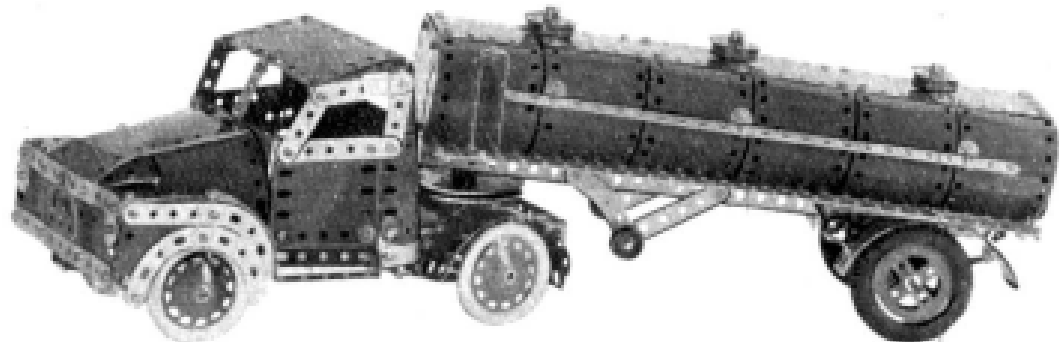


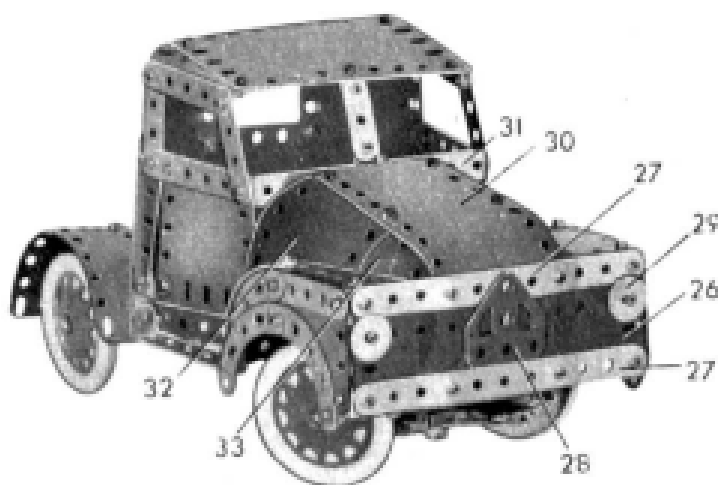
CAMION CITERNE



En général, ce type de transport plaît beaucoup. C'est pourquoi il nous a semblé intéressant de vous en donner ici la description.

