

APPRENEZ A CONNAITRE

VOTRE
GAZOGÈNE
A BOIS
IMBERT



ÉDITÉ PAR
LES GAZOGÈNES IMBERT
40, RUE DU COLISÉE — PARIS. 8^e

APPRENEZ

A

CONNAITRE

VOTRE

GAZOGÈNE A BOIS

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Apprenez à connaître votre gazogène	3
Bon charbon de bois - Bon rendement - Pas de panne.	4
Attention !... N'employez pas de bois humide	5
Figures explicatives pour l'entretien quotidien du Gazogène à bois IMBERT	6 et 7
La marche à vide est nuisible	8
Consommation de bois importante	9
Eviter les dégâts par la rouille	9
Nettoyage du tuyau d'aspiration	10
Pourquoi contrôler les gaz avant la mise en route ?	10
Mise en route à l'air libre	10
Soins généraux des véhicules	11
Précautions à prendre en cas de fortes gelées	11

Apprenez à connaître votre Gazogène

Au cours de différentes inspections, il a été bien souvent constaté que les Gazogènes IMBERT n'étaient pas, de la part des usagers, l'objet d'un entretien régulier et que ceux-ci négligeaient le plus souvent de suivre les prescriptions du constructeur.

Trop de conducteurs s'abstiennent de donner les soins indispensables aux appareils qui leur sont confiés et ne consultent que bien rarement la notice d'entretien qui leur est remise à la livraison de chaque installation.

Cependant, les conducteurs ne sont pas seuls fautifs et les propriétaires des véhicules ont bien souvent aussi leur part de responsabilité dans les pannes ou détériorations qui surviennent en cours d'utilisation. En effet, ils ne laissent pas toujours aux conducteurs suffisamment de temps pour procéder aux soins journaliers complets. Certains, et cela est plus grave, changent fréquemment les conducteurs et les remplacent par d'autres qui ne connaissent qu'imparfaitement le véhicule qui leur est confié et n'ont, pour la plupart, pas reçu une formation technique suffisante.

Enfin il arrive que le Chef de garage attaché à une entreprise utilisant plusieurs véhicules, néglige de communiquer aux chauffeurs les instructions précises qui lui ont été données lors de la livraison des appareils.

Il faut bien insister sur le fait que les véhicules sur lesquels sont montées des installations à gaz de bois ne peuvent donner satisfaction aux usagers que si tous les organes qui les composent sont entretenus en bon état de fonctionnement.

Tous ceux qui ont suivi les conseils simples et précis qui leur ont été donnés lors de la livraison n'ont eu qu'à se louer du bon fonctionnement de leurs appareils.



Bon Charbon de bois Bon rendement Pas de panne

Le remplissage de charbon de bois dans la partie inférieure du générateur doit être effectué : à l'intérieur du foyer, jusqu'au niveau de l'axe du couvercle de regard et à l'extérieur de ce foyer, jusqu'au niveau de l'étranglement. Utiliser de préférence du charbon de bois de 30 à 50 mm de diamètre. Cinq à dix minutes de travail quotidien suffisent pour assurer l'entretien prescrit.

Sur plusieurs véhicules, notre « SERVICE APRES VENTE » a pu constater un remplissage insuffisant et l'utilisation de charbon de bois de mauvaise qualité. Dans trop de cas, le lit de charbon se compose presque uniquement de cendres et de scories, mélangées de rares petits morceaux de charbon de bois.

Les suites de ces négligences peuvent provoquer les dégâts suivants :

- 1° La production et l'arrivée de gaz défectueux entraînent une mauvaise mise en route du moteur,

il en résulte des tentatives de démarrage nombreuses sans départ du moteur. Ces essais de mise en route inutiles nuisent au moteur et mettent rapidement hors d'usage les batteries d'accumulateurs.

- 2° Avec un remplissage défectueux de charbon de bois, le moteur ne peut avoir qu'une puissance amoindrie. Dans chaque cas de perte de puissance signalée, il a suffi, pour y remédier, d'effectuer un remplissage convenable de charbon de bois.
- 3° Garni d'une trop petite quantité de charbon de bois, le générateur peut chauffer à tel point que des détériorations de l'étranglement du foyer s'ensuivent (soudures rompues, pièces fondues, etc..., etc...).

Le remplissage de charbon de bois doit être effectué avant l'allumage.

En tous cas, ne jamais entreprendre un travail, quel qu'il soit, qui demande l'enlèvement du couvercle de regard après l'allumage, parce que l'air froid pénétrant pourrait alors provoquer la fêlure de la chemise de foyer devenue incandescente.



