

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la

solicitud de una patente de invencion por veinte años en España

a favor de

la Sociedad Anonima ACIERIES DE HAINE SAINT PIERRE ET LESQUIN domiciliada en Haine Saint Pierre (sin mas señas) en BELGICA por

UN ENGANCHE AUTOMATICO

— oOo —

Esta invencion se refiere a una cabeza de enganche automatico para vehiculos de ferrocarril, susceptible de ser utilizada lo mismo para el enganche automatico de los coches cuando estos estan provistos del enganche automatico, que como enganche de mano en el periodo de transicion, cuando algunos coches estan provistos del sistema ordinario de enganche a mano.

Se conocen ya numerosos sistemas de enganches de esta clase, basados en la cooperacion con el enganche automatico, de un gancho de traccion ordinaria. En algunas realizaciones de esta clase, notablemente se ha hecho uso de una cabeza de enganche automatico, montada a charnela sobre el gancho de traccion. Estas construcciones presentan el inconveniente de necesitar una entalladura muy grande en el cuerpo del enganche para alojar en ella el gancho de traccion, lo que tiene por resultado, perjudicar la rigidez del aparato; ademas en la mayoria de los casos es necesario hacer uso de un gancho de traccion separado que hace relativamente complicada la construccion del aparato de choque y traccion del vehiculo.

La invencion actual que hace uso de una cabeza de enganche automatica, que puede bascular en el plano vertical, se distingue de las construcciones conocidas por el hecho de que la cabeza de enganche esta provista de un gancho de traccion procedente de fundicion con la cabeza, que puede estar embutida en su posicion activa por el intermedio de un broche



de ajustegue atraviesa la cola de fijacion de la cabeza y las ramas en forma de horquilla de la barra de traccion.

En la realizacion practica de la invencion, el eje de pivoteamiento de la cabeza de enganche sobre la barra de traccion puede llevar, ademas el primer eslabon de una cadena de enganche, este esta o no combinada con untensor como ocurre en algunos dispositivos de enganche a mano.

Los dibujos adjuntos muestran a titulo de ejemplo, una realizacion de la invencion.

La fig. 1 es una vista en elevacion de lado y la figura 2 es una vista en plano de la cabeza de enganche montada sobre la barra de traccion.

La fig. 3 es una vista en elevacion, mostrando la utilizacion de la cabeza de enganche en combinacion con un wagon provisto de un enganche ordinario de gancho y tensor.

Las figuras 4 y 5 muestran en elevacion de lado y en vista en plano una aplicacion de la invencion, cuando se usa una cadena de traccion ordinaria montada sobre el enganche automatico.

Las figuras 6 y 7 son dos vistas analogas mostrando la modificacion introducida en la cadena de enganche en el caso de su cooperacion con un tensor.

En las figuras 1 y 2, 1 designa la cabeza de enganche propiamente dicha provista de una pieza articulada 2 giratoria sobre el gorrion 3. Conforme a la invencion, la cabeza 1 esta provista de una cola 4 que se encaja entre las ramas 5 formando horquilla de la barra de traccion 6 y la cabeza propiamente dicha esta provista en su parte superior posterior de un gancho 7 procedente de fundicion junto con esta cabeza.

La cabeza esta montada sobre la barra de traccion 6 por un pivote 8 sobre el cual puede montarse como muestran las fig. 1 y 2, el primer eslabon 9 de una cadena de traccion ordinaria. La cola 4 de la cabeza esta atravesada por un agujero 10 que viene a coincidir cuando la cabeza se encuentra en la posicion mostrada por las fig. 1 y 2 con los agujeros 11 practicados en las ramas en forma de horquilla 5 de la barra de traccion. En estos agujeros 10 y 11 se encaja un broche de sujecion que sirve para mantener la cabeza en la posicion de enganche automatico. Este broche



o pasador esta a su vez sujeto con ayuda de una chaveta. Cuando los vehi- culos a enganchar estan provistos ambos del equipo automatico, las ca- bezas de enganche 1 estan mantenidas en las posiciones de las figuras 1 y 2 y funcionan de la manera ordinaria. Por el contrario si se trata de acoplar un vehiculo provisto de un enganche automatico, con un vehi- culo provisto del sistema de enganche a mano, basta retirar el pasador que pasa por los agujeros 10-11 y colocar la cabeza en su posicion des- cendida como muestra como muestra la figura 3.

