

Mise en garde

Bien tout lire la notice avant de commencer quoique ce soit. Si vous ne savez pas lire, les photo ne sont pas suffisantes,

Présentation.

Cette locomotive est un transkit prévu pour être installé sur un châssis Roco.

Contenu du transkit.

La boîte contient une caisse peinte en résine, deux bogies en résine, un jeu de transferts, deux plaques de vitrages en plexi fraisé numériquement, un sachet de quincaillerie, 1 sachet de 4 diodes LED, 2 résistances, une plaque photogravée pour les plateaux de tampons, de 4 tampons sans ressort etc...

Fournitures

Il vous faudra récupérer un châssis Roco. Vous réutiliserez les 2 bogies moteur avec son moteur, le châssis. Un peu de vert 301. Un peu de rouge vermillon en acrylique à l'eau. Une paire de panto avec les accastillages ad hoc.

Bibliographie

Le train numéro 123 de juillet 1998, INDISPENSABLE.

Outils

Volonté, passion, patience, huile de coude, colle cyanoacrylate (ZAP = vachement bien), Araldite bi-composants rapide, pince brucelle, cutter, porte mine "7" de conté, feutre indélébile noir pointe très fine et un autre à pointe moins fine, ruban adhésif, pinceau, limes Suisses de la région de Genève, tournevis, mini-perceuse, forets Ø 1.5 et Ø 2, papier abrasif à l'eau utilisé à sec, fer à souder les fils électriques, tout l'outillage que j'ai oublié de mettre, le reste, Une Dremel 30 000 tours par minute avec une fraise au carbure de tungstène, INDISPENSABLE.

Montage

Prendre la caisse et ébavurer les emplacements des vitres. Y aller molo, et faire cela avec une lime de Lausanne ou de Genève. Faire attention de ne pas y aller trop fort, Y aller molo molo. Découper les vitrages des cabines, Positionner vos vitres, avec un minimum de retouches des vitres. Les coller. Percer les phares au diamètre 1.5 puis au diamètre 2. Y aller molo molo aussi. Prendre vos 4 LED, et les insérer par l'intérieur dans les trous des phares. Les coller à la cyano. Faire très gaffe que la colle ne coule pas sur les vitres en dessous. Parce que ben là, bonjour l'ambiance... Les coller donc à la cyano, et laisser la caisse le toit en haut. Vous choisissez, la colle qui coule sur les vitrages avec le toit sur la table, ou les vapeurs de cyano qui blanchissent les vitres de la cabine quand le toit est en haut. Pour nettoyer vos vitres blanches, c'est une galère...

Monter les panto, les rambarde, comme sur les photo de la revue Le Train. Idem pour les tampons (entraxe 20 mm), etc... Pour le châssis, voir les photo dans les pages suivantes.

Conseils pour les vitrages :

pour les détacher un à un de la plaque, vous faites un trait de cutter sec, net et profond avec un cutter à lame neuve, au dos de la plaque, là où ce n'est pas fraisé. Et vous cassez net en pliant la plaque. Si vous avez peur de ne pas réussir, vous découpez autour de chaque fenêtre avec votre disque à tronçonner monté sur la mini-perceuse. Vous pouvez laisser le lamage autour de chaque vitre, qui s'appuiera sur la paroi intérieure de la caisse. Si vous optez pour supprimer le lamage afin que certaines vitres s'encastrent parfaitement dans la caisse, alors ôtez le lamage. Pour retoucher la forme d'une vitre, il faut ôter le lamage et poncer. Pour poncer, prenez une planchette de 10 cm sur 20 cm, planchette en aggloméré de 19 mm d'épaisseur, celui avec les faces blanches de chaque côté. C'est du mélaminé. Coller dessus de l'abrasif à l'eau (utilisé à sec) grain 120 à l'aide de papier adhésif double face. Pour nettoyer le papier de verre, le passer sur un vieux tissu Jean, le blue jean que vous portez est idéal, à condition que ce soit un vieux blue jean de bricolage. Quand vous poncez, attention, ça va vite, poncez toujours perpendiculairement à la vitre. Le collage des vitrages se fait idéalement à l'aide de colle cyanoacrylate fluide (voir plus loin), à condition de laisser sécher la caisse le toit en bas afin que les vapeurs de la cyano puissent s'évaporer sans laisser de trace(s) blanche(s) sur les vitres. Si c'est le cas, nettoyer avec du détache Glu de chez Loctite, pas facile à trouver, en prendre un stock quand vous en trouvez. Voir les têtes de gondoles des Castorama et autres Obi. Si vous avez "bouffé" une cote et qu'il y a un jour entre une vitre et son montant, vous pouvez bourrer avec de la colle à bois blanche non rapide, qui deviendra transparente après séchage. Attention, votre

autorail ne pourra plus se balader sous la pluie avec cet artifice, mais là, c'est du HO, pas du IIm. La colle à bois est soluble à l'eau. Vous pouvez utiliser du Microscale, environ 20 fois plus cher...

Conseils pour l'ébavurage :

Fabriquez à l'aide d'une lime de Genève plate un petit ciseau à bois. La meuler bien à plat à son extrémité, de manière à obtenir une arête vive bien tranchante et rectiligne. La placer verticalement dans le creux de l'emplacement (sur la caisse en résine donc) d'une vitre sur la caisse et taper fermement et sèchement mais pas trop fort avec un marteau. Faire le tour de la vitre et couper net la matière à enlever, mais vous ne devriez pas avoir besoin de cet outil dans le cas de cette locomotive. C'est plus utile en IIm.

Pose des transferts :

vous savez et vous êtes doué, donc, y'a pas de problème. Vous n'êtes pas doué et vous ne savez pas, votre humilité et votre soif de savoir vous récompenseront. Plusieurs conseils pour réussir à coup sûr.

Tout d'abord, un transfert, c'est quoi? C'est une pellicule d'encre déposée sur un papier support presque transparent. Sur cette pellicule d'encre, de la couleur du transfert, une autre pellicule blanche, dite de blanchiment, est superposée, suivie d'une troisième pellicule d'un puissant adhésif. Le principe est donc le suivant : vous posez votre papier support avec le motif à transférer sur votre wagon, vous appuyez sur le papier support pour que l'adhésif entre bien en contact avec votre wagon, et là le processus de transfert a lieu, d'où son nom (transfert du motif du papier support vers le wagon). Les pellicules d'encre, de blanchiment et d'adhésif changent de support, elles passent du papier support au support définitif qui est le wagon.

Pour transférer franchement, il faut donc appuyer correctement sur le motif à transférer. Pour de grands aplats de plusieurs cm², le pouce de la main suffit amplement, pour nos lettres SNCF de 1.5 mm de hauteur, il faut appuyer avec une spatule. Prendre donc là le porte mine "7" ou "SEPT" de la marque Conté (dans toute bonne papeterie) et s'en servir comme spatule. Sans sortir de mine de carbone. N'utilisez que le bout de plastique du bout. Et surtout, ne pas trop appuyer sur un transfert, vous ne devez pas déformer le papier support. Voilà un problème de réglé. Y'en a d'autres, rassurez-vous, tout n'est pas si facile...

