

PAGES

MISSING

L'Automobile au Canada

(Publiée par The Telegraph Printing Company)

REVUE MENSUELLE DES AUTOMOBILISTES
CANADIENS-FRANÇAIS

Organe officiel de la Quebec Provincial Motor League

BUREAUX: 27. RUE BUADE, QUEBEC, CANADA

TELEPHONE 7200

PRIX DE L'ABONNEMENT: \$2.00 par an. Le numéro 20c.
Réclamez immédiatement si vous ne recevez pas votre numéro. Toutes erreurs signalées dans notre publication seront corrigées à la demande.

ANNONCEURS.—Notre tarif de publicité a été modifié à dater du 1er Janvier 1921, comme cela avait été annoncé. Demandez notre nouvelle carte de tarif.

Toutes copies ou ordres doivent nous parvenir avant le 1er de chaque mois ou nous ne garantissons pas l'insertion.

AGENTS.—Tous nos agents doivent nous adresser leur rapport au plus tard le jeudi pour que le bureau puisse établir leurs comptes en fin de semaine.

Vol. 4

QUEBEC, FEVRIER 1924

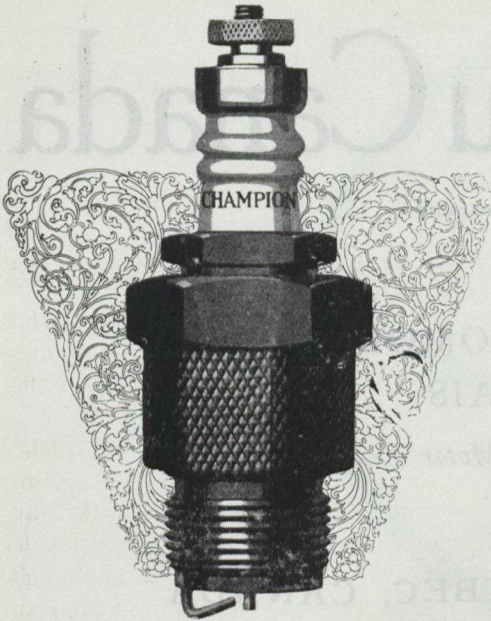
No. 9

SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE LA REDACTION ..	327	NOUVELLES DE L'INDUSTRIE.....	347
LE SALON DE MONTREAL.....	328	COURTOISIE CANADIENNE-FRANÇAISE....	350
GUERRE A LA POUSSIERE.....	331	LA PAGE DU MECANICIEN.....	351
CAUSERIE JUDICIAIRE.....	335	NOTRE COURRIER.....	352
LE COIN DE L'INVENTEUR.....	338	L'AUTO A NEIGE LANDRY.....	353
LES CONSEILS DU VIEUX CHAUFFEUR... 340		TRIBUNE LIBRE.....	354
DES LETTRES QUI PARLENT PAR ELLES- MEMES.....	346	PROPOS SUR NOS ROUTES... ..	355
		ETC., ETC.	

L'AUTOMOBILE AU CANADA

PRIX : 20 CENTS



Des sets complets de Champions Signifient des clients satisfaits

Le marchand qui vend les Champions par set complet procure à l'automobiliste une plus grande satisfaction de sa voiture.

Ceci crée un bon nom et un bon nom est le plus grand actif qu'on puisse désirer en affaires.

Une Champion sur chaque cylindre donne plus de puissance et de vitesse et une accélération plus prompte. Le fonctionnement est meilleur de toutes façons. Le prix des nouvelles Champions se paie de fait par l'économie d'huile et d'essence.

Pressez vos clients de s'installer des Champions par set complet, au moins une fois par année. En ce faisant vous leur rendez service.

Champion Spark Plug Company of Canada, Ltd

Windsor, Ontario.



La Champion est la bougie d'allumage type pour les voitures et camions Ford et les tracteurs Fordson. Reconnue par les négociants et les automobilistes depuis 12 ans comme la bougie d'allumage la plus économique et la plus efficace Vendue par les négociants partout.

CHAMPION

On peut s'y fier pour n'importe quel moteur

Commentaires de la Rédaction

Le Salon de Québec.

LE Salon de l'automobile de Québec aura lieu, à la Salle d'exercices militaires de la Grande Allée, du 29 février courant au 7 mars, sous les auspices de l'Association des Marchands d'Autos de Québec, Limitée. Monsieur A. L. Wade, président de Motors Limited et notre sympathique ami, M. J. Broussard, le gérant des ventes de la Legaré Auto & Supply Co. Ltd., en sont les organisateurs et M. W. J. Carbray, le secrétaire.

L'inauguration officielle aura lieu, samedi, le 1er mars; le Lieutenant-Gouverneur, les membres du cabinet, le maire de Québec et son conseil y assisteront.

Le Salon de Québec va être tout particulièrement intéressant cette année, parce que les visiteurs vont regarder les voitures exposées à un point de vue tout à fait nouveau, celui du poids et de la consommation, et les vendeurs feront bien de se préparer à répondre à toutes les questions qui leur seront faites à ce sujet. En effet, il est à peu près certain que le gouvernement va changer la base de l'impôt sur les automobiles. Le projet de loi n'est pas encore déposé au moment où nous écrivons, mais il doit l'être d'un jour à l'autre, et nous croyons pouvoir affirmer que l'impôt sera basé à l'avenir, non pas sur la puissance conventionnelle des moteurs, mais sur le poids de la voiture et la consommation du moteur. Nous croyons que l'impôt sera de \$0.70 par chaque cent livres de poids de la voiture et qu'une taxe de deux sous par gallon sera imposée sur la gazoline. Les voitures légères et à faible cylindrée vont, évidemment, attirer beaucoup l'attention. Jusqu'à présent les acheteurs ne se sont guère préoccupés de la question poids et consommation en choisissant leur voiture, mais, cette année, nous pouvons prédire que les agents qui rempliront le plus de com-

mandes seront ceux qui pourront démontrer aux chalandes que leur marque ne pèse que quelques quinze cents livres et qu'elle peut faire de 25 à 30 milles au gallon.

Tous les principaux marchands d'autos de Québec exposeront au Salon et on y verra une trentaine de marques différentes d'autos et de camions des modèles les plus récents et les plus perfectionnés. Les marchands d'accessoires pour automobile seront aussi largement représentés.

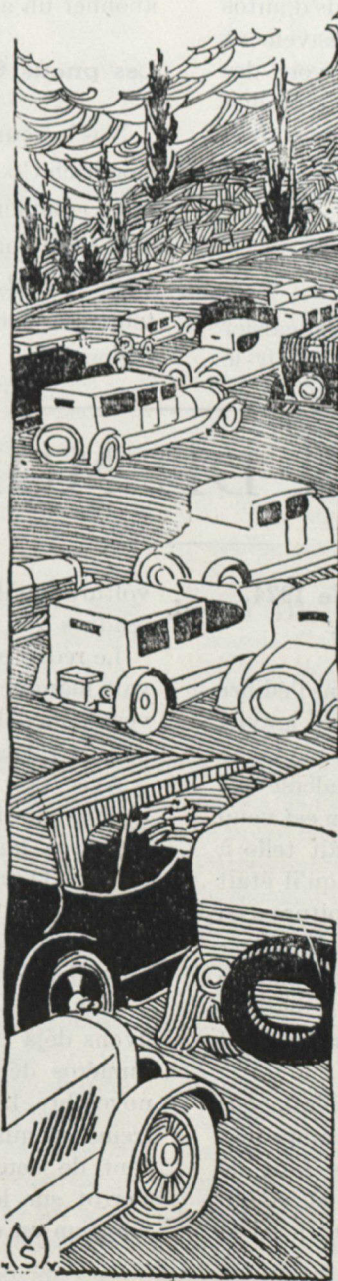
Nous invitons nos lecteurs à visiter le Salon de Québec; ils auront ainsi l'occasion de comparer les différentes marques de voitures entre elles, de discuter leurs mérites respectifs et de faire un choix éclairé et judicieux de la pimpante et excellente auto qui leur procurera tant de plaisir l'été prochain.

Nous souhaitons à nos amis les Marchands d'Autos de Québec, organisateurs du Salon, le plus franc succès.

Les vols d'automobiles.

Des représentants des marchands d'automobiles et des compagnies d'assurance ont demandé au Gouvernement d'amender l'article 1489 du code civil, afin de rendre plus difficile la disposition des autos volées. Actuellement cet article décreète que, lorsqu'un objet volé est acheté de bonne foi d'un trafiquant en semblables matières, le véritable propriétaire ne peut le recouvrer sans rembourser au possesseur le prix qu'il en a payé.

On veut que cette disposition de la loi ne s'applique pas aux automobiles volées, car, dit-on, l'acheteur d'une auto volée d'un pseudo-trafiquant "en matières semblables" est rarement de bonne foi, à cause du prix ridiculement bas et hors de proportion avec la valeur de la voiture qui est généralement payé.



Les dernières créations des constructeurs d'autos.

Il se fait tout un commerce d'autos volées à Montréal, et même à Québec, et certains prétendus marchands d'autos ne vendent pas autre chose. La plupart de ces autos viennent des Etats-Unis et le véritable propriétaire, ou la compagnie d'assurance qui le représente, après avoir fait les frais de retracer sa voiture, est obligé de la racheter une seconde fois avec la loi telle qu'elle existe actuellement. Inutile de dire que dans la plupart des cas il abandonne la partie et les receleurs font des affaires d'or. Si les acheteurs d'autos volées n'étaient pas protégés par la loi, le commerce des receleurs serait moins florissant et les vols d'autos diminueraient.

Nous profitons de l'occasion pour mettre nos lecteurs en garde contre les prétendus marchands d'autos qui leur offrent une voiture à un prix excessivement bas. S'ils achètent d'eux, ils pourront avoir des ennuis sérieux. Il est beaucoup plus prudent d'acheter des maisons connues et qui ont une réputation établie, comme nos amis les membres de l'Association des Marchands d'Autos de Québec, Limitée.

Défiez-vous des "bargains"!

Un témoignage précieux.

Un de nos distingués lecteurs qui désire garder l'anonymat, nous écrit, en nous faisant parvenir le

renouvellement de son abonnement et un nouvel abonnement pour un ami, qu'il ne possède pas d'automobile, mais que tout de même notre revue l'intéresse beaucoup, parce qu'elle donne une foule de renseignements et de connaissances très utiles.

"Je possède un radio, dit-il, et vos derniers numéros traitant du soin et de l'entretien des accumulateurs m'ont rendu service."

Notre sympathique correspondant nous permettra bien sans doute de lui offrir nos chaleureux remerciements pour le précieux témoignage qu'il nous donne. En effet, notre revue doit avoir sa valeur, puisque quelqu'un qui n'est pas un automobiliste, la trouve assez intéressante pour s'y abonner lui-même et y abonner un ami.

Les pneus Goodrich.

Nos lecteurs ont dû remarquer l'annonce de la B. F. Goodrich Co. Ltd. que nous publions dans notre revue. Pour compléter le renseignement, nous tenons à dire que cette maison est représentée à Québec par M. René Talbot, 205 rue Saint-Paul, qui est le distributeur des excellents pneus Goodrich pour toute la région.

LE SALON DE MONTREAL

Les caractéristiques des automobiles de 1924.— Trois nouvelles voitures.

LE Salon de Montréal qui s'est tenu, dans l'édifice Morgan, dans la deuxième semaine de janvier dernier, a été un succès complet, du moins au point de vue de l'assistance. En effet, on calcule que plus de 100,000 personnes y ont défilé et il en est venu jusque du Sault-Sainte-Marie; la foule était telle à certaines heures de l'après-midi et du soir qu'il était absolument impossible d'approcher des voitures en exhibition et les visiteurs sérieux,—comme le rédacteur de l'"Automobile au Canada, n'est-ce pas?—devaient profiter des premières heures de la matinée afin de pouvoir voir autre chose que la mer agitée et multicolore des chapeaux de ces dames.

Au point de vue affaires, les agents, en général, nous ont avoué qu'ils n'ont pas contracté la crampe des écrivains à remplir des commandes, mais tout de même il s'est fait un bon nombre de ventes et, ce qui est aussi important, bien des visiteurs ont choisi la

voiture qu'ils achèteront lorsque les routes seront rendues à la circulation.

Le rédacteur de "L'Automobile au Canada" ne pouvait manquer d'aller faire connaissance avec les nouveaux modèles de 1924 qu'il vous a déjà présentés dans la revue.

Avec les freins sur les quatre roues, les pneus-ballons et nombre d'autres améliorations, l'automobile a fait un progrès notable depuis le dernier Salon. D'une façon générale, on peut dire que l'automobile de 1924 est plus élégante, plus confortable, plus commode, plus durable et de fonctionnement plus silencieux et plus sûr que celle d'il y a un an.

Des freins sur les quatre roues et des ballons nous avons déjà parlé et nous renvoyons nos lecteurs aux numéros déjà parus de la revue (août, octobre et novembre 1923). Qu'il nous suffise de dire que les freins sur quatre roues que nous avons vus à Montréal sont de deux types: mécaniques, comme les freins Perrot sur les voitures de la General Motors Corporation ou comme les freins à compensation par en-

grenages différentiels sur la Rickenbacker, et hydrauliques, comme les freins de la nouvelle Chrysler. Dans les freins mécaniques l'action du conducteur est transmise par tringles et ressorts et dans les freins hydrauliques on fait cette transmission en utilisant le principe de physique bien connu de l'incompressibilité des liquides. Avec ce dernier type la pédale presse un piston qui comprime un liquide,—généralement un mélange de glycérine, d'alcool et d'huile de ricin, bien que de l'huile lubrifiante ordinaire puisse s'employer en cas d'urgence,—et la pression est transmise aux freins par le liquide contenu dans une canalisation appropriée.

Les freins sur quatre roues font partie de l'équipement régulier des McLaughlin, Cadillac, Chrysler, Oakland, Packard, Rickenbacker, Wills-Sainte-Claire et Rollin et ils sont facultatifs sur les Chalmers, Columbia, Durant, Jordan, Kissel, Marmon, Moon, Pierce-Arrow, Star et Velie.

Quand aux ballons ils sont équipement régulier (standard), sur la Cole, la Chrysler, la Wills-Sainte-Claire et la Rollin et facultatifs sur la Chandler, Columbia, Dodge, Gray-Dort, Franklin, Jewett, Jordan, Kissel, Lincoln, Marmon, Moon, Paige, Reo, Rickenbacker, Stutz et Velie.

Il convient peut-être de faire remarquer que les pneus-ballons ne peuvent se poser sur toutes les voitures. On prétend qu'il n'y a que 28 pour cent des voitures actuellement en usage en Amérique qui peuvent recevoir des ballons sans altération du mécanisme de direction et de l'essieu avant. A cause de leur hauteur et largeur plus grandes que les pneus ordinaires, les ballons demandent plus d'espace sous les ailes et entre le châssis et les roues avant; ils sont aussi cause que la voiture doit tourner plus de long.

Le cadre de cet article ne nous permet pas de décrire en détail toutes les choses nouvelles que nous avons vues dans les modèles de 1924. Signalons pour mémoire: fonctionnement plus égal des moteurs et élimination des vibrations résultant d'une meilleure fixation du bloc-moteur, de vilebrequins plus gros et mieux équilibrés et de l'augmentation du nombre des paliers, comme dans la Cadillac V-63 par exemple; plus grande rigidité des châssis par suite du renforcement des traverses et de l'augmentation de leur nombre, afin d'éviter la déformation et les grincements, comme dans la Jewett, entre autres; amélioration du graissage des châssis, comme le système automatique à mèches de la Hudson, et des paliers de vilebrequins par le percement d'un canal pour l'huile dans toute la longueur de ces derniers; direction rendue plus douce par l'installation de roulements à billes dans les tourillons, comme sur la Nash; plus grande accessibilité du mécanisme, de la batterie et des organes de con-

trôle, en particulier ceux de l'éclairage, comme sur la Packard, la Star, la Oldsmobile, etc.; amélioration de la distribution du moteur et substitution de la commande par chaînes à la commande par engrenages sur plusieurs marques; contrôle automatique de la température du mélange carburé et de l'eau du système de refroidissement par le moyen du thermostat, comme dans la Paige, etc.; application de la chaleur à la tubulure d'aspiration pour assurer une meilleure vaporisation du mélange carburé, comme dans l'Essex et plusieurs autres marques; meilleure construction et disposition de la chambre de combustion afin de donner une meilleure compression, comme dans la Oakland, par exemple; filtration de l'air qui entre dans le carburateur, comme dans la Rickenbacker; amélioration du système d'embrayage, comme dans la Chalmers; meilleure étanchéité des joints du pare-brise, soit qu'il soit en un seul morceau comme sur la Studebaker ou en deux morceaux mobiles comme sur la Chevrolet; meilleure construction du toit des voitures fermées pour obvier au ronflement, comme sur la Pierce-Arrow; carrosseries plus légères et plus grand espace pour les glaces par suite de la diminution de la dimension des montants, comme dans les carrosseries en acier Dodge; logements pour les rideaux des modèles découverts soit dans les portes, les dossiers des sièges ou sous le plancher, comme dans la Reo; meilleure location des outils et plus d'espace pour les colis, etc., etc.

