

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la

solicitud de una patente de invención por veinte años en
España a favor de la Sociedad Anónima USINES EMILE HENRICOT
domiciliada en Court-Saint-Etienne (Belgica)

por

TENSOR PARA LOS ENGANCHES DE LOS VEHICULOS DE CAMINOS DE HIERRO

====e6e====

Esta invención se refiere a los tensores utilizados en los
enganches de caminos de hierro.

Tiene por objeto proporcionar un tensor de enganche a mano
de una longitud reducida con relación a la de los tensores or-
dinarios de manera que permita la utilización de un tensor
semejante en combinación con un enganche automático conservando
al mismo tiempo en este caso, la misma movilidad que en la
utilización de un tensor ordinario en un enganche de mano or-
dinario.

Tal como es ya bien conocido, los tensores de enganches a
mano presentan generalmente dos tuercas cooperando con el ter-
nillo del tensor y estas dos tuercas están articuladas a los
estribos que se fijan sobre los ganchos de que están provistos
los vehículos. Durante la transformación del material rodante
previsto de enganches a mano en material provisto de enganches
automáticos, es necesario que se utilice un órgano de transición
para unir los vehículos ya provistos de enganches automáticos
a los vehículos equipados de un gancho y de un tensor ordinario.
A causa del gran saliente que presenta el enganche automático
sobre la pared del vehículo, saliente impuesta por la longitud
de los topos de choque que es preciso necesariamente conservar





durante toda la duracion del periodo de trasiicion, se esta generalmente obligado a utilizar un tensor relativamente corto con relacion al existente sobre los vehiculos provistos de ganchos. A este efecto se han utilizado tensores que no poseen mas que una tuerca e una articulacion lo que tiene por inconveniente hacer rigidos estos tensores, difiiciles de maniebrar y sujetos a destruccion.

A fin de remediar estos inconvenientes y de conservar a los tensores empleados en combinacion con un enganche automatico durante el periodo de trasiicion, toda su movilidad a pesar de su longitud reducida, el tensor, objeto de la invencion, esta caracterizado por el hecho de que el tornillo del tensor esta provisto de una tuerca formando dos gerrones alojados en un porta-tuerca fijado en la cabeza del enganche automatico de preferencia con un alojamiento en esta cabeza, de tal suerte que el porta-tuerca puede ocupar posiciones diversas segun la compresion de los topos de choque, oscilando sobre los gerrones de la tuerca.

El dibujo adjunto muestra a titulo de ejemplo un tensor establecido segun la invencion.

La fig. 1 es una vista en elevacion de lado del tensor destornillado para permitir el paso del estribo sobre el gancho de traccion del vagon provisto del enganche a mano, por gancho y tensor.

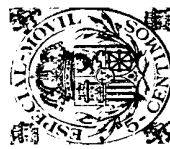
La fig. 2 es una vista en elevacion semejante mostrando el tensor cerrado, es decir cuando los topos de choque de los vehiculos estan en contacto.

La fig. 3 es una vista en plano correspondiente a la fig. 2.

La fig. 4 muestra la posicion ocupada por el tensor cuando los topos son comprimidos.

Las figs. 5 a 10 son vistas de detalle.

La fig. 5 es un corte de porta-tuerca tomado por la linea A-B de la figura 3.



La fig 6 da un corte transversal tomado por la línea C-D de las figuras 1 y 2.

La fig. 7 da un corte transversal tomado por la línea E-F de la figura 1.

La fig 8 da un corte un plano tomado por la línea G-H de las figuras 1, 2.

La fig 9 da una perspectiva de la tuerca representada separadamente y la figura 10 una vista en perspectiva del porta-tuerca.

En las figuras 1 a 4 se ha representado el tensor en su cooperación con un enganche de gancho ordinario sin figurar el enganche automatico al cual esta fijado por una de sus extremidades.

El tensor comprende, como un tensor ordinario, de un enganche de mano, un vastago 1 llevando de un lado y otro de la palanca de apretamiento 2 dos fileteados de pasos contrarios. Del lado en que el tensor debe ser fijado al gancho del vagon previsto del enganche a mano se encuentra sobre el tornillo 1 una tuerca 3 articulada como de ordinario en un estribo 4. Del lado del enganche automatico, por el contrario, esta prevista una tuerca especial 5 alojada en un porta-tuerca 6 articulado a su vez en el acoplamiento automatico propiamente dicho (no representado).

