

## LES LOCOMOTIVES 'UNIFIEES' POUR TRAINS LOURDS DE MARCHANDISES DE LA SNCF 150 P. 1 à 115.

Lors de la création de la SNCF en 1938, on se préoccupa de moderniser le parc de traction, l'ensemble des locomotives héritées des anciens réseaux fut regroupé et numéroté rationnellement.

Les nouvelles machines construites par la SNCF devant normalement commencer par la lettre P. Les besoins les plus urgents concernaient les trains mixtes et marchandises. Les circonstances de l'époque et ensuite la seconde guerre mondiale ne permirent pas, faute de temps, de se lancer dans de nouvelles études, la SNCF reprit, en les modernisant de types existants des anciens réseaux tels le PLM pour ses 141 P et le NORD pour ses 150 P qui étaient en fait, la continuation des célèbres 5.1200 puis 150 B avec certains perfectionnements. Une première série de 50 locomotives fut commandée en 1939. Les premiers comportaient un chargeur mécanique de charbon, par contre les locomotives 150 P étaient chauffées à la pelle, le tender possédant un poussoir de charbon. Venues dans une période troublée, les 150 P firent néanmoins un excellent service avec les 30 - 150 B Nord dont elles dérivèrent. Ces locomotives compound à 4 cylindres, possédaient un foyer Belpaise en acier soudé avec siphon Nicholson, échappement Lemaitre avec cheminée à large section, munies d'un réchauffeur ACEI intégral avec pompe à grand débit. A la libération en 1945 l'ensemble des machines fut regroupé et remis en état, certaines furent rapatriées d'Allemagne. Devant l'urgence des besoins, il fut commandé 40 machines supplémentaires puis, en 1947- 25 autres, portant la série à 115 unités (ces 25 locos 150 P 91 à 115 se différencient par des conduits de vapeur HP/BP plus volumineux. Les 150 P ont surtout été utilisées aux trains lourds de marchandises et aux trains de houille entre les mines du NORD et la région Parisienne, Centrales électriques, usines à gaz etc... Leurs dépôts d'attache furent Lens - le Bourget - Hirson - Valenciennes - Somain puis Longueau en fin de carrière. Ces locomotives ont été construites par les usines suivantes: ANF, Blanc Mison, SACM Graffenstaden, Ateliers du Nord (ADN). Elles ont été en majorité accouplées aux tenders unifiés type 34 P 1 à 418. Néanmoins les premières unités ont pu être munies de tenders 36 P 36Q ou 38P d'allure très proches des précédents. Bien qu'elles furent les meilleurs à marchandises, les 150 P étaient capables de remorquer des express lourds à plus de 100 km/h (une 5.1200 ayant pu atteindre 128 km/h). Toutes ces machines firent un service intensif jusqu'en 1957, puis avec l'extension de l'électrification leur service connut quelques restrictions. à cette époque il restait 13 locos en service, 45 seront mutées à la région EST, affectées au dépôt de Chalindrey et utilisées aux trains lourds sur Dijon - Neuchâteau - St Dizier. En janvier 1960 il restait 93 locos en service, dont 68 à la région NORD et 25 à la région EST. Les dépôts de Somain et

du Bourget en auront jusqu'en 1965, elles seront mutées à Longueau ou les dernières finiront fin 1967. A la région EST après l'électrification Dijon - Neuchateau, les 150 P restantes seront mutées à Chaumont où les dernières termineront leur carrière, les 150 P 13 et 86 en mars 1968. La 150P 13 en meilleur état, ainsi que le tender 34P 405 furent sauvegardés, remis en état et figurent maintenant au musée des chemins de fer Français de Mulhouse. En résumé, les 150 P furent les plus performantes des locos à marchandises SNCF. Elles étaient identiques mis à part la disposition d'essieux aux super-pacific 231 C (kit Model Loco E153), dont elles étaient la version 'Marchandises'. Les dimensions de ces locomotives étaient les suivantes:

150 P compound 4 cylindres à surchauffe	
Surface de grille	3m2,54
Surface de chauffe	198m2,40
Surface de surchauffe	82m2,10
Timbre de la chaudière	18 hpz
Diametre des cylindres haute pression	490 mm
Diametre des cylindres basse pression	680 mm
Course des pistons haute pression	640 mm
Course des pistons basse pression	700 mm
Diametre des roues motrices	1m,55
Diametre des roues du bissel	0m,95
Poids total en ordre de marche	105.700 kgs
Poids adhérent	91.000 kgs
Puissance maximum indiquée	2900 ch
Puissance à la jointe des roues	2500 ch
Puissance au crochet du tender	2250 ch
Effort maxi de traction en compound	24.500 kgs
Effort maxi de traction en simple expansion)	31.000 kgs
Vitesse maxi en service normal	105 km/h
Tender normalement accouple (locos a stocker)	
- type normalisé SNCF 34P. 1 à 418	
Poids total en ordre de marche	84.800 kgs
Empattement total	6m,55
Diametre des roues	1m,25
Poids en eau	34.000 kgs
Poids en combustible (charbon)	10.800 kgs
Poids en combustible (briquettes)	1.200 kgs
Chargeur mécanique HT1 Frein Westinghouse	

### Dépôts des 150 P de 1939 à 1968

Région NORD	LENS-LEBOURGET-HIRSON-SOMAIN-LONGUEAU
Région EST	CHALINDREY - CHAUMONT



## LOCOMOTIVE 150 P - KIT MODEL LOCO No 156

Nomenaclature des pièces constitutivesPlanche No 1

Repère	Désignation	Matière	Nombre
1	Longeron gauche	LP	1
2	Longeron droit	LP	1
3	Entretoises de chassis	L	3
4	Vis d'entretoise	L	6
5	Entretoises-supports	LP	2
6	Entretoise-support arrière	LP	1
7	Moteur Mashima	-	1
8	Support du moteur	LP	1
9	Vis de fixation du moteur	AC	2
10	Cosse de mise à la masse	LP	1
11	Vis du support du moteur	L	2
12	Vis du tiroir d'attelage	AC	1
13	Cosse prise de courant (attelage)	LP	1
14	Rondelle isolante (attelage)	P	1
15	Manchon isolant (attelage)	P	1
16	Ecrou de la vis du timon	L	1
17	Ressort-tendeur du timon	LP	1
18	Timon d'attelage (tender)	LP	1
19	Ressort d'articulation	AC	1
20	Ecrou de l'articulation	L	1
21	Roues accouplées non isolées	-	4
22	Roue motrice non isolée	-	1
23	Axe moteur avec pignon	AC	1
24	Bagues de l'axe moteur	L	1
25	Rondelles de réglage	LP	10
26	Ecrous de fixation des roues	L	10
27	Axes des roues accouplées	AC	4
28	Bagues des essieux couplés	L	8
29	Roues accouplées isolées	-	4
30	Roue motrice isolée	-	1
31	Fond de chassis détaillé	LP	1
32	Vis de fixation du fond de chassis	L	3
33	Rondelles cache-écrous	LP	10
34	Contre-poids des roues arrières	LP	2
35	Contre-poids des roues motrices	LP	2
36	Contre-poids des roues avants	LP	2
37	Contre-poids des roues medianes	LP	4

Planche No 2

38	Bielle d'accouplement arrière	MP	2
39	Bielle d'accouplement avant	MP	2
40	Bielle d'accouplement centrale	MP	2
41	Manetons d'extrémités	AC	4
42	Manetons médians	AC	4

