

403817

JE.



Int. Cl.:	B61G

SECCION TECNICA	
CLASIFICACION I. P. C.	
CLASE	_____
SUBCLASE	_____

P A T E N T E D E I N V E N C I O N

a favor de

ACIERIES DE PARIS & D'OUTREAU, de nacionalidad francesa, domiciliada en 5 rue Jacques Bingen, PARIS (17eme) Francia,

por:

"Procedimiento de fabricación de una cabeza de enganche automático para vagones y cabeza de enganche automático para vagones obtenida mediante este procedimiento".

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

El enganche automático de los vagones implica la realización de cabezas de enganche que aseguren simultáneamente diferentes funciones, como la función de enganche de los vagones y la función de acoplamiento de las



diversas canalizaciones que conducen los flúidos y la corriente eléctrica a lo largo del convoy.

5 El acoplamiento de las canalizaciones precisa un centrado de las cabezas de enganche adyacentes, cualquiera que sea la carga de los vagones y su posición recíproca sobre la vía. Además, las cabezas deben resistir cargas muy importantes.

10 Todas esas necesidades imponen realizar las cabezas de enganche de grandes dimensiones, pesadas y de un perfil extremadamente complejo. La ejecución monobloque de tales cabezas necesita unos moldes voluminosos y las dificultades para que la fundición alcance las zonas vitales de la pieza hacen prácticamente imposible la realización de una pieza buena. Además, el volúmen de una pieza
15 monobloque presenta problemas de manutención durante las operaciones de descarbado, tratamientos térmicos, mecanizado y acabado.

Para solucionar dichos inconvenientes, la presente invención tiene por objeto un procedimiento de fabricación
20 de una cabeza de enganche automático caracterizado porque los diferentes órganos que aseguran las distintas funciones se realizan separadamente y después se acoplan tras las operaciones de mecanizado y acabado.

25 Cuando una cabeza de enganche debe reunir únicamente las dos funciones de enganche de los vagones y de acoplamiento de las diferentes canalizaciones, la cabeza propiamente dicha y el brazo, por una parte, que aseguran la función de enganche, y el acoplador por otra parte, que asegura la función de acoplamiento, se realizan separadamente.



Dicho procedimiento permite, por consiguiente, utilizar para la fabricación de cada órgano el material más conveniente a su función. La cabeza de enganche propiamente dicha y su brazo, que proporcionan la función de enganche de los vagones, se podrán así construir con un acero noble, resistente a los choques y a las tracciones, cuya utilización para el órgano que asegura la función de acoplamiento, por ejemplo, sería inútil y gravaría sin ningún beneficio el coste de fabricación del enganche.

Según otra característica de la invención, la cabeza propiamente dicha y el acoplador tienen en la zona de acoplamiento un perfil exterior en forma de cajón sensiblemente cilíndrico y los dos cilindros después de su superposición y centrado, se unen mediante soldadura automática o por cualquier otro procedimiento, conocido o no, preferiblemente sin solución de continuidad.

Ciertas partes de la periferia de la zona de unión, se eliminan luego para obtener el perfil apropiado para las funciones de enganche y de acoplamiento.

La invención se refiere igualmente a las cabezas de enganche automático realizadas según este procedimiento.

La forma de cajón presenta las ventajas siguientes: mayor resistencia a la compresión y a la tracción, facilidad de ejecución y coste de fabricación menos elevado, peso más ligero.

La unión por un procedimiento automático con máquina especializada es muy rápido, de una gran regularidad e independiente del obrero.

A continuación se describirán con mayor detalle,



otras características del presente procedimiento de fabricación, a título indicativo y en ningún modo limitativo, con referencia a los dibujos adjuntos, en los que:

5 La figura 1 es una vista lateral de la cabeza de enganche terminada, indicándose con la línea A-B el plano de unión de sus dos partes.

La figura 2 es una vista en sección de la cabeza propiamente dicha, efectuada por la línea II-II de la figura 1.

10 La figura 3 es una vista en sección del acoplador realizada por la línea III-III de la figura 1.

Una cabeza de enganche automático para vagones está constituida esencialmente por la cabeza propiamente dicha -1- y su brazo -2-, que proporciona la función de
15 enganche de los vagones entre sí, y por el acoplador -3-, que proporciona la función de acoplar las diversas canalizaciones de fluido y de corriente eléctrica.