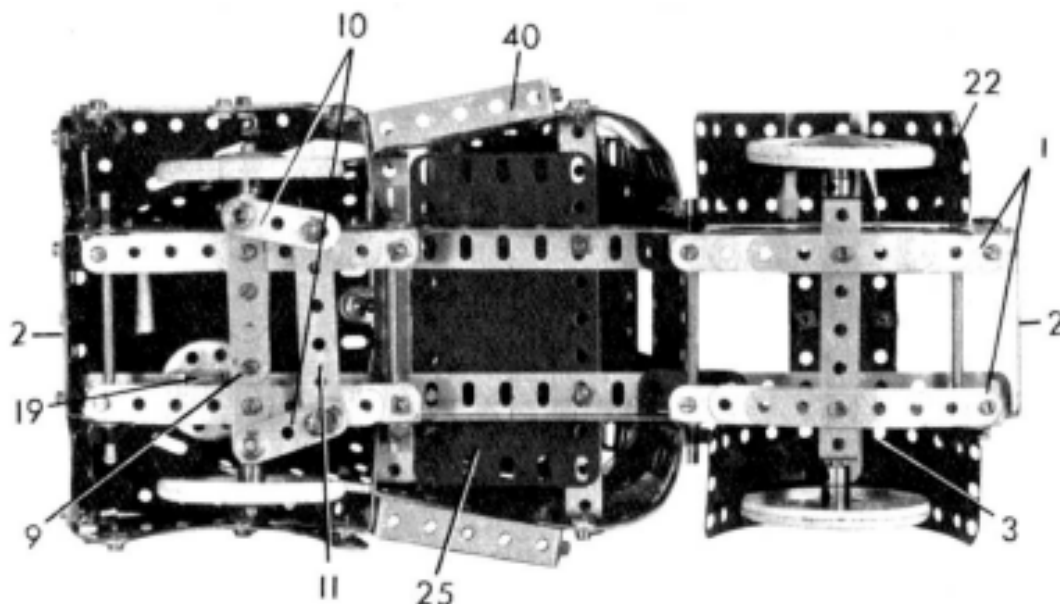
TRACTEUR

Il est réalisé en grande partie avec des plaques flexibles de différentes dimensions fixées sur un châssis en cornières. Vous montez, tout d'abord, 2 cornières de 25 trous (1) reliées entre elles à l'avant et à l'arrière par 2 bandes coudées 60×25 (2). Les roues arrière sont montées sur des lames de ressort en utilisant 2 embases triangulées coudées (3) dans lesquelles on a placé une tringle (4) supportant une bande coudée 60×12 (5). Cette bande coudée est fixée sur des bandes de 11 (6), 7 (7) et 5 (8) trous. Ces ressorts ainsi constitués sont rattachés au châssis cornières par des supports plats vissés sur



des équerres 13×10 . Les roues avant sont montées exactement de la même façon en ce qui concerne les ressorts mais le système de direction est complètement différent. La barre, qui relie les ressorts, est constituée de 2 bandes de 5 trous vissées sur 3 trous (9). Le trapèze est obtenu en prenant 2 bras de manivelle (10) vissés à 2 écrous sur une bande de 6 trous (11). Ces bras de manivelle supportent chacun une tringle qui passe au travers d'une équerre renversée de 25 mm (12) fixée au 2^e trou sur la barre (9). Des bagues d'arrêt sont placées sur la tringle, une au sommet (13) pour la maintenir, une en son milieu (14) pour fixer la roue avant. Une roue de champ 50 dents de 38 mm (15) sur laquelle sera fixée une bande de 6 trous (16) permettra l'orientation du train avant. Cette bande de 6 trous (16) sera à son autre extrémité raccordée à un accouplement pour tringles (17) par l'intermédiaire d'une petite tringle et d'une bague d'arrêt (18) fixées au milieu de l'accouplement alors que ce dernier sera raccordé à la tringle de la roue gauche en son 3^e trou. La roue de champ (15) sera quant à elle montée sur le châssis en utilisant un cavalier inversé (19) une tringle et environ 5 à 6 rondelles. La commande de direction sera assurée par le volant et un pignon (20) venant s'engrener sur la roue de champ.

Avant d'entreprendre une autre partie de la construction, terminons notre châssis en fixant sur les roues arrière les ailes constituées par une plaque à rebords 6×4 (21) sur laquelle sont fixées des plaques flexibles (22) par l'intermédiaire d'équerres 13×10 . Le cavalier (23), qui figure sur la plaque (21), sert à l'accrochage de la remorque. Il y a lieu encore d'ajou-



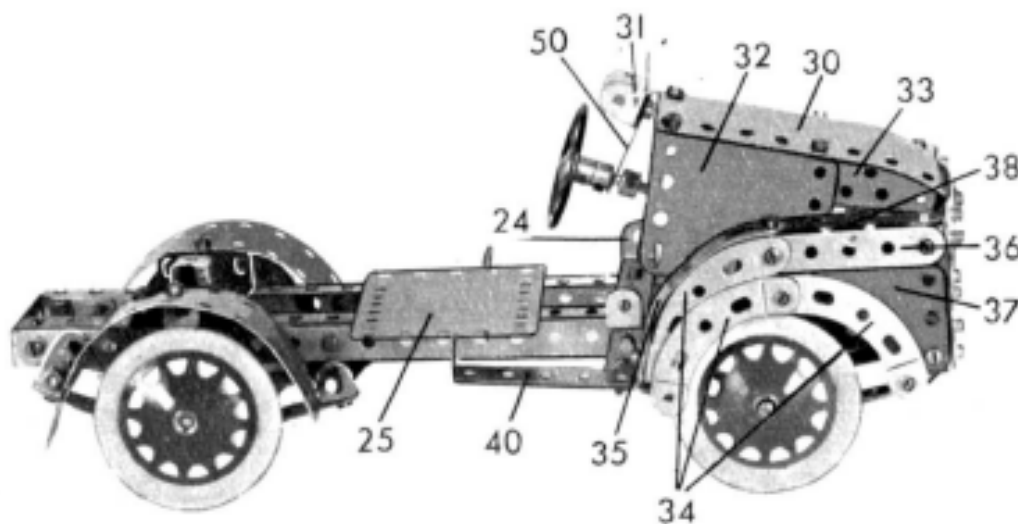
ter une bande coudée 115 x 12 (24) qui soutiendra la cabine. Une plaque flexible 11,5 x 6 (25) sera le plancher.

