

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, SEPTEMBRE 1922

No. 4

SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE L'EDITEUR.....	4	DE L'ART DE VOYAGER SANS RISQUES....	24
LE PRIX DES AUTOMOBILES BAISSÉ.....	5	LES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES.....	27
LA LOI GÉNÉRALE L'EMPORTE.....	7	LE NETTOYAGE DE LA CARROSSERIE.....	28
LA COURSE DE STRASBOURG.....	8	PROPOS SUR NOS ROUTES.....	31
QUEBEC AUTOMOBILE CLUB.....	12	LA CARTE ROUTIERE DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.....	32
LA GAZOLINE EST-ELLE TROP CHÈRE.....	13	LES CHEMINS GRAVELÉS.....	33
LE COIN DE L'INVENTEUR.....	15	LE FABRIKOID DU PONT.....	34
LA ROUTE TRANS-CANADA.....	19	D'OU VIENT LE PÉTROLE QUI PRODUIT LA GAZOLINE.....	35
LES ACCIDENTS AUX PASSAGES A NIVEAU.....	21		
LES ACCIDENTS DE ROUTES.....	22		

Etc., Etc.

L'AUTOMOBILE AU CANADA

PRIX : 20 CENTS

COMMENTAIRES DE L'ÉDITEUR

Nos routes sont-elles bien construites?

L'ACCIDENT, qui vient d'arriver dans les trop célèbres courbes de Deschambault, sur la route Montréal-Québec, et au cours duquel deux malheureux touristes américains ont perdu la vie, nous force à nous poser cette question. On dira: "C'est de leur faute; ils faisaient de la vitesse!"

D'abord, trente milles à l'heure en rase campagne, avec une grosse machine, sur une bonne route, n'est pas une vitesse excessive. Mais admettons que les automobilistes sont imprudents. Il nous semble, cependant, que la route devrait être construite de façon à protéger, dans une certaine mesure, les gens même contre eux-mêmes. Il y a bien des agents pour empêcher les fous de se jeter dans les chûtes Niagara.

On dirait que nos ingénieurs de voirie n'ont pas prévu la vitesse des véhicules à moteur, car, s'ils l'avaient fait, ils auraient supprimé nombre de courbes, de "S" et de virages dangereux lors de la construction de nos routes. Cette remarque s'applique surtout à la route Montréal-Québec, la première en date de nos routes provinciales, car nous nous plaisons à reconnaître que maintenant on s'efforce de redresser autant que possible nos chemins vicinaux en les construisant.

La route Montréal-Québec a été construite à une époque où l'on était d'opinion que "les chemins municipaux, dans la province, ont tous été ouverts et sont entretenus dans l'intérêt de l'agriculture et de la colonisation et pour favoriser les moyens de communication d'un endroit à l'autre par les modes de locomotion ordinaire connus jusqu'à l'emploi des véhicules-moteurs ou automobiles," comme le disait le juge en chef, Sir F.-X. Lemieux, parlant au nom de la Cour de Révision, dans la cause de Lubier vs. Michaud et al (38 C. S. 190). Vers le même temps, un autre juge, l'honorable juge Dorion, allait jusqu'à décider que "une corporation municipale n'est pas responsable d'un accident d'automobile, survenu dans une de ses routes, d'ailleurs en parfait ordre, (elle venait d'être améliorée et macadamisée) à l'occasion du fait que le chemin y tourne à angle droit au sommet d'un talus." (Deguise vs la corporation de la paroisse de Notre-Dame des Laurentides, 50 C. S. 31).

A cette époque, les automobiles ne circulaient dans

les chemins ruraux que par tolérance et à leurs risques et périls; on allait même jusqu'à leur tirer des coups de fusil à certains endroits.

C'est alors que la route Montréal-Québec fut construite. C'était notre première entreprise en grand de voirie moderne. Les idées de l'époque ont donc un peu influencé ses auteurs, qui ont suivi la plupart du temps les sinuosités, les tournants, les vire-voltes et les lacets, tous plus ou moins périlleux, de l'ancien chemin, lequel n'était lui-même que l'ancien sentier des premiers temps de la colonie, élargi quelque peu pour permettre aux voitures des agriculteurs d'y passer et élevé à la dignité de route vicinale.

Toutes ces courbes imprévues qui sont un agrément de plus de la route, quand on y circule au train paisible de Cocotte deviennent des embarras sérieux et même des dangers très graves pour l'automobiliste. On a beau dire qu'il n'a qu'à ralentir, qu'à se mettre en petite vitesse. Mais bien souvent l'automobiliste est un étranger qui ne connaît pas d'avance les accidents du chemin, comme les infortunés Américains qui sont allés se fracasser le crâne sur les cailloux de la rivière Lachevrotière. Le pavé de la route et son état général sont de nature à lui faire croire qu'il se trouve sur un chemin de première classe où il ne peut rencontrer de courbes aussi dangereuses que celles de Deschambault, et, trompé par cette fausse idée de sécurité, il négligera de ralentir assez et au prochain virage, la force centrifuge le projettera dans le fossé.

Il y a bien des signaux de danger à l'approche de la plupart des courbes, mais souvent ces signaux sont placés trop près de l'endroit dangereux, à deux ou trois cents pieds généralement. A trente milles à l'heure, ce qui est la vitesse permise dans les chemins de campagne, une automobile parcourt 44 pieds par seconde. Ainsi donc, si le poteau indicateur n'est qu'à 220 pieds du tournant dangereux, le chauffeur aura tout juste cinq secondes pour diminuer de vitesse. C'est probablement suffisant pour un chauffeur expérimenté, mais non pas pour un chauffeur moins habile ou qui ne connaît pas le chemin. Ces signaux devraient être à 500 pieds au moins de l'endroit dangereux.

Il se fait, de plus, un abus des signaux de danger

par certaines maisons de commerce, comme le signale le secrétaire de l'Automobile Club du Canada. En effet, ces maisons pour attirer l'attention des voyageurs sur ces horreurs de panneaux-réclames qu'elles dressent le long des routes, mettent un signal de danger à quelques cents pieds en avant. Après avoir été mystifiés de la sorte, les automobilistes deviennent enclins à porter moins d'attention aux signaux de danger réel.

Le secrétaire de l'Automobile Club suggère donc que le gouvernement se réserve le contrôle des signaux de danger le long des routes nationales pour faire disparaître cet abus.

Et pour revenir au sujet de notre article, dont nous avons un peu digressé, nous nous permettons de sug-

gérer aux autorités compétentes de faire disparaître sans plus tarder les courbes qui rendent dangereuses nos routes nationales, et, en particulier, les courbes de Deschambault. De pareilles courbes, il faut bien le reconnaître, ne devraient pas se trouver dans une voie destinée aux automobiles, comme l'est la route Montréal-Québec, malgré les idées qui étaient en vogue lors de sa confection, mais qui ont bien changé depuis. La vie de l'automobiliste en vaut une autre et le gouvernement ne pourra jamais déboursier trop largement ni trop vite pour la protéger. C'est le désir que nous formulons, tout en recommandant à l'automobiliste de ne jamais, au grand jamais! négliger de tenir compte des avertissements de danger.

LE PRIX DES AUTOMOBILES BAISSÉ

Plusieurs constructeurs américains, comme la General Motors Corporation, viennent d'annoncer des réductions assez sensibles dans le prix de leurs voitures. Bonne nouvelle pour les automobilistes!

Voici quels sont ces changements de prix:—

BUICKS

Quatre cylindres

No.		Vieux Prix	Nouveaux Prix
34	Roadster.....	\$ 895	\$ 865
35	Phaeton.....	935	885
36	Coupé.....	1,295	1,175
37	Sedan.....		1,395
38	Touring Sedan.....(nouveau)		1,325

Six Cylindres

No.		Vieux Prix	Nouveaux Prix
44	Roadster.....	\$ 1,365	\$ 1,175
45	Phaeton (5 pass.).....	1,395	1,195
49	Phaeton (7 pass.).....	1,585	1,435
54	Sport Roadster.....	1,785	1,625
55	Sport Phaeton.....	1,785	1,675
41	Touring Sedan.....(nouveau)		1,935
47	Sedan (5 pass.).....	2,165	1,985
48	Coupé.....	2,075	1,895
50	Sedan (7 pass.).....	2,375	2,195

CHEVROLETS

Modèles pour voyageurs

	Vieux Prix	Nouveaux Prix
Model Superior Roadster.....	\$ 525	\$ 510
Model Superior Phaeton.....	525	525
Model Superior Utility Coupé.....	720	680
Model Superior 4-passager Coupé..	850	840
Model Superior Sedan.....	875	860
Model F. B. Roadster.....	975	865
Model F. B. Phaeton.....	975	885
Model F. B. Coupe.....	1,575	1,325
Model F. B. Sedan.....	1,575	1,395

Auto de commerce

	Vieux Prix	Nouveau Prix
Model Superior Chassis.....	\$ 525	\$ 425
Model Superior Light Delivery.....	525	510
Model G. Truck Chassis.....	745	650
Model T. Truck Chassis.....	1,125	1,095

OAKLANDS

Modèle	Vieux Prix	Nouveau Prix
Chassis.....	\$ 895	\$ 795
Roadster.....	1,120	975
5-pas. touring.....	1,145	995

4-pas. touring.....	1,265	1,165
2-pas. coupe.....	1,285	1,185
4-pas. coupe.....	1,685	1,445
Sedan.....	1,785	1,545

SAYERS

	Vieux Prix	Nouveau Prix
Roadster.....	\$ 1,695	\$ 1,645
Phaeton.....	1,695	1,645
Coupe.....	2,795	2,645
Sedan.....	2,795	2,645

CAMIONS GRAMM

Modèle	Capacité	Vieux Prix	Nouveau Prix
10	1-ton.....	à 1,365	\$ 1,245
15	1 ½-ton.....	1,900	1,750
65	1 ½-ton.....	2,500	1,250
20	2-ton.....	2,925	2,475
30	3-ton.....	3,275	3,300
40	4-ton.....	3,995	3,850
50	5-6-ton.....	4,895	4,450

Le modèle 75-P, 3 ½-tonnes, reste à \$4,225.

Le camion Old Reliable, modèle D de 5 tonnes, a été réduit de \$5,250.00 à \$5,000.00.

Une réduction commence aussi à se manifester dans le prix des pneumatiques. C'est ainsi que la Fisk Tire Co. annonce les changements suivants dans le prix de ses produits:

	Vieux Prix	Nouveau Prix
30x3 ½ Premier Cl. Fabric.....	\$ 10.85	\$ 10.65
30x3 ½ Non-Skid Cl. Fabric.....	14.85	12.85
30x3 ½ Red-Top, Extra Ply Cl. Fabric.....	17.85	15.85
30x3 ½ Non-Skid Cl. Cord.....	18.85	15.85
31x4 S. S. Non-Skid Cord.....		26.45
32x4 S.S. Non-Skid Cord.....	32.75	29.15
32x4 ½ S. S. Non-Skid Cord.....	42.50	37.70
34x4 ½ S. S. Non-Skid Cord.....	44.50	39.50
33x5 S. S. Non-Skid Cord.....	52.50	46.95
35x5 S. S. Non-Skid Cord.....	55.50	49.30

Au moment où nous écrivons, cette baisse ne s'est pas encore fait sentir au Canada, mais les prix canadiens ne sauraient tarder à se mettre au niveau des prix américains, mais il faut tenir compte, hélas! des droits de douane de 35%, de la taxe sur les ventes de 6% et de la surtaxe de 5% et de 10% sur les automobiles.

Déjà les Hudson, Essex et Studebaker se vendent au Canada un peu moins cher qu'au commencement de l'été, malgré l'augmentation de la taxe sur les ventes et la surtaxe.

Les prix des Studebaker au Canada, f. o. b., Waverille, Ont., sont les suivants:

LEGER-SIX

		Réductions
Châssis.....	\$ 1,150	\$100
Routier.....	1,375	120
Touriste.....	1,375	120
Coupé-Routier.....	1,775	150
Sedan.....	2,225	200

SPECIAL-SIX

		Réductions
Châssis.....	\$ 1,475	\$225
Routier.....	1,760	265
Routier 4 places.....	1,795	280
Touriste.....	1,795	280
Coupé.....	2,750	300
Sedan.....	2,950	300

GROS-SIX

		Réductions
Châssis.....	\$ 1,975	\$200
Touriste.....	2,275	200
Speedster.....	2,500	250
Coupé.....	3,175	325
Sedan.....	3,375	325

Le prix de la Pierce-Arrow a été réduit de \$1,000.00 aux Etats-Unis.

Dans le domaine des motocyclettes, la réduction est aussi à la mode aux Etats-Unis. Les Excelsior ont été réduits de \$365.00 à \$310.00, les Henderson de \$475.00, à \$398.00; les Ace de \$435.00, à \$335.00 et les Nearacar de \$225.00 à \$188.00, ce qui est le prix des Cleveland.

Les Hanley-Davidson ont été réduits comme suit:

Modèle	Ancien prix	Nouveau prix
23-F.....	\$ 335	\$ 285
23-J.....	365	305
23-FD.....	360	310
23-JD.....	390	330

M. Pierre S. du Pont, président de la General Motors Corporation, a fait récemment une déclaration au sujet de cette réduction du prix des automobiles que sa compagnie fabrique.

"Le 1er août, dit-il, nous avons annoncé un réajustement du prix de la Chevrolet, de la Buick, de la Oakland et de la Oldsmobile. Quant à certaines de ces marques, nous avons mis sur le marché de nouveaux types et de nouveaux modèles.

"Ces changements sont dus aux économies que nous avons pu faire grâce à l'amélioration de nos procédés de fabrication et de nos méthodes de distribution et à l'augmentation du volume de nos ventes, dont le nombre, cette année, constitue le record depuis que notre corporation existe."

LA LOI GENERALE L'EMPORTE

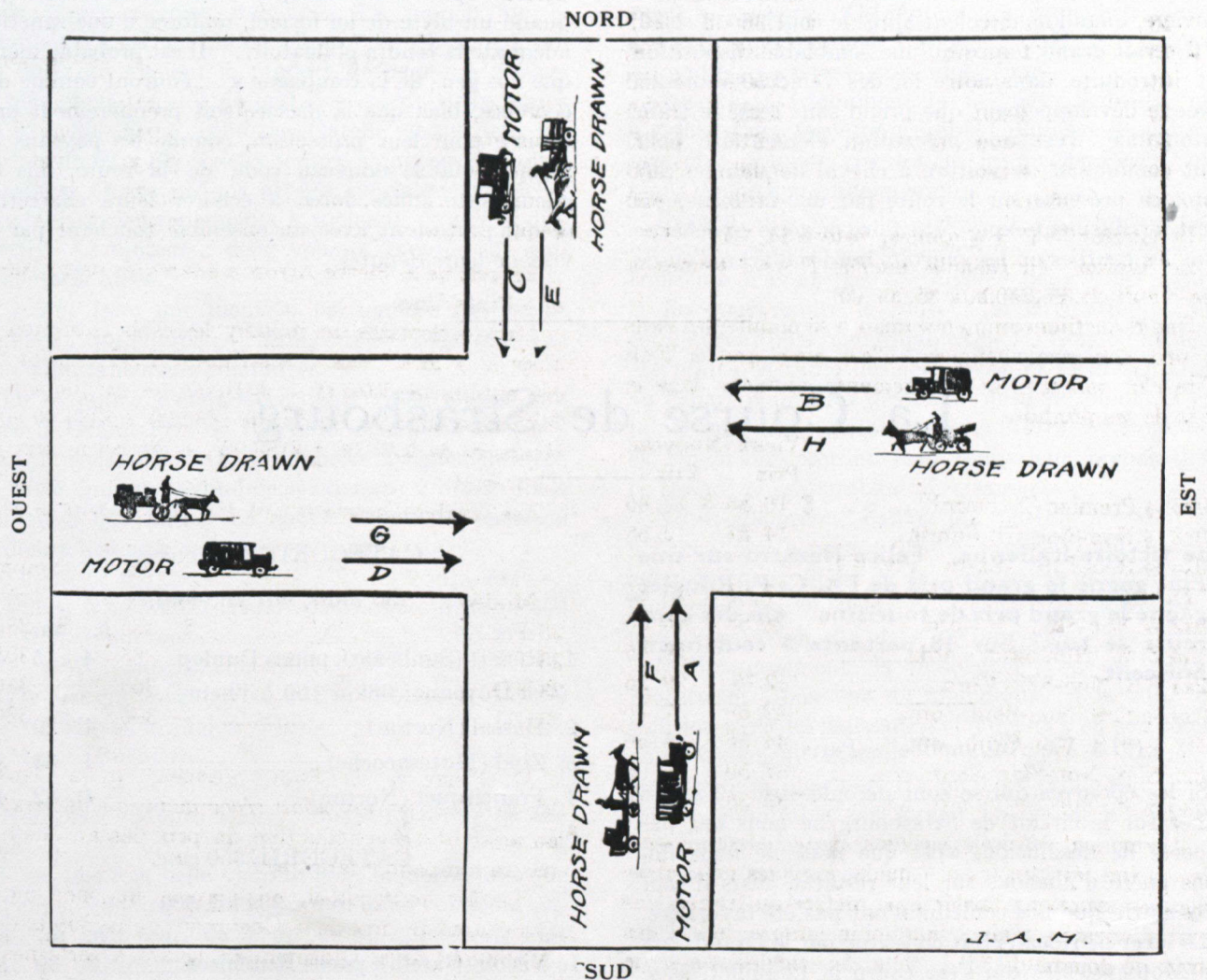
La disposition de la loi des véhicules-moteurs de Québec concernant la manière de croiser les chemins et les rues,—dernier paragraphe de l'article 1415 des statuts refondus de Québec, tels qu'amendés— vient en conflit avec plusieurs ordonnances municipales qui recommandent des manières contraires. Ce paragraphe se lit comme suit:—

“Aux bifurcations et croisées de chemins, le conducteur d'un véhicule-moteur sur un chemin est tenu de céder le passage au conducteur qui vient à sa droite sur l'autre chemin.”