En este caso el gancho 7 viene a colocarse en la prolongacion de la ba- rra de traccion 6 y puede ser utilizado como gancho de traccion ordinario Recibe entonces la manilla del tensor montado sobre el gancho 12 del ve- hiculo vecino que ha de engancharse. Ademas llegado el caso como mues- tran las figuras 4 y 6, el eslabon 9 puede ser bajado de manera que se utilice la cadena para el enganche al gancho 12 del vehiculo vecino que ha de engancharse.

Tal como muestra la figura 6 el eslabon 9 puede estar combinado si se desea con un tensor de tornillo 13 del sistema ordinario. Cualquiera que sea la forma de utilizacion, la cabeza presenta la ventaja de formar cuerpo con el gancho de traccion y por consecuencia suprimir el empleo de un gancho de traccion independiente; el montaje por otra parte se rea- liza sin necesidad de entalladura en el cuerpo del aparato y por ultimo el dispositivo permite la instalacion de iguales muelles de choque y de traccion para los vagones provistos del sistema transitorio que para los provistos del sistema definitivo de tope central. Como por otra parte el gancho de traccion, no es utilizado para mantener en su sitio la ca- beza giratoria, no hay que temer una deformacion del gancho, como resul- tante del papel suplementario que ha de desempeñar cuando sirve para el mantenimiento de la cabeza de enganche en la posicion de funcionamiento.

NOTA

La presente invencion comprende las siguientes reivindicaciones:

1ª.- Una cabeza de enganche automatico para vehiculos de ferrocarril, caracterizada por que dicha cabeza, que puede pivotear sobre la barra de



traccion, lleva un gancho de traccion en la posicion de enganche automatico por un pasador de ajuste que pasa por un agujero practicado en la cola de la cabeza de enganche y en agujeros correspondientes practicados en las ramas en forma de horquilla de la barra de traccion.

2º.- Una forma de ejecucion del enganche automatico mencionado en 1, caracterizada por que el eje de pivoteamiento de la cabeza de enganche lleva el primer eslabon de una cadena de enganche, con o sin tensor.

3º.- En resumen reivindico como de mi exclusiva invencion y como objeto sobre el que ha de recaer la patente que se solicita por veinte años en España: UN ENGANCHE AUTOMATICO

Todo conforme queda descrito en la presente Memoria que consta de cuatro hojas escritas a maquina por una sola cara y dibujos que se acompañan a la misma.