CAPOT-MOTEUR ENSEMBLE AILES AVANT

L'avant du véhicule sera constitué par 2 plaques flexibles (26) 14 x 4 vissées sur un trou dans le sens de la longueur. Ces plaques sont renforcées par 2 bandes de

11 trous (27). La calandre est représentée par une embase triangulée plate (28). Les phares sont stylisés par 2 disques de 19 mm (29). Le capot est monté avec une plaque flexible 11,5 x 6 (30) fixée sur la bande (27) et sur une équerre 13 x 10 raccordée à la bande coudée 115 x 12 (31). De chaque côté de la plaque (30) sont raccordées 2 autres plaques 6 x 6 (32) et triangulaires 9 x 5 (33).

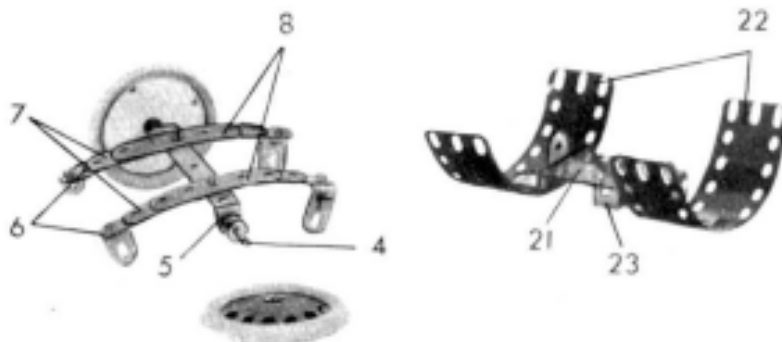
Les ailes sont réalisées avec des bandes incurvées (34) cintrées (35) et plates (36) plus 2 plaques triangulaires (37) et (38). Elles sont