En fait si. Si vous essayez tout de suite sans lire la suite, vous allez vous rendre compte que toute la feuille que vous avez va se transférer, vu la qualité excellente de ces transferts. Il faut donc protéger les autres motifs avec la feuille de protection. Au besoin, découper cette feuille de protection pour y faire des "fenêtres" de la taille du motif à transférer. Voilà un deuxième problème de réglé. Maintenant, le wagon a une forme galbée, arrondie, et le transfert est plat. De plus, vous avez dérapé, et votre transfert est tout déformé. Elémentaire mon cher Ouategonne (eh, à la française...). Votre transfert ne doit pas bouger d'un micron, bon, on va dire d'un dixième, mais pas plus, du wagon quand vous transférez. Donc, le film doit être fixe sur le wagon, et ben, fixez le avec un morceau de ruban adhésif de la marque

Scotch par exemple. Même que votre ruban adhésif peut être collé sur le film du transfert à l'endroit du transfert. Et au lieu d'appuyer sur le film, vous appuyerez sur le ruban adhésif. Si là vous n'y arrivez pas, je m'achète une chèvre et des gros sabots... C'est simple, ce système fonctionne à tous les coups. Pour vous mettre à l'aise, entourez votre wagon de boîtes de wagon de la même hauteur (des boîtes Apocope, par exemple, étudiée pour cela, évidemment...).

APOCOPA Sarl, au capital de 10671.43Euro.

Numéro d'entreprise FR 52 352 894 711 90B6 St-Nazaire RM 440

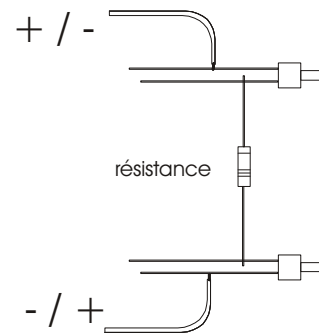
CCP Nantes 2 270 07 F

Bigophone : 02 40 56 32 10

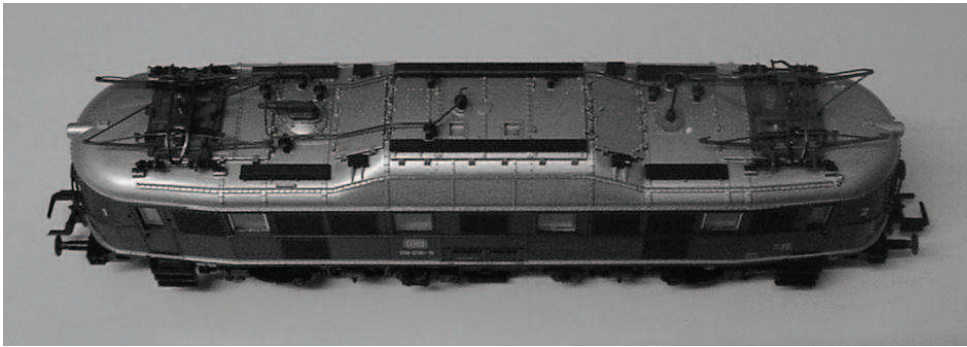
Fax : 02 40 56 21 17

Bouygueur : 06 61 78 32 10

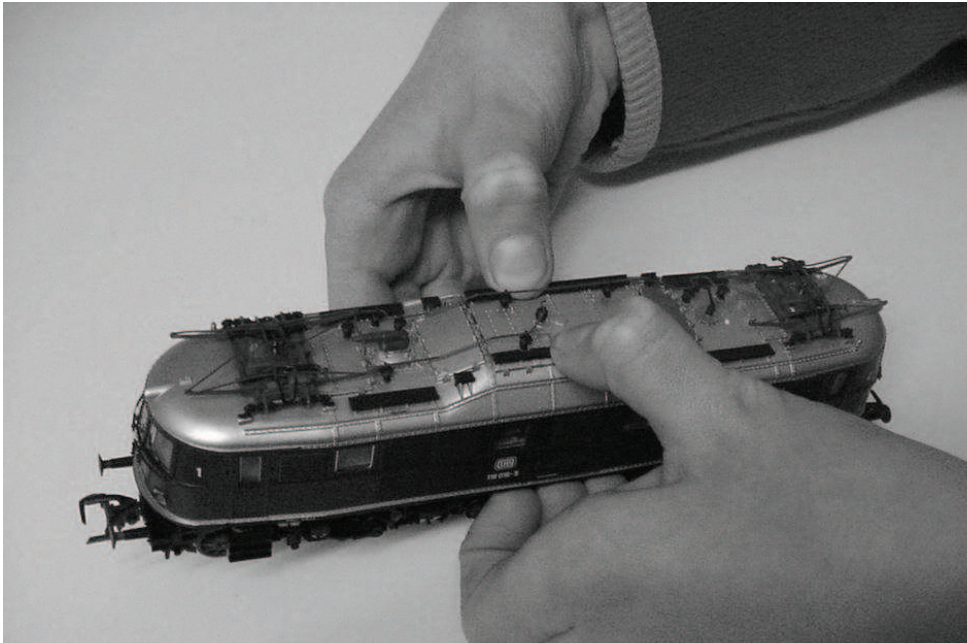
Interpatoujournet : APOCOPA.MAX@APOCOPA.FR



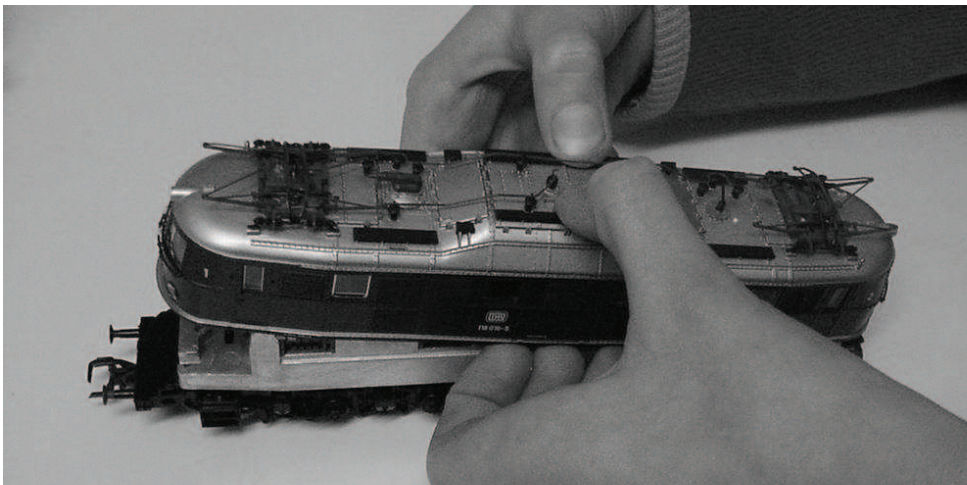
Montage électrique des Led



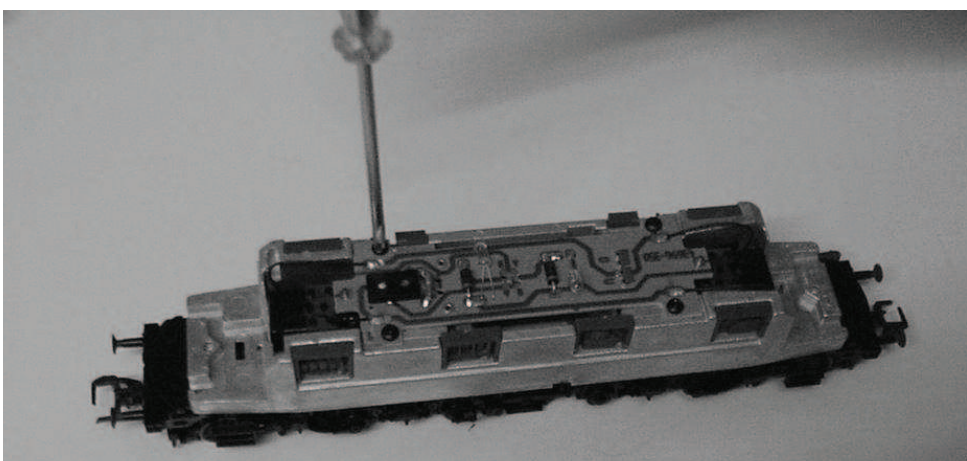
Voici la locomotive sacrifiée qui est prise pour exemple dans cette notice. C'est une machine Roco réf 63618. Vous pouvez utiliser d'autres 1D1 de chez Roco (réf 43815, 43758, 43717, 43660), regardez bien que la machine soit équipée de roues, non pas à rayon (ne pas prendre les réf 63621, 63620), mais avec la reproduction de la transmission pseudo Buchli.



