

La conduite d'une auto n'est pas un jeu d'enfant

SI l'on vous demandait laquelle vous aimeriez mieux conduire, une automobile ou une locomotive, vous répondriez probablement que c'est l'automobile. Cependant, avez-vous réalisé qu'il est beaucoup plus difficile de conduire convenablement une automobile qu'une locomotive ?

Toute la différence est dans le mot "convenablement."

Le conducteur d'une locomotive n'est placé en charge d'une machine qu'après des années d'expérience, un apprentissage approfondi du métier et un examen rigoureux sur sa compétence. Le conducteur d'une automobile prend une dizaine de leçons d'un instructeur et se met ensuite à conduire avec la désinvolture d'un Tommy Milton. Tous deux, cependant, ont la vie du public entre les mains.

Il convient de dire, toutefois, que la plupart des automobilistes sont anxieux de perfectionner les rudiments de connaissance qui sont pratiquement la seule qualification qu'on exige d'eux, lorsqu'on leur remet leur permis. C'est pour eux que notre revue est publiée.

Le moteur à explosion est la plus puissante source d'énergie pour son poids et sa dimension. Il a atteint une telle perfection mécanique qu'il est très simple de le maintenir en bon état de fonctionnement en observant certaines prescriptions fondamentales.

Pour qu'un moteur d'automobile donne un rendement proportionné à sa valeur et au capital placé qu'il représente, il faut qu'on en prenne le même soin qu'une locomotive.

Avez-vous remarqué qu'un ingénieur de locomotive fait partir sa machine lentement, et lui fait prendre de la vitesse graduellement. Si l'ingénieur faisait démarrer sa locomotive à l'exemple de certains automobilistes, les chemins de fer n'auraient pas assez de fonds pour payer les actions en dommages que cela leur attirerait.

On doit faire démarrer un moteur avec soin. L'allumage doit être retardé et l'alimentation pas trop ouverte. Dès que les cylindres ont donné, il faut relâcher immédiatement le démarreur. Si le moteur est froid, au lieu de le pousser pour le réchauffer, donnez-lui une chance. Ce poussage du moteur est dangereux, parce que l'huile n'a pas le temps d'arriver en quantité suffisante aux surfaces en contact. Pousser un moteur au départ lui fait plus de tort que cent milles à pleine allure une fois qu'il est réchauffé.

En embrayant, faites attention que votre moteur

ne tourne trop vite, car cela produit des soubresauts qui secouent les organes et le moteur. Augmentez de vitesse graduellement et ne cherchez pas à mettre votre voiture à 50 milles à l'heure, deux ou trois secondes après le démarrage.

Le moteur à gazoline est un moteur flexible et peut passer de la plus petite vitesse au régime le plus élevé dans un instant, mais il ne faut pas oublier que ce moteur est attelé à une charge souvent lourde qu'il lui faut traîner dans son passage des bas aux hauts régimes.

Il est inutile de chercher à monter toutes les côtes en grande vitesse. Il est possible que votre voiture puisse le faire, mais cela impose à votre moteur un effort trop grand qui en abrège la durée. Servez-vous de votre démultiplicateur de vitesse, afin de diminuer la tire de votre moteur.

Voici donc les trois principales choses que les néophytes doivent observer :

Ne poussez pas votre moteur.

Augmentez de vitesse graduellement.

Servez-vous de votre boîte de vitesse dans les côtes.

Il va sans dire aussi que le moteur devra toujours être convenablement huilé, mais, comme le graissage est aujourd'hui automatique, il n'y aura qu'à veiller à tenir le réservoir d'huile rempli.

Après chaque course, vous voyez l'ingénieur d'une locomotive faire l'inspection de sa machine et avec une longue burette graisser certains endroits que le graissage automatique sous pression n'atteint pas ou resserrer les écrous, vis et attaches qui peuvent avoir du jeu. Le châssis d'une automobile est probablement plus secoué que celui d'une locomotive. Il est donc absolument nécessaire que l'automobiliste fasse souvent une semblable inspection de sa voiture, visitant avec soin moteur, transmission, différentiel, freins, mécanisme de direction, roues, barres de liaison, etc., afin de tout serrer solidement.

Le différentiel et la transmission doivent être graissés à nouveau à tous les 5,000 milles.

Les pneus doivent être aussi l'objet des soins de l'automobiliste. Ils sont essentiels au fonctionnement de la voiture. Voici quelques-unes des choses à éviter, si l'on veut obtenir 10,000 à 15,000 milles de ses pneus, comme la chose est maintenant très possible :

1. Appliquer brusquement les freins;
2. Laisser frotter les parois des pneus sur la bordure du trottoir;