

HORNBY-ACHO  
 DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL LE MATERIEL ROULANT

PHOTO G. ENIMO

# Quelques Conseils

POUR LE BON FONCTIONNEMENT DE VOTRE LOCOMOTIVE

## HORNBY-ACHO

VAPEUR 131 (Réf 636)



### Les trains Hornby-achO électriques



Les trains Hornby-achO fonctionnent sous une tension d'alimentation des voies de 12 volts, en courant continu.

Cette tension est obtenue par l'emploi du transformateur Hornby 643-644, qui n'est pas inclus dans la boîte de train.

Ce transformateur est accompagné d'une notice donnant toutes indications sur ses caractéristiques, et toutes instructions concernant son bon fonctionnement.

La figure 1 indique comment le transformateur est raccordé

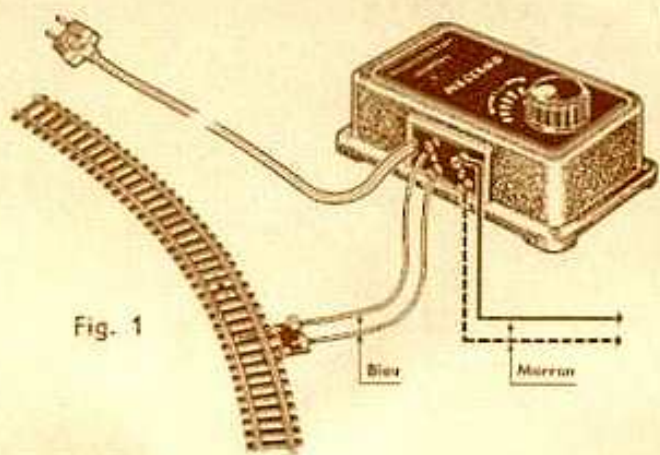


Fig. 1

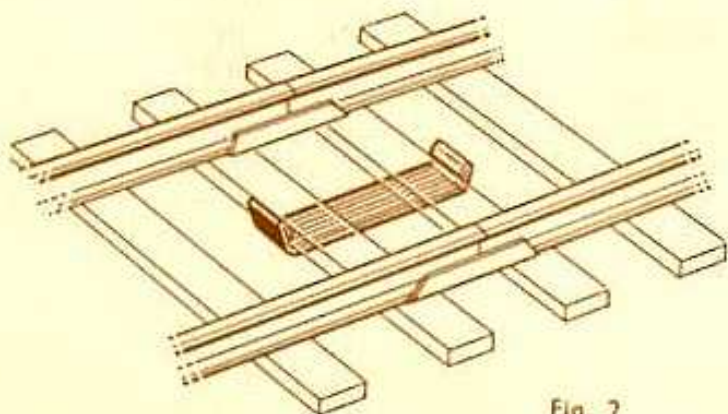


Fig. 2

à la voie. Deux fils, de longueur quelconque, réunissent les deux bornes A de la plaque de sortie à la plaque d'alimentation pour rail (n° 794).

Les deux autres fils, en trait plein et en pointillé, sont indiqués pour montrer que les deux autres bornes B sont utilisées pour alimenter des accessoires. Il convient de noter que cette sortie de courant B fournit un courant alternatif de 15 volts, alors que la sortie A fournit le courant de traction de 12 volts, continu.

En aucun cas, par conséquent, la ou les voies ne seront alimentées à partir de la prise B.



## Assemblage de la voie

La première chose à faire pour faire fonctionner votre train est d'assembler votre voie. La boîte de train comprend 12 rails courbes 760 qui sont nécessaires pour former un cercle. Pour les assembler, engagez les extrémités d'un élément de rail dans la pince de connexion d'un autre élément, et poussez-les bien à fond sur une surface plane.

Continuez ainsi pour les douze éléments, formant le cercle.

On obtient les meilleurs résultats de fonctionnement en fixant la voie sur une feuille de contreplaqué, une table ou, en général, sur un support bien plat.

Des trous sont percés dans chaque élément de rail

pour permettre leur fixation à demeure par de petits clous.

On complétera l'assemblage de la voie, tout particulièrement si elle n'est que posée simplement sur une table, par la fixation des verrous de traverse.

Ces pièces, livrées avec les rails, empêchent ceux-ci de se séparer. Ils sont placés comme l'indique la figure 2, leur partie plate reposant sur la table et leurs deux extrémités arrondies s'engageant dans la face intérieure de la traverse extrême de chaque rail.

