

BIEN ENTOURES PAR CETTE CLOTURE, et à l'abri de l'avancée du toit, jamais vos hôtes ne croiraient que ce magnifique patio n'est qu'un accessoire du garage.



LE PATIO-GARAGE DE MÉCANIQUE POPULAIRE

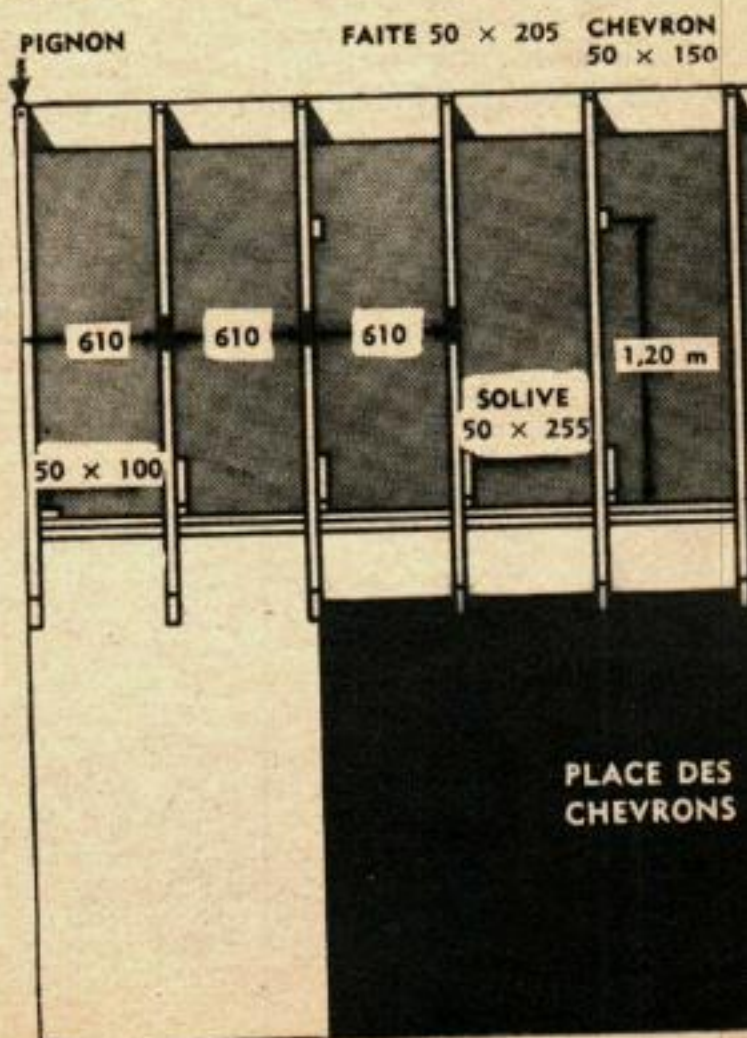
par M. Banister et D. Chilson

3^e PARTIE

LE mois dernier nous avons monté trois murs ; aujourd'hui, au lieu de monter le quatrième, qui est le plus compliqué (avec le renforcement de la cuisine du patio), nous allons aller directement sur le toit.

Il vous faudra assez de 50×255 pour espacer vos solives de 610 mm d'un milieu à l'autre ; on a dû vous livrer ces solives à leur longueur exacte de 6,10 m ; il n'y aura donc pas à les couper, il suffira de faire à chaque extrémité un biseau accordé à la pente du toit (regardez le dessin à droite, au milieu). Ce même dessin montre un madrier de 50×100 placé contre les chevrons du pignon, qui relie les poutres doubles des deux murs. Je l'ai mis là, à la place d'une poutre plus chère, pour tenir plus tard le plafond. Mais si vous avez l'intention de poser un plancher, il faut mettre ici une poutre.

Vous avez vu dans le dernier article comment couper les chevrons à la pente de 5/12. Comme ils sont tous pareils, il suffit d'en couper un bien juste, il servira de modèle pour les autres. Une paire de chevrons sur deux est renforcée avec un tirant de 50×100 : certains constructeurs n'en mettent qu'un toutes les trois paires). Les cinq photos du





