



PATENTE DE INVENCION

que solicita

la razón social Fried. Krupp Aktiengesellschaft,
residente en Essen (Alemania)

por

"Acoplamiento automático de tope central, especialmente
para vehículos de ferrocarril, con campo de agarre mejo-
rado"

MEMORIA DESCRIPTIVA

El invento se refiere a un acoplamiento automático de tope central con campo de agarre mejorado. Ya se conocen acoplamientos de tope central con cuernos de guía, los cuales aseguran el entrelazamiento de las dos cabezas que se han de acoplar. El campo vertical de agarre de estos cuernos de guía se puede aumentar considerablemente, como es sabido, colocando en la misma cabeza una superficie correspondiente de guía. Las figuras 1 y 2 presentan cabezas de acoplamiento de esta clase A¹ y A²



con cuernos de guía B^1 y B^2 y con superficies de guía C^1 y C^2 existentes en la cabeza. De la figura 1 se desprende que el campo vertical de agarre queda aumentado en la medida m gracias a la superficie de guía C^1 .

5 La disposición de estas superficies de guía C^1 y C^2 tiene sin embargo el inconveniente de que al entrelazarse oblicuamente las cabezas de acoplamiento puede originarse un atasco. Esto puede verse por las figuras 3 y 4. La

10 figura 4 indica que al entrelazarse oblicuamente las cabezas A^1 y A^2 la parte equipada con la superficie oblicua C^1 de la cabeza A^1 se pone en contacto con la contracabeza antes que cuando el entrelazamiento o encuentro de las mismas se efectúa en línea recta. En este momento la cabeza A^2 no se lleva hasta la altura requerida para el acoplamiento por el cuerno B^1 o la superficie de guía C^2 .

15 A consecuencia de esto la superficie de guía C^1 se apoya sobre la cabeza A^2 y la empuja hacia abajo hasta que choca con la cara de guía C^2 contra el cuerpo de guía B^1 . Como entonces el cuerno de guía B^1 tiende a llevar hacia

20 arriba a la cabeza A^2 y esta por otra parte es empujada hacia abajo por la superficie de guía C^1 , se origina un atasco.

 Gracias al presente invento se ha de suprimir este inconveniente sin reducir el campo vertical de agarre.

25 Las figuras 5 - 10 presentan un ejemplo de ejecución del invento, ofreciendo la figura 5 una vista de frente, la figura 6 una vista lateral y la figura 7 una vista superior de la cabeza correspondiente al invento. Las figuras 8 - 10 presentan dos cabezas de acoplamiento de esta

30 clase en diversas posiciones.

 Como se desprende de las figuras 5 - 7, en lugar de las superficies de guía C^1 y C^2 se coloca una oazoleta



de guía, limitada por las caras D, E, G y G, E, F y en-
sanchada hacia abajo en la parte vertical de la cabeza.
La figura 8 indica que también con auxilio de esta cazoleta
de guía se aumenta de igual manera en la medida m el
5 campo vertical de agarre, lo mismo que en la ejecución
conocida antes descrita y en este caso el cuerno de guía
B² agarra dentro de la cazoleta D¹, E¹, F¹, G¹. El cuer-
no se apoya contra la cara G¹, E¹, F¹ o contra la cara
D¹, E¹, G¹ o contra los cantos de estas caras. Las figu-
10 ras 9 y 10 ilustran el entrelazamiento oblicuo de las ca-
bezas. Por la figura 10 puede verse que con este entre-
lazamiento oblicuo de las cabezas A¹ y A² el canto verti-
cal H¹, J¹ de la cabeza A¹ se pone en contacto con la su-
perficie frontal de la contracabeza, mientras que la ca-
15 beza A² resbala hacia arriba a lo largo del cuerno de guía
B¹. El atasco originado en el acoplamiento conocido no
puede, por tanto, presentarse en esta disposición. Con
preferencia una de las caras que forma la cazoleta se dis-
pone perpendicularmente al plano central vertical imagi-
20 nado por el eje longitudinal de la cabeza de acoplamiento,
pues de esta forma se realiza mejor la dirección o guía
vertical de las cabezas de acoplamiento entre sí.

