

PAGES

MISSING

L'Automobile au Canada

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. 3

QUEBEC, DECEMBRE 1922

No. 7

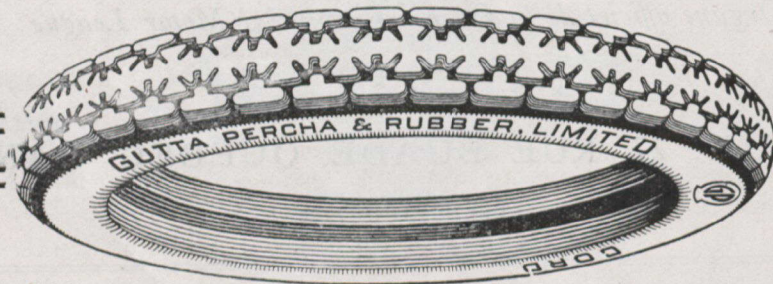
SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE L'ÉDITEUR.....	5	QUEBEC AUTOMOBILE CLUB.....	20
DES CAMPS POUR LES AUTOMOBILISTES.....	6	CONCOURS D'ENDURANCE.....	21
CHRONIQUE JUDICIAIRE.....	7	LE GRAISSAGE N'EST PAS A NÉGLIGER.....	22
LE PRIX DE LA FORD.....	8	UN RIVAL DE L'AUTOMOBILE.....	23
LE DANGER DU FEU.....	9	DES SOINS A DONNER A L'ÉQUIPEMENT ELECTRIQUE.....	24
LE COIN DE L'INVENTEUR.....	10	UN TRANSPORT AERIEN.....	27
LA CONVENTION DE LA PROVINCIAL MOTOR LEAGUE.....	13	ON NOUS ECRIT A PROPOS DE TAXIMÈTRE...	28
LES VOITURETTES FRANÇAISES.....	15	PROPOS SUR NOS ROUTES.....	29
LES VOITURES DE 1923.....	17	ROUTE A TRAVERS LES ROCHEUSES.....	32
		ETC., ETC.	

L'AUTOMOBILE AU CANADA

PRIX : 20 CENTS

*Mettez de la joie dans
votre Automobilisme*



Employez

**“GUTTA
PERCHA”
TIRES**

*CORD
AND
FABRIC*

Cordés

Tissés

Pourquoi laisser le spectre des “embarras de pneus” jeter une ombre sur votre automobilisme? Combien plus agréable il est d’être assis au volant, calme et serein, sachant bien que vos quatre roues sont sûrement munies des Pneus “Gutta Percha” qui inspirent confiance. Ils mettent de la joie dans votre automobilisme!

*Allez aussi loin que vous voulez sur les
Pneus “Gutta Percha”*

Gutta Percha & Rubber

LIMITED

BUREAU CHEF ET USINES, TORONTO

Succursales dans toutes les principales villes du Canada

COMMENTAIRES DE L'EDITEUR

NOS SOUHAITS

ANOS fidèles lecteurs nous souhaitons bien cordialement et sincèrement un joyeux Noël et une bonne et heureuse année! Veuille la Providence les préserver des pannes à 25 milles de tout garage et des agents grincheux, pendant l'année 1923!

De bons hotels.

Au cours d'une manifestation, organisée récemment à Montréal, pour promouvoir les sports d'hiver au Canada, l'honorable J. L. Perron [a] déclaré qu'en dehors de Québec et de Montréal il n'y a pas d'hotels, mais seulement de mauvaises maisons de pension, où les voyageurs sont mal nourris, mal couchés et mal chauffés. "Ce n'est pas tout, dit le ministre, d'attirer les touristes ici; s'ils ne sont pas bien logés, ils ne reviendront plus."

C'est peut-être trop généraliser que de dire qu'il n'y a pas d'hotels convenables en dehors de Québec et de Montréal, mais il n'en est pas moins vrai qu'il y a une déplorable pénurie, le long de nos routes nationales, d'auberges où les automobilistes puissent trouver un confort raisonnable. Il est vraiment trop rare de pouvoir trouver, à la fin de l'étape, "bonne table, bon gîte et le reste", comme dans la chanson.

On calcule que 42,000 automobiles étrangères sont venues dans la province de Québec, pendant la saison de 1922; cela représente un joli revenu pour les personnes qui ont à accommoder ces voyageurs et vaudrait la peine qu'elles se donnent la peine de satisfaire la clientèle. L'on parle maintenant de faire revivre les sports d'hiver et de faire du Québec une station hivernale, comme la Suisse. Il n'y a aucun doute que notre province, avec ses hivers secs et sains, devrait être le rendez-vous idéal des amateurs de skis, de toboggan, de hockey, de patin et de raquettes. Mais avant d'aller plus loin dans la réalisation du projet, il convient de s'assurer d'avance que nos visiteurs seront déceimment hébergés. Or, si l'on en juge par la façon dont les touristes d'été sont reçus, il reste encore beaucoup à faire pour être en état de recevoir nos futurs touristes d'hiver, qui voudront, par exemple, aller faire du ski dans les contreforts de nos Laurentides.

Il n'y a pas à se cacher que la grande "vague de sécheresse", qui s'est abattue sur la campagne, après l'avènement de la Commission des Liqueurs, n'a pas été sans effet sur la décadence des hôtels de campagne, réduits à subsister des repas servis occasionnellement aux touristes de passage et aux voyageurs de commerce. La Commission des Liqueurs n'a de dépôts que dans les villes et n'accorde de permis pour la vente du vin et de la bière que sur firman triplement visé et apostillé des autorités religieuses et municipales. Or les hotels de campagne seraient certainement mieux tenus, si l'on donnait le moyen à l'hôtelier de se faire un profit raisonnable avec la vente de la bière et du vin, sans compter que les automobilistes seraient fort heureux de trouver des occasions de se rafraîchir et de se désaltérer sur la route. Pour cela, il faudrait que la Commission des Liqueurs puisse accorder des permis aux hôtels, fréquentés par les touristes, sans avoir à en demander la permission aux conseils municipaux, car il se rencontre parfois des conseillers qui comprennent d'une façon curieuse l'intérêt de leur municipalité.

Le gouvernement pourrait se laisser persuader de modifier sa loi des liqueurs dans ce sens, si les automobilistes le lui demandaient.

L'union fait la force.

Les automobilistes de Californie viennent de démontrer qu'ils sont une force avec laquelle on devra maintenant compter dans le monde de la politique.

Les efforts des automobilistes de cet état ont assuré la défaite du gouverneur Stephens, qui se proposait d'augmenter considérablement les taxes sur les propriétaires de véhicules à moteur. F. W. Richardson a défait M. Stephens, qui cherchait à se faire réélire, grâce au vote des automobilistes, ligués pour se défendre contre l'imposition de taxes oppressives.

L'administration que présidera le nouveau gouverneur, M. Richardson, a promis de trouver le moyen de conduire les affaires de l'état sans augmenter les taxes qui pèsent déjà sur les automobilistes.

Les automobilistes sont assez nombreux pour faire

entendre leur voix là et quand elle doit être entendue, pourvu qu'il y ait de la co-opération entre eux.

De là vient la nécessité pour eux de se grouper et de s'unir pour la sauvegarde de leurs intérêts communs. Si les automobilistes de Québec comprenaient mieux cette nécessité, ils seraient tous membres du "Quebec Automobile Club". Ce club a entrepris

une active campagne pour enrôler dans ses rangs tous les automobilistes de la région de Québec. Il pourra citer l'exemple des automobilistes de Californie aux incrédules qui ne veulent pas voir les avantages du groupement des forces et ne veulent pas croire que la vigilance de tous les instants est le prix de la liberté.

Des Camps pour les Automobilistes



Dr J. Arthur GAUDREAULT
Député de Chicoutimi

BIEN des automobilistes, au lieu d'aller aux hôtels réguliers, préfèrent camper sous la tente ou dans leur voiture. Dans plusieurs villes des Etats-Unis on a placé des terrains à la disposition de ces campeurs et on leur fournit de l'eau, du combustible et un abri pour le mauvais temps. Un système sanitaire est établi et on prend soin que

le site soit propre et sain.

La commission des parcs de Boston se propose d'établir trois de ces camps aux environs de la ville, dans des endroits agréables et sains.

D'un autre côté, sur la côte du Pacifique, on vient de former une entreprise pour la construction et l'exploitation d'hôtels pour touristes exclusivement, qu'on se propose d'appeler "rodômes", sortes de caravansérails tenant le milieu entre le camp en plein air et l'hôtel régulier.

Le docteur J. Arthur Gaudreault, député de Chicoutimi à la Législature, qui s'intéresse beaucoup à la création d'une route à travers le parc national des Laurentides, a suggéré au gouvernement la construction le long de la future route de camps dans le genre des "rodômes" de la côte du Pacifique. Ces camps seraient sous la direction de surintendants, nommés par le gouvernement et qui verraient à faire observer les règlements du parc et, en particulier, la loi concernant les précautions à prendre contre le feu. Un parti d'automobilistes pourrait retenir l'un de ces camps pour un nombre déterminé, de jours et en faire le centre d'excursions de chasse et de pêche dans le parc, car le long de la "route des marais", le tracé préconisé par M. Gaudreault pour la future route

nationale, la forêt est de toute beauté et il s'y trouve une trentaine de beaux lacs poissonneux.

Il va sans dire que les automobilistes n'auraient pas l'usage de ces camps gratuitement, pas plus que l'usage du parc d'ailleurs. On pourrait, comme aux Etats-Unis, faire payer un droit d'entrée proportionné à la longueur des routes à la disposition des automobilistes dans le parc et faire aussi payer l'occupation du camp.

L'idée du député de Chicoutimi est originale et mérite d'être étudiée. Il n'y a aucun doute que quantité de touristes seraient attirés vers nos forêts et nos lacs laurentiens, si cette idée était concrétisée, et que le gouvernement rentrerait bientôt dans ses frais.

RÉVOCACTION DES PERMIS DE CIRCULATION

En révoquant les permis des mauvais chauffeurs, les autorités de l'état du Massachusetts ont amené une diminution de 45% dans le nombre des accidents d'automobiles, cette année.

En 1920, il y avait eu 20,086 accidents dans cet état. Après qu'on eût décidé d'enlever les permis de circulation aux automobilistes imprudents ou maladroits, le nombre des accidents tomba à 11,487 pour 1921; il va être encore beaucoup moindre à la fin de cette année, bien que le nombre des véhicules-moteurs ait augmenté considérablement.

La suspension du permis: voilà la méthode que l'honorable Jacob Nicol se propose d'employer contre les automobilistes de cette province, l'année prochaine, s'ils persistent à ne pas vouloir tenir compte des règlements concernant la vitesse.

CHRONIQUE JUDICIAIRE

La responsabilité du Garagiste

CELUI qui reçoit dans son garage une automobile pour la réparer doit en prendre soin en bon père de famille et la rendre à son propriétaire; s'il ne peut le faire, c'est à lui de prouver que la cause en est à la force majeure ou au cas fortuit, et que, dans tous les cas, il n'y a pas eu de sa part ni faute ni négligence.

Lorsqu'un propriétaire de garage se sert de gazoline pour ses travaux de vulcanisation, qui consistent à préparer le caoutchouc pour le rendre insensible à la chaleur ou au froid; que cet ouvrage se fait dans une chambre de 4 à 5 pieds où tout est en bois et imprégné d'huile et où du papier est épars sur le plancher; que quelques minutes après le départ de l'ouvrier employé à ces travaux un incendie éclate et détruit le garage et son contenu, il y a présomption de faute contre le propriétaire et ce dernier est responsable de la perte d'une automobile qui avait été déposée dans son garage pour y être réparée. (Bachand & Dionne, Limitée vs Birs, 31 B. R., 365).

Entretien de voirie.—Obstacle à la libre circulation sur toute la largeur de la voie.

De droit commun et indépendamment des lois organiques qui les régissent, les corporations municipales sont responsables des dommages qui résultent du défaut d'entretien de leurs chemins.

Elles doivent faire disparaître les obstacles laissés sur la chaussée; leur négligence dans l'accomplissement de ce devoir les rend responsables des accidents causés par ces obstacles.

Les passants ont droit à toute la largeur du chemin public. On ne peut leur reprocher comme une négligence de n'avoir pas aperçu à temps pour le contourner un obstacle laissé sur la voie publique.

C., vers 9 heures du soir, se rendait, dans son automobile, de Limoilou à Québec. Il devait traverser la rivière St-Charles sur le pont Dorchester et s'était engagé dans la troisième avenue, qui conduit à ce pont, lorsqu'une des roues de sa voiture frappa une pièce de bois qui se trouvait sur la chaussée. Apparemment le choc brisa quelque pièce du mécanisme, et, C. perdant le contrôle de la direction, l'automobile alla

frapper une clôture bordant le chemin, la brisa, et fut lancée en bas du remblai où elle fut presque complètement détruite. Jugement pour \$400.00 en faveur de C. confirmé par la Cour d'Appel. (La cité de Québec vs Conway, 32, B. R., 242).

La vitesse, même dans les limites permises, entraîne la responsabilité du chauffeur, si elle est dangereuse et cause un accident.

Bien qu'un règlement ou une loi fixe un maximum de vitesse que les véhicules-moteurs ne doivent pas dépasser dans les rues ou les chemins publics, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'une personne, en conduisant une automobile, puisse impunément faire cette vitesse envers et contre tout, sans se rendre coupable d'imprudance. Il incombe à tous ceux qui font usage d'une rue publique de prendre toutes les précautions ordinaires pour ne pas causer de dommages à ceux qui, avec droit, font usage du même chemin.

Celui qui change la direction de son automobile à angle droit pour prendre une autre rue, doit d'abord modérer la vitesse de sa machine et l'avoir absolument sous son contrôle. (Gendron vs McLennan, 59 C. S. 364).

L'énervement n'est pas une excuse pour un chauffeur qui cause un accident.—Une femme, propriétaire d'une automobile, n'est pas responsable des dommages que cause son mari en conduisant cette automobile.

Bien qu'une personne soit exempte de responsabilité pour erreur et manque de jugement, quand elle agit sous l'influence d'une panique causée par la partie qui se plaint, ce principe ne s'applique pas dans le cas suivant: un piéton est, par sa faute, frappé par une automobile et projeté à quelques pas; le chauffeur, énervé, se trompe dans la manœuvre et, au lieu de faire machine en arrière, se lance de l'avant et écrase le piéton.

La femme n'est pas responsable des dommages que cause son mari en conduisant une automobile qui appartient à cette femme. (Pleau vs Dame Forget et vir., 60 C. S., 48).

La loi ne dispense pas un chauffeur d'être prudent.

Un règlement municipal contenant des règles que doivent observer les chauffeurs de véhicules-moteurs, a pour but de prévenir les accidents. Il ne dispense personne des règles ordinaires de la prudence. Ainsi, si celui qui conduit une automobile peut prévenir une collision en arrêtant sa machine et qu'il ne le fait pas, il est responsable de l'accident; il ne peut se justifier en plaidant que, d'après le règlement municipal, il avait droit de passage, vu qu'il allait du nord au sud. D'après ce règlement municipal, c'est celui qui est déjà engagé dans une intersection de rues qui a priorité

de passage et non pas celui qui arrive à l'intersection. (Dame McCorkill vs Dame Paquin et vir., 60 C. S., 162).

D'après une opinion récente du Bureau des automobiles de Québec, la loi générale, énoncée dans le dernier paragraphe de l'article 1415 S. R. Q., prime toutes les ordonnances municipales contraires et indique la règle que doivent observer les automobilistes aux intersections de rues.

Note de la rédaction:—Nous nous ferons un plaisir, dans notre "Chronique judiciaire", de renseigner nos lecteurs sur les questions légales qu'ils aimeraient à nous soumettre.

LE PRIX DE LA FORD

LE PRIX des autos Ford a subi, le 17 octobre, une nouvelle réduction qui varie de \$50 à \$85. Cette réduction entre en vigueur immédiatement, a déclaré Wallace R. Campbell, président de la Ford Motor Co. of Canada.

La nouvelle de ce changement suit de près un rapport dans le même sens qui a été fait à Détroit. Là-bas, cependant, la réduction n'est que de \$50.00 et s'applique à tous les modèles.

Ce sont-là, dit-on, les plus bas prix établis par la compagnie dans tout le cours de son histoire. La réduction a été toute une surprise au Canada.

Les voitures fermées sont celles qui ont été le plus affectées par la baisse. Les prix du coupé et du sédan ont été réduits de \$85., et ceux du touring et de la routière de \$50.

Les nouveaux prix des divers modèles Ford au Canada sont les suivants:

Sedan, \$785; Coupé, \$695; Touring sans démarreur, \$445; avec démarreur, \$530; Routière, sans démarreur, \$405; avec démarreur, \$490; Camion sans dé-

marreur, \$495; avec démarreur, \$590; Chassis, sans démarreur, \$345; avec démarreur, \$430; Phaéton, \$445.

Ces prix n'incluent pas la taxe du gouvernement.

Les usines Ford avaient des commandes pour plusieurs mois à l'avance, lorsque ces nouveaux prix ont été annoncés. Elles fabriquaient alors 5,000 automobiles par jour. L'augmentation de la demande qui va résulter de la réduction des prix va obliger à produire au moins 6,000 voitures par jour, à ce que l'on calcule.

D'après Edsel B. Ford, président de la compagnie, cette réduction a été rendue possible par l'augmentation de la production des usines et par l'acquisition par la compagnie des industries où se fabriquent les matières premières qui entrent dans la construction de la Ford.

Au 1er octobre, les usines Ford avaient déjà produit plus d'un million d'automobiles et camions, soit une voiture en 5½ secondes de chaque jour ouvrable.

DOUBLEMENT COUPABLE

Arrêté pour excès de vitesse, le jeune couple comparait devant le juge de paix.

"Dix piastres et les frais pour vitesse dangereuse!", prononça le juge.

"Mais, Monsieur le juge, protesta le jeune homme, nous nous en allions nous marier!"

"—Vingt piastres, alors! vous êtes encore plus téméraire que je ne pensais!"

