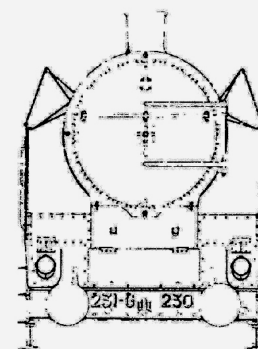
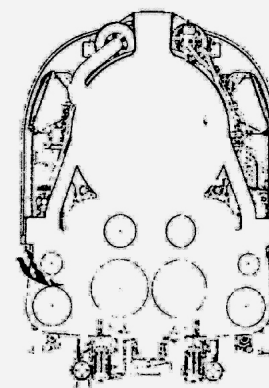
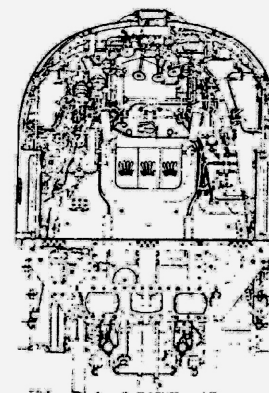
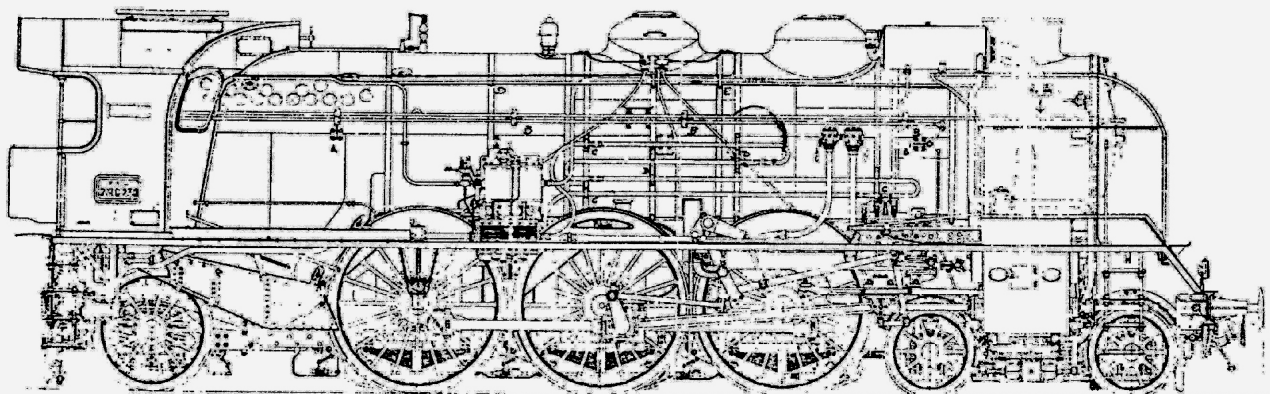
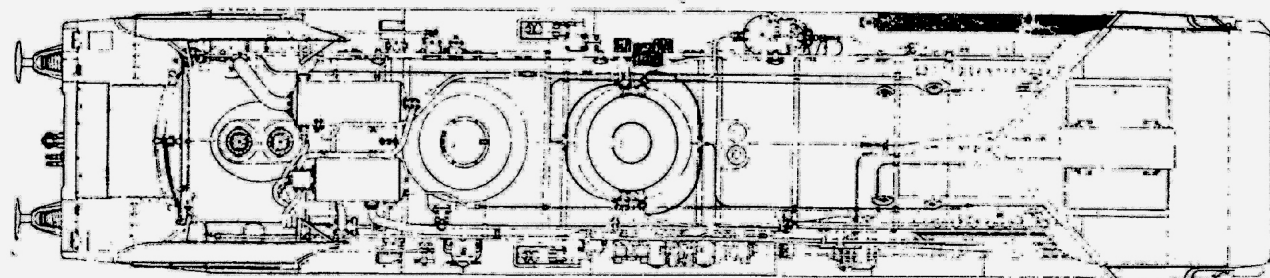
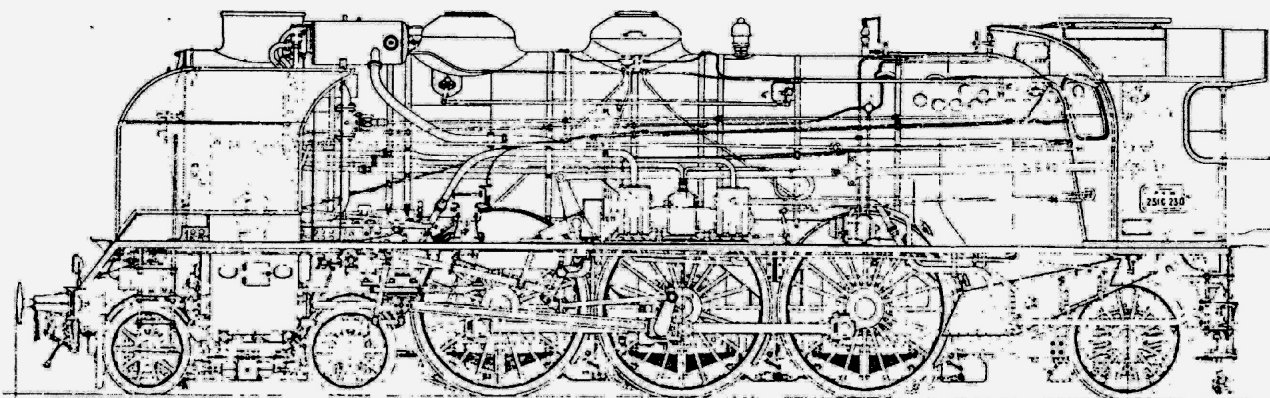


1937. Locomotive à voyageurs. type PACIFIC, série 231 G. de la Compagnie P.L.M.

Élévation coté gauche



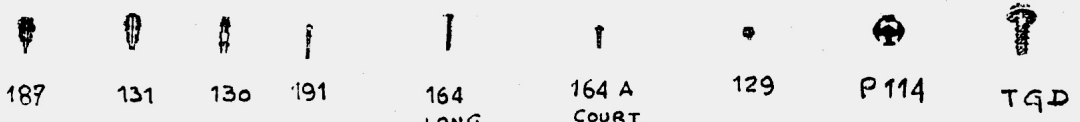
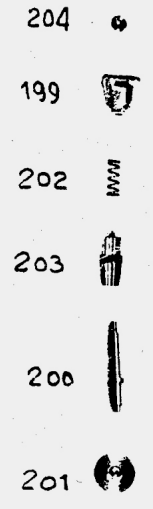
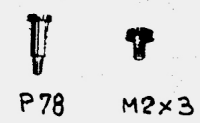
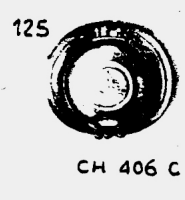
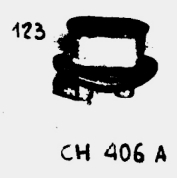
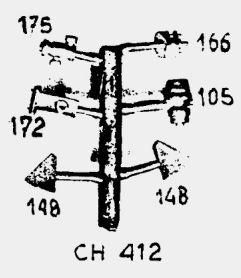
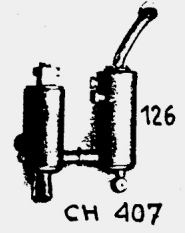
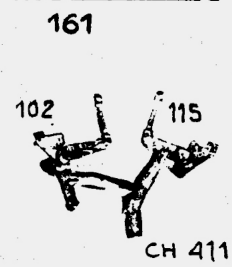
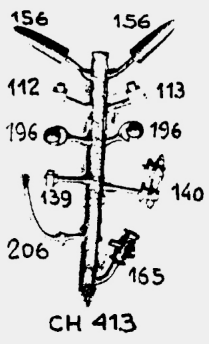
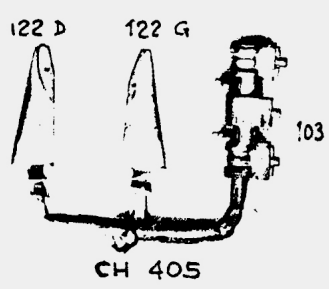
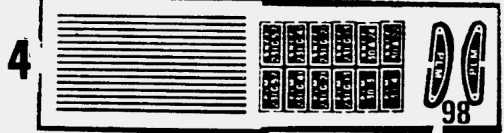
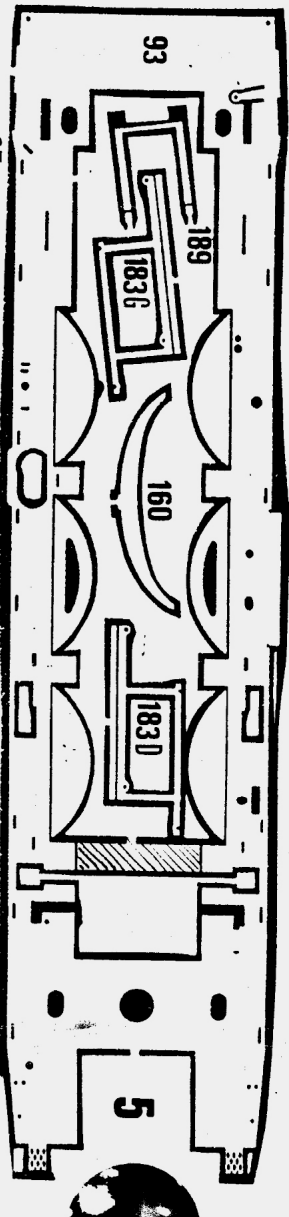
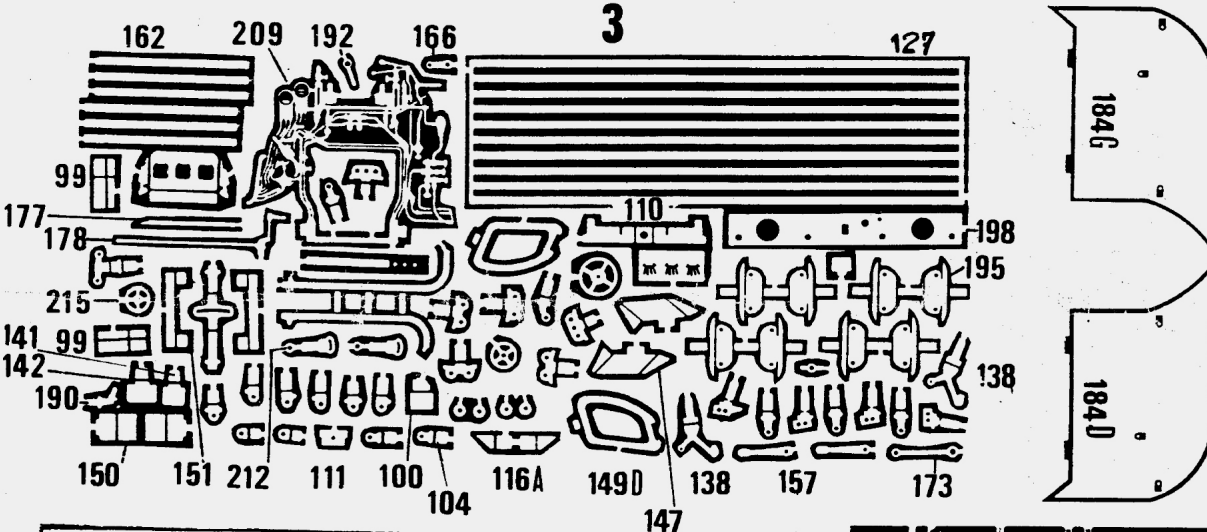
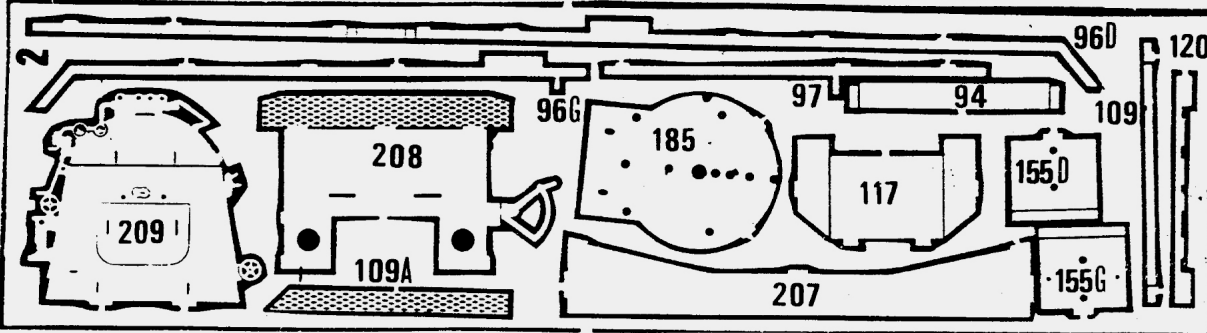
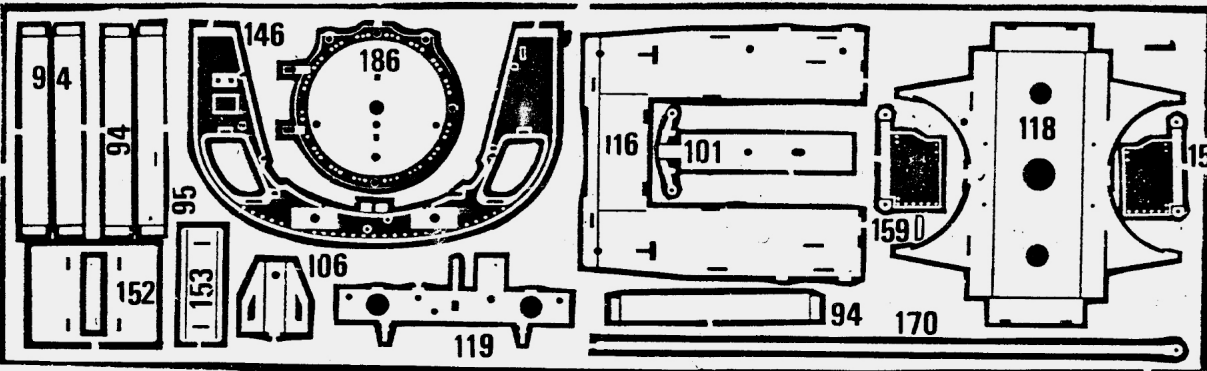
LOCO
DIFFUSION

