

## NOUVEAUX MODÈLES

## LA GRUE

## SALEV

Nous retrouverons, avec ce modèle, une construction plus compliquée qui demandera de la part des fervents beaucoup de sérieux et de patience. Mais quelle récompense quand la grue sera terminée et fonctionnera selon le principe même de la véritable machine.

Nous devons la publication de cette belle maquette à M. Golberry, de Poissy, qui nous a déjà fait parvenir à plusieurs reprises des modèles parmi les plus réussis.

## DESCRIPTION

**ORGANE MOTEUR.** — Bien que située au centre du véhicule, nous présenterons cette partie qui nous semble la plus compliquée et fonctionne parfaitement selon des principes confirmés.

Deux plaques à rebords de  $9 \times 6$  (1) reliées entre elles par une bande coudée de  $60 \times 25$  (2) à chacune des extrémités renferment un système d'engrenages composé d'une bande coudée de  $60 \times 25$  (3) placée verticalement sur un des côtés, laquelle soutient une vis sans fin retenue par l'intermédiaire d'une manivelle (4). Une autre manivelle (5) sert à enrouler la ficelle de levage de la grue.

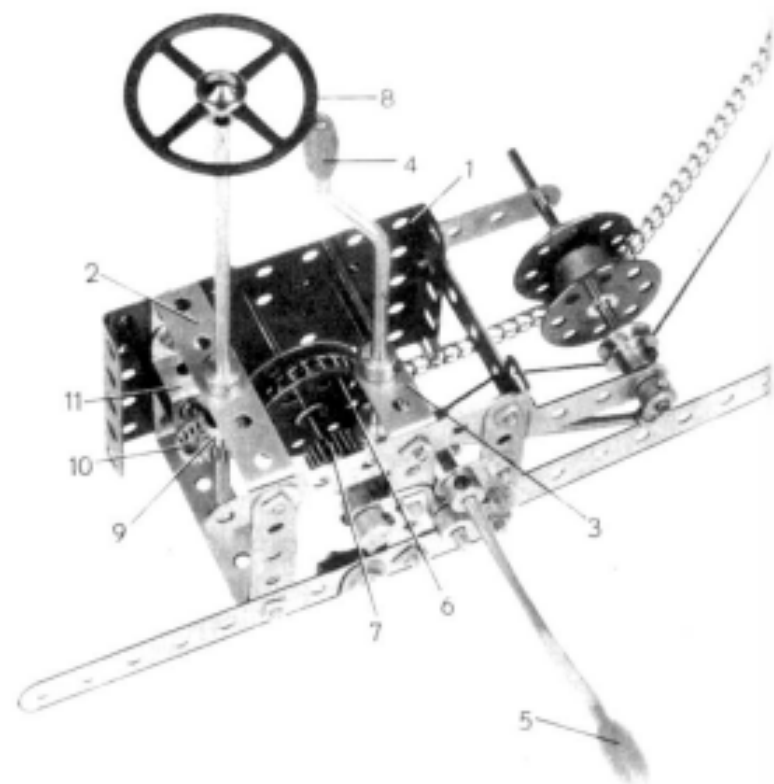
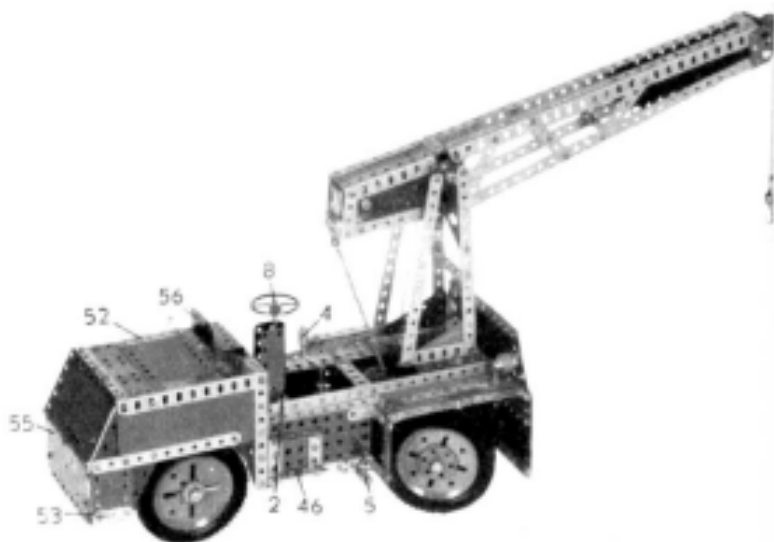
L'organe central du moteur est constitué par deux roulements à 8 trous (6) formant l'une contre l'autre une poulie sur laquelle est accrochée la chaîne galle, au boulon du moyeu. Un pignon de 19 dents (7) vient s'appuyer sur la vis sans fin de la commande des manœuvres (4).