Según la invención, la cabeza propiamente dicha -1- por una parte, y el acoplador -3- por otra, se construyen por separado y luego se unen, después de las operaciones de mecanizado y de acabado.
20

La cabeza propiamente dicha -1- y el acoplador -3- presentan, en la zona de unión, un perfil exterior -4- sensiblemente cilíndrico para permitir su fijación
25 recíproca por un procedimiento de unión automático mediante una máquina especializada.

Las partes -4a- de la zona de unión representadas en el dibujo con líneas de trazos, son luego eliminadas para obtener el perfil -5- apropiado a las funciones de enganche y acoplamiento.

403817



- 5 -

Debe entenderse que se pueden aportar numerosas modificaciones al modo de realización que ha sido descrito con referencia a los dibujos adjuntos, sin apartarse por ello del marco de la presente invención.

5

N O T A

Se reivindica como objeto de esta patente:

1.- Procedimiento de fabricación de una cabeza de enganche automático para vagones, caracterizado porque los diferentes órganos que proporcionan las distintas funciones se construyen por separado y se unen entre sí después de las operaciones de mecanizado y de acabado.

2.- Procedimiento de fabricación de una cabeza de enganche automático para vagones según la reivindicación 1, caracterizado porque la cabeza propiamente dicha y su brazo, por una parte, que proporcionan la función de enganche de los vagones entre sí, y el acoplador, por otra parte, que cumple la función de acoplar las diversas calalizaciones de flúidos y de corriente eléctrica, se construyen separadamente y se unen entre sí después de las operaciones de mecanizado y de acabado.

3.- Procedimiento de fabricación de una cabeza de enganche automático para vagones, según la reivindicación 1, caracterizado porque la cabeza propiamente dicha y el acoplador presentan, en la zona de unión, un perfil exterior en forma de cajón sensiblemente cilíndrico, y los dos cilindros, después de su superposición y centrado se unen mediante soldadura automática o por cualquier otro procedimiento, conocido o nó, preferiblemente sin solución de continuidad.



4.- Procedimiento de fabricación de una cabeza de enganche automático para vagones según la reivindicación 3, caracterizado porque algunas partes de la periferia de la zona de unión se eliminan luego para obtener el perfil apropiado a las funciones de enganche y de acoplamiento.

5.- Cabeza de enganche automática para vagones, obtenida mediante el procedimiento de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque los diferentes órganos que cumplen las distintas funciones, están construidos separadamente y unidos entre sí después de las operaciones de mecanizado y de acabado.

6.- Procedimiento de fabricación de una cabeza de enganche automático para vagones, y cabeza de enganche automático para vagones obtenida mediante este procedimiento.

Esta memoria consta de seis páginas escritas por una sola cara.

BARCELONA, 6 de Junio de 1972.