MODELISME FERROVIAIRE
2 RUE DE BARCELONE
34300 AGDE
67.94.36.69

Le schéma ci dessus - LOCOMOTIVE 231 G PLM - provient
des SCRAPBOOKS du MUSEE du MOULIN de CHALIER avec
l'aimable autorisation de Madame GIROD-EYMERY.

231 G - PLM
231 G - NORD





Le montage de ce cinquième et dernier ensemble 231 G PLM et troisième 231 G NORD demande beaucoup d'attention et de patience à cause de la complexité de toute la "plomberie" qu'il faudra mettre en place.

Nous vous recommandons de bien suivre la notice, de vous reporter très souvent au schéma de la PAGE de COUVERTURE extraite des SCRAPBOOKS du MUSEE du MOULIN de CHALIER avec l'aimable autorisation de Madame GIROD-EYMERY que nous remercions. Ce schéma à l'échelle du HO sera d'une grande utilité pour mettre en place et comprendre le chemin que doit parcourir telle ou telle tuyauterie.

Bien lire la notice et les dessins avant de commencer TOUT montage.

Détacher les pièces de leur module AU MOMENT de leur emploi afin d'éviter des pertes. Ne pas hésiter à vérifier chaque opération capitale en présentant le plus souvent possible le tablier, les superstructures sur tablier avec le châssis afin d'éviter toute erreur. Ne terminer les soudures que lorsque l'on est certain que tout concorde bien. Vérifier chaque soudure car il n'y a rien de plus déprimant que voir une soudure lâcher lorsque la loco est terminée.

Nous avons volontairement supprimé pas mal de détails inutiles sur chaque croquis ou dessin de cette notice afin de ne pas compliquer à loisir la lecture de ces documents qui sont déjà bien compliqués par eux-mêmes.

Si vous constatez et trouvez des pièces défectueuses, nous les retourner pour échange gratuit. Armez-vous de patience car cet ensemble n'est pas simple, n'allez pas trop vite et surtout ne vous énervez pas, prenez votre temps, c'est le seul moyen de réussir.

BON AMUSEMENT et A BIEN TOT pour la superbe 140 J SNCF (ou 140 A PLM) très belle malgré son esthétique critiquable qui passe très bien en HO, surtout le tender 16 m' à trois essieux qui est splendide, très simple, facile et rapide à monter.

Puis viendront les autres modèles prévus, 141 E et F PLM et bien sûr les fameuses GROSSES C coupe-vent 220 du PLM.

Merci pour votre fidélité.

DESSIN A: MONTAGE DE LA PLATEFORME.

Plier à 90° -trait de gravure en DEDANS du pli (règle générale)- les FLANCS de passage de roues de la PLATEFORME 93.

Cintrer sur un mandrin cylindrique de 18mm, les COUVRE-ROUES 94 il y en a 5 et il y a gauche et droit, seul le 95 est différent, il est sur la droite de la plateforme et il possède une FENTE dans laquelle on soudera l'étrier 100 préalablement plié à 90°, ATTENTION, il est recommandé d'effectuer un montage provisoire sans soudure afin de vérifier l'exactitude de ce montage. Un schéma en médaillon donne les positions des divers éléments.

Souder en place les deux plaques PLM 98 sur les deux flancs du centre, cette soudure se fera à l'INTERIEUR du COUVRE-ROUES.

ATTENTION, il est recommandé de faire de TRES BONNES SOUDURES, solides avant tout car il est très déprimant de constater qu'une soudure vient de lâcher lorsque la loco est entièrement terminée.

Mettre en place les CORNIERES DE RIVE 96 et 97 qui suivront le profil de la plateforme à l'avant comme à l'arrière, souder très solidement et araser.

Former la pièce 99, la monter EN DESSOUS de la plateforme, la souder.

Former le SUPPORT de POMPE 101, consolider le pliage de chaque levier vertical par un petit point de soudure, le monter sur la plateforme avec la POMPE 103, souder en dessous de la plateforme.

Souder en place le TURBO-DYNAMO 105.

Souder le LEVIER 102 la soudure EN DESSOUS de la plateforme.

Plier à 90° le support de levier 104, le monter PAR DESSOUS 93, le souder.

DESSIN B: MONTAGE DE LA PLATEFORME -SUITE-

Former la CORNIERE DE RIVE 96D comme l'indique le dessin, on remarquera qu'au niveau de la POMPE BI-COMPOUND 108, cette cornière suit le profil de la PLATEFORME, il faudra donc faire des essais par petites touches afin que les languettes de la cornière de rive se positionnent parfaitement dans leurs fentes respectives.

Former puis souder le SUPPORT de POMPE 106, le souder en place. SOUDURE TRES SOLIDE. Souder sur ce support la POMPE 108.

Former 109, le souder sur 93.

Souder sur 109 le PLATELAGE 109A -voir dessin en médaillon-

Former le SUPPORT FLAMAN 110, lui souder l'ENTRETOISE 11 puis le BOITIER 112, couper un FIL LAITON de 0,5 x 6mm de long, le souder délicatement sur 112 et par derrière, souder en place le BOITIER SUPERIEUR 113.

Former 99 comme précédemment -dessin A- et le souder.

Former le SUPPORT de levier 104 le souder. Souder en place le LEVIER 115.

ATTENTION: Les CORNIERES DE RIVE 96 et 96D dépassent de la plateforme 93 et en dessous de celle-ci et sur l'avant, les souder sans boucher les petits trous qui sont sur cette plateforme.

2

DESSIN C: MONTAGE DE LA PLATEFORME -SUITE-

Plier à 90° les deux faces latérales de 117 et en se servant de cette pièce comme gabarit, plier le TABLIER avant 116, la pente du tablier sera vérifiée également par rapport aux cornières de rives de l'ensemble A/B précédemment monté. Plier la partie avant de 116 afin qu'elle soit parfaitement parallèle avec le dessus du tablier.

Souder 117 sur 116, araser les soudures.

Former le BERCEAU 118 comme indiqué, plier à 90°, souder à l'intérieur du berceau.

Souder en place deux FILS LAITON de 0,5 x 16,5 de long. Ils seront soudés au ras de la face arrière du berceau, ils dépasseront sur l'avant. Souder deux ECROUS P 114 à l'intérieur de 118.

Souder la PLAQUE de TAMPONNEMENT 119 sur 116 parfaitement perpendiculaire à 116.

Souder la partie inférieure 120 sur 116.

Monter 116 équipé sur le berceau 118, les languettes de 116 arrière s'encastrant dans les fentes arrières de 118,

Monter l'ensemble 116/118 sur l'ensemble TABLIER AB, les petits marchepieds avant de A/B viennent s'encastrer dans les fentes du tablier.

Les trous de A/B doivent parfaitement correspondre avec les trous des écrous soudés sur 118.

Bien faire plaquer 116/118 sur A/B au niveau de la base du berceau et au niveau des cornières de rive avant; ATTENTION, ce ne sont pas les cornières de rive qui doivent suivre le profil du tablier 116 mais c'est le pliage de ce tablier qui doit parfaitement suivre la pente des cornières de rive.

Lorsque toute est parfait, souder la base du berceau sur A/B et à l'intérieur des cornières de rive avant qui doivent arriver au niveau des bords extrêmes de 119.

Former les deux EQUERRES 116 A D et G, les mettre en place, les souder en dessous du tablier.

Bien araser toutes les soudures.

ATTENTION, l'esthétique de cet ensemble doit être parfait, rien ne doit être laissé de côté car de ce montage dépend le parfait équilibrage du tablier général de la loco.

DESSIN D: MONTAGE DE LA CHAUDIERE.

Sur la CHAUDIERE 121 souder en place les deux FACES de FOYER 122 gauche et droite, elles doivent plaquer PARFAITEMENT sur 121. Réunir et souder la chaudière à l'avant et en dessous.

Souder en place TOUTS les CERCLES de CHAUDIERE 137 en commençant par celui de l'avant de la chaudière, deux petites fentes sont prévues sur la chaudière pour recevoir ce premier cercle dont une extrémité pliée à 180° sera d'abord soudée sur la chaudière et l'autre extrémité enfilée dans la fente, tendue et soudée à l'INTERIEUR de la chaudière.

Le cercle n°3 devra être soudé très solidement de part et d'autre du trou de passage du dôme car on devra limer ce cercle afin de ne pas gêner la mise en place de ce dôme.

Tous les cercles de chaudière sauf le premier seront d'abord soudés d'un côté, puis tendus et soudés de l'autre côté, et enfin arasés au niveau du bord de la chaudière.

Le cercle qui se trouve dans l'axe de la SABLIERE sera lui aussi soudé très solidement de part et d'autre du trou de passage de cette sablière, il sera ensuite coupé puis arasé au ras de l'ouverture.

Mettre en place la CHEMINEE double 123, le DOME 124, la SABLIERE 125, ces trois pièces se montent EN DEDANS de la chaudière, souder à l'intérieur de celle-ci.

Sur les RECHAUFFEURS 126 souder un FIL LAITON RECUIT de 0,6 -voir schéma de page de couverture- souder ensuite les réchauffeurs 126 sur la chaudière.

