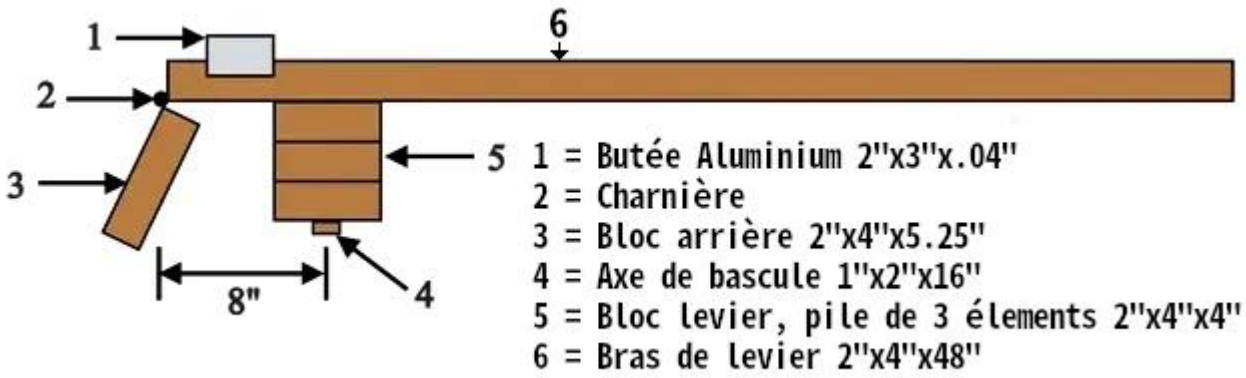
UNE SOLUTION AUX PNEUS CARRÉS

Un simple cric à levier peut être tout ce dont vous avez besoin pour éliminer le « clac clac ».



C’était une journée assez fraîche, dans les 40°F, lorsque j’ai sorti mon Zenith CH701 du hangar. J’ai d’abord remarqué qu’il était difficile de le mettre en mouvement. Puis, pendant le roulage, il y avait un clac, clac. Les pneus, qui sont gonflés à seulement 11 psi, avaient pris une déformation permanente pendant qu’ils reposaient sur le sol froid du hangar.

Pendant l’été, cela n’avait pas été un problème. Après le roulage, le décollage, le vol et l’atterrissage, le clac, clac était toujours présent. Ma solution serait de garder les pneus éloignés du sol du hangar par temps froid avec un cric personnalisé.



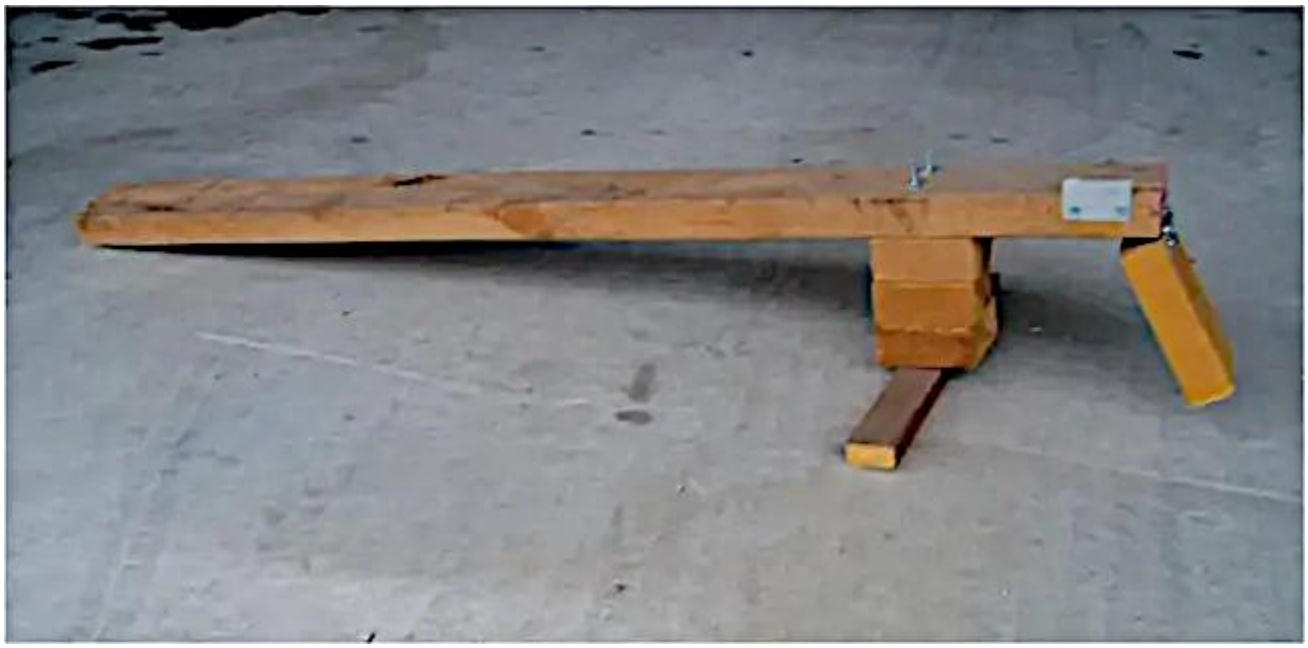
Ce sont les dimensions de base. La hauteur de l’empilement du point d’appui (5) et du support pivotant (3) peut devoir être modifiée pour votre avion.

DÉTAILS DU CRIC ET IDENTIFICATION DES PIÈCES

En utilisant des 2″x4″, des 1″x2″, des charnières, de l’aluminium de 0,040″ et une tige filetée de 1/4″, j’ai fabriqué des crics pour les jambes du train principal. Comme le Zenith est léger, ils sont conçus pour soulever environ 250 lb chacun.

