

ES/.

(Gr. 9. Clase 36.)

20 SEP



P A T E N T E

a favor de

ADAM VALDEMAR MARCUS KIERULF, domiciliado en COPENHAGUE
(Dinamarca.)

por:

" Disposición aplicable a los enganches para coches, es-
pecialmente coches de tranvías "

M e m o r i a D e s c r i p t i v a

Los enganches usuales para coches de tranvías comprenden generalmente dos topes que se unen por medio de una barra de enganche provista de agujeros, verificándose el acoplamiento de estos diferentes elementos por medio de pernos que se introducen en los agujeros.

Por no aplicarse exactamente unos contra otros los diferentes elementos que constituyen el enganche, existen en el acoplamiento juegos que provocan forzosamente choques entre los coches.



La invención objeto de esta patente remedia este inconveniente, evitando los choques que son particularmente desagradables para el público que se halla en el coche remolque.

Con este objeto se emplea una disposición poco costosa, fácil de colocar y quitar, cuya aplicación suprime los juegos mencionados anteriormente.

En el plano adjunto se representa como ejemplo, un modo de ejecución de la invención.

La figura 1 representa en alzado, una disposición de enganche.

La figura 2 representa, en alzado, vista por detrás, la cufia por medio de la cual se suprime el juego de la barra de enganche.

La figura 3 representa la misma cufia, vista en alzado, de perfil.

La figura 4 representa una disposición para afirmar la cufia.

Las figuras 2, 3 y 4 están a mayor escala que la figura 1.

En estas figuras, -1- representa la horquilla de enganche de uno de los coches, sobre cuya horquilla se articula, por medio de un perno -2- que sirve de eje, el vástago -3- del tope correspondiente -4-.

Este último está provisto de una empuñadura -5-.

En el tope -4- hay un canal central rectangular destinado a recibir una barra de enganche -6-, cuya forma corresponde a la de dicho canal, y en la cual hay agujeros semejantes y correspondientes a otros agujeros hechos en la cabeza del tope -4-, de modo que se pueda hacer pasar un perno de acoplamiento -7- por los agujeros de la cabeza del tope y por el agujero correspondiente de la barra de enganche.

Conforme lo que se representa en el plano, es convexa la cara exterior del tope.



1927

- 3 -

Cuando se acoplan dos coches con la barra de enganche -6- y están colocados los pernos -7-, conforme se indica en el plano, se introduce una cuña entre las cabezas de los topes.

Esta cuña puede tener la forma indicada en las figuras 2 y 3 y estar provista de una empuñadura -8- fija en el extremo de la horquilla constituida por los dos dientes -9- cuyos lados pueden ser rectilíneos o curvilíneos.

Cuando las cuñas están colocadas, según se representa en la figura 1, los dientes -9- descienden por cada lado de la barra de enganche, y cuando el coche motor arranca y provoca la tensión del enganche, bajan las cuñas manteniendo separadas una de la otra las dos cabezas de los topes, de modo que queda suprimido el juego que existe entre los pernos -7- y los agujeros por los cuales pasan.

El enganche queda entonces rígido e inmóvil.

Si se desea separar los coches, se levanta una de las empuñaduras -5- y entonces se puede quitar la cuña.

Como es natural, no es necesario que dicha cuña esté exactamente colocada y dispuesta como se indica en el plano.

En vez de tener la forma de una horquilla que rodea la barra de enganche, esta cuña podría constar de una sencilla especie de chaveta que se introduce por un agujero hecho en medio de la barra de enganche.

Se puede también, como es natural, disponer cualquier aparato accesorio útil para impedir que caiga la cuña.

Un aparato de esta clase se representa en la figura 4 y comprende un vástago -12-, que se ha de mover por la parte superior de la horquilla -9-. Este vástago está provisto de una empuñadura -10-, y lleva abajo una pieza transversal -13-. Un muelle obliga el vástago -12- hacia arriba. La pieza transversal -13- es más larga que la distancia normal entre las cabezas de los topes medida en el sentido longitudinal del enganche.

La cuña se coloca de modo que la pieza transversal -13- en la posición que toma en la figura 4 con respecto a la horquilla,



es obligado hacia abajo por medio de la empuñadura -10-, mientras - que la resistencia del muelle es vencida, y entonces la pieza - transversal ha girado 90° en sentido longitudinal del enganche. - Resulta de ello que los extremos de la pieza transversal penetran entre la barra -6- y las partes superiores de los agujeros de las cabezas de los topes.

Como es natural, la cuña puede también consolidarse de otro modo.

---. N O T A. ---

Se reivindica como objeto de esta patente:-

1). Disposición aplicable a los enganches de coches, especialmente a los enganches de coches de tranvías, caracterizada por la aplicación, entre las cabezas de los topes, de una cuña destinada a suprimir el juego existente entre la barra de enganche y los órganos que la unen a los topes.

2). Disposición según la reivindicación anterior, en la que la cuña empleada consta de una horquilla cuyos dientes descienden por ambas partes de la barra de enganche, teniendo los lados de dichos dientes una forma rectilínea o curvilínea correspondiente a la forma de la cara exterior de las cabezas de los topes.

