



303915

PATENTE DE INTRODUCCION

Por DIEZ años

en España, a favor de D. IGNACIO SANZ RODRIGO, de -  
nacionalidad española, residente en MADRID.- C/ Fuen-  
te del Berro nº 14, cuya Patente tiene por objeto:  
"MECANISMO TRANSMISOR DE MOVIMIENTOS, PARA EL DOBLE  
MANDO DE VEHICULOS".

.....

MEMORIA DESCRIPTIVA

La invención se relaciona con automoviles en -  
general, proporcionando más concretamente un mecanis-  
mo transmisor de movimientos, destinado a permitir el  
doble mando de vehículos a motor, por ejemplo, los -  
5.- utilizados en las Academias de enseñanza de conducción  
de vehículos.

En gran auge que modernamente ha tomado la in-  
dustria automovilista, ha provocado análogamente el -



303915

5.- florecimiento de las academias en las que se enseña -  
el manejo y constitución de los vehículos de motor. -  
Por ello, las soluciones que para permitir esta ense-  
ñanza puedan adoptarse, han dejado de ocupar el lugar  
accesorio que antiguamente tenían, para ocupar un pri-  
mer plano de la actualidad, debido al gran volumen de -  
material que modernamente se requiere, para atender -  
las necesidades del público.

10.- Por ello, el mecanismo para el doble mando de -  
vehículos que se preconiza, presenta un gran interés  
práctico, ya que constituye una nueva y mejorada rea-  
lización, de simples y sólidas características cons-  
titutivas.

15.- Esencialmente, el mecanismo que se preconiza, -  
está constituido por un eje provisto de varios sopor-  
tes, para permitir su posicionamiento horizontal, cu-  
yo eje puede girar libremente sobre dichos soportes,  
que se fijan mediante tornillería u otros medios ade-  
cuados, en la placa que separa el motor de la caja del  
20.- vehículo.

25.- Hacia los extremos del eje así dispuesto, se -  
colocan sobre el mismo los casquillos con que conclu-  
yen las palancas de un par de pedales, que están des-  
tinados a actuar el embrague, por parte del alumno o  
conductor de vehículos (embrague original del coche),  
y por el profesor que lo acompaña (embrague auxiliar  
doble mando).



303915

Para ello, estos pedales están solidarizados - al citado eje, debido a que los casquillos de los -- primeros cuentan con sendos prisioneros, para asegurar su inmovilización sobre el segundo.

- 5.- Sobre el mismo eje hasta ahora citado se encuentran dispuestos análogamente los dos pedales del freno, el original y el del doble mando, con la particularidad de que los mismos basculan simplemente sobre este eje, sin que naturalmente estén solidarizados al mismo. Estos pedales, que también constan respectivamente de una palanca rematada en un casquillo, que es el que se dispone sobre el eje, están relacionados entre sí, para que la actuación de uno determine la del otro, mediante una barra fijada mediante tornillería a ambos.
- 10.-
- 15.- Sobre el eje horizontal antes descrito, se dispone un apéndice destinado a permitir el enganche - del embrague, mientras que los pedales cuentan con resortes que tienden a impulsarlos a su posición de reposo.
- 20.- Los pedales normales y los constitutivos del - doble mando, podrán ser fijos o desmontables con relación a la palanca que los relaciona al eje, y con respecto a este mismo, según las características -- constitutivas con que se diseñen.
- 25.-

El conjunto del doble mando así constituido, - puede disponerse en la parte interior de la placa -

303015



que separa el motor de la cabina, o en la parte frontal de dicha placa, según preferencias.

- 5.- Una idea más completa del objeto que constituye esta Patente de Introducción, la proporciona la descripción siguiente al hacer referencia a los dibujos - que a ésta memoria se acompañan en los que de manera un tanto esquemática y exclusivamente por vía de ejemplo se representan los conjuntos y detalles más característicos de la idea del invento, al hacer referencia a un posible caso de realización práctica.

En dichos dibujos;

La Figura 1ª.- Es una vista frontal del mecanismo que se preconiza.

- 15.- La figura 2ª.- Muestra una planta del mismo mecanismo contenido en la figura anterior.

La figura 3ª.- Ilustra una vista lateral del mecanismo, apreciándose a puntos una posición operativa diferente de la señalada con trazo continuo.

- 20.- Según se aprecia en los dibujos propuestos, la realización que en los mismos se representa, cuenta con el eje -1-, provisto de las piezas de soporte -- -2- -2'-, sobre las cuales gira libremente, pudiendo contar las mismas con las correspondientes puntos de engrase.

- 25.- Este eje -1- tiene adaptados los casquillos -3- -3'- solidarios de los brazos o palancas -4- -4'- de los pedales -5- -5'- constitutivos del embrague original y del correspondiente al doble mando, -



303015

cuyos casquillos -3- -3'- se fijan al eje -1- median-  
te los tornillos prisioneros -6- -6'-, con lo cual -  
son de movimientos simultáneos, y al actuar cualquie-  
ra de ellos se mueve el otro y se gobierna el embrague  
del vehículo.