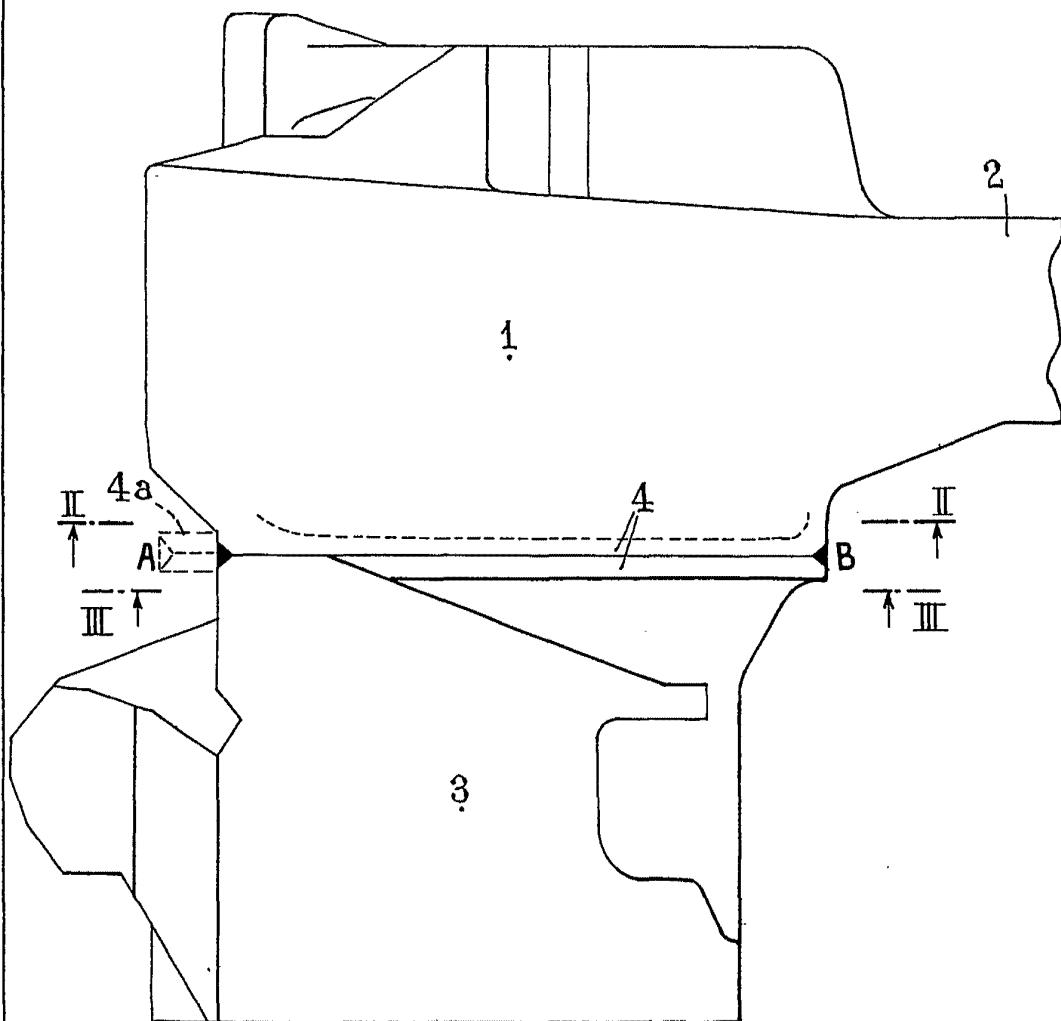
P. A.



403817



Fig. 1.



[Handwritten signature]

Fig. 2.

4038 17

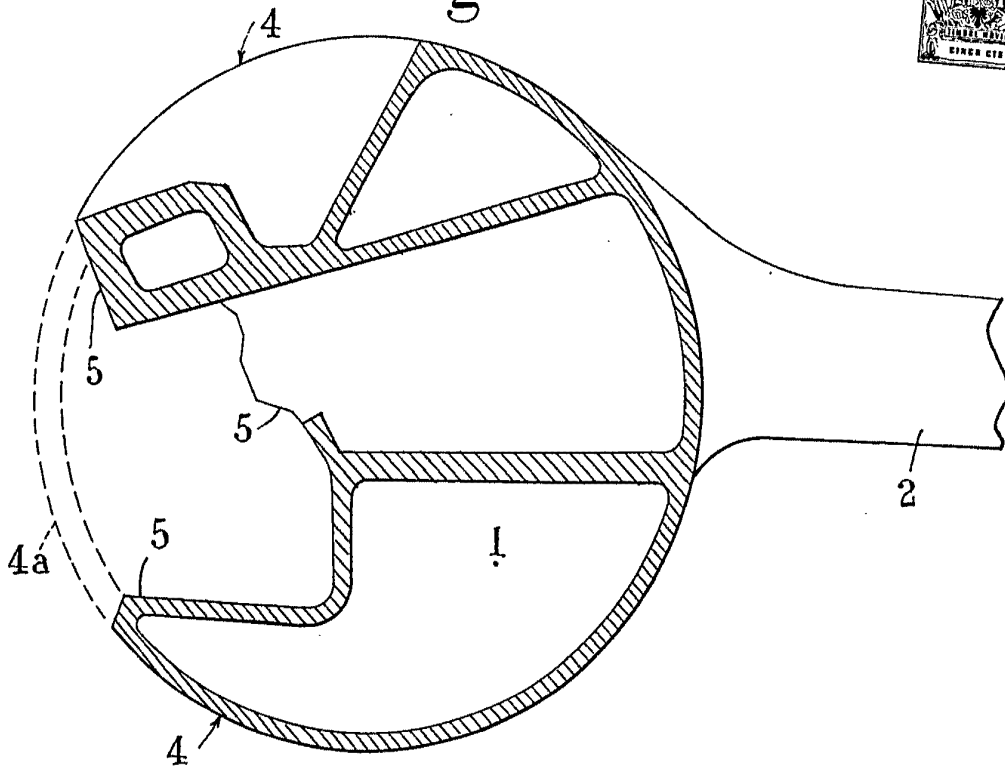


Fig. 3.