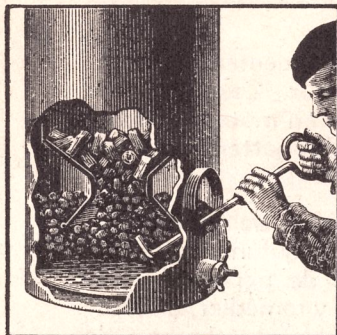
Attention !... N'employez pas de bois humide

Il est indispensable d'employer du bois sec.

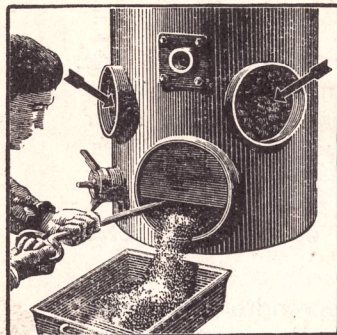
Il est impossible de garder une puissance suffisante au moteur et d'exiger du véhicule un service régulier si l'on emploie du bois humide.

ENTRETIEN QUOTIDIEN DU GAZOGÈNE A BOIS

IMBERT



1
AÉRER LE CHARBON DE BOIS A L'AIDE DU TISONNIER ET ACTIONNER LA GRILLE A SECOUSSES



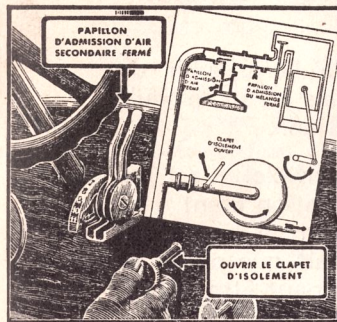
2
ÉVACUER LES CENDRES ET AMENER LE NIVEAU DU CHARBON DE BOIS A HAUTEUR DU MILIEU DES REGARDS



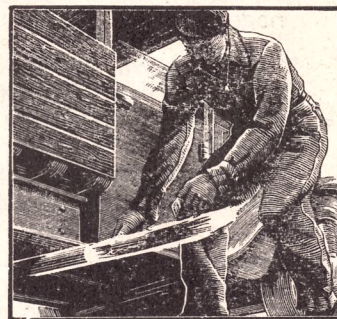
3
ENDUIRE D'HUILE GRAPHITÉE LE FILETAGE DES BAGUES ET DES COUVERCLES DE REGARD ET BLOQUER CEUX-CI A FOND



4
FAIRE DESCENDRE LE BOIS DANS LA TRÉMIE EN LE PIQUANT AVEC UNE TIGE A LAQUELLE ON DONNERA UN MOUVEMENT DE ROTATION, PUIS FAIRE LE PLEIN

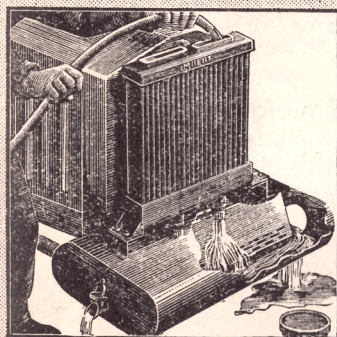


5
METTRE LE VENTILATEUR EN MARCHÉ. ALLUMER LE GAZOGÈNE UNE DEMI-MINUTE APRÈS. N'ÉVACUER LES GAZ QU'À L'AIR LIBRE

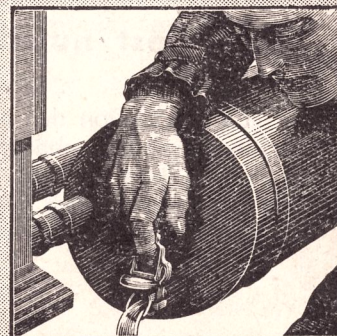


6
ALLUMER LE GAZ AU BOUT D'UNE MINUTE ENVIRON ET APRÈS TROIS A QUATRE MINUTES, LANCER LE MOTEUR ET DÉMARRER

EN FIN DE TRAVAIL



7
RINCER LE RÉFRIGÉRANT ET LE PRÉ-ÉPURATEUR



8
VIDANGER L'EAU DU FILTRE ET RINCER LE LIÈGE

Déjà, à la mise en route, se présentent des difficultés provoquées par les gaz humides ; l'humidification des bougies s'ensuit. Des pannes fréquentes et une chute de puissance importante sont inévitables. De plus, le bois humide provoque le goudronnage.

Le bois, avant de servir, devra donc subir un séchage à l'abri des intempéries mais à l'air, jusqu'à ce qu'il soit jugé bon pour utilisation.

