehículo, sin necesidad de tener que ejercer presión o efecto alguno sobre dicho pedal.

De acuerdo con la invención, el pedal está constituido por dos placas, una anterior y otra posterior, articuladas entre sí según un eje aproximadamente horizontal, alrededor del cual pueden girar relativamente para formar un ángulo variable. El conjunto de estas placas dispone de un tope que limita el ángulo máximo que tales placas pueden formar entre sí. Además, entre las dos placas citadas va montado un resorte que tiende a separarlas para formar el ángulo máximo permitido por el tope antes citado.

De las dos placas citadas, la posterior va

5 fijada al brazo o palanca del embrague, mientras que la anterior constituye el soporte sobre el que se aplicará el pie del conductor. Esta placa anterior está dotada inferiormente de un brazo que queda dirigido hacia atrás y está rematado en una uña extrema, la cual sirve como elemento de anclaje del pedal cuando éste se encuentra en su posición inferior, correspondiente al desembrague del vehículo. La uña extrema coopera con un elemento de retención fijado en el piso del vehículo.

10 El brazo portador de la uña de retención irá preferentemente situado por debajo del eje de articulación entre las dos placas.

15 El ángulo máximo que forman las dos placas entre sí, limitado por el tope antes citado, define el ángulo máximo de giro de la placa anterior respecto a la placa posterior y con ello el desplazamiento angular de la uña extrema citada. Este desplazamiento será suficiente para salvar el elemento de retención fijado en el piso del vehículo con el fin de lograr su anclaje y liberación.

20 Con el fin de que pueda comprenderse mejor la constitución y funcionamiento del pedal de la invención, seguidamente se hace una descripción más detallada del mismo, con referencia a los dibujos adjuntos, donde se muestra una posible forma de ejecución, dada a título de ejemplo no limitativo.

25 En los dibujos:

La figura 1 es una vista de perfil de un pedal construido de acuerdo con la invención.

Las figuras 2 y 3 representan el pedal en la posición de embrague y desembrague, respectivamente.

30 Como puede verse en la figura 1, el pedal está constituido por dos placas, una posterior referenciada con el

número 1 y otra anterior referenciada con el número 2. Estas dos placas van articuladas entre sí mediante un eje 3 que discurre aproximadamente en sentido horizontal. La tapa posterior 2 queda rematada, por debajo del eje 3, en un acodamiento 4 que define un tope para limitar el ángulo máximo que pueden formar entre sí las placas 1 y 2. Además, entre las dos placas va montado un resorte 5 que puede ser de lámina, como el representado en el dibujo, o bien un resorte helicoidal, encargado de separar las placas 1 y 2 para que formen el ángulo máximo posible, limitado por el tope 4.

La placa 2 puede servir para la fijación de una zapata o recubrimiento de caucho o similar 6, destinado al apoyo del pie del conductor. Por su parte, la placa posterior 1 puede disponer de taladros para el paso de tornillos 7 destinados a su fijación a la palanca o brazo 8, figuras 2 y 3, del embrague.

La placa anterior 2 se prolonga inferiormente en un brazo 9, dirigido hacia atrás, rematado en su extremo libre en una uña 10, que servirá como elemento de anclaje del pedal en su posición de máxima retracción, correspondiente al desembrague del vehículo.

Como puede verse en las figuras 2 y 3, en el fondo del vehículo, cerca del pedal de embrague, va dispuesto un elemento de retención 11, que puede consistir por ejemplo en un vástago fijo rematado en una cabeza extrema semiesférica, aunque puede adoptar cualquier otra constitución. Cuando se desea desembragar el vehículo se pisa sobre la zapata 6 para conseguir el desplazamiento del conjunto hacia su posición de máxima retracción, momento en que la uña extrema 10 apoya contra la cabeza del elemento de retención 11. Si en esta posición se efectúa una presión adicional, se consigue el giro de la placa anterior 2 respecto a la placa posterior 1 y con ello el desplazamiento angular de la

uña 10 que salva la cabeza del elemento de retención, situándose en la posición mostrada en la figura 3. Si cesa en este momento la presión ejercida sobre el pedal, éste se mantiene en la posición indicada. Para conseguir su liberación es suficiente efectuar de nuevo una ligera presión sobre el pedal, provocando de nuevo el giro de la placa anterior 2 y del brazo 9 hasta conseguir que la uña 10 salve la cabeza del elemento de retención, pudiendo así desplazarse el conjunto hacia el exterior, hasta llegar de nuevo a la posición de la figura 2.