43	Bloc cylindres	MB	1
44	Tiroirs gauches	MB	1
45	Tiroirs droits	MB	1
46	Guides de tiroirs	LP	2
47	Contres-tiges de pistons	MB	2
48	Vis de fixation du bloc-cylindres	L	2
49	Support de distribution	MF	1
50	Elingues du support de distribution	MB	4
51	Graisseurs mécaniques	MB	2
52	Crosses des pistons	CF	2
53	Commande des tiroirs (sous ensemble)	MF	2
54	Bielles motrices	MF	2
55	Vis des bielles motrices	L	2
56	Ecrou des bielles motrices	L	2
57	Commande des coulisses (sous ensemble)	MF	2
58	Vis de fixation des coulisses	L	2
59	Ecrous de fixations des coulisses	L	2
60	Vis de fixations du support de distribution	L	2
61	Vis des contre-manivelles	L	2
62	Conduit de vapeur HP/BP Locos 1 à 90	MB	2
63	Conduit de vapeur HP/BP Locos 91 à 115	MB	2
64	Purgeurs des cylindres HP	MB	2
65	Essieu du bissel avant	-	1
66	Bissel avant	LP	1
67	Palier de l'essieu avant	ME	1
68	Vis epaulée du bissel avant	L	1
69	Vis de fixation du chassis (arrière)	AC	1
70	Vis de fixation du chassis (avant)	AC	1
71	Boitier moto-reducteur	-	1
72	Manchon d'accouplement	P	1

### Planche No 3

73	Tablier principal	MB	1
74	Ecrou du tablier	L	1
75	Chaudière complète	ME	1
76	Abri	MB	1
77	Tablier arrière	MB	1
78	Fond d'abri détaillé	MB	1
79	Plancher d'abri	MB	1
80	Portillons d'abri	LP	2
81	Fond de chaudière avant	MB	1
82	Dôme sablière	ME	1
83	Sablières laterales	ME	2
84	Ballonets du réchauffeur	MB	2
85	Cheminée	MB	1
86	Porte de boîte à fumée	ME	1
87	Monogramme SNCF	LF	1
88	Marchepieds du tablier avant	LP	4
89	Traverse avant	LP	1
90	Phares avant	CF	2
91	Tampons NORD	MB	2
92	Attelage standard	ME	1
93	Marchepieds lateraux avants	LF	2

94	Semelles de marchepieds	LP	2
95	Turbo-dynamo	MB	1
96	Réservoirs auxiliares	MB	2
97	Semelles de marchepieds AR	LP	2
98	Marchepieds arrières	LP	2
99	Ecrans pare-fumée	LP	2

Planche No 4

100	Conduite de frein	CP	1
101	Volant de porte de boîte à fumée	CP	1
102	Soupape du réservoir intermédiaire	MB	1
103	Barre de relevage	LP	1
104	Injecteur THERMIX	MB	1
105	Réservoir d'air frein côté droit	MB	1
106	Pompe ACFI	MB	1
107	Filtre primaire ACFI	MB	1
108	Filtre secondaire ACFI	MB	1
109	Chapelle d'alimentation	CP	2
110	Support d'arbre de relevage	MB	1
111	Sifflet	CP	1
112	Soupape de sûreté	CP	1
113	Support du tachymètre	MB	1
114	Prise de mouvement du tachymètre	CP	1
115	Brides de raccordement au tender	CP	2
116	Supports de commande du régulateur	L	2
117	Eclairage de l'abri	MB	1
118	Cylindre d'air côté gauche	MB	1
119	Raccords de vapeur du dôme	CP	2
120	Marchepieds de sablières	LP	4
121	Conduits de sablières	LP	2
122	Pompe de frein supérieure (vapeur)	MB	1
123	Pompe de frein inférieure (air)	MB	1
124	Supports de rambards	L	18

Planche No 5

## Accessoires des diverse tuyauteries

125	Détail de tuyauterie	CP	2
126	Détail de tuyauterie	CP	1
127	Détail de tuyauterie	CP	1
128	Plaques de numération	CP	2

Planche No 6

(Tender 34 P)

129	Chassis fond de tender	MB	1
130	Vis d'attelage tender-loco	AC	1
131	Ecrou de vis d'attelage	L	1
132	Caisse tender côté droit	MB	1
133	Caisse tender face arrière	MB	1
134	Caisse tender cote gauche	MB	1
135	Caisse tender face avant	MB	1



136	Dessus de la caisse	MB	1
137	Trappes de remplissage d'eau	MB	2
138	Doseur du T.I.A.	MB	1
139	Coffres à outils	MB	2
140	Planche avant	MB	1
141	Registres de combustible	MB	1
142	Trémie à combustible	MB	1
143	Traverse avant	MB	1
144	Volant de frein à main	LP	1
145	Grilles du casier à briquettes	LP	1
146	Etriers porte-ringards	LP	2
147	Ringards	LP	2
148	Traverse arrière	MB	1
149	Tampons arrières	MB	2
150	Attelage standard arrière	MB	1
151	Marchepieds avant	LP	2
152	Semelles de marchepieds	LP	2
153	Supports de mains courantes AV	L	4
154	Supports de rambarde arrière	L	4
155	Lanternes arrières	CP	3
156	Echelles arrières	LP	2
157	Conduite de freins	CP	1
158	Conduite de chauffage	CP	1
159	Corps de bogie	MB	2
160	Essieux équipés	-	4
161	Plaquettes de maintien	MB	4
162	Côtés de bogies	LP	4
163	Sabots de freins de bogie	LP	8
164	Plaque porte attelage	MB	1
165	Bride porte-attelage	MB	1
166	Vis epaulée pivot de bogie	L	2
167	Plaques d'immatriculation	LP	2
168	Couvercles des coffres arrières	LP	2

### Légende

MB - Métal Blanc  
 CP - Bronze cire perdu  
 LP - Laiton photogravé  
 MP - Maelechiort photogravé  
 AC - Acier tourne  
 L - Laiton

## Processus de Montage

### Quelques conseils préliminaires

Inventorier les différentes pièces du kit et de ne les sortir qu'au moment leur montage.

Séparer les pièces de leur grappe de moulage ou de leur planche photogravée au moyen d'une pince coupante ou mieux avec un disque à tronçonner monter dans le mandrin d'une perceuse miniature .

Manier les pièces en métal blanc avec précaution en leur évitant les chocs. Les ébarber avec une lime très douce et finir avec un grattoir en fibres de verre (effaceur de dessinateur) et, localement, avec de la toile émeri fine.

Pour la fixation des pièces, deux techniques peuvent être indifféremment utilisées : le collage ou la souder.

Dans le premier cas, utiliser une colle epoxy à deux composants (Araldite....) lente ou rapide, pour les plus grosses pièces et une colle cyanoacrylate (Cyanolit...) pour les plus petites pièces.

Dans le second cas, utiliser un fer basse tension ou de faible puissance (10 watts) et de la soudure spéciale (fondant à basse température) pour métal blanc.

Bien entendu le panachage des deux méthodes est parfaitement possible: collage pour certaines pièces, soudures pour d'autres.

La construction proprement dite ne nécessite pas d'outillage très élaboré en dehors de celui utilisé couramment : limes, pinces à becs plats, rond et coupante, perceuse miniature (Applicraft...) avec forets de 0,6 à 4mm et disque à tronçonner.

Pour la finition, employer des peintures acryliques avec le diluant correspondant, appliquées au pistolet ou à l'aérogaphe en couches très fines, qui permettent d'obtenir un aspect satiné du plus bel effet. Pour déterminer la quantité de diluant à utiliser (variable selon le type de matériel d'application utilisé), procéder à des essais sur une surface métallique quelconque. Les filets se feront avec un tire-ligne, chargé de peinture genre Humbrol diluée, en utilisant une règle comme guide. Ainsi, si un filet se trouve mal appliqué, il sera toujours possible de l'essuyer avec un peu d'essence sans endommager la peinture acrylique de fond.

