



de retour



déchargement



## Remorque de Camping

**C**ETTE remorque, qui est plutôt une carrosserie facilement amovible, a été créée pour les besoins des personnes qui possèdent une camionnette et qui veulent s'en servir pour faire du camping à la fin de la semaine pour la chasse et la pêche. Dès que l'on veut se servir de la voiture pour ce nouvel usage, il suffit de débarrasser le plateau des marchandises qu'il contient et de poser la caisse dessus, il ne faut que quelques minutes pour tout mettre en état. La caisse renferme tout ce qu'il faut : armoires, provisions, fourneau à gaz, réservoir d'eau, évier, lit, W.C.

Les dimensions données ci-après assurent une hauteur libre de 1,65 m. On peut, naturellement, augmenter la hauteur en allongeant les montants et obtenir par exemple, 1,80 m ou davantage, mais cela risque de donner une caisse trop haute pour ses dimensions longitudinale et transversale. De même une augmentation de la largeur risque de rendre difficile l'emploi du véhicule sur des routes étroites.

La figure 1 donne une vue d'ensemble de l'installation. Les parois et le plafond utilisent les méthodes normales de construction des remorques avec matelas isolant entre les parois intérieure et extérieure. Remarquer les banquettes latérales obtenues par décalage du plancher. Pour adapter les données de ces croquis aux dimensions des divers types de camionnettes, on devra, bien entendu, modi-

