

# quelques conseils

## I - ROUTE : MONTAGE ET DÉMONTAGE

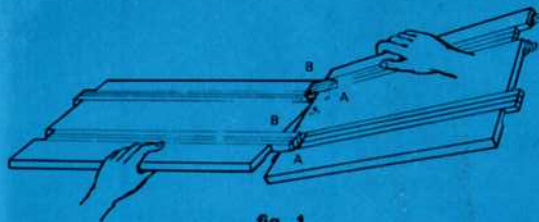


fig. 1

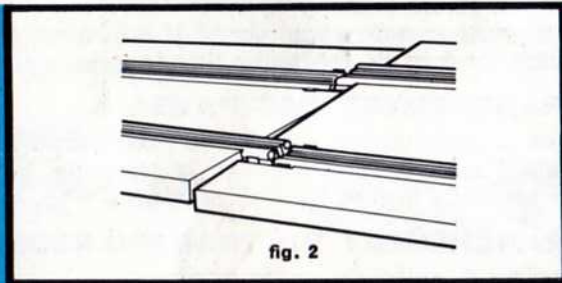


fig. 2

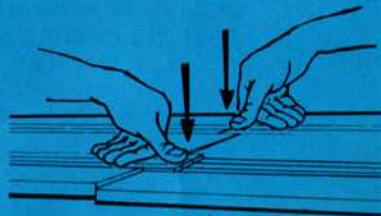


fig. 3

### 1 FIGURE 1

Présentez les deux éléments, celui de gauche à moitié appuyé sur la table ou sur le sol, celui de droite incliné à 45° dans l'autre sens, de manière que les deux encoches A soient placées en dessous des deux becs B.

### 2 FIGURE 2

Positionnez les becs dans les encoches.

### 3 FIGURE 3

Appuyez très fort avec vos pouces.

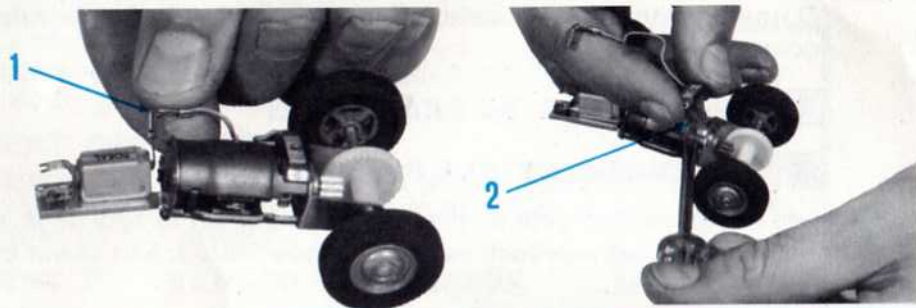
Les éléments rigides demandent plus de pression et doivent faire entendre un « clac » sec en s'emboîtant.

Pour démonter votre route, prenez un élément dans chaque main, en effectuant le même mouvement que si vous déchiriez une liasse de papier. Les deux becs sortiront immédiatement des encoches.



## CHANGEMENT DES CHARBONS DU MOTEUR :

Pour cela, retirez la carrosserie, désaccouplez le fil reliant le moteur au support de frotteur en tirant longitudinalement sur la cosse (1), enlevez le porte-charbons (2) en effectuant une pression avec votre tournevis, selon la flèche, puis opérez en sens contraire pour mettre en place le nouveau porte-charbons.



### ***Attention au moment de la mise en place de cette pièce.***

Cette opération doit se faire avec beaucoup de douceur pour ne pas fausser les deux petites lamelles supportant les charbons eux-mêmes.

Veillez à bien les engager de part et d'autre du collecteur du moteur.

Veillez également à ce qu'il n'y ait aucun contact entre les cosses et l'une quelconque des parties métalliques du moteur.

### ***Attention !***

Roulez avec des pneus neufs pour obtenir une meilleure adhérence. Si vous roulez avec des pneus lisses, vous ne pourrez plus maîtriser votre voiture.

# III - VOITURES :

D'une construction robuste, elles sont équipées d'une *suspension arrière* et d'un moteur à courant continu.

