

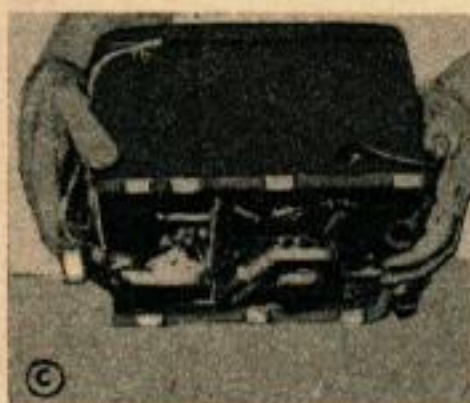
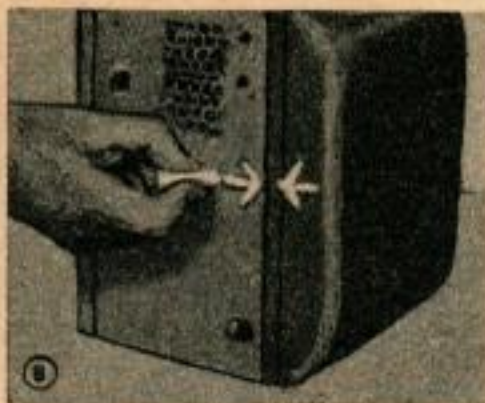


(A) Une réception affaiblie peut avoir pour cause des connexions desserrées ou corrodées sur l'antenne de la voiture. Il est facile de faire la vérification de cette panne : un morceau de fil isolé au caoutchouc est tenu sur la carrosserie et relié à la borne d'antenne du poste. Cette antenne de fortune permet de voir si l'antenne habituelle est en bon état.

(B) Avant d'ouvrir le poste récepteur de votre voiture, marquez un repère sur le couvercle, ce dernier ne fonctionnant que dans une certaine position on évite ainsi des courts-circuits sur les bornes.

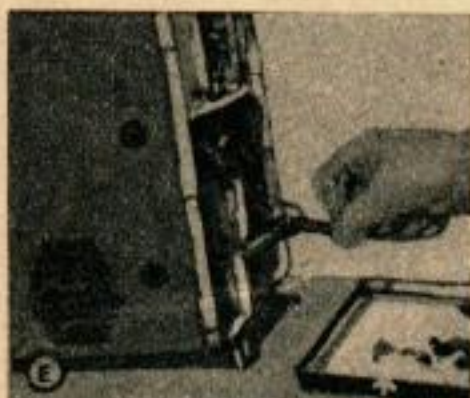
(C) Après toute réparation, soudure de fils desserrés, remplacement de pièces avariées, bien faire tomber les petits fragments de soudure qui ont pu aller au fond de la boîte, en tapant légèrement celle-ci sur l'établi.

(D) Les réceptions irrégulières sont souvent dues à des courts-circuits sur le circuit de grille qui entre en contact avec le boîtier métallique ou la carcasse du haut-parleur souvent attaché sur le couvercle. Mettre un morceau de cellulose collante sur la borne supérieure du tube.



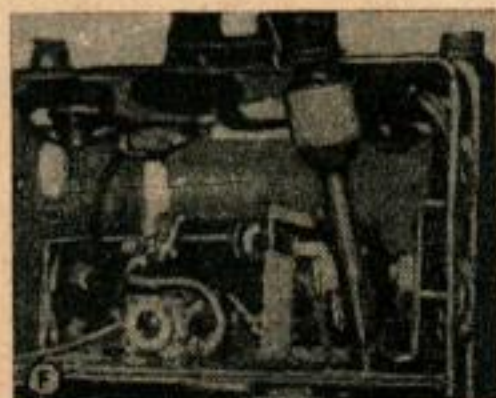
(E) Lorsque l'on remplace des condensateurs fixes ou d'autres pièces ayant des conducteurs souples, toutes les extrémités dénudées doivent être recouvertes d'une gaine isolante pour éviter tout contact avec le couvercle.