Le chef du service des automobiles de la Trésorerie provinciale est d'opinion que la loi générale de la province doit primer toute ordonnance municipale particulière qui lui est contraire, ce qui est d'ailleurs élémentaire.

Par conséquent, les automobilistes devront observer la loi générale de la province et non pas les règlements municipaux aux croisées de chemins ou de rues.

Ainsi, dans la cité de Québec, le paragraphe plus haut cité de la loi générale a pour effet d'abroger le



- A n'a droit de passage que sur D seulement; il doit céder le chemin à B, H et G.
- F n'a droit de passage sur personne.
- B a droit de passage sur A, F et E; il doit céder le pas à C.
- H a droit de passage sur tout le monde.
- C a droit de passage sur B, mais il doit céder le chemin à D, G et H.
- E n'a droit de passage sur personne.
- G a droit de passage sur tout le monde.
- D a droit de passage sur C, E et F, mais il doit céder le pas à A.

(Courtoisie du "Montreal Star")

paragraphe 12 du règlement 22a de la cité de Québec, conçu en ces termes:—

“Les conducteurs de voitures qui se dirigent du nord au sud ou du sud au nord, doivent céder le pas à ceux qui se dirigent de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est.”

L'ECLAIRAGE DES VEHICULES HIPPOMOBILES

Dans plusieurs des états américains, tous les véhicules, qu'ils soient à moteur ou à traction animale, sont obligés de porter des lanternes à l'avant et à l'arrière, quand ils circulent après le coucher du soleil.

Il serait grand temps qu'une semblable disposition fût introduite dans notre loi des véhicules-moteurs. Avec le développement que prend sans cesse le trafic automobile, c'est une précaution élémentaire pour tout conducteur de voiture à cheval de signaler aux autos sa présence sur la route par une lanterne, car il est terriblement exposé à se faire prendre en écharpe dans les courbes ou les endroits bordés d'arbres ou de

Naturellement, les véhicules hippomobiles, eux, restent soumis aux ordonnances municipales, ce qui est un nouvel embarras pour les automobilistes qui devront sans cesse avoir les deux lois présentes à l'esprit.

buissons, quand les rayons des phares des autos sont déviés ou interceptés.

L'instinct de la conservation devrait être suffisant pour forcer le conducteur de véhicule hippomobile à prendre cette précaution de lui-même, mais, étant donné l'apathie humaine, la chose ne sera faite que quand un texte de loi formel, renforcé d'une sanction adéquate la rendra obligatoire. Il est probable même que nos gens de la campagne gémiront comme des écorchés, bien que la mesure soit premièrement préconisée pour leur protection, comme les paysans de France, que le nouveau code de la route, mis en vigueur cette année, force à éclairer leurs charrettes et qui protestent avec un ensemble touchant par la voix de leurs députés.

La Course de Strasbourg

Une victoire italienne. Felice Nazzaro sur une Fiat gagne le grand prix de l'A. C. F. Rougier gagne le grand prix de tourisme. Un des coureurs se tue. Sur 18 partants 3 seulement finissent.

(“La Vie Automobile”—Paris)

Si les épreuves qui se sont déroulées du 12 au 16 juillet sur le circuit de Strasbourg ne nous ont pas apporté de désillusion, c'est que nous ne nous faisons guère d'illusions sur leur résultat, mais il faut reconnaître que nos couleurs n'ont pas été favorisées.

Le lever de rideau était constitué par le Grand Prix des Motocyclettes qui s'est couru le 12 juillet, avec les trois catégories de 250, 350 et 500 cmc. Les premières devaient couvrir 20 tours du circuit, les secondes 25 tours et les troisièmes 30 tours. Les éliminations furent nombreuses, principalement dans la catégorie des grosses motos. Les résultats sont les suivants:

CATEGORIE 500 cmc.

(30 tours, 401 kil. 400).

	h.	m.	s.
1. Benett (Sunbeam), pneus Dunlop.....	4	5	40
(Moyenne: 98km 100 à l'heure).			
2. Hassal (Norton).....	4	20	8
3. Zind (Motosacoche).....	4	33	33
4. Francisquet (Norton).....	4	42	48

CATEGORIE 350 cmc.

(25 tours, 334 kil. 500)

	h.	m.	s.
1. Visioli (Garelli), pneus Hutchison.....	3	39	56
(Moyenne: 91km, 300 à l'heure).			
2. Gnesa (Garelli).....	3	41	1
3. Dall'Oglio (Garelli).....	4	6	46
4. Meunier (Alcyon).....	4	30	48
5. Cuzeau (Terrot).....	4	35	1

CATEGORIE 250 cmc.
(20 tours, 267 kil. 600).

1. Davison (Levis), pneus Dunlop.....	3	8	24
(Moyenne: 85km, 255 à l'heure).			
2. Sallot (Thomann).....	3	34	30
3. Cottin (Vélocette).....	3	34	41
4. Froment (Yvel's).....	3	36	26
5. Whalley (Massey-Arran).....	3	41	7
6l Marcel Jolly (Armor).....	4	7	5
7. Clech (Motosolo).....	4	11	3
8. Belney (Terrot).....	4	25	4
9. Nel (Vélocette).....	4	30	42
10. Vernisse (Yvel's).....	4	38	51

C'est donc une double victoire anglaise accompagnée d'une victoire italienne. Le moteur de la "Sunbeam" est un monocylindre de 77 x 105, un de ceux qui avaient le rapport de course à alésage le plus élevé. Celui de la Levis est un deux temps de 62 x 80. Enfin, celui des Garelli est un deux-cylindres de 52 x 82, à deux temps, ayant ses cylindres parallèles et ses pistons attelés sur la même bielle, montée sur des roulements à rouleaux de grand diamètre. Le moteur a deux volants, montés sur roulements à billes.

Il faut faire une mention particulière aux pneus Dunlop, qui équipaient Sunbeam et Levis, et qui se sont admirablement comportés.

Le 15 juillet, c'était le Grand Prix de vitesse qui, avec le Grand Prix de tourisme, constituait le morceau de résistance. On se rappelle la réglementation de cette épreuve: cylindrée maximum: 2 litres, poids minimum 650 kilos. La course réunit 18 partants et donna lieu au classement suivant:

	h.	m.	s.
1. Felice NAZZARO (Fiat) couvrant les 802km, 800 du parcours en.....	6	17	17
(Moyenne 127km, 670).			
2. De Viscaya (Bugatti).....	7	15	9
(Moyenne 115km, 740).			
3. Marco (Bugatti).....	7	48	4

Non placé: Monès-Maury (Bugatti), arrêté au 58e tour.

C'est une fort belle victoire pour la grande marque italienne, victoire qui eût pu être plus complète encore. A huit tours de la fin, en effet, les trois Fiat sont en tête depuis un bon moment et rien ne les menace; il semble que les trois premières places leur sont acquises. Malheureusement, Biaggio Nazzaro est victime d'un terrible accident qui lui coûte la vie et cause de graves blessures à son mécanicien puis Bordino, à son dernier tour, est également victime d'un accident sans gravité pour lui, mais qui l'empêche de terminer.

Dès le début, les Fiat se montrent les plus rapides et prennent la tête qu'elles conservent jusqu'à la fin, tournant avec une impressionnante régularité.

Bordino, au 52e tour, établit le record du tour à une moyenne de 140.435 km, (87 3-4 milles), chiffre qui, rapproché de la moyenne générale du vainqueur, témoigne de la qualité de la voiture.

Disons quelques mots de celle-ci. Le moteur, un six cylindres de 65 x 100, a deux soupapes de 39 millimètres de diamètre par cylindre, inclinées à 42o et commandées par deux arbres à cames placés au-dessus des cylindres; bougie au centre; les pistons sont en aluminium; le vilebrequin, d'une seule pièce, a chacun de ses manetons équilibrés et tourne sur des paliers à rouleaux; les têtes de bielles sont également à rouleaux. Ce moteur a son meilleur régime à 4,800 tours, auquel il donne 92 H. P.; il peut atteindre une vitesse très supérieure.

Avec Fiat triomphent la magnéto Scintilla, qui a assuré d'une façon impeccable l'allumage du moteur aux plus grandes vitesses, et les pneus Pirelli, qui n'ont donné lieu à aucun ennui.

Bugatti, qui prend les deuxième et troisième places aurait amené ses trois voitures à l'arrivée si la troisième n'avait pas été arrêtée deux tours avant la fin pour rendre la route à la circulation. Ceci est d'autant plus remarquable que les Bugatti avaient été prêtes en toute dernière heure et se présentaient au départ pour ainsi dire sans mise au point. Certainement, ces voitures doivent être très rapides, et lorsqu'elles auront reçu toute leur préparation, ce seront de redoutables adversaires.

Notre champion, Ballot, qui portait nos espoirs, n'a pas été heureux. Nous savions qu'il courait avec des deux litres de sa série sport et qu'il était handicapé par le poids plus élevé de ses voitures, mais nous avions foi dans sa proverbiale régularité.

Malheureusement, la malchance s'en est mêlée; Masetti et Goux ont dû abandonner à la suite de collision avec des palissades, et Foresti a eu son réservoir d'essence dessoudé. L'abandon de Goux a été d'autant plus regretté qu'il se produisait après retour admirable qui l'avait amené de la seizième à la quatrième place et nous laissait concevoir les plus belles espérances.

Les Rolland-Pilain couraient sans grand espoir, toujours pour cause de préparation trop hâtive; leur constructeur avait même eu l'intention de déclarer forfait. Après un début de course qui montra qu'elles étaient extrêmement rapides et laisse bien augurer de ce qu'elles pourront faire quand elles auront reçu toute leur mise au point, elles durent abandonner pour ruptures de soupapes.

Aston-Martin n'avait aucune prétention à prendre les premières places, n'ayant que des moteurs

d'une cylindrée de 1,5, et ne visait qu'à faire une démonstration. Ses voitures tournaient très régulièrement à belle allure quand elles furent arrêtées également pour bris de soupapes.

Mais les éliminations qui causèrent la plus vive surprise furent celles des trois Sunbeam. On savait que ces voitures, non seulement étaient admirablement étudiées et établies, mais encore avaient été prêtes suffisamment d'avance pour avoir reçu une mise au point complète; celle de Seagraves, en particulier, avait parcouru environ 20,000 kilomètres. Jusqu'au 21e tour, Seagraves tâtonne de près les trois Fiat qui tiennent la tête, mais il doit abandonner au 30e tour. Ce sont également des ennuis de soupapes qui ont causé l'abandon des Sunbeam et nous ont certainement privés d'une lutte intéressante, car beaucoup voyaient en Sunbeam le vainqueur possible. Il faut espérer que nous les reverrons dans des circonstances plus favorables.

En résumé, le Grand Prix de Vitesse a donné lieu à un déchet exceptionnellement important, puisque trois concurrents seulement sur dix-huit terminent le parcours. La raison, répétons-le, en est dans une préparation trop tardive, et une mise au point insuffisante. Dans ces conditions, il est difficile de tirer des conclusions en ce qui concerne la valeur respective des solutions en présence.

Le Grand Prix de tourisme s'est disputé le 16 juillet sur 53 tours du circuit. Onze voitures prirent le départ: quatre Voisin, trois Peugeot, trois Bignan et une A.-M. Six se trouvèrent à l'arrivée, qui donna lieu au classement suivant:

	h.	m.	s.
1. Rougier (Voisin), couvrant les 709km, du parcours en.....	6	35	9
(Moyenne 107km,676).			
2. Duray (Voisin).....	6	37	31
(Moyenne 106km,800).			
3. Gaudermen (Voisin).....	6	42	57
(Moyenne 105km,592).			
4. André Boillot (Peugeot).....	6	46	41
5. Piccioni (Voisin).....	6	49	58
6. Artault (Peugeot).....	7	25	25

Voisin remporte là, on le voit, une magnifique victoire avec les trois premières et la cinquième place. Il eut sans doute pris les quatre premières places si un éclatement n'avait fait rétrograder Piccioni, qui, jusqu'au 39e tour, disputait la première place à Rougier, les deux voitures se talonnant et se dépassant alternativement.

Dès le début, les Voisin prennent la tête et la garderont jusqu'au bout, faisant preuve d'une admirable régularité. Pendant les premiers tours, il était même curieux de voir les voitures passer en trois paquets, classées par ordre de vitesse; les quatre

Voisin d'abord, puis les trois Peugeot, enfin les trois Bignan. Quant à l'A. M., elle disparut au 4e tour, ayant pris feu. La course se continue ainsi, sans grands changements, sauf l'abandon successif des trois Bignan et le recul de Piccioni qui permet à André Boillot, qui marche superbement, de prendre la quatrième place.

Ce qu'a fait Peugeot est tout simplement admirable. Créer en moins de sept mois, et amener au départ des voitures comme celles qui prirent part au Grand Prix et qui prennent les quatrième et sixième places est un véritable tour de force et témoigne d'une indiscutable maîtrise. On peut, à bon droit, le classer parmi les vainqueurs, car c'est une chose prodigieuse que de réaliser des voitures qui, pesant 2,000 kilos en ordre de marche, avec carrosserie de tourisme, ailes, phares, etc., dépassent le 100 de moyenne en consommant moins de 15 litres aux 100 kilomètres.

Le Grand Prix de tourisme consacre la valeur du moteur sans soupapes, et j'espère que c'en est fini de cette légende, complètement fautive d'ailleurs, qui représentait le sans-soupapes comme redoutant et fuyant l'épreuve de la course. Sans parler de celle auxquelles il a déjà pris part, il a fait cette fois une démonstration de ses qualités et a prouvé, non seulement qu'il est de premier ordre quand il s'agit du rendement, mais encore qu'il ne le cède à aucun en ce qui concerne la sécurité de marche. En fait, aucun des concurrents qui ont eu recours à lui n'a eu d'ennuis de moteur, et tous les Knight ont tourné avec la plus parfaite régularité.

Puisqu'il s'agissait d'une épreuve de consommation, il n'est pas surprenant de retrouver Solex (carburateur) au premier rang; c'est lui, en effet, qui équipait les Voisin. Celles-ci sont parties avec 106l,553 d'essence, et Rougier a terminé, ayant encore 5l,400, de sorte que la gagnante a parcouru 709 kilomètres à plus de 107 de moyenne en consommant 14l,200 aux 100 kilomètres. Ces chiffres dispensent de tout commentaire.

Zénith (carburateur) également fut à l'honneur, avec les Peugeot auxquelles il a assuré une marche impeccable de régularité. André Boillot avait emporté 106 litres et a fini avec un litre et demi, conduisant ainsi sa course avec une remarquable précision. En ce qui concerne l'allumage, nous retrouvons la magnéto Scintilla qui équipait les voitures classées les deux premières, et a confirmé son absolue sécurité de marche. Enfin, on sait que la marche avec des mélanges pauvres complique les problèmes du graissage et du refroidissement; les Voisin se graissaient à la Spidoléine et ont consommé 11,600 aux 100 kilomètres, et étaient munies de radiateurs Moreux. Quant aux Peugeot on beaucoup remarqué l'élégance

des lignes, elles avaient été carrossées par Henri Labourdette.

Comme conclusion, le Grand Prix de tourisme nous met en possession de résultats prodigieux et pleins d'enseignements. Il est seulement regrettable que de nombreux forfaits, dus au retard de la préparation, nous aient privés de concurrents intéressants.

