

Comité de Direction

Séance du 12 Mars 1913

M. de Knyff - C. Krebs - P. Panchard - Trigolay.

Le procès-verbal de la séance du 4 Mars est lu et adopté.

M. de Knyff annonce que M. Neubauer, sur ses instances, a réussi à faire acheter une voiture 19 H.P.S.S. par M. de Viel. Castel.

M. de Knyff a eu l'occasion de voir M. Ed. Lucien : il lui a dit que son verre manquait des qualités de souplesse qui caractérisent le bon verreur comme le bon employé, et qu'il lui fallait attendre à l'atelier de réparation que des occasions se présentent; M. E. Lucien a accepté.

M. Panchard se demande si on ne pourrait pas utiliser M. Hamilton, de l'agence de New-York, pour visiter les pays de langue anglaise. M. de Trémouille pourrait le présenter et lui demander s'il accepterait des missions du genre de celle qui vient d'être confiée à M. de Vuzeille. M. Krebs s'adresse à M. de Trémouille.

M. de Knyff a reçu la visite de M. Neubauer qui persiste dans son idée de monter une société de gros camionnage qu'il désire alimenter exclusivement avec des camions de 3 1/2 et 5? de

Il faudrait un contrat de dix ans lui assurant pendant cette période soit la vente exclusive de nos camions soit une commission sur toutes les affaires de camions vendus en France.

Ces conditions ne sauraient nous convenir ; on pourrait lui proposer un exempté spécial avec un minimum de voitures vendues dans l'année.

Dans les affaires de location de gros camionnage au pair à la tonne kilométrique ; les industriels préfèrent ce genre de règlement à la location pure et simple, ayant souvent des engagements rapides à faire exécutés dans des délais très courts, et n'ayant pas de quoi assurer des travaux toute l'année.

Pour M. Krebs l'intérêt est précisément d'avoir des camions volant d'un bout de l'année à l'autre. Les dépenses d'entretien peuvent se diviser en deux : 1°) une constante qui représente les frais de garage, de mécaniciens, d'impôt, d'assurance, de surveillance etc. 2°) les dépenses d'essence, graisse, bandages, usure et réparation. Si on marche tous les jours, le second chapitre augmente, le premier restant le même. Le prix de revient total diminue donc en raison de l'intermittence du trafic.

M. de Kruff estime que pour le gros camionnage on doit pouvoir appliquer des tarifs beaucoup plus rémunérateurs que ceux de nos voitures légères de location.

M. P. de Kruff est de l'avis de donner à M. Krebs

l'efficacité de parts de nos camions, mais il
 veut participer d'études avec lui sur une affaire de
 location. Mais à quelle époque pouvons-nous espérer
 avoir des camions: les propositions les plus optimistes
 seraient octobre 1913 pour les 37 et peut-être Mars
 1914 pour les 57.

Monsieur Kiebo envisage la création d'une société
 filiale de P.L. pour l'exploitation des gros camions
 comme le fait Berliet, en province.

M. Panchard veut surtout l'organisation d'un
 service de location à Paris et dans nos succursales
 plus tôt que dans des centres où nous n'avons pas
 déjà des attaches.

En résumé on pourra encourager M. Kiebo dans
 son idée de monter une affaire de location, mais il
 n'est pas possible de lui faire de remise supérieure à
 celle des ^{autres} intermédiaires pour la suite pas plus que de
 lui en donner l'exclusivité. En ce qui concerne la
 durée d'un contrat éventuel, nous ne voyons pas
 encore avoir de chose dans l'importance à donner. —
 La fabrication des poids lourds, la question étant
 liée à celle du départ des machines. Bois.

M. de Kruff a eu la visite ^{du 24^e} de la S.P.A.
 pour lui parler d'une ^{(III) (1913)} Société Italienne de S.P.A. de
 Curio aussi connue en Italie pour ses camions qu'
 sauter en France. Elle a remporté de gros succès
 dans un ^{espèce} ~~voiture~~ ^{voiture} ~~voiture~~ ^{voiture} ~~voiture~~ ^{voiture} ~~voiture~~
 Italie de 2400 Kilomètres

terminée par une épreuve finale de 800 Kil. sans arrêt de jour et de nuit, et avec des bandages fessés.

Le succès a été tel qu'en raison de leur production insuffisante, le gouvernement italien a dû passer une commande à Iotta Frascini mais en leur imposant le modèle de la S.P.A.

Pour le concours qui a eu lieu en Russie, on a également fort apprécié leur modèle et ils ont obtenu, fort rare, la commande de 37 camions nous encore terminés, en plus de ceux venus au concours.

Le camion est très simple, très robuste, assurant une moyenne de 18 kilomètres avec 37 l.

En Italie sur 140. services publics organisés, on en compte 106 équipés avec des S.P.A. En France ils ne peuvent avoir de débouchés sans les primes de la guerre, aussi cherchent-ils des constructeurs qui achèterait leur licence. Dehaumont Belleville a été sondé et n'a pas dit non. H. Fabaud venant de la part de M. Darille pour nous l'offrir: il va examiner et nous apporter un projet dans lequel nous serions chargés pour leur compte de la construction des ces véhicules. Au reste il va bientôt en venir une quel'on pourra examiner.

M. Krebs dit qu'il a après les renseignements qu'il a reçus le Ministère de la Guerre, Italien, aurait passé la commande de 600 camions dont 300 Fiat, 300 S.P.A. et 100 Iotta Frascini.

