

**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, NOVEMBRE 1924

No. 6

### SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE LA RÉDACTION.....	204	LA PAGE DU GARAGISTE.....	224
LE COIN DE L'INVENTEUR.....	208	A LA RECHERCHE DES PANNES.....	225
LES ACCESSOIRES.....	209	NOUVELLES DE L'INDUSTRIE.....	226
POUR DIMINUER LES ACCIDENTS.....	210	NOTRE COURRIER.....	232
LES RECENTS BREVETS.....	211	TEMOIGNAGES.....	233
CAUSERIE JUDICIAIRE.....	213	LES VOIES ROMAINES.....	234
CONSEILS DU VIEUX CHAUFFEUR.....	217	L'AUTOMOBILE ET LA MUSIQUE.....	235
POUR LES MARCHANDS D'AUTOS.....	222	UN PEU DE TOUT.....	237
		ETC., ETC.	

## L'AUTOMOBILE AU CANADA

PRIX : 20 CENTS



## Commentaires de la Rédaction

### Les chemins de gravier et la poussière.

**A** cause de leur construction économique, de leur entretien facile et de leur roulage confortable, les chemins de gravier sont considérés par plusieurs comme supérieurs à tous les autres genres de chemins. Mais ils ont un désavantage évident, c'est la poussière et ce désavantage se fait de plus en plus vivement sentir à mesure que la circulation augmente sur nos routes.

Ainsi, il est difficile de trouver des routes plus douces et plus unies que la route Lévis-Rivière-du-Loup, la route Lévis-Jackman, les superbes routes des cantons de l'Est, par exemple, mais l'agrément du voyage est quelque peu gâté par l'ennui de la poussière, surtout si vous voyagez en auto découverte et si vous trouvez sur la route un jour de circulation intense, comme un dimanche ou un jour de fête.

Non-seulement la poussière est un ennui, mais c'est aussi un danger. Les nuages de poussière sont parfois tellement denses, qu'on ne voit rien devant soi. Alors, il peut arriver qu'en voulant dépasser une voiture, par exemple, vous veniez en collision avec une autre allant en sens contraire que vous n'avez pas vue venir dans la poussière.

Que dire maintenant des pauvres gens qui ont à circuler en voitures à traction animale sur ces routes et qui sont continuellement enveloppés par l'épaisse poussière soulevée par le passage des automobiles? Leurs habits sont gâtés et ils sont aveuglés, salis et noircis d'une façon qui n'a rien d'agréable. On peut dire la même chose des maisons situées sur le bord de la route. La poussière les infeste et il est impossible d'ouvrir fenêtres et portes. Les fleurs, les arbres d'ornement, les arbres fruitiers, les jardins sont en permanence couverts d'une couche de poussière où se trouvent mêlés toutes sortes de détritiques et de germes, ce qui n'est pas très sanitaire.

Cette peinture de la situation n'a rien d'exagérée. Le Ministère de la Voirie a réalisé déjà que cette situation est sérieuse et qu'elle deviendra avant longtemps intolérable. Aussi a-t-il déjà commencé à y apporter remède.

Il y a un certain nombre de substances qu'on préconise pour abattre la poussière des routes: silicate de chaux, ou de soude, glutrine (sous-produit de la fabri-

cation de la pâte de bois chimique), chlorure de calcium, huiles asphaltiques, etc.

La grande difficulté dans le traitement des routes contre la poussière, c'est la composition essentiellement variable du gravier qui sert à leur construction. En effet, dans la construction des chemins de gravier on cherche à employer les matériaux qui se trouvent le plus près et on peut avoir des centaines d'espèces différentes de gravier dans une route depuis le gravier de rivière jusqu'au sable glaiseux. Ainsi donc, une telle route ne pourrait être traitée d'un bout à l'autre avec une préparation de composition uniforme qui pourrait convenir pour un cinquième de la route et être absolument impropre pour le reste.

Il résulte des expériences, faites par le Ministère de la Voirie depuis trois ans, que le meilleur moyen d'éliminer la poussière dans les routes, c'est de faire se condenser sur leur surface l'humidité de l'air ambiant. Après de nombreux essais dans ses laboratoires et sur les routes, le Ministère de la Voirie s'est convaincu que de toutes les substances mises à l'épreuve le chlorure de calcium était celle qui permettait d'obtenir une plus grande condensation de l'humidité de l'air. En effet, on affirme que le chlorure de calcium peut absorber jusqu'à 8 fois son volume d'eau.

Le chlorure de calcium est un sel, comme le chlorure de sodium qui n'est pas autre chose que le sel de cuisine ordinaire. Il est répandu à la surface de la route dans la proportion de 1 ½ à 2 livres par verge carrée. A cause de sa propriété d'absorber l'humidité, il se dissout rapidement et tient la surface du chemin humide. Pendant le jour l'humidité absorbée par le chlorure s'évapore quelque peu sous l'influence des rayons du soleil, mais le chlorure se recharge d'humidité pendant la nuit. Suivant l'intensité de la circulation, on considère que deux ou trois applications de chlorure de calcium par année sont suffisantes pour tenir un chemin à un degré convenable d'humidité et sans poussière. Il est évident que pour les applications subséquentes on emploie une moins grande quantité de chlorure de calcium que pour la première application. Le chlorure est une substance propre, inodore et sans action corrosive, de sorte qu'elle ne tache pas les carrosseries et n'attaque pas le caoutchouc des pneus. Elle ne forme pas, à la



surface du chemin, de croûte qui, en se brisant, laisse des trous dans le pavé.

En outre de faire disparaître la poussière, le chlorure de calcium conserve les routes en agissant comme liant et en cimentant ensemble les matériaux qui en composent la surface. La poussière, c'est, en effet, la surface de la route qui s'use et qui s'en va. Si vous empêchez, par l'emploi du chlorure de calcium, votre chemin de se désagréger en poussière, vous le conservez. C'est l'évidence même. Un chemin qui est constamment maintenu humide par l'action du chlorure de calcium est aussi beaucoup plus facile à entretenir au moyen de la gratte et du niveleur.

Bref, le Ministère de la Voirie s'est convaincu par l'expérience que le chlorure de calcium est à peu près ce qu'il y a de mieux pour faire disparaître la poussière sur nos routes de gravier. Au cours de la saison qui vient de s'achever, il a fait l'application de plusieurs centaines de tonnes de cette substance, provenant de la maison Wilson, Patterson & Gifford, de Montréal, et les résultats ont été partout satisfaisants. Le Ministère se propose de généraliser l'usage du chlorure et de finir par traiter au chlorure toutes les routes de gravier dans la mesure que le lui permettront les fonds mis à sa disposition par la Législature pour fins d'entretien des routes.

Nul doute que les personnes qui circulent dans nos excellentes routes, de gravier, et les propriétaires riverains de ces routes apprécieront comme un grand bienfait l'élimination de la poussière par le chlorure de calcium.

### Les ennuis de la traverse

Les automobilistes québécois sont, vraiment, "du bon monde". Il n'y a qu'à Québec qu'on peut endurer avec une patiente philosophie depuis des années le service pitoyable des traversiers entre Québec et Lévis.

Il y a des lunes que nous faisons le pied de grue, pendant une couple d'heures, sur la rue Dalhousie, presque chaque fois que nous avons affaires sur la rive sud, et c'est la même histoire de l'autre côté, quand il s'agit de rentrer. Pourtant nous paraissions trouver cela tout naturel et nous nous résignons à notre sort avec une docilité exemplaire. Ailleurs, cela ne se passerait pas comme ça!

Ces bons Messieurs de la compagnie qui, paraît-il, encaissent de fort jolis bénéfices, ne feraient pas la moindre chose pour remédier à la situation. Ils ont deux bateaux à ne rien faire au quai, les deux traversiers d'hiver. Eh! bien, ils n'ont pas songé à employer l'un de ces bateaux pour faire deux ou trois voyages extra lorsqu'il y a des centaines d'autos entassées

dans la rue Dalhousie ou l'avenue Laurier, par exemple, le dimanche matin de neuf heures à dix heures et le dimanche soir de six heures à huit heures. Ce qui est encore plus fort, c'est que, nous le parierions, ni la cité de Québec, ni la cité de Lévis ni le public automobiliste n'ont songé à leur demander de faire cela.

On nous promet un vaste (?) bateau, destiné à la traversée des autos, l'année prochaine. Mais le nombre des autos va aussi augmenter. Si la même congestion se reproduit à la traverse, allons-nous continuer à endurer avec résignation, en "bonnes poires" que nous sommes?

C'est un fait que, pendant la saison qui s'achève, nombre d'automobilistes américains se sont privés du plaisir de revenir à Québec, parce qu'ils se rappelaient trop vivement les ennuis qu'ils avaient eus à traverser le fleuve, l'été précédent. C'est autant de perdu pour le commerce de Québec et de Lévis et à cela il faut ajouter tout le temps qui se perd dans la livraison de marchandises entre les deux villes. Notre apathie à nous moderniser, à avoir des rues qui ne soient pas de véritables casse-cous, et un service de bateaux-passeurs, capables de suffire à la circulation, nous fait une jolie réputation.

