

PAGES

MISSING

L'Automobile au Canada

(Publiée par The Telegraph Printing Company)

Rédacteur en chef: J. OSCAR L. BOULANGER, B.A., B.C.L., C.R., ancien élève de l'Ecole Technique de Québec.

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. 5

QUEBEC, DECEMBRE 1924

No. 7

SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE LA REDACTION.....	244	LES RECENTS BREVETS.....	267
CAUSERIE JUDICIAIRE.....	247	POUR LES MARCHANDS D'AUTOS.....	270
LE COIN DE L'INVENTEUR.....	250	LA PAGE DU GARAGISTE.....	273
CONSEILS DU VIEUX CHAUFFEUR.....	254	AUTRES TEMOIGNAGES.....	275
NOUVELLES DE L'INDUSTRIE.....	259	CE QUE LA PROVINCE DE QUEBEC A FAIT POUR AMELIORER SA VOIRIE.....	276
NOTRE COURRIER.....	262		
A LA RECHERCHE DES PANNES.....	263		
L'OPINION DES AUTRES.....	264		

ETC., ETC.

L'AUTOMOBILE AU CANADA

PRIX : 20 CENTS

Commentaires de la Rédaction

Les bonnes manières

UN journal de Montréal disait, l'autre jour, que les automobilistes semblent n'être plus aussi courtois qu'autrefois. On ne verrait plus que très rarement un automobiliste arrêter en voyant un confrère en panne et lui offrir ses services.

Le fait signalé par le journal montréalais doit être admis, mais nous nous demandons s'il signifie bien que la courtoisie soit à la baisse chez les automobilistes. Nous croyons plutôt qu'il indique que les pannes ne sont plus maintenant une affaire sérieuse. Autrefois, le fonctionnement d'une automobile était fort aléatoire. On partait l'esprit plein d'appréhensions sans savoir jusqu'où on irait ou quand on reviendrait. Quand la machine se détraquait, c'était toute une affaire et il fallait bien que les automobilistes s'entraïdassent. Aujourd'hui, à vrai dire, on n'a guère de pannes que du côté des pneus et avec les jantes et roues amovibles, il est très facile de faire un changement de pneus. Voilà pourquoi les automobilistes, sachant que leur aide n'est pas requise, ont peu à peu perdu l'habitude de l'offrir.

Loin de nous la pensée de blâmer la politesse des automobilistes qui encore à l'heure actuelle prennent la peine de poser la traditionnelle question: "Pas besoin de quelque chose?" aux confrères arrêtés le long de la route. Bien au contraire, nous les félicitons et nous croyons que cette coutume courtoise devrait persister. Nous voulons prouver simplement que ce n'est pas par manque de politesse que la question est posée moins souvent qu'autrefois, mais que cela est dû à l'amélioration de l'automobile.

Nous ne croyons pas que les automobilistes d'aujourd'hui soient moins courtois que ceux d'hier. En général, les manières des automobilistes sur la route sont excellentes et ils sont toujours prêts à rendre service à un confrère dans l'embarras.

Evidemment, il y a des exceptions, bien que peu nombreuses, et notre revue et les auto-clubs ne perdent aucune occasion de signaler les manquements aux bonnes manières, afin de conserver aux automobilistes de la province de Québec leur bon renom. Par exemple, il ne faut pas négliger de protester contre les chauffeurs qui tiennent le milieu de la route et

s'obstiennent à empêcher de passer ceux qui vont plus vite qu'eux; contre les automobilistes qui éclaboussent les piétons, les jours de pluie; contre les malappris qui circulent avec échappement libre et corrent hors de propos quand les gens dorment; contre ces individus qui ne manquent jamais de crier: "Cré espèce d'habitant imbécile!" à tout campagnard qui ne se range pas assez vite à leur gré; contre les pilleurs de vergers et les pique-niqueurs sans gêne; contre les farceurs qui aiment à "gratter" une autre voiture dans un croisement pour faire crier les femmes de frayeur; contre les mal élevés qui vous éblouissent quand vous demandez d'éteindre et ceux qui attendent d'être sur un pauvre piéton pour lui corner violemment dans les oreilles, afin d'avoir le plaisir de le voir sursauter, etc., etc.

Pour que la circulation soit facile et agréable sur les grandes routes, il faut que chacun y mette du sien. Pour prévenir l'adoption de mesures embarrassantes de restriction et de réglementation, que les automobilistes continuent à pratiquer les bonnes manières et à reprendre ceux des leurs qui y manquent.

L'Association Canadienne des Bonnes Routes

Les automobilistes qui ont à cœur l'amélioration de la voirie, doivent des remerciements à l'Association Canadienne des Bonnes Routes. En effet, peu d'organisations ont travaillé d'une manière plus persévérante et plus pratique à nous donner des chemins bons et sûrs. On peut en juger par les sujets qui ont été discutés, à la conférence interprovinciale de l'Association, qui vient d'avoir lieu, à Toronto, et à laquelle assistaient des représentants de tous les gouvernements provinciaux.

L'aide du gouvernement fédéral aux provinces pour la construction et l'entretien des chemins, la coopération entre les provinces pour l'achat des matériaux de construction, la contribution des grandes villes au coût de construction et d'entretien des chemins de banlieue, la signalisation des routes et l'usage de signaux symboliques, la classification des véhicules en circulation, l'éclairage de tous les véhicules, l'industrie touristique, le problème des intersections et des passages à niveau, l'impôt sur la gazo-

line, l'éblouissement des phares, la protection des forêts contre l'incendie: voilà autant de sujets qui ont été traités et qui intéressent les automobilistes.

La cause des bonnes routes a tout à gagner de cet échange de vues entre les constructeurs de routes des différentes provinces du Canada.

L'automobile et l'aviation

Les derniers Salons de Paris et de New-York ont démontré qu'on n'a guère inventé de perfectionnements sensationnels de l'automobile, au cours de l'année qui se termine. On s'est plutôt borné à mettre au point et à appliquer les innovations découvertes antérieurement. Il y a des gens qui croient que l'automobile a atteint son plus haut point de perfection. Nous ne sommes pas de ceux-là. Nous croyons qu'il y a encore beaucoup de choses à améliorer dans nos voitures, comme la suspension, l'embray-

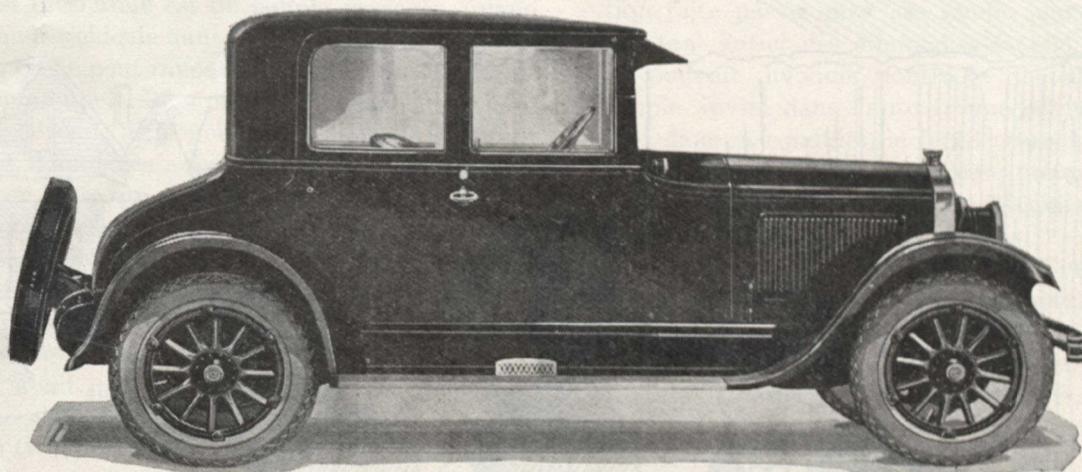
dans le ciel, comme un avion. Voilà ce qu'on pourrait appeler une solution élégante du problème de l'encombrement des routes et de la poussière.

L'avenir est à l'aviation. Il peut sembler que les progrès ont été lents dans ce champ depuis la guerre. Mais de temps en temps des faits se produisent qui indiquent que les meilleurs cerveaux du monde étudient, travaillent et expérimentent en vue de donner des ailes à l'humanité.

L'auto-aéro peut être un rêve de savant, aujourd'hui. Mais qui peut dire que, dans vingt ans, l'air ne sera pas peuplé d'un véhicule populaire, tenant de l'auto, de l'avion et de l'hélicoptère, comme actuellement nos routes sont peuplées de Fords?

Les sports d'hiver

Il y a quelque temps, nous lisions dans les journaux que la compagnie du Pacifique Canadien avait nommé



Le coupé McLaughlin-Buick "special six" de 1925 avec ballons et freins sur les quatre roues.
(Courtoisie de "Canadian Motorist")

age, le changement de vitesses, par exemple. Le moteur lui-même, dans l'opinion de certains ingénieurs, est encore une affaire très rudimentaire qui utilise à peine 15 pour cent de l'énergie de l'explosion et ils prévoient sa disparition et son remplacement par la turbine à gaz.

Un ingénieur anglais prétend que les prochains développements dans l'industrie automobile nous donneront un véhicule qui tiendra à la fois de l'automobile et de l'aéroplane et qu'il a déjà baptisé "carcum-aéroplane". La réalisation de cet auto-aéroplane n'est certainement pas une impossibilité. Au point où en est rendu la métallurgie et l'industrie automobile, il serait possible de construire une auto légère, munie d'un moteur à haut rendement, qui roulerait sur le sol jusqu'à ce que, une fois hors de la ville, elle déploierait ses ailes pliantes et s'enlèverait

M. des Baillets directeur des sports d'hiver, au Château Frontenac, à Québec. L'initiative de la grande compagnie est fort louable et elle devrait être plus imitée un peu partout dans la province de Québec. Il n'y a pas de raison pour que la popularité dont la province de Québec jouit auprès des touristes pendant l'été soit moins grande pendant la saison d'hiver. Pour l'Amérique la province de Québec devrait être la station hivernale par excellence, tout comme l'est la Suisse pour l'Europe. Il y a mille endroits dans notre province qui se prêtent admirablement aux sports d'hiver, raquette, tobogganing, ski, patinage, curling, comme les Plaines d'Abraham et la Côte de Beaupré, par exemple. Nous devrions capitaliser notre neige étincelante et notre air sec et vivifiant de janvier, comme la Californie et la Floride capitalisent leur soleil. Nous émettons le vœu

que nos conseils municipaux et nos associations de tourisme organisent à l'étranger une campagne de publicité pour faire connaître tous les avantages qu'offre notre province pour les amusements d'hiver. Nous savons déjà que le tourisme est une industrie payante. Invitons nos visiteurs de la belle saison à revenir dans la province de Québec, en hiver. Ils verront notre pays sous un aspect différent, mais il ne le trouverons pas moins agréable et hospitalier.

Le commerce des Fêtes

Il est toujours de mode d'échanger des cadeaux, à l'occasion de la Noël ou du Jour de l'An, pour s'entretenir l'amitié, comme dit le proverbe. Les cadeaux qui ont le plus de chance d'être appréciés, sont les cadeaux utiles. Voilà pourquoi il est de mise entre automobilistes de s'offrir, à l'occasion des Fêtes, des accessoires d'automobile. C'est une excellente coutume, car il fait toujours plaisir, et c'est très utile

en même temps, de recevoir d'un ami, par exemple, un jeu de pneus, une boîte de bougies d'allumage, des chaînes anti-dérapantes, un essuie-glace électrique ou pneumatique, un nécessaire de fumeur, un moto-mètre à initiales, etc., etc. Il y a tant d'objets, destinés à améliorer le confort d'une automobile, qu'on n'a que l'embarras du choix. D'ailleurs les accessoiristes et garagistes avisés ne manquent pas d'étaler de la façon la plus attrayante et la plus suggestive possible, à l'approche des Fêtes, tout ce qu'il y a de plus nouveau, de plus joli, de plus perfectionné et de plus pratique en fait d'accessoires. C'est le temps de l'année où leur commerce est le plus actif, et, comme ils veulent tous profiter de l'occasion, leur stock doit être tout ce qu'il y a de plus complet et de plus dernier cri. Conseillons donc aux automobilistes de se donner des objets utiles pour l'automobile et aux marchands d'accessoires de se mettre en état de profiter du commerce des Fêtes.



UN SPORT D'HIVER TRES ANCIEN

CAUSERIE JUDICIAIRE

Un cas où on ne peut faire intervenir la doctrine de la faute commune.

DANS une collision il y a faute commune, si l'accident a été causé par la négligence des deux conducteurs des véhicules qui se frappent.

La faute commune est généralement un élément à considérer dans l'établissement des dommages à accorder. En effet, s'il est prouvé que la partie réclameuse a elle-même commis une faute qui a contribué à l'accident, il y aura lieu de réduire, parfois considérablement, le montant de la condamnation.

Mais, si la victime est un simple passager, quand bien même le véhicule dans lequel il se trouvait serait à blâmer, on ne peut invoquer contre lui la théorie de la faute commune. Bien plus, la victime, ou ses héritiers, s'il décède, peut poursuivre pour le montant entier des dommages subis l'un ou l'autre des conducteurs en faute qui sont conjointement et solidairement responsables envers lui.

C'est ce que vient de décider la Cour Suprême du Canada dans une poursuite intentée par Madame L. N. Desjardins, contre la Napierville Junction Ry. Co.

Le docteur Albert Gratton, propriétaire d'une automobile, avait invité quatre amis: le docteur L. N. Desjardins, l'abbé P. E. Gauthier, Camille Gratton et Joseph Gratton, à faire une promenade sur le Boulevard Edouard VII, le 28 juillet 1921. Le docteur Gratton conduisait lui-même son auto. Evidemment, il n'était ni l'employé ni le préposé de ses invités qui n'avaient aucun contrôle sur la conduite de l'auto. Près de Napierville, la route est traversée obliquement et à niveau par le chemin de fer Napierville Junction. Ce passage à niveau est, paraît-il, en partie masqué et dangereux.

Le docteur Gratton conduisait son auto à une vive allure, quand, en abordant le passage à niveau, quelqu'un de ses invités lui signala deux wagonnets de cantonniers, mûs par un moteur à essence, qui s'en venaient sur la voie ferrée. Par suite d'une erreur de jugement, le docteur Gratton crut qu'il aurait le temps de passer et accéléra. Il y eut collision; l'auto fut projetée et renversée et le docteur Desjardins fut si gravement blessé qu'il mourut quelque temps après.

Sa veuve poursuivit le chemin de fer en dommages pour \$60,000 tant pour elle-même que pour ses enfants mineurs. La cause fut instruite devant un

jury qui trouva que l'accident avait été causé par la faute du chemin de fer, parce que les wagonnets n'avaient pas signalé leur approche, et par la faute du docteur Gratton, parce qu'il conduisait trop vite et avait commis l'erreur de vouloir passer devant le train. Le jury établit les dommages subis par Madame Desjardins et ses enfants à \$30,000, mais ne leur accorda que \$15,000., sous prétexte que la faute du docteur Gratton, dans l'auto de qui se trouvait le docteur Desjardins, avait contribué pour la moitié à l'accident.

Le président du tribunal refusa d'accepter la réduction faite par le jury et rendit jugement pour le montant entier des dommages établis, tenant qu'on ne pouvait invoquer contre le docteur Desjardins, simple invité dans l'auto frappée et n'ayant rien à voir dans sa conduite, la faute reprochée au docteur Gratton et que la demanderesse pouvait réclamer à l'un ou l'autre des auteurs de l'accident le montant entier des dommages subis.

Le chemin de fer alla devant la Cour d'Appel où le jugement de première instance fut confirmé et la Cour Suprême vient de décider dans le même sens que les deux tribunaux inférieurs. (Napierville Junction Ry. Co. vs Dubbis, 1924 C. S. C. R. 375).

A une intersection de rues, c'est le véhicule entré le premier dans l'intersection qui a droit de priorité sur les autres.

Parce qu'il avait été cause d'un accident d'automobile, Roméo Laframboise a été condamné par l'honorable juge MacLennan, de la Cour Supérieure à Montréal, à payer une somme de \$5,000 pour indemniser Georges Beaubien d'une fracture au crâne que ce dernier avait subie lors de l'accident et qui avait déterminé son internement à l'asile Saint-Jean de Dieu, à titre d'aliéné. La Cour a aussi réservé au curateur de la victime de l'accident, auquel le montant doit être payé, le droit de faire emprisonner Laframboise jusqu'à ce que le montant soit payé en entier.

L'honorable juge MacLennan, en rendant jugement, a passé en revue tous les faits de la cause. Dans l'après-midi du 26 septembre 1922, dit-il, Georges Beaubien conduisait une voiture de livraison pour un boucher sur la rue Beaudry dans la cité de Montréal.

Il se dirigeait vers le sud, lorsque soudain à l'intersection de la rue Beaudry, une automobile qui se dirigeait vers l'ouest et qui était conduite par le défendeur, vint en collision avec la voiture du boucher. Beaubien, par la violence du choc, fut projeté de son siège sur le pavé. Relevé inconscient, il fut conduit immédiatement à l'hôpital Général où l'on constata qu'il souffrait d'une fracture de la boîte crânienne et d'une lésion au cerveau. Son état mental était tellement affecté qu'un mois plus tard il était transporté à l'asile Saint-Jean de Dieu où il est encore à titre d'aliéné.

La voiture conduite par Beaubien, continue l'honorable juge MacLennan, était arrivée la première à l'intersection de la rue et elle avait un droit de passage que le défendeur Laframboise ne respecta pas. Bien plus, déclare la Cour, le défendeur conduisait son automobile en approchant de l'intersection de la rue à une vitesse déraisonnable et prohibée par la loi et par suite de sa négligence, de son manque de précautions et de vigilance, il ne vit pas la voiture de Beaubien avant que les deux véhicules fussent à une distance de douze pieds. Le défendeur, continue la Cour, au lieu d'arrêter son automobile, comme il prétend qu'il pouvait le faire dans un espace de dix pieds, obliqua violemment la voiture vers le milieu de l'intersection de la rue, tandis que s'il avait obliqué légèrement à droite il aurait passé en arrière de la voiture de Beaubien sans y toucher.

Si le défendeur, déclare ensuite l'honorable juge MacLennan, avait prêté plus d'attention en approchant de l'intersection de la rue, il aurait pu voir la voiture, à une distance beaucoup plus considérable que douze pieds, et s'il ne la vit qu'à cette distance, c'est parce qu'il manqua de prudence en approchant de l'intersection. Le défaut d'arrêter du défendeur après qu'il eut vu la voiture démontrait aussi, dans l'opinion de la Cour, que l'automobile allait trop vite ou bien qu'elle n'était pas bien conduite.