Con esta constitución, la placa 2 y el recubrimiento 6 gozan de dos movimientos diferentes, uno que corresponde al desplazamiento del conjunto del pedal, con la retracción del brazo o palanca 8 para pasar de la posición de embrague a la de desembrague y viceversa, y otra de giro alrededor del eje 3, respecto a la placa posterior 1. Este giro adicional es el que permite el bloqueo o desbloqueo del pedal en su posición de desembrague.

El desbloqueo del pedal puede conseguirse de forma mecánica, como ya se ha explicado, o bien por un gatillo electromagnético.

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

5 1.- Pedal de embrague, caracterizado porque
está constituido por dos placas, una anterior y otra posterior,
articuladas entre sí según un eje aproximadamente horizontal, que
permite el giro relativo entre dichas placas para formar un ángu-
lo variable, cuyas placas disponen de un tope, que limita el án-
gulo máximo que tales placas pueden formar entre sí, y de un resor-
te que impulsa a las referidas placas a la formación de dicho án-
gulo máximo, estando la placa posterior fijada al brazo o palanca
10 del embrague, mientras que la placa anterior constituye el sopor-
te sobre el que se aplica el pie del conductor y dispone inferior-
mente de un brazo dirigido hacia atrás, rematado en una uña extre-
ma, que sirve como elemento de anclaje sobre un elemento de reten-
ción fijado en el piso del vehículo, cuando el brazo o palanca
15 del embrague se encuentra en su posición máxima inferior, corres-
pondiente al desembrague del vehículo.

2.- Pedal según la reivindicación 1, ca-
racterizado porque el brazo citado está situado por debajo del
eje de articulación entre las dos placas.

20 3.- Pedal según la reivindicación 1, ca-
racterizado porque el ángulo formado entre las dos placas define
el ángulo máximo de giro de la placa anterior respecto a la placa
posterior y, con ello, el desplazamiento angular de la uña extre-
ma citada, para salvar el elemento de retención fijado en el piso
25 del vehículo.

4.- Pedal de embrague, tal y como queda sus-
tancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los
dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de 6 hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 10 de Febrero de 1.984

~~JOSE PONS TORRES~~

.....
.....
.....
.....
.....
.....