### Une belle excursion

C'est le voyage à Trois-Rivières et retour par la rive sud. Le voyage se fait facilement en une journée, avec arrêt pour dîner à Trois-Rivières, où il y a d'excellents hôtels.

Tous les automobilistes connaissent déjà le parcours Québec-Trois-Rivières par la rive nord et les jolis villages et la campagne pittoresque que l'on traverse. Ils savent aussi combien Trois-Rivières avec ses grandes usines est intéressante à visiter. Ils sont peut-être moins familiers avec la rive sud, vu que la route n'y est pas encore tout-à-fait terminée. Mais, de Sainte-Angèle, où l'on traverse de Trois-Rivières, jusqu'à Lévis, il ne reste plus à construire que quelques milles de route dans S. Pierre-les-Becquets et la côte du Platon. Tout cela sera fini au cours de l'été prochain.

Nous n'avons pas d'hésitation à dire que la route de la rive sud sera encore plus intéressante que celle de la rive nord, au point de vue touristique. Les villages qu'elle traverse, comme S. Nicolas, Sainte-Croix, Lotbinière, Deschaillons, Les Becquets, Gentilly, sont parmi les plus jolis et les plus pittoresques de la province de Québec. Cette route sera aussi l'une des mieux construites de la province, car nos constructeurs ont maintenant une expérience de douze ans en la matière.



### L'éclairage des voitures hippomobiles

Dans le rapport qu'il a fait à la fin de ses travaux, le Grand Jury du district de Québec aux Assises criminelles d'octobre a fait les suggestions suivantes:

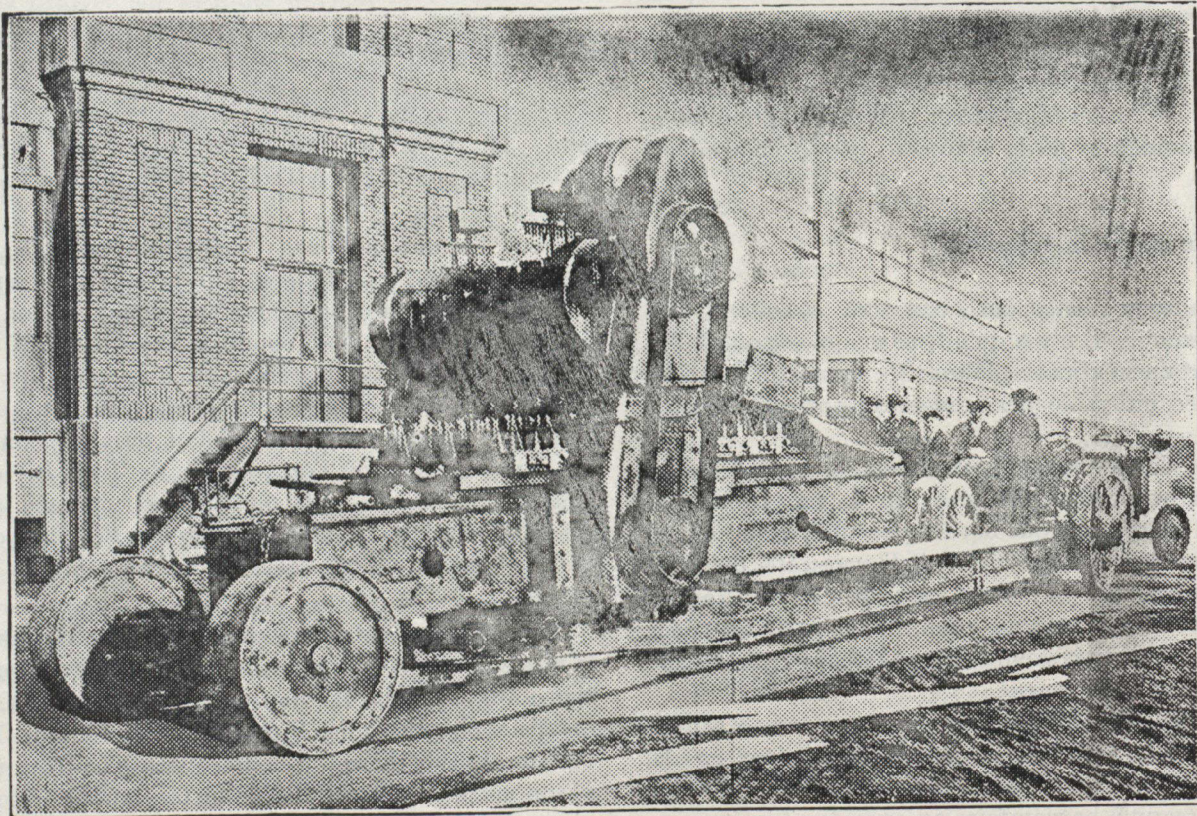
"Référant à l'adresse de l'honorable juge-en-chef, Sir François Lemieux au Grand Jury, nous soumettons respectueusement les suggestions suivantes: le nombre de véhicules-moteurs est devenu si grand, et, partant, une cause de danger et de pertes de vies, tant pour les piétons que pour les touristes, sur les grands chemins, qu'il devrait être considéré sérieusement par les autorités d'amender la loi des véhicules-moteurs de telle manière que, pour avoir une licence de conducteur, il devrait y avoir la condition formelle que tel conducteur passe un examen, démontrant que ce conducteur a une connaissance générale des règlements de la loi des véhicules-moteurs et, surtout, une connaissance parfaite des lois du trafic de la province de Québec; de plus, une loi devrait être passée à l'effet d'obliger tous les propriétaires d'un véhicule quelconque à avoir une lumière en avant et une autre en arrière de leur véhicule."

La première suggestion du Grand Jury a été anticipée depuis longtemps, puisque c'est l'article 17 de la loi des véhicules-automobiles. En effet, cet article oblige les personnes qui demandent un permis de conducteur ou de chauffeur, à subir un examen sur leur connaissance des lois de la circulation et sur leur compétence à conduire un véhicule-automobile. L'article 68 de la loi autorise même le gouvernement à exiger des applicants un certificat du bon état de leur vue ou de leur ouïe, s'il le juge à propos.

Quant à l'autre suggestion faite par le Grand Jury, c'est là une question qui est discutée depuis longtemps. Tous les automobilistes sont unanimes à réclamer que les voitures à traction animale portent des lanternes ou, du moins, des réflecteurs qui permettraient de les repérer facilement sur la route dans l'obscurité.

Chose curieuse, il paraît que les cultivateurs s'objectent énergiquement à éclairer leurs voitures et c'est pour cette raison que la disposition législative, réclamée par le Grand Jury et par les automobilistes, n'a pas encore été adoptée.

Pourtant l'éclairage des voitures à traction animale est préconisée surtout pour la protection des cultiva-



Une machine de 35 tonnes transportée dans la nouvelle aile des usines Ford, à Ford (Ontario). Le tracteur est un Fordson. (Courtoisie de "Ford News")



teurs, car, dans une collision avec une automobile, c'est évidemment la voiture du cultivateur qui a le dessous. D'ailleurs, une couple de lanternes ou de réflecteurs ne coûteront que quelques sous et certains auto-clubs se sont même engagés à en fournir gratuitement aux cultivateurs.

La suggestion faite par le Grand Jury est raisonnable et mériterait d'être suivie.

### Sages paroles de Sir François

A l'ouverture du terme d'automne des Assises Criminelles, le 10 octobre dernier, l'honorable Sir François Lemieux, juge-en-chef de la Cour Supérieure, a prononcé à l'adresse des "chauffards" les énergiques paroles qui suivent:

"La Cour prend la liberté d'attirer votre attention d'une façon toute spéciale sur plusieurs accusations pour "manslaughter" ou homicide involontaire, portées contre certains chauffeurs, conducteurs ou propriétaires d'automobiles qui, par négligence, violation de la Loi des Véhicules-Moteurs et surtout par excès de vitesse, auraient tué différentes personnes sur les voies publiques.

"L'automobile, produit de la science et de l'industrie, est un mode puissant de traction et agréable de locomotion.

"Mais ces véhicules-moteurs sont devenus la cause trop fréquente de dangers et de pertes de vies, tant pour les piétons que pour les touristes sur les grandes voies de communication.

"L'insouciance criminelle de certains conducteurs pour la sécurité et la vie des citoyens, leur mépris des lois, des règlements municipaux et des agents de sûreté, ont provoqué une indignation publique, tant à la ville qu'à la campagne, parce que l'action de ces mécréants est moins contrôlable. Aussi, l'intervention de la justice criminelle a été réclamée afin de donner, s'il y a lieu, un exemple salubre à ces perturbateurs de la paix privée et de l'ordre public".

Nous signalons ces paroles à nos lecteurs pour bien leur faire comprendre le danger qu'il y a à ne pas observer les dispositions de la loi concernant l'usage des véhicules-automobiles et la circulation sur les routes. Evidemment, il y a des malheurs qui sont de purs accidents. Mais il est de notre devoir de mettre nos lecteurs en garde contre la violation de la loi. S'il leur arrive un accident alors qu'ils sont en contravention avec la loi, ils pourraient bien trouver le tribunal armé d'une juste sévérité.