Il est également possible (et conseillé) de peindre séparément certaines pièces demontables. De même il sera intéressant de ne pas monter qu'après finition des organes ne devant pas être peints: barres de relevage, soupapes, sifflet, tringleries, rambardes....

**Planches No 1**

Séparez et ébarbez soigneusement les 2 longerons (rep 1 et 2) passez ensuite en les portant sur une feuille de toile émeri finee ébarbez légèrement à la lime les coulisses de passages des boîtes d'essieux, vérifiez le bon montage des 10 coulisses à l'aide de l'une d'elles (rep 24) assemblez les longerons à l'aide des 3 entretoises (rep 3) et des 6 vis (rep 4). Vérifiez le bon équerrage et parallelisme. Démontez ensuite, plier les 2 pattes de fixation du bloc -cylindre, présenter les 3 entretoises support (rep 5 et 6) agrandir à la petite fraise les feutes de montage si nécessaire. Remontez l'ensemble. Equipez le moteur de ses fils prise de courant (rep 7) avec les 2 cosses (rep 10 et 13). Former le support moteur (rep 8) présentez et visser dans le chassis à l'aide des vis (rep 9). Le tout étant mené à bien, à ce stade il est préférable de démonter le moteur et ses branchements pour éviter tout dommage lors des manipulations ultérieures. Les boîtes d'essieux étant démontables par la base, ou pourra souder les diverses entretoises.

Equiper par collage les 10 roues de leurs contrepoids (rep 34.35.36 et 37) prendre garde de bien les répartir entre les roues isolées (rep 29 et 30) et non isolées (rep 21 et 22). Dégrapper et plier soigneusement le fond de chassis détaillé, figurant les organes de freins et de suspension, utilisez une pince à becs fins non camelée (rep 31) après introduction des boîtes d'essieux (rep 24 et 28) correctement orientées, montez le fond de chassis à l'aide des 3 vis (rep 32) vérifiez en présentant un axe (rep 27) que les 5 essieux pourront se monter facilement et tourner librement. On peut à la rigueur passer une meche de Ø 3,2 et la faire tourner lentement à la main.

Remontez ensuite les 5 essieux y compris le moteur (rep 23) montez les roues correspondantes à l'aide des écrous (rep 26) veiller à decaler les roues d'un même essieu de 90° dans le même sens. Vérifiez que tout tourne rond, et qu'aucune roue ne vient frotter sur les sabots de frein du fond de chassis. redressez à la pince si nécessaire déposez un peu d'huile à l'aide d'un pinceau. Pour régler le jeu latéral de chaque essieu on s'aidera des rondelles (rep 25) ce jeu sera fonction des courbes usuelles sur votre installation faire un essai sur voie.

Monter le timon d'attelage du tender comme indiqué. (rep 12.14.15.16.18.19. et 20). Ce timon assure la liaison électrique du moteur avec la masse du tender. Les cache écrous (rep 33) seront mis de cote pour être montés en dernier lieu après peinture et finition.



**Planche No 2**

Procéder tout d'abord au nettoyage, ébarbage soigneux du bloc-cylindres et des tiroirs (rep 43.44.45) percer les tiroirs avec un certain jeu pour un positionnement correct sur le bloc-cylindres avec les tenons prévus. Coller en place ces derniers ainsi que les purgeurs (rep 64) et guides de tiroirs (rep 46) les contre-tiges de pistons (rep 47) pourront être montées à blanc et mises de cote jusqu'à la finition du chassis, ces pièces risquant d'être cassées lors des manipulations ultérieures. Monter le bloc-cylindres sur le chassis à l'aide des vis (rep 60), vérifiez que les glissières entrent bien comme prévu dans les percages du bloc-cylindres. Dégrappez et ébarbez soigneusement les 6 bielles d'accouplement (rep 38.39.40). Montez les sur les roues correspondantes avec les 8 manetons prévus (rep 47.42). Les bielles extrêmes seront montées en premier lieu, la bielle centrale venant par dessus les manetons (rep 42) étant prévus plus longs. Attention également à leur bonne orientation, ces pièces sont symétriques, les appendices figurant les graisseurs devant se trouver vers le haut. Vérifiez que tout tourne sans points durs sur votre voie. Démontez le support de distribution préparez les crosses de piston, dressez et coupez leur tige à longueur convenable, vérifiez qu'elles coulisent librement dans les glissières ainsi qu dans les percages du bloc-cylindres. Equipez les crosses de leurs bielles motrices (rep 54) et des ensembles de commandes de tiroirs (rep 53) avec les vis (rep 55) et écrous (rep 56) coupez les vis à longueur et freinez l'écrou avec un point de colle. L'ensemble doit s'articuler librement. Remontez l'ensemble avec le support de distribution engagez les 2 bielles motrices dans le maneton de l'essieu moteur montez provisoirement les vis et écrous (rep 58 et 59) faites de nouveau un essai en roulant. Enlevez le vis sur mentionnées, montez ensuite les 2 sous-ensembles de commande de coulisses (rep 57). Bloquez en place les contre manivelles avec les vis (rep 61). Un petit axe en laiton de Ø 0,7 reliera le levier de relevage à son palier sur le support de distribution, faites un essai définitif en roulant sur un bout de voie. Réglez, si nécessaire graisser légèrement les points d'articulation avec un petit pinceau huile. Complétez l'ensemble par le montage des graisseurs mécaniques (rep 51). Les 4 élingues (rep 50) seront ajustées et présentées sur le support de distribution, elles ne seront collées définitivement qu'après positionnement correct avec le tablier de la loco. Nous compléterons l'équipement du bloc-cylindres par le montage du conduit de vapeur HP/BP, il faut ici faire un choix en fonction du numero choisi pour votre loco, les petits conduits (rep 63) correspondent aux 150 P 1 à 90 les gros conduits (rep 62) aux 150 P 91 à 115. Préparez les 2 vis (rep 69 et 70) elles serviront à la fixation de votre chassis sur les superstructures.

Passons maintenant au montage du bissel. Formez ce dernier, apres dégrappage. (rep 66) pliage des chasse-pierres. Le palier

(rep 67) d'essieu est prévu pour être collé, on pourra le rendre démontable en le taraudant, ce qui permet de monter et graisser l'essieu (rep 65) après peinture. La vis épaulée (rep 68) servira à monter votre bissel sur le fond de châssis (rep 31) voir planche No 1. Tout a travail ayant été mené à bien, vous pourrez remonter votre moteur, puis le réducteur équipé (rep 71) accouplez les deux avec le manchon souple (rep 72) coupe à longueur convenable. Effectuer un essai par branchement de 2 fils (masse du châssis et timon d'attelage du tender).

### Planche No 3

Cette planche concerne les pièces principales de la superstructure.