Enfin, on placera la plaque d'alimentation n° 794 sur l'un quelconque des rails courbes, de la façon indiquée sur la figure 3. Cette plaque comprend deux lames

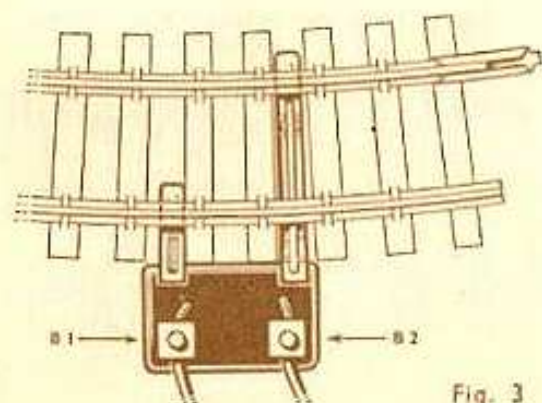


Fig. 3

de prise de courant de longueur inégale : la lame longue transmet le courant au rail intérieur, la lame courte, au rail extérieur. Ces deux lames sont engagées sous leur rail respectif, en passant au travers des deux petites « lumières » ou orifices rectangulaires prévus sur chaque rail courbe, à savoir : la lame longue, entre la troisième et la quatrième traverse, en partant de l'extrémité du rail, la lame courte entre la cinquième et la sixième traverse.

**Nota :** Chaque rail droit, de son côté, comprend deux mêmes orifices et peut également recevoir la même plaque d'alimentation. Toutefois, pour les rails droits, la plaque est placée entre la cinquième et la huitième traverse. Dans tous les cas, la plaque d'alimentation sera poussée bien à fond.

Les deux fils qui relieront la plaque d'alimentation au transformateur,

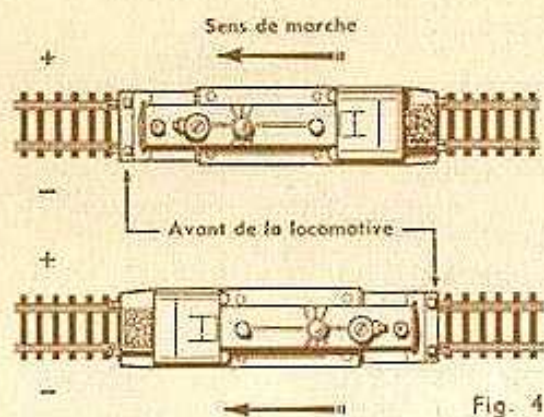


Fig. 4

et dont les extrémités, bien entendu, auront été dénudées, seront engagés dans les deux bornes standard à poussoir B1 et B2 prévues sur le socle de la plaque.

Pour engager le fil dans chaque borne, on presse le petit bouton de chacune d'elles et on introduit le fil dans le trou ainsi dégagé.

En relâchant le doigt, le fil se trouve pincé et assure une bonne connexion électrique. Évitez de faire fonctionner votre train sur un tapis ou, en général, sur un support textile, car des bouts de fil ou de tissu pourraient s'introduire dans le moteur de la locomotive et nuire à son bon fonctionnement. Cependant, quand on est amené à utiliser son train dans ces conditions, il est conseillé de placer la voie sur une feuille de papier épais. La locomotive et les wagons étant placés sur les rails, et le cordon du transformateur étant

raccordé au secteur par sa prise de courant, votre train est prêt à fonctionner.

Le bouton de commande du transformateur étant à l'arrêt, on mettra le train en marche en tournant le bouton, soit vers la gauche, soit vers la droite, dans le sens des deux flèches, selon que l'on veut le faire rouler dans une direction ou dans l'autre.

Une caractéristique importante, particulière aux trains

électriques du système à deux rails est que, pour une position donnée du bouton de commande du transformateur, une locomotive marchera toujours dans le même sens, que son avant soit tourné dans un sens ou dans l'autre (fig. 4).

L'inversion du sens de marche de la locomotive dépend seulement de la position du bouton de commande du transformateur, selon qu'on le tourne à gauche ou à droite de la position « ARRÊT ».



