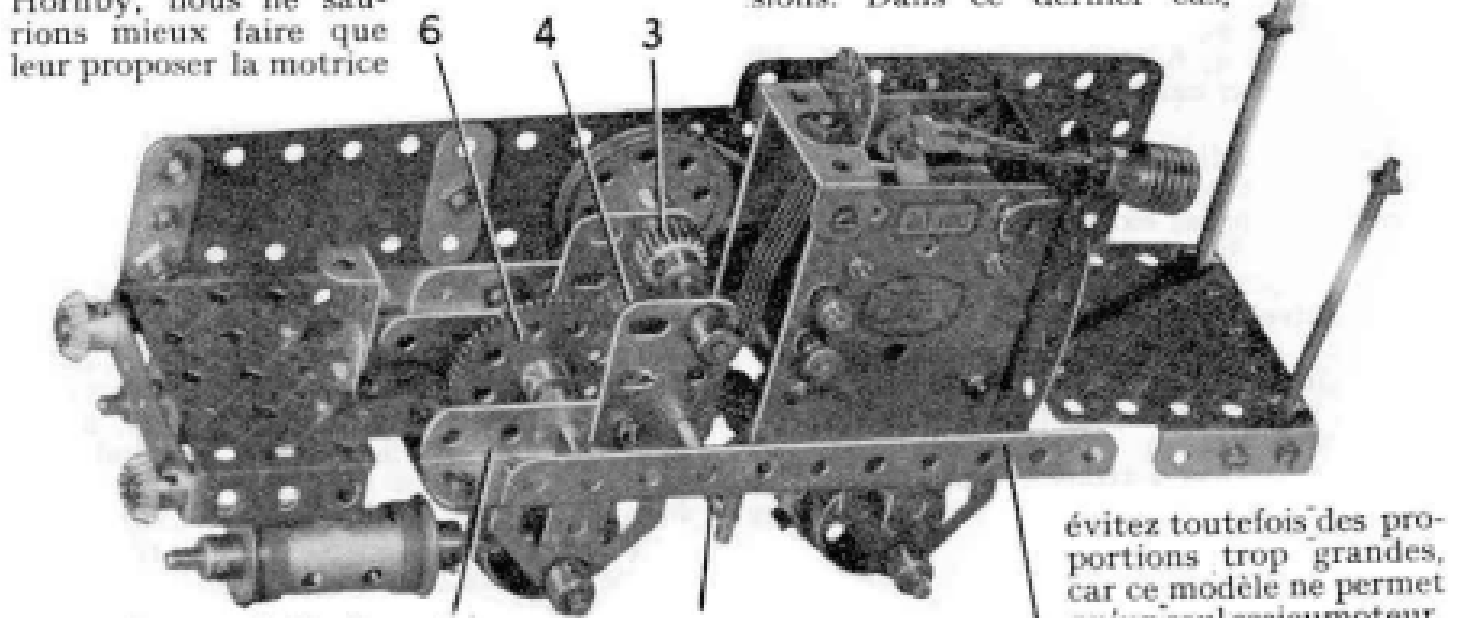


# MÉCANISME DE LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE

Pour répondre au désir de plusieurs lecteurs qui souhaitent augmenter par leurs propres moyens leur parc de locomotives Hornby, nous ne saurions mieux faire que leur proposer la motrice

préteint aussi bien à la construction d'une petite locomotive qu'au montage d'un boggie pour machine de plus fortes dimensions. Dans ce dernier cas,