Trois des voitures exposées à Montréal ont particulièrement attiré l'attention du public, vu qu'elles faisaient leur début dans la province de Québec. Ce sont la Rickenbacker, qui se fabrique déjà depuis une couple d'années aux Etats-Unis, et la Chrysler et la Rollin, deux créations de cette année. Ces trois voitures comportent tout ce qu'il y a de plus dernier cri en fait d'automobilisme. La Rickenbacker et la Chrysler sont deux six-cylindres en L à culasses amovibles; la cylindrée de la première,—chose importante, si notre gouvernement se décide à baser l'impôt sur la consommation,—est de 218 pouces cubes et celle de la seconde de 201 pouces cubes et on prétend qu'elles peuvent faire plus de 20 milles au gallon. La Rickenbacker se distingue par sa suspension particulièrement soignée et les deux volants de son moteur, destinés à obvier à toute vibration. La Chrysler, en outre de posséder tous les perfectionnements les plus modernes, comme la Rickenbacker d'ailleurs, est munie d'un appareil pour filtrer à mesure l'huile de graissage et la débarrasser de toutes matières étrangères, ce qui empêche l'usure des cylindres, pistons et paliers.

La Rollin est surtout intéressante parce qu'elle est construite suivant le principe européen: moteur à régime élevé, forte compression et faible consomma-

tion. Alors que la tendance générale des constructeurs américains est vers les six-cylindres, le moteur Rollin est un quatre-cylindres à petit alésage et longue course; sa cylindrée est de 148.94 pouces cubes et on affirme que la voiture peut faire de 25 à 30 milles au gallon d'essence.

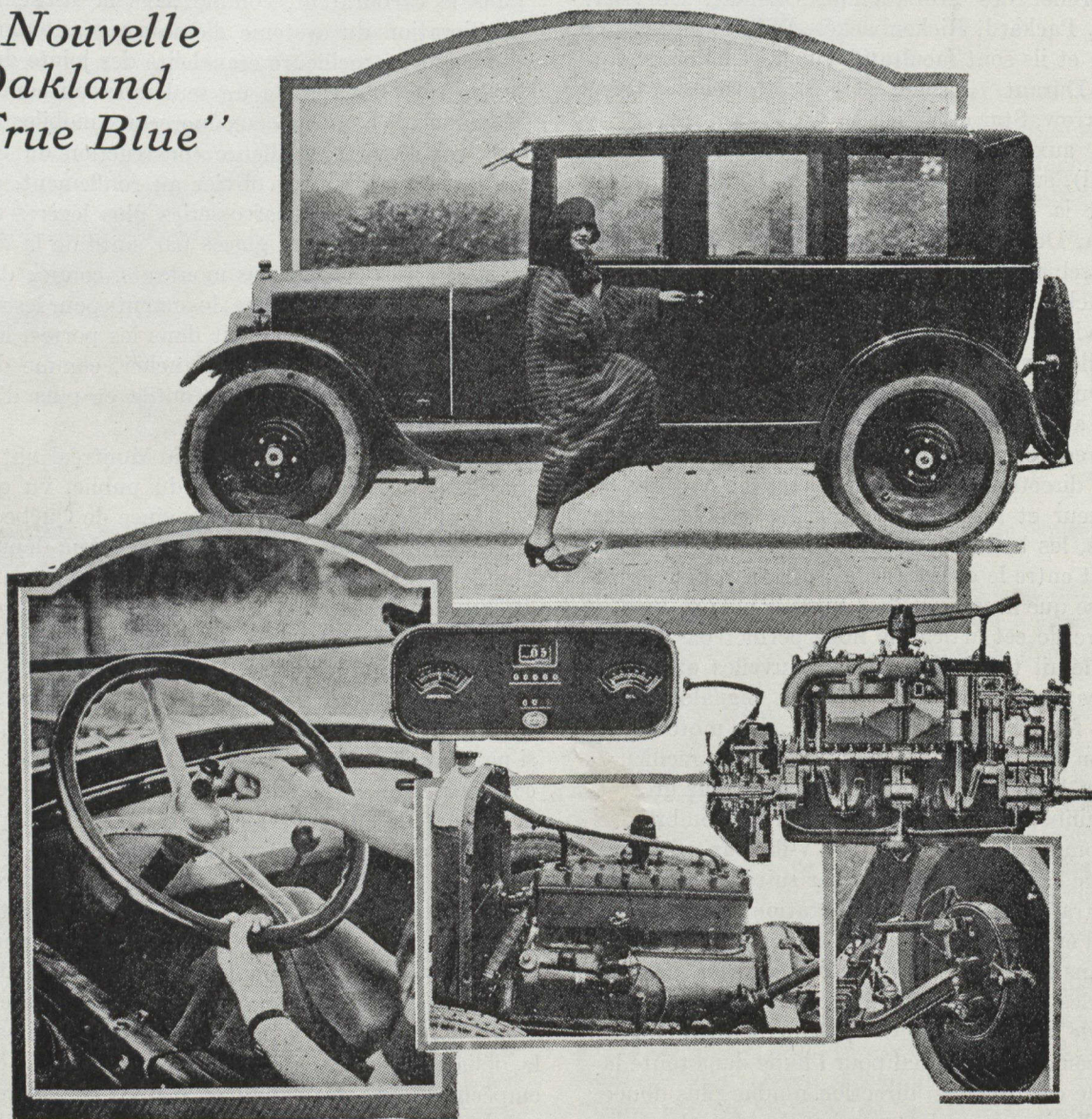
L'idée des constructeurs de la Rollin a été de faire une voiture munie de toutes les améliorations modernes, telles que freins sur les quatre roues et pneus-ballons, qui puisse se vendre à un prix moyen, (\$975.00 pour le touring, \$1,175.00 pour le coupé et \$1,275.00

pour le sédan, à l'usine) et dont l'usage soit le plus économique possible.

Nous ne pouvons terminer cet article sans dire un mot des tracteurs, camions et autobus, ces utiles outils de travail, qui étaient en grand nombre; de l'appareil Wehr pour la construction des chemins, et de l'intéressant motorboat Giddley-Ford, équipé d'un moteur Ford quatre cylindres.

Nous félicitons la Motor Trade Association de Montréal du succès de son salon et nous lui souhaitons que ses efforts soient récompensés par une année de prospérité.

La Nouvelle Oakland "True Blue"



En haut: le nouveau sédan.—Au gauche: le volant de direction portant les contrôles de l'allumage, de l'éclairage, de l'alimentation et de l'avertisseur; le tablier d'avant ne porte plus que les indicateurs (au centre).—En bas: le moteur à six-cylindres à culasse en "L".—A droite: section verticale du moteur et, au-dessous, section de l'essieu avant et de l'agencement du frein sur roues avant; la roue extérieure defreine automatiquement dans les courbes. (Courtoisie de "Canadian Motorist").

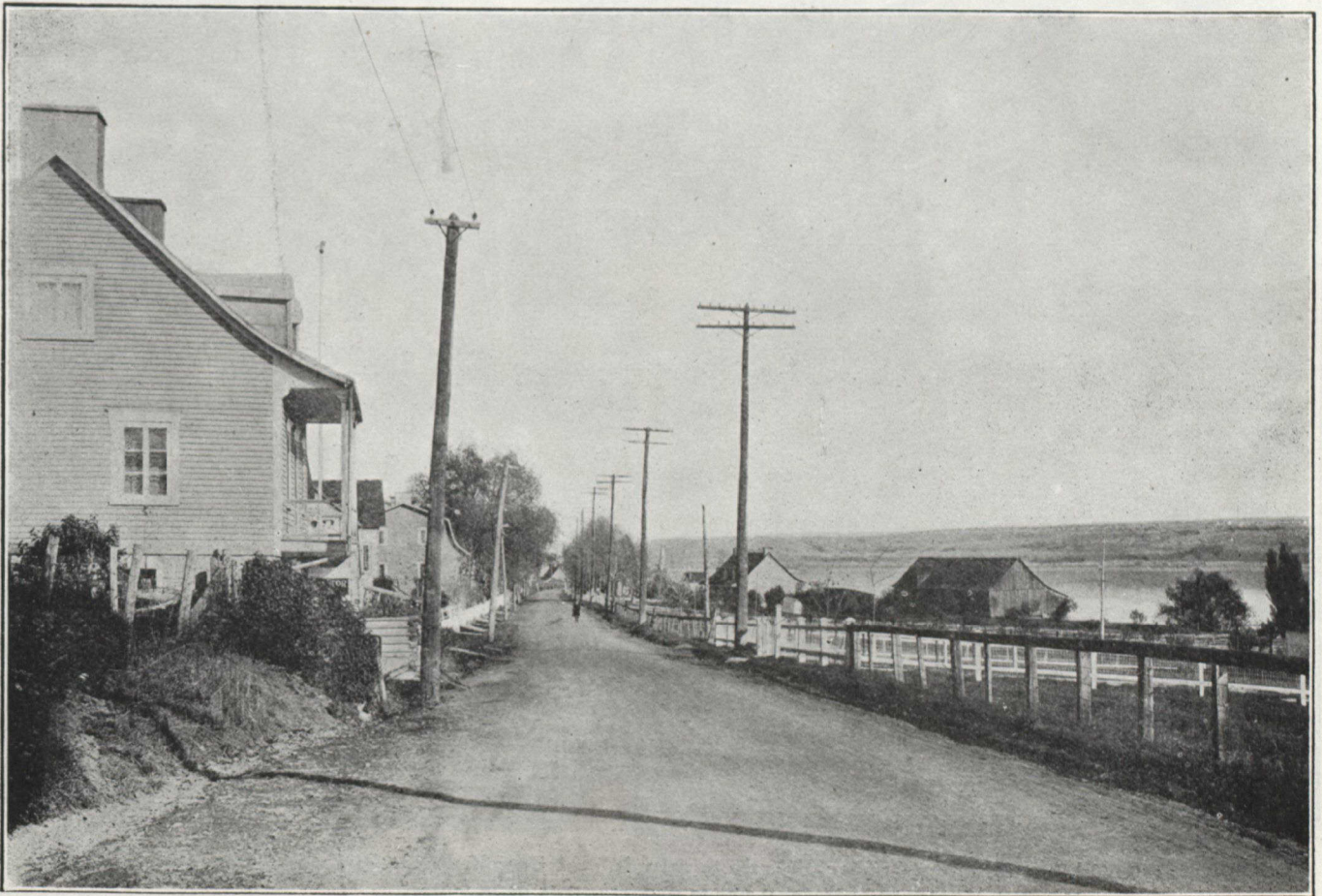
GUERRE A LA POUSSIÈRE

Traitement des routes aux huiles asphaltiques.

COMME ne manque jamais de le dire l'honorable J. L. Perron, chaque fois que l'occasion se présente, le problème de voirie le plus difficile à résoudre n'est pas celui de la construction, mais celui de l'entretien de nos routes. Il est plus important de conserver les routes déjà construites, entreprise dans laquelle la province a investi \$60,000,000.00, que d'en

quelques années. C'est ce que le Ministère de la Voirie a bien compris et il consacre autant d'efforts à la conservation qu'à la construction.

La première chose à faire pour conserver un chemin en bon état, c'est d'éliminer la poussière, car les nuages de poussière qui s'élèvent au passage des véhicules, c'est la surface de la chaussée qui s'en va, après avoir été broyée par les roues, surtout celles des véhicules automobiles. C'est, en effet, une lutte conti-



Paroisse L'Ange-Gardien, Montmorency. Route Québec-St-Siméon
Macadam entretenu par le département de la voirie

construire de nouvelles. C'est pour cette raison que, depuis quelques années, le Gouvernement s'est occupé d'entretenir lui-même les chemins les plus importants de la province. Ces routes sont soumises à une circulation intense pendant la belle saison,—75,000 véhicules à moteur de cette province et 130,000 étrangers,—et sans un entretien systématique et de chaque instant elles seraient désagréées, défoncées et détruites en

ouvelle entre l'auto et la route, tout comme la lutte entre les fabricants de canons et les fabricants de plaques de blindage, et nous ne sommes pas loin de croire que c'est la route qui a le dessous dans cette lutte. Au contraire de la voiture hippomobile, la voiture automobile n'est pas tirée, mais propulsée, c'est-à-dire que les roues motrices s'agrippent au sol de la route pour pousser la voiture et lui donner son

élan et cette friction est d'autant plus destructive que la voiture est plus lourde et va plus vite. Les roues arrière des gros camions et des autos qui font du 40 à l'heure, arrachent littéralement les petites pierres qui forment la surface de la route et les écrasent en poussière, chaque fois que le moteur donne son "coup de collier"; une auto marche pour ainsi dire par bonds et c'est là l'explication des routes barrées de cannelures transversales, à la façon des "planches à laver", comme la chose existe sur certaines routes gravelées. Les pierres détachées de

pierres qui la composent au moyen d'une substance à la fois élastique et résistable. On s'est convaincu qu'avec la circulation moderne l'eau et le roulage, même le plus énergique, n'est pas un moyen assez efficace pour lier et cimenter une chaussée capable de résister longtemps aux monstres vrombissants qui maintenant lui donnent l'assaut. Voilà pourquoi se généralise de plus en plus l'emploi des asphaltes liquides et des huiles asphaltiques comme liant dans la construction des routes permanentes et comme traitement des chaussées usées par la circulation.



Village Montmorency, Québec. Près du terrain du club de golf. Route Québec-St-Siméon.
Macadam entretenu par le département de la voirie.

la chaussée s'usent en se frottant les unes contre les autres et sont réduites en poussière qui se répand sur les champs voisins, rendant les abords des grandes routes quasi inhabitables et leur parcours fort désagréable. Là où le pavé de la route a été désagréé on a bientôt un trou et, si on laisse cette situation s'aggraver, la route bientôt n'est plus passable.

Pour prévenir l'arrachement de la chaussée par les roues des véhicules-moteurs et sa réduction en poussière il est nécessaire de lier fortement les petites

Pendant l'été dernier, le Ministère de la Voirie a fait appliquer sur les routes de cette province plus d'un million de gallons de produits asphaltiques qui ont servi soit à cimenter la surface de routes usées ou soit à remplir les trous et les ornières des routes avariées. Dans tous les cas les résultats ont été fort satisfaisants.

Peut-être certains automobilistes ont-ils pesté contre le ministère des routes pour s'être vus obligés de prendre un détour pendant qu'une section de la grande route était arrosée d'huile ou pour avoir taché

leur carrosserie en s'engageant sur un chemin fraîchement huilé avant l'application de la couche protectrice de gravois ou de sable. Mais nous sommes sûrs qu'à la réflexion leur mauvaise humeur s'est vite dissipée, car ils ont dû réaliser qu'un petit contretemps n'est rien en comparaison de l'importance de conserver notre voirie en bon état. D'ailleurs le Ministère de la Voirie a eu l'attention de prévenir à l'avance les automobilistes et "L'Automobile au Canada" a aussi fait la même chose. Des sections des routes régionales ou provinciales qui suivent ont été traitées à

du Lac-Saint-Jean, dans le pays de "Maria Chapdelaine", car il faut dire que les chemins de cette région se sont beaucoup améliorés depuis le temps où le père Samuel Chapdelaine y circulait avec son cheval Charles-Eugène, "grand malavenant."

Toutes ces applications de produits asphaltiques qui ont été faites, pendant l'été dernier, sur les routes de cette province, l'ont été suivant les plans et devis des ingénieurs du Ministère de la Voirie et sous leur surveillance et partout elles ont donné les meilleurs résultats.



St-Dunstan-du-lac-Beauport. Chemin du lac Beauport. Macadam entretenu par le département de la voirie.

l'huile asphaltique, durant 1923, savoir: Montréal-Québec, Lévis-Saint-Lambert, Lévis-Rimouski, Rivière-du-Loup-Edmundston, Lévis-Jackman, Québec-Saint-Siméon, Québec-Lac Beauport, Montréal-Ottawa, Montréal-Toronto, Montréal-Malone, Montréal-Valleyfield, Boulevard Edouard VII, Montréal-Saint-Hyacinthe, Montréal-Sherbrooke et Montréal-Mont-Laurier. Des applications ont aussi été faites sur certains chemins régionaux, en particulier à Roberval et à Jonquière et sur des secteurs du chemin du tour

Pour ces applications on a employé généralement des asphaltes liquides qui sont produits par la distillation à la vapeur du pétrole mexicain brut. Après la distillation l'asphalte est mélangé avec une huile dissolvante qui le garde à l'état liquide et en rend l'application plus facile. Les préparations asphaltiques dont on se sert pour traiter les routes contiennent de 30 à 80 pour cent d'asphalte pur. L'application de ces préparations se fait généralement au moyen de camions-réservoirs.

En outre des asphaltes liquides on se sert dans la construction des chemins de l'asphalte à pavage, comme celui qui recouvre plusieurs de nos rues, et de l'asphalte de pénétration qui est employé dans la confection des macadams bitumineux, c'est-à-dire, ceux où l'asphalte est le liant qui cimente les matériaux.

On a prétendu que l'asphalte liquide pouvait être avantageux pour le traitement des macadams, mais qu'il ne pouvait pas être appliqué avec profit sur les chemins de gravier qui composent environ les deux-tiers des chemins de la province de Québec. Cela pouvait être vrai, il y a quelques années, mais on a maintenant une composition asphaltique qui convient parfaitement aux chemins de gravier. La seule difficulté c'est que la nature du gravier varie pratiquement avec chaque chemin et qu'il faut choisir avec soin la composition particulière qui convient à chaque chemin. Mais, comme la teneur en asphalte des compositions varie de 30 à 80 pour cent, les ingénieurs de voirie sont toujours sûrs d'obtenir le produit dont ils ont besoin pour toutes espèces de gravier.