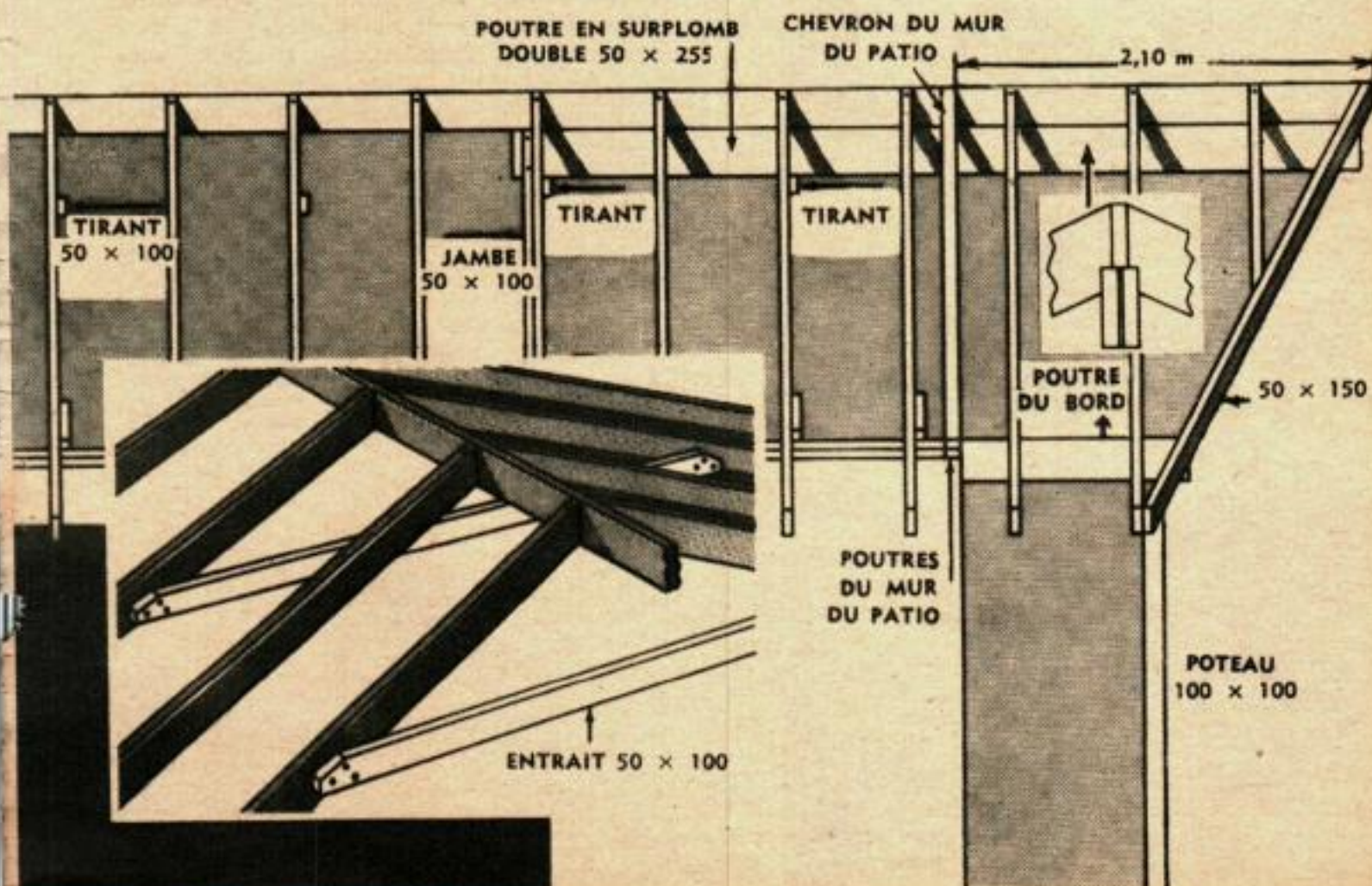
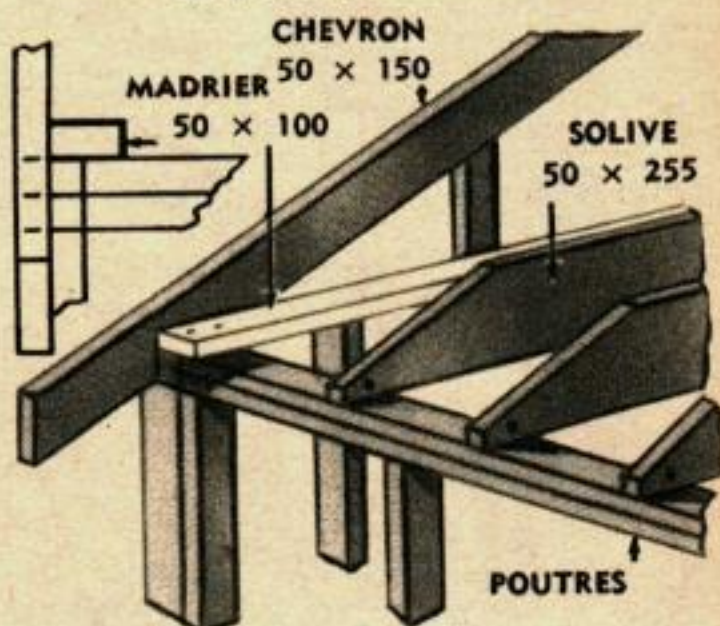
POUR PLACER LES SOLIVES, il faut être deux : elles s'appuient et sont clouées sur les poutres maîtresses ; on les espace de 610 et leur biseau suit la pente du toit.