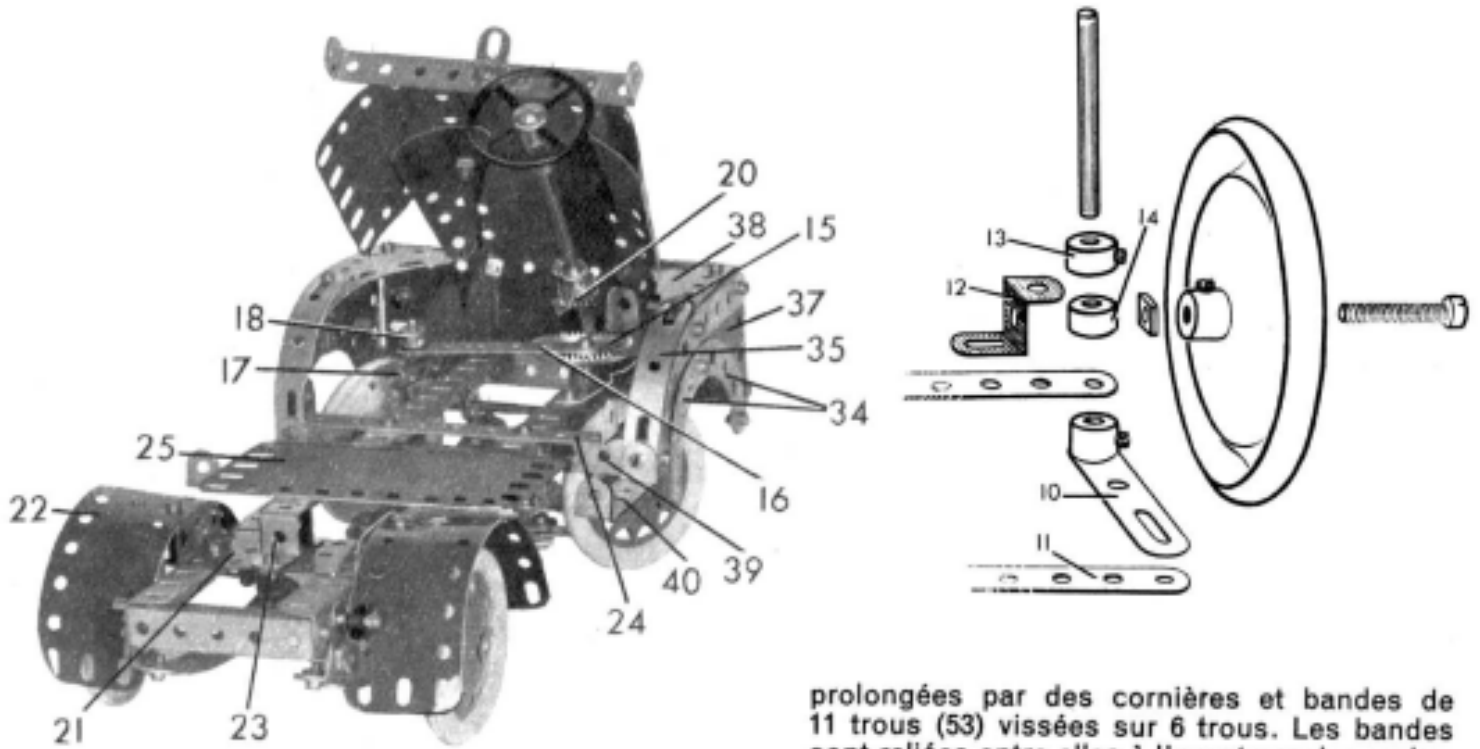


fixées à l'avant par des équerres 13 x 10 et à l'arrière par une bande coudée de 3 trous (39). Le marchepieds est stylisé par une bande coudée 60 x 12 (40).

LA CABINE

Réalisée également avec des plaques flexibles, elle est très simple à construire. Le toit



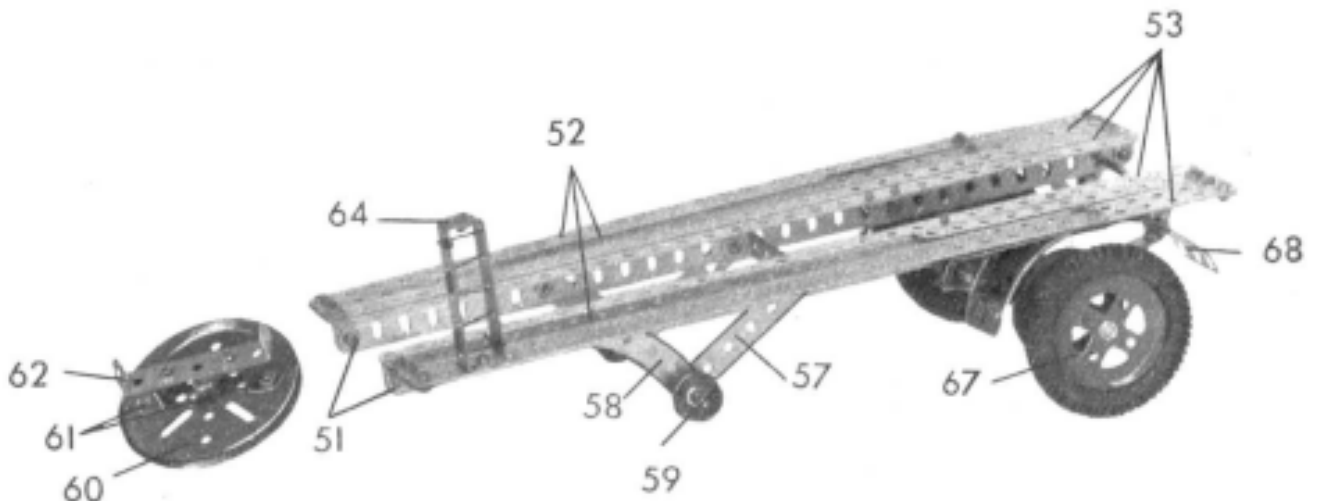
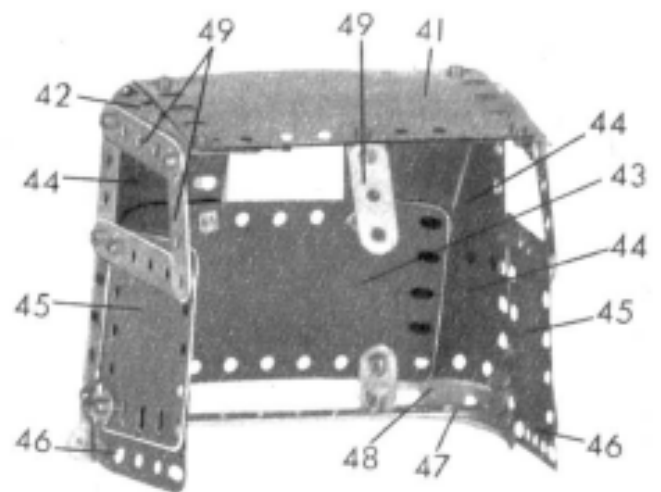


