

IV. Visibilidad

En los desmontes en curva, sobre todo si ésta es de radio pequeño y de gran longitud, puede ocurrir que dos vehículos que marchen en la misma o en opuesta dirección no se vean a la distancia necesaria para maniobrar correctamente y sin el menor riesgo de alcance o de choque, especialmente cuando las velocidades son grandes.

Para que la circulación por tales curvas se haga con seguridad y tranquilidad se ensancha el desmonte por el lado interior, corriendo el talud desde la altura de 1,20 sobre el pavimento lo que sea necesario para que dos vehículos que marchen por el mismo lado de la carretera se vean hasta que la distancia que los separe sea, por ejemplo, 125 m.

En la figura 8.^a, *abb'a'* es la trayectoria que recorre el centro de gravedad de un automóvil que circula por la media carretera de su derecha, esto es, reglamentariamente; si desde una posición cualquiera, *b*, se traza la cuerda *bb'* con longitud de 125 m, todo el volumen que corresponde al segmento

circular limitado por dicha cuerda y por el arco de curva interior ha de ser excavado para que desde *b* se vea *b'*; la envolvente de las rectas análogas a *bb'* limitará el corrimiento necesario del talud del desmonte para obtener la visibilidad deseada.

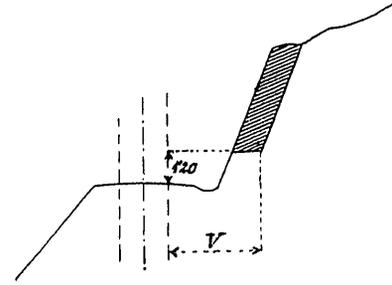


Fig. 9.^a

Si *bb'* se designa por *D*,

$$\frac{D^2}{4} = V^2 R \qquad V = \frac{1}{8} \frac{D^2}{R}$$

puesto que siempre *V* es muy pequeño con relación a *R*.

En la figura 9.^a se ha dibujado una sección transversal de lo que representa la 8.^a.

B. OLIBER Y ROMÁN
Ingeniero de Caminos

Repartición del peso en los vehículos de cuatro ejes

La tensión de los resortes permite, como es sabido, variar la repartición del peso de un vehículo entre sus ejes, pero claro está que no puede realizarse una determinada repartición si no está conforme con las condiciones que las ecuaciones estáticas imponen; el

problema tiene, por eso, dos etapas: primero hay que escoger una distribución conveniente entre las posibles, o, si se quiere, hacer posible una repartición conveniente, y en segundo lugar hay que realizar la distribución escogida, graduando los tensores de la suspensión.

Nos proponemos estudiar la primera parte del problema en el caso de un vehículo de cuatro ejes.

* * *

El caso de tres ejes nos servirá de punto de partida: si suponemos un vehículo (fig. 1.^a) de

peso *P* sobre tres ejes, *A*, *B*, *C*, que distan entre sí *l*, *l'*, y llamamos *p*₁, *p*₂, *p*₃ a los pesos que gravitan

sobre los tres ejes y α β a las distancias del centro de gravedad a las verticales de los ejes extremos, tendremos las ecuaciones

$$\begin{aligned} p_1 + p_2 + p_3 &= P \\ p_1(l + l') + p_2 l' &= P \cdot \beta \end{aligned} \qquad [1]$$

de las que se deduce, en función de *p*₂,

$$\begin{aligned} p_1 &= \frac{P\beta}{l + l'} - p_2 \frac{l'}{l + l'} \\ p_3 &= \frac{P\alpha}{l + l'} - p_2 \frac{l}{l + l'} \end{aligned} \qquad [2]$$

Tomemos, en un sistema de coordenadas cartesianas *NOM*, como abscisas *OM* los valores de *p*₂ y como ordenadas *ON* los correspondientes de *p*₁, pudiendo ser distintas las escalas; el lugar geométrico de los valores de *p*₁ será una recta *MN*, en la que

$$OM = \frac{P\beta}{l'} \qquad ON = \frac{P\beta}{l + l'}$$

Si a continuación de las ordenadas *p*₁ llevamos, en su misma escala, los valores de *p*₂, obtendremos como lugar la recta *NV*, en la cual $MV = \frac{P\beta}{l'}$. Comple-

tando el rectángulo *OMTS* con *OS* = *MT* = *P*, el segmento de ordenada comprendido entre *NV* y *ST* será igual a *p*₃, y así, cualquier ordenada queda dividida por las rectas *MN* y *NV* en tres segmentos, que representan los valores de las tres componentes *p*₁, *p*₂, *p*₃.