Le système de direction est constitué par un volant (8) protégé par une plaque cintrée en U. Il passe au centre des deux bandes coudées (2) et agit par l'intermédiaire d'un pignon de 15 dents (9), d'une roue de champ de 25 dents (10) fixée à une tringle de 4 centimètres passée au travers d'un cavalier (11) lequel est raccordé sur le côté des bandes coudées (2). La tringle traverse encore la plaque (1) et se termine par une roue de chaîne de 14 dents (12). Cette dernière roue est reliée par une chaîne galle à une seconde roue de 14 dents (13). Afin d'éviter à cette chaîne de sauter, on aura soin de prévoir une roue de 18 dents (14) faisant fonction de tendeur.

Du pignon (13) part une tringle (15) sur laquelle est fixé un bras de manivelle (16) retenu en son extrémité un accouplement à cardan (17) relié à l'ensemble par une tringle (18), un accouplement à cardan (19) et une autre tringle fixée dans les roues jumelées du train avant droit quand on le regarde en dessous, par l'intermédiaire d'un accouplement pour tringles (20). Trois autres tringles de différentes longueurs servent de rappel pour assurer une direction parfaite et coordonnée (21) — voir dessin.

Le véhicule est muni de 6 roues, 4 à l'avant, 2 à l'arrière. Ces roues sont formées de poulies de 75 millimètres à moyeu montées avec pneus. Deux roues barillet sont rapportées sur les flasques à l'avant et deux roues de 14 dents à l'arrière.

Les accouplements pour tringles qui soutiennent le train avant sont fixés chacun sur un support en U (22) eux-mêmes



raccordés à une cornière de 7 trous (23), rattachée à la carrosserie par l'intermédiaire de quatre embases triangulaires coudées placées deux en deux, pointe contre pointe.

## CARROSSERIE

**TABLIER.** — Il est composé de deux plaques flexibles de  $14 \times 6$  cm (24) et (25), d'une de  $6 \times 4$  (26), d'une de  $11,5 \times 6$  (27) et d'une de  $6 \times 6$  (28).

Le sommet du tablier est bordé de chaque côté d'une plaque triangulaire de  $6 \times 4$  (29). Les phares sont figurés par deux disques de 19 mm (30). Des bandes de 9, 7, 6 et 3 trous représentent le dessin caractéristique de la machine. L'arrière du tablier est renforcé au sommet par une bande plate de 11 trous (31). Une cornière de 15 trous (32) constitue le départ du châssis. De ce côté également les phares sont stylisés par deux supports de cheminée (33) emboîtés dans deux roues à boudin de 19 mm (34) retenues par deux boulons de 19 mm (35) placés verticalement de bas en haut.

Deux cornières de 25 trous (36) portent perpendiculairement de la cornière (32) vers l'arrière du véhicule. Fixée à la hauteur

du troisième trou en partant de l'avant des cornières (36), une plaque à rebords de 14 x 9 (37), sert de support aux montants de la flèche. Au niveau du 11<sup>e</sup> trou, se place également perpendiculairement une cornière de 15 trous (38) qui raccroche en même temps le groupe moteur engrenages et une bande coudée de 60 - 38. Cette bande coudée supporte une poulie formée de deux roues barillet à moyen séparées par un support de cheminée sur lequel s'enroule la chaîne galle (42). Une poulie à moyen de 12 mm occupe les mêmes fonctions pour la ficelle de la grue.