Le tablier (rep 73) sera soigneusement ébarbé, coupez les canaux centraux de moulage araser à la lime les bossages carrés situés côté droit, attention à ne pas entamer les nervures centrales servant de guide au châssis. Coller l'écrou (rep 74) ainsi que les 2 plaquettes en métal blanc figurant les passages de roues du bissel. Dressez soigneusement le tablier pour obtenir une pièce bien rectiligne. Procédez de même pour la chaudière (rep 75). Vérifiez son bon ajustage sur le tablier mais ne la collez pas de suite. Présentez l'abri (rep 76), un ébarbage et ajustage peut être nécessaire, avec le fond du foyer. Complétez l'équipement du tablier de ses divers percages, montez et collez les marchepieds (rep 88) puis la traverse (rep 89) et les deux marchepieds latéraux équipés (rep 93.94). Les 2 tampons (rep 91) l'attelage (rep 92) seront ajustés et mis de côté pour montage ultérieur (après peinture et marquage de la traverse). Coller le fond de chaudière (rep 81). Percer et équiper votre chaudière de son dôme (rep 82), coller de l'intérieur, percer les cotés du dôme pour le montage des sablières latérales, laisser assez de jeu pour bien régler leur position avant collage définitif. Ajuster les ballonets de réchauffeur (rep 84) laissez les amovible pour le moment en attendant de réaliser les diverses tuyauteries. Collez la cheminée (rep 85). Ajustez ensuite la porte de boîte à fumée (rep 86) laissez cette dernière amovible pour équipement et décoration ultérieure avec monogramme SNCF (rep 87). L'abri sera équipé (rep 76) du tablier arrière (rep 77). Le fond détaillé comportant les organes de conduite (rep 78) sera lui aussi mis de côté pour être monté ultérieurement après peinture et décoration. Coller le plancher (rep 79) les deux portillons (rep 80). Après percages du tablier arrière positionner et coller les 2 réservoirs verticaux (rep 96). Les marchepieds équipés (rep 97.98) seront collés au cyanolit, prévoir un congé d'araldite à leur partie interne pour les consolider. Les écrous et leurs tringles (rep 99) seront ajustés et mis en place. Ici, encore il peut être préférable de remettre à plus tard leur collage définitif pour pouvoir peindre correctement votre modèle et décorer vos écrans des filets rouge. Le turbo-dynamo pourra être mis en place (rep 95) prévoir au préalable les percages sur ce dernier pour les tuyauteries. Les lanternes en bronze seront

polies et également mises de côté pour la finition du modèle (rep 90).

#### **Planche No 4**

Nous compléterons notre superstructure par l'équipement du tablier cote droit montage de la pompe ACFI (rep 106) ses filtres et deshuileurs (rep 107.108) certaines machines n'en sont pas équipées (référer à votre documentation photo en fonction du type et numéro de machine choisi) collez le cylindre d'air (rep 105) la petite poignée montoire en fil de laiton ou acier de Ø 0,4. Les chapelles d'alimentation en bronze, seront polies et percées pour recevoir leur tuyauteries (rep 109) ne les coller définitivement qu'après avoir réalisé vos tuyauteries. La conduite de frein (rep 100) sera elle aussi mise de cote pour montage final. Coller l'injecteur (rep 104). Le petit volant de porte de boîte à fumée pourra être collé, il sera décape après peinture (rep 101). Montez et collez de part et d'autre les conduits de sablière (rep 121) après soudure de ses marchepieds (rep 120). Les 2 prises de vapeur du dôme et leur portion de tringlerie Ø 0,4 (rep 119). Compléter l'équipement côté gauche par le support d'abre de relevage (rep 110) la barre de relevage (rep 103) et sa tringle (fil maelchiort de Ø 0,7) pourra rester démontable pour être polie et montée après peinture. Coller la pompe de frein (fournie en 2 parties rep 122 et 123). A ce stade on pourra procéder avec le plus grand soin au collage définitif de l'ensemble chaudière-cabine-tablier. Vérifiez la bonne orientation et équerrage des divers éléments avant collage définitif coller les faces internes avec un congé d'araldite. Terminez par le réservoir d'air côté droit (rep 118) l'ensemble des prises de tachymètre et tuyaux de liaison au tender (rep 113.114.115). Montez à l'avant la soupape du réservoir intermédiaire (rep 102) cette pièce sera peinte couleur or après décoration. Montez la tringlerie de commande du régulateur tige acier bleuie Ø 0,4 allant de l'abri à la sablière (de chaque côté) et maintenue par les supports (rep 116). Le sifflet (rep 111) et les soupapes (rep 112) seront ajustés, polis et remontés après peinture. Monter la lampe d'abri (rep 117) liner le pion de positionnement à environ 0,5 du toit. Percer la chaudière de part et d'autre de 9 trous Ø 0,5 mm. Pour montage de la rambarde la meilleure méthode est de disposer d'une tige d'acier poli en corde à piano (longueur 110 mm), enfiler les 9 supports de rambarde (rep 124) avant leur mise en place et collage dans la chaudière (toujours de l'intérieur). Vous aurez ainsi une rambarde nette et bien rectiligne. Prévoir également une tringle main montoire verticale de chaque côté de l'arrière de l'abri.

#### **Planche No 5**

Cette planche indique l'emplacement des accessoires des tuyauteries (rep 125.126 et 127) et des plaques de numération (rep 128).



**Planche No 6****Tender SNCF 34 P 1 à 418**

Préparez les principales pièces constitutives du tender - châssis principal (rep 129) côtés droit et gauche (rep 132 et 134) parois arrière (rep 133) et avant (rep 135). Ebarbez à la lime vérifiez le bon assemblage de ces 5 éléments, monter la vis (rep 130) après mise à longueur avec son écrou (rep 131). Coller solidement par les fonctions internes pour obtenir une caisse solide. Ajustez soigneusement la partie supérieure (rep 136) équipez cette dernière de ses coffres (rep 139) des trappes de remplissage d'eau (rep 137) du doseur de TIA (rep 138) ces 3 derniers organes munis de petites poignées confectionnées en fil de laiton de 0,4 mm. Equipez la trémie à charbon de ses poignées avant, de ses porte-ringards en laiton photogravé (rep 146) coller le tout sur la partie supérieure, confectionnez en fil de 0,4 mm la rambarde arrière avec ses 4 supports (rep 154). L'ensemble ainsi obtenu s'emboîtera sur le dessus de la caisse, coller soigneusement en évitant et essuyant au trichlorethylène tout débordement de colle.

La partie avant sera complétée des registres de charbon (rep 141) du plancher (rep 140) de la traverse avant (rep 143). Des grilles du compartiment à briquettes en laiton photogravé (rep 145).