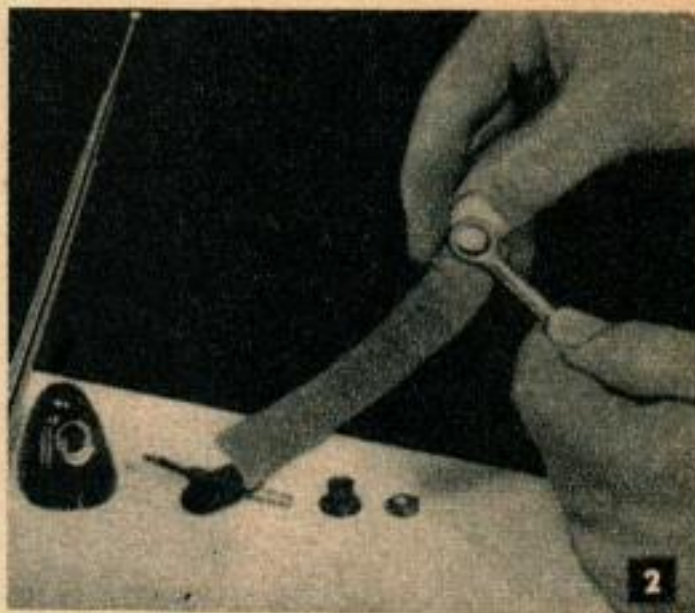
(F) Bien resserrer les vis et les écrous car sur les automobiles les vibrations ont vite fait de desserrer les contacts ce qui donne lieu à des bruits divers et à des bourdonnements dans la réception.



(G) La toile d'éméri convient très bien pour enlever les taches de rouille sur les parties métalliques, il est essentiel que le couvercle soit en très bon contact avec le boîtier pour éviter les craquements dans le haut-parleur.

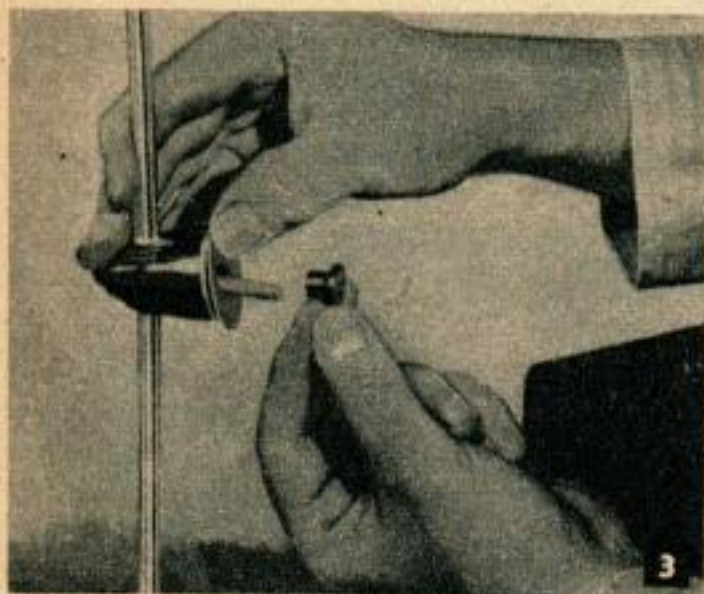
(H) Pour éviter les bruits provenant de l'allumage du moteur, vérifier la qualité des prises de masse. Les câbles armés se desserrent et se séparent du boîtier métallique. Les nettoyer et les ressouder.





