

encourager les jeunes gens à en suivre les cours avec assiduité. Le profit qu'ils en retireront sera inappréciable, et pour eux-mêmes et pour le progrès général du pays.

Le bon accueil que notre publication a reçu nous semble justifié par les appréciations de M. Thibault et par celles d'un grand nombre d'autres personnes dont nous ne pouvons actuellement publier les correspondances. Cependant nous avons souvent reçu cette réponse : " Nous n'avons pas besoin de cela nous ne sommes pas chimistes—nous ne sommes pas mécaniciens, etc, etc. Mais d'abord, notre publication n'est pas faite pour les savants ni pour une classe spéciale, mais dans le but de promouvoir le progrès industriel du pays. Notre programme publié dans le numéro prospectus est assez explicite à cet égard.

Nous rappellerons aussi que *La Science Populaire* est le premier journal du genre qui ait été publié en langue française de ce côté de l'Atlantique, et que si nous avons dû la commencer sur le pied modeste de huit pages, nous nous proposons de l'augmenter si l'encouragement accordé nous le permet. D'ailleurs, huit pages de matière instructive valent mieux que vingt, que cent, que milles pages de romans qui ne nous donnent qu'une satisfaction actuelle et n'ajoutent guère à nos connaissances utiles et profitables. Le volume du papier est bien peu de chose en présence de ce qu'il contient.

SOINS AUX VOITURES.

Nous trouvons dans le *Wagon Maker* les règles suivantes qui inséreront sans doute plusieurs de nos lecteurs. Il les appelle le Décalogue de Jehu :

1o. N'oubliez pas que la conservation de la peinture d'une voiture dépend en grande partie de la manière dont elle est remise. La remise doit être sèche, bien aérée et modérément éclairée sans quoi les couleurs seront affectées. Il ne faut pas la placer proche d'un mur de brique car l'humidité du mur fanerait les teintes et détruirait le vernis. Les fenêtres seront munies de rideaux afin que les rayons directs du soleil ne tombent pas sur la voiture ou quelque une de ses parties. La remise ne doit pas communiquer directement avec les écuries, parce que les vapeurs ammoniacales qui s'échappent constamment de celles-ci détruiraient le vernis et les couleurs plus que toutes les autres causes de détérioration réunies.

2o. Ne vous empressez pas trop d'employer votre voiture lorsqu'elle vous a été rendue neuve ou après avoir été peinte ou revernie à neuf. Le changement de température entre l'atelier et votre remise, surtout si vous vous êtes trop hâté, pourra affecter le vernis. Laissez plutôt s'écouler quelques jours avant d'en faire usage. Lavez-la avec de l'eau froide, séchez-la avec soin et mettez-la à l'ombre dans un lieu où l'air circule librement. Ces précautions assureront la dureté et le brillant du vernis.

3o. N'employez pas la même éponge ni le même chamois pour laver et essuyer les panneaux et les autres parties de la voiture. Quand vous la lavez, que ce soit à l'abri du soleil. Prenez garde de mouiller la

couverture si vous lavez par un jet d'eau. Pour laver le corps de la voiture employez une grosse éponge bien molle et bien trempée d'eau que vous pressez sur les panneaux de manière que la poussière puisse être entraînée par l'eau qui en sort. Prenez une seconde éponge pour les parties inférieures et séchez avec soin par tout en vous servant de deux chamois distincts pour le haut et pour le bas comme vous en avez agi avec les éponges.

4o. Ne permettez pas que la boue sèche sur une voiture neuve ou remise à neuf; il en résulterait invariablement des taches que vous ne pourriez plus effacer.

5o. N'employez pas une brosse pour nettoyer les roues ou les parties inférieures de la voiture, même quand vous seriez à peu près certain que tout la boue a été enlevée. Si quelques grains étaient restés sur les roues ou dans la brosse, vous en arriveriez à rayer le vernis et à détruire son lustre tout comme si vous les frottiez avec du papier de sable.

6o. Ne laissez pas sécher spontanément l'eau sur le vernis, car il se formerait des taches, mais enlevez-la avec le chamois après avoir employé l'éponge molle.

7o. Ne faites jamais usage d'eau chaude et de savon sur les surfaces vernies.

8o. Ne laissez jamais pour longtemps les dessus de cuir repliés, mais relevez-les de temps à autre et adoucissez les plis. Déroulez souvent aussi le tablier. Si le cuir est glacé, on peut le laver de temps en temps avec de l'eau légèrement savonneuse, mais non le frotter d'abord avec du savon mouillé. Le savon est ensuite enlevé au moyen d'une injection d'eau propre.

9o. N'omettez pas de prendre des précautions contre les mites qui pourraient attaquer les coussins et le cuir. Dans le cas d'une voiture fermée, mettez y une soucoupe avec de l'esprit de térébenthine et semez du camphre, puis baissez les glaces et fermez les portières.

10o. Ne négligez pas d'examiner fréquemment les roues. Voyez si elles sont bien huilées et si les obturateurs (washers) sont en bon ordre. Quand elles ont besoin d'huile, employez celle dont on fait usage pour les machines à coudre. L'huile douce encrasse et devrait toujours être rejetée. Lorsque vous rentrez la roue dans la noix de l'essieu, faites le proprement sans dévier ni forcer. Assez souvent, inspectez la voiture entière. Si un boulon paraît ne pas serrer assez, employez la clef. Si les bandages deviennent laches de manière que les joints, entre les jantes paraissent, resserr-z-les. Enfin partout où la moindre réparation devient nécessaire ou même désirable, faites-la faire par quelqu'un qui s'y entend.

Après les œufs et la viande, l'aliment le plus nourrissant est le fromage à cause de la grande quantité d'azote qu'il contient. La dryestibilité plus ou moins grande du fromage ne dépend pas de ce qu'il est dur ou non, ni de la quantité d'eau qu'il renferme, mais du plus ou moins de substance grasse (beurre) qu'il contient. En fondant d'abord, le beurre laisse le fromage plus divisé et plus facilement attaquant par les sucs gastriques.