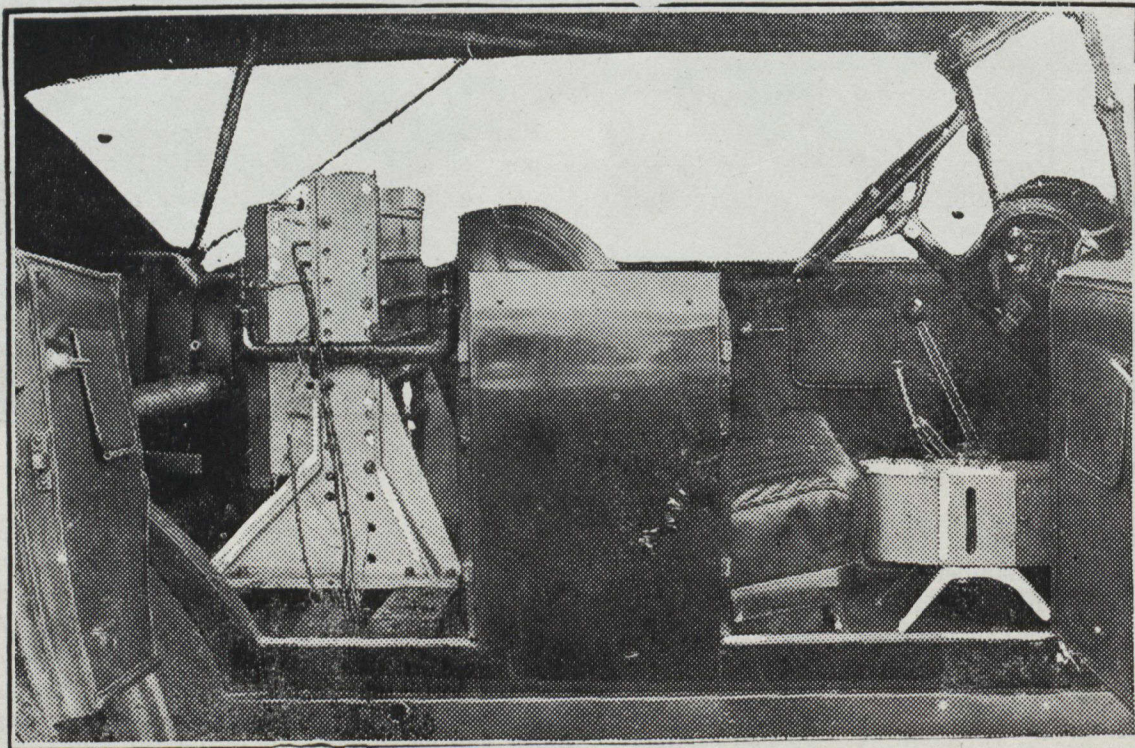
Les chemins de gravier sont, naturellement, ceux qui s'usent le plus vite et ceux où la poussière incommode le plus les voyageurs, de sorte que la découverte

d'un procédé satisfaisant pour traiter ces chemins à l'asphalte liquide peut être considérée comme un bienfait pour les automobilistes.

L'asphalte est sans contredit le produit qui convient le mieux pour la protection et la conservation de nos routes, objet de première importance, puisque ces routes représentent un capital considérable. L'asphalte donne un chemin élastique, qui n'est pas éblouissant au soleil et n'est pas glissant à la pluie, dont les déchirures se réparent presque d'elles-mêmes sous le poids de la circulation et dont la surface dure le plus longtemps à cause de la plasticité et du liant de l'asphalte.

Le Ministère de la Voirie se propose de continuer, pendant la saison de 1924, sa guerre contre la poussière et la destruction de nos chemins et nul doute que l'asphalte liquide sera encore son meilleur allié.

Mais il ne faut pas oublier non plus que les automobilistes ont le devoir absolu d'aider le Ministère dans cette œuvre de conservation, car ils ont plus d'intérêt que qui que ce soit au monde à ce que notre voirie soit partout en bon état, et rien ne brise les routes comme l'abus de la vitesse et l'excès dans le chargement des véhicules.



Vue de la voiture et des instruments dont se sert le "Bureau of Standards" des Etats-Unis pour contrôler la performance des automobiles.

CAUSERIE JUDICIAIRE

Le garagiste qui se sert sans permission de l'auto d'un client commet un vol.

UN tribunal américain vient de décider que le garagiste qui se sert, à l'insu du propriétaire, d'une automobile laissée à son garage pour réparations commet, suivant l'expression du droit anglais, un vol technique qui donne le droit au propriétaire de l'auto de se faire indemniser par ses assureurs, conformément à une clause de la police assurant l'automobile contre tout dommage qu'elle peut subir après avoir été volée.

Le travail des enfants dans les établissements industriels.

Dans bien des garages, des enfants sont employés pour faire certaines menues besognes, comme manœuvrer la pompe à gasoline ou la pompe à air, conduire l'ascenseur, etc. Aux Etats-Unis, où le travail des enfants est prohibé par la loi dans la plupart des états, les tribunaux considèrent qu'en cas d'accidents à ces enfants l'emploi illégal est la cause immédiate et déterminante de l'accident.

Dans la province de Québec, la loi (Art. 3835 et suivants, S. R. Q.), prohibe l'emploi dans les établissements industriels d'enfants âgés de moins de 16 ans, à moins qu'ils ne sachent lire et écrire couramment, et l'article 3835d S. R. Q. décrète que le patron qui viole la loi sur ce point ne peut, en cas d'accident, plaider la faute de la victime.

Cet article 3835d des Statuts Refondus de Québec a été interprété par la Cour Suprême du Canada, dans l'affaire Dominion Glass Co. vs Despins, 63 C. S. C. R. 544, malgré la dissidence des juges Idington et Brodeur, comme voulant dire que, lorsque le patron est lui-même en faute, il ne pourra pas invoquer la faute de la victime comme cause contributive de l'accident; l'article ne voudrait pas dire que le patron peut être tenu responsable des dommages subis par la victime en l'absence de toute faute de sa part relativement à la cause de l'accident.

Avec tout le respect possible, nous sommes portés à croire que la Cour Suprême a violenté la pensée de nos législateurs. Nous croyons qu'ils avaient l'in-

tention de dire, comme le tribunal américain: quand un patron emploiera des mineurs en contravention à la loi, il commettra une faute qui sera censée être la cause immédiate et déterminante de tout accident survenant à ces mineurs, et il ne pourra s'exonérer en plaidant que l'inexpérience, l'étourderie ou la faute des victimes a contribué à causer l'accident.

Notre Ministre du Travail devrait éclaircir le sens de la loi sur ce point.

Le gouvernement peut forcer une municipalité rétrograde à entretenir ses chemins.

La Commission des Services Publics de Québec vient de rendre une importante ordonnance à ce sujet. Elle reconnaît au gouvernement provincial le droit de forcer les municipalités à entretenir les routes qui ne sont pas encore déclarées régionales.

La province avait cité devant la commission les cantons de Hull-sud, de Wakefield, de Hull-ouest et la municipalité du village de Wakefield. Dernièrement, l'honorable M. J. L. Perron, ministre de la voirie, acheta plusieurs chemins qui reliaient ces différents endroits et qui se trouvaient grevés à dix ou douze places de droits de péage onéreux. Ces droits furent abolis et l'honorable M. Perron fit ensuite cadeaux aux cantons et à la municipalité en question des routes achetées à la condition qu'ils se chargeassent de leur entretien. Le marché conclu, l'autorité provinciale s'aperçut vite que les intéressés voulaient éviter leurs obligations. Ils prétendirent devant la commission que comme les routes étaient en fait régionales, elles devaient être entretenues par le gouvernement. Mais celui-ci répliqua que les chemins en question ne constituaient aucune artère de grande communication, servant simplement à réunir deux ou trois paroisses entre elles, et n'aboutissaient à aucun marché de grande ou de petite importance.

Un homme doit être posté à l'extrémité d'un train qui fait marche arrière, pour avertir le public du danger.

La Cour d'Appel, à la fin de décembre dernier, a rendu un jugement intéressant pour les automobilistes. Il s'agissait d'une collision, à un passage à

niveau, entre un camion automobile et deux locomotives, attelées l'une à l'autre et faisant marche arrière.

Deux des enfants du demandeur qui se trouvaient dans le camion, furent tués et la Cour Supérieure de Hull, après un procès par jury, accorda \$1,500.00 de dommages au demandeur. Le jury avait trouvé la compagnie de chemin de fer en faute pour n'avoir pas placé un homme sur le fourgon à charbon de la dernière locomotive, afin d'avertir le public du danger, comme elle était tenue de le faire en vertu de l'article 310 de la loi des chemins de fer.

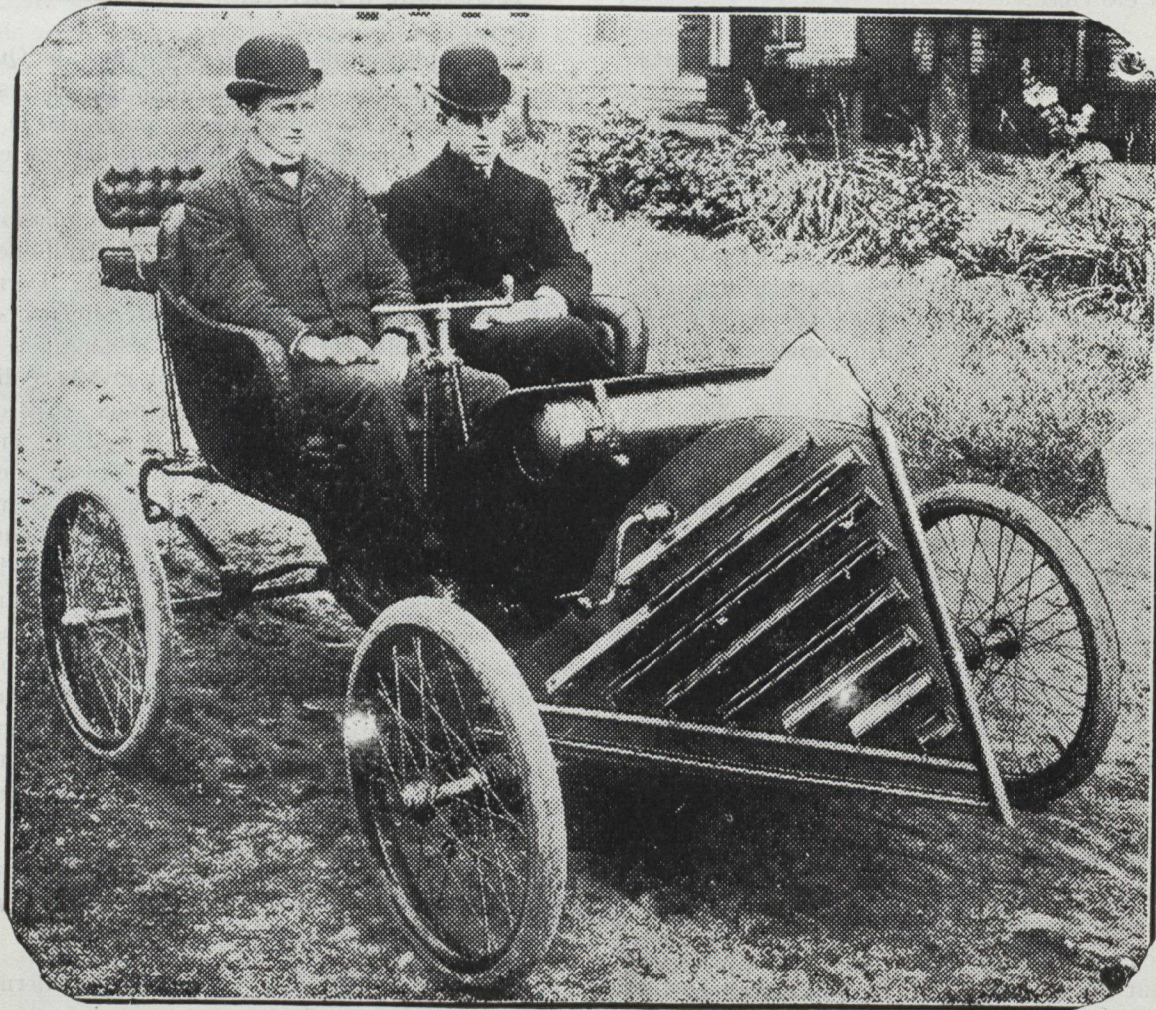
La compagnie porta la cause en appel, prétextant qu'une locomotive n'est pas un "train" et que l'article 310 de la loi n'oblige à poster une vigie qu'à l'arrière d'un train.

Mais la Cour d'Appel, en confirmant le jugement de première instance, a décidé qu'une locomotive et son fourgon faisant marche en arrière,—et à plus

forte raison deux locomotives attelées l'une à l'autre—constituent un "train" dans le sens de la loi et que les compagnies de chemin de fer sont obligées de placer une vigie à l'arrière du fourgon, quand cette locomotive recule, dans le but d'avertir les personnes qui se trouvent à un passage à niveau ou qui sont sur le point de s'y engager. (Canadian Pacific Railway Co. vs Ouellette, "Gazette" 29 déc. 1923).

Un assuré ne doit pas se presser d'acquiescer le jugement qui le condamne à payer des dommages, s'il ne veut pas perdre son recours contre son assureur.

Dans notre numéro de novembre, à la page 208, nous rapportons le jugement de la Cour d'Appel dans la cause de Fidelity & Casualty Co., of New-York vs Marchand. Ce jugement vient d'être renversé par la Cour Suprême du Canada.



L'une des premières autos qu'on ait vues à Toronto. Elle avait été importée de France. Pour avoir fait douze milles à l'heure dans l'avenue Spadina, son propriétaire fût arrêté. C'était en 1906.

On se rappelle les faits: Marchand, ayant eu le malheur d'écraser avec son automobile son fils mineur, lui fit nommer un tuteur qui le poursuivit en dommages pour le mineur; Marchand fut condamné à payer \$5,000, au tuteur de son fils; afin d'éviter la saisie-exécution de ses biens, Marchand paya le montant de la condamnation; il intenta ensuite une action pour se faire rembourser par la compagnie d'assurance qui l'avait assuré contre les accidents; il réussit en Cour Supérieure et en Cour d'Appel.

La Cour Suprême paraît s'être accordé avec la Cour d'Appel sur tous les points, excepté un. Elle a cassé le jugement de la Cour d'Appel, parce qu'elle en est venue à la conclusion que Marchand acquitta le jugement rendu contre lui volontairement, avant l'expiration des délais d'appel et sans le consentement de la compagnie d'assurance. Les juges de la Cour Suprême ont décidé que cela constituait de la part de Marchand une violation de la clause de sa police qui lui défendait de régler aucune réclamation dirigée contre lui sans le consentement par écrit préalable de la compagnie d'assurance.

Nos lecteurs voudront bien faire leur profit de cette décision du plus haut tribunal du pays qui paraît

vouloir interpréter strictement les clauses des contrats d'assurance. ("Gazette", 7 janvier, 1924).

Il faut garder sa droite coûte que coûte, si l'on ne veut pas perdre ses droits.

L'article 1415 de la loi des véhicules-moteurs prescrit que l'on doit garder sa droite dans les croisements. Mais, si la voiture qui vient à votre rencontre ne tient pas sa droite à elle et s'en vient sur vous, que faire? Il n'y a qu'une chose à faire: tenir bon et risquer un tamponnement. Du moins, c'est ce qu'exige la jurisprudence française, comme en fait foi un récent arrêt du tribunal de commerce de Troye.

En France, le Code de la route contient une disposition semblable à notre article 1415 et on y décide que, si deux véhicules marchant en sens inverse, l'un tient sa gauche contrairement aux règlements, le conducteur de l'autre qui, pour éviter le premier, fait un écart à gauche, commet lui aussi une imprudence engageant sa responsabilité. Dans un cas semblable, il y a lieu de faire partager la responsabilité de l'accident aux deux conducteurs fautifs.

LE CHAMPIONNAT DE 1923

Bennett Hill, conduisant son automobile à une vitesse de 112.44 milles à l'heure, a gagné la course du Jour d'Actions de Grâce, le 29 novembre dernier, à l'autodrome de Beverley Hills (Californie), en parcourant les 250 milles de l'épreuve en deux heures, douze minutes et vingt-cinq secondes. Jimmy Murphy a terminé second et Eddie Hearne, en troisième place.

Deux hommes ont été tués et un autre blessé, alors que durant l'exercice avant la course, l'automobile de Harry Hartz les frappa. Russell Hughes, un photographe, a été tué instantanément et Geo. L. Wade, de Kansas City, le riche propriétaire de l'auto conduite par Harlan Fengler, mourut une demi-heure plus tard sur la table d'opération de l'hôpital. Le blessé est Jimmy Lee, un mécanicien; il souffre d'une fracture à la jambe.

En se classant troisième, Eddie Hearne a gagné le championnat national de vitesse pour 1923. Il a ajouté 140 points à son actif et totalisé 1,622. Murphy termine la saison en deuxième position avec 1,470. Les autres coureurs de renom ont fini la saison comme suit: Hill, 955, Hartz, 830, Milton, 810, Fengler, 720, Wonderlich, 368, Cooper, 310, Elliott, 266, Lewis, 232.

LE COUT D'UN MILLE DE CHEMIN

L'Ontario est, de toutes les provinces canadiennes, celle dont la construction routière est la plus dispendieuse, si l'on s'en remet au rapport annuel présenté par M. Campbell, grand voyer du Dominion. Ce rapport, qui couvre tout l'exercice financier 1922-23, donne le coût moyen par mille de route d'après le Canada Highways Act dans les diverses provinces:

Ontario: \$34,252.39.

Colombie-Anglaise: \$23,918.00.

Québec: \$10,840.58.

Nouvelle-Ecosse: \$5,730.15.

Manitoba: \$3,895.00.

Ile-du-Prince-Edouard: \$2,719.49.

Saskatchewan: \$2,199.16.

