



ESPAÑA

BAD ORIGINAL

(19) ES	(11) NUMERO 228277	(10) Y
	(21)	
	(22) FECHA DE PRESENTACION 4 MAYO 1977	

MODELO DE UTILIDAD

(30) PRIORIDADES:		
(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
(47) FECHA DE PUBLICIDAD		(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
(54) TITULO DE LA INVENCIÓN "BARRA DE TORSION ESTABILIZADORA DE CHASIS".		
(71) SOLICITANTE (S) D. FRANCISCO GARCIA RODRIGUEZ, D. JOSE FERNANDEZ ALONSO Y D. RUFINO FERNANDEZ ALONSO.		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE. C/ Manuel Lamela, 15 - MADRID. C/ Bajada del Barco, 10 y Pº de la Rosa, 130 - TOLEDO., respectivamente.		
(72) INVENTOR (ES)		
(73) TITULAR (ES)		
(74) REPRESENTANTE D. ANGEL LUIS DE LA HERRAN Y DE LAS POZAS.		

BAD ORIGINAL

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una barra de torsión estabilizadora para chasis, remolques, semi-remolques, autotransportados en general y las cargas sobre los mismos, de tal manera que asegure la posición del vehiculo aún en condiciones poco favorables.

5.

Son conocidas las barras de torsión como correctoras del momento de flexión aplicado al centro de gravedad de cualquier vehiculo solicitado por un tiro centrífugo o,

10.

incluso, por un desplazamiento del eje vertical de simetría, pero no han tenido éxito en las grandes cargas o alturas notables, ya que las compensaciones no pueden alcanzar los valores propuestos al carecerse de los brazos de palanca apropiados para corregir los desplazamientos anormales.

15.

Por esta causa en los grandes camiones, volquetes o tractores no pudieron acoplarse las barras convencionales hasta ahora utilizadas, con lo que las alturas de gálibo, los desplazamientos del centro de gravedad en volquetes basculantes o las subviraciones de los grandes tractores hacen siga siendo frecuente la rotura de

20.

des tractores hacen siga siendo frecuente la rotura de

BAD ORIGINAL

una ballesta o un vuelco que con estas masas siempre resulta una verdadera catástrofe.

Con el fin de conseguir las mismas ventajas obtenidas en los vehículos ligeros se ha ideado una barra de

- 5. torsión para grandes cargas que consiste en un mecanismo montado sobre el chasis y las ballestas traseras del vehículo estabilizando la posición del mismo en cualquier tipo de posición o tiro y que montado en chasis basculantes permite efectuar la descarga en zonas de
- 10. firmes desiguales, ahorrando un 50% de roturas de ballesta y permitiendo una mayor adherencia de las ruedas en las curvas evitando un 50% de los vuelcos y dando una enorme seguridad al conductor, tanto en la conducción como en las maniobras soslayando un gran número de riesgos.
- 15.

Con el fin de comprender mejor la presente invención vamos a describirla sobre los dibujos adjuntos y en los que se ha materializado una realización preferida de la misma dada a título de ejemplo y sin carácter limitativo.

20.

BAD ORIGINAL

En los dibujos:

La figura 1 muestra una vista frontal de un estabilizador según la invención, y

la figura 2, a mayor escala, muestra una vista lateral del mismo estabilizador.

En los dibujos se ha representado por 1 al eje de torsión propiamente dicho cuyos extremos están encastrados en las cabezas de biela 3 con apriete axial de sendas tapas freno del eje 6. Este eje está sujeto a rozamiento suave y en ambos extremos por los manguitos de soporte 2 que, a su vez, están acoplados al propio chasis del vehículo y cuya estructura depende de la posición que ocupe el eje 1, es decir, si se dispone, entre el chasis, sobre o por debajo de él. Las bielas horizontales 3 soportan, en el extremo libre, opuesto al de vinculación a la testa del eje 1, sendas horquillas 4 articuladas en eje transversal y unidas a otras horquillas 4 inferiores y también articuladas a rótula oscilante 5 por eje transversal, por un brazo extensible y alargable mediante husillo 5 que dimensiona perfectamente el bra-