NOTA REIVINDICATORIA

Es, por tanto, objeto de la patente de invención
que se solicita:

- 1º. Un acoplamiento automático de tope central, espe-
cialmente para vehículos de ferrocarril, con cuernos
destinados a guiar recíprocamente las cabezas de aco-
plamiento, caracterizado porque junto con los cuer-



nos de introducción se prevén en las caras frontales cazoletas de guía que cortan las caras frontales de la cabeza.

- 2º. Un acoplamiento según lo reivindicado en el punto 1º, caracterizado porque las cazoletas de guía se limitan por dos caras.
- 3º. Un acoplamiento según lo reivindicado en el punto 1º, caracterizado porque una de las dos caras que forman la cazoleta queda situada verticalmente a un plano central vertical al eje longitudinal de la cabeza de acoplamiento.
- 4º. "Acoplamiento automático de tope central, especialmente para vehículos de ferrocarril, con campo de agarre mejorado", tal y como se reivindica en los puntos anteriores y se describe minuciosamente en esta memoria y dibujos que la acompañan.

La presente memoria consta de cuatro hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 29 de Julio de 1932.

M. Gomer del Charro

Fig. 1.

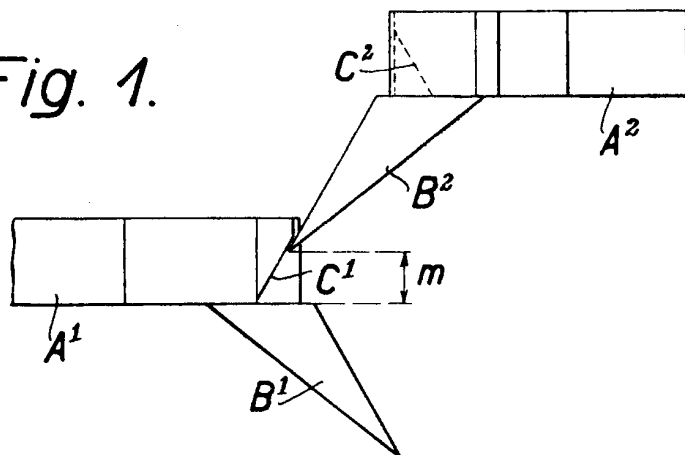


Fig. 2.

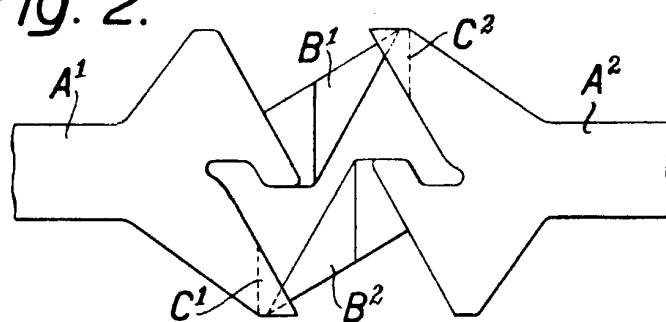


Fig. 3.

