



LE CANOË ALUMINIUM

LÉGER - RÉSISTANT - D'ENTRETIEN NUL

Pour tous renseignements s'adresser à
L'ALUMINIUM FRANÇAIS - 23^{bis}, Rue de Balzac - PARIS-VIII^e

CANOE ALU-BLOC

insubmersible en alliage léger

ROBUSTESSE - ÉTANCHÉITÉ - LÉGÈRETÉ

Conçu dans les meilleures traditions
des pirogues indiennes, il possède
toutes les qualités nautiques de ses
prédécesseurs en écorce ou en bois.



" ALU-BLOC " NE CRAINT NUL CHOC



EN VENTE PARTOUT

GROS :

ALU-BLOC, 107, Rue de Charenton, PARIS-12^e DIDEROT 38-23
R. C. Seine 294.25

LE CANOE

EN ALLIAGES D'ALUMINIUM⁽¹⁾

Le canoe en alliages d'aluminium peut être soumis à de rudes épreuves. La chaleur, le froid et les chocs normaux sont sans action sur son étanchéité. Nous avons montré la valeur de ces avantages, qui prolongent la vie de ce matériel et en simplifient son utilisation.

Mais, aux périodes d'inemploi, il est nécessaire de prendre quelques précautions simples évitant toute altération du métal et même des quelques pièces en bois qui y sont fixées. Il faut éviter l'action générale de l'humidité sur tous les matériaux. L'eau de mer principalement, qui ne connaît pas de métaux usuels inattaquables, peut dans certaines conditions agir à la longue sur l'aluminium.

Ce sont ces soins de bon entretien que nous voulons signaler aux utilisateurs. Leur efficacité ne porte que sur des constructions bien définies. Les deux fabrications métalliques, qui existent actuellement, répondent à la fois aux meilleures conditions d'emploi, et à la plus grande intégrité du métal à la détérioration.

Ces conditions peuvent se résumer ainsi :

— Emploi d'un alliage d'aluminium parfaitement défini et d'un titre con-

(1) Voir numéros de Février et Mars de la Revue **Sports-Camping**.