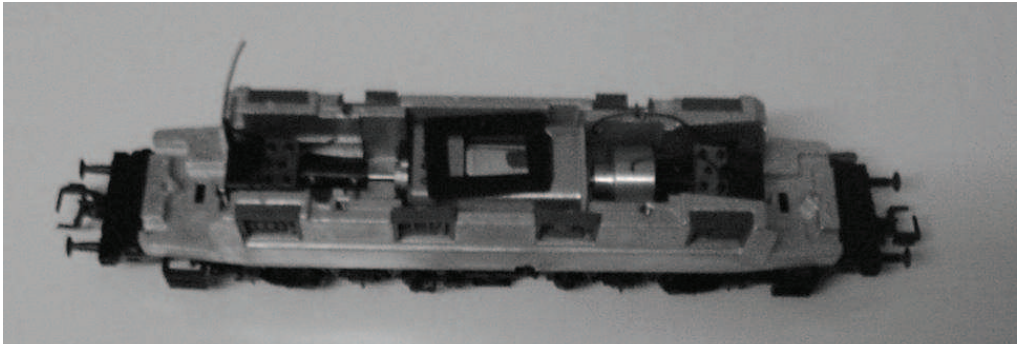
Pour ouvrir la bête, écartez la caisse et secouer de manière à ce que le châssis tombe.



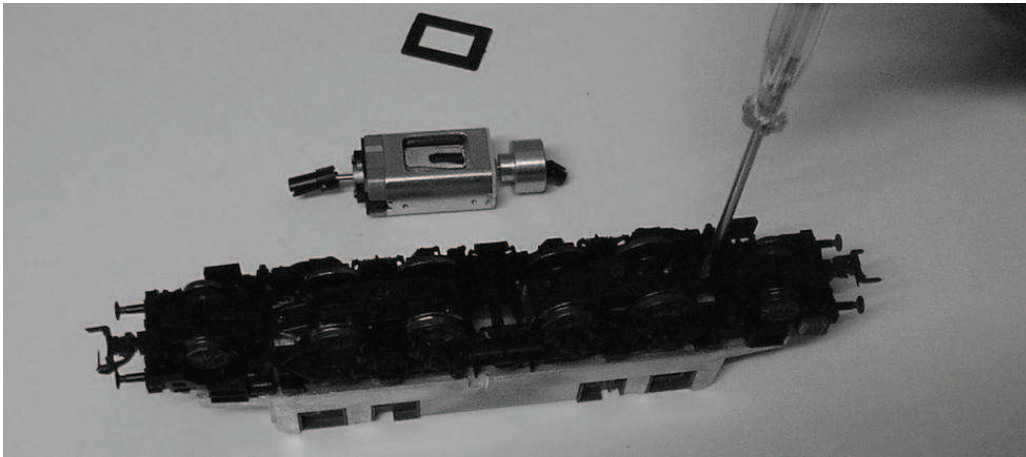
Attention, ça tombe...



Dévissez les 4 vis du circuit imprimé, le retirer après avoir coupé les 4 fils électriques.

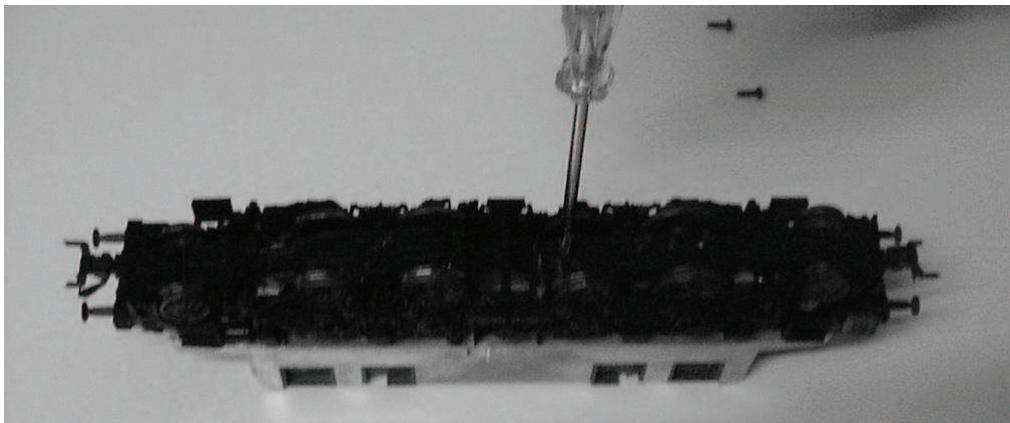


Voici le châssis sans son circuit imprimé.

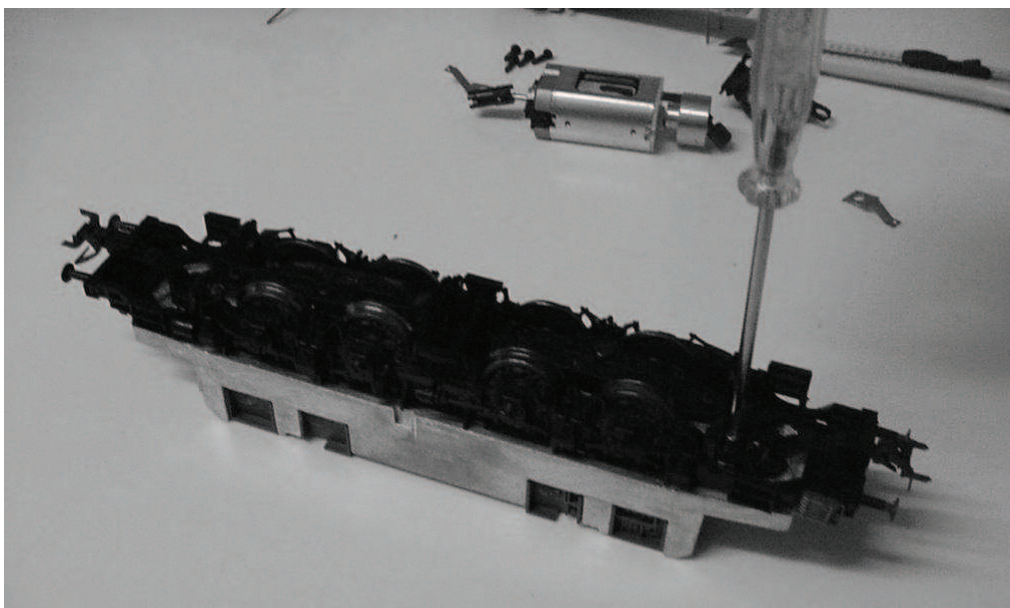


Retournez le châssis, le moteur tombe. Mettre dans une boîte le moteur et les cardans, et les vis.