fier s'il le faut, certaines cotes. Mesurer avec précision les dimensions du plateau du véhicule avant d'entreprendre la construction. Lorsque celle-ci est terminée, la caisse doit entrer et sortir du plateau sans aucune difficulté.

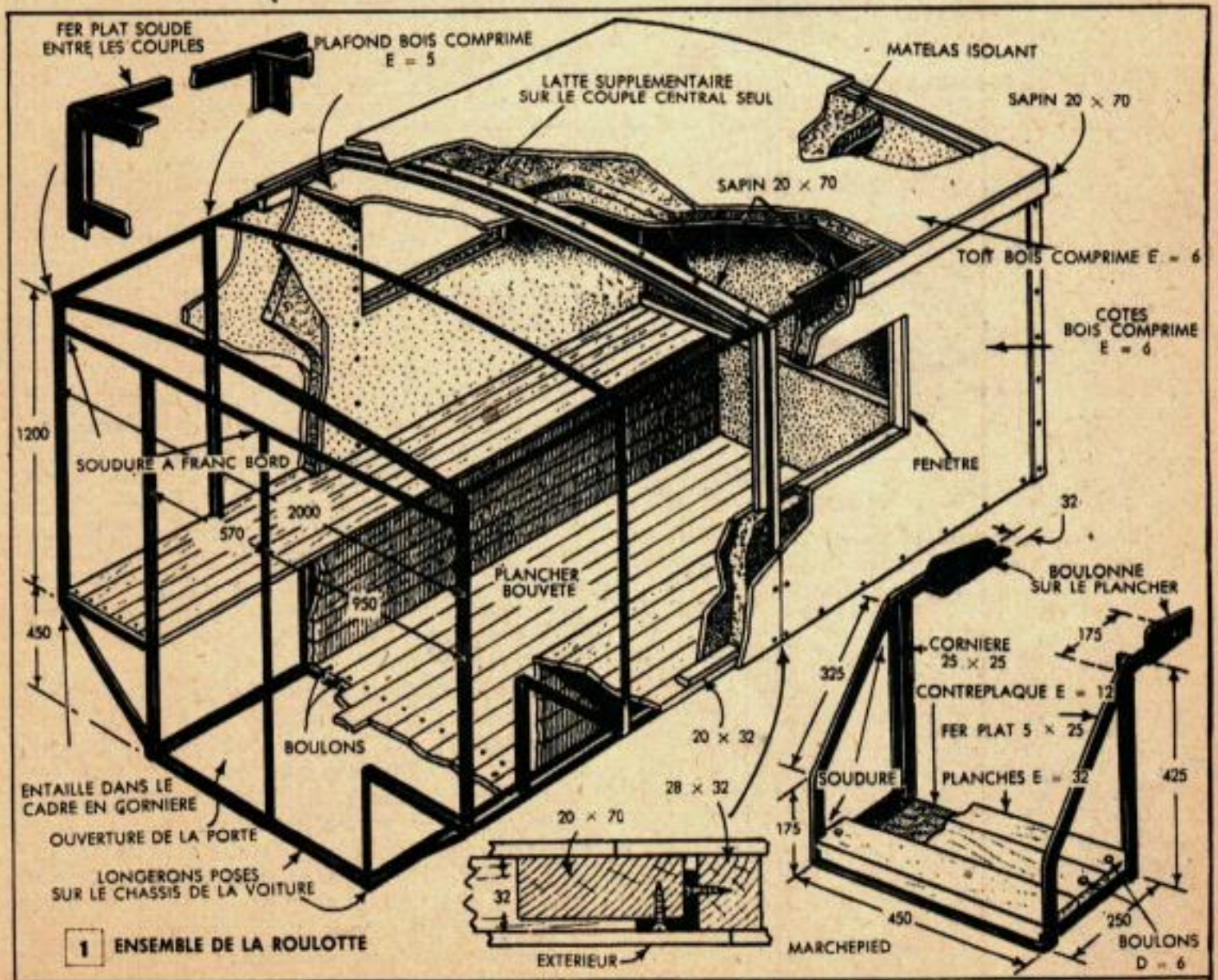
Le châssis est fait de cornières en acier soudées et il comporte 5 cadres reliés par des longerons, la partie supérieure du cadre étant arrondie avec une flèche de 7,5 cm. Les cadres sont espacés de 60 cm, ce qui donne une longueur totale de 2,40 m. Comme on le voit sur les dessins et les photos, les cadres sont réunis par le bas au moyen de cornières de 40 mm (fig. 2, détail C) qui servent de raidisseurs et qui jouent également le rôle de patins glissant sur le plateau lors de la mise en place. A la partie supérieure, les longerons ne sont que des bandes de fer plat de 6 x 40, soudées sur les cadres (fig. 1 en haut et à gauche). On fera attention à ceci : chaque cadre doit être complètement terminé avant son assemblage avec les autres par l'intermédiaire des longerons. Pour souder les cadres, on commence par plier les triangles marqués A sur la figure 3 en utilisant une cornière de 40, en pratiquant au préalable une entaille en V à la scie et en soudant les 2 lèvres après rapprochement. Les triangles sont soudés sur les traverses inférieures et les montants sont assemblés à l'extérieur. Souder enfin l'arceau supérieur pour achever le cadre.

