

bandage gonflé d'air comprimé. Il prit un brevet en 1845, et plusieurs voitures roulèrent à Londres et aux environs munies de ce premier bandage pneumatique. On constata, dès cette époque, que la traction des voitures avec bandages pneumatiques était très diminuée et qu'on ne ressentait plus de chocs ni de trépidations. Malgré ces avantages qui firent certain bruit dans la presse de l'époque, l'invention très originale de Thomson ne vécut pas, et il n'en fut plus question quelques années plus tard. L'heure de l'application n'avait pas sonné encore pour la conception de Thomson. Les inventions ont aussi leurs destinées. En 1888, John Boyd Dunlop, sans connaître les essais de Thomson, eut l'idée, à son tour, d'entourer les roues de bicyclettes d'un bandage en caoutchouc étanche, plein d'air sous pression. Ce fut le point de départ de la révolution profonde qui a transformé la vélocipédie. Le pneu Dunlop, né en Angleterre également, fit irruption sur le continent en 1889, et depuis, les bandages pneumatiques ont triomphé partout des systèmes rivaux : caoutchoucs simples, caoutchoucs creux, amortisseurs, doubles roues à ressorts interposés, etc. Et il est de fait que les pneu donnent aux machines des qualités incomparables de douceur de marche, de facilité de roulement, etc. Les bandages pneumatiques avaient réussi pour les bicyclettes ; naturellement, on devait en revenir à l'invention première de Thomson, à l'application aux voitures. Le pneu étant d'origine anglaise, c'est à Londres que l'on vit circuler les premières voitures. Plus de bruit, plus de cahots, plus de trépidations. La mode s'en mêla. Le prince de Galles se servit du pneu Dunlop. Une compagnie se constitua en 1893, "The Dunlop coupé Co", à Londres, et elle loue journellement ses voitures à de simples particuliers. A Paris, dans le courant de 1894, quelques amis du nouveau gantèrent les roues de leurs coupés de pneu ; aujourd'hui, beaucoup de personnes utilisent les bandages pneumatiques. Mais les modestes fiacres étaient restés en dehors du mouvement. Paris a maintenant près de cinquante fiacres munis de bandages en caoutchouc Michelin. Tout le monde pourra donc se rendre compte de la douceur vraiment remarquable du roulement de ces voitures.

On a objecté longtemps que les bandages se crèveraient ; bien moins au contraire qu'avec les bicyclettes, car, dans le cas de la voiture, il faut, eu égard aux poids en présence, de grandes épaisseurs de caoutchouc et de grandes pressions d'air. Nous connais-