

CHRONIQUE TECHNIQUE

N° 19

AMORTISSEURS HOUDAILLE D'ALBAY.

Notre Note N° 1.861 du 30 Janvier 1933 vous informait que nos voitures 8 CV et 10 CV (normales et légères) seraient dorénavant livrées en série avec amortisseurs Houdaille d'ALBAY.

Ces amortisseurs sont du type à friction et sont établis sur le principe suivant:

La forme des surfaces de friction est telle qu'elle assure automatiquement le centrage de toutes les pièces composant l'amortisseur.

L'axe central qui assemble toutes ces pièces ne remplit donc uniquement que le rôle de boulon d'accouplement et de réglage.

Les pièces de friction sont constituées par des anneaux en bois en forme de tore.

L'imprégnation du bois a été étudiée spécialement pour le rendre insensible aux variations hygrométriques et régulariser son coefficient de friction.

L'adoption de cette nouvelle forme procure un avantage secondaire qui n'est pas à dédaigner, elle permet des surfaces de frottement très importantes sous un faible encombrement.

D'autre part, la matière d'imprégnation a été prévue de telle sorte que l'appareil doit fonctionner graissé; cette caractéristique qui diminue dans une notable proportion l'usure des pièces en mouvement permet également un fonctionnement doux et silencieux.

La permanence de réglage est obtenue par l'action d'un double disque élastique centré par l'axe central.

Ce dispositif dont l'étanchéité est absolue évite toute rentrée accidentelle de boue ou de poussière à l'intérieur de l'appareil.

L'amortisseur fixé après le châssis présente un double bras relié à l'essieu au moyen d'une bielle comportant à ses deux extrémités une articulation élastique spéciale.

Ces articulations, tout en permettant les mouvements relatifs nécessaires entre le double bras, la bielle et l'essieu, absorbent, de par leur élasticité, les vibrations dues aux chocs de la route et en font un ensemble absolument silencieux.

Vous trouverez ci-joint schéma en coupe de l'appareil.

ENTRETIEN :

L'entretien des amortisseurs HOUDAILLE d'ALBAY se résume à un graissage tous les 1.500 Kms environ.

.....

Ce graissage s'effectue par le graisseur Técalémit fixé à l'extrémité de l'axe central de l'appareil.

Employer Gargoyle Mobilubricant "S", ou de préférence de la graisse graphitée. S'assurer, en même temps, que le boulon qui fixe l'articulation de la bielle au bras de l'amortisseur est bien serré.

REGLAGE :

Le réglage de ces appareils est obtenu en tournant dans un sens ou dans l'autre l'écrou 6 pans fixé au centre de l'appareil.

- En tournant à droite on obtient une augmentation de la puissance du freinage.

- En tournant à gauche, une diminution de cette puissance.

Pour contrôler le réglage accrocher à l'extrémité du bras double de l'appareil des poids tels que les valeurs pour lesquelles le bras commence à descendre soient les suivantes:

AMORTISSEURS NEUFS :

Pour 8 CV	{ AV.....	35 K°
	{ AR.....	18 K°
Pour 10 CV (normale et légère)	{ AV.....	30 K°
	{ AR.....	25 K°

AMORTISSEURS RODES :

Après rodage, ce tarage devient le suivant :

Pour 8 CV	{ AV.....	25' K°
	{ AR.....	13 K°
Pour 10 CV (normale & légère)	{ AV.....	20 K°
	{ AR.....	20 K°

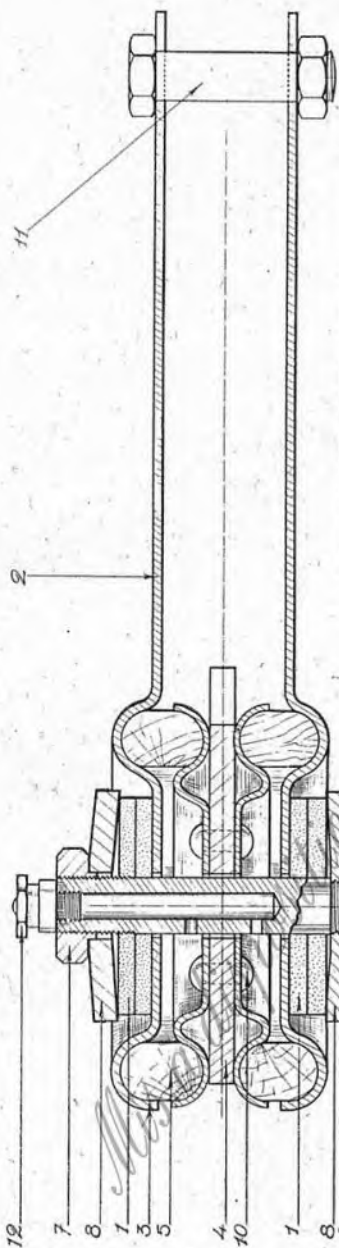
Ces chiffres correspondent au maximum de confort.

Il est bien entendu que ces valeurs correspondent à des amortisseurs correctement graissés.

A titre indicatif, et dans le cas où on serait amené à faire un réglage sur la voiture, une rotation de 1/6 de tour de l'écrou de réglage fait varier la valeur du freinage d'environ 2 K° 500 à 3 K° à l'extrémité du bras de levier pour l'amortisseur AV.

Pour l'amortisseur AR une rotation équivalente de l'écrou de réglage amène une variation de freinage à l'extrémité du bras de levier de 1 K° 800 à 2 K°.

P.J. Une Planche



LEGENDE

- 1 Rondelle élastique
- 2 Flaque
- 3 Cuvette
- 4 Plaque de fixation
- 5 Fore
- 6 Axe central
- 7 Ecrou de réglage
- 8 Rondelle de pression
- 9 Calotte marque de fabrique
- 10 Rivets d'assemblage
- 11 Boulon formant axe d'articulation élast.
- 12 Graisseur Técalémit

