



1. Generalidades

La utilización en modelismo de pequeños radios de curvatura, muy alejados de la reproducción del prototipo no permite de forma ordinaria una explotación con topes juntos en recta. El buen aspecto de los convoyes esperado en tal explotación se obtiene gracias a un dispositivo llamado „enganche corto“.

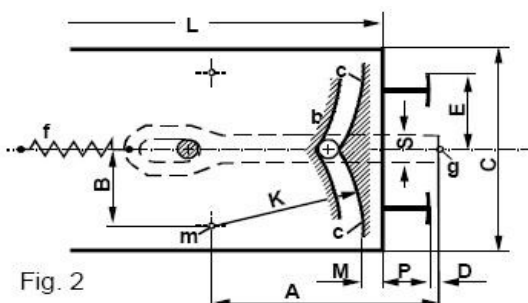
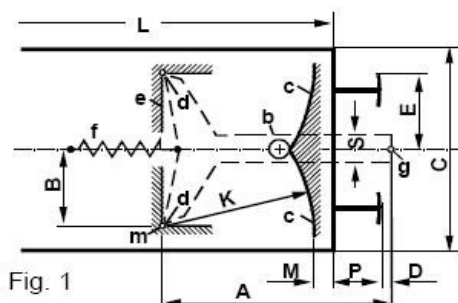
Enganchados en corto, el enlace establecido entre los dos vehículos es tal que, en compresión, las partes visualmente más salientes (por ejemplo los topes) están prácticamente juntos en vía recta, este casi-contacto se mantiene en curva para los topes del lado interior por cierta alejamiento de las carrocerías. Este efecto se obtiene, sujeto a una rigidez relativa del enlace, mediante el juego de guiado apropiados, que procuran una elongación correspondiente al ángulo formado por las dos cajas.

Las dos cabezas de enganche deben acoplarse de forma que se asegure en el enlace la rigidez requerida. En modelismo a escala H0, las cabezas no se pueden mover, se adaptan a los timones por medio del encajado descrito en la norma NEM 362.

2. Realización

Las figuras 1 y 2 muestran dos dispositivos posibles. La función de tracción se asegura en los dos dispositivos por el apoyo del pivote **b** del timón en la leva **c** (parte exterior para el dispositivo de la fig. 2). La función de empujado se asegura:

- En el dispositivo de la fig. 1 (Timón en forma de T) mediante el apoyo de uno de los talones **d** del timón en el fondo de la leva **e**,
- En el dispositivo de la fig. 2 (timón en corredera) mediante el apoyo del pivote **b** del timón sobre la leva interior **e**.



Dimensiones:

$A_{\max} = (C-S) \times R/L$, en todos los caso $< L/3$, $B \leq E$, $D = 0,15$ a $0,3$ mm en compresión,
 $K = A - (D + P + M)$

Definiciones:

- A** = Distancia entre el centro de curvatura de una palanca (materializado en el caso de la fig. 1 por el pivote **e**) y el centro de simetría **g** de las 2 cabezas.
B = Distancia del centro de curvatura de una palanca al eje del vehículo.
C = Anchura frontal (frontal del chasis) del vehículo.
D = Evolución del centro de simetría de las dos cabezas con relación al frontal de las partes salientes (por ejemplo topes, bordones).
E = Distancia de las aristas del frontal de las partes salientes al eje longitudinal del vehículo.
K = Radio de curvatura de la leva **c** transmitiendo los esfuerzos de tracción.
L = Longitud de la caja.
M = Espesor del frontal del chasis (tan reducido como sea posible) a las esquinas de la palanca.
P = Longitud de los topes con respecto al frontal del chasis.
R = Radio de curvatura mínimo de las vías.
S = Sección del timón de enganche.