Au cours de l'exercice précité, 115 projets de route, d'une longueur totale de 1,206.94 milles, ont été prévus au coût de \$9,265,055.27, dont \$3,706,922, devront être payés par le gouvernement fédéral. Le coût moyen par mille, dans l'ensemble, a été de \$7,676.23.

LE COIN DE L'INVENTEUR

Les progrès de 1923.

Les principales innovations dans la construction automobile pour l'année 1923 peuvent se classer comme suit:

1. Les freins sur les quatre roues;
2. Les pneus-ballons;
3. La transmission "traffic" ou à prise constante;
4. L'embrayage à disques multiples et à ajustage automatique.
5. Le moteur huit-cylindres en ligne.

Nous avons déjà décrit dans les colonnes de "L'Automobile au Canada" les freins sur les quatre roues, les pneus-ballons et la transmission à prise constante de la nouvelle Chandler.

Nous avons aussi signalé, dans le temps, l'apparition du nouveau moteur huit-cylindres en ligne que l'on verra sur la Packard de 1924. On prétend que l'équilibre de ce moteur est si parfait, grâce à son vilebrequin de construction spéciale, qu'il tourne sans la moindre vibration et qu'il n'est boulonné au châssis que parce qu'il faut bien qu'il y soit appuyé, tandis que sur d'autres marques ce boulonnage est nécessaire pour faire absorber par le châssis les vibrations du moteur.

L'embrayage à disques multiples et à ajustage automatique de la nouvelle Cole est une autre solution du problème du changement de vitesse facile et silencieux. Ce dispositif, disent les constructeurs, élimine le grincement, le collage et le gondolage. L'assemblage de plaques de tissu cordé et d'acier est de très longue durée. Les six ressorts à l'arrière des onze plaques les tiennent fortement ensemble et l'embrayage tourne dans un plan strictement vertical.

Les voitures d'affaires:

Plusieurs constructeurs ont imaginé un modèle de sedan et de coupé qu'on peut employer à la fois pour la promenade et les affaires. Les sièges et leur dossiers sont amovibles, de façon à ce qu'on puisse remplir le tonneau de colis, si on le désire; les sièges peuvent même se transformer en couchettes pour la nuit.

Filtre à air:

La Rickenbacker de 1924 est pourvue d'un filtre pour débarrasser l'air de toute poussière et saleté

avant son entrée dans le carburateur. L'air est poussé sur une sorte de cône qui fait dévier la poussière et les saletés et il est aspiré à l'état propre. De cette façon, il se fait moins de dépôts de carbone dans les cylindres et les parois des cylindres sont moins exposées à être rayées.

Inventions désirables:

Un appareil avertisseur qui indiquera aux véhicules qui vous suivent ce que vous avez l'intention de faire et non pas ce que vous avez déjà commencé à faire.



Un radio téléphone télépathique permettant à un chauffeur et à un piéton affolé de se communiquer leurs intentions.

Un croquemitaine qui avalerait les "chauffards" et les camions pour rendre aux automobilistes leur bonne humeur compromise par l'existence de ces deux pestes de la route.

Un dispositif qui arrêterait toutes les automobiles automatiquement à un passage à niveau, quand un train s'en vient.



Un frein automatique qui empêcherait certains chauffeurs de se sauver après avoir écrasé un pauvre diable de piéton.



Une solution du problème de la circulation qui contenterait tout le monde.

Ridicule, n'est-ce pas ?

Pourtant, parler du radio, il y a dix ans, aurait paru tout aussi ridicule.

Messieurs les inventeurs, à l'œuvre ! La gloire et la fortune vous attendent !

Nouveau genre de pneus.

Nous avons déjà parlé des pneus-ballons qui, dans la pensée de leurs inventeurs, sont destinés à rendre la voiture plus confortable. Voici qu'on vient d'imaginer dans la même intention un autre type de pneus.

Ce sont les pneus à double chambre à air. Ils s'adaptent sur une roue de construction spéciale.

Le bandage présente simplement la section d'un

pneu ordinaire, mais, dans la roue métallique en acier embouti à double face, a été prévu un logement dans lequel peut s'étendre librement la chambre à air. Pour préciser, cette chambre à air, lorsqu'elle occupe sa place à la fois et dans le bandage normal et dans le logement aménagé entre les deux flasques de la roue métallique, présente, en coupe, la forme d'un huit dont le centre ne serait pas fermé. Les inventeurs prétendent qu'on obtient ici, avec une surface de roulement qui est à peu près la même que dans un bandage ordinaire, une masse d'air double. Et ce nouveau bandage posséderait des qualités tout à fait exceptionnelles de souplesse, tout en évitant le flottement que certains semblent disposés à reprocher à l'actuel boudin des pneus à très grande section.



LES CHEVAUX.—“On aura bien encore besoin de nous!”

En écrivant aux annonceurs mentionnez “L'AUTOMOBILE AU CANADA”.

Les conseils du vieux chauffeur

“Un point à temps en épargne neuf:”

Vous rencontrez dans la rue des milliers d'automobiles qui tombent littéralement en pièces, car bien des automobilistes ne pensent à faire réparer leur voiture que lorsqu'il n'y a plus moyen de faire autrement. Ce n'est pas là une pratique à encourager et nul automobiliste prévoyant ne doit s'y habituer. Quelqu'un qui est soucieux de l'apparence et du bon fonctionnement de sa voiture voit à réparer sur le champ les petites avaries qui se produisent de temps en temps avant qu'elles n'aient eu le temps de s'aggraver et de nécessiter l'envoi de la voiture à l'atelier de réparation. Prenons par exemple le cas d'une fuite de radiateur ou de la pompe de circulation. Rien n'est plus facile à réparer et c'est l'affaire de quelques minutes. Cependant, bien des conducteurs laisseront faire, se contentant de remplir leur radiateur plus souvent, jusqu'à ce qu'arrive le moment où, ayant à demander un effort plus considérable qu'à l'ordinaire à leur moteur, ce dernier chauffe et colle. Résultat: rentrée en ville au bout d'une corde de remorquage et immobilisation de la voiture au garage pendant des semaines. Ou bien encore, le joint de votre boîte de vitesse se défait; vous vous contentez d'ajouter de la graisse au besoin et d'enlever celle qui exude; mais arrive tout à coup une mauvaise route, remplie de trous, de boue et de montées difficiles, qui vous oblige constamment à faire usage de votre boîte de vitesse, et peut-être constaterez-vous après un certain temps que vos engrenages de transmission ne veulent plus fonctionner, faute de graisse. Il aurait été pourtant facile de refaire et resserrer le joint de la boîte de vitesse dès que vous avez constaté qu'il était défectueux.

Dans la conduite d'une automobile, les détails ne sont pas à négliger et votre négligence peut vous coûter cher. Ne sortez donc pas votre auto de votre garage sans l'avoir bien examinée partout et sans avoir pris soin de mettre tout en parfait ordre.

L'entretien de la trompe.

Il est presque aussi important que votre trompe fonctionne bien que vos freins. Votre sécurité dépend de la rapidité avec laquelle vous pouvez aver-

tir de votre présence. Par conséquent, une trompe qui ne répond pas instantanément à la première pression sur le bouton, est une trompe dangereuse qui pourra vous causer un accident. Le remède est simple et ne prend que quelques secondes. Comme la plupart des trompes d'avertissement sont constituées par un petit moteur électrique dont le bout de l'arbre vient frapper sur un diaphragme, il arrive que, si ce moteur a un peu de jeu sur ses portées, il tournera quelque temps avant de faire contact avec le diaphragme et de produire un son. Il y a sur la trompe une vis de réglage destinée à reprendre ce jeu et il suffit de la tourner jusqu'à ce que la trompe donne une réponse instantanée.

Il peut arriver aussi que la trompe devienne muette, parce qu'il s'est produit un court circuit dans son moteur. Il est donc à conseiller de faire l'épreuve de votre trompe, avant de vous mettre en route. Un automobiliste qui s'y connaît un peu en électricité peut assez facilement trouver le court circuit, généralement causé par la dénudation d'un fil, et le réparer.

Regardez-les passer.

Si vous avez l'intention d'acheter une automobile, vous ne perdrez pas votre temps à observer les automobiles que vous rencontrez dans la rue ou sur la grande route. C'est là que vous pourrez vous rendre compte de leur fonctionnement, bien mieux que dans le salon des marchands. D'ailleurs, la plupart des automobilistes n'ont pas la moindre objection, loin de là, de s'étendre sur les qualités et avantages de la marque particulière qu'ils conduisent. Vos observations vous permettront d'arrêter votre choix sur la voiture qui vous convient spécialement.

Fumée s'échappant du carter.

Il arrive quelquefois qu'il s'échappe une fumée noire par le reniflard, ou tube qui sert à remplir le carter d'huile et à évacuer l'air produit par le fonctionnement du moteur. Cette fumée peut se répandre à l'intérieur de la voiture et devenir fort inconfortable. Cela peut être dû à une fuite dans la tubulure d'échappement, mais le plus souvent, c'est

causé par une mauvaise étanchéité des segments de pistons, ce qui permet aux gaz de combustion de fuser vers le carter en brûlant sur leur passage l'huile qui recouvre les parois des cylindres. Le remède consiste à remplacer les segments usés par d'autres qui font mieux.

Formule de détartrant.

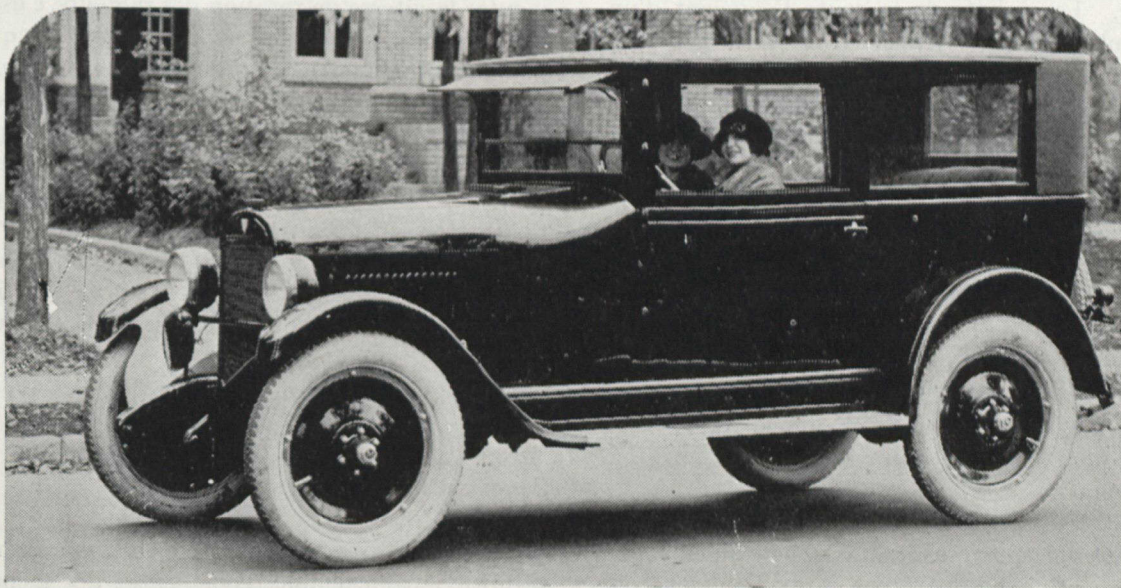
L'eau de refroidissement est souvent dure, c'est-à-dire qu'elle contient des matières calcaires qui se déposent sur les parois intérieures de la chemise de circulation d'eau, autour des cylindres et dans les tubes du radiateur, en couches épaisses et insolubles dans l'eau pure. Il faut, quand ce dépôt se produit, nettoyer de temps en temps le radiateur. Voici com-

Le graissage sous pression.

Le système sous pression est l'un des plus sûrs qui soient, à la condition que son fonctionnement soit convenablement surveillé. Cette surveillance est d'ailleurs rendue facile par les organes annexes dont il est pourvu.

En marche, on devra surveiller constamment le manomètre ou l'indicateur de pression et s'assurer qu'il indique bien une pression correspondante à la vitesse de rotation du moteur. Si l'on voyait l'aiguille retomber au zéro et y rester, il faudrait en rechercher immédiatement la cause.

Le plus généralement, cette cause réside dans le manque d'huile: on a oublié de faire le plein, ou bien un robinet de vidange ou un bouchon s'est ouvert in-



Ses constructeurs prétendent que la nouvelle Oldsmobile est la six-cylindres qui se vend le meilleur marché au monde. (Courtoisie de "Canadian Motorist").

ment procéder: après l'avoir vidé, remplissez-le avec une dissolution composée de 3 livres de potasse pour 1 gallon d'eau. Faites tourner le moteur pendant vingt minutes pour faire circuler cette dissolution; les incrustations se dissolvent et le radiateur peut être vidé. Remplissez-le ensuite avec de l'eau pure et remettez en marche pour laver la tuyauterie, puis videz à nouveau. Le radiateur sera prêt à être remis en service une fois regarni. Pour éviter ces incrustations, il suffit de mélanger à l'eau du radiateur un peu de carbonate de soude; le dépôt calcaire devenant ainsi soluble, il est facile de le faire disparaître, quand sa quantité devient gênante, par simple vidange du radiateur et lavage à l'eau pure.

tempestivement, amenant ainsi la vidange du carter. L'examen de la jauge indiquera immédiatement si le carter renferme sa ration habituelle; sinon, on remettra les choses en état.

Si le carter renferme bien sa ration d'huile, on visitera immédiatement la soupape de décharge; une saleté peut se trouver coincée entre la soupape et son siège, et, celle-ci restant ouverte, l'huile s'écoule par là sans acquiescer de pression.

Si tout est en état de ce côté, la cause du mal réside probablement dans l'encrassement du filtre placé devant l'aspiration de la pompe, l'huile ne peut pas traverser ce filtre et la pompe se désamorce. Dans ce cas, il est probable que le mal ne s'est pas révélé brus-

quement et que l'on a constaté ce désamorçage chaque fois qu'on accélérât le moteur. Le remède est simple, car ce filtre est en général très accessible: le démonter et le nettoyer. Si aucune des recherches précédentes ne donne de résultat, il faudrait alors penser à une avarie soit de la pompe, soit du manomètre lui-même. Pour s'en assurer, on défera le raccord du manomètre et l'on mettra en route; si l'huile jaillit, c'est le manomètre qui est fautif; sinon, c'est la pompe. Je me hâte de dire que ce cas est rarissime, et que le plus souvent on aura à constater soit le manque d'huile, soit l'ouverture de la soupape de décharge.

Il arrive parfois que l'aiguille du manomètre est agitée de soubresauts: elle retombe au zéro, puis remonte, puis retombe encore, et ainsi de suite. Cela indique que le moteur est sur le point de manquer d'huile et que la quantité qui reste dans le carter est trop faible. Les cahots de la route l'envoient d'un bout à l'autre du carter, découvrant ainsi par moments la pompe qui se desamorce.

Le remède est simple: s'arrêter et refaire le plein.

Il peut arriver au contraire que le manomètre indique une pression très élevée; ceci se produit généralement au moment de la mise en route, lorsque le temps est froid. Ceci indique que l'huile épaisse par le froid a de la peine à circuler dans la canalisation. Il faut se garder alors d'accélérer le moteur, on risquerait une avarie au système de graissage et la fusion d'une tête de bielle; il faut, au contraire, le laisser tourner doucement au ralenti pendant quelques minutes jusqu'à ce que l'huile se réchauffe et retrouve sa fluidité, ce dont on s'apercevra à ce que la pression sera redevenue normale.

Tels sont les incidents qui peuvent se produire avec un graissage sous pression. On voit qu'en général ils sont de minime importance et que le remède est facile à y appliquer.

Le pincement des roues avant:

Je n'ai jamais compris l'utilité absolue de faire pincer les roues avant d'une voiture, si toutefois les pièces de direction présentent une rigidité suffisante pour ne pas fléchir.

Le pincement des roues est destiné, en effet, à parer par avance à la flexion possible des leviers et de la barre d'accouplement qui pourrait se produire pendant la marche. On fait pincer les roues avant pour qu'elles soient parallèles en marche.

Le pincement des roues avant peut cependant avoir un effet utile pour combattre le dandinement lorsque la voiture présente ce défaut.

Dans tous les cas, le pincement doit être faible et de l'ordre de 1-5 de pouce entre la différence de dis-

tance de la partie avant des roues et de la partie arrière, les deux points envisagés étant placés sur un même diamètre horizontal.

Notons que, lorsqu'on procède à l'opération du réglage du parallélisme des roues avant, il faut prendre les mesures de l'écartement, non pas sur le pneu, mais sur le bord de la jante: le boudin peut en effet présenter des irrégularités de section. Enfin, il est prudent de mesurer l'écartement sur plusieurs points de la jante en faisant tourner chaque fois la roue: celle-ci peut être en effet légèrement voilée.

La suralimentation.

Un appareil qui existe déjà sur les voitures de courses et que nous verrons sans doute un jour sur les voitures ordinaires du commerce, si l'on continue à augmenter la vitesse de rotation des moteurs, c'est ce que les Anglais appellent le "super charger" et que nous pourrions nommer le surpresseur ou sur-comprimeur. C'est en effet, un appareil qui comprime l'air et le force dans le carburateur. On comprend que plus un moteur tourne vite plus il y a danger que ses cylindres se remplissent imparfaitement, à cause du temps très court d'ouverture des soupapes et à cause de la résistance qu'offre la tuyauterie. La supercharger a donc pour effet d'assurer un bon remplissage en poussant l'admission. C'est généralement une turbine de compression actionnée par l'arbre du vilebrequin et quelquefois par les gaz d'échappement.

Secousses sur le volant.

