

## 1. Généralités

Les attelages, tels qu'il en est entendu dans cette norme, sont des organes qui permettent la liaison mécanique entre véhicules. Cette liaison met en jeu deux attelages constituant une paire d'attelages. Ceux-ci sont en général du même type. S'ils sont différents, l'accrochage ne peut se réaliser qu'à la faveur d'un appariement judicieux.

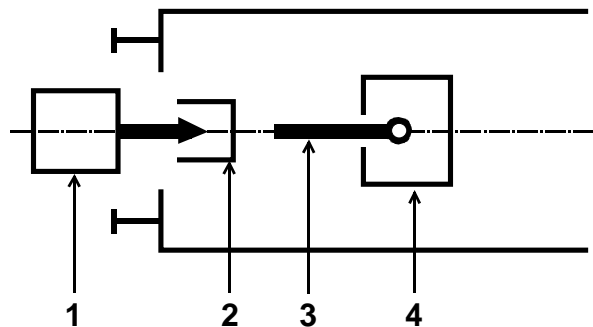
La reproduction de l'attelage européen à vis tel qu'il existe dans la réalité n'est pas appropriée pour l'exploitation en modélisme : en effet, il n'assure que la fonction de traction et de plus, il ne peut être manœuvré qu'à la main.

Les attelages le plus couramment utilisés en modélisme assument les fonctions de traction et de refoulement.

En règle générale l'accrochage se réalise automatiquement en poussant les véhicules l'un vers l'autre. Le décrochage est obtenu soit à la main, soit automatiquement par l'action d'un dispositif dételeur implanté en des points déterminés de la voie. Dans le cas où le véhicule comporte les agencements appropriés, mécaniques ou électromécaniques, le décrochage est rendu possible en un point quelconque de la voie.

Les attelages peuvent être pourvus d'agencements additionnels, dont le rôle est de limiter le rôle du dispositif dételeur à la préparation du décrochage, qui est ensuite réalisé par changement du sens de marche ou par lancer. Ces attelages sont dits à **pré-déteillage**.

## 2. Constitutifs fonctionnels



- 1 Tête d'attelage avec tige de fixation
- 2 Boîtier réceptacle d'attelage
- 3 Timon d'attelage
- 4 Point d'attache de l'attelage

Les constitutifs fonctionnels 1 à 3 représentés schématiquement peuvent être constitués d'un élément rigide ou de parties réglables en hauteur et en longueur.

Si le timon est de longueur adaptable, en dépendance cinétique de l'orientation selon NEM 352, il devient possible de pratiquer l'**attelage court**. Les attelages courts permettent en alignement la circulation à tampons jointifs, puisque ceux-ci s'écartent à l'entrée dans une courbe, échappant à l'enchevêtrement. L'attelage court doit nécessairement comporter un axe rigide en position accouplée.

### 3. Désignation des types d'attelages

Les divers types d'attelages sont désignés d'après la pièce qui est mobile dans la tête ou la façon dont la tête elle-même est mobile.

#### 3.1 Attelages à boucle

Les attelages à boucle comportent une boucle basculante et un crochet fixe. En général, la boucle d'un des attelages en présence se soulève et retombe derrière le crochet de l'autre attelage. Au cas où les deux têtes la comportent, une boucle glisse sur l'autre.

Certains attelages à boucle sont réalisés de telle sorte que le crochet dépasse à l'avant de la boucle ; les deux crochets se glissent alors côte à côte. Dans ces conditions les boucles des attelages accrochés ne viennent pas reposer l'une sur l'autre.

#### 3.2 Attelages à crochet

Les attelages à crochet comportent un crochet mobile et une boucle fixe. En général, le crochet mobile se soulève et retombe dans la boucle fixe. Au cas où les deux têtes le comportent, un crochet glisse à côté de l'autre.

Les attelages à crochet peuvent comporter une boucle qui dépasse à l'avant du crochet. Ces boucles glissent alors l'une sur l'autre en position accrochée.

#### 3.3 Attelages à mâchoire

Les attelages à mâchoire comportent une mâchoire articulée dans le plan horizontal, qui, lors de l'appui se prend avec la pièce homologue de l'autre tête. Le décrochage automatique par l'action d'un dispositif de la voie a pour effet d'écarter ou de relever les mâchoires.

#### 3.4 Attelages-verrous

Ces attelages sont constitués d'une tête avec ou sans timon qui généralement se soulève en cas d'accouplement. En poussant les véhicules l'un vers l'autre, une tête se soulève et glisse au-dessus de l'autre pour retomber derrière celle-ci, et constituer ainsi une liaison rigide qui assure la traction et le refoulement.

#### 3.5 Autres attelages

Sont reportés dans cette catégorie tous les attelages qui ne trouvent pas place dans les rubriques 3.1 à 3.4.