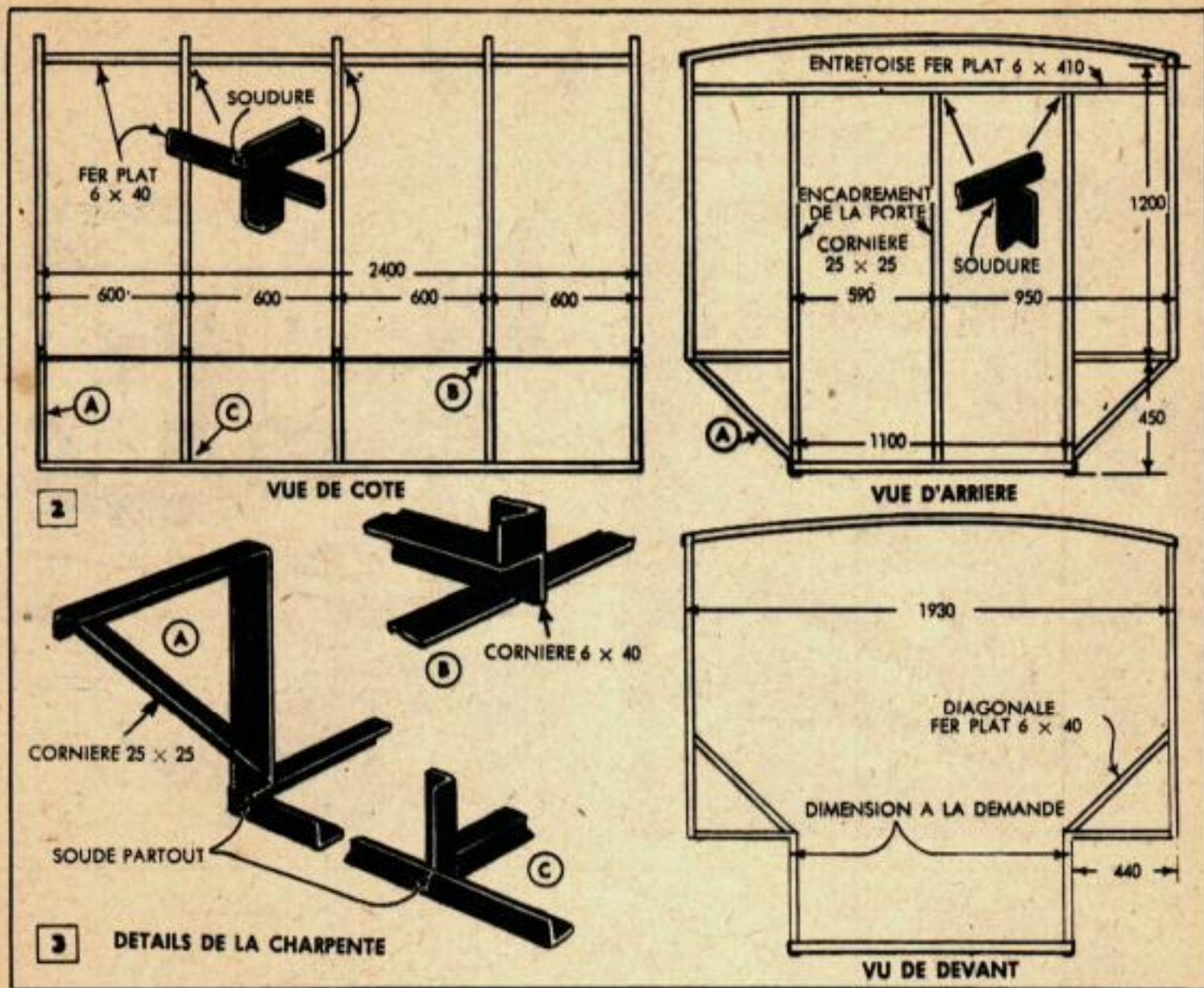


mise en place

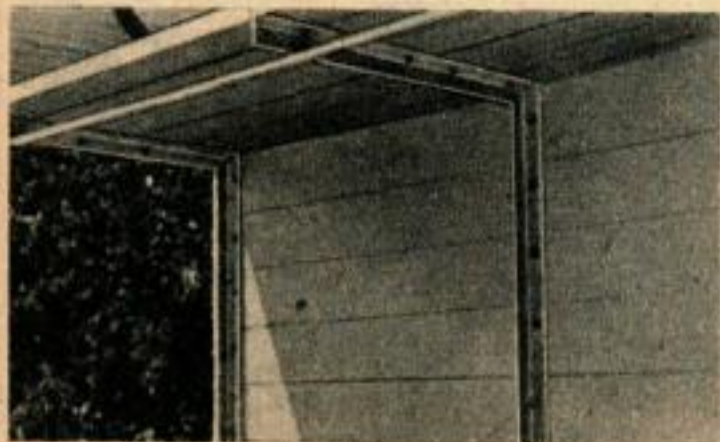


en plein-air





Ci-dessus, escalier escamotable qui devient, lorsqu'il est entré, un siège très utile. Ci-dessous, vue de dessous des équerres et fers plats.