LE CANOE MÉTALLIQUE

Nouvel alliage **ultra léger** très résistant aux chocs
Garanti INROUILLABLE

Modèles insubmersibles avec
2 coffres à bagages étanches



Poids à partir de
23 kg pour le 5 mètres

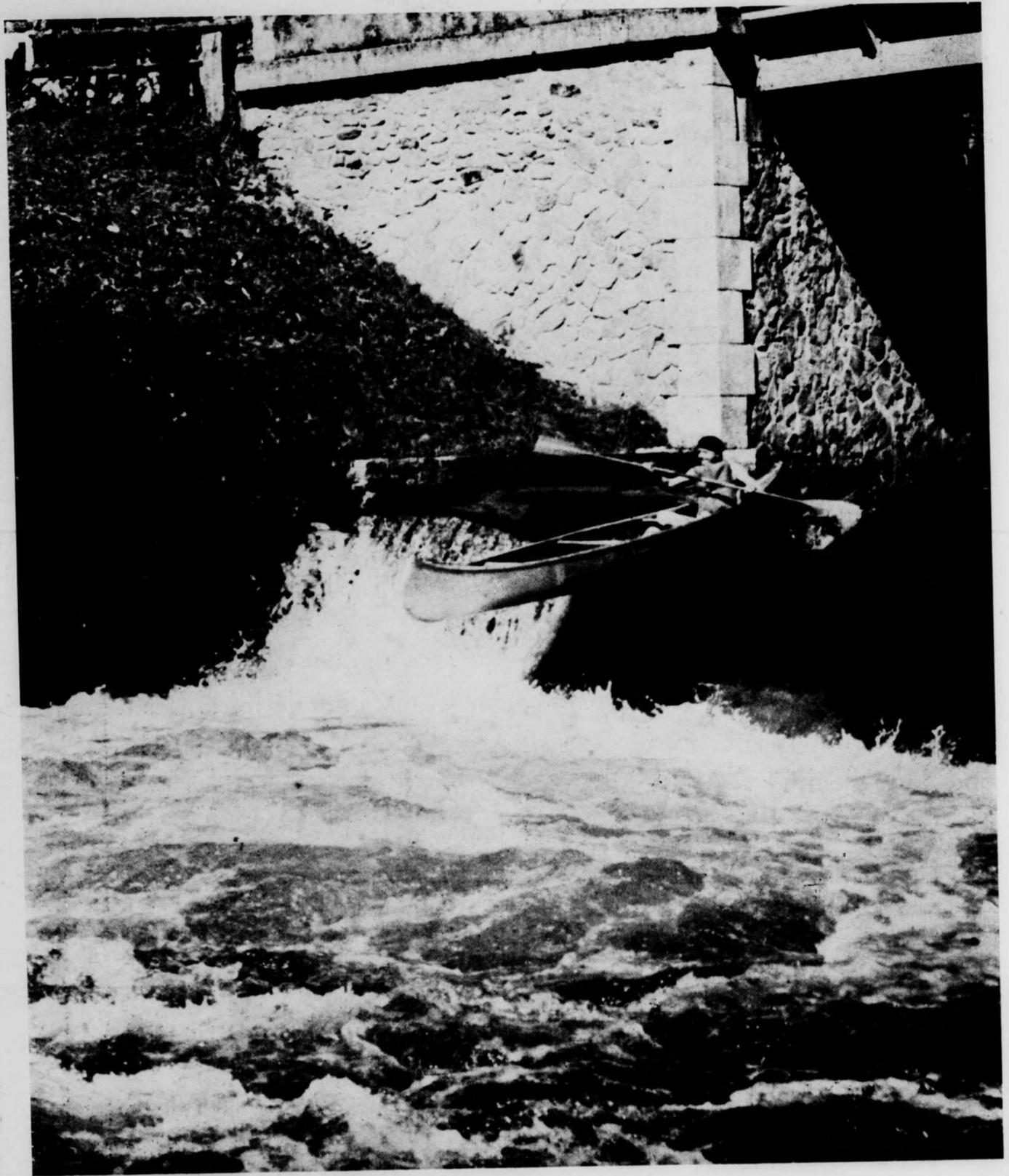
Conditions spéciales pour Grossistes

Envoi franco documentation sur demande adressée

Bureau K - PARIS-1^{er} - 2, rue du Cygne

venable ; alliage qui par des essais de laboratoires a donné la plus grande résistance aux actions chimiques.

— Disposition rationnelle évitant les replis et les recoins où l'humidité peut



M. PASQUET SUR CANOT ALUBLOC SAUTE UN BARRAGE (Cl. A. Jousse)

séjourner. L'action la plus dangereuse étant celle de petits éléments salins maintenus très actifs par l'humidité atmosphérique, et qui pourraient causer ainsi des détériorations rapides et profondes.

— Expérience de fabrication permettant d'obtenir des soudures autogènes réussies et convenablement traitées avant tout autre travail.

Etant données ces fabrications correctes, les soins se résument ainsi :

Dans le courant de la saison, passer le canoë à l'eau douce, soit en le plongeant entièrement, soit en le lavant à grand jet. En fin de saison, avant l'hivernage, lavage plus soigné, si possible à l'eau tiède, en cherchant à atteindre soit avec une éponge, soit avec un chiffon le repli à l'étrave, ou sous les pontets. Il peut être utile de visiter l'espace entre les flotteurs et la coque, et les petits intervalles entre bordage et coque ; laver à grande eau également et sécher soigneusement.

Si le vernis a été endommagé, lavage à l'eau chaude, nettoyage du métal à la toile émeri fine pour faciliter l'accrochage du vernis ou de la peinture qui viendra recouvrir l'éraflure.

Les réparations pour les chocs anormaux peuvent être effectuées de la façon suivante :

Si le canoë a subi des chocs amenant des bosses, faire revenir celles-ci au maillet, comme il est fait couramment pour les ailes endommagées des voitures. Si le choc est plus grave et cause en cours de croisière un trou à la coque, aplanir sommairement au marteau les bords de la déchirure et y appliquer avec des rivets de métal quelconque, à l'exception du cuivre, une petite plaque d'aluminium, soit même une plaquette de fer-blanc (boîte de conserve).

L'étanchéité parfaite peut être assurée en serrant la plaque de réparation sur la coque avec interposition d'une feuille de papier buvard ou d'une épaisseur d'étoffe imbibée d'un vernis genre Ermétic. Ceci peut être fait par des moyens de fortune, ou d'une façon plus soignée par n'importe quel garagiste ou serrurier.

Si le trou est de très petite dimension, utiliser deux plaquettes d'aluminium placées de part et d'autre de la coque et serrer par un boulon quelconque avec interposition de ficelle détordue ou d'un chiffon roulé.

La réparation définitive peut être faite de la façon suivante : Couper le métal autour de la déchirure pour obtenir une ouverture rectangulaire à bords francs, entailler aux 4 coins suivant les diagonales pour relever à 45° les bords sur 2 ou 3 millimètres, souder au chalumeau une plaque de même alliage que celui de la coque en utilisant les procédés habituels de soudure. Il faut rejeter absolument l'emploi de soudures dites " tendres " qui pour des caractéristiques mécaniques insuffisantes apportent des risques de corrosion rapide. Un meulage peut faire disparaître les traces de la soudure, un raccord à la peinture supprime toute trace visible de la réparation.

A. TOURNON.