





tructivo de cada caso y con la compensación necesaria en el momento del frenado.

10 Con el dispositivo objeto de esta invención, se consiguen además del citado reparto de cargas, otros dos fines principales, como son:

1ª.- Compensar los pares de frenado.

2ª.- Reducir notablemente la variación de relación de reparto de cargas, al bascular el balancín

15 Aunque este dispositivo puede aplicarse a dos o mas ejes, entre los que haya de repartirse la carga total de una manera determinada, vamos a describir un ejemplo referente al caso de dos y de tres ejes, auxiliándonos para ello de una lámina de dibujos que por su caracter esquemático y  
20 meramente aclaratorio, habrá que interpretar ampliamente.

En el caso de dos ejes (fig. 1), la disposición adoptada es la de ballestas atirantadas, es decir, su punto de sujeción al bastidor del vehículo es el primero de apoyo, considerado en el sentido de la marcha. Los dos extremos  
25 segundos, apoyan en sendos extremos del balancin. Respecto a las cargas en medio de cada ballesta o viga de apoyo del eje, el dispositivo queda equilibrado. En el momento del frenado, las reacciones del suelo sobre cada rueda, quedan también equilibradas.

30 En el caso de tres ejes, la disposición es en esencia la misma, con la variante de que la ballesta o viga de apoyo de uno de los ejes, no tiene punto de unión al bastidor sino que se articula directamente sobre los extremos de dos balancines. Así en la figura 2, vamos que tambien

126173



- 3 -

35 las cargas verticales se equilibran, así como e igualmente  
que las debidas al frenado, se compensan.

Descrito suficientemente el objeto que constitu-  
ye este Modelo de Utilidad, solo resta consignar la posibili-  
dad de que se realice con las variaciones constructivas  
40 que cada caso requiera, siempre que no se altere lo esen-  
cial que se resume en la siguiente

N O T A

En resumen: el presente Modelo de Utilidad habrá  
de recaer esencialmente sobre las siguientes:

45 R E I V I N D I C A C I O N E S

1.- Dispositivo de suspensión para ejes múltiples  
de vehículos, caracterizado por la disposición de cada eje  
sujeto a una viga de eje longitudinal paralelo al del vehí-  
culo de flexibilidad adecuada, uno de cuyos extremos puede  
50 girar respecto a un eje fijo al bastidor, siendo este eje  
paralelo al plano definido por los ejes de los largueros y  
contenido en un plano perpendicular a los ejes de los lar-  
gueros, sean estos reales o ideales, articulandose el otro  
extremo mediante un patín, o con un eslabón o gemela, a  
55 un extremo de un balancín, que es, a su vez, una viga que  
forma palanca de primer género, es decir cuyo punto de apo-  
yo está entre las dos fuerzas a equilibrar.

2.- Dispositivo de suspensión para ejes múltiples  
de vehículos, según la reivindicación anterior, caracteriza-  
do porque el balancín, que es una palanca de ler grado, une  
60 o se apoya, no en extremos oontíguos de ballestas o vigas  
de apoyo citadas en la reivindicación anterior, sino en-

126173



- 4 -

65 tre extremos homólogos, es decir, formando un extremo de una ballesta extrema como origen, a continuación, se encuentra el otro extremo de esa ballesta y seguidamente el comienzo de otra ballesta que en el llamado homólogo del 1º, o sea, que si denominamos comienzo de cada ballesta o viga de apoyo de cada eje, a su extremo situado mas hacia donde comienza el vehículo y final de cada ballesta el 70 extremo que está mas alejado del principio del vehículo, cada balancin une un comienzo o ballesta con el comienzo de la siguiente y viceversa.

75 3.- Dispositivo de suspensión para ejes múltiples de vehículos, caracterizado porque cada balancin tiene unos topes para limitar su carrera extrema en caso de accidentes muy violentos del camino.

80 4.- Dispositivo de suspensión para ejes múltiples de vehículos, de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva, y gráficamente representada en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de CUATRO hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 81 líneas.

Madrid, 7 Diciembre de 1.966  
Por autorización del interesado.

126 173



Fig. 1

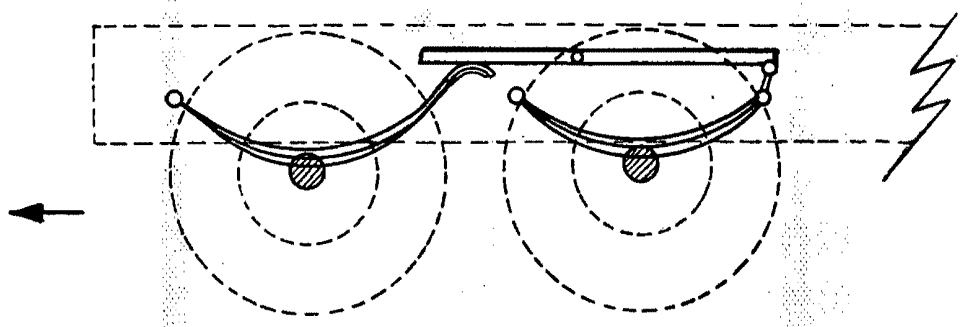
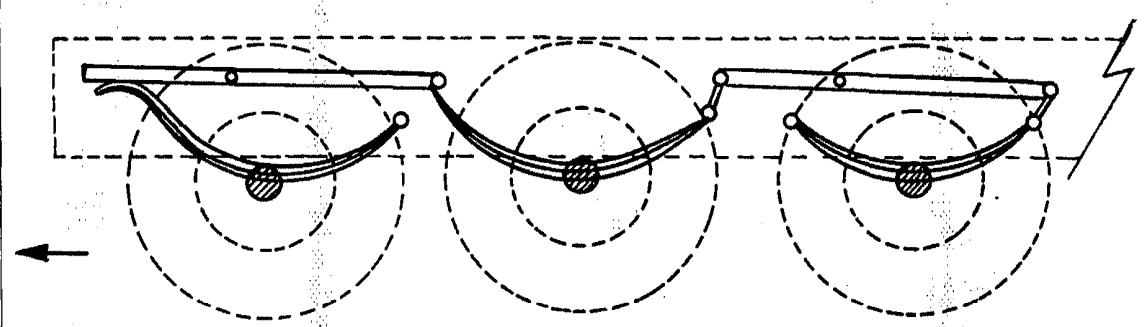


Fig. 2



MADRID 3 DIC. 1968

JOSE LOPEZ  
P. P.