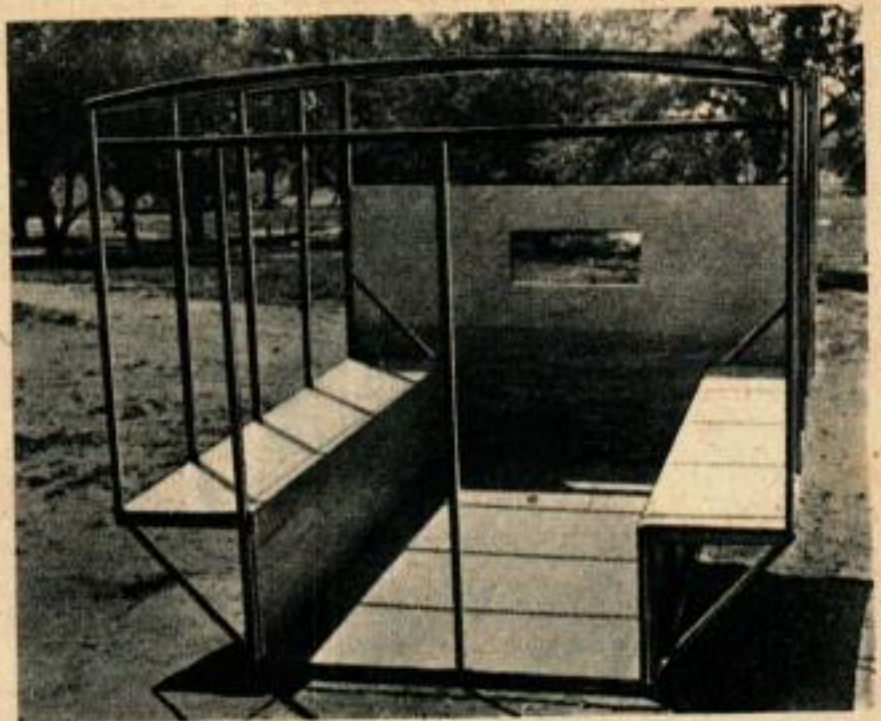
Veiller à faire des cadres bien identiques, pour cela un montage de soudure sera utile afin de toujours mettre les pièces dans la même position. Si le constructeur n'a pas d'installation de soudure, il lui sera facile de faire faire un tel travail par un professionnel. Remarquer le fer plat qui réunit tous les sommets extérieurs des équerres et du triangle du cadre arrière (détail C, fig. 2). Ce fer plat donne davantage de rigidité et constitue en outre avec les équerres et le longeron inférieur un espace utile pour mettre des tentes, des bâches ou tout autre matériel (photo de dessous de la figure 3). Le cadre arrière comporte 2 montants supplémentaires et une traverse horizontale afin de permettre l'installation d'une porte (fig. 1 et 2). Les montants sont des cornières de 25 mm et la traverse est un fer plat (fig. 2, vue d'arrière).

On voit aussi que 2 diagonales en cornière sont soudées pour constituer le triangle A du cadre arrière (fig. 1 et 2). Des diagonales analogues sont placées, au-dessus et non au-dessous sur le cadre avant de la caisse. On les voit nettement sur la photo du haut de la p. 92. Ces diagonales supérieures sont en fer plat et non en cornières. Dans cette position, elles ne gênent pas alors de la mise en place de la caisse sur le plateau du camion.

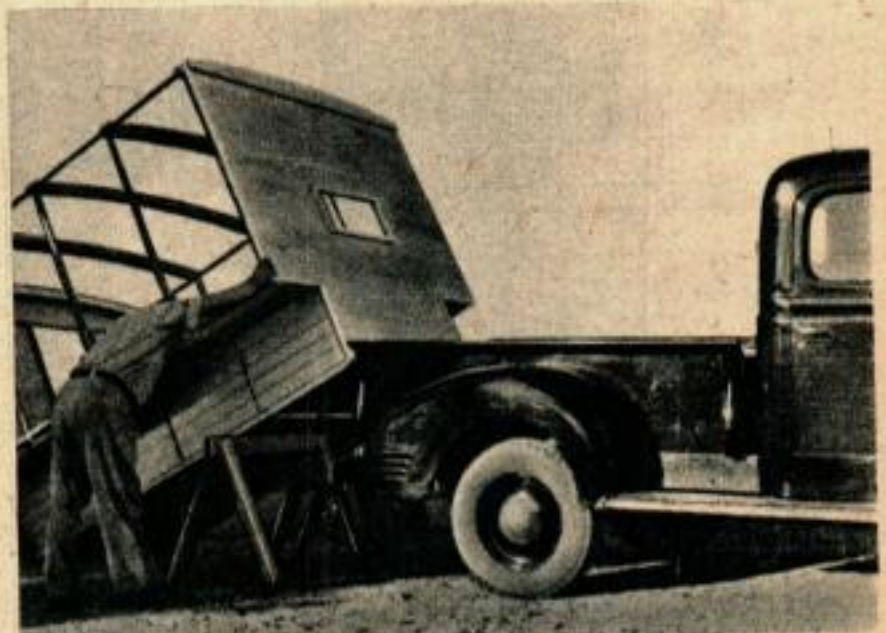
Après confection de toutes les pièces métalliques, et montage complet, s'occuper du

