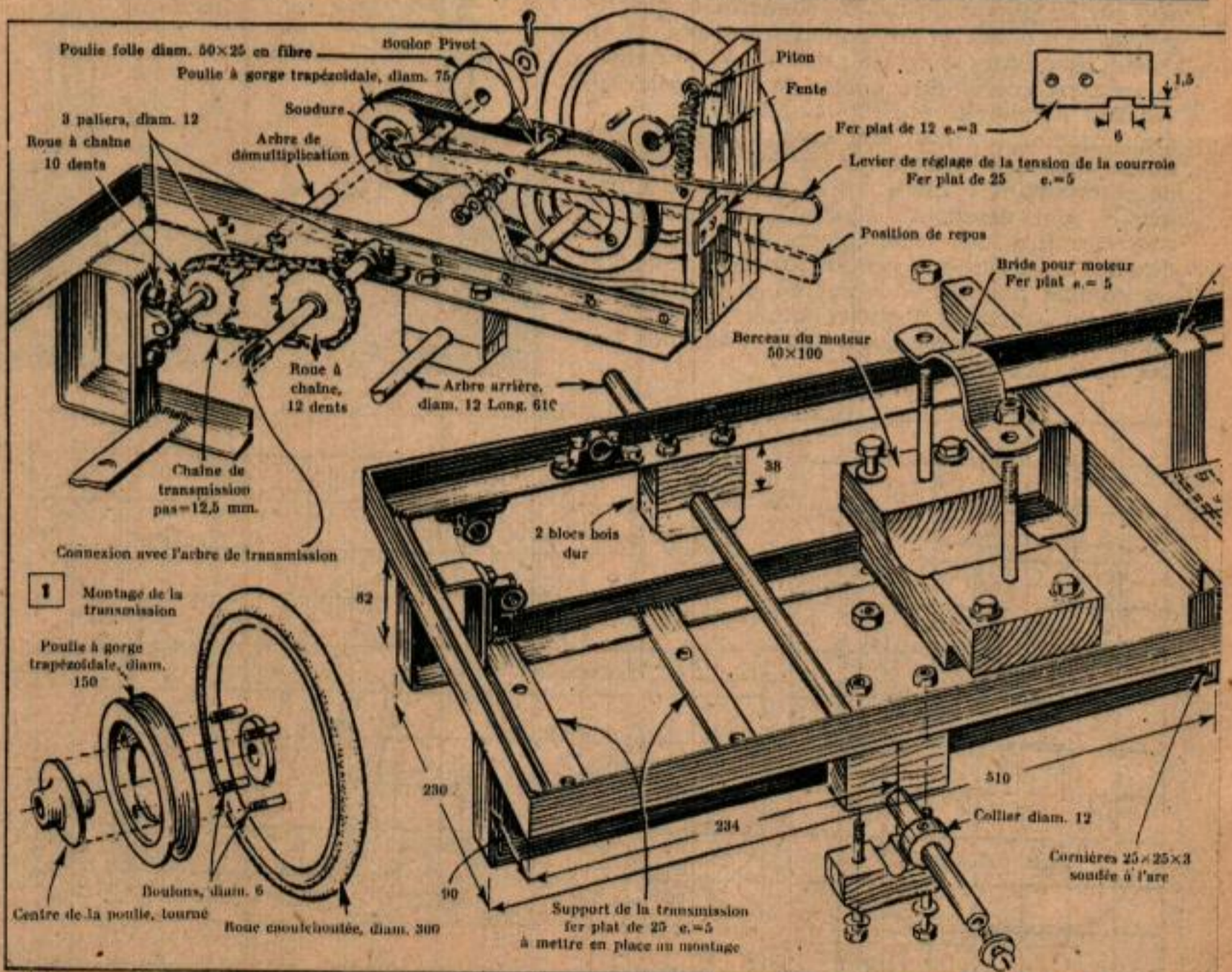


LA JEEPETTE,

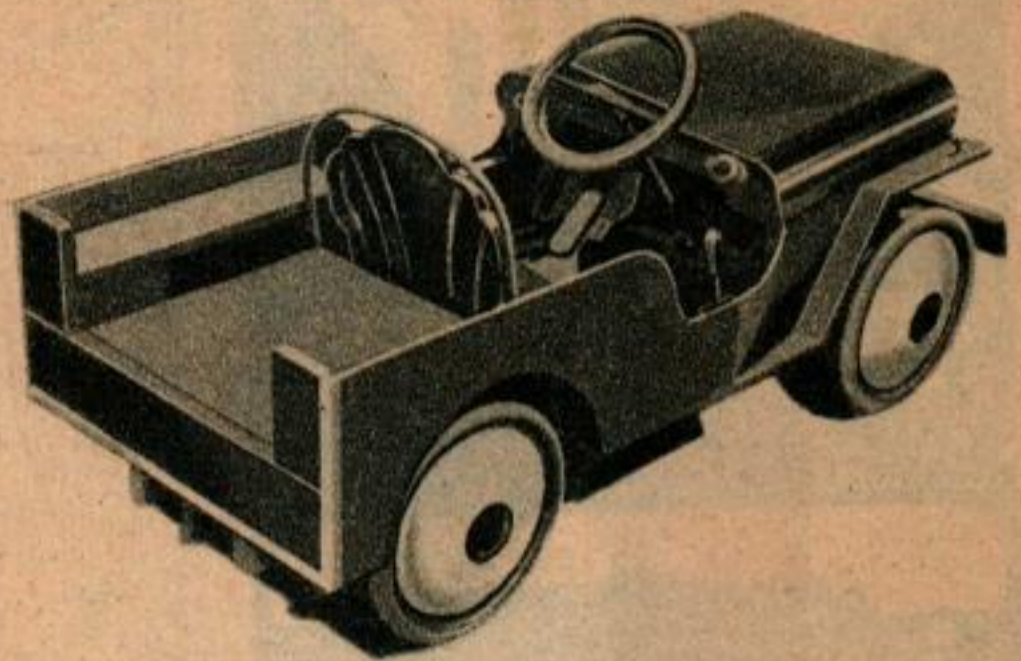
Munie d'un moteur constitué par un démarreur d'automobile, cette voiture a juste les dimensions qui conviennent pour qu'elle puisse se déplacer sur un trottoir. Si elle n'a pas de moteur elle constitue, cependant, un jouet très acceptable convenant très bien pour les rues en pente, ou pour être poussé.



