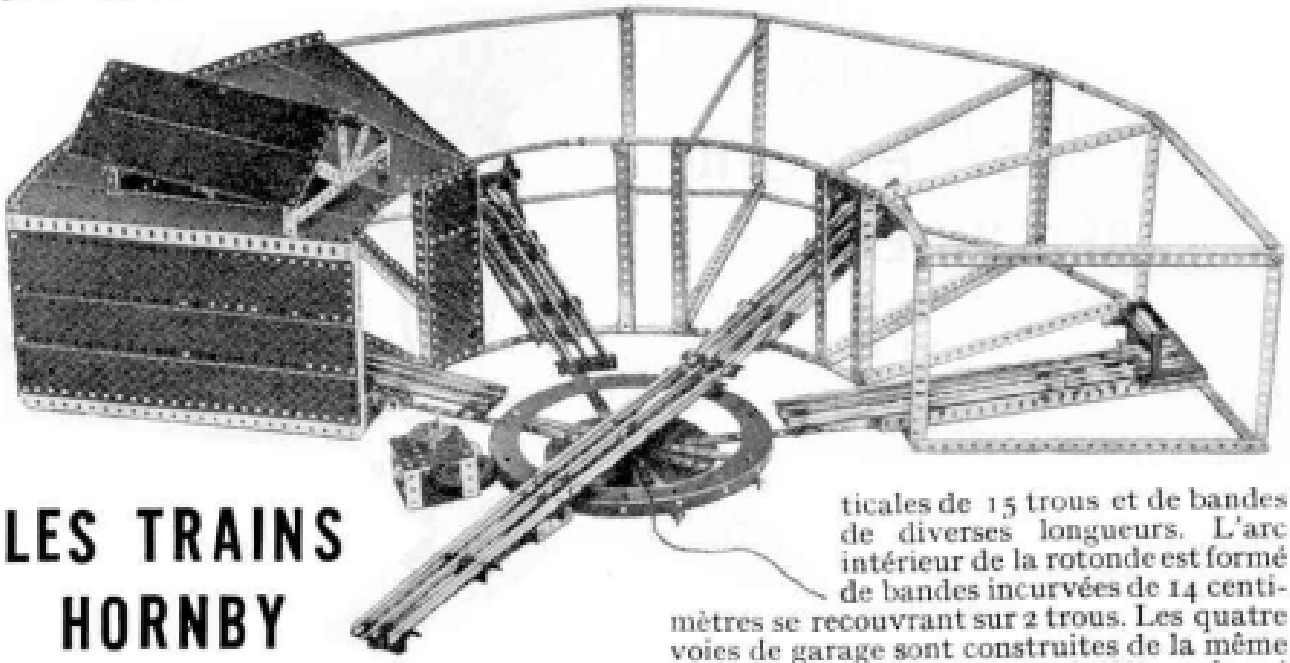


LES TRAINS HORNBY

Dépôt de locomotives (rotonde)

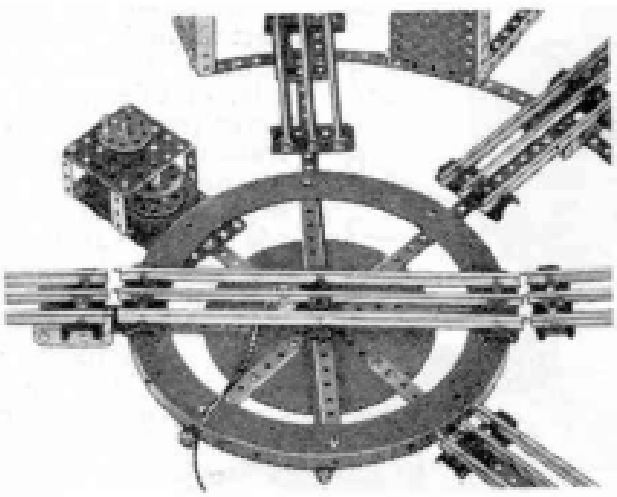
Dans la réalité, une rotonde, ou dépôt de locomotives, est destinée à garer les locomotives qui ont couvert une certaine distance ; on procède alors à leur graissage et à leur vérification. Il est certain qu'un dépôt de ce genre a sa place dans un réseau Hornby, car il vous permettra de laisser reposer vos motrices et d'en limiter l'usure.

