DUMPER MOGURT DR 50

Très exact de lignes, malgré ses dimensions relativement réduites, ce dumper présente quelques astuces à retenir, notamment le système de direction.

LE CHASSIS (fig. 3).

Deux poutrelles en U (1), formées chacune de deux cornières de 15 trous, sont assemblées par une cornière de 9 trous (2) à leur extrémité avant. Deux autres cornières de 9 trous (3) et (4) sont boulonnées sur le dessus des poutrelles (1), respectivement à 5 et 8 trous de leur extrémité arrière (fig. 1 et 2).

Une plaque sans rebords de 75 × 38 mm. (5) est fixée au bout de chaque poutrelle (1). L'arrière du châssis (fig. 2) est formé par une poutrelle plate de 11 trous (6). Celle-ci est reliée aux plaques (5), d'un côté par une équerre à 135° et une plaque flexible de 6 × 4 cm., de l'autre côté par 2 poutrelles plates de 3 trous et 2 équerres à 135°. Plaques flexibles et poutrelles plates sont bordées par une bande de 4 trous légèrement pliée (7).

Deux cornières de 5 trous sont montées derrière la poutrelle plate (6) à l'aide d'équerres et leurs extrémités libres sont réunies par une troisième cornière de 5 trous (8). Un moteur universel est fixé verticalement sur la cornière (8), son levier vers le haut.

Une cornière de 6 trous (9) et une de 5 trous (10) sont montées de part et d'autre du moteur sur le bord inférieur de ses flasques. La fixation s'opère à l'aide de boulons de 12 mm. et 3 rondelles sont passées sur les boulons entre les cornières et le moteur. Les cornières (9) et (10) sont réunies aux poutrelles (1) par une bande de 3 trous et une équerre. Elles sont prolongées chacune par une cornière de 7 trous (11). Du côté de la cornière (9), la cornière (11) est surmontée d'une poutrelle plate de 4 trous tenue par un grand gousset d'assemblage et une cornière de 3 trous.

Du côté de la cornière (10), la cornière (11) porte une plaque de 75 × 38 mm. (12).

Les 2 cornières (11) sont réunies à leur extrémité libre par une équerre cornière (13). Les boulons qui fixent l'équerre-cornière tiennent aussi des bandes de 4 trous.

LES ROUES AVANT (fig. 4).

Le train avant est doté d'une suspension oscillante. Il est monté sur une tringle de 9 cm. (14). Cette tringle passe dans une poutrelle plate de 3 trous réunie par une poutrelle plate de 5 trous aux rebords du moteur. Elle passe également dans une plaque triangulaire de 25 mm. maintenue par 2 équerres d'angle entre les cornières (11). La tringle (14) porte un accouplement dans lequel est fixée une tringle de 11,5 cm. (15). La tringle (15) est pourvue d'un accouplement à chaque extrémité.

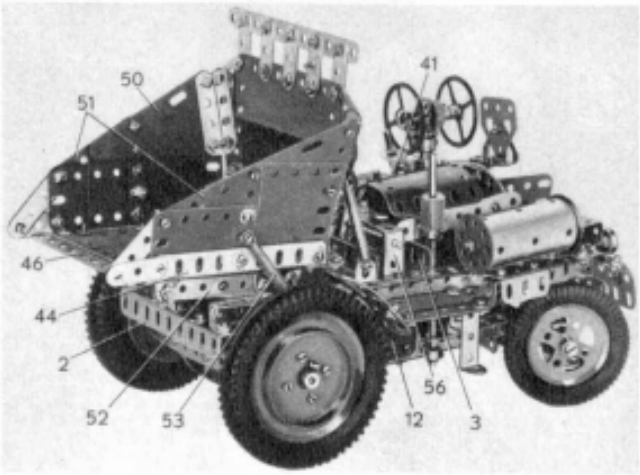

Fig. 1.

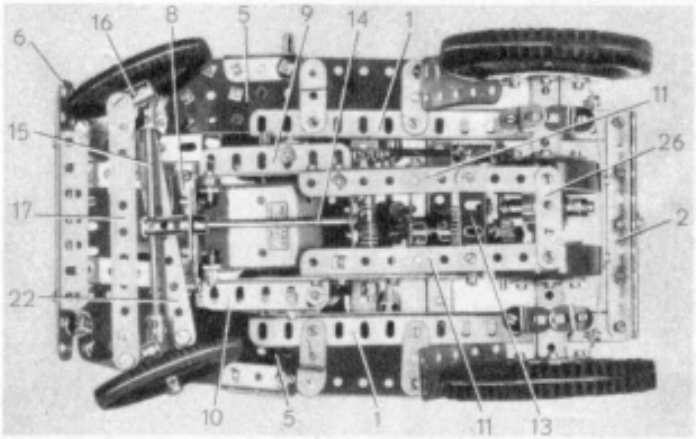

Fig. 4.

Dans un de ces accouplements (fig. 4) passe une tringle de 25 mm. tenue par une bague d'arrêt. Un accouplement (16) est bloqué à l'extrémité inférieure de la tringle de 25 mm. De l'autre côté du train avant, la disposition est la même mais la tringle de 25 mm. est remplacée par une tringle de 4 cm. et un accouplement est bloqué sur la tringle, au-dessus de la bague d'arrêt. Il servira à la commande de direction.

