

Ferronnerie, Quincaillerie, Peinture Matériaux de Construction, Etc.

CE QU'IL EST BON DE SAVOIR.

A une époque où tant de gens possèdent une voiture ou une voiturette automobile, et où beaucoup d'entre ces propriétaires se livrent eux-mêmes au nettoyage de la voiture, parce qu'ils sont leur propre chauffeur, il est assez utile de rappeler les grands principes qui doivent présider au nettoyage d'une voiture, de sa carrosserie, de ses parties vernies. D'abord, pour enlever la boue, il ne faut jamais frotter, même après avoir lancé de l'eau en abondance sur les parties de la carrosserie qui portent des traces de boue. On arriverait à rayer le vernis, sans qu'il soit ensuite possible de porter remède à ces rayures. Il faut que ce soit le jet d'eau même qui dissolve et entraîne la boue. Tout au plus pourra-t-on ensuite employer une éponge; et encore faut-il se servir d'une éponge spéciale pour les roues et le dessous de la caisse, et en avoir une autre pour la caisse proprement dite, dont les peintures sont beaucoup plus susceptibles. Quand on a répandu l'eau à profusion, il ne faut pas la laisser sécher naturellement, cela ferait des taches; on doit l'enlever avec une peau de chamois, ou du moins avec une peau chamoisée. Pour les surfaces vernies, on doit toujours éviter d'employer de l'eau chaude ou même de l'eau de savon. Il n'y a que les tabliers, les cuirs vernis et flexibles qui puissent être nettoyés à l'eau savonneuse, et encore très faible.

* * *

Nous avons eu occasion, à plusieurs reprises, de donner des recettes de mastic, de pâte destinée à boucher les fentes des parquets, où les poussières se déposent et en même temps les microbes, les germes de maladies de toutes sortes. On peut préparer un mastic excellent dans ce but, en faisant fondre au bain-marie une quantité convenable de mastic de fontainier que l'on mélange d'huile de lin en proportion suffisante pour que la pâte obtenue puisse couler facilement dans les rainures. Il est important de donner à cette pâte une coloration correspondant à la couleur du parquet, ce que l'on obtient en l'additionnant d'un peu d'ocre; plus ou moins bien entendu, suivant l'intensité de la nuance du parquet. C'est la solution bouillante qu'on verse avec une cuiller dans les fentes, en opérant très vite, car ce mastic durcit rapidement. Son avantage est qu'il ne

se fendille pas et qu'il adhère parfaitement aux lames du parquet. Bien entendu, il faut enlever complètement toute la poussière des rainures avant de couler ce mastic.

* * *

On peut se préparer soi-même du papier imperméable et goudronné, quand on n'a pas la ressource (ce qui revient généralement moins cher) de l'acheter tout prêt. Sur le papier fort ou même le carton que l'on veut transformer en toiture, en revêtement de muraille de petites constructions à la campagne, on étendra une sorte d'enduit fait de 70 parties de goudron de gaz, de 10 parties d'huile lourde minérale de graissage, et de 20 parties de résine d'Amérique. On se trouvera encore mieux d'un enduit très épais de 50 parties de goudron de houille, d'autant de colophane, de 5 parties d'huile de résine, et de 30 parties d'une poudre grossière que l'on obtiendra en écrasant et pulvérisant de l'ardoise.

* * *

Voilà encore une formule pour enlever les taches d'encre; formule qu'on doit employer aussitôt que possible, si l'on veut avoir des chances réelles de réussir. On prépare un liquide fait de 500 grammes d'eau dans lequel on mettra dissoudre 10 grammes d'acide oxalique, autrement dit de sel d'oseille, 2 grammes de chlorure d'étain et 5 grammes d'acide acétique.

* * *

Peut-être certains de nos lecteurs sont-ils désireux de procéder eux-mêmes à l'étamage d'objets en métaux. On peut y réussir en suivant les indications que voici: on commence par bien nettoyer la surface métallique à étamer, pour en faire disparaître toute trace d'oxyde, de rouille, de graisse; la graisse s'enlevant notamment avec une grande facilité dans un bain de potasse ou de soude. On mélangera ensuite deux parties d'étain, (parties prises en poids), l'étain devant se présenter en poudre, et une partie de chlorure de zinc; en additionnant d'eau ou même d'alcool, on formera une sorte de pâte que l'on étendra sur le métal. Il ne restera plus qu'à chauffer celui-ci jusqu'à ce que l'étain commence de fondre. Cela donnera une couche d'étain très adhérente au métal.

LA TEMPERATURE DES LAMPES A ARC.

Un physicien, M. Lummer, vient de faire une série d'expériences pour voir si réellement le carbone bout comme l'eau; autrement dit, si la température d'ébullition croît quand la pression augmente. D'après M. Violle, la température de l'arc électrique, au cratère, est la température de volatilisation du carbone.

La température du cratère du charbon positif peut être évaluée à 4000 degrés, celle du négatif lui étant inférieure de 600 à 700 degrés. Si la température dépend de la pression, on pourrait, en augmentant cette dernière, faire monter la température de l'arc bien au-dessus des températures actuelles. Le rendement lumineux serait ainsi supérieur.

Les expériences entreprises par M. Lummer semblent prouver qu'on pourra arriver à de plus grandes intensités lumineuses.

LES METAUX LEGERS ET L'AERONAUTIQUE.

Pour la construction du fuselage, de la charpente des aéroplanes, de même que pour celle de la nacelle des ballons dirigeables, il est tout naturellement indispensable de vouloir posséder des métaux, ou tout au moins des alliages métalliques, présentant une grande résistance et une légèreté rare. C'est un peu le besoin en présence duquel on s'était trouvé pour les voitures automobiles! mais, ici, la légèreté s'impose davantage. Or, on fait actuellement usage courant, pour ces constructions spéciales, d'un alliage qui a été inventé par la fameuse maison anglaise Vivkers, et qui s'appelle Duralumin. C'est, comme le laisse entendre son nom, un alliage à base d'aluminium, que l'on peut considérer comme ayant toutes les propriétés de l'acier doux, mais en présentant un poids invraisemblablement faible. Il est presque aussi léger que l'aluminium, et cependant, il présente une résistance au moins 4 fois supérieure à celle de ce métal. C'est d'ailleurs grâce à ce duralumin que l'on peut construire des ballons dirigeables entièrement métalliques, y compris leur enveloppe, présentant une cube de 20,000 mètres, et ne pesant guère plus de 5½ tonnes.