Mais à quelque chose malheur est bon et la leçon a porté ses fruits. La Commission sportive, faisant preuve du plus louable empressement, vient, en effet, de se réunir et d'adopter le principe des deux

épreuves pour l'année prochaine. Rien ne sera changé au règlement du Grand Prix de vitesse; celui de tourisme est conservé dans les grandes lignes et subira quelques modifications qu'on fera bientôt connaître. Tout ceci est excellent. Souhaitons que le choix du circuit soit rapidement connu et nos constructeurs n'aient plus d'excuse à n'être pas prêts. Mais j'ai la conviction qu'ils le seront et que nous assisterons l'an prochain à des épreuves passionnantes.

—C. Faroux

LES PROBLEMES DE LA LOCOMOTION



“Dis donc, Bill, penses-tu qu'on fasse jamais des avions absolument sans danger ?”



QUEBEC AUTOMOBILE CLUB

SIGNES DE "DANGER" ET D'INDICATION DE ROUTES

Ceux des membres du Club, ou toutes autres personnes, qui connaîtraient quelques endroits sur les routes où un signe de "danger" pourrait être de nature à éviter des accidents devraient en aviser les autorités du Club, en téléphonant au Secrétaire (5798) ou en venant au bureau (chambre 408, édifice Quebec Ry.), chercher les affiches qu'ils poseraient eux-mêmes. On peut aussi se procurer au même endroit des signes avec flèche indicatrice des différentes routes.

Ces signes ou affiches sont donnés gratuitement à toute personne sérieuse qui en fait la demande et qui veut bien se charger de les faire poser aux bons endroits.

L'UTILITE DES CLUBS D'AUTOMOBILE

Si les plans de certains réformateurs pouvaient se réaliser; si les Clubs d'automobile n'étaient pas toujours au guet pour surveiller les lois régissant l'automobile et le trafic, il ne nous resterait bientôt plus que notre cour ou notre jardin privé pour nous servir sans ennui de notre automobile.

Des restrictions techniques et ennuyeuses n'aboutiraient pas seulement à assurer la sécurité des rues

et des boulevards, mais rendraient l'usage des véhicules-moteurs incommode et impopulaire.

Heureusement que les Clubs d'automobile sont de plus en plus forts et qu'ils veillent comme le Cerbère antique.

CHEMIN ST-HENRI

Les automobilistes qui ont failli perdre patience et ont usé quantité de pneus à sauter de trous en précipices dans le chemin St-Henri, sur la route Jackman et Sherbrooke, se réjouiront sans doute, à la nouvelle que cette partie de chemin est en réparation sur toute sa largeur et qu'elle sera bientôt une des plus belles sections de cette importante artère.

Les propriétaires d'automobile auront, une fois de plus, l'occasion d'apprécier les efforts fructueux du **Quebec Automobile Club** qui a incessamment travaillé depuis longtemps à obtenir cette amélioration.

Les avantages qui dérivent de cette sorte de travail de la part du Club ne sont pas toujours immédiatement perceptibles, mais ils n'en restent pas moins importants.

Ils nous donnent l'occasion de répéter de nouveau l'énoncé que nous avons souvent fait à savoir que: "seul, l'individu ne peut pas accomplir grand chose, tandis que groupé, il devient une force presque invincible."



La Gazoline est-elle trop chère ?

LES automobilistes se plaignent hautement d'être exploités par les raffineurs d'essence; le prix qu'on leur fait payer serait tout-à-fait hors de proportion avec le coût de fabrication du produit.

Il doit y avoir de fortes présomptions que la plainte des automobilistes est justifiée, puisque l'auguste Sénat américain lui-même s'est ému et a ordonné une enquête sur le coût de revient et le prix de détail de la gazoline par son comité des manufactures, présidé par le sénateur La Follette, du Wisconsin. Des rapports du bureau des mines indiquent que l'approvisionnement de réserve de gazoline s'accroît beaucoup plus rapidement que la consommation de ce combustible. D'après M. H. J. Lowe, l'expert en pétroles de ce bureau, la quantité de gazoline disponible est 20 fois plus considérable cette année que l'année dernière, tandis que la consommation n'est que sept fois plus grande cette année que l'année dernière. Ainsi, bien que le nombre des autos, camions, tracteurs, avions, etc., augmente continuellement, la production de l'essence augmente dans une proportion encore plus grande.

Le stock actuel de gazoline est évalué à 854,000,000 de gallons. Il s'en est produit, l'année dernière, plus de 5,000,000,000 de gallons et il s'en est consommé seulement 4,500,000,000.

Cependant, le prix de la gazoline a augmenté de 4 à 5 sous par gallon durant les trois premiers mois de l'année courante. D'après les chiffres de la American Automobile Association une augmentation de un sou par gallon dans le prix de la gazoline force les automobilistes américains à faire une dépense additionnelle totale de \$50,000,000.00.

Le comité du sénateur La Follette a tenu sa première séance le 23 juin. A cette séance des questionnaires ont été préparés pour être envoyés à la plupart des raffineries et fabriques de gazoline, afin d'avoir des renseignements sur le coût de la fabrication du produit, les profits des manufacturiers, etc. Plus de 500 de ces questionnaires ont été adressés et ils devaient être retournés au secrétaire du comité pour le 15 juillet.

L'audition des témoignages devait commencer le 15 juillet devant le comité. Les manufacturiers ont le privilège de pouvoir compléter les réponses de leurs questionnaires par preuve testimoniale. Après cela, les automobilistes essaieront de prouver la vérité de leurs accusations et l'inexactitude des chiffres fournis par les producteurs.

M. Gilbert E. Roe, avocat, a été choisi pour diriger l'enquête pour le gouvernement.

A Québec, le prix en gros de la gazoline a varié pendant l'été de 36 à 37 ½ sous pour la gazoline ordinaire et de 38 à 39 sous pour la gazoline filtrée de première qualité. Le prix du détail a varié de 40 à 42 sous pour la gazoline ordinaire et de 44 à 45 sous pour la gazoline de première qualité. Pendant la même période les automobilistes américains ont payé de 25 à 26 sous le gallon pour leur gazoline.

Cet écart considérable entre le prix de l'essence aux Etats-Unis et au Canada provient de la différence entre l'unité de mesure en usage dans les deux pays, des droits de douane, de la taxe sur les ventes, du fret et de l'échange.

Tout le monde sait d'abord que le gallon américain n'est que les quatre-cinquièmes du gallon impérial en usage au Canada; il ne contient que 3 1-3 pintes impériales.

La plus grande partie du pétrole brut qui sert à distiller la gazoline que brûlent nos automobilistes canadiens, vient du Mexique et de l'Amérique du Sud, tandis que la gazoline américaine est fabriquée en grande partie avec le pétrole de Pennsylvanie, au centre même du pays. La matière première coûte donc plus cher ici qu'aux Etats-Unis.

A part de cela, il y a l'échange à payer sur les importations américaines et sur le fret à travers les Etats-Unis et de forts droits de douane et d'accise à acquitter.

Il faut aussi compter avec la perte causée pendant le transport par l'évaporation, car la gazoline est un liquide essentiellement volatil.

Le commerçant en gros fait un profit brut de 5 1-4 sous par gallon duquel il faut déduire les frais d'entrepôt et de distribution aux détaillants et la perte causée par l'évaporation, et le détaillant, le garagiste et le tenancier de stations de secours font à leur tour un profit de 2 3-4 sous à 3 1-4 sous par gallon. Ces calculs ont été faits par le "Toronto Daily Star".

D'après Monsieur F. A. Littlefield, président de la Canadian Oil Companies Ltd., la gazoline canadienne, c'est-à-dire celle qui est faite avec le pétrole brut de l'Ontario, est supérieure en qualité à la gazoline américaine. Elle se détaille à 40 ½ sous le gallon à Toronto et aux environs de 42 sous à Québec.

L'enquête entreprise par le Sénat américain sur le prix de la gazoline a déjà eu un effet bienfaisant. A cette époque de l'année, la gazoline avait généralement tendance à monter, mais, cet été, les prix ont baissé dans 40 villes des Etats-Unis.

Le comité des manufactures du Sénat des Etats-Unis qui a entrepris l'enquête a déjà reçu plus de 200

rapports des plus importantes compagnies d'huile du pays, en réponse aux questionnaires qu'il avait envoyés. Le comité est actuellement à étudier et à classer ces rapports et il entendra des témoins, lorsque ce travail préliminaire aura été complété.

Le comité a aussi demandé des renseignements aux principales villes, afin de connaître le prix courant de la gazoline dans chacune d'elles, ainsi que le prix de l'année dernière et des années précédentes. Les réponses qu'il en a reçues démontrent que dans les dernières six semaines, c'est-à-dire depuis à peu près le temps où le comité a commencé son enquête, l'ascension du prix de la gazoline, qui se produisait invariablement vers la fin de l'été, s'est arrêtée et qu'au contraire, les prix sont à la baisse en plusieurs endroits.

La National Automobile Dealers Association a fait parvenir au comité un mémoire énergique contre la manipulation du prix de la gazoline. L'association se dit prête à prouver tous ses avancés par preuve testimoniale quand le temps en sera venu. Elle prétend que durant l'année dernière l'augmentation du prix de l'essence a varié d'un minimum de 2 sous par gallon jusqu'à un maximum de 7 sous par gallon. Dans certaines villes, les prix baissaient tout à coup pendant un mois pour remonter aussi brusquement le mois suivant. Ainsi, à Dallas, Texas, la gazoline se vendait 14 sous en septembre 1920, alors qu'elle se payait de 18 à 28 sous ailleurs. En juin 1921, la

concurrence ayant cessée, les automobilistes de Dallas eurent tout à coup à payer 25 sous.

Voici comment les prix ont augmenté dans certaines villes: Kansas City de 17 sous en juillet 1921, à 24 sous en juillet 1922; Détroit, de 20 sous en juillet 1921, à 26 sous en juillet 1922; St-Louis, de 19 sous en juillet 1921, à 25 sous en juillet 1922; Jacksonville, de 20 sous en juillet 1921, à 26 sous en 1922; Nouvelle-Orléans, de 20 sous en juillet 1921, à 27 sous en juillet 1922. (Il s'agit, évidemment, du gallon américain). La Nouvelle-Orléans qui est dans le centre du pays du pétrole paie 27 sous pour sa gazoline, tandis que Boston, qui en est éloignée de plusieurs milliers de milles, ne paie qu'un demi-sou de plus.

L'association proteste contre cette manipulation des prix au nom de 12,000,000 d'automobilistes consommant en moyenne 400 gallons d'essence par année, chacun.

La Federal Trade Commission a aussi fait parvenir au comité un mémoire sur la consommation et les prix de la gazoline.

Le sénateur La Follette, président du comité sénatorial d'enquête, a déclaré que, lorsque son enquête sera terminée, non-seulement l'ascension du prix de la gazoline sera arrêtée, mais encore une réduction appréciable se produira pour le plus grand soulagement du public.

Effets Salutaires de la Bonne Voirie

Penser aux bons chemins, y travailler, chercher à les faire plus nombreux: voilà ce qui semble être entré dans les préoccupations d'une grande partie de la population. Il n'est pas jusqu'à l'indifférent, jusqu'à l'oisif, dont la quiétude et l'inutilité ne soient troublées par cette obsession nouvelle. Le chemin facile et long, car, en l'espèce, la ligne droite fait quelquefois faillite,— cela brille devant l'imagination comme un objet d'art, ou, encore, comme une contrée lointaine. Cette chose, nous avons voulu la rendre moins lointaine. Elle semblait réservée aux vieux pays, ou à la république voisine, ou, peut-être, aux autres provinces; nous l'avons faite nôtre par un effort rapide et vigoureux.

On a beaucoup commenté et l'on commentera encore longtemps les effets salutaires que cette régénération peut avoir sur les relations sociales, sur l'embellissement de la vie, sur les progrès en agriculture et en industrie. Il en est un, en particulier, sur lequel nous aimons à fonder des espérances. Le cultivateur, le jeune homme surtout, a moins que jamais l'amour du sol. Pour lui, la vie de la campagne est pleine d'ennui. Les mille moyens modernes de propager la connaissance des faits du jour lui apportent, dans son domaine limité et monotone, le reflet des beautés douteuses, l'écho des plaisirs contestables de la ville.

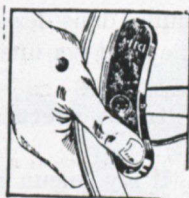
Construire les grandes routes seules, c'eût été, encore, faire graviter vers les cités la sève des villages; mais faire des routes de toutes parts, donner son réseau au district le plus reculé, lui permettre de se créer, loin des grands centres, des milieux restreints, mais nourris en pleine terre: c'était, n'est-ce pas, bâtir une digue contre la marée des exodes désastreux. Car, lorsque l'automobile aura pénétré partout, chez le cultivateur comme chez les autres, et cela viendra très vite avec la transformation de la voirie, la marée ne sera plus un flot unique qui monte vers les villes et ne redescend plus; elle redeviendra la marée bienfaisante qui retourne aux profondeurs après avoir baigné la rive.

J.-L. BOULANGER,
Sous-Ministre de la Voirie, Québec.

LE COIN DE L'INVENTEUR

Contrôle commode:

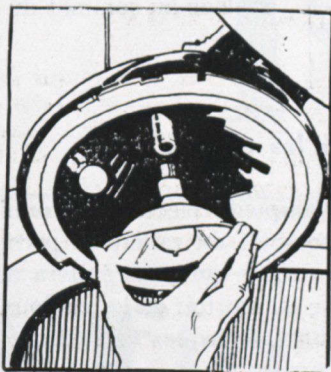
Un nouvel appareil, placé à droite sur le volant et contenant les contrôles de l'avertisseur et des phares,



permet de presser les boutons avec le pouce sans ôter la main de sur le volant, ce qui est bien plus commode que de se pencher pour atteindre ces boutons sur le tableau de l'avant.

Des phares plus brillants:

Un petit réflecteur peut être fixé au culot de l'ampoule à l'intérieur des phares. Cela augmente l'in-



tensité de la lumière. Le réflecteur est fait de façon à rencontrer les exigences de la loi concernant les phares.

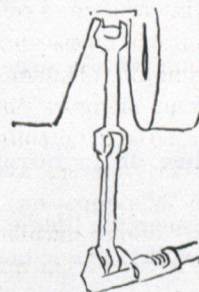
SOUDURES

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.

Pour les écrous inaccessibles:

Les écrous, situés dans des endroits inaccessibles, peuvent être serrés ou changés au moyen de deux clés



et d'une clef anglaise ou d'une clef de plombier. Les clés sont jointes bout à bout; l'extrémité de la première est placée sur l'écrou et la clef anglaise est acclampé sur l'extrémité de la seconde. En tournant avec précaution on peut ainsi serrer ou desserrer l'écrou.

Pour ôter le rebord des phares:

Quand on ne peut pas enlever le rebord d'un phare, on peut se servir d'une courroie que l'on met autour



du phare et que l'on boucle serré, ce qui a pour effet de faire se détacher le rebord.

INVITATION AUX AUTOMOBILISTES

Ne manquez pas de venir voir en opération mes machines pour la rectification des cylindres et Pistons d'automobiles durant la semaine de l'exposition. Vous serez très intéressés.

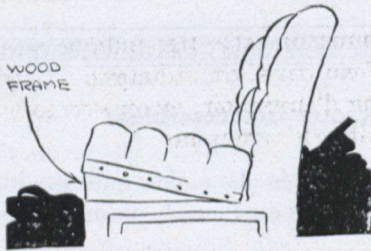
LOUIS LAVOIE

173 rue du Pont,

Quebec.

Pour le confort du chauffeur:

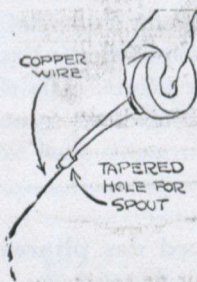
Le chauffeur sera plus à son aise, si son siège est un peu relevé de l'avant. Ceci peut être obtenu en



plaçant un coin de bois sous le siège de la façon indiquée par la vignette.

Pour allonger le bec de la burette:

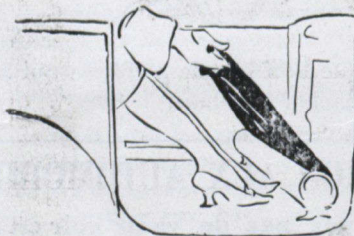
Pour mettre facilement de l'huile dans les endroits difficiles d'accès, il suffit simplement d'attacher un



long fil de cuivre au bec de la burette; l'huile coulera le long du fil. On pourra faire tenir le fil au moyen d'un bouchon de liège passé autour du bec ou au moyen d'un élastique.