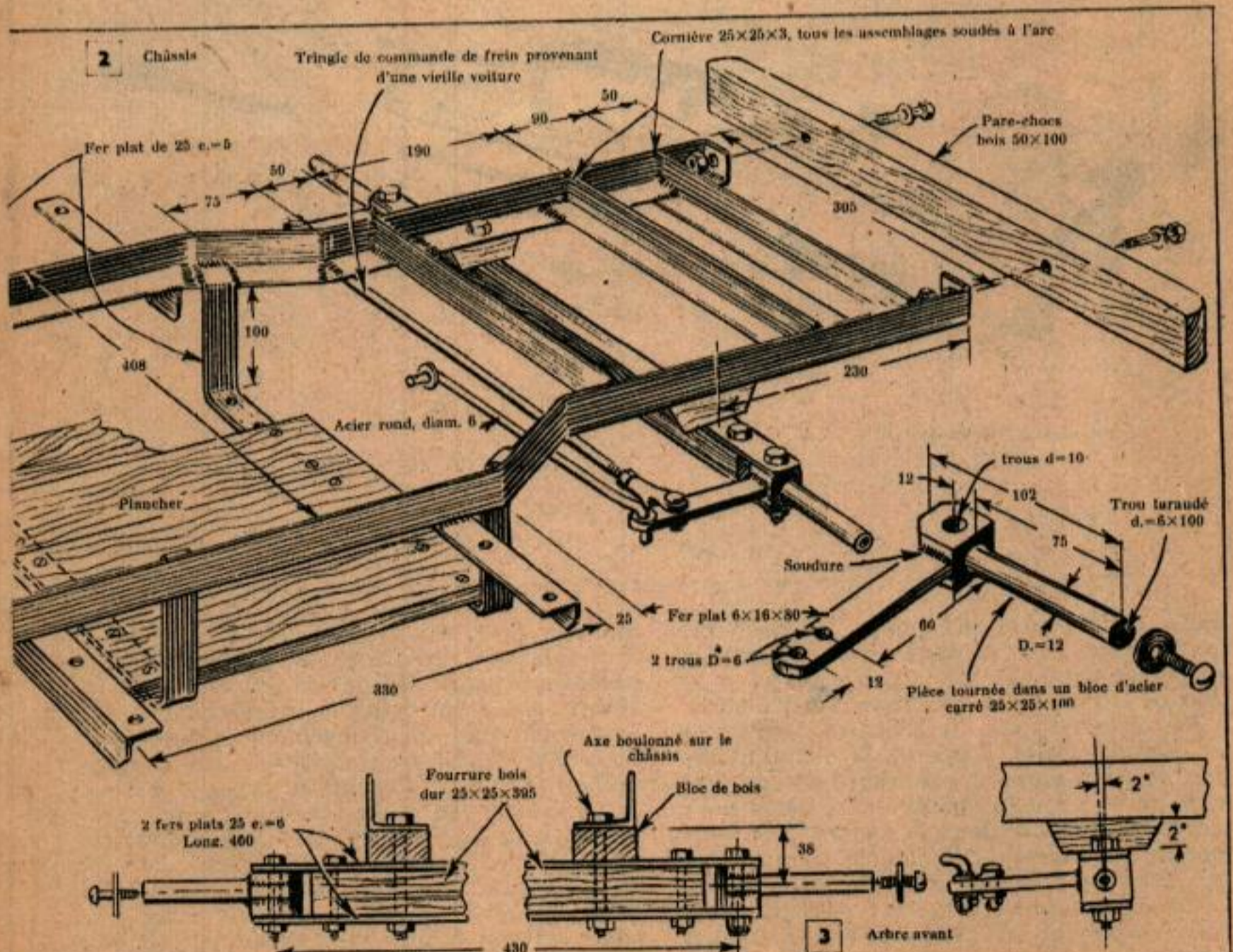
Jeep en réduction pour enfants

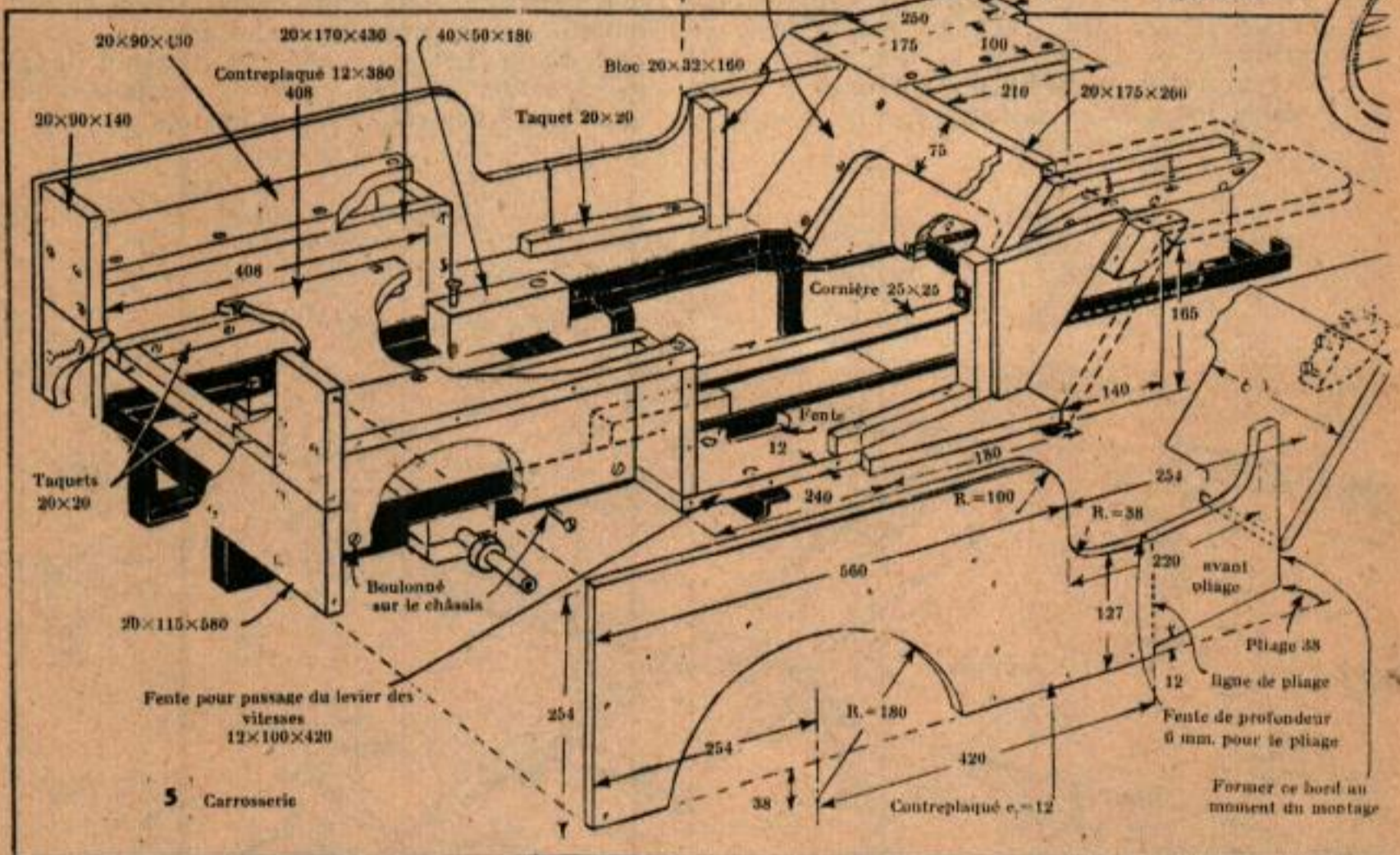
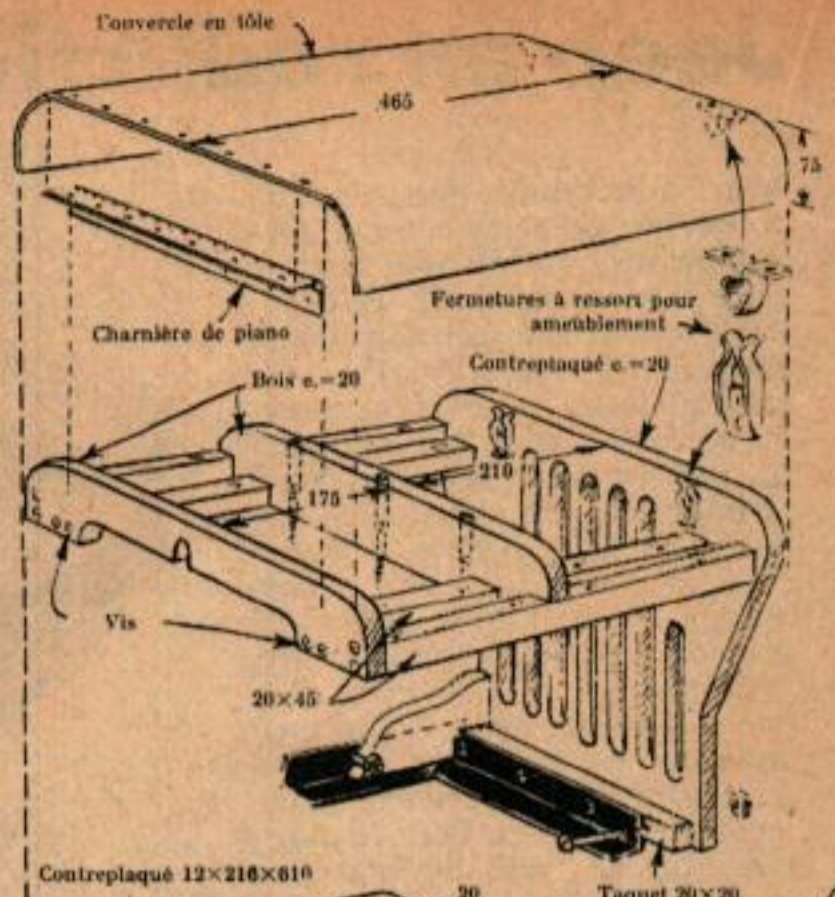
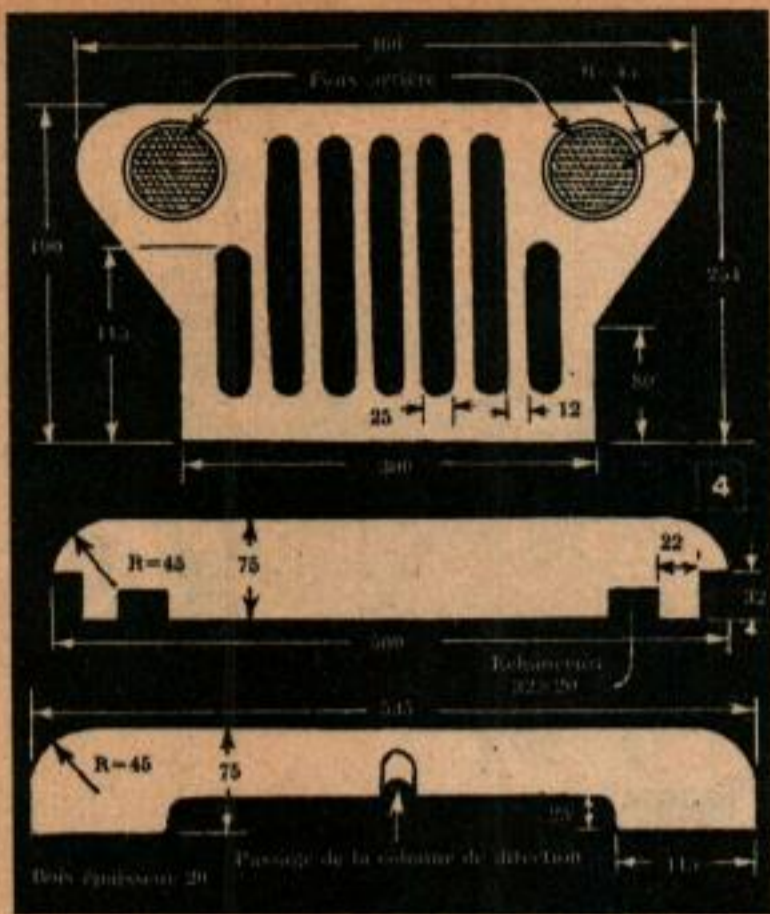
IL y a de beaux jours en perspective pour les enfants dont le père aura décidé de construire cette Jeep en réduction. Elle rappelle tout à fait par son aspect et sa marche son aînée. En utilisant quelques pièces mécaniques de seconde main, elle revient à un prix modique. Elle est caractérisée par une direction type automobile, un moteur formé d'un démarreur et une transmission hydraulique. Enfin elle possède un châssis soudé à l'arc.

