

En 1913, on prenait 9 heures et 54 minutes pour assembler un moteur aux usines Ford. Six mois plus tard, le temps était réduit à 5 heures 56 minutes.

D'un autre côté, par les premières méthodes employées, on prenait 12 heures et 28 minutes pour faire l'assemblage d'un châssis. Ensuite on conçut l'idée de le faire touer sur une distance de 250 pieds par un câble attaché à un cabestan. Six assembleurs circulaient le long de la ligne, prenant chacun des pièces et les adaptant à mesure qu'avancait le châssis.

Cela permit de réduire le temps de l'assemblage à 5 heures et 50 minutes. En plaçant l'ouvrage à la hauteur de la ceinture et en accélérant le plus possible la vitesse de transmission, le temps de l'assemblage fut encore réduit à 1 heure et 33 minutes.

C'était une rude tâche de déterminer la vitesse de chaque transporteur afin que son mouvement put permettre à chaque ouvrier d'avoir le temps nécessaire de faire son ouvrage parfaitement et économiser chaque seconde. Le trolley pour l'assemblage du volant-magnéto marcha tout d'abord à une vitesse de soixante pieds à la minutes, mais cette expérience démontra que cette vitesse était trop rapide. Dix-huit pieds parurent ensuite trop lent. Finalement on en vint à une vélocité parfaite de quarante pieds.

Dans une usine bien aménagée, le trolley servant à l'assemblage d'un châssis fonctionne à une vitesse de six pieds à la minute et comprend quarante-cinq opérations. Le premier ouvrier met les appliqués et le moteur n'arrive qu'à la dixième phase et ainsi de suite. Il y a quelques ouvriers qui ne font qu'une ou deux petites opérations. L'homme qui place une pièce ne l'assujettit pas; l'homme qui met un boulon n'en tourne pas l'anneau; et l'homme qui met l'anneau ne le resserre pas.

A la 34e opération le moteur reçoit son essence, ayant reçu ses lubrifiants antérieurement. A la 44e phase le radiateur est rempli d'eau et à l'opération 45e, un bouton est pressé, une paire de rouleaux sur le plancher, sous les roues arrières, commence à évoluer rapidement, les roues tournent, l'engin fonctionne et la machine glisse sous son propre pouvoir avec un conducteur au volant.

#### Une auto pour sept personnes.

Aux Etats-Unis, où il y a 15,281,295 automobiles, il y a une automobile pour sept personnes et au Canada, où elles sont 642,571, une automobile pour quatorze personnes.

#### La durée d'une auto.

La vie d'un taxi est d'environ 25,132 heures de service et celle d'une auto de maître n'est guère plus longue. Calculez combien votre voiture vous coûte par mille.

#### Un record.

La production des fabriques d'automobiles des Etats-Unis pour le mois de février a été de 349,141 voitures. C'est jusqu'ici le record de l'industrie.

#### Dodge au Canada.

Les premières voitures viennent de sortir de l'usine, construite à Walkerville (Ontario), par la Dodge Brothers Co. Ltd., la filiale canadienne de Dodge Brothers des Etats-Unis. La nouvelle usine fabriquera non-seulement pour le marché canadien mais aussi pour celui de Grande Bretagne et des colonies anglaises. Il en résultera une réduction dans le prix de la Dodge au Canada.

#### Les plans de Ford au Canada.

La Ford Motor Co. of Canada Ltd., se propose de construire 125,000 voitures à ses usines canadiennes, en 1924. Dans peu de temps elle "sortira" 450 voitures par jour jusqu'à la fin de l'année. La compagnie canadienne fabrique maintenant ses carrosseries qu'elle faisait venir de Détroit auparavant.

#### Augmentation de prix.

A cause, dit-on, de l'augmentation du prix des matériaux, quelques constructeurs ont commencé à hausser leurs prix. Ainsi, les modèles découverts Star ont monté de \$50; le prix des Maxwells a subi une augmentation variant de \$10 à \$80 et les Moons se vendront à l'avenir \$100 plus cher. On dit que Chevrolet est aussi à la veille d'annoncer une hausse.

#### Chrysler.

La 1000ième Chrysler est sortie de l'usine, le 6 mars dernier. Il se fabrique actuellement 100 Chrysler par jour.

### TOURISME

Les bonnes routes de la province de Québec nous méritent les éloges de nos voisins jusque dans les Etats les plus reculés. Le **Times** de Kansas City se plaît à dire que nous avons transformé notre système de voirie durant les dernières années et que les touristes en profiteront de plus en plus d'année en année, pour venir nous rendre visite. Construire des chemins modernes et les tenir en parfait état de conservation, c'est nous faire une réclame merveilleuse à l'étranger.