

Council de Direction

Séance du 5 Février 1913.

M. H. Garnier - de Knyff - C. Krebs - P. Faubert - Rigolage

Le procès verbal de la séance du 29 Janvier est lu et adopté avec l'addition suivante :

Le C. Krebs écrira à M. de Frenneville pour le prier d'aller voir le moteur de M. Biemer, qui fonctionne avec l'huile de goudron et dont il a été question dans le cours de la séance.

M. Krebs a reçu la visite de M. Claudel. Comme le propriétaire du carburateur Zenith il prétend être le possesseur du seul brevet valable. Dans le nombre des brevets qu'il avait apportés, il y avait un brevet suédois qui semble comporter le principe du gicleur royal, et dont il s'est rendu acquiescent.

En attendant la décision de l'arbitrage il est possible d'examiner les conditions dans lesquelles nous pourrions vendre une licence, si toutefois notre carburateur découle du même principe.

M. Garnier est d'avis que la question peut en effet s'examiner en regardant M. Claudel responsable de toutes les poursuites qui pourraient nous être intentées.

M. Krebs pense qu'il serait bon de réserver le pourcentage de toute licence éventuelle jusqu'au jugement du Tribunal.

La Société Genith s'est vu apporter tous les éléments de son projet sur Solers.

M. de Kruff conduit qu'il soit demandé à ces deux fabricants ses mémoires concernant leurs revendications et qu'il soit une plaiderie contre notre carburateur.

M. Krebs est d'avis de faire traîner la question et de ne s'engager aucune en son l'un ni avec l'autre.

M. Claudel doit nous apporter le texte de son brevet allemand qui ne lui a été délivré par le D, que sur l'examen du brevet breveté pour le pétrole brûlé avec carburateur moyen.

M. de Kruff a vu M. Soumain qui avait été tenu par M. Claudel au sujet de son moteur R.K.B.F. d'avis de M. Claudel est que le carburateur monté sur ce moteur est incapable de l'alimenter : c'est ce qui serait la cause de irrégularités du fonctionnement.

M. Krebs nous informe que nos essais avec en construction un nouveau carburateur qui va être essayé sur un cylindre et il y a tout lieu de penser que son fonctionnement donnera satisfaction.

M. Krebs a reçu une lettre de M. Charpentier qui ne prendra pas possession de son poste. Il y aurait lieu de chercher un autre ingénieur : en attendant ce qu'on essaye M. Rilloz, actuellement démissionnaire chez M. Pocheron.

Il est rappelé l'intérêt qu'il y a à réunir le plan général de l'usine, les questions est intimement liées au développement des usines à Bois qui laquelle on cherche un terrain.

M. Paubert demande la mise en fabrication d'un certain nombre de voitures 25 HP S.S. qui devraient au commencement du prochain exercice et permettant d'attendre le sort des SUAR. Il est décidé d'en mettre 100 en construction que l'on espère finir en Mars de l'année 1913.

M. Paubert entretient le conseil des difficultés qu'oppose le service commercial pour être renseigné rapidement sur l'état d'avancement des voitures retournées de ^{COMPTABILITÉ} ~~COMPTABILITÉ~~ et en révision pour mise au point ou modifications.

Il est décidé de grouper au milieu de l'atelier de mise au point le ^{BRAS} ~~BRAS~~ de M. de la Brosse et Lambert. Les employés de ces 2 services pourront correspondre par un quai, et M. Lambert pourra diriger ceux de sa machine qui sont occupés à ces travaux de révision.

M. Rigolage est chargé de téléphoner à M. Clément pour lui demander des renseignements sur le nouvel ^{modèle} ~~modèle~~ avion dont il a parlé à M. de Knyff.

M. de Knyff a essayé les nouveaux premiers couples sur sa voiture. Il se plaint de l'irrégularité accidentelle dans leur emploi. Au début ils étaient de une sensibilité excessive, et finalement le mécanisme trouvait qu'ils ne seraient plus sous motif apparent.

M. de Knyff a reçu la visite de M. Desprezjols. Ce constructeur lui a rappelé qu'il était prévu il y a 6 ou 7 mois de monter à la maison de lui faire des moteurs pour le meeting de Monaco: nous avions trop de besogne pour nous en charger. Il s'est décidé à en construire lui-même.

H. s'est adressé pour l'étude à M. Carreau, le
même qui dessine les moteurs Delage. Il a fait
3 moteurs de 4 cyl. et 2 moteurs 5 cyl.

Le 4 cyl. est un "127 x 150" et "1750" il doit faire plus
de 100 HP. et est terminé dans quelques jours.

Il veut nous offrir de venir à Rouen avec ces
moteurs sous notre nom, ce qui est inacceptable.

Il offre en même temps de nous rendre ses études
et ses notes pour la somme de 2000^{fr}.

Les moteurs ont été fabriqués avec des cylindres
fournis par Péroche, des pistons et bielles par Bercheux,
les carters usinés par de Lion.

M. Krebs ira voir ces moteurs.

M. de Knyff lit une lettre de M. Bureau s'informant
de la décision qui nous aura été prise au sujet de la
nouvelle formule de déclaration des usines. Un certain
nombre de nos clients nous ont posé la même question.

M. Krebs explique que l'on agit, avec la nouvelle
formule, dans la généralité des cas, à déclarer la
HP de la puissance maximale du moteur. Ainsi notre
petit moteur qui agit à plein 18 - 20 HP a pu être
déclaré pour 10 HP. Quelques clients, qui craignent de
laideurs carrossiers auront peut-être intérêt à demander
auprès de Bureau de faire un tableau et à faire ressortir
qu'il ne peuvent atteindre la vitesse déclarée ou
excessive. M. Bureau, un tableau ¹⁰⁰ devra ¹⁰⁰ faire la maison
pour faciliter la déclaration.

M. Pauchard demande la mise à l'étude d'un
quai d'embarquement pour faciliter le départ
et la rentrée des chassis et des voitures cassées.

M. Garnier conseille l'emploi d'un levier mécanique
à bras. La question sera renvoyée.

M. Pauchard, pour répondre à une demande de
service technique, pose la question de savoir s'il y a
lieu de remettre des moteurs industriels S.I. en
construction. Il ne semble pas répondre aux besoins
de la clientèle, tournant trop vite. La route a été
de 1 en 1909 - 7 en 1910 - 10 en 1911-12.

on parle de moteurs travaillant à l'acétylène, mar-
chant au pétrole lourd ou aux huiles de gaz, ainsi
que du moteur Gardner.

vous allez étudier un moteur à Diesel.

M. de Knyff dit un mot de balances employées
par M. Bonault. Pellatier pour essayer ses moteurs
d'aviation, on se fera des renseignements sur
ces appareils et sur leur prix d'achat.

K.R.