



## 1. Description

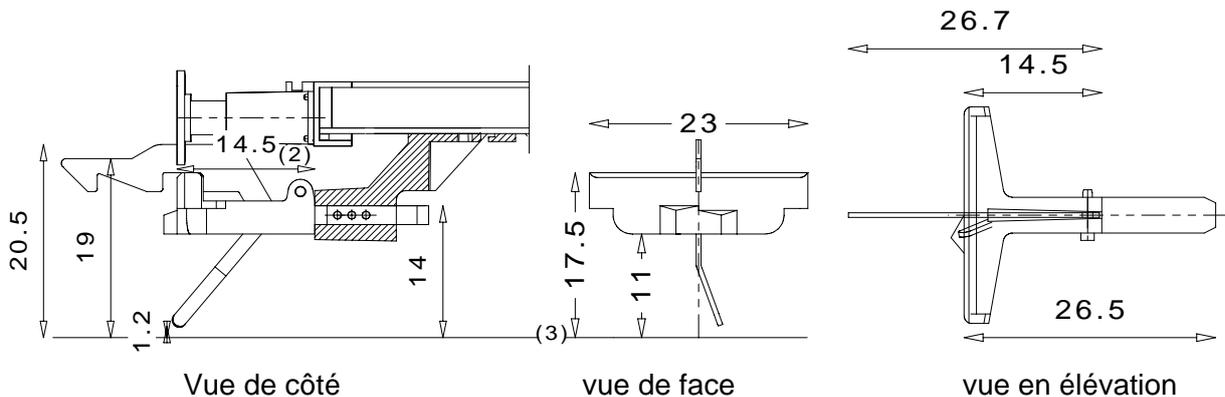
La tête d'attelage est composée d'une plaque de tamponnement et d'un crochet. La plaque est mobile transversalement, le crochet est mobile vers le haut. La tête d'attelage est terminée par une allonge aux dimensions de la NEM 362. La longueur de l'allonge peut être ajustée et bloquée. Les têtes d'attelage des deux véhicules sont identiques. La position accouplée constitue une liaison ferme et rigide <sup>1)</sup>.

## 2. Caractéristiques de fonctionnement

- Accouplement automatique lors de l'accostage des véhicules
- Un pré-attelage est possible en courbe grâce à la deuxième encoche du crochet.
- Le fonctionnement à "tampons joints" est possible si le boîtier est guidé cinématiquement selon la NEM 352.
- Le désaccouplement est réalisé en soulevant les extrémités inférieures des crochets par un dispositif placé dans l'axe de la voie ou, avec la même fonction, dans le véhicule.
- Il n'y a pas la possibilité de pré-dételer ni de retirer un véhicule du train par simple soulèvement.
- En cas d'exploitation par crémaillère, il faut veiller à la faible distance entre la surface de roulement du rail (PR) et les leviers de soulèvement des crochets d'attelages.

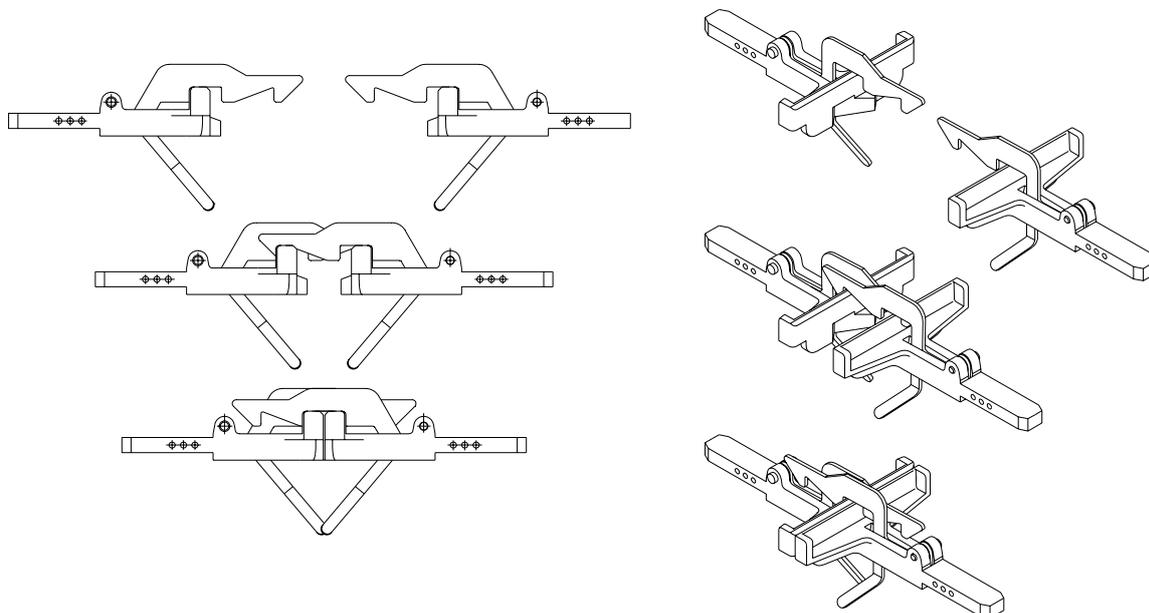
## 3. Réalisation

### 3.1 Tête d'attelage



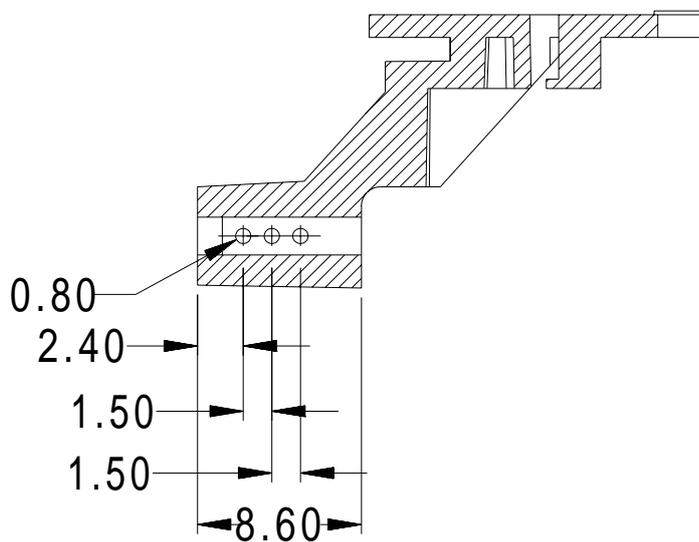
- <sup>1)</sup> La tête d'attelage a été développée par la firme Lenz Elektronik GmbH Giessen (D)
- <sup>2)</sup> Cette cote est impérative dans le cas d'un boîtier guidé cinématiquement en vue de l'attelage court.
- <sup>3)</sup> Plan de roulement (PR)

### 3.2 Etapes de l'accouplement



Vues : séparé, pré-attelé, attelé complètement de manière rigide

### 3.3 Particularités du boîtier d'attelage



Vue de côté du boîtier avec les différents percements

Le réglage en position et le blocage sont assurés à l'aide d'une goupille de 0,8 x 6,0 mm. Il y a 3 positions de blocage possibles.