Les automobilistes de la province de Québec ont, comme classe, une excellente réputation. Nous sommes anxieux qu'ils la conservent. Voilà pourquoi nous ne cessons de leur rappeler à quoi ils s'ex-

posent, quand ils n'observent pas les règles de conduite et de circulation.

Parmi les 80,000 automobilistes québécois, le nombre des mauvais chauffeurs est extraordinairement petit. Mais il importe pour notre bon renom d'éliminer de nos rangs ceux qui n'ont pas assez de jugement pour comprendre que l'inobservance des règlements peut les conduire à la Cour d'Assises. D'ailleurs c'est autant pour la protection des automobilistes que pour celle du public que ces règlements sont édictés.

### La route Chicoutimi-Québec

Le voyage de Chicoutimi à Québec de quelques automobilistes aventureux remet à l'actualité le projet de construire une route pour relier la région de Chicoutimi et du Lac S. Jean à notre réseau de voirie provinciale.

Il y aurait quatre tracés: Chicoutimi-S. Siméon-Québec; Chicoutimi-Baie-S. Paul-Québec; Chicoutimi-Roberval-La Tuque-Grand'Mère-Trois-Rivières; Chicoutimi-S. Jérôme-Stonham-Québec.

Notre excellent ami le maire Samson préfère le dernier tracé, peut-être pour des motifs d'intérêt concernant sa ville. C'est aussi, paraît-il, le tracé le plus direct et celui qui offre le plus grand intérêt pour les touristes, artistes, pêcheurs et chasseurs.

Un parti d'ingénieurs et d'explorateurs, sous la direction de M. J. O. Montreuil, et de M. J. E. Lefebvre du Ministère de la Voirie, est actuellement à faire une inspection des deux principaux tracés: celui par la Malbaie et S. Siméon et celui par Stonham et S. Jérôme.

Le ministre de la Voirie, l'honorable M. J.-L. Peron, a décidé de faire faire cette inspection préliminaire avant les neiges et il compte recevoir le rapport de ses ingénieurs à la fin de novembre pour l'étudier ensuite au cours de l'hiver. Dès le printemps, on croit que les travaux de la nouvelle route de Québec à Chicoutimi, par S. Jérôme ou par Charlevoix, seront commencés et poussés activement. Les subsides nécessaires à cette entreprise nationale seront peut-être votés dès la prochaine session provinciale, qui doit s'ouvrir en janvier.

Depuis deux ans, "L'Automobile au Canada" n'a pas caché ses préférences pour le projet de route via Stonham et S. Jérôme, surtout parce qu'il aurait pour conséquence de rendre accessible au public notre superbe parc national des Laurentides. Mais il est clair que nous verrions d'un bon oeil l'exécution de "sortir" enfin nos amis les automobilistes de Chicoutimi et du Lac S. Jean.



## LE COIN DE L'INVENTEUR

**N**OS lecteurs ont dû se demander souvent comment on peut chronométrer avec exactitude les courses d'automobiles, d'aéroplanes ou de canots automobiles.

Souvent sont atteintes des vitesses fantastiques et souvent les concurrents se serrent de si près que c'est une question de minutes ou même de secondes de savoir à qui accorder la palme. A preuve, la dernière course du Grand Prix d'Europe où Campari n'a gagné que par 1 minute et 6 secondes.

Le chronométrage est un métier qui demande des experts. Parmi les chronométrateurs qui exercent leur art sur les champs de course des Etats-Unis, il n'en est probablement pas de mieux connus que Odis A. Porter, d'Indianapolis et Chester S. Rieker qu'on a surnommé les "jumeaux du chronométrage". Ce sont eux qui ont chornométré la dernière course d'Indianapolis et la course internationale aérienne de Dayton.

Evidemment, le mesurage et l'enregistrement du temps se fait au moyen d'instruments de la précision et de l'exactitude les plus grandes.

Porter a inventé l'instrument dont il se sert, il y a 12 ans, et depuis lors n'a pas cessé de l'améliorer. L'instrument enregistre le temps sur une ruban, de façon à ce qu'on puisse y référer au cas d'erreur dans l'affichage sur les bulletins.

Aux courses d'Indianapolis, le printemps dernier, plus de 6000 comptes différents ont été tenus pendant les six heures qu'a duré l'épreuve. En 15 secondes, il était possible d'afficher sur les bulletins le temps pour chaque tour, l'ordre de passage des voitures au point de départ, la vitesse moyenne de chaque voiture et les numéros des voitures en tête.

Les instruments sont si précis qu'ils enregistrent au centième de seconde la vitesse d'un objet en mouvement.

### Le Ficelage des ressorts

On remarque souvent, sur les voitures de course en particulier, que les ressorts de suspension sont entourés de ficelle, enroulée à tours jointifs. Cette précaution excellente est parfaitement de mise sur les

voitures de tourisme quelque peu rapides: grâce à elle, on est à peu près certain de ne jamais être arrêté pour rupture de ressorts.

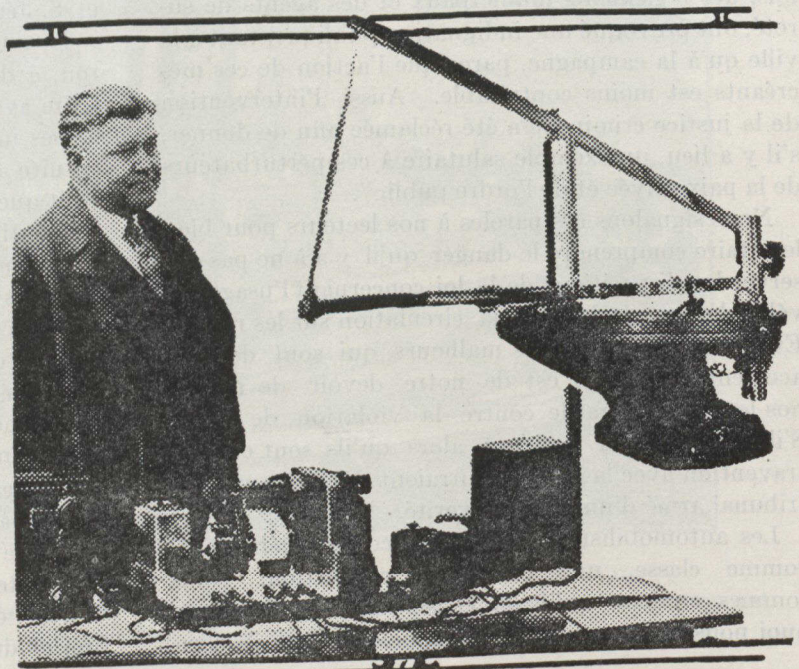
Il est facile de ligaturer soi-même ses ressorts: un peu d'adresse et beaucoup de patience suffisent. On commence par nettoyer et graisser copieusement les lames avec un mélange de suif et de plombagine, ou de graphite. On essuie à l'extérieur, et on enroule autour du ressort une couche de ruban chattertonné ou "tape", chaque tour empiétant légèrement sur le précédent.

Par-dessus le chatterton, on dispose la ficelle; celle-ci doit être du genre dit "septain" de 2 à 3 lignes de diamètre. Les tours doivent être jointifs et fortement serrés, les extrémités de la ficelle arrêtées par un nœud.

Par-dessus le tout, placer une deuxième couche de ruban chattertaonné sur laquelle on peut étendre, si l'on veut, une couche de peinture.

### Le filtrage de l'huile

Tous les automobilistes connaissent les difficultés qu'on éprouve pour débarrasser convenablement les huiles de graissages par circulation des limailles qui



ODIS A. PORTER et son chronomètre-enregistreur de vitesse à détente automatique.



proviennent de l'usure des engrenages et autres organes lubrifiés. Les tamis à toiles métalliques ne donnent que des résultats très imparfaits et on cherche encore une solution vraiment pratique de ce problème.

Un constructeur a fait breveter un système nouveau qui donne d'intéressants résultats; il repose sur le principe du séparateur magnétique. Si on suppose qu'on fasse passer l'huile qui revient des organes lubrifiés entre des aimants convenablement disposés, on comprend qu'avec une vitesse bien réglée et un écartement approprié des aimants, on puisse éliminer

totalelement les limailles avant qu'elles ne retournent à la pompe de circulation d'huile. Outre son extrême simplicité, ce système offre l'avantage de ne présenter qu'une perte de charge insignifiante pour le liquide. Appliqué aux turbines à vapeur et aux engrenages des laminoirs, ce dispositif a donné des résultats remarquables. Il y a tout lieu de prévoir qu'il s'imposera également dans la construction des moteurs d'automobiles et d'aviation où on se trouve en présence de difficultés du même genre pour le nettoyage des huiles pendant le fonctionnement des machines.

## LES ACCESSOIRES

### Le carburateur No-Vak

Ce carburateur est destiné à éliminer l'exhausteur, ou élévateur d'essence par le vide, qui amène la gazoline du réservoir principal au carburateur. Il est des deux types, horizontal et vertical, et conforme aux spécifications de la S. A. E. Il ne comporte qu'un seul ajustage qui peut se faire du siège du conducteur. Avec le No-Vak on dit que le moteur démarre rapidement, malgré que ce carburateur n'ait pas de cuve à essence et qu'il ne contienne d'essence que lorsque le moteur fonctionne.