3). Disposición según las reivindicaciones anteriores, en la que, para impedir que caiga la cuña, se dispone por ejemplo una pieza transversal obligada por un muelle, la cual mantiene en su sitio los dientes de la cuña.

4). Disposición aplicable a los enganches para coches, especialmente coches de tranvías.

Barcelona, 20 de septiembre de 1927.

P. A.

Fig. 1.

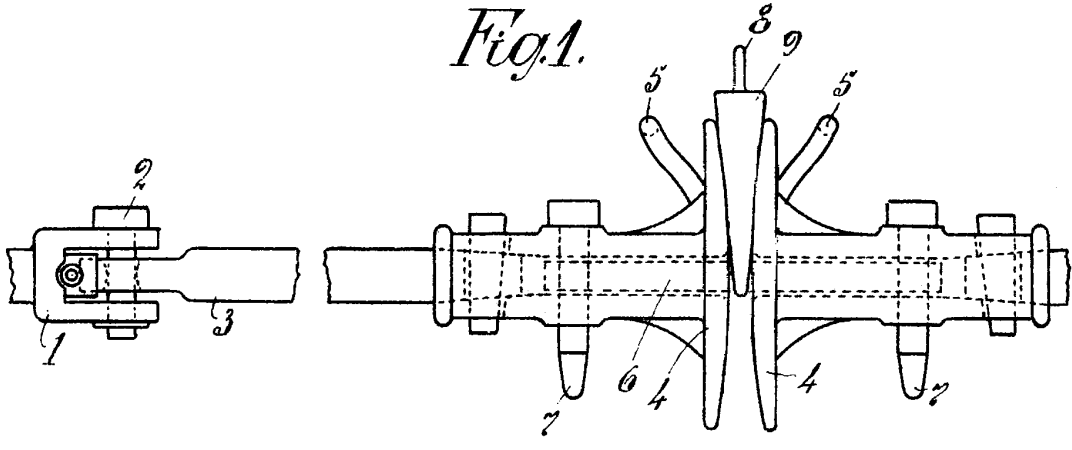


Fig. 2.

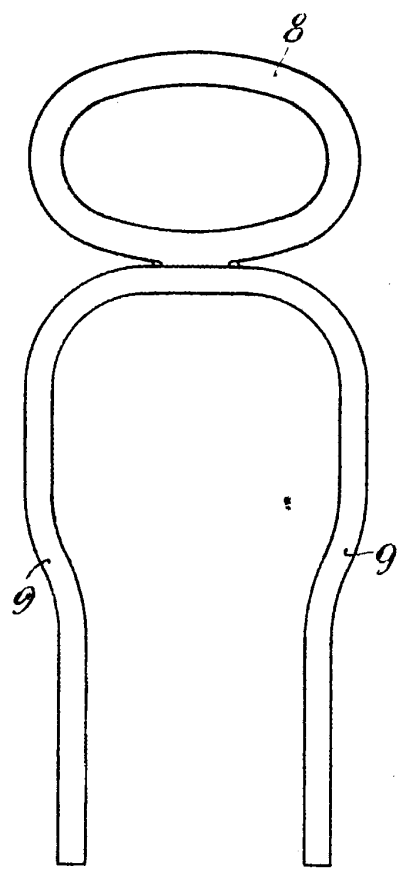


Fig. 3.

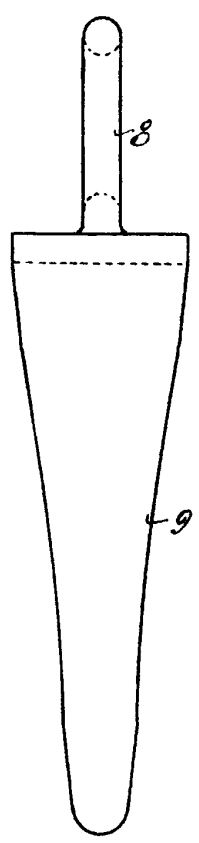
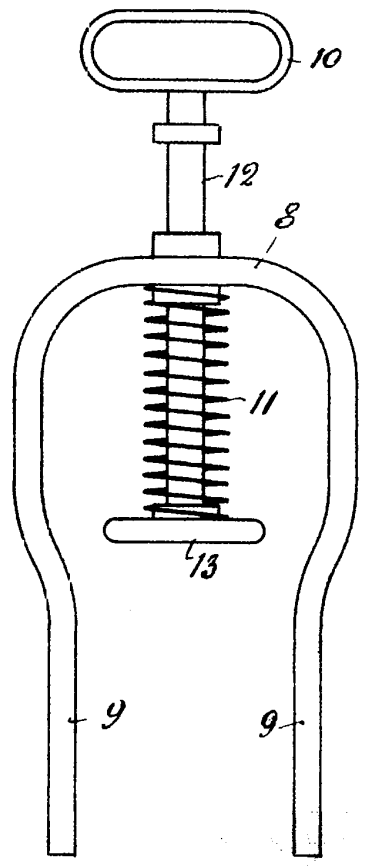


Fig. 4.



Wm. H. ...