Las rectas *OS* y *MT* limitan la región en que las

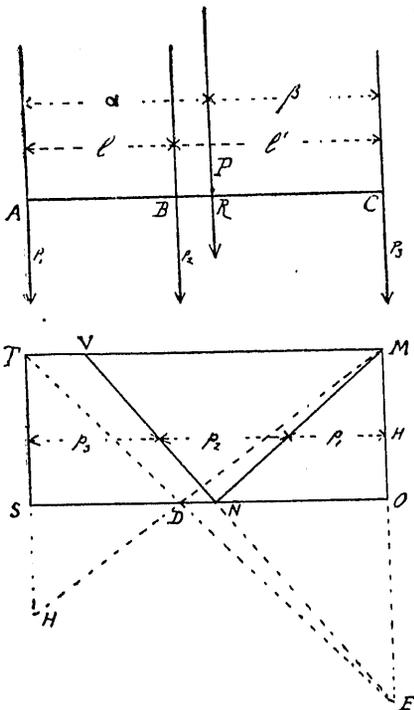


Fig. 1.^a

tres componentes son positivas; el punto N divide a OS en la relación

$$\frac{ON}{NS} = \frac{\beta}{\alpha} = \frac{CR}{RA}$$

y el V en la relación

$$\frac{MV}{VT} = \frac{\beta}{l' - \beta} = \frac{CR}{RB}$$

Mientras el centro de gravedad se proyecta en R dentro del tramo BC , MN pasa por M y NV por un punto E a una distancia tal que $\frac{OE}{OM} = \frac{l'}{l}$.

Cuando el centro de gravedad esté en la vertical del punto B donde está el eje central, el diagrama se convierte en el MDT , siendo $\frac{SD}{OD} = \frac{l}{l'}$, y si quedase dentro del tramo inmediato, sus dos lados pasarían por los puntos T y H , siendo $\frac{SH}{ST} = \frac{l}{l'}$.

* * *

Otra suerte de diagrama puede establecerse trazando un triángulo equilátero (fig. 2.^a) cuya altura represente el valor del peso P del vehículo; las dis-

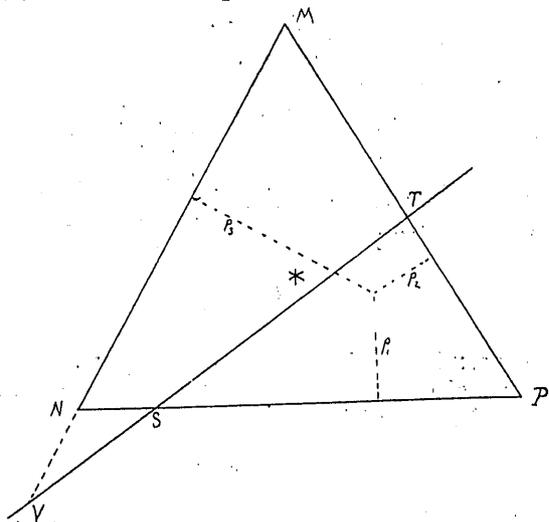


Fig. 2.^a

tancias de un punto cualquiera, del interior del triángulo, a sus tres lados, tienen una suma igual a P y pueden, por consiguiente, representar las tres componentes del peso $\phi_1\phi_2\phi_3$. La segunda de las ecuaciones [1] limita los puntos cuya repartición es posible a los de una recta ST definida por las relaciones

$$\frac{MT}{TP} = \frac{\alpha}{\beta} \quad \frac{SP}{NS} = \frac{\beta}{\alpha - l} \quad \frac{VN}{VM} = \frac{\alpha - l}{\alpha}$$

Por otra parte, de las igualdades

$$PM = PN \quad \frac{PT}{PM} = \frac{\beta}{\alpha + \beta} \quad \frac{PS}{PN} = \frac{\beta}{l'}$$

deducimos

$$\frac{PT}{TS} = \frac{l'}{l + l'}$$

lo que nos dice que, al variar la posición del centro de gravedad en el vehículo, se desplaza en el diagrama la recta ST , conservando su dirección.

