

## 1. Descripción

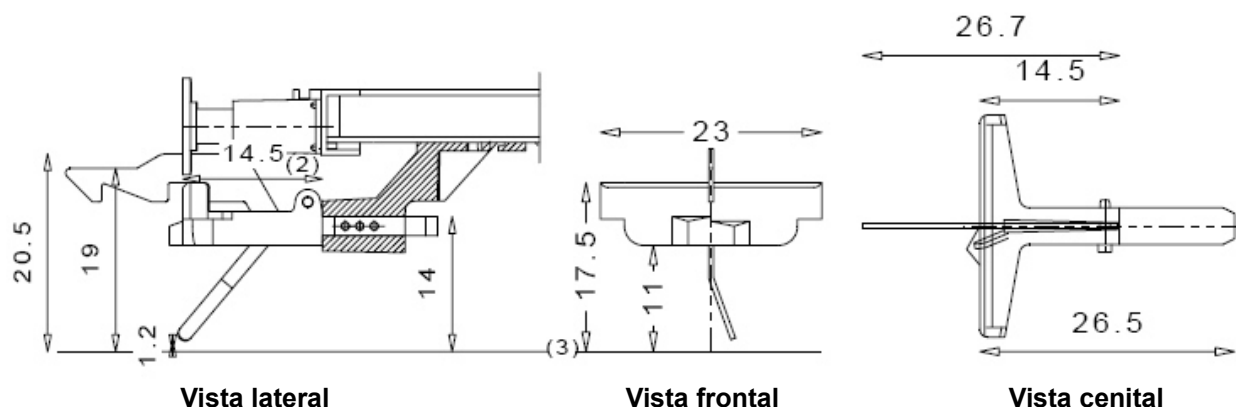
La cabeza del enganche está compuesta de una placa de choque y de un gancho. La placa es móvil transversalmente, el gancho es móvil hacia arriba. La cabeza de enganche se termina en un alargó con las dimensiones de la NEM 362. La longitud del alargó puede ajustarse y bloquearse. Las cabezas de enganche de los dos vehículos son idénticas. La posición acoplada constituye una unión firme y rígida<sup>1)</sup>.

## 2. Características de funcionamiento

- Acoplamiento automático cuando se acercan los vehículos
- Es posible un pre-enganche en curva gracias a la segunda muesca del enganche.
- El funcionamiento “tope con tope” es posible si el cajetín está guiado cinemáticamente según la norma NEM 352.
- El desacople se realiza elevando las extremidades inferiores de los ganchos por un dispositivo puesto en el eje de la vía o, con la misma función, en el vehículo.
- No hay posibilidad de pre-desenganchar ni retirar un vehículo del tren por simple elevación.
- En caso de explotación por cremallera, es necesario vigilar la pequeña distancia entre la superficie de rodamiento del rail (PR) y las palancas de elevación de los ganchos de enganche.