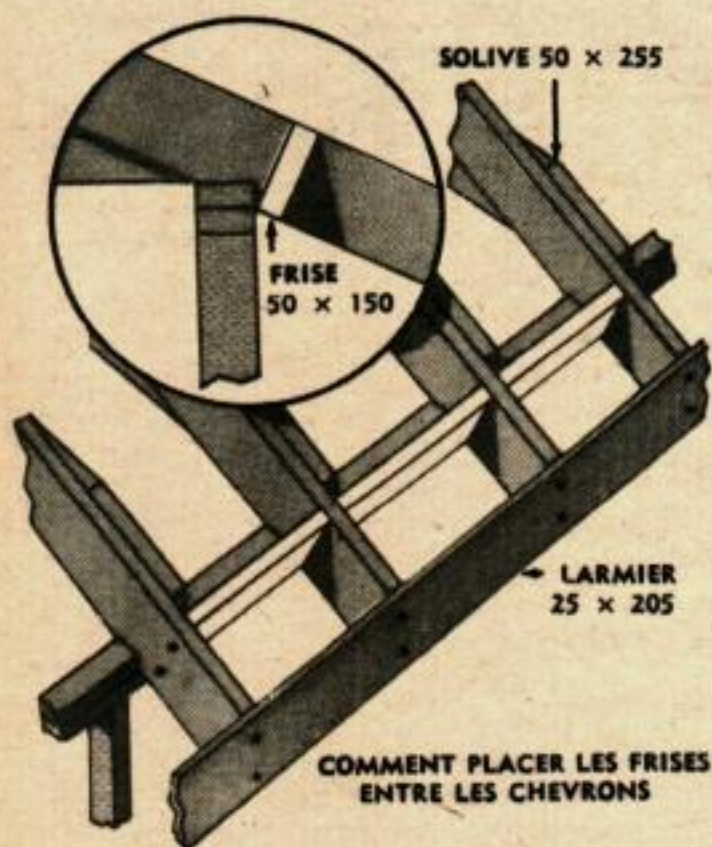
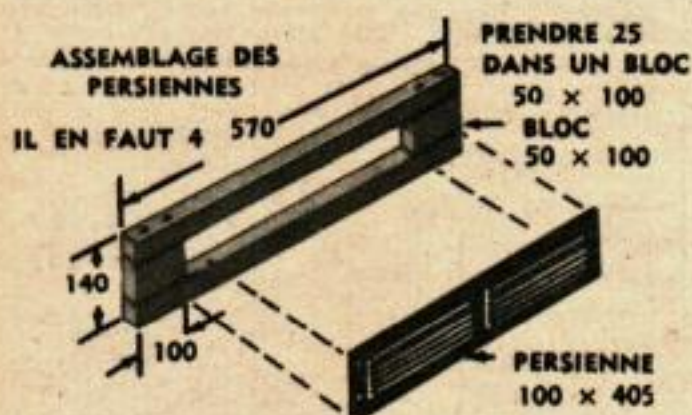


LA PANNE FAITIÈRE s'avance à mesure de la pose des chevrons ; l'homme de droite est en train de la mettre de niveau à l'aide d'une jambe à laquelle on la cloue provisoirement.

haut des trois pages suivantes vous montrent comment la poutre de faite de 50×205 (disons la panne, pour parler comme mon ami et co-auteur) s'allonge section par section, au fur et à mesure de la pose des chevrons. Du côté du patio, le faite ne continue pas de la même manière, à cause du surplomb de 2,13 m. qui s'avance au-delà du mur.

Comme on le voit sur la vue de côté ci-dessous et sur le détail de la vue de face de la page 87, le faite est supporté par deux madriers de 50×100 placés dessous, et par deux jambes de 50×100 qui s'appuient sur la solive à l'aplomb du chevron n° 11. J'ai pu me procurer une longueur de 4,25 m en 100×255 pour cette partie du faite, mais si vous n'avez pas cette chance, vous pouvez vous arranger en clouant ensemble deux ma-





A GAUCHE, on ajoute des chevrons, on les cloue aux poutres et au faîte ; remarquez la jambe provisoire à droite.

LA POUTRE EN SURPLOMB est tenue par des entrails et des jambes ; elle est surmontée par le prolongement du faîte.

driers de 50x255, comme vous l'avez fait pour les linteaux de la porte et des fenêtres, sauf qu'ici la cale de 10 mm qui se trouve entre les madriers devra être un morceau de 1,22 m de long, pour qu'il n'y ait pas d'espace visible dessous la poutre.

La panne faîtière continue au-dessus de la poutre en surplomb, à la fois pour supporter les chevrons et pour empêcher les petits oiseaux de venir faire leur nid dans cet espace. Elle s'arrête pourtant un peu avant l'extrémité, juste assez pour faire un ressaut de la même épaisseur que les chevrons qui se rejoignent en biais.

Quand vous avez mis les 16 paires de chevrons, vous clouez le larmier sur leurs faces verticales. Prenez soin d'enfoncer les clous en les tournant vers le haut pour qu'ils suivent les fibres du bois des chevrons et ne ressortent pas sous l'avancée du toit. Le dessin à gauche vous montre aussi comment nous avons cloué des planches de frise de 50x152 entre les chevrons ; contrairement au larmier ces planches sont d'équerre avec les chevrons et sont en biais par rapport au mur. Elles sont tout contre la sablière de

UNE SCIE CIRCULAIRE de 200 mm (à gauche) peut scier d'un coup trois planches de revêtement.