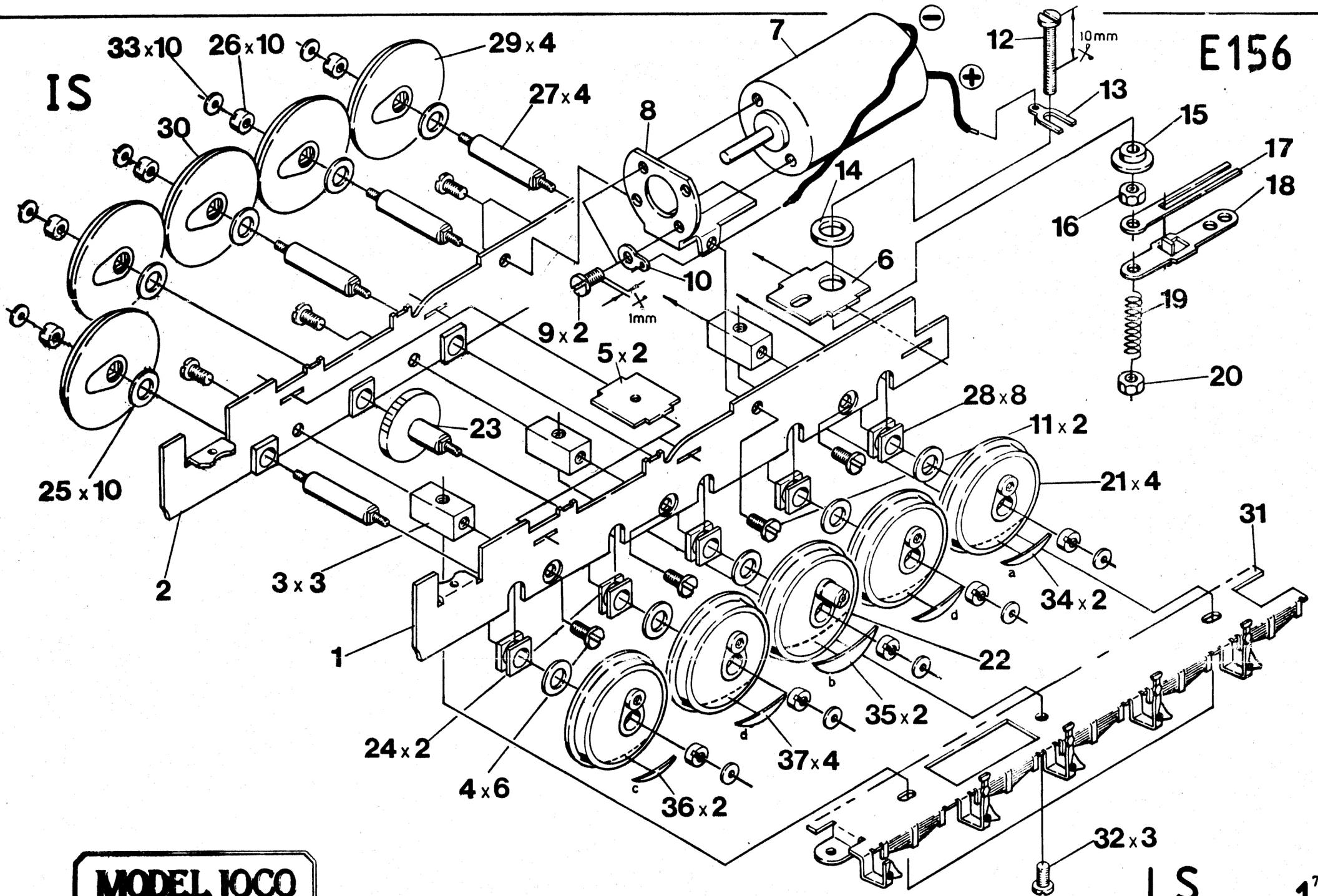
On terminera le superdétaillage de la face avant par les mains montoires fil acier ou maelchoit de 0,4 mm et leurs supports (rep 153). Le volant de frein à main monté sur tige laiton de 0,5mm (rep 144). De part et d'autre de la base, les 2 marchepieds et leurs semelles (rep 151 et 152) montez à la partie arrière la traverse de choc (rep 148) et ses 2 tampons (rep 149). L'attelage standard (rep 150) ne sera monté que pour présentation un attelage HO pour utilisation sur votre réseau, devra être prévu en fonction de votre matériel.

**Planche No 7**

Cette planche concerne surtout les organes de roulement. Préparez tout d'abord les 4 essieux (rep 160) shuntez une des roues de chaque essieu pour mise à la masse goupille en cuisse de 0,7mm mise à force (coin croquis encadré), préparez après ébarbage les 2 corps des bogies (rep 159), nettoyez soigneusement les rainures de roulement des axes d'essieu, ces dernières devant servir à la prise de courant. Montez les 4 côtés de bogie (rep 162) enfiler vos 4 essieux en ayant soin de bien orienter les roues mises à la masse (côté droit du tender) fermez à l'aide des plaquettes (rep 161) terminez en mettant et collant en place les sabots de frein (rep 163) veillez à ce qu'ils ne touchent pas les bandages des roues avant collage définitif. Equipez le bogie arrière de son boîtier d'attelage

normalisé (rep 164 et 165). Nous terminerons ensuite notre tender par le montage des échelles arrières (rep 156) des lanternes (suivant besoin) (rep 155), montez les conduites de frein et de chauffage (rep 157 et 158). Veillez à ce que ces derniers accessoires ne gênent pas le passage de l'attelage fonctionnel lors du passage dans les courbes. Terminez en apposant les plaques d'immatriculation (rep 167) et les couvercles des coffres arrières (rep 168).

