

CHARIOT TRANSPORTEUR

2^e PARTIE

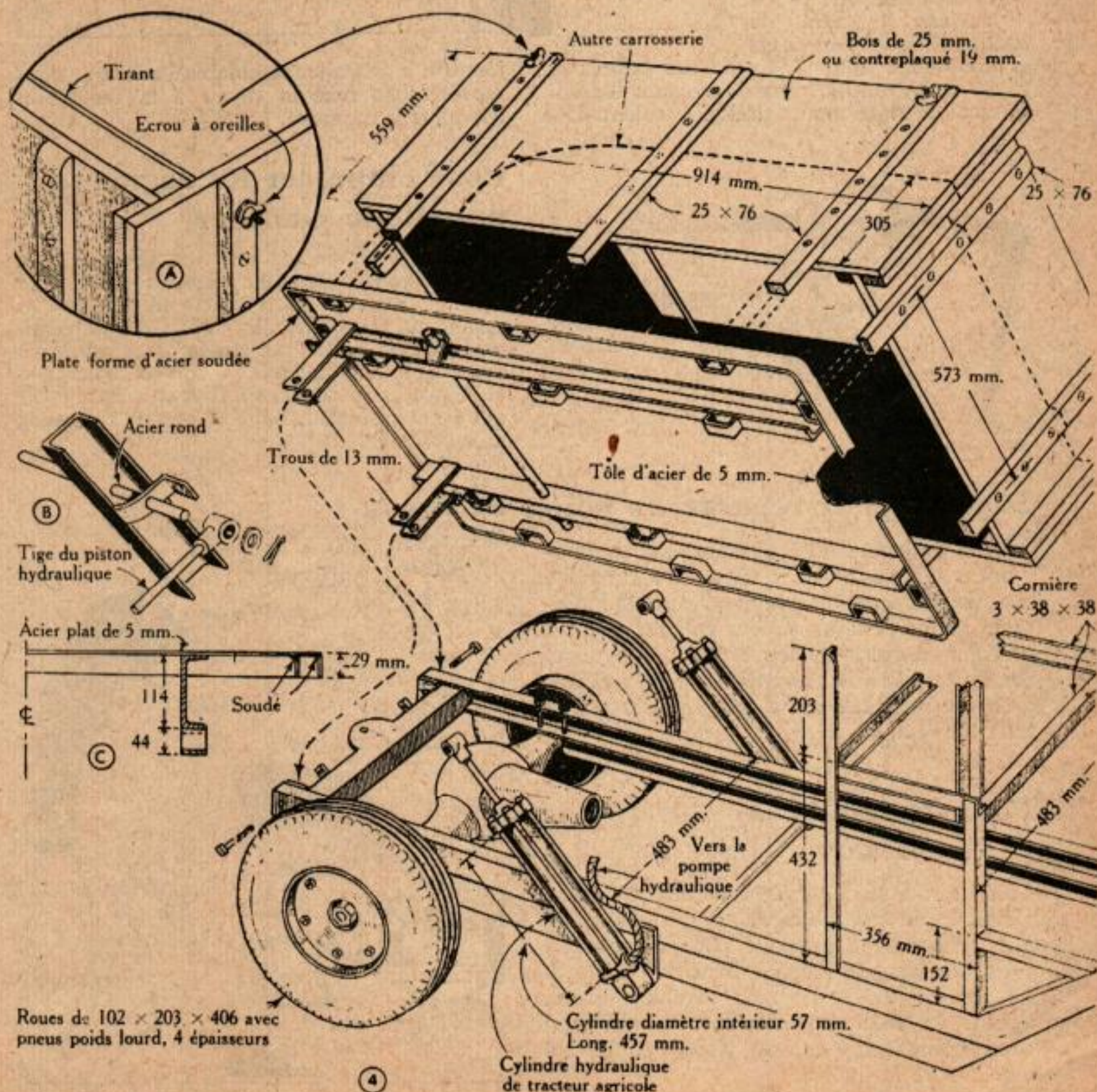
par H. SIBLEY

L'EXTREMITÉ supérieure des pistons du cylindre hydraulique est montée comme on le voit sur la figure 4 B, et la plate-forme pivote sur l'arrière du châssis comme indiqué. Si l'on veut obtenir une grande hauteur de levée de la caisse, on allonge le système de levage en enlevant la culasse du cylindre et le guide du piston et en les remplaçant par un cylindre plus long en acier sans soudure et de plus longs boulons.

La figure 4, détails C et D, montre les dimensions de la plate-forme métallique. Toutes

les pièces formant cette plate-forme sont soudées ensemble, car il est nécessaire que l'assemblage soit robuste et rigide. La dimension hors-tout que nous indiquons est celle qui est la plus pratique pour usages divers, et, grâce au centre de gravité placé très bas, il y a peu de danger de basculage, même avec des chargements élevés et encombrants. Vous constaterez les avantages d'une plate-forme basse quand vous aurez des pièces lourdes à charger. Nous avons signalé dans notre précédent article les formes de carrosserie possibles, et nous avons indiqué des dimensions commodes. Bien entendu, ces carrosseries peuvent être modifiées suivant les besoins particuliers.

