

Comité de Direction

Lundi le 9. 1. 14

M^{rs} de Meuff - Krebs Pauchard Riglass
de Frouinville

Le procès verbal de la séance du 2 Février au lu et adopté:

entre autres

M de Meuff a reçu la visite de M^r Monneron qui a attiré notre attention d'une façon toute spéciale sur l'importance de l'impôt ^{loyer} extérieurement de la rue. La visite faite en conséquence par Arnold Johnston présente un aspect très satisfaisant. M^r Leignat en a fait l'objet à Landers ce a été frappé.

Le plan actuellement préparé ne peut être utilisé pour faire un camp - Le premier est un plan sera ^{utilisé} dans ^{un} cas de ^{besoin} livraison et le 2^e sera ^{utilisé} pour ^{conduire} l'entretien. Pendant ce premier cas on préparera des cases qui serviront à l'école de ce camp.

M^r de Meuff a aussi un chemin au ^{projet} La Baulie cette ^{chemin} allée avait reçu de gracieux - La ve de M^r de Meuff a maintenant la multiplication 16/44 au lieu de 16/48 et pour atteindre des vitesses de 200 km - D'autre part ce matériel a une ^{grande} valeur de gracieux avec paucun et il est possible qu'il y ait eu des ^{travaux} de la paucun -

Le Comité de Direction se réunira le lundi. A la suite de l'absence arrivée à notre meeting le lundi un ^{travaux} important immédiatement avec au meeting au mardi le mardi à 2^e de l'après-midi. Le mardi meeting à 8^h le meeting sera

en état pourrait être présentée aux généraux venus de Rome -
à qui doit valoir l'opération relative à la difficulté d'avoir des
pièces de rechange - Notre tracteur se fait remarquer par la façon
dont il prend les virages -

Les tracteurs Italiens sans aucun de palette Sigoli qui rendent
les virages très difficiles. En Italie, évitant de monter en palette
il est probable qu'elle donne de résultats médiocres -

us. 33 tracteurs sans aucunement vers le autre pour un
Cours de réception.

Quelques jours après organisé par le groupe de Paris de
l'École Centrale, aux ateliers de la Cie des omnibus, les
ingénieurs de la Cie ont parlé d'une façon élogieuse de notre
tracteur S.S. M. Meulière voudrait une machine
d'un alliage un peu plus grand. Il voudrait des propositions
pour une certaine quantité.

M. Herb. pense qu'il serait plutôt intéressant de permettre
au tracteur de tourner plus vite et non pas d'augmenter son
diamètre - La compagnie des omnibus aurait aussi intérêt
à avoir deux vitesses au lieu de trois.

En présence de quelques-uns de nos amis sans doute pour
les omnibus et peut-être pour les tracteurs et voitures de livraison,
il y a lieu de prévoir l'augmentation du nombre des machines
à recevoir. Il est à remarquer du reste que les 10 et 12 chx

des ou sans pas rectifiés perdus une peu de leur puissance au
pour leur certain temps -

17/1/1908

Le moteur a été levé et au l'achève il faudra bien lui
faire avant qu'on puisse le faire tourner

18/1/1908

M. Rigaloy signale que ce carburateur a été traversé
aux essais inférieurs au niveau des deux le rapport -

19/1/1908

M. de Fréminville rend compte des travaux
préparatoires faits en vue de l'application du système
travaux fait sous la collaboration de M. Mertz qui s'applique avec le
Layton. Ces travaux comprennent -

Etude des modes de règlement des Salaires.

Mod. de règlement employés actuellement, et Méthode Rowan.
Cette première étude montre que l'application de la Méthode
Rowan est faite à des conséquences qu'il est difficile de prévoir
si elle n'est pas précédée d'une étude détaillée du travail -

Etude détaillée du travail -

faite en séparant les travaux d'ébauche et les
travaux de finition, et dans chacun des travaux les
opérations de manutention et les opérations de travail
mécanique. Elle a déjà fait mention:

1° La très grande importance relative des travaux de
manutention absorbant $\frac{2}{3}$ du temps total, le travail
mécanique ne représentant pas $\frac{1}{3}$

NOTE DE REMARQUE

2°. L'alin considérable que présentent les travaux de maintenance

3°. Les différences très importantes (allant à 25%) dans les temps employés journellement par les mêmes ouvriers pour l'exécution des mêmes travaux

4°. La nécessité d'étudier tout spécialement ces travaux de maintenance au point de vue des instructions à donner

5°. La nécessité d'améliorer les moyens dans les ateliers de façon pour la maintenance des pièces -

6°. Les améliorations à apporter dans l'équipage des outils

7°. Les améliorations à apporter dans les machines outils.

Ces études de détails ont porté sur la fabrication des moteurs S.V.4.E. Elles ont été très instructives et ont convaincu le personnel de l'importance des buts à atteindre. Elles permettent de tracer un programme et d'adopter une ligne de conduite. Mais il n'est pas encore possible d'en faire l'application complète à la fabrication - On ne peut pas améliorer ^{la fabrication} les moteurs indépendamment ^{de celle} des mouvements. Mais, comme j'ai écrit, au point déjà apporté des améliorations très importantes dans les ^{appareils} moyens de maintenance, appareils au groupement de machines - Défauts relatifs à l'équipage des outils. Instructions relatives à la maintenance

Une application plus complète peut être faite dans les ateliers peu étendus et un grand nombre d'installations tel que les ateliers d'usinage des tracteurs. Les nouveaux locaux

J'ai hâte aux étis moi en route par un service américain très
habile qui s'est appliqué à maintenir tout le parti qui me
pouvait en tirer. Notre personnel a fait preuve de
beaucoup d'émulation et l'un de nos techniciens s'est
immédiatement appliqué à faire mieux que l'Américain.