Souder ensuite 127 puis les AUTOCLAVES 128 qui se montent à l'INTERIEUR de la chaudière, il y en a 6. Souder les CAPOTS de TIRANTS 129, soudure à l'INTERIEUR de la chaudière.

Souder le SIFFLET 130 puis les SOUPAPES 131.

Souder ensuite tous les SUPPORTS de main courante et autres pièces 132, 133, 134, 135, 136 qui seront d'abord mis en place, après, on pliera la languette intérieure à 90° en la faisant bien plaquer contre la paroi intérieure de la chaudière et enfin soudée.

DESSIN E: MONTAGE DE LA CHAUDIERE -SUITE-

Monter en place comme précédemment tous les accessoires 138, 139, 140, 141, 142, 143 et 144. Ces opérations étant terminées, araser à l'intérieur de la chaudière ce qui dépasserait trop et pourrait gêner par la suite.

DESSIN F: MONTAGE DE L'ABRI-CABINE.

Plier à 90° la FACE AVANT CABINE 146, Sur 146, SOUDER les deux VISIERES 147 droite et gauche comme l'indique le dessin en médaillon pour celle de gauche. Souder par derrière les deux CADRES de VITRAGE 149.

Souder les deux TRAPPES 148.

Présenter cette face avant sur la cabine, celle-ci sera ajustée afin que la face avant épouse parfaitement les contours de la cabine, pointer la soudure puis lorsque tout est parfait finir la soudure.

Cintrer légèrement l'EMBASE du lanterneau 152 afin qu'elle épouse parfaitement le cintre de la cabine, mettre en place par l'INTERIEUR de l'abri les pièces 150 et 151 -2 de chaque- et les souder en même temps que l'embase 152, plier les bords du LANTERNEAU 153 à 60° environ, le souder sur les languettes des pièces 150. Araser la soudure afin que le dessus du lanterneau soit parfaitement uni.

3 DESSIN G: ASSEMBLAGE CHAUDIÈRE/TABLIER.

Mettre en place la CHAUDIERE équipée -Dessins D et E- sur le BERCEAU avant et à l'arrière dans les fentes prévues sur le tablier, POINTER seulement les soudures.
Mettre en place l'ABRI-CABINE -Dessin F- il devra plaquer parfaitement sur le pourtour de la boîte à feu, POINTER la soudure.
VERIFIER que toute est bien en place et que chaudière et cabine forment un ensemble bien parallèle avec le tablier, si c'est le cas, finir les soudures.
Plier les pièces 155 G et 155 D comme indiqué, les souder sur le tablier.
Sur 155 G et D souder les deux CONDUITS de VAPEUR 156.
Sur 155 G souder les deux LEVIERS 157 en se servant d'un FIL LAITON de 0,5 comme axe, ces leviers devront être légèrement penchés vers l'arrière comme l'indique le dessin en pointillé et devront être dégagés de la pièce 155 d'environ 1mm.
Mettre en place 155G et 155 D équipés, Souder sur le berceau.

DESSIN H: FINITION DE L'ABRI-CABINE.

Couper deux FILS LAITON de 0,5 x 22 mm de long.
Plier à 90° les deux oeilletons des PORTILLONS 159 G et D, trait de pliage EN DEDANS du pli. Consolider éventuellement ce pliage par un léger point de soudure à l'intérieur du pli sans toutefois boucher le petit trou des oeilletons.
Enfiler le fil laitton dans le petit trou du tablier, ce fil viendra à l'INTERIEUR de la toiture de l'abri-cabine.
Cintrer horizontalement le flanc gauche et droit de la cabine afin d'avoir une similitude avec le flanc de caisse du tender 30 A qui lui aussi a été cintré.
IL FAUT que le fil de laitton vienne pratiquement toucher les deux moulures de la cabine.
-voir détail-
Lorsque le cintrage des flancs est conforme, mettre en place les PORTILLONS 159 G et D sur chaque fil, souder le fil sur la plateforme, sur les moulures et à l'INTERIEUR de la toiture. Les portillons devront pivoter sur le fil.
Mettre en place le RENFORT de TOITURE 160, le souder, agrafer la soudure sur la toiture.

DESSIN J: DESSOUS DE CHAUDIÈRE.

Sur le DESSOUS de CHAUDIERE 161, souder les CERCLES 162 la soudure se faisant sur chaque extrémité de chaque cercle qui seront arasés au ras de 161 après soudure.
Mettre en place les deux COLLIERS 163 les souder à l'intérieur de 161.
Couper un FIL LAITON ECRUI de 0,5 X 50 mm le mettre en place dans les trous des colliers il viendra à RAS de la face avant de 161 comme l'indique le pointillé, il sera courbé de l'autre côté afin qu'il vienne toucher le tablier sur lequel il sera soudé lorsque l'on aura soudé 161 sur les traverses du châssis loco.

DESSIN K: MONTAGE DES TUBULURES DE LA CHAUDIERE COTÉ GAUCHE.

Sauf erreur de notre part, en suivant l'ordre numéralogique donné à toutes ces tuyauteries on doit parvenir à effectuer leur montage sans trop de difficultés, cet ordre fait que l'on commence par les tuyauteries les plus près de la chaudière et au fur et à mesure on s'en éloigne comme cela il n'y a pas de piège.
On commencera donc par monter la tuyauterie 1 A puis la 1 B puis les 2A, 2B, 2C etc etc.
Le tableau ci-joint donne le diamètre du fil à employer, sa qualité, ECRUI = E ou RECUIT = R sa longueur. On peut toujours recuire, donc rendre mou, un fil écroui donc dur, en passant ce fil sous la flamme d'un briquet à l'endroit qui doit être cintré.
La PIECE 165 devra être mise en place lorsque l'on montera le FIL 4 et son montage se fera en fonction de ce fil cela coule de source.
Les petits CAVALIERS -voir médaillon- seront à prendre dans le module 4, ils servent à immobiliser les tubulures, ils peuvent englober une ou plusieurs tubulures.
L'AXE 164 COURT sera mis en place avec les tubulures 3A, 3B.
Le FIL 1A sera soudé sur le cercle de chaudière sous le réchauffeur sous lequel il viendra se perdre et de l'autre il sera soudé le plus près possible de la cabine avec le FIL 1 B.
Le FIL 22 sera monté d'une part sur le LEVIER de la plateforme et qui sera plié à 90° comme le montre clairement le dessin, il est PRUDENT de consolider fortement le pliage de ce levier par un bon paquet de soudure car n'étant pas protégé on risque fort de le tordre et de le casser.
Ce FIL 22 ira ensuite se souder sur l'extérieur des petites languettes des cornières de rive et ira se perdre à l'avant sous le tablier sans gêner la mise en place des superstructures sur la chassis car il y a à cet endroit le SUPPORT de distribution.
Lorsque toutes les tubulures seront en place, on montera le levier 167 dont l'extrémité avant viendra contre le BERCEAU.
Puis on mettra en place l'ECHELLE 168, la pièce 169 qui devra dépasser de la cabine d'environ 3 mm puis on soudera sur le GRAISSEUR MONO-COUP 172 et par derrière celle-ci un AXE LONG 164 qui sera au préalable équipé du LEVIER 173 -FRAGILE-. Le LEVIER doit PIVOTER librement.
Souder 171 comme indiqué et le souder sur la BARRE DE RELEVAGE 170, mettre en place et souder l'extrémité avant sur le LEVIER.

4 N.B. Les longueurs des fils de tuyauteries données sur le tableau sont à peu près précises, il faut cependant vérifier avant soudure définitive.
ATTENTION: La TUBULURE 12 A viendra se souder sur la TUBULURE 12 B à peu près au niveau du TURBO-DYNAMO, bien lire le dessin.

DESSIN L: MONTAGE DES TUBULURES DE CHAUDIÈRE COTÉ DROIT.

Souder en place la pièce 175 sur le berceau avant.
Mettre en place chaque tubulure en commençant comme pour le côté gauche par le n°1 puis 2 etc.
Pour venir à bien le montage de la tuyauterie 12 (le Trombonne à coulisse!...) il faut d'abord former la boucle (a) avec le fil de 0,5, mettre sur ce fil le COLLIER DOUBLE 179, puis le COLLIER 181, former la boucle (b), monter le COLLIER SIMPLE 180, former la boucle (c) et monter le deuxième COLLIER SIMPLE 181. la boucle (c) devra concorder parfaitement avec la tubulure du dessous de chaudière -dessin J- elle sera arasée au niveau de la chaudière.
Former la boucle (d) monter le COLLIER SIMPLE 180 et souder le fil sur la POMPE BI-COMPOUND.
ATTENTION, Se reporter au schéma de la page de couverture pour le montage de ces tubulures. La TUBULURE 19 devra dépasser du dessous de tablier de 10 à 11 mm, il faudra veiller à ce qu'elle ne gêne pas le débattement du bogie avant car elle passe derrière la CONTRE-TIGE du piston.
Mettre en place les deux LEVIERS 176 qui viendront s'appuyer sur le BERCEAU où ils seront soudés.
Mettre en place la COMMANDE du SIFFLET 178 et souder.
Monter en place la BARRE d'ouverture des CENDRIERS 177. Soudure en dedans de l'ABRI. Cette barre passera derrière le PLATELAGE et viendra s'appuyer sur le dessus du tablier.

DESSIN M: EQUIPEMENT DES ECRANS PARE-FUMÉES.

Entre les mors d'un petit étau plier à 90° la partie inférieure des RENFORTS 183 G et D. Former les MAINS COURANTES dans du FIL LAITON de 0,5 x 24,5 de long.
Mettre en place le RENFORT au dos de l'ECRAN 184 G et D puis la MAIN COURANTE qui ne devra pas être collée à l'écran mais en relief de 1 mm. Souder. Souder aussi le RENFORT sur le sommet des ECRANS sans boucher les encoches prévues pour les TIRANTS. Ces tirants sont dessinés sur ce schéma mais ils seront mis en place ultérieurement.

DESSIN N: MONTAGE DES ECRANS PARE-FUMÉES.