A TRAVERS LE CONTINENT EN MOTO

Un nouveau record de motocyclette vient d'être établi par Wells Bennett, de Portland, Oregon. Il s'agit rien moins que de la traversée du continent américain, de Los Angeles à New-York, en 6 jours, 15 heures et 13 minutes. Ce record bat de 7 heures et 39 minutes celui qu'avait établi, il y a deux mois Edwin G. Baker, de Los Angeles. La distance est de 3,296 milles.

LE DANGER DU FEU

LES compagnies d'assurance ont payé, dans le cours de l'année dernière, \$9,500,000.00 pour des automobiles qui ont été détruite par le feu. Cette somme n'inclut pas les montants payés par les compagnies d'assurance mutuelle et on calcule que ces montants augmenteraient d'un autre million les chiffres plus haut cités. Cette somme ne comprend pas non plus les autos incendiés qui n'étaient pas assurés.

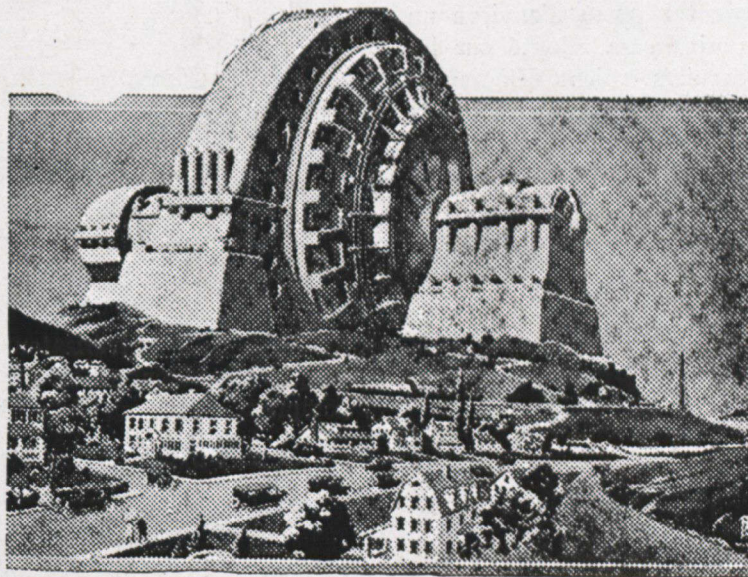
Le feu, disent les gens qui s'occupent d'assurance, est un danger que les automobilistes ne prennent pas la peine de prévenir. D'après eux la négligence est la cause de 80% des incendies d'automobile. Il y a peu d'automobilistes qui délibérément allument une allumette pour voir combien il leur reste de gazoline dans leur réservoir, mais combien y en a-t-il qui par insouciance font cette opération en tenant un cigare ou une cigarette allumés dans une main? Mais il y a encore d'autres actes de négligence qui ne sont pas plus excusables. Laisser se produire des fuites dans les soupapes; laisser la tuyauterie d'alimentation se disjoindre; laisser le carter et

la tôle d'en-dessous du moteur s'encrasser: voilà des causes permanentes d'incendie. L'incendie peut être causé encore par des courts circuits du système électrique et l'on a vu aussi des batteries faire explosion subitement quand l'hydrogène qu'elles produisent, en se mêlant avec l'oxygène de l'air, forme un mélange inflammable.

Pour éviter tous ces dangers, il n'y a qu'un moyen: la précaution et la vigilance de tous les instants. Le système électrique et le système d'alimentation doivent être constamment tenus propres et en bon ordre; toute flamme doit être tenue soigneusement éloignée du moteur. Il faut veiller à ne pas répandre de gazoline sur le moteur, et il faut avoir soin de bien laisser refroidir ce dernier avant de le nettoyer.

Si le feu prend à votre moteur, n'essayez pas de l'éteindre avec de l'eau; vous ne ferez que disperser la gazoline en flammes. La première chose à faire est de couper l'alimentation et d'essayer ensuite d'étouffer le feu avec une couverture ou avec du sable ou de la terre.

UN MONUMENT A L'ÉLECTRICITÉ

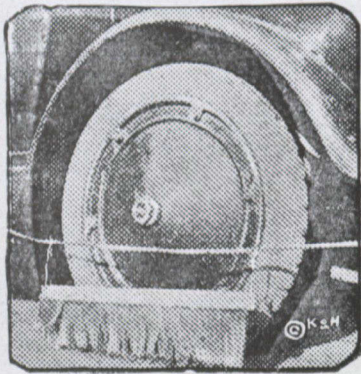


Ce gigantesque monument à l'«Electricité», proposé par H. Gernsback, aura la forme d'une dynamo, haute de 1,000 pieds. L'intérieur sera couvert d'inscriptions décrivant les progrès de la science électrique.

LE COIN DE L'INVENTEUR

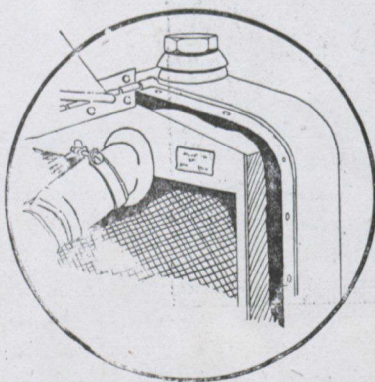
Pour prévenir l'éclaboussement

QUOI de plus ennuyeux pour un piéton que de se faire éclabousser de boue par une automobile passant près de lui. Une garde a été inventée pour prévenir l'éclaboussement et a subi des épreuves avec succès, à Paris. Elle consiste dans un anneau de caoutchouc et de toile, attaché à la



jante des roues et dépassant le pneu d'environ un pouce. Ce nouveau dispositif sera adopté sur les autobus parisiens. Ces derniers étaient déjà munis d'une espèce de brosse suspendue soit aux moyeux soit aux deux extrémités des garde-boue, mais la nouvelle invention est plus efficace.

Double radiateur.

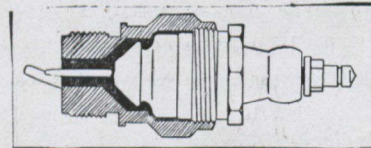


La voiture anglaise Galloway a un double radiateur pour assurer un refroidissement plus rapide. Le

radiateur extra est sous la forme d'une enveloppe séparée derrière le radiateur d'avant.

Bougie à l'épreuve de l'huile.

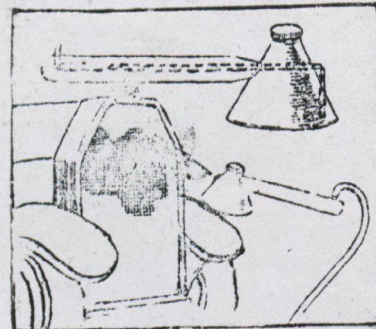
Aucun dépôt de carbone, provenant d'éclaboussesments d'huile, ne peut se faire avec cette bougie. Le



double anneau qui l'entoure est destiné à capter la chaleur des moteurs qui fonctionnent à froid et à empêcher le carbone de se déposer.

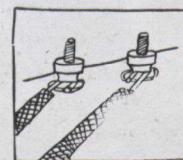
Pour peindre le radiateur.

Au lieu de vous servir du pinceau, il vaut mieux employer un pulvérisateur avec un mélange de noir de fumée et de térébentine. Vous pouvez construire



vous-mêmes le pulvérisateur; il suffit de prendre un récipient quelconque et d'y introduire un jet d'air comprimé au moyen d'un tube.

Comment attacher les fils.

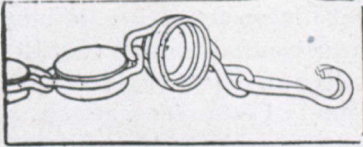


Lorsque vous placez un fil, sous l'écrou de l'attache-fil, ayez bien soin d'enrouler le bout du fil dans le

même sens que l'érou tourne, tel qu'indiqué à gauche, car, autrement, en serrant l'érou, vous déroulez le fil.

Chaînes à vantouses.

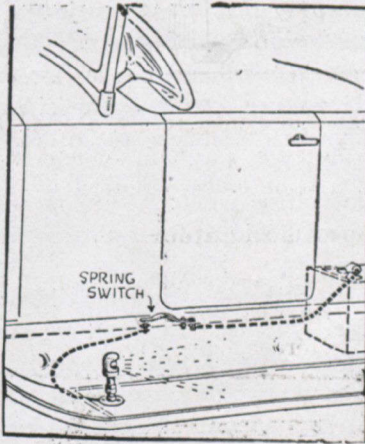
Ces chaînes donnent plus d'adhérence à la surface du chemin. Les chaînons transversaux portent des



vantouses. Les chaînes ne s'usent presque pas, tandis que les vantouses s'agrippent solidement au pavé, même le plus glissant.

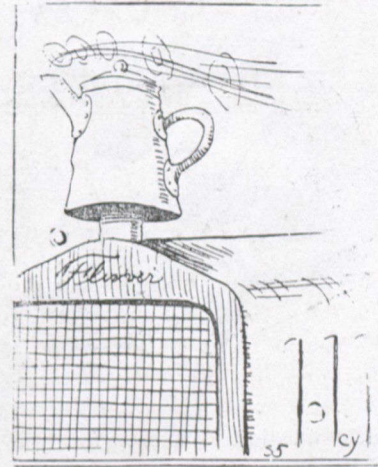
Lampes pour le marche-pied.

L'automobiliste peut se construire cette lampe lui-même. Tout ce qu'il lui faut, c'est une ampoule

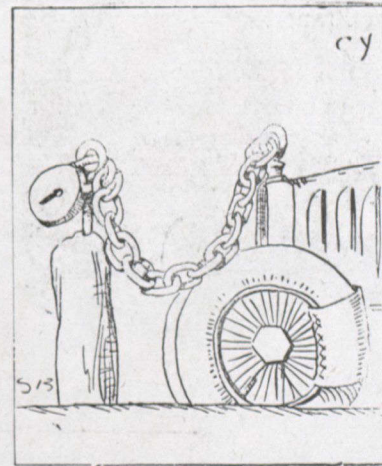


avec une longueur de fil pour la relier à la batterie. Une plaque de contact attachée à la porte établit automatiquement le circuit et allume la lampe, quand la porte s'ouvre.

Les inventions comiques.



Une bonne idée pour se faire chauffer de l'eau pour la barbe!



Pour empêcher les voleurs d'enlever "Lizzie".

DEFIEZ-VOUS DES ETRANGERS

SI un étranger vous arrête sur la route et vous demande de le prendre dans votre voiture ne consentez pas et continuez votre chemin. Ce conseil est donné aux automobilistes par Walter D. Neals, président de la National Motorists Association des États-Unis. Evidemment, il ne s'applique pas à vos connaissances et à vos amis que vous rencontrez en chemin, mais il vise les étrangers et cette classe qui est connue sous le nom de "ride beggars".

Ces gens semblent être sous l'impression que les automobilistes sont en quelque sorte obligés de leur

donner une course gratuitement, et il faut les entendre maudire les automobilistes qui osent refuser.

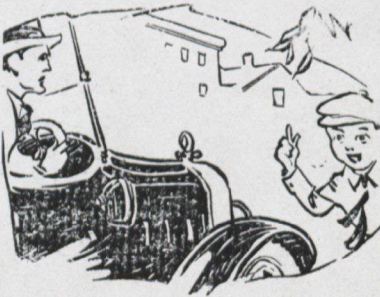
Il est souvent dangereux de faire monter des étrangers dans sa voiture, surtout la nuit. Les bandits se servent de ce procédé pour dévaliser les automobilistes généreux et trop confiants. Bien des automobilistes ont été tout à coup désagréablement surpris de se sentir chatouillés entre les côtes par le canon d'un revolver entre les mains de leur invité et durent lui abandonner tout ce qu'ils avaient y compris leur voiture.

Il y a deux sortes de gens qui sont particulièrement ennuyeux pour les automobilistes: ce sont les enfants d'école et les mendiants de courses.



Il ne faut pas encourager les enfants à acquérir cette mauvaise habitude de stopper tout le monde sur le chemin.

Les automobilistes ne doivent pas oublier encore, qu'en cas d'accident, ils seront responsables envers leurs invités. Cela a été décidé récemment par la Cour Supérieure, à Montréal, et est de jurisprudence constante en France.



Les automobilistes ne doivent pas se gêner pour éconduire sans scrupule les quémandeurs de courses. Personne ne les blâmera de prendre leurs précautions. Chacun sait, d'ailleurs, qu'en cas de besoin, comme en temps d'épidémie ou de grève, les automobilistes ne regardent pas à mettre leurs voitures à la disposition du public.

QUAND LES ROUTES SONT-ELLES MOINS ENCOMBRES?

Si vous voulez éviter l'encombrement, voyagez le mardi ou le mercredi, entre 2 et 3 heures du matin. C'est à cette conclusion que le Bureau des Routes des Etats-Unis en est arrivé. Du mercredi au samedi, le trafic augmente graduellement jusqu'au dimanche où il atteint son maximum.

Le bureau a trouvé que 90% du trafic se fait entre 7 heures du matin et 9 heures du soir.

La Police doit être membre de ce fameux bureau.

L'ART DE SE SERVIR DES FREINS

Chaque fois qu'on tire le levier à main ou qu'on pèse sur la pédale, c'est, pour employer une expression familière, le pneu qui "encaisse". Or l'expérience la moins longue a pu convaincre tous les chauffeurs que, chaque fois que le pneu encaisse, le propriétaire décaisse! Lorsque vous donnez un coup de frein, dites-vous: C'est dix sous, c'est vingt sous que je fais tomber sur la route! Cette réflexion vous apprendra le freinage **rare et léger**. Car la dépense est ici directement proportionnelle à la vitesse de la voiture et à la brusquerie du coup de frein, ce qu'on pourrait appeler la **puissance** du coup de frein puisqu'il s'agit d'annihiler dans un temps plus ou moins long un travail plus ou moins grand.

Il y a certainement des coups de frein qui reviennent à vingt ou vingt-cinq dollars l'un. **Rappelez-vous, chauffeurs, que c'est toujours sur votre porte-monnaie que vous freinez.**

Par une coïncidence heureuse, les intérêts du propriétaire de la voiture sont d'accord ici avec ceux de la conservation du mécanisme et de l'élégance de la conduite.

Tous ces intérêts exigent: 1.—qu'on ne freine que lorsqu'on ne peut l'éviter; 2.—qu'on ne freine jamais brusquement.

Si l'on voulait observer strictement la seule théorie, on ne freinerait jamais. Le frein ne servirait que dans les cas désespérés, à peu près comme les réservoirs dits "grand secours", qui sont installés dans certains théâtres au-dessus des spectateurs pour leur crever sur la tête en cas d'incendie.

On devrait, en principe, pouvoir ralentir la voiture, ou l'accélérer en ralentissant ou en accélérant le moteur auquel elle est liée. Mais il est évident que les moteurs à explosion ne possèdent pas encore, surtout dans les bas régimes, une souplesse suffisante pour qu'on y parvienne. Les coups de frein sont donc nécessaires, même dans la conduite la plus sage d'une automobile. L'adresse du conducteur s'emploiera seulement à les rendre **aussi rares et aussi peu violents** que possible.

SOUDURES

Le plus grand aide pratique et économique, c'est le METAL MENDER—maintenant en usage dans des milliers de garages pour réparations permanentes de fêlures et trous dans les têtes de cylindres, blocs de moteurs conduits d'eau, etc. Se soude avec tout métal à 250 degrés de chaleur seulement. Aucun danger de gacher les pièces. La réparation résistera à 600 degrés de chaleur indirecte et à une pression de 1200 livres. Toute partie accessible à une torche enflammée peut être réparée en place, une torche étant le seul instrument requis. Aucun acide ou sel nécessaire.

PLEWES LIMITED, 197 rue Princess, Winnipeg, Man.

LA CONVENTION DE LA PROVINCIAL MOTOR LEAGUE

LA Fédération des clubs d'automobiles de la province de Québec a eu sa convention annuelle, à Québec, le 7 novembre dernier.

Cette convention était tenue sous la présidence de l'honorable Frank Carrel, président du club d'automobilistes de Québec.

Des délégués des différents clubs de la province étaient représentés à cette assemblée.

Etaient présents: MM. J. A. Duchâtel, C. M. Black, Geo. M. Warren, Automobile Club of Canada; Dr C.-A. Delâge et F.-X. Levasseur, du club d'automobile de Québec; C.-E. Soles, président et J.-O. Darche, directeur du Sherbrooke Automobile Club; Aug. Girard, J.-H. Leclerc, W.-J. Bullock et P.-S. Boivin, du Club d'Automobile de Granby; E. Wilson, vice-président, M. J. Norman Labelle, du Club de Trois-Rivières; M. J.-A. Bégin, contrôleur du revenu.

L'honorable Frank Carrel souhaite la bienvenue aux délégués rappelant que depuis la dernière réunion et depuis qu'on lui a fait l'honneur de l'élire, le nombre des membres n'a pas augmenté considérablement, mais que l'intérêt dans le but que poursuit la ligue n'a pas diminué.

La réunion avait été convoquée dans le but d'étudier les amendements que le gouvernement se propose de faire subir à la loi des véhicules-moteurs et d'étudier les suggestions qu'il y aurait lieu de faire à cette occasion dans l'intérêt des automobilistes.

À l'issue de la convention, les délégués ont eu une conférence avec l'honorable J. L. Perron, ministre de la voirie et l'honorable Jacob Nicol, trésorier de la province, et voici les principales suggestions qui ont été faites:

(a) Que tous les véhicules et toutes les bicyclettes fréquentant les routes après la tombée du soleil soient obligés de se munir de lumières;

(b) Maintien de la vitesse maxima actuelle, c'est-à-dire 30 et 20 milles;

(c) Opposition à toute taxe directe ou indirecte sur la gazoline.

