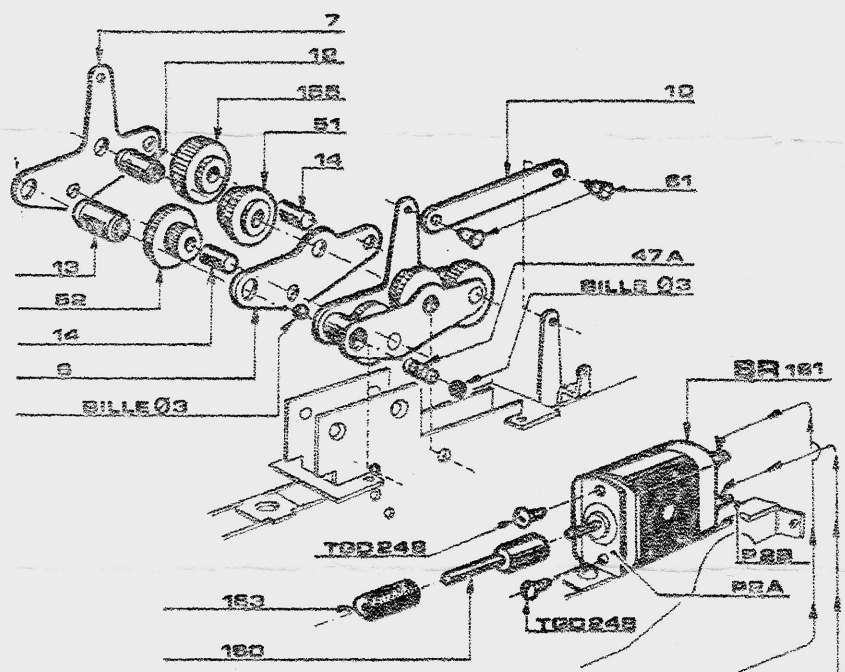


LOCO-DIFFUSION

MOTORISATION LOCOMOTIVE 141 P. ech. 1/87

ENSEMBLE N°3 - Plan de montage.



DES PIÈCES SUIVENT LES SOUDURES.

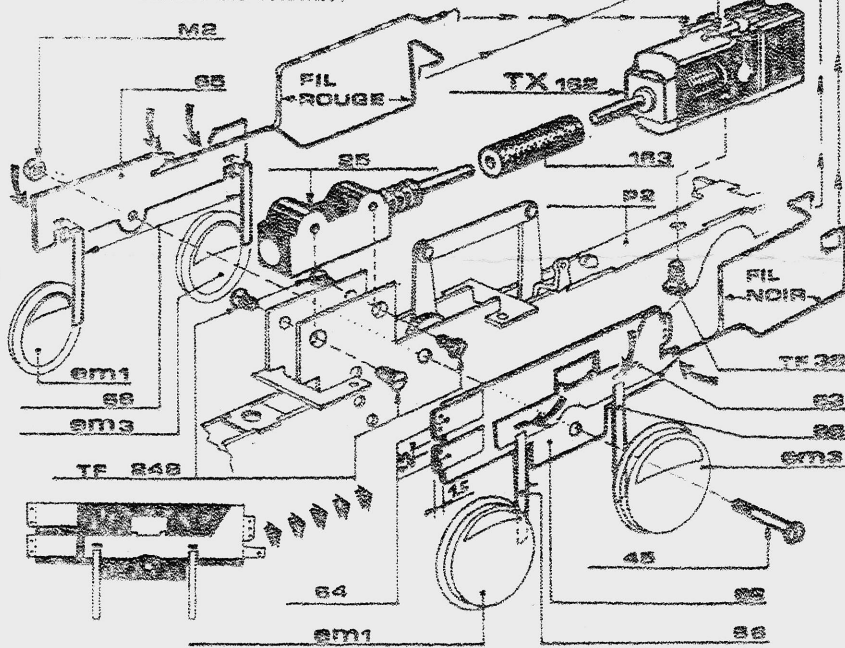
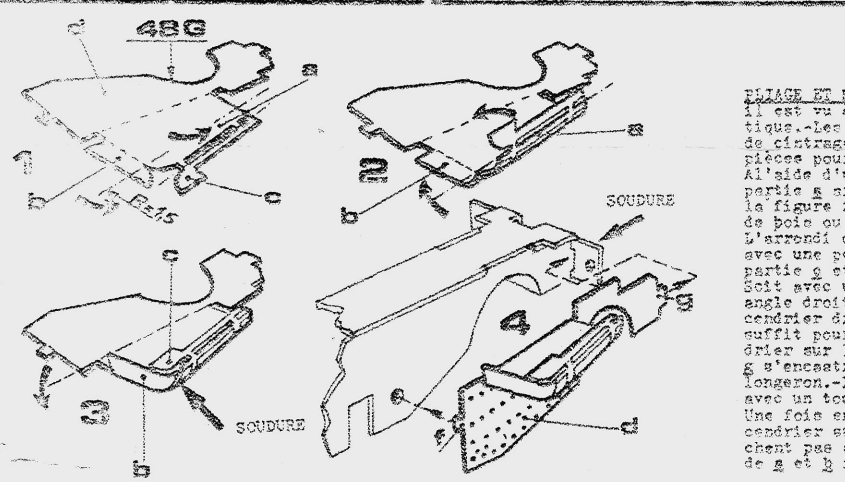
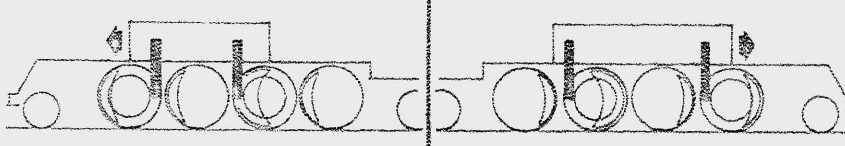