Les deux accouplements (16) sont unis par une bande de 9 trous (17) que prolongent 2 supports plats. Le montage s'effectue à l'aide de boulons pivots.

Les roues avant sont des poulies de 5 cm. munies de pneus. Elles sont montées sur des boulons pivots vissés dans les accouplements (16).

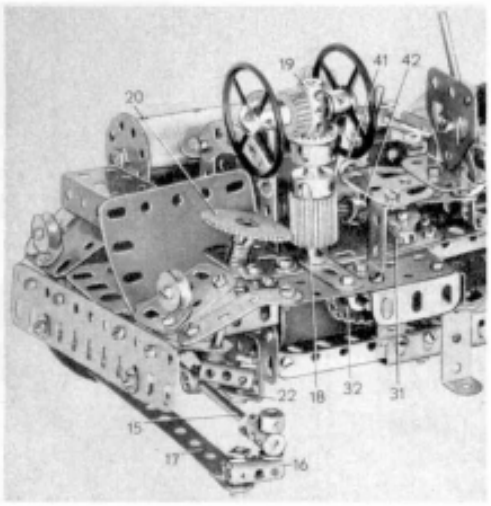

Fig. 4.

La direction est commandée par un volant double permettant la conduite dans les deux sens de marche. Un levier d'angle à moyeu (18) est boulonné sur une des plaques (5) du châssis. Une tringle de 6 cm. est bloquée dans ce levier d'angle. Elle reçoit un pignon de 25 dents (19 mm. de largeur) un accouplement jumelé à douille, une roue de champ de 25 dents et un accouplement (19). L'accouplement (19) est bloqué sur la tringle. Le pignon et la roue de champ tournent librement mais sont unis l'un à l'autre par un accouplement à douille. Le pignon entraîne une roue de 50 dents (20) montée sur une tringle de 6 cm. Cette tringle légèrement oblique passe dans une poutrelle plate boulonnée sur la plaque (5) et dans un petit gousset d'assemblage fixé au châssis. La tringle porte 6 rondelles au-dessus de la poutrelle plate, 3 rondelles au-dessous du gousset d'assemblage et elle est munie à son extrémité inférieure d'un accouplement (21). L'accouplement (21) est réuni par une bande de 9 trous (22) à l'accouplement bloqué au sommet de la tringle d'articulation de la fusée gauche.

Une tringle de 4 cm. est passée dans l'accouplement (19). Elle porte un pignon de 25 dents et 2 volants. Le pignon commande la roue de champ de 25 dents.

LES ROUES MOTRICES
LE DIFFÉRENTIEL

Chaque trompette du pont est formée par 4 bande. coudées de 38 × 12 mm. boulonnées entre un plateau central (23) et une joue de chaudière (24). Une équerre portant une équerre renversée est fixée sur deux des bandes coudées de chaque trompette.

Les 2 trompettes sont assemblées par une bande (25). Celle-ci est composée de 2 bandes de 7 trous qui se chevauchent sur 4 trous. Elle est fixée aux plateaux centraux (23) par des équerres et est boulonnée sur les 2 joues de chaudière (24).

Les joues de chaudière sont en outre assemblées par 2 bandes de 4 trous. L'une apparaît en (26) sur la figure 3, l'autre étant placée symétriquement au-dessus des joues de chaudière. Les boulons qui tiennent la bande (26) fixent également 2 bandes de 4 trous réunies aux cornières (11). La bande (26) supérieure est reliée de la même façon à la cornière (2) par 2 bandes de 4 trous.

Chaque roue motrice est une poulie de 75 mm. munie de pneu, et sur laquelle a été boulonné un boudin de roue. L'une des roues est montée au bout d'une tringle de 7,5 cm. qui traverse en plateau central et une des roues de chaudière. A l'intérieur de cette dernière, la tringle porte une roue de 25 dents et son extrémité est engagée librement dans un accouplement. L'autre roue est montée de façon identique sur une tringle de 9 cm. qui porte, outre une roue de champ de 25 dents bloquée (27), une roue de champ de 50 dents (28) folle. L'extrémité intérieure de la tringle de 9 cm. tourne librement dans l'accouplement.

Une tringle de 4 cm. traverse cet accouplement, perpendiculairement aux essieux. Deux bagues d'arrêt placées à ses extrémités sont bloquées par des boulons de 19 mm. (29) solidaires de la roue de champ (28). Les planétaires sont 2 pignons de 25 dents (30) montés sur des boulons de 19 mm., et qui tournent entre les 2 roues de champ (27).

(A suivre.)

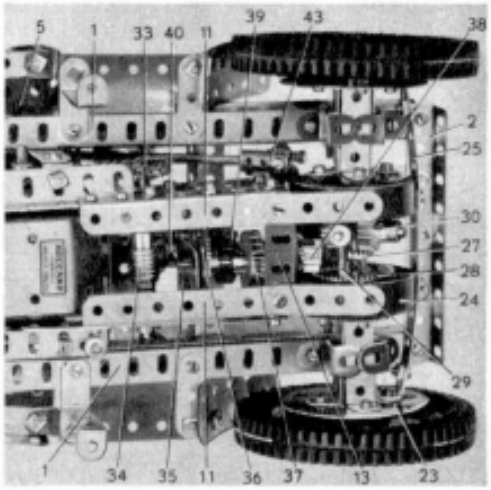

Fig. 5.