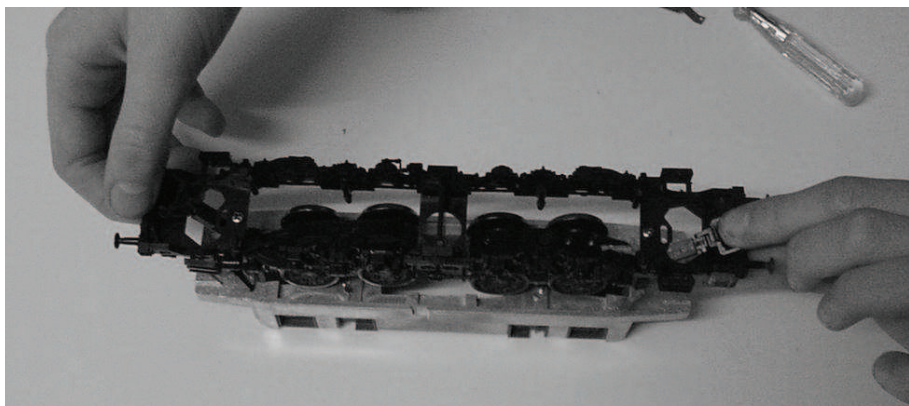
Dévissez les vis qui tiennent le bissel. Il faut ôter la vis, et dévisser un peu l'autre vis qui sont toutes les deux sous le bogie moteur; faire de même pour l'autre bissel. Revisser les deux vis sous chaque bogie.



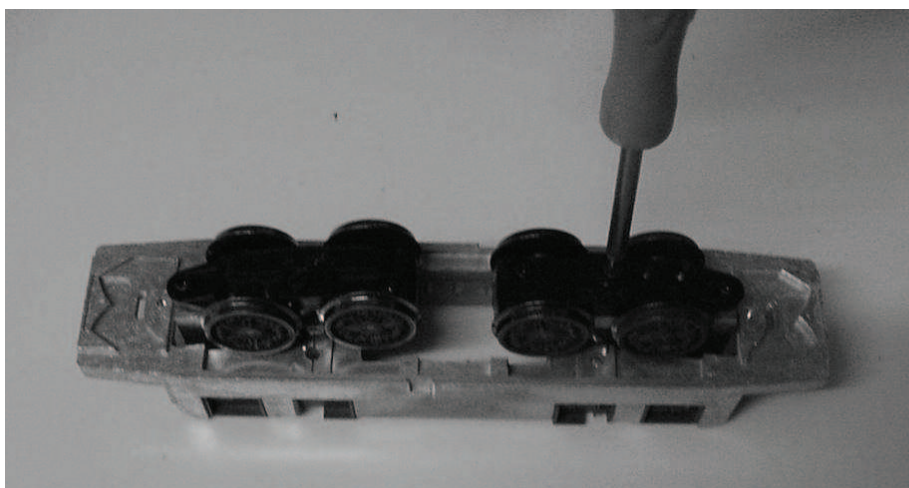
Voici l'emplacement de la deuxième vis...



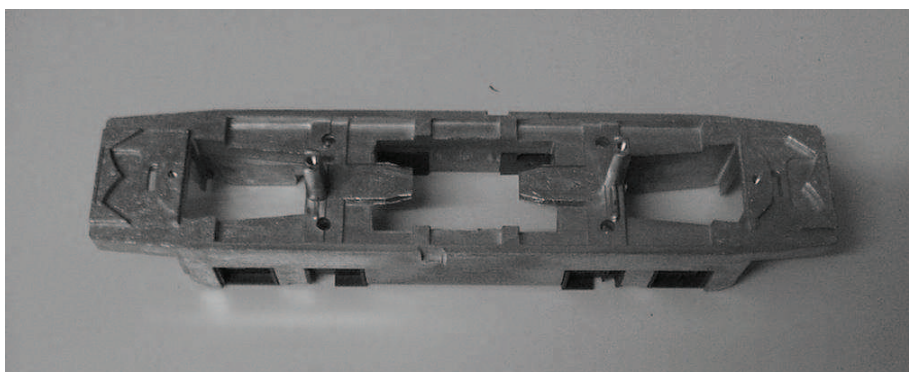
Dévissez les deux vis visibles qui tiennent le faux châssis en plastique.



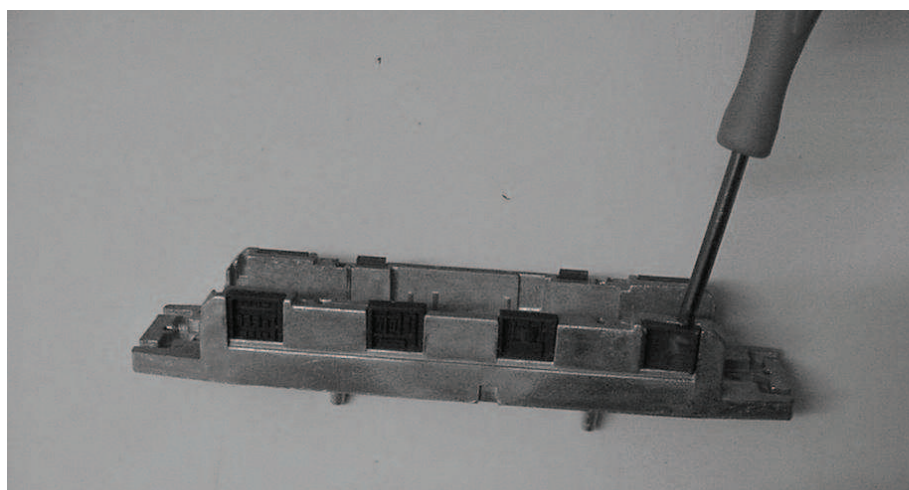
Retirez le faux châssis en plastique.



Dévissez les deux bogies. Attention, il y a un ressort à ne pas perdre et il faut repérer son sens de montage.... Gaffe.



Le châssis nu.



