



1. Generalidades

Los enganches, tal y como se entiende en esta norma, son órganos que permiten la unión mecánica entre vehículos. Este enlace incluye dos enganches que constituyen una pareja de enganche. Estos en general son del mismo tipo. Si son diferentes, el enganche no se puede hacer si no es con la ayuda de un aparejamiento juicioso.

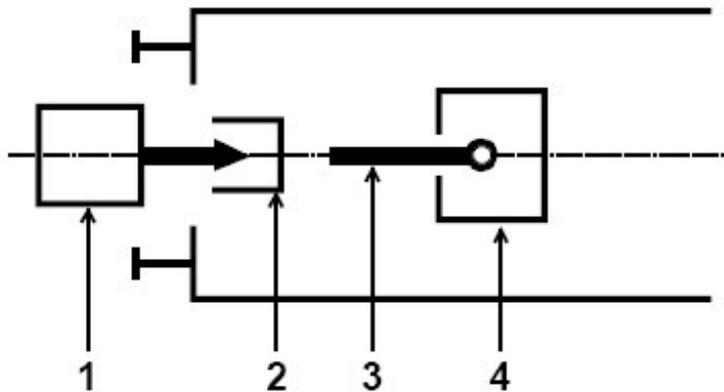
La reproducción del enganche europeo de tornillo tal como existe en la realidad no es apropiado para la explotación en modelismo: en efecto, asegura sólo la función de tracción y además, sólo puede manejarse manualmente.

Los enganches utilizados más comúnmente en modelismo asumen la función de tracción y de empuje.

Como regla general, el enganche se realiza automáticamente empujando los vehículos uno contra otro. El desenganche se obtiene bien a mano, bien automáticamente por acción de un dispositivo de desenganche implantado en puntos determinados de la vía. En el caso en el que el vehículo lleve los arreglos apropiados, mecánicos o electromagnéticos, el desenganche puede ser posible en cualquier punto de la vía.

Los enganches pueden estar previstos de arreglos adicionales, en el que el cometido sea limitar la función del dispositivo de desenganche en la preparación del desenganche, que se realiza seguidamente por cambio del sentido de marcha o por lanzamiento. Estos enganches se dice que tienen pre-desenganche.

2. Componentes funcionales



- 1 Cabeza del enganche con vástago de fijación
- 2 Caja receptáculo del enganche
- 3 Timón del enganche
- 4 Punto de sujeción del enganche

Los componentes funcionales 1 a 3 representados esquemáticamente pueden estar constituidos por un elemento rígido o de partes regulables en altura y longitud.

Si el timón es de una longitud adaptable, dependiendo cinemáticamente de la orientación según la NEM 352, puede ser posible realizar un **enganche corto**. Los enganches cortos permiten circular con los topes juntos cuando se hace en vía recta. En cambio, cuando se circula en curva los topes se separan evitando el encabalgamiento. El enganche corto debe necesariamente comportar un eje rígido en posición acoplada.

3. Denominación de los tipos de enganche

Los diversos tipos de enganche se designan de acuerdo con la pieza móvil de la cabeza o la forma en que se mueve la cabeza.

3.1 Enganche de hebilla

Los enganches de hebilla comportan una hebilla basculante y un gancho fijo. En general, el lazo de uno de los enganches se eleva y vuelve a cerrarse detrás del garfio del otro enganche. En el caso en el que las dos cabezas la lleven, una hebilla desliza sobre la otra.

Ciertos enganches de hebilla se realizan de tal manera que el gancho fijo supera la parte delantera de la hebilla; los dos enganches se deslizan entonces por el lado. En estas condiciones las hebillas de los enganches enganchados no reposan una sobre otra.

3.2 Enganches de garra

Los enganches de garra están compuestos por una garra móvil y una hebilla fija. En general, la garra móvil se levanta y vuelve a caer sobre la hebilla fija. En el caso en el que las dos cabezas lo lleven, una garra se desliza al lado de la otra.

Los enganches de garra pueden tener una hebilla que sobrepase por delante la garra. Estas hebillas deslizan una sobre otra en la posición de enganchado.

3.3 Enganches de mordaza

Los enganches de mordaza contienen una mordaza articulada en el plano horizontal, que durante el apoyo se engarza con la pieza homóloga de la otra cabeza. El desenganche automático por acción de un dispositivo de la vía tiene por efecto ensanchar o alzar las mordazas.

3.4 Enganches de trinquete

Estos enganches están constituidos de una cabeza con o sin timón que generalmente se eleva en caso de acoplamiento. Empujando los vehículos uno hacia otro, se eleva una cabeza sobre la otra y se desliza por encima para volver a caer por detrás de ella, y constituir así un enlace rígido que asegura la tracción y el empuje.

3.5 Otros enganches

Se incluyen en esta categoría todos los enganches que no se encuentran incluidos en los párrafos 3.1 a 3.4