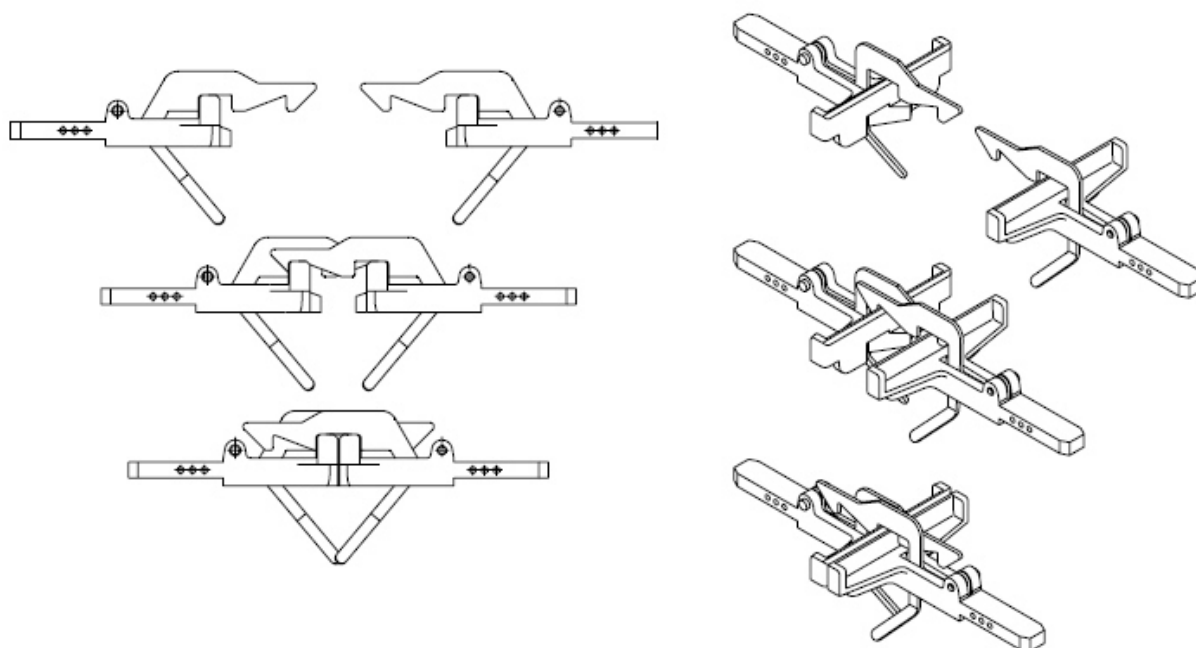
## 3. Realización

### 3.1 Cabeza de enganche



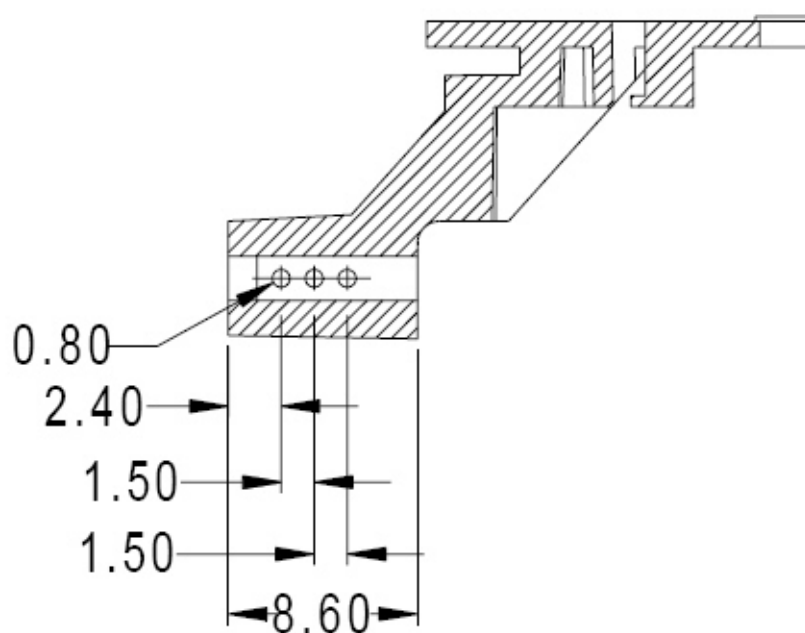
- 1) La cabeza de enganche ha sido desarrollada por la firma Lenz Elektronik GmbH Giessen (D)
- 2) Esta cota es de obligado cumplimiento en el caso de un cajetín guiado cinemáticamente para el enganche corto.
- 3) Plano de rodadura (PR).

### 3.2 Etapas del acoplamiento



Vistas: Separados, pre-enganchados, enganchado completamente de forma rígida

### 3.3 Particularidades del cajetín de enganche



Vista lateral del cajetín con los diferentes perforaciones

La regulación en posición y bloqueo se aseguran con la ayuda de un pasador de 0,8 x 6,0 mm. Hay tres posiciones de bloqueo posibles.