Schéma des contacts



En raison de l'impossibilité de nous procurer des moteurs TX 162 pour équiper la totalité de notre série de locomotives 141 P, nous avons dû trouver un autre moteur, le BR 161, et la répartition de ces moteurs effectuée ainsi :

LOCOMOTIVES NUMÉROTÉES de 1 à 245: MOTEUR TX 162; Tension 12-14 V. 7000 t/mn. Intensité 230 mA. Fixé au châssis par la vis TF 38 et reposant sur le support P2.

LOCOMOTIVES NUMÉROTÉES de 245 et la suite: MOTEUR BR 161; Tension maxi 21 V. 6500 t/mn sous 12 V. Intensité 280 mA. Fixé au châssis par support P2A et vis TGD 248. Support P2 remplacé par pièce P2B (voir notice jointe). En conséquence, les châssis numérotés de 245 à 350 auront leur support P2 déssoudé et remplacé par P2A et P2B.

MONTAGE DU MARCHÉ BASCULEUR. - Casser à la main les carottes d'insertion des pignons 171, 181 et 185, arraser les bavures au ras des moyeux. La douille P12 doit tourner librement dans F51. Sur le flanc de P6 positionner 13 et 14, cette dernière doit être équipée de P51.

ATTENTION: Respecter scrupuleusement le montage des pignons qui ont une position et un sens très précis. Positionner le flanc P1 en regard de P6 et lorsque tout est en place, avec un pointeau éviter les alésages des douilles comme pour le rivetage de l'embalage en procédant côté après côté, opérer sur une surface dure. Cette opération a pour but de solidarifier les deux flasques par l'intermédiaire des douilles. S'assurer de la solidité de l'ensemble flasques bien parallèles. Positionner à l'intérieur des flasques les pignons P52 et P55 et amener les axes P14 qui doivent affleurer les flasques. Les axes P14 s'emboîtent sur dans les pignons. Lubrifier légèrement tous les points tournants. Rivet ensuite la bielle P10 sur P7 avec un rivet 61 et l'autre côté de P10 sur l'ensemble lavier balladeur P8 et P11. Introduire le ressort 47A dans l'alésage de P13 ainsi qu'une bille 63 de chaque côté en maintenant les billes 61 et 62 de doigts introduire l'ensemble entre les longerons du châssis. Ce dernier du ressort qui peut expédier les billes dans tous les azimuts si l'on déssère les doigts.

Pour introduire la vis P45 qui sert d'axe au basculeur, il est nécessaire de dévisser d'un côté seulement la vis 157 du tiroir, l'ensemble bielle de came basculeur vers le bas et P45 pourra passer. Lorsque P45 est en place, visser sans bloquer l'écrou M2. L'ensemble balladeur doit fonctionner librement à l'aide de la manette P15. Si cette opération s'avère dure à exécuter, démonter le ressort P47A et le comprimer entre les mâchoires d'une pince plate afin de lui enlever un peu de sa force de compression. Remonter ensuite P157. Le basculeur poussé vers l'avant donne la marche lente, vers l'arrière la marche rapide, position intermédiaire point mort.

MONTAGE DU MOTEUR TX 162. - Ebavurer la boîte à paliers P25 afin de faciliter son introduction entre les longerons du châssis, visser les 4 TF 24 sans les bloquer. Régler la hauteur de cette boîte à paliers afin que la vis sans fin engrene au maximum dans les dents du pignon 51 et tourne sans aucun point dur. Ce réglage étant terminé, bloquer les 4 Vis TF 24. Monter le manchon caoutchouc P153 sur l'axe de la vis sans fin. Il est recommandé de nettoyer à l'eau chaude de manchon caoutchouc afin d'enlever le talc qui se trouve à l'intérieur du trou et qui rendrait l'entraînement incertain. Monter l'autre extrémité du manchon sur l'axe moteur. Ce manchon doit être suffisamment long afin de bien emprisonner les deux axes pour cela couper le manchon afin qu'il ne découvre qu'un millimètre maximum d'axe tant sur la vis sans fin que sur l'axe moteur. Fixer alors le moteur avec la vis TF 38, il lèvera légèrement le nez ce qui est normal, il devra en outre être bien aligné.