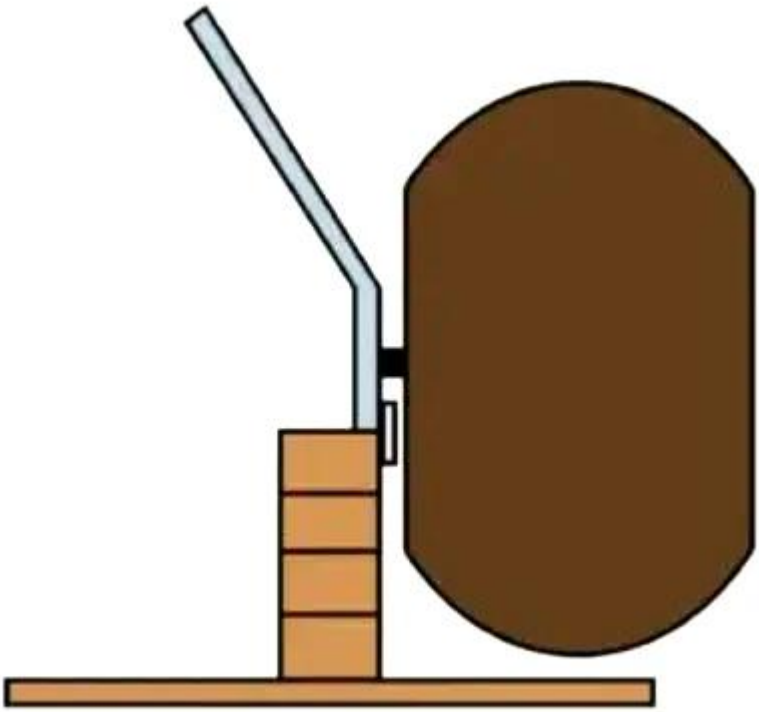
Pour relever les pneus afin qu’ils ne touchent plus le sol, j’avais besoin de soulever les jambes du train d’environ

6,75″. Le levier principal est une poutre de 2″x4″ de 48″ de long. Le renfort latéral est un tasseau de 1″x2″ et les blocs de 2″x4″ empilés fournissent la levée nécessaire et sont centrés à environ 8″ de l'extrémité du levier principal. L'axe de bascule de 1″x2″ apporte la stabilité nécessaire pour maintenir le cric en position verticale.



Le cric terminé et prêt à l'emploi.

Le levier principal et l'empilement de levage sont boulonnés ensemble avec la tige filetée de 1/4″. Le bloc arrière de 2″x4″x5,25″, est fixé avec une charnière à l'extrémité du levier principal.



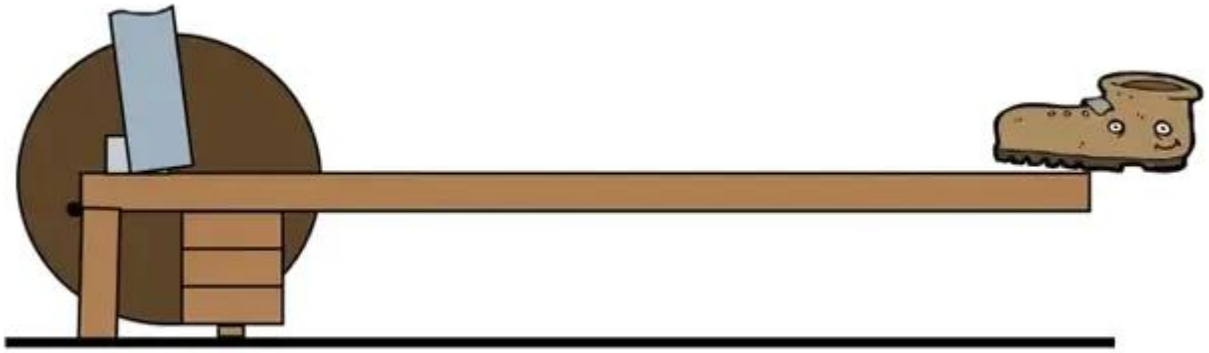
Une vue de face du cric. La pièce en aluminium est destinée à empêcher le train d'atterrissage de tomber latéralement du cric.

Le bloc arrière se replie vers l'arrière pour permettre d'abaisser le levier principal et de le placer sous la jambe du train principal. Lorsque la jambe du train est levée, le bloc arrière est abaissé pour soutenir la jambe du train. La butée en aluminium est vissée sur le côté du levier principal et garantit que la jambe du train sera correctement positionnée sur le levier.

UTILISATION

Lorsque je soulève la jambe du train en me tenant debout sur le bras de levier, j'utilise la poignée de ma barre de remorquage pour mettre en place le bloc arrière sous le levier principal. Il est important de s'assurer que vous fournissez une stabilité latérale et un moyen fiable de garantir que le cric restera en position sous la jambe du train. Bien que cet ensemble soit très stable, vous devez vous assurer que l'avion ne roulera pas hors des crics. Pour votre avion, la quantité de levage nécessaire dépendra de la taille des pneus et de la fixation entre la jambe du train et la roue.

Au final, j'ai pu construire une paire de ces crics pour très peu d'argent, et je suis certain qu'ils prouveront leur utilité pour débarrasser mon Zenith du redouté clac, clac.



Le concept finalisé. Quatre pieds de bras de levier rendent le levage de l'essieu ou du train d'atterrissage relativement facile.