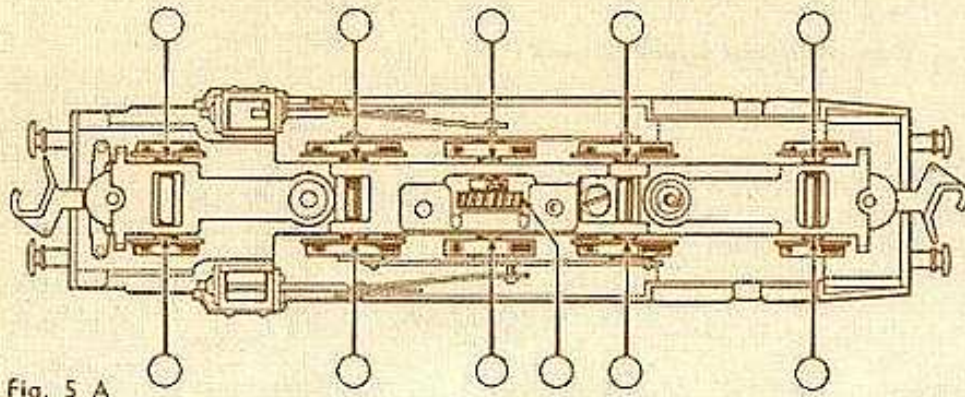


Fig. 5 A

La locomotive type vapeur n° 636 doit être entretenue soigneusement du point de vue du graissage.

La plupart des points à huiler sont très facilement accessibles, sans qu'il soit même besoin de séparer la carrosserie de l'ensemble du châssis : ces points, indiqués sur les figures 5A et 5B, par un petit cercle, doivent être huilés très légèrement avec une huile minérale fluide (pour horlogerie ou pour machine

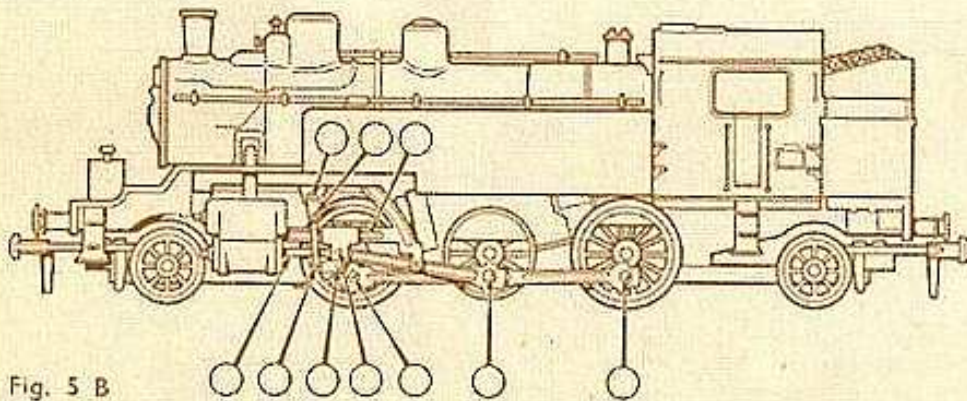


Fig. 5 B

à coudre). Utiliser une allumette taillée en pointe pour déposer une mince pellicule d'huile. Cet entretien facile assurera le parfait fonctionnement de votre locomotive, un roulement doux et silencieux et un long usage.

Dans certains cas, il y aura lieu d'intervenir à l'intérieur de la carrosserie, par exemple pour changer les balais du moteur.

Ces opérations nécessiteront alors le démontage de la carrosserie, ce que l'on effectue très facilement en

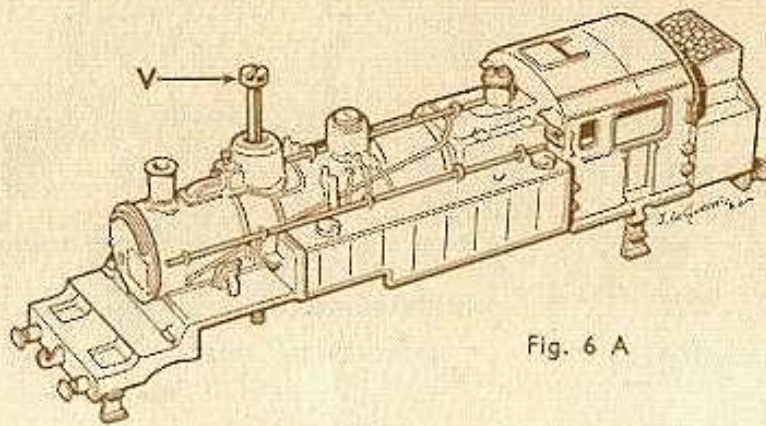


Fig. 6 A

opérant comme suit (fig. 6A et 6B).

— Dévisser la longue vis V qui traverse l'ensemble de la locomotive et dont la tête est visible dans le dôme de vapeur de la carrosserie.

— Retirer cette longue vis qui libérera en même temps le bogie avant de la locomotive, en ayant soin de ne pas perdre l'écrou de serrage E situé sous le bogie.