Si en traversant un obstacle, comme les rails du tramway, par exemple, vous sentez des secousses et des saccades dans votre volant, c'est qu'il y a trop de jeu dans votre mécanisme de direction. Il faut visiter les roulements à billes de la barre de direction et resserrer les ressorts-tampons. Il y a aussi souvent du jeu dans les tourillons et il est même quelquefois nécessaire de remplacer leurs axes. Il faut donner un peu de pinçage aux roues avant; cela rend la direction plus facile et les chocs que subissent les roues sont moins facilement transmis par le mécanisme de direction.

Démarrateur rétif.

Si en pressant sur le bouton de démarrage votre appareil Bendix refuse de lancer votre moteur, la raison en est probablement que le pas de vis de l'arbre du démarreur est encrassé, et cela est cause que pignon, qui doit glisser dans ce pas de vis pour aller

attaquer l'engrenage du volant du moteur, ne peut s'y rendre. Enlevez le carter du démarreur et nettoyez le pas de vis et l'arbre du démarreur à la kérosène ou au pétrole.

Eclairage faible.

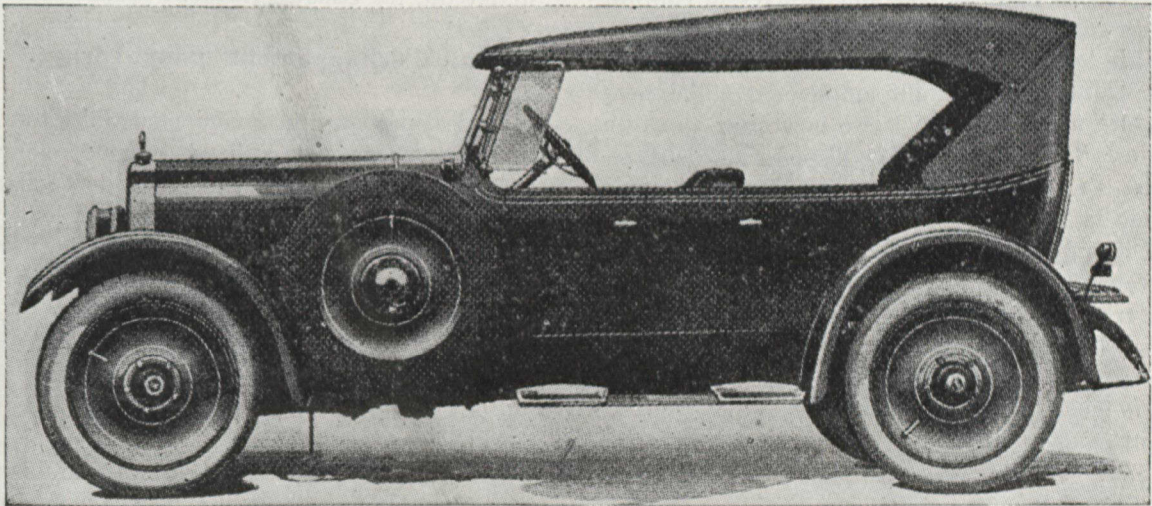
Une mauvaise prise de masse de votre système d'éclairage est généralement la cause de l'affaiblissement de vos phares, de votre lanterne arrière ou de votre lanterne d'auvent. Dans la plupart des voitures, l'éclairage n'est qu'à un fil et la prise de masse, ou le retour, se fait par la douille de l'ampoule, le métal de la lanterne et le châssis. S'il y a mauvais contact entre l'ampoule et sa douille, la résistance diminue le voltage et l'éclairage faiblit. Il est à conseiller de frotter au papier d'émeri le culot des ampoules et les douilles des lanternes et de visser solide-

Embrayage qui glisse.

Lorsque votre embrayage glisse et ne semble pas s'engager à fond, la chose peut tout simplement être dû au fait que la pédale de débrayage arrête sur le plancher de la voiture. Le tassement et l'usure du mécanisme d'embrayage ont dérangé l'ajustage de cette pédale. Pour remédier au mal, il suffit d'agrandir l'encoche ou ouverture par où la pédale passe à travers le plancher de la voiture.

Consommation exagérée.

Si votre auto ne vous donne pas le nombre de milles au gallon que votre marchand vous a garanti, cela dépend généralement des causes suivantes: carburateur réglé pour un trop riche mélange, manque d'étanchéité des cylindres, allumage trop en retard, trop



La Chandler "Royal Dispatch", modèle de sport à quatre places. (Courtoisie de "Canadian Motorist").

ment les ampoules dans leurs douilles, afin d'avoir un bon contact. Il est aussi bon de vérifier le contact au tableau de distribution à l'auvent.

Le danger du feu.

Il ne faut pas laisser traîner dans le garage des torchons saturés d'huile. Il n'y a rien de plus inflammable. L'huile minérale dont on se sert en automobile n'est pas susceptible de prendre feu par combustion spontanée, mais il n'en est pas de même de l'huile de lin qu'on emploie dans la préparation de la peinture et du vernis destinés à faire la toilette printanière de votre auto. Cette huile en s'oxydant à l'air peut prendre feu d'elle-même. Ainsi donc, quand vous peindrez votre auto ne laissez pas de guénilles imbibées d'huile de lin dans le garage.

basse température de l'eau du système de refroidissement, mauvais réchauffement des gaz d'admission, et freins qui traînent.

Les freins avant dans un virage.

En général, il vaut mieux s'abstenir de freiner dans un virage; la voiture vire mieux si elle n'est pas freinée.

Néanmoins, si un cas imprévu oblige à freiner dans le virage, il n'y a aucun danger à se servir des freins avant. Le seul danger que l'on pourrait courir serait celui de caler les roues, auquel cas la voiture continuerait sa marche en ligne droite. Mais ce danger existe aussi bien avec les freins sur roues arrière, avec cette aggravation que, en cas de calage, le tête-à-queue se produit immédiatement. Le danger n'existe donc qu'en cas de calage des roues, et il est alors au moins

aussi grand avec les freins sur roues arrière qu'avec les freins sur roues avant. Quant aux réactions du freinage sur la direction, elles sont nulles si les freins ont été bien établis.

Pour réchauffer le radiateur.

Quand la voiture est dans sa remise, par une nuit d'hiver très froide, on peut mettre au contact du radiateur deux ou trois lampes électriques. Elles suffiront à maintenir l'eau à l'état liquide. Il serait mieux, dans une contrée où normalement la température est très rigoureuse, que le radiateur comportât, à sa base, une petite poche dans laquelle on pourrait introduire un petit réchauffeur électrique.

En couvrant soigneusement le capot d'une épaisse couverture de laine, on réduit assez la dissipation de la chaleur pour qu'une consommation de 25 watts suffise à empêcher le gel au garage. Dans la plupart des garages, on peut aujourd'hui trouver le courant nécessaire, généralement à 110 volts.

Quand la voiture possède une batterie pour l'éclairage électrique, celle-ci suffit amplement à l'alimentation toute une nuit si on laisse la voiture dans un garage de fortune. Il suffit de disposer de deux réchauffeurs, l'un établi pour 110 volts, l'autre pour le voltage de la batterie. Voici comment on pourrait réaliser cet appareil: Pour l'alimentation par la batterie le réchauffeur peut être constitué par une lampe de phare trop noircie pour être encore utilisée à l'éclairage. Ces lampes sont petites et n'exigent pas une trop grande poche dans le radiateur.

Il est moins indiqué d'employer une lampe ordinaire à 110 volts pour le réchauffage normal, à cause de la fragilité de leur filament. S'il venait à casser, on pourrait prendre un de ces petits appareils que le commerce nous offre aujourd'hui pour tenir chaud un liquide. L'avantage de ce réchauffage électrique est que l'eau chauffée circule et maintient tiède le moteur lui-même, évitant ainsi, le lendemain matin, l'ennui bien connu que n'évite pas l'emploi de liquides incongelables: l'exagération de la viscosité de l'huile qui rend le moteur dur à tourner et empêche le graissage immédiat des articulations dès la première explosion.

Vieilles taches de peinture.

Les peintres en voitures sont sans doute d'habiles gens, mais ils ont tous le pinceau trop généreux. Ils peindraient l'intérieur du carburateur si on les laissait faire!

Les parties nickelées, les valves de pneumatiques, etc., sont toujours plus ou moins souillées ou engorgées de peinture (durcie quand la voiture vous est livrée) qu'on ne peut dissoudre facilement et qu'on

n'ose gratter pour ne pas rayer le métal. Un mélange d'alcool, de benzine, et de sulfure de carbone enlève assez facilement les taches les plus anciennes. On peut employer aussi de l'essence de térébenthine.

Comment descendre une côte.

Il n'y a qu'une façon convenable de descendre une longue côte: c'est d'embrayer le moteur sur une combinaison de vitesse convenable et de l'utiliser comme frein.

Le moteur fonctionnant comme frein absorbe une quantité assez notable de puissance que l'on peut chiffrer comme approximativement égale à 30 ou 40% de la puissance que le moteur est susceptible de développer.

On laisse l'allumage et on coupe l'arrivée de la gazoline; le moteur n'absorbe à peu près que de l'air, mélangé d'un peu de gazoline, et, l'allumage étant maintenu, les bougies risquent moins de s'encrasser.

Tuyau d'échappement pour garage.

Il n'est pas sans inconvénient de faire tourner longtemps un moteur de voiture, lorsque celle-ci est enfermée dans un garage. Les gaz de l'échappement, surtout lorsque le moteur tourne au ralenti, contiennent en effet une assez forte proportion d'oxyde de carbone qui, comme on sait, a une action extrêmement toxique.

Aussi, le procédé que signale notre confrère "Auto-car" sera-t-il particulièrement apprécié de tous ceux qui ont à procéder à la mise au point de leur moteur à l'intérieur de leur garage.

Ce procédé consiste à percer le mur du garage d'un trou dans lequel on enserme un tuyau en fer de gros diamètre. Au moyen d'un tuyau en caoutchouc, on raccorde ce tuyau avec l'extrémité du tuyau d'échappement, et les gaz brûlés sont ainsi évacués à l'extérieur sans gêne pour les occupants du garage.

Il n'est en général pas utile de faire de ligature sur le tuyau de caoutchouc si son diamètre a été convenablement choisi.

Métal antifriction.

La composition la plus ordinaire de ce métal est: 48 parties d'étain, 6 de cuivre rouge, 8 d'antimoine et 38 de plomb pour 100 parties.

Mais cette composition ne conviendrait pas à l'automobile. Il faut lui préférer celle-ci:

Etain 16 parties, antimoine 78, cuivre rouge 6; total: 100.

Si on désire un métal plus dur, la formule est la suivante:

Etain 12 parties, antimoine 82, cuivre rouge 4, zinc 2.

La difficulté pour préparer ce métal réside dans le mélange de ces substances dont les températures de fusion sont très différentes; cette préparation exige un certain tour de main.

En général le mieux est d'acheter chez un spécialiste consciencieux du métal anti-friction de bonne qualité et de se contenter d'en faire soi-même l'application.

Un coussinet garni de métal antifricition de bonne qualité, convenablement graissé, peut tourner des années sans prendre du jeu.

Pour augmenter la vitesse d'un moteur.

Il existe un moyen de faire tourner un moteur plus vite, tout au moins provisoirement pour essai, sans grand changement: c'est de remplacer les ressorts de soupapes d'échappement par des ressorts plus durs, et les ressorts de soupapes d'admission par des ressorts très doux.

Ce moyen réussit généralement, mais il a l'inconvénient que les soupapes d'admission, qui font alors

leur retombée en soupapes libres, font beaucoup de bruit et se mâtent assez vite,

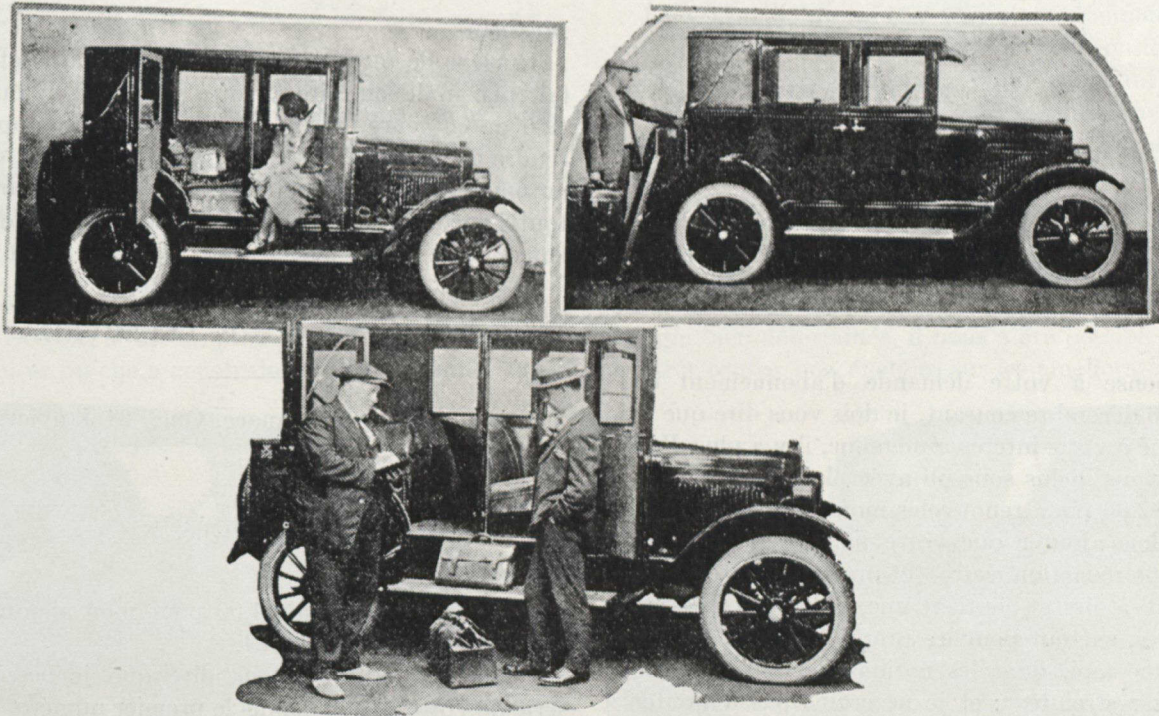
Il est recommandable, pour tourner vite, de faire les cames douces, c'est-à-dire assez pointues. C'est une erreur de faire les cames à levée rapide, sous prétexte que la soupape reste ouverte plus longtemps et que le moteur s'alimente mieux. En effet, la soupape, projetée trop rapidement en l'air, ne retombe pas assez rapidement, et le moteur se trouve très vite limité en vitesse par le bafouillage de la distribution.

Même avec des formes de cames correctes, il arrive que certains moteurs sont limités en vitesse par bafouillage de la distribution, si les ressorts de soupapes d'échappement sont insuffisamment forts.

Tremper le bout d'une tige de soupape.

Quelques maisons trempent le bas des soupapes afin qu'il ne s'épanouisse pas sous le choc du taquet. La trempée en ce cas ne doit pas être faite à l'eau, qui la rend cassante. On fait rougir le bout de la soupape, et on la trempée aussitôt d'une demi-ligne au plus dans un peu de suif.

La nouvelle Overland "Champion"



Les coussins des sièges peuvent être disposés de façon à former une couchette confortable, à la manière des wagons-lits, ce que les touristes et les voyageurs de commerce apprécieront.

Le compartiment à l'arrière a une capacité de cinquante pieds cubes et on peut y loger plusieurs valises ou colis. Les sièges sont ajustables à la longueur des jambes des occupants, les constructeurs s'étant souvenu du fait que tout le monde n'est pas bâti sur le même patron. A noter le fini de la malle et du sommet de la carrosserie. (Courtoisie de "Canadian Motorist").

En écrivant aux annonceurs mentionnez "L'AUTOMOBILE AU CANADA"

Des lettres qui parlent par elles-mêmes

7 Janvier, 1924

L'Automobile au Canada,

Messieurs,

Vous trouverez ci-inclus le montant de mon abonnement à votre revue "L'Automobile au Canada".

Elle est bien intéressante et bien instructive. Je vous remercie de me l'avoir suggérée.

Bien à vous,

NAP. BOILY,
Village Montmorency.

Lyster, Que., Nov., 7, 1923.

L'Automobile au Canada,
Quebec, Qué.

Messieurs,

Veillez trouver ci-inclus un mandat expresse au montant de deux dollars pour douze mois d'abonnement à votre beau journal "L'Automobile au Canada".

Bien à vous,

EDDY TARDIF,
Lyster Station, Que.

Roberval, le 31 décembre, 1923.

L'Automobile au Canada,
Québec, P. Q.

Messieurs,

En réponse à votre demande d'abonnement en date du 26 décembre courant, je dois vous dire que je suis abonné à votre intéressante revue, il y a plus d'un an; et je vous inclus sous pli avec plaisir un mandat poste de \$2.00 pour renouveler mon abonnement.

Et je dois ajouter que votre magazine, en outre d'être d'une rédaction claire et précise, est toujours intéressant à lire et contient une foule de renseignements utiles, surtout pour les propriétaires d'automobiles comme moi, dont les notions de la mécanique sont assez restreintes : et je ne crains pas d'ajouter que tout automobiliste trouvera bien des avantages à s'abonner à votre revue. Vous souhaitant tout le succès possible, je me souscris,

Votre bien dévoué,

A. SYLVESTRE, Avocat.

Montréal, 24 janvier, 1924.

L'Automobile au Canada,

Messieurs,

Veillez trouver ci-inclus la somme de 2 dollars pour abonnement 1923-24.

Je regrette de ne pas vous avoir fait parvenir la somme avant aujourd'hui vu que l'abonnement finissait au mois d'août dernier.