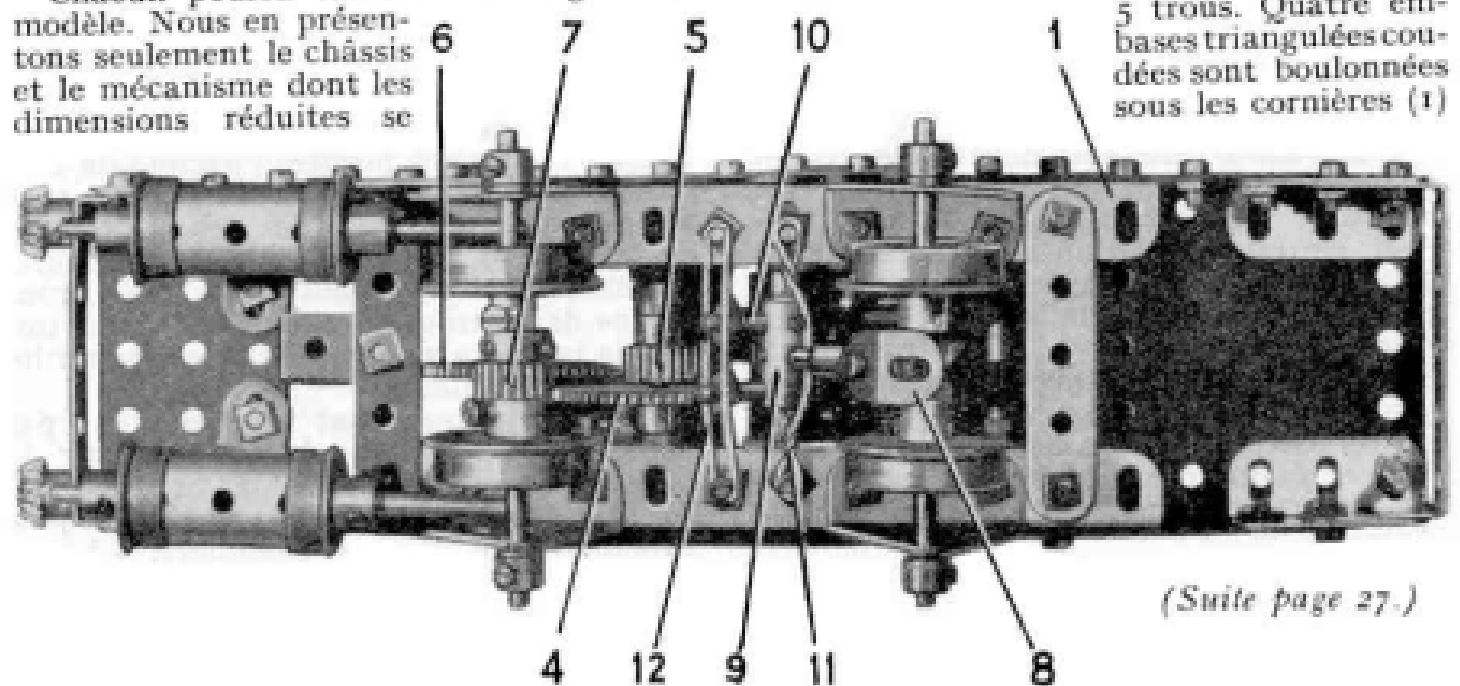


construite par J. M. Soutou (40, avenue Duquesne, Paris-7<sup>e</sup>) et primée au concours international de l'année dernière.

Chacun pourra carrosser à sa guise ce modèle. Nous en présentons seulement le châssis et le mécanisme dont les dimensions réduites se

évitent toutefois des proportions trop grandes, car ce modèle ne permet qu'un seul essieu moteur.

Le châssis de la locomotive est constitué par deux cornières de 11 trous (1) et deux de 5 trous (2), réunies à l'avant et à l'arrière par des bandes de 5 trous. Quatre embases triangulées coudees sont boulonnées sous les cornières (1)



(Suite page 27.)

## LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE *(Suite de la page 22.)*

et deux poutrelles plates de 4 cm. sont fixées verticalement aux cornières (2). Un moteur électrique 20 volts est monté sur les cornières (1) ; une poulie de 12 mm. fixée sur l'axe moteur est reliée par une courroie de transmission à une poulie de 38 mm. montée sur une tringle de 5 cm. Cette tringle tourne dans les poutrelles plates et est munie d'un pignon de 19 dents (3). Ce pignon engrène avec une roue de 57 dents (4), dont la tringle porte un pignon de 19 dents (5). Ce dernier engrène avec une seconde roue de 57 dents (6), qui entraîne elle-même un pignon de 19 dents (7), monté entre deux roues à boudin. Les roues à boudin sont bloquées à l'écartement des rails Hornby sur des tringles de 9 cm. qui tournent dans les embases triangulées coudées.

Le frotteur qui assure le contact avec le

rail central est une équerre à  $135^\circ$  (8), fixée à l'extrémité d'une tringle de 2<sup>cm</sup>.5, par un raccord de tringle et bande. Cette tringle est bloquée dans un accouplement (9), dont deux autres trous portent des boulons pivots (10). Une courroie de transmission (11), fixée à l'accouplement est tournée plusieurs fois sur elle-même avant d'être passée sur des boulons de 95 mm. fixés aux cornières (1). Une seconde courroie de transmission (12), montée entre les cornières (1) par des boulons de 12 mm. maintient les boulons pivots (10). La courroie (12), contribue à appliquer le frotteur sur le rail central et l'empêche de revenir complètement en arrière quand la locomotive est sortie des rails.

Une des bornes du moteur va à la masse, l'autre est reliée à l'accouplement (9), par un fil isolé très souple. Le fil est fixé par un écrou et un boulon vissé dans un des trous taraudés de l'accouplement.