### Le Radiashield

Persiennes de radiateur contrôlées par un levier à cran sur le tableau aux instruments qui permet d'obtenir cinq positions différentes des persiennes. Ce bouclier ne se compose que de quatre pièces et il n'y a aucune surface en saillie. Il s'attache au moyen de quatre écrous rembourrés au radiateur et un autre au tablier d'auvent et on dit qu'il peut se poser en 20 minutes.

### Soupapes à rodage automatique

La tête des soupapes Boyle est faite en deux morceaux. Lorsque la tête est posée sur la tige, le bout de la tige est chauffé au rouge vif et est ensuite rivé de force. Le résultat est d'exercer une pression au centre des deux disques qui composent la tête et ces disques s'écartent un peu sur les bords. On dit que cette méthode de construction rend les valves silencieuses. Un autre de ses avantages c'est d'assurer le rodage automatique du siège des soupapes. En effet, le disque inférieur de la tête de soupape qui s'appuie sur le siège, est quelque peu élastique, ou, si l'on aime mieux

bombé, et, lorsque la soupape est appuyée sur son siège, ce disque, en s'aplatissant, frotte sur le siège avec un léger mouvement vers l'extérieur, ce qui assure le nettoyage du siège et rend le rodage des soupapes inutiles. On prétend aussi que ces soupapes donnent un plus grand passage aux gaz d'admission et d'échappement.

### La lampe de conduite K-D-

C'est un phare du type tambour avec une glace de 4 1/2 pouces et une applique spéciale qui peut se poser sur un montant de la carrosserie, sur une aile, sur une membrure transversale ou sur l'auvent. Son installation peut être faite de façon à ce qu'il s'allume, lorsque les deux phares réguliers sont éteints. Sa lumière peut être dirigée sur le côté du chemin, de façon à ce qu'on puisse rencontrer une autre voiture en sûreté. Il est du type à double enveloppe et l'extérieur est fait d'une seule pièce de métal plaqué parfaitement poli et fini. Le réflecteur est de cuivre plaqué et poli et est en forme de parabole. Les ampoules sont de 6 à 8 volts, de 21 chandelles, type C, et l'installation peut se faire à deux fils ou à fil simple.

### Prises de courants Eclipse

Les prises de courant Eclipse sont faites de fort tube de cuivre, recouvert d'une bonne couche d'étain pur et d'alliage de plomb par le procédé du double étamage. Le tube de cuivre donne une grande conductibilité et une grande flexibilité et l'isolant d'étain et de plomb le préserve contre l'action corrosive de l'électrolyte. L'écrou de fixation en cuivre est aussi protégé de la même manière. A cause de la flexibilité de cette prise de courant, une petite pression de l'écrou d'ajustage donne un bon contact avec les bor-



nes de la batterie. Le dispositif d'attache est construit de façon à ce que le bout du cable sorte tout seul dès que l'écrou de fixation est desserré, même si le cable était corrodé.

### Graisseur de ressorts Beco

Ce graisseur prend la place du boulon central d'assemblée dans les ressorts et sert de canal pour introduire la graisse à l'intérieur des ressorts. La graisse est introduite dans le graisseur sous pression et par des ouvertures appropriées elle se répand entre les lames des ressorts et est étendue par le frottement de ces dernières les unes contres les autres.

### Appareil à roder les contacts

Au moyen de l'appareil Stevens on peut polir et roder les contacts du rupteur ou du distributeur sans craindre d'endommager cet organe assez délicat et on est sûr d'obtenir des surfaces absolument parallèles et parfaites.

### L'Electrolock

C'est une serrure électro-magnétique pour Ford. Le panneau de l'Electrolock remplace le tableau aux instruments régulier de la Ford. Cet appareil fonctionne de façon à ce que la voiture se trouve verrouillée automatiquement dès qu'on coupe l'allumage. Pour déverrouiller il faut rétablir l'allumage au moyen de la clef de contact.

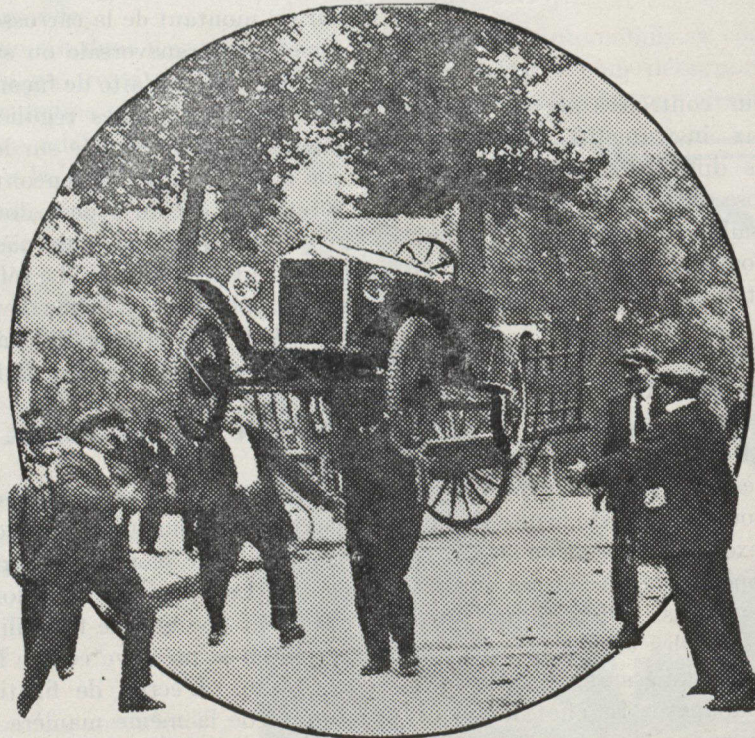
## POUR DIMINUER LES ACCIDENTS

M. George M. Graham, président du comité de circulation et de sécurité de la National Chamber of Commerce, suggère pour réduire le nombre des accidents de route les onze moyens suivants:

- 1.—Publication fréquente de statistiques exactes.
- 2.—Education des enfants.
- 3.—Education du public par toutes sortes de moyens.
- 4.—Education des piétons sur la manière de circuler dans les rues.
- 5.—Education des conducteurs d'autos.
- 6.—Etablissements de signaux de danger uniformes.
- 7.—Protection suffisante aux passages à niveau.
- 8.—Adoption par les villes de moyens pour parer à la circulation future.
- 9.—Surélévation de l'extérieur des courbes.
- 10.—Fondation de société pour coopérer avec les officiers publics.
- 11.—Punition sévère de ceux qui violent les lois de la circulation.

Vendeur:—"Ceci est notre dernier modèle, muni d'un équilibreur harmonique.

Madame:—"Oh! oui, l'équilibreur sert à équilibrer les pneus-ballons, n'est-ce pas?"



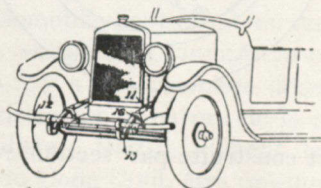
Excellent exercice pour ouvrir l'appétit. Jean Granier, homme fort français, se promène dans les rues de Paris avec sur son dos une auto pesant 2000 livres.



# LES RECENTS BREVETS

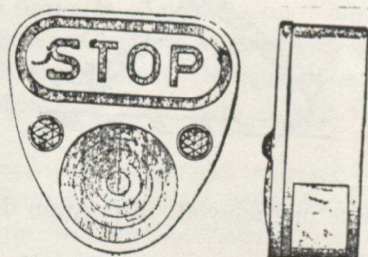
Article compilé pour cette revue par Clarence A. O'Brien,  
solliciteur de brevets, Washington

## Applique pour parechoc



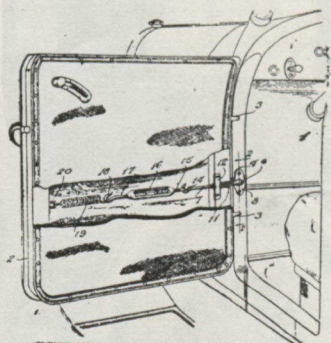
Se compose d'une bande de métal élastique repliée sur elle-même pour former deux boucles en forme d'arc. Le sommet de la boucle enserme la barre du parechoc et les bouts de la boucle sont fixés l'un sur l'autre au châssis.

## Signal d'arrêt



Modèle de signal d'arrêt et de lanterne arrière. Joli dessin.

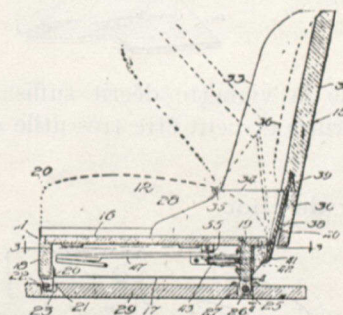
## Pour fermer les portes



Cet appareil ferme les portes d'automobile. Comme on le voit, c'est une tige reliant la carrosserie à la

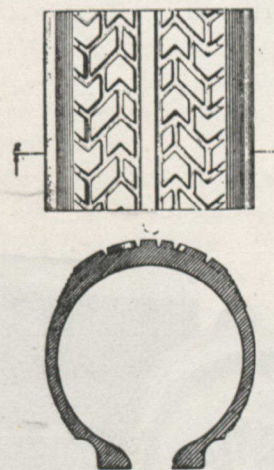
porte et montée excentriquement par rapport aux gonds de la porte. Un ressort produit l'effort pour ramener la porte.