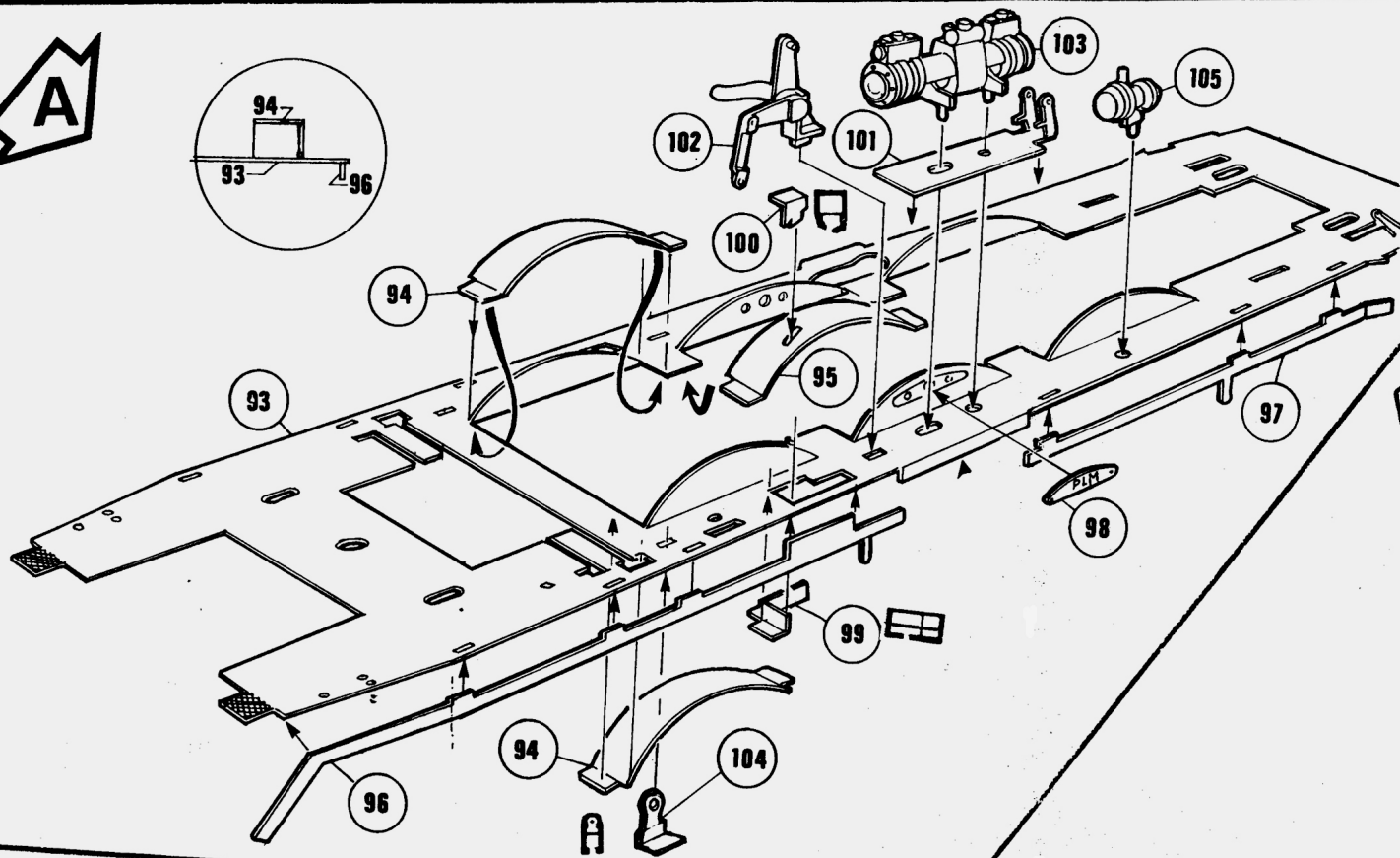
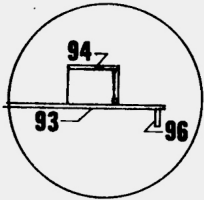
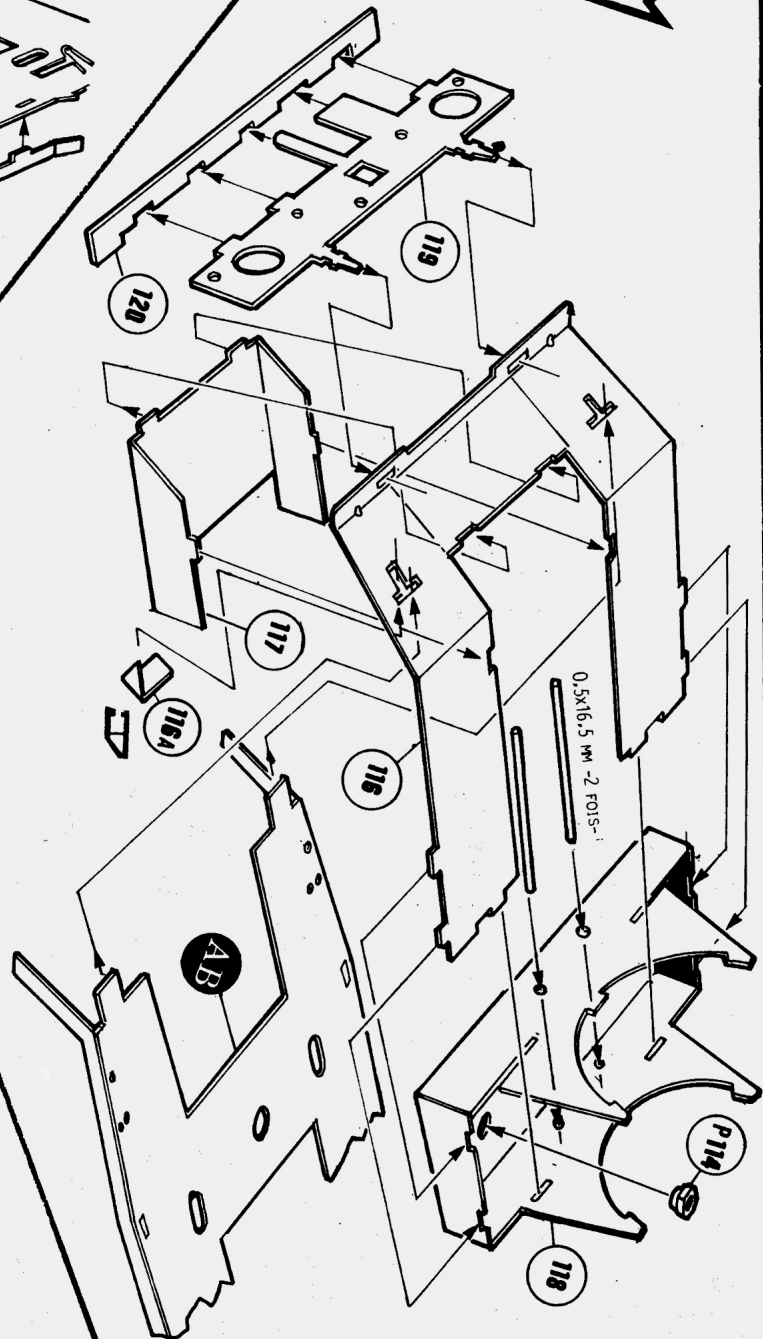
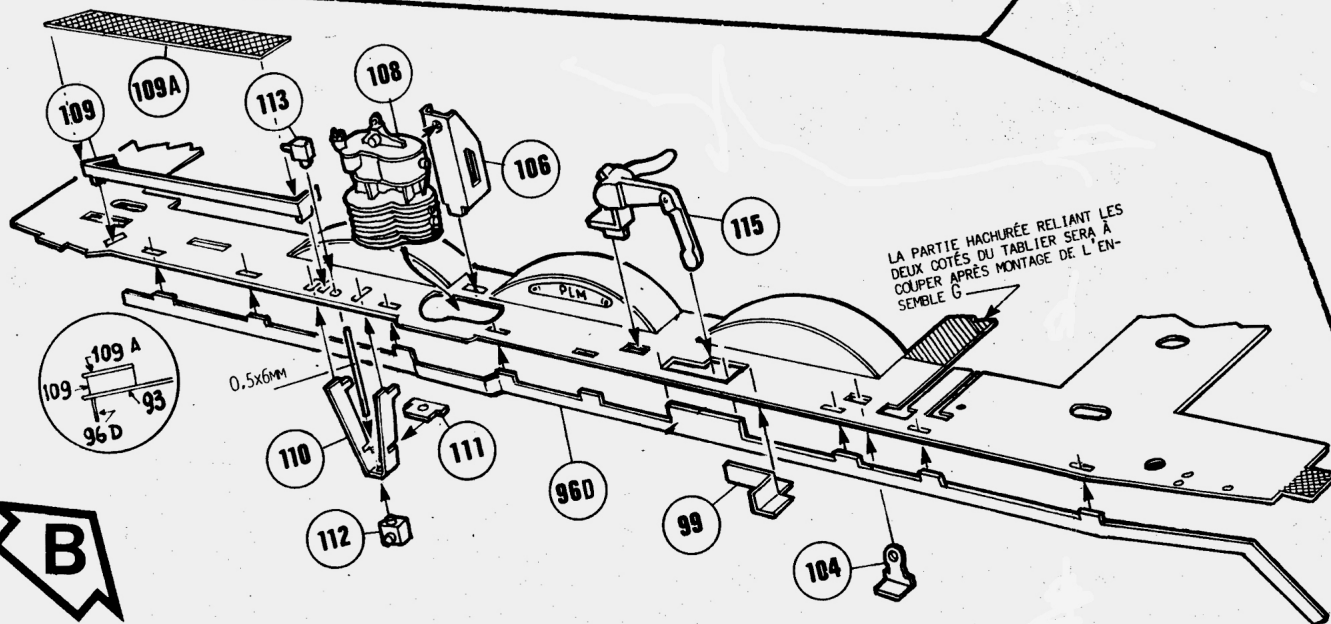
Former les TIRANTS d'ECRANS avec du FIL LAITON de 0,4, longueur 30 mm environ.
Les cintrer à 90° en se servant des trous dans lesquels ils doivent passer, comme gabarit. Introduire d'abord le tirant du bas à l'intérieur de la chaudière et le souder contre la paroi de celle-ci.
Ebaucher le cintrage de ce tirant et présenter l'écran qui devra s'engager dans les fentes du berceau. Couper petit à petit les extrémités de ce tirant jusqu'à ce que l'écran soit parfaitement vertical lorsque les extrémités du tirant sont bien appuyés contre l'écran - Se reporter au DESSIN M-.
Agir de la même manière avec le tirant supérieur. De bonnes soudures sont conseillées afin de donner à l'écran une solidité parfaite.
Lorsque toute est parfait, souder chaque écran sur le berceau

DESSIN P: MONTAGE DE LA BOÎTE À FUMÉE.

Souder l'AXE CENTRAL 187 à l'intérieur de 188.
Couper un FIL LAITON de 0,4 x 18,5 mm de long et l'équiper des trois SUPPORTS de MAIN COURANTE 191. Mettre en place les supports équipés du fil sur 188, souder à l'intérieur de 188.
Monter 188 sur 186 bien CENTRE, pointer la soudure qui sera faite sur l'axe central.
Former la PENTURE 189, la mettre en place, la souder par derrière de 186.
Replier les deux petites languettes latérales de 186 sur 189 afin de former une charnière.
Pointer la soudure de 188 équipé sur 185.
Mettre en place les cinq TAQUETS de FERMETURE 194, les souder par derrière 185.
Sur l'AXE 187 dépassant de 188, souder d'abord le LEVIER 192 puis le VOLANT 193.
Monter en place tout cet ensemble équipé sur le nez de la chaudière et souder sur les encoches.

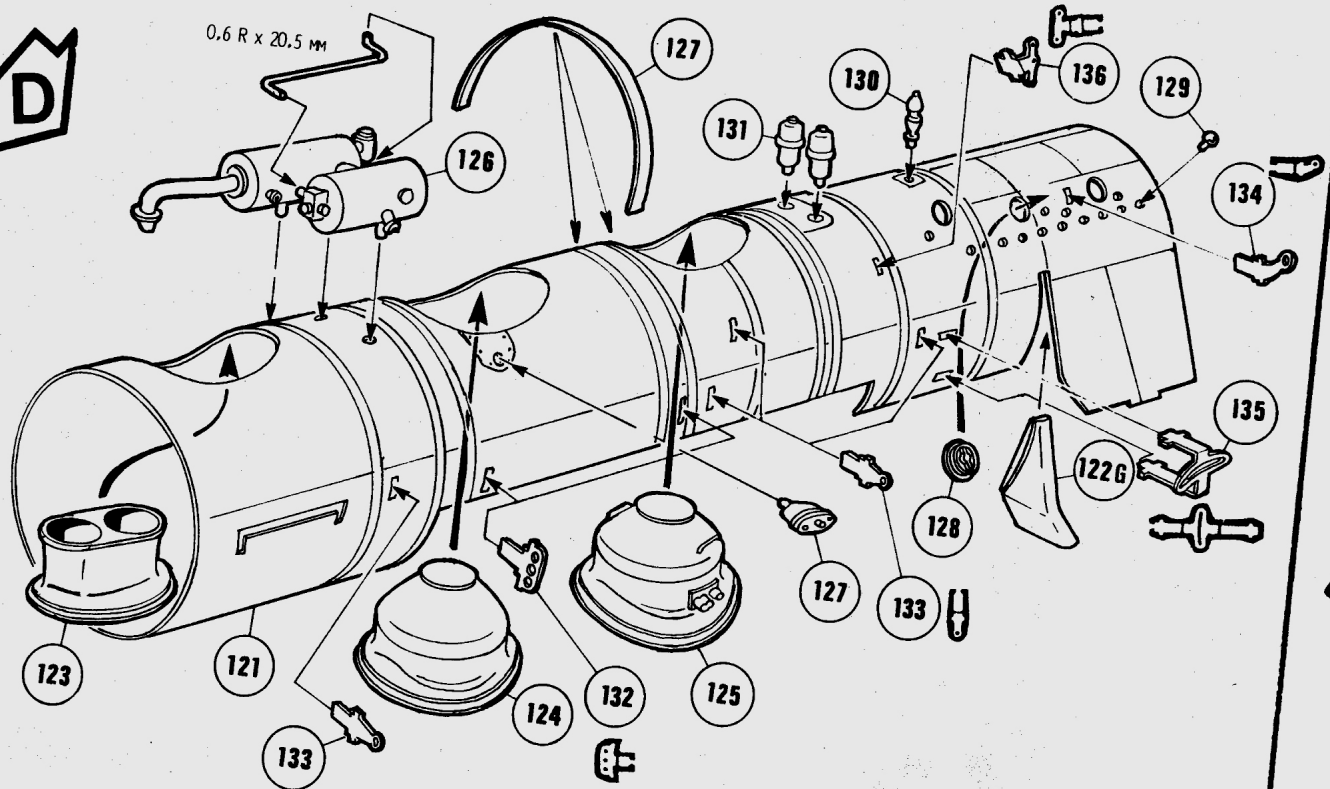
DESSIN R: MONTAGE DES MARCHEPIEDS AVANT.