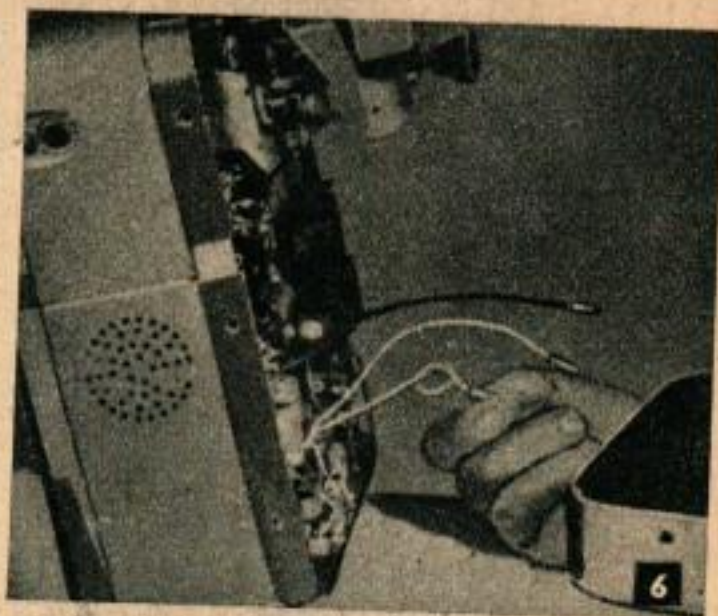
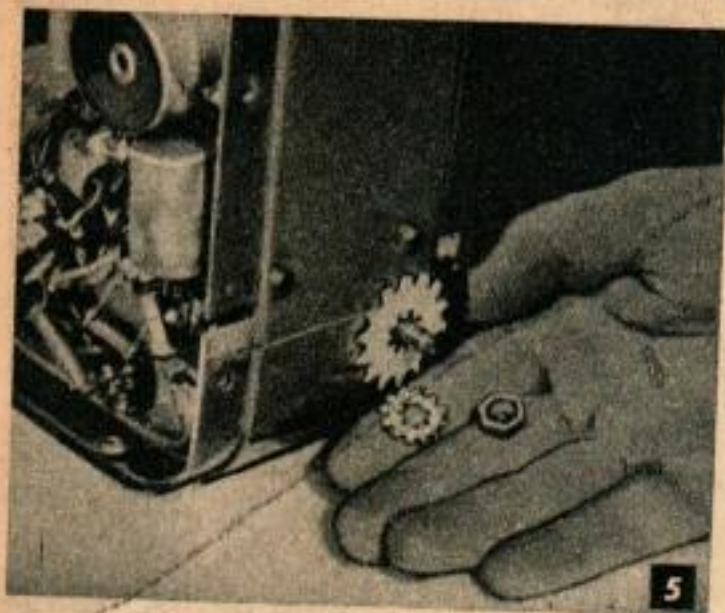
Les postes récepteurs de voitures diffèrent par certains points des postes d'appartement. Ils sont toujours très compacts, complètement blindés et fonctionnent au moyen d'une alimentation par vibreur branchée sur les batteries de 6 V de la voiture. En général, le récepteur est difficile à atteindre lorsqu'il y a un tube à remplacer ou une réparation à faire. Le dépannage de tels postes n'est pas un travail de débutant, mais l'expérimentateur un peu avancé peut faire cependant quelques contrôles.

Les figures de cette page montrent quelques exemples de fautes communes que l'on peut corriger en cas de besoin. La photo 1 montre un tube à atmosphère gazeuse OZ 4 redresseur qui est d'emploi courant sur les postes de voitures. C'est le premier tube à vérifier lorsqu'on constate un affaiblissement des réceptions avant que le moteur soit arrivé à sa pleine vitesse. Le mauvais fonctionnement de ce tube se reconnaît à ce que le poste marche mieux dès que la tension de la batterie augmente par suite des accélérations du moteur.



Une autre cause de mauvaise réception sur les postes de voitures est la corrosion de l'œil qui relie le fil d'antenne du poste à la partie verticale de l'antenne proprement dite. Tout le monde peut démonter ces pièces et nettoyer avec une toile d'émeri l'œil, les écrous et les rondelles (photo 2). Avant remontage de l'ensemble, vérifier si les manchons isolants ne sont pas fêlés ou cassés.

Le manchon de la photo 3, s'il est cassé et non remplacé peut causer un court-circuit entre l'antenne et le châssis de la voiture, d'où interruption dans la réception ou mutisme du poste. La photo 4 montre un mauvais contact dans le manchon du fusible qui relie le récepteur à la batterie de la voiture. Ceci donne des craquements et des arrêts dans la réception. Tendre un peu les spires du ressort pour lui donner plus de raideur et améliorer son contact.