Il est certainement intéressant ce magazine vu qu'il donne beaucoup de renseignements aux touristes et aussi sur l'état des routes dans le Québec.

Veillez me faire parvenir un reçu pour le montant.

Bien à vous,

G. CARDIN,
190c. Christophe Colomb, Montreal, Qué.

Montréal, Jan. 3, 1924.

L'Automobile au Canada,
27 rue Buade, Québec.

Messieurs,

Je viens de recevoir votre lettre circulaire, et il me fait plaisir de souscrire à votre journal. Une publication de ce genre couvre une lacune et est appelée à rendre de grands services au public en général et aux automobilistes en particulier; et je vous souhaite tout l'encouragement nécessaire pour conduire votre entreprise à bonne fin.

Votre dévoué,

B. LEFEBVRE.

Cap St. Ignace, Que., 24 Janvier, 1924.

Au Secrétaire,
L'Automobile au Canada,
27 rue Buade, Quebec, Qué.

Cher Monsieur,

Inclus un chèque de \$4.00 pour mon abonnement pour août 1922 à août 1924.

Il me fait plaisir de vous dire que je possède la série de votre revue, depuis le premier numéro.

Je profite de l'occasion pour remercier les promoteurs de cette revue, et aussi vos dévoués collaborateurs.

Votre tout dévoué,

HENRI MICHON.

NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

La Parker:

POUS sommes informés qu'on est à faire la ré-organisation de la Parker Motor Co., de Montréal, qui, après un beau début, fut obligé de déposer son bilan, à cause de la crise financière que nous traversons.

La Wright Motor Corporation, une maison de l'Ontario, serait à essayer de faire l'acquisition de l'actif de la Parker Motor Co. et de ré-ouvrir les usines. La Parker était une superbe voiture très bien construite, mais trop cher pour le marché canadien, à ce qu'on dit. La Wright Corporation fabriquera une voiture moins dispendieuse, dans le genre de la Ford et de la Chevrolet.

L'Auto à vapeur Brooks.

La Brooks Steam Motors Limited a été organisée à Toronto depuis quelques mois déjà. La compagnie a l'intention de fabriquer une automobile à vapeur qu'elle veut vendre sur le marché canadien. Pour organiser une affaire comme celle-ci il faut des capitaux. On essaye actuellement de les faire souscrire au Canada.

Ces voitures à vapeur ont eu un certain succès en Europe. De ce côté-ci de l'Atlantique, pour une raison ou pour une autre, elles sont moins appréciées. On a déjà tenté d'en introduire sur le marché et on a eu peu de succès jusqu'à aujourd'hui.

Ce que Ford fait sur chaque voiture.

D'après le "Wall Street Journal", la Ford Motor Co., de Détroit, a fait un profit de \$67.00 sur chacune des voitures qu'elle a construites pendant l'année ter-

minée le 31 juillet 1923. La Ford Motor Co. of Canada, qui n'est qu'une filiale de la première, a réalisé un profit de \$68.00 par voiture. La compagnie américaine aurait construit dans son année tout près de 2,000,000 de voitures et la compagnie canadienne 75,000.

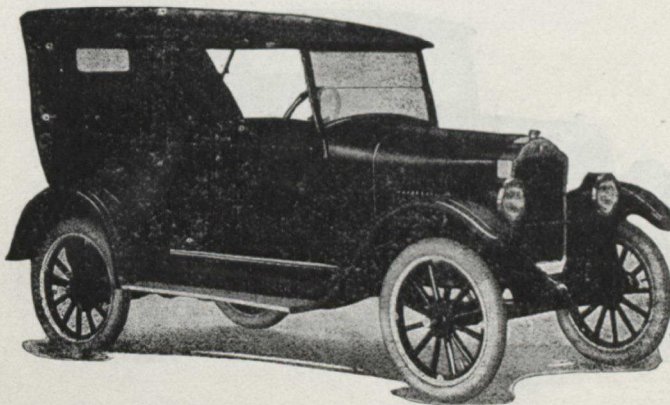
Les actions de la compagnie canadienne, dont la valeur au pair est de \$100, se paient \$425. sur le marché. Sur cette base les actions de la compagnie américaine auraient une valeur marchande de \$4866. chacune.

La construction en Allemagne.

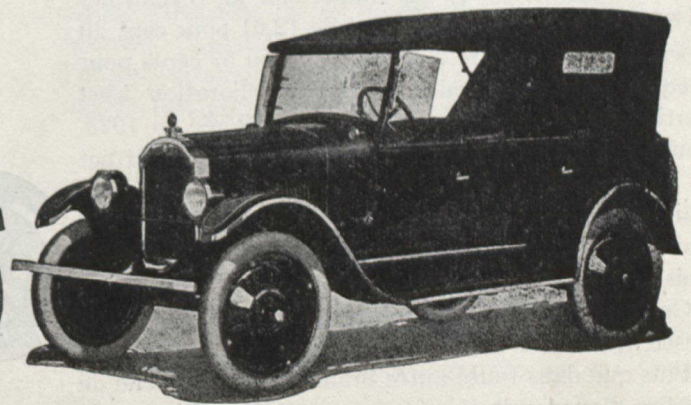
La plus grande fabrique d'automobiles d'Allemagne se trouve à Mannheim. Elle construit par année 15,000 voitures qui se vendent \$4,000.00 en moyenne chacune. Ce n'est pas encore la production de Ford, qui est de 10,000 voitures "par jour".

Améliorations de la Cadillac "61".

La Cadillac Motor Car Co. vient d'annoncer que son modèle 61 a subi des améliorations considérables. Laissons la parole à M. A. U. Widman, gérant des ateliers de fabrication de la machine Cadillac. "Au cours des neuf dernières années, nous avons manufacturé 150,000 modèles V de machines à huit cylindres. Mais il n'y a pas eu de temps, au cours de cette période, que nous n'ayons apporté des améliorations dans la métallurgie, le dessin et le procédé de fabrication. Avec la question fondamentale de dessin de l'engin bien déterminée, il nous a été possible de concentrer toutes nos énergies sur les améliorations et le



La Star de tourisme nouvelle série combine les caractéristiques les plus avancées en construction de moteur, en fini et en équipement qui aient jamais été offertes à un prix aussi modeste.



La voiture de tourisme Star spéciale avec ses jolies roues à disque et son radiateur nickelé est de toute beauté quand elle est finie en couleur attrayantes.

retouches. Nous avons constamment suivi ce procédé jusqu'à aujourd'hui.

"Parmi les améliorations mentionnons l'adaptabilité du carburateur à tous les degrés de haute et basse pression, qui résulte en une plus grande économie de combustible, en un départ plus facile et en une accélération plus rapide. Le propriétaire d'un modèle 61 amélioré peut sortir à toutes les saisons de l'année dans toutes les sections du pays, et il n'a pas besoin de faire ajuster son carburateur. Depuis l'introduction du premier genre 61, ce nouveau système de carburation a été une source de satisfaction grandissante pour les propriétaires de Cadillac. On a aussi mis quelque chose de nouveau dans l'engrenage de la transmission, qui assure la douceur de la mise en opération, tandis que le système de refroidissement à froid par un ajustage plus délicat du contrôle thermostatique des pompes à eau a été fort amélioré. Le châssis a également subi des améliorations, qui lui assurent plus de force, de calme et de confort."

La Willys Overland Co.

La Willys Overland Company aura fait, en 1923, le chiffre des recettes le plus élevé qu'elle ait encore jamais eu jusqu'à présent et sa production, atteignant 200,000 voitures, aura brisé tous les records précédemment établis par cette compagnie. En 1921 elle ne produisait que 48,000 voitures et après paiement des intérêts sur les obligations, son année fiscale bouclait par un déficit de \$14,000,000.

L'amélioration dont la Willys Overland a bénéficié ces deux dernières années est donc remarquable, même en admettant que l'industrie automobile a joui d'une prospérité exceptionnelle.

Après avoir eu un déficit total de \$24,000,000, après déduction de toutes charges et dividendes pour les années 1919, 1920 et 1921, la Willys a franchi le tournant en 1922, alors qu'elle faisait voir un revenu net de \$2,279,000, soit l'équivalent de 12.61 pour cent du stock de priorité et de 2.29 pour cent ou 57 cents pour chaque action ordinaire. Cette amélioration s'est continuée et même d'une manière accélérée en 1923. Pour les neuf premiers mois elle réalisait un profit net de \$11,713,642. Le profit net du troisième trimestre était de \$3,781,000, comparativement à \$5,202,000 pour celui de juin et \$2,729,000 pour les trois premiers mois.

Comme il fallait s'y attendre, c'est le deuxième trimestre qui fut de beaucoup le meilleur.

Plus que dans toute autre branche, il est difficile de prédire d'avance les profits que peut faire l'industrie automobile. Mais si l'on considère que la Willys Overland a produit 17,000 voitures en octobre et en

novembre, l'on peut présumer que les profits du quatrième trimestre s'élèvent à environ \$2,000,000, ce qui ferait pour l'année un total approximatif de \$14,000,000. Cela signifierait un revenu ressortant à 63 pour cent du stock de priorité et approximativement \$5.80 pour le capital ordinaire.

Les perspectives pour 1924 paraissent très encourageantes. La production de 200,000 voitures en 1923 se compare avec 140,000 voitures en 1916.

D'après les plans conçus en ce moment la compagnie devrait produire 300,000 voitures en 1924.

Ford emploie 138,153 personnes

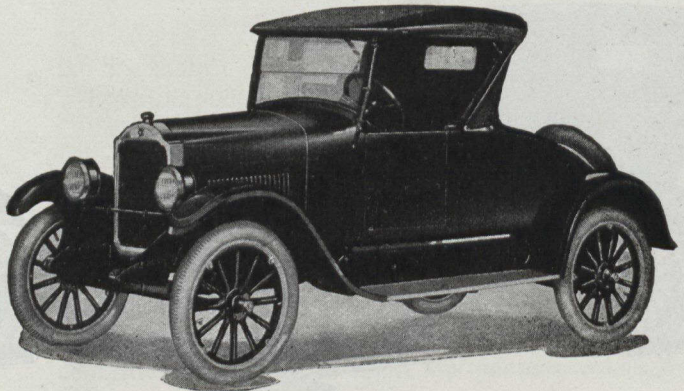
D'après les derniers chiffres fournis, cette grande organisation emploie ce nombre de personnes dans toutes ses entreprises.

On aura une idée combien vaste est cette entreprise, lorsqu'on saura qu'il se consomme par jour, 4,500 tonnes d'acier, 127,000 verges de drap, 72,055 pieds carrés de verre, 26,400 pneus, 4,200 tonnes de charbon, 1,500 tonnes de minéral et 425 tonnes de pierre à chaux. Par an, on emploie 300,000,000 de pieds de bois, mesure de planche.

Dans la seule ville de New-York, la compagnie emploie 6,800 personnes et la liste mensuelle de paye se chiffre à \$800,000.

Stocks de gazoline.

D'après les chiffres publiés par le département de l'Intérieur, les stocks de gazoline s'élevaient, le 1er décembre, aux Etats-Unis, à 925,046,373 gallons, soit une augmentation de 36,000,000 de gallons ou de 4.03 pour cent par comparaison avec ceux du 1er novembre. Ces chiffres indiquent aussi que l'approvisionnement de gazoline excède de 11 pour cent celui de l'année dernière à pareille date, qu'il y a une aug-



Les élégantes lignes fuyantes de la nouvelle routière Star donnent tout le chic que l'on peut désirer à ce type de voiture complètement équipée et ultra moderne, convenable pour les affaires ou la promenade.

mentation de 15 pour cent dans la demande et de 27 pour cent dans les quantités d'huiles raffinées.

Les fabricants de pneus anglais se plaignent

L'invasion du marché anglais par les pneus de fabrication étrangère est la cause que bon nombre de fabriques de pneus en Angleterre ont dû fermer leurs portes et que les autres ne fonctionnent qu'à la moitié de leur capacité. Les Français, surtout, à cause de la situation du change, peuvent inonder le marché de pneus qui se vendent plus bas que ce qu'il en coûte aux Anglais pour fabriquer.

Le commerce d'exportation des pneus se répartit ainsi entre les différentes nations: France, 40 pour cent; Etats-Unis, 25 pour cent; Angleterre, 12 pour cent; Italie, 7 pour cent; Allemagne, 5 pour cent; autres pays, 11 pour cent.

L'année de la General Motors of Canada Ltd.

L'on s'attend à ce que la production de la General Motors of Canada Limited atteigne pour l'année 1923 50,000 voitures. Sur ce total environ 55% seront absorbés par le marché d'exportation. En 1920 il a été expédié d'Oshawa 22,632 voitures. En 1921, 15,390 voitures furent produites dont 27% prirent la route des pays d'outre mer. En 1922 l'on y a fabriqué 37,200 voitures dont 22,000 ou 59% furent exportées. Pour l'année 1923, le nombre des voitures exportées atteindra approximativement 27,000 qui seront expédiées dans 64 pays différents.

Le capital engagé en ce moment dans l'entreprise canadienne est de \$25,000,000, dont une bonne partie est venue des Etats-Unis. Les produits qui sortent de l'usine ont maintenant une valeur annuelle qui dépasse \$40,000,000.

D'après des chiffres récemment publiés, le nombre des actionnaires de la General Motors résidant au Canada est de plus de 1,000. Ils détiennent un total de 485,000 actions. Plus de 735,000 parts sont entre les mains d'actionnaires résidant en Grande Bretagne, de sorte que le volume total des actions de la General Motors, détenues en Grande Bretagne et au Canada est de 1,220,000 actions.

A l'heure actuelle la compagnie canadienne a six organisations filiales de ventes comprenant la Cadillac, la Chevrolet, la McLaughlin, la Oakland, la Oldsmobile et la G. M. C. Trucks. Toutes ces compagnies ont leurs quartiers généraux à Oshawa.

Les usines de la compagnie à Oshawa et à Wakererville occupent une superficie de 109 acres.

Elles occupent plus de quatre mille employés retirant un salaire de plus de six millions de dollars par

année. La compagnie débourse chaque année environ \$4,000,000 en taxes et elle paye \$3,500,000 en frais de transport aux chemins de fer canadiens.

L'éroplane dans le commerce d'autos

Le fait de vendre des automobiles au moyen d'un aéroplane peut sembler chimérique, cependant ce moyen sera sûrement adopté universellement, si l'on en croit E. V. Rickenbacker, le plus fameux aéronaute américain dans la guerre mondiale, et maintenant vice-président et directeur des ventes de la compagnie Rickenbacker Motor, de Détroit. Il fait de nombreuses visites aux distributeurs et aux vendeurs, dans un rayon de plusieurs centaines de milles de sa manufacture, dans son propre aéroplane.

Il trouve très bon de ne pas être retardé par les horaires de chemins de fer, de n'avoir pas le désagrément de dormir sur les trains, et il dit que c'est un véritable plaisir de voyager dans les nuages.

L'été dernier, Rickenbacker a fait de nombreux voyages en aéroplane pour se rendre chez ses vendeurs et a trouvé la chose très pratique. Il a l'intention de faire tous ses voyages par la même voie ce printemps.

De nombreux membres de l'organisation de distribution Rickenbacker sont d'anciens pilotes de guerre et eux aussi parcoureront leur territoire en aéroplane.

La "Blue Bird" en Nouvelle-Zélande

L'entrée de Willys-Overland Limited dans le marché d'exportation vient d'être signalée par une expédition de modèles Overland Blue Bird en Nouvelle-Zélande. Les commandes qui ont obligé les fabriques de l'ouest de Toronto à opérer à pleine capacité, comprennent aussi une large proportion d'automobiles régulières Overland. La Blue Bird, cependant, est distinctement une production canadienne et la demande étrangère de ce modèle est particulièrement flatteuse. Le développement de ce nouveau genre d'affaires promet d'être un stimulant marqué à l'industrie automobile canadienne.

POUR RIRE

Passagère:—"Qu'est-ce qu'il arriverait, si vos freins refusaient de fonctionner en descendant cette côte ?

Chauffeur d'autobus:—"Ne vous inquiétez pas, Madame, la compagnie a d'autres voitures."

Courtoisie canadienne française

SOUS ce titre, nous relevons dans "Hardware and Accessories", de Toronto, organe des marchands quincailliers, le flatteur article suivant:

"La province de Québec est bien connue pour la courtoisie et l'hospitalité de ses citoyens. Actifs et capables en affaires, les marchands Canadiens-français, cependant, ne laissent pas la course au dollar leur faire oublier la courtoisie naturelle pour laquelle leur race est renommée.

"Un intéressant exemple de la façon remarquable dont un quincaillier de Montréal accomplit un acte de politesse vient d'être mentionné au rédacteur du "Hardware and Accessories", à la récente convention des quincailliers, à Atlantic City.

"R. J. Atkinson, de Brooklyn, N.-Y., président de l'Association des quincailliers au détail de l'état de New-York et membre du conseil exécutif de l'Association nationale des quincailliers au détail, ayant l'intention de faire un voyage en automobile dans la province de Québec, pour ses vacances, mentionna à J. B. Foley, de Syracuse, N.-Y., secrétaire de l'Association des quincailliers de New-York, qu'il doutait pouvoir trouver accommodation aux hôtels de Montréal et de Québec.

"'Ecrivez à Fred. C. Larivière, de Montréal, et il s'occupera de vous', conseilla M. Foley.

"M. Atkinson écrivit à M. Larivière et ce dernier lui répondit que si M. Atkinson voulait bien lui dire quand il arriverait à Montréal, il lui garantissait accommodation à l'hôtel. C'est ce que M. Atkinson fit.