La Cour a jugé par suite que le défendeur n'avait pas repoussé la présomption de faute créée par la loi des véhicules-moteurs contre le conducteur d'une automobile qui frappe une voiture, mais que la preuve au contraire établissait clairement que la collision était due à la négligence du défendeur.

Comme d'autre part Beaubien, selon l'honorable juge MacLennan, n'avait pas été cause de l'accident et que l'accident avait eu pour lui des suites si graves qu'une guérison était fort douteuse, la Cour a évalué les dommages qu'il avait subis à la somme de \$5,000 et elle a rendu jugement pour ce montant et les dépens, en réservant au curateur de la victime le droit de contraindre le défendeur par corps à défaut de paiement.

Une compagnie qui vend des camions usagés et les rafraîchit avant de les vendre, ne fait pas une exploitation industrielle, au sens de la Loi des Accidents du Travail.

L'honorable juge MacLennan de la Cour Supérieure à Montréal, a renvoyé une action en dommages de \$3,000 intentée par Alfred Woods à la Godfredson Truck Corporation parce que l'industrie de la défenderesse qui fait le commerce des camions-automobiles et tient un atelier où se font des réparations peu importantes, ne tombait pas, dans l'opinion de la Cour, sous l'application de la loi des accidents du travail, invoquée par le demandeur au soutien de son action.

Woods déclarait dans son action que, le 8 juillet alors qu'il transportait une capote d'automobile dans l'atelier de la défenderesse où il était employé, il était tombé dans une trappe ouverte dans le plancher. Il alléguait que par suite de cet accident, il avait souffert d'une fracture à une jambe et qu'il lui en était résulté une incapacité totale temporaire de six mois et une diminution partielle et permanente d'au moins 40% dans sa capacité de travail. Il soutenait que la défenderesse tombait sous le coup de la loi des accidents du travail parce qu'il y avait dans l'atelier des machines mues par une force autre que celle de l'homme et des animaux.

La compagnie défenderesse avait plaidé que son entreprise ne tombait pas sous la loi des accidents du travail, et de plus que l'accident était arrivé par la faute inexcusable du demandeur.

L'honorable juge MacLennan, en renvoyant l'action, a déclaré que la loi des accidents du travail ne pouvait s'appliquer à la compagnie défenderesse. "La défenderesse, dit-il, n'exerce aucune entreprise industrielle à l'endroit où le demandeur prétend avoir subi un accident, en juillet 1924. La principale entreprise de la défenderesse, continue la Cour, est le commerce des camions automobiles usagés et neufs et de les réparer et de les repeindre lorsque c'est nécessaire. La défenderesse, termine la Cour, ne fabrique absolument rien dans cet atelier et elle n'est pas soumise à la loi des accidents du travail, de sorte que l'action du demandeur intentée en vertu de cette loi est mal fondée". Jugement fut rendu en conséquence renvoyant l'action avec dépens.

Pas de recours pour le piéton qui traverse une rue ailleurs qu'à l'intersection.

Les piétons doivent user de plus de prudence lorsqu'ils traversent une rue ailleurs qu'à l'intersection, car, dans ce cas, ils peuvent être responsables de tout accident qui leur arrive. C'est ce que vient de main-

tenir l'honorable juge Surveyer de la Cour Supérieure en renvoyant une action en dommages de \$199., intentée par madame Emma Leclaire à Arthur Denis à la suite d'un accident qui lui était arrivé sur la rue Sainte-Catherine est, en face du Théâtre Canadien.

Madame Leclaire déclarait dans son action qu'elle avait été renversée par une automobile qui appartenait au défendeur, alors qu'elle était à traverser la rue Sainte-Catherine, le 15 mai 1923. Elle alléguait qu'elle avait été grièvement blessée et elle réclamait \$199., de dommages dont \$65 pour soins médicaux.

L'honorable juge Surveyer en renvoyant l'action a déclaré que l'accident était dû à l'imprudence de la demanderesse, qui d'après la preuve, avait tenté de traverser la rue en face du Théâtre Canadien, au lieu de se rendre à l'intersection la plus proche. Il pleuvait au moment de l'accident, dit l'honorable juge Surveyer, et la demanderesse tenait à la main un parapluie ouvert qui l'empêchait de voir l'automobile qui approchait.

La Cour a jugé par suite que le manque de prudence de la demanderesse avait seul été cause de l'accident et l'action a été renvoyée avec dépens.

Les clauses des polices et leur interprétation par la jurisprudence.

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs

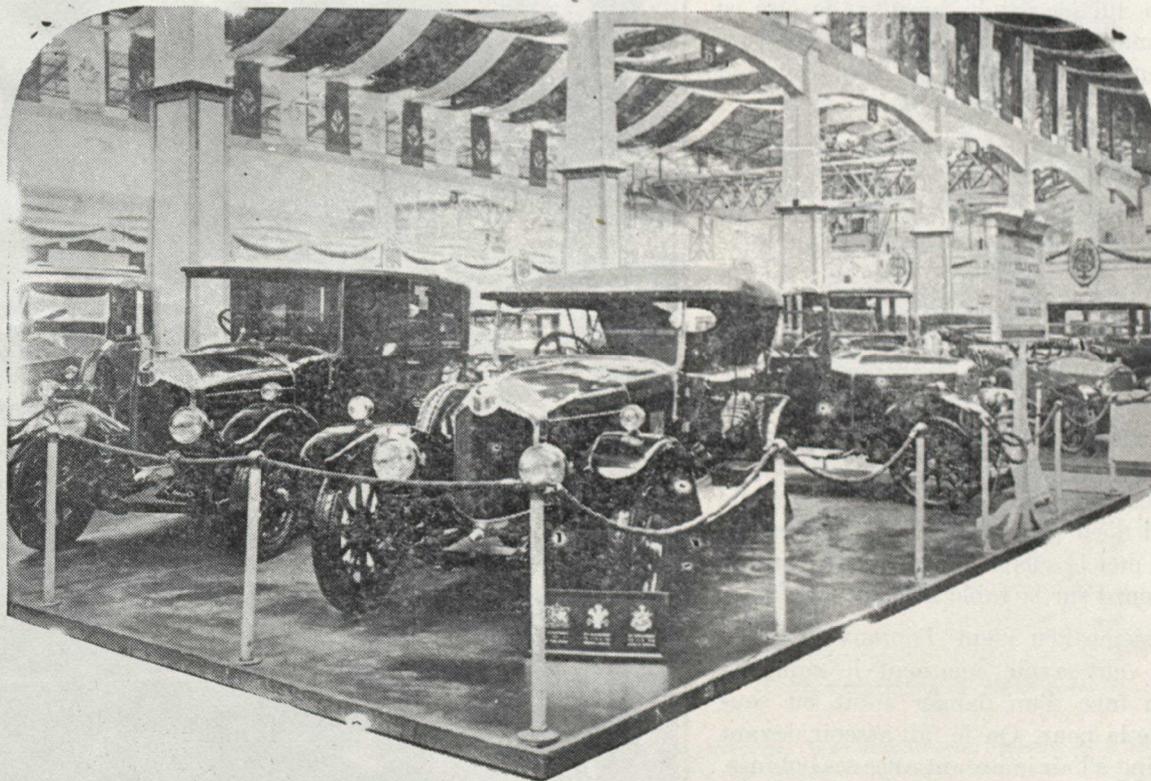
d'examiner avec la plus grande attention les clauses de leurs polices d'assurances avant de les signer et de s'y conformer toutes les fois qu'ils sont victimes d'un accident. La moindre négligence peut, en effet, les exposer à être privés du bénéfice de leur assurance.

Sans doute, l'assuré peut discuter et obtenir gain de cause lorsque la clause de la police est obscure; mais, quand elle est claire et formelle, et quand, bien entendu, elle n'a rien de contraire à l'ordre public, elle est toujours reconnue valable par la jurisprudence.

Ainsi donc, si une police d'assurance stipule que dans le cas où l'assureur décline toute responsabilité l'action judiciaire de l'assuré en recouvrement d'indemnité devra être intentée dans les six mois du jour de l'accident, il vaudrait mieux pour l'assuré de ne pas oublier cette clause, car le tribunal en fera certainement l'application pour débouter une action tardive.

Mais la clause de prescription ne pourrait être invoquée contre l'assuré, si la compagnie d'assurance a endormi la vigilance de l'assuré en lui faisant croire de quelque manière que sa réclamation serait reconnue.

Il est certain qu'il faut bien être au courant des termes de son contrat d'assurance et en observer à la lettre toutes les stipulations.



Un coin de la section des automobiles à l'exposition impériale de Wembley. (Courtoisie de "Canadian Motorist")

LE COIN DE L'INVENTEUR

NATURELLEMENT, c'est une invention américaine. M. A. J. Snow, professeur de psychologie à l'université Northwestern de Chicago, en réclame la paternité.

Il vous faut engager un chauffeur et il y a plusieurs candidats à la position. Vous êtes perplexe; vous ne savez pas lequel prendre. Vite, ayez recours à la machine du professeur Snow et elle vous dira lequel de tous les applicants vous fera le chauffeur le plus sûr.

Il paraît que la méthode Snow a déjà été mise en pratique par une grande compagnie qui exploite un service de taxis à Chicago, pour la sélection de ses chauffeurs.

Voici en quoi consistent les épreuves auxquelles sont soumis les chauffeurs, suivant la méthode Snow :

D'abord le candidat est invité à regarder une carte couverte de lettres, chiffres et dessins et on lui demande ensuite de dire ce qu'il a remarqué. Ceci a pour but d'éprouver ses facultés d'attention, d'observation et de vivacité et sa mémoire.

Ensuite le candidat est placé devant quatre tables. Sur une table, il y a un sac de sucre, un sac de sel et un bidon de gazoline. Sur une autre table, il y a une chandelle allumée. Les pattes de l'une sont inégales. Sur la quatrième il y a une grande lèchefrite remplie d'eau qui couvre toute la table. On demande au candidat de transporter sur les trois autres tables dans le plus court temps possible tous les articles qui se trouvent sur la première. Si le candidat met le bidon de gazoline sur la table où il y a une chandelle allumée, il n'est pas engagé. Il en est de même s'il met le sucre et le sel dans l'eau ou un objet lourd sur la table boiteuse.

En troisième lieu vient l'épreuve des réflexes. On veut savoir comment le candidat réagira en face d'un danger subit ou sous l'empire de la peur. On le fait asseoir devant une machine à l'air imposant avec ses bobines, ses rhéostats, son tableau de distribution et ses nombreux fils. On demande à l'homme de raccorder au tableau certains fils déta-

chés. Sur le tableau il y a un interrupteur qui correspond à la clef d'allumage d'une auto et sous la machine il y a une pédale correspondant aux freins. Les lampes s'éteignent dans la salle et il n'y a qu'une petite veilleuse pour guider le candidat dans son travail. Soudain un éclair aveuglant se produit accompagné d'une forte détonation. Si le candidat est un bon chauffeur, instinctivement il coupera l'allumage



La machine à faire l'épreuve des réflexes des candidats chauffeurs.

et pèsent de toutes ses forces sur la pédale de freinage. Ceux qui s'énervent, ceux qui sont lents à attacher leurs fils et surtout ceux qui perdent la tête et restent paralysés ne sachant que faire, quand l'éclair se produit, ne sont pas acceptés par la compagnie comme chauffeurs.

L'alcool comme carburant

On continue à s'intéresser, en France, à la question de l'utilisation de l'alcool dans les moteurs d'automobiles. Cette question présente plus d'intérêt là-bas qu'ici, car la France ne possède qu'un seul puits de pétrole, celui de Pechelbronn (Alsace), et l'essence qu'on y consomme vient de l'étranger pour la plus grande partie. Elle est, par conséquent, très chère.

On a beaucoup utilisé jusqu'ici le benzol, sous produit de la fabrication du gaz d'éclairage, soit pur, soit mélangé à l'essence de pétrole. Il paraîtrait que depuis quelque temps le benzol commence à se faire rare et dispendieux.

Depuis longtemps on fait des expériences pour substituer l'alcool à l'essence ou au benzol comme combustible pour les moteurs à explosion. Jusqu'ici les résultats n'avaient pas été très satisfaisants. L'alcool a un rendement thermique inférieur à l'essence de pétrole. Il est plus détonnant. Il fait cogner les moteurs, par suite de l'irrégularité de l'explosion. De plus, il y a toujours une certaine quantité d'eau dans l'alcool, ce qui occasionne des ratés dans la marche du moteur.

On annonce, cependant, que des distilleries françaises ont trouvé une méthode pratique de déshydrater l'alcool, c'est-à-dire de le débarrasser de l'eau qu'il contient. L'idée a été conçue par le chimiste anglais Sidney Young et les distillateurs français en ont résolu l'application.

Le procédé consiste à rectifier l'alcool en présence de benzine dans un alambic. L'eau est distillée avec la benzine et est expulsée de l'appareil avec un peu d'alcool. L'alcool qui reste dans l'alambic est pur et ne contient plus d'eau.

Jusqu'à présent le coût de l'alcool déshydraté est encore supérieur à celui de l'essence de pétrole et à celui du benzol. Ainsi donc, pour que cet alcool puisse remplacer les carburants actuellement en usage, il faudra trouver moyen de le fabriquer à meilleur marché.

Gants lumineux

On a inventé, aux Etats-Unis, des gants lumineux pour automobilistes. Ces gants sont couverts de phosphore et ils sont très utiles, la nuit, pour faire les signaux de la main que tout chauffeur doit faire.

Pour refroidir l'huile

L'augmentation de la vitesse de rotation des moteurs a fait naître un nouveau problème, celui de l'échauffement de l'huile de graissage. Des moteurs tournant entre 4,000 et 5,000 tours à la minute sont susceptibles de développer une grande chaleur et il faut que leur graissage soit particulièrement soigné.

La chaleur du moteur et la vitesse de circulation de l'huile sont cause que l'huile devient vite trop claire et perd ses propriétés lubrifiantes. Alors elle ne forme plus joint entre les pistons et les parois des cylindres et la gazoline passe au-delà des segments et descend dans le carter, où elle se mélange à l'huile, augmentant encore ainsi la fluidité de cette dernière.

Au dernier Salon de Paris on a pu voir un moteur avec un radiateur pour refroidir l'huile et la maintenir à un degré de viscosité convenable et un purificateur pour débarrasser l'huile de gazoline et autres matières étrangères.

Une nouvelle bougie

Aujourd'hui, les moteurs sont surcompressés, tournent très vite et emploient un mélange d'autant plus



En Angleterre, les chauffeurs portent à la main un miroir teinté de rouge qui réfléchit les rayons des phares des autos qui suivent, ce qui rend les signaux plus faciles, la nuit.

pauvre que l'on a cherché à économiser l'essence qui, par surcroît, est de mauvaise qualité.

Les résultats sont que les électrodes chauffent intensément et s'usent très vite à une température très supérieure à celle des anciens moteurs, que la plupart des isolants actuels augmentent encore.

La nouvelle bougie Nerka, invention française, apporte une solution. Ses créateurs se sont résolument placés devant le problème actuel, en faisant table rase de tous les anciens errements.

Ils ont construit la bougie moderne pour le moteur moderne.

Pour diminuer l'échauffement de la bougie, ils ont fait une électrode centrale creuse, mais ils ont ingénieusement profité de ce dispositif pour en tirer de nombreux avantages. En effet, cette électrode est complétée par une valve spécialement étudiée qui permet au moteur d'aspirer l'air extérieur pendant l'admission, alors que, pendant la compression, la bille se trouvant à l'intérieur de cette valve est violemment repoussée contre son siège, assurant ainsi une fermeture hermétique qui empêche toute perte de force.

L'électrode spéciale, en nickel pur, est en forme de champignon; comme elle est continuellement léchée par un courant d'air frais, l'on supprime ainsi d'un seul coup l'encrassement et l'auto-allumage.

Par ailleurs, la bougie Nerka possède un isolant en stéatite comprimé (isolantite), qui donne une parfaite garantie contre la casse et l'échauffement.

La bougie Nerka est entièrement et facilement démontable. Son électrode champignon peut être, comme tout le reste, aisément démontée.

Ses inventeurs ont songé au cas de départ difficile par temps froid; il suffit, dans ce cas, de dévisser la borne inférieure pour faire entonnoir et permettre d'injecter l'essence directement dans le cylindre, ce qui assure un départ immédiat.

Changements de vitesse automatiques

Au dernier Salon de Paris, on pouvait voir une automobile Voisin, munie de l'appareil de changement de vitesse Senseaud de Lavaud dont nous avons déjà parlé (vol. IV, p. 454).

Un autre système de changement de vitesse automatique qui a aussi fait beaucoup parler de lui, le transformateur Constantinesco, a été exposé à Wembley.

Tout en admettant que ces appareils peuvent fonctionner, M. Marc Chauvière, de "La Vie Automobile", craint qu'ils ne soient susceptibles de s'user rapidement. Voici comment il s'exprime à ce sujet:

"Avant tout, il faut mettre à part la question réalisation pratique, car il est hors de doute que celle-ci

présente de grandes difficultés. La principale objection que l'on puisse faire dans cet ordre d'idées est celle-ci: le Constantinesco (comme le de Lavaud, d'ailleurs) transforme un mouvement rotatif continu en mouvement alternatif pour revenir ensuite au rotatif continu au moyen d'une roue à rochets; c'est là que réside la plus grosse difficulté à la réalisation pratique. Le de Lavaud et le Constantinesco ont été réalisés et ont fonctionné, c'est évident, mais il y a un facteur très important et que nous ne connaissons pas: le facteur durée. Bien entendu, les constructeurs ont réalisé, de façon très ingénieuse, l'entraînement à rochets, comme par exemple la réalisation à rouleaux de De Lavaud qui est très séduisante, mais cependant il y a là une série d'entraînements par chocs que l'on conçoit, même sans être très mécanicien, comme une source d'usure certainement plus rapide qu'un entraînement continu comme celui d'un engrenage."

La plus petite limousine au monde

Un mécanicien français a imaginé une limousine qui ne pèse que 100 livres et que vous pouvez garer dans votre appartement!

On a deviné qu'il s'agit d'une motocyclette sur laquelle on a monté une carrosserie fermée.

La voiture est portée sur trois roues: deux avant, directrices, et une arrière, motrice. Elle est mue par un moteur de 1½ HP. et comporte deux vitesses, débrayage et accélérateur au pied, frein à pédale sur roues avant et roue arrière, carrosserie étanche avec pare-brise réglable, porte s'ouvrant en avant. Sa vitesse est d'une douzaine de milles à l'heure.