(f) Blanchissage des garde-fous sur les grandes routes;

(g) Que les touristes étrangers soient traités sur le même pied que les résidents de cette province en ce qui a rapport à l'observance de la loi de vitesse; qu'ils soient sommés avant de repasser la frontière;

(h) Que l'angle des courbes dangereuses soient indiqué par une marque blanche sur la chaussée du chemin;

(i) Que le gouvernement mette sous le contrôle de

l'inspecteur des poids et mesures la surveillance des réservoirs automatiques d'essence;

(j) Que le gouvernement provincial fasse une pression sur qui de droit pour obtenir l'ouverture du pont de Québec au trafic des voitures et autos;

(k) Que l'arrosage à l'huile sur les routes se fasse de façon à ce que les autos ne s'y endommagent pas; qu'il soit pratiqué sur un côté du chemin à la fois seulement;

(l) Que les propriétaires des animaux laissés en liberté sur les routes soient tenus responsables des dommages dont ces animaux peuvent être la cause;

(m) Que le gouvernement installe des postes de vigie permanents sur les grandes routes pour le contrôle de la vitesse;

(n) Que le gouvernement régleme la construction des autobus de façon à prévenir les accidents.

Le ministre de la voirie a rassuré les automobilistes en leur promettant que la limite de vitesse ne serait pas changée.

"Je crois," a dit l'honorable M. Perron aux délégués, "que le maintien d'une vitesse de trente milles, sur nos routes, fait plus que compromettre l'existence de ces dernières. Néanmoins, nous voulons bien ne pas changer la loi encore cette année. Nous allons donner une dernière chance aux automobilistes, mais si, le printemps prochain, ils ne se montrent pas plus raisonnables qu'ils l'ont été l'été dernier, le gouvernement sera alors placé dans l'alternative d'abandonner sa politique des bonnes routes, ou de réduire le taux de la vitesse des automobiles." L'honorable M. Perron a ajouté que d'ici là le gouvernement allait prendre des mesures beaucoup plus sévères pour que la limite de vitesse actuelle soit strictement observée. Il a aussi manifesté son intention d'établir des mesures pratiques pour le contrôle de la pesanteur et de la vitesse des autobus.

Le trésorier provincial, l'honorable M. Jacob Nicol, qui a parlé aux membres de la Quebec Provincial Motor League après le ministre de la Voirie, a laissé entendre que, le printemps prochain, la peine serait contre tous les automobilistes surpris à faire du quarante milles à l'heure, sur quelque route que ce soit: pour une première offense, un retrait de 15 jours de leur licence; pour la seconde offense, la privation de la même licence pendant un an; tout cela, bien entendu, à part des condamnations à l'amende ou l'emprisonnement déjà prévus par la loi.

À propos de l'entretien des chemins de gravier, le ministre de la voirie a déclaré qu'il n'était pas praticable de traiter ici les chemins gravelés au bitume.

“Sur les 800 milles de chemin que nous avons faits cette année,” a-t-il ajouté, “700 milles ont été gravelés. La gravelle n'est pas rare dans la province, et nous allons être obligés de faire encore nos chemins, comme nous les avons faits jusqu'ici. Il va falloir s'accoutumer à la poussière.”

Il n'apparaît pas que le gouvernement doive mettre en vigueur cette année une loi pour obliger tous les véhicules à avoir des lumières, mais les clubs automobiles vont distribuer des lumières aux cultivateurs, et l'an prochain ils demanderont l'application de la loi. Le gouvernement se propose aussi d'être plus sévère l'an prochain pour les automobilistes étrangers, et à cet effet, il fera placer des affiches à la fron-

tière, et distribuera aussi des pamphlets aux Etats-Unis. Un projet du gouvernement qui a intéressé particulièrement les délégués, c'est la publication semi-mensuelle, par le département de la voirie, à partir du printemps prochain d'une revue indiquant la marche des travaux entrepris par le département, les modifications aux règlements du trafic. etc.

La Quebec Provincial Motor League s'est déclarée pleinement satisfaite des dispositions du gouvernement à l'égard des automobilistes, et elle a promis au ministre de la Voirie et au Trésorier provincial de coopérer avec eux surtout pour faire respecter la loi concernant la vitesse.

Le Moteur a explosions sur rail en France

En France comme au Canada et aux Etats-Unis, on cherche à employer sur les voies ferrées secondaires, pour raisons d'économie, des wagons mûs à la gazoline. Nous trouvons dans la “Vie Automobile”, de Paris, le compte-rendu des essais qu'on vient de faire de l'une de ces voitures.

Le département du Cher vient de procéder à la réception d'une automotrice type léger de la marque Renault sur le parcours d'Argent à la Guerche; ce parcours moyennement accidenté comporte des rampes de 25 p. 1000.

Cette automotrice s'est particulièrement bien comportée au point de vue de la stabilité sur la voie, de la douceur de la suspension et de la facilité avec laquelle elle attaque les courbes de tous rayons.

La vitesse moyenne de la voiture, arrêts déduits, a été de 34 kilomètres (21 milles) à l'heure; la parfaite stabilité de la voiture a permis des vitesses dépassant 50 kilomètres (31 milles) à l'heure dans les pentes.

La vitesse moyenne élevée du véhicule a permis de gagner 17 minutes sur un trajet qui est parcouru par les trains ordinaires en 1 h. 40.

Quant à la consommation, qui est un facteur si important pour réaliser une exploitation économique, il a été constaté qu'elle était notablement inférieure aux prévisions; la dépense a été de 20 litres (4.4 gallons) d'essence aux 100 kilomètres (62.5 milles).

Les chiffres indiqués ci-dessous sont le résultat d'essais faits sur environ 600 kilomètres (375 milles). Ils peuvent donc être considérés comme définitifs.

Il a été également procédé à des essais de vitesse de démarrage et d'arrêts.

En palier, l'automotrice Renault partant de l'arrêt

est en pleine vitesse en 40 secondes et après un parcours de 200 mètres (66 pieds) environ.

L'automotrice en palier, marchant à 40 kilomètres (25 milles) à l'heure, a été arrêtée en 10 secondes sur une longueur de 50 mètres (16 pieds)

Sur une rampe montante de 20 p. 1000, l'automotrice prend sa vitesse normale en 45 secondes, après un parcours de 250 mètres (83 pieds).

Sur une rampe descendante de 20 p. 1000, l'automotrice marchant à la vitesse de 40 kilomètres (25 milles) à l'heure s'arrête en 13 secondes, après un parcours de 65 mètres (21 pieds) environ.

Des essais ont été faits avec une remorque d'un poids d'environ 4t,5.

La vitesse en palier obtenue a été de 30 kilomètres (18 3-4 milles) à l'heure et la vitesse moyenne sur le profil indiqué a été de 25 kilomètres (15 5-8 milles) à l'heure.

La consommation est montée à 25 litres (5½ gallons) aux 100 kilomètres (62½ milles).

Les ingénieurs présents aux essais ont estimé que ces résultats ont été dus en partie au poids judicieux qui a été adopté pour l'automotrice légère Renault.

Cette automotrice pèse 8t, 5, et c'est grâce à son poids que les vitesses moyennes élevées signalées ci-dessus ont pu être réalisées. Plus légère, la tenue sur rail eût été moins bonne et il n'eût pas été possible notamment d'effectuer, dans les rampes descendantes, des vitesses élevées.

D'autre part, nous avons montré que, malgré son poids, la consommation d'essence était excessivement réduite.

LES VOITURETTES FRANÇAISES

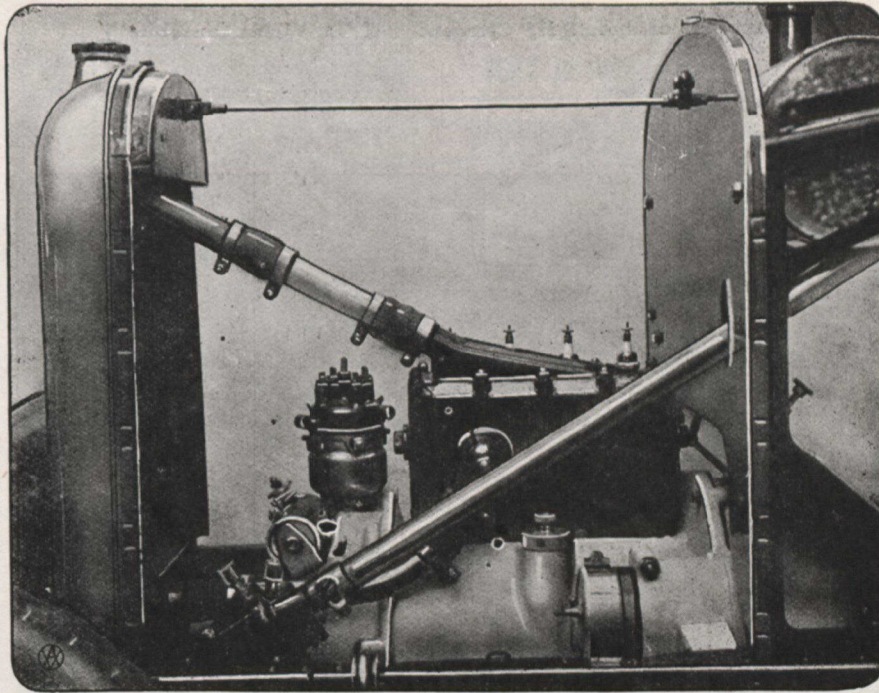
LA 5 H.P. CITROEN

LE châssis est en tôle emboutie, de forme trapézoïdale. Les ressorts sont placés sous les longerons, de sortes que ces derniers ne supportent aucun effort de torsion. La suspension avant est identique à celle de la 10 HP et est obtenue par des demi-ressorts. Celle d'arrière est analogue à celle d'avant et se fait également par des demi-ressorts. La voie est de 1m, 18; l'empattement de 2m, 25. Les roues sont des Michelin de 650, munies du pneu de voiturette légère.

Le moteur est un quatre-cylindres de 55 x 90 mo-

brequin est en acier cimenté et trempé; les coussinets de bielles et les bagues des paliers sont en bronze phosphoreux; le volant est emmanché à cône avec clavette d'entraînement. Les culasses sont rapportées comme dans la 10 HP et recouvrent le soupapes. La distribution est commandée par pignons droits, le pignon de l'arbre à cames étant monté sur coussinets excentrés pour faciliter le réglage de l'engrènement.

Le carburateur est un Solex de 22 millimètres. L'allumage est assuré par un dispositif Delco, la dynamo étant montée en bout du vilebrequin et tournant par conséquent à sa vitesse; l'entraînement se



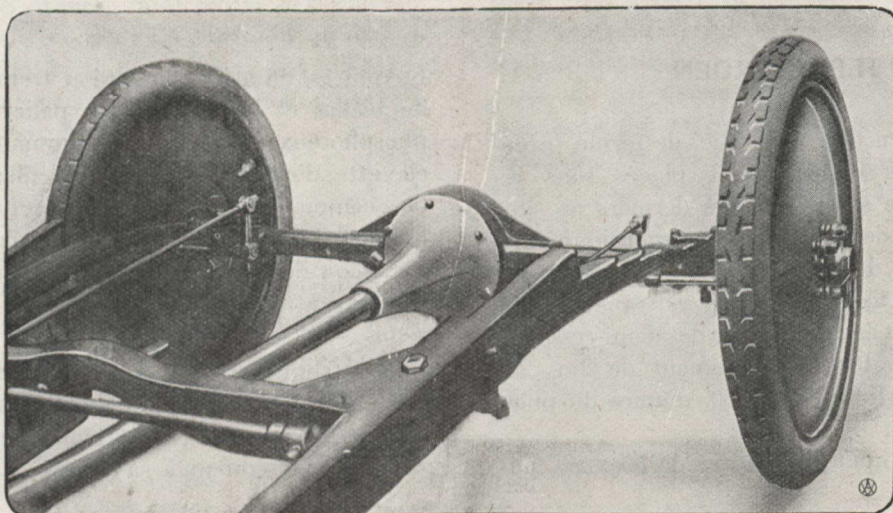
Le moteur 5 H P Citroen, côté gauche "La Vie Automobile"

nobloc, donnant 11 HP à 2,000 tours. La voiture peut atteindre en palier 60 à 65 à l'heure; à cette dernière vitesse, le moteur tourne à 2,600 tours. La voiture peut monter en prise directe des côtes de 55 millimètres par mètre.

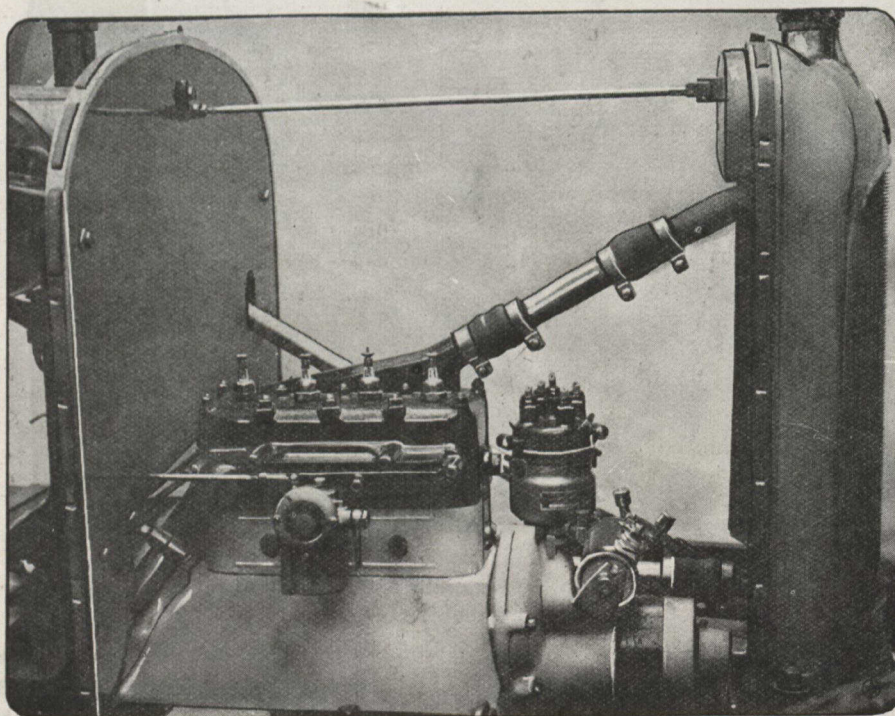
Le graissage se fait par barbottage à niveau constant à l'aide d'une pompe placée sous le palier arrière, dans le fond du carter formant réservoir, qui refoule l'huile par quatre tuyaux dans quatre augets placés sous les bielles où plongent les cuillers; les autres organes du moteur sont graissés par un système de godets et de canaux appropriés. Le vile-

fait par un joint de Oldham. Le distributeur d'allumage est entraîné par des pignons hélicoïdaux. Sur le côté se trouve un démarreur qui attaque le volant par un Bendix comme dans la 10 HP. La circulation d'eau se fait par thremo-siphon.

L'ensemble du bloc constitué par le moteur et le changement de vitesse est fixé au châssis par trois points; deux pattes d'attache au droit du volant et une traverse à l'avant. L'embrayage est du type à plateau unique, mais les trois linguets de débrayage qui existent dans la 10 HP ont pu être supprimés. La boîte des vitesses est identique à celle de la 10 HP et



Le pont arrière de la 5 HP Citroën. ("La Vie Automobile")



Le moteur 5 HP Citroën, côté droit ("La Vie Automobile")

donne trois vitesses et la marche arrière sur deux baladeurs, commandés par un levier oscillant monté à rotule sur le couvercle de la boîte. Les arbres primaire et secondaire tournent sur roulements à billes; l'arbre intermédiaire est cémenté, trempé et tourne sur des bagues en bronze phosphoreux.

La transmission se fait par un seul joint de cardan constitué par un disque flexible, avec poussée par les ressorts et réaction par un tube entourant l'arbre. Cette réaction est reportée sur une rotule placée au bout de vitesse, au centre du disque flexible. Celui-ci est monté sur une étoile coulissant sur l'extrémité

de l'arbre de cardan. Le pont arrière est oscillant: l'oscillation se fait entre deux demi-coussinets en bronze phosphoreux montés à l'extrémité des ressorts. Le pont est constitué par un carter central en acier dans lequel sont emmanchés les tubes en acier traité.

Un demi-carter en aluminium de forme sphérique contient le différentiel et est indépendant de tout le reste du pont. Les roues sont clavetées sur les arbres qui s'emmanchent par leur autre extrémité dans les pignons planétaires au moyen de cannelures. A la suite d'essais très sérieux, on a reconnu que la présence d'un différentiel présente une indiscutable

utilité pour la facilité des manœuvres, la durée des bandages et la tenue de route. Aussi, cette petite voiture en a-t-elle été munie.

La direction est du type à vis et secteur avec barre de commande transversale; elle est placée à gauche du châssis et la voiture tourne dans un cercle de 8 mètres à 8m, 50 de diamètre. Les freins présentent la disposition classique; frein au pied sur le mécanisme et frein à main sur les roues arrière. La consommation d'essence est d'environ 5l, 4 aux 100 kilomètres, et celle d'huile de 200 grammes. Le réservoir d'essence contient 14 litres.

LES VOITURES DE 1923

LES voitures de 1923 sont de construction économique et sont en même temps supérieures à toutes celles qui ont été construites jusqu'à présent.

Une étude approfondie des carrosseries, construites cette année pour le marché de l'année prochaine, indique que les constructeurs ont rencontré aussi complètement que cela pouvait se faire les désirs du public.

La voiture fermée à bas prix pour ceux qui veulent le confort d'une limousine au prix d'une voiture de tourisme; le modèle de sport pour ceux qui aiment l'originalité dans l'apparence de leur auto, et le sedan de tourisme pour ceux qui veulent combiner le logement de l'auto ouverte avec le confort de l'auto fermée: voilà les trois principaux types qui ont été adoptés par les constructeurs.

Plusieurs perfectionnements de détail dans le mécanisme ont été introduits et tendent à éliminer le bruit dans le fonctionnement de la machine et à prolonger sa vie. L'accélération et la suspension ont aussi été améliorées et on a cherché à rendre le mécanisme plus facilement accessible.

Dans la construction des moteurs on constate que le piston en aluminium a gagné en faveur. Ainsi, la compagnie Hudson, qui se servait déjà de pistons en aluminium pour l'Essex, vient de les adopter pour la Super-six qui était toujours munie de pistons en fer auparavant. Le nouveau piston de la Hudson est à peu près semblable à celui de l'Essex; il est du type fendu diagonalement. Ce type est aussi employé dans la Maxwell.

