

5.

En los acoplamiento de tipo central del tipo de construcción similar para vehículos ferroviarios se como se el gater el carro de acoplamiento desmontable en di- rección longitudinal del acoplamiento, que en su posición final del sistema enclava con engranajes de acoplamiento.



KEMOR-RIEMER KONSTRUKTIONSGESellschaft, entidad alemana, rest- dente en Koenigsplatz 60, Munchen 13, Alemania.

Solicitante:



ENTONCES

Acoplamiento de tipo central, para vehículos

sobre:

Memoria Descriptiva

89380

Ref. P-20/14.7641/9035.

BOFICIO DE PATENTES

89380

mediante una guía de deslizamiento en la carcasa del acoplamiento. Aquí se han previsto adicionalmente cabezas de asiento y encoletes de asiento en la superficie de deslizamiento de los cerrojos de acoplamiento y carcasa de acoplamiento, alrededor de las cuales bascula el cerrojo de acoplamiento durante determinadas fases de movimiento.

5.

El cometido de la invención consiste en la creación de una guía segura, barata y sencilla del cerrojo de acoplamiento en la carcasa del acoplamiento y se soluciona porque el cerrojo de acoplamiento, deslizable en dirección longitudinal del acoplamiento, está unido a la carcasa del acoplamiento ^{mediante} por lo menos una palanca alojada giratoriamente a éste y a la carcasa del acoplamiento.

10.

15.

Un desarrollo ventajoso de la invención se obtiene si a la palanca mencionada se ha sujetado un brazo que, en una posición correspondiente al cerrojo de acoplamiento retraído, sobresale en forma conocida de un resorte de la carcasa del acoplamiento hacia el exterior. De esta manera está dada, en la forma más sencilla posible, un dispositivo de indicación para la posición del cerrojo de acoplamiento.

20.

25.

En el dibujo se ha representado un ejemplo de ejecución de la invención en forma esquemática.

30.

En una carcasa 1 de un cabezal de acoplamiento Willison se ha alojado un cerrojo de acoplamiento 3. La superficie de limitación inferior del cerrojo de acoplamiento 3 muestra un escote que puede engranar en un saliente 5 que se encuentra en el fondo de la carcasa del

acoplamiento 1. En el cerrojo de acoplamiento 3 se ha articulado, mediante un perno 7 horizontal, vertical con relación a la dirección longitudinal del acoplamiento, una palanca 9 que va inclinada hacia abajo y atrás, cuyo otro extremo está unido con la carcasa del acoplamiento en forma giratoria alrededor de un perno 11. La palanca 9 lleva, cerca de su punto de articulación en la carcasa 1, un brazo 13 que, a través de un resorte 15 en la carcasa 1, puede salir hacia el exterior para indicar la posición del cerrojo de acoplamiento 3. La superficie de limitación 17 del cerrojo de acoplamiento es igual de plana que la superficie de tapa interior 19 de la carcasa del acoplamiento 1.

En la posición final delantera asienta el cerrojo de acoplamiento 3 de tal forma sobre la superficie de fondo de la carcasa 1 que el saliente 5 engrana en el escote del cerrojo de acoplamiento 3. El brazo 13 se encuentra aquí totalmente dentro de la carcasa del acoplamiento 1. Al retroceder el cerrojo de acoplamiento 3 se gira la palanca 9 alrededor del perno 11 y levanta así el cerrojo de acoplamiento 3 fuera del saliente 5. Durante la siguiente fase de movimiento sale el brazo 13 por el escote 15 hacia el exterior. En la posición retráida del cerrojo de acoplamiento 3 asienta la superficie de limitación 17 cerca por debajo de la superficie de tapa 19 de manera que se evita una basculación del cerrojo de acoplamiento 3 alrededor del perno 7.

El brazo 13 puede estar desarrollado para asegurar la posición retráida del cerrojo de acoplamiento en forma tal que, en estado retráido del cerrojo de acople-

89380

5. miento 3, en la parte que sobresale al exterior se pueda sujetar un elemento de seguridad que evite vuelva a penetrar el brazo 13 de nuevo a la carcasa 1. Esto se puede lograr por ejemplo desarrollando el extremo libre del brazo 13 en forma de gancho que pueda recibir un bulón.