Commencer la construction par le châssis, fig. 2. Faire bien attention à placer les 3 traverses du devant conformément aux dimensions données. Pour le montage, placer l'axe de bois dur boulonné sur les 2 longerons principaux. La partie arrière des longerons est décalée de chaque côté de 50 mm ce qui donne à la largeur avant du châssis une valeur de 305 mm contre 405 à l'arrière. Les lames du plancher,



le support de la transmission et le berceau du moteur sont supportés par des arceaux en fer plat, fig. 2. La figure 3 donne le détail de la construction de l'axe avant type automobile. Les fusées des roues sont tournées dans de

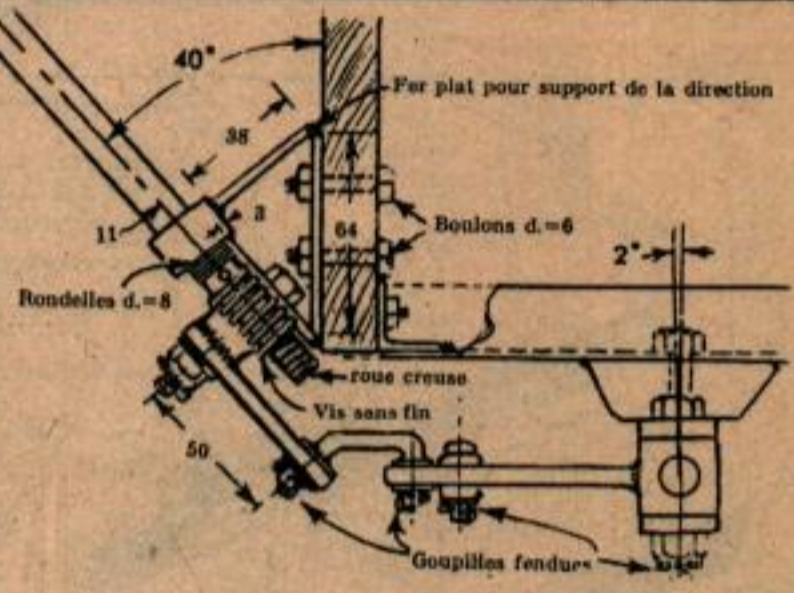
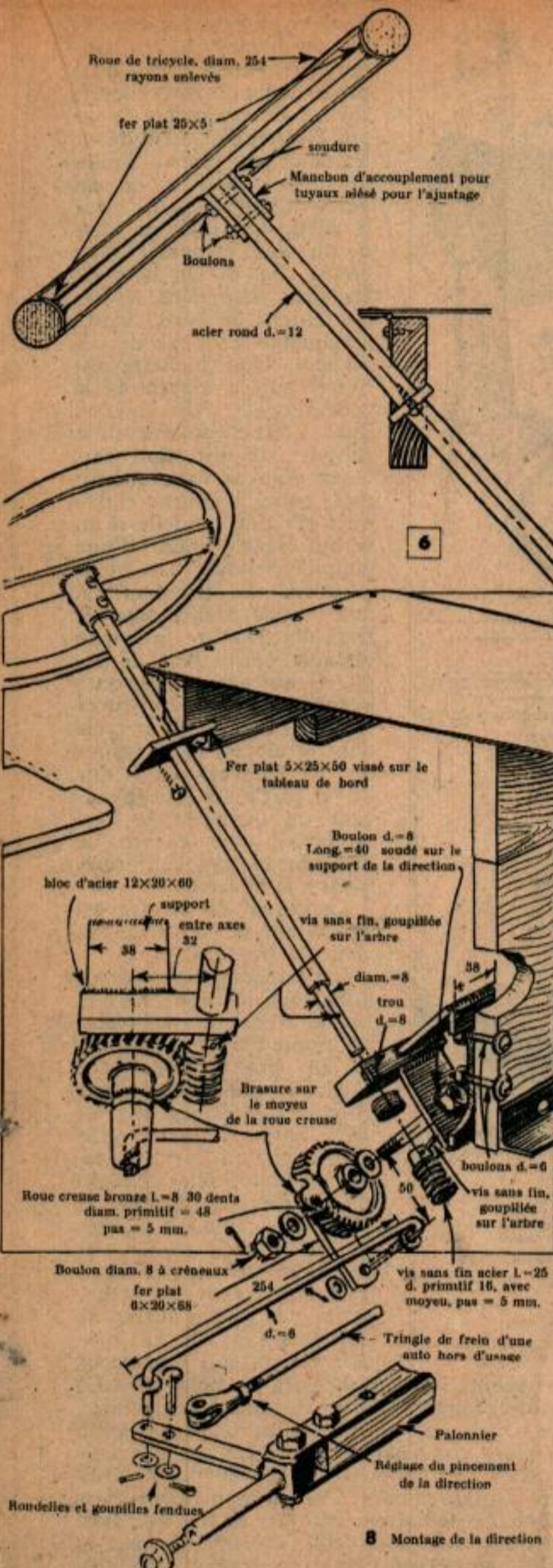