Dans la construction des pistons, on semble prendre plus de soin à bien proportionner la longueur. Dans le moteur à six cylindres de la Buick, par exemple, les pistons ont été allongés de $\frac{1}{2}$ pouce au-dessus de la tige. Les bielles ont été allongées de 13-16 pouce,

élevant tout le bloc de 11-16 pouce, de façon que, bien que la compression reste la même avec un piston et des bielles plus longs, le choc et le frottement sur les parois des cylindres soient moins sujets à se produire.

Dans la nouvelle Stutz le procédé contraire a été suivi. Les pistons ont été raccourcis. Il est vrai que les pistons des anciens modèles étaient extrêmement lourds et on a obtenu une augmentation considérable de puissance avec des pistons plus légers.

Nombre de constructeurs ont altéré la forme des bielles de façon à mieux distribuer la charge sur les paliers. L'emploi de l'aluminium se généralise dans la fabrication des bielles; les constructeurs de la Franklin ont donné l'exemple qui a été suivi par plusieurs autres avec un succès que l'expérience a confirmé.

La tendance est aux vilebrequins plus lourds, et la pratique est maintenant d'éprouver chaque vilebrequin à la machine à équilibrer avant le montage. Le résultat est que les moteurs sont beaucoup mieux équilibrés. Les points de vibration ont pratiquement été éliminés dans les machines dont les pièces ont passé par cette épreuve avant l'assemblage.

Un autre perfectionnement qui contribue à rendre les nouvelles voitures plus silencieuses consiste dans l'attention qui a été donnée à la commande d'avant. C'est cette commande qui actionne l'arbre à cames et les auxiliaires comme le générateur, la pompe à l'eau, etc. Cette commande tend à se faire par chaînes, et l'emploi des chaînes a augmenté de 16 à 25 pour cent. En d'autres mots, pour un quart des nouvelles voitures, cette commande se fait au moyen de chaînes. Auparavant, la commande à chaînes n'était en usage que dans les voitures de luxe, mais l'usage s'en généralise maintenant dans les voitures à meilleur marché, comme la Hudson, la Hayes, la Rickenbacker, la Star

et d'autres marques qui ont des moteurs Continental. Deux autres marques adopteront aussi la commande à chaînes pendant l'année. Le nouveau moteur de commerce Deussenberg a la commande à chaînes, de même que le moteur Weidley, et, de plus, plusieurs des moteurs en construction sont arrangés de façon à ce que la commande par pignons hélicoïdaux puisse être remplacée par la commande à chaîne à volonté.

La supériorité de la commande à chaîne réside dans sa plus grande facilité de réglage.

Un autre changement à noter est l'emploi de l'aluminium forgé, ou "duralumin" pour les engrenages, comme dans certains moteurs Continental par exemple. Ce métal est remarquable par son absence de résonance.

Un organe qui a été perfectionné dans presque toutes les marques est la tubulure d'aspiration. Sur la Stutz, elle est disposée de façon à créer un remous dans une chambre circulaire. Les molécules liquides sont fractionnées en venant en contact avec des barbes chauffées qui se trouvent à l'intérieur. Ces barbes sont chauffées par les gaz de l'échappement aspirés par un tube passant à travers le moteur entre les cylindres du centre.

Le diffuseur d'essence est fait en aluminium, afin de profiter de la propriété qu'a ce métal d'être un bon conducteur de la chaleur. Environ un quart des gaz d'échappement est employé à réchauffer l'appareil d'aspiration.

Au point de vue silence, une des modifications les plus intéressantes de l'année a été faite sur le moteur Buick, qui est un modèle avec soupapes en tête des cylindres. Les longs poussoirs qui agissent sur les culbuteurs des soupapes ont été faits partie en acier et partie en aluminium, afin que la dilatation des poussoirs soit égale à celle des cylindres. Ceci permet d'ajuster les soupapes avec un jeu de 0.006 de pouce, au lieu de 0.010 de pouce comme auparavant, ce qui, naturellement, donne un fonctionnement plus silencieux.

Par ce que nous venons de dire, on voit que bien que les constructeurs n'aient pas fait de modifications radicales, ils se sont attachés à perfectionner plusieurs détails importants. Nous n'avons pas l'espace voulu pour décrire tous ces perfectionnements, mais nous pouvons dire qu'il n'y a pas de moteur qui n'ait été retouché et amélioré.

Les changements dans les autres parties ne sont pas aussi marqués que dans le moteur, bien qu'ils vailent la peine d'être signalés.

Pour ce qui est de l'embrayage, il y a tendance à aggraver l'étendue des surfaces engageantes afin de diminuer la fatigue de cet organe. Un nouveau système vient de faire son apparition: c'est l'embrayage Long, en usage sur la Jewett, sur la Paige et sur d'autres marques probablement avant longtemps. Il

consiste dans des disques rotatifs extrêmement légers qui rendent faciles les changements de vitesse.

La mode s'établit d'assurer le graissage du joint de cardan d'avant par la boîte de vitesse. Dans la voiture Gray, une nouvelle venue de l'année, le moteur, l'embrayage, la distribution et le joint universel d'avant sont graissés automatiquement par le système de circulation d'huile central. Le conducteur de cette voiture n'a qu'à s'occuper de remplir le carter d'huile, de le tenir au niveau requis et de changer l'huile, lorsque cela doit se faire.

La rigidité des châssis continue à s'accroître. Les modèles de 1923 possèdent des traverses additionnelles et des longerons plus forts dans le but d'empêcher la torsion du châssis et d'éliminer le cliquetis.

Certains constructeurs insistent pour réduire les engrenages de direction dans le rapport de 12 à 1, alors que des rapports de 6 à 1 jusqu'à 9 à 1 étaient auparavant considérés suffisants. Ceci sera tout probablement critiqué, car c'est de nature à rendre la voiture délicate à manœuvrer dans l'encombrement. Il semble qu'on obtiendrait la même facilité de direction en donnant plus de soin à l'assemblage des pièces du mécanisme de direction.

Une autre chose intéressante est l'emploi possible de roues de 20 pouces. Ces roues demandent des pneus de 30 par 5, ou 32 par 6, ou 34 par 7. Les constructeurs ne sont pas tous unanimes, cependant, à recommander ces roues, à cause de l'espace trop restreint qu'elles donnent pour les tambours des freins.

Au point de vue suspension, le grand changement de l'année consiste dans l'emploi des ressorts semi-elliptiques par Peerless. Cette maison employait auparavant la suspension genre plateforme dont Cadillac est seule à faire usage maintenant. La Buick a aussi subi des modifications dans sa suspension. La compensation du ressort cantilever de la six cylindres a été augmentée de 4 pouces, faisant l'avant du ressort plus long de 14 pouces que l'arrière. Le résultat a été non-seulement de surbaïsser la voiture, mais encore de réduire le coup de détente par le moyen d'une interfriktion plus grande et d'éliminer le roulis.

NOTES

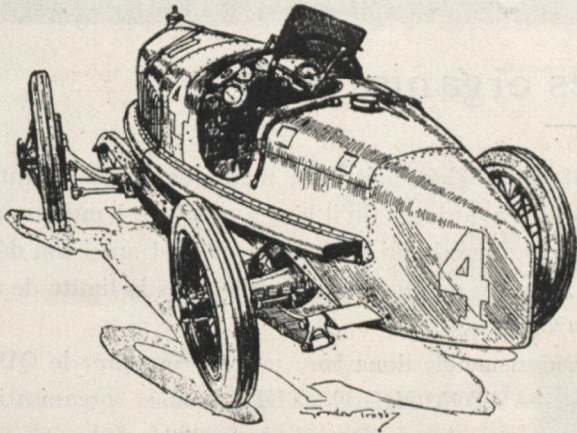
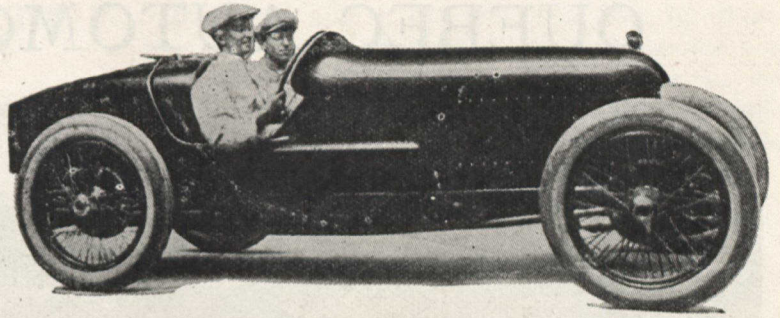
Faire mouvoir le mécanisme de direction quand la voiture est arrêtée, est de nature à le fausser et aussi mauvais pour les pneus.

— o —

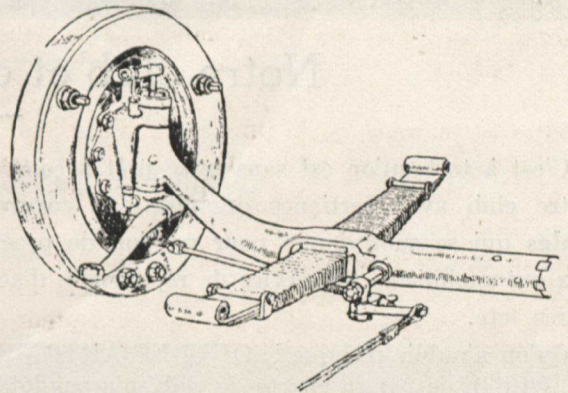
Le trafic automobile au Canada a augmenté de 600% pendant l'année dernière.

Détails des voitures du Grand Prix

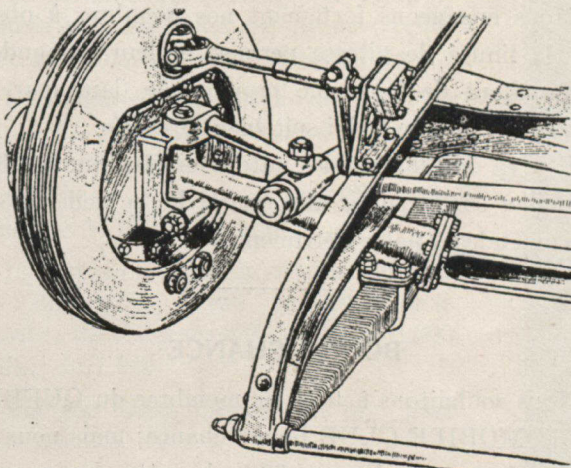
1. Félice Nazzaro, le vétéran des coureurs, dans la deux-litres Fiat "6" avec laquelle il a gagné le Grand Prix de France, à la course de Strasbourg, à une vitesse moyenne de 79.2 milles à l'heure. A remarquer les lignes fuyantes de la voiture et les freins sur les quatre roues.



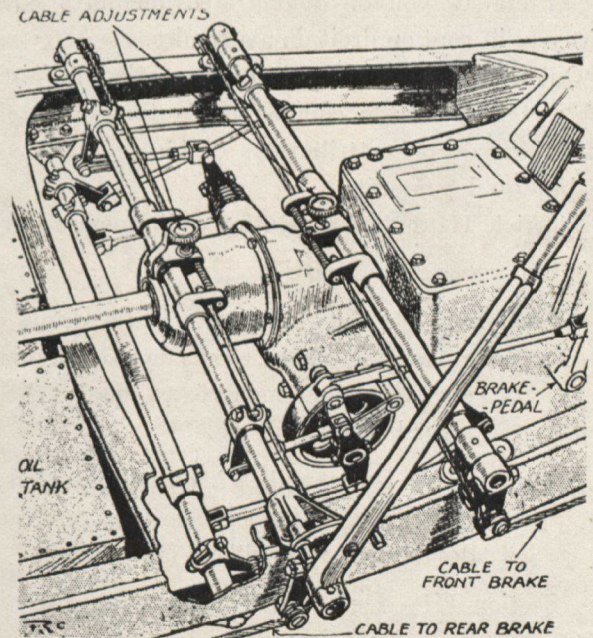
2. La Fiat victorieuse. Le tube d'échappement est rivé sur le côté et le réservoir à essence est à l'arrière du siège.



3. L'essieu d'avant de la Fiat. Il est tubulaire et percé d'une ouverture pour les ressorts. Les sabots des freins sont mûs par un dispositif spécial à la Fiat.



4. La roue avant de la Sunbeam, montrant la construction de l'essieu et le fonctionnement du frein avant.



5. La Sunbeam freine sur les quatre roues, et les freins sont opérés par un servo-moteur. Les câbles de commande des freins peuvent être ajustés par le mécanicien pendant que la voiture est en marche au moyen de vis dentelées.

(Courtoisie de "Canadian Motorist.")

QUEBEC AUTOMOBILE CLUB



Notre club et d'autres organisations

C'est à tort qu'on est sans cesse prêt à comparer notre club avec certaines organisations **commerciales** qui se sont donné pour mission de procurer aux automobilistes tel service de réparation, d'accessoires, etc.

Qu'on n'oublie pas que le QUEBEC AUTOMOBILE CLUB, de par sa charte de club, n'a pas le droit ni l'intention non plus, de faire le commerce de quelque manière que ce soit.

C'est le désir cependant des directeurs de rendre leur organisation aussi forte que possible pour la mettre en état de pouvoir donner à ses membres les services qu'ils sont en droit d'en attendre.

Qu'on n'aille pas jusqu'à lui demander de faire, à un certain point, le commerce d'automobiles; c'est en dehors de nos attributions et incompatible avec le but qu'il poursuit.

L'article III de la constitution se lit comme suit:

BUT

Section I.—“De maintenir les justes droits des automobilistes, membres de ce club, quand ces droits sont menacés et aussi d'encourager l'automobilisme.

Section II.—De travailler à obtenir des lois et règlements rationnels au sujet de l'usage des autos dans la ville et la campagne.

Section III.—De promouvoir et encourager de toute façon la construction et le maintien des bonnes routes et de voir à l'amélioration des routes actuelles, etc. . . .”

Nous croyons que le club s'est conformé jusqu'à présent, dans la pleine mesure de ses forces, à cet article de son règlement.

Il a fait bénéficier ses membres d'une quantité d'autres avantages qu'il leur a procurés à mesure que ses ressources le lui ont permis et c'est aussi son désir de leur être de plus en plus utile dans la limite de ses attributions.

Qu'on veuille donc bien ne pas comparer le QUEBEC AUTOMOBILE CLUB à une organisation purement commerciale qui n'est pas un club.

Si l'on considère le travail fait par le club depuis son organisation, dans l'intérêt de ses membres et des automobilistes en général, on verra que le QUEBEC AUTOMOBILE CLUB n'a rien à envier à aucune autre organisation du même genre et qu'il a droit, tel qu'il est, à notre reconnaissance.

VITESSE DES AUTOS

Nous engageons fortement nos membres à observer la limite de vitesse permise et leur demandons instamment de faire une propagande dans leur entourage pour que la loi soit bien observée.

Il y va de l'intérêt des automobilistes que le 20 et 30 milles soient suivis afin que la loi actuelle ne soit pas amendée à notre détriment.

BONNE CHANCE

Nous souhaitons à tous les membres du QUEBEC AUTOMOBILE CLUB bonne chance; mais nous les prions de se rappeler que 99% de cette chance commence à environ 7 pouces plus haut que les épaules.

C'est là qu'est l'intelligence, servez-vous-en.

HABITUEZ-VOUS A ETRE PRUDENT

QUAND LE JOUR DE L'AN VIENDRA, QUEL CADEAU CHOISIREZ-VOUS POUR VOTRE AMI AUTOMOBILISTE

Une entrée au QUEBEC AUTOMOBILE CLUB pourrait lui être présentée et constituerait certainement un cadeau appréciable dont votre ami aurait l'avantage de jouir durant toute l'année.

Vous n'avez qu'à nous envoyer le nom et l'adresse de l'ami à qui vous désirez faire cette agréable surprise et y inclure votre chèque de \$10.00 qui couvrira sa souscription pour jusqu'au 1er avril 1924.

Lorsque le jour de l'an sera venu, nous lui enverrons avec vos bons souhaits, sa carte de membre, son bouton-insigne, le monogramme pour placer sur son auto. Ce monogramme est envoyé dans une jolie boîte appropriée et le tout forme un ensemble très agréable à recevoir.

Veillez nous adresser votre correspondance immédiatement.

QUEBEC AUTOMOBILE CLUB
408 Edifice Quebec Ry.
Quebec.

Concours d'endurance

Des faits intéressants ont été établis au concours d'endurance de pneus qui a eu lieu à l'exposition de Toronto, sous les auspices de la Dunlop Tire & Rubber Goods Co. Limited.

La vignette qui illustre cet article donne une idée de l'appareil qui a été employé pour ce concours. Il s'agissait de deviner le nombre de milles que feraient les pneus, montés sur la machine, en 143 heures. Environ \$500. ont été distribués en prix.

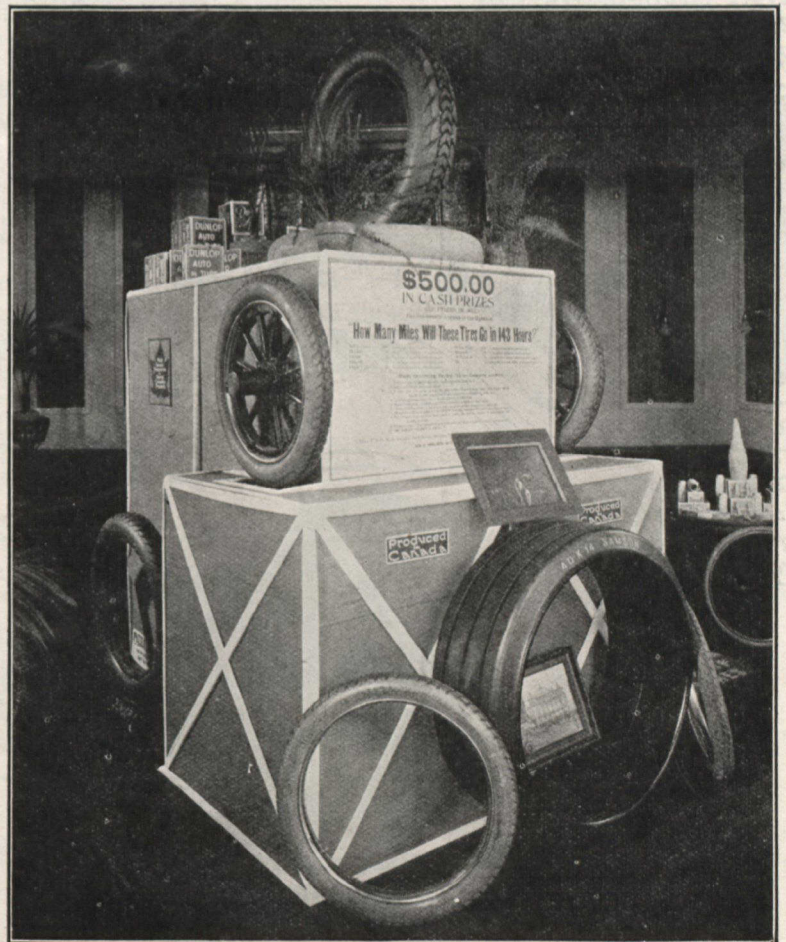
La distance parcourue, telle qu'enregistrée par les deux compteurs scellés aux moyeux, a été de 2935 milles.