NOTA

10. Descripta suficientemente la naturaleza del invento así como la manera de realización en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental. También se hace constar que el invento corresponde a un Modelo de Utilidad presentado en Alemania con fecha 8 de junio de 1960, nº K 35425/20e Gm, acogiéndose por lo tanto a los beneficios que conceden las Convenciones Internacionales en vigor, siendo lo que constituye la esencia del referido invento y por lo que se solicita Modelo de Utilidad por 20 años en España, sobre: "ACOPLEMIENTO DE TOPE CENTRAL PARA VEHICULOS FERROVIARIOS"; caracterizándose por lo siguiente:

18. "Acoplamiento de tope central, para vehículos ferroviarios", caracterizados, porque el carrojo de acoplamiento desplazable en dirección longitudinal del acoplamiento está unido con la carcasa del acoplamiento mediante por lo menos una palanca alojada giratoriamente a éste y a la carcasa del acoplamiento.

20. Acoplamiento de tope central, para vehículos ferroviarios según la reivindicación 18, caracterizado porque en la mencionada palanca se ha sujetado un brazo que, en una posición correspondiente a un carrojo de

89380

acoplamiento retraído, sobresale en forma en su conocida de un espesor de la carcasa de acoplamiento hacia el exterior.

5. 3ª. "Acoplamiento de tope central, para vehículos ferroviarios"; tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, e ilustrado en los adjuntos dibujos.

Esta Memoria consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara.

10.

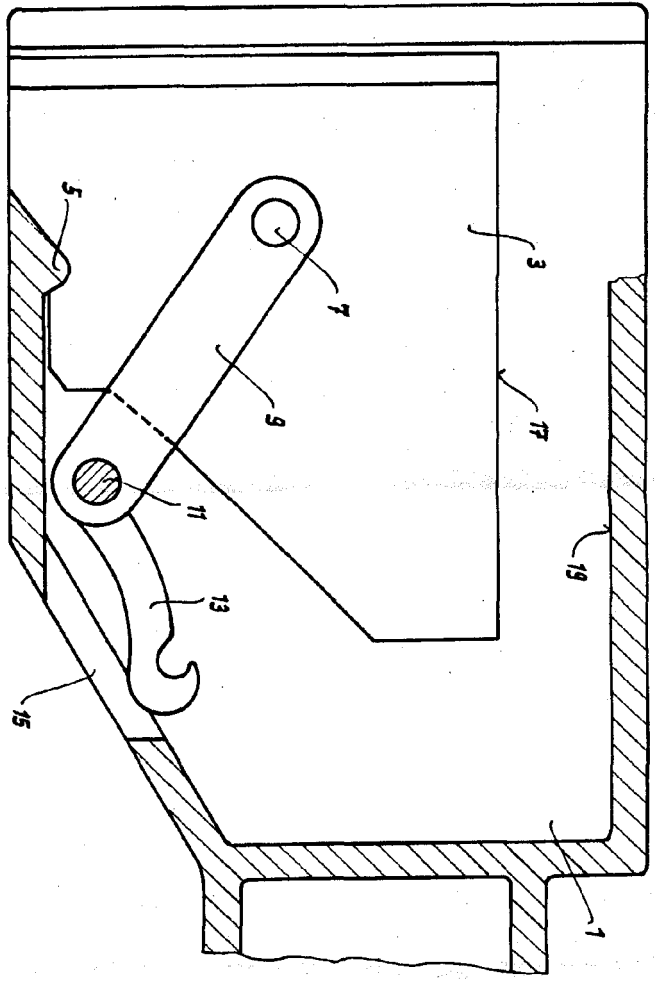
Madrid, 29 MAY, 1963

INGENIERIA DE MANUFACTURAS.

JUAN L. ALCUBA Y MODEI



ESPAÑA VALLADOLID



89380

Handwritten signature

MAQUINA