La question de la révision de l'outillage - peut également
être envisagée - dès maintenant - dans le but de remplacer
des machines ^{obsolescentes} et une production par par des
machines à grande production -

Conseil Ing. Meyer et Richardson

l'exécution de certains travaux de montage de nos avions
ne pouvant être faite dans nos ateliers il y a lieu d'étudier
les moyens que les Etablissements Meyer et Richardson
peuvent mettre pour cela à notre disposition. Ce traitement
meut procurerait aussi nous prêter leur concours pour
des travaux en série -

exp.

M. Elliot nous demande de construire pour l'application
de notre moteur 8 cyl. aviation à la propulsion d'un bateau
à hélice avec une boîte de commande qui fonctionnera
3000 à 6000 tr. Elliot nous communique cette boîte
mais il n'appuie la commande d'un mécanisme. Faut-il la
faire?

M. L. Davidson a écrit bien vu et moi le même moteur
L'entretien Elliot nous a toujours donné une collaboration
très utile et nous ne cherchons qu'à être sûr pour lui -

Quand l'Etat a accepté la vérité que l'acte
fait par M Pugh de la maison Ridge Whitworth
M Pugh. trouve que la déduction de 1/ que nous affirmons
est trop faible. Il a par conséquent admis que l'Etat devrait
accepter par son conseil -

M Pugh a proposé d'être généralisé l'exemple -
Pour les plus grandes puissances, au point de vue affligé
le n° a de ceux de ceux qui en affligé actuellement -
ne fait qu'une faible augmentation de dépenses mais
pour le SVD au ^{point} au point le plus bas et
l'augmentation est importante - à l'état -

Mr Pugh a fait savoir que les renseignements
donnés sur l'état de Roumanie, de Lionida Lauer
et mauvais il a un décaissement de 189000^{fr} -

Mr Lucas nous écrit qu'il trouve mieux de pour
notre réputation excellente dans ce cas. Publiés
conviendrait il de le suivre avec la commission au cabinet.

Crés. Les des Crés ont actuellement un décaissement de
349 000 - Mais M Pugh a fait remarquer que 169 000
Lauer soit dans une quinzaine et qu'il y a lieu de s'attendre
pour prendre les mêmes commences à décaissement au
Chiffre de 300 000 que nous devrions maintenir -

1907

Opium a présent nous n'avons plus à mettre de plaques
sur les matras vendus à l'étranger -

1905

M. Rigolaz, ancien commissaire du ressort d'Etat
de province pour 1915 comprenant 5000 Opium vendus
et 265 matras de livraison -

1906

1907

Monsieur Kaba fait remarquer que le succès des
matras sans ampoules pour matras, lances, ampoules
des matras de livraison sont écartés. On fait les
matras S & R S & P

de l'étranger

M. de Ricard était parti pour un période ce premier
coup de M. Rigolaz et non de M. Panchard et ne
paraissant pas possible de faire son service des matras
on lui a dit qu'il peut chercher ailleurs -

M. de Ricard sera remplacé pour ainsi par M.
Bourdier -

16e 2. 14

Deuxième projet de répartition sur les Etats de Prévision 1914 - 1915
 -0-

| Types | Oct. 14 | Nov. | Déc. | Jan. 15 | Fév. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil | Aoû | Sep. | Total | Observations |
|-------------------------------------|---------|------|------|---------|------|------|------|-----|------|------|-----|------|-------|--------------------|
| | | | | | | | | | | | | | | |
| SU4D-SA-PA | 130 | 110 | 120 | 120 | 120 | 120 | 130 | 130 | 140 | 140 | 140 | 100 | 1500 | dont 50 de 1913-19 |
| SU4E-SB-PE | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 80 | | | | 800 | " 270 " " " |
| SK4E ² -SB-PE | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 100 | 50 | | 600 | " 50 " " " |
| SK4R-SC-PC | | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | | | | | | 100 | " 20 " " " |
| SU4E-PE 1 ^t | 270 | 270 | 280 | 280 | 280 | 280 | 270 | 270 | 270 | 240 | 190 | 100 | 3000 | |
| SU4E-PE 1 ^t ₅ | | 10 | 10 | 10 | 10 | | | | | | | | 20 | |
| SK4E 2 ^t | | | | | | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 50 | |
| SK4E 3 ^t ₅ | | | | | | 10 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 70 | |
| SK4E 5 ^t | | | | | | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 100 | |
| tr. léger | | | | | | | | | | | | | 25 | |
| F4L-KT | | | | | | | | | | | | | | |
| tr. lourd | | | | | | | | | | | | | | |
| Totaux: | 290 | 290 | 290 | 290 | 290 | 300 | 300 | 295 | 300 | 270 | 220 | 130 | 3265 | |

10 Février 1914

Mrs à jour le :