Une seule personne a deviné le chiffre exact. Le gagnant du second prix avait mentionné 2934½ milles. L'estimation la plus basse était de 3.11 milles et la plus élevée 1,716,000 milles.

Le nombre des conjectures en bas de 2,000 milles a été de 2,942 et le nombre de celles de 2,000 milles à 5,000 milles de 7,840.

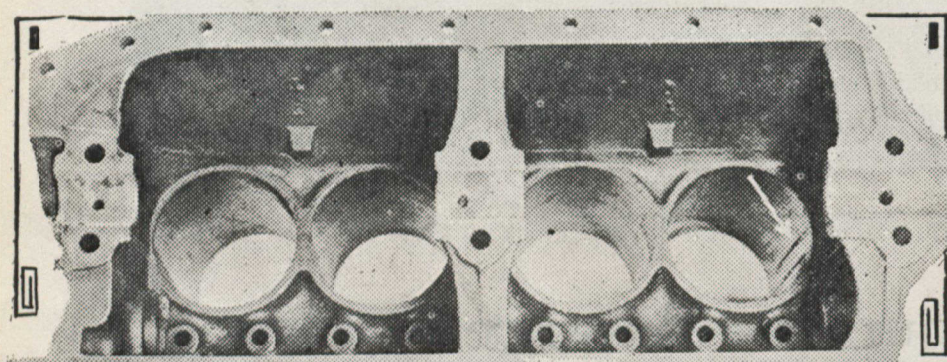
Environ 3,000 femmes ont pris part au concours.

Les pneus employés étaient des Dunlop Traction cordés de 30 x 3½.

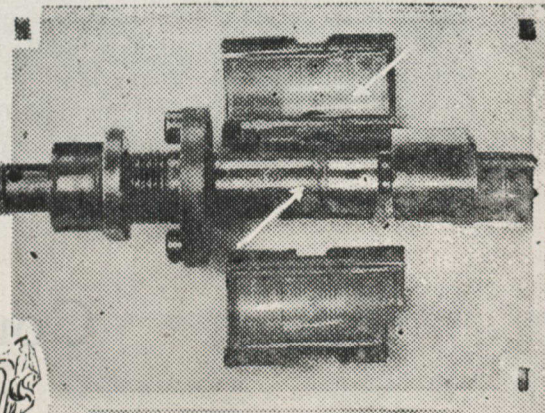


L'appareil qui a servi au concours de distance des pneus Dunlop.

Le graissage n'est pas à négliger



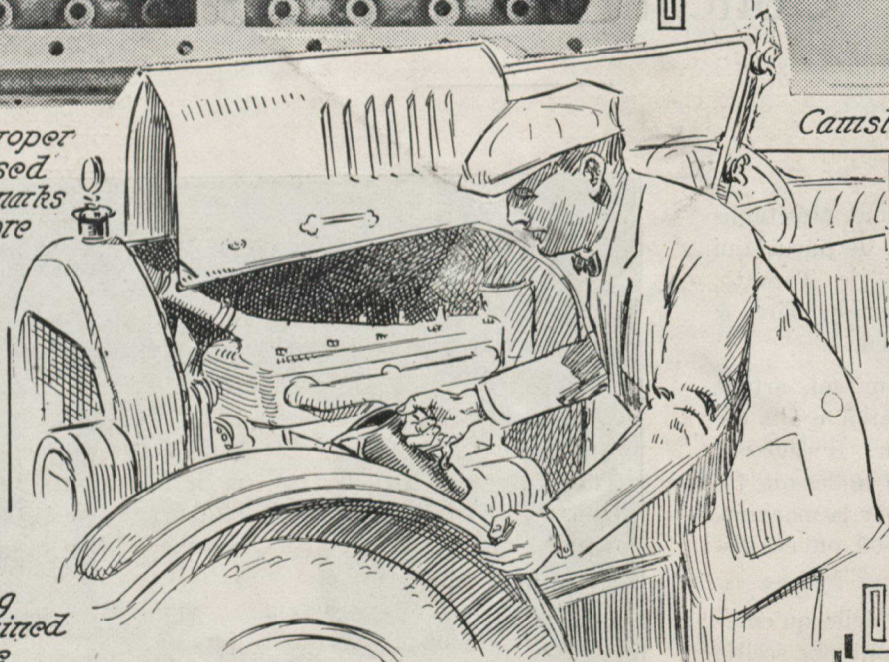
Lack of proper lubrication caused these bad score marks in the cylinder bore



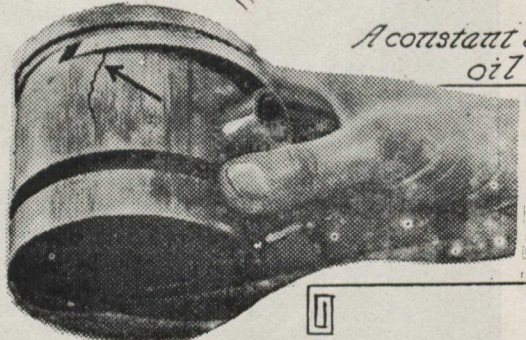
Camshaft bearing ruined by insufficient oil



Bottle containing the lubricant drained from a crankcase showing large quantity of water which destroys bearing surfaces



A constant supply of clean oil of the proper grade in the crankcase will add to the life of the engine



Faulty lubrication scored the surface and finally cracked this piston

1. Le manque de graissage a causé ces profondes éraflures sur les parois des cylindres.

2. Palier d'arbre à cames ruiné par suite de lubrification insuffisante.

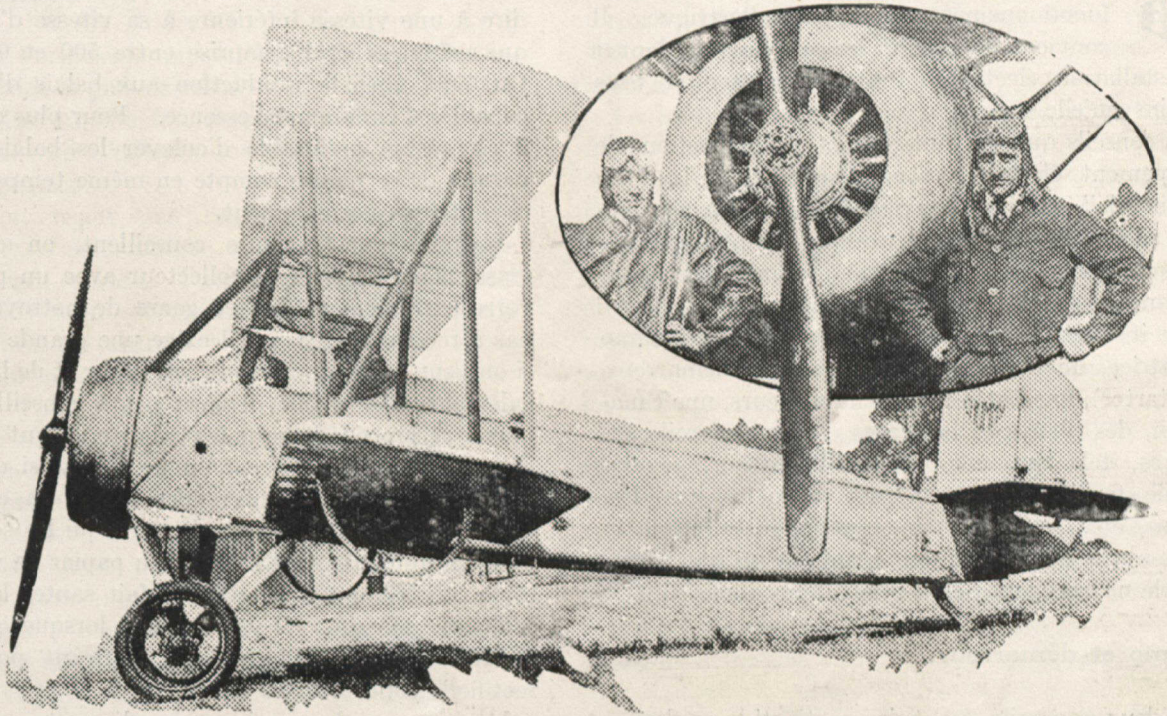
3. Bouteille contenant de l'huile soutirée d'un carter et faisant voir la grande quantité d'eau qui se trouve dans l'huile et qui cause la destruction des surfaces en contact.

4. Un approvisionnement constant d'huile pure de l'espèce requise dans le carter prolongera de beaucoup l'existence du moteur.

5. L'usage d'un mauvais lubrifiant a fait rayer ce piston et finalement l'a fait fendre.

(Les vignettes et les descriptions ci-dessus sont reproduites par permission spéciale du "Boston Sunday Advertiser" du 22 octobre 1922).

UN RIVAL DE L'AUTOMOBILE



L'aéroplane "sur" qu'on peut apprendre à diriger en quatre heures

C'est l'aéroplane "sûr" (?). On prétend que bientôt les gens s'en serviront à la place du tramway ou de l'automobile pour se rendre à leur travail. N'importe qui pourra le manœuvrer après quatre heures d'instruction seulement. Des experts ont déjà fait les plans de cet aéroplane "sûr" et sans danger qui aspire à supplanter l'automobile comme véhicule de promenade. On le fabriquera en série, comme les voitures-automobiles populaires, et on le vendra à \$2,500.00.

Les perfectionnements de cet avion sont les suivants;

1. Mécanisme simplifié, permettant au pilote de laisser voguer la machine toute seule dans les airs, sans qu'il soit besoin de tenir constamment les contrôles.

2. Réservoirs à gazoline placés à l'extrémité des ailes de façon à supprimer tout danger d'explosion.

3. Construction telle qu'il sera impossible à la machine de faire une chute en vrille.

Les occupants sont placés l'un à côté de l'autre et, comme on peut laisser à la machine "les rênes sur le cou", l'aéroplane sans danger sera sans doute le véhicule favori des amoureux. Mais alors sera-t-il bien sans danger ?

A Ponca City, Oklahoma, il y a plus d'une automobile par famille.

— o —

Un parebrise pour siège arrière est monté sur des rouleaux automatiques.

— o —

Le tramway élevé de Chicago se propose de se servir d'autobus comme auxiliaires.

— o —

Des lignes d'autobus sont maintenant régulièrement exploitées dans 108 des plus grandes cités.

— o —

Vingt-huit chemins de fer dans 23 états se servent d'autobus, munies de roues à boudin, pour les courtes courses.

— o —

On fait des parebrises et des projecteurs pour les motocyclettes.

— o —

Des soins à donner à l'équipement électrique

BIEN des pannes sont causées par le mauvais fonctionnement du système électrique. Il convient donc, pour les prévenir, de donner à l'installation électrique toute l'attention et tous les soins qu'elle mérite.

Les conseils qui suivent, quant à l'entretien de l'équipement électrique sont empruntés à la "Vie Automobile", mais ils peuvent être utiles à nos lecteurs, s'ils veulent bien tenir compte des petites différences de détail dans la construction entre les voitures françaises et les voitures américaines.

Une installation électrique comporte une dynamo génératrice, un moteur de lancement ou démarreur, (self starter), une batterie d'accumulateurs, une canalisation, des phares et lanternes et des appareils accessoires, tels que conjoncteur-disjoncteur, régulateur de tension, ampèremètre, voltmètre, fusibles, boutons, etc. Dans certains types d'installation, la dynamo et le démarreur sont réunis en un seul appareil; cela ne changera rien à ce que nous allons dire.

Dynamo et démarreur.

Ces deux appareils, étant de constitution analogue, réclament le même genre de soins, mais la dynamo fonctionnant beaucoup plus fréquemment et d'une façon plus continue que le démarreur, est celui des deux qui en réclame le plus. Aussi ce que nous dirons pour elle s'applique-t-il à plus forte raison à l'autre.

Les soins que demande la dynamo sont peu nombreux; ils consistent, en premier lieu, à graisser ses paliers, qui sont toujours à billes aujourd'hui. Pour cela, on mettra tous les quinze jours environ quelque gouttes d'huile fluide dans les graisseurs disposés à cet effet. Il en sera de même du démarreur, dont les paliers sont quelquefois lisses et constitués par une bague en bronze, mais qui ne fonctionne que pendant un temps très court.

On vérifiera périodiquement les balais; on s'assurera qu'ils portent normalement sur le collecteur et ne s'usent pas en biseau. On les remplacera lorsqu'ils seront trop usés, c'est-à-dire, lorsqu'ils le seront jusqu'à un millimètre de leur armature en cuivre. On s'assurera, lors du remplacement, de ce que le balai coulisse librement dans le porte-balai.

Le collecteur devra être maintenu très propre. Il noircit un peu à l'usage, mais il faut éviter qu'il se couvre d'une couche continue de poussière de charbon. Il est donc utile de le nettoyer tous les 1,000 kilomètres (625 milles) environ avec un chiffon imbibé d'essence et de l'essuyer avec un chiffon de laine très propre. Pour cela, on fera tourner la machine très

lentement, à 300 ou 400 tours par exemple, c'est-à-dire à une vitesse inférieure à sa vitesse d'amorçage qui est en général comprise entre 500 et 600 tours. On évite ainsi la production aux balais d'étincelles capables d'enflammer l'essence. Pour plus de sûreté, il est même préférable d'enlever les balais, ce qui permet de se rendre compte en même temps si ceux-ci sont usés normalement.

Certains constructeurs conseillent, en cas d'encrassement, de polir le collecteur avec un papier de verre extrêmement fin; ce genre de nettoyage n'est pas à recommander, car il exige une grande habitude si on veut éviter de rayer le collecteur et de l'user inégalement. De même, il n'est pas à conseiller d'employer ce procédé lorsque les balais crachent par suite d'usure du collecteur, car on ne fait ainsi qu'accroître le défaut. Le cuivre des lames du collecteur est en effet plus tendre que le mica qui les sépare, et c'est lui qui s'use sous l'action du papier de verre, de sorte que le mica fait saillie et fait sauter les balais à chaque passage. Il vaut mieux, lorsque ce fait se produit, renvoyer l'induit au fabricant pour qu'il rectifie le collecteur sur le tour.

Les mêmes observations s'appliquent au démarreur, ou à l'organe unique dynamo-démarreur (dynamostart S. E. V.; dynamoteur Paris-Rhône, etc.), avec cette différence que le démarreur travaille beaucoup moins que la génératrice; il réclamera donc des soins moins assidus.

Canalisation.

Il faut veiller à ce que les fils et câbles soient bien fixés au moyen de cavaliers sur toutes les parties de la voiture qui les supportent, afin d'éviter tout frottement qui pourrait user les couches isolantes.

Si une portion de câble vient à se râper, il faut remplacer ce câble le plus tôt possible. En attendant, on fera une réparation de fortune en entourant soigneusement la partie dénudée de chatterton ou de toile huilée.

Les connexions seront particulièrement surveillées; elles seront maintenues très propres et bien serrées. On veillera tout spécialement aux bornes des câbles de grosse section, un desserrage de ces bornes étant très préjudiciable au bon fonctionnement du démarreur.

Si l'on constate qu'un écrou est desserré, il est prudent de le dévisser entièrement, de bien nettoyer la cosse et l'endroit où elle s'applique, et de remonter le tout en serrant énergiquement.

Il importe de s'assurer de ce que les prises de masse

sont en relation aussi directe que possible avec le châssis, et de ce qu'elles ne donnent pas lieu à un contact défectueux par suite de la présence d'huile, de cambouis ou de peinture.

Accumulateurs.

C'est là l'organe le plus délicat de l'installation, celui qui exige le plus de soins et dont le bon état importe le plus au bon fonctionnement de l'ensemble. Nous allons voir d'ailleurs que ces soins ne sont pas bien compliqués.

Lorsqu'on reçoit une batterie d'accumulateurs, elle peut être, soit chargée et remplie d'électrolyte, soit déchargée et vide. Dans le premier cas, elle est prête à entrer en service immédiatement; dans le second, il faut au contraire la mettre en état.

On commencera par préparer l'électrolyte qui doit la garnir. Pour cela, on préparera une solution d'acide sulfurique dans l'eau en remplissant d'eau un récipient en verre, en grès, en porcelaine ou en plomb et en y versant lentement l'acide sulfurique, tandis qu'on agite avec une baguette de verre: l'acide à employer est l'acide dit **au soufre** qui est très pur et exempt d'arsenic et de fer, et l'eau doit être de l'eau distillée. Bien prendre garde de verser l'acide dans l'eau et non l'eau dans l'acide, la réaction serait tellement violente qu'il en résulterait une grande élévation de température et des projections très dangereuses. Pendant qu'on opère ce mélange, la température s'élève; on devra le laisser refroidir avant de le verser dans les accumulateurs, ce qui demande un certain temps. On réglera la proportion d'eau et d'acide de manière que ce mélange marque 280 à l'aréomètre Baumé (densité 1,240).

Lorsqu'il est froid, on en remplit les bacs jusqu'à 10 ou 15 millimètres au-dessus des plaques, et on met immédiatement la batterie en charge. Il est bon de s'assurer, après un quart d'heure, que le niveau de l'électrolyte n'a pas baissé et de le rétablir si cela a eu lieu.

