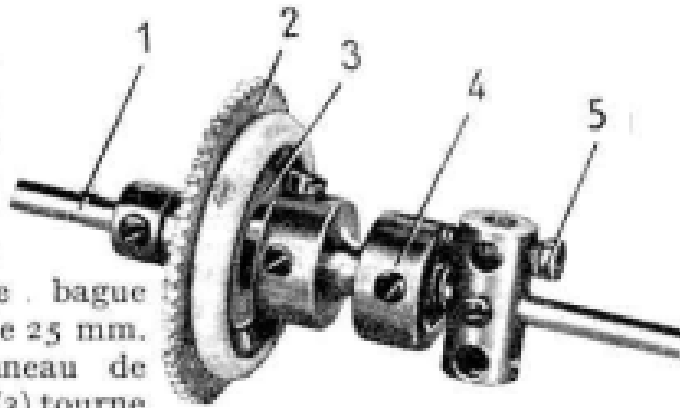


EMBRAYAGE A FRICTION

Cet embrayage trouve son application sur la plupart des châssis d'automobiles ou camions. L'essieu (1) porte une roue de 57 dents (2) qui tourne librement entre une bague d'arrêt et une poulie de 25 mm. (3) équipée d'un anneau de caoutchouc. La poulie (3) tourne librement sur la tringle, et son moyeu est pris dans un accouplement jumelé à douille (4). Un boulon de 12 mm (5) est vissé dans un accouplement bloqué sur la tringle (1), et son extrémité s'engage dans l'encoche de l'accouplement à douille. Un ressort de compression est monté



sur la tringle entre les deux accouplements de façon que l'anneau de caoutchouc de la poulie (3) soit pressé contre la roue dentée.

Un levier, passant dans la gorge de l'accouplement jumelé à douille, permet, en comprimant le ressort, de dégager la roue dentée.

Le mouvement d'un moteur peut être transmis à la roue dentée par un pignon de 19 dents.

Pièces nécessaires : N° 16 × 1, 22 × 1, 27 a × 1, 39 × 1, 63 × 1, 111 a × 1, 120 b × 1, 135 × 1, 171 × 1,

RAIL DE TRANSFERT (*Suite de la page 19*).

Il convient d'effectuer un léger réglage du châssis pour qu'il y ait un écart de 1 mm. environ entre les extrémités du rail de transfert et celles des autres voies.

Quand la voie de transfert est en place pour une manœuvre, une clavette est mise à chaque extrémité, à cheval sur le rail central et sur les voies d'accès, aussi bien pour permettre le passage du courant que pour assurer le bon alignement des voies.