LES PLANCHES DE FRISE sont clouées entre les chevrons, comme le montre le dessin à gauche et la photo ; quatre ont des persiennes.



corniche des deux murs rectangulaires, et défendent l'intérieur contre le mauvais temps. Mais comme j'avais l'intention d'isoler mon garage et de l'utiliser comme atelier durant l'hiver, j'ai placé des persiennes dans plusieurs planches de frise, ainsi que des lucarnes dans les deux pignons, pour laisser circuler l'air au-dessus de mon plafond isolant. C'est une idée à retenir si vous avez l'intention de mettre un plancher pour utiliser comme grenier l'espace sous le toit.

Nous vous faisons remarquer que cette manière de construire l'avancée du toit n'est pas celle suggérée par l'architecte et représentée sur les bleus du premier article de cette série. En effet sur ces plans vous voyez les chevrons coupés à angle droit, ce qui met le larmier en biais par rapport au mur, et l'avancée du toit est fermée par un intrados de contreplaqué. Mais, à moins de ne pas aimer les chevrons apparents, vous penserez comme nous que notre méthode est plus simple et moins coûteuse.

Le dessin ci-dessous à droite vous montre comment terminer l'extérieur du mur pignon avec une corniche de 50×100 et une latte horizontale. Remarquez sur ce dessin de droite qu'une cale d'épaisseur doit être placée entre le chevron et la corniche dans l'avancée du toit, pour rattraper l'épaisseur de la planche de revêtement qui est prise entre eux.

Et maintenant vous allez poser les voliges du toit, suivant les photos de la page suivante. Il suffit de couper toutes les planches de sapin Douglas à la taille voulue, avec une scie circulaire portable ; faire attention à ce que les extrémités tombent toujours sur un chevron ; d'autre part les mettre en quinconce pour que deux joints successifs ne tombent pas sur le même chevron.

Allez depuis le bord jusqu'au faîte, et en avançant vers le surplomb de la terrasse, en laissant dépasser les planches de ce côté. Vous les mettrez toutes d'un coup à l'alignement, quand le toit sera fini, en traçant un trait de craie et en coupant avec votre scie circulaire.