## Siège ajustable



Le fond de ce siège peut s'abaisser et se hausser. Le dossier peut se reculer ou s'avancer. Commode pour chauffeurs qui ne sont pas de taille normale.

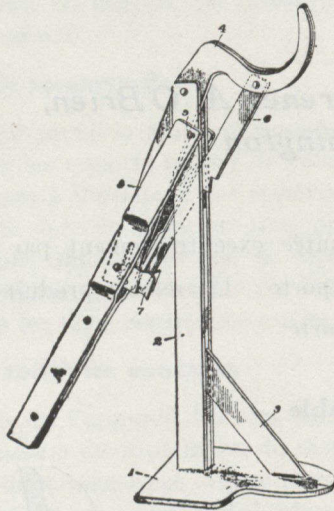
## Dessins pour pneus



Nouveaux dessins de cannelures pour la bande de roulement des pneus.

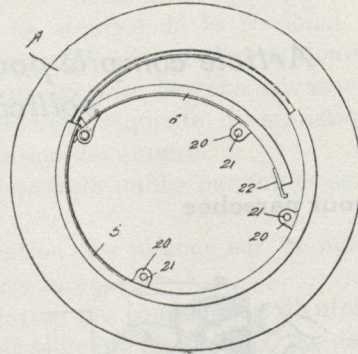


**Nouveau modèle de vérin**



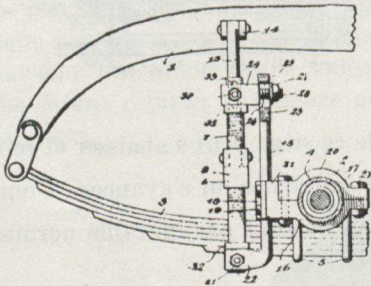
Ce eric que la vignette décrit suffisamment, est facile à construire et peut être très utile dans un garage.

**Jante démontable**



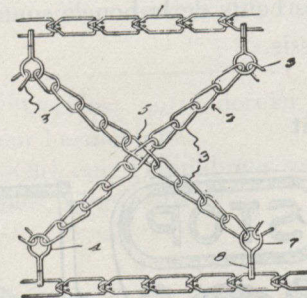
La jante est construite par section, reliées par des charnières, tel que ci-dessus indiqué.

**Amortisseur de choc**

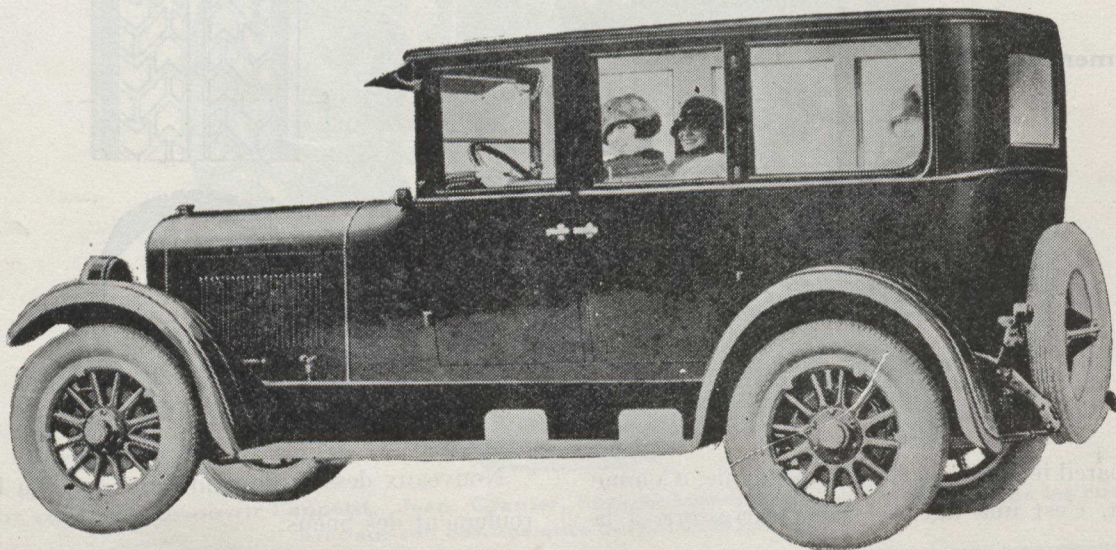


La friction d'un sabot sur une courroie, tendue entre le ressort et la membrure du châssis, est le principe de cet amortisseur.

**Chaîne à pneus**



Ceci indique une nouvelle disposition des chaînons transversaux.



La nouvelle Cleveland six-cylindres qui se distingue par son système automatique de graissage du châssis. (Courtoisie de "Candaian Motorist")



## CAUSERIE JUDICIAIRE

### La responsabilité de l'automobiliste envers ses invités

Les tribunaux ont souvent décidé que le propriétaire d'une automobile peut être tenu responsable des dommages que subissent ses invités au cours d'un accident. Mais il y a une profonde divergence d'opinion entre juristes sur la nature de la responsabilité de l'automobiliste. Doit-il, suivant les termes de l'article 1054 du Code Civil, être présumé en faute et n'être exonéré que s'il peut prouver qu'il n'a pu empêcher le fait qui a causé le dommage? Doit-il n'être tenu de répondre, suivant les termes de l'article 1053, que de sa faute?

Les tribunaux français semblent admettre la présomption de faute, comme en font foi les arrêts que nous avons déjà cités, tandis que les tribunaux de la province de Québec paraissent vouloir astreindre la victime de l'accident à établir que cet accident a été causé par la faute, la négligence ou l'imprudence de l'automobiliste. C'est, du du moins, ce que nous permet de conclure une récente décision de la Cour Supérieure, à Montréal, dans une affaire Galbraith vs Enright.

D'après les journaux qui ont rapporté le jugement,

Mme Galbraight avait été défigurée dans un accident alors que l'automobile d'Enright, où elle se trouvait, était tombée dans un fossé près de Pointe-Claire, le 5 mai 1922. La Cour a jugé que le défendeur Enright ne pouvait être tenu responsable de cet accident et des dommages qui en étaient résultés pour la demanderesse.

La demanderesse qui est une garde-malade professionnelle, déclarait dans son action que l'accident avait été causé par la négligence et le manque de précaution du défendeur, et qu'il lui était résulté de cette chute de l'automobile dans un fossé des blessures graves, car elle avait été projetée par le choc hors de la voiture et elle avait eu la figure coupée par de nombreux éclats de verre. Ces blessures l'avaient complètement défigurée. Elle avait eu entre autres le nez fracturé, le menton et les lèvres profondément coupés, la joue gauche meurtrie. Elle déclarait, de plus, qu'à la suite de cet accident elle avait été incapable de pratiquer sa profession pendant plusieurs mois et qu'elle avait perdu de ce chef une assez forte somme d'argent. Elle prétendait que l'accident était

dû à la négligence du défendeur et elle lui réclamait \$8,000. de dommages.

Le défendeur alléguait, de son côté, dans son plaidoyer, que, le soir de l'accident, il avait passé la soirée à Montréal avec un groupe d'amis parmi lesquels se trouvait la demanderesse. La demanderesse et une autre dame, disait-il, avaient manqué le train qui devait les ramener à Sainte-Anne-de-Bellevue et elles lui avaient demandé de les conduire dans son automobile jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, ce qu'il avait accepté.

A une courte distance de Pointe-Claire, continuait le défendeur dans son plaidoyer, son automobile, à une courbe soudaine du chemin, laissa la route et tomba dans un fossé. Il affirmait qu'au moment de l'accident, il conduisait son automobile à une vitesse raisonnable et avec toutes les précautions voulues, et aussi que l'automobile était en bon ordre.

L'honorable juge MacLennan déclara en rendant jugement que l'accident qui formait la base de l'action de la demanderesse, était arrivé alors que cette dernière était conduite par le défendeur qui voulait l'accommoder. La demanderesse, dit l'honorable juge MacLennan, avait dans ces circonstances assumé tous les risques du voyage, sauf ceux qui auraient pu résulter de la faute du défendeur, si ce dernier n'avait pas exercé le soin voulu pour éviter l'accident après que le danger fut devenu apparent. Le défendeur, de son côté, n'était pas obligé d'exercer plus de soin que celui qu'un homme prudent, agissant pour lui-même, exercerait, et il ne pouvait pas être tenu responsable pour une erreur de jugement qu'un homme ordinaire peut commettre.

Dans cette cause, la preuve établissait, dans l'opinion de la Cour, tant par le témoignage du défendeur que par celui de la demanderesse, que l'automobile où la demanderesse se trouvait, était conduite avec une prudence raisonnable, à une vitesse modérée et que ses phares étaient en bon ordre, quand brusquement elle tomba dans le fossé.