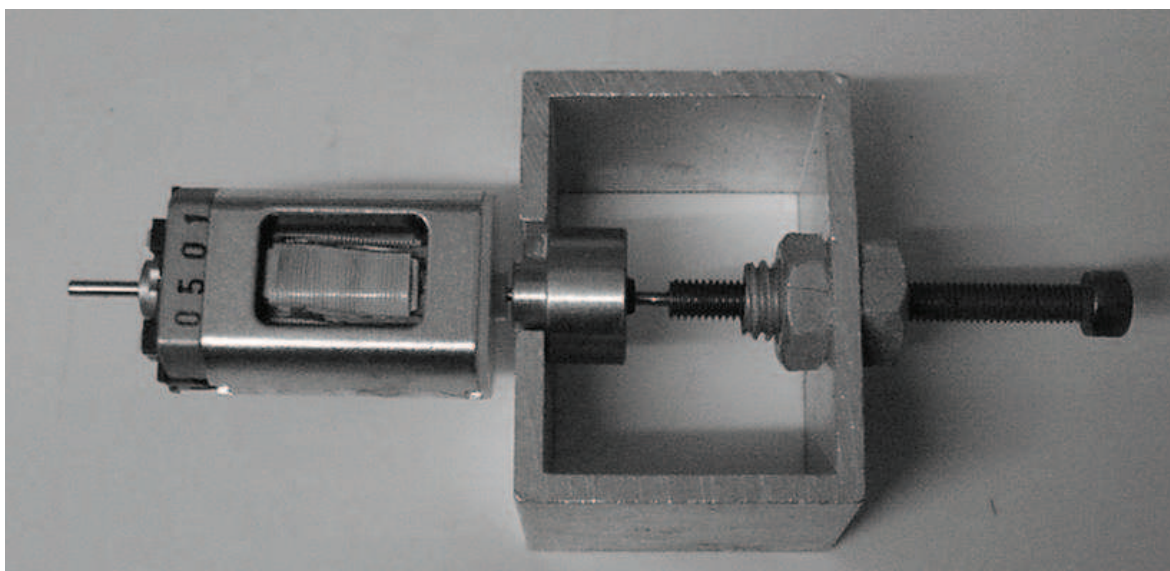
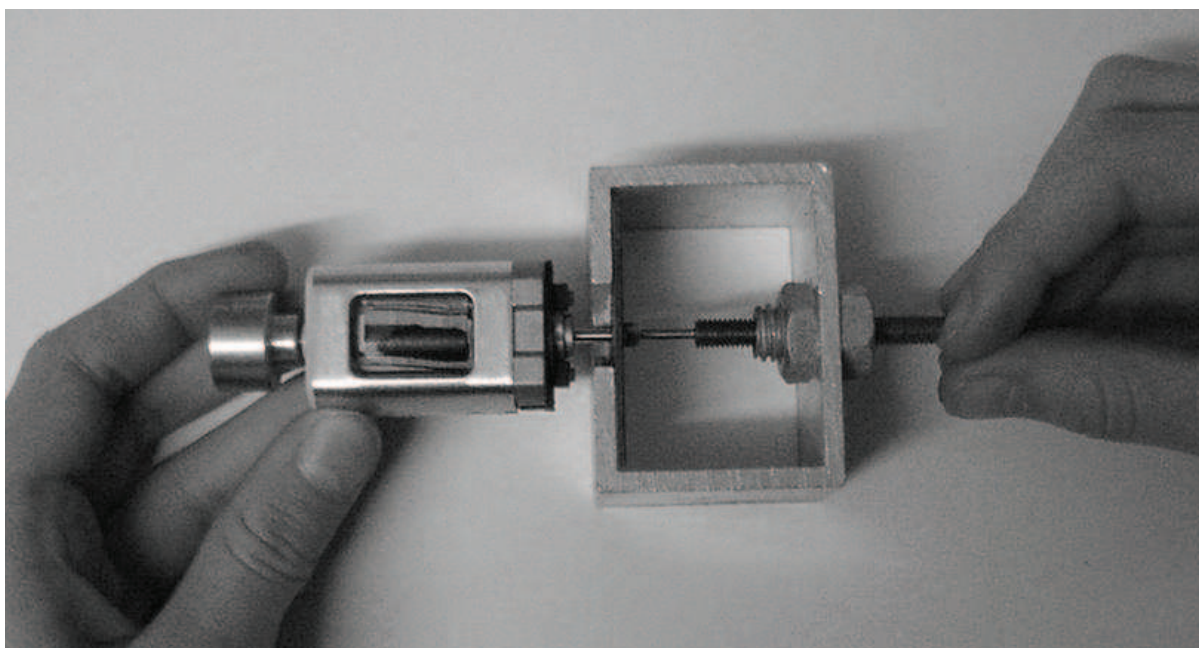
Enfin presque, il faut encore retirer les huit morceaux de plastique imitant l'appareillage intérieur de la 1D1 allemande.

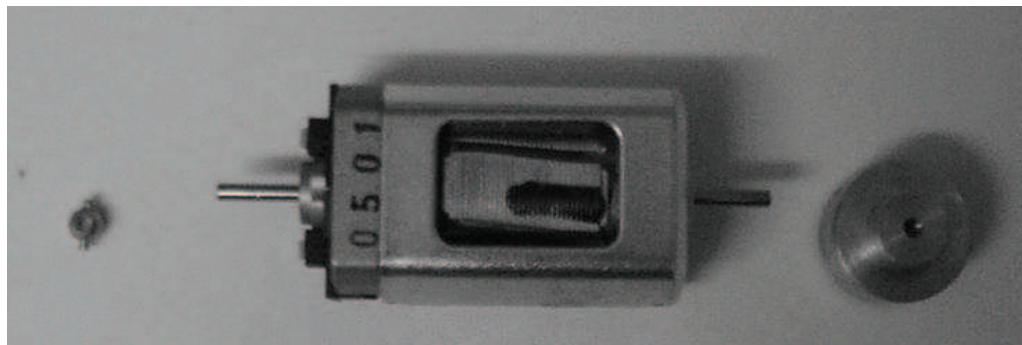


Prendre le moteur Roco, remarquez le numéro qui sert pour positionner le moteur dans la bonne position lors du remontage final.

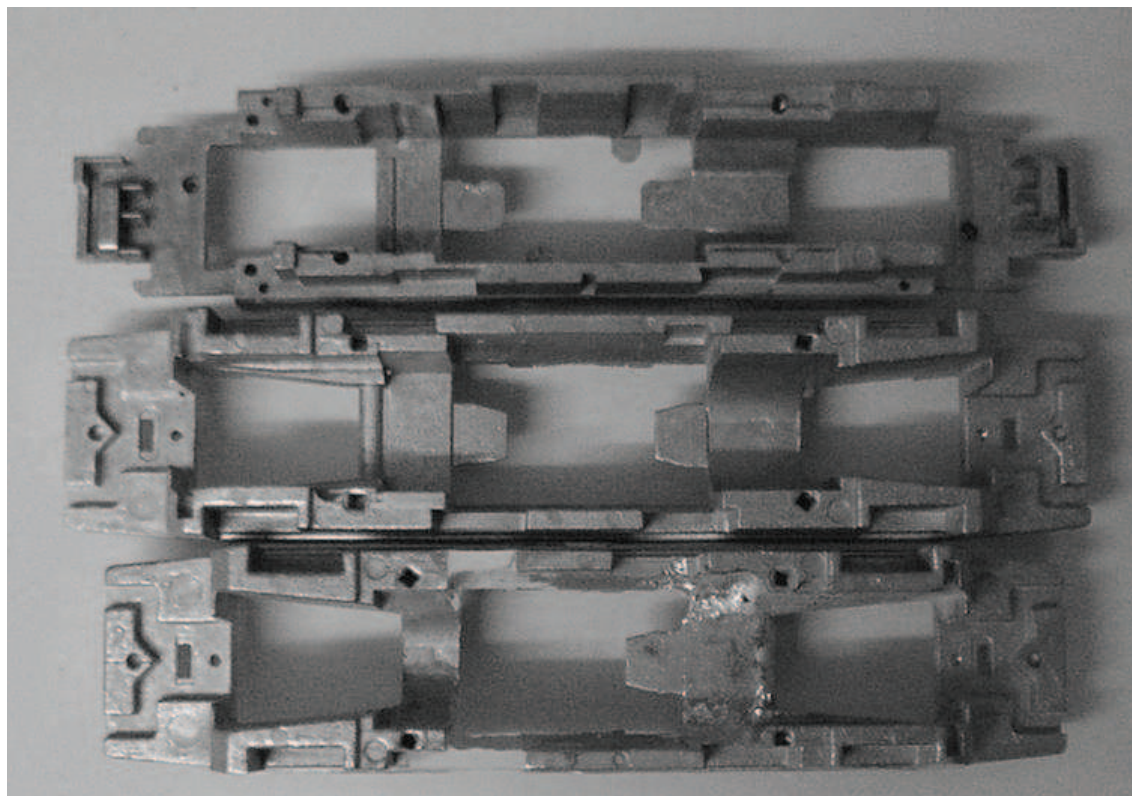


Prendre « the Puller » de chez NWSL, acquis chez FB System par exemple, et démontez le volant d'inertie, et le cardan. Ne pas perdre ces pièces.