M. de KÉPPELE DE CÉBANCE Le Directeur S B N 47.

C'est une voiture très séduisante, un peu comme s'il
pouvait être que le Mercedes, mais avec laquelle il a
atteint cependant 116 Kilom. à l'heure.

La direction laisse un peu à désirer, mais la
suspension est bonne: on l'améliorerait en diminuant
un peu les amortisseurs. Elle pesait 1450^{kg} avec le
voyageur et 1240^{kg} à vide.

M. Krebs dit que les voitures en construction auront
une démultiplication un peu plus grande pour
permettre des cambrures plus lourdes.

Monsieur de Knyff a obtenu deux pages entières de
réclames au "Journal", en échange de notes chassés
1/2 H.P.S.S. Chaque page vaut 9000^{fr}, notes chassés sont
revenus à 11500^{fr} dans les utilisations en publicité
pour haute- notes huiles.

En ce qui concerne la construction des ces moteurs
1/2 H.P.S.S. nous ne l'avons pas obtenu, avec la modification
provisoire l'atmosphère voulue. Nous changeons d'office
les engins à coup de nos clients avec lesquels nous
aurions des difficultés.

M. de Knyff fait part de l'entretien qu'il a eu, assisté
de M. Rigolys avec M. de Roux. Le système Bayler
d'après lui, est très bon mais il doit participer au
réglement des différents ^{travaux} patrons et ouvriers. Mais
il demande beaucoup de droits dans son affiliation
surtout au début. Il a fallu prendre chaque année
isolément les ^{travaux} faire valoir les avantages personnels

NOTE DE ZEBVICE

qu'il paraît tirer de l'application de la méthode
avantage de traduisant par une très forte augmentation
de salaire sans une fatigue plus grande. Il est
ainsi à avis de Renault ses ouvriers travaillant
sans ces conditions, et il n'a jamais en personnellement
aucune difficulté en tentant de grimper avec son
personnel. La production a augmenté jusqu'à 120%
et cependant ses ouvriers ne fournissent pas un travail
effectif de plus de 6-7" sur une journée de 10".

A son avis la grève des ateliers Renault est due
uniquement à une application du procédé dans
des ateliers, tout le personnel n'aurait pas été frigné
et donc l'outillage était insuffisant. Il avait frigné
M. Renault avant de le quitter et lui a écrit une
lettre, depuis pour lui confirmer les raisons qu'il
lui avait fait valoir. M. Renault lui a répondu qu'il
estime un devoir de grève qu'il a une hostilité systé-
matique des syndicats ouvriers. M. de Raem persiste
à croire que ses raisons sont les vraies, que
l'outillage des ateliers en grève était dans un état
déplorable, par suite des économies faites par les
commissaires que M. Renault a intéressés à la
diminution des frais généraux.

M. Paubert dit un mot des difficultés qu'il a eues
au sujet de la voiture de M. Papiou le Ballon. Ce client
se plaignait d'une consommation de plus de 26 lit aux
100 Kilomètres. **VIOLÉ DE GÉBAICE** Montigny a menti

une chambre d'eau chaude autour du carburateur et il est ainsi abaissé la consommation à 10^{th} 850 avec une charge totale de 2000^k.

M. Krebs annonce que le carburateur ^{doux} des RK6F est tout à fait au point. Il y a en France un carburateur pour les 3 cyl. de gauche et un autre pour ceux de droite. Le départ se fait parfaitement.

M. Krebs donne les résultats d'essai du moteur SUHR. Il a donné 43 HP à 2000^T. Ces résultats sont excellents et nous pourrions partir en grande fabrication.

Quant au moteur Guillemy, que nous a envoyé le M^r Kuchet, c'est un appareil très délicat à régler. On s'expose avec un mauvais réglage à avoir des grippements. Il y a des organes dont la précision est obtenue par la file au main grande élasticité de comble Bellaville.

Le moteur d'aviation a commencé ses essais. Il donne 95 HP à 1500^T. Son régime normal est 1800^T.

M. Krebs a vu M. Couzau. Son moteur de dirigable n'a pas de particularité spéciale. Il devrait nous présenter une étude de moteurs d'aviation avec circulation d'eau. Ces ingénieurs ne s'ach pas montrés très empressés de répondre à cette demande; il prétend avoir déjà très avancé son étude de moteurs de dirigable. M. Krebs lui a fait observer qu'il apportait un travail et non une propriété. Il n'y a là rien de défendable. Il s'est beaucoup plus intéressé pour nous que il s'attache à la question de

moteurs d'aviation et qu'il en suivra les essais dans les aéroplanes. Il serait possible de l'intéresser à la vente de ces moteurs, ce qui nous assurerait son concours complet pendant ce temps. Il doit recevoir et M. Krebs reprendra la question dans ces conditions.

M. Rigolage demande que les ateliers de Reims soient autorisés pendant la période qui va finir et jusqu'au 1^{er} Mai, à ne faire que 10^h de travail afin d'éviter des récriminations des syndicats ouvriers. La question sera reprise à la fin de Mars.

Il demande également à ce que les ateliers de Paris soient autorisés à éléver le taux max des salaires qui est actuellement de 1^h 05 et de le faire progressivement à 1^h 20 et même 1^h 40 l'heure.

Beaucoup de nos concurrents en automobile ont déjà accordés ces salaires et nous entraînent de temps en temps nos meilleurs ouvriers, tout particulièrement les tourneurs et les fraiseurs.

Il est décidé que ces augmentations de salaires seront accordées aux ouvriers les plus habiles et qui seront susceptibles de faire les futurs moteurs au moment où nous appliquerons la méthode L'explosif.

M. Krebs

1111111111132