Une fois posées les voliges, vous allez à

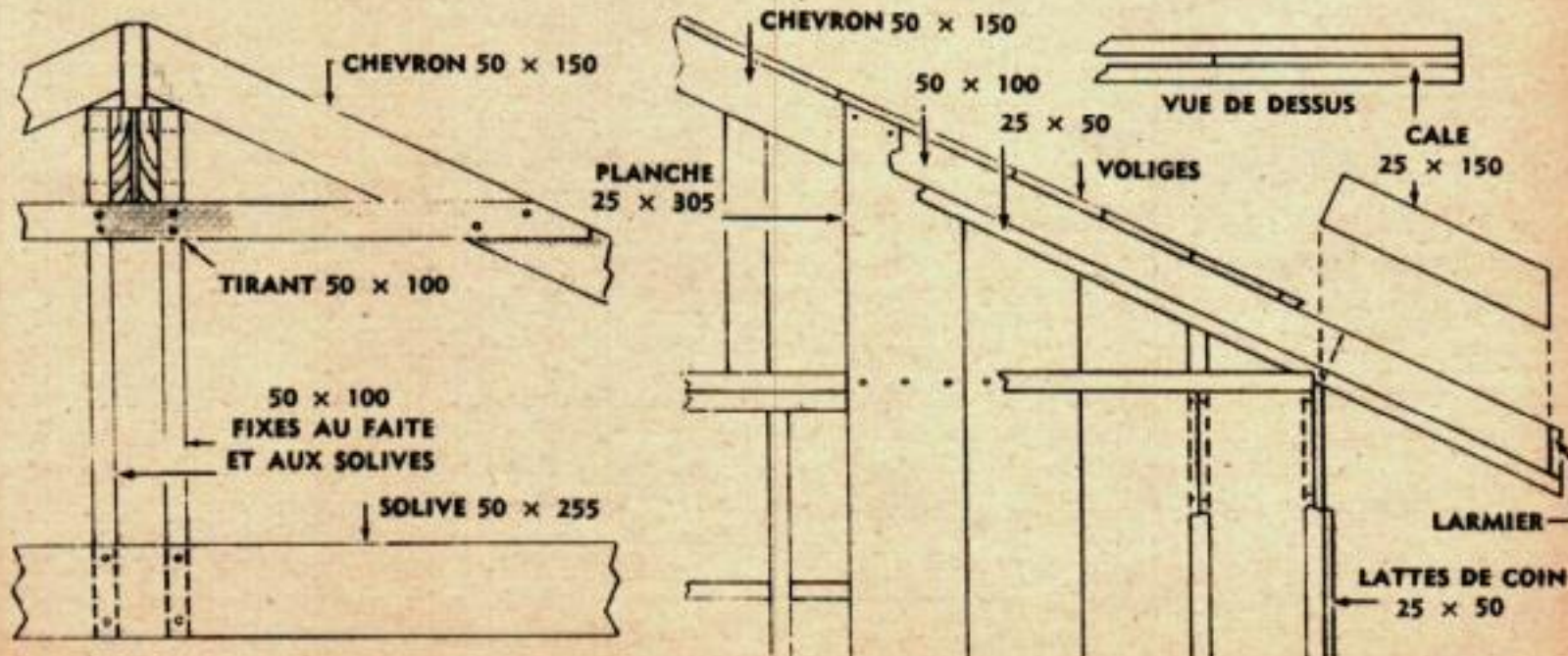


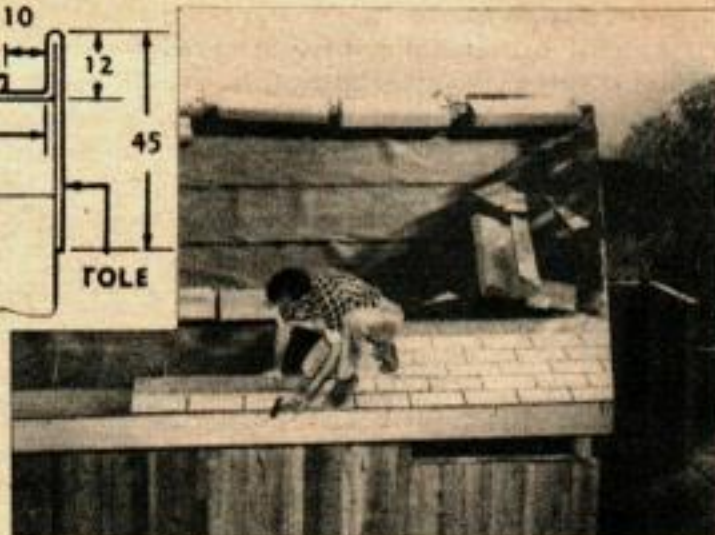
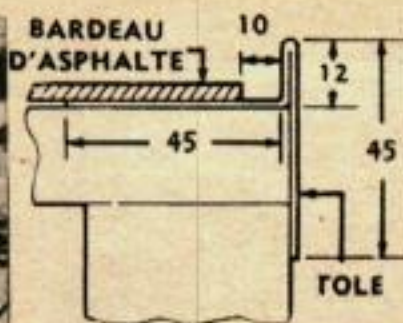
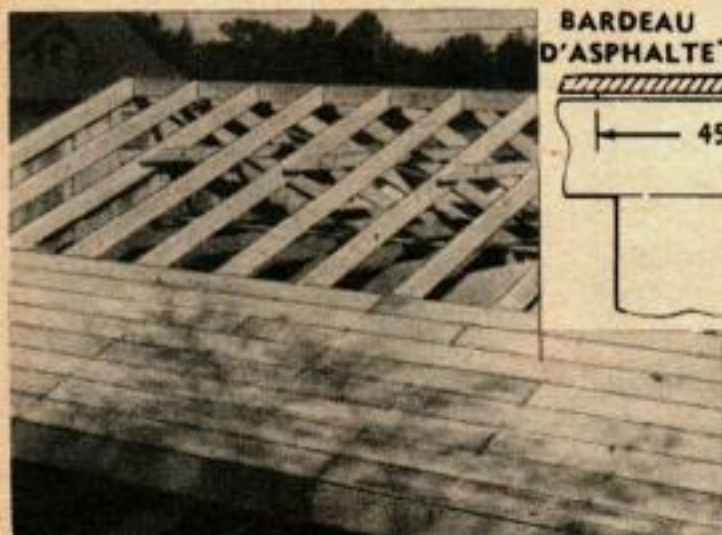
CLOUEZ DEUX MADRIERS de 50×152 coupés en biais vers le haut ; vous les faites joindre l'un à l'autre, pas au faîte. Un étai de 50×100 est placé sous la poutre qui supporte l'homme pendant les travaux de couverture ; plus tard, on mettra deux chevrons.

l'intérieur du garage et vous clouez un bois de 50×100 tout le long du dessous du toit (c'est ce que nous avons appelé, page 85, chevron du mur du patio). Cette pièce servira à appuyer le mur du patio, et bien que nous réservions ce mur pour la suite de cet article, il faut placer ce madrier avant de mettre les bardeaux, car il faut enfoncer les pointes de dessous, à travers les voliges, et les rabattre de dessus. Vous déterminerez la position de cette pièce au moyen des petites poutres placées dans les espacements laissés sur les poutres de surplomb du toit (voir article précédent).

Ensuite vous recouvrez tout le toit avec du feutre de remplissage de 7,5 kg. Il vous en faudra trois rouleaux. Mais avant de placer les bardeaux d'asphalte, il faut mettre la « gouttière » métallique (décrite page suivante) le long du surplomb ; elle est destinée à empêcher l'eau de tomber de ce côté. Vous prenez une bande de tôle de 100 mm de large, et vous la pliez en forme de T dissymétrique ; elle s'adapte à l'arête des planches du toit et au chevron.