* * *

Supongamos ahora un vehículo de cuatro ejes A, B, C, D (figura 3.^a), y sean l, l', l'' las distancias de estos ejes, $\phi_1, \phi_2, \phi_3, \phi_4$ los valores de las componentes que sobre ellos gravitan y α, β las distancias de la vertical del centro de gravedad a los ejes extremos; tendremos las ecuaciones

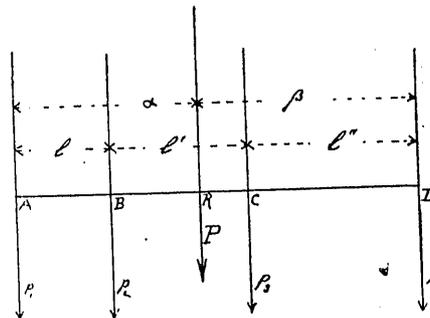


Fig. 3.^a

$$\begin{aligned} \phi_1 + \phi_2 + \phi_3 + \phi_4 &= P \\ \phi_1(l + l' + l'') + \phi_2(l' + l'') + \phi_3l'' &= P\beta \end{aligned} \quad [3]$$

de donde, en función de ϕ_2 y ϕ_3 ,

$$\begin{aligned} \phi_1 &= \frac{P\beta}{l + l' + l''} - \phi_2 \frac{l' + l''}{l + l' + l''} - \phi_3 \frac{l''}{l + l' + l''} \\ \phi_4 &= \frac{P\alpha}{l + l' + l''} - \phi_2 \frac{l}{l + l' + l''} - \phi_3 \frac{l + l'}{l + l' + l''} \end{aligned} \quad [4]$$

Sobre un sistema de ejes coordenados $OMNS$ (figura 4.^a) en el que ON representa la componente ϕ_2 , OM la ϕ_3 y OA la ϕ_1 , el lugar geométrico de ϕ_1 será el plano $ABRN$; si tomamos $OS = P$ en el sistema de ejes $STUA$, en el que ϕ_2 se mide sobre SV , ϕ_3 sobre ST y ϕ_4 sobre SA , el lugar de ϕ_4 será el plano $TVCA$; si por RN y TV hacemos pasar planos paralelos a OS , formaremos un prisma cuya base $OMRN$ abarcará todos los puntos a que correspondan valores positivos para las cuatro componentes; si por uno de ellos, H , hacemos pasar una paralela a OS , la parte interceptada entre $OMRN$ y $ABRN$ será ϕ_1 , la interceptada entre $ACVT$ y $SUVT$ será ϕ_4 y la parte intermedia será la suma de ϕ_2 y ϕ_3 , que se podrán también separar por un plano $ABDC$. En cada una de las caras del prisma, una de las componentes es igual a cero, y vemos dibujarse un diagrama como el de la figura 1.^a; las cuatro aristas, en las que dos de las componentes son cero,

