



74

118363



- 2 -

BAD ORIGINAL

5

10

15

20

25

30

ballestas para ejes multiples de vehiculos, que utilizan  
 unas balancines con eje de basculación situado en el basti-  
 dor del vehiculo y que tienen un extremo de cada balancin  
 articulado al ojo de la articulación de una ballesta, mien-  
 tras que el otro extremo de dicho balancin se apoya en el  
 extremo de la ballesta inmediata, con posibilidades de des-  
 lizarse en ella a manera de patin. Este dispositivo cumple  
 bien la finalidad para que fué ideado, de compensar los pa-  
 res de frenado y reducir la variación de relación de reparto  
 de cargas al bascular el balancin. No obstante, se ha obser-  
 vado que tal dispositivo era susceptible mejora, en el  
 sentido de hacer mas sólido y resistente al conjunto de or-  
 ganos que lo componen, finalidad esta que trata de resolver  
 la solución mecánica objeto del presente Modelo de Utilidad.

Se caracterizan en esencia los perfeccionamientos  
 a que nos venimos refiriendo, por el hecho de utilizar como  
 elemento de apoyo del extremo libre de cada ballesta, unas  
 palancas angulares con su eje de basculación dispuesto en el  
 vertice, situado en el chasis del vehiculo, de cuya palanca,  
 el brazo horizontal actua de apoyo deslizante del extremo  
 curvado de la ballesta, mientras que el otro brazo del ángu-  
 lo se une articuladamente a una varilla, la cual se une a su  
 vez, tambien articuladamente, al brazo superior de la otra  
 palanca angular cuyo brazo horizontal sirve de apoyo desli-  
 zante a la ballesta del eje de ruedas inmediato. De este mo-  
 do la varilla de unión articulada entre las dos palancas,  
 entre tres o mas, sirve de medio de transmisión para que sus  
 basculaciones, resulten compensadas, con la particularidad  
 de permitir cortos brazos de palanca, situando con ello los  
 puntos de apoyo de los extremos deslizantes de las ballestas,



BAD ORIGINAL

mas cerca de los ejes de basculación de las palancas angulares en el chasis, con lo cual gana solidez la estructura del conjunto.

5

Para hacer mas facil la comprensión de lo expuesto se acompaña una lámina de dibujos en la que, de una manera mas bien esquematica, representamos dos variantes de realización basadas en el mismo principio, bien entendido que su caracter de ejemplo las dispensa de detalles constructivos que siempre serán de posible variación, según los diferentes casos de aplicación.

10

En dichos dibujos, la figura 1, representa (esquemáticamente según ya se dijo) una vista lateral en alzado del dispositivo de suspensión de la invención, señalándose en ella; con -1- el chasis del vehiculo; con -2- la ballesta a la que va sujeta un eje -3-; con -4- el punto de fijación articulada de un extremo de la ballesta -2- al chasis -1- y con -4- el otro extremo curvado de la ballesta -2-. En este extremo curvado -4-, de la ballesta -2-, vemos que se apoya el brazo -5- de la palanca angular -6-, con su eje de giro y basculación -7- montado en el chasis -1-, mientras que con -8- se designa el otro brazo de la referida palanca angular. Tambien muestra esta figura 1, la ballesta -9-, en que va montado el otro eje de ruedas -10- del vehiculo, siendo -11- el punto de fijación articulada al chasis -1- y -12- el extremo curvado de la ballesta, deslizabile como un patín en el brazo -13- de la palanca angular -14- que tiene otro brazo -15- y un punto o eje de giro y basculación -16- situado en el chasis -1-.

15

20

25

30

Finalmente, con -17- se designa la varilla que va unida articuladamente a los brazos -8- y -15- de ambas pa-



22 SEP 1972

BAD ORIGINAL

lancas angulares -6- y -14- y que actua de transmisión para compensar los esfuerzos que las cargas de los ejes egercen sobre las ballestas, ya que el empuje en un sentido sobre una palanca, hace que esta obligue a la otra a actuar en sentido contrario.

5

La figura 2, representa practicamente la misma solución, pero con las palámcas angulares -6'- y -14'- dispuestas con otra orientación, aunque tambien en esta el efecto de compensación de resistencias o empujes es el mismo. El resto de los elementos de esta figura se señalan con las mismas referencias numéricas que en la figura 1.

10

Son variables las circunstancias de tamaños, número de ejes, materiales, formas, aplicación y cualquier otro detalle secundario siempre que la realización considerada se ajuste a los principios generales que se exponen en la siguiente

15

NOTA REIVINDICATORIA

Los puntos no conocidos ni practicados en España, que se reivindican en este Modelo de Utilidad, son:

20

1.- Dispositivo perfeccionado para la suspensión de ejes múltiples de vehiculos, esencialmente caracterizado por comprender unas palancas angulares, con eje de giro y basculación situado en el chasis, unidas unas a otras, por sus brazos superiores mediante una varilla articulada a ellos mientras que sus brazos inferiores se apoyan deslizablemente en los extremos curvados de las ballestas en que van montados los ejes de ruedas del vehiculo, de manera que el empuje de una ballesta sobre el brazo de una de tales palancas angulares, es transmitido a la palanca angular inmediata con la que va enlazada , produciendo en esta un empuje contrario,

25

30



BAD ORIGINAL

2.- "DISPOSITIVO PERFECCIONADO PARA LA SUSPENSION DE EJES MULTIPLES DE VEHICULOS", 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 CINCO hojas escritas ó mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio.