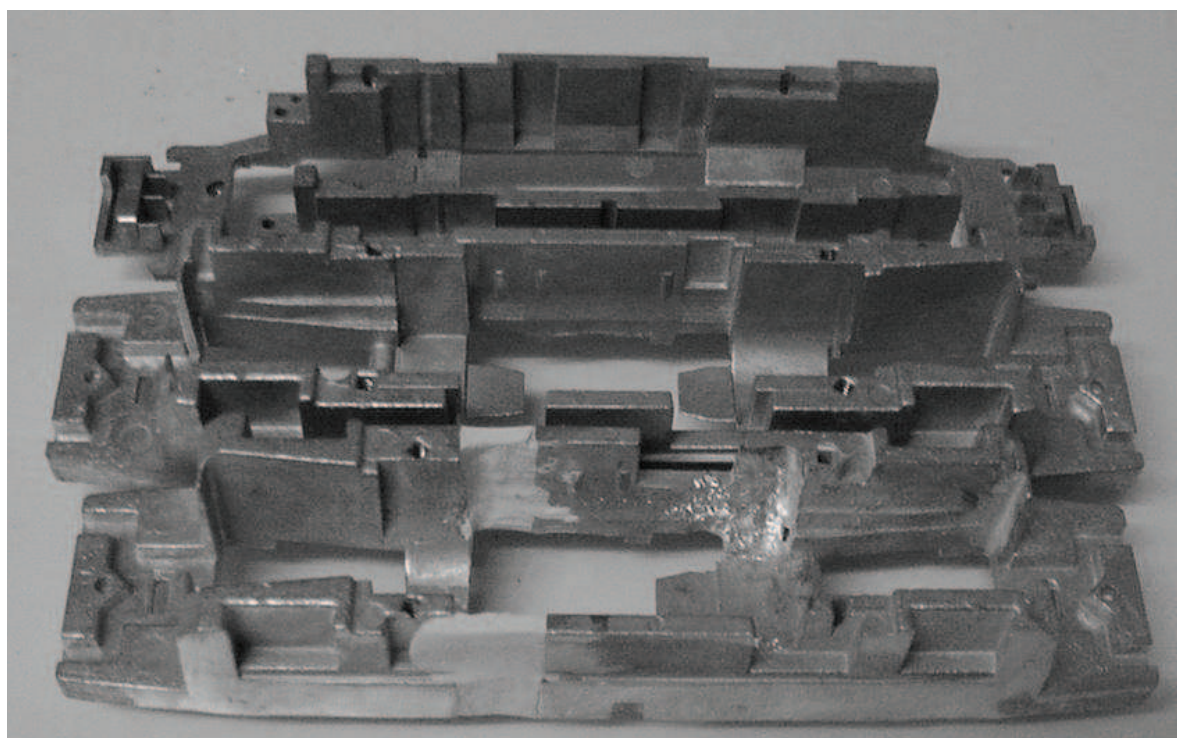




Voici les trois pièces désolidarisées.



Voici trois châssis :
un qui fraisé, et
deux autres non
fraisés qui vien-
nent pour l'un
d'une



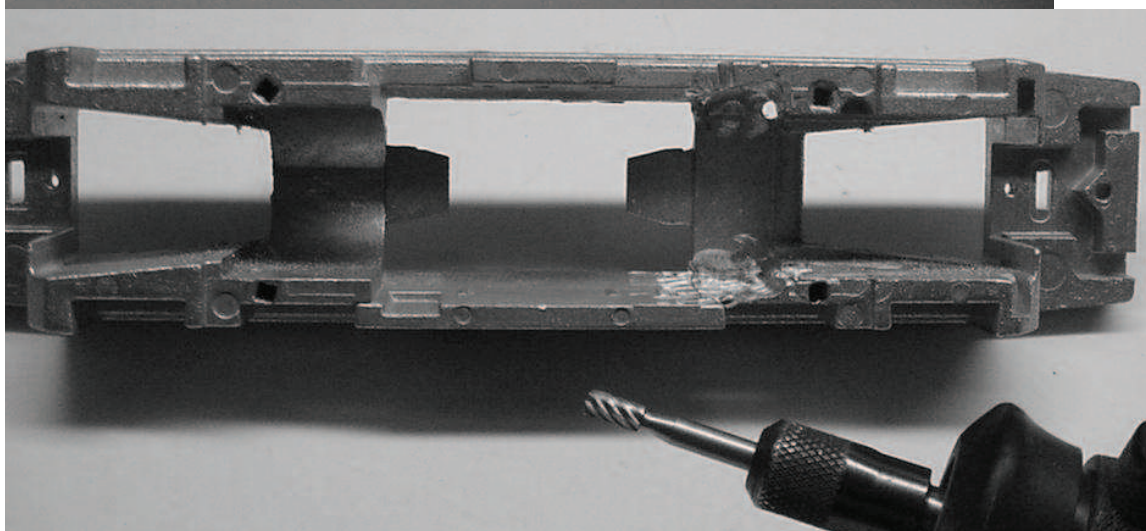


Voici 3 moteurs, celui du haut n'est pas modifiée, celui du milieu va vous donner l'endroit où il faut couper l'arbre aux deux extrémités, et en bas, le moteur modifié avec ses cardans remis en place. Pour couper l'arbre du moteur, prendre la Dremel et tournez à 30 000 tours par minute.

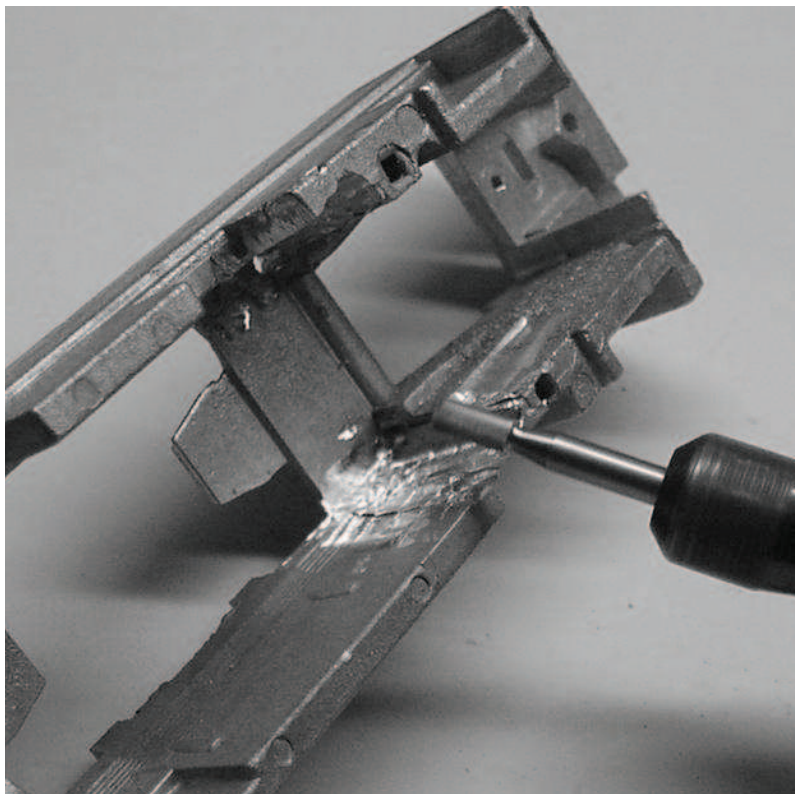
Le volant d'inertie doit être raccourci de son épaulement, un passage au tour si vous en avez un ou à la Dremel avec le disque à tronçonner et le tour est joué.