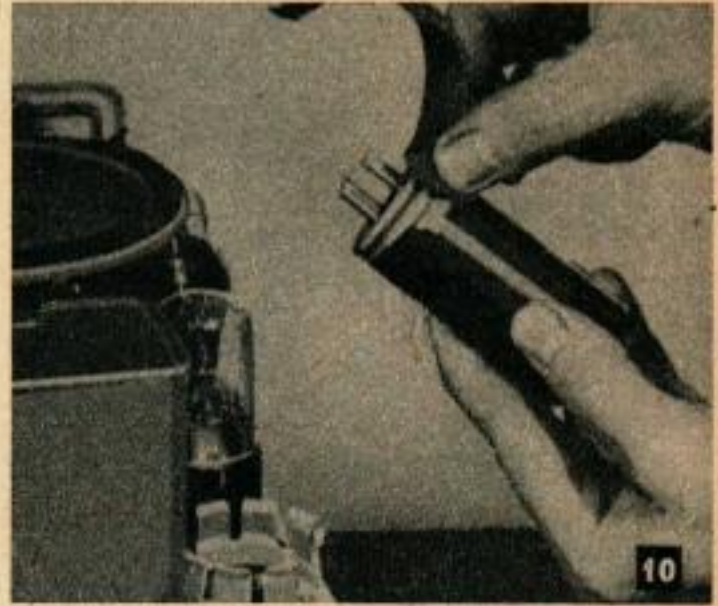
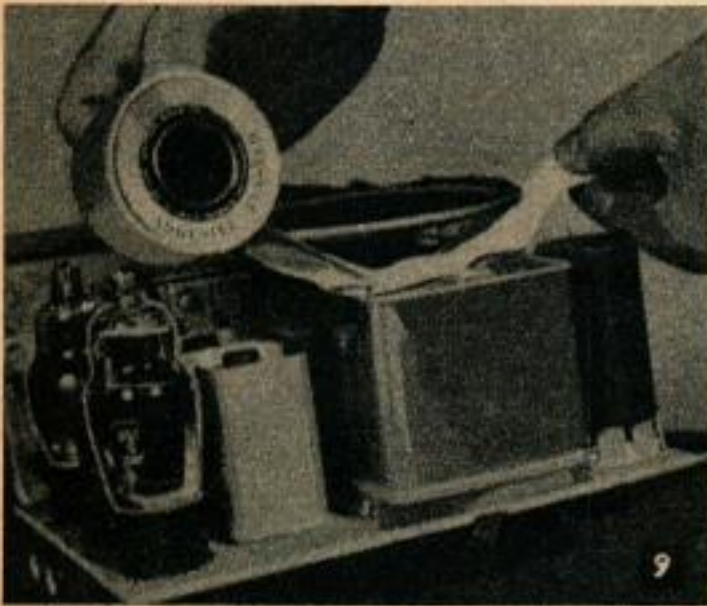
Lorsqu'il est nécessaire de retirer le poste de la voiture, on accélère le travail et on évite des dépenses inutiles en conservant les rondelles et les écrous desserrés du boîtier, comme le montre la photo 5. Les autres petites pièces sont conservées dans une boîte pour éviter toute perte. Toute pièce perdue représente un retard dans la remise en marche du récepteur.

La photo 6 montre un détail très important lors de l'enlèvement du haut-parleur. Bien noter l'emplacement des fils par rapport au récepteur et au haut-parleur avant de les défaire. Mettre des étiquettes sur chacun ou faire un nœud pour repérer le fil. Mettre des inscriptions au crayon sur la carcasse du haut-parleur pour assurer le remontage correct des fils. On peut également mettre des traits de peinture à l'huile sur le fil et sur le haut-parleur en utilisant une couleur différente pour chaque conducteur. S'il y a des soudures à refaire lors du montage, bien veiller à leur solidité mécanique et à leur bon contact électrique, ne pas oublier que les postes de voitures sont plus sujets aux vibrations que les postes d'appartements.