### La responsabilité de celui qui prête son automobile

En principe, un automobiliste qui prête sa voiture à un autre, pourrait être tenu à payer les dommages que cette voiture occasionne à des tiers, si l'on établit



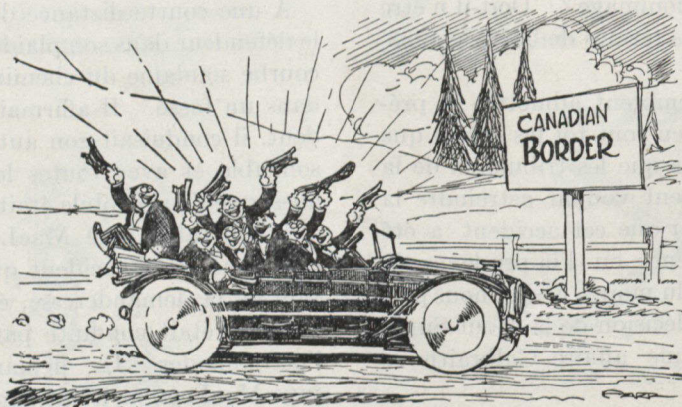
que sa faute ou celle des personnes pour qui il est responsable, a été en quelque façon la cause de l'accident.

Mais celui qui prête une automobile en parfait ordre, pour une partie de plaisir à laquelle il ne prend pas part, ne saurait être tenu responsable d'un accident imprévu, causé par le défaut de fonctionnement des freins au cours de cette partie de plaisir. C'est ce que vient de maintenir l'honorable juge MacLennan, de la Cour Supérieure, à Montréal, en revoyant une action en dommages de \$15,367, intentée à Johnston Murdoch, par Dame Alice Wooley, parce que son mari, Patrick Michael Rafferty, avait été tué dans un accident d'automobile, en revenant d'un pique-nique, le dimanche 23 septembre 1923.

Madame Rafferty déclarait dans son action que, le 23 septembre 1923, son mari se trouvait vers 6 heures du soir dans un camion Ford, appartenant au défen-

seur du camion qui était à son emploi pendant la semaine, n'était pas engagé par lui pour conduire le camion le dimanche, et qu'il avait été invité à se joindre au pique-nique, ce qu'il avait fait volontairement. Il prétendait que dans les circonstances, il ne pouvait être tenu responsable de l'accident, et il demandait le renvoi de l'action.

La preuve révélait que quelques jours avant l'accident, le mari de la demanderesse et quelques amis avaient emprunté le camion du défendeur pour un pique-nique, le dimanche, 23 septembre 1923, et que le défendeur avait prêté son camion sans en retirer aucune rémunération. De plus, dit l'honorable juge MacLennan dans son jugement, le chauffeur du camion n'avait pas été engagé ou payé par le défendeur pour conduire le camion, le dimanche en question, et pendant qu'il conduisait ainsi le camion, il ne remplissait aucun des devoirs qui lui incombaient en vertu



Tous ensemble: "O Canada....." ("Life")

deur, sur le Chemin de la Côte-des-Neiges, lorsque les freins du camion qui étaient défectueux, refusèrent de fonctionner. Il en était résulté, disait-elle, une collision entre le camion et une autre automobile et un poteau de télégraphe, et son mari, par le choc, avait été projeté sur le sol et tué presque instantanément.

Elle prétendait que la mort de son mari était due à la négligence du défendeur qui avait loué un camion en mauvais ordre, et à celle du chauffeur du camion, qui était à l'emploi du défendeur, et dont ce dernier était responsable. Elle réclamait \$10,367 en son nom personnel et \$5,000 en qualité de tutrice à son enfant mineure.

Le défendeur plaidait qu'il avait prêté gratuitement son camion à un groupe de ses amis pour un pique-nique, et qu'il n'avait touché aucune rémunération. Il soutenait que son camion était en parfait ordre, car il l'avait fait entièrement réparer dans les premiers jours de septembre. Il alléguait enfin que le chauffeur

de son engagement avec le défendeur pour lequel il travaillait pendant la semaine.

Le camion, continue l'honorable juge MacLennan, était en parfait ordre lorsque le pique-nique partit, et le défendeur n'est pas responsable pour le défaut de fonctionnement des freins immédiatement avant l'accident.

La Cour a jugé que, par suite, la demanderesse n'avait pas établi sa réclamation contre le défendeur, et elle a renvoyé l'action avec dépens.

### Une application de l'article 1716 du Code Civil en faveur du garagiste qui répare une automobile

Le mandataire qui agit en son propre nom est responsable envers les tiers avec qui il contracte. C'est ce que vient de maintenir l'honorable juge A. de Lormier en condamnant P. Lynch à payer à Park Avenue



Garage la somme de \$124.33 pour certaines réparations d'automobile.

Lorsque Lynch avait été poursuivi pour ce compte, il avait plaidé que l'automobile appartenait à la compagnie Neptune Engine Works dont l'actif avait été transporté à la compagnie Engine Trading Limited, et que par suite il ne devait rien à la demanderesse.

La demanderesse avait répondu à cette défense que c'était la première fois, qu'elle entendait dire que l'automobile appartenait à une tierce personne, le défendeur ayant toujours laissé entendre qu'elle lui appartenait.

La preuve révélait que le défendeur était un officier des deux compagnies en question et qu'il était allé chez la demanderesse faire faire de l'ouvrage sans lui dire à qui appartenait l'automobile. La demanderesse lui avait envoyé trois comptes pour lui réclamer ce qui était dû, mais il avait négligé d'y voir. Le défendeur de plus était allé lui-même chercher l'automobile et avait fait perdre à la demanderesse le privilège de rétention qu'elle avait sur l'automobile.

Dans ces circonstances, dit l'honorable juge DeLorimier, c'est dû à la faute du défendeur si la demanderesse a perdu ce privilège, étant donné que c'est toujours le défendeur qui ordonnait les réparations à faire et qui a payé certains comptes pour d'autres réparations faites.

Comme le défendeur, dans toute cette affaire, avait agi en son propre nom et que c'est un principe établi par le code que le mandataire qui agit en son propre nom est responsable envers les tiers avec qui il contracte, la Cour a condamné le défendeur à payer à la demanderesse le montant du compte soit \$124.33, avec intérêts et dépens.

### La signification légale du mot collision

La définition de ce qu'on entend par le mot "collision" dans les contrats d'assurance, ayant des automobiles pour objets, continue d'être un grand sujet de perplexité pour les tribunaux et jusqu'à présent la jurisprudence est encore assez indécise sur cette question. Est-ce la rencontre de deux véhicules en mouvement? Est-ce le choc d'un véhicule en mouvement contre un objet stationnaire?

Dans une cause de Klians vs Provident Insurance Company, la Cour Supérieure, siégeant à Montréal, sous la présidence de l'honorable juge Duclos, a jugé que le fait pour une automobile de frapper une pierre qui se trouve à côté du chemin, afin d'éviter de frapper une autre voiture, constituait une collision et permettait au propriétaire de l'automobile de recouvrer une indemnité en vertu d'une police d'assurance contre les accidents.

Le demandeur D. Klians avait poursuivi la Provident Insurance Company en vertu d'une police qui assurait son automobile contre les accidents et spécialement contre les dommages résultant de toute collision. Il alléguait, dans son action, que le 15 août 1920, alors qu'il conduisait son automobile sur la route à la Pointe-Claire, il vit venir vers lui à une très grande vitesse une autre automobile. Afin d'éviter une collision, il obliqua légèrement, mais son automobile vint en contact avec une pierre qui se trouvait au bord de la route, et tomba dans le fossé. Il réclamait à la compagnie d'assurance le coût des réparations qu'il avait dû faire à son automobile à la suite de cet accident.

La Provident Insurance Company plaidait qu'un tel accident n'était pas couvert par la police et elle demandait le renvoi de l'action.

L'honorable juge Duclos en rendant jugement définit le mot collision qui se trouvait dans la police d'assurance. Il déclara que ce mot signifiait la rencontre de deux objets en mouvement ou bien la rencontre d'un objet en mouvement avec un objet stationnaire.

Dans la cause actuelle, dit l'honorable juge Duclos, il n'y a pas eu de collision entre les deux automobiles mais il est certain néanmoins qu'une collision aurait eu lieu si le demandeur n'avait pas changé la direction de son automobile. Le demandeur, continue la Cour, a ainsi épargné à la défenderesse l'obligation de payer une plus forte somme qu'elle aurait eu à payer si les deux automobiles étaient venues en collision.

Il y avait eu d'ailleurs collision, dans l'opinion de la Cour, entre l'automobile du demandeur et la pierre qui se trouvait au bord de la route, et cet accident était couvert par la police d'assurance émise par la défenderesse.

La Cour a par suite condamné la défenderesse à rembourser au demandeur le coût des réparations de l'automobile, soit \$110, ainsi qu'à payer les dépens de l'action.

Cet arrêt semblerait quelque peu en contradiction avec celui rendu par la Cour Supérieure dans l'affaire London Guarantee & Accident Company vs Sowards (1923 C. S. C. R. 365) et que nous avons rapporté à la page 52 du volume 4 de notre revue. Mais, en revanche, il cadre assez bien avec la décision du tribunal de New York que nous avons signalée à la page 208 du même volume.

