

Comité de Direction

Séance du 24 avril 1913

de Knuff - E. Krebs - de Trémerville - F. Faubert - Rigolage

Le procès verbal de la séance du 14 avril est lu et adopté.
Le E. Krebs fait le récit de son voyage en Angleterre.
Interrogé à son passage à Paris sur les causes de
l'encrassement des chemises du côté de l'échappement,
M. Knight avait donné des explications assez vagues.
En Angleterre le problème est posé et fait l'objet des
recherches à l'usine de Coventry, on a essayé de mettre
des skiers; cela n'a pas donné grand résultat. Une
solution à l'étude consiste en une entretourneuse
de fonte sans la lumière du cylindre et en son milieu.
Cela semble donner un peu d'amélioration. Dans leurs
moteurs usagés on trouve sur les passois des chemises
les mêmes phénomènes d'encrassement que sur nos
moteurs. Ils font aussi des essais d'agrandissement
des lumières d'aspiration, en diminuant celle d'échappement
Le moteur de 90 x 130 ainsi modifié a donné
48 HP à 2000^T.

Leur moteur d'omibus est un 4 cyl. 110 x 140, bond
sur un très gros vilebrequin et tournant lentement de 1000
à 1200^T. C'est à leur avis leur meilleur moteur.

Les omibus anglais sont beaucoup plus lents qu'à Paris

La cuve et le chemin ont été étudiés avec cette préoccupation : le moteur est l'arbre, d'usine de Coventry a une commande de 150 portées. La bête de tête est a transmission par chaîne : c'est extrêmement silencieux, mais fort lourd, les chaînes ayant 80% de largeur. Le cardan a été remplacé par une couronne - vis où vient se fixer les arbres de C^{te} et l'entraineur de silebrequin.

La rectification des chemises se fait après la coupe des lumières : on les refroidit au moment de l'opération par un courant d'air. On tient compte cependant de la faible dilatation produite en tenant le diamètre fort de 2/100. La fonte employée est plus blanche que la note. Les noyaux sont parfaitement séchés et remanlés encore chauds. Le noyau cylindrique est en sable et entouré de 4 segments métalliques pour éviter les frottements.

L'usine a pris depuis quelques années un développement considérable : la surface en est plus de doublée. Il y a plus de 5000 ouvriers. La production est d'environ 70 moteurs par semaine. Tout se fait sous l'usine depuis la fonderie jusqu'à la casse.

Ils étudient la construction des gros moteurs. Ils font un 150 x 150 - 6 cyl. Il y avait en construction une grande autotourneuse sur rails avec 2 moteurs de 70 ch^x, ainsi qu'un énorme tracteur pour agricoles avec des roues de grand diamètre 2'40 x 0'70. Il y a aussi un effort de tracteur considérable.

M. Burying, inventeur d'une roue pneumatique avait
donné un brevet sous le nom de M. Krebs. En son
absence, M. Krebs a été reçu par son sollicitor qui
n'a rien pu lui montrer. De toutes façons nous
allons recevoir une paire de roues pour faire un essai.
Il a pris note de notre désir d'avoir une optique
pour la France. Il prétend que l'inventeur a fait
40.000 francs en ventes de roues. Il y a une très grosse
épaisseur de caoutchouc qui travaille à la compression.

Carburateurs, la tendance en Angleterre diffère de
ce que l'on fait en France, en ce sens que l'on
régule l'admission de l'air comme celle de l'essence, en
fonction de la dépression du moteur.

Un type de carburateur se compose de 7 jets : un
au milieu pour le ralenti et 6 autour. Sur les parties
à l'avant des trous qui servent à boucher des billes ;
une vis mobile permet par son déplacement à ces
billes de se soulever et de laisser ainsi entrer de
l'air supplémentaire.

Le carburateur Smith se compose de 4 jets qui
débouchent devant 4 orifices, une cloche formant piston
recouvre le tout et par son déplacement découvre
une partie des orifices, on les découvre entièrement d'après
l'aspiration. Elle retombe ensuite par l'action de la
pression. Ce carburateur semble très bon pour la pulvérisation
de l'essence et donner une bonne mélange avec l'air. Nous
allons en faire un essai. Nous aurons fait des essais
NOTE DE SERVICE

vous pourrions en discuter avec le constructeur de cet
appareil, et il est intéressant, la suite que nous
pourrions donner à une entente. Ce constructeur doit
d'après lui donner une grosse économie d'essence.

M. de Knyff voudrait qu'on avertisse dès maintenant
les grands liges et un arrangement avant d'avoir
fait les essais, car dans le cas de rivalités satisfaisant
cet inventeur pourrait exagérer ses prétentions. Il est
décidé de lui demander de suite une option.

on a obtenu fait. Il sur une 20 ch. une consommation
de 13 litres aux 100 Kilomètres.

M. de Knyff a essayé de nouveau la voiture SBR47
sur laquelle on a apporté quelques modifications.

La direction, dont on a augmenté le pas, ne présente
pas une grande différence.

Le moteur s'est peu amélioré; la consommation a été
de 10 litres pour 45 Kil. tandis qu'avec la même il
consomme 17 litres. 70 Kil.

La 2^e vitesse tient un peu mieux, mais c'est insuffisant.
La suspension a paru moins bonne.

M. de Knyff a reçu une lettre de G. Lambrecht qui
demande à prendre part à une course de côte
avec une voiture 10 ch. on va lui envoyer une
chaise qu'il enverra lui-même et dont on aura
choisi le moteur.

M. de Knyff a reçu la visite de M. Lellier. Il lui
a demandé **NOTE DE PÉRIODE** de voir en nous

faisant des propositions pour une combinaison
financière. M. Lillier a écrit, mais ne donne pas moyen
de précision à ses offres.

M. Perrot, ancien ingénieur de la 100^e Argyll, recommande
par un procès de M. Fauchard, qu'a été invité à se
présenter pour examiner la candidature éventuelle.

M. de Knyff a rendu visite avec M. R. Delaunay
Bellemeille et M. Rucault pour étudier la question
des dynamos.

M. Rigolaz pose un certain nombre de questions,
à qui doit-on commander les bandages des boîtes
7-8-9 - on se décide pour la 100^e Borgonyneau.

Doit-on adopter les chemises usines sur les 100
derniers moteurs 15 H.P. Non, mais on mettra
les pistons légers le plus tôt possible.

Faut-il supprimer le cran de joint mort entre
la 1^{re} et la 2^e marche R. sur le secteur. Oui, -
la condition cependant de le maintenir sur les voitures
qui ont le gaufleur.

Dans le but d'intensifier la production des voitures
dans les mois de mai-juin, peut-on ralentir
la fabrication des moteurs de bateaux. Non; on
s'adresse aux constructeurs Juvés et Ballot
pour se faire aider.

Il demande l'autorisation d'engager M. Rigaut
avec appointements de 40% pour suppléer M. Gouge en
ce qui concerne les affaires particulières attachées à la direction

24 4 13 6

Le terrain sur lequel est installé le hangar de
la Sté Hortiva P.T. a été acheté par une
personne qui nous donne cours: le reculer un peu
dans le voisinage.

M. R. Panchard et Rigolage proposent un certain
nombre d'améliorations pour le personnel au mois
des vacances de Gard et de Rimini qui sont après
par la suite.

LR