Couvercles de soupapes

La maison Metal Products Co., de Des Moines, Iowa, fabrique des couvercles pour protéger des saletés et de la poussière, les soupapes du moteur "Chevrolet". A l'intérieur de ces couvercles, se trouve une pièce de feutre saturée d'huile, qui assure le bon graissage des soupapes et de leurs ressorts. L'huile peut être renouvelée par une ouverture qui se trouve à la partie supérieure du couvercle.

Glaces pour voitures découvertes

La maison Glass Mobil Co., de Détroit, fabrique des glaces amovibles pour voitures découvertes, afin de remplacer les antiques rideaux de côté en celluloïde, qui sont inévitablement destinés à disparaître. Ces glaces sont encadrées dans un tissu de caoutchouc, recouvert en cuir ou en semili-cuir, et elles peuvent se poser sur la voiture, comme les rideaux de celluloïde, en un rien de temps. Lorsqu'elles ne sont pas en

usage, ces glaces sont placées dans la voiture dans un compartiment spécial.

Nouveaux nettoyeurs de pare brise

Au Salon d'automobiles Olympia, qui vient d'avoir lieu à Londres, on a pu voir un nettoyeur de pare-brise nouveau genre qui est actionné par la commande du compteur.

Auto Reelite

C'est une baladeuse et un projecteur combinés. Comme projecteur, l'appareil peut être attaché au pare brise et sert au conducteur à se diriger pendant la nuit et surtout à éclairer le bord de la route dans une rencontre. S'il survient une panne, le projecteur peut être détaché et servir à éclairer le chauffeur pendant qu'il fait ses réparations.



Suggestion d'une punition appropriée pour les "chauffards"

Conseils du vieux chauffeur

Le soin des pneus

C'EST un fait que les pneus sont beaucoup plus durables qu'ils n'étaient, il y a quelques années. Les fabricants ont amélioré leurs méthodes et ils ont pris pour ligne de conduite de soumettre leurs produits à une inspection des plus sévères avant de les mettre sur le marché. Ainsi donc, si vous achetez une marque dont la réputation est faite, vous pouvez être sûrs d'avoir des pneus dont la construction ne laisse rien à désirer et qui pourront vous durer de 15,000 à 20,000 milles sans vous causer d'ennuis. Mais si l'automobiliste veut avoir de ses pneus toute la satisfaction qu'il est en droit d'en attendre, il lui faut en prendre soin. Ce soin n'est pas compliqué, mais encore faut-il s'en occuper. Les automobilistes sages font l'inspection de leurs pneus une fois par semaine. Ils arrachent les clous, les morceaux de cailloux et toutes les substances étrangères qui peuvent s'y être enfoncées. Ils bouchent avec soin toutes les crevasses, plaies et coupures qu'ils peuvent découvrir, après les avoir nettoyées de tout le sable et de toute la poussière qu'elles peuvent contenir. On trouve chez les garagistes ou accessoiristes des compositions destinées à faire ce bouchage. Il est recommandable de peindre vos pneus, surtout le pneu de rechange que vous portez à l'arrière de votre voiture. Cela les protège contre la lumière et l'humidité qui sont des ennemies du caoutchouc. Nous avons déjà donné des recettes de peinture à pneus et, d'ailleurs, il y en a de plusieurs sortes chez les garagistes et marchands d'accessoires. Il faut éviter de laisser séjourner votre auto sur le sol humide ou sur un plancher couvert d'huile ou de goudron. L'huile et le goudron, surtout, attaquent la gomme des pneus et font pourrir la structure intérieure. Quand vous conduisez, pensez à ménager vos pneus.

Ne prenez pas les tournants en vitesse; vous risquez de faire se décoller la gomme de la bande de roulement. Ralentez aussi en passant sur les rails ou en abordant des cailloux ou des aspérités particulièrement saillantes dans la route. Bien qu'ils soient meilleurs, les pneus coûtent encore cher et il vaut la peine, en prenant quelques précautions élémentaires, de prolonger leur durée.

L'hivernement de l'auto

Plusieurs d'entre nous sont à la veille de remettre leur voiture pour l'hiver et peut-être quelques-uns se demandent-ils ce qu'il y a à faire en l'occurrence. Nous avons donc catalogué, à leur intention, les principales opérations qu'il faut accomplir pour être certain que son auto ne subira pas de dommages pendant son long sommeil d'hiver dans le garage.

1. Faites d'abord un nettoyage complet, non-seulement de la carrosserie et de l'intérieur, mais encore du châssis, en n'oubliant pas les dessous de la voiture, où s'est souvent accumulée la boue de toute une saison.

2. Graissez partout, comme si vous partiez en voyage. Remplissez les graisseurs et n'oubliez pas les ressorts, car il faut à tout prix les préserver de la rouille.

3. Versez du pétrole, ou de l'huile claire, dans chaque cylindre par-dessus les pistons. Il est bon de faire faire quelques tours au moteur pour que les parois des cylindres et les segments soient bien graissés.

4. Drainez toute l'eau du radiateur et des chambres de refroidissement du moteur et laissez le robinet ouvert. Il est recommandé de faire fonctionner le moteur pendant quelques minutes, afin que la chaleur fasse évaporer toute l'eau qui peut rester dans le système de refroidissement et assèche les chemises à eau du moteur. Il est recommandable de mettre un peu de chaux dans ces chemises à eau, s'il y a une ouverture qui vous permette de la faire commodément; la chaux absorbe l'humidité et empêche la rouille.

5. Après avoir été chargée à pleine charge, au moins 1280, la batterie devra être enlevée et placée à l'abri de la lumière, dans la cave, par exemple, si votre cave n'est pas trop humide ni trop froide. Il vous faudra vous assurer que les bords sont bien remplis d'électrolyte. Les bornes doivent être enduites de vaseline. Il est encore mieux de laisser votre batterie chez votre garagiste qui se chargera de son hivernement.

6. Les pneus doivent être enlevés, dégonflés et placés dans des sacs, à l'abri de la lumière et de l'humidité. Il est bon, avant de les emballer, de frotter les chambres à air et l'intérieur des enveloppes au talc.

7. Soulevez la voiture sur des blocs de bois ou des vérins par le châssis, afin de soulager les ressorts.

8. Enduisez de vaseline les instruments de bord et les garnitures en nickel.

9. Recouvrez les coussins d'une toile ou de papier et mettez de la naphthaline, pour chasser les mites, vers et vermine.

10. Recouvrez toute la voiture d'un drap ou d'une housse fermant hermétiquement, afin que les rats et les souris ne puissent pas pénétrer dans la voiture.

Démontage du changement de vitesse

Il ne présente aucune difficulté particulière: dévisser les écrous qui maintiennent le couvercle du carter, en n'oubliant pas de remettre les écrous sur les boulons correspondants en vue du remontage.

Une fois le couvercle enlevé, il est facile de retirer l'arbre supérieur: il est généralement retenu par des coussinets réunis par des boulons qu'il suffit de dévisser.

Recette de colle

Une bonne préparation pour coller la cellulose au cuir ou au drap est faite de deux parties de shellac (vernis japonais), de trois parties d'esprit de camphre et de quatre parties d'alcool.

Cette recette pourra vous être utile si vous avez à réparer vos rideaux de côté.

Pour enlever les égratignures

On peut faire disparaître les égratignures de la carrosserie en faisant plusieurs applications de vernis japonais, jusqu'à ce que les rayures aient été remplies. Lorsque la dernière couche de vernis sera sèche, frottez délicatement avec un linge doux et un peu d'huile d'olive. Un polissage du panneau avec une bonne préparation à polir rendra la réparation tout à fait invisible.

Comment arrêter

N'appliquez pas vos freins d'un effort brusque et soudain. Commencez à réduire votre vitesse à au moins 50 pieds de l'endroit où vous voulez arrêter et laissez rouler la voiture sur son élan. Vous l'immobiliserez par une légère pression sur la pédale de freinage.

Appliquez les freins par secousses répétées, en les relâchant et les appliquant de nouveau. Appliquer les freins d'un coup sec de façon à bloquer les roues qui glissent sur le sol, est une pratique condamnable. D'abord, vous gaspillez vos pneus et risquez de décoller la bande de roulement. Ensuite, vous usez indûment vos bandes de freins et la secousse fatigue toute la charpente de la voiture.

Pour sortir d'un trou

Appliquez le frein d'urgence. Les roues tourneront difficilement, mais lentement; elles ne s'emballeront pas et ne creuseront pas le trou davantage.

Restez embrayé

Ne débrayez pas en descendant les côtes. Le moteur vous retiendra encore mieux que les freins.

Attention aux feuilles

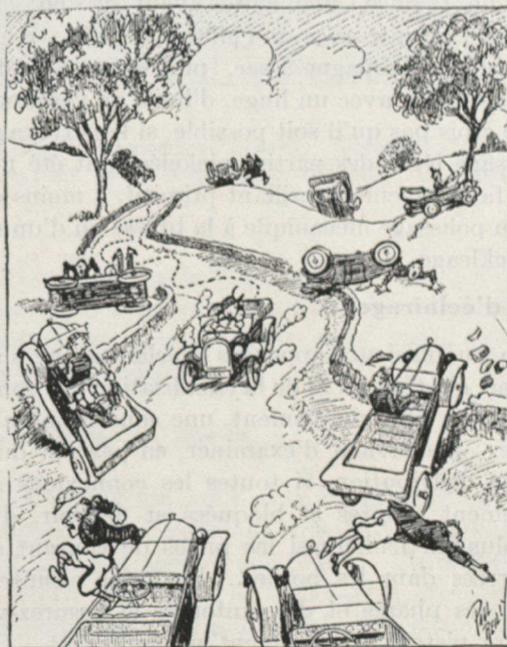
L'automne, les feuilles sont un danger dont il faut se défier. Elles provoquent le dérapage. Elles ont beau paraître sèches, celles qui sont en contact immédiat avec le sol sont toujours humides et glissantes.

Attention aux roues

Ou doit faire l'épreuve de ses roues régulièrement, car les roulements à billes s'usent et les roues prennent du jeu. Soulevez l'arrière de la voiture sur un cric et secouez les roues, afin de vous assurer si elles n'ont pas trop de jeu et de dandinement. Si vous les trouvez dans cet état, resserrez-les.

La puissance des moteurs

Il existe de très nombreuses formules permettant de déterminer d'une façon approximative la puissance d'un moteur. La meilleure n'est d'ailleurs pas



Madame se promène (Life)

fameuse, car, pour pouvoir opérer d'une façon certaine, il faut connaître la nature du moteur auquel on s'intéresse: moteur de camion, moteur de voiture de tourisme, ou moteur de course.

Comme approximation, et comme limite supérieure de puissance, on peut admettre qu'un moteur bien construit donne environ 10 HP par litre de cylindrée et par 1,000 tours de vitesse de rotation. On arrive ainsi, par exemple, pour un deux-litres de tourisme tournant à 3,000 tours, à une soixantaine de chevaux. Pour un deux-litres de course tournant à 6,000 tours, on arrive à peu près à 120 HP.

Pour les voitures américaines l'alésage des cylindres et la course des pistons sont énoncés en pouces. Par conséquent, le résultat du calcul de la cylindrée sera des pouces cubes et la cylindrée, au lieu d'être exprimée en litres, le sera en pouces cubes. Pour utiliser la formule ci-dessus, il suffit de tenir compte qu'un litre équivaut à 61 pouces cubes.

Pour entretenir les nickels

Contrairement à ce que se figurent beaucoup d'automobilistes, les parties nickelées demandent de l'entretien si l'on veut les conserver en bon état, surtout celles extérieures, exposées aux intempéries.

Deux fois par semaine, il est indispensable de procéder au nettoyage, surtout par temps humide. Une fois par semaine suffit en été.

Faire le premier nettoyage avec un peu du liquide suivant: eau 3 onces; alcali volatil, $\frac{1}{2}$ once; blanc d'Espagne, $\frac{1}{2}$ once. Bien agiter avant de s'en servir, puis passer ensuite avec un chiffon de laine sec et un peu de blanc d'Espagne à sec, puis enfin les enduire très légèrement, avec un linge, d'huile de vaseline.

Je ne crois pas qu'il soit possible, si le nettoyage et le graissage léger des parties nickelées ont été négligés, de faire revenir le brillant primitif, à moins d'un nouveau polissage mécanique à la brosse ou d'un nouveau nickleage.

Panne d'éclairage

Si un ou plusieurs appareils d'éclairage ne s'allument pas, c'est qu'un fil de la canalisation est rompu, à moins que, plus simplement, une connexion ne soit déserrée. Il convient d'examiner, en partant du tableau de distribution, si toutes les connexions sont parfaitement propres et bloquées et de voir, d'une façon plus particulière, si les prises de courant sont bien serrées dans les bornes. Regardez ensuite les douilles des phares et des lanternes et assurez-vous que leurs pistons fonctionnent normalement. Contrôlez aussi les connexions existant à l'intérieur des douilles et voyez si les prises de masse des différents ac-

cessoires sont établies correctement. Il est extrêmement rare que vous soyez obligé de faire successivement toutes ces vérifications avant de trouver la cause de l'extinction de vos lampes. En général, quand une seule lampe s'éteint, c'est que l'un de ses filaments est brisé et il n'y a qu'à la remplacer, après toutefois, avoir bien vérifié si la panne ne vient pas d'un simple encrassement des prises de sa douille.

Si le moteur se refuse à partir ou que le Bendix soit impuissant à le faire tourner, il faut, dès que vous vous serez aperçu que vous vous trouvez en présence d'un incident de marche, laisser l'organe de commande revenir à sa position normale. Vérifiez ensuite soigneusement tout l'appareillage électrique avant de procéder à de nouveaux essais qui, réitérés, auraient pour résultat la décharge complète des accumulateurs. Lorsque le moteur de lancement ne fonctionne pas, assurez-vous que le courant des accumulateurs arrive bien jusqu'à lui, ce que vous constaterez en détachant de la borne d'arrivée à la machine le câble de la borne reliant cette dernière à la batterie. S'il se produit des étincelles, c'est un indice certain du passage du courant, alors que leur absence indique d'une façon très nette que celui-ci n'arrive pas.

Si le courant arrive bien à la borne de démarrage, vérifiez le portage des balais et des contacts, en les maintenant sur le collecteur, pendant le temps du démarrage.

Dans le cas d'un accident à l'induit ou aux inducteurs, la machine ne démarre pas quand on veut lancer le moteur à explosion, mais absorbe beaucoup de puissance, ce qu'il est facile de constater par l'échauffement rapide du démarreur. Auquel cas il ne faut pas insister et réparer aussitôt.

Ressort de soupape d'admission cassé

Les ruptures de ressort constituent une éventualité toujours à craindre; si, en effet, la fabrication elle-même des ressorts a fait des progrès; si, d'autre part, on a diminué leurs chances de rupture en réduisant le poids des organes qu'ils commandent, on a, par contre, augmenté celles-ci en élevant sensiblement les vitesses de rotation du moteur. L'inertie elle-même du ressort est un obstacle à sa compression et prend d'autant plus d'importance que les ouvertures et fermetures de soupapes se multiplient plus rapidement; cette inertie est une cause de rupture, la plus fréquente certainement. Il est intéressant de savoir ce que l'on doit faire en présence d'une semblable éventualité.

Un ressort de soupape d'admission étant cassé, on peut rentrer à la remise avec trois cylindres, mais faut-il laisser le fil à la bougie du cylindre en détresse,

y a-t-il danger d'enflammer le carburateur? Si on enlève le fil, y a-t-il inconvénient à envoyer le gaz frais dans le pot d'échappement; en un mot, que faut-il faire?

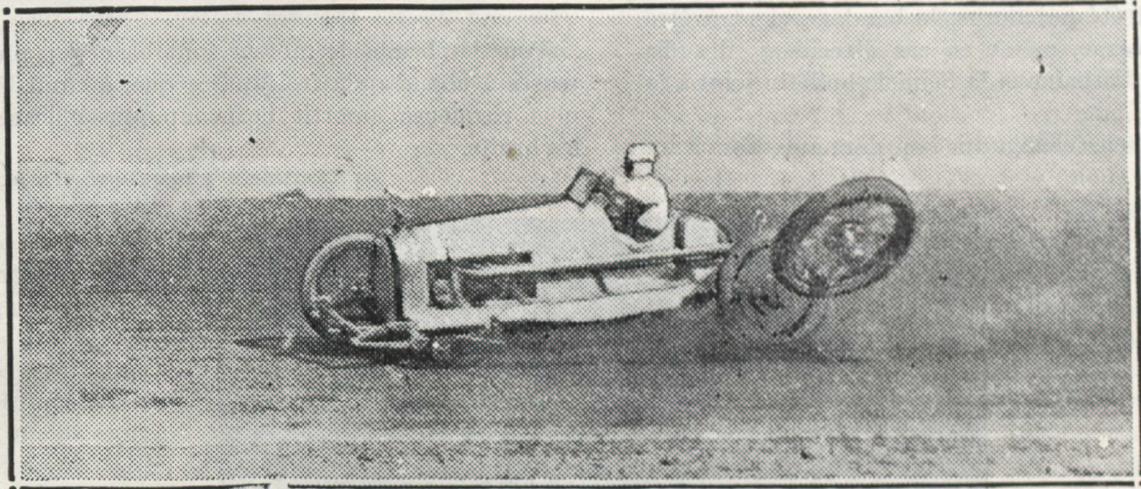
Si le ressort est cassé de façon telle que les morceaux restent arc-boutés les uns sur les autres, ce qui est le cas général, il n'y a qu'à continuer à marcher sans couper l'allumage dans le cylindre considéré, et en réduisant seulement la vitesse. Le ressort cassé n'agit en effet, qu'avec une certaine mollesse sur la soupape d'admission, et la distribution ne peut rester à peu près correcte que si le moteur tourne à régime réduit.

Si le ressort est cassé d'une façon telle qu'il ne rappelle absolument plus les soupapes, il vaut mieux couper l'allumage dans le cylindre dont la soupape est ainsi inactive, et marcher avec les trois cylindres restants.

partie des gaz frais qui devait alimenter l'autre cylindre passe indûment dans le cylindre qui n'est pas en état.

Par exemple, si l'ordre d'allumage du moteur est 1, 3, 4, 2,—ce qui est le cas général,—et si la soupape au ressort cassé est celle du premier cylindre, lorsque le quatrième cylindre aspire, le cylindre 1, étant au temps du travail, peut absorber une partie de la charge destinée au cylindre 4.