l'acier laminé carré de 25 mm. Les biellettes sont soudées sur la partie cubique celle-ci est percée au centre de la partie carrée d'un trou de 10 pour les boulons d'articulation.

Remarquer l'angle de 2 degrés permettant un pilotage facile. L'axe de la démultiplication, figure 1, est porté par des paliers courants et porte une roue à chaîne de 10 dents pour recevoir une chaîne de pas 12,5 mm. Le couple moteur est transmis depuis la transmission par une roue à chaîne de 12 dents, fig. 1. La partie extérieure de cet arbre passe dans un palier boulonné sur le châssis. Un collier

limiteur de course ou une entretoise formée d'un tube non représentés sur les figures sont nécessaires entre les paliers et les roues à chaîne pour empêcher le déplacement de l'arbre par suite du changement de direction du véhicule. La transmission entre l'arbre portant la roue de 10 dents et les roues arrière se fait au moyen d'une courroie à gorge trapézoïdale de 12,5 mm (partie supérieure de la fig. 1). Une poulie à gorge trapézoïdale est fixée à la roue arrière gauche (détail inférieur de la fig. 1). Un tendeur manœuvré par un levier agit sur le brin mou de la courroie et,

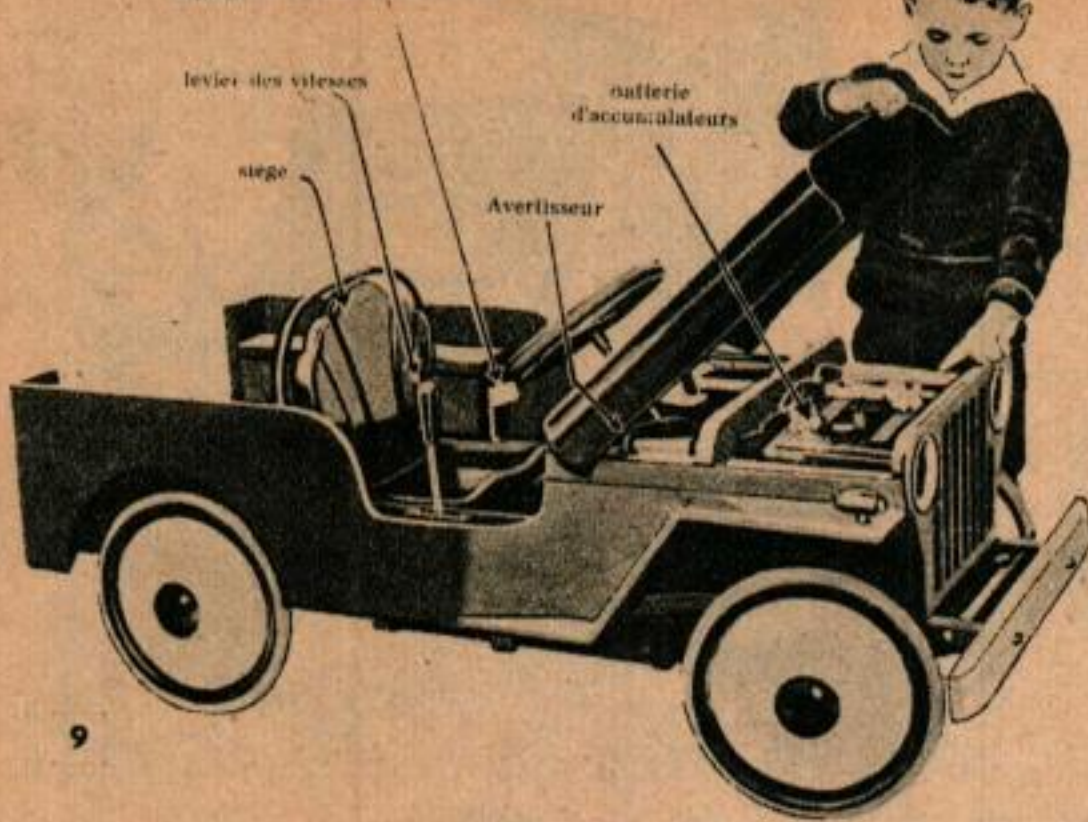


8 Montage de la direction

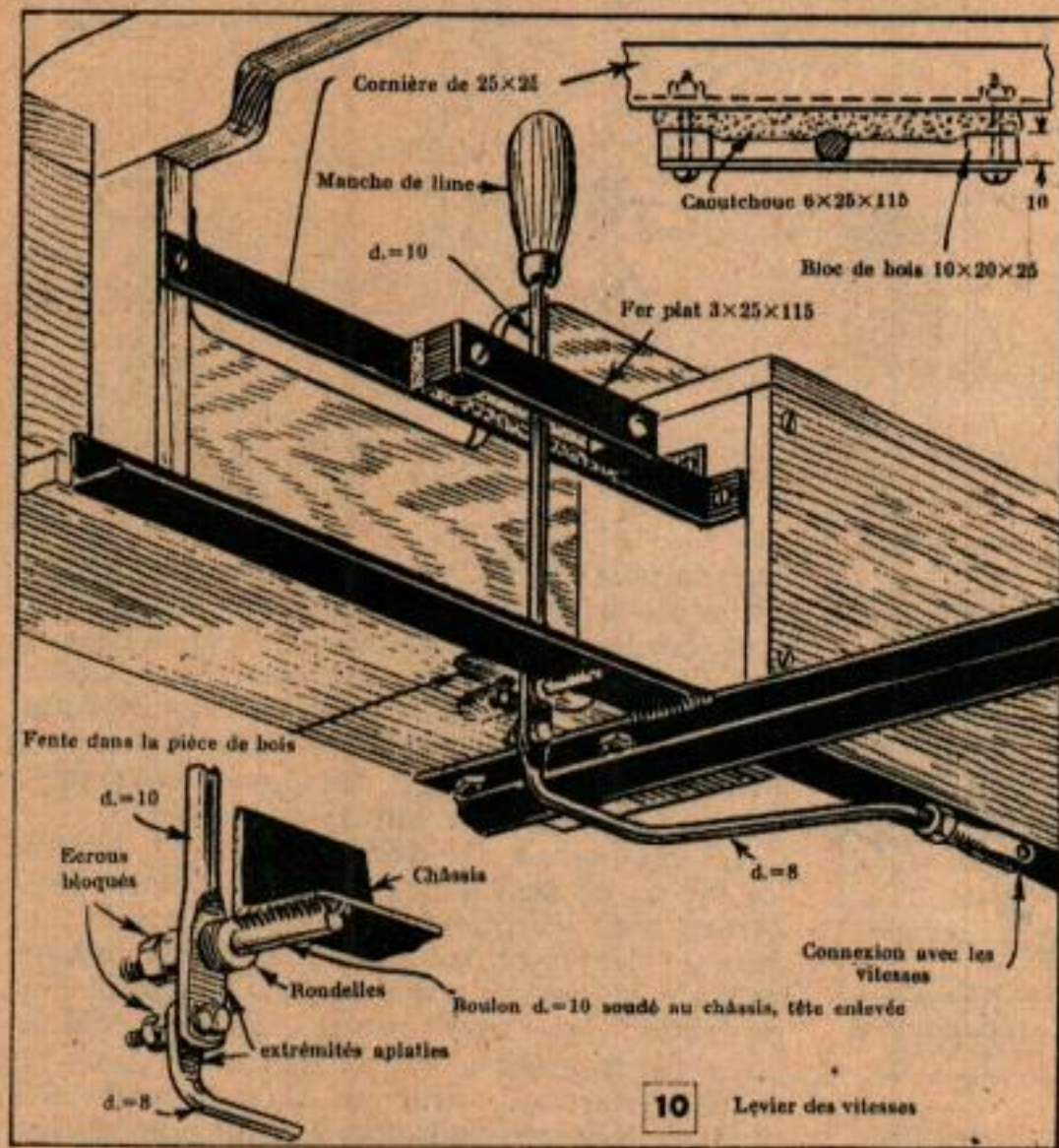
dans la position de marche donne une tension suffisante à la courroie pour faire tourner la roue. Seules les roues tournent, l'axe ne tourne pas. Lorsque le levier est dans la position d'arrêt la tension sur la poulie est insuffisante pour l'entraînement, elle est même assez peu adhérente sur la gorge des roues pour permettre de pousser la voiture à la main.