— Faire ensuite pivoter douce-

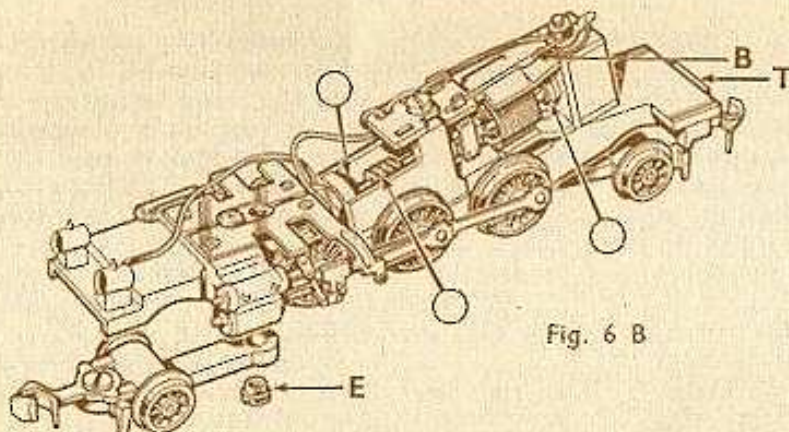


Fig. 6 B

ment l'ensemble de la carrosserie autour du tenon T placé à l'arrière et dégager la carrosserie de l'ensemble du châssis.

On pourra alors accéder très facilement aux balais du collecteur. Pour changer ceux-ci, pincer les deux branches de la broche B : les porte-balais, solidaires des balais, tombent de leur logement. Remettre en place les balais neufs et, en les maintenant entre le pouce et



l'index de la main gauche, engager les 2 branches de la broche B dans les porte-balais, ce qui a pour effet de plaquer les balais contre le collecteur.

Des balais de rechange pourront être obtenus chez tous nos revendeurs, sous le numéro de référence 791.

On pourra profiter du fait que le châssis est ainsi séparé de la carrosserie pour huiler finement les deux paliers de l'arbre de l'induit du moteur, et la vis sans fin de commande à l'endroit indiqué par des flèches sur la figure 6B, en prenant toujours grand soin de ne pas huiler le collecteur. De son côté, le nettoyage du collecteur pourra être fait en passant la pointe d'une épingle dans les trois fentes (prendre bien soin de ne pas toucher les fils d'enroulement de l'induit).

Pour remonter la locomotive, engager le tenon T du châssis (fig. 6B) dans l'ouverture prévue à l'arrière de la carrosserie, en plaçant en même temps le bissel à 2 roues bien parallèle au châssis. Faire pivoter la carrosserie afin qu'elle reprenne bien sa place sur le châssis, engager à fond la longue vis V dans le dôme de prise de vapeur, jusqu'à ce qu'elle affleure ce dernier. Prendre la locomotive dans la main gauche en tournant les roues vers le haut et en maintenant avec un doigt de la main gauche la longue vis V pour l'empêcher de tomber. Placer le bogie avant en le passant dans le bon sens, engager l'écrou E et le visser légèrement avec un tournevis. Enfin, retourner la locomotive et serrer sans excès la tête de la longue vis V.

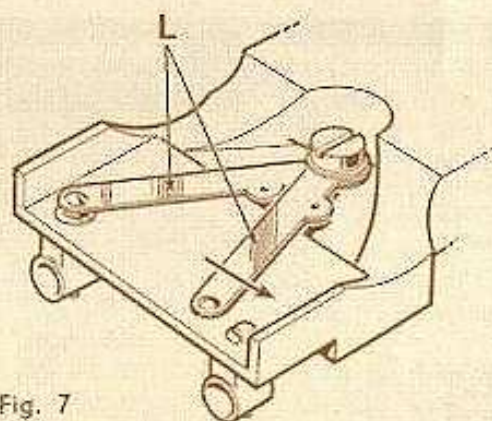


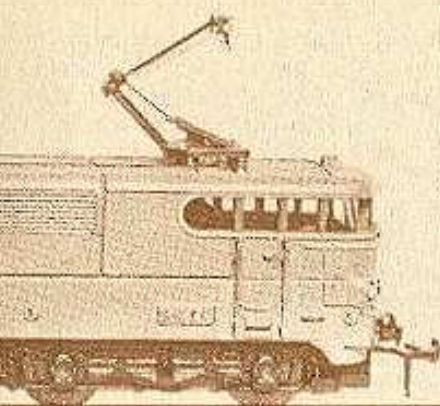
Fig. 7

### Changement de lampes

Pour changer la ou les lampes placées à l'avant de la locomotive, on fait pivoter (fig. 7) la lame L correspondant à la ou les lampes incriminées, afin de démasquer le culot de lampe. On fait sortir la lampe de la lanterne en retournant le châssis.