Un moyen de fortune, lorsqu'on ne dispose pas de ressorts de rechange, et que, néanmoins, on est obligé de marcher assez longtemps, peut être utilisé; malheureusement, il implique la mise hors d'usage définitive d'une soupape. Après avoir démonté la soupape, on en coupe une longueur suffisante pour que le poussoir ne puisse plus venir la soulever; on remet en place, et on cale sur son siège avec un morceau de



Perdre une roue en pleine course est un accident qui peut avoir des conséquences graves. Cependant, grâce au sang-froid de son conducteur, la voiture ci-dessous pût être gardée sous contrôle et arrêtée, aux dernières courses de Brooklands.

Il n'y a pas d'inconvénient grave à envoyer des gaz frais dans la tuyauterie d'échappement; on peut simplement observer dans ce cas quelques explosions dans le silencieux, ce qui n'a pas beaucoup de gravité: c'est ce qui se passe, d'ailleurs, chaque fois qu'on marche avec des ratés d'allumage dans un cylindre.

La meilleure solution, quand on a un ressort cassé, c'est évidemment de le remplacer; on risque, en effet, en marchant avec une soupape complètement dépourvue de ressort, d'avoir des troubles de fonctionnement, du fait que le cylindre peut rester en communication avec la tuyauterie d'aspiration pendant le temps normal du travail. Il en résulte qu'une

bois interposé entre la tête du clapet et le bouchon de soupape. Si le poussoir est facilement démontable, on peut laisser la soupape en état, après avoir démonté ledit poussoir.

L'Assurance des pneus

On assure sa vie, on assure sa maison, on assure son automobile. Personne jusqu'ici, croyons-nous, n'avait pensé à assurer ses pneus. Cette initiative vient d'être prise par la Compagnie Française du Caoutchouc, qui fabrique et vend le pneu automatique Ducastle.

Cette compagnie assure gratuitement chaque pneu qu'elle vend pour un parcours de 18,000 kilomètres, 11,250 milles, la distance de Paris à Tokio. A tout acheteur d'un Ducasble est remis une police de l'Urbaine et la Seine dont l'engagement est le suivant:

Article 1.—La Compagnie "L'Urbaine & La Seine" assure l'acheteur du pneu à air libre 'automatique Ducasble' spécifié au bulletin ci-annexé, contre une usure prématurée et lui garantit un parcours minimum de 18,000 kilomètres pendant une durée maxima d'un an.

Article 2.—La garantie part du jour de la délivrance de l'Automatique Ducasble' neuf et elle s'entend pour ce parcours total, contrôlé par le compteur du véhicule dont le relevé journalier devra être porté au tableau ci-contre. Toutefois la garantie ne jouera en aucun cas au delà de la durée spécifiée quel que soit le parcours fourni.

Si, pendant un an, et avant que les 18,000 kilomètres aient été parcourus, le bandage vient à être mis hors d'usage, même en cas d'accident, il suffit d'envoyer à l'Urbaine et la Seine le bulletin joint à la police.

On reçoit, en échange un bon donnant droit à un

bandage neuf, sur le prix duquel il est déduit une somme correspondant au service non fourni par le premier.

Exemple:—Si, un bandage est détérioré après 6,000 km., on ne paie pour le bandage neuf que le tiers correspondant au service fourni par le premier.

Et ce nouveau bandage est remis lui-même avec une police garantissant sans restriction ses 18.000 kilomètres.

Voilà une preuve que les idées originales ne viennent pas toutes d'Amérique.

Nous avons déjà dit dans la revue ce qu'est le pneu Ducasble. C'est un bandage plein, mais avec, à l'intérieur de sa masse, une cavité en communication avec l'atmosphère.

On prétend donc qu'il est increvable et résistant comme un bandage plein tout en étant élastique et souple comme un pneumatique. Il est très employé en France, surtout sur les camions et autobus.

Tout les bruits de moteur sont beaucoup plus intenses à chaud qu'à froid parce que, à froid, l'huile plus visqueuse amortit beaucoup plus efficacement les bruits.



L'AUTO A CINQ ROUES. Grâce à l'invention de Ingemar K. Rystedt, ingénieur automobiliste de Dayton (Ohio) la roue de rechange que l'on porte à l'arrière peut servir à ranger la voiture pour la mettre en stationnement lorsque l'espace est exigü. La roue de rechange est abaissée, la voiture est mise en marche arrière et la roue conduit la voiture à sa place.

NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

Studebaker Corporation

LES ventes et profits de la Studebaker Corporation pour les trois mois terminés le 30 septembre 1924 accusent une diminution considérable par comparaison avec les résultats obtenus pendant le trimestre correspondant de 1923 et ceux du trimestre clos le 30 juin. Les ventes nettes ont été de \$22,325,033, contre \$46,372,646, il y a une année, et \$35,502,735 pour le trimestre précédent.

Les revenus nets se sont élevés à \$2,131,409, soit l'équivalent de \$1.05 pour chacune des 1,875,000 actions du stock ordinaire après défalcation des dividendes du capital-actions ordinaire. En ajoutant à ces revenus le montant de \$3.08 que la compagnie a gagné pour chaque action pendant les six premiers mois cela fait un total de \$4.93 par action soit en neuf mois \$1 de plus environ que le montant requis pour le dividende annuel.

Etat de l'industrie du caoutchouc

En ce moment les prix du caoutchouc brut ont des tendances à monter. Ce mouvement à la hausse est on ne peut plus opportun pour les fabricants de pneus, parce qu'il signifie pour eux une augmentation des profits.

Comptant sur une forte demande qui n'a pas répondu à leurs espérances, les fabricants avaient accumulé des gros stocks de caoutchouc brut. La hausse de ce dernier produit vient donc en un moment favorable et elle suffit à elle seule pour modifier totalement la situation de l'industrie des pneus. De pauvre qu'elle était elle est devenue bonne et les perspectives encourageantes ont succédé à l'incertitude qui régnait jusqu'à présent.

La situation de l'industrie des pneus peut se résumer dans les principaux points suivants :

1. Pendant ces derniers mois les commerçants de pneus ont donné de fortes commandes pour remplacer les pneus vendus;

2. La réduction considérable dans la production qui s'est pratiquée pendant le mois de juin a été avantageuse pour les fabricants en ce sens qu'elle leur a permis de conjurer la crise de surproduction qui avait résulté de ce que l'on avait surestimé les besoins des commerçants de pneus.

3. Depuis quelque temps les conditions de la température ont été favorables à la circulation des automobiles;

4. L'augmentation d'activité dans l'industrie automobile a constitué un stimulant pour celle des pneus.

Au mois de juin les manufacturiers de pneus, ayant constaté que les revendeurs avaient en mains des stocks considérables, ont décidé de réduire immédiatement la production. Cependant, après avoir commis une erreur en accélérant trop fortement la production, ils devaient en commettre une autre en dépassant les limites dans la restriction qu'ils pratiquèrent ensuite.

Durant les mois d'été les commerçants de pneus ont donné plus de commandes que jamais. Des commandes urgentes démontrèrent que les stocks s'épuisaient rapidement et il en est résulté que les fabriques de pneus, qui au mois de juillet ne fonctionnaient qu'à une partie du temps réglementaire, marchent maintenant à leur pleine capacité de production.

Si les fabricants ne tombent pas dans la même erreur qu'ils ont commise l'année dernière—si l'expérience leur a appris à leurs dépens que la stabilité est plus profitable que cette politique qui consiste à accumuler chez les commerçants des stocks invendables—les fabricants de pneus seront en mesure de conduire leurs opérations sur une base payante.

Les compagnies de pneus rapportent que leurs revenus sont en ce moment encourageants. Le volume des recettes brutes a été considérable durant les trois derniers mois, bien que les profits nets n'aient pas été extraordinaires. Les grandes compagnies disent cependant que pendant les mois d'août et de septembre les profits ont été meilleurs que ceux des mois correspondants de l'année dernière. L'on s'attend à ce que leurs rapports financiers pour l'année 1924 fassent voir des résultats plus encourageants que ceux de l'année 1923.

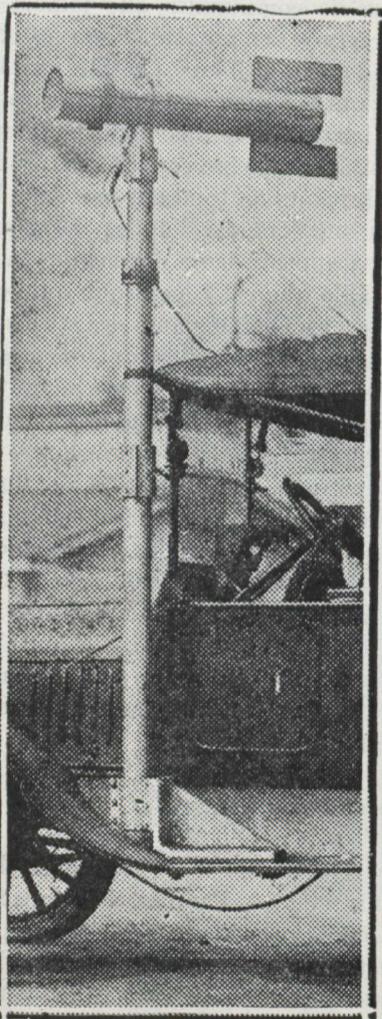
L'anniversaire de Chevrolet

La Chevrolet Motor Co. vient de célébrer son treizième anniversaire. Pendant les treize ans de son existence elle a construit 1,744,870 automobiles et camionnettes de livraison. C'est dans les trois dernières années que les affaires de la compagnie ont pris des développements et dans cette période elle a construit plus d'un million de voitures. La compagnie a été fondée, le 3 novembre 1911, par Louis Chevrolet, William H. Little et Edwin R. Campbell. Les usines de la compagnie étaient alors à Détroit. Elles ont été transportées à Flint en 1913. En 1914 une

nouvelle usine était ouverte à New York. Le 2 mai 1918, la compagnie entrain dans la combine de la General Motor Corporation. La compagnie aujourd'hui occupe 167 ateliers. Elle a douze usines qui se trouvent à Détroit, Flint, Toledo, Bay City, Buffalo, Tarrytown, Cincinnati, St. Louis, Janesville et Oakland. Le nombre total des employés est de 26,000. Le chiffre d'affaires de la compagnie, en 1923, a été de \$229,819,864.00.

On annonce des fusions

Il est en rumeur que plusieurs compagnies qui construisent des automobiles, se fusionneront durant les trois ou quatre mois qui vont suivre. La princi-



L'une des automobiles du Laboratoire de recherches du gouvernement américain. On travaille continuellement dans ce laboratoire à améliorer la construction et le fonctionnement des automobiles. L'espèce de tuyau que l'on voit sur la gravure sert à mesurer la résistance de l'air.

pale raison de ce fusionnement est qu'il réduira les frais généraux d'administration et de distribution et qu'il permettra de réduire le prix des automobiles et d'augmenter les ventes. Les compagnies que la rumeur indique comme devant se combiner, sont celles qui fabriquent des voitures d'un genre spécial. Il ne s'agit pas des maisons qui construisent des voitures populaires.

Les profits de Packard

Les profits nets de la Packard Motor Car Co., durant l'année fiscale se terminant le 31 août 1924, ont été de \$4,805,164, contre \$7,081,878, pour l'année précédente. Les ventes représentent un montant total de \$46,300,679, contre \$56,670,464, en 1923. La compagnie a payé des dividendes comptants sur son stock commun durant l'année pour une somme de \$2,852,424, ce qui représente un taux de 12% et en outre un dividende extra comptant de 3%. Le dividende payé sur le stock préférentiel a été de 1 3-4% par trimestre.

Les nouvelles Maxwell

La puissance de la Maxwell 1925 a été augmentée de 10%. C'est là la principale nouveauté des nouveaux modèles. Des pneus ballons font maintenant partie de l'équipement régulier de toutes les Maxwell. Les carrosseries sont finies en Duco et les prix sont les mêmes, excepté le prix du Sedan qui a été augmenté de \$20.00. Outre le moteur, la direction a aussi été améliorée.

Le salon des carrosseries

Le salon des carrossiers de New York a eu lieu à la fin du mois de novembre. Il y avait 82 exhibits, tant américains qu'européens. Parmi les voitures européennes, la Excelsior, voiture belge, et la Mercedes de 1925, voiture allemande, ont surtout été admirées. Comme on le sait, la voiture Mercedes est munie d'un sur-compresseur qui entre en action à une vitesse de 70 milles à l'heure! Parmi les voitures américaines on a surtout admiré les carrosseries faites par la maison C. N. Wilson, et la American Body Co.

La nouvelle "Marmon"

La nouvelle Marmon 74, vient de sortir des usines Nordyke & Marmon Co.

Il y a une certaine amélioration de détail dans les châssis, mais les plus grands changements se présentent dans les carrosseries. On a adopté la prépara-

tion Duco pour le fini des carrosseries. L'intérieur est mieux fini et plus confortable.

La plus grande usine d'Angleterre

La Morris Motors Limited produit deux cents voitures par jour.. Actuellement, la société possède à Cowley, près Oxford, six usines établies et outillées depuis la guerre, ayant chacune leur spécialité, à savoir construction des moteurs, des changements de vitesse, des ponts, assemblage de châssis, construction et montage des carrosseries, etc., permettant ainsi de travailler dans des conditions des plus économiques, tout en maintenant une qualité supérieure.

La Maxwell Motor Co.

Le rapport de la Maxwell Motor Co., pour le troisième trimestre de l'année 1924 révèle des résultats remarquables. Pour le premier semestre de l'année les profits nets, après toutes charges, à l'exception des taxes fédérales, s'étaient élevées à \$464,440, soit l'équivalent de \$2.54 par action pour les \$18,252,800 de capital-actions classe "A", mais qu'il ne restait rien pour les 611,428 actions de stock ordinaire sans valeur au pair.

Pour les trois mois terminés le 30 septembre les profits nets, après toutes charges, excepté les taxes fédérales, se sont élevés à \$1,831,653, soit environ quatre fois les profits nets du premier semestre.

En supposant que les revenus nets du dernier trimestre atteignent \$1,500,000, montant qui ne paraît pas exagéré, les profits de l'année 1924 se chiffraient par environ \$3,800,000 soit l'équivalent de \$20 par action pour le stock "A", et près de \$4 par action pour le stock "B".

Goodyear Tire Co.

Le rapport financier annuel présenté aux actionnaires de la Goodyear Tire & Rubber Company of Canada, fait voir que la position liquide de la compagnie s'est considérablement améliorée. Le capital net d'exploitation atteint près de \$5,000,000, tandis que le passif courant n'est que de \$776,000.

Les profits pour l'année avant provision pour dépréciation, mais après déduction de la taxe du revenu se sont élevés à \$1,275,378, contre \$1,522,361 en 1923. Après prélèvement de \$437,643 pour dépréciation, il reste un solde de \$837,734, comparativement à \$1,032,334 l'année dernière; comme les dividendes ont requis un montant de \$600,738, il reste un surplus de \$236,996. Ce surplus ajouté à celui reporté de l'année précédente donne un total de \$1,757,196 contre

\$1,529,199 il y a une année. Il reste encore à payer un montant de \$393,750 en arrérages sur le stock de priorité.

Production de la gazoline

La production de gazoline, en septembre, s'est élevée à 750,000,000 de gallons; elle a été inférieure de 5,000,000 de gallons à celle du mois d'août. Cette diminution est due au fait que le mois a été plus court, puisque la production quotidienne moyenne de septembre fut de 2.5 pour cent plus élevée que celle du mois d'août.

Mack Truck Inc.

Pour la période trimestrielle terminée le 30 septembre, les profits nets de la Mack Trucks Inc. ont été de \$1,345,322. Ces profits ont pu être réalisés grâce à une augmentation considérable des recettes nettes, augmentation à laquelle, ainsi que dans nombre d'autres industries, n'a pas correspondu un accroissement proportionnel des revenus nets, lesquels furent relativement restreints.

Les profits nets du dernier trimestre furent équivalents à \$3.75 par action ordinaire sans valeur au pair, après déduction de \$284,436 pour le dividende trimestriel de priorité.

Pour les neuf mois clos le 30 septembre les profits nets se sont totalisés à \$4,795,938, soit l'équivalent de \$13.93 par action, après prélèvement des dividendes de priorité. Si le quatrième trimestre donne d'aussi bons résultats que les précédents la compagnie devrait gagner en 1924 au moins de \$17 à \$18 par action ordinaire.

Une loi, en Allemagne, défend de remiser plus de trois autos en même temps dans le même garage.




BREVETS D'INVENTION

En tous pays. Demandez le GUIDE DE L'INVENTEUR qui sera envoyé gratis

MARION & MARION

364 rue Université, Montréal
72 1/2 rue St-Pierre, - - Québec
Washington, D. C.

NOTRE COURRIER

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

Monsieur Laurent Goulet, Quatre Chemins, Dorchester.—D'après moi, votre mécanicien a raison. Votre premier cylindre est ovalisé et n'est plus rond. Voilà pourquoi malgré que vous ayez mis des segments neufs, l'huile passe quand même par dessus le piston et encrasse la bougie.

Il est bien probable que vos autres cylindres sont à peu près dans les mêmes conditions, bien que l'usure ne soit pas aussi grande que pour le premier cylindre. C'est pour cela que votre moteur manque de puissance et perd sa compression. Il faudrait comme remède à la situation, faire réalésier vos cylindres et faire installer sur votre moteur des pistons d'extra dimension. Ceci est une réparation très coûteuse et je me demande s'il serait avantageux pour vous de faire faire ce travail sur une voiture déjà un peu vieille.

C'est à vous de décider, dans les circonstances, s'il ne serait pas plus payant pour vous de changer votre vieille automobile pour une neuve.

Monsieur Dorilas Roy, St-Ephrem.—L'huile de charbon, ou le pétrole peut être employée comme anti-congelant, parce qu'elle a un point de congélation plus bas que l'eau. Mais je ne vous conseille pas de le faire. La principale raison, c'est que le pétrole attaque les tubes de caoutchouc qui servent de raccords dans le système de refroidissement. De plus, comme vous le savez, le pétrole ne sent pas très bon et lorsque le moteur devient un peu échauffé, le pétrole empest toute la voiture. Je pourrais ajouter que le

pétrole est très inflammable et que la vapeur qui se dégage du mélange d'eau et de pétrole, pourrait être dangereuse.

Le meilleur anti-congelant que je connaisse, c'est l'alcool dénaturé. Un mélange en égal proportion d'eau et d'alcool peut résister sûrement à une température d'au moins 20 degrés en bas de zéro, et il est conseillé d'ajouter une chopine de glycérine au mélange d'alcool et d'eau, surtout lorsqu'il fait très froid.

On dit aussi que le miel, mélangé à l'eau en quantité égale, empêchera l'eau de geler par les froids les plus vifs.