Le montage de ces MARCHEPIEDS s'effectue comme ceux du TENDER. Il faut veiller à ce que les marches soient bien parallèles et bien équidistantes afin que cet ensemble soit parfaitement équilibré.
Le dessin en médaillon donne très clairement ce que l'on doit trouver lorsque le montage des marches sur les fils est terminé.
Les parties hachurées seront coupées puis finement arasées lorsque tout sera solodement soudé.

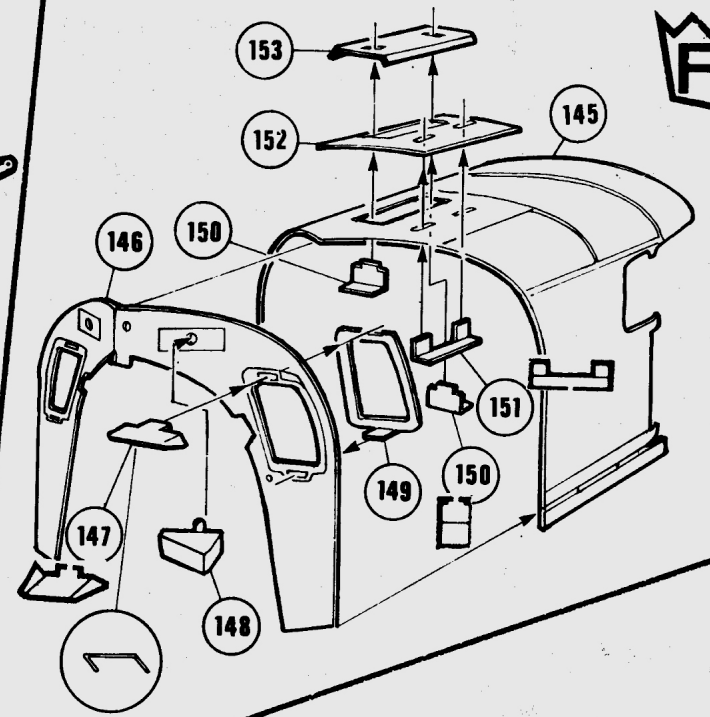
A**C****B**

D

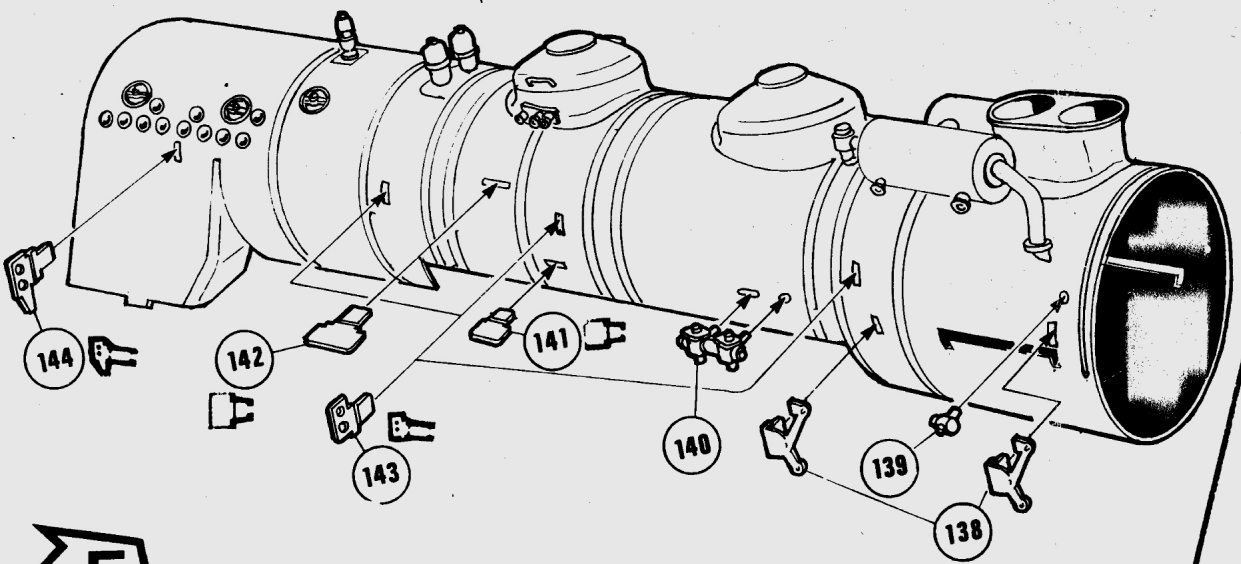
0.6 R x 20.5 MM



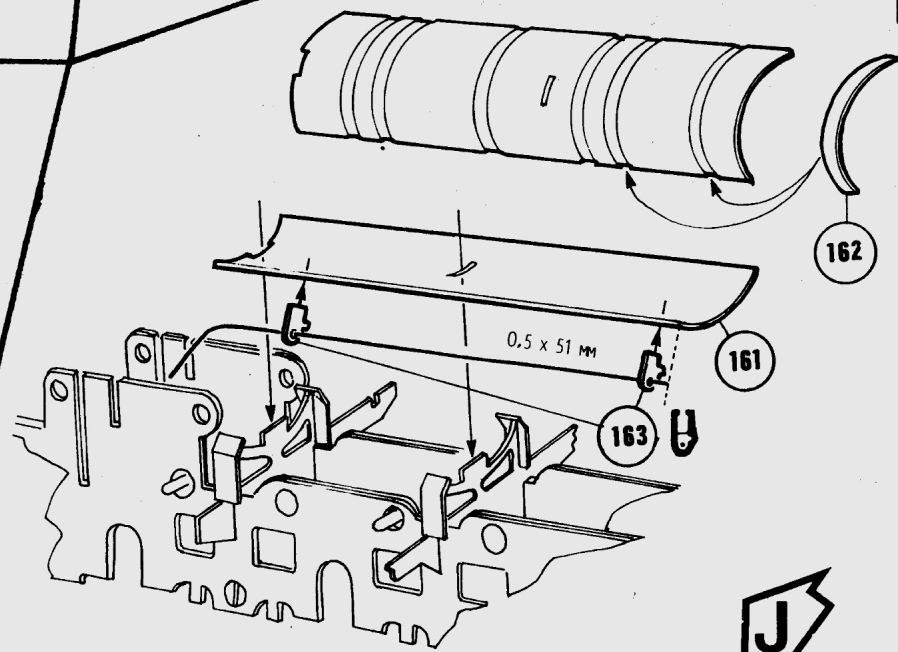
F



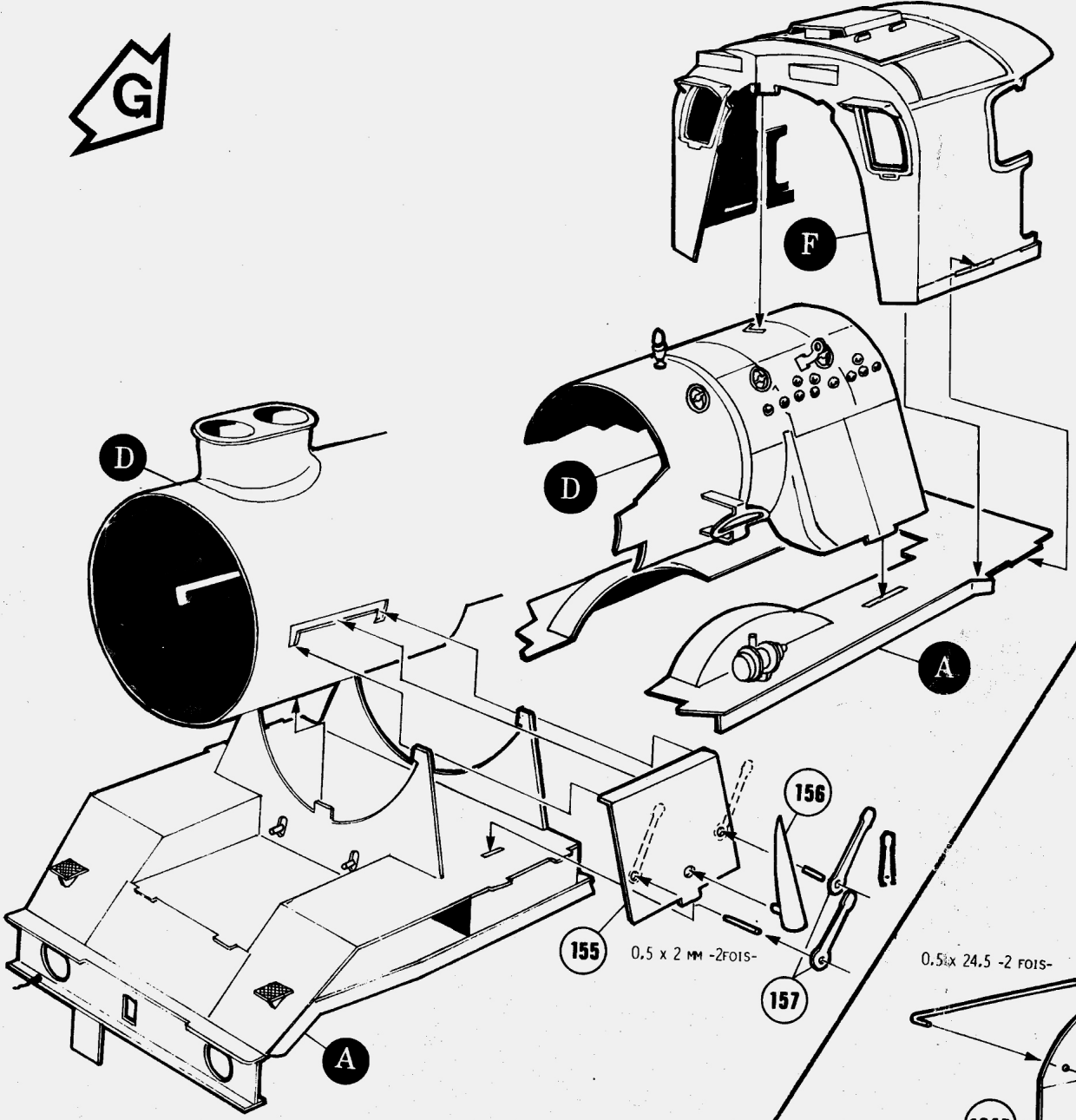
E



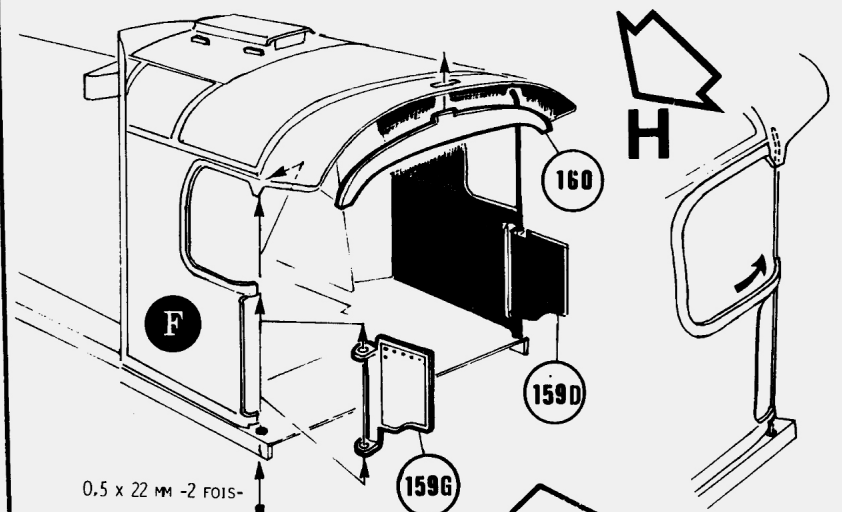
J



G

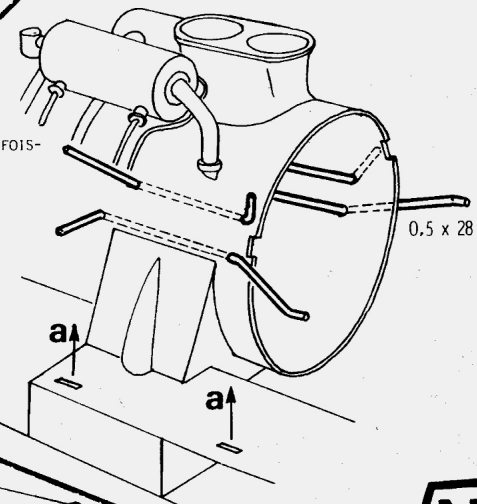


H



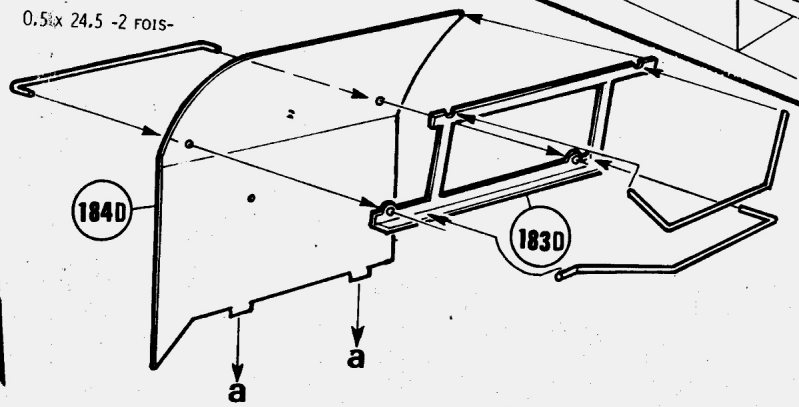
$0.5 \times 25 - 2 \text{ FOIS}-$

$0.5 \times 28 - 2 \text{ FOIS}-$



$0.5 \times 24.5 - 2 \text{ FOIS}-$