La batterie est ensuite chargée pendant trente heures au régime normal de charge, c'est-à-dire au 1/10 de la capacité indiquée. Une batterie de 60 ampères-heure sera ainsi chargée à 6 ampères. Pendant cette opération, la température des accumulateurs s'élève; on la surveillera avec soin et, si elle dépasse 450, on réduira l'intensité de courant de charge en augmentant proportionnellement la durée de celle-ci.

Ensuite, on vérifiera que l'électrolyte marque bien 280 Baumé à fin de charge, et, s'il n'en est pas ainsi on réglera exactement ce degré. S'il est trop élevé, on videra une partie de la solution qu'on remplacera par de l'eau distillée. S'il est trop bas, on n'ajoutera pas directement d'acide à 660 Baumé dans la

batterie, mais on préparera une solution à 400 Baumé environ qu'on versera dans les bacs après en avoir vidé une partie du liquide jusqu'à ce qu'on arrive au degré voulu.

La batterie est alors prête à entrer en service.

Ajoutons, à titre de renseignement, que le litre d'eau acidulée à 280 Baumé pèse 1kg, 240 et contient 400 grammes d'acide sulfurique à 660 Baumé. Cet acide à 660 pèse 1kg, 842 le litre.

La batterie ne doit jamais être laissée déchargée; il convient donc de s'assurer de temps à autre de son état de charge. Ceci doit se faire uniquement à l'aide du voltmètre, et l'on ne doit jamais employer l'ampèremètre ou encore relier aux pôles un fil conducteur à l'aide duquel on cherche à produire des étincelles. Ces deux procédés ne donnent absolument aucune indication et provoquent une décharge presque instantanée de la batterie, ce qui ne peut que lui être très nuisible.

Pour vérifier le voltage d'une batterie, il faut opérer lorsque celle-ci débite un courant dans un circuit extérieur, car le voltage remonte au repos pour retomber immédiatement quand on met l'appareil en service. On allumera donc soit les lanternes, soit les phares, et c'est alors que l'on pourra faire la lecture. A la fin de la charge, ce voltage atteint 2v, 5 par élément, pour tomber à 2v,1 dès que la charge est arrêtée. Lorsque le voltage descend à 1v, 7 par élément, la batterie est entièrement déchargée et doit être remise en charge le plus tôt possible.

La batterie est en général placée, soit dans le châssis, sous les sièges, soit extérieurement, le long d'un longeron. On devra donner la préférence à ce dernier emplacement, car la batterie est ainsi plus accessible et plus facile à surveiller; de plus, l'automobiliste, l'ayant sous les yeux, pense à la nécessité d'assurer son entretien, tandis qu'il est plus porté à le négliger dans le cas contraire. Enfin, elle n'est pas exposée à la chaleur du tuyau d'échappement, qui augmente l'évaporation de l'électrolyte.

Ce dernier, nous l'avons vu, doit recouvrir les plaques de 10 à 15 millimètres. Or, son niveau tend à baisser constamment, par suite de l'évaporation et de la décomposition de l'eau qui se produit à fin de charge et se traduit par un bouillonnement. Il faut donc périodiquement, tous les huit jours en été, tous les quinze jours en hiver, vérifier le niveau de l'électrolyte et le rétablir s'il y a lieu. On le rétablit en versant simplement de l'eau distillée dans les bacs, car l'eau seule s'évapore ou est décomposée; l'acide reste dans l'accumulateur. On ne doit y verser de l'eau acidulée qu'en cas de perte de liquide.

Si, pour une cause quelconque, par exemple par suite des cahots, du liquide se trouve répandu à la partie supérieure des bacs, il faut l'essuyer soigneusement, car ce liquide, étant bon conducteur, pro-

duirait une dérivation du courant entre les bornes de la batterie et provoquerait ainsi la décharge des accumulateurs.

On vérifiera également qu'il n'y a pas de fuite dans les bacs, ce que l'on reconnaîtrait à des traces persistantes d'humidité qui apparaîtraient à la base de la batterie. Dans ce cas, il faudrait renvoyer immédiatement celle-ci au fabricant pour réparation.

Il est bon de vérifier de temps à autre la densité de l'électrolyte, pour s'assurer qu'elle n'a pas varié. Cette opération doit se faire lorsque la batterie est complètement chargée. On verse alors une certaine quantité du liquide dans une éprouvette où l'on plonge un aréomètre; ou bien on emploie l'instrument appelé hydromètre-seringue. C'est une pipette terminée par une poire en caoutchouc qui permet d'y aspirer une certaine quantité de liquide, pipette dans laquelle se trouve placé un petit aréomètre. Il n'est pas nécessaire de sortir l'élément de sa boîte; il suffit d'enlever le bouchon qu'il porte, d'y introduire l'extrémité du tube terminant la pipette et d'aspirer le liquide en pressant sur la poire et en la relâchant doucement. Le liquide monte dans la pipette et le petit aréomètre se met à flotter; il n'y a qu'à lire la graduation où affleure le niveau du liquide. L'opération faite, remettre l'électrolyte dans l'élément d'où on l'a tiré et rincer soigneusement la pipette à l'eau pure.

Le degré ainsi indiqué doit être de 280 Beaumé lorsque la batterie est complètement chargée. S'il était plus élevé, on remplacerait une partie du liquide par de l'eau distillée; s'il était plus faible, on le remplacerait, non par de l'acide sulfurique à 600, mais par une solution à 400 Beaumé préparée à l'avance.

Une batterie d'accumulateurs ne se conserve bien que complètement chargée. Si elle doit rester quelque temps au repos, il faut tout d'abord la charger à fonds, c'est-à-dire jusqu'à bouillonnement abondant. Puis, tous les mois environ, on la rechargera de même, car une batterie non utilisée se décharge lentement à circuit ouvert.

Une batterie qui reste déchargée se sulfate, c'est-à-dire que ses plaques se recouvrent d'une couche de sulfate de plomb. Elles prennent alors une teinte blanchâtre, et la capacité de l'accumulateur est diminuée. Cette diminution, peu importante au début, s'accroît constamment si la batterie n'est pas chargée soigneusement. A la longue, celle-ci finit par ne plus prendre aucune charge du tout. C'est pourquoi on évitera avec soin de laisser la batterie déchargée plus de vingt-quatre heures, ainsi que la soumettre à des régimes de décharge trop intenses.

Lorsqu'une batterie est renvoyée à son constructeur pour réparation, elle doit être expédiée déchargée et vidée de tout liquide.

Pour cela, on la décharge en réunissant ses deux pôles par un fil de fer, ou mieux de maillechort, suffi-

samment long et fin pour ne laisser passer que l'intensité voulue. Celle-ci est contrôlée par un ampèremètre intercalé dans le circuit.

On fait varier la longueur du fil de façon à décharger la batterie à une intensité égale à l'intensité maxima de sa charge, c'est-à-dire au dixième de la capacité; on la décharge ainsi jusqu'à ce que l'ampèremètre n'indique plus de courant appréciable.

On vide alors l'électrolyte en enlevant les bouchons et en renversant la batterie au-dessus d'un récipient en matière inattaquable, en verre, par exemple. On remet ensuite les bouchons et la batterie est prête à être expédiée.

Il faut remarquer qu'une batterie ne peut être vidée de son électrolyte qu'après avoir été complètement déchargée, sous peine d'être vouée à une détérioration rapide.

On voit enfin de compte que les soins que réclame la batterie ne sont pas bien compliqués. Vérifier de temps à autre son état de charge à l'aide du voltmètre, vérifier tous les huit ou quinze jours, le niveau de l'électrolyte, prendre sa densité tous les mois, c'est tout ce qu'elle réclame en service normal. Il n'y a rien là qui puisse effrayer l'automobiliste, et, moyennant ce léger entretien, il sera assuré d'un fonctionnement correct et fidèle de son équipement électrique.

REEMPLACEMENT

PISTONS

et

AXES de PISTON

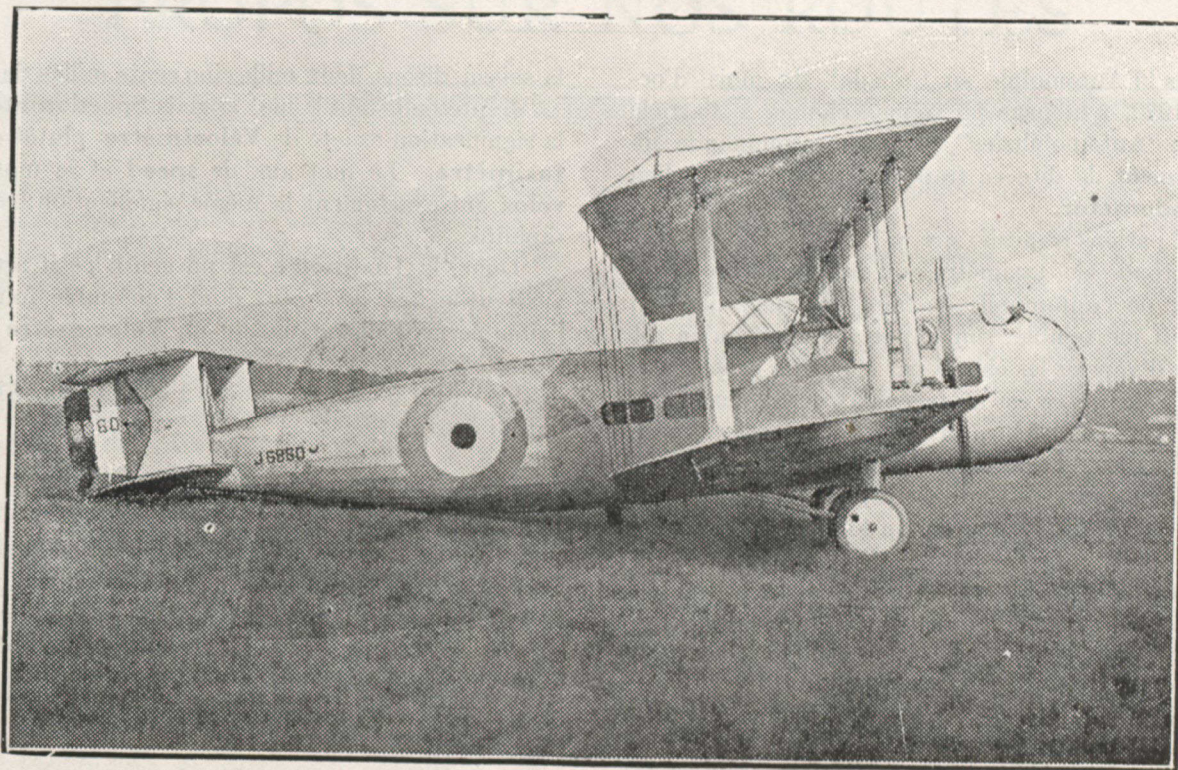
La plus grande Liste au Canada

Si votre distributeur ne les a pas en magasin, écrivez-nous directement pour renseignements complets.

Thexton Machine Works Ltd.
736 rue Dundas Est TORONTO Tel. Main 4233w



UN TRANSPORT AERIEN



Le "Victoria" construit par Vickers, et essayé récemment à Weybridge, Angleterre, transporte 25 soldats et 2 pilotes.

LE BRUIT CHANGE EN LUMIERE

On ne dira plus en physique que le bruit est une perte de force et le vieux proverbe: "Le bruit ne fait pas de bien!", va devenir un peu moins vrai. Deux étudiants de l'université de Cambridge ont, paraît-il, trouvé le moyen de transformer en lumière le bruit de la grande ville de Londres. Cela s'appelle la piezo-électricité et c'est un procédé qui change le son en lumière. Le son n'est qu'une vibration de l'éther, comme la lumière, mais les vibrations lumineuses sont beaucoup plus rapides que les vibrations sonores. Nos étudiants de Cambridge ont découvert que certains cristaux possèdent la propriété de produire de l'électricité, quand ils sont soumis à des vibrations sonores et cette électricité peut générer de la lumière. Ils prétendent que leur invention est applicable dans la pratique et qu'elle peut leur permettre de transformer la bruyante rumeur qui s'élève de la capitale de l'Empire en lumière pour l'éclairer. Ils donnent une démonstration de leur

invention à l'exposition de téléphonie sans fil. Quand nous aurons réussi à comprendre la théorie d'Einstein, la piezo-électricité n'aura plus de secrets pour nous et nous en reparlerons à nos lecteurs, s'il nous en reste.

LE PRODUIT DES CONTRAVENTIONS

Jusqu'au 15 octobre, le gouvernement avait fait payer aux automobilistes de la province de Québec, une somme de \$45,892.00 pour contraventions à la loi des véhicules-moteurs. De cette somme \$5,672.00 seulement ont été perçus par le moyen de poursuites devant les tribunaux; le reste, soit \$40,220.00 a été payé conformément à l'amendement, adopté à la dernière session, qui permet aux délinquants de payer directement leur amende aux percepteurs du revenu sur réception de l'avis qu'un procès-verbal leur a été dressé par les agents de trafic. Dans la cité de Québec, \$2,000.00 ont été payés en amendes au percepteur du revenu; \$500.00, à Sherbrooke, et \$20,000.00, à Montréal.

ON NOUS ECRIT

A PROPOS DE TAXIMETRE

“Dans “l'Automobile au Canada” du mois d'octobre, 1922, à la page 36, 2ème colonne, à l'article intitulé: “Automobilistes”, on nous recommande opportunément de dire en français **Taximètre** au lieu de **Speedometer**.

“Oui! parlons français, s. v. p.!”

“A propos de taximètre, qu'on permette à un amateur de l'automobile de faire une remarque qui a bien, il me semble, son importance, puisqu'on est en train d'appeler les choses par leur nom propre.

“Le **Taximètre** est un ingénieux instrument composé de deux parties bien distinctes: l'une est pourvue d'une aiguille d'horlogerie, généralement, qui nous indique, en cours de route, la rapidité de l'allure à laquelle la voiture est lancée; on l'appelle le **vélocimètre**.

“L'autre partie a pour fonction d'enregistrer en milles et en fractions de mille, la distance parcourue dans une randonnée ou dans une saison; cette section du taximètre s'appelle l'**Odomètre**.

“Je suis en route; je file à une certaine allure; je jette les yeux sur le taximètre, et je vois, par le vélocimètre, que ma voiture roule à la rapidité de 25 milles à l'heure.

“De retour chez moi, l'**Odomètre** que j'avais eu la pensée de mettre à 00.0 avant de partir, me fait voir que la route couverte, aller et retour, est de 40 milles.

“Quand je remiseraï mon auto pour l'hiver, l'**Odomètre** encore, me fera savoir que j'ai fait, dans toute

la saison, disons, deux mille cinq cents milles de route.

“Je prétends que le mot anglais **Speedometer** est la signification exacte de **Vélocimètre** plutôt que de **taximètre**. Le mot anglais **speed** et le mot latin **velox** ont exactement la même signification: célérité, rapidité.

“Donc, le **Taximètre** est un gentil petit appareil, aussi utile que décoratif, dont l'ensemble fournit à l'aimable gent automobiliste un **Vélocimètre** et un **Odomètre**.

“Parlons français et donnons à chaque chose le nom qui lui convient.

J. S. B.”

En France, les meilleurs de ces appareils, que nous avons appelés du nom à ascendance grecque de “taximètres”, sont fabriqués par la maison Jaeger, de Paris, et elle les nomme tout uniment des “compteurs”, tandis que l'odomètre de notre correspondant est tout simplement le “totalisateur” pour les Parisiens.

Note de la rédaction:—

Nous publierons sous cette rubrique les communications intéressantes qu'on voudra bien nous adresser, pourvu qu'elles soient signées, pour l'information de la rédaction seulement, du nom d'une personne responsable.

BULLETIN D'ABONNEMENT

L'AUTOMOBILE AU CANADA

*Revue mensuelle des
Automobilistes Canadiens - Français*

BUREAUX:

27 RUE BUADE
Québec

Veuillez 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 complète.

PROPOS SUR NOS ROUTES

JAMAIS notre province ne nous est apparue plus grande, plus belle et plus chère qu'en ce jour récent de septembre où nous suivions la superbe route reliant Québec aux Trois-Rivières et à Montréal. L'admiration, l'enthousiasme ramenaient à notre souvenir les termes vibrants d'éloquence et lumineux de poésie avec lesquels le chanoine Coubé peignait, devant un auditoire québécois, le merveilleux panorama de la France.

Sous la baguette de l'été, notre province est bien un Eden dont les soulèvements géologiques n'ont pu chasser l'océan jaloux d'y faire toujours, entre les rives du plus beau fleuve, une promenade d'un millier de milles. C'est un vaste blason, noble comme nos pures origines, semé de l'émeraude des forêts, de l'or des moissons et traversé de la large bande d'argent des eaux laurentiennes. C'est une riche écharpe déployée royalement sur l'épaule austère de nos montagnes Laurentides et Apalaches, retombant plus mollement sur le sein de nos côteaux; écharpe où s'estompent tantôt les verts tendres ou vifs de l'été, les teintes jaunes d'or et pourpres, si douces et prenantes, de l'automne, l'hermine piquée de sapins de nos hivers; écharpe où s'enlacent les fils gracieux des rivières, autour de l'ajouré de nos lacs nombreux, aux formes capricieuses. Que cet immense paysage s'éveille au pur soleil du matin, se pourpre sous les feux du couchant, s'argente sous les clairs de lune ou surgisse de l'ouate d'un brouillard, il est revêtu toujours de beauté, de charme, de grandeur.

A l'étranger avide de pénétrer le caractère de notre race et sa vie, le cadre de notre province, ses paisibles horizons, enseignent l'emprise d'un sol si riche et d'une telle nature sur l'âme héroïque des colonisateurs venus d'outremer; ils expliquent l'amour puissant qui a porté ceux-ci jusqu'aux limites d'un continent, les a soutenus dans la lutte inégale mais glorieuse de la conquête, amour qui a résisté aux coups plus rudes encore du découragement lorsque leur patrie faisait le geste douloureux de l'abandon. La fermeté du caractère canadien-français, écrite aux pages d'une histoire épique, se reflète dans les lignes sévères des crêtes laurentides, dans les courbes adoucies des contreforts apalachiens, qui limitent au nord puis au sud notre horizon; dans les hautes et graves falaises qui escarpent le Saint-Laurent; dans ces eaux bondissantes qui tombent de nos grandes chutes.