Avant de poser les bardeaux vous les distribuez en paquets sur tout le toit, de ma-





VOUS POSEZ LES VOLIGES en allant du bord vers le faîte ; à chaque chevron, vous mettez une pointe de 63 dans la planche, et un second à l'autre bout.

VOUS COMMENCEZ LA POSE DES BARDEAUX au coin du bas, pour diminuer la perte ; coupez les bardeaux pour diriger l'eau d'écoulement vers la gouttière (dessin).

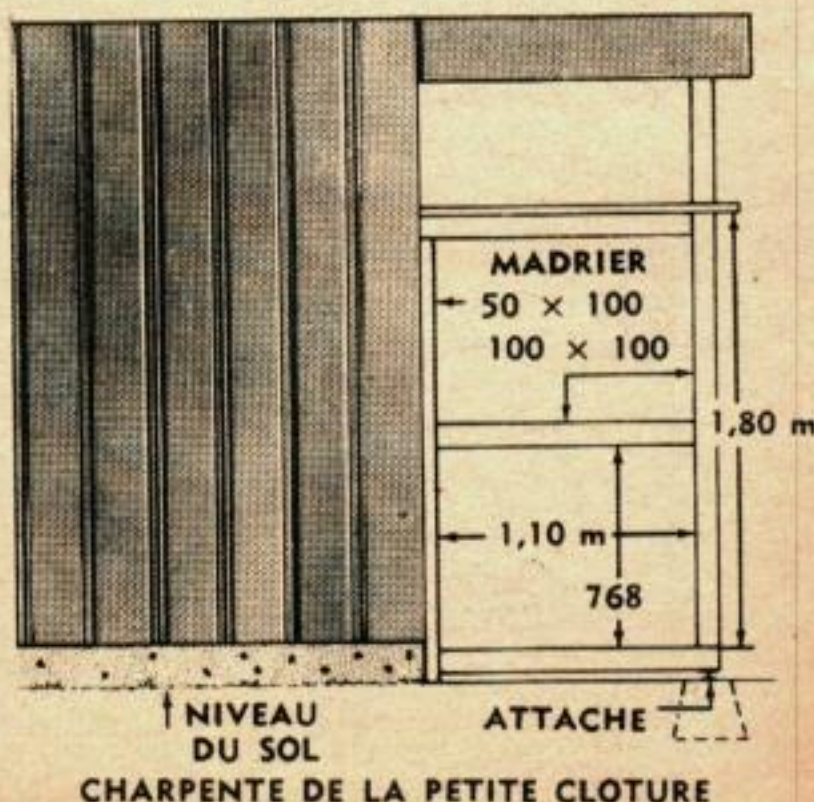
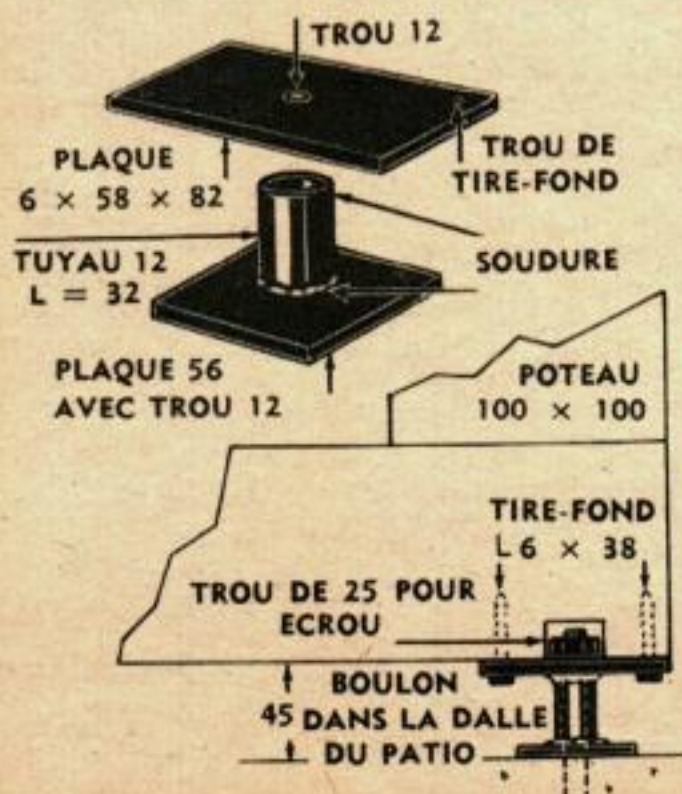
nière à en avoir toujours à portée de la main, à mesure que le travail avance. La première rangée, au bas du toit, est placée sur une bande de 300 mm prise dans un rouleau de couverture.

Comme la couverture du garage était terminée, nous pouvions nous permettre de travailler plus tranquillement, et ne plus faire la course avec la saison des pluies. Aussi nous nous sommes mis à travailler à la clôture de notre patio ; si vous la comparez avec les plans de l'architecte, vous verrez que nous avons fait encore quelques changements. Tout d'abord nous avons ajouté un prolongement de 1,2 m au côté droit de la clôture arrière ; en faisant ainsi le tour du coin, non seulement nous sommes mieux protégés contre les regards indiscrets, mais nous consolidons la clôture contre les vents. Je n'ai pas fixé au mur le poteau de la lampe.