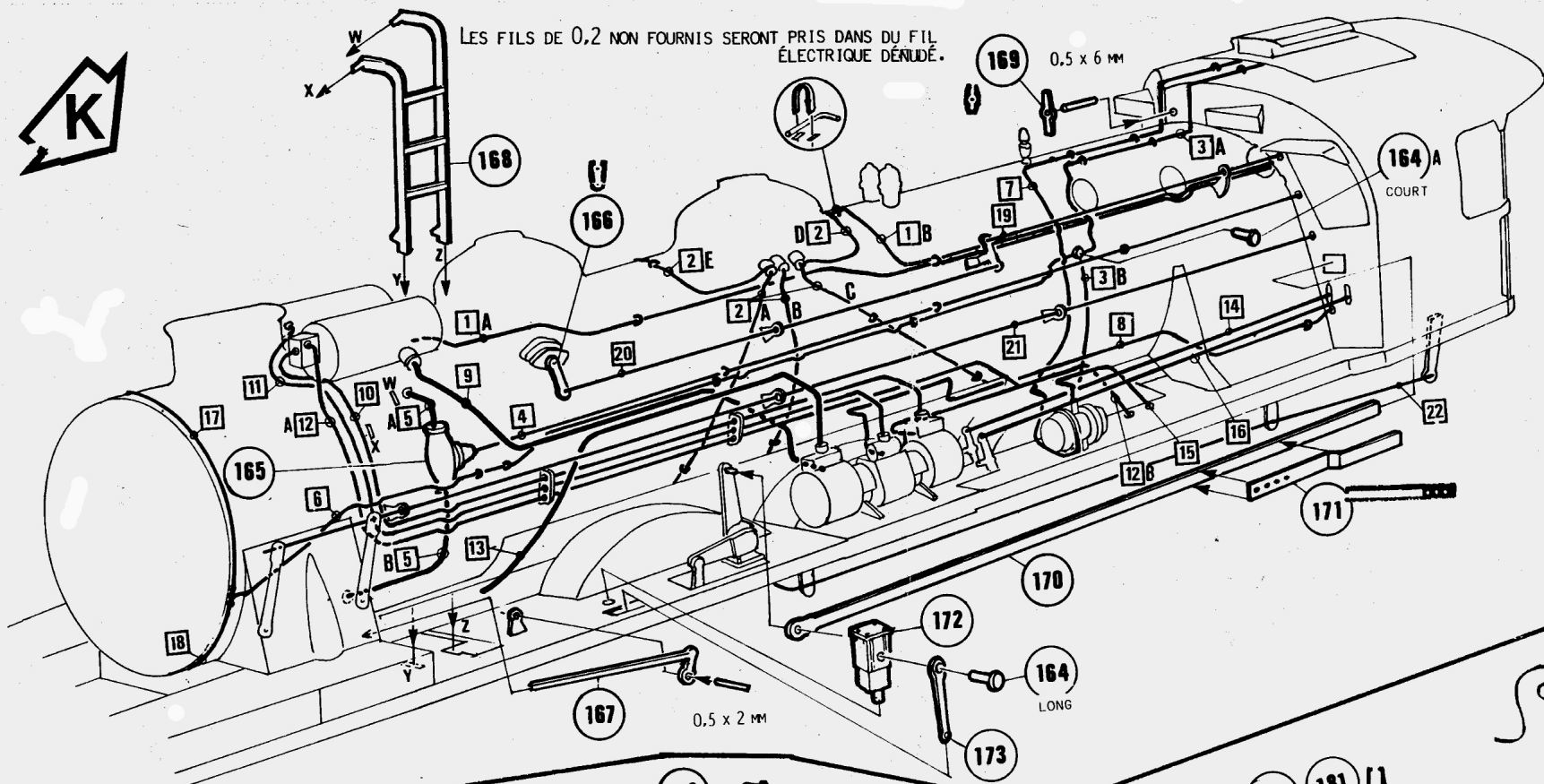
M



N



LES FILS DE 0,2 NON FOURNIS SERONT PRIS DANS DU FIL ÉLECTRIQUE DÉNUDÉ.

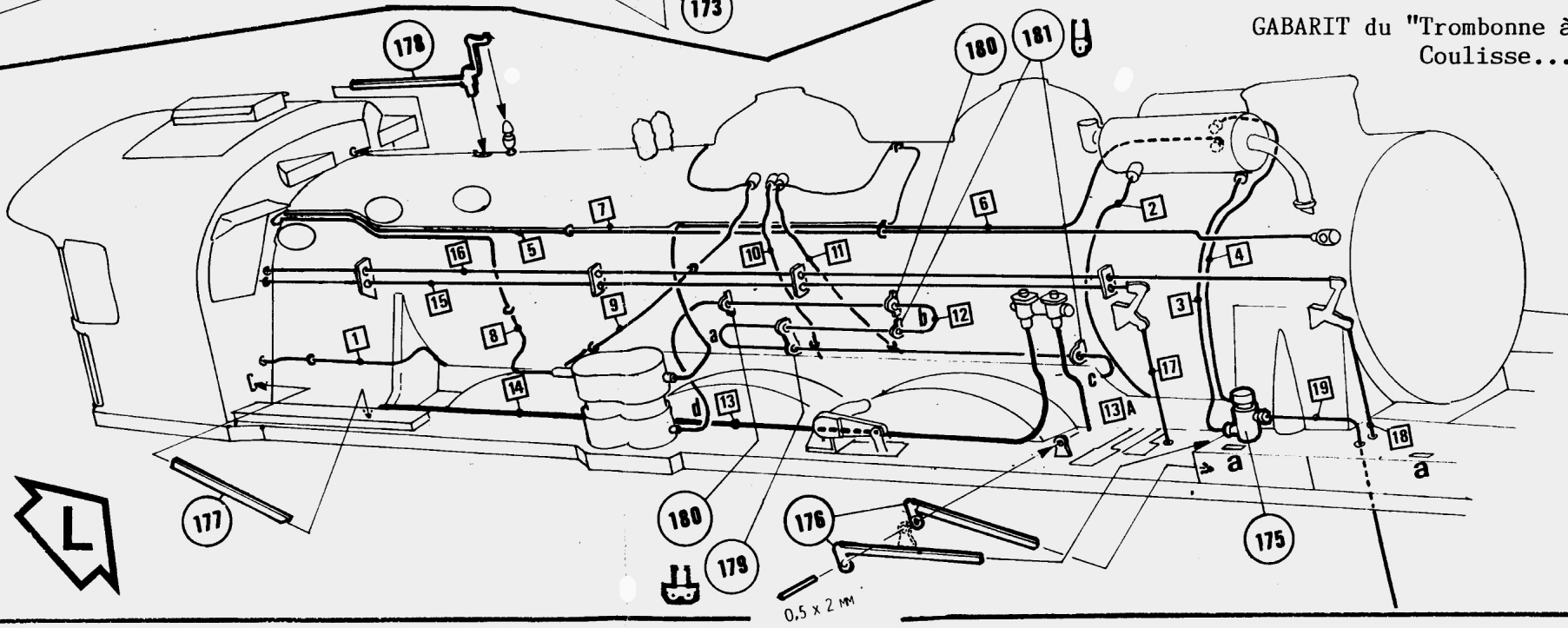


1A =	L	0,4	F	=	88	MM
1B =	L	0,3	F	=	56	MM
2A =	L	0,5	F	=	22	MM
2B =	L	0,5	F	=	18	MM
2C =	L	0,5	F	=	30	MM
2D =	L	0,5	F	=	18	MM
2E =	L	0,5	F	=	30	MM
3A =	L	0,3	F	=	29	MM
3B =	L	0,4	F	=	12	MM
4 =	L	0,4	F	=	97	MM
5A =	L	0,8	F	=	6	MM
5B =	L	0,8	F	=	17	MM
6 =	L	0,3	F	=	85	MM
7 =	L	0,3	F	=	70	MM
8 =	L	0,6	F	=	60	MM
9 =	L	0,6	F	=	45	MM
10 =	L	0,6	F	=	85	MM
11 =	L	0,6	F	=	77	MM
12A =	L	0,6	F	=	85	MM
12B =	L	0,6	F	=	35	MM
13 =	L	0,8	F	=	41	MM
14 =	L	0,4	F	=	44	MM
15 =	L	0,4	F	=	14	MM
16 =	L	0,6	F	=	44	MM
17/18 =	L	0,3	F	=	50	MM
19 =	M	0,5	F	=	40	MM
20 =	M	0,5	F	=	44	MM
21 =	M	0,5	F	=	120	MM
22 =	L	0,5	F	=	80	MM

L = LAITON E = ECROUT R = RECUIT M = MAILLECHORT

GABARIT du "Trombone à Coulisse..."