La douceur de nos mœurs s'est moulée peut-être aux flancs arrondis des côteaux, aux gracieuses ondulations des plaines, des vallées. Notre loyauté confiante laisse dégarnie nos frontières, ouvre largement au cœur de notre domaine la porte du grand fleuve, par laquelle sont entrées un jour, sur des caravelles, une race, une civilisation supérieures et qui permet aujourd'hui aux vaisseaux de tous les mondes de venir échanger contre leurs richesses les matières indispensables qu'une Providence généreuse nous a prodiguées.

Notre attachement à des traditions précieuses, à des origines fières se retrouve dans l'alignement au bord des routes des maisonnettes qui se voient, souvent anciennes comme leurs murs de pierre, leurs pignons pointus, leurs larges cheminées, tandis que les fermes gardent ici et là le toit de chaume de leurs sœurs normandes; dans l'agglomération des villages où se groupent autour des clochers les institutions civiles, charitables ou éducationnelles. Qu'on savoure au surplus la saveur des noms bien français: Portneuf, Berthier, Sillery, les Ecureuils, que portent coquettement ces villages. Et qui ne peut sentir le sincère esprit de foi qui anime nos campagnes à la vue de ces croix, de ces calvaires, de ces églises qui veillent ici et là sur la route et font penser au Maître des richesses, au Gardien des tempêtes atmosphériques et sociales?

Nos vallées fertiles, cultivées avec soin, telles industries surgies à Donnacona, aux Trois-Rivières, aux Chûtes-Shawinigan et à Grand'Mère, sur nos rivières qui leur amènent le bois, les animent de leur énergie, montrent que nous avons su donner à l'agriculture nourricière une sœur digne d'elle.

Puis, si à Montréal, les statues d'un Maisonnauve, d'un Dollard rappellent au touriste étranger un fondateur, un sauveur; si le monument élevé par Québec à Louis Hébert lui montrent le premier défricheur canadien; que de noms écrits au livre de nos campagnes affirment que le Canadien-français est depuis fort longtemps chez lui dans ce pays, qu'il tient à cette terre comme ces érables, ces ormes séculaires qui bordent ici et là la route.

C'est d'abord, le Métabérantin des Algonquins, Trois-Rivières, ville de LaViolette depuis 1634, à laquelle les noms d'un Pierre Boucher, d'un Gaultier de Varennes, d'un La Vérandrie apportent autant de gloire

que ses grandes industries actuelles de richesses. Près de Québec, c'est Sillery marquant dès 1637 la générosité d'un commandeur du Temple, le zèle d'un Père LeJeune pour les néophytes algonquins et montagnais.

Portneuf, L'Assomption, Pointe-du-Lac, Saint-Augustin évoquant les cadres d'anciennes seigneuries concédées, de 1646 à 1656, à de nobles Français dont le dévouement colonisateur n'était pas refroidi par les dangers d'un océan, les rigueurs d'un hiver redoutable et la menace des féroces indigènes. Sainte-Anne-de-la-Pérade, Lavaltrie, Berthier et Yamachiche, Maskinongé, Lanoraie gardent depuis 1672 la mémoire des défenseurs que nous donna Louis XIV, avec un intendant Talon; officiers du régiment de Carignan devenus les héros, les pères de ces terres vierges et qui se nomment: de Lanaudière, Marganne, de LaValtrie, Raudin, Pierre Boucher, Le Gardeur de Repentigny, de La Noraye.

C'est encore, avant 1700, Belair (Les Ecureuils), Grondines et, sur l'autre rive du fleuve: Saint-Jean-Deschaillons, Saint-Pierre-les-Bocquets et Lotbinière. Presque toutes ces paroisses, aux coquets villages actuels où l'on voudrait s'arrêter, avaient leurs colons, leur vie, leur chapelle lorsque Versailles vit disparaître le Roi Soleil et finir le grand siècle.

Le fleuve qui a vu monter vers la nue la flamme de ces vénérables foyers, qui a porté les voiliers de Cartier, la barque de Champlain et de Maisonneuve, le fleuve qui a répété les cris de guerre de l'Iroquois ravageur, les refrains dolents des hardis coureurs de bois, de pilotes de radeaux, le Saint-Laurent porte aujourd'hui jusqu'à Montréal bateaux, traversiers, grands paquebots qui le jour laissent flotter sur leur sillage une légère nappe de fumée et la nuit regardent de leurs yeux de lumière les phares qui les dirigent, les rives qui les saluent des feux de leurs villages, de leurs villes et de leurs maisonnettes. Vaisseaux marchands, charbonniers, remorqueur et chaland, goélettes gracieuses vont et viennent entre des rives où la vie agreste et manufacturière a remplacé les forêts solitaires.

S'il se soulève parfois en moutons blancs sous le vent d'est et lance contre ses falaises l'écume de petites vagues grondantes, le fleuve est le plus souvent paisible nappe bleue, miroir où se reflètent les fiers caps Tourmente et Diamant, les rives altières avec leurs bosquets, leurs rangées de maisonnettes, leur villages et leurs villes. Il s'étend parfois, comme en face de Berthier, en un lac endormi où des îles nombreuses, ne craignant plus ses colères, viennent y baigner doucement les pieds de leurs frondaisons, y perdre la ligne basse de leurs pâturages. Le fleuve multiplie ici ses chenaux, comme des bras amoureux d'enlacer l'oasis et il folâtre avant d'obéir à l'appel de l'océan.

Regardez-le des hauteurs de Saint-Augustin, de Neuville, de Cap Santé, Vraiment, et le touriste américain l'avoue volontiers, l'Hudson pittoresque n'a rien de cette majesté prenante. Large, profond, le Saint-Laurent, venu de l'horizon ouest, se perd dans l'est lointain entre une porte de montagnes. De l'autre rive haute et gracieuse se déploie une large bande de variés paysages, dont le rebord s'attache vers le levant aux crêtes des monts Notre-Dame et qui ondule en penchant vers le fleuve comme pour mieux faire admirer les ors et les pourpres des feuillus, le vert des conifères, le jaune des champs, les lignes gaies des habitations qui s'éclairent aux feux d'un soleil d'après-midi. Ce matin, tout ce panorama dormait sous l'ouate de brouillard dont le fleuve voile en automne son repos et qu'il jette sur les épaules de ses rives. Seules ici et là perçaient des flèches d'église, symbole de la pensée religieuse dominant la vie matérielle d'un peuple croyant.

Mais l'automobile nous emporte et nous permet seulement, à tel tournant de Deschambault, de Donnacona, une vue d'adieu où s'allonge l'enchanteresse traînée bleue du fleuve entre des falaises qui se haussent, se resserrent toujours dans la perspective et se dorent, se pourprent des tons chatoyants de l'automne. Le touriste étranger retrouve l'impression de grandiose que lui laissa l'inoubliable panorama contemplé de la citadelle, de la terrasse de Québec.

Une surprise attend à Donnacona le touriste habitué à traverser la campagne agricole et ses petits villages de paisibles rentiers. Un barrage, à droite, coupe une importante rivière qu'un pont d'acier domine. En remontant le lacet de la falaise, le touriste voit à ses pieds, couchée comme pour être mieux harnachée, la géante pulperie qu'alimentent des monceaux de billettes et qui boit l'eau d'un énorme tuyau. La fée houille blanche a créé ce village actif ignoré il y a dix ans—Une partie des richesses de notre province, richesses un peu trop aliénées, est ici en œuvre et elle montre sa puissance. Grâce à une infime partie des dix millions de chevaux-vapeur que la Province peut aménager, la Jacques-Cartier convertit la matière ligneuse en papier à raison d'une centaine de tonne chaque jour. D'autres noms se présentent ici à la mémoire: Chicoutimi, Jonquières, Grande-Baie, Windsor, Grand'Mère et Shawinigan. L'on voudra sans doute voir en cette dernière ville les grandes œuvres de la houille blanche. Une belle route y conduit des Trois-Rivières. Soudain, du haut d'une falaise du Saint-Maurice, le touriste aperçoit une ville de douze mille âmes surgie en vingt-cinq ans de la solitude, il en admire l'étagement pittoresque aux flancs des côtes, il compte les nombreuses usines, les ponts, les barrages, les pylones sur lesquels la reine Electricité pose son pied rapide pour s'élançer au loin, non sans avoir allumé le soir

la ville choyée qu'on dirait dans l'ombre une nébuleuse terrestre.

Mais nous voici à Portneuf coquettement étalé au fond d'une anse que le fleuve vient décrire de ce côté, obéissant au caprice d'une altièrre pointe boisée d'érables jaunissants; la pointe Platon. Cette anse est bien un petit port où s'arrêtent les bateaux légers et que saluent les grands navires avant de cingler vers le sud avec le fleuve qui s'élargit victorieusement, comme pour narguer l'étroite porte que lui a laissée l'éperon de la pointe.

Ces toits qui émergent du feuillage doré des érables et s'isolent sur cette pointe, c'est, au front d'une ancienne seigneurie, le manoir de Lotbinière. Il encastre dans le présent un passé de gloire et de distinction; il conserve le souvenir de l'aristocratie terrienne, aux mœurs douces, patriarcales, désintéressées, qui donna à notre pays son essor colonisateur, imprima au caractère de la race cette noblesse soulignée par un gouverneur étranger. Et le respect avec lequel Portneuf regarde la vieille seigneurie exprime la reconnaissance que la plupart de nos paroisses doivent au régime disparu.

Si l'ancien seigneur eut possédé de plus amples ressources matérielles, si l'aide d'un gouvernement moins écrasé par la guerre ne lui avait pas manqué, combien plus rapidement aurait prospéré la colonie dont notre province a reçu l'héritage! La transformation en ferme modèle des terres et du manoir de la Gorgendière, à Deschambault, nous en laisse l'amer regret. Sous la baguette du ministre de l'Agriculture, la vieille terre seigneuriale s'est épanouie de cultures nouvelles, exubérantes; une pépinière, où grandissent surtout des peupliers qui bientôt orneront nos grandes routes, relance sa riche sœur de Berthier. Près du fleuve, de coquettes maisons réservées aux techniciens, aux aides, voisinent les

intéressantes fermes où se poursuivent les expériences, où l'élevage donne ces races de chevaux, de bovins et de gallinacés qu'on admire. Cet ensemble constitue, une leçon qui instruit, une émulation qui entraîne, une aide qui soutient. Le dévouement de l'agronome continue avec ces puissants moyens celui de l'ancien seigneur au cœur de ce district. Et si la poésie désuète de la fête du mai, du banquet aux censitaires, a disparu, les concours de labour, les produits primés et les conférences agricoles réunissent plus fréquemment encore les fermiers de la région.

Pourquoi le gouvernement de la Province ne donnerait-il pas la même vie à Tourouvre, disions-nous, en passant à Sainte-Anne-de-la-Pocatière? Le manoir, qui fut peut-être trop paisible retraite pour la bouillante énergie de notre Madeleine de Verchères, dérobe derrière un rideau d'arbres tristes, de futaies incultes, son morne abandon. Les fermes, imposantes lorsque Mercier venait reposer ici son cœur de patriote, puiser dans cette nature les puissants accents qui ont remué une province, une race, les fermes croulent sous l'impitoyable temps. Cette résurrection conserverait le souvenir vénérable de l'un des foyers de notre vie sociale d'antan; elle dirait encore à la génération actuelle qui se désaffectionne trop de la terre, la "grande amie", aux fils aveugles et sans cœur qui ne savent pas continuer leurs pères sur le "bien paternel", l'amour d'un grand Canadien pour ce coin de terre éloigné des villes et auquel il voulut donner la splendeur de la prospérité; à l'instar de ces Canadiens d'autre race qui mieux que nous savent donner à leur fortune le contact vivifiant de la terre rurale.

AMÉDÉE BUTEAU

UNE FEMME POUR UNE FORD

D'après une dépêche de Syracuse, N. Y., qui a fait le tour des journaux, un nommé Frank R. Woodruff a changé sa femme avec Grover Coant pour une Ford! Voici le contrat que les deux compères rédigèrent:

"Je cède et transporte ma femme à Grover Coant pour sa Ford de tourisme avec un pneu extra, une pompe et tous les outils qui s'y trouvent. (dans la Ford) Je renonce à tous mes droits sur ma femme."

Deux témoins signèrent et l'on porta le document au bureau d'enregistrement pour le faire enregistrer.

Malheureusement Woodruff n'a pas eu sa Ford longtemps. Un individu qui avait une hypothèque dessus pour \$10.00, est venu la lui enlever.

Cela rappelle l'histoire du poivrot de Maupassant qui vendit sa femme à un compère, aussi "bu" que lui, à tant du titre et qui voulait la plonger dans un tonneau plein d'eau, afin qu'en mesurant la quantité d'eau que son entrée dans le tonneau en ferait sortir on sût combien elle valait de litres.

NAVIGATION A VOILE SUR CHEMIN DE FER

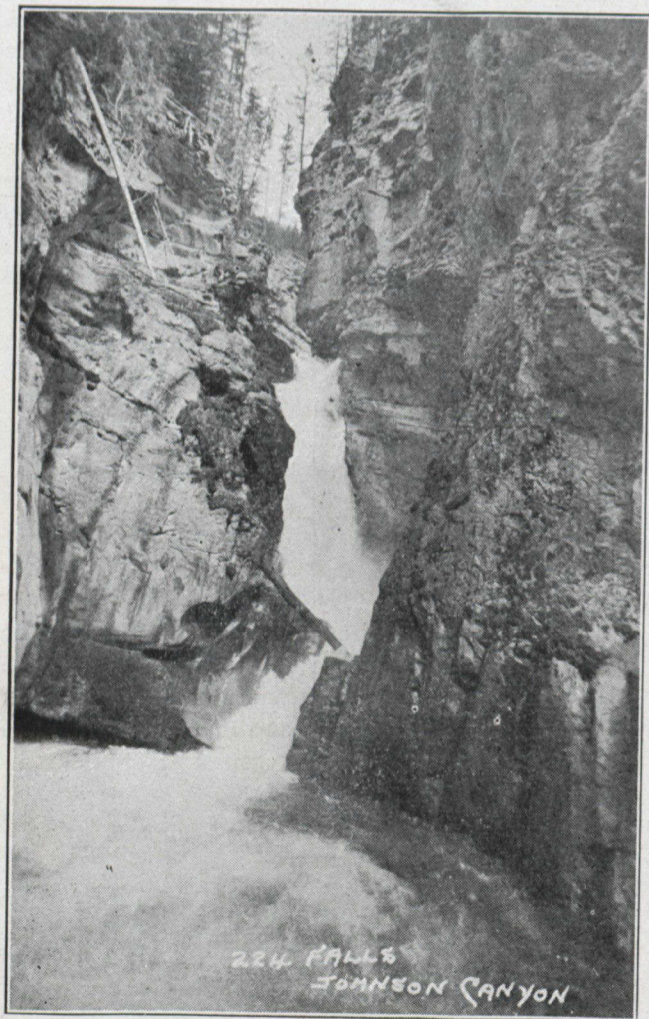
Les ingénieurs cantonniers d'un petit chemin de fer, près de Hull, Angleterre, ont trouvé un moyen peu fatigant pour eux, de faire marcher leur draisienne.

Route a travers les Rocheuses

LES ingénieurs du service des parcs nationaux du Canada annoncent que le tronçon Vermillion-Windermere de la nouvelle route d'automobilisme venant de Calgary à travers les Rocheuses est sur le point d'être achevé. Ce tronçon constitue le dernier chaînon de la route menant de Calgary à la Californie, dont l'inauguration est impatiemment attendue par les automobilistes du Canada et des Etats-Unis. Aussitôt qu'elle sera livrée à la circulation, il sera possible d'entreprendre un voyage circulaire de plus de 6,000 milles à travers trois parcs nationaux canadiens et sept des Etats-Unis, elle sera sans aucun doute l'une des plus magnifiques routes d'automobile du continent.

La construction de cette route à travers près de cent milles de pays vierge au cœur des montagnes Rocheuses canadiennes, est un véritable tour de force du génie civil. Du fond de la vallée de la Columbia la route monte de 1,705 peids jusqu'au sommet du col Sinclair, altitude 4,660 pieds, d'où elle redescend de 1,200 pieds jusqu'à la rivière Kootenay. La seconde ascension conduit au col Vermilion, altitude 5,660 pieds, réalisant une montée de 1,100 pieds au cours des quatre derniers milles. La descente à la vallée Bow est faite par une série de boucles ou de lacets.

Lorsque le service des Parcs entreprit la construction de la route en 1919, environ 12 milles avaient été construits par le gouvernement de la Colombie-



L'une des chûtes du torrent Johnson

(Courtoisie du C. P. R.)

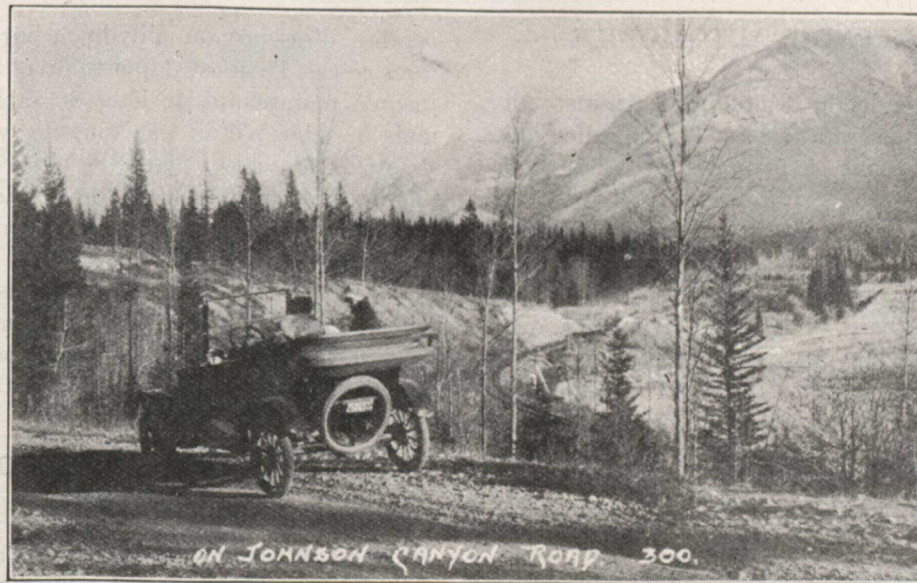


La gorge où se précipite le torrent Johnson.