On procède ensuite au montage des roues arrière sur les tambours de frein de l'essieu



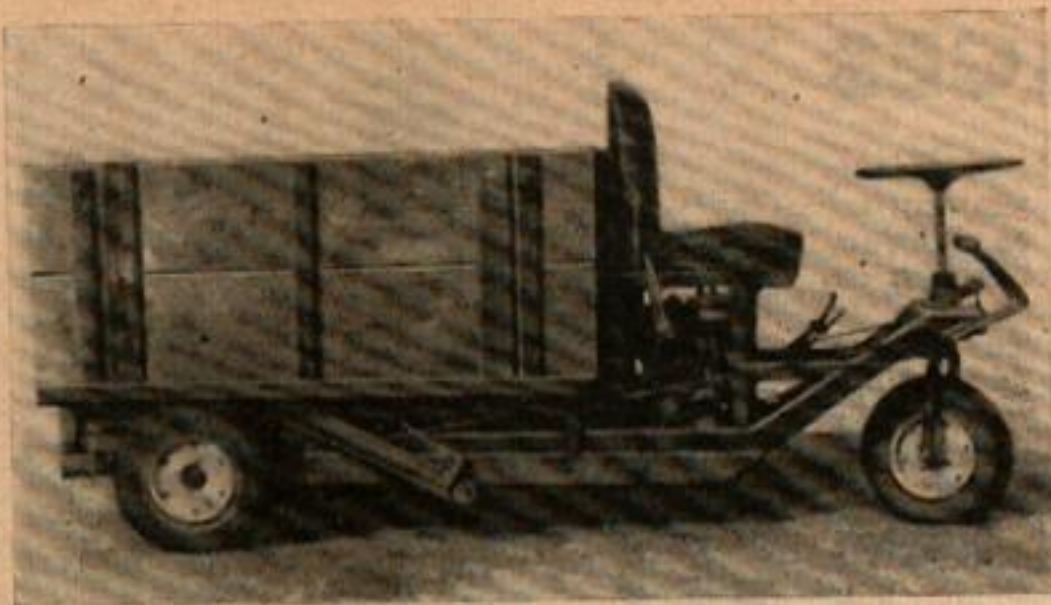
arrière. Reportez-vous à l'article précédent, figure 3, détail F, qui montre comment les disques de roue sont soudés sur les tambours de frein. Les dimensions des roues sont de 10 cm. $\times$ 20 $\times$ 40 et elles sont munies de pneumatiques 4 épaisseurs. Des pneus de cette dimension en deux épaisseurs ne seraient pas suffisants, sauf peut-être si les charges doivent être exceptionnellement légères. Bien que l'on puisse, en utilisant des cales d'espacement, boulonner les disques des roues de 20 cm. aux flasques de l'essieu, cette méthode est moins satisfaisante que de les souder aux tambours de frein. En général les roues de ce type comportent deux moitiés boulonnées ensemble, et, comme ces boulons seront inaccessibles une fois les roues soudées aux tam-



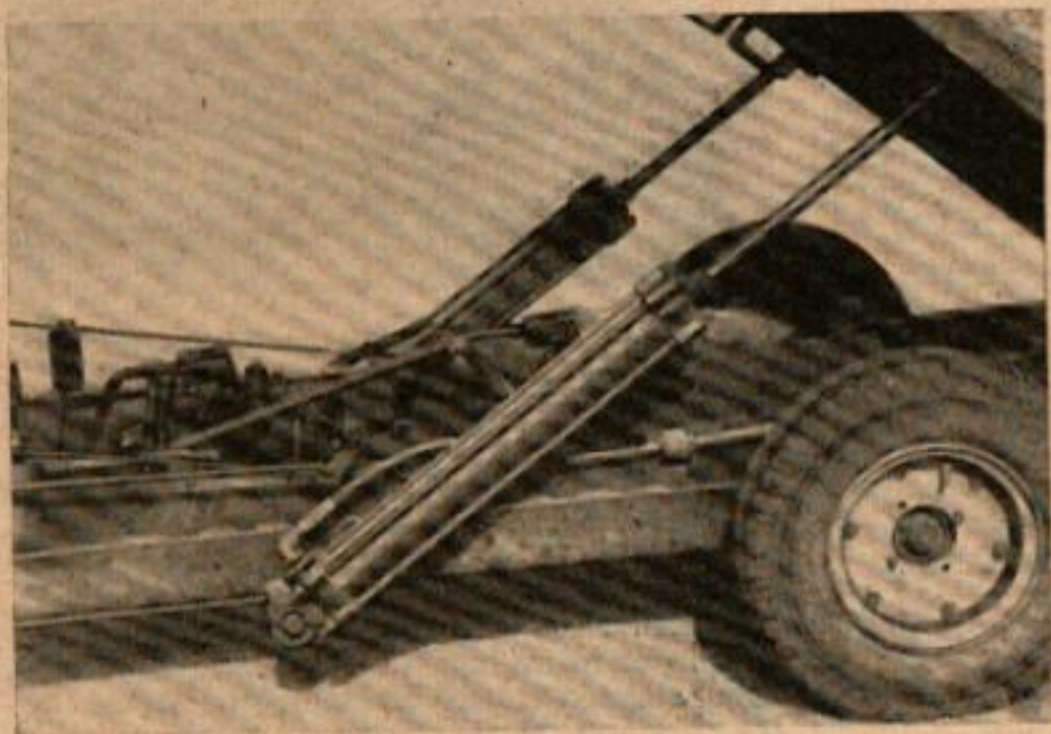
Comme vous le voyez, le chariot a un siège confortable à ressorts monté sur un cadre en cornière.