La carrosserie est décrite figure 5. Toutes les pièces de bois sont collées et vissées. Regardez bien les photos 11 et 12, donnant les vues de dessus et dessous de la voiture, avant de faire le montage des pièces de détail. La protection des roues fournit 2 sièges latéraux pour les passagers supplémentaires dans la partie arrière du véhicule. La charpente du capot et le devant du radiateur sont représentés fig. 5. Le capot est en tôle, les bords opposés étant roulés au rayon de 44 ou 45 mm. Noter que le capot est attaché au tableau de bord par une charnière pour couvercle de piano. Des systèmes élastiques de fermeture du type utilisé en menuiserie et en ébénisterie, permettent de maintenir le capot fermé par la partie avant et empêchant le ferrailage de l'ensemble pendant la marche. Une grille métallique de ventilateur, du type employé

Réglage de la tension de la courroie



9



10 Levier des vitesses

Le système roue dentée-vis sans fin est monté sur un support triangulaire formé de 3 pièces de fer plat et boulonné sur le panneau arrière du capot. Un bloc d'acier soudé sur les deux fers plats obliques du support de direction, est percé et sert de palier pour la partie terminale de l'axe de direction et pour la roue creuse, fig. 8. Un bout de fer plat vissé dans le bas du tableau de bord, assure le guidage de l'axe de direction. Une bielle est brasée sur le moyeu de la roue creuse. Un boulon dont la tête est soudée sur le support de direction sert d'axe pour la roue qui est maintenue à l'autre extrémité par une rondelle et un écrou crénelé muni d'une goupille fendue. La timonerie de la direction est faite d'une vieille tige de frein pour voiture, la chappe réglable permettant de régler le pincement des roues avant. Le volant de direction est une roue de tricycle dont le moyeu et les rayons ont été enlevés, une bande de fer plat a été soudée suivant un diamètre et l'assemblage avec l'arbre de direction se fait conformément à la figure 6.