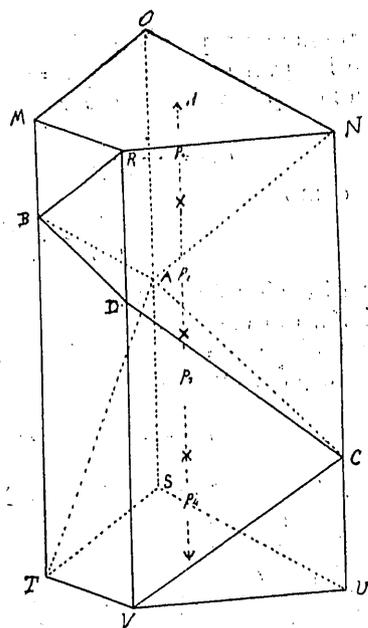


Fig. 4.^a

quedan divididas por los puntos A, B, C, D , según las relaciones

$$\frac{OA}{AS} = \frac{\beta}{\alpha}, \quad \frac{MB}{BT} = \frac{\beta - l'}{\alpha}, \quad \frac{NC}{CU} = \frac{\beta}{\alpha - l}, \quad \frac{RD}{DV} = \frac{\beta - l''}{\alpha - l}$$

Como los valores de ϕ_2 y ϕ_3 son las coordenadas del punto H sobre los ejes MON , los dos volúmenes centrales del prisma de la figura 4.^a no son necesarios, y sólo necesitaremos conocer la base del prisma y la posición de los planos $ABRN$ y $ACVT$.

Si FOG (fig. 5.^a) son los ejes coordenados cuyas abscisas representan los valores de ϕ_3 mientras las

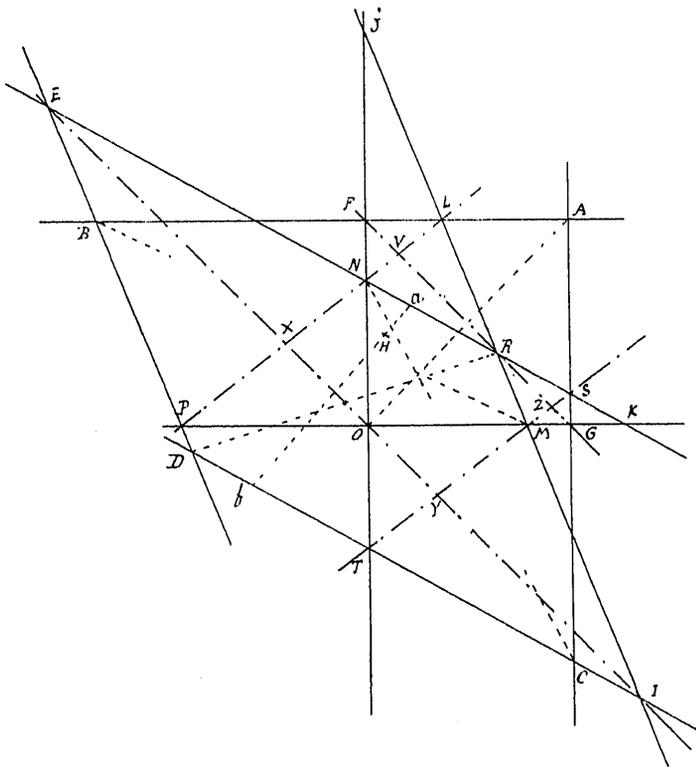


Fig. 5.^a

ordenadas representan los de ϕ_2 , el lugar geométrico de los puntos en que $\phi_1 = 0$ será, según las ecuaciones [3], una recta NK , en la que

$$\frac{ON}{l' + l''} = \frac{P\beta}{\alpha} \quad OK = \frac{P\beta}{l''}$$

y como

$$\frac{ON}{OK} = \frac{l''}{l' + l''}$$

la dirección de esta recta es independiente de la posición del centro de gravedad. Igualmente obtendremos el lugar correspondiente a $\phi_4 = 0$, que será la recta JM , en la que

$$\frac{OJ}{l} = \frac{P\alpha}{\alpha} \quad OM' = \frac{P\alpha}{l + l'}$$

formándose el cuadrilátero $OMRN$, que encierra los puntos a los que corresponden cuatro componentes positivas y que coincide con la base del prisma de la figura 4.^a.