Monsieur Joseph Simard, Magog-Est.—Vous pouvez garder votre batterie d'automobile dans votre cave, pourvu qu'avant de la mettre là, la batterie soit chargée à pleine charge et remplie d'électrolyte jusqu'à quelques lignes du bord.

Il est bon aussi de mettre de la vaseline sur les bornes de la batteries, afin d'empêcher qu'il ne s'y forme du vert de gris.

Quant aux pneus, il est recommandé de les envelopper, soit dans du papier, ou bien un morceau de toile quelconque.

Evidemment, les chambres à air doivent être dégonflées et frottées au talc.

Il faut autant que possible mettre les pneus à l'abri de la poussière.

Le taxi tournait le coin à une vitesse vertigineuse sur deux roues seulement.

"C'est un endroit dangereux dit le voyageur inquiet. Est-ce que des gens y perdent la vie souvent?"

—Non, monsieur, rien qu'une seule fois," répondit le chauffeur.

OSCAR-L. BOULANGER, B.C.L., C.R.

AVOCAT ET PROCUREUR

132, rue St-Pierre, - - Québec.

Rédacteur de "L'AUTOMOBILE AU CANADA."

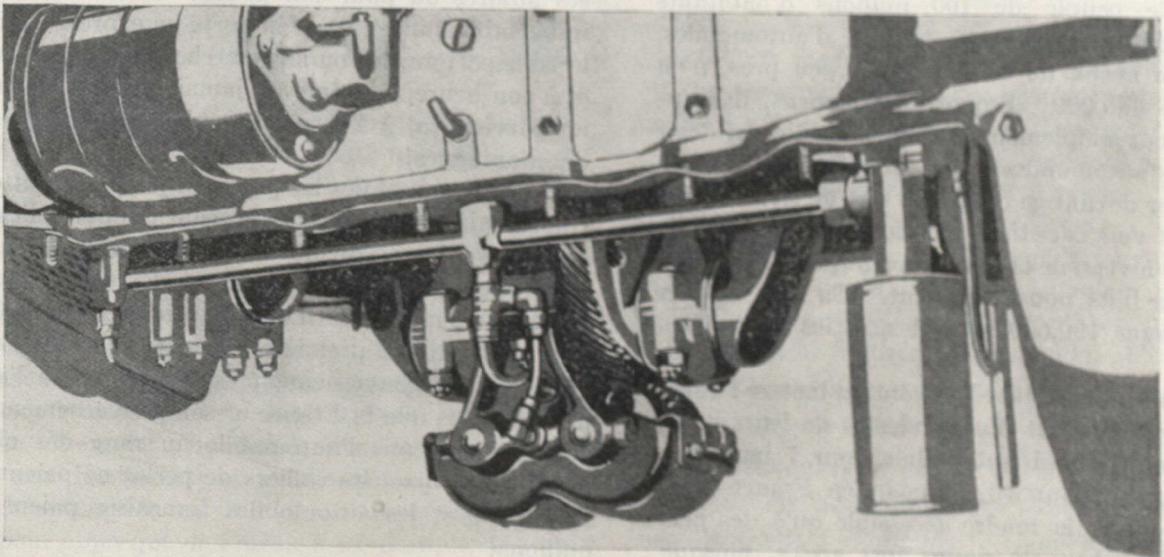
A LA RECHERCHE DES PANNES

Pannes d'essence.—C'est la panne bête, mais à qui n'est-elle pas arrivée? On a eu la paresse de regarder ce que contenait son réservoir, il restait si peu de chemin à faire, on irait bien jusqu'au bout! Et voici tout à coup que le moteur faiblit et s'arrête. Si l'on n'a pas de bidon de secours, il ne reste qu'à attendre stoïquement le passage d'un confrère complaisant. La façon dont le moteur s'arrête indique nettement la cause de son arrêt; s'il est dû au manque d'essence, l'arrêt n'est pas franc, le moteur faiblit, puis repart, donne quelques explosions au carburateur, et finalement s'arrête. Le remède, nous l'avons indiqué: avoir toujours un bidon de réserve, auquel on ne touchera sous aucun prétexte, dont on vérifiera souvent l'étanchéité, et qu'on remplacera aussitôt qu'on l'aura utilisé.

La panne d'essence peut fort bien survenir avec un réservoir plein; on a vu des robinets d'essence se fermer d'eux-mêmes sous l'influence des trépidations; une saleté peut venir boucher le tuyau d'essence, le filtre du carburateur peut être encrassé et ne plus laisser passer le liquide; tout ceci se reconnaît à ce que la cuve à niveau constant est vide—ce qu'on sent en tâtant le flotteur par le poussoir ou la queue du pointeau—bien que le réservoir contienne de l'essence. Dans le cas de filtre encrassé, la panne prend généralement une forme qui la fait aisément reconnaître. En effet, à moins d'une obstruction complète qui ne se manifeste jamais subitement, le moteur fonctionne normalement tant qu'on le main-

tient à basse allure, mais s'arrête, après avoir donné tous les signes d'un manque d'essence, lorsqu'on veut l'accélérer. Sa remise en marche est possible au bout d'un temps plus ou moins court; parfois même, le temps que l'on a mis à descendre de voiture suffit pour qu'il reparte. La cause en est aisée à comprendre; le filtre encrassé ne permet qu'un débit d'essence tout juste suffisant pour faire tourner lentement le moteur. Si on veut le faire tourner vite, il vide le carburateur et s'arrête. Au bout d'un certain temps, la faible quantité qui peut traverser le filtre a pu remplir de nouveau le carburateur, et le moteur peut repartir. Un tuyau d'essence bouché en partie produit d'ailleurs les mêmes phénomènes; quand ils se manifestent, on devra donc tout d'abord visiter le filtre, et, s'il n'est pas encrassé, visiter la tuyauterie.

La panne d'essence peut être due à la rupture du tuyau qui va du réservoir au carburateur; ce tuyau, sur bien des voitures, est insuffisamment fixé; la trépidation et les secousses de la route le font vibrer et amènent tôt ou tard sa rupture; c'est une panne assez grave, car tout le contenu du réservoir s'écoule sur le sol. Ici encore, le sauveur sera le bidon de réserve, mais il faudra au préalable réparer le tuyau. Il sera prudent d'avoir dans ses coffres un bout de tuyau de caoutchouc spécial, appelé 'durit', qui est inattaquable à l'essence, et qui devra être de diamètre intérieur égal au diamètre extérieur du tuyau d'essence. Il servira à raccorder les deux bouts de tuyau rompu,



L'EQUILIBREUR LANCHESTER en usage sur toutes les nouvelles Willys-Knight. L'appareil est commandé par un engrenage spécial et tourne à une vitesse double de celle du vilebrequin.—(Courtoisie de "Canadian Motorist")

et on le ligaturera solidement. La réparation ainsi faite pourra durer très longtemps.

Avec le réservoir en charge, il peut arriver que l'essence soit empêchée de descendre au carburateur, simplement par l'obstruction du trou d'air du bouchon. La fermeture du réservoir ne doit pas être en effet hermétique, puisque, pour que l'essence puisse s'écouler, il faut que l'air puisse la remplacer. On fera donc bien de s'assurer que ce trou est libre.

Une autre cause qui peut provoquer l'arrêt du moteur par manque d'essence est l'introduction dans le réservoir d'une certaine quantité d'eau. Les bidons d'essence renferment quelquefois quelques gouttes d'eau provenant du nettoyage; cette eau s'accumule

dans le fond du réservoir et passe dans la tuyauterie. S'il y en a beaucoup et qu'elle parvienne jusqu'au carburateur, elle peut intercepter complètement le passage de l'essence; s'il y en a peu, elle provoquera des ratés interminables chaque fois que l'aspiration la conduira dans le gicleur; s'il n'y en a qu'une goutte, elle peut traverser le gicleur, et tout rentre dans l'ordre après quelques ratés.

On évitera ces ennuis en versant l'essence dans le réservoir à travers un entonnoir contenant une toile métallique très fine qui arrête l'eau et les saletés. A défaut de toile métallique, on prendrait un linge très fin ou une peau de chamois.

L'OPINION DES AUTRES

VOICI ce que l'un des rédacteurs de "l'Illustration", de Paris, pense de l'automobile aux Etats-Unis:

Des statistiques sérieuses, établies d'après les déclarations officielles des divers gouvernements, rarement approximatives, révèlent qu'au 1er janvier de l'année qui finit, la terre entière comptait en circulation 18 millions de véhicules automobiles (voitures de plaisance ou d'affaires, camions, motocyclettes).

Or, les Etats-Unis, à eux seuls, arrivent dans cette addition pour plus de 15 millions! Le reste du monde entier se partage les trois petits millions qui restent!..

Devant un pareil résultat, on a, de ce côté-ci de l'Atlantique, le droit et surtout le devoir de se sentir humilié. Ce peuple de 100 millions d'habitants ('grosso modo') emploie 15 million d'automobiles, alors que le nôtre, de 40 millions à peu près, n'en compte que 440,000! Proportionnellement, il manque donc, tout simplement, plus de 5 millions et demi de véhicules automobiles sur le territoire français!

S'exclamer devant ce chiffre ne sert de rien. C'est évidemment vers cet étiage que doit un jour s'établir chez nous le niveau de la circulation automobile, parce que tous les faits nous y portent. En cinq ans, la France a gagné 190,000 véhicules, et les Etats-Unis 2,700.000!

C'est dire que les Etats-Unis ont su mettre l'automobile à la portée des plus modestes de leurs habitants. puisqu'il ont 1 automobile pour 7 individus (en Californie 1 pour 3!), alors qu'en France nous n'avons su encore la rendre accessible qu'à des personnes sinon riches, du moins fort aisées, puisque nous ne comptons 1 automobile que pour 90 habitants!

Nous atteignons ici la question si considérable de l'automobile textuellement populaire.

Pourquoi les Américains sont-ils parvenus si rapidement au résultat prodigieux que je viens d'exposer? Vivent-ils dans des conditions si différentes des nôtres que nous ne puissions réaliser ce qu'ils réalisent? En aucune façon. Tout le monde n'est pas riche aux Etats-Unis! La vie y est relativement plus chère encore qu'en France, et les routes y sont beaucoup moins bonnes.

Le succès effarant qu'a trouvé chez eux l'automobile tient uniquement au fait que les Américains ont tout de suite vu dans une automobile la supériorité extraordinaire qu'elle donne à son possesseur, pour ses affaires ou pour son plaisir. Il est absolument imbattable, puisqu'il a à sa porte un express à lui, qui le transportera, lui ou ses marchandises, à son choix et à son heure, là même où jamais un express public ne parviendra, à l'extrême fond des campagnes ou des montagnes!

Ils ont compris dès les premiers jours que cette extraordinaire machine à réduire le temps et l'espace allait devenir une révolutionnaire de la vie tellement puissante qu'elle s'imposerait rapidement à tous les hommes comme un outil de première nécessité. C'est bien en 'outil de première nécessité' que les Etats-Unis et leur gouvernement ont toujours vu l'automobile, alors que la France et son gouvernement ont constamment mis l'automobile au rang des objets de suprême luxe; les colliers de perles ne paient aucune taxe et les automobiles françaises paient 650 millions!

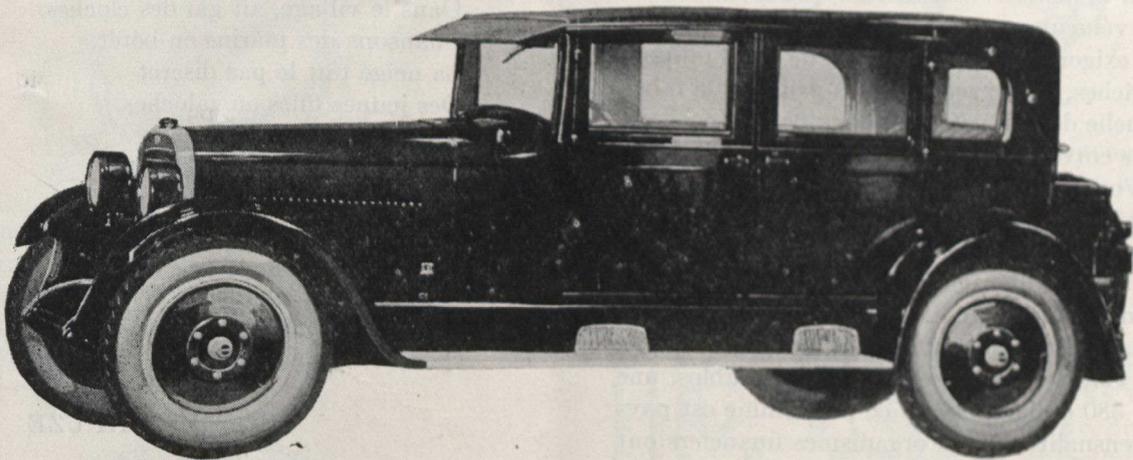
Dès que le but à atteindre a été nettement déterminé, "l'automobile pour tout le monde", les hommes

d'affaires américains ont proportionné leur effort au résultat en vue, si énormément grands qu'ils fussent l'un et l'autre. Ils se sont groupés en faisceaux, car la charge était trop lourde pour des épaules isolées, et leurs usines se sont ingénérées à s'entre'aider. Pour la plupart, elles se sont consacrées à la fabrication d'un seul type de voitures, mais avec quatre et cinq modèles de carrosseries pour chacun (166 types de châssis actuellement pour 160 marques). La majorité même (65%) ne fait que du montage, c'est-à-dire, achète les divers organes d'une voiture à des spécialistes et les assemble selon une conception peu différente de celle de ses voisins.

Aux Etats-Unis, deux constructeurs dépassent tous les autres par l'immensité de leur production. Le premier, le plus gros de tous, est la 'Ford Motor Company'; le second, la 'General Motors Corporation'.

tières premières, radiateurs, roulements à billes, appareils électriques, carrosseries, etc. La machine-outil et le taylorisme y jouent un tel rôle que le travail de cette formidable affaire est réalisé et administré par 90,000 ouvriers et employés seulement. Buick, par exemple, qui, à certains moments, atteint une production de 1,000 voitures par jour, n'a que 25,000 ouvriers. Chevrolet, avec 3,000 voitures quotidiennes, n'occupe que 40,000 ouvriers.

On conçoit qu'un pareil vaisseau ait confié sa barre à des mains solides. La 'General Motors' a placé à la tête de ses affaires, au point de vue technique, un Service 'Research' (recherches) qui n'a pour but que l'amélioration continue des modèles, des organes, des produits qui les constituent et des procédés qui en permettent la fabrication. Les laboratoires de la 'General' sont installés à Dayton, dans l'Ohio, et oc-



Le coupé Nash à quatre portes. Pneus-conforts, freins sur quatre roues, roues à disque et graissage sous pression.
(Courtoisie "Canadian Motorist")

Les deux sont établis à Détroit, dans l'Etat de Michigan.

Ford domine par le nombre. Tout le monde connaît son modèle, populaire et quasi universel, dont les dispositifs n'ont changé en rien depuis quinze ans. Sa production 'quotidienne' atteint des chiffres presque terrifiants: une moyenne de 7,000 voitures! Mais son chiffre d'affaires est dépassé par celui de la 'General Motors', au capital de 500 millions de dollars, qui construit des automobiles de prix plus élevé.

La 'General' est constituée par l'association étroite de plusieurs marques fort réputées, telles que Buick, Cadillac, Chevrolet, Oldsmobile, etc.; elle possède 67 usines aux Etats-Unis et au Canada. Ces usines, chacune spécialisée en une production très définie, n'ont pour objet que de fournir à ces marques tout le matériel de construction dont elles ont besoin: ma-

cupent 300 ingénieurs. Aucune des marques associées ne peut modifier un modèle ou mettre en vente un produit sans que le Service 'Research' ait donné son approbation. Et toute innovation heureuse, toute découverte même, que peut réaliser 'Research', bénéficie à toutes les marques fédérées.

On pourrait croire que de pareils moyens de production font de l'industrie automobile américaine une concurrence tellement redoutable qu'il faille, pour les autres industriels du monde, abandonner la lutte. La vérité est autrement rassurante. En réalité, l'Amérique n'arrive pas à fabriquer un nombre de véhicules automobiles énormément plus grand que celui dont elle a besoin chaque année. Pendant l'année 1923, elle a fabriquée, y compris les camions et les motocyclettes, 4,086,997 véhicules, représentant

(prix de gros) 'plus de deux milliards de dollars'. Or, elle n'en a exporté que 328,999.

C'est donc 8% seulement de sa production qui sont sortis du territoire américain. On voit que nos constructeurs nationaux à fabrication intensive, les Citroën, Peugeot, Renault, etc., ne sont encore qu'à l'aube de leurs succès, non seulement en France, mais aussi dans presque le monde entier!

Et maintenant, pourquoi une industrie qui dispose d'un capital de 'un milliard et demi de dollars' (statistique 1923), qui a produit en cette année, par exemple, 46 millions d'enveloppes de pneumatiques et 61 millions de chambres à air, n'arrive-t-elle pas à fournir aux autres pays le paquet d'automobiles relativement très petit, à peine un demi-million tous les ans, qui leur est nécessaire? Parce que le peuple américain dévore sur place presque la totalité des productions de son industrie. On calcule qu'en effet les 15 millions de véhicules en circulation que possèdent les Etats-Unis exigent un apport annuel de 3 à 4 millions d'unités fraîches, ce qui représente à peu près la fabrication annuelle de l'industrie américaine.

Je ne puis entrer ici, aujourd'hui du moins, dans les détails de l'organisation de la vente des automobiles de l'autre côté de l'Océan. Mais on pense bien que les habiletés commerciales n'y sont pas inférieures aux conceptions industrielles. Les 43,588 agences de vente qu'on y compte en 1923 ne chôment guère de clients, puisqu'elles peuvent leur offrir, par exemple, une bonne voiture, à quatre places confortables, une Ford, pour 380 dollars, et que ce prix infime est payable par mensualités! Des organismes financiers ont été créés à cet effet et fonctionnent avec tant de succès qu'aujourd'hui l'Américain ne paie presque jamais sa voiture au comptant (90% des voitures bon marché, 60% des voitures de catégorie élevée sont vendue à tempérament).

Usagée, la voiture est revendue par son propriétaire, ou échangée contre une voiture neuve et une soule à l'usine même qui l'a fabriquée et qui se charge de la remettre en circulation. Une automobile qui a deux ou trois ans de service et demeure capable d'en assurer autant sans grosse réparation, se rencontre fréquemment à 150 dollars. Et, dans ce pays où tout le monde sait conduire, on voit les ouvriers et employés, les dactylographes mêmes, s'associer à deux ou à quatre pour acquérir le véhicule d'occasion qui, tous les matins, les amènera à la ville, sur le lieu de leur travail, et le soir les ramènera à leur campagne, sur le lieu de leur repos véritable et sain.