Je n'ai pas non plus suivi les spécifications de l'architecte pour les tuyaux métalliques

destinés à supporter les poutres du bord du toit. Je les ai remplacés par des poteaux de 100×100, qui étaient plus faciles à incorporer dans la charpente de la clôture. Nous avons utilisé la même technique de planches et de lattes qui avait servi à couvrir les murs du garage, mais ici nous l'avons appliquée au deux côtés de la charpente.

Les deux clôtures, celle de l'arrière, plus longue et qui fait le coin, et celle de l'avant, qui ne va que jusqu'au poteau, sont fixées au béton au moyen d'attaches fabriquées avec de la tôle d'acier et des tuyaux de fer de 12 soudés, comme le montre le dessin ci-dessous à gauche. La grandeur des plaques importe peu du moment qu'elles ne sont pas plus larges que la charpente de la clôture. La plaque inférieure devra toutefois être plus petite, pour qu'il soit plus facile de visser les tire-fond de 63 mm dans la charpente, après avoir placé la pièce sur les boulons d'ancrage que nous avons noyés dans la dalle



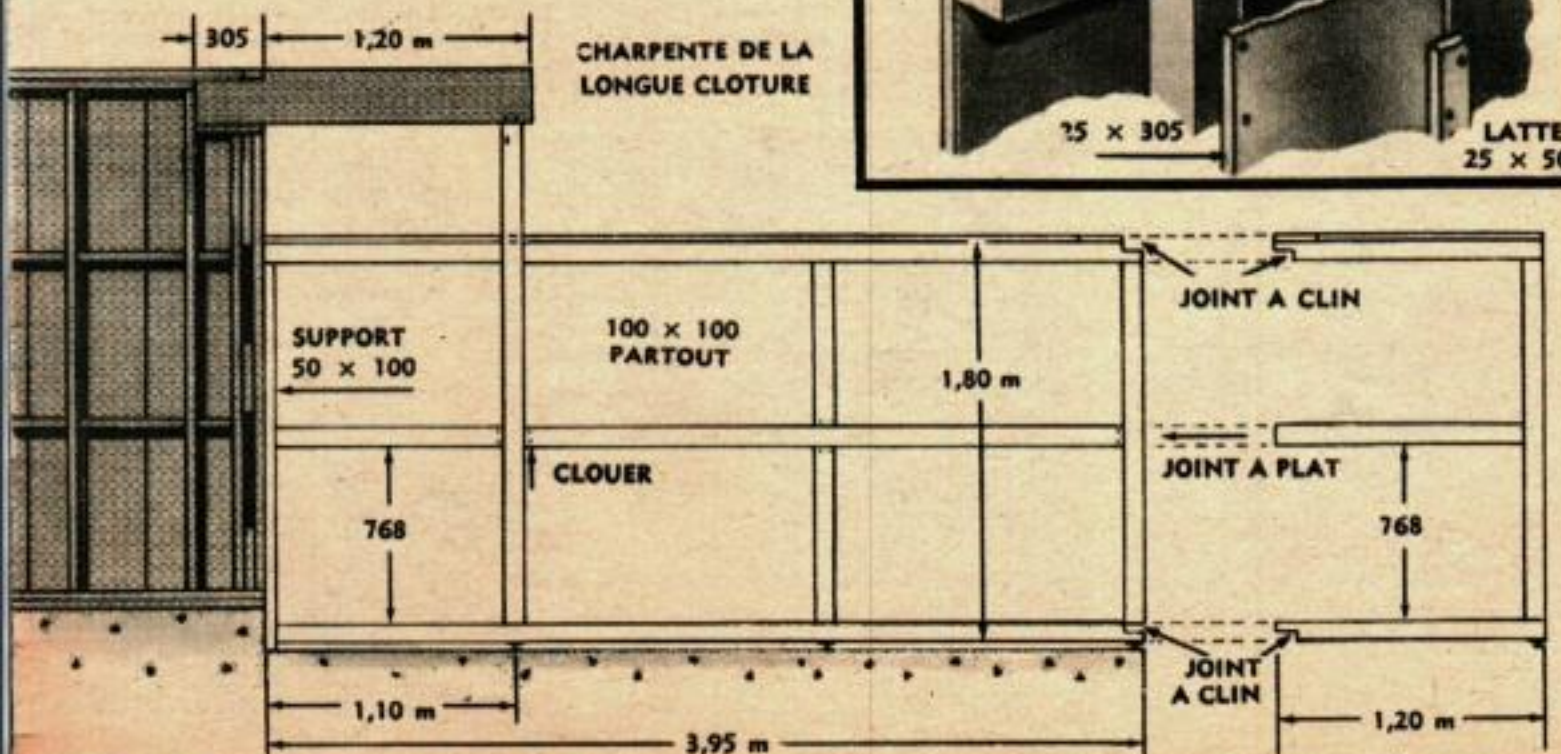
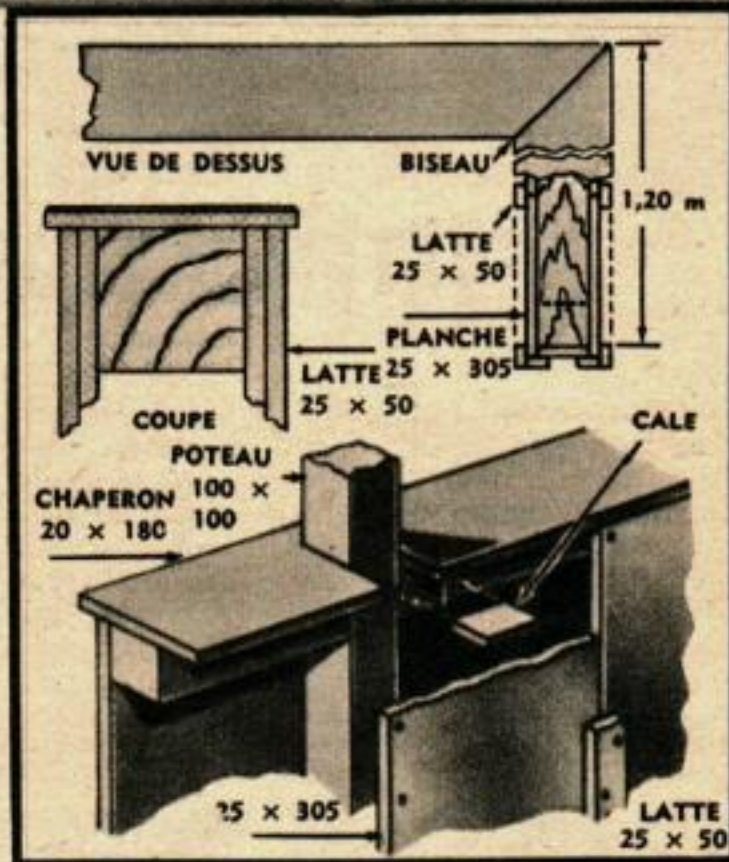