Madrid 21 de julio de 1926

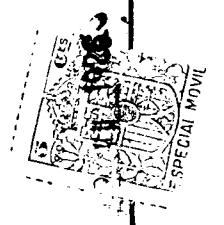


Fig:1

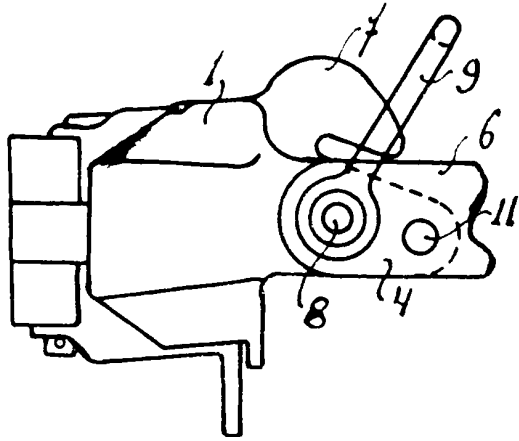


Fig:2

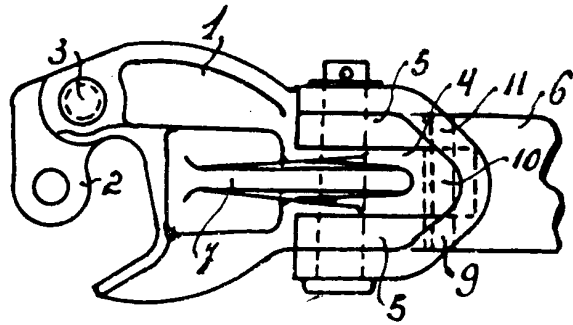
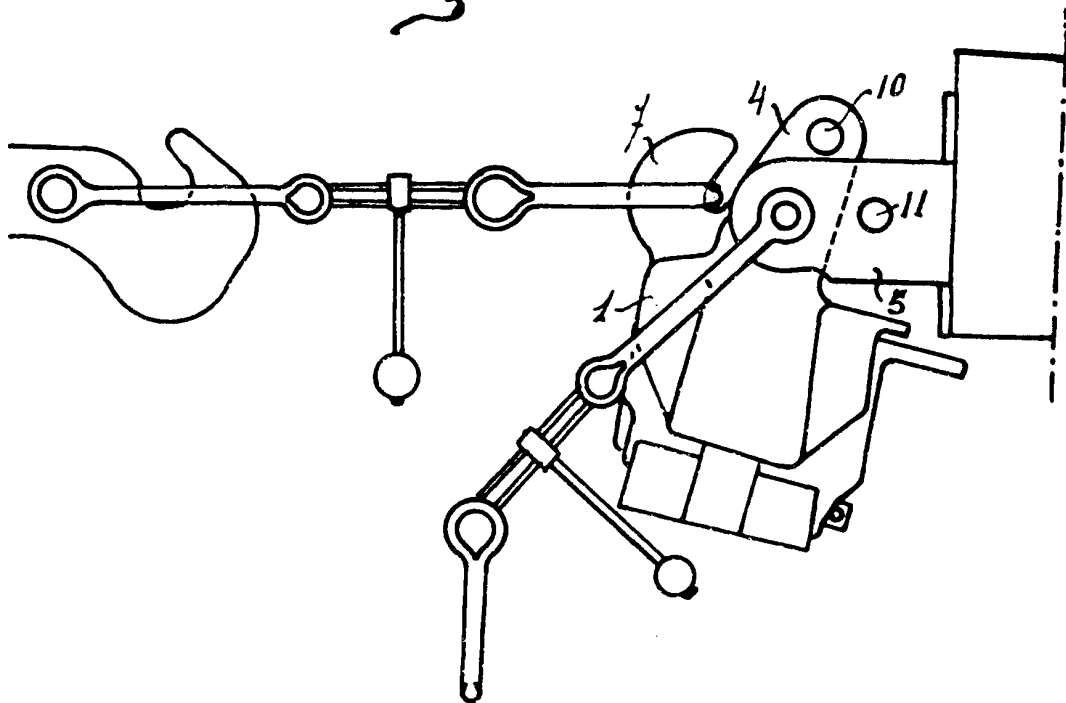


Fig:3



Miguel Vergara



Fig: 4

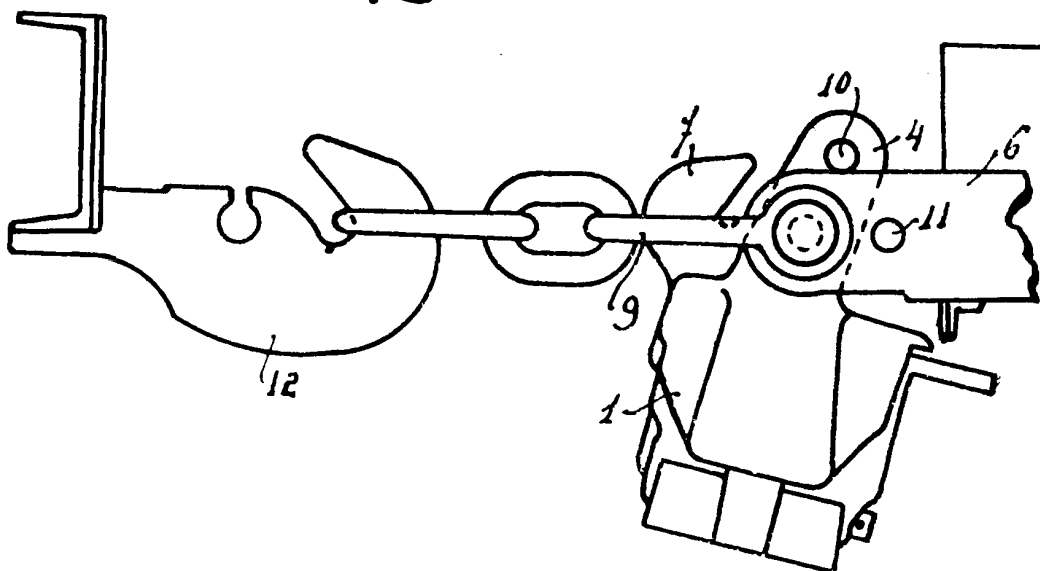
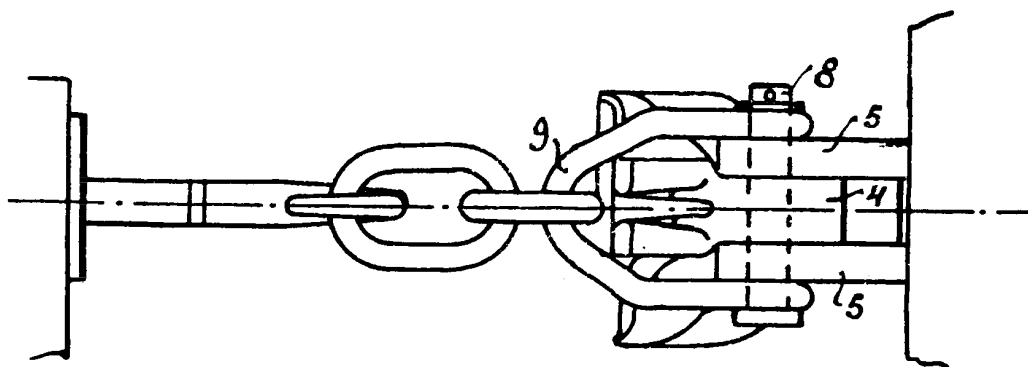