Nous parlons souvent avec tristesse, en France, de la désertion des campagnes, de la congestion des villes, de l'horreur des taudis, et des appétits de la classe ouvrière! Qui ne voit que l'automobile populaire ap-

porterait à tous nos maux le remède le plus sûr et le plus immédiat. Si chaque homme valide avait son véhicule automobile, nous n'aurions bientôt plus à discuter des guerres, ni internes, ni externes.

La paix, en voici excellemment le symbole: pour tout le monde une automobile et une maison, l'une par l'autre.

NOEL BRETON

Landes désertes, maisons proches,
Vieux calvaire, tout disparaît:
La neige tombe. Et sans arrêt,
Au loin, le flot cingle les roches,

Dans le village, air gai des cloches,
Chansons des marins en bérêt.
La neige tait le pas discret
Des jeunes filles en galoches.

Oh! douceur du Noël breton,
A l'abri sous son clocheton
Du progrès au désir débile;

Mais, sur le chemin effacé,
Reste en panne une automobile
Qui se riait de ce passé.

Pierre HEUZE.

ANECDOTE RAJEUNIE

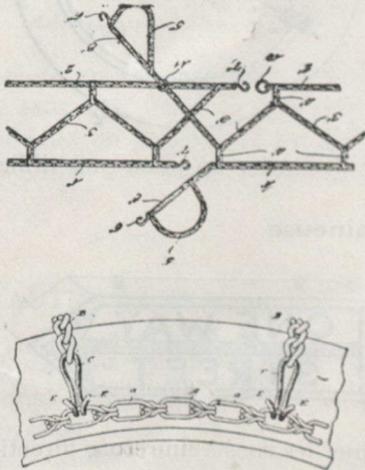
Pour exercer ses élèves en l'art du style concis, un instituteur parisien leur a proposé, dit-on, de raconter une jolie petite histoire en cent mots. Amusés, ils se sont mis aussitôt à l'œuvre et ont réussi pour la plupart, en un temps assez court. Mais le prix fut donné à celui qui avait écrit d'un trait: "Mon père est parti hier en automobile sur sa nouvelle voiture et s'est jeté contre un mur à peine sorti de la barrière de Clichy. Les soixante-quinze autres mots, c'est tout ce qu'il a dit en ramassant sa bûche et en revenant à la maison. Mais ce ne sont pas des mots à mettre dans un devoir d'écolier. Maman s'en bouchait les oreilles."

L'histoire n'est peut-être pas très récente, mais le mot "automobile", qui remplace la carriole d'autrefois, suffit à la rajeunir.

LES RECENTS BREVETS

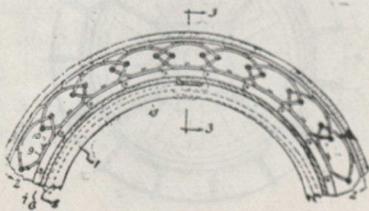
Article compilé pour cette revue par Clarence A. O'Brien,
solliciteur de brevets, Washington

Chaînes à pneus



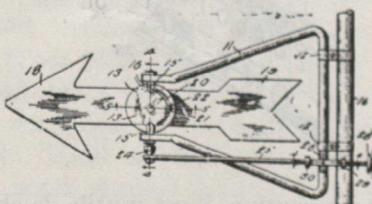
Les vignettes ci-dessus font voir une nouvelle manière d'agraffer les chaînes à pneus et de relier les chaînons transversaux.

Anneau élastique



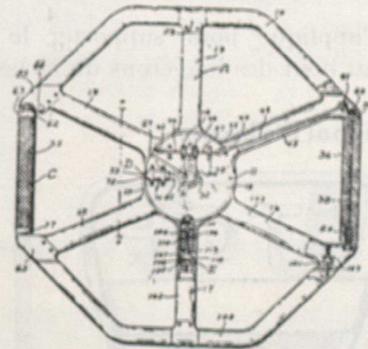
Destiné à être placé entre l'enveloppe de pneus et la jante, afin de donner plus d'élasticité à tout le bandage. L'anneau est composé de ressorts reliés entre eux.

Signal de direction



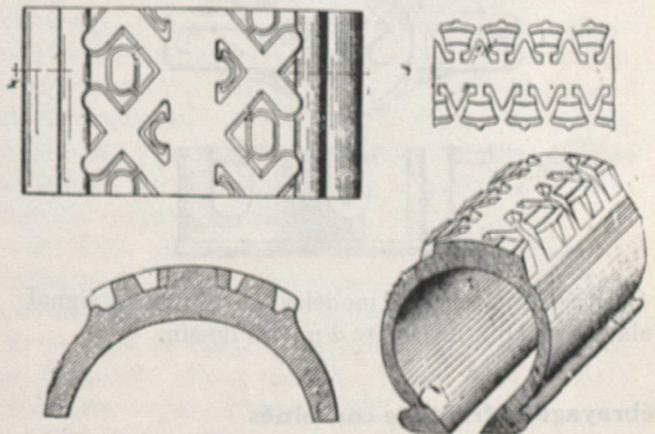
Ce dispositif peut s'attacher à la monture du pare-brise et sert à indiquer les changements de direction.

Contrôle sur volant



Le volant ci-dessus, en forme d'octogone, en même temps qu'il sert pour la direction sert à contrôler l'allumage et le combustible par le moyen de deux des côtés de l'octogone qui sont mobiles.

Dessins pour pneus



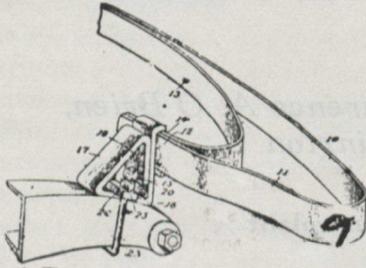
La vignette indique deux nouveaux genres de dessins pour la bande de roulement des pneus.

Crochet pour chaînes



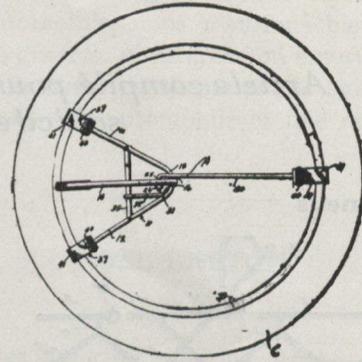
Permet une tension continue et un accrochage sûr.

Appliques pour pare-choc



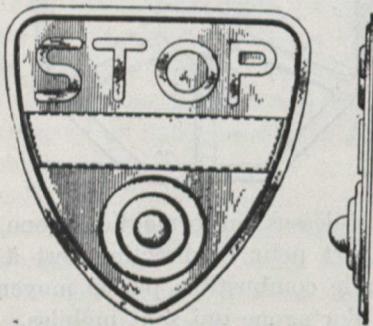
Modèle d'applique pour supporter le pare-choc s'attachant au bout des longerons du châssis.

Outil à pneus



Permet de démonter un pneu sans difficulté.

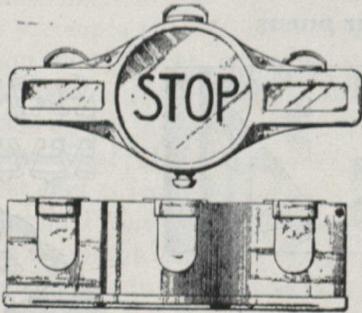
Boîtier de signal d'alarme



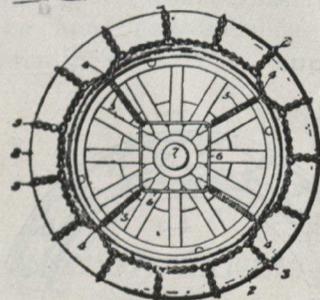
Affiche lumineuse



Pour indiquer les rues à une seule direction, de jour et de nuit.



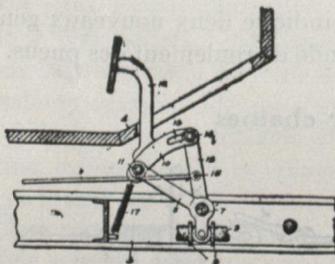
Tendeur pour chaînes



Ceci représente deux modèles de boîtier de signal d'alarme et lanterne arrière d'un joli dessin.

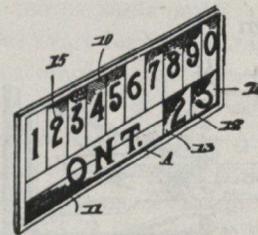
Une nouvelle méthode de faire tenir les chaînes anti-dérapantes.

Débrayage et freinage combinés



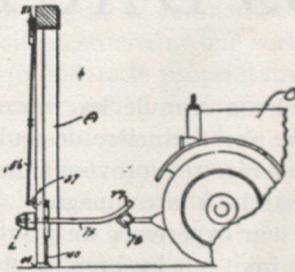
L'appareil ci-dessus agit en même temps sur l'embrayage et les freins.

Plaque permanente



Grâce à cette invention, il est inutile de changer de plaques d'enregistrement tous les ans. Le dispositif permet de former n'importe quel numéro.

Pour ouvrir les portes



L'appareil ci-dessus décrit permet d'ouvrir les portes du garage sans être obligé de descendre de l'auto. Il suffit de pousser un levier relié au mécanisme de fermeture des portes avec le pare-choc de l'auto.

UN AUTRE COUREUR SE TUE

Le comte Louis Zborowski, célèbre coureur de réputation internationale, s'est tué à l'autodrome de Milan (Italie), le 19 octobre dernier.

Le père de Zborowski qui pilotait aussi des autos de course, périt de la même façon que son fils.

Le comte était bien connu en Amérique. Il faisait partie de l'équipe française envoyée par Bugatti pour prendre part à la course internationale d'Indianapolis en 1923. Au cours de ce voyage, il s'acheta une Miller spéciale qu'il ramena avec lui en Europe et c'est la voiture qu'il conduisait, lorsqu'il fut tué.

Zborowski était allié à la famille Astor, de New-York, et les biens qu'il possédait, aux Etats-Unis, sont évalués à plus d'un million de dollars. Cette fortune a été distribuée aux parents et amis du défunt sportsman.

AUTOMOBILES SACRIFIEES

Durant ces trois dernières années, les agents chargés de faire observer la prohibition, aux Etats-Unis, ont saisi et confisqué 11,080 autos et camions qui transportaient des liqueurs prohibées. La vente de ces véhicules a rapporté \$1,440,000 au gouvernement américain, soit une moyenne de \$130. par véhicule. La plupart de ces véhicules sont vendus à vente privée, mais quelquefois des encans publics ont lieu. La pratique, à ces encans, est d'acheter sans voir, ce qu'on appelle "blind bidding", et on a vu des gens acheter des autos dernier modèle pour \$10, tandis que quelquefois de fortes sommes sont payées pour des autos usagées.

Depuis longtemps les marchands d'automobiles font des instances auprès du gouvernement américain pour que soient protégés les droits du vendeur impayé dans les autos confisquées par les agents prohibitionnistes. Les autos vendues à crédit restent la propriété du marchand tant que le prix n'en a pas été payé. Mais cela n'empêche pas les agents de les saisir, si le possesseur s'en sert pour faire le commerce illégal des liqueurs et dans ce cas le marchand perd sa créance. L'association des marchands d'automobiles voudrait que soient sauvegardés les droits des marchands de bonne foi qui vendent des automobiles à crédit sans savoir qu'elles sont destinées au transport de liqueurs alcooliques. Il est possible que le gouvernement fasse droit à cette juste demande des marchands.

L'AUTO ET LES CHEVREUILS

"Est-ce que ce qui est vrai est toujours vraisemblable?" Voilà la question embarrassante que nous pose un fidèle abonné de la revue, M. Ludger Brien, agent d'assurances, 688a rue Atwater, Montréal. M. Brien semble opiner pour une réponse dans la négative. Comme le sage n'affirme rien qu'il ne prouve et que M. Brien est un sage, voici la preuve qu'il apporte à l'appui de son assertion:

Il y a quelque temps, un de ses amis parcourait en Chevrolet,—ce qui est plus moderne qu'en loup-garou ou en chasse-galerie, comme au temps de Jos Violon,—les chemins de Saint-Calixte de Kilkenny, quand un chevreuil, attiré et ébloui par la lumière des phares, se jeta sur l'automobile et se tua. L'automobiliste le chargea sur son parechoc et à l'étape se régala d'un filet mignon de venaison à la Chevrolet.

M. Brien nous conte cette histoire en manière de "relance" à l'histoire de l'aventure arrivée à M. Lusier de Willimantic (Connecticut) que nous avons narrée dans le numéro de juillet de "l'Automobile au Canada". Nous confessons que nous ne pouvions être "relancés" plus brillamment.

Et M. Brien affirme que c'est arrivé! Et son ami, le chanceux chasseur en auto, est l'un des ecclésiastiques les plus en vue de Montréal! On ne peut le mettre au rang des spécialistes des histoires de chasse ou de pêche à prendre avec quelques grains de sel. Oui, M. Brien peut répéter après Boileau, si ce n'est pas Lafontaine: "Le vrai peut quelquefois n'être pas vraisemblable."

Un camion qui se jette sur une locomotive de chemin de fer a toujours le dessous.

POUR LES MARCHANDS D'AUTOS

Assurance sur la santé des acheteurs

L'ASSOCIATION des vendeurs de voitures Chevrolet de Détroit vient d'adopter un plan qui paraît excellent, pour garantir le paiement des versements dûs sur les automobiles vendues à terme: les acheteurs à crédit sont assurés contre la maladie et les accidents.

Une compagnie d'assurance, la Commercial Casualty Co., de Newark (New Jersey), s'engage à payer les versements stipulés, si pour cause de maladie ou d'accident l'acheteur devient incapable de le faire.

Au moyen de ce plan les marchands de Détroit espèrent vaincre l'hésitation naturelle qu'éprouvent un bon nombre de gens à acheter une auto à crédit; ils ont besoin de la voiture et trouvent les conditions avantageuses, mais ils ont peur que la maladie ou un accident vienne les empêcher de compléter le paiement du prix, leur faisant ainsi perdre, aux termes de leur contrat, et l'auto et l'argent déjà versé en acompte. C'est contre ce risque que l'acheteur peut maintenant s'assurer. Moyennant une prime raisonnable, la compagnie lui garantit que ses versements seront payés régulièrement, s'il devient incapable de gagner de l'argent par suite de maladie ou d'accident.

L'assurance ne s'applique pas au cas où l'acheteur devient incapable de faire ses paiements par suite de la perte de sa position ou la réduction des heures de travail dans son métier ou occupation. C'est simplement une assurance sur la santé, du moins jusqu'à présent.

Les versements dûs sur l'automobile sont payés par la compagnie d'assurance tant que l'assuré est incapable par maladie ou accident de travailler, pourvu que cette incapacité dure plus de deux semaines. En cas de décès de l'assuré, c'est-à-dire l'acheteur de l'auto, le paiement du prix de la voiture est complété et la voiture entièrement acquittée et libre de toutes charges est remise aux héritiers.

Il n'y a aucun doute que ce plan va stimuler les ventes, car il est certain que la peur de ne pouvoir continuer leurs versements et de perdre l'argent déjà payé empêche plusieurs personnes d'acheter une auto. Le plan des marchands de Détroit va faire disparaître cette résistance aux ventes.

Le commerce s'améliore

Le commerce de détail des automobiles va mieux, d'après une dépêche de New-York. L'arrivée des

nouveaux modèles a stimulé les ventes et l'amélioration de la situation financière des cultivateurs à la suite d'une bonne récolte a provoqué une reprise d'activité dans le marché à la campagne.

Instruits par leur expérience du printemps dernier, alors qu'ils se mirent sur les bras un stock beaucoup trop considérable pour la demande, les marchands achètent avec prudence et ne commandent pas plus de voitures qu'il n'en est besoin pour satisfaire leur clientèle. Les constructeurs, de leur côté, règlent la production sur les besoins du marché et d'après le chiffre des ventes.

L'augmentation des ventes n'est pas encore considérable, mais la situation est satisfaisante. Plusieurs "prospects" qui attendaient les nouveaux modèles, se sont maintenant décidés à acheter.

On compte beaucoup sur la demande des cultivateurs qui déjà commence à se manifester. Depuis trois ou quatre ans les cultivateurs ont été un facteur nul dans le commerce des automobiles. On signale leur rentrée avec plaisir. Comme les cultivateurs n'ont pas acheté depuis des années, il est probable qu'ils n'auront pas beaucoup d'autos usagées à offrir en échange et c'est là une chose à réjouir les marchands.

Un nouveau plan d'achat

La maison Chevrolet a imaginé un nouveau plan pour favoriser l'achat de ses voitures. Cela s'appelle le certificat d'achat de 6%.

En vertu de ce plan les marchands de Chevrolet peuvent émettre des certificats aux personnes qui font des dépôts entre leurs mains en vue d'acheter une Chevrolet plus tard, ainsi qu'aux personnes qui font faire des réparations ou achètent des accessoires aux établissements Chevrolet. On paie un intérêt de 6% sur les dépôts et on accorde un escompte de 6% sur le prix des travaux de réparation et sur le prix des accessoires. Quand quelqu'un veut s'acheter une Chevrolet il donne en paiement de partie du prix les certificats de dépôts et d'intérêts et les certificats d'escompte qu'il peut avoir. Le plan s'applique non-seulement aux propriétaires actuels de Chevrolet, mais à tous les automobilistes et même aux non-automobilistes.

Les non-automobilistes sont attirés par le taux de l'intérêt payé sur les dépôts et les automobilistes, qu'ils aient des Chevrolet ou non, par l'escompte sur le prix de leurs réparations et de leurs accessoires.

Le plan n'est pas imposé aux marchands de Chevrolet et ils sont libres de ne pas s'en prévaloir. Le plan fournit un moyen de compenser la dépréciation d'une vieille voiture en créant une sorte de fonds d'amortissement qui aidera le propriétaire à acheter une nouvelle voiture, quand il décidera de changer. Le plan permet aussi au marchand de mieux connaître les voitures des clients qui prennent avantage de ce plan, car après les avoir entretenues pendant quelque temps suivant ce plan il est en mesure de déterminer exactement leur valeur lorsque vient le temps de les échanger pour des neuves.