E156

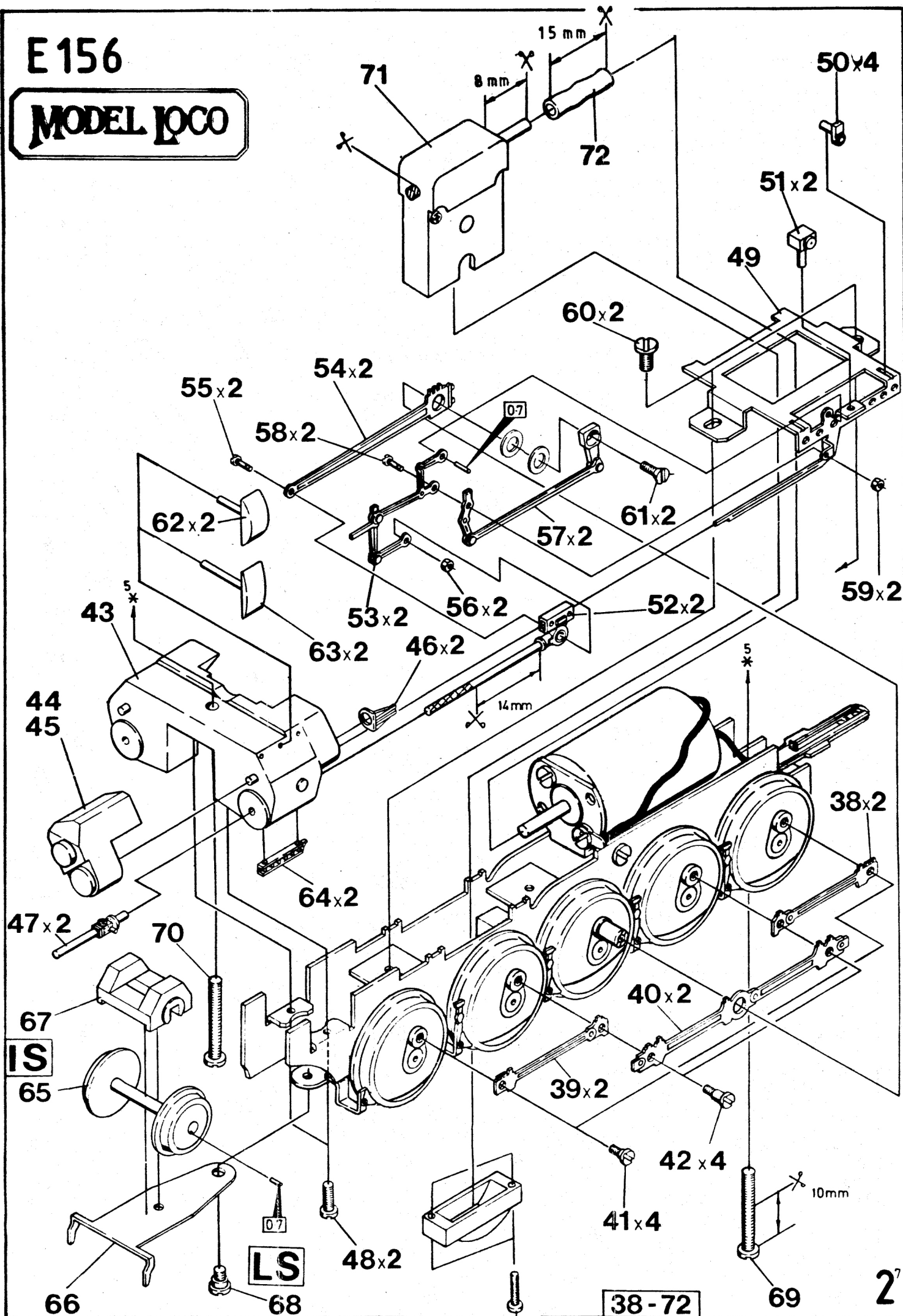


MODEL LOCO

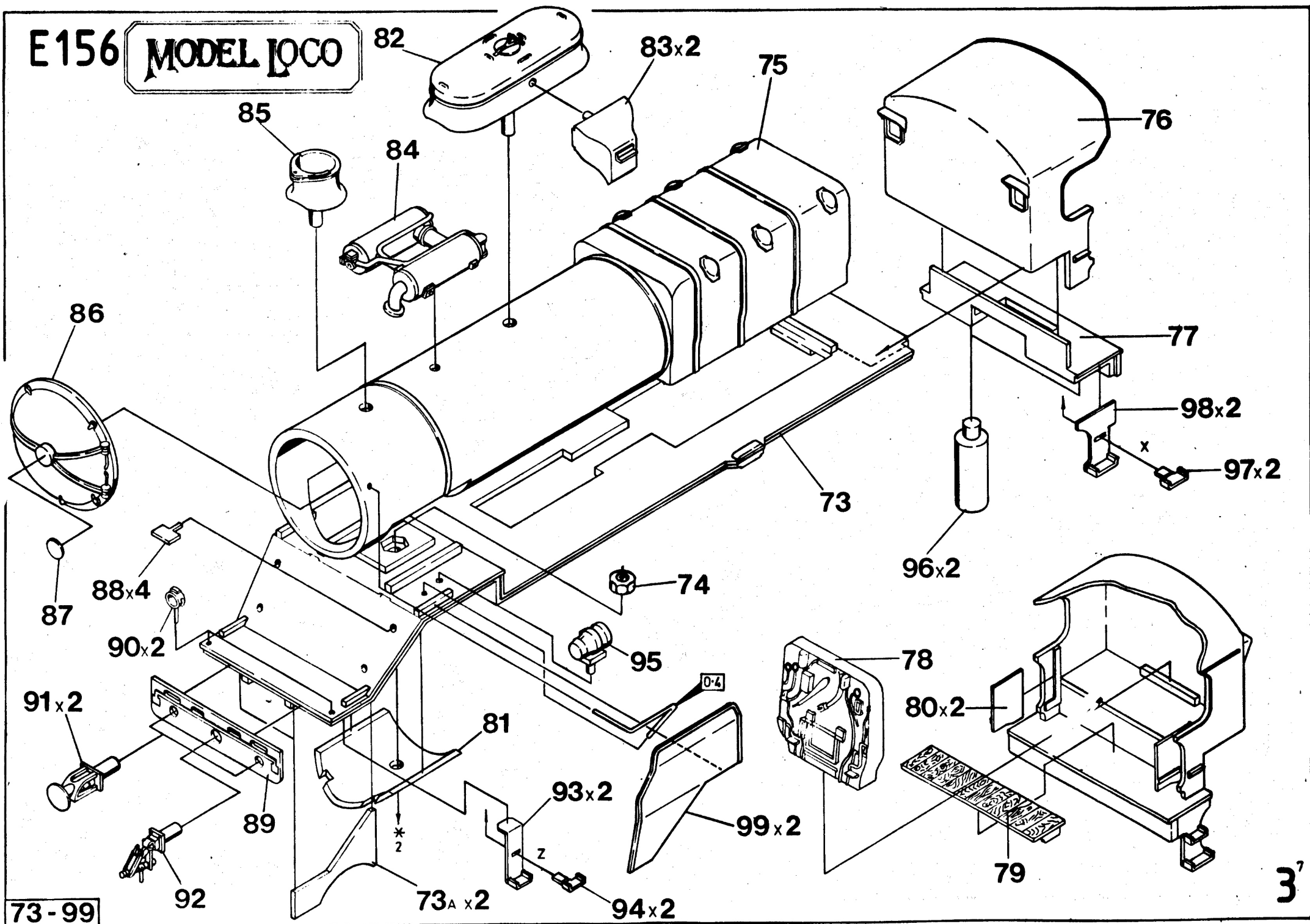


# E 156

## MODEL Loco



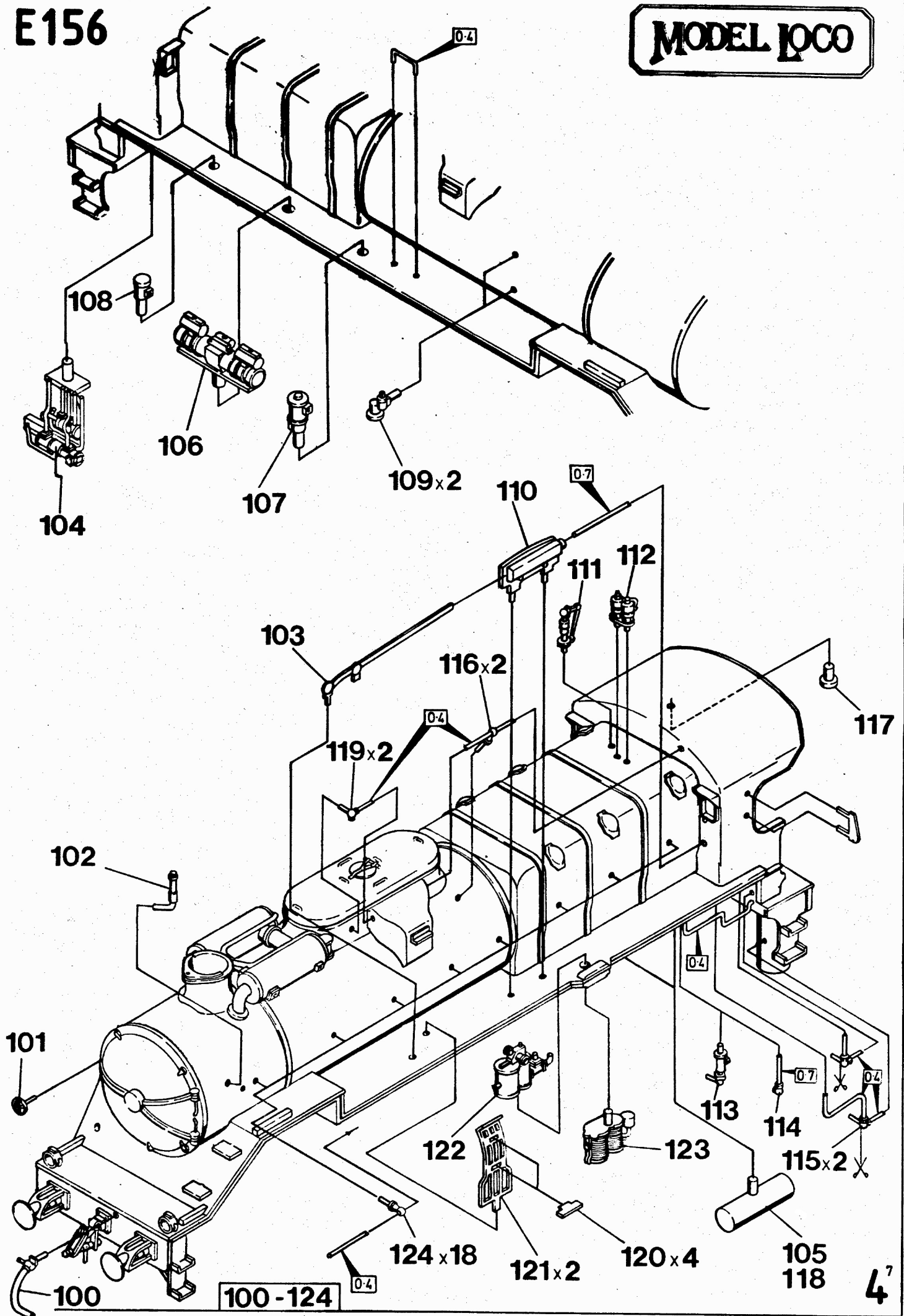
# E156 MODEL LOCO

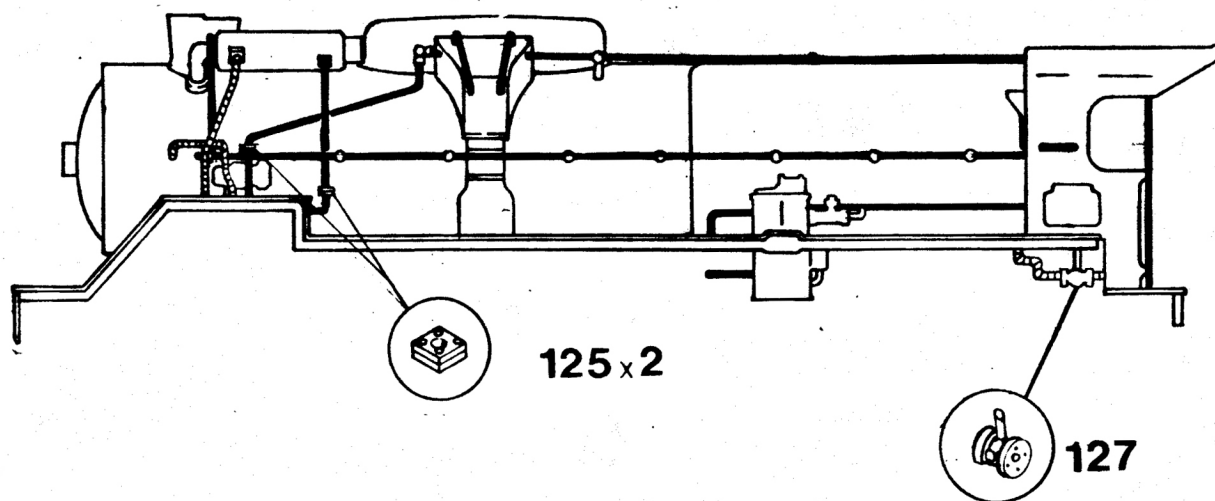


73-99

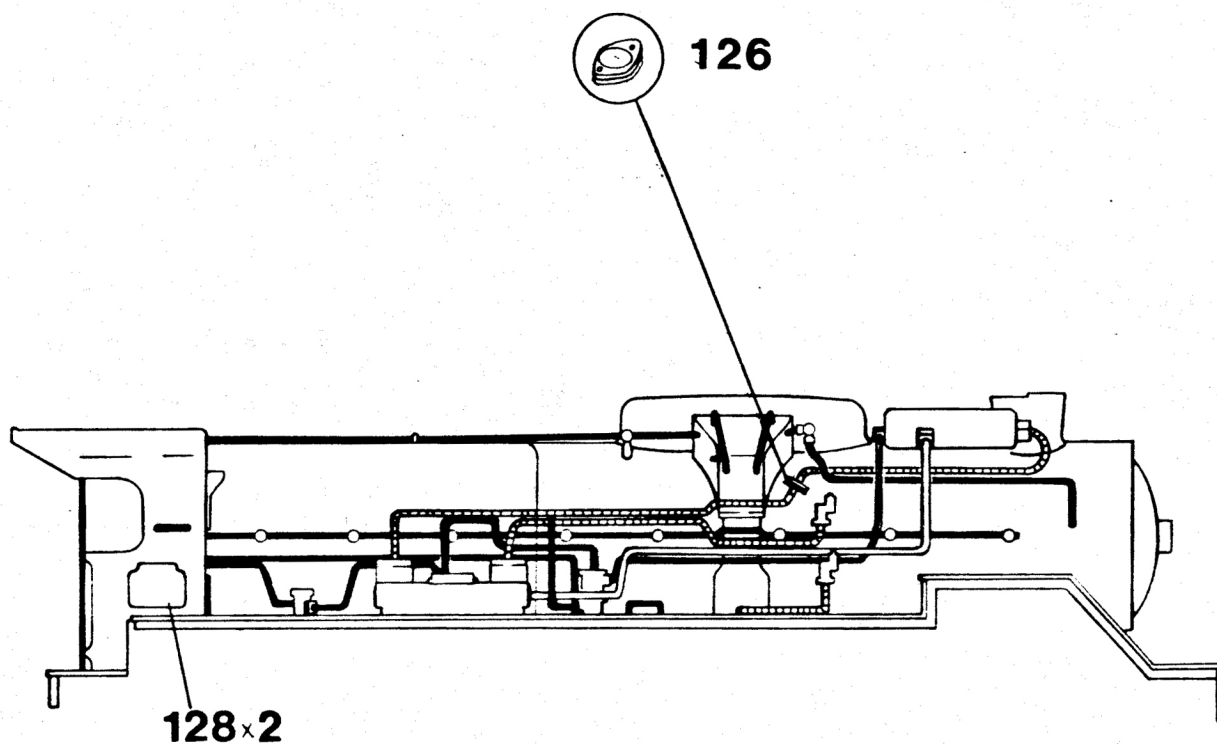
# E156

# MODEL LOCO



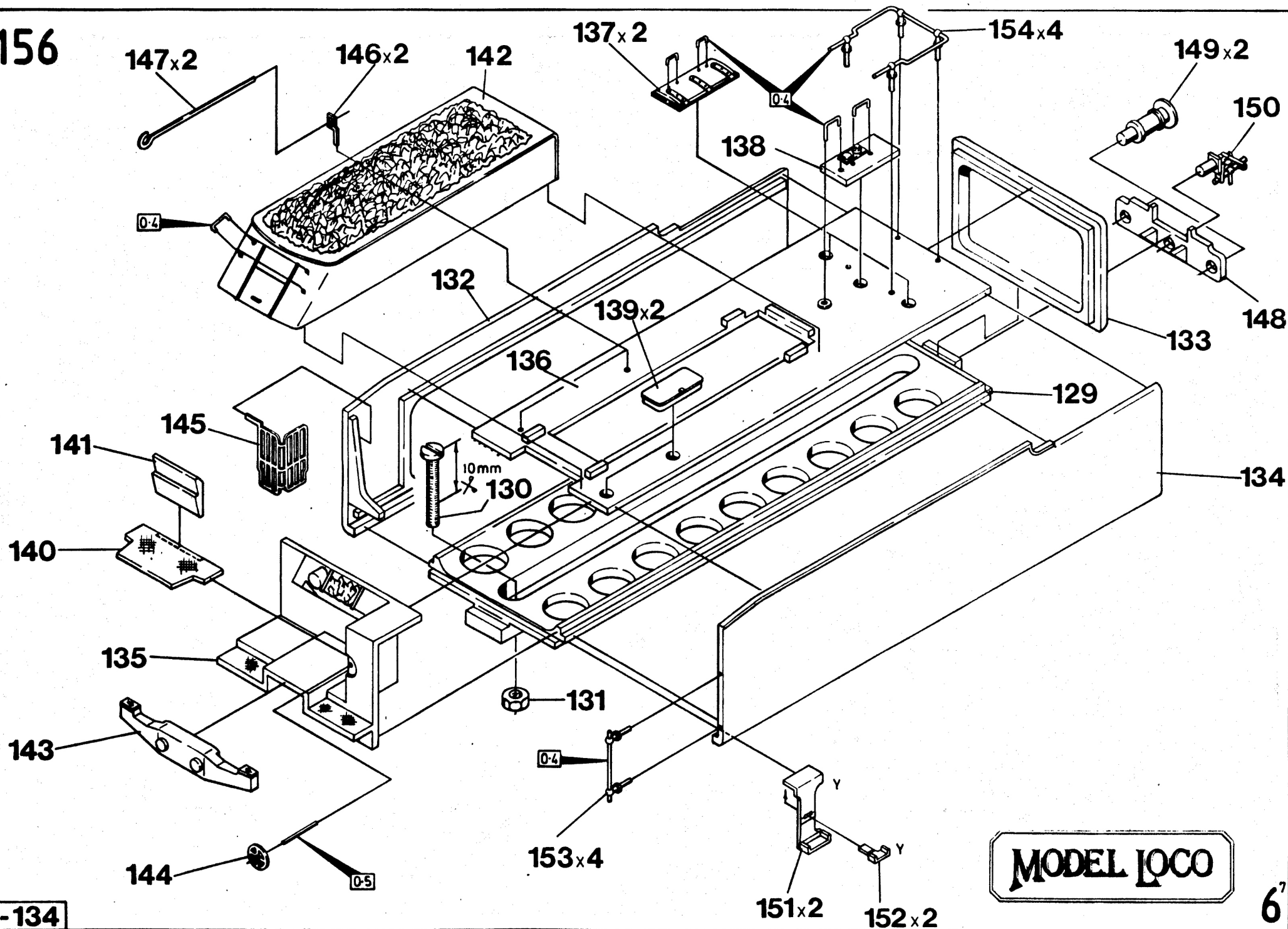


- 0.4 mm
- - - 0.5 mm
- == 0.7 mm





# E156

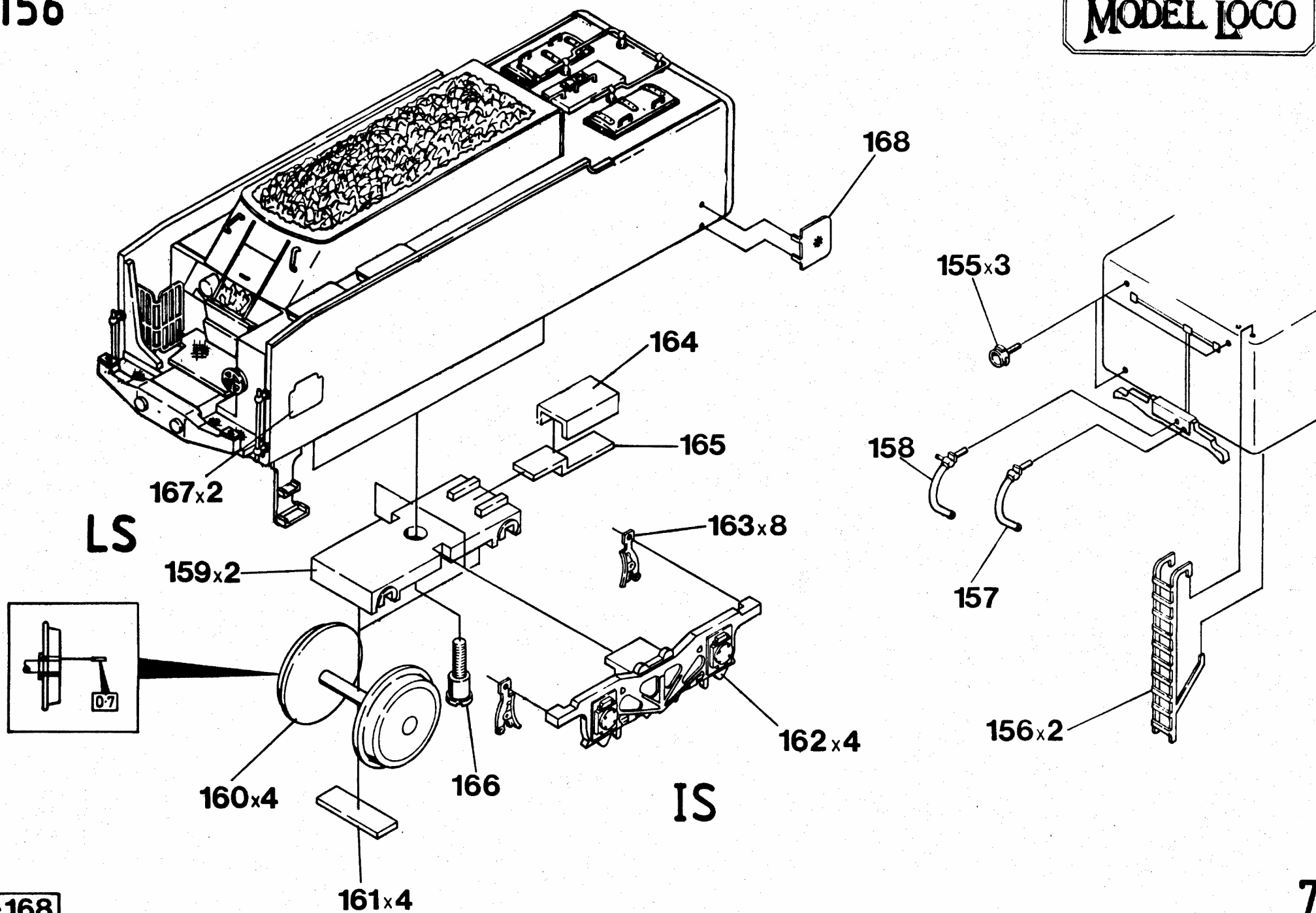


MODEL LOCO

129-134

E156

MODEL LOCO



REPLACEMENT DE PIECES DETACHEES

MODEL LOCO  
Leadgate Ind. Estate  
Lope Hill Road  
Consett, Co. Durham  
ENGLAND.

Votre Nom: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Où est-ce que vous avez acheté le kit?

Préciser ci-dessous la pièce que vous réclamez.

<u>PIECE</u>	NUMERO	SACHET	QUANTITE

Cocher la case adéquate:   \* Pièces manquantes           \_\_\_  
                                  \* Pièces inutilisables           \_\_\_  
                                  (les retourner)  
                                  Pièces détériorées au montage   \_\_\_  