Fig: 5



Original Design

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
MAR 27
ESPECIAL NOVI

Fig:6

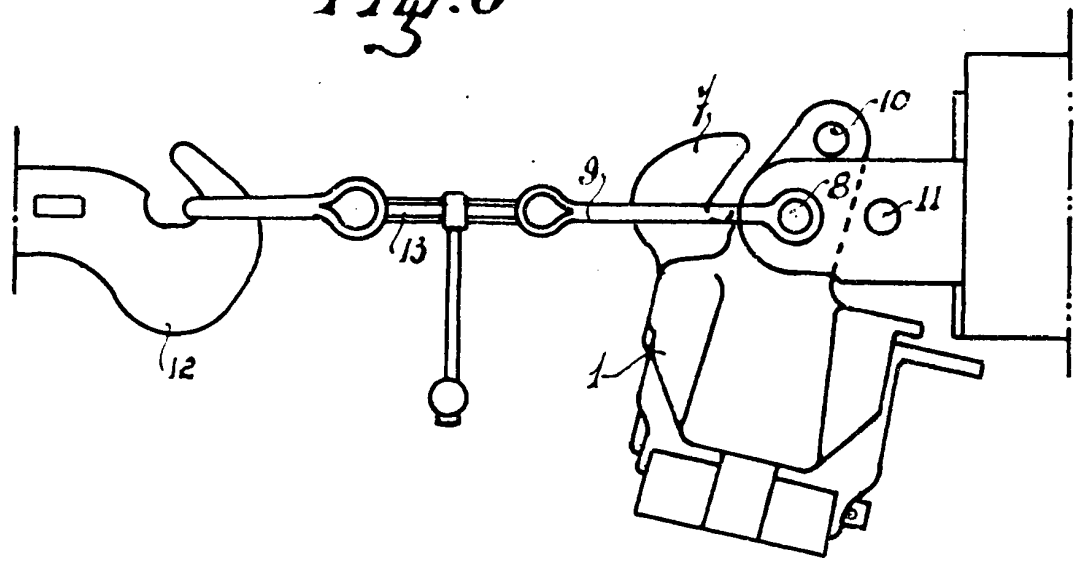
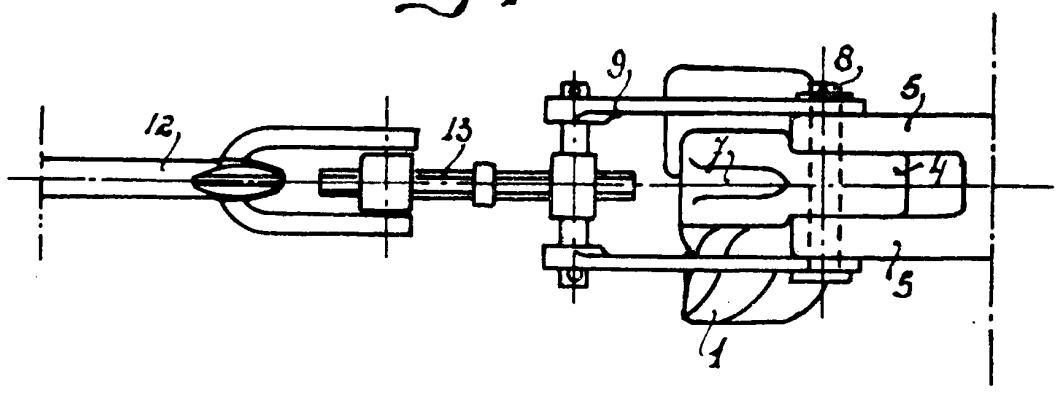


Fig:7



Miguel Magro