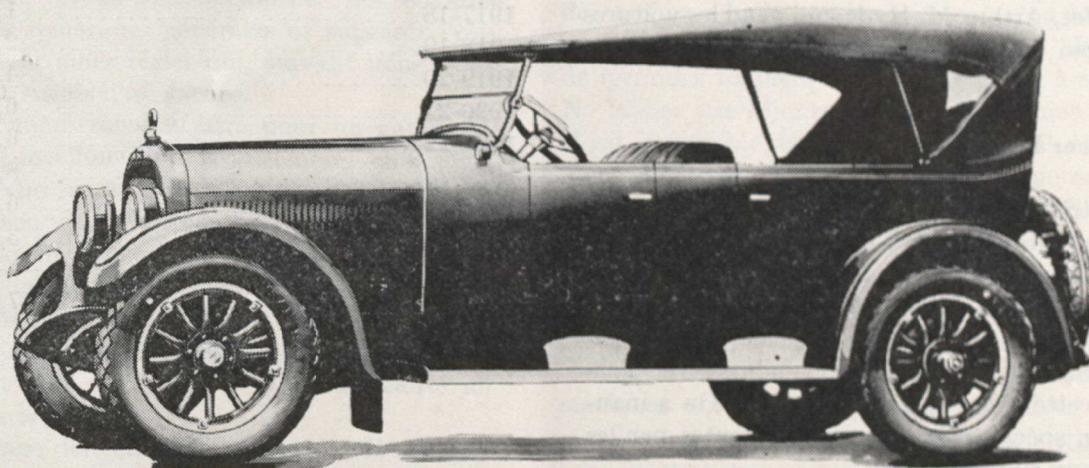
Les dépôts peuvent être de \$5.00 par mois en montant et la compagnie insiste pour que les paiements soient réguliers. Si le client abandonne, il perd le bénéfice de ses certificats d'intérêt et d'escompte.

Au cas où un marchand qui a adopté le plan, cesse de faire affaires, la compagnie assume ses obligations

"Nous vendons à peu près trois cents nouvelles automobiles par année. Cela signifie que nous avons aussi à vendre quatre cents automobiles de seconde mains, pendant le même temps. Nous faisons un profit sur chaque nouvelle voiture que nous vendons et nous ne perdons rien sur les voitures de seconde mains que nous vendons, non plus. Nos profits ne sont pas absorbés par les frais généraux et les frais d'administration. Nous pourrions probablement vendre plus d'automobiles que nous en vendons, mais il nous faudrait augmenter considérablement les frais généraux et nous ne tenons pas à augmenter notre organisation actuelle."

Les gens nerveux

Un vétérinaire dans le commerce des automobiles est d'avis que le meilleur moyen de vendre une automobile à un client nerveux, c'est-à-dire à un de ces hom-



La Chandler de 1925 avec ballons, freins sur quatre roues au choix, moteur Pike's Peak, changement de vitesses Traffic et culasses Ricardo. (Courtoisie de "Canadian Motorist")

envers ceux qui ont fait des dépôts entre ses mains ou qui détiennent des certificats émis par lui.

C'est le profit qui compte

Un marchand d'automobiles, qui est dans le commerce depuis 17 ans et qui dans cette période a expérimenté un bon nombre de plans et de méthodes pour promouvoir ses affaires, donne à ses confrères les conseils suivants:

"Nous aimerions autant que n'importe qui à faire de grosses affaires, mais nous n'aimons pas à faire des grosses affaires au détriment de notre satisfaction et de nos profits. Nous préférons un profit raisonnable avec un chiffre d'affaires modeste à de grosses affaires qui ne donnent qu'un petit profit.

mes qui jurent leurs grands dieux qu'ils ne pourront jamais apprendre à conduire une automobile et qu'ils ont peur de se mettre au volant d'une de ces machines infernales, c'est de l'inviter à faire une promenade à la campagne, par une belle journée, et, après avoir circulé pendant quelques instants dans un chemin tranquille, de lui demander, tout à coup, sans préambule, de prendre le volant de la voiture. Le "prospect" protestera sans doute d'abord, mais il finira par se laisser convaincre et s'apercevra bientôt que la conduite d'une automobile n'est pas une chose aussi difficile et aussi dangereuse qu'il se l'imaginait et que, sans s'en apercevoir, il a déjà parcouru un bon nombre de milles. Lorsque le client a réalisé cela, il est mûr pour qu'on lui demande de placer son nom au bas du contrat.

Pour se débarrasser des autos usagées

Un marchand d'automobiles américain a réussi à vendre un nombre considérable d'automobiles usagées, pendant l'année dernière, par le moyen original suivant: une vignette de chaque automobile qu'il a en vente, est publiée dans les journaux locaux, avec quelques lignes d'annonce décrivant les principales caractéristiques et indiquant le prix de la voiture. Il est spécifié dans l'annonce que l'acheteur en perspective a le droit à un essai de cinq jours de la voiture avant de décider de l'acheter.

Honneur pour les marchands d'automobiles

Alvan T. Fuller, qui vend les automobiles Packard à Boston, vient d'être élu gouverneur de l'Etat de Massachusetts. C'est le deuxième marchand d'automobiles américain à qui un semblable honneur est fait. En effet, Arthur M. Hyde, qui vend les voitures Buick, a aussi été élu gouverneur de l'Etat de Missouri.

Pour financer les ventes

La Industrial Acceptance Corporation a été organisée pour prendre charge et continuer les opérations par lesquelles sont financées les ventes des voitures Studebaker aux marchands et les ventes des marchands aux clients. A l'heure actuelle 60,000 voitures Studebaker par année sont vendues avec l'assistance de cette Compagnie de finance. On a inauguré un plan spécial pour financer les ventes par les marchands aux cultivateurs.

Un concours original

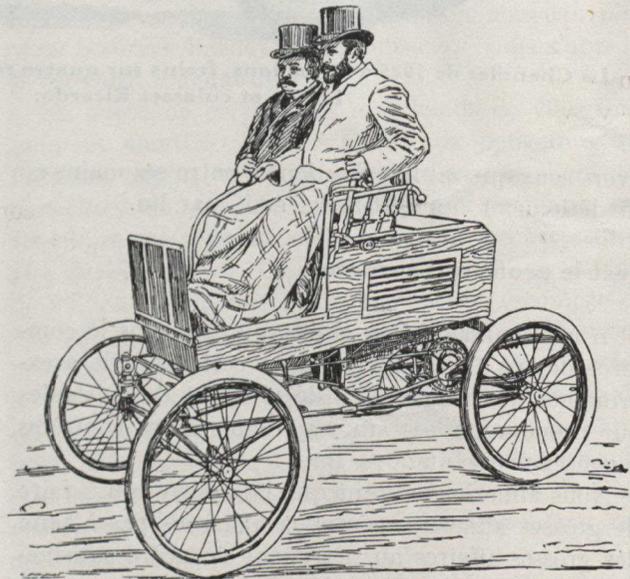
La Ford Motor Company of Canada Limited vient d'inaugurer un concours entre les cultivateurs canadiens possesseurs de Ford. Trois cultivateurs dans chaque canton ou paroisse seront autorisés à vendre des voitures Ford. Celui qui en vendra le plus gagnera en prix un sedan Tudor, et celui qui arrivera deuxième aura un tracteur en récompense. En outre de cela, les concurrents recevront un montant représentant 3% du chiffre de leurs ventes totales.

CE QUE QUEBEC A DEPENSE POUR LA VOIRIE

1895-96.....	\$	30 00
1896-97.....		5,953 34
1897-98.....		7,795 56

1898-99.....	10,203 29
1899-00.....	14,510 00
1900-01.....	13,000 00
1901-02.....	6,000 00
1902-03.....	17,572 79
1903-04.....	11,000 00
1904-05.....	18,250 58
1905-06.....	9,661 88
1906-07.....	15,404 56
1907-08.....	20,117 85
1907-09.....	60,146 92
1909-10.....	60,000 00
1910-11.....	95,000 00
1911-12.....	494,277 66
1912-13.....	1,069,810 35
1913-14.....	4,018,916 68
1914-15.....	6,140,273 13
1915-16.....	4,000,700 83
1916-17.....	2,086,542 54
1917-18.....	1,733,970 30
1918-19.....	2,269,147 57
1919-20.....	4,798,483 01
1920-21.....	6,558,319 48
1921-22.....	6,313,247 02
1922-23.....	8,506,825 57
1923-24.....	6,567,131 50
1924 au 31 oct.....	3,272,325 19

\$ 57,247,315 54



UNE SCENE HISTORIQUE.—La première automobile, une Crestomobile, conduite par M. U. H. Dandurand, accompagné par le maire Préfontaine, dans les principales rues de Montréal, le 21 novembre 1899.

LA PAGE DU GARAGISTE

Conseils à un débutant

UN de nos abonnés nous écrit pour nous faire part qu'il a l'intention d'ouvrir un garage au printemps et il nous demande conseil au sujet de son installation. Cette confiance nous honore infiniment.

Notre correspondant, qui est sans doute un mécanicien de première force, ne doit pas s'attendre à ce que nous le cathéchisions sur la partie technique de son entreprise. Nous voulons borner nos conseils surtout à des remarques générales et suggérer l'observation de certaines règles qui, suivant nous, sont essentielles au succès d'un garagiste.

1.—La première chose à faire pour un garagiste, c'est de bien localiser son établissement. S'il n'est pas bien en vue sur la grande route ou dans la rue principale, bien peu d'automobilistes prendront la peine de faire un détour pour le chercher dans une rue d'arrière, quand bien même cet établissement aurait une bonne réputation et aurait dépensé une forte somme pour annonce et affiches indicatrices. Cela sera d'autant plus vrai, s'il y a dans la localité un garage mieux situé.

2.—Le garage doit être facile d'accès. Il est clair que si les automobilistes ont à faire des manœuvres ennuyeuses ou même périlleuses pour y arriver ou pour y entrer, ils finiront par se lasser d'y aller.

3.—Le garage doit être à l'épreuve du feu. Cela est surtout nécessaire pour un garage où les clients remettent leurs voitures. Mais il est évident qu'un débutant ne peut généralement pas se payer le luxe d'une bâtisse à l'épreuve du feu. Au moins il peut prendre toutes les précautions nécessaires pour réduire au minimum les risques d'incendie. Il ne fumera pas dans son garage et ne permettra pas à ses employés de le faire. Sa forge autant que possible, devra être dans un endroit isolé, loin de toutes matières inflammables et les abords devront en être tenus propres. On ne laissera pas séjourner de flacons d'huile ou de gazoline sur les planchers. On ne laissera pas traîner de torchons ou paquets de coton, imbibés de gazoline ou d'huile, qui peuvent prendre feu par combustion spontanée. On ne laissera pas de gazoline dans des récipients découverts, surtout près

des machines, car une étincelle, produite par l'électricité statique, peut déterminer une explosion. Il est évident que le réservoir à gazoline devra être sous terre, en dehors du garage, de même que la pompe. Il faudra veiller à ce que l'installation de l'éclairage électrique soit fait avec précaution.

4.—Le garage devra être propre à l'extérieur comme à l'intérieur et les ouvriers devront aussi avoir des salopettes propres autant que possible. C'est une bonne annonce. Les clients n'ont pas peur de trouver des taches d'huile sur leurs coussins ou leur carrosserie, si le garage est tenu proprement. Pas d'amas de ferrailles rouillées dans le garage ou à ses abords. Ne laissez pas séjourner la poussière dans le garage. Il est impossible de faire du bon travail dans un garage sale et poussiéreux. D'ailleurs la poussière ruine vos propres machines.

5.—Il vaut mieux avoir un outillage restreint, mais avoir un outillage moderne. La saison profitable pour un garagiste est courte: il faut qu'il soit capable de travailler rapidement. Le travail qu'il fait est souvent un travail de précision; il faut qu'il ait des machines exactes et tenues en bon ordre.

6.—Le garagiste doit être studieux. Rien de surprenant là-dedans. Il se fait tous les jours des changements dans la construction automobile. Qu'il reçoive les bonnes revues et se tienne au courant, non-seulement des développements de l'automobile, mais des meilleures méthodes de les entretenir et de les réparer.

7.—Comme tout homme qui a affaire au public le garagiste doit être courtois, serviable et toujours de bonne humeur. La clientèle satisfaite est la meilleure annonce. Il doit s'efforcer de toujours tenir sa parole. Rien n'indispose plus un client que de lui livrer son auto quinze jours après le temps promis. Il vaut mieux ne pas promettre, quand on n'est pas sûr de pouvoir tenir. Le travail fourni doit toujours donner satisfaction. Il vaut mieux dire franchement à un client qu'on ne peut faire tel travail ou fournir telle pièce plutôt que de faire du mauvais ouvrage qui vous fera sûrement perdre ce client.

8.—Le garagiste doit tenir un assortiment d'accessoires. La quantité dépendra de ses moyens. Mais

les articles devront être modernes et pratiques et exposés d'une façon attrayante.

9.—Le garagiste doit avoir un système de tenue de livres et de comptabilité sérieux. Il faut qu'il sache toujours où il en est et ne pas s'exposer à travailler pour rien. Un débutant a besoin de l'aide des banques et des fournisseurs d'équipement. S'il conduit son établissement en homme d'affaires, cette aide ne lui fera pas défaut.

Il y aurait bien d'autres choses à dire. Ce sera pour un prochain article.

Chargeurs de batteries

La vogue est au radio. On sait que les batteries de radio doivent être rechargées périodiquement, contrairement à celles des autos que la dynamo du moteur, quand tout va bien, maintient en état de charge. La plupart des garagistes maintenant gardent des batteries de radio et l'entretien de ces batteries et leur rechargement sont une source de profit. Un garagiste est d'avis qu'il y a plus de profit à vendre aux radiophiles des appareils pour charger les batteries à la maison que d'aller remplacer ces batteries à intervalles réguliers et de charger les batteries vides au garage. Naturellement, le chargeur peut aussi servir à recharger les batteries d'automobiles.

Une bonne suggestion

Un garagiste d'expérience est d'avis que l'employé qui reçoit une voiture au garage devrait être celui qui remet la voiture à son propriétaire, quand on vient la chercher. Cette pratique établit une sorte de relation personnelle entre le client et la maison et, d'ailleurs, l'employé qui a reçu des instructions du client, est plus à même qu'un autre pour expliquer au client comment ses instructions ont été suivies.

Annonce originale

Un garagiste de Hollywood, Californie, fait distribuer par un employé des circulaires annonçant son service de graissage. Ces circulaires sont distribués dans les automobiles laissées en stationnement le long des trottoirs. Par exemple, un jour le propriétaire d'une Ford, qui l'avait laissée à la porte de son bureau, trouva, à son retour, une feuille dans sa voiture avec les mots suivants: "Nous pouvons graisser votre Ford complètement pour \$1.50 et y mettre un gallon d'huile."

Pour vendre pendant l'hiver

Pendant les mois d'hiver le commerce des accessoires d'automobiles subit nécessairement un relentissement. Plusieurs garagistes et accessoiristes ont l'habitude de vendre, pendant les mois d'hiver, des articles de radio. C'est là une excellente manière de suppléer au commerce d'été et de continuer à faire des affaires profitables, même pendant les mois les plus rigoureux de l'hiver, alors que la plupart des automobiles sont remisées dans leur garage. Il ne faut pas oublier que, si l'hiver est une mauvaise saison pour l'automobile, elle est au contraire le meilleur temps de l'année pour le radio.

Abonnement de graissage

Les clients d'un garage de Los Angeles peuvent s'abonner pour un an à son service de graissage. Le prix de l'abonnement est de \$36.00 par année, payable d'avance. Le garage fournit l'ouvrage pour graisser et entretenir la voiture et aussi resserrer tous les organes qui prennent du jeu par l'usure. Le garage garantit que les voitures entretenues par lui parcoureront 12,000 milles. Le client est prié de conduire sa voiture au garage à tous les 500 milles ou, au moins, deux fois par mois. Le prix de l'abonnement couvre le coût du travail et non pas celui de la graisse ou de l'huile employée, mais un escompte de 10% est accordée sur le prix de ces ingrédients.

UNE APPRECIATION DE "L'ACTION CATHOLIQUE"

"L'Automobile au Canada" le seul magazine de l'automobile de langue française sur le continent, prend de plus en plus de vogue parmi les automobilistes.

Le dernier numéro, celui d'octobre, est rempli de choses intéressantes pour l'automobiliste, qu'il soit propriétaire d'une auto, un homme de garage ou seulement celui qui conduit occasionnellement la voiture d'un ami.

Se dire ignorant des choses de l'auto, c'est avouer son ignorance sur les choses les plus importantes de nos jours, car l'auto occupe une des premières places dans notre civilisation.

Une des meilleures méthodes pour se tenir au courant des affaires de l'industrie de l'automobile est de lire un magazine tel que L'"Automobile au Canada."

("L'Action Catholique", 28 octobre 1924.)

AUTRES TEMOIGNAGES

Montréal, 27 octobre 1924.

Messieurs,

Vous trouverez sous pli un mandat-poste au montant de deux piastres pour mon abonnement à "L'Automobile au Canada" de juin 1924 à juin 1925.

Je vous demande pardon pour avoir retardé quelque peu et je vous remercie d'avoir continué à m'envoyer la revue quand même.

Je tiens à vous dire que comme propriétaire d'auto j'ai tiré grand profits des bons conseils que vous donnez dans votre revue.

Votre tout dévoué,

N. FOURNIER,
3006 rue Casgrain,
Montréal.

Montréal, Oct. 31, 1924.

Monsieur,

Ci-inclus un mandat de trois (\$3.00) dollars en paiement d'un abonnement à votre journal "L'Automobile au Canada" pour six mois chacun aux adresses suivantes:

Dr A. J. Desparois, 100 Gladstone, Côte St. Paul.
J. A. Lafrance, 1516 Church, Côte St. Paul.
Jacques Hertel, 2330 Ville Emard.

Etant plus que satisfait de votre journal il me fait plaisir de l'annoncer aux amis.

Bien à vous,

F. X. ROY.

Sherbrooke, 21 oct. 1924.

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

Messieurs,

Sous pli, remise de \$2.00 pour payer mon abonnement à votre excellente Revue mensuelle, l'Automobile au Canada.

J'ai le plaisir de vous apprendre que chaque mois votre intéressante petite brochure est attendue avec anxiété, car elle renferme une foule de renseignements précieux, utiles à tout possesseur d'une machine automobile.

Vous souhaitant tout le succès que vous méritez avec cette intéressante brochure, j'ai bien l'honneur de me souscrire,

Votre respectueux,

A. C. DEMERS.

La Tuque, 15 déc., 1924.

L'Automobile au Canada,
Québec,

Messieurs:—

Je vous inclus mon chèque au montant de \$2.00 en paiement de mon abonnement à votre revue. Je vous inclus aussi une liste de quelques noms qui, j'en suis certain, seront heureux de recevoir votre revue et qu'ils s'abonneront. Veuillez accepter mes meilleurs souhaits.

