

## 1. Общие понятия

Применение малых радиусов в железнодорожном моделизме не допускает движения по кривым такого радиуса подвижного состава с соприкасающимися буферами. Схожий с прототипом пролет между единицами модельного подвижного состава достигается с помощью специального устройства короткой сцепки.

Короткое сцепление связывает две единицы подвижного состава таким образом, что далеко расположенные друг от друга части (например буфера) на прямом участке пути почти соприкасаются, но в кривой образуют необходимый пролет. В результате, относительно крепкие и плотноскрепленные стержни сцепок движутся в соответствии с заданным направлением.

Стержень сцепления должен направлять соединительную головку, достигая эффекта короткого сцепления. Для номинальной величины N0 конструкция должна соответствовать способам сцепления по NEM 362.

## 2. Исполнение

Рисунки 1 и 2 показывают два возможных варианта исполнения. Передача усилий от подвижного состава осуществляется при обоих исполнениях через штырь **b**, прикрепленный к стержню сцепки, и кулисный механизм **c**. Силы давления передаются при по рис. 1 (Т-образный стержень) одним из двух упоров **d** по площадке **e**. При выполнении по рис. 2 упор **b** опирается на внутренний кулисный край **e**. Пружина **f** служит только для возврата в среднее положение.

Измерения:

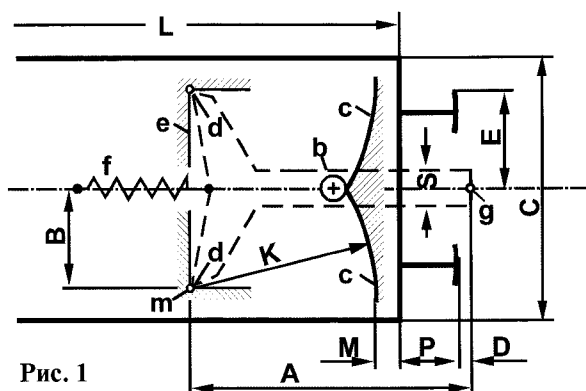


Рис. 1

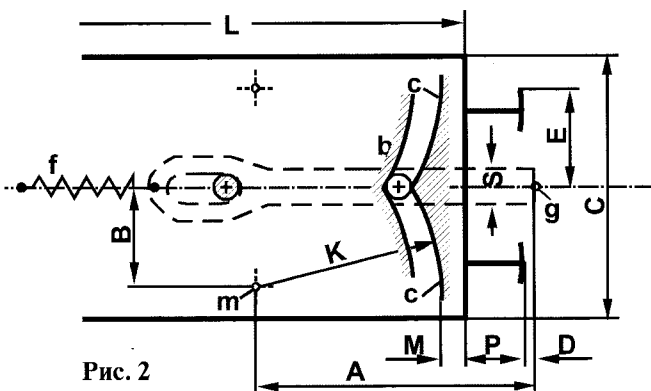


Рис. 2

$$A_{\text{MAX}} = (C - S) \cdot R / L, \text{ но } < L / 3$$

$$B \geq E$$

$$D = 0,15 \dots 0,3 \text{ мм в сжатом положении}$$

$$K = A - (D + P + M)$$

### Определения:

**A** = Расстояние от средней точки **m** кулисной направляющей (также точки подпорки **d** по рис.1) от симметричной точки **g** головки сцепки.

**B** = Расстояние от средней точки кулисной направляющей до продольной оси подвижного состава.

**C** = Ширина торцевой стороны подвижного состава.

**D** = Выступ симметричной точки **g** над жестким ограничением торцевой стороны подвижного состава (например, буфер или резиновый валик).

**E** = Расстояние от границы торцевой стороны подвижного состава (внешней буферной грани) до продольной оси подвижного состава.

**K** = Радиус направляющей кулисы **c**, поворачиваемой усилиями поезда.

**L** = Длина поезда по граням буферных брусов.

**M** = Минимальный зазор между внешней поверхностью (буферный брус) и направляющей.

**P** = Длина буфера.

**R** = Минимально допустимый радиус кривой

**S** = Ширина стержня сцепления.