Para hallar el valor de ϕ_1 que corresponde a un punto H , buscaremos el lugar de los puntos en los que $\phi_1 = P$, que será la recta DI , paralela a NK y definida por

$$NT = \frac{P(l + l' + l'')}{l' + l''}$$

valor independiente de la posición del centro; tendremos entonces, en una transversal cualquiera, $a b$

$$\frac{Ha}{ab} = \frac{\phi_1}{P}$$

Trazando la recta ED lugar de $\phi_4 = P$, en la que

$$PM = \frac{P(l + l' + l'')}{l + l'}$$

y las FA y AG , que representan igualmente los lugares de $\phi_2 = P$ y $\phi_3 = P$, formaremos el cuadrilátero $ABDC$, que envuelve al $OMRN$ y resuelve el problema de determinar las cuatro componentes que corresponden a cada punto del plano.

Las cuatro parejas de rectas paralelas que forman los polígonos $ABDC$ y $OMRN$ forman cuatro paralelogramos (uno cuadrado), cuyas diagonales PL, FG, ST, IE son dos a dos paralelas y pasan por los cuatro vértices O, M, R, N . En efecto, PL , por unir P , en el cual $\phi_2 = 0, \phi_4 = P$, con L , en el que $\phi_4 = 0, \phi_2 = P$, es el lugar de los puntos en que $\phi_1 + \phi_3 = 0$; pasará, por consiguiente, por el punto N , en el cual separadamente $\phi_1 = 0, \phi_3 = 0$, y siendo TS el lugar en que $\phi_2 + \phi_4 = 0$, PL y TS serán paralelas, pues si se encontrasen, en el punto de encuentro la suma $\phi_1 + \phi_2 + \phi_3 + \phi_4$ sería igual a cero, lo que no es posible, por ser siempre igual a P .

El punto R divide a FG en la proporción

$$\frac{FR}{RG} = \frac{l' + l''}{\beta - l'}$$

es decir, en la misma proporción en que la vertical del centro de gravedad divide al tramo central l' ; al variar de posición el centro, variará el punto R , pero sin salir de la diagonal FG y arrastrando en su movimiento al paralelogramo $ERID$, cuya diagonal EI pasará siempre por O , dividiéndose en la proporción

$$\frac{EO}{OI} = \frac{\beta}{\alpha}$$

y esto permite rectificar fácilmente el diagrama cuando es preciso retocar la posición del centro de gravedad sobre el vehículo.

Se puede llegar a un resultado análogo por un procedimiento distinto. Si $FGEI$ (fig. 6.^a) es un tetraedro regular, en el que la altura representa el

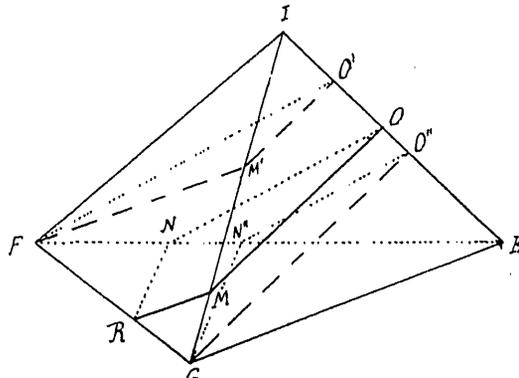


Fig. 6.^a

peso P del vehículo, en un punto cualquiera de su interior, la suma de las cuatro distancias a las caras

es igual a P ; la segunda ecuación estática [3] limita los puntos cuyo reparto es posible a los de cierta sección plana $MONR$, que vamos a determinar.

Desarrollando el tetraedro sobre una de sus caras y señalando la componente a que cada una corresponde (fig. 7.^a), observaremos que si M es un punto