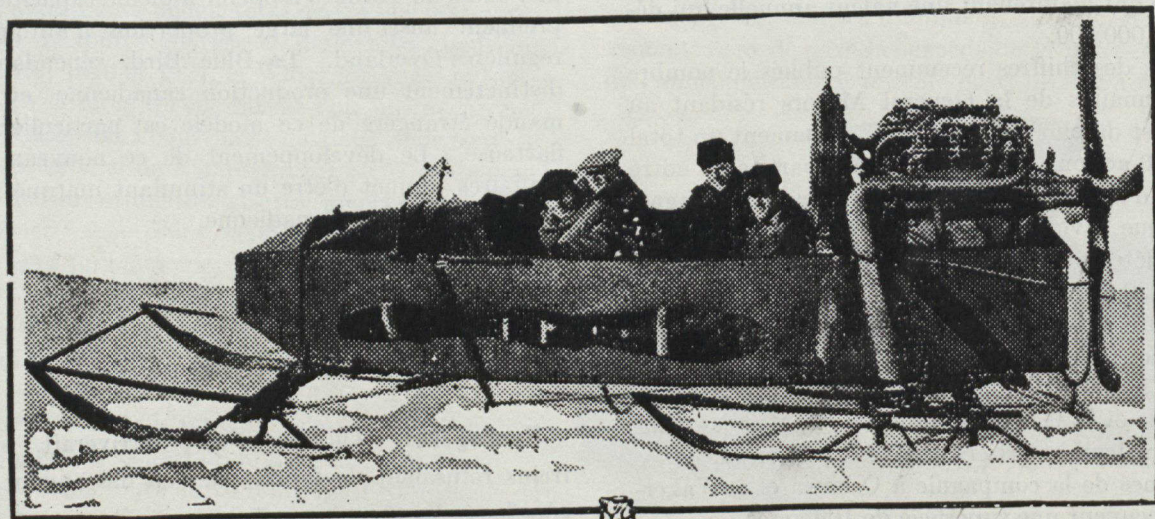
"'Quelle ne fut pas ma surprise, dit M. Atkinson, de

voir un grand et bel homme stopper mon automobile, comme j'entrais à Montréal par le pont Victoria, et me demander si j'étais M. Atkinson. C'était M. Larivière. Il savait que mon auto porterait une plaque de licence de New-York et il avait arrêté toutes les autos de New-York jusqu'à ce qu'il m'eût trouvé. Il s'occupa ensuite de moi, comme si j'eusse été le président des Etats-Unis lui-même, au lieu d'être simplement le président d'une association de quincailliers'.

"Peu de quincailliers canadiens sont aussi bien connus des quincailliers d'outre frontière que M. Larivière, et la réputation du Canada est réhaussée par des actes de politesse et de courtoisie tels que celui relaté par M. Atkinson."

Nous citons cet article dans l'espoir que nos lecteurs s'inspirent du bon exemple donné par M. Larivière et continuent à se montrer courtois et obligeants pour les touristes américains. Si plus de cent mille automobilistes américains visitent, chaque année, la province de Québec, y laissant des millions de dollars dont bénéficient notre commerce et notre population en général, ce n'est pas dû seulement à nos bonnes routes, à nos beaux paysages ni même à notre manière de comprendre la liberté personnelle et la tempérance; cela est dû encore en bonne partie au fait que les touristes trouvent ici quelque chose de différent de ce qu'ils voient habituellement dans le reste de l'Amérique, au point de vue mœurs, coutumes et manières.

Quelqu'un a dit: "Les Canadiens-français sont un peuple de gentilhommes." Nous devons tenir à continuer de mériter cette appellation flatteuse.



L'auto à neige des frères Wing, de Saint-Ignace Michigan; elle est propulsée par une hélice d'aéroplane. Elle peut faire 70 milles à l'heure.

LA PAGE DU MECANICIEN

Les joints doivent être bien posés.

Il se trouve entre plusieurs pièces d'une automobile des joints en asbeste, liège, feutre ou autres substances. Ces joints servent principalement à retenir la graisse ou l'huile.

Les dimensions de chaque morceau qui entre dans la construction d'une automobile ont été calculées avec la plus minutieuse exactitude. Ainsi donc, se servir de joints plus épais ou plus minces que ceux prévus par les constructeurs aura pour effet de changer l'alignement des pièces que ces joints unissent et cela peut avoir des conséquences assez graves.

Par exemple, si le joint du couvercle de la boîte de vitesse est défectueux, cela peut gêner l'action du levier de commande. Il en est de même, si vous mettez entre le bloc moteur et la boîte de transmission de la Ford un joint autre que celui recommandé par les constructeurs; dans ce cas les trous des boulons ne correspondront pas et les boulons tireront d'un côté et finiront par briser le métal. Une autre conséquence de l'emploi d'un mauvais joint à cet endroit sera de déranger l'alignement de la couronne et du démarreur qui ne se joindront plus que par le bout des dents ou obliquement et se lâcheront même complètement par endroits.

Il faut bien avoir soin d'employer des joints d'épaisseur uniforme, car autrement il y aura des endroits où le serrage sera mauvais et par où l'huile s'échappera.

S'il y a une rayure dans les surfaces de métal en

contact avec les joints, elles devront être obstruées avec un bouchon d'amiante ou de coton. Mieux encore, on peut la remplir avec de la composition à souder ou autre composé métallique.

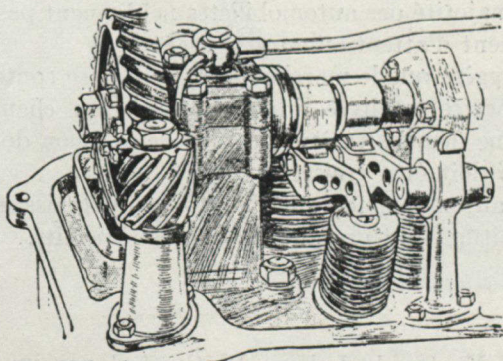
Sur certaines voitures l'alignement des pignons de différentiel et des couronnes d'essieu est maintenu par des coins en métal. Changer l'épaisseur de ces coins déranger l'alignement. Si la graisse passe autour de ces coins, cela provient généralement de la présence d'une saleté entre les coins qui a empêché de les serrer à fond. Un nettoyage et un serrage est le remède au mal.

Certains joints universels sont munis d'une rondelle de feutre pour retenir l'huile. En peignant le châssis, ayez soin qu'il ne s'introduise pas de peinture dans la capsule de ferblanc qui contient ce feutre, car la peinture détruit le feutre et la graisse fuirait.

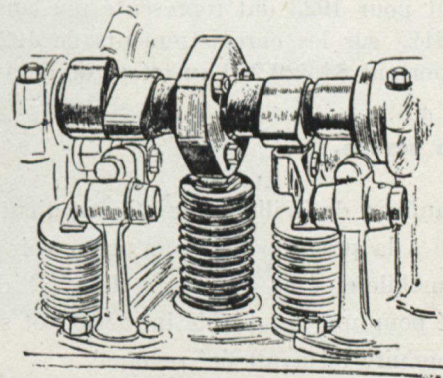
FONDANT POUR SOUDER

Fer ou acier—borax ou sel d'ammoniaque. Fer-blanc—résine ou chlorure de zinc. Cuivre au fer—résine. Fer au zinc—chlorure de zinc. Fer galvanisé—suif de mouton ou résine. Cuivre ou bronze—sel d'ammoniaque ou chlorure de zinc. Plomb—suif de mouton. Etain—résine ou huile douce.

Le chlorure de zinc s'obtient en faisant dissoudre des rebuts de zinc dans l'acide muriatique ou acide hydro-chlorique jusqu'à saturation, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il cesse de se produire des bulles de gaz.



La commande de l'arbre à cames par en-dessus de la voiture anglaise Lanchester. (Courtoisie de "Canadian Motorist").



Comment l'arbre à cames de la Lanchester commande les ressorts de soupapes. Courtoisie de "Canadian Motorist".

NOTRE COURRIER

SOUS cette rubrique, nous nous ferons un plaisir de répondre aux lettres que nous écrivent nos lecteurs pour nous demander des renseignements sur les problèmes qu'ils rencontrent dans la conduite ou l'entretien de leur voiture. Si le renseignement demandé presse et qu'on ne veuille pas attendre une réponse dans les colonnes de la revue, on voudra bien inclure dans sa lettre un timbre pour l'affranchissement d'une réponse spéciale par la poste. Inutile de répéter ce que nous avons déjà dit en plusieurs occasions, c'est-à-dire que nous sommes entièrement à la disposition de nos lecteurs pour tous les services qu'ils voudront bien nous demander et que nous nous efforcerons toujours de leur être utiles et agréables.

Un admirateur de votre revue, Montreal.—

Nous vous conseillons de mettre dans votre secret un bon mécanicien qui s'y connaît en construction automobile et de lui soumettre votre invention. S'il la trouve pratique et économiquement réalisable, vous pourrez en faire faire un plan ou un dessin et la faire

breveter à Ottawa. En écrivant au Commissaire des Brevets, Département du Commerce, Ottawa, vous pouvez obtenir un exemplaire de la loi des brevets et un exemplaire des règlements et formules du Bureau, des Brevets, où vous trouverez tous les renseignements nécessaires pour obtenir votre brevet.

Il y a, à Montréal, des avocats qui se font une spécialité d'obtenir des brevets, et, si vous ne vous sentez pas capable de faire vous-même toute la procédure nécessaire pour faire breveter votre invention, vous pouvez vous adresser à ces avocats qui feront faire les dessins requis et produiront les documents nécessaires au bureau des brevets.

D'après notre propre expérience, nous croyons que, si vous réussissez à intéresser quelque grande compagnie fabriquant des pneus, vous feriez bien de vendre votre brevet pour une royauté convenable, car il faut un fort capital pour fabriquer un pneu, le faire connaître par l'annonce et le mettre sur le marché.

Il est inutile de répéter que "L'Automobile au Canada" est toujours prête à vous aider de toutes façons en son pouvoir à obtenir votre brevet et à réaliser votre projet.

UN PEU DE TOUT

Les autos au Connecticut.

Au 31 décembre 1923, il y avait 191,647 automobiles enregistrées dans l'état du Connecticut. Sur ce nombre il y a 156,747 voitures de promenade et 34,900 voitures de commerce. Les nouveaux enregistrements pour 1923 ont représenté une augmentation de 21% sur les enregistrements de 1922. Les autos apportent \$4,329,269 au trésor de l'état.

Punition sévère.

Un chauffeur de Willimantic (Connecticut) a été condamné à la prison pour un an pour avoir conduit une automobile en état d'ivresse. Il avait déjà été condamné pour une semblable infraction et son permis de conduire lui avait été révoqué.

L'IMPORTANCE DU GRAISSAGE

Le gérant de service à la clientèle d'une grande fabrique d'automobiles déclarait récemment que la chose de nature à faire le plus grand bien à l'industrie automobile serait de persuader les automobilistes de s'occuper du graissage de leurs véhicules. D'après lui la majorité des automobilistes ne donnent pas suffisamment d'attention au graissage.

Il suggère que le marchand, au lieu de se contenter de remettre un livre d'instruction à son client, lui fasse une démonstration pratique de la façon dont la voiture doit être graissée.

Les automobilistes qui s'occupent du graissage de leur voiture sont des automobilistes satisfaits.

Non, Yvette, le Labour Party n'est pas un cours de labour.

L'AUTO A NEIGE LANDRY

Notre excellent ami Monsieur Adalbert Landry, de Mont-Joli, a créé toute une sensation au dernier Salon de Montréal, en s'y rendant en automobile.

C'est un événement qui n'est pas banal, car tout le monde, sait qu'il y a bien près de 400 milles entre Mont-Joli et Montréal, que le froid a été excessivement rigoureux dans la dernière partie de janvier dernier et que la neige était abondante sur tout le parcours, surtout entre Mont-Joli et Québec.

La voiture de Monsieur Landry, il va sans dire, était une automobile à neige. Mais ce que nous sommes fiers de signaler, parce que c'est une nouvelle preuve du génie inventif et de l'habileté mécanique des Canadiens-français, c'est que cette auto à neige a été entièrement imaginée et construite par M. Landry lui-même. Cela est d'autant plus remarquable que M. Landry qui n'est pas par profession un constructeur d'automobiles, n'avaient pas à sa disposition les facilités qu'on peut trouver dans une usine et a dû se servir de moyens de fortune.

La machine de M. Landry est montée sur un châssis et un moteur McLaughlin-Buick, D-45. Elle diffère en cela de toutes celles qui ont été fabriquées précédemment et qui étaient montées sur des moteurs beaucoup plus légers. Elle diffère aussi en ce qu'elle offre une très grande somme de confort. M. Landry, confiant dans la puissance de son moteur et la valeur de son invention, a utilisé une carrosserie de coupé qui est chauffée par le gaz d'échappement et où les passa-

gers sont complètement à l'abri de toutes les intempéries. L'avant de la machine repose sur un sleigh ordinaire que le chauffeur conduit à volonté et l'arrière sur un système de propulseur à chenille inventé et breveté par M. Landry. Ce propulseur se compose de 8 roues, munies d'un appareil très ingénieux pour éliminer la neige.

La machine de M. Landry fait une moyenne de 25 milles à l'heure. Plus il y a de la neige, mieux elle fonctionne. Son inventeur a donné plusieurs démonstrations à certains industriels et marchands de bois de Québec, dans les côtes les plus difficiles, et tous ont été émerveillés.

M. Landry qui est un modeste, ne prétend pas avoir trouvé la solution définitive du problème de l'automobile pour nos chemins d'hiver, mais ce qui est certain, c'est qu'il a établi un record et que sa machine est de beaucoup la plus perfectionnée que nous ayons encore vue en cette province et probablement dans tout le pays.

Nous croyons qu'il y aurait un marché pour les automobiles à neige dans la province de Québec, où pendant quatre ou cinq mois de l'année la neige rend toute circulation impossible avec des automobiles ordinaires. Nous souhaitons à M. Landry de trouver le capital et l'encouragement nécessaires pour perfectionner son invention et organiser une usine où il pourra construire son auto à neige pour le commerce.



Monsieur Adalbert Landry et l'auto à neige qu'il a inventé

TRIBUNE LIBRE

Cap St-Ignace, Que., 5 Fev. 1924

Au Rédacteur,
Automobile au Canada,
Quebec, Que.

Cher Monsieur,

Permettez quelques suggestions pour le problème des taxes sur les AUTOMOBILES.

50 cts par 100 lbs. sur le poids du véhicule, minimum, \$10.00;

\$2.00 par 100 lbs. sur le poids du Truck, minimum \$20.00;

\$5.00, prix de la licence du chauffeur.

3cts, taxe sur la vente de la gazoline, pour les voitures de plaisir seulement, ou d'affaires.

\$1.00, taxe pour tout vendeur de gazoline.

Le Gouvernement pouvant suivre les vendeurs licenciés par la licence cédée, ferait en sorte de vendre des timbres dits, (Taxe sur Gazoline .02cts.), timbres bilingues.

Le licencié, le vendeur de gazoline, serait forcé de se dédommager des timbres qu'il aura en sa possession et devra les oblitérer avec une étampe de son nom, ou de son numéro de licence. Les timbres qu'il aura en sa possession, non vendus, seront rachetables par le percepteur qui lui aura cédé sa licence.

Une amende de \$500.00 sera imposée à tout licencié qui vendra de la gazoline, dite de commerce, et l'acheteur qui sera pris en défaut sera passible de la même amende.

Excusez le tout,

Votre,

HENRI MICHON,

Craig's Road, Que., 8 février 1924

L'Automobile au Canada,
27 Rue Buade,
Québec, Qué.

Messieurs,

Ayant constaté que votre revue s'occupe non-seulement de l'automobile mais de tout ayant pour but d'aider l'automobiliste, je réfère à l'article, "Les étrennes des Automobilistes", publié dans le numéro de janvier dernier.

Permettez-moi, Messieurs, d'exprimer mon point de vue à ce sujet:

La méthode de perception des taxes sur les automobiles qui existe actuellement dans cette province, est certainement une mauvaise méthode qui n'encourage pas les cultivateurs et les journaliers à demeurer chez nous, surtout lorsqu'on pense que chaque habitant de ce pays doit \$500.00.

Les cultivateurs possèdent plus d'automobiles que

toutes les autres classes et ces derniers utilisent leurs autos à peu près 500 milles par saison, payant aussi cher de droits que ceux qui s'en servent pour leurs affaires, leurs promenades, etc., et font 15,000 milles, et même jusqu'à 50,000 milles par saison. Exemple: les voyageurs 25,000 milles et les contrebandiers 50,000 milles par saison.

Mais voici qu'une nouvelle méthode arrive, qui je crois, sera appréciée de tous, spécialement des cultivateurs, surtout en ce qui concerne la taxe de deux sous par gallon de gazoline; celui qui utilisera beaucoup d'essence et celui qui en utilisera peu, chacun paiera en conséquence.

Est-ce que la taxe sur la pesanteur sera appréciée autant que celle sur la gazoline? Je crois que non; je connais un particulier qui possède une voiture de 1500 livres et fait jusqu'à 20,000 milles par saison; j'en connais aussi un autre qui possède une voiture de 3000 livres et ne fait que 500 milles par saison; je crois que ce dernier usera beaucoup moins les chemins que l'autre et d'après la nouvelle méthode de taxation sur la pesanteur paiera beaucoup plus que l'autre.

Ne serait-il pas mieux de laisser la taxe sur la pesanteur de côté et d'augmenter la taxe sur la gazoline? Chacun et tous paieraient en proportion de l'usure qu'ils feraient aux chemins.

Une voiture pesante dépense plus d'essence qu'une voiture légère: donc le propriétaire d'une voiture pesante aurait à payer plus pour la taxe sur la gazoline qu'une légère. Pourquoi le taxer encore sur la pesanteur de sa machine?