Les ailes avant de l'appareil sont représentées par deux plaques flexibles de 14 x 4 (39) boulonnées entre elles. L'ensemble repose sur les cornières avant et arrière et se consolide par des bandes de 7 trous (40), de 11 trous (41) et une de 4 trous fixée en travers par-dessous.

Le plan vertical de l'aile est constitué par une plaque flexible de 6 - 4 cm (43) renforcée par une bande de 5 trous et raccordée à l'ensemble par deux équerres de 25 x 25 (44). Nous ne reviendrons pas sur l'ensemble engrenages placé au centre de la machine puisque nous l'avons décrit au début du présent article.

Le côté est prolongé par une plaque flexible de 11,5 x 6 cm (45) soulignée à gauche par des bandes de 6 trous et de 9 trous et à droite en supplément de celles-ci, par deux bandes de 4 trous placées de manière à représenter le marchepied (46).

Une bande coudée de 115 x 12 (47) montée sur le châssis raccorde les flancs extérieurs du modèle. De cette bande, partent à la hauteur du troisième trou des extrémités, deux bandes coudées de 140 x 12 (48) qui supportent les roues. Celles-ci se terminent vissées sur une bande coudée de 115 x 12 (49) au travers de 3 bandes de 5 trous pour en assurer l'épaisseur.

**ARRIÈRE DE LA CAISSE.** - Celle-ci est constituée par des cornières de 11 trous (50) placées sur le haut et raccordées entre elles par l'intermédiaire de bandes de 8 trous (51) et de 5 trous (52).

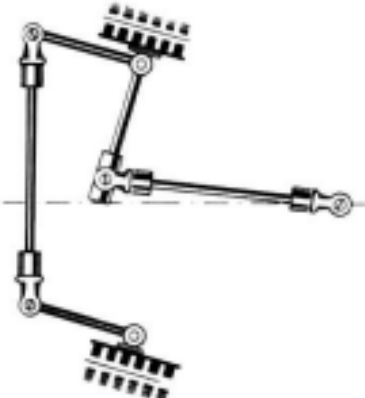
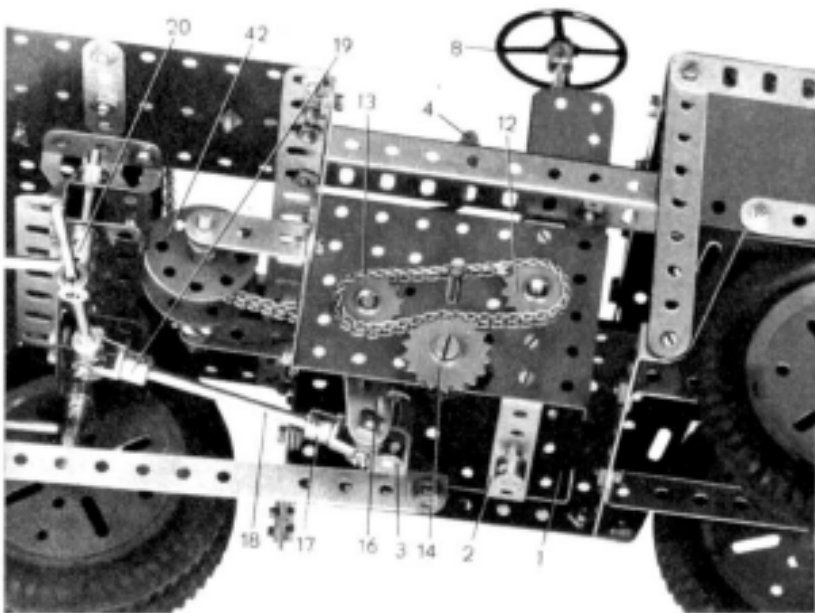
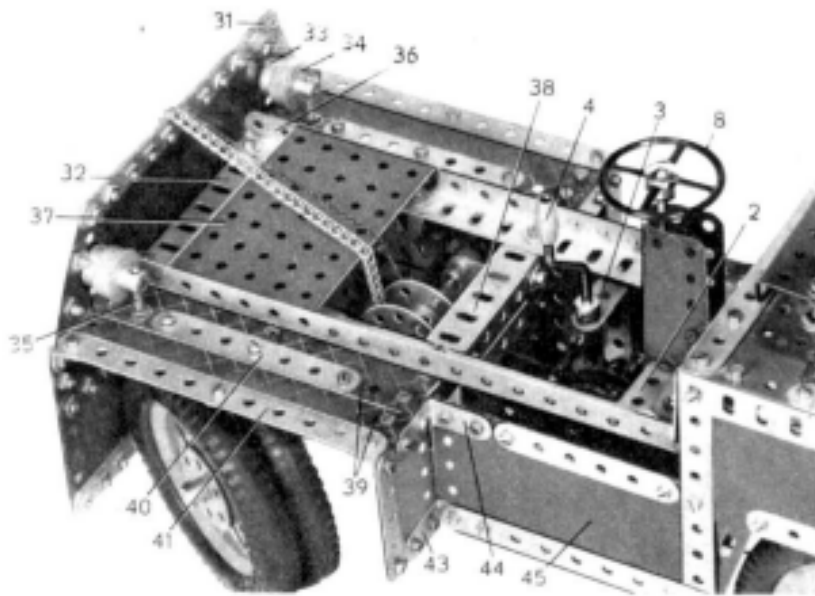
Les côtés sont renforcés par d'autres bandes de 11, 9 et 3 trous (53).