Tal como lo muestra el dibujo y mas particularmente la fig.9, la tuerca 5 esta formada de un paralepipedo 7 cuyos angulos 8 estan rebajados y que forma dos gorriones laterales. El paralepipedo 7 esta taladrado en el centro por un agujero terrajado 10 para recibir una extremidad del tornillo 1. El porta-tuerca 6 posee en su parte inferior una abertura 11 (fig 7) de dimensiones suficientes para permitir la introduccion de la tuerca 5 que puede asi reposar por sus gorriones laterales 9 en dos alojamientos 12 formados por las caras laterales del porta-tuerca. Despues de la introduccion de la tuerca 5, la abertura 11 se cierra parcialmente por dos lenguetas 13 (fig 7). La abertura que permite la introduccion de la tuerca y que subsiste entre las lenguetas 13



comienza en A¹ (fig. 1) y se extiende hasta B¹. Es de anchura suficiente para dejar inclinarse la tuerca 5 y dar paso al tornillo 1. El porta-tuerca acaba por el lado del enganche automatico por una union 14 taladrada por un agujero 15 para la fijacion del tope en el enganche automatico por medio de un pivote. Cuando un tensor semejante esta articulado en el enganche automatico en un plano vertical por el pivote que pasa en la abertura 15, puede uno servirse de él como se haria con un tensor ordinario. Obrando sobre la palanca 2 se alarga o se encoge el tensor para colocarlo sobre el gancho 16 del vagon provisto del enganche ordinario a mano, para retirarlo de este gancho o para poner los topes en contacto. Como se muestra en la figura 4 este tensor posee las dos articulaciones del tensor ordinario, pudiendo la tuerca 5 girar por sus gorriones laterales 9 en los alojamientos 10 y 11. Posee en consecuencia una gran movilidad siendo a la vez de longitud reducida gracias al hecho de que el porta-tuerca 6 coopera directamente con la cabeza del enganche automatico.

N O T A.

La presente invencion comprende las siguientes reivindicaciones:-

19. Un tensor de enganche a mano susceptible de ser utilizado en combinacion con un enganche automatico como organo de transicion, caracterizado por una tuerca que puede girar por gorriones laterales de que esta provista en alojamientos de un porta-tuerca pivotado en un plano vertical sobre la cabeza del enganche automatico.

20. Un tensor de enganche a mano segun la reivindicacion 1 caracterizado en que el porta-tuerca esta provisto en su parte superior de una abertura de introduccion de la tuerca, que a continuacion queda parcialmente cerrada por dos lenguetas, formando la prolongacion de este porta-tuerca una union taladrada de un



... para la ... automática.

12. U ... una tuerca ...
... giratoria ...
... automática ...
... título ...
... objeto

13. R ... invención ... objeto ...
... de ...

**TENSOR PARA LOS ENGANCHES DE LOS VEHICULOS DE
CAMINOS DE HIERRO.**

T ... que ...
... y libe-
... acompañan a la misma.

MADRID ... 1925.

Miguel ...