Roule-couvertures:

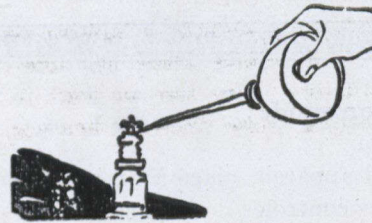
Il se fabrique une couverture pour les pieds qui s'enroule comme les stores. La couverture est con-



tenue dans un cylindre fixé au plancher de la voiture, en arrière du premier siège. On la tire de ce cylindre quand on en a besoin.

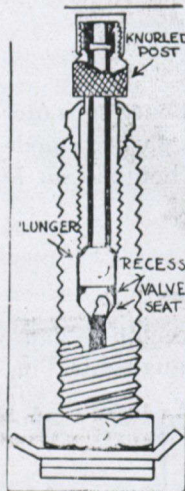
Pour découvrir les fuites des bougies:

Un moyen fort simple de savoir si vos bougies laissent échapper des gaz de combustion, c'est de



mettre un peu d'huile dans les joints. Si l'huile bouillonne, c'est signe qu'il y a une fuite.

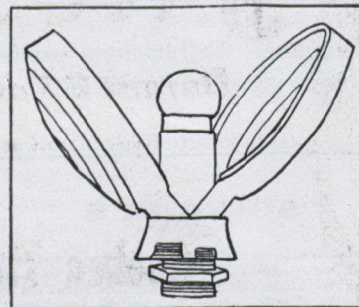
Valve de pneu toute en métal:



Il n'y a aucun ressort ni aucune pièce en caoutchouc dans cette nouvelle valve-soupape, destinée à maintenir l'air dans les pneus. De plus, elle n'a pas besoin de la contre-pression pour contrôler l'air dans le pneu. Un piston est vissé à la main dans un emplacement en acier. La valve s'ouvre ou se ferme en tournant le bouton de réglage au sommet du piston.

Pour éclairer les pneus:

Une petite ampoule électrique, munie de réflecteurs, sur le sommet du radiateur permet d'éclairer les pneus d'avant, ce qui vous évitera de les frapper contre la chaîne du trottoir ou les cailloux qui bordent la route quand vous parquez votre auto, la nuit. La

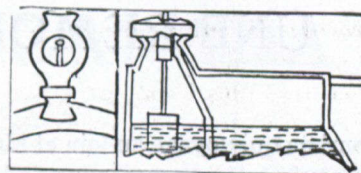


baladeuse peut aussi se fixer dans l'emplacement de cette petite ampoule pour vous éclairer quand vous

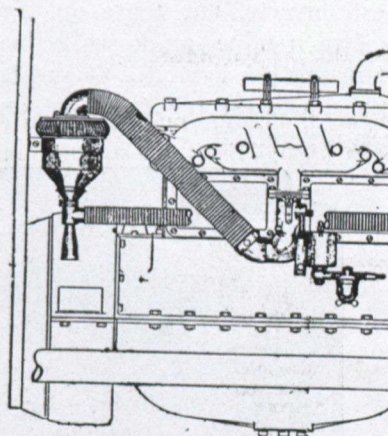
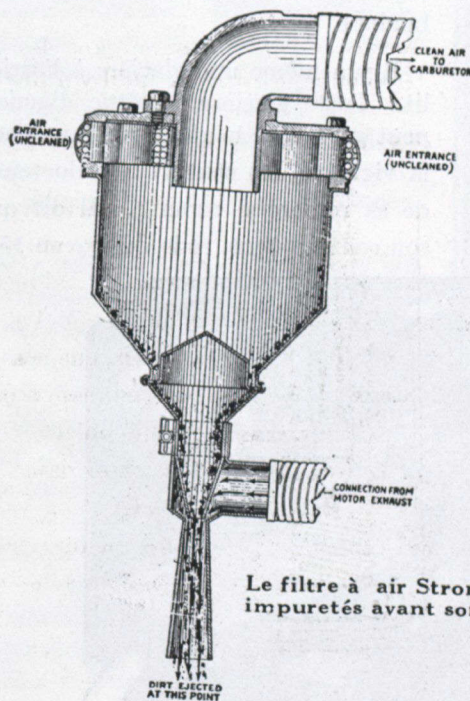
travaillez dans votre moteur. Pendant le jour, les réflecteurs peuvent être relevés dans une position verticale et servent d'ornement à votre radiateur.

Jauge à l'eau:

Un motomètre qui indique le niveau de l'eau dans le radiateur vient d'être placé sur une marque de voitures populaires. Une tige au bout de laquelle se trouve un flotteur passe dans l'indicateur. La posi-

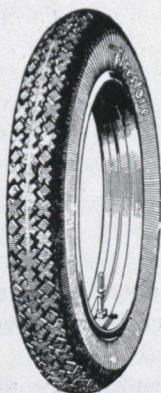


tion du sommet de cette tige indique au chauffeur le niveau de l'eau dans son radiateur. L'indicateur est fait en forme d'entonnoir, et on s'en sert pour introduire l'eau dans le radiateur.



Le filtre à air Stromberg débarrasse l'air de toutes les impuretés avant son admission dans le carburateur.

(Canadian Motorist)



CORDÉS

Firestone PNEUS & TUBES

Durant 20 ans---Plus de Milles par Piastre

Réparation et Vulcanization de toutes sortes de Pneus.

DISTRIBUTEURS

Quebec Tire & Vulcanizing Company

80-90 CROWN STREET

QUEBEC



TISSÉS

UNE REMORQUE POUR TOURISTE

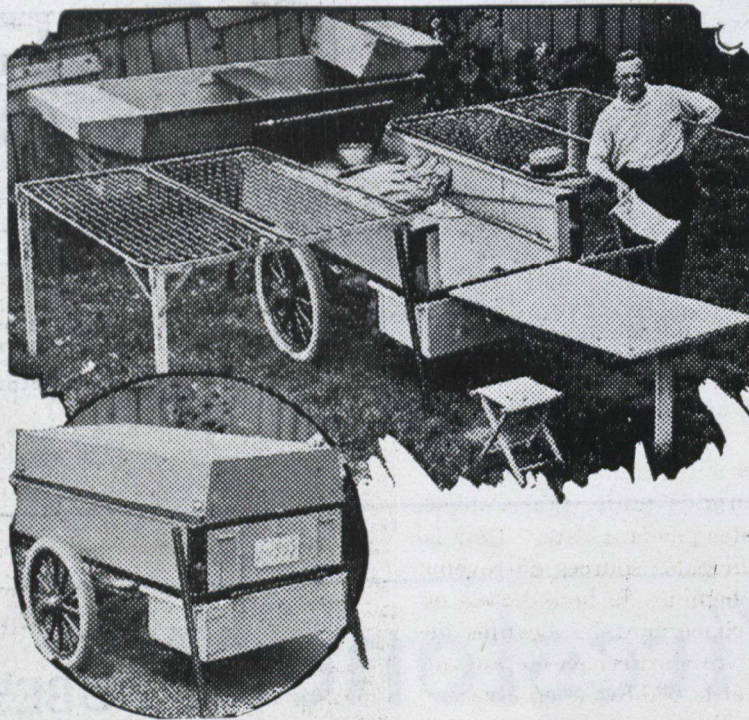
Pour le touriste qui voyage au loin et aime à camper le long de la route, voici la remorque de luxe. Elle a été inventée et construite par le Docteur Carroll Behymer, de Cincinnati, Ohio, un médecin qui adore le tourisme en auto, le bivouac et la pêche, mais qui, cependant, veut avoir en voyage quelques-uns des comforts de la maison.

Le Docteur Behymer a pris tout le printemps à construire cette remorque. Il est maintenant en voyage avec son camp roulant en arrière de sa voiture.

La remorque pèse 600 livres et le docteur dit qu'elle peut être traînée facilement par l'automobile la plus légère. Quand elle est ouverte, une tente qui s'y trouve repliée, peut être tendue au-dessus. Une rôtissoire sans feu est installée à l'avant. Quand la tente n'est pas en usage, elle est repliée et est au niveau du sommet de la rôtissoire.

Dans la remorque il y a quatre sommiers simples qui peuvent être étendus de chaque côté et qui sont soutenus par des supports en fer. Quand les lits sont étendus, une table attachée à l'arrière peut se déplier. Des sièges pliants, des outils et des ustensiles de cuisine remplissent le reste de l'espace. Le sommet de la remorque a la forme d'un bateau renversé et elle a une longueur de huit pieds avec les deux boîtes amovibles pour bagage, fixées aux deux bouts par des boulons.

Il y a même une glacière à l'arrière en dessous du lit. Cette glacière, revêtue d'amiante à l'intérieur, peut garder de la glace pendant une semaine. Dans la vignette, on peut voir le docteur Behymer à côté de sa remorque ouverte. Il dit qu'il peut installer son camp roulant et le défaire en 15 minutes.



Le camp est levé et la remorque prête à être attachée à l'automobile.

L'équipement de campement du Dr Behmer installé.

AUX NOUVEAUX PROPRIETAIRES D'AUTOMOBILES

C'est une nécessité pour vous de bien connaître votre auto.

Au point de vue mécanique, on n'est jamais assez bien renseigné et ce n'est pas une honte que de demander conseil à ceux qui ont plus d'expérience.

Vos livres d'instructions sont une chose excellente, et la maison qui vous a vendu un véhicule ne vous refusera jamais un conseil.

Parfaire ses connaissances en mécanique, ce n'est pas du temps perdu, et il est très possible qu'un jour vous serez contents d'avoir accordé un peu de temps à apprendre une chose sans laquelle vous seriez restés loin de tout secours..... cela arrive.

LA ROUTE TRANS-CANADA

UN projet qui a reçu l'approbation unanime des membres de la Canadian Automobile Association, à sa convention, à Victoria, cet été, est celui de la création d'une route à travers le Canada, pour permettre à nos automobilistes de traverser le pays d'un océan à l'autre. L'un des plus chauds partisans de ce projet est le docteur P. E. Doolittle, le président de l'association.

"Le Canada a besoin d'une route transcontinentale, dit le docteur Doolittle, pour le commerce, pour le tourisme et pour la défense militaire. Quand je parle d'une route trans-Canada, je ne veux pas dire une route en ciment d'une côte à l'autre, mais une route qui sera connue comme la grande artère transcontinentale et qu'on pourra améliorer graduellement d'année en année.

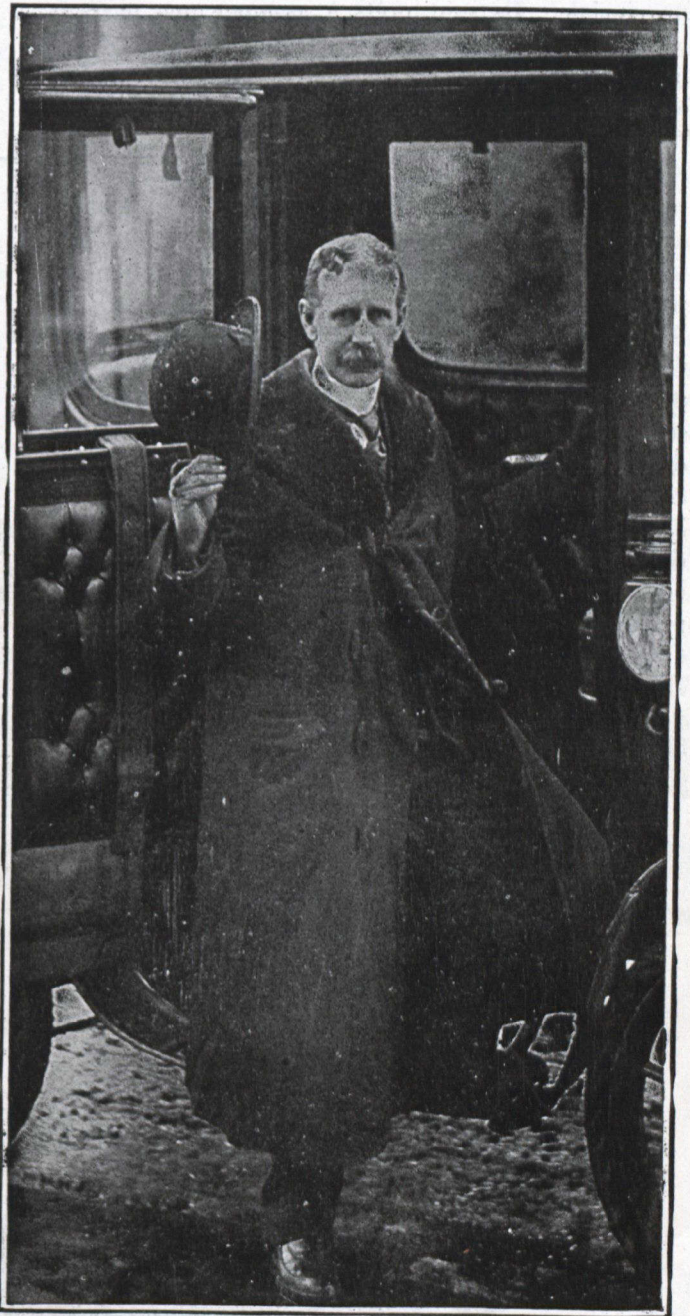
"Les bons chemins sont l'un des plus grands facteurs dans le développement d'un pays. Jusqu'à présent, l'Ouest n'est relié à l'Est que par les chemins américains. Une route à travers le Canada pour unir l'Ouest à l'Est ferait plus pour l'unité du pays que tout ce qu'on peut imaginer. C'est à voyager que les citoyens d'un même pays apprennent à se connaître, à se comprendre, à se tolérer mutuellement et à sympathiser ensemble."

Le docteur Doolittle a demandé l'aide du gouvernement fédéral pour la construction des chaînons qui manquent encore dans la chaîne de la route transcontinentale, savoir: quarante milles dans les Rocheuses et quatre cents milles le long du rivage nord du lac Supérieur.

Il est certain que grâce à notre climat tempéré et à nos paysages de toute beauté, la route trans-Canada serait la préférée des touristes pendant l'été. Déjà le tourisme est l'une des principales sources de revenu du pays. Avec de bons chemins, de bons hôtels et une intelligente publicité concernant les beautés de notre nature, le Canada devrait attirer en été autant de touristes que la Floride et la Californie en hiver.

D'après Monsieur J. B. Harkin, surintendant des parcs nationaux, 600,000 automobiles américaines sont entrées au Canada, l'année dernière, contre 90,000 en 1920. Ces touristes ont dépensé \$100,000,000 au pays. Ils seraient encore plus nombreux, lorsque la route à travers le Canada aura été complétée.

Au nord du Lac Supérieur, en effet entre Fort William et Winnipeg, et sur l'autre versant des Montagnes Rocheuses, l'on trouve des solutions de continuité qui empêchent qu'on puisse dire qu'une automobile partant de Halifax puisse traverser le Canada tout entier jusqu'à Vancouver. C'est une



Le Dr P. E. Doolittle, président de la Canadian Automobile Association

(Canadian Motorist)

lacune que l'on travaille à combler. Un pays fier et riche comme le nôtre qui n'a pas une voirie complète, c'est une anomalie peu ordinaire. Elle commence de frapper ceux qui l'ont découverte.

De Sudbury à Winnipeg, il y a une distance de plusieurs centaines de milles sans chemins praticables. Les gouvernements de Toronto et de Winnipeg, tout

en convenant que la voirie est une affaire provinciale, représentent aux autorités canadiennes qu'il en coûterait vraiment trop cher aux contribuables ontariens et manitobains de construire seuls cette route interprovinciale. Ils sont prêts à assumer une part de cette lourde dépense, mais ils estiment que le gouvernement canadien devrait aussi participer à cette œuvre, en raison du complément qu'elle apporterait à la

route transcanadienne. Bien que la province de Québec ait payé seule sa voirie moderne, nos compatriotes conviendront que les prétentions de nos amis de Toronto et de Winnipeg sont justes lorsqu'ils réclament cette aide fédérale. La partie québécoise de ce chemin vraiment national est pratiquement construite, mais nous n'en désirons que davantage le parachèvement du reste.

TOURISME

Les touristes affluent actuellement dans toutes les parties du Canada. Ils viennent de partout, des Etats-Unis surtout, semant l'argent sur leur passage. On dit que la province de Québec est, entre autres, particulièrement favorisée: cela s'explique à cause de ses coins pittoresques, des vieilles mœurs conservées dans certaines régions reculées, qui lui donnent un certain cachet d'exotisme aux yeux de l'étranger. De nombreux citoyens d'Ontario se rendent aussi dans la vieille province; beaucoup d'entre eux la découvrent sans aucun doute. Il n'est jamais trop tard pour s'instruire. La saison d'été signifie pour le Canada, chaque année, plusieurs millions de dollars. Il manque d'hôtels chez nous, cependant, pour recevoir les voyageurs; on se plaint partout de la chose.

—Le Droit.

