



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



Par Jim WHIPPLE



Échappement parfumé pour les Diesel, combinaison réfrigérée pour les pilotes de voitures de courses.

Une compagnie de transport de Long Island, U.S.A., a annoncé qu'elle ajoute un produit au carburant diesel pour donner un échappement parfumé à ses autocars.

Un effort moins poétique pour combattre la pollution de l'air vient de Ford qui équipera tous ses modèles 1965 d'un dispositif nouveau d'aération du carter de vilebrequin. L'ancien servait bien à limiter les émanations du carter, mais il se bouchait facilement et devait être fréquemment entretenu. Certaines compagnies de taxis en font une vérification systématique une fois par semaine.

L'idée de Ford : un dispositif à écoulement plus régulier pour limiter l'encrassage, avec un pointeau oscillant qui empêche l'accumulation des dépôts. Cela semble assez logique.

D'autre part, en Californie où la question de la pollution de l'air est particulièrement brûlante, le groupement de contrôle de la pollution par les véhicules à moteur a approuvé quatre dispositifs présentés par les industriels pour épurer l'échappement des moteurs. L'usage d'un des dispositifs (d'autres sont en étude) sera obligatoire — au grand ennui des gens de Detroit — sur toutes les voitures neuves à partir des séries de 1966.

Les nouveaux dispositifs à adapter sont présentés par quatre tandems de sociétés : l'American Machine & Foundry avec la Chromalloy Corp., l'Arvin Industries avec l'Universal Oil Products, la W. R. Grace & Co avec Norris-Thermador Corp., et la Walker Manufacturing Cie avec l'American Cyanamid.

Le dispositif A.M.F.-Chromalloy est un pot de postcombustion (une bougie entretient la combustion des résidus d'échappement). Les autres sont basés sur un filtre à catalyseur — un produit chimique qui oxyde les hydrocarbures résiduels et l'oxyde de carbone. Dans la plupart des cas, de l'air est ajouté pour activer l'oxydation et il y a généralement une dérivation qui est branchée lorsque les gaz d'échappement ne sont pas trop chargés. Avec le postbrûleur d'A.M.F.-Chromalloy, la dérivation s'ouvre également si l'échauffement est trop intense.

Les promoteurs du système à catalyseur se gardent bien de préciser quels sont les produits chimiques employés. Les particularités de chaque dispositif se trouvent surtout dans la disposition du tuyau d'échappement.

Les spécialistes estiment que le gaz d'échap-

pement brut contient environ 0,14 % d'hydrocarbure HC et 3,8 % d'oxyde de carbone CO.

En Californie, la teneur doit être limitée à 0,0275 % de HC et à 1,5 % de CO — au plus. Certains spécialistes estiment que le règlement devrait limiter l'échappement à 0,019 % de HC et 1 % de CO.

Ils estiment aussi qu'on devrait imposer également une limite à l'émission d'oxydes d'azote auxquels on attribue la transformation des hydrocarbures en produits qui causent l'irritation des yeux et des ravages dans les récoltes.

Mais jusqu'à quel point les quatre systèmes approuvés sont-ils conformes aux normes adaptées ? Et quel en est le prix ? Un contrôle a donné les résultats suivants :

A.M.F.-Chromalloy : 0,0221 % de HC et 1,17 % de CO. On estime son prix à environ 80 F par an plus quelques révisions (surtout des réglages au ralenti).

Arvin-U.O.P. : 0,0262 % de HC et 0,69 % de CO pour un modèle courant ; 0,0186 % de HC et 0,62 % de CO pour un modèle perfectionné. Coûte environ 130 à 200 F par an. Peut servir pendant deux ans environ avant changement du catalyseur.

Grâce-Norris : 0,0272 % de HC et 1,19 % de CO. Coûte environ 170 F par an.

Walker-Cyanamid : 0,0225 % de HC et 0,73 % de CO. Coûte environ 140 F par an plus des révisions pour éviter l'emploi de la dérivation.

Chrysler a également un dispositif anti-pollution appelé Air Package — en réalité un ensemble de petites modifications apportées au moteur — qui semble devoir être approuvé à bref délai. L'essai exclusif accordé à « M.P. » en novembre dernier du système C.A.P. indique qu'il a obtenu une réduction : 0,0232 % de HC et 1,2 % de CO.