La lampe neuve étant remise en place, on fait pivoter à nouveau la lame de contact L qui vient s'appliquer à force sur le culot.

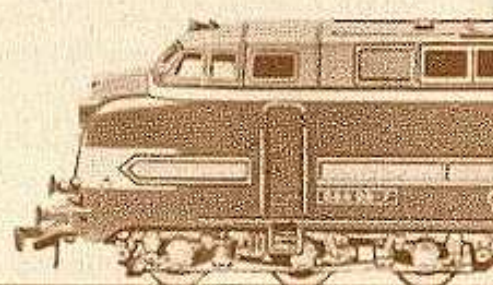
Des lampes de rechange sont disponibles, chez votre fournisseur habituel sous le numéro de référence 650.



## HORNBY-ACHO

Outre la Vapeur 131 (réf. 636), le « dépôt » des locomotives HORNBY-ACHO comprend la BB 16009 (réf. 638) et la Diesel 060 DB (réf. 634).

En 1962, sortira la loco Diesel de manœuvre 030 DA (réf. 635).



### RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

- I - Tenir les rails, les roues, les ressorts collecteurs de courant sur les roues toujours propres et exempts de poussières et d'huile.
- II - Conserver toutes les parties tournantes, axes, pivots, etc., huilées très légèrement, comme expliqué; ne pas oublier le pivot des crochets d'attelage.
- III - Ne jamais huiler le collecteur ou les balais. Tenir le collecteur toujours propre et sec en le frottant légèrement avec un chiffon fin, à l'occasion d'un démontage.
- IV - Ne pas toucher aux vis ou écrous d'assemblage du bloc moteur, ce qui pourrait causer un désaxage

ou une perte de puissance. En cas d'accident, causé par une chute par exemple, la locomotive devra être retournée à Meccano, Service Réparations - Bobigny (Seine).

- V - Lorsqu'on fait fonctionner la locomotive sur ses rails, employer le bouton de contrôle du transformateur sans brutalité. Si l'on passe trop rapidement de l'arrêt à la vitesse maximum, le bogie moteur tend alors à se « cabrer », ce qui peut provoquer un déraillement. Ceci est dû à l'adhérence des bandages qui sont placés sur un essieu du bogie moteur et dont le rôle est d'augmenter la puissance de traction.



### Dispositif d'antiparasitage

Toutes les locomotives Hornby-ACHO sont équipées d'un dispositif de filtrage qui constitue un système d'antiparasitage satisfaisant aux réglementations des P.T.T., aussi bien pour la radio que la télévision.

Pour maintenir l'efficacité de ce dispositif de filtrage, cependant, il est nécessaire de s'assurer que les connexions électriques de votre réseau sont bien faites, que les diverses bornes sont bien serrées, et que les rails de la voie, les collecteurs de courant aux roues, le collecteur du moteur, sont en bon état de propreté.

La même réserve s'applique également aux accessoires auxiliaires de la voie, tels qu'aiguillages, etc.



# GARANTIE

# HORNBY-ACHO

Nous garantissons cette locomotive contre tous vices de fabrication au moment de son achat, et nous nous engageons à la remettre gratuitement en parfait état de marche au cas où elle ne donnerait pas entière satisfaction. A la condition toutefois que les instructions aient été bien suivies et que le défaut constaté ne provienne ni d'un mauvais entretien, ni d'une maladresse. Cette garantie reste valable pendant les trente jours qui suivent l'achat.

Toute locomotive ayant besoin d'être vérifiée devra être soigneusement emballée et adressée franco à :

**MECCANO** Service des Réparations  
70 à 88, Av. Henri Barbusse, BOBIGNY (Seine)

Ce bon de garantie dûment rempli (voir au verso) devra être joint au colis.

"loco-VAP 65"



Nom .....

Date de l'envoi .....

Adresse .....

NOM ET ADRESSE  
DU FOURNISSEUR

Observations .....

Date de l'achat .....

### Courts-circuits

Un mauvais montage de la voie ou un accident peuvent être la cause de courts-circuits. La plupart des courts-circuits sont occasionnés par des déraillements. On les supprime en enlevant immédiatement la locomotive de la voie.

Ces courts-circuits peuvent être aussi occasionnés par

une mauvaise disposition des rails de coupure (voir la brochure livrée avec le transformateur).

En cas de difficulté, n'hésitez pas à nous écrire, nous sommes entièrement à votre disposition pour vous aider à tirer toute satisfaction de votre train Hornby-ACHO.