plancher. Ce dernier est en lames bouvetées. On commence par la partie centrale, on continue par la partie latérale et on achève par la partie formant banquette. Les lames sont assemblées sur les cornières au moyen de vis à métaux de 5 mm de diamètre et de 30 mm de long, munies de rondelles élastiques et d'écrous. Le trou est percé d'un seul coup à travers le bois et le métal, on met une vis par cadre, au centre de la lame. S'assurer que les lames sont bien jointives, il est bon de les enduire de vernis à la gomme-laque avant le montage, afin de les rendre imperméables à l'eau. Après la pose du plancher, passer aux panneaux avant et arrière (fig. 4). Ils sont en contreplaqué imperméable de 12 mm vissé sur les ferrures avec les mêmes vis qu'on utilise pour les lames de parquet. Après la pose de ces panneaux, percer une fenêtre dans celui de l'avant afin de communiquer avec le poste du chauffeur, mettre aussi une fenêtre sur la porte arrière et une autre à côté sur le panneau fixe (fig. 4). L'une de ces fenêtres permet au conducteur de voir en arrière dans son miroir rétroviseur. Il est bon toutefois de munir le camion d'un rétroviseur extérieur pour plus de sécurité.

Lorsqu'on est arrivé à ce stade des travaux, on peut commencer à mettre la caisse sur le camion pour la finir. La 1<sup>re</sup> chose à faire est de fixer des chevrons sur les cadres, afin de pouvoir y mettre les panneaux intérieur et extérieur des cloisons. Noter sur le détail central de la figure 1 le large chevron fixé au cadre central pour recevoir le joint du revêtement intérieur. Les chevrons des autres cadres sont fixés sur le côté avant. L'assemblage des pièces de bois et des ferrures se fait avec des vis à bois ou des boulons. Les chevrons du toit sont centrés sur les arceaux métalliques. Les panneaux latéraux sont en bois dur de 6 mm, le joint sur les 2 côtés se fait sur le cadre central, voir la figure 4 vue de côté. On fait au joint un collage hydrofuge et on met une double rangée de vis distantes de 10 à 12 cm. On pose alors les tasseaux pour le clouage des panneaux verticaux et horizontaux, les tasseaux extrêmes avant et arrière sont courbes pour suivre le mouvement du toit. Les panneaux du toit sont aussi en bois dur de 6 mm et se rejoignent sur le cadre central. Utiliser partout une colle hydrofuge et finir le joint par une double rangée de vis à tête