MONTAGE DU MOTEUR BR 161. - Afin de faciliter la fixation de ce moteur sur son support P2A il est nécessaire avant toute opération de former le filetage des deux trous du flanc avant de ce moteur pour cela il faut visser "à blanc" les deux TGD 248 en veillant que leur introduction soit bien dans l'axe des trous, les TGD 248 sont auto-taraudeuses.

Monter ensuite le manchon plastique P160 sur l'axe moteur, à la main et opérer ensuite pour BR 161 comme pour TX 162. Visser définitivement le moteur sur son support P2A. La rotation des moteurs accouplés à la boîte à paliers doit se faire sans aucun point dur.

MONTAGE DES PRISES DE COURANT. - A l'aide d'une petite pince plate, replier à angle droit et sur 90° environ une extrémité de chaque ressort P66. Cette lèvre entre par derrière dans les fentes de P63. Souder légèrement ces lèvres dans les fentes, les ressorts doivent être bien perpendiculaires à P63. Coller 63 ainsi équipé sur le support bakélite P62 en vous aidant des languettes de P63 qui repliées s'encastreront dans la lumière carrée de P62. Coller également les deux P64 en les faisant dépasser de 15/10 vers l'avant et en laissant 15/10 entre elles. Equiper ensuite P65 et mettre en place 63 et 65 équipés au moyen de la vis P45 en procédant comme indiqué plus haut pour le passage de cette vis, qui réunira P63, le basculeur et P65.

MISE AU POINT DES CONTACTS. - Le schéma ci-contre donne la position des ressorts P66 qui ne frottent pas de façon identique sur les essieux. Pour favoriser le contact des ressorts sur les faces internes des bandages de roues, il faudra cintrer légèrement vers l'extérieur ces ressorts de contact et suffisamment pour palier au débatement latéral des roues. Le côté droit étant à la masse, il n'y a aucun inconvénient à ce que les ressorts touchent au châssis. Il n'en est pas de même pour le côté gauche qui est isolé. Il y a donc possibilité de court-circuit entre le ressort de contact avant gauche et le châssis attendu que l'essieu E81 approche de très près le longeron en virage. Possibilité de court-circuit entre le ressort arrière gauche et le support de distribution P72 bien qu'un passage pour ce ressort soit prévu.

IL FAUT DONC AJUSTER CHAQUE RESSORT LE CONTACT afin d'obtenir une marche sans court-circuit et sans à-coups ce qui est parfaitement réalisable. Relier les fils à chaque borne moteur et à chaque borne de P63 en choisissant la polarité qui vous convient en rapport avec votre matériel roulant que vous possédez et votre châssis doit avancer par ses propres moyens.

LIAGE ET MONTAGE DES CENDRIERS. - Le cendrier représenté ci-contre est le gauche il est vu à plat et face vers. Le cendrier droit est à peu de chose près identique. Les traits pointillés des dessins représentent les lignes de pliage et de cisurage qui correspondent en général à des lignes de gravure au recto des pièces pour faciliter ces opérations. A l'aide d'un bout de rond de 3 mm ou d'un foret de même diamètre, cintrer la partie a ainsi que le bec de b qui se trouve dans le même axe. On obtient alors la figure 2. Ce cisurage est facilement obtenu en frappant avec un petit maillet de bois ou un marteau léger en faisant attention de ne pas abîmer la gravure. L'arrondi de 63 commence à partir de la gravure au recto de la pièce. Ensuite, avec une petite pince plate, plier à angle droit la totalité de b ainsi que la partie g et l'on obtient alors la figure 3. Soit avec une pince plate ou entre les mors LISSES d'un petit étau, plier à angle droit la partie d et l'on obtient la figure 4. Procéder de même pour le cendrier droit. Les cendriers peuvent être posés sans enlever les roues, il suffit pour cela de replier légèrement la languette f qui positionnera le cendrier sur le châssis au moyen du trou prévu à cet effet tandis que la languette g s'encastrera dans la fente laissée sur le support arrière P2 ou P2B par le longeron. Pour le cas où cette fente serait insuffisante on peut l'agrandir avec un tournevis en obligeant le longeron à plaquer sur le last arrière. Une fois encastrée, on peut souder g, P2 ou P2B sur le longeron et coller le cendrier sur les longerons en faisant bien plaquer afin que les roues ne touchent pas aux rivets des cendriers. Enfin, une légère soudure aux intersections de g et b finira l'ensemble.