POUR NE PAS DISTRAIRE LES CHAUFFEURS

Un bon moyen d'éviter nombre d'accidents, dûs à la distraction des chauffeurs, serait d'empêcher ces dames de porter des bas de \$3.00 et d'en montrer pour \$2.98.

LE SEUL DANGER

—“Avez-vous l'intention de pousser plus avant dans l'Ouest?”

—“J'y ai pensé,” dit l'automobiliste étranger. “Mais n'y a-t-il rien à craindre des Indiens?”

—“Le seul danger est de venir en collision avec leurs automobiles.”



Non; ce n'est pas une idyle ! C'est tout simplement un Monsieur qui cherche à “aveindre” son portemonnaie
(Canadian Motorist)

Les accidents aux passages à niveau

TROP souvent, au cours de l'été, les journaux nous ont relaté les détails d'accidents arrivés aux passages à niveau des chemins de fer, et dans la plupart de ces accidents de malheureux automobilistes ont perdu la vie.

Avec l'augmentation toujours croissante du nombre des automobiles en circulation dans cette province, il importe de toute nécessité d'indiquer par des signaux de danger, ces terribles passages à niveau, si on ne peut pas les faire disparaître complètement.

Voici ce qu'écrivait à ce sujet "La Presse", dans son premier Montréal, du 31 juillet dernier :

"L'idée d'utiliser des signaux particuliers pour avertir les conducteurs d'automobiles ou d'attelages de l'approche d'un train, aux traverses à niveau des chemins de fer, rencontrera assurément l'approbation générale. Il ne se passe guère de semaine sans que l'on ait à déplorer quelque accident, le plus souvent suivi de la mort des victimes, à ces endroits des voies ferrées. Et, en proportion de l'accroissement du trafic, la liste tragique s'allonge sans cesse. Pareille situation ne peut continuer et il importe d'y remédier.

"Le moyen suggéré par les employés des trains eux-mêmes à la commission des chemins de fer, c'est-à-dire l'usage des signaux rouges, a du bon. Seulement, comme on le fait remarquer, il faudra veiller à ce qu'il n'y ait pas de confusion. Les automobilistes et même les serre-freins et les conducteurs sur les trains se servent déjà de lumières rouges. Pour prévenir toute méprise et, partant, tout accident, les signaux projetés devront revêtir une forme particulière et être placés de façon à bien indiquer que la voie n'est pas libre. Il existe actuellement des timbres avertisseurs aux principales intersections rurales, mais cette méthode n'est guère efficace, le bruit causé par les automobilistes mêmes empêchant la plupart du temps de les entendre. Des signaux lumineux donneraient un meilleur résultat, à la condition, cependant, d'être fabriqués de telle sorte qu'il soit impossible de se tromper sur leur identité.

"Mais, si semblable système de signaux est propre à assurer une sécurité relative aux automobilistes et aux conducteurs de véhicules ordinaires dans les campagnes ou, tout au plus, dans les villages, il ne s'ensuit pas qu'on doive s'en contenter dans les centres urbains importants, où il ne peut guère servir que comme palliatif. Ici, le seul remède efficace est la suppression radicale des traverses à niveau. Les autorités des villes intéressées et les bureaux de direction des compagnies de chemins de fer l'ont reconnu à maintes reprises, mais la réforme est toujours restée en plan

jusqu'ici, des obstacles venant chaque fois s'opposer à sa réalisation, la principale excuse étant le manque de ressources. Peut-on espérer que l'on réussira bientôt à trouver les fonds nécessaires ?"

— 0 —

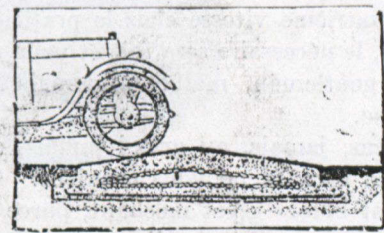
L'usage de lampes rouges à l'arrière des automobiles est désapprouvé par le magazine "The Railway Age." Cette couleur, prétend-t-il, devrait être réservée pour les endroits particulièrement dangereux, comme les passages à niveau de chemins de fer, les croisements de boulevards et les excavations ou tas de matériaux dans les rues. Quand des lumières rouges ont été suivies par des automobilistes pendant des milles, elles perdent quelquefois pour eux par suite de la monotonie leur signification de danger.

Ainsi, on mentionne un accident survenu récemment à un chauffeur qui, arrivant à un passage à niveau après avoir suivi longtemps les lampes rouges des autos en avant de lui, prit la lampe rouge sur les barrières pour la lampe d'une automobile, passa à travers les barrières et fut frappé par un train.

"The Railway Age" suggère des lampes jaunes à la place des lampes rouges à l'arrière des automobiles.

— 0 —

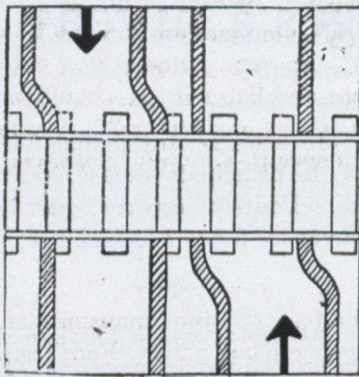
Certains dispositifs ont été inventés pour forcer les automobilistes à ralentir à l'approche des passages à niveau et pour les empêcher de chercher à devancer un train à la croisée.



Le "thank-you-Mam."

L'un de ces dispositifs consiste dans une bosse en ciment de six pouces de hauteur, placée en travers du chemin à environ cent pieds de la voie ferrée. On a baptisé cette bosse, aux Etats-Unis, du nom argotique de "thank-you-Mam", parce que si l'automobiliste la prend en grande vitesse il fera forcément le plus beau des saluts.

A quelques cents pieds en avant de cette bosse, il y a un poteau indicateur avertissant l'automobiliste de diminuer de vitesse. S'il ignore cet avertissement il sera rudement secoué, mais pas aussi rudement que



La rainure de ciment en courbe

s'il était frappé par un train; sa machine court même le danger d'être quelque peu endommagée, mais c'est encore mieux pour lui que de se la faire mettre en miettes.

On a aussi imaginé de construire des sillons ou rainures en ciment dans la route à l'approche des passages à niveau. Avant d'arriver à la voie ferrée, ces rainures décrivent une courbe très prononcée. Afin de pouvoir suivre cette courbe, l'automobiliste doit nécessairement ralentir, car autrement sa voiture saute par dessus le rebord de la rainure et court le risque d'être brisée, ce qui est tout de même moins grave que de venir en collision avec un train. Une enseigne avertit le chauffeur de la rainure et de la courbe.

LES ACCIDENTS DE ROUTE

Qu'il ait tort ou pas, l'automobiliste qui heurte un passant doit s'arrêter et prendre de ses nouvelles. S'il n'y a pas de mal, tant mieux: un geste de politesse n'est jamais inutile et il désarme bien des colères.

Par contre, si le cas est grave, c'est le devoir impérieux de tout conducteur d'assurer à la victime les secours les plus rapides. Or, qui peut mieux et plus vite que l'automobiliste le transporter chez le médecin le plus voisin?

Puisque le secours va être administré bientôt, il n'y a pas lieu de perdre du temps à faire des lavages et des essais d'antiseptisation de plaies aussi illusoire que difficiles, ou d'essayer de maintenir des fractures plus ou moins bien. Le prochain docteur, tout à l'heure, va faire cela mieux et plus scientifiquement que vous. Mettez votre victime dans la voiture, partez en quatrième vitesse chez le praticien le plus proche. Là, le nécessaire sera fait et vous vous serez conduit en gentleman, malheureux mais honorable tout de même.

En tout cas, jamais, au grand jamais, après une rencontre, ne filez, ni ne vous esquiviez. C'est méchant et c'est bête. C'est méchant, parce que vous jouez peut-être avec la vie d'autrui, et c'est bête, parce que vous avez neuf chances sur dix d'être réperé, et alors gare à la casse, et ce sera bien fait.

Toute plaie, écorchure ou éraflure, si minime soit-elle, peut se compliquer du tétanos. Cela indique que la désinfection la plus soigneuse est de rigueur. Or, si le médecin tarde à venir, vous avez toujours là sous la main un excellent moyen de nettoyage des plaies; c'est votre benzine, dont vous n'avez qu'à imbiber quelque tampon de coton ou un mouchoir propre, avec lequel vous débarrassez la plaie de tous ses débris et de toutes ses impuretés, en vous efforçant surtout d'enlever la poussière, les grains de sable et les petits cailloux qui l'incrustent. Cette poussière de route est l'habitat de prédilection du terrible mi-

crobe du tétanos qui fait que toute plaie de route est suspecte d'infection tétanique. Aussi ne faut-il pas hésiter, même pour les plaies très petites, à faire pratiquer dès que possible, une injection de sérum antitétanique.

Supposons maintenant que la victime ait le crâne fracturé où la poitrine défoncée? N'essayez pas de la charger sur la voiture. Installez-la aussi confortablement que possible sous l'abri le plus voisin, couvrez-la chaudement et hâtez-vous de faire venir ou d'aller quérir un médecin. C'est l'homme de l'art seul qui pourra diagnostiquer le genre de la lésion et le mode de chargement qui lui convient. C'est lui qui ordonnera les mesures nécessaires et présidera au premier transport.

Par contre, s'il s'agit de fractures de membres inférieurs, vous ne devez pas réintégrer sans soin dans votre voiture un fracturé de cuisse ou de jambe. Vous risquez de compléter la lésion, c'est-à-dire de perforer la peau par un des fragments et de transformer une fracture fermée en une fracture ouverte. Couchez donc votre blessé à terre, cherchez à fixer aussi bien que possible le membre brisé à son congénère sain. Vous y parviendrez en vous servant de mouchoirs, de courroies, de serviettes. Vous pourrez compléter la consolidation en l'étayant par un bâton, une canne, etc. Ce n'est qu'une fois les membres inférieurs bien étendus et bien fixés que vous chercherez à réintroduire le blessé dans la voiture. Vous le calerez aussi bien que possible et le mèneriez vivement soit à son domicile, soit chez le médecin.

Quoi qu'il en soit, tâchez de toujours bien réfléchir à ce qu'il convient de faire. Mettez-vous en pensée à la place du blessé, épargnez-lui toute douleur inutile soit par un transport rapide, soit par une bonne fixation provisoire dans le cas où celle-ci est nécessaire.

POUR RIRE

En l'honneur d'un groupe d'Anglais distingués, visitant ses usines, un manufacturier d'automobiles de Détroit fit assembler et monter une voiture sous leurs yeux en sept minutes par ses ouvriers.

Quelques semaines après que ce record eût été commenté dans les journaux quelqu'un lui téléphona :

— "Est-il vrai, dit la voix, que vous avez monté une automobile en sept minutes à votre fabrique ?"

— "Oui, répondit-il, pourquoi me demandez-vous cela ?"

— "Oh ! ce n'est rien, seulement c'est moi qui justement ai cette voiture-là."

Un jeune garçon s'en allait dans la rue traînant une petite voiture chargée de statues en plâtre. Tout à coup un lourd taxi heurta la voiture du garçon et brisa toutes les statues. Le chauffeur s'empressa aussitôt pour aider le garçon à ramasser les pièces

brisées et offrit pour payer les statues la minime somme de 25 sous. Quelle ne fut pas la surprise des gens lorsque le jeune garçon accepta 25 sous. Mais heureusement, un bon citoyen vint au secours du petit, fit remettre l'argent au chauffeur en disant : "Je prendrai tout à ma charge". L'enfant, qui n'a plus revu le monsieur, aimerait bien savoir ce qu'il est devenu.

La pluie tombait.....; une limousine s'en venait. A une rue transversale une petite "Ford" surgit soudain. Le chauffeur de cette dernière donna un rapide coup de volant à sa machine, mais il n'évita la limousine que pour frapper un poteau de téléphone.

Aussitôt les chauffeurs de se chamailler et de prendre leurs numéros : "Hé, s'écria tout-à-coup une voix; qu'avez-vous à vous quereller ? le poteau n'a pas de mal !"



Le Radio en canot et en motocyclette

(Canadian Motorist)

De l'art de voyager sans risques

B IEN que les accidents de chemins de fer aient sensiblement diminué depuis quelque temps, on ne saurait encore, malgré tout, prendre trop de précautions quand on voyage, et voici quelques sages conseils d'un humoriste, dont vous ne manquerez point de faire votre profit.

"En premier lieu, ne voyagez jamais la nuit. Si les signaux lumineux sont éteints, rien ne guide plus le mécanicien. S'ils sont allumés, leur diversité est telle qu'une erreur est presque inévitable".

Vous voyagez donc le jour. Mais quel jour? Le vendredi est, de l'avis de tous, un jour néfaste. Le samedi est..... la veille du dimanche.

"Or, ou bien le mécanicien aura congé le lendemain et sera troublé par les joies qu'il se promet; ou bien il n'aura pas congé et sera distrait par l'envie qu'il portera à ses camarades plus heureux".

Le dimanche, il y a trop d'affluence.

Les deux vrais jours pour voyager seraient donc le mardi et le mercredi, car le jeudi peut être assimilé au dimanche, vu le grand nombre d'élèves et de gens qui ont vacance ce jour-là. Mais alors, comme tout le monde voudra voyager ces deux jours, on retombera très vite dans l'inconvénient du dimanche.—Alors?... Alors, savourez le dernier conseil sur la place à prendre dans le train:

"Ne montez jamais en tête du train, car en cas de tamponnement à l'avant ce sont les premiers wagons qui écopent; ni en queue, car en cas de tamponnement à l'arrière, ce sont les dernières voitures qui encaissent: ni au milieu, car si quelque autre convoi prend le vôtre en écharpe, vous trinquez infailliblement".

Avouez que maintenant s'il vous arrive un accident de chemin de fer, c'est que vous l'aurez bien voulu.

AVEC UN GALLON D'ESSENCE

Vous roulez:

Sur route cimentée.....	50 milles
Sur route goudronnée.....	30 "
Sur route macadam.....	25 "
Sur route poussiéreuse.....	15 "
Sur route boueuse.....	10 "
Sur route caillouteuse.....	5 "

CA ROULE.....

D'après M. Emile Joncas, chef du service des automobiles à la trésorerie provinciale, 54,613 licences d'automobiles ont été accordées du 1er mars 1922, jusqu'à la fin de juillet. Du 1er mars 1921 au 1er mars 1922, 54,000 autos avaient été enregistrées. Il y a tout lieu de croire que le record de l'année courante, qui n'est encore qu'à demi écoulee, va éclipser celui de l'année dernière d'au moins 50%.

Jusqu'à présent, 18,729 automobiles ont été enregistrées à Montréal contre un total de 19,032 pour toute l'année dernière et 2,515 à Québec contre 2,427 pour toute l'année 1921-22. Comme on le voit, le record de l'année dernière est déjà battu en autant que Québec est concernée.

M. Joncas fait rapport que d'une manière générale

la loi et les règlements concernant la circulation sont bien observés. Quelques permis ont été annulés dans le cas de chauffeurs coupables d'avoir conduit leur voiture pendant qu'ils étaient en état d'ivresse, mais ces délits semblent être moins nombreux que l'année dernière.

LES AUTOS VOLEES

2,120 autos évaluées à plus de \$2,500,000 ont été retrouvées par le bureau des recherches du département de la justice aux Etats-Unis. 2,733 personnes ont été arrêtées sous l'accusation d'avoir fait le trafic des automobiles volées, entre les états depuis que la loi Dyer, contre les vols d'autos, a été passée. Ces chiffres ont été fournis par l'American Automobile Association.

NOTES

On fabrique des roues pleines en bois.

L'auto de l'avenir n'aura pas de carburateur, dit un expert.

Le nombre des accidents d'automobile, aux Etats-Unis, en 1921, a été de 12,500.

On vous demande
votre photographie
Donnez en une qui
vous fasse honneur



BEAUDRY FRERES

263, rue St-Jean
QUEBEC

Tel. 833

ARTISTES - PHOTOGRAPHES

Automobilistes



NOUS pouvons remplacer rapidement votre pare brise ou les glaces cassées à vos voitures, Notre travail est fait par les meilleurs ouvriers spécialistes. Nous avons toujours un stock considérable de verres spéciaux de toutes grandeurs



Attention particulière donnée aux
commandes par la malle.



La Cie Gauthier & Freres

292 rue St-Joseph, Quebec

*Nous garantissons tout ouvrage fait en Installation et Réparation
d'Appareils Electriques. Moteurs, Générateurs, Téléphones,
Cloches, Lumières, Accumulateurs, Etc., Etc.*

GUAY & FRERE ENRG.

ELECTRICIENS

7, RICHARDSON, QUEBEC.