Les constructeurs de voitures de Detroit sont très ennuyés par les nouvelles réglementations californiennes. Ils ont déjà promis, par la voix de l'Association des constructeurs d'automobiles, que les modèles de 1967 qui sortiront en automne 1966, porteront les dispositifs antipollution conformes aux normes de la Californie. En ce moment, ils font mine de ne pas vouloir adapter les dispositifs accessoires qu'on vient d'approuver sur les modèles de 1966, les premiers sur lesquels ils seront exigés. Qu'en sortira-t-il ? Si les promoteurs des dispositifs accessoires

(Suite page 122)

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ETUDES COMMERCIALES

CARRIÈRES du SECRÉTARIAT
et de la COMPTABILITÉ
GESTION des ENTREPRISES

Stages pratiques - C.A.P.
Placement assuré par l'Institut

Envoi gratuit : notice M P
Tous renseignements

COURS NADAUD TOUTES CLASSES

(secondaire et supérieur)

1, place Jussieu, PARIS (5^e) POR. 13-38

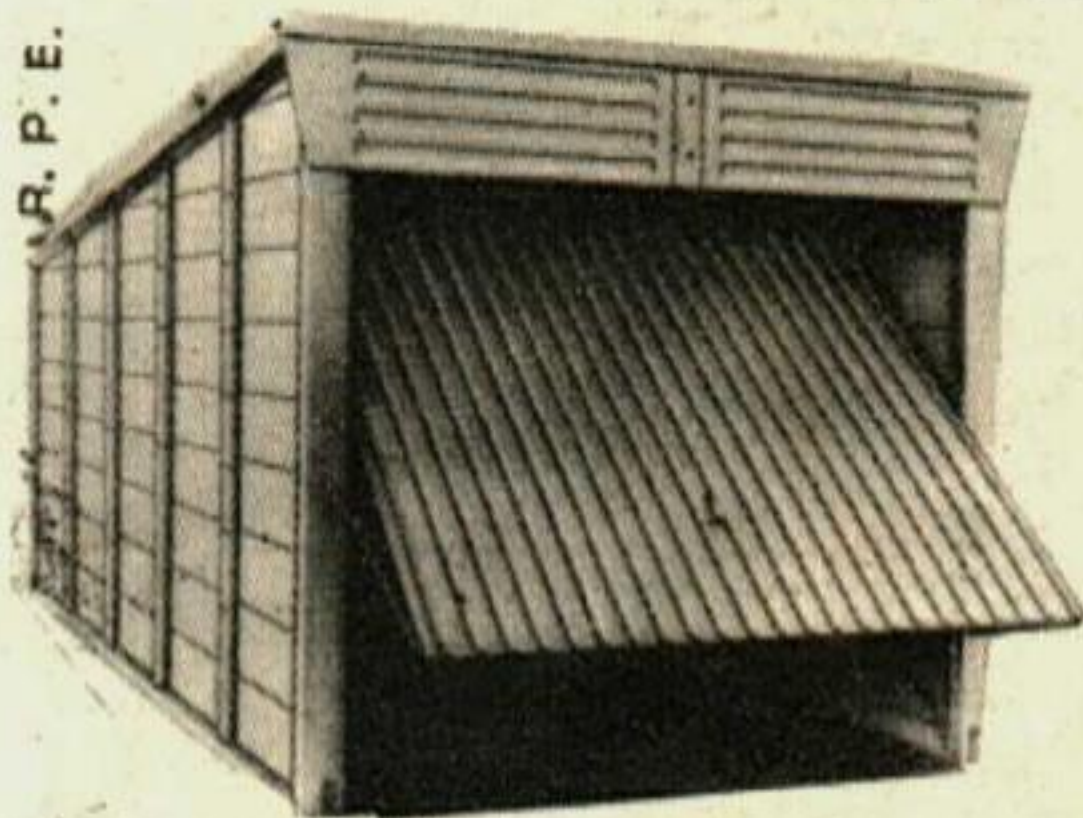
**EXTERNAT - DEMI - PENSION
INTERNAT**

de plein air en forêt de Sénart

**COURS D'ANNÉE SCOLAIRE ET DE VACANCES
COURS PAR CORRESPONDANCE**

UN GARAGE POUR 2.000 l

RENDU MONTÉ T. T. C. DANS UN RAYON DE 100 KM
DE PARIS

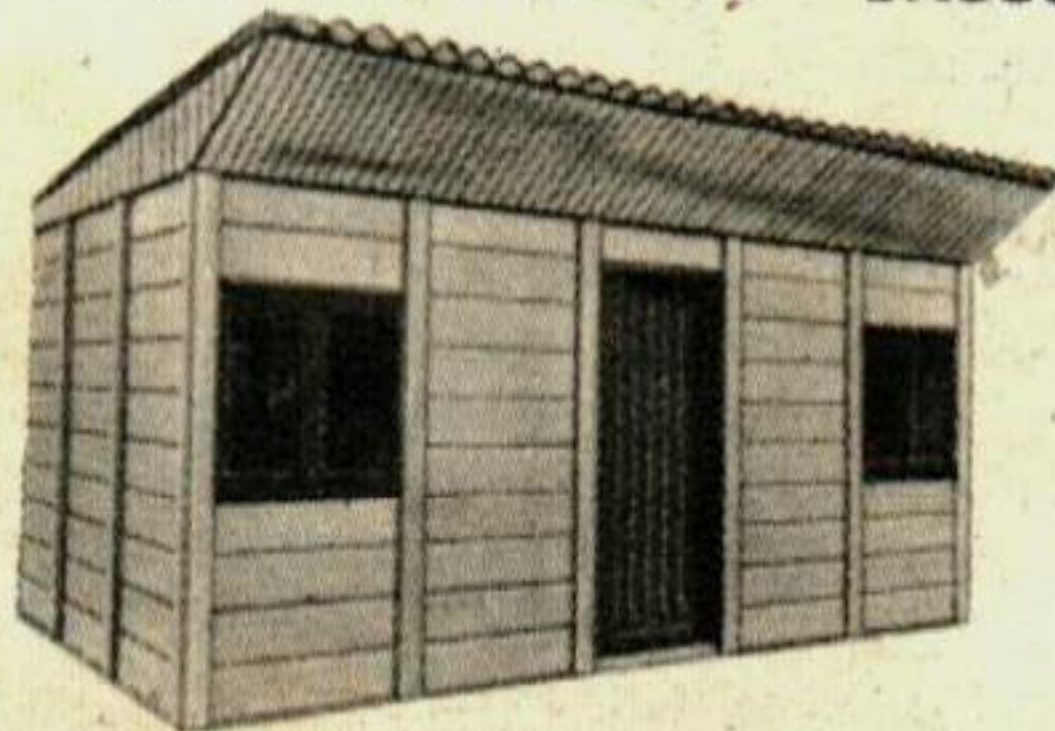


ÉCONOMIE 50 %
GARANTIE TOTALE

MONTAGE AVEC ÉLÉMENTS PRÉFABRIQUÉS
EN CIMENT ARME VIBRE

REUTILISABLE - TRANSFORMABLE
INCOMBUSTIBLE - INALTÉRABLE

PORTE MÉTALLIQUE BASCULANTE ÉQUILIBRÉE