5.-

Sobre el eje -1-, se encuentran libremente adap-  
tados los casquillos -7- -7'-, solidarios a las pa-  
lancas -8- -8'-, respectivamente, que opuestamente -  
presentan los pedales propiamente dichos -9- -9'- --  
constitutivos del freno original y del doble mando, -  
respectivamente; cuyos casquillos están libremente -  
adaptados sobre dicho eje -1- por lo que pueden girar  
sobre el mismo sin ningún impedimento.

10.-

Los casquillo -7- -7'-, están solidarizados -  
entre sí a través de la barra -10- fijada a uno y -  
otro mediante tornillería, con lo cual, al presionar  
sobre cualquiera de ellos se acciona el freno del -  
vehículo.

15.-

Para que el doble mando gobierne el embrague,  
sobre el eje -1- se encuentra adaptado o producido -  
el apéndice -11- en el cual se conecta el cable del -  
mismo, mientras que el freno se controla por el hecho  
de estar directamente vinculado con el pedal usual -  
-9-.

20.-

25.-

Las posiciones de reposo del aparato, quedan -  
garantizadas por la presencia de los resortes -12- -  
-12'-, dispuestos, por lo menos, en uno de los gru-

303915



pos de pedales normales o del doble mando,

5.- El mecanismo así constituido puede completarse con la presencia de un pedal doble mando, para controlar el acelerador, cuyo pedal puede relacionarse en el normal, por ejemplo, a través de otra barra análoga a la -10-.

10.- Descrita convenientemente, la naturaleza de la actual patente de Introducción, como asimismo la forma de poderla llevar a la práctica para convertirla en una realidad industrializable se hace constar que en la misma, serán susceptibles de introducir todas aquellas modificaciones de detalle que las circunstancias y la práctica pudieran aconsejar, siempre y cuando que con las variantes que se introduzcan no se --  
15.- cambie, altere o modifique la esencialidad del objeto descrito.

NOTA.-

20.- Se declaran como de novedad y propiedad para todo el territorio español el contenido de las siguientes:

REIVINDICACIONES

25.- 1ª.- "Mecanismo transmisor de movimientos, para el doble mando de vehículos", que esencialmente comprende un eje horizontal, adaptado sobre unos soportes de fijación sobre los que gira libremente, cuyo eje recibe en sus extremos un par de casquillos, que se fijan facultativamente mediante tornillos pri



303915

5.- sioneros, y están solidarizados a unos brazos o palancas, que opuestamente presentan sendas placas, que materializan pedales, de los cuales, uno de ellos, es el normalmente empleado en los vehículos para actuar el embrague, mientras que el otro constituye un mando auxiliar, que permite gobernar el embrague desde el lugar contiguo al ocupado por el conductor.

10.- 2ª.- "Mecanismo transmisor de movimientos, para el doble mando de vehículos", que esencialmente se caracteriza porque en el eje giratorio referido en el apartado anterior, se disponen un par de casquillos, respectivamente situados junto a los pedales del embrague, cuyos casquillos pueden girar libremente sobre el citado eje, y tienen solidarizados unos brazos o palancas, que opuestamente presentan sendas placas que materializan los pedales, de los cuales uno de ellos es el normalmente empleado en los vehículos para gobernar el freno, mientras que el otro constituye un órgano auxiliar, que permite controlar doblemente y desde un punto distinto el citado freno.

20.- 3ª.- "Mecanismo transmisor de movimientos, para el doble mando de vehículos", que esencialmente se caracteriza porque para que los pedales normal y doble mando, que controlan el freno, actúen simultáneamente sobre el mismo, están relacionados a través de una barra fijada mediante tornillería a sus respectivos casquillos.