Pour amener une locomotive vers la rotonde, la manœuvre est la même que dans la réalité. La machine est détachée du convoi et aiguillée sur la voie unique qui la conduit à la plaque tournante. Cette dernière la dirige sur une des voies de garage.

Le plaque tournante permet en outre de faire effectuer un demi-tour à la locomotive ; s'il y a lieu, elle peut donc quitter le dépôt en marche avant pour prendre la tête du train qu'elle doit remorquer.

La rotonde, dont nous vous donnons la description à titre d'exemple, est réalisée en pièces Meccano. Le constructeur peut évidemment, selon le type de locomotives qu'il possède, varier la profondeur du dépôt. Il peut également en effectuer le revêtement avec des matériaux de son choix (carton, bois, etc...). C'est d'ailleurs pour lui en montrer la charpente que, sur notre photographie, un seul des garages a été terminé. Cette charpente est formée de cornières horizontales de 25 trous, de cornières verticales de 15 trous et de bandes de diverses longueurs. L'arc intérieur de la rotonde est formé de bandes incurvées de 14 centimètres se recouvrant sur 2 trous. Les quatre voies de garage sont construites de la même façon : un rail droit Hornby (EB1), prolongé d'un quart de droit (EB 1/4) et d'un heurtoir, est fixé sur deux cornières de 25 trous à l'aide de trois bandes coudées 38 × 12 millimètres. Les deux cornières sont réunies, côté entrée, par deux bandes de trois trous boulonnées l'une à côté de l'autre. Une bande 25 trous est fixée d'une part à ces bandes de 3 trous et, d'autre part, à une plaque circulaire de 15 centimètres de diamètre qui porte en son centre une roue barillet. La plaque tournante est une couronne à rebord pour roulement à galet sur laquelle on boulonne à angle droit deux bandes de 19 trous. Un boulon de 19 millimètres formant axe est bloqué au centre de ces bandes. Une bague d'arrêt est passée sur ce boulon entre les bandes et la roue barillet pour que le rail fixé sur la couronne soit à la hauteur des voies de garage.

Le mécanisme de commande de la plaque tournante se construit entre une plaque de 5 × 6 centimètres et une de 11,5 × 6 réunies par quatre bandes coudées de 38 × 12 millimètres. Une tringle de 6 centimètres porte une manivelle formée d'une roue barillet munie d'une cheville et un pignon de 19 dents. Ce pignon engrène avec une roue de 57 dents bloquée sur une tringle de 5 centimètres. La tringle de 5 centimètres porte une poulie de 35 millimètres équipée de son pneu. L'ensemble est relié à la plaque circulaire de 15 centimètres par une bande de 15 trous, de façon que le pneu soit en contact avec le rebord de la couronne. *(Suite p. 22.)*



TRAINS HORNBY *(Suite de la page 19.)*

Le rail d'accès est fixé sur une bande de 25 trous boulonnée à la plaque circulaire. Une de ses extrémités est soulevée à l'aide de quatre cornières de 4 trous boulonnées deux à deux.

L'alimentation en courant du rail central est très simple. Un fil souple est fixé par un boulon et une rondelle sur une plaque triangulaire de 25 millimètres. Cette plaque est fixée au rail central par 2 boulons et 2 rondelles. Le fil qui alimente la plaque tournante doit être suffisamment long pour permettre à celle-ci de faire un demi-tour.

Ce système de fixation évite les soudures ; si toutefois vous avez la possibilité d'en faire, ce sera préférable, mais veillez à ne pas souder votre fil trop près des isolants du rail central.

Le même principe sera employé pour alimenter les voies de garage. Il est intéressant qu'elles soient indépendantes les unes des autres de façon à pouvoir faire fonctionner les locomotives séparément.