(Courtoisie du C. P. R.)



Le chemin de la gorge Johnson. (Courtoisie du C. P. R.)



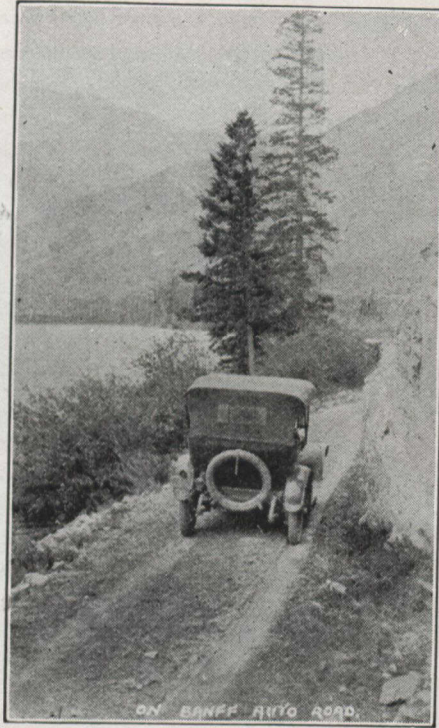
Dans la gorge Johnson (Courtoisie du C. P. R.)

Britannique à partir de la vallée de la Columbia. Des parties de ce tronçon ont été élargies et refaites pour porter sa largeur à celle que devait avoir la route sur le parcours entier de 93 milles. De la vallée de la Columbia, la route continue jusqu'au col Sinclair, à travers le magnifique canon Sinclair flanqué de tours et de murailles perpendiculaires en hématite rouge, et redescend ensuite à la rivière Kootenay. Elle longe la Kootenay sur une longueur de dix-huit milles, les rives planes rendant la construction plus facile. Elle traverse la Kootenay à Kootenay Crossing et quatre milles plus loin elle atteint la Vermilion qu'elle longe plus loin que l'embouchure de la Simpson, traversant la Vermilion à une distance de près de quatorze milles de Kootenay Crossing. Elle continue ensuite sur la rive opposée de la rivière Vermilion jusqu'au canon Marble et au col Vermilion, altitude la plus grande atteinte par la route. De là, elle redescend à Castle Mountain, et traverse la rivière Bow qu'elle suit jusqu'à Banff.

La nouvelle route rend accessible une région des Rocheuses jusqu'alors inconnue, riche en panoramas et fort giboyeuse. L'automobiliste voyagera parmi les pics neigeux, à travers de longues avenues de sapins ou le long de précipices de plusieurs centaines de pieds. Les animaux sauvages sont abondants et très apprivoisés à cause de la stricte protection qui leur est accordée, de sorte que, au fur et à mesure que le touriste avancera à travers ces magnifiques paysages, il aura souvent le plaisir de voir des mouflons, des che-

vreuils, des chèvres, des élans et des orignaux broutant sur les pentes avoisinantes et même parfois un ours marchant gauchement parmi les fourrés et les rochers.

Quand fera-t-on la même chose pour nos Laurentides ?



Sur le chemin de Banff (Courtoisie du C. P. R.)

POMPE A INCENDIE AUTOMOBILE

À la suite de l'incendie du Printemps, il y a juste un an, tout le monde avait dû déplorer l'insuffisance des moyens dont disposaient les pompiers de Paris pour combattre un sinistre aussi important. La leçon, trop pénible, n'aura pas été inutile et le colonel Hivert a réussi à doter son admirable troupe d'un matériel susceptible de lutter contre les incendies, si étendus soient-ils. Tout d'abord l'échelle des pompiers, qui s'élevait autrefois à vingt mètres, pourra monter désormais jusqu'à trente mètres. En outre, on vient d'acquérir une auto-pompe d'une grande puissance qui sera exposée au prochain Salon de l'automobile. Cette pompe débitera trois cents mètres cubes à l'heure—alors que les anciennes n'en débitaient que cent—et cela sous la pression de six kilogrammes; grâce à cette pression, le jet pourra dominer n'importe quel immeuble parisien. D'autre part, cette pompe permettrait à la rigueur de se passer des prises d'eau; le liquide serait puisé dans la Seine, d'où l'on pourrait lutter contre le feu dans un rayon d'un kilomètre.

Le colonel Hivert se préoccupe encore de doter son régiment du matériel nécessaire pour éteindre les in-

cendies d'essence ou d'hydrocarbure. On sait que, dans ce cas, l'eau est impuissante et l'on se contentait jusqu'à maintenant de jeter du sable sur les foyers; mais le sable n'était pas toujours voisin du lieu du sinistre. L'aviation possède des compositions chimiques très efficaces contre le feu de l'essence ou du carbure; ces compositions seront mises également à l'essai dans le corps des Pompiers de Paris.

Enfin, ajoutons que deux officiers de ce régiment sont venus récemment aux Etats-Unis pour y étudier les derniers perfectionnements apportés au matériel des pompiers de ce pays.

LE PRIX DE LA GAZOLINE

À la fin du mois d'octobre, la Standard Oil Company of Indiana a annoncé une nouvelle réduction d'un sou dans le prix de la gazoline, ce qui permet de vendre la gazoline 18 sous le gallon aux wagons-réservoirs et 20 sous le gallon aux garages, à Chicago. La peur de l'enquête, même si ce n'est qu'une enquête sénatoriale qui procède avec la lenteur caractéristique de ce corps auguste, est le commencement de la sagesse !

PUBLICITE MODERNE !!

Le nouveau genre tout à fait inédit, a été lancé avec un grand succès de curiosité devant un public évalué, au Derby d'Epsom, à plus de 500,000 personnes.

Le système consiste à écrire à l'aide d'un aéroplane, avec de belles lettres blanches, constituées par la fumée s'échappant de l'appareil sur un fond nuageux, les noms que l'on veut faire connaître au public.

On devine la surprise qu'éprouvèrent les spectateurs du Derby d'Epsom, quand ils virent l'aéroplane, piloté par le major Savage, exécuter d'abord mille pirouettes et tours de force et tout-à-coup la fumée blanche de l'appareil laissait après son passage, former d'abord des lignes dans les nuages, et puis prendre la forme de lettres et présenter au public émerveillé le nom bien connu du "Daily Mail".

L'expérience fut renouvelée le lendemain à Londres.

Paris ne pouvait rester en arrière de Londres, et les constructeurs d'automobiles parisiens, eux aussi, se sont mis à faire de la réclame en plein ciel.

Voici ce que dit un journal de Paris à ce sujet:

"Evidemment, on devait y arriver. Cette magnifique surface inutilisée était trop tentante! C'est désormais chose faite: le ciel de Paris est devenu un emplacement de publicité, il vient d'être réquisitionné par les afficheurs. L'autre jour, d'innombrables badauds ont pu observer les prouesses d'un aviateur

qui, sur la belle page bleue, écrivait, en lettre de fumée, le nom d'un constructeur d'automobiles.

"Cœli enarrant gloriam Dei.", disaient les Ecritures. Les cieux se sont modernisés: ils racontent aujourd'hui la gloire des industriels.

"L'idée et incontestablement audacieuse et élégante. S'emparer du plafond du monde pour y inscrire les communications commerciales est une conception hardie. Sa réalisation ne manque pas de grâce et d'esthétique. C'est un spectacle étrange et séduisant que nous offre ce petit avion tout blanc qui se déplace sur le tableau d'azur, comme un morceau de craie guidé par une main invisible et qui trace dans les airs des lettres géantes aux courbes harmonieuses.

"Sait-on quelle est la hauteur des lettres ainsi dessinées dans le ciel? De sept à huit cent mètres, (2200 à 2600 pieds) tout simplement! Et l'aviateur écrit à l'envers et vole à 4,000 mètres (13.000 pieds) d'altitudes.

"La curieuse invention, contrairement à ce qu'on a dit, n'est point entièrement britannique, mais très "entente cordiale". Ce sont deux aviateurs, un Français: M. Paul Louis Richard, et un Anglais: le major Savage, qui ont réalisé, en conjuguant leurs efforts, le nouveau procédé de publicité.

Les exigences de la réclame augmentent chaque jour: il lui faut, désormais, un panneau céleste!"

DEUX CENT MILLES A L'HEURE!

Un nouveau modèle de monoplane de course, qu'on dit être le plus puissant pour sa taille, vient d'être terminé par la Loening Aeronautical Engineering Corporation, de New York et prendra part à la course Pulitzer à Detroit.

La machine pèse 2700 livres, prête à prendre l'air. Le moteur est un Packard à 12 cylindres de 600 HP. Le constructeur compte que la machine fera 200 milles à l'heure et même mieux que cela.

L'AUTOMOBILISTE TYPE

Sur 2,500 acheteurs d'automobiles, un statisticien américain a compilé certains chiffres pour trouver la valeur financière moyenne de ces acheteurs. Les acheteurs de voitures "Ford" furent exclus de ses calculs.

Voici son rapport:

La moyenne des acheteurs possèdent une valeur immobilière de \$4,286.08.

Ils ont un revenu mensuel de \$349.70.

Ils achètent des voitures d'un prix de \$1,361.96 sur lequel ils paient comptant \$698.31, et s'engagent à payer la balance de \$663.65 en versements mensuels de \$95.60.

Ils sont, en moyenne, âgés de 34 ans. 74% de ce nombre sont mariés; 82% ont des comptes de banque et 69% portent des assurances de vie.

De ces 2,500 transactions, 45% sont faites à termes.

Les vieilles enveloppes peuvent servir à faire des pièces pour éclatements.

— o —

Vingt pour cent de la production mondiale de l'aluminium est employé dans la construction des automobiles.

— o —

Le gouverneur Sproul de Pennsylvanie ne veut que des chiffres 7 sur sa licence d'automobile.



Nombre d'accidents sont arrivés aux véhicules des cultivateurs, parce qu'ils n'étaient pas éclairés. A quand la loi qui obligera ces véhicules, pour leur propre protection, à porter des lampes après le coucher du soleil, comme les automobiles ?

(Courtoisie du "Montreal Star")

LES MAUVAIS CHAUFFEURS

L'Académie de Médecine, de Paris, qui a eu deux de ses membres tués par des automobiles dans les rues de Paris tout récemment, paraît voir d'un bon œil la motion du Dr Flessinger, un autre de ses membres blessé par une automobile lui aussi,—prie les autorités de n'autoriser à conduire une auto personne qui n'ait au préalable subi l'examen médical.

Paris est rempli de chauffeurs qui furent blessés à la guerre et dont la moitié, au dire du Dr Flessinger lui-même, sont myopes et se refusent à porter des lunettes pour ne pas révéler leur faiblesse visuelle. Le docteur, blessé dans un accident d'automobile où le chauffeur, à ce qu'il affirme, était myope au point de ne pas voir à trois encâblures devant lui, a entrepris une enquête sur l'aptitude générale des chauffeurs de taxis à Paris.

Il a maintenant la preuve, dit-il, que la moitié d'entre eux sont myopes, et qu'il s'en trouve d'autres presque tout à fait sourds, qui n'ont qu'un pied,

qui sont des alcooliques invétérés, des épileptiques, des loques nerveuses, ou atteints d'une maladie de cœur, et qui sont susceptibles de mourir subitement au volant de l'auto.

Emue par cet état de choses, l'Académie de Médecine a chargé une commission d'examiner la proposition Flessinger en vertu de laquelle personne ne serait plus autorisé à conduire une auto avant l'âge de 21 ans, et sans avoir, au préalable, prouvé qu'il ne souffre d'aucune maladie de cœur, ni mutilation; qu'il n'est ni sujet à l'épilepsie ni adonné à l'ivrognerie. Quant aux myopes, leur vue ferait l'objet d'un examen spécial chaque année.

Nous recommandons à nos législateurs de bien vouloir s'enquérir si une mesure semblable ne serait pas appropriée en notre province, et nous soumettons qu'elle serait plus efficace et surtout plus équitable qu'une loi réduisant la limite de vitesse permise et frappant indistinctement les bons comme les mauvais chauffeurs.

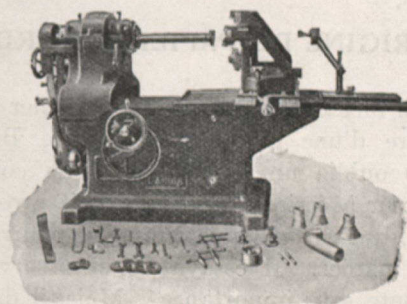
De nouveaux Plans donnent une nouvelle Valeur à la Franchise Gray-Dort

× ×

Plus de ventes, un marché plus grand, un plus fort revenu—voilà ce qui est projeté pour les vendeurs de Gray-Dort. Deux grandes annonces importantes seront faites sous peu. Si cela vous intéresse, écrivez pour avoir des renseignements d'avance.



GRAY-DORT MOTORS Ltd
CHATHAM, ONT.



RECTIFICATION:

de cylindres et arbres à manivelle.

MANUFACTURIERS:

de Pistons, Cercles et Axes de Pistons,
toutes pièces d'automobiles.

REPARATIONS:

de Moteurs d'Autos, de Yachts, etc.

*Nous sommes des Spécialistes
dans ce genre d'ouvrage*

La Compagnie F. X. Drolet

206 rue du Pont, Québec.

Tél. 6030

RANDONNEE

Nous avons traversé l'humble bourg qui s'ignore,
Où n'arrivent jamais les échos citadins.
L'insolente splendeur de notre auto sonore
A fait monter l'envie aux grilles des jardins.

La poussière muette et troublante des routes,
Pourquoi la soulever d'un pas frivole et prompt?
Le mirage au lointain nous cache les déroutés;
Ces lieux qui sommeillaient, grâce à nous, songeront.

Comme à l'approche d'un péril ou d'un orage,
L'homme au champ se redresse, et la vierge qui coud
Sur le seuil, a levé les yeux de son ouvrage,
Nous regarde et devient pensive, tout-à-coup.

L'appel de la sirène a réveillé des fièvres
Qui dormaient dans les cœurs par le sol retenus;
Un refrain de départ s'ébauche sur les lèvres,
Et l'on rêve de site et de ciel inconnus.

On aimerait fixer, là, sa course inconstante,
Nous disions-nous, épris, bourg heureux, de ton sort
Et les fils du terroir que notre audace tente,
Derrière leur clôture, enviaient notre essor.

Paul Manivet.

ORIGINE DU PAPIER-BUVARD

C'est à un incident que l'on doit le papier buvard. Une ouvrière d'une grande fabrique de Berkshire (Angleterre) oublia un jour d'ajouter la colle à la pâte du papier à écrire. La perte était grosse pour le fabricant, qui se demanda à quoi il pourrait bien utiliser son papier. Il essaya de s'en servir pour écrire une note sans importance. Mais, il dut y renoncer: chaque lettre s'étendait au point de faire d'immenses taches. Il lui vint alors une idée géniale. Puisque le papier buvait l'encre, pourquoi ne pas l'employer pour sécher l'écriture au lieu de sable? Et il mit en vente son papier comme "papier-buvard". La balle était lancée. Le papier-buvard eut tant de succès que la fabrique eut de la peine à remplir toutes les commandes, et qu'elle dut se contenter de faire cette spécialité dont l'usage se répandit dans tous les pays.

M... avait pour exprimer le mépris une formule favorable: "C'est l'avant-dernier des hommes." Pourquoi, l'avant dernier? lui demandait-on—Pour ne décourager personne car il y a presse.

DE LA PRUDENCE

Des personnes qui ont la bosse des mathématiques ont calculé qu'en 1921 les automobiles ont tué deux personnes par heure, aux Etats-Unis, en prenant comme base une journée de 18 heures, soit un total de 12,500 victimes. Cela fait une proportion de 155.1 par chaque million d'habitants. En 1920, la proportion était de 149.7 par million.

Les villes de l'est, malgré la congestion de leurs rues, figurent mieux au tableau que celles de l'Ouest. Ainsi le taux de la mortalité par million de population, due à l'automobile, est 147.6, à New-York; 136.2, à Philadelphie; et 137.3, à Boston, tandis qu'il est de 194.6, à Chicago; de 185.3, à Cleveland; de 189.3, à Cincinnati; de 176.9, à San Francisco, et de 291.0, à Los Angeles, qui détient le record peu enviable des écrasements. A Détroit, qui est le berceau de l'automobile, le taux n'est que de 125.2.

L'automobile a contribué pour 70% des morts violentes causées par les engins de locomotion: chemins de fer, tramways, véhicules à moteur, aéroplanes, etc.

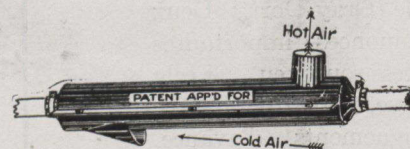
Ces statistiques devraient faire ouvrir les yeux et inciter chauffeurs et automobilistes à la plus grande prudence.

A LA BOUCHERIE

Le boucher.—Dépêchez-vous, Eusèbe; cassez les os de poitrine de M. Girardin, et mettez les rognons de M. Miral dans le panier.

Eusèbe.—Je ne peux pas tout faire à la fois, je suis en train de scier les pieds de cochons de M. Darlieux.

La Chauffrette à air chaud de Broughton



Est un très agréable cadeau de Noël

Elle fournit de la chaleur à travers le plancher de l'arrière du tonneau des FORDS et OVERLANDS et le marchepied d'avant des FORDS, McLAUGHLINS, MAXWELLS et autres voitures.

C'est la chauffrette la plus rapide à installer qu'il y ait sur le marché. Coût d'installation le plus bas. Pas de coupure ni de perçage du tuyau d'échappement. Prix de liste (complète avec grillage-registre) \$3.50 f. o. b. Toronto.

The GEO. H. BROUGHTON CO.
126 rue Wellington Ouest. Toronto, Can.
Agents et distributeurs demandés