UN PATIO AVEC PISCINE ? A la place du coin-cuisine, le mur du garage peut tout aussi bien servir de cabine, éclairé par la grande verrière ; les portes vitrées sont facultatives.

du patio. En même temps que vous percez les trous de 5 mm pour les tire-fond, percez aussi dans la charpente des trous assez grands pour laisser la place du boulon et de l'écrou qui dépassent. Il suffit d'une attache pour la petite clôture et elle sera placée exactement sous le poteau de soutien ; vous vous souvenez que lorsque nous avons coulé la dalle nous avons prévu en cet endroit une semelle solide.

L'autre bout de cette clôture est fixé à un madrier de 50x100, lui-même cloué au poteau triple du coin du garage. La longue

(Suite page 124)



Enfin, à la portée de tous,

SELFLITE

qui rend réfléchissants et lumineux
métal, plastique, bois, papier.

(enseignes, plaques, photos, lettres, panneaux, etc...)

**Aucune préparation ni
connaissance spéciale,
Application immédiate**

Documentation, démonstration et vente directe

LES ATELIERS BAROUX

152/160, boul. de la Gare, Paris 13^e

(Tél. GOB 82-39)

Concessionnaires pour l'Europe SELFLITE

Le patio-garage de Mécanique Populaire

(Suite de la page 89)

clôture de l'arrière est fixée au garage de la même manière, et ici encore vous mettrez une attache sous le poteau qui soutient le toit, et une sous chacun des trois autres poteaux de 100×100.

Et voilà, vous pouvez utiliser dès maintenant le garage et le patio. Cependant, comme vous le constaterez en regardant le dessin du garage terminé, page 84, et le plan de notre article précédent, il nous manque le dernier mur, qui doit couronner toute l'entreprise. Ce mur contient le renforcement qui sert d'évier, et deux grands placards, dont l'un permet de passer dans le garage. Les derniers plans seront publiés dans le prochain article.

POTINS... AUTOMOBILES

Un nouveau règlement de la Nascar, la plus grande association de stock-cars aux Etats-Unis, va donner aux grands champions américains des courses de stock-cars l'assurance d'une plus grande marge de sécurité pour les pneumatiques.

L'association a décidé que chaque voiture de course se produisant sur l'une quelconque de ses quatre pistes devra désormais être équipée du nouveau « pneu de sécurité intérieur ». Les vitesses sur ces circuits atteignent souvent 290 km/h.

Il s'agit en effet d'un « pneu dans un pneu » — principe qui a été lancé par la société Goodyear à Akron, dans l'Ohio, U.S.A. Goodyear avait présenté son pneu intérieur « Lifeguard » avant les fameux 500 de Daytona, Floride, du 14 février, après une expérimentation très poussée.

Pendant les 500 de Daytona, deux coureurs ont eu leurs pneus endommagés. Néanmoins, ils ont pu tous les deux conduire leur voiture jusqu'aux stands à vitesse normale. Là, ils ont fait changer leur pneu sans encombre. Qui sait ? Goodyear a peut-être sauvé deux vies humaines.

R. T.