L'avant, placé près du volant dispose de bandes de 7 trous et de 3 trous (54). L'arrière est représenté par une plaque à charnières de 11,5 x 6 fixée sur une bande coudée de 115 x 12 (55).

Le tout est exécuté au moyen de plaques flexibles triangulaires de différentes grandeurs.

Le siège est formé de deux équerres cornières de 50 x 25 x 13 (56) reposant sur 2 boulons de 19 mm. Deux équerres cornières fixées sur les deux longerons principaux (36) du véhicule les assemblent à la caisse par le dessous (57).

**LA FLÈCHE.** D'un montage relativement simple, la flèche est construite avec deux cornières de 25 trous (58) rac-



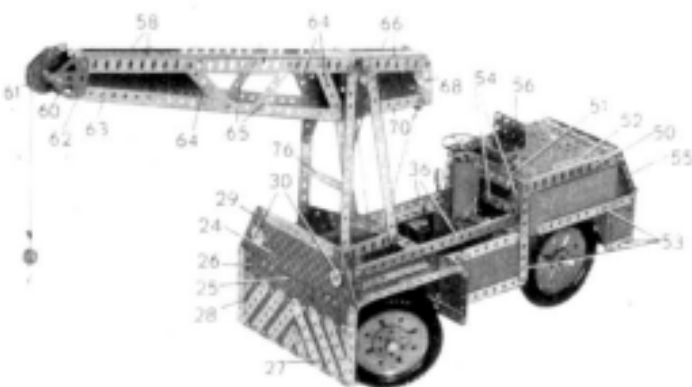
cordées à deux bandes de 25 trous (39). L'extrémité du bras de levage est représentée par deux embases triangulées plates (60) en travers desquelles passe une tringle supportant deux roues barillet séparées par une poulie sans moyen de 25 mm (61). Une bande coudée de 3 trous et une bande plate de 3 trous (62) complètent la fixation. Deux plaques flexibles (63), quatre bandes de 6 trous (64) et deux de 5 trous (65) consolident l'ensemble.

La prolongation vers l'arrière est assurée par deux cornières de 7 trous (66) rattachées à l'avant par deux plaques à rebords de 6 x 4 (67). L'arrière est terminé par deux bandes presque perpendiculaires de 4 trous (68) raccordées à une bande coudée de 3 trous (69). Deux bandes de 11 trous (70) partent de cette dernière et viennent rejoindre les bandes (64) et les plaques à rebords (67) sur lesquelles elles se fixent.

On peut ajouter deux plaques flexibles de 6 x 4 cm à l'arrière (71) pour accentuer le détail du modèle.

Il est à conseiller de donner du poids à l'extrémité arrière de cette flèche pour obtenir l'effort de manœuvre nécessaire.

Ce bras pivote sur un axe (72) situé dans les plaques à rebords



**SUITE PAGE SUIVANTE**

## LA GRUE SALEV (SUITE)

de 6 x 4 (67) et sur lequel une poulie à moyeu de 25 mm entraîne la ficelle élévatrice.