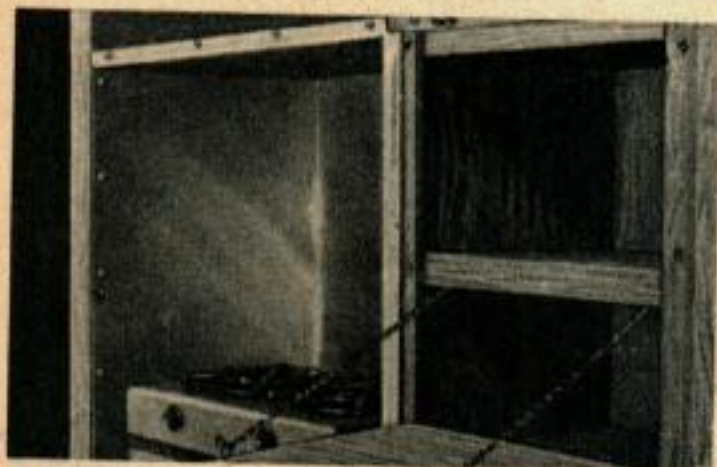
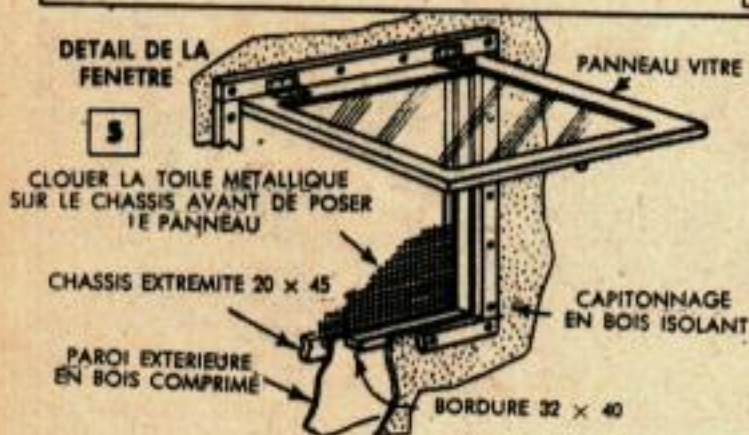
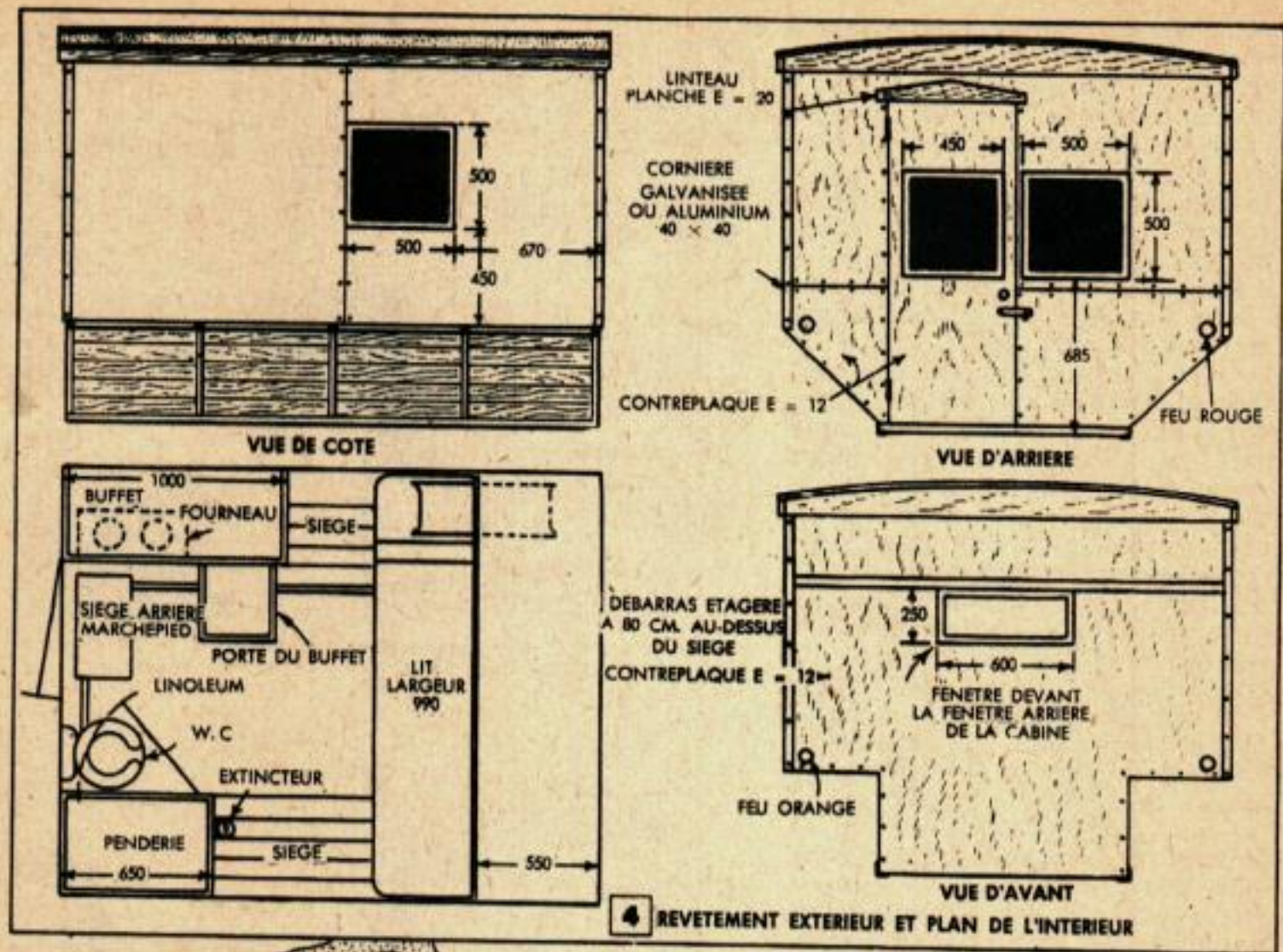


Squelette de la caisse comportant la charpente et le plancher complètement posé. Noter la fenêtre avant.