Téléphone 7742j

Les accidents d'automobile ont diminué de moitié au Massachusetts pendant l'année dernière.

L'industrie automobile emploie 186,000 personnes.

Le constructeur d'un camion à vapeur de Chicago a l'ambition de faire deux fois la distance du tour du globe sans relever le capot du moteur de la nouvelle machine.

Un automobiliste de Coatsville, Pa, s'est fait une Ford à huit cylindres en plaçant deux moteurs en tandem sur sa machine.

Un constructeur de Cleveland se propose de mettre sur le marché, à \$400.00, une voiturette à quatre places avec moteur de quatre cylindres, refroidi à l'air.

Enlevez la rouille sur vos attache-fils, afin d'assurer un bon contact.

Un dispositif contre les voleurs d'autos permet de fermer à clef l'alimentation.

En Belgique, on fabrique une motocyclette dont le moteur est refroidi à l'eau.

Le Tour Montréal-Québec--Nouvelle-Angleterre



(Courtoisie de l'Automobile Club of Canada)

Les accidents d'Automobiles

(Le "Telegraph" Quebec)

Les deux récents accidents d'automobile, presque semblables l'un à l'autre, qui ont causé la mort de cinq personnes, sont une terrible démonstration du danger de faire de la vitesse en automobile. Les deux autos ont sauté pardessus le remblai. Quant à l'un de ces accidents, celui de la route de Montréal, il n'y avait pas de raison qu'il arrive. De grandes enseignes au sommet de cette côte abrupte, qui finit en courbe, avertissaient les automobilistes du danger latent. La raideur de la côte qui aboutit à un petit pont au-dessus d'un ruisseau et la montée de l'autre étaient en eux-mêmes suffisants pour mettre les victimes sur leurs gardes, si par hasard elles n'avaient pas vu les signaux de danger. Avant d'expirer, l'un des deux Américains tués dans cet accident a déclaré que leur voiture allait à trente milles à l'heure, alors qu'elle n'aurait dû faire que le tiers de cette vitesse, pour prendre la courbe prononcée qu'il y a au pied de la côte. Des personnes du voisinage, accourues sur la scène, rapportent que les victimes

étaient sobres; il n'y a rien pour faire présumer du contraire et leur insouciance n'a même pas cette excuse. Qu'est-ce alors, qui a causé l'accident? Si c'est l'amour de la vitesse audacieuse, alors ces gens ont payé chèrement leur sport. Mais ce n'est pas la seule leçon à tirer de ces accidents qui se succèdent si rapidement. Les automobilistes n'ont-ils donc aucune considération pour les personnes qu'ils invitent à faire une promenade avec eux? Ne font-ils pas preuve d'un lâche égoïsme en lançant leurs machines à des trente et quarante milles à l'heure simplement pour jouir du frisson de plaisir et de griserie que cette vitesse folle donne? Si un plus grand nombre de personnes refusaient de monter avec ces "chauffards" et leur faisaient savoir que ce n'est que ridicule fatuité de bravache qui les pousse à mettre en danger la vie des autres, les règlements de vitesse seraient mieux observés et les routes seraient moins dangereuses pour les automobilistes qui en usent sagement.



Conducteur (au passager diminutif):—
 "C'est l'hôtel-de-ville que vous voulez? Le v'là!"
 —Passager (hésitant) "Ah! oui, je....."
 Conducteur:—"Ben, quoi! Qu'est-ce que vous attendez? Voulez-vous que j'aille vous chercher la s..... bâtisse
 et que je vous l'apporte dans le s..... omnibus?"

(Canadian Motorist)

Le nettoyage de la Carrosserie

SI le châssis constitue la partie la plus importante de la voiture et celle qui réclame la plus grande part de l'entretien, il n'est pas seul à exiger des soins. La carrosserie en réclame aussi sa part et, si ceci n'importe pas au bon fonctionnement du véhicule, cela importe au point de vue de son aspect, de son élégance et de sa bonne conservation.

L'entretien de la carrosserie se résume à peu près exclusivement dans son nettoyage. C'est de la façon dont ce dernier sera exécuté que dépendra la conservation de son éclat et de sa beauté. Pour qu'une carrosserie conserve longtemps son aspect neuf, il n'y a qu'un moyen de la nettoyer: c'est de la laver. Même si elle n'est recouverte que de poussière, l'enlèvement à sec de cette dernière à l'aide d'un plumeau ou de chiffons a tôt fait de produire de fines rayures qui enlèvent rapidement tout éclat au vernis et donnent à la peinture un aspect mat et défraîchi. Ce procédé est donc absolument à proscrire, même si cette poussière est, non pas la poussière de la route, mais celle, moins dangereuse, qui se dépose à la remise. Il vaut toujours mieux procéder par lavage, ce dernier étant plus ou moins abondant et pouvant se réduire au passage de l'éponge mouillée.

Nous allons examiner comment ce lavage doit s'effectuer dans le cas le plus général, c'est-à-dire lorsque la voiture rentre à la remise recouverte de boue.

On commence par la placer à l'ombre et sur un terrain en pente, afin que l'eau puisse s'écouler.

On ne doit jamais laver une voiture au soleil, car elle sécherait avant d'être essuyée, ce qui est à éviter. De même, on s'abstiendra de laver la voiture lorsqu'il gèle. Avant de commencer l'opération, on relève la capote, on enlève les coussins et les tapis qui seront époussetés et brossés à part.

Le lavage de la voiture se fait en deux fois, l'une pour le train, l'autre pour la carrosserie proprement dite. Le train peut en effet être traité avec moins de précautions que la carrosserie, car il est moins délicat que cette dernière; il est exposé beaucoup plus directement aux injures de la route et la proximité des parties mécaniques le met en contact avec l'huile, la graisse et le cambouis. Enfin, il retient moins l'attention que les larges panneaux miroitants de la carrosserie. Les ailes seront considérées comme formant la transition entre les deux, le dessus appartenant à la carrosserie et le dessous, qui reçoit toute la boue projetée par les roues, appartenant au train.

Le train et la carrosserie devront avoir chacun leur matériel de lavage particulier. Celui réservé au train

comprendra une bonne éponge exempte de calcaire, une peau de chamois, un passe-partout, un seau et si l'on dispose d'eau sous pression, un tuyau d'arrosage avec lance à jet. Si la voiture est munie de roues à rayons métalliques, on ajoutera en outre la brosse spéciale pour les roues.

Le matériel réservé à la carrosserie comprendra une éponge meilleure encore que celle du train, une peau de chamois fine, un seau et le tuyau d'arrosage qui a servi pour le train, mais sans la lance à jet.

On commencera par le bas, c'est-à-dire par le train. On fera usage de la lance et on utilisera la pression de l'eau pour décoller la boue, principalement sous les ailes où elle s'accumule. Pour les roues, les essieux, les ressorts, etc..., on emploiera le passe-partout, en prenant garde de ne pas cogner la peinture avec le bois nu, ce qui pourrait l'écailler. Afin de faciliter le nettoyage du train, qui est souvent souillé de graisse ou de cambouis, on pourra ajouter dans l'eau destinée à son lavage un peu de pétrole, à raison d'un verre pour un seau d'eau. Mais ceci est absolument à déconseiller pour la carrosserie, car le pétrole enlève rapidement tout brillant au vernis. C'est pourquoi tout le matériel réservé au train ne doit jamais être employé pour la lavage de la carrosserie.

Lorsqu'on arrivera à cette dernière, en remontant de bas en haut, on enlèvera la lance, de façon que l'eau arrive sur la carrosserie sans pression. L'eau sous pression enlèverait trop violemment les petits graviers collés sur les panneaux et pourrait rayer ces derniers. On arrosera directement la carrosserie avec le tuyau que l'on pincera à la main pour former un jet élargi. Le principe consiste à faire glisser les matières accrochées aux parois uniquement sous l'action de l'eau ruisselant naturellement. On arrosera ainsi jusqu'à ce que la boue séchée se désagrège et tombe d'elle-même.

Si l'on ne dispose pas d'eau sous pression, on emploiera l'éponge. Cette dernière servira, non pas à frotter pour enlever la boue, mais simplement à tamponner pleine d'eau de façon à faire ruisseler cette eau contre la carrosserie et à lui faire désagréger et entraîner la boue. L'éponge devra être rincée et tordue à chaque tamponnement, de façon qu'elle ne conserve ni terre ni graviers.

Il est à conseiller de laver la voiture dès sa rentrée au garage ou dès l'arrivée à l'étape, en tout cas aussitôt que possible, pour que la boue n'ait pas le temps de sécher sur les panneaux, car les sels de chaux qu'elle contient ont une action néfaste sur le vernis. Même si on doit ne terminer l'opération que le len-

demain, il sera bon de détacher la boue immédiatement.

On devra prendre soin de ne pas envoyer le jet perpendiculairement au radiateur, ce qui inonderait le moteur, et surtout le carburateur et la magnéto; le jet ne devra être envoyé sur le radiateur qu'obliquement. De même, on prendra soin de ne pas l'envoyer par l'arrière dans la tôle de protection placée sous le moteur, ce qui pourrait avoir des inconvénients pour les organes placés à cet endroit, en particulier pour l'embrayage.

On ne devra pas mouiller la carrosserie tout entière à la fois, car elle sécherait par places avant d'être rincée, ce qui donnerait des taches très difficiles à enlever. On procédera par parties que l'on lavera, rincera, puis séchera avant de passer à la suivante. On commencera par exemple par le côté droit avant, et ainsi de suite. On évitera de laver le capot lorsqu'il est encore chaud, car il sécherait de lui-même avant d'être essuyé, ce qui détériorerait le vernis.

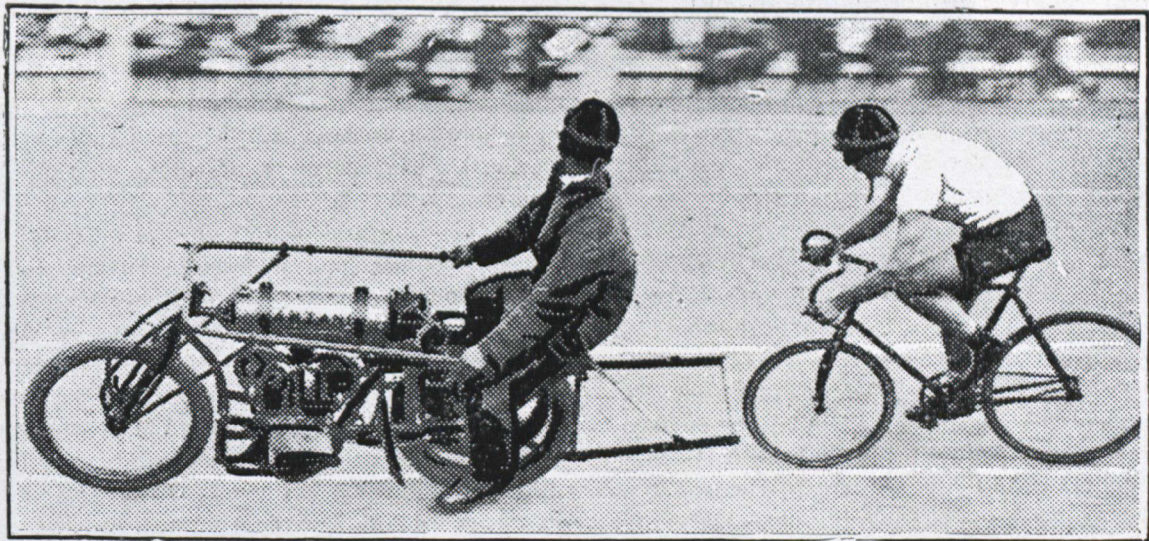
Lorsque toute trace de boue a disparu, on procède à l'essuyage qui s'opère au moyen de l'éponge, la carrosserie et le train étant essuyés séparément chacun avec la sienne. On procédera en sens inverse de ce qu'on a fait pour le lavage, c'est-à-dire de haut en bas. Dès que l'éponge a pris trop d'eau pour essuyer

efficacement, on doit la rincer et la tordre à fond. On l'emploiera de moins en moins mouillée à mesure que l'opération avancera.

L'essuyage et le séchage s'effectuent à la peau de chamois, toujours en commençant par le haut et en descendant progressivement. Il faut laver fréquemment à grande eau la peau et la tordre à fond le plus souvent possible, pour éviter qu'elle ne retienne des grains de sable qui pourraient rayer la peinture. Pour la rincer, on la pince sous l'anse du seau et on la tire à soi en appuyant un pied sur cette anse; pour finir de la sécher, on passe une des extrémités dans l'anse, on en replie 3 à 4 pouces dans la peau même et on tord très énergiquement. Bien entendu, on emploie séparément pour la carrosserie et pour le train les peaux qui leur sont réservées. On devra prendre soin de sécher au fond des moulures et dans tous les angles et recoins de la carrosserie et de ne pas y laisser séjourner d'eau.

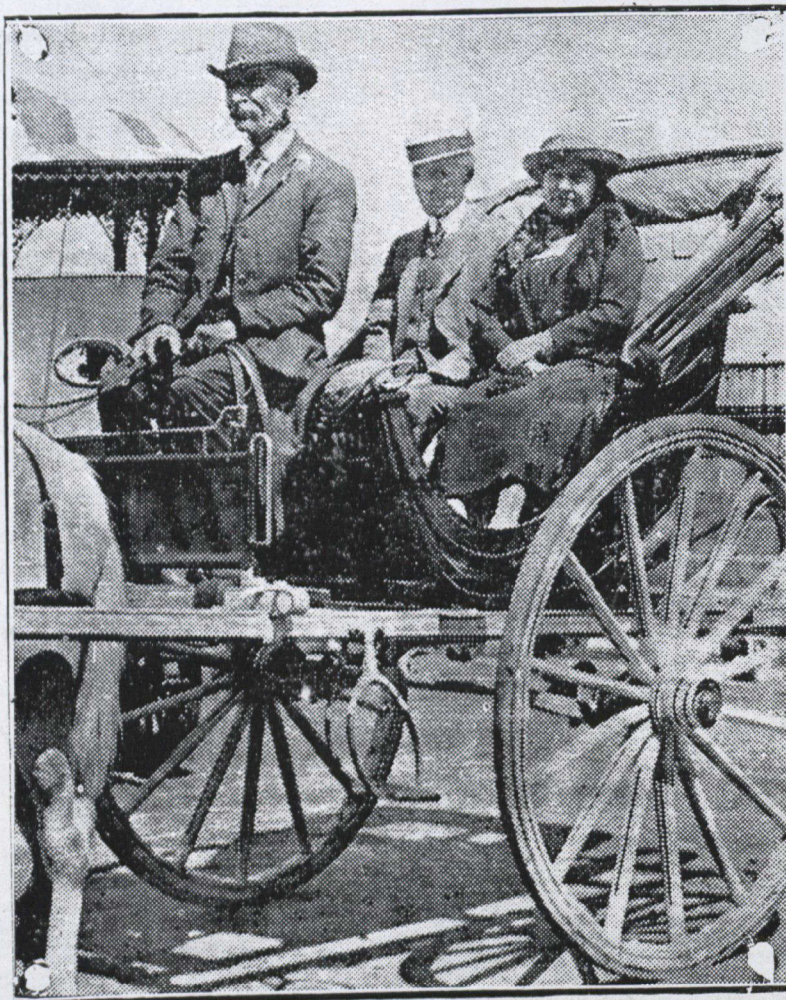
Le lavage terminé, ainsi que l'essuyage, et la carrosserie étant bien sèche, il ne reste plus qu'à rincer, tordre, et pendre les éponges, les peaux et les brosses à leurs places respectives afin de les retrouver sans erreur possible. Les seaux seront rincés et retournés. Tout le matériel sera ainsi prêt pour un nouvel usage.

UN RECORD DE CYCLISME



Serrant de près une motocyclette lancée à pleine vitesse, S. F. Bailey a fait trois milles en 4 minutes et 19 3-5 secondes sur la piste de Herne Hill, Londres.

LA FORD D'IL Y A CENT ANS



M. Henry Ford, le grand constructeur d'automobiles, avec Madame Ford, en calèche, à Québec.

M. Henry Ford, qui fabrique une petite auto assez bien connue, est venu, en compagnie de Madame Ford, et de quelques amis, nous rendre visite à Québec, sur son splendide yacht, le "Sinalia". Il s'est fait "poser" en calèche, sur laquelle le père Soucy trône comme un empereur, tout juste en face de M. de Champlain, toujours le chapeau à la main en galant homme qu'il fût. Le maire Samson n'a pas donné à M. Ford les clefs de la ville, et, comme la Pavlowa, on ne l'a pas fait monter dans l'échelle des pompiers, tenue par notre chef de police, regar-

dant..... les cieux, mais ça ne l'a pas empêché de dire que:

"Québec est unique de pittoresque, de progrès et de beauté. Ma plus grande impression a été l'honnêteté de sa population, mes amis n'hésitant pas à laisser leurs manteaux et des objets de valeur dans leurs automobiles, sans protection, sur les rues. L'honnêteté est le principe fondamental du succès et toutes les cités devraient la pratiquer."