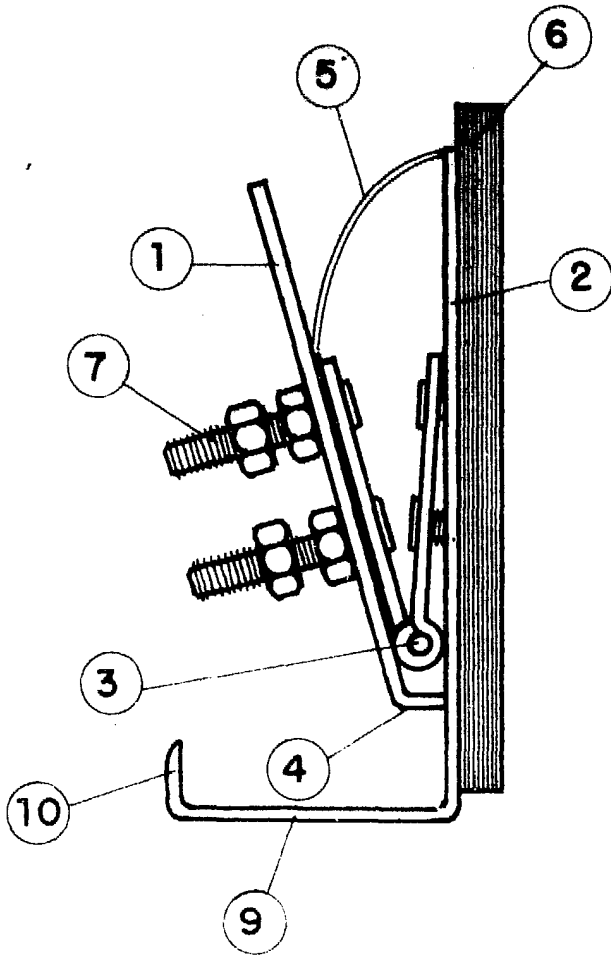
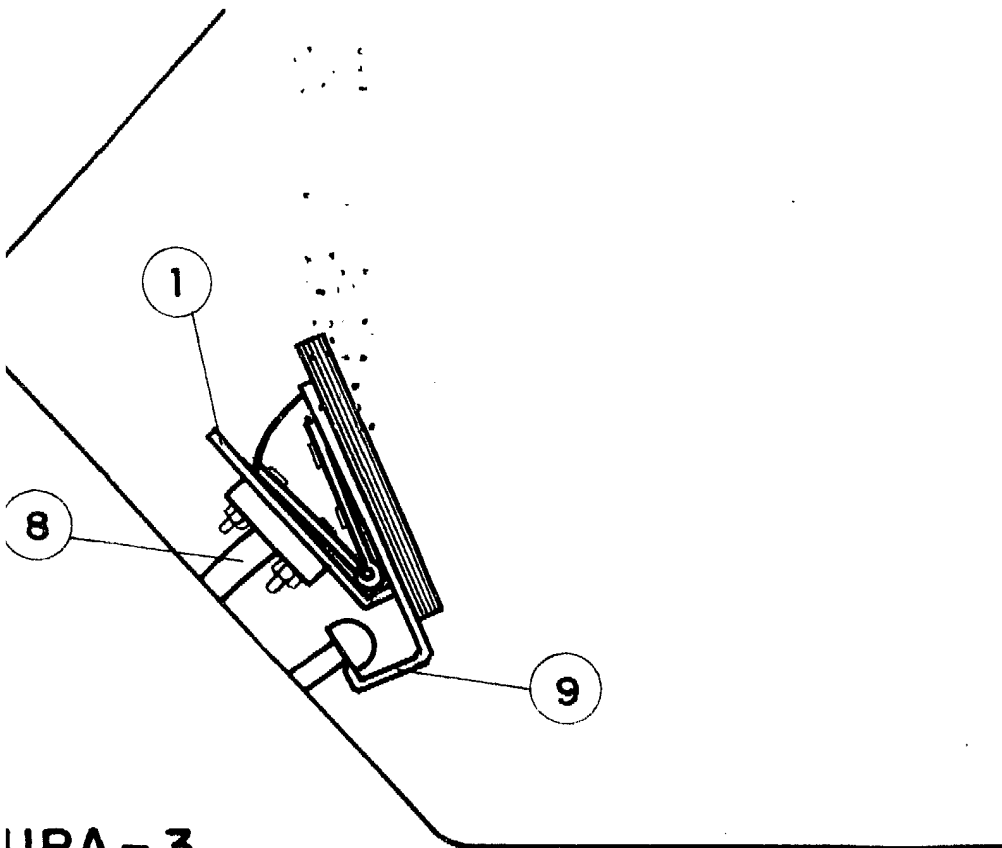
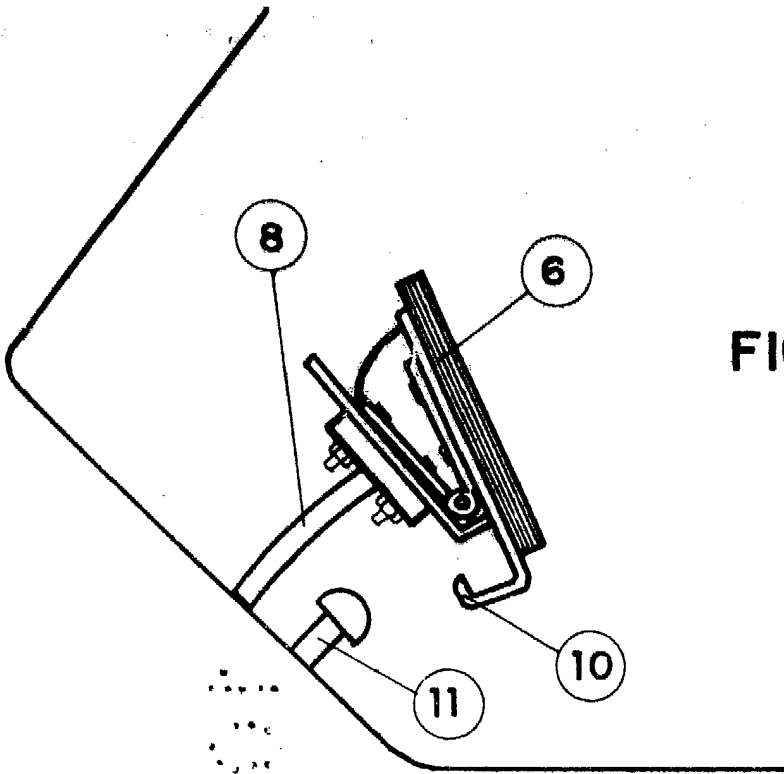


FIGURA - 1



FIGURA -

FIGURA - 2



URA - 3

1984
JOSE PONS TORRES
[Signature]

ESCALA VARIABLE