La tour de la grue est obtenue avec quatre bandes de 15 trous (73) fixées sur deux plaques flexibles triangulaires de 9 cm, 5 au sommet (74) et sur deux cornières de 6 trous renforcées par deux plaques flexibles triangulaires de 6 x 4, (75). Une bande courbée (76) assure la rigidité du montage.

Et maintenant, il ne reste plus qu'à faire fonctionner cette réalisation. Nous vous promettons de belles heures de joie.

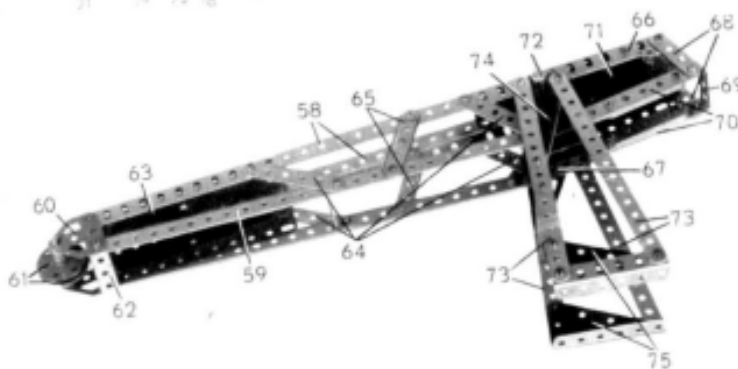
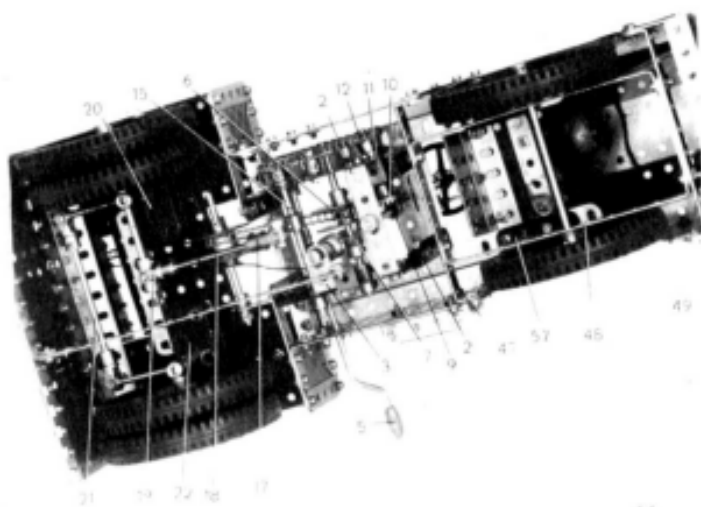
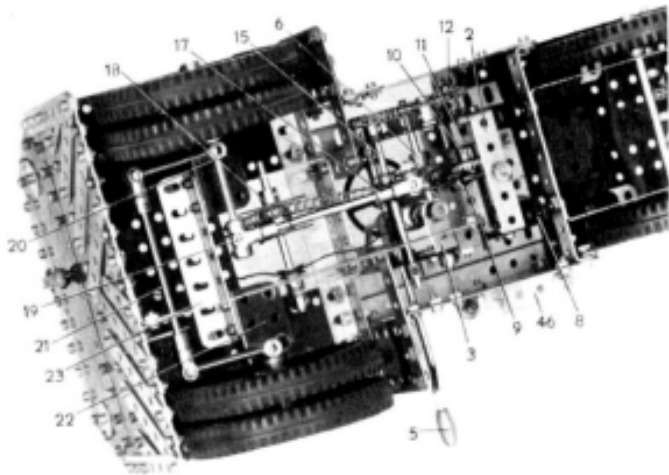
### CARACTÉRISTIQUES DU CHARIOT M55

**CAPACITÉ** : 5.000 kilos à 0 m, 50 du tablier avec mouflage.  
2.000 kilos à 3 m, avec brin simple.

**MOTEUR** : Essence, Renault Type 671-2 - Etendard Industriel -.

**BOITE DE VITESSE** : 2 AV—2 AR.

**LABEL** : « Qualité France » - « Beauté France » 1955.



34