

AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE

# Amplor V. R.

Breveté S. G. D. G. à moteur et à vibreur combinés



86, rue de la Garenne,  
COURBEVOIE (Seine)

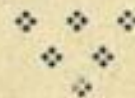
Téléphone :  
Wagram 95-38

AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE

# AMPLOR V. R.

Breveté S. G. D. G. à moteur et à vibreur combinés

(Grand modèle-Diaphragme de 140<sup>mm</sup> \*)



## SON BUT

Le Code de la Route (article 25) a prescrit aux automobiles l'usage de deux avertisseurs, indispensables à la voiture moderne, savoir :

1° Un avertisseur de ville à son grave utilisé pour la circulation dans les agglomérations. Cet appareil devant *avertir sans effrayer* ;

2° Un avertisseur de route à son *strident*, puissant, nécessaire à la marche en rase campagne.

L'Amplor V.-R. (initiales des mots Ville et Route) est sous la forme d'un appareil unique la réalisation de ces prescriptions. En effet :

Un seul appareil } un son grave pour la Ville,  
actionné par un seul bouton } un son strident pour la Route.  
produit à volonté

On retrouve dans l'Amplor V.-R. la construction soignée et les lignes agréables qui avaient contribué au succès de l'Amplor primitif. Toutefois le nouvel appareil bénéficie de l'expérience acquise par 10 années de pratique dans la construction des avertisseurs pour automobiles.

## DESCRIPTION

L'Amplor V.-R. est du type dit à diaphragme vibrant. Ce diaphragme ou membrane que l'on voit en (1) sur la coupe verticale est en acier trempé de qualité spéciale et muni d'une petite enclume (2) d'acier trempé, laquelle est frappée périodiquement par les dents d'un rochet (3) actionné par un petit moteur électrique établi pour fonctionner aux tensions d'utilisation courante. L'axe de ce moteur est monté sur billes (15) et guidé à sa partie supérieure par une douille fileté (10) en bronze phosphoreux solidaire de la carcasse du moteur. L'extrémité de cet axe porte le rochet en acier trempé de forme tronconique (3) dont les dents actionnent 370 fois par seconde le diaphragme par l'intermédiaire de l'enclume. Pour obtenir un son puissant avec une faible dépense de courant il est indispensable que le nombre de chocs par seconde soit sensiblement le même que celui de la fréquence propre au diaphragme. Ce résultat est obtenu très simplement et avec précision en modifiant la friction du rochet sur l'enclume. En examinant la figure, on voit qu'il suffit de visser plus ou moins dans le carter (8) la douille fileté (10) solidaire du moteur pour rapprocher progressi-

vement le rochet de l'enclume. L'ensemble est ensuite immobilisé au moyen de l'écrou de blocage (9). La note obtenue — le fa dièze — est extrêmement puissante, renforcée qu'elle est par le pavillon dont la forme, la longueur et l'épaisseur du métal ont été judicieusement choisies.

Le dispositif qui vient d'être décrit ci-dessus est celui actionné pour obtenir le son de route. Le son de ville s'obtient en lançant le courant dans un électro aimant (18) à trembleur (19) logé dans la partie supérieure du carter (8). Grâce aux heureuses proportions des différents organes de ce mécanisme, la consommation de courant est des plus réduites, condition indispensable à la marche en ville ; et cependant le son grave et plein, d'une note musicale agréable, est d'une portée amplement suffisante. Le dispositif de vibration est pratiquement indé réglable par suite des soins apportés à la construction : ainsi le ressort trembleur (21) et la vis de réglage (22) sont pourvus de contacts en platine iridié à 25 0/0.

Un couvercle (6) assemblé au carter (8) par deux vis permet la vérification de cette partie du mécanisme.

## FIXATION

Le dispositif de fixation consiste à suspendre l'appareil par son centre de gravité au moyen de deux goujons filetés solidaires de la masse du carter (8). Ce dispositif supprime tout porte à faux et permet indé-

féremment le placement de l'appareil à droite ou à gauche de la voiture sans lui faire subir de modification. Des ferrures toutes préparées peuvent être fournies pour l'adaptation de l'Amplor V.-R. tant sur le marchepied que sur le longeron de la voiture.

## BRANCHEMENT

L'Amplor V.-R. est livré avec un bouton à bascule établi spécialement, 2<sup>°</sup>50 de câble torsadé à 2 conducteurs, et 2<sup>°</sup>50 de câble à un conducteur :

1<sup>°</sup> Après avoir déterminé la place du bouton, y amener au moyen du fil à 1 conducteur le courant (+) (borne rouge extrême de la batterie) qui peut être pris soit directement sur la batterie, soit sous la borne généralement disposée à cet effet sur le tableau de distribution. Après avoir dévissé le socle du bouton, brancher ce fil sous la borne *centrale* du bouton ;

2<sup>°</sup> Brancher respectivement sous les deux autres bornes du bouton les *deux conducteurs* de l'une des deux *extrémités* du câble souple ;

3<sup>°</sup> Replacer le socle du bouton en s'assurant que les fils ne font pas court-circuit sur cette pièce métallique ;

4<sup>°</sup> Relier respectivement aux deux bornes de l'Amplor V.-R. (11-16) les autres extrémités du câble à 2 conducteurs en utilisant les cosses amovibles livrées avec l'appareil.

Le retour du courant s'effectuant toujours par la masse du châssis s'assurer que la ferrure fixant l'appareil est bien en contact franc avec cette masse, ainsi que le pôle négatif (—) de la batterie ; si elle n'y est pas, l'y mettre en reliant au châssis la ferrure ou la masse de l'appareil par un petit bout de fil métallique ;

5<sup>°</sup> Tenir compte qu'il y a intérêt dans les installations électriques de voitures, quelles qu'elles soient, à faire les canalisations le plus court possible, à employer du câble de forte section et de fort isolement, pour éviter les déperditions de courant. Ne pas exagérer la tension des fils et renforcer leur isolement naturel par une bande de chatterton chaque fois qu'ils seront en contact avec une pièce métallique.

## ESSAI

Après avoir exécuté les prescriptions ci-dessus l'Amplor V.-R. est prêt à fonctionner. En appuyant sur une des extrémités du bouton à bascule, le vibreur se fera entendre. En appuyant ensuite sur l'autre extrémité, l'Amplor donnera un son pur et puissant.

## VÉRIFICATION

Si l'Amplor ne fonctionne pas normalement : vérifier le voltage pendant la marche du moteur à l'aide d'un voltmètre ; une des bornes de cet instrument étant en contact

phérie doivent être serrées modérément, mais uniformément.

Vérifier l'état du collecteur (14) et du roulement à billes (15) en enlevant la flasque inférieure du moteur.

Pour éviter la chute des billes maintenir à ce moment l'appareil dans une position voisine de la normale.

Lors du remontage introduire dans la cuvette à billes un peu de vaseline jaune ou blanche additionnée d'un tiers environ de plombagine.

Répartir les billes contre la périphérie de la cuvette pour faciliter le remontage. Ne jamais chercher à sortir la cuvette à billes. Essuyer le collecteur avec un linge propre et passer ensuite une couche *aussi mince que possible* du mélange lubrifiant ci-dessus.

## IL NE FAUT PAS

Mettre de pétrole ou d'essence dans le graisseur.

Démonter le patier supérieur ni aucun autre organe que ceux indiqués sur la présente notice.

*Ne pas perdre de vue que ces appareils sont le résultat d'une longue expérience qui ne saurait s'acquérir en un jour.*