Merci, Henri!

PROPOS SUR NOS ROUTES

Les Parcs Nationaux et les automobilistes

LES Etats-Unis possèdent 19 parcs nationaux et 24 monuments nationaux, c'est-à-dire des endroits où se sont passés des faits de l'histoire du pays. L'un des parcs nationaux est dans l'Alaska et un autre dans les îles Hawaï; il y a deux monuments nationaux dans l'Alaska.

En 1916, 356,097 personnes ont visité les parcs nationaux; en 1917, 811,516; en 1920, 1,058,455, et en 1921, 1,171,797.

Ce qui est encore plus intéressant, 65% de ces visiteurs sont venus dans leur propre automobile, emportant avec eux tentes et autres articles de campement et ont campé dans les endroits spéciaux qui sont gratuitement mis à leur disposition dans les parcs. La majorité de ces visiteurs venaient de l'est par les routes trans-continentales.

Au point de vue récréatif et éducationnel, rien n'est plus important que les parcs publics. Cette vérité est si bien comprise aux Etats-Unis que déjà des millions ont été dépensés pour construire des chemins pour les automobiles à travers les parcs publics et on est actuellement à dépenser de fortes sommes pour améliorer les chemins qui y conduisent. Ainsi, le congrès a voté \$250,000.00 pour la construction d'un

chemin au Mount Rainier National Park et de la route Transmountain, dans Glacier Park. Une somme additionnelle de \$133,750.00 a été votée pour la réfection et l'amélioration des chemins déjà construits dans les parcs.

En 1920, un grand projet a été lancé, c'est celui de la National Park-to-Park Highway, ou route reliant les principaux parcs publics les uns aux autres.

L'étendue totale des parcs publics aux Etats-Unis est de 6,949,385 acres, ou 10,859 milles carrés et l'étendue des monuments nationaux est de 1,161,600 acres, ou 1,815 milles carrés.

Le congrès vote chaque année les fonds nécessaires pour l'entretien des parcs, mais une bonne partie de ces fonds provient des droits d'entrée que l'on fait payer à ceux qui visitent les parcs et des permis que l'on vend aux personnes qui y exercent des entreprises d'utilité publique.

Le droit d'entrée pour les automobiles est proportionné à l'étendue des chemins à leur usage qu'il y a dans chaque parc; ainsi, il varie de cinquante sous pour le General Grant National Park jusqu'à \$7.50 pour le parc Yellowstone, où il y a 303.55 milles de chemins que les automobilistes peuvent parcourir.

CE QUE LA NOUVELLE ECOSSE FAIT DE SES PARCS



Pour célébrer la fête de la Confédération, le Kent Club a fait un pique-nique dans le parc national de la Nouvelle-Ecosse. Grâce aux bons chemins qui le traversent, 2,500 automobilistes ont été de la fête.—(Canadian Motorist).

Pour certains parcs d'importance secondaire, où il n'y a pas encore de chemins, on ne fait pas payer de droit d'entrée.

Bien qu'on fasse payer les automobilistes pour l'usage des chemins, on a mis gratuitement à leur disposition des endroits sains, pourvus d'un système de drainage; on leur fournit de l'eau potable et on arrange tout pour leur confort.

Le total des revenus des parcs publics en 1920, a été de \$316,877.96, soit 37% du montant voté par le congrès pour leur entretien. Avant longtemps, les parcs nationaux paieront leurs frais d'entretien.

Le public américain est tellement intéressé dans la question des parcs publics que certains états, qui n'en avaient pas dans leurs limites, viennent de consacrer des sommes considérables à en créer: la législature de Californie a voté \$300,000.00 pour l'achat de Redwoods, dans les comtés de Humboldt et

Mendocino; le Wisconsin a affecté 7,800 acres de terrain à la création du Northern Lakes Park, et l'état de New-York vient d'établir le Allegheny Park, de 50,000 acres d'étendue.

Les Etats-Unis nous donnent là un exemple à suivre. Il faut mettre la belle nature, l'air vivifiant des forêts et des montagnes et les paysages, qui donnent le goût du beau et élèvent l'âme, à la portée des pauvres citoyens dont les poumons s'étiolent dans l'air empesté des villes et qui n'ont d'autres horizons que les murs de l'édifice d'en face. A cette heure de lutte contre la peste blanche, où la santé publique est la question en vedette, ce serait œuvre de patriotisme pratique que de créer des parcs publics, ou, au moins, d'ouvrir ceux que nous avons déjà aux citoyens de cette province pour leur récréation et leur délassément.

La carte routière de la Province de Québec

NOUS devons au travail patient et consciencieux de M. Alphonse Paradis, ingénieur au ministère de la voirie, une carte de la province de Québec à l'usage des automobilistes et des touristes, indiquant avec précision tous les chemins publics, en particulier, les chemins de grande communication, et les chemins améliorés (macadamisés, gravelés ou gravés.)

Les chemins de terre ordinaires sont indiqués par deux minces lignes parallèles et les chemins améliorés par une forte ligne noire.

La carte comprend tout le territoire habité de la province, sur les deux rives du S. Laurent et de l'Outaouais et dans les cantons de l'Est, depuis la ville de Hull, jusqu'à la ville de Rimouski. La carte est en 26 coupures, d'environ un pied carré, et est de format commode; les cartes-coupures sont à l'échelle de 4 milles au pouce et on peut facilement

s'y orienter. Elles donnent clairement la délimitation des comtés, cantons, paroisses, etc., et une foule de détails sur les lacs, les rivières et les villes et villages de la province.

Sur la première page une carte-index, à l'échelle de 40 milles au pouce, réfère par numéros aux différentes coupures et permet d'établir un itinéraire pour un long parcours.

Cette carte de M. Paradis permet de se rendre compte d'un coup d'œil du magnifique travail déjà fait par le gouvernement de cette province pour l'amélioration de la voirie, et on pourra y suivre le développement de cette grande entreprise nationale, à laquelle on a consacré pour cette année seulement une huitaine de millions.

La carte de M. Paradis sera infiniment utile aux automobilistes qui lui en savent gré et le félicitent de la perfection de son œuvre.

TROP A LA LETTRE

Avant de partir pour Montréal, Madame Prudence mit sur sa porte, pour avertir ses fournisseurs, l'écrêteau suivant: "La maison est fermée; ne laissez rien."

A son retour, elle s'aperçut que sa maison avait été cambriolée de fonds en combles et sur la carte qu'elle avait clouée à la porte les cambrioleurs facétieux avaient ajouté: "Merci. Nous avons laissé les gros meubles; ils étaient trop lourds."

SUR LE PONT DE BATISCAN

L'on nous signale, du Département des Travaux Publics, que depuis le commencement d'avril, 10,000 automobiles ont payé les droits de passage sur le pont de Batiscan. On calcule, à cet effet, qu'il est passé sur le pont, chaque jour, une moyenne de 175 à 200 automobiles dont plus de la moitié venait d'en dehors de la province.

Depuis le 15 juillet le trafic a considérablement augmenté et la moyenne des automobiles qui passent actuellement sur le pont dépasse les 200.

Les chemins gravelés

La popularité du gravier pour la construction des chemins est démontrée par le fait que sur les 28,135 milles de chemins construits aux Etats-Unis, en 1921, sous la loi de l'aide fédéral plus de 10,000 milles, ou 36%, sont des chemins gravelés.

Il est reconnu que pour les chemins, où le trafic n'est pas très lourd, le gravier, à cause de son abondance et de son bon marché, est le matériel par excellence à employer. Il y a peu d'endroits, en effet, où on ne peut facilement trouver du gravier sous la main et la plupart des chemins peuvent être couverts de gravier, pourvu que l'opération soit faite avec intelligence. Les chemins de gravier sont faciles à réparer, ils sont confortables à parcourir et ils sont les chemins qui jusqu'à présent donnent le plus de satisfaction, quand ils n'ont pas de lourd trafic à supporter.

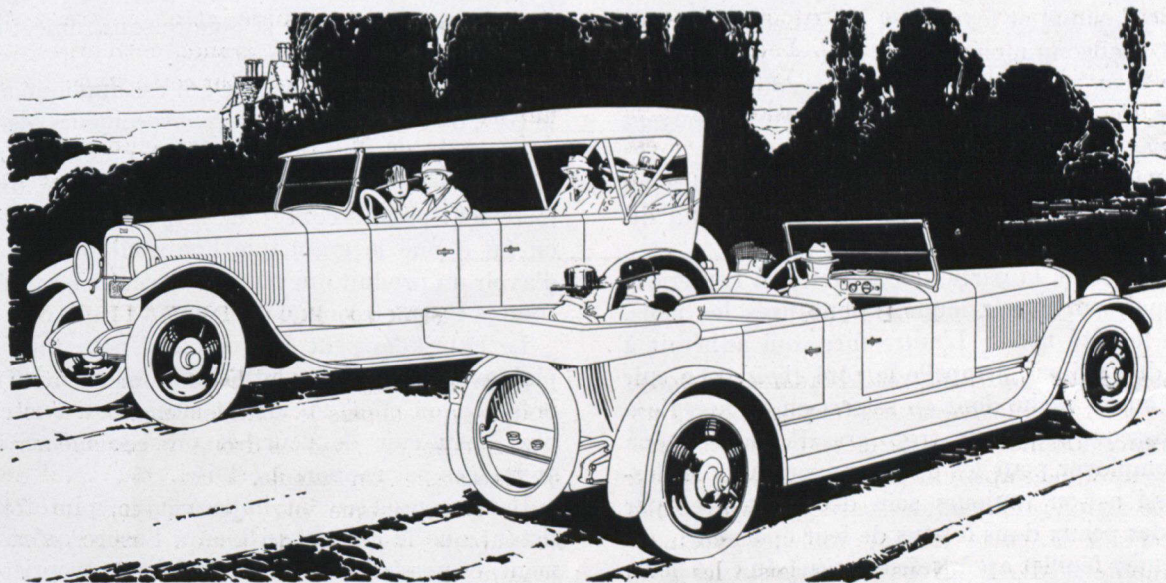
Le gravier à employer dans la construction des chemins doit consister de particules de sable et de pierre dure. Il ne doit pas trop contenir de terre et de glaise; pas plus de 8 à 15 pour cent, quand le

chemin ne doit pas être traité au bitume. Mais si le chemin doit être recouvert d'une couche de bitume, il ne doit pas contenir de terre, ni de glaise, et il faut alors tamiser le gravier. Dans les chemins, où le bitume n'est pas employé, la terre et la glaise, qu'on laisse dans le gravier, servent de "liant", mais ce liant est remplacé par le bitume dans la méthode contraire; il faut alors une surface poreuse pour que le liquide puisse bien s'introduire entre les particules de pierre et les cimenter solidement.

Si les chemins gravelés se réparent facilement, ils se détruisent aussi rapidement et ils ne peuvent supporter des véhicules pesant plus de huit tonnes avec leur charge, ni plus de cinq cents automobiles par jour, surtout en temps pluvieux.

La meilleure manière de les entretenir est de les gratter, le printemps lorsque la terre est dégelée, et aussi après les fortes pluies.

La construction des chemins gravelés se fait plus facilement au printemps, alors que le chemin est mou, et que le gravier s'incorpore plus facilement dans la fondation.



Les bonnes routes rendent les automobilistes heureux

(Canadian Motorist)

LE FABRIKOÏD DU PONT

("La Vie Automobile"—Paris)

LE cuir a de nombreuses applications en carrosserie automobile: aucun pratiquant de la route ne l'ignore. C'est en cuir, en effet, que sont recouverts les coussins des voitures, qu'est fait le capitonnage intérieur des voitures découvertes, les garnitures, etc... C'est en cuir également que sont confectionnées les capotes des voitures de grand prix.

Le cuir est un des produits dont le prix s'est élevé le plus pendant la guerre. Les prix atteints par les cuirs actuels sont tels que l'emploi de cette matière pour les carrosseries relativement bon marché est complètement abandonné. Et encore, quand nous disons carrosseries bon marché, il s'agit de s'entendre: une carrosserie bon marché de 1922 est plus chère, en effet, qu'une carrosserie de grand luxe de 1914.

Le cuir présente de très sérieuses qualités pour les usages auxquels on l'emploie: il est pratiquement imperméable, acquiert par le travail un bel aspect, résiste presque indéfiniment à l'usure et très suffisamment au contact des objets durs.

Par contre, il présente certains inconvénients dont le principal provient de ce que le cuir n'est pas une matière fabriquée, mais prise dans la peau des animaux, qui ont naturellement des dimensions et des formes parfaitement déterminées. En outre, dans une peau, certaines parties, telles que le dos, présentent une très grande solidité et un grain de très bel aspect, tandis que la partie du cuir qui recouvre le ventre de l'animal et les pattes, est au contraire plus mince et beaucoup moins solide. Aussi, pour les travaux de luxe, ne prend-t-on que ce qu'on appelle les croupons, c'est-à-dire les parties de cuir qui se trouvent au voisinage de l'épine dorsale.

Les qualités que nous venons de reconnaître au cuir s'appliquent au vrai cuir, c'est-à-dire au cuir dit de **fleur**. Voici ce qu'on entend par là:

Dans une peau, la partie qui se trouve à l'extérieur de l'animal, partie sur laquelle sont fixés les poils, s'appelle le côté fleur. L'autre face, qui adhère à la chair de l'animal, s'appelle le côté chair. Le cuir de bœuf ou de vache dont on se sert en carrosserie a une épaisseur beaucoup trop grande pour qu'on puisse l'employer pour les usages auxquels on le destine; aussi a-t-on toujours soin de commencer par refendre les peaux dans le sens de leur épaisseur.

Le premier feuillet après refente, situé du côté fleur, présente les qualités que nous avons énumérées plus haut: souplesse, imperméabilité, bel aspect de grain, solidité, etc.....

Il n'en est pas de même des autres feuillets que, en terme de métier, on appelle des croûtes; ils sont dépourvus, en effet, de la surface lisse du côté fleur, et sont toujours plus ou moins poreux et de surface rugueuse. On arrive, par un travail convenable, à leur donner temporairement un aspect qui rappelle le cuir de fleur, mais les gens du métier ne sauraient se tromper à leur examen.

Ce que nous venons de dire à propos du cuir de carrosserie montre l'intérêt qu'il y aurait à le remplacer par une matière homogène présentant des qualités constantes et dont l'aspect pourrait rivaliser avec celui du cuir de fleur.

Depuis longtemps, l'ingéniosité des inventeurs s'est dépensée pour obtenir ces produits, et nous avons vu successivement se présenter des pégamoïds, des tissus caoutchoutés et autres succédanés du cuir, qui sont employés maintenant trop couramment dans les carrosseries bon marché. Malheureusement, la plupart de ces succédanés sont loin de présenter des qualités suffisantes pour pouvoir concurrencer le cuir.

Il n'en est pas de même d'un produit relativement nouveau connu sous le nom de "Fabrikoid". Ce produit est un produit américain: nous croyons intéressant de dire en quelques mots comment et par qui il est fabriqué, et d'indiquer les qualités qu'il possède.

Le Fabrikoid est fait d'un tissu de coton sur l'une des faces duquel ont été appliquées plusieurs couches successives d'un produit à base de pyroxyline; la pyroxyline, comme on le sait, n'est autre chose que la matière première de la poudre sans fumée: c'est de la cellulose plus ou moins nitrée.

Dans cette sorte d'enduit qui est appliqué ainsi sur le tissu de coton, on incorpore des couleurs, de façon à donner au produit final l'aspect qu'on désire. En faisant passer ce produit soit entre des plateaux gravés fortement pressés contre lui, soit contre des rouleaux, on lui donne le grain que l'on veut, ce qui permet d'avoir un produit qui rappelle les cuirs les plus divers comme grain et comme couleur.

Le Fabrikoid peut être employé pour tous les emplois pour lesquels on utilise actuellement le cuir: il présente, en effet, un aspect aussi beau que celui du plus beau cuir de fleur, et possède même certains avantages par rapport à celui-ci.

Il est complètement imperméable, plutôt plus résistant que le cuir, aussi bien à l'usure qu'au frottement, et possède en outre la précieuse propriété de ne pas se tacher, quelle que soit la matière qu'on laisse tomber sur lui, d'où la possibilité d'employer des nuances claires pour la garniture des voitures.

Au point de vue emploi, il a en outre l'avantage de se présenter sous forme de rouleaux homogènes de grande largeur (il est généralement fabriqué en 50 pouces de large, soit 1m.27) et n'a pas par conséquent les parties faibles ou irrégulières du cuir ordinaire.