Le levier de vitesse est monté sur le côté droit du véhicule (fig. 10).

La transmission hydraulique, que les figures 11 et 12 montrent mise en place, est munie d'un arbre cannelé en bronze, on peut l'acheter dans les objets militaires réformés mis en vente après la guerre. Elle est du type qui servait à actionner les tourelles de tanks et elle est très sensible et très douce. Elle est montée sur un berceau en fer plat dans une position telle que son mouvement se transmette à la roue à chaîne de 12 dents (fig. 2). Le moteur qui est un démarreur

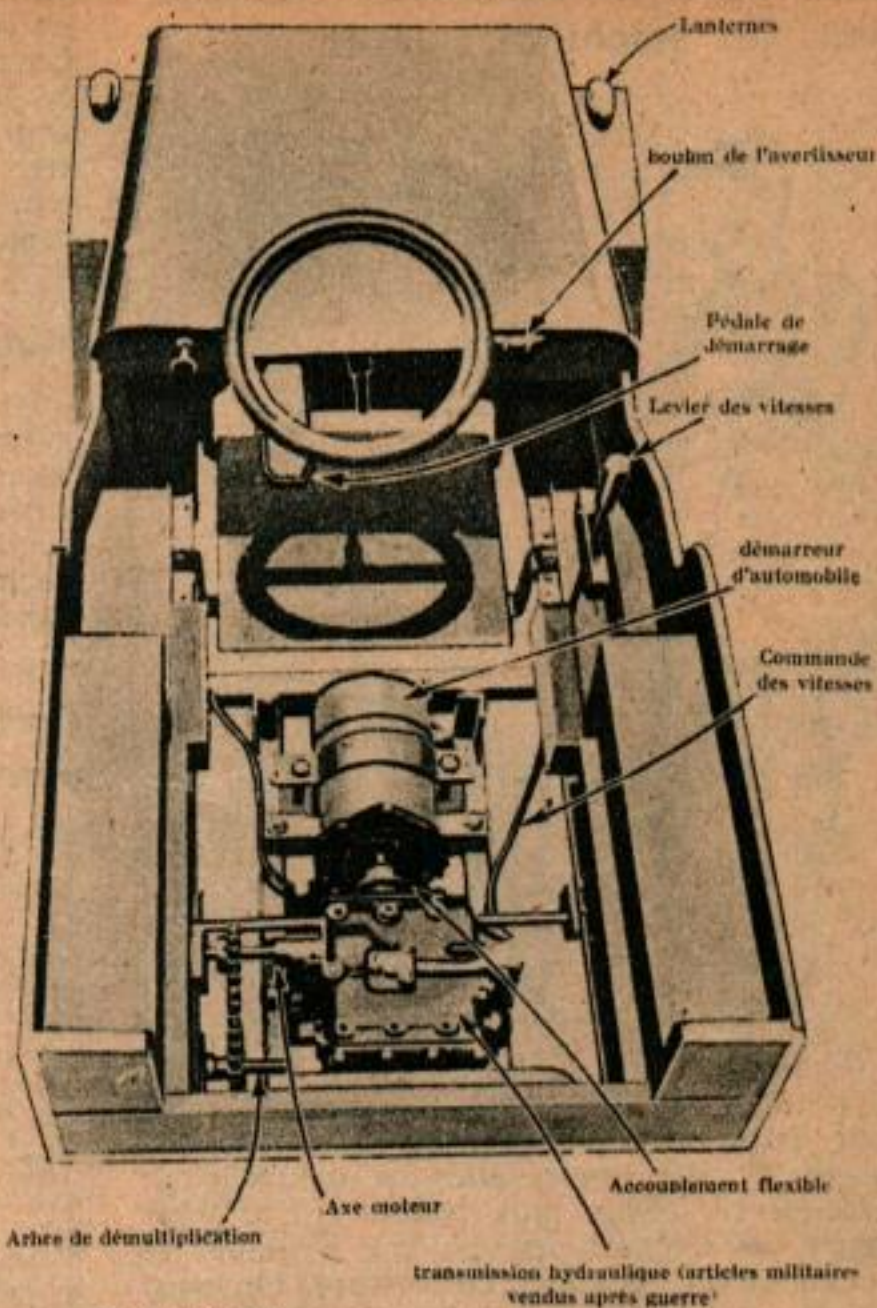
est fixé au bas de la partie avant du radiateur ainsi que des réflecteurs arrière qui simulent les phares. Ainsi que le montrent les fig. 7 et 9, l'espace compris sous le capot sert à loger une batterie d'accumulateurs type automobile 6 V. d'une capacité de 100 ampères-heure.