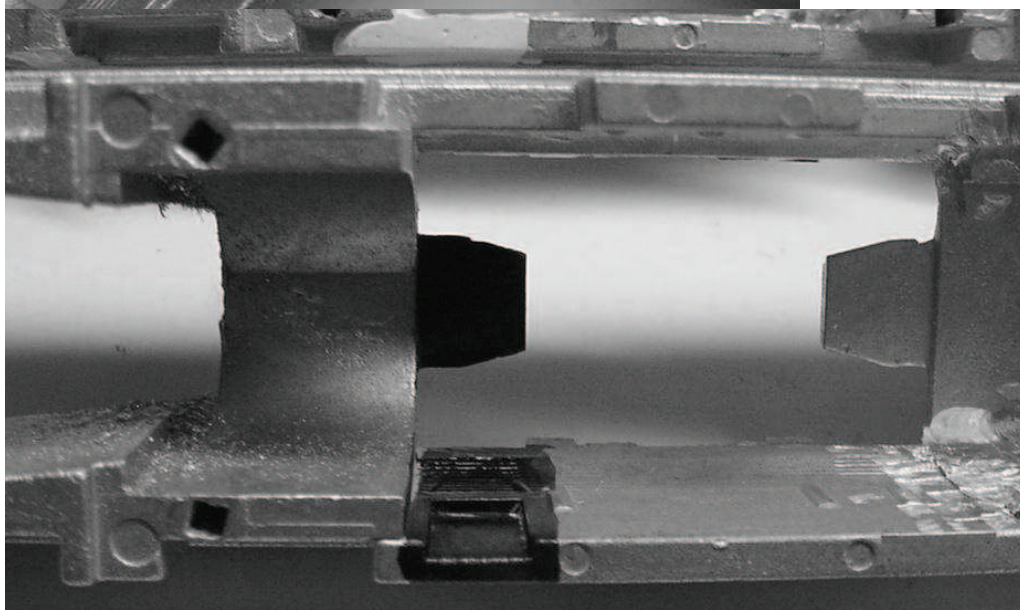
secondes à 30 000 tours minute et l'arbre est plus court.



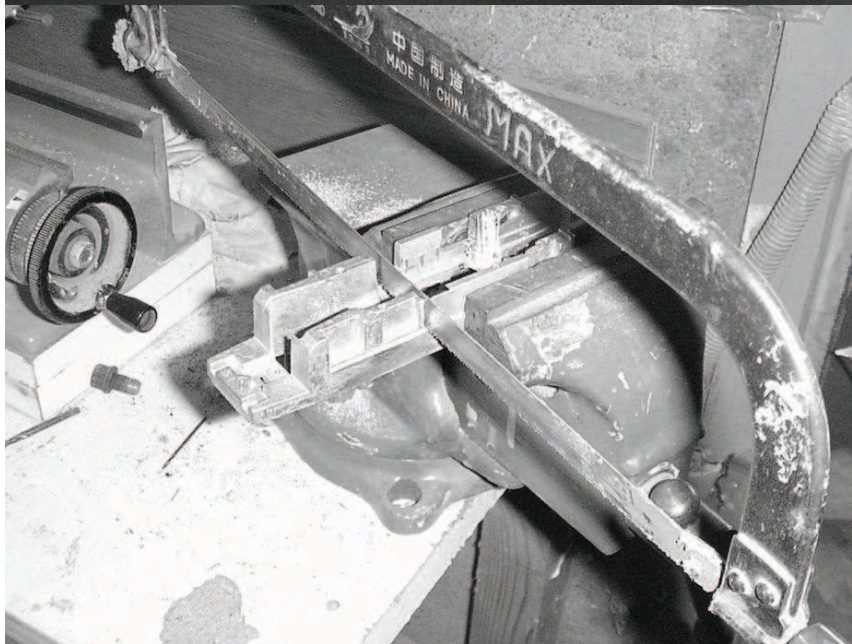
Regardez attentivement l'endroit où il faut fraiser le châssis, c'est l'endroit où il faut que le moteur entre.



Autre vue du fraisage, avec la Dremel à 30 000 tours minute, fraise au carbure de tungstène.. Attention, le copeau vole, à récupérer si vous voulez reproduire un chargement dans un tombereau. Effet naturel garanti.



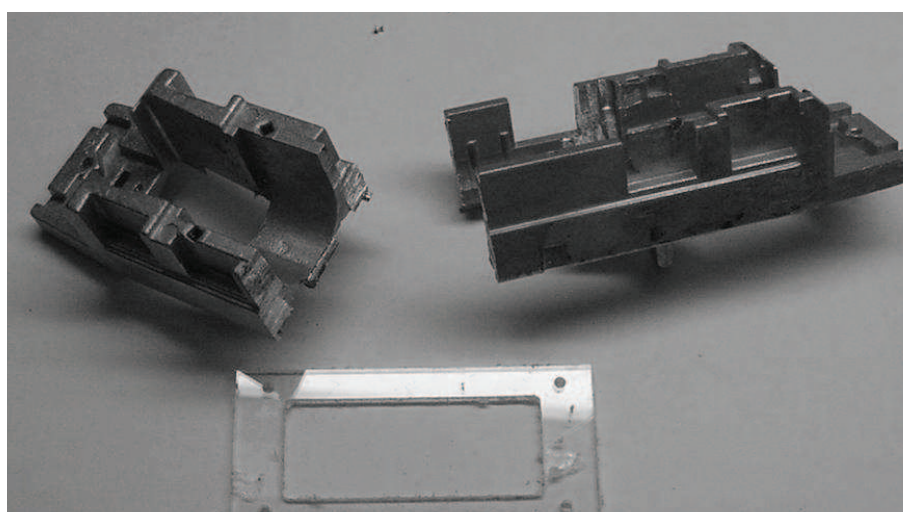
La zone noircie au feutre doit disparaître. Allez serrer le châssis nu dans un étau, et prendre la scie à métaux...



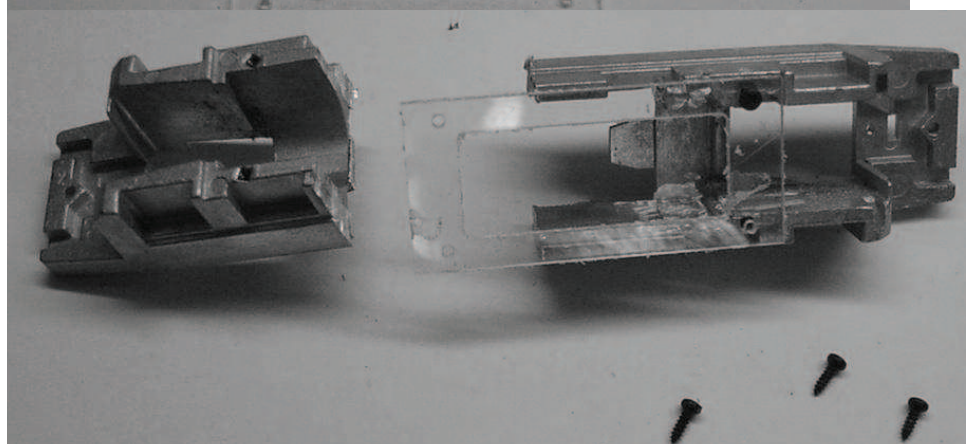
Si la scie est bien à moi et made in China, la lame de scie doit être un peu plus européenne et être dite « laser » pour pouvoir couper quelque chose. Y aller franco, enfin européenno puisque le franc va disparaître...



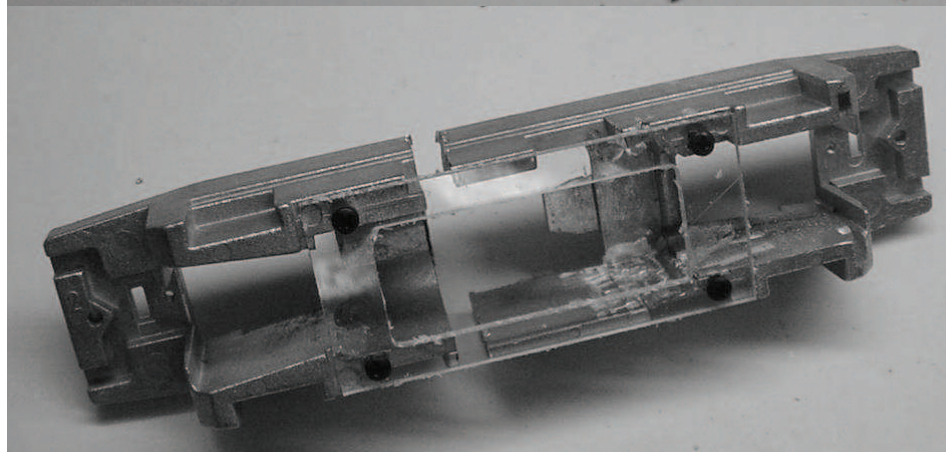
Couper deux fois le châssis, les bouts vont tomber par terre.