La décision de tous ces procès au sujet de collision dépend, évidemment, de la rédaction et de la phraseologie de chaque contrat d'assurance particulier et les contrats peuvent varier à l'infini dans leurs termes. Il ne faut pas oublier, non plus, qu'une semblable clause s'interprète toujours contre l'assureur et en



faveur de l'assuré, suivant le principe de l'article 1019 du Code Civil.

### Ils sont tous deux conjointement responsables

Suivant la loi, le conducteur et le propriétaire enregistré d'une automobile qui cause un dommage à quelqu'un, sont tous deux responsables envers la victime.

Voilà pourquoi l'honorable juge Weir, de la Cour Supérieure, vient de condamner W. Betts et Généreux Grenier à payer conjointement et solidairement, la somme de \$1,500 à J. Emile Marchand, à la suite d'un accident d'automobile, dans lequel le fils mineur de ce dernier fut grièvement blessé.

Marchand avait poursuivi les défendeurs en dommages pour la somme de \$3,000. Il réclamait \$2,500 en qualité de tuteur à son fils en compensation pour les dépenses et le trouble que lui avaient causé les blessures de son fils.

Il déclarait, dans son action, que le 19 mars 1923, son fils, Raoul-Joseph Marchand, se trouvait sur un trottoir sur l'avenue Coloniale, non loin de la demeure de ses parents, lorsqu'il fut frappé par une automobile conduite par le défendeur Grenier. Le demandeur prétendait que son fils, à la suite de cet accident, avait souffert de fractures au crâne, aux bras et aux deux jambes, et de lésions internes. Le garçonnet, continuait la déclaration, après avoir été entre la vie et la mort à l'hôpital pendant assez longtemps, avait pu être transporté chez lui, mais il était demeuré

frappé d'incapacité permanente, telle qu'il ne pouvait plus retourner à l'école. Le demandeur soutenait que l'accident avait été le résultat de l'inexpérience du chauffeur de l'automobile, qui conduisait du mauvais côté de la rue au moment de l'accident.

Le demandeur avait aussi poursuivi conjointement et solidairement W. Betts, qui était enregistré au département des licences, comme propriétaire de l'automobile. Mais Betts ne plaida pas à l'action, et jugement fut rendu contre lui par défaut.

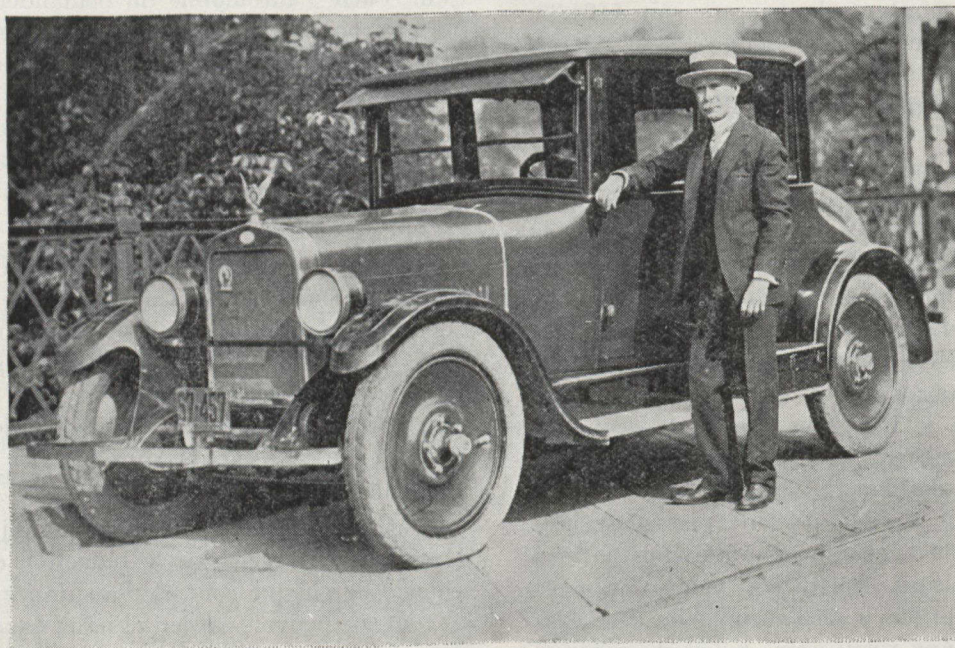
Grenier qui contesta l'action, déclara simplement que l'accident était dû à la faute du fils du demandeur.

L'honorable juge Weir, en rendant jugement, déclara que le demandeur avait prouvé les allégations essentielles de sa déclaration et qu'il avait droit à \$1,500 de dommages, dont \$400 personnellement et \$1,100 au nom de son fils mineur.

### Pierre projetée dans la glace d'un magasin au passage d'une auto

Au passage d'une voiture automobile, un caillou est projeté dans la glace d'une boutique et la brise. Le conducteur de l'auto doit-il être présumé responsable de cet accident et condamné à payer des dommages-intérêts?

Cette question, qui présente un très grand intérêt pratique, vient d'être résolue par le tribunal civil de Lunéville, (France), en date du 8 avril 1924, en faveur de l'automobiliste qui a été exonéré de toute responsabilité.



Le docteur P. E. Doolittle, président de la Canadian Automobile Association, l'apôtre de la route trans-Canada. (Courtoisie de "Canadian Motorist")



## Conseils du vieux chauffeur

### Préparatifs d'hiver

**N**OS lecteurs qui demeurent à la campagne, auront sans doute bientôt à remiser leur voiture et à la couvrir de la housse sous laquelle elle dormira jusqu'au printemps. Mais la plupart des automobilistes des villes continueront à se servir de leur voiture pendant tout l'hiver.

Il ne faut pas oublier, cependant, que le travail qu'une automobile a à accomplir pendant l'hiver est beaucoup plus rude que pendant l'été. Aussi, il est à conseiller à ceux qui veulent faire de l'automobilisme en hiver, de faire un examen complet de leur voiture et de la mettre en bon état sous tous rapports avant que ne commence la mauvaise saison.

Comme vous le savez, une locomotive va à l'atelier pour une révision, au retour de chaque voyage, mais je parierais que bien peu d'automobilistes ont fait faire le grand ménage de leur voiture plus d'une ou deux fois pendant toute la dernière saison.

Ce grand ménage s'impose, si vous voulez que votre voiture supporte bien les rigueurs de la conduite d'hiver. Faites-la examiner soigneusement par un garagiste expérimenté et faites-la mettre en ordre à tous les points de vue.

Si vous désirez faire le travail vous-mêmes, voici la liste des principaux points sur lesquels devrait porter votre attention :

**1o**—Changez l'huile du moteur pour une huile un peu plus fluide.

**2o**—Mettez une solution anti-congelante à base de glycérine-alcool ou miel dans l'eau du radiateur.

**3o**—Renouvelez l'huile ou la graisse de la boîte de vitesses et du différentiel.

**4o**—Voyez si les freins ont besoin de nouvelles bandes et d'ajustage.

**5o**—Remplacez tous les graisseurs défectueux et faites un bon graissage de toutes les parties de la voiture.

**6o**—Examinez les pneus avec soin et vulcanisez toutes les coupures.

**7o**—Voyez à ce que le niveau de l'électrolyte de la batterie soit à la hauteur convenable, un quart de pouces au-dessus du sommet des plaques, et à ce que la batterie soit chargée à sa pleine charge.

**8o**—Nettoyez les bornes de la batterie en les lavant avec de l'eau bouillante.

**9o**—Vérifiez l'état des contacts du rupteur et l'écartement des électrodes des bougies.

**10o**—Nettoyez le système de refroidissement et remplacez les raccords de caoutchouc, s'ils paraissent vieux, déformés et pourris.

**11o**—Voyez à munir votre radiateur d'une housse pour le protéger contre le gel en cas de stationnement par temps froid.

**12o**—Regarnissez la pompe du système de circulation d'eau.

**13o**—Vidangez le réservoir à essence et nettoyez à fond les filtres et toute la canalisation.

**14o**—Voyez à ce que la prise d'air chaud pour le carburateur fonctionne bien.

**15o**—Nettoyez la tôle de protection sous le carter ainsi que toutes les canalisations de graissage avec leurs filtres.

**16o**—Resserrez boulons, écrous, goupilles et remplacez tous ceux qui peuvent manquer.

**17o**—Réparez toutes déchirures dans la capote et les rideaux de côté et voyez à ce que les boutons-pression soient en ordre.

**18o**—Voyez à empêcher le jeu des glaces et du pare-brise.

**19o**—Examinez vos parechocs et vos ressorts; graissez ces derniers et voyez si leurs gaines sont en bon ordre, s'ils en sont munis; voyez à corriger l'excès de jeu dans les jumelles de ressorts.

**20o**—Vérifiez la condition de vos phares et des fils.

**21o**—Examinez les connexions au tableau et nettoyez-les, si elles sont vertdegrisées.

**22o**—Vérifiez l'état de la dynamo; rodez ses balais, s'ils paraissent mal porter sur le collecteur, et nettoyez ce dernier, si sa surface est noire.

**23o**—Nettoyez le pas de vis du démarreur; voyez à ce qu'il ne soit pas desaxé et qu'il attaque parfaitement et à fond et d'aplomb la couronne du volant.