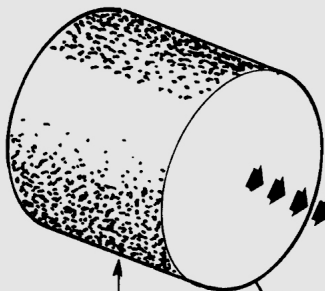
1 =	L	0,5	F	=	24	MM
2 =	L	0,4	F	=	19	MM
3 =	L	0,6	F	=	22	MM
4 =	L	0,4	F	=	28	MM
5 =	L	0,6	F	=	115	MM
6 =	L	0,2	F	=	75	MM
7 =	L	0,2	F	=	NON FOURNI	
8 =	L	0,4	F	=	45	MM
9 =	L	0,5	F	=	30	MM
10 =	L	0,5	F	=	18	MM
11 =	L	0,5	F	=	22	MM
12 =	L	0,5	F	=	110	MM
13 =	L	1,0	F	=	50	MM
13A =	L	1,0	F	=	15	MM
14 =	L	1,0	F	=	20	MM
15 =	M	0,5	F	=	100	MM
16 =	M	0,5	F	=	118	MM
17 =	L	0,4	F	=	12	MM
18 =	L	0,5	F	=	11	MM
19 =	L	0,8	F	=	27	MM



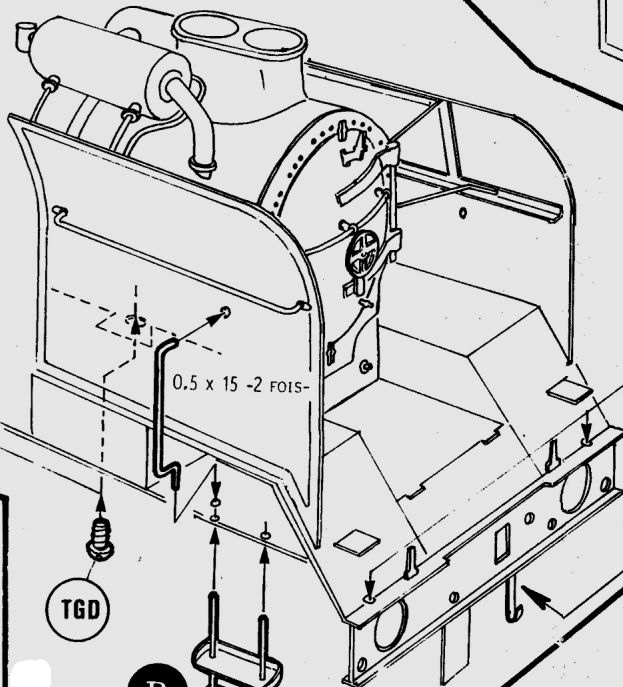
0,5 x 2 MM

S

P

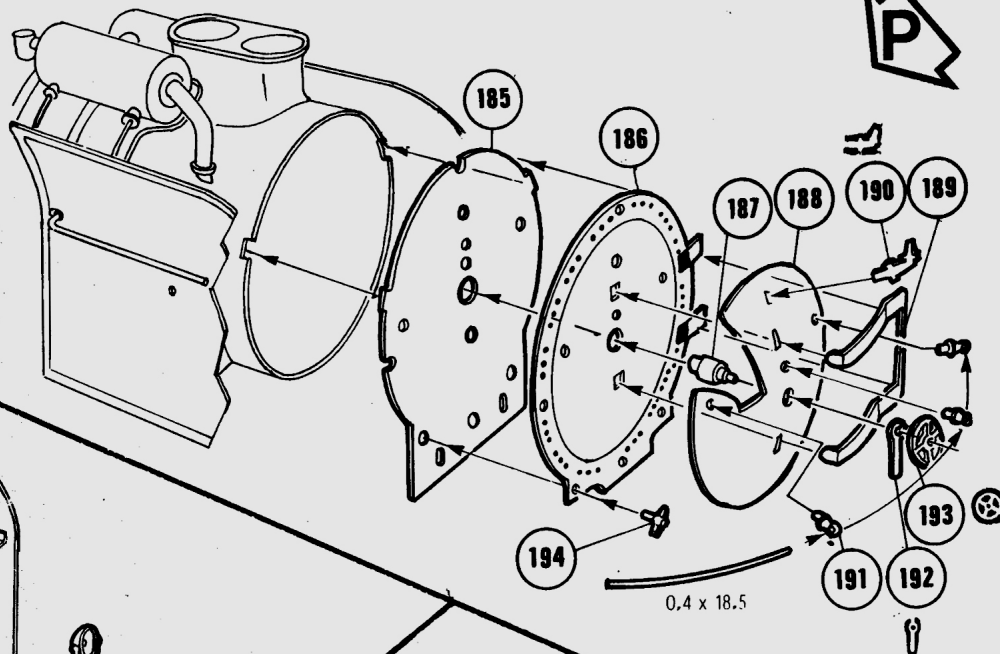


197



0.5 x 15 -2 FOIS-

196



185

186

187

188

190

189

194

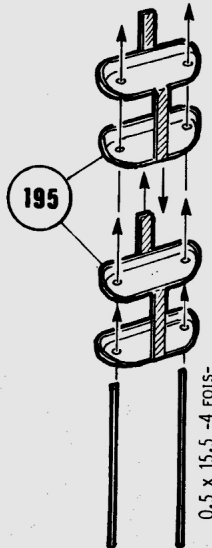
0.4 x 18.5

191

192

193

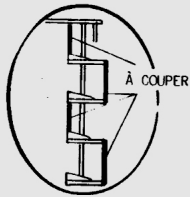
R



195

0.5 x 15,5 -4 FOIS-

PARTIES HACHURÉES À COUPER APRÈS SOUDURE



À COUPER

TGD

R



SNCF UNIQUEMENT

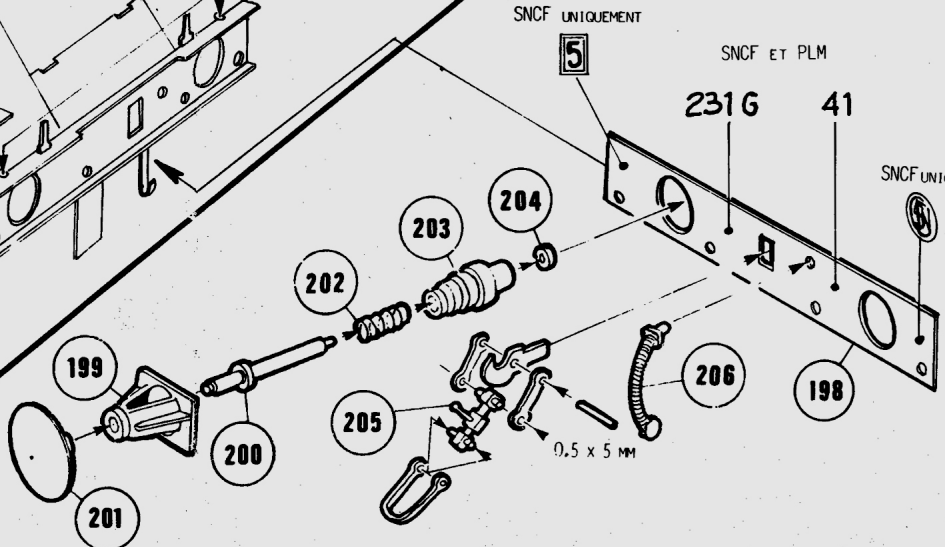
5

SNCF ET PLM

2316

41

SNCF UNIQUEMENT



199

202

203

204

205

206

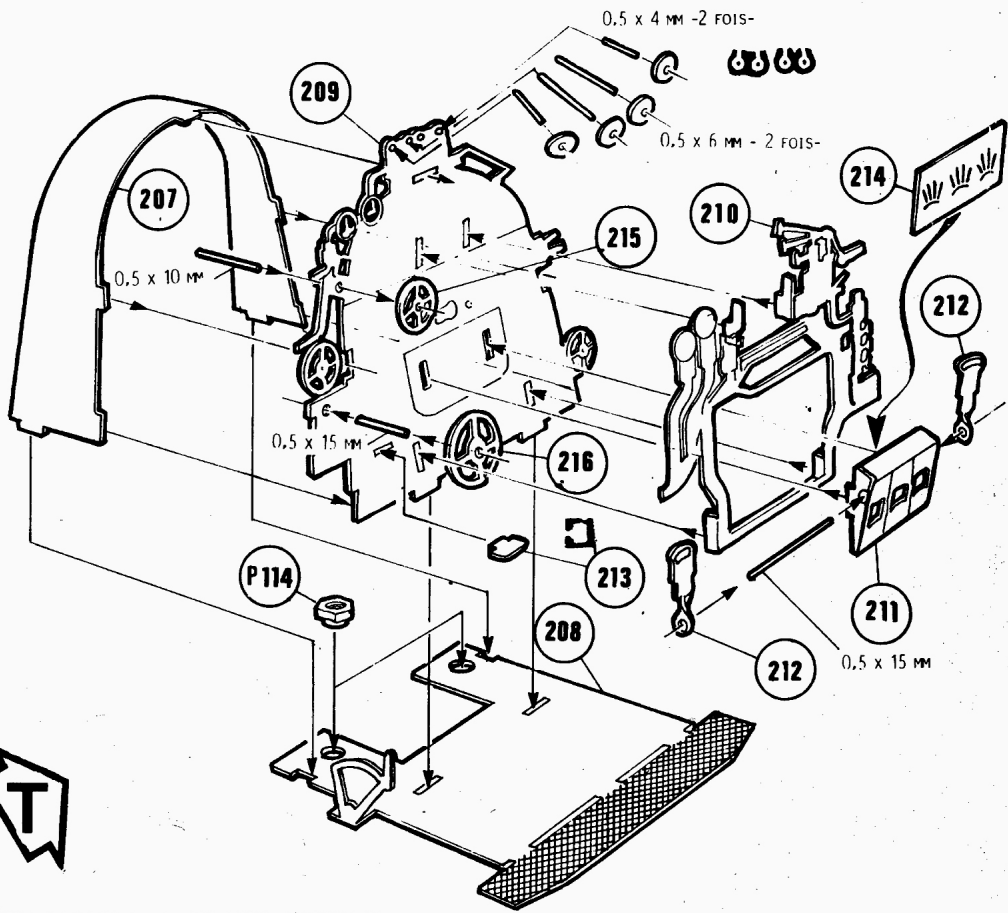
201

200

198

0.5 x 5 mm

U



NOMENCLATURE.