Le bois ayant subi un séchage artificiel, n'est pas davantage recommandé. La condensation étant dans ce cas insuffisante dans le réfrigérant et le préépurateur, l'épuration des gaz ne se fait que partiellement et la poussière sèche du bois peut être entraînée jusqu'au moteur. Il est à recommander de laisser le bois ayant subi un séchage artificiel, sécher à l'air pendant quelque temps.

• •

La marche à vide est nuisible

La production des gaz est la même, que le véhicule marche en charge ou à vide, mais les gaz sont alors utilisés en plus petite quantité, la marche à vide doit donc être évitée le plus possible.

• •

Une grande faute, trop souvent constatée et qui est capitale : c'est la marche avec générateur pres- que vide de bois. Il y a trop de conducteurs qui

retardent le remplissage jusqu'à ce que le moteur s'arrête faute de gaz, ce qui amène une élévation considérable de température dans le générateur, élévation dont les inconvénients ont déjà été mentionnées plus haut (chemise intérieure brûlée, soudures rompues).

Le premier signe de la marche à vide d'un générateur est l'échauffement exagéré de la partie inférieure du foyer, échauffement qui provoque la détérioration de la partie inférieure du revêtement de la chemise intérieure.

• •

Consommation de bois importante

Il faut veiller à ce que le couvercle supérieur du générateur soit toujours bien étanche. Faute de soins, les joints du couvercle durcissent à la chaleur et ne jouent plus leur rôle. Avec des couvercles non étanches, la consommation de bois augmente, tandis que la puissance du moteur diminue. Ces inconvénients peuvent être évités en enduisant le joint régulièrement, avec un mélange de graphite et d'huile de vidange.

• •

Eviter les dégâts par la rouille

La peinture de la partie inférieure du générateur peut être détériorée par la chaleur. Afin d'éviter l'attaque par la rouille, cette peinture devra être refaite régulièrement.

De même, les autres parties de l'installation devront être repeintes de temps en temps pour les protéger contre les intempéries.

• •

Nettoyage du tuyau d'aspiration

Lors du nettoyage des canalisations d'amenée et d'arrivée des gaz au moteur, **veiller au bon fonctionnement et au réglage convenable des papillons**. Une mise au point défectueuse entraîne une arrivée de gaz irrégulière et une perte de puissance.

• •

Pourquoi contrôler les gaz avant la mise en route ?

Il faut avoir une très grande expérience pour pouvoir déterminer le matin, à l'allumage, le moment exact de démarrage sans contrôler les gaz.

L'état des gaz venant du ventilateur doit être contrôlé par allumage. **Tout démarrage inutile provoque une consommation du courant de la batterie.**

• •

Mise en route à l'air libre

Le gaz s'échappant du ventilateur avant le démarrage, contient de l'oxyde de carbone qui se répand dans les locaux fermés (même avec une porte ouverte) et peut provoquer des symptômes d'intoxication des personnes présentes.

Pour cette raison, un tuyau flexible allant à l'extérieur, devra être adapté au ventilateur chaque fois que le démarrage s'effectuera dans un local clos. L'extrémité de ce tuyau, utilisée pour le contrôle de qualité par flamme devra évidemment être ininflammable.

• •

Soins généraux des véhicules

Il a été constaté, en général, que les divers travaux d'entretien prescrits sont le plus souvent négligés. Les recommandations des constructeurs de véhicules doivent être observées minutieusement.

• •

Précautions à prendre en cas de fortes gelées

Lorsque la température baisse, le point de rosée (condensation) se rapproche de celui du générateur.

L'installation du réfrigérant et des épurateurs est calculée de telle manière qu'à la température ordinaire (environ 20°), la température des gaz soit 25° à 30°, c'est-à-dire environ 5° à 10° au-dessus de la température ambiante. Une congélation du dispositif de réfrigération et d'épuration n'est donc pas à craindre pour des températures de — 5° à — 10°.

Si par des froids extraordinaires il y avait formation de glace en un point quelconque de l'installa-

**tion d'épuration, il suffirait de protéger le réfrigérant
comme on protège les radiateurs des voitures.**

On a donc là un moyen de fixer le point de rosée,
de sorte que tout danger de gelée est écarté.

**Il est évident que l'eau de condensation doit
être évacuée en cas d'arrêt prolongé du véhicule,
ou pendant la nuit, pour éviter toute formation de
glace dans l'installation.**

Les particules de liège se trouvant dans le filtre
peuvent former glace, sans cependant provoquer de
dégâts ni d'arrêt du courant de gaz. En allumant le
générateur, les gaz chauds réchauffent l'installation
d'épuration ainsi que le liège du filtre, et empêchent
toute formation de glace.