Fig. 1

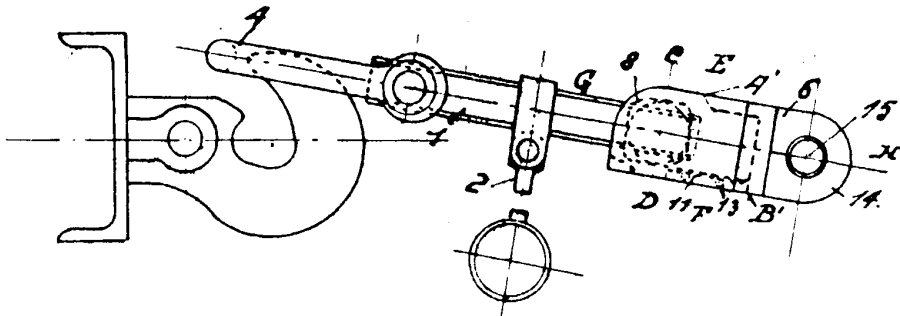


Fig. 2

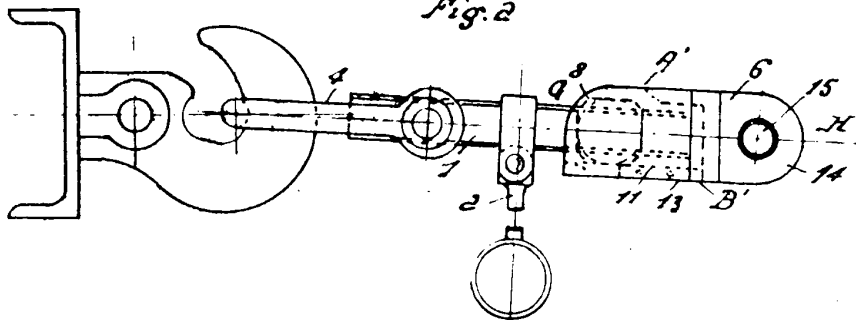


Fig. 3

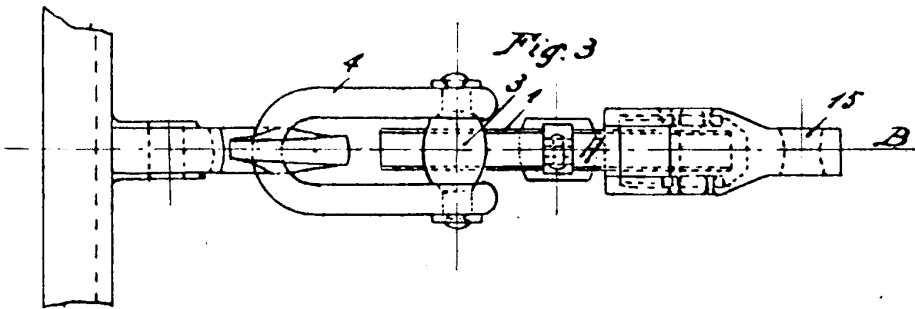
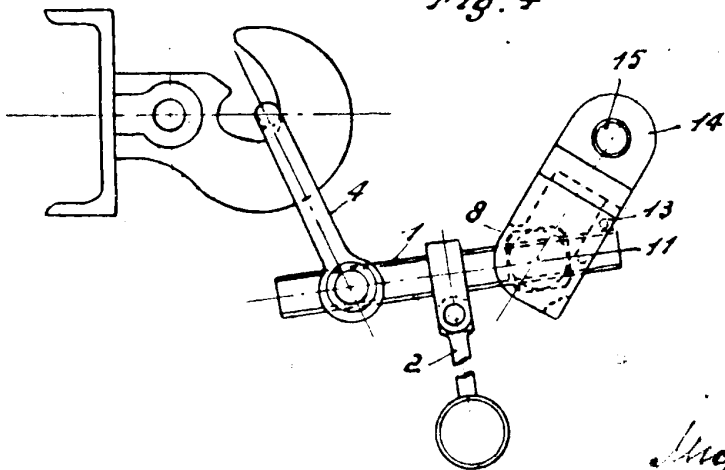


Fig. 4



Miguel Magan



Fig. 5

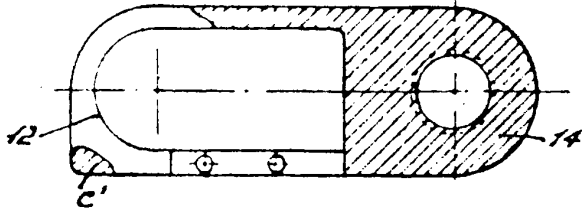


Fig. 8

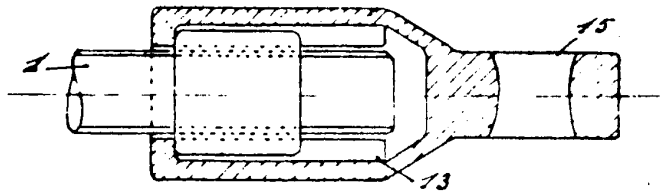


Fig. 6

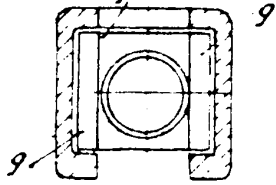


Fig. 9

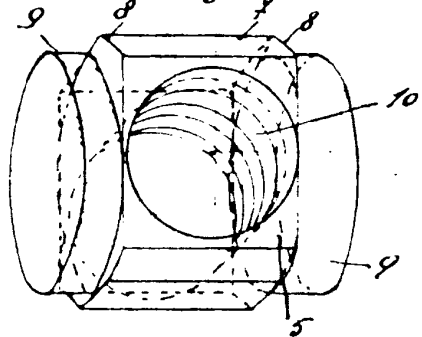


Fig. 7

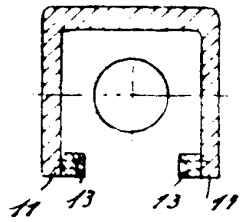
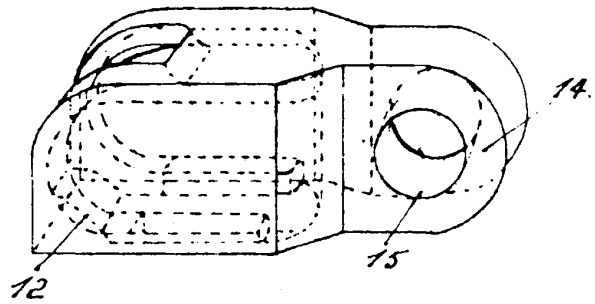


Fig. 10



Alfred H. ...