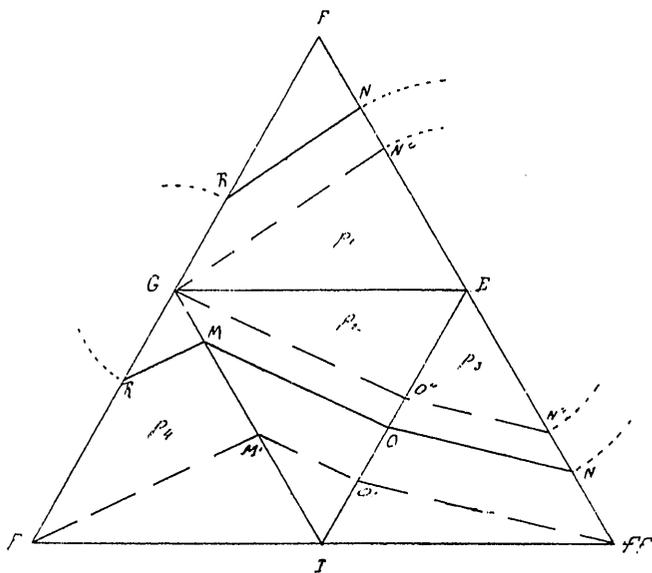


Fig. 7.^a

de la sección buscada, por estar en la arista GI , corresponderá a $p_2 = 0$, $p_4 = 0$, y, por consiguiente, según las ecuaciones [4],

$$p_3 = \frac{P\alpha}{l+l'} \quad p_1 = \frac{P(\beta-l'')}{l+l'}$$

y como las distancias a las otras dos caras son proporcionales a los dos segmentos MG y MI ,

$$\frac{MG}{MI} = \frac{\beta-l''}{\alpha}$$

y del mismo modo obtendremos

$$\frac{NF}{NI} = \frac{\alpha-l}{\beta} \quad \frac{OE}{OI} = \frac{\beta}{\alpha} \quad \frac{RF}{RG} = \frac{\alpha-l}{\beta-l''}$$

Las cuatro relaciones $\frac{GM}{GR}$, $\frac{IO}{IM}$, $\frac{EO}{EN}$, $\frac{FN}{FR}$ tienen valores independientes de la posición del centro de gravedad, lo que demuestra que, al cambiar ésta, el plano de la sección se mueve paralelamente; esto nos permite hallar fácilmente la sección, haciendo coincidir sucesivamente el centro de gravedad con las verticales de los dos ejes centrales, con lo cual la sección pasará por F o G , reduciéndose a un triángulo. En las figuras 6.^a y 7.^a encontramos los triángulos $FM'O'$ y $GO''N''$, correspondientes, respectivamente, a $\alpha = l$ y $\beta = l''$, y determinados por las relaciones

$$\frac{M'G}{M'I} = \frac{l'}{l} \quad \frac{O'E}{O'I} = \frac{l+l''}{l} \quad \frac{N''F}{N''I} = \frac{l'}{l''} \quad \frac{O''E}{O''I} = \frac{l''}{l+l'}$$

estos triángulos se pueden construir fácilmente, pues-

to que de la figura 7.^a podemos tomar sus tres lados.

Teniendo en cuenta que los ángulos en O de los tres polígonos $FM'O'$, $RNOM$, $GN''O''$ (figuras 6.^a y 7.^a) son iguales, podremos proyectarlos de modo que coincidan, lo que se consigue proyectando oblicuamente el tetraedro sobre el plano de la sección de modo que la arista IE (fig. 6.^a) se proyecte en el punto O (fig. 8.^a), las caras IEG y IEF sobre OG y OF y la arista FG sobre FG . Para conseguir esto basta construir los triángulos OGN'' , $OM'F$ con sus tres lados, deducidos de la figura 7.^a y de modo que tengan el ángulo O común; determinado después el punto R por la relación ya conocida

$$\frac{RF}{RG} = \frac{\alpha-l}{\beta-l''}$$

conocemos el polígono $RMON$, puesto que sus lados RN y RM han de ser paralelos a GN'' y FM' .

Conocida así la sección, podemos suponer proyectado el tetraedro en la dirección de la arista FG , que se proyectará en R ; la proyección de IE pasará por O y será paralela a FG , por serlo los planos proyectantes; la proyección del tetraedro será, por consiguiente, ERI .