Bien à vous,

WELLIE JUNEAU,
Prés. du Club Automobile La Tuque.

Montréal, 2 nov., 1924.

L'Automobile au Canada.

Monsieur l'éditeur,

Veuillez trouver ci-inclus un chèque au montant de quatre dollars pour mon abonnement. Je regrette infiniment que ma négligence vous ait forcé de me suspendre l'envoi de votre intéressante revue. Je n'ai rien reçu depuis trois ou quatre mois et je regrette d'avoir perdu les conseils du vieux chauffeur qui sont toujours très à propos. Veuillez donc me continuer l'envoi de votre revue et me croire,

Votre très obligé.

J. R. HAMELIN, M.D.

St-Roch L'Achigan, 18 nov., 1924.

Monsieur,

Comme je suppose le temps de mon abonnement fini et que je ne voudrais pas perdre un seul numéro de votre série, je m'empresse de vous envoyer la somme de \$2.00. Je suis mécanicien et propriétaire d'un petit garage de campagne; plus je lis votre revue, plus j'y trouve des renseignements utiles pour moi et des bons conseils vis-à-vis la clientèle.

Votre tout dévoué,

VICTOR ST-ANDRE & FILS
St-Roch de l'Achigan,
Co. L'Assomption.

R. R. No. 2.

Ste-Agathe des Monts, 19 nov., 1924.

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

Messieurs,

Veillez trouver sous pli mon chèque de deux dollars en paiement de mon abonnement à L'Automobile au Canada.

Je vous fais mes félicitations pour cette intéressante revue. Sa lecture agréable et instructive sur l'entretien d'une automobile me procure un grand profit.

Bien à vous,

RENE PARENT,
Ste-Agathe, P.Q.

Rimouski, 17 nov., 1924.

L'Automobile au Canada.
Monsieur:—

Vous trouverez ci-inclus mon chèque pour \$2.00 pour mon abonnement qui certainement doit être passé dû.

Je regrette beaucoup vous avoir oublié, car tout propriétaire d'auto devrait recevoir "L'Automobile au Canada" qui nous est de beaucoup utile et est fort instructive.

Vous remerciant,

Je me souscris votre très obligé,

L. U. BELANGER,
Rimouski.

Ce que la province de Québec a fait pour améliorer sa voirie

Conférence de l'honorable J. L. Perron par radio-téléphone

L'HONORABLE J. L. Perron, ministre de la voirie, a fait dernièrement une intéressante causerie par radio du poste CKAC, de Montréal, sur les routes de notre province et sur la légitime fierté que nous pouvons en tirer. L'honorable ministre a montré les résultats obtenus et les progrès réalisés depuis une douzaine d'années sous le rapport des routes. La province possède aujourd'hui plus de 6,500 milles de bonnes routes. Ces bonnes routes ont transformé complètement la vie rurale et développé énormément l'industrie du tourisme. Elles sont entretenues par le gouvernement et les municipalités et elles sont embellies chaque année. Leur entretien a coûté à la province l'an dernier \$2,155,000. Les villes ont contribué aux dépenses de la voirie dans une proportion de quatre-vingt pour cent et les campagnes dans une proportion de vingt pour cent.

Voici le texte de la causerie de l'honorable ministre:

Si l'on considère sa population restreinte et son territoire immense, il faut admettre que la province de Québec est aujourd'hui aussi avancée qu'aucun pays au monde sous le rapport de l'amélioration des routes.

Les résultats obtenus et les progrès réalisés, depuis une douzaine d'années, sont plus que satisfaisants. En 1912, il n'existait pratiquement pas de chemins améliorés dans la province tandis que nous pouvons nous vanter aujourd'hui d'un réseau de routes mo-

dernes améliorées dont la longueur totale dépasse 6,500 milles.

Pour en arriver à ce résultat, il a fallu créer de toutes pièces une organisation considérable qui s'est d'abord occupée de construire les principaux chemins de la province, et qui maintenant a charge de leur entretien. Cette organisation s'appelle le département de la voirie; elle compte plus de 600 employés, dont 300 cantonniers, au-delà de 100 ingénieurs civils, aide-ingénieurs ou inspecteurs, et fournit durant la saison d'été du travail à des milliers d'hommes dans la province. Ses activités s'étendent de Gaspé au Témiscamingue, et du Lac St-Jean aux frontières américaines. Nous lui devons les bonnes routes qui sillonnent aujourd'hui notre province en tous sens.

Les quelques 6.500 milles de bonnes routes que nous avons dans cette province ont été construits surtout et avant tout pour nos cultivateurs. C'est leur intérêt que le gouvernement de cette province avait en vue quand il a inauguré sa politique des bonnes routes en 1912. Il voulait surtout leur faciliter l'accès des gares de chemins de fer et des marchés des villes. Il leur a aussi donné de bons chemins pour les relier avec les villages voisins et leur permettre d'atteindre facilement le chef-lieu du comté, l'église, les écoles, les fabriques de beurre et de fromage, les moulins à scie et à farine. En un mot, le gouvernement provincial s'est surtout appliqué à améliorer le sort des cultivateurs de nos campagnes.

La vie rurale s'est transformée depuis dix ans. Les

terres ont pris de la valeur partout où des bonnes routes ont été construites. Nos cultivateurs peuvent écouler leurs produits avec avantage en toute saison de l'année; ils ne sont plus isolés sur leurs fermes, et la vie de nos cultivateurs est devenue plus agréable.

Après avoir pourvu aux besoins immédiats des cultivateurs, le gouvernement s'est ensuite aperçu qu'il pouvait encore les aider en développant l'industrie du tourisme en cette province. Grâce à cette initiative, le tourisme est devenue une source de richesses pour toutes les classes de cette province et spécialement pour les cultivateurs, parce qu'il crée une demande plus considérable pour leurs produits.

C'est cette idée qui a présidé à l'ouverture des grandes routes qui relient aujourd'hui ensemble tous les principaux centres de cette province et communiquent en même temps avec les provinces voisines et les Etats-Unis. Ces grandes artères sont venues s'ajouter aux chemins de marché et intermunicipaux déjà existants, et compléter pour ainsi dire le réseau des bonnes routes de la province. Sur une longueur totale de 6,500 milles que nous possédons, plus de 4,000 milles, soit les deux-tiers, sont de la première catégorie, c'est-à-dire des chemins surtout à l'usage des cultivateurs, tandis que le reste comprend les grandes routes construites à date.

Il convient aussi de dire que ces progrès ont pu être réalisés sans que le crédit de la province en soit affecté, et sans qu'aucune classe de contribuables ne soit obérée plus que de droit. Chacun a contribué sa quote-part, et le réseau des bonnes routes de la province ne représente qu'une dette fondée de \$39,407,000.00, bien que près de soixante millions aient été dépensés.

Si l'on considère le nombre de milles construits, on constate facilement que nos bons chemins coûtent moins cher ici qu'ailleurs et qu'aucun pays au monde ne peut montrer des résultats aussi complets dans un aussi court espace de temps et pour une dépense aussi minime.

Si la construction des bonnes routes constitue un problème difficile, leur entretien, une fois la construction terminée, en est un autre bien plus compliqué encore. La construction cesse à un point déterminé, tandis que l'entretien dure toujours et nécessite une attention et une surveillance de tous les instants.

Le gouvernement a fait face à ce problème d'entretien et il croit l'avoir résolu à la satisfaction de tous. Au cours de la saison qui s'achève, nos routes ont été gardées partout en excellent état, et nous avons reçu des félicitations de toutes parts.

Ce travail d'entretien est de deux sortes, selon qu'il est fait directement par le gouvernement ou par les municipalités.

Non seulement le gouvernement ne néglige rien pour

garder nos routes en bon état, mais il s'occupe aussi de les embellir en les débarrassant de toutes mauvaises herbes, taillis, etc., en supprimant les affiches, annonces et panneaux-réclames dans leurs limites, et enfin en les bordant d'arbres d'ornement. Au cours de la seule saison 1924, plus de 10,000 arbres d'ornement ont été ainsi plantés de chaque côté de nos principales routes provinciales.

La première catégorie comprend l'entretien de 2,000 milles de routes provinciales et régionales fait entièrement aux frais de la province, et de 6,000 milles de chemins municipaux importants dont le département s'est chargé de l'entretien moyennant une contribution annuelle fixe de la part des municipalités intéressées.

La seconde catégorie comprend l'entretien d'au delà de 4,000 milles de chemins municipaux améliorés par les différents conseils municipaux intéressés, moyennant une contribution de 50 p.c., du département. Tous ces travaux sont exécutés sous le contrôle et la direction des ingénieurs du département. Sur les chemins qu'il entretient lui-même, le département emploie 300 cantonniers qui ont chacun de trois à six hommes comme aides, selon le besoin. Les conseils municipaux en emploient probablement le double, ce qui signifie que 2,500 à 3,000 hommes sont constamment employés à l'entretien des routes et des chemins municipaux dans la province, chaque année.

Les municipalités réalisent de plus en plus que l'entretien d'une façon convenable des chemins de terre avec la circulation actuelle coûte plus cher que les intérêts sur le coût de construction des mêmes chemins et de leur entretien ensuite comme chemins améliorés. C'est ce qui explique les nombreuses demandes de subventions reçues au département.

Au cours de la saison qui s'achève, les municipalités ont demandé deux millions d'octrois et de subventions pour l'amélioration de leurs routes. Le jour n'est plus où il fallait faire faire de la propagande en faveur des bonnes routes dans la province. Aujourd'hui, tout le monde est en faveur des bons chemins et, comme les demandes sont deux fois plus considérables que le budget du département, la difficulté consiste surtout à classer celles-ci et à faire faire l'amélioration des routes selon leur importance.

Le réseau complet des grandes routes de la province comprend près de 3,000 milles de routes. A la fin de la saison actuelle, près de 2,500 milles auront été construits sur ce total, ce qui fait espérer prochainement le parachèvement complet du réseau des grandes artères de la province. La réalisation de cette entreprise permettra ensuite au gouvernement d'encourager davantage l'amélioration des chemins municipaux ordinaires. L'amélioration de ces der-

niers ne présente pas autant de difficultés que la construction des grandes routes vu la circulation peu considérable qu'ils reçoivent. Le département préconise surtout des travaux d'amélioration de chemins de terre d'après la méthode de sable et de glaise. Celle-ci consiste surtout à mélanger du sable avec de la glaise sur les chemins glaiseux et d'ajouter de la glaise au sable dans les chemins sablonneux. Ces travaux coûtent en moyenne \$1,200 du mille et donnent entière satisfaction aux cultivateurs. Ils sont peu dispendieux et amplement suffisants pour répondre à leurs besoins.

L'amélioration des chemins municipaux locaux, d'après cette méthode, viendra compléter pour ainsi dire l'ensemble du réseau des grandes routes de la province et permettra à chaque contribuable d'avoir accès aux grandes routes. Elle fournira aux cultivateurs le moyen d'écouler facilement leurs produits et d'atteindre les marchés des grandes villes.

Le réseau des grandes routes de la province a été conçu de manière à relier ensemble tous les principaux centres et à donner à la province des voies de communication facile avec les provinces voisines et les Etats-Unis. C'est ainsi que nous avons trois routes vers la province d'Ontario; neuf vers les Etats-Unis et deux vers le Nouveau-Brunswick. Sur les différents points de la frontière, ces routes font raccordement avec des chemins améliorés construits par les provinces ou les Etats voisins et contribuent à amener chez nous, chaque année, ce flot considérable d'étrangers qui est une source de richesses générales.

Il y a dix ans, le tourisme n'existait pas dans la province parce qu'en 1915 3,430 voitures étrangères seulement sont venues dans la province. Ce chiffre n'a guère augmenté durant la guerre, mais il a atteint 32,000 en 1920; 42,000 en 1921; 82,000 en 1922, 133,000 en 1923 et les pronostics pour la saison 1924 sont qu'il dépassera 150,000. Ceci indique bien toute l'importance qu'il y a à développer ce mouvement en vue des avantages considérables que toutes les classes de notre population peuvent en retirer.

Il a été estimé que les touristes avaient laissé vingt millions de dollars dans la province en 1923. D'après la même proportion, le montant réalisé cette année serait d'au-delà de vingt-cinq millions, ce qui veut dire que dans deux saisons, les touristes laissent dans la province autant d'argent que celle-ci en a investi dans la construction de ses routes au cours des douze dernières années.

En terminant il me sera bien permis de dire que la province de Québec est la seule en Amérique qui se soit chargée entièrement du maintien des routes provinciales et régionales, et est également la seule en Amérique qui prend à sa charge en régie, à raison de

\$200.00 du mille par année, des chemins dont l'entretien coûte au-delà de \$1,000. Elle est également la seule en Amérique qui accorde un subside de 50 pour cent du coût de l'entretien de toutes les routes municipales de la province.

Sur 6,500 milles de routes améliorées, la province en entretient deux mille milles entièrement à ses frais, et six cents milles à raison de \$200. du mille, et comme je viens de le dire, elle paie 50 pour cent du coût d'entretien sur la balance, soit environ quatre mille milles. Le gouvernement a crû, lorsqu'il a établi ces proportions, rendre justice à toutes les classes de la société.

Bien que les agriculteurs se servent à leur grand avantage des routes provinciales et régionales, et s'en servent presque exclusivement durant la période du dégel du printemps et des pluies d'automne, il n'en est pas moins vrai que les automobilistes, tant de la province que de l'étranger, s'en servent beaucoup.

Le gouvernement a cru prendre à même les revenus des licences d'automobiles, un montant suffisant pour payer totalement le coût d'entretien de ses grandes routes, et ainsi libérer les municipalités.

Quant aux routes municipales, le gouvernement croit, et les recensements de circulation faits dans le cours du mois d'août dernier établissent hors de tout doute, que le trafic sur ces routes est un peu plus de 50 pour cent local. Tout de même, le gouvernement met à la charge des licences et des revenus des automobiles, 50 pour cent du coût de l'entretien de ces routes.

Le public de cette province a le droit de savoir quels sont les résultats financiers de la politique que je viens de mentionner. Les recettes nettes provenant des automobiles pour l'année expirant le dernier jour de juin dernier ont été de \$2,183,000. La province a payé pour sa part du coût d'entretien et de réfection des routes \$2,155,000. Les municipalités ont payé pour leur part d'entretien et de réfection des routes pendant la même période \$368,000, soit 17.7 pour cent du total.

Lorsque nous examinons la question du coût de la construction comme vous le savez, les municipalités ont obtenu des emprunts du gouvernement à deux et ensuite à trois pour cent. Pendant la guerre, le taux d'intérêt était considérable et le gouvernement a été obligé de pourvoir à même les fonds publics, la différence entre le 2 et 3 pour cent et l'intérêt sur les emprunts et en plus le fonds d'amortissement.

Il y a eu de dépensé par les municipalités et d'emprunté du gouvernement, une somme d'environ vingt-cinq millions.

Il est loin d'être exagéré de dire que l'intérêt et le fonds d'amortissement sur cette somme de vingt-

cinq millions coûte au moins sept pour cent, soit la somme de \$1,750,000.

Les municipalités ont payé à deux et à trois pour cent environ six cents mille piastres, laissant à la charge de la Province une différence d'intérêt et de fonds d'amortissement de \$1,150,000, soit presque le double de ce qu'on payé les municipalités sur l'emprunt de vingt-cinq millions seulement.

De plus, la Province a contribué pour la confection des grandes routes, une somme additionnelle de dix millions pour laquelle elle paie l'intérêt et le fonds d'amortissement, une autre somme de \$700,000.

Il s'ensuit donc que pour l'intérêt, les fonds d'amortissements, la réfection et l'entretien, la Province a reçu l'an dernier par les revenus sur les automobiles, la somme de \$2,183,000, et a payé \$4,605,000.

Les municipalités ont payé tant pour leurs intérêts sur les emprunts que pour leur part d'entretien et de réfection, \$908,000, soit un peu moins de 19.71% des dépenses totales.

Comme les revenus des automobiles et les autres revenus qui ont servis à payer l'intérêt et à maintenir les chemins, proviennent surtout des Villes il s'en suit que les villes ont contribué pour quatre-vingt pour cent des dépenses de la voirie et les campagnes pour environ vingt pour cent.

Je réitère que le Gouvernement croit que la proportion entre nos agriculteurs et ceux en dehors d'eux qui se servent de la voirie, est strictement équitable et, s'il y a quelque chose à dire, est peut-être plus en faveur de l'agriculteur que de l'homme des Villes, mais nous croyons que nos citoyens des Villes n'auront pas d'objections à assumer cette part de quatre-vingt pour cent sachant qu'en aidant ainsi aux agriculteurs, ils assurent la prospérité et la solidité financière de la Province.

En Angleterre, les automobilistes paient un impôt de \$5.00 par cheval-vapeur tous les trois mois.

BREVETS

Ecrivez pour mes livres—guides gratuits: "Comment obtenir un brevet" et "Invention et Industrie" et pour la formule: "Enregistrement d'invention," avant de faire connaître vos inventions. Envoyez un modèle ou un croquis de votre invention pour renseignements. Promptitude assurée. Rien à payer pour renseignements ci-dessus.

CLARENCE A. O'BRIEN

AVOCAT EN BREVETS ENREGISTRÉ

Edifice Security Bank

Juste en face du Bureau des Brevets
WASHINGTON D. C.

VOS ENNUIS DE BATTERIE SONT FINIS

Nouvelle invention. Bornes de batterie non-corrodantes pour toutes voitures. Installées, prix \$6.00. Adressez-vous à

STANISLAS HUOT

Ingénieur-Mécanicien

95, rue Dorchester - - - Québec

Tel. 2-8326

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.

UN AVANTAGE POUR NOS ABONNÉS

GRATIS

Un an d'abonnement a "L'AUTOMOBILE AU CANADA"

Cette offre s'adresse à tous nos abonnés actuels. Qu'ils nous fassent parvenir deux nouveaux abonnements et nous leur ferons parvenir gratuitement et à titre complémentaire "L'Automobile au Canada" pendant un an.

PROPAGEZ "L'AUTOMOBILE AU CANADA"

ORGANE DES AUTOMOBILISTES DE LANGUE FRANCAISE

REVUE entièrement consacrée à la défense de vos intérêts.

PUBLICATION remplie chaque mois de renseignements et de conseils utiles pour l'automobiliste, le marchand, le garagiste.

UNIQUE EN SON GENRE EN AMERIQUE

**AUTOMOBILISTES CANADIENS-FRANCAIS, C'EST "VOTRE" REVUE: FAITES-LA
CONNAITRE, CAR ELLE VOUS FAIT HONNEUR !**

L'AUTOMOBILE AU CANADA

27 rue Buade, Quebec.