                                  Pièces perdues                   \_\_\_

\* Nous vous rembourserons les frais de port.

Retourner ce bon de commande à Miss Dianna Leach à l'adresse ci dessus.

Cher Client

Je vous prie de prendre note qu'il est nécessaire de temps en temps de remplacer des pièces avec des autres.

En ce cas le remplacement sera d'une qualité comparable. Dans le cas des vis, s'ils sont plus courts qu'il est dit dans la notice il n'y a pas de problème. Mais s'ils sont plus longs il ne faut que les rogner jusqu'à la longueur montrée dans le dessin.

### Le dégraissage

Les peintures ne tiennent bien que sur des surfaces dégraissées, et pour le laiton, recouvertes d'un apprêt phosphatant ou d'un apprêt de carrossier. Le meilleur dégraissant est le trichloréthylène (mais pas pour les parties plastiques. On peut aussi utiliser de l'alcool de pharmacie comme dégraissant.

### La peinture

Eviter les mélanges incertains.

Mogel: Apprêt phosphatant (Laiton mais aussi métal blanc) - noir mat, noir satiné, vert SNCF ...

Ces peintures acryliques doivent être utilisées avec le diluant de la même marque. Elles séchent rapidement. Le nettoyage du matériel et un décapage éventuel se font à l'alcool à brûler. Peintures de cette nature: Mogel, Clarel, Télétrains, Carmina.

Précision Paints: Chocolat Nord, noir mat, noir satiné, noir sale, vert SNCF, rouge vermillon, jaune jonquille

Humbrol: Noir mat, noir satiné, laiton, bronze, argent, aluminium, acier, acier bruni.

Floquil: Apprêt Primer, Engine Black, weathering kit.

Tamiya: Peinture acryliques (pas de coloris SNCF) feutres or et argent pour les petits détails.

Modelud: Feutres or et argent pour les petits détails.

Bombes pour carrosseries: Ces aérosols évitent l'achat d'un aérographe. Choix de couleurs assez limité.

### Matériel de peinture

Vous pouvez utiliser des pinceaux pour toutes ces marques. Mais pour obtenir une peinture de bonne qualité il est préférable d'acheter un aérographe de précision e.g. Devilbiss, Olympos, Badger etc.