Por corresponder al punto F $p_1 = 0$, $p_3 = 0$, $p_4 = 0$ y, por consiguiente, $p_2 = P$, el lugar de los puntos en que $p_2 = P$ será FA paralela a OM en la que $p_2 = 0$; por razón análoga, los lugares de

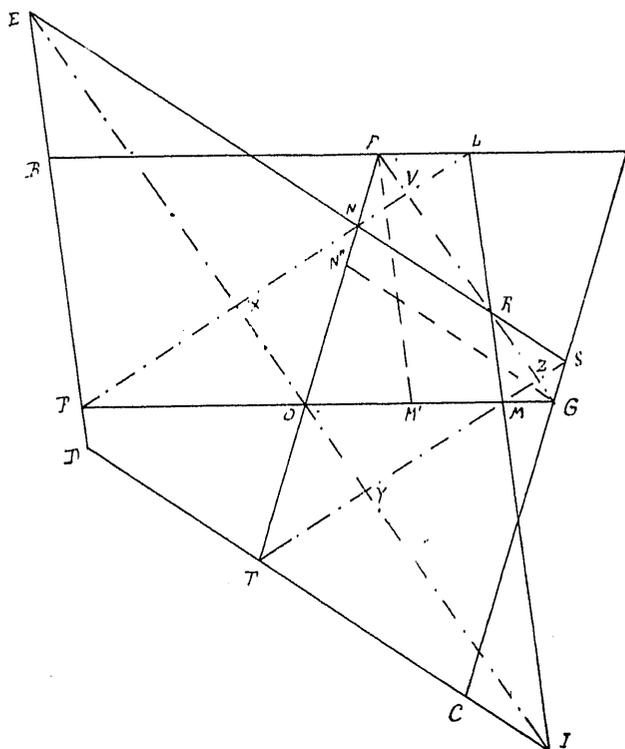


Fig. 8.^a

$p_3 = P$, $p_1 = P$, $p_4 = P$ serán AG , ID y DE , formándose así el polígono $ACDB$.

Pero al comparar esta traza con la de la figura 5.^a veremos que la construcción es la misma y que se trata de propiedades proyectivas que nos permitirán hacer el diagrama sin necesidad de pasar por el estereograma correspondiente. Tomaremos, pues, un

triángulo cualquiera, OFG (fig. 8.^a); tomaremos los puntos M' y N'' , de modo que

$$\frac{M'G}{M'O} = \frac{l'}{l} \quad \frac{N''F}{N''O} = \frac{l''}{l'}$$

trazando FM' y GN'' ; tomaremos después el punto R , de modo que

$$\frac{RF}{RG} = \frac{\alpha - l}{\beta - l''}$$

y trazando RN y RM paralelas a GN'' y FM' tendremos el polígono $RMON$, cuyos lados corresponden a la anulación de cada una de las cuatro componentes; trazando luego EI paralela a FG para cerrar el triángulo REI y haciendo pasar por F, G, I, E , los cuatro lados del polígono $ACDE$, cuyos lados corresponden a la anulación simultánea de tres de las componentes, tendremos el modo de determinar los valores de éstas para cada punto. Al cambiar en el vehículo la posición del centro de gravedad, si fijamos el paralelogramo $FOGA$, el $REDI$ deslizará paralelamente, de modo que R quede sobre FG y O sobre EI .

Las otras dos diagonales PL y TS forman con FG y EI un paralelogramo de dimensión invariable, que podría servir de base a la traza, puesto que conocemos la posición de los cuatro puntos R, M, O, N sobre sus lados; pero el procedimiento sería menos cómodo, por tener que alterar a la vez los cuatro puntos al cambiar la posición del centro de gravedad.

* * *

Existe siempre una posición del centro de gravedad en la que

$$p_1 = p_2 = p_3 = p_4 = \frac{P}{4}$$

y que, según las ecuaciones [4], corresponde a

$$\alpha = \frac{3l' + 2l'' + l'''}{L}$$

$$\beta = \frac{l + 2l' + 3l''}{L}$$

si (fig. 5.^a) trazamos las segundas diagonales de los paralelogramos AO, DR, BM, NI , las cuatro pasarán, en este caso, por el punto en cuestión.