## 1 IL N'Y A PAS DE GRAISSAGE.

## 2 CHANGEMENT DES PNEUS :

Les pneus se changent en tirant simplement sur le côté de la jante pour les déboîter.

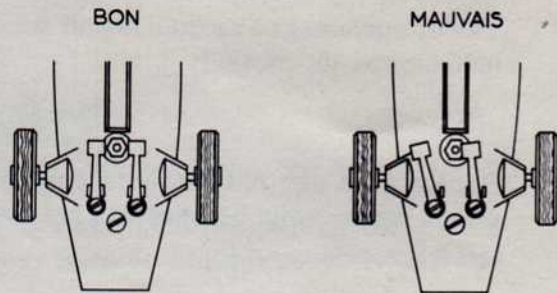
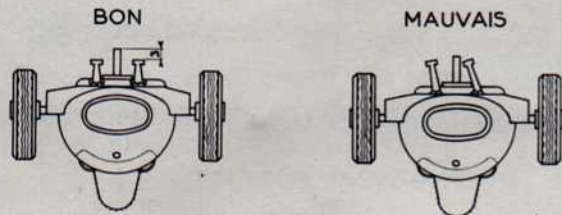
*Attention en les remettant, veillez à ce que leurs talons soient bien engagés sur la jante pour éviter tout faux rond*

## 3 CHANGEMENT DES FROTTEURS :

Les frotteurs ont leur extrémité en forme de fourche tenue par la vis de fixation. Changer de frotteur est très simple : il suffit seulement de desserrer la vis d'un demi-tour, de changer la pièce, puis de rebloquer. Au cours de leur mise en place, veillez à ne pas les tordre et à bien respecter la disposition de la Figure 5.

ENTRETIEN

fig.5



## II - BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE DE LA ROUTE :

Vos pistes doivent être alimentées en courant continu en partant :

- Soit de 2 piles à bornes de 4,5 V montées en série.
- Soit de votre transformateur-redresseur de 12 V que nous recommandons pour les circuits de plus de 3 m de longueur développée.

### I BRANCHEMENT DES PILES :

Connectez les 2 cosses d'alimentation sortant du dos d'âne (fil gris), l'une à la borne + de la 1<sup>re</sup> pile, l'autre à la borne - de la seconde. Puis branchez la barrette de liaison sur les deux autres bornes restantes (Fig. 4).

### II BRANCHEMENT DU TRANSFO-REDRESSEUR :

#### A) - Adaptez sa tension à celle de votre secteur.

- Si votre secteur vous fournit du 110 V, retirez le fusible de sa position pour mettre ses broches dans les 2 trous marqués 110 V.
- Si votre secteur vous fournit du 220 V, ne touchez à rien : le fusible est correctement branché.

#### B) - Liaison avec la route :

Comme pour le branchement sur piles, il suffit de connecter les 2 cosses d'alimentation sortant du dos d'âne (fil gris) à chacune des 2 bornes marquées + et - situés sur le pupitre du transfo.

#### C) - Protection du Transformateur :

En plus du fusible 110/220 V, il existe un 2<sup>e</sup> fusible plus petit destiné à protéger la cellule redresseuse du transformateur. Ce fusible, situé entre les 2 bornes de connection sur le pupitre, saute en cas de court-circuit franc sur la piste qui ne reçoit donc plus de courant. Dans ce cas, changez de fusible :

- soit en vous procurant nos rechanges de fusibles spéciaux,
- soit en utilisant du plomb calibré à 1 ampère en veillant particulièrement à ne mettre *qu'un seul brin* entre les 2 fiches. En mettant plusieurs brins ou 1 plomb de section plus forte, vous risquez de détruire irrémédiablement la cellule redresseuse, en cas de court-circuit.

#### D) - Entretien :

Vous n'avez pratiquement aucun entretien à effectuer sur votre transformateur. Nous vous conseillons simplement de prendre le soin de le débrancher de la prise murale lorsque vous n'utilisez plus votre jeu et de le ranger, de préférence, dans un local sec.