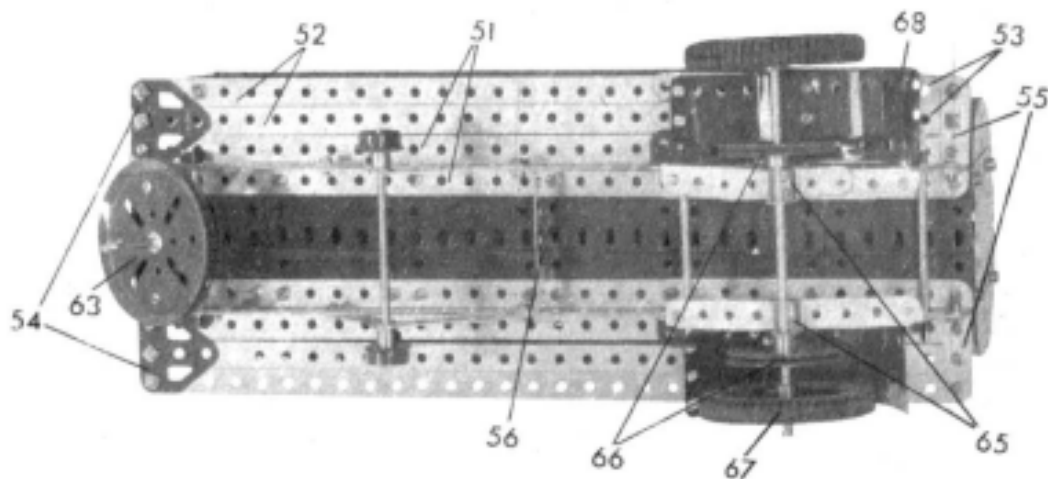
est une plaque 115×6 (41) augmentée de chaque côté d'une plaque 6×4 (42). L'arrière est constitué en plaques 115×6 (43), 6×6 (44). Les côtés de plaques 6×6 (45) et 6×4 (46). Le tout est consolidé par une bande coudée 140×12 (47), 2 bandes incurvées (48) et des bandes plates de 5, 4 et 3 trous (49). La cabine sera fixée à son tour au châssis par l'intermédiaire d'une part de la bande (47) de l'autre par les bandes (49), (31) et (24). La tringle du volant sera fixée dans le tableau de bord par l'intermédiaire d'une embase plate (50).

REMORQUE

Le châssis de cette dernière est constitué par des cornières de 25 trous (51), des bandes de 25 trous (52). Ces bandes et cornières sont

prolongées par des cornières et bandes de 11 trous (53) vissées sur 6 trous. Les bandes sont reliées entre elles à l'avant par des embases triangulées plates (54) et à l'arrière par des bandes de 3 trous (55). Les cornières (51) sont reliées entre-elles par une bande coudée 60×12 (56). De cette bande partent des bandes de 6 trous (57) supportant avec des bandes incurvées (58) le train avant constitué





par des roues à boudin de 19 mm (59). Le système d'attache de la remorque au tracteur est simple puisqu'il s'agit d'une poulie de 75 mm (60) fixée sous la remorque par l'intermédiaire de 2 équerres renversées de 25 mm (61) supportant une bande coudée 60 × 12 (62) retenue par une tringle. Une tringle de 4 cm (63) passée dans la poulie (60) permet l'accrochage. L'échelle qui figure également à l'avant de la remorque est réalisée avec 2 bandes coudées vissées l'une dans l'autre (64) et de la ficelle pour styliser les barres de montée. L'essieu arrière est construit sur le même système de ressorts que pour le tracteur en prenant seulement 2 supports doubles (65) pour monter l'essieu, 2 poulies de 5 cm (66) pour le maintenir et 2 poulies de 5 cm (67) garnies de pneus pour le roulement. Les ailes sont représentées par des plaques flexibles 14 × 4 (68).

CITERNE

Là encore les pièces utilisées sont, en majorité, des plaques flexibles — mis à part l'avant

et l'arrière de la citerne et les plaques du dessus ce sont toutes des plaques 14 × 6 (69) au nombre de 12. Ces plaques sont reliées à la plaque du dessus de 32 × 6 (70) plus une plaque 6 × 6 et soutenues en dessous par des bandes de 25 et 11 trous (71) vissées sur 6 trous. L'arrière et l'avant sont pour chacun 2 plaques semi-circulaires de 65 mm séparées par une plaque 6 × 6. Ces pièces sont fixées au sommet de la plaque (70) par des équerres 13 × 10.

Les bouchons des réservoirs sont des roues à boudin de 28 mm (72) montées sur des boulons à 2 écrous (73) passés sous des bandes de 5 trous. Les passerelles figurées sur les côtés sont des bandes de 25 trous (74) tenues par des équerres 13 × 10 légèrement ouvertes. L'ensemble, ainsi terminé, est fixé sur le châssis remorque. Il y a évidemment une petite gymnastique à faire pour visser ce montage sur l'autre mais avec de la patience et des grands doigts vous devez pouvoir y arriver.