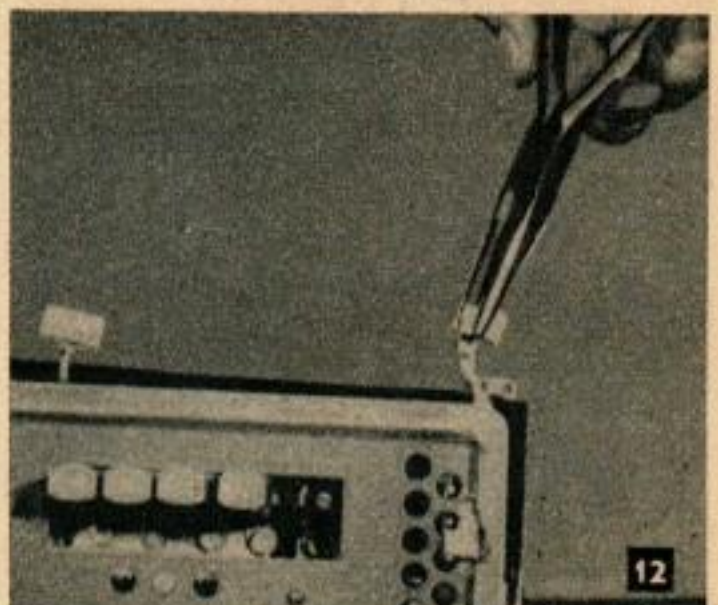
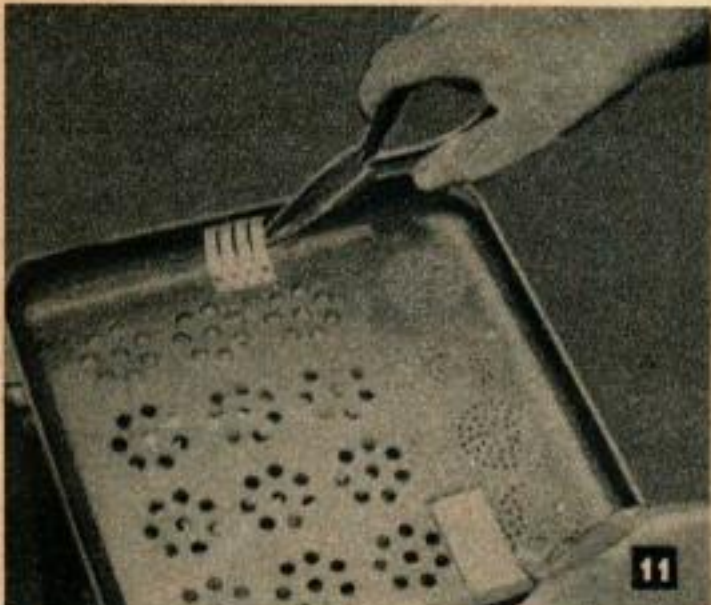
Pendant que le haut-parleur est démonté et séparé du reste du récepteur, ne pas oublier de le nettoyer au moyen d'un aspirateur comme on le voit faire sur la photo n° 7. On enlève ainsi la poussière des routes et on évite bien des ennuis futurs. Vérifier en même temps le serrage des boulons du cadran d'accord et autres vis plus ou moins desserrées par les vibrations. Ne pas abîmer le cône du haut-parleur au cours de ces manutentions.

Si le joint en caoutchouc mousse servant d'amortisseur de vibrations et qui est placé sous le haut-parleur, donne des signes de décollage, se servir de dissolution de caoutchouc pour le remettre en place (photo 8). Si cette pièce est endommagée, la remplacer.



Par suite de l'entassement des pièces dans un petit espace, les contacts indésirables risquent souvent de se produire lors du montage final. Les bruits assourdissants sont souvent occasionnés par les supports du haut-parleur ou par le châssis de ce dernier qui heurte un blindage métallique ou un transformateur et les vibrations ont parfois la même fréquence que celle d'une note musicale reçue à cet instant. Du chatterton ou de la cellulose collante en bande peut être utilisée pour isoler les pièces métalliques les unes des autres (photo 9). On évite ainsi ces bruits désagréables. Les blindages de tubes et autres pièces susceptibles de vibrer doivent être bien dégagés et bien serrés, vérifier également que chaque tube est bien enfoncé dans son support.

Un bourdonnement continu d'intensité très gênante provient souvent du vibreur d'alimentation. Ce bruit est réduit dans une forte proportion si l'on assure un meilleur contact entre le boîtier métallique du vibreur et les pinces élastiques de fixation. Gratter à la toile d'émeri le bas du boîtier du vibreur (photo 10) et serrer un peu les pinces afin d'obtenir un meilleur serrage et un meilleur contact, on diminuera ainsi les bruits parasites.



Les pinces élastiques du châssis du récepteur (photo 11) assurent l'élimination des bruits provenant du système d'allumage du moteur. Mais il faut pour cela qu'elles serrent bien. Les régler avec une paire de pinces plates pour être sûr d'un bon contact.

Un autre type de serrage du couvercle du châssis est représenté par la photo 12. Les pinces sont attachées à l'extrémité d'un ruban tissé métallique soudé au châssis et donnent un bon contact avec le boîtier lorsque le serrage est bon. Les resserrer en cas de besoin avec une pince plate pour améliorer le contact.