

ESPECIFICACION TECNICA FAT: V-1403

EMISION MARZO DE 1973

ESPECIFICACIONES CONCATENADAS

FAT: V- 1400

FAT: V- 1401

FAT: V- 1402

LISTA DE PLANOS

NEFA 630

<p style="text-align: center;">VAGONES – AJUSTADOR AUTOMATICO INDEPENDIENTE PARA TIMONERIAS DE FRENO</p>	Gerencia de Mecánica
	<p style="text-align: center;">FAT: V-1403</p> <p style="text-align: center;">Marzo de 1973</p>

A – ESPECIFICACIONES A CONSULTAR

A-1. FAT: V-1400

A-2. FAT: V-1401

A-3. FAT: V-1402

B – ALCANCE DE ESTA ESPECIFICACION

B-1. Esta especificación se refiere a los requisitos técnicos a que deben responder los ajustadores automáticos para timonerías de freno de vagones.

C – DEFINICIONES

C-1. *Ajustador automático*: Es el dispositivo que colocado en sustitución de una barra de tiro de una timonería normalizada de freno según Especificación Técnica FAT: V-1400, mantiene constante la carrera del pistón del cilindro del equipo de accionamiento del freno a aire comprimido de un vagón.

C-2. La terminología de las restantes partes del equipo figuran descriptas en las Especificaciones Técnicas FAT: V-1401 – 1402 y 1400.

D - REQUISITOS GENERALES

D-1. El ajustador automático deberá trabajar armónicamente con los equipos de accionamiento a aire comprimido y manual del freno para vagones descripto en las Especificaciones Técnicas FAT: V-1401 y FAT: V-1402.

D-2. Será del tipo mecánico, apto para montar como barra de tiro en una timonería normalizada FAT: V-1400. Su carrera nominal será de 19" (482,6 mm).

D-3. Serán aptos para mantener la carrera del pistón del cilindro del equipo de accionamiento del freno, dentro de un ámbito predeterminado cualquiera.

D-4. Serán del tipo denominado de doble acción, es decir, reajustarán la carrera del pistón cuando la misma se aparte de la nominal por exceso o por defecto.

D-5. Serán aptos además para operar en timonerías similares a las señaladas e D-2, cuando el cilindro del equipo de accionamiento es de Ø 12" (304,8 mm) y operado a 100 p.s.i. (7,163 daN/cm²).

En ese caso las tensiones de trabajo de sus componentes, no excederán las 15.000 p.s.i. (10.699 daN/cm²).

D-6. Serán intercambiables dimensional y operativamente cualquiera sea la marca y modelo, debiendo responder básicamente el Plano NEFA 630.

D-7. Aplicados a una timonería de freno, no será necesario ningún ulterior reglaje de la misma, eventual excepción hecha del posicionado de los pernos de la barra de empuje de la timonería del bogie.

D-8. La capacidad de recogimiento será suficiente como para mantener una carrera de 8" (203 mm), cuando todas las zapatas de freno de la timonería han llegado al límite de máximo desgaste.

D-9. El ajustador producirá el reajuste de la carrera del pistón antes de excederse en 1" (25,4 mm) la nominal.

D-10. El proceso de reajuste de la carrera del pistón deberá ser completado en un muy corto número de aplicaciones del freno.

D-11. No será necesaria su lubricación ni otra clase de mantenimiento por lo menos cada campaña de operación prevista para el vehículo, entre sus entradas a Talleres (72 meses en vagones).

D-12. Sus componentes resistirán la corrosión por acción climática y permitirán siempre adecuada operación.

D-13. El peso muerto adicionado por el ajustador e el extremo de su aplicación sobre la leva viva no excederá de 4,5 kg (con pistón replegado).

D-14. No provocarán imprevistos reajustes de la carrera del pistón, los impactos de hasta 13 km/h que reciba el vehículo en que se hallaren colocados.

Tampoco le influirán los cambios de inclinación que eventualmente se impongan al vehículo (rotaciones para descarga sobre ejes longitudinales y transversales).

D-15. Durante el reajuste no absorberán más de 200 kg de la fuerza entregada por el cilindro de freno en el perno de la palanca viva sobre el que se aplica el ajustador.

D-16. Cinco aplicaciones de emergencia del freno no disminuirán la carrera del pistón en más de 25 mm partiendo de una timonería ajustada.

D-17. Permitirán un fácil recambio de zapatas de freno gastadas.

E – REQUISITOS ESPECIALES

E-1. No trata

F – INSPECCION Y APROBACION

F-1. Ferrocarriles Argentinos se reserva el derecho de ensayar 5 ajustadores a proveer por el oferente antes de confirmar la preadjudicación, a lo cual no podrá el fabricante oponerse. Si de resultados de estas comprobaciones resultare que los ajustadores no satisfacen las condiciones de esta especificación, F.A. anulará la preadjudicación sin que ello de derecho al preadjudicatario a reclamación alguna, excepción hecha de la restitución de los ajustadores entregados para los ensayos.

La aceptación de los avales indicados en H-1 o la aprobación de los ensayos perfeccionará el contrato y se contarán a partir de ese momento los plazos de entrega.

F-2. La recepción de cada lote o partida se hará previa certificación del cumplimiento del Artículo D-17 de esta especificación, cuya obtención deberá gestionar el fabricante ante el IRAM, u otra institución que la Empresa autorice.

F-3. A los efectos que hubiere lugar, la norma de muestreo será la IRAM 15.

G – METODOS DE ENSAYO

G-1. No trata.

H – INDICACIONES COMPLEMENTARIAS

H-1. El cumplimiento del total de las condiciones técnicas de esta especificación por el ajustador ofrecido, será avalado con certificación adjunta a su oferta. El aval será extendido en idioma castellano y medidas del sistema métrico, por un organismo idóneo a satisfacción de F.A. y contendrá amplios detalles de los equipos, métodos de ensayo y resultados obtenidos para corroborarlo.

H-2. Los ajustadores serán entregados como unidades completas convenientemente embalados y protegidos, cuando así se lo requiere en las Cláusulas Particulares de la Compra y quedarán cubiertos por una Garantía total extendida por el término de un año a contar de la fecha de su colocación o los 8 meses desde la fecha de su entrega a Ferrocarriles Argentinos.

I – ANTECEDENTES

I-1. No trata.

EQUIVALENCIAS

$$1 \text{ kg/cm}^2 = 1,019 \text{ daN/cm}^2$$

$$1 \text{ daN/cm}^2 = 0,981 \text{ kg/cm}^2$$