J'ai vu moi-même le long des frontières des centaines de propriétaires d'automobiles parcourir en une seule saison 50,000 milles et plus, sans même acheter un seul gallon de gazoline au Canada.

Qui paiera la taxe pour ces contrebandiers, qui, toutes les nuits, roulent 60 milles à l'heure, chargés de plusieurs mille livres de whiskey?

Qui aussi paiera la taxe des contrebandiers américains, roulant aussi à une vitesse excessive de 50 et 60 milles à l'heure chargés de 40 à 50 caisses de liqueur entre Montréal et Rouses-Point?

Ces derniers sont ceux qui détériorent le plus les chemins, avec leurs charges excessives, utilisant leur touring comme un truck avec des ressorts supplémentaires en arrière, et paieront pour une touring légère seulement.

Quand la nouvelle méthode de taxation entrera en vigueur, si cet abus d'acheter la gazoline aux Etats-Unis par la plupart des habitants, le long des frontières, n'est pas discontinué, un bon nombre pourront se vanter de détériorer les chemins à bon marché.

J'espère que ceux qui auront charge de cette nouvelle méthode ouvriront les yeux sur ce qui se fera le long des frontières.

Pourquoi, si d'autres ont aussi des arguments, ne les enverraient-ils pas à notre intéressant journal afin de les faire publier?

H. R. ROBITAILLE

PROPOS SUR NOS ROUTES

LES VALLÉES DE LA CHAUDIÈRE ET DE L'ETCHEMIN.—Suite

Saint-Joseph.—La seigneurie de Saint-Joseph, concédée en 1736 à Rigaud de Vaudreuil, passa en 1737 à Fleury de la Gorgendière. L'endroit choisi par le seigneur pour son établissement était appelé par les aborigènes Mésakigan, "rivière ombreuse", qui est devenu Sartigan. Le seigneur donna à son domaine le nom de Nouvelle-Beauce, en souvenir de ce coin de France si fertile dont Chartres est la capitale et qui a donné au Canada Français tant de ses entreprenants colons. La paroisse prit le nom de Saint-Joseph en souvenir de son fondateur; les registres en furent ouverts le 2 août 1738. Le première église s'élevait sur la rive gauche de la Chaudière dans l'enceinte de l'ancien manoir, qui était situé en face du village actuel.

Sainte-Marie.—La seigneurie de Sainte-Marie, concédée en 1736 à Ths.-Jacques Taschereau, membre du Conseil Supérieur, reçut ce nom en souvenir de Marie-Claire Fleury de la Gorgendière, femme du seigneur et appelée "la dame et fondatrice" de la paroisse. Les registres s'ouvrent en 1745. Le zèle des Récollets s'est déployé ici jusqu'à la conquête. Le premier manoir dut être construit vers 1763. Les censitaires de Sainte-Marie, venus presque tous de la côte de Beaupré ou de l'île d'Orléans, avaient gardé une grande dévotion pour "la bonne Sainte-Anne" dont la statue, placée devant le torrent de la Chaudière débordée, avait un jour, selon la légende, écarté le danger.

Pour répondre au vœu de ses censitaires, Mde Ths-Jacques Taschereau fit construire en 1778, à quelques pas du manoir, une chapelle en bois dédiée à la grande thaumaturge et qui fut incendiée avec le manoir en 1823. Une deuxième chapelle s'éleva en 1830, en grosse maçonnerie de pierre des champs, et dans le style normand. La chaire, sculptée avec art, était, d'après une tradition, une relique de l'antique chapelle des Jésuites de Québec. Sous ce sanctuaire reposent les cendres de plusieurs membres de la famille Taschereau. En 1890, on remplaça la chapelle par une autre plus vaste en maçonnerie de granit. On y voit, au-dessus de l'autel, un vénérable tableau représentant la mort de Sainte-Anne. Deux autres tableaux, peints par la Sr. Marie-de-Jésus, ont été

offerts en 1872 par le seigneur et son épouse. La statuette miraculeuse, qui était placée dans une niche dominant la porte de l'ancienne chapelle, est conservée ici, ainsi que plusieurs reliques de l'antique chapelle, la chaire, un fauteuil et deux tabourets pour les acolytes, une bannière brodée par une dame Taschereau.

Scott.—A Scott, le touriste abandonne la rivière Chaudière pour se rapprocher de l'Etchemin et entre dans l'ancienne seigneurie de Lauzon, profonde de dix-huit milles, concédée en janvier 1636 à Jean de Lauzon et qui comprenait "trois lieues de chaque côté de la rivière Bruyante". Jusqu'aux environs de Saint-Henri, nous suivons l'ancienne route Justinienne due à l'activité du missionnaire récollet de ce nom.

Saint-Henri.—A quelques trois milles en amont du village actuel de Saint-Henri se trouvait le vieux Saint-Henri, établi vers 1731 sur la rive droite de l'Etchemin, qui forme à cet endroit une cascade pittoresque, avant d'entourer un groupe d'îlots aux gras pâturages. Le village s'appelait alors Sainte-Geneviève. Le nom de Saint-Henri apparaît pour la première fois en 1744, sur un billet de donation d'une terre pour la construction d'une église et d'un presbytère. En 1746, le seigneur Etienne Charest promet aux censitaires la construction d'un moulin à cet endroit.

La paroisse actuelle de Saint-Henri, fondée en 1750, fut la troisième dans la seigneurie de Lauzon. Une église gothique récente (1879) à la flèche élancée mire sa façade dans les eaux de l'Etchemin. Elle possède une très riche collection de cinq tableaux achetée du grand-vicaire Desjardins, prêtre français qui émigra au Canada pendant la révolution de 1793. Les sujets en sont: "Le Baptême de l'eunuque de la reine Candace d'Ethiopie par le diacre saint Philippe"; "L'Adoration des Mages"; "Saint François de Paul ressuscitant l'enfant de sa sœur", attribué à Hulin; "Vision de l'Enfant Jésus par les saints François d'Assise et Antoine de Padoue", daté de 1663 et signé Guy de Hallé; la "Résurrection du Christ" attribué à Lebrun.

Entre Saint-Henri et Notre-Dame de Lévis s'étend une savane marécageuse appelée "la Plée"—terre pelée—qui se prolonge par les hauteurs de Beaumont

jusque dans Saint-Charles de Bellechasse. La route qui nous conduit au fleuve, tracée par de Boisclers et terminée en 1748, a été pendant près d'un siècle suivie par les vaillants défricheurs des vallées de la Chaudière. Ils avaient jusque là franchi les distances par des chemins impraticables, arrivant à la ville couverts de boue et de poussière, ce qui les a sans doute fait surnommer "les jarrets noirs".

Lévis.—Le nom du héros de la bataille de Sainte-Foye, du chevalier de Lévis, a été donné en 1860 à la petite ville qui regarde Québec. La pointe avancée qui, vis-à-vis de l'église de Saint-Joseph, regarde l'île d'Orléans, avait déjà été nommée par Champlain "cap de Lévy" en souvenir de Henri de Lévy, duc de Ventadour et neveu de l'amiral de Montmorency qui a aussi laissé son nom à la grande chute voisine de Québec.

Les premiers colons, Guillaume Couture et François Bissot, s'établirent à la pointe de Lévy en 1647. Leurs terres voisines, de cinq arpents chacune sur le fleuve, étaient séparées par un ruisseau qui venait se jeter dans l'anse des Sauvages, après avoir traversé le terrain où s'élève aujourd'hui l'église et le presbytère de Saint-Joseph. Le jésuite Pierre Bailloquet célébra la première messe le 12 avril 1648, probablement dans l'humble logis de Couture. A peu près dans le même temps, les Jésuites élevaient, au pied de la falaise qui fait face à l'hôtel de la douane de Québec, une petite maison de pierre et établissaient sur la grève une pêcherie pour l'anguille. On voyait encore en 1882 les ruines de cette maison blottie dans une enfoncement du rivage, au pied de la montée qui a gardé le nom de "côte de la cabane des Pères".

La première église, construite sur la côte de Lauzon, fut commencée en 1675; elle était en pierre et s'élevait au même endroit que l'église actuelle de Saint-Joseph, sur la terre que Frs. Bissot avait donnée avant sa mort. Elle fut dédiée à Dieu sous le vocable de Saint-Joseph, sans doute en l'honneur de l'abbé Ths-Joseph Morel, qui desservait alors la côte, ou de Chs-Joseph de Lauzon, fils unique du Sénéchal, alors propriétaire de la seigneurie. Cette église, agrandie en 1721, fut incendiée en 1830. Wolfe y installa son hôpital dans l'automne de 1759 et ses restes y furent déposés avant d'être transportés à l'abbaye de Westminster, où ils reposent.

Notre-Dame de la Victoire.—L'église de N.-D. de-la-Victoire, dont s'énorgueillit la ville de Lévis fut bénite en 1851. Elle est par son style de l'époque de François 1er. Quatre pilastres doriques supportant le fronton et l'acrotère, un clocher à deux lanternes donnent à la façade une apparence sévère. Les

grandes lignes de l'intérieur sont bien proportionnées. La voûte retombe sur une colonnade ionique qui se prolonge dans le chœur. La forme du maître-autel a été empruntée à Saint-Pierre de Rome. Une colonnade supporte un baldaquin sous lequel paraît une statue de l'Immaculée Conception en pierre de Caen. Un diadème et un riche chapelet, dons de citoyens de la paroisse, ornent la statue.

Cette église s'élève sur le site du camp retranché d'où Wolfe, durant des mois, lança sur Québec les bombes et boulets qui incendièrent la cathédrale et la plupart de ses maisons.

Plusieurs peintures de valeur, achetées à Rome et en France par le curé Déziel, en 1865-66, méritent d'être notées. Ce sont: "La Résurrection du Christ" et "l'Assomption de la Vierge"; la "Transfiguration", copie du tableau de Raphael; la "Communion de saint Jérôme"; le "Martyre de sainte Agnès"; un "Ecce Homo" et la "Vierge de Ratisbonne". Dans le tombeau de l'autel de Sainte-Anne, a été placé en 1866 le corps de saint Valère, martyr, dont la fête était jadis célébrée avec pompe.

Une petite statue en bois de Notre Dame de la Roche est vénérée dans cette église depuis 1890. C'est une copie fidèle de la statue miraculeuse conservée à Notre-Dame de Lévy Saint-Nom, village natal de la famille de Lévis, à quarante kilomètres de Paris. Une légende veut qu'une statue de la Vierge, tenant dans ses bras l'Enfant-Jésus, ait été aperçue par un pâtre près d'un buisson dont un bœuf l'avait tirée. La merveilleuse exécution du travail et la matière précieuse dont la statue était faite la firent attribuer à un artiste céleste et les anges durent l'apporter en cet endroit. Le seigneur de Lévis, comprenant par ce prodige que la Reine du Ciel voulait être honorée en cet endroit, construisit une église et un monastère.

L'histoire de son côté note que Guyon, ancien curé de Mirecourt désirant embrasser la vie solitaire, fut aidé dans ce projet par Guy de Lévy qui lui donna sur ses terres un lieu propice, à l'endroit appelé de nos jours N.-D.-de-la-Roche. Il s'y forma une congrégation de frères qui devint un prieuré de l'ordre de saint Augustin. Guy de Lévy, compagnon de Simon de Montford dans la croisade contre les Albigeois, laissa en 1232 une somme considérable pour la construction de la chapelle et de l'abbaye de la Roche et voulut y être enterré ainsi que son fils. La révolution supprima l'abbaye et la statue miraculeuse fut attribuée à l'église paroissiale de Lévy-Saint-Nom; où elle est l'objet d'un pèlerinage le jour de la Nativité de la Sainte Vierge. Les bâtiments de l'ancienne abbaye et la chapelle furent plus tard rachetés par la maison de Lévis qui a rétabli sa sépulture dans la chapelle rendue au culte.

CE QUE RAPPORTE LE TOURISME

Se rend-t-on compte des sommes considérables que le tourisme rapporte à notre province et que nous devons cela à nos bonnes routes ?

Depuis le commencement de la saison de 1923 à venir jusqu'au 28 septembre dernier, on a enregistré, aux différents ports d'entrée sur notre frontière, 111,909 automobiles américaines. Le nombre en était de 3,430, en 1915, ce qui fait bien voir que la construction de notre système de voirie a été le principal facteur qui a créé l'industrie touristique en cette province.

D'après M. George McNamee, secrétaire de l'Automobile Club du Canada, la progression va se continuer et il prédit qu'en 1926 les automobiles qui nous viendront du Sud, seront au nombre de 250,000. Il est d'avis que, lorsque tous les chiffres des entrées de 1923 auront été compilés, on arrivera à un grand total de 125,000 et qu'en 1924 nous verrons au moins 175,000 voitures américaines.

En comptant quatre personnes par voiture, M. McNamee calcule que nous avons donc eu la visite, en 1923, de 125,000 touristes et qu'en 1926 nous en recevrons un million, en chiffres ronds. Il estime, de plus, que nos visiteurs ont dépensé ici, en 1923, entre \$15,000,000.00 et \$17,000,000.00 et qu'en 1926 ce sera de \$35,000,000.00 à \$40,000,000.00

L'honorable M. Perron avait donc raison de dire, en manière de boutade, à un banquet que lui offraient

les citoyens de Saint-Albans (Vermont), dans le cours de l'été dernier, qu'il faisait payer ses chemins par les Américains.

Pendant la dernière saison, il s'est dépensé, dans tout le Canada, une somme d'environ \$40,000,000.00 pour la construction et l'amélioration des routes et la part de la province de Québec a été de plus de huit millions et demie de dollars.

Avec le raccordement de la région de Chicoutimi et du Lac Saint-Jean et de la pittoresque péninsule de Gaspé à notre réseau déjà très étendu de bonnes routes, les touristes pourront parcourir d'un bout à l'autre notre vieille province qu'ils aiment non-seulement pour sa belle nature et son intérêt historique, mais encore pour son hospitalité et sa tolérance bien connues.

Il convient donc d'organiser l'industrie si rémunérative du tourisme sur des bases modernes et de faire en sorte que nos visiteurs trouvent dans nos hôtels, caravansérails ou camping-grounds tout le confort et toutes les attentions qu'il désirent.

Visiteur: "Je viens demeurer une semaine chez vous, Toto, et je parie que tu ne sais même pas qui je suis.

Toto: "Je suis sûr d'une chose en tout cas; vous n'êtes certainement pas un parent de papa."

BULLETIN D'ABONNEMENT

L'AUTOMOBILE AU CANADA

Revue mensuelle des
Automobilistes Canadiens - Français

BUREAUX:

27 RUE BUADE

Québec

Veillez inscrire mon abonnement pour UN AN à la revue L'AUTOMOBILE AU CANADA
au prix de.....

Toutes les Provinces du Canada: \$2.00 par année.

Etats-Unis et autres pays: \$2.50.

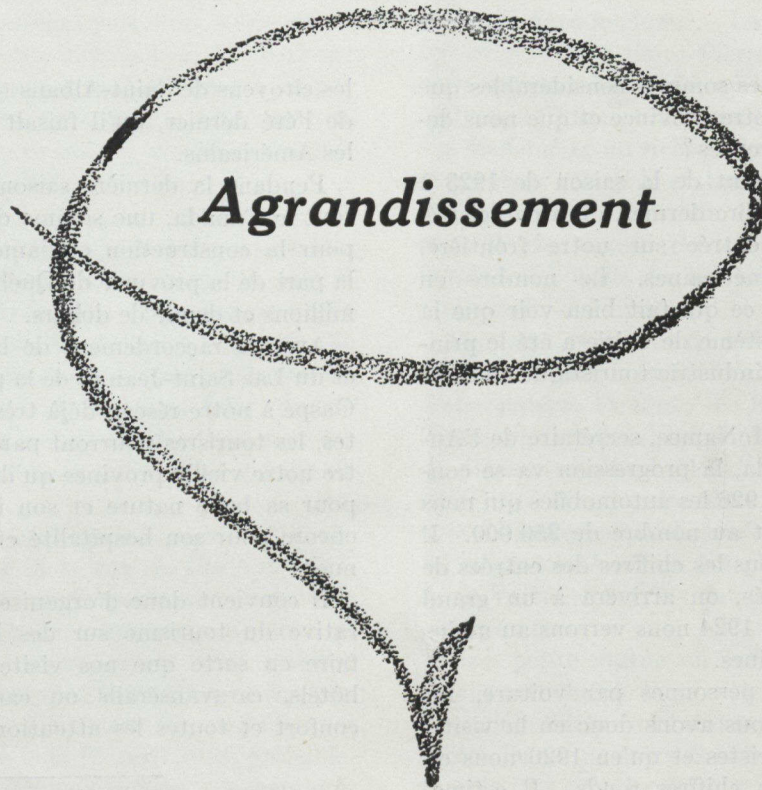
(Le prix des abonnements peut nous être adressé par la malle, en mandat ou chèque)

Nom.....

Adresse.....

Comté ou Province.....

Prière d'écrire très lisiblement
et donner une adresse com-
plète.



PENDANT le mois de janvier, il s'est vendu et livré à notre établissement, à Leaside, Ontario, *trois fois* autant de voitures STAR, qu'en janvier, il y a un an.

Nous désirons tout simplement exprimer au public nos remerciements pour son appréciation des efforts que nous faisons pour lui offrir la plus jolie automobile à bas prix que l'on puisse se procurer pour de l'argent.

Star Division

DURANT MOTORS OF CANADA, LIMITED

Leaside (Toronto) Ontario.

La
Star "Nouvelles Séries"

"L'Aristocrate des voitures à bas-prix"