Ci-dessus, mise en place de la caisse, opération facilitée par l'emploi d'un tréteau. Ci-dessous, on a déjà posé les chevrons courbes afin de constituer un toit sur lequel glisse l'eau de pluie. Ces chevrons sont vissés sur les arceaux métalliques.





Faire les fenêtres latérales (fig. 4 et 5). On peut alors attaquer l'aménagement intérieur. On cloue des liteaux de  $20 \times 32$  définissant l'épaisseur du mur entre les 2 panneaux (fig. 5). On met un matelas isolant sur les murs et le plafond. La paroi intérieure est un contreplaqué de 5 mm. Les vis utilisées dans les assemblages intérieurs sont à tête demi-ronde et sont posées dans des cuvettes. La figure 5 montre la construction de la fenêtre latérale, la seule qui soit ouvrante, les autres sont fixes. Sur cette fenêtre, mettre une moustiquaire. On tient le panneau ouvert au moyen d'une chaînette que l'on accroche à un piton. La construction de la figure 5 peut être remplacée par la pose d'une fenêtre de remorque que l'on achète toute faite. Les linteaux au-dessus des fenêtres et de la porte sont des chevrons de planches de 20 mm sciées à la demande avec biseaux à la partie supérieure pour ne pas accumuler l'eau de pluie. L'assemblage se fait par vis.

La porte arrière est un panneau de contreplaqué dont les charnières permettent l'ouverture vers l'extérieur. Elle est munie d'un loquet. La figure 1 et la photo sous la figure 3 montrent l'escabeau qui se transforme en siège à l'intérieur de la caisse. L'escabeau est formé d'une charpente en cornières et en fers plats soudés (détail, figure 1). Les articulations sont

fraisée. Laisser les panneaux du toit dépasser de quelques mm pour permettre le rattrapage des erreurs diverses. Raboter dès que tout est fini. On termine par la pose de cornières en aluminium sur les joints à angle droit, afin de protéger les angles et d'assurer l'étanchéité.



**A gauche, l'extérieur du corps de la caisse est d'abord peint à l'aluminium, puis on termine par deux couches de peinture émaillée de la couleur désirée. À droite, mettre au sommet de chaque porte et fenêtre un petit linteau contre l'eau de pluie.**

formées à la scie et à la lime et on les boulonne sur le plancher comme l'indique le croquis. On voit sur la photo sous la figure 3 que lorsque l'escabeau est sorti, les ferrures verticales de la charpente doivent porter contre le bord extérieur. Couvrir le bas de l'escabeau avec un contreplaqué imperméable de 12 mm qui servira de siège.

Les détails intérieurs tels que la disposition des armoires et des accessoires divers ne sont pas indiqués, ils dépendent des besoins de l'utilisateur. Mais la figure 4, en bas et à gauche donne un exemple de ce que l'on peut faire. On peut recouvrir le parquet d'un linoléum ou d'un caoutchouc et les banquettes doivent naturelle-

ment être recouvertes d'un rembourrage confortable. L'extérieur du corps de la caisse est d'abord peint à l'aluminium, puis on termine par deux couches de peinture émaillée de la couleur désirée. Pour l'intérieur, choisir un contreplaqué clair et le laisser dans sa teinte naturelle en se bornant à le recouvrir de deux couches de vernis incolore. Tout l'ensemble de la caisse est fixé sur le camion par deux boulons de 10 reliant le plancher au plateau. S'arranger pour que ces boulons soient facilement accessibles de l'extérieur et de l'intérieur et utiliser des rondelles élastiques pour éviter le desserrage sous l'action des vibrations.