Le Fabrikoid nous vient d'Amérique. La maison Du Pont, qui le fabrique, est une des plus puissantes firmes des Etats-Unis: on en conviendra quand nous aurons dit que le capital de cette société est d'environ 300 millions de dollars.

300 millions de dollars pour fabriquer un tissu imprimé, c'est beaucoup, dira-t-on. Evidemment, mais la Du Pont Company fabrique bien d'autres choses que ces tissus.

Installé en 1802 aux Etats-Unis, Du Pont de Nemours, un Français comme son nom l'indique, établit

là-bas la première usine de poudre qui connut immédiatement une grande prospérité. Depuis, les établissements du premier Du Pont n'ont fait que s'agrandir, et la Du Pont Company est arrivée à un degré de développement tel qu'elle n'achète actuellement aucune des principales matières premières qui entrent dans la fabrication de ses produits. Elle possède, en effet, d'importantes mines de nitrate, de bauxite, d'immenses plantations de camphriers, et, dans ses 66 usines, fabrique, traite ou raffine les produits chimiques ou autres qui entrent dans la composition des différents objets qu'elle met en vente.

Son principal chiffre d'affaires s'applique aux explosifs: elle a été pendant la guerre un des principaux fournisseurs de l'Etat américain.

H. Petit.

D'où vient le pétrole qui produit la gazoline

La question du pétrole domine aujourd'hui la politique économique de nombreux pays. Presque inconnu, il y a cent ans, à peine utilisé à graisser les moyeux de quelques charrettes dans les régions où l'huile lourde sourdait à la surface du sol en des flaques irisées, le pétrole depuis a pris une importance grandissante. Ses qualités de déflagation instantanée et de fluidité, ses facilités d'aménagement, le nombre considérable de calories dégagées pendant sa combustion l'ont rendu indispensable. Ni l'automobile, ni l'avion n'existeraient sans le pétrole. Et le domaine de ces hydrocarbures liquides s'étend chaque jour davantage. Après la terre, après l'air, c'est l'eau aussi que convoite l'huile minérale.

L'instinct migrateur des pétroles a conduit déjà les économistes, les financiers et les politiciens de San-Remo à Gênes et de Gênes à LaHaye.

Mais les sources jaillissantes du précieux liquide n'ont pas encore livré le secret de leur origine, ni la loi de leur répartition à travers les couches géologiques du monde.

Quelles sont à l'heure actuelle les explications données par la science sur la formation des pétroles?

Deux thèses différentes ont été formulées, il y a environ un siècle, à peu près simultanément. Le grand Humboldt attribuait une origine volcanique aux hydrocarbures naturels de la baie de Camana, au Venezuela. Mais Léopold de Buch, étudiant les asphaltes du Val-de-Travers dans le Jura, affirmait qu'ils doivent tirer leur origine du règne animal.

Ces deux doctrines vont s'affronter au cours des années qui suivirent. Elles se renforcent tour à tour, soulèvent maintes discussions et les partisans des théories opposées ne s'avouent pas vaincus.

Daubrée se prononce pour l'origine minérale. Il fait remarquer la présence du basalte à proximité de pétroles de Peche-bronn et de Lobsann et soutient que les hydrocarbures de ces régions proviennent de phénomènes éruptifs. Dans son "Mémoire sur les gites bitumineux de Judée". Lartet les rattache à la ligne de dislocation de la dépression de la mer Morte et du Jourdain et estime que ces bitumes et le sel gemme ont une origine éruptive.

Le grand chimiste Berthelot reprend l'hypothèse de Daubrée. Il admet que les pétroles ont une origine purement minérale et que la polyminéralisation des hydrocarbures entre dans le jeu des réactions profondes. Cette hypothèse est reprise plus tard par Moissan qui croit à l'existence de carbures métalliques à l'intérieur de la terre. Les expériences du professeur Sanatier, de Toulouse, et de l'abbé Senderens sur l'action du nickel sur les mélanges d'acétylène et d'hydrogène, viennent à l'appui de cette opinion par la synthèse des liquides hydrocarbures qui peuvent ressembler soit aux pétroles de Pennsylvanie, quand l'hydrogène est en excès, soit aux pétroles du Caucase quand l'acétylène est presque seul, soit enfin aux pétroles des Carpathes dans le cas intermédiaire. Mandeleef, puis de Lapparent soutiennent aussi l'origine éruptive des hydrocarbures.

L'hypothèse d'une formation minérale des pétroles par l'action du fer et des pressions internes du globe sur les carbures métalliques a, comme on le voit, d'illustres défenseurs.

L'origine organique a, elle aussi, de nombreux partisans dès la première heure. En ce moment, c'est même celle-ci qui est le plus généralement admise.

Pour les uns, les pétroles proviennent de la distilla-

tion de la houille. Pour d'autres, ils sont dus à la décomposition de substances organiques d'origine animale ou végétale. Fraa soutient que le bitume de la mer Rouge se produit actuellement dans les récifs coralliens: la vie intense dans cette mer chaude accumule des myriades d'animaux morts qui, en se putréfiant, donnent des carbures d'hydrogène qui s'infiltrant dans les interstices du récif pour se condenser ultérieurement. Vers 1888, Engler tente de reproduire le pétrole en partant de corps organisés. En soumettant des poissons à des pressions de 5 à 10 atmosphères, en autoclave, il a obtenu 60% d'huile brute dont les neuf-dixièmes sont hydrocarbures.

D'après Hœfer, puis selon Zaloziefky, le pétrole serait le résidu de la décomposition de matières grasses et non pas le produit d'une distillation et d'une condensation. Jaccard critique avec force la théorie volcanique et minérale. La présence du bitume dans certaines coquilles fossiles est, pour lui, la preuve décisive que ce bitume provient de la décomposition des tissus organiques de mollusques.

Mais c'est l'école des géologues roumains, ayant à sa tête le professeur Mrazee, qui met en lumière d'une façon définitive les arguments favorables à la thèse organique. Pour M. Mrazee, les hydrocarbures naturels ont deux origines, les uns, "juvéniles", ont une origine interne, et on les retrouve dans les filons métallifères, les autres, "vadoses", sont d'origine externe, de nature organique.

Le géologue roumain a donné aux couches dans lesquelles des organismes ont été enfouis au moment de la sédimentation, pour produire plus tard, par décomposition, des hydrocarbures, le nom de "roche-mère" du pétrole. Ces roches-mères renferment généralement des eaux salées fossiles. Ces "eaux vétérinaires", comme les appelle M. Mrazee, contiennent, entre autres éléments, de l'iode, qui, d'après les physiologistes, est nécessaire pour stimuler la reproduction, augmenter le potentiel de vitalité des organismes. Et le savant voit, dans la présence de ce métalloïde, une preuve certaine de l'origine organique du pétrole.

Il ne faut pas s'imaginer, cependant, que le pétrole provient de la décomposition de matières organiques fournies par des animaux ou des végétaux supérieurs et concevoir de gigantesques hécatombes de gibier de poil et de plume ou de poissons et de mollusques réunis dans des gouffres sous-marins. Non, les couches qui constituent les roches-mères du pétrole ont renfermé des organismes microscopiques inférieurs, comme le "plankton", qui pullule à la surface des mers. Ces êtres minuscules, dans les mers chaudes, en voie de concentration se multiplient avec une rapidité étonnante, et leurs cadavres allaient s'accumuler au fond des dépressions lagunaires, avec les dépôts salins qui prenaient part à la sédimentation. C'est

de ces myriades de corpuscules décomposés que proviendrait le pétrole.

Quelle que soit son origine, le pétrole ne reste cependant point dans les couches où il s'est formé et qui constituent des gisements primaires. Sous l'action des gaz hydrocarbures, le liquide pétrolifère est refoulé latéralement ou élevé. Il va imprégner des terrains perméables où les sables dominent. C'est là le phénomène de la migration des pétroles. Des gisements secondaires si la migration se produit encore une fois, le pétrole se localise dans des gisements tertiaires.

Un revirement semble cependant se produire en ces derniers temps en faveur de l'origine profonde des pétroles. Le professeur Louis Gentil, de la Sorbonne; M. Nurgoci, professeur à l'école des mines de Bucarest, ont apporté de nouveaux arguments favorables à cette hypothèse. Les hydrocarbures naturels qui forment les pétroles ont, plus vraisemblablement, leur origine dans les réservoirs ignés profonds de l'écorce terrestre.

Au cour des éruptions volcaniques, des torrents de gaz hydrocarbures sont rejetés dans l'atmosphère. Ces gaz combustibles échappent, le plus souvent, à l'observation, parce qu'ils s'enflamment dans les crevasses au contact de l'air. Mais leur présence a été constatée dans les émissions gazeuses des volcans sous-marins. Ces gaz hydrocarbures ont pu s'emmagasiner dans les couches poreuses de l'écorce terrestre, en formant des masses importantes qui constitueraient les gisements de pétrole. La répartition des gîtes pétrolifères au voisinage des lignes de fracture vient à l'appui de cette thèse. D'autres considérations, tirées du débit de certaines sondes, qui dépasse souvent la capacité de la couche pétrolifère—ce qui laisserait supposer qu'elles avaient été placées dans quelque fissures en communication avec des réservoirs profonds—milite également en faveur de l'hypothèse d'une origine interne.

Entre les deux doctrines, les géologues n'ont point fait encore un choix définitif. Il serait souhaitable, cependant, que la formation des gisements d'hydrocarbures soit plutôt liée à la volcanicité, car on peut espérer, ainsi, que les sources pétrolifères seront intarissables. Si au contraire, le pétrole est d'origine organique, le nombre des gisements est certainement limité, et une extraction intensive épuiserait rapidement le pétrole renfermé dans les couches géologiques.

Richard Arapu.

Papa: "Comment se fait-il que tu es toujours à la queue de la classe?"

Jeannot: "Ça fait pas de différence, papa; on enseigne la même chose à la queue qu'à la tête."

"HEIMWEH"

Il y a cette année, à relever, au Grand Prix de l'Automobile Club de France, un détail merveilleux. La vitesse des voitures? Non. On y est habitué. L'adresse des conducteurs? Nous la connaissons. Les carburateurs sont étonnants? Mais oui. Les soupapes réussissent des mouvements frénétiques et cependant réglés? Un petit bravo pour ces soupapes; mais ce qu'il y a de particulièrement admirable, c'est tout de même que la course ait lieu en Alsace française, sur le circuit Enzheim, Duppigheim, Duttlenheim, Innenheim.

Je voudrais pouvoir traduire ici ce "heim", qui, dans sa prononciation alsacienne, si différente de l'allemande, se rencontre partout, sur la carte, aux alentours de Strasbourg. "Heim" signifie le "pays" avec tout ce que ce petit mot peut comprendre de poésie, de cœur et d'amour. Le terme "home" anglais, qui est son voisin, ne peut pas lutter avec lui pour la tendresse contenue et l'émotion intérieure. Avant la guerre, quand un historien de là-bas écrivait, gémissant sous la botte allemande, un livre: "La Question d'Alsace", qui eut une grosse influence, il choisissait pour pseudonyme le mot "heimweh," qui signifie, avec plus de déchirant: "Mal du pays"; "heim", c'est le pays, c'est le chez nous.

La cylindrée des moteurs, avaleurs de distance, est, pour la course actuelle, de 2 litres (environ 2-5 de gallon), alors qu'en 1906 elle était de 12 lit. 300 (environ 4 gallons)! C'est beau. On n'eût pas osé rêver ce progrès mécanique, il y a 15 ans! Mais qui eût, il y a 15 ans, osé rêver ce progrès politique: le Grand Prix

de France passant par Enzheim, chez nous, Duppigheim, chez nous, Duttlenheim, chez nous et encore chez nous à Innenheim! Voilà qui est encore un peu plus admirable que la vitesse des voitures!

Louis Forest.

POUR RIRE

"Quand votre fille pense-t-elle se marier?"—"Tout le temps."

"Quel est votre nom?"

"—Isidore Patrick Goldstein."

"—Pourquoi Patrick?"

"—Pour la protection."

Polly: (qui tient compagnie au fiancé de sa grande sœur) "Oh! Adolphe, devinez ce que papa a dit de vous, hier soir?"

Adolphe: "Je n'en ai pas la moindre idée."

Polly: "Oh! fi, vous avez écouté!"

Un chien peut quelquefois entrer dans la maison avec de la terre aux pattes, mais ce n'est pas la même chose pour un mari.

"Je n'ai rien à me mettre!" Cette parole est dans toutes les jolies bouches et explique jusqu'à certain point le déshabillé général.

BULLETIN D'ABONNEMENT

L'AUTOMOBILE AU CANADA

Revue mensuelle des
Automobilistes Canadiens - Français

BUREAUX:
27 RUE BUADE
Québec

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

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

Etats-Unis et autres pays: \$2.50.

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

Nom.....

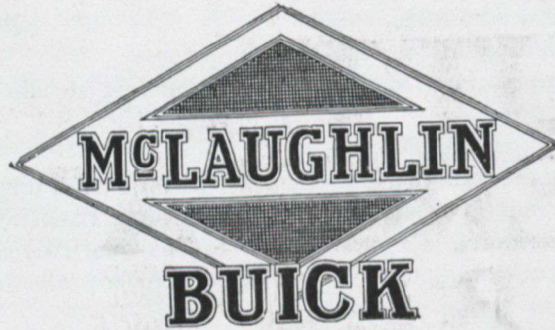
Adresse.....

Comté ou Province.....

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

Nous annonçons les Nouveaux Modèles pour 1923

Neuf nouveaux
"Master Sixes"



Six nouveaux
"Master Fours"

L'AUTO TYPE DU CANADA

NOUVEAUX PRIX

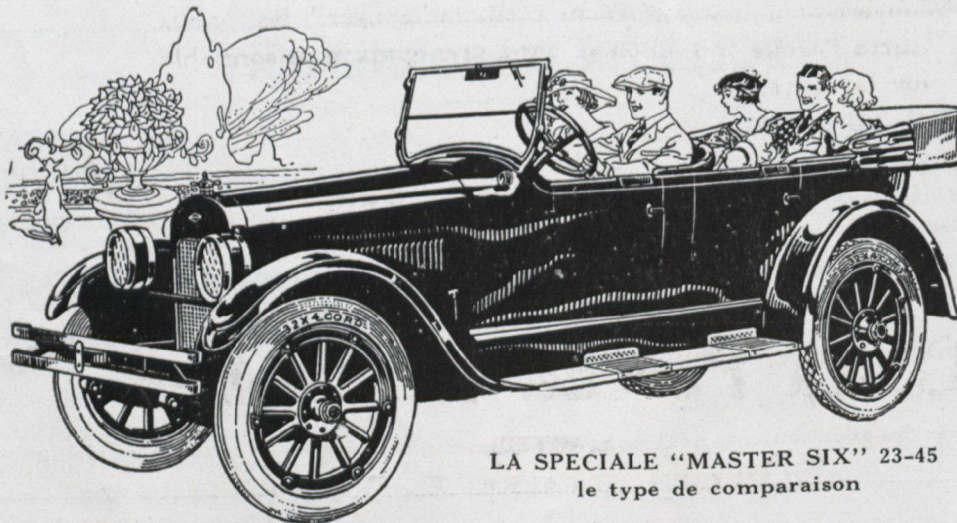
9 NOUVEAUX MODELES "MASTER SIX"

		Nouveaux prix	Anciens prix
23-41-Sédan de tourisme	5 pass.	\$2725	
23-44-Routière spéciale	2 pass.	1695	\$1965
23-45-Spéciale de tourisme	5 pass.	1725	1995
23-47-Sédan	5 pass.	2795	3095
23-48-Coupé	4 pass.	2675	2945
23-49-Spéciale de tourisme	7 pass.	2095	2345
23-50-Sédan	7 pass.	3095	3445
23-54-Routière de sport spéc.	3 pass.	2295	
23-55-Sp' de tourisme sport	4 pass.	2375	

6 NOUVEAUX MODELES "MASTER FOUR"

		Nouveaux prix	Anciens prix
23-34-Routière spéciale	2 pass.	\$1275	\$1340
23-35-Spéciale de tourisme	5 pass.	1295	1375
23-35-Tourisme régulière	5 pass.	1235	1295
23-36-Coupé	3 pass.	1645	1895
23-37-Sédan	5 pass.	1950	1995
23-38-Sédan de tourisme	5 pass.	1855	

Tous les prix f. a. b. Oshawa
—La taxe du gouvernement extra



LA SPECIALE "MASTER SIX" 23-45
le type de comparaison

McLAUGHLIN MOTOR CAR CO LIMITED

OSHAWA,

Filiale de General Motors of Canada Limited

ONTARIO