bours, il est bon de souder au préalable les têtes des boulons pour les empêcher de tourner et de se desserrer. Il faut prendre soin, en soudant les disques, que les roues tournent bien rond. Un voile même très léger, entraînerait une usure rapide des pneus. Il faut nettoyer soigneusement les tambours avant de les remonter, et si cela est nécessaire, refaire la garniture des freins.

Un autre travail de soudure qui demande du soin et de la précision est le montage de la fourche avant, du palier et de la colonne de direction. La figure 4, détails E et F, montre les détails de ce montage. La roue avant a les mêmes dimensions que les roues arrière, mais on conserve bien entendu le moyeu et les roulements. La fourche est faite de tube d'acier sans soudure de 30 mm., plié suivant la forme indiquée. Les bouts sont aplatis avant pliage et percés pour recevoir un axe d'acier dont les deux extrémités portent un épaulement et sont filetées pour recevoir des écrous et des rondelles de blocage. Ce travail peut être fait au tour. En montant la roue sur la fourche, il sera peut être nécessaire de mettre des cales d'espacement de chaque côté du moyeu. De courtes longueurs de tuyau d'acier ordinaire feront l'affaire, mais ils doivent être ajustés sur l'axe et il faut laisser au moyeu un jeu d'environ 1 mm. $1/2$, une fois l'assemblage terminé. On montera sur le moyeu un graisseur Teca-lemite. On prélèvera sur une vieille Ford un moyeu de roue avant pour en faire le palier portant la colonne de direction (fig. 4 E) et la tige du volant sera faite avec la partie de l'essieu arrière qui aura été coupée pour réduire



Le chariot muni d'une grande caisse peut transporter du grain en vrac, des légumes, des engrais ou toute marchandise en vrac.



Si vous désirez une plus grande levée de la caisse, vous pouvez allonger les cylindres hydrauliques avec du tube d'acier sans soudure de même diamètre et des boulons de fixation plus longs.

la voie. Une extrémité de cette tige est percée et taraudée pour se visser sur le bout fileté de l'axe sur lequel il est goupillé comme indiqué. L'autre extrémité de la tige est usinée et filetée pour recevoir un volant de direction de 40 ou 45 cm. Un volant de cette dimension est généralement claveté sur la tige par une clavette semi-circulaire ou « en demi-lune ».

fait à votre gré. En plaçant des coussins d'une auto ordinaire dans un cadre de cornières métalliques, vous obtiendrez un siège tel que le montrent plusieurs de nos photos. Et pour terminer bien que votre chariot puisse rouler sans être peint, une couche de peinture-émail lui donnera bon aspect et empêchera la rouille.

Ce travail pourra être effectué par le mécanicien de votre localité. La flasque de montage de la direction est boulonnée sur le plancher du châssis une fois l'assemblage terminé. En faisant l'assemblage, la fourche avant est soudée au bout de l'axe et l'on doit avoir soin de déporter la fourche d'environ 4 cm. vers l'arrière à son extrémité inférieure. Ceci donne à la roue de la stabilité et facilite le pivotement pour la direction. Avant de terminer le montage de la colonne de direction, alésez l'extrémité extérieure du chapeau de moyeu pour qu'il s'adapte bien sur la tige de direction, empêchant ainsi l'entrée de la boue et de la poussière. Placez un graisseur Tecalemit pour permettre le graissage du palier. Quand vous monterez le tout sur le châssis, il est important que la roue, la fourche et la colonne de direction soient bien perpendiculaires sur la ligne de centre, comme le montre la figure 4 F. Si la roue est excentrée ou si la colonne est déportée, la direction ne fonctionnera pas bien.

L'étape finale de la construction est le support du siège, fig. 4 et peut-être un dernier réglage des pédales et des leviers de commande pour être sûr que tout fonctionne convenablement. Le siège peut être fait tout à