Escala variable

Madrid, 29 Julio 1932

M. Gomez del Marro

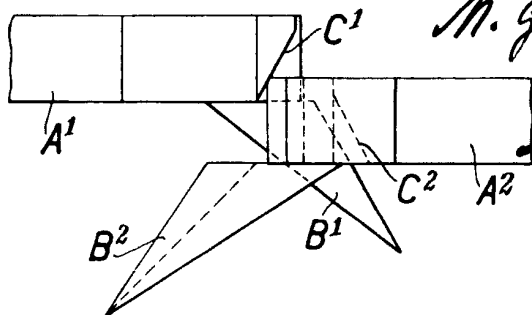
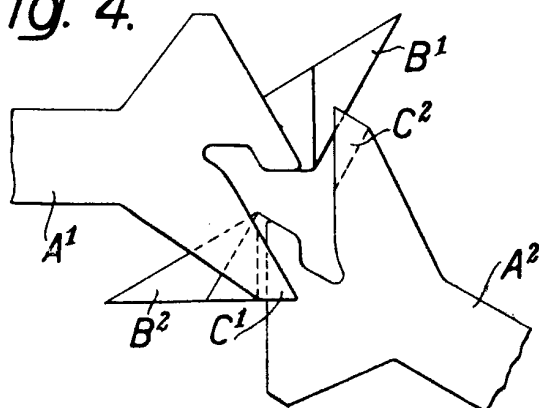


Fig. 4.



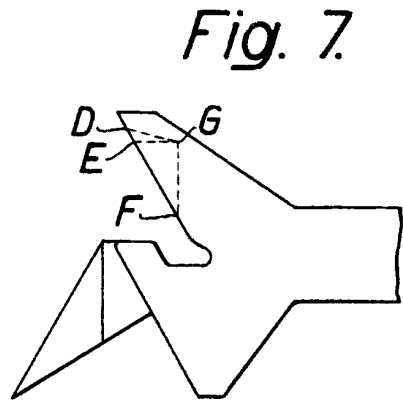
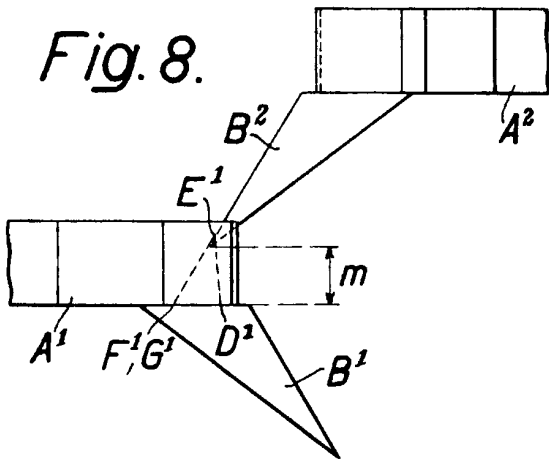
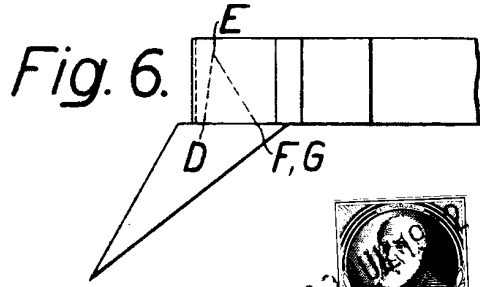
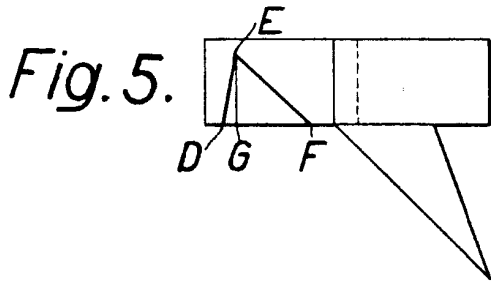
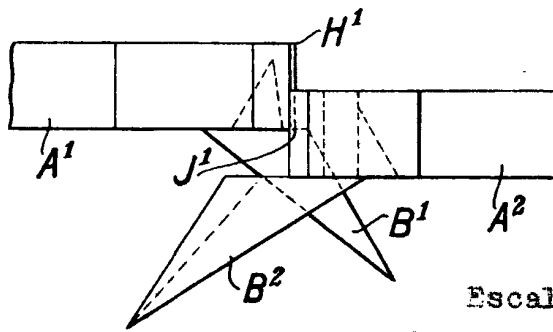


Fig. 9.



Escala variable
 Madrid, 29 Julio 1932

M. Gomez del Chasco

Fig. 10.