25.-

303915



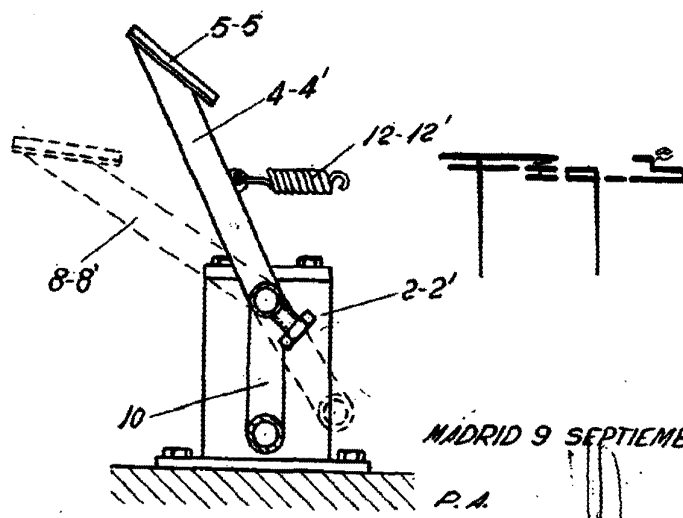
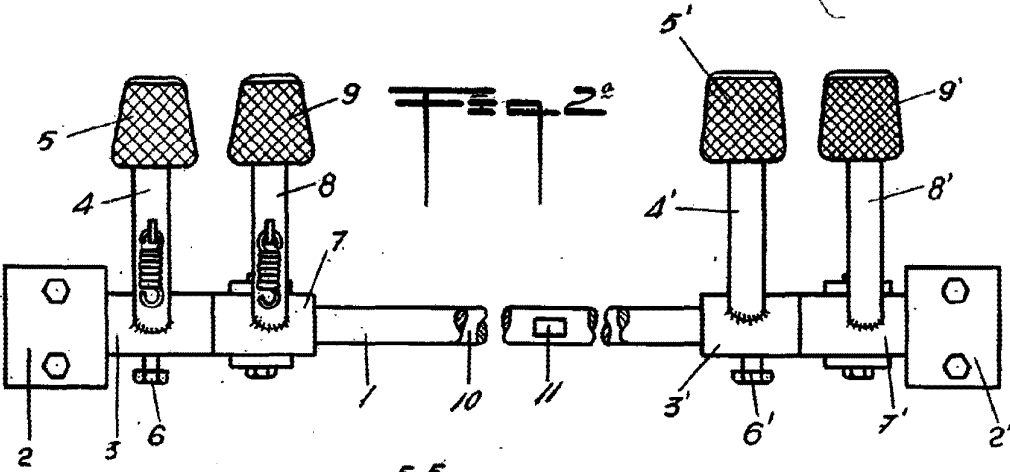
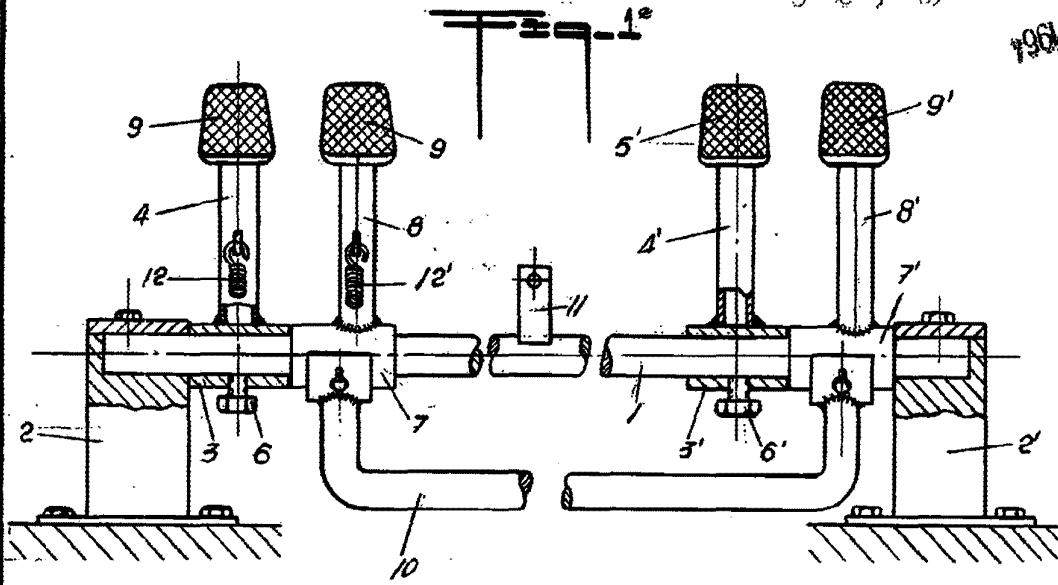
- 4.- "Mecanismo transmisor de movimientos, para el doble mando de vehículos", que esencialmente se caracteriza porque el eje que recibe de modo fijo los pedales mediante los que se actúa el embrague, y de modo libre a los que controlan el freno, tiene -- adaptado o producido un apéndice en el cual se engancha el cable de embrague del vehículo, cuyos pedales están traccionados a su posición de reposo por la acción de sendos resortes.
- 5.-
- 10.- 5.- "MECANISMO TRANSMISOR DE MOVIMIENTOS, PARA EL DOBLE MANDO DE VEHICULOS".
- Todo ello, conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de OCHO hojas, escritas a máquina por una sola de sus caras y dibujos - que la ilustran.
- 15.-

Madrid, 9 de Septiembre 1.964

G. GONZÁLEZ VIGAS  
P.F.

303915

1964



MADRID 9 SEPTIEMBRE DE 1964

P.A.

ESCALA VARIABLE

E. GONZALEZ YACAS