Les figures 6 et 8 donnent le détail de la construction et du montage de la direction. Le

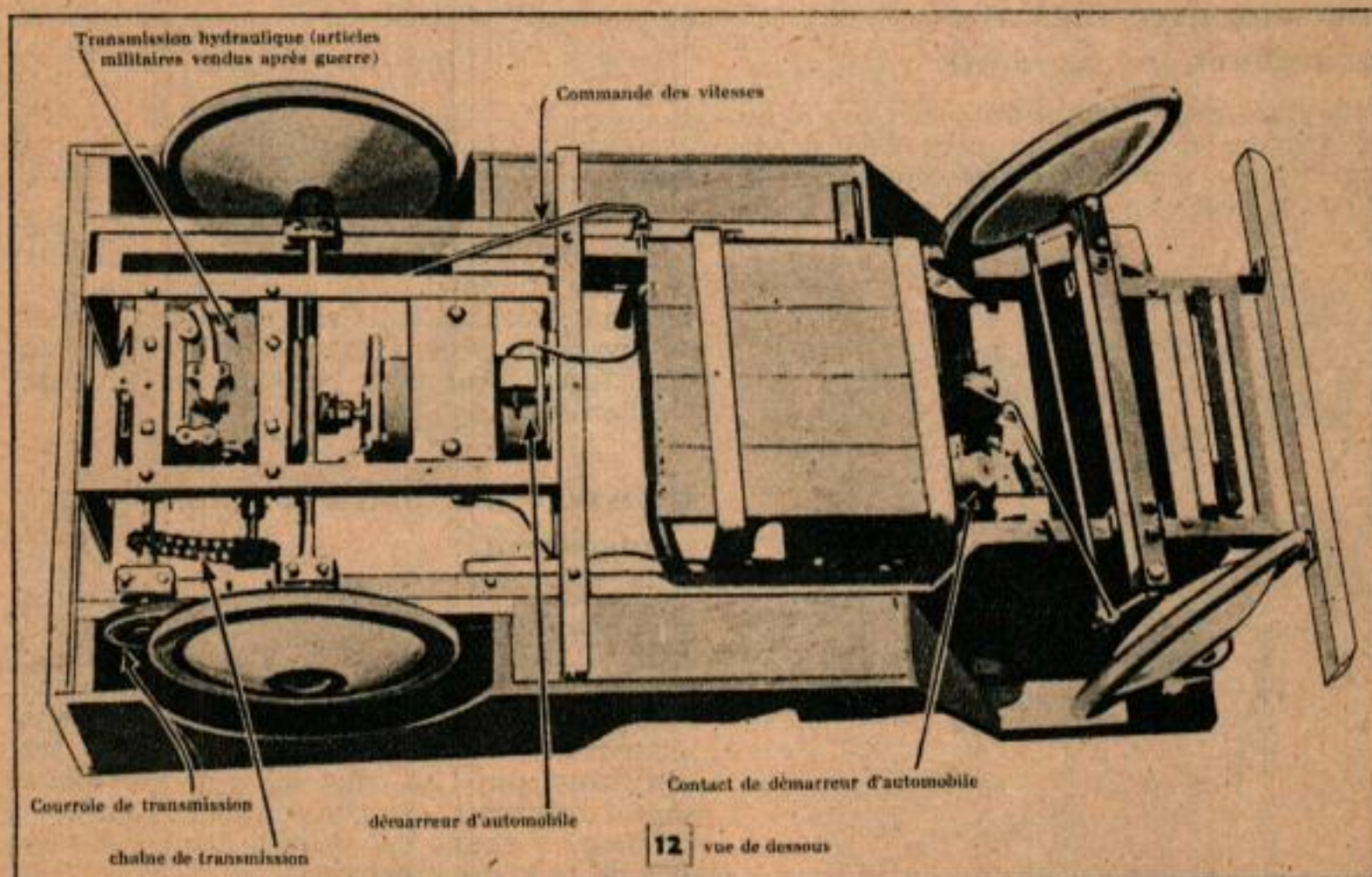
est monté sur un support en bois dur. Là encore, faire attention, en taillant le logement du moteur, de prévoir l'arbre de ce dernier à la place convenable pour entraîner la transmission hydraulique. Cet entraînement se fait par l'intermédiaire d'un accouplement élastique. Le démarreur doit être en très bon état. Nettoyer les balais et le collecteur avant la mise en place. Un interrupteur de dé-

marrage ordinaire à pédale est installé devant le panneau (fig. 11 et 12) afin de commander le mouvement du moteur. Installer les câbles de la batterie au moteur en passant par la pédale. Relier à la masse du châssis selon la méthode ordinaire. Lorsque toute la transmission de mouvement est installée, relier le levier des vitesses au levier de commande de la transmission hydraulique. De faibles mouvements du levier des vitesses permettent de faire marcher la voiture en avant et en arrière.

Les roues représentées ici ont des bandages pleins. Les pneus avec chambre à air donnent un aspect plus attrayant et une meilleure marche de la voiture, mais ils sont plus coûteux. Le siège et le dossier d'une chaise d'enfant donnent un excellent siège pour le conducteur. On peut également en fabriquer un en forme de baquet avec de la tôle roulée. Souder un bout de tige d'acier (diamètre 5 mm) sur le bord du dossier et polir soigneusement. Le siège peut être en sapin et recouvert d'un rembourrage avec dessus en imitation de cuir. Toutes les pièces de bois de la carrosserie doivent être poncées, les coins et les bords arrondis et poncés avant de peindre. Appliquer d'abord une couche d'enduit pour imprégner le bois, puis finir avec 2 couches de peinture émail ou de laque. Si vous le pouvez, pulvériser la peinture au pistolet, le travail aura un aspect « professionnel » et non « amateur ». Le nom « jeepette » peut être peint à la main ou au pochoir sur le côté du capot ou sur le pare-choc avant.



11 vue de dessus



12 vue de dessous