NBRE	DÉSIGNATION	RÉFÉRENCE.
PIÈCES BRONZE		
1	GRAPPE TAQUETS 194	HO 410
1	SURCHAUFFEURS 126	CH 407
1	GRAPPE POMPE ACFI 103	
	122G et 122D	CH 405
1	CHEMINÉE DOUBLE 123	CH 406A
1	DOME 124	CH 406B
1	SABLIÈRE 125	CH 406C
1	POMPE BI-COMPOUND 108	HO 409
1	GRAPPE LEVIERS 102/115	CH 411
1	GRAPPE AUTOCLAVES 128	HO 410
1	GRAPPE 175,172,148 G&D	
	105 et 166	CH 412
1	GRAPPE 156,112,113,196,	
	140,139,165 et 206	CH 413
1	GRAPPE CROCHET 205	HO 90
2	BOISSEAUX TAMPONS 199	HO 363
PIÈCES LAITON DÉCOLLETÉ ET DIVERS		
1	VIS TIMON TENDER/LOCO	P 78
4	ECROUS A SOUDER	P 114
1	SIFFLET	130
2	SOUPAPES	131
28	CAPOTS DE TIRANTS	129
1	AXE LAITON 0,8 LONG	164
1	AXE LAITON 0,8 COURT	164A
1	AXE DE PORTE DE B à F	187
3	SUPPORTS DE MAIN COURANTE 191	
2	AXES DE TAMPON	200
2	PLATEAUX DE TAMPON	201
2	RESSORTS DE TAMPON	202
2	FAUX RESSORTS	203
2	BAGUES D'ARRET	204
4	VIS TC M2x3	
1	VIS TGD pour LEST	
1	FEUILLE TRANSFERTS BLANCS	

PIÈCES LIVRÉES EN VRAC.

NBRE	DÉSIGNATION	RÉFÉRENCE.
1	CHAUDIÈRE	121
1	ABRI-CABINE	145
1	FOND DE CHAUDIÈRE	162
2	ECRANS G et D	184
1	PORTE DE BOÎTE A FUMÉE	188
1	LEST PLOMB	197

MODULES

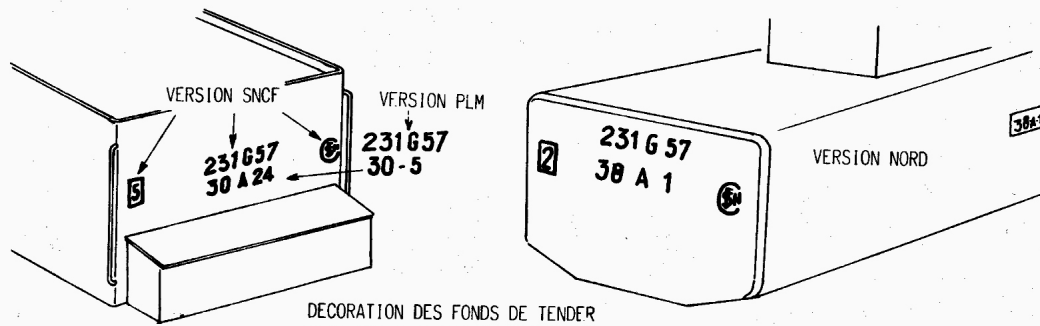
- 1 MODULE 1 comprenant les pièces 94,95,106,118,119,146,152,153,101,116,159 G et D, 170,186
- 1 MODULE 2 comprenant: 94,96D,97,96G,109,109A,117,120,155 G et D, 207,208,209
- 1 MODULE 3. Pièces trop nombreuses pour être répertoriées.
- 1 MODULE 4 comprenant 98 et PLAQUES + FILS de CAVALIERS
- 1 MODULE 5 comprenant 93,160,183 D et G, 189.

PIÈCE SPECIFIQUE 231 G NORD:

- 1 MACARON SNCF.

Longueur TOTALE des FILS divers

0,3 Laiton Ecroui	= 305 mm
0,4 Laiton Ecroui	= 500 mm
0,5 Laiton Ecroui	= 850 mm
0,5 Maillechort	= 422 mm ou Laiton Ecroui
0,6 Laiton Recuit	= 400 mm
0,8 Laiton Recuit	= 110 mm
0,8 Laiton Ecroui	= 30 mm
1,0 Laiton Ecroui	= 85 mm



DECORATION DES FONDS DE TENDER

Nous étudions actuellement en HO les locomotives 141 E et 141 F ainsi que les 220 C COUPE-VENT dites "GROSSE C" du PLM. Si une ou plusieurs de ces locomotives vous intéresse, remplissez ce bon sans AUCUN ENGAGEMENT de votre part et retournez-le à LOCO-DIFFUSION, vous nous aiderez ainsi à prévoir nos séries futures. Les prix de ces locomotives seront sensiblement identiques à ceux que nous pratiquons aujourd'hui et peut-être un peu moins élevés si la demande dans l'un de ces modèles est suffisamment importante tout en gardant la même qualité bien entendu. Si vous avez des suggestions à nous faire, n'hésitez pas, elles seront les bien venues ;Merci.

Je suis intéressé par la 141E PLM la 141F PLM la 220C
 Mon NOM.....Prénom.....Localité.....

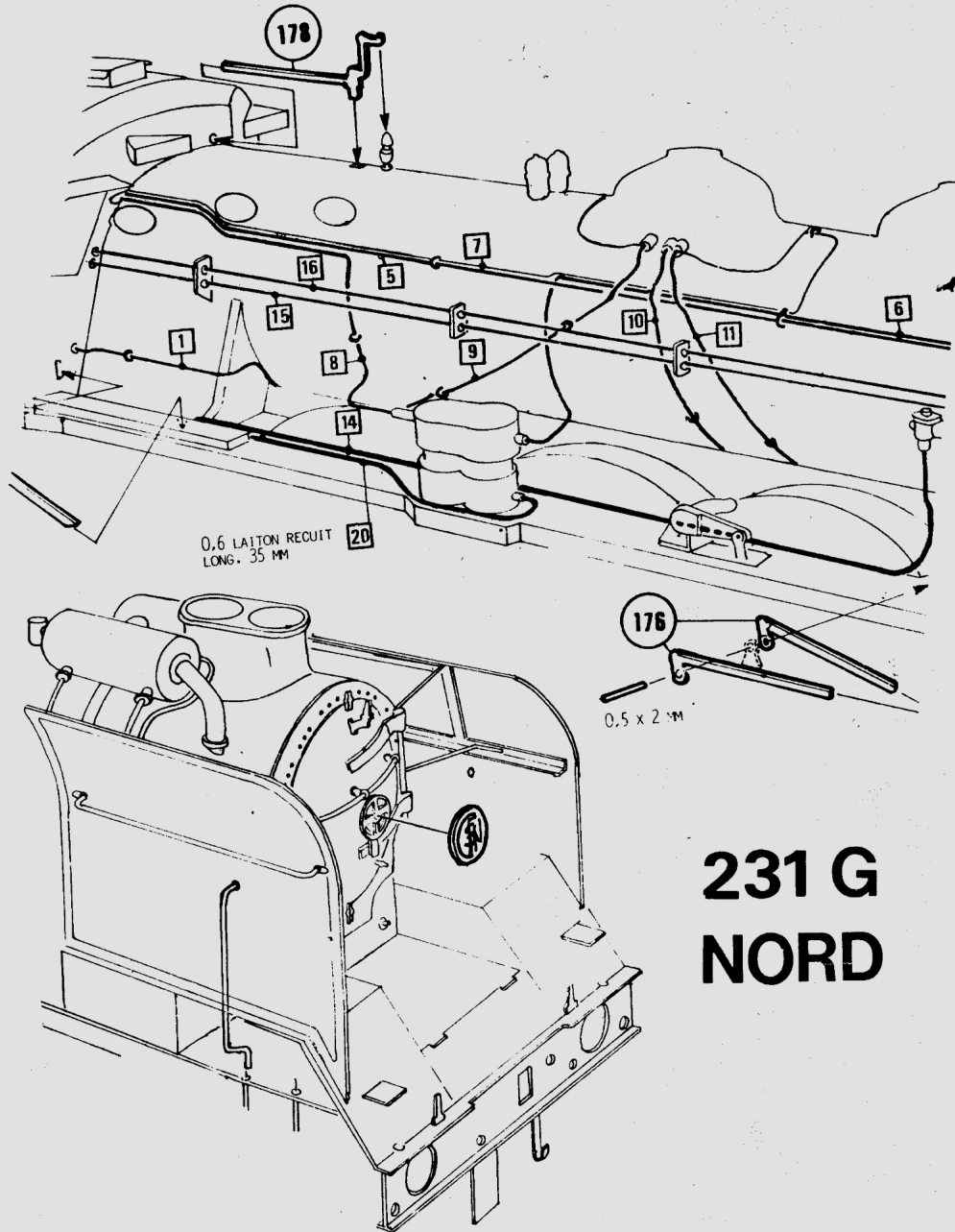
MODIFICATIONS APPORTÉES À LA 231 G NORD PAR RAPPORT À LA 231 G PLM.

En fait très peu de choses différencient les LOCOMOTIVES 231 G PLM des 231 G NORD.

Ce qui est différent: Sur les 231 G NORD on trouve:

D'abord, sur le côté DROIT de la CHAUDIERE -Dessin L- le "TROMBONNE A COULISSE" est supprimé
La TUBULURE 20 en FIL LAITON RECUIT part du bas de la POMPE BI-COMPOUND et va se perdre
derrière le PLATELAGE.

Sur le VOLANT de fermeture de la PORTE de BOITE à FUMÉE, un MACARON SCNF est ajouté, il sera
collé en place après décoration et peinture de la LOCO.
Ces locos seront peintes aux mêmes couleurs que les PLM.



5

DESSIN U: FINITION DE LA PLAQUE DE TAMPONNEMENT AVANT.

D'abord, monter les TAMPONS. Pour cela monter l'AXE 200 dans le BOISSEAU 199, souder en bout le PLATEAU 201. Monter sur l'axe le RESSORT 202 puis le FAUX RESSORT 203, souder en bout le BAGUE 204, le tampon ne doit pas être immobilisé. Peindre le tout en NOIR.

Monter l'ensemble CROCHET 205 le peindre en NOIR, ainsi que la TUBULURE 206.

Peindre en ROUGE -peinture non fournie- la CONTREPLAQUE de tamponnement 198 et après séchage complet, poser les TRANSFERTS.

Coller cette contreplaque en même temps que les tampons sur la TRAVERSE de TAMPONNEMENT du tablier avant sans immobiliser la course des tampons.

Souder au dos de la TRAVERSE de TAMPONNEMENT l'ensemble crochet ainsi que la tuyauterie.

Monter l'ensemble SUPERSTRUCTURES sur le CHASSIS LOCO et immobiliser avec à l'avant, 2

VIS TC M2 qui seront montées dans le BLOC CYLINDRE.

A l'arrière, après avoir mis en place l'ensemble EQUIPEMENT CABINE T, également avec deux vis M2 qui seront montées en dessous du tablier au dessus du BISSEL.

ATTENTION, le montage des superstructures doit se faire délicatement afin de ne pas abîmer le levier de la POMPE MONOCOUP et de la tubulure 22 coté gauche en dessous du tablier.

Si tout va bien, réunir par un petit FIL LAITON de 0,3 bien dressé, le levier de la POMPE MONOCOUP avec la CAME d'inversion de marche sur laquelle il y a un petit trou recevant le fil de 0,3. Ce fil d'une longueur totale de 17 mm sera plié à 90° de chaque coté avec un entraxe de 14 mm correspondant à la distance entre le trou du levier et celui de la came monter le fil et refermer légèrement les extrémités afin que ce fil ne parte pas.

L'accrochage LOCO/TENDER se fera au moyen de la VIS P 78.

Le Timon du tender passera dans l'ouverture centrale rectangulaire de la traverse arrière de la plateforme.

Pour plus de facilité on peut démonter le bissel loco afin de passer sans difficulté la VIS P 78.

ATTENTION, il ne faut absolument pas que le timon une fois vissé en place, touche l'ouverture de la traverse, ni en haut ni en bas, cela aurait pour conséquence soit de relever les roues du bogie avant tender soit au contraire de faire trop appuyer ces roues sur les rails, le résultat serait le même, le tender dérailerait. Régler le timon en le cintrant légèrement.