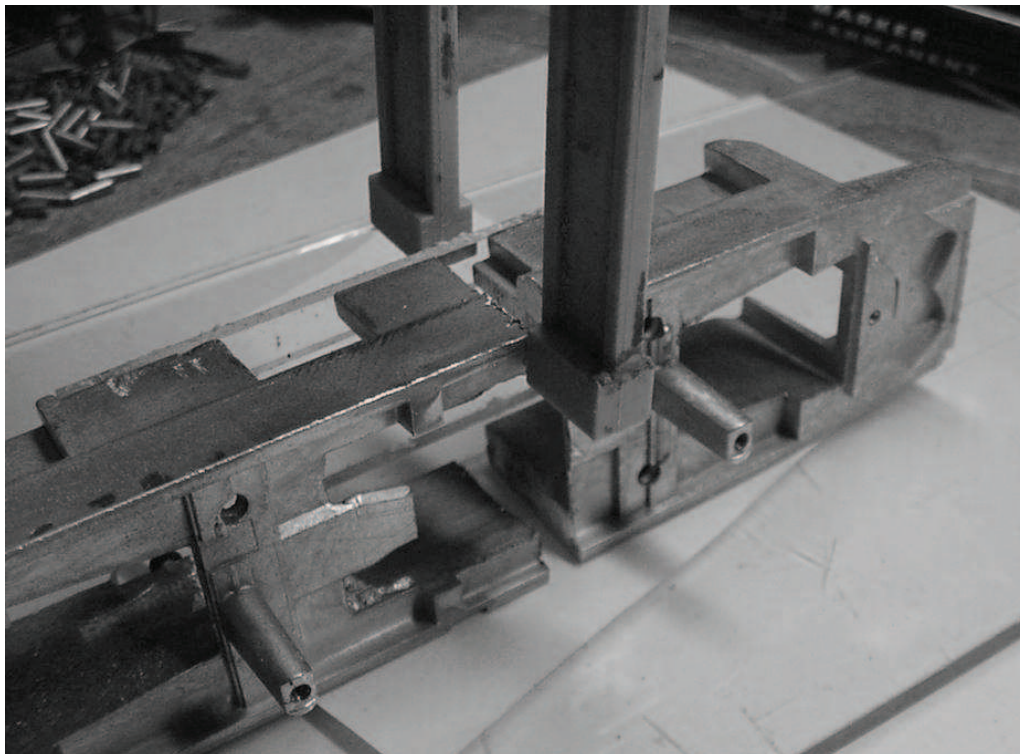
Les deux bouts de châssis, et le gabarit de positionnement du châssis raccourci.



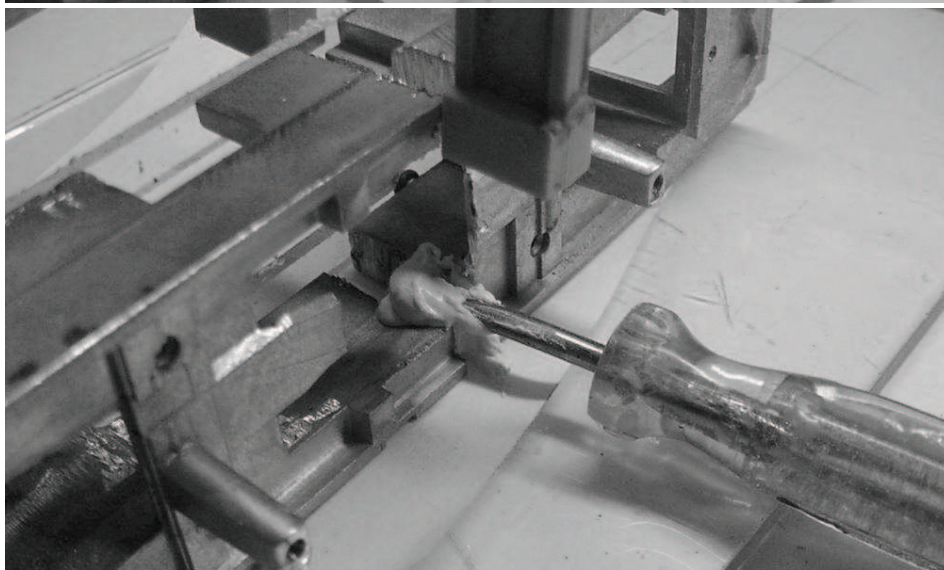
Prendre le gabarit et le visser en lieu et place du circuit imprimé, avec les vis du circuit imprimé, sur les deux bouts de châssis.



Ca prend forme....



Mettre un serre joint « psy » pour parfaire la planéité de l'ensemble, poser l'ensemble sur une plaque de verre (donc bien plan) et mettre un post-it ou un bout de feuille sous le châssis à l'endroit du collage.

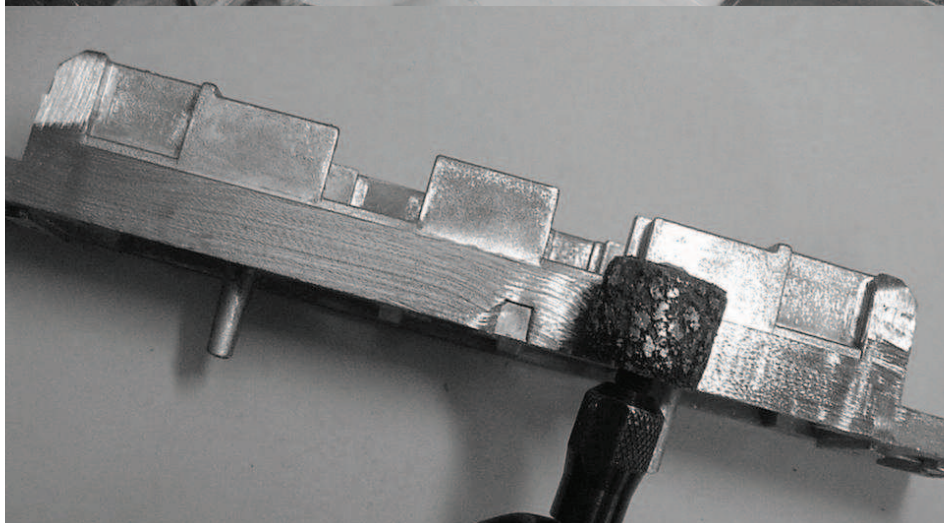


Coller avec du Syntofer (excusez-moi, j'ai oublié de le mettre dans la liste des fournitures, mais comme vous avez lu la notice avant de commencer, vous n'êtes pas piégé) en en mettant une bonne bousée, vous meulerez ensuite le trop. Attendre une petite heure un séchage complet (à 20°, ça prend à peine 15 minutes, à 1°, ça ne prend plus).

Une fois sec, enlevez le serre joint et la feuille, et recommencez l'opération pour l'autre côté.

Poncez ou fraisez pour que ce soit nickel une fois le syntofer sec.

Retirer le gabarit : direction poubelle ou mieux la boîte à four.



Poncez éventuellement avec la Dremel si votre châssis n'entre pas sans forcer dans la caisse.

Une fois tout cela fait, remontez complètement votre châssis : mettre les deux bogies moteur, le moteur, les cardans.