BAD ORIGINAL

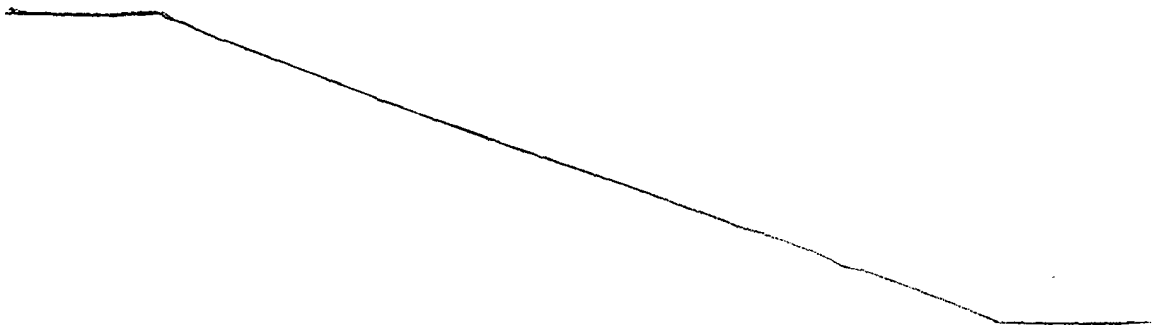
zo vertical para mantener en tiro constante el balan-
ceo de la biela 3. La rótula oscilante 8 está unida a
la zapata o soporte de anclaje de la ballesta 7, de tal
forma que cualquier deformación de una ballesta queda

5. contrarrestada por la resistencia a la torsión del eje 1
en valor diferenciado con la deformación de la ballesta
opuesta monolíticamente unida a través de dicha barra 1.

Dentro de la esencialidad de la invención caben va-
riantes de detalle, asimismo protegidas y así podrá ser

10. cualquiera la sección, forma, calibre y estructura de la
barra, cualquiera su anclaje y accionamiento, cualquiera
el tipo y estructura de los soportes de acoplamiento al
chasis, así como el de las bielas y articulaciones y, des

15. de luego, cualesquiera las dimensiones y materias en que
se fabriquen todas y cualquiera de las piezas componen-
tes de este estabilizador.

20. 

BAO ORIGINAL

NOTA

Hecha la descripción del presente invento se hace constar que lo que se declara como no practicado ni divulgado en España comprende las siguientes

5.

REIVINDICACIONES

- 1a.- Barra de torsion estabilizadora de chasis, c a r a c t e r i z a d a por el hecho de constar de un eje de torsión sostenido en cualquier posición con respecto al chasis por sendos manguitos soporte fijados al chasis y en los cuales puede girar a rozamiento suave, mientras sus testas están encastradas y enclavadas por medios apropiados a bielas horizontales cuyas extremidades soportan un brazo horquillado y de longitud prefijada por un medio de husillo vertical con lo que la horquilla libre se vincula a dos zapatas de anclaje solidarias a las ballestas, con lo que cualquier deformación de las mismas queda compensada por la resistencia a la torsión de eje en valor diferenciado con la deformación de la ballesta opuesta y monolíticamente unida a través del eje de torsión.
- 10.
- 15.
- 20.

BAD ORIGINAL

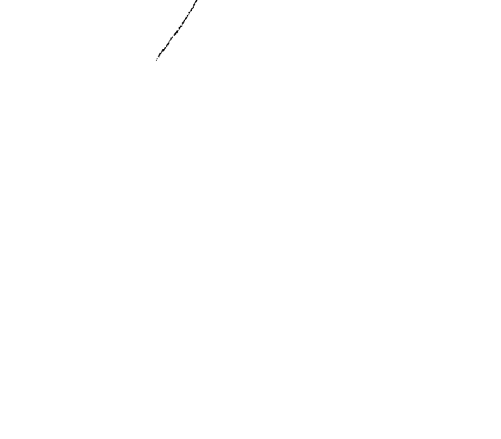
29.- BARRA DE TORSION ESTABILIZADORA DE CHASIS.

Según se describe y reivindica en la presente Memoria Descriptiva que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de una lámina de dibujos.