ABRIS - WEEK-END

POULAILLERS
CLAPIERS -

DOCUMENTATION. A

**SOCIÉTÉ NOUVELLE
THEVENOT ET HOCHET**

71 QUAI GEORGE SAND - MONTESSON
SEINE-ET-OISE

TÉL. : 962 17-22

A l'écoute de Detroit

(Suite de la page 37)

approuvés ne sont pas certains d'avoir un débouché, se risqueront-ils à lancer la fabrication et la distribution ?

Les conducteurs de voitures de course pourraient ne plus risquer un jour de mourir dans les flammes de leur voiture en feu et ce serait grand temps. La dernière expérience en cette matière est réalisée par le conducteur Paul Goldsmith et la firme United Aircraft Corp. Il s'agit d'une combinaison « froide » formée d'un grillage de tubes plastique contenant de l'eau froide, ou n'importe quel autre liquide de refroidissement. Paul affirme qu'elle permet aux conducteurs de porter des combinaisons d'amiante sans aucune gêne, sans même transpirer, quoique des températures de l'ordre de 50° C aient été mesurées dans le cockpit. Jusqu'alors, les conducteurs portant des combinaisons en amiante perdaient jusqu'à 4,5 kg à cause de la transpiration pendant les courses de longue durée. C'est pourquoi beaucoup refusent de la porter. Mais avec le nouveau système de refroidissement de Goldsmith, il ne devrait plus y avoir d'objections. Il faut dire que Paul a eu l'idée de cette combinaison en lisant un article sur le même genre de protection destiné aux astronautes.