Madrid, 27 SEP 1973

Por autorización del Interesacc.

5 SEP 1972

Fig. 1

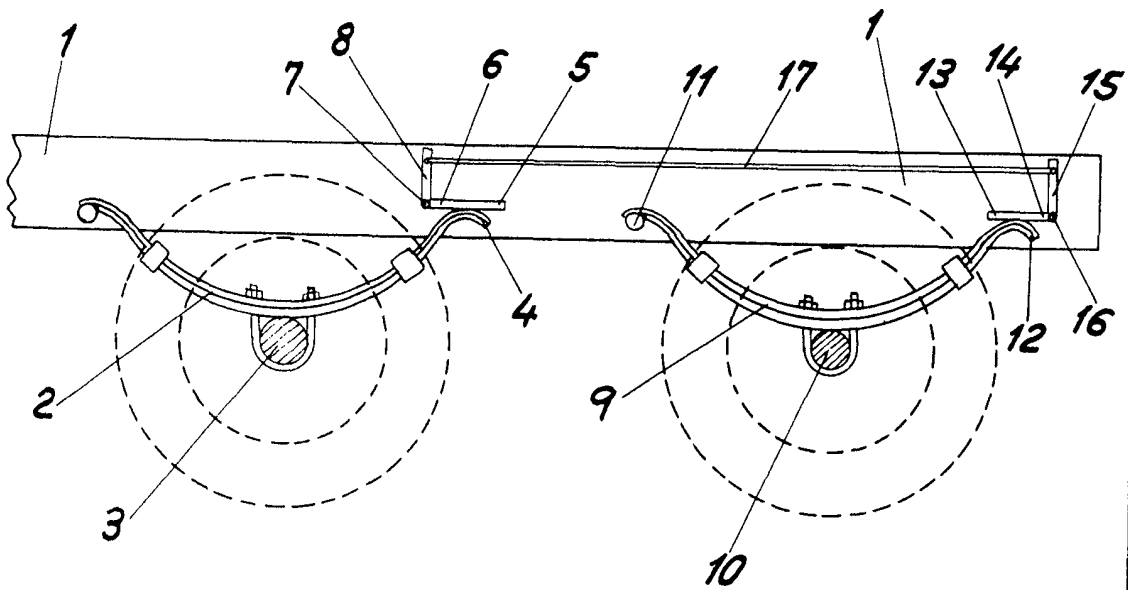
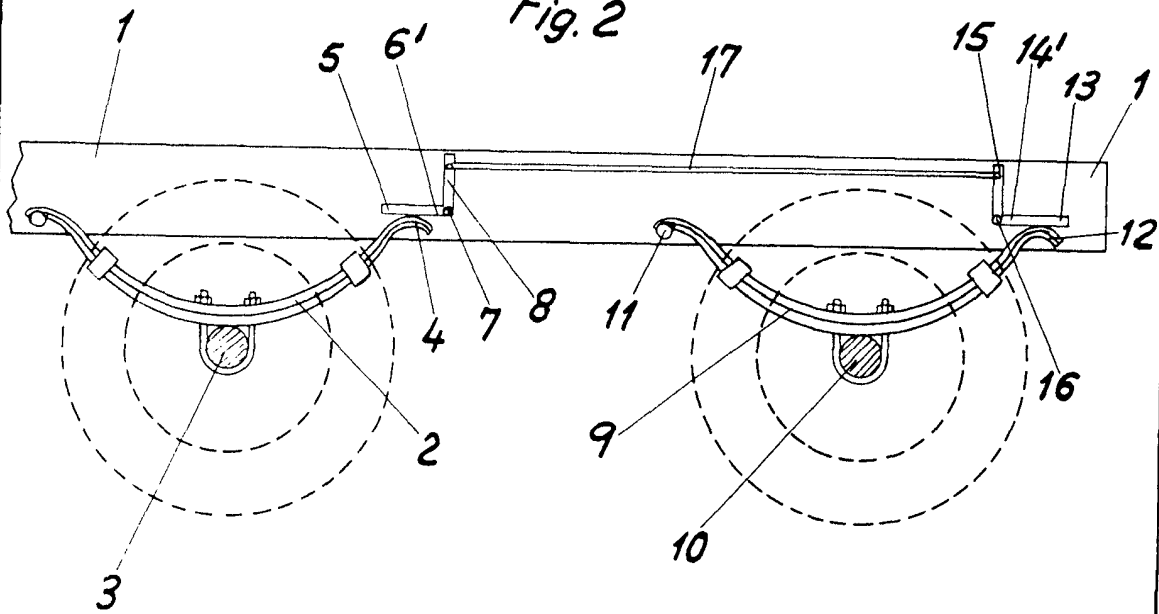


Fig. 2



Escala variable  
MADRID 5 SEP. 1972