Pero esta posición del centro de gravedad puede no ser posible, y entonces hay que buscar cuál sea la repartición más conveniente entre las que pueden realizarse. Así en el caso de la figura 9.^a, en que las

cuatro diagonales, en la posición que suponemos más favorable del centro de gravedad, forman un cuadrilátero central $ABCD$, si trazamos el polígono $O'N'R'G'$, que corresponde a un valor de la componente π_1 , menor que $\frac{P}{4}$, todos los puntos interiores tendrán sus componentes mayores que π_1 ; el polígono que corresponde a un valor π_2 , mayor que $\frac{P}{4}$ afecta la disposición del $O''N''R''G''$, orientado como el polígono $ABDC$ de la figura 8.^a; la parte común a ambos polígonos abarca los puntos en que las cuatro componentes están comprendidas entre π_1 y π_2 . Como los límites π_1 y π_2 no diferirán mucho en la práctica de $\frac{P}{4}$, el polígono puede quedar dispuesto

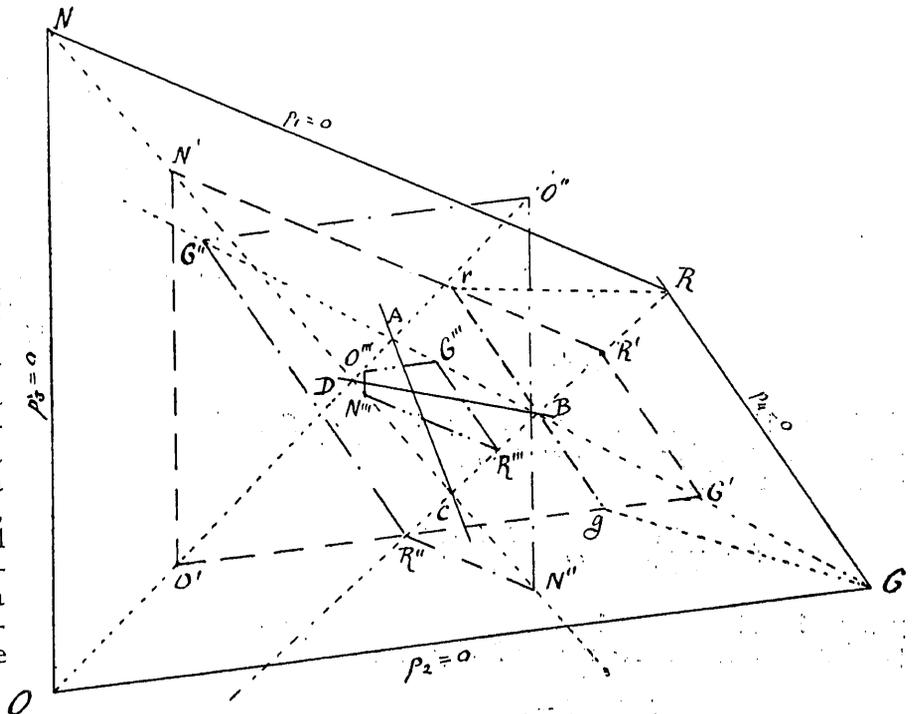


Fig. 9.^a

como el $O'''N'''R'''G'''$ de la figura 9.^a, y entonces dos de sus lados son límites inferiores y los otros dos superiores.

Los cuatro puntos A, B, C, D , donde se cruzan las diagonales, corresponden a la igualdad de tres de las componentes, y las diagonales AC y BD a las igualdades $p_1 = p_2$ y $p_3 = p_4$.

En ocasiones deberá corresponder a ciertos ejes, mejor dicho, a puntos de apoyo que pueden representar grupos de ejes unidos por balancines o por carretones, un peso superior, múltiplo a veces, del correspondiente a los demás; el procedimiento de utilización del diagrama no varía, bastando trazar los polígonos $O'N'R'G'$, etc., de modo que no correspondan al mismo valor de las cuatro reacciones, sino a valores en la proporción deseada. Así (fig. 9.^a), si p_4 ha de ser doble que cualquiera de las otras componentes, el polígono límite, en vez de ser el $O'N'R'G'$, será el $O'N'rg'$, y las diagonales RB y GB se reemplazarán por las Rr' y Gg' .