**24o**—Voyez au graissage du système d'embrayage et tendez ses ressorts, s'ils sont devenus trop lâches.

**25o**—Graissez tout le mécanisme de direction et reprenez tout jeu exagéré qu'il pourrait y avoir.

**26o**—Voyez à ce qu'il n'y ait pas trop de jeu dans les roues et vérifiez l'état de leurs roulements.



**27o**—Reprenez tout jeu inutile dans la transmission par le réglage du pignon d'attaque de l'arbre de transmission.

**28o**—Faites un bon rodage et réglage des soupapes et un décarbonisage et décalaminage complets du moteur.

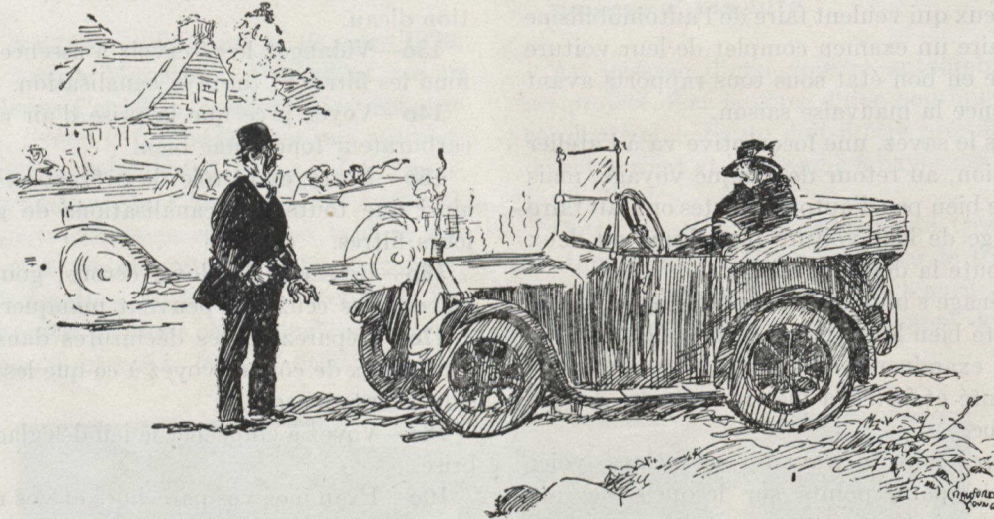
**29o**—Remplacez les segments de piston, s'ils sont usés ou cassés.

**30o**—Nettoyez et lavez toute la carrosserie.

**31o**—Mettez un jeu complet de bougies neuves sur votre moteur.

### Pour combattre le grincement

Le grincement des freins est dû, dans la plupart des cas, à l'huile, à la graisse, à la boue de la route, au sable et à la poussière qui s'introduisent dans les freins et



Mari: "Sale bête, être inutile, pourriture!... c'est au moteur que je parle, Emma!"

("Life")

en rendent les bandes glacées et glissantes. Les freins deviennent alors bruyants et perdent beaucoup de leur frottement.

Pour remédier à cela, il est nécessaire d'enlever les roues arrières tous les deux ou trois mois et de nettoyer les bandes. On peut rendre leur rugosité aux bandes glacées en les frottant avec une lime ou une râpe. Les bons chauffeurs se font une pratique de nettoyer leurs bandes de freins régulièrement à tous les 1000 milles.

### Pour éviter l'accident

Si la voiture en avant de vous tourne brusquement à gauche pour prendre une voie de côté, n'essayez pas

de passer à sa gauche. Dirigez votre voiture dans l'espace libre entre le trottoir de droite et l'arrière de l'autre auto en appliquant les freins. Il est probable que l'autre chauffeur aura le temps de passer devant vous, pendant que vous faites cette manœuvre. S'il commet l'erreur d'arrêter vous le frapperez là où c'est le moins dangereux.

### Quand vous démarrez

C'est toujours prudent de presser sur la pédale de débrayage, quand vous démarrez, surtout si vous êtes dans un endroit encombré. Il peut toujours arriver que par distraction vous ayez laissé engagé votre levier de changement de vitesse et alors quand le démarreur se met en marche, la voiture fait un bond en avant. Cela peut causer un sérieux accident.

### En cas d'éclatement

Il ne faut pas perdre la tête et faire un faux mouvement qui jettera votre voiture dans le fossé, lorsqu'un pneu éclate avec un bruit de coup de fusil. Gardez votre sang-froid et manœuvrez votre volant avec délicatesse. La voiture cherchera sans doute à déraper. Pour rien au monde n'allez appliquer les freins brusquement. Vous ne feriez qu'accentuer la tendance au dérapage. Tournez délicatement le volant dans la direction où l'arrière de la voiture veut aller. Ce n'est que quand vous aurez redressé votre voiture que vous appliquerez les freins et vous le ferez non pas violemment mais par applications légères et successives, jusqu'à ce que la voiture s'arrête.



### Glue liquide

Dissolvez une once de borax dans une chopine d'eau bouillante, ajoutez deux onces de gomme laque (shellac) et faites bouillir dans un vase couvert jusqu'à ce que la laque soit dissoute. Ceci fait un ciment commode et peu dispendieux qui résiste bien à l'humidité et peut servir à réparer les accrocs à la capote de votre auto.

### Métal à coussinets

Dix onces de plomb, six onces de bismuth, quatre drahmes d'antimoine, huit onces de bronze et dix onces d'étain, le tout fondu ensemble. Cet alliage peut se couler ou se forger.

### Imitation d'argent

Faites fondre un quart d'once de cuivre, deux onces de bronze, trois onces d'argent, une once de bismuth, deux onces de salpêtre, deux onces de sel ordinaire, une once d'arsenic et une once de potasse. Ajoutez un peu de borax comme fondant. Peut servir à faire des garnitures pour l'auto.

### Pour cuivrer l'aluminium

Faire un bain avec 30 parties de sulfate de cuivre, 30 de crème de tartre et 25 parties de soude dans 1,000 parties d'eau.

### La graisse consistante

Elle s'emploie surtout pour le graissage du changement de vitesse, de la cuvette de débrayage, des articulations de l'arbre de transmission, des roulements à billes en général, plus particulièrement de ceux des roues.

On substitue souvent avec avantage la valvoline à la graisse consistante.

### Les principales pannes.

Une analyse des 3382 demandes de service reçues en un an par l'Auto Club de Cincinnati a permis de compiler une statistique démontrant que les principales causes de pannes sont les suivantes:

Démarrreur 28%; pneus 10%; batteries, 7.2%; allumage 3.8% carburateur 0.6%; graissage 6.4%; embrayage 1.4%; collisions 2.6%; divers 17.3%.

Le démarreur semble être l'organe le plus souvent en défaut. Pourtant il ne demande pas de grands soins. Il suffit de tenir son pas de vis libre de saletés

et de cambouis durci et de voir à se qu'il reste solidement fixé dans sa position normale, de façon à ce que son axe soit toujours parallèle à celui du moteur.

### L'avantage des gants

Une des parties du vêtement qui s'use le plus chez un conducteur est le bord des manches, surtout de la manche droite. Elle s'use et elle se salit parce que tous les organes que touche la main du conducteur, sauf ceux de la direction et les leviers de manœuvre, sont plus ou moins recouverts d'huile et de poussière.

On trouve dans le commerce des gants spéciaux pour chauffeurs, des gants à crispin, c'est-à-dire prolongés sur l'avant-bras par une sorte de cornet en cuir comme les gants d'escrime. On trouve même des crispins détachés sans gants.

Nous recommandons aux médecins qui conduisent eux-mêmes leur voiture d'avoir à bord, à portée de la main, une paire de crispins isolés. Pour mettre en route le moteur, ou pour toucher une de ses pièces, vite on enfle les deux cornets toujours serrés aux poignets par un élastique, et l'on est assuré de ne pas salir les manches de son vêtement ou les manchettes de sa chemise.

### Protection contre le froid

Hélas! les beaux jours sont finis. La belle saison s'est prolongée assez avant cette année grâce au temps superbe que nous avons eu pendant le mois d'octobre. Mais à l'heure où ces lignes paraîtront l'hiver sera bien près de commencer dans toute sa rigueur.

Il convient donc de conseiller aux automobilistes de ne pas négliger de prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger leur radiateur contre le froid.

Si votre voiture n'est pas munie de persiennes de radiateur à contrôle thermostatique, il est recommandable de couvrir votre radiateur d'une housse, avec à l'avant, une pièce mobile qui peut s'ouvrir ou se fermer à volonté. Autant que possible la température du moteur doit être maintenue constante aux environs de 180 degrés F. Dès que le moteur a été mis en marche l'avant du radiateur doit être découvert, car alors le moteur chaufferait trop, mais il faut le tenir couvert dès que le moteur est arrêté et souvent aussi lorsque l'on fait route contre un fort vent froid.

Avant que l'hiver ne prenne pour tout de bon, il est important de bien nettoyer toute la canalisation d'alimentation et la canalisation de graissage. Il se glisse toujours un peu d'eau dans la gazoline et dans l'huile. Cette eau se concentre et se loge dans les coudes de



canalisation, dans les filtres, dans la pompe à l'huile. L'hiver, cette eau peut geler et faire fendre les canaux, les filtres