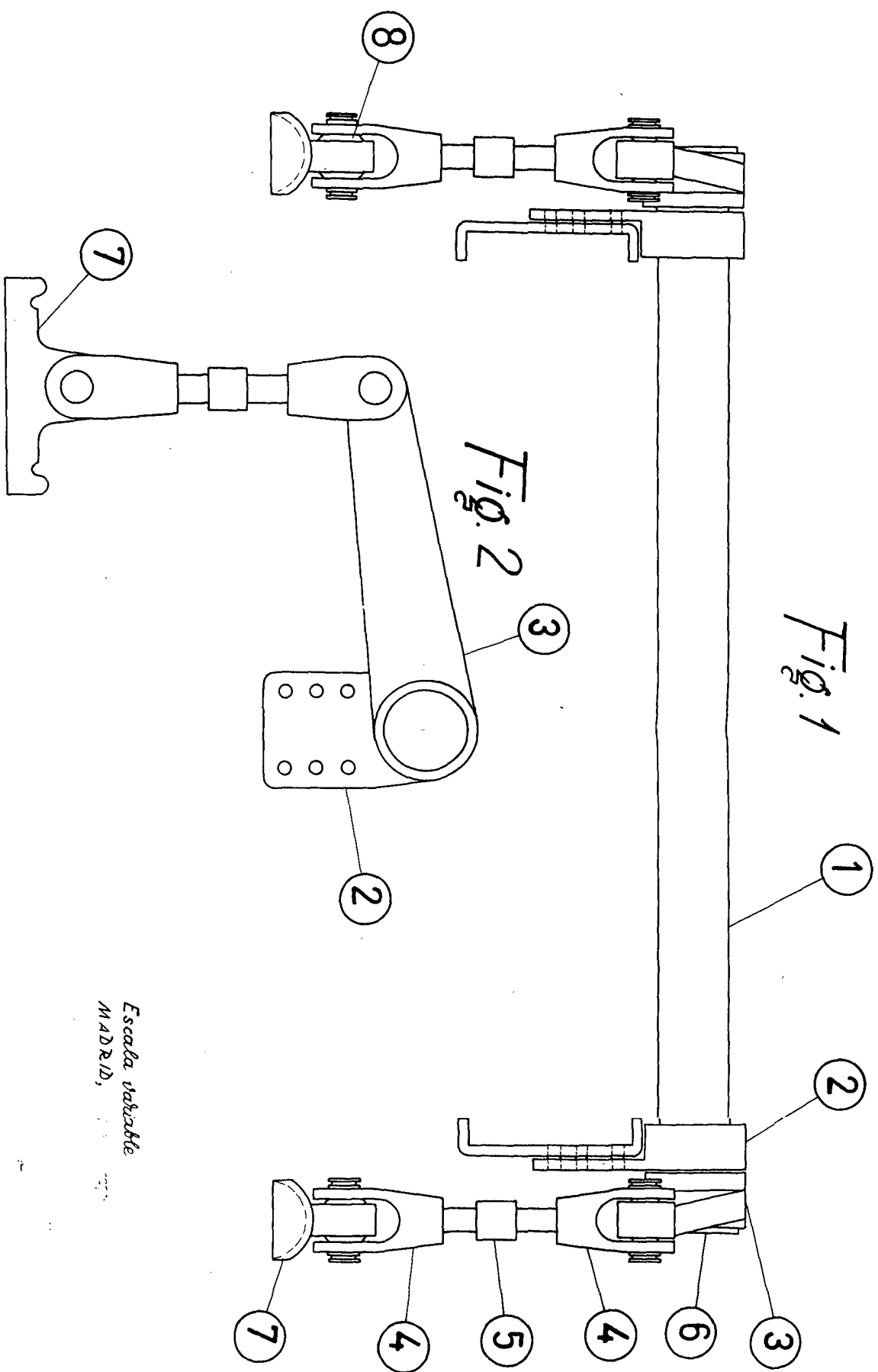
5.

Madrid, a 14 MAYO 1977

EL AGENTE OFICIAL
A.S. DE LADESSEN Y DE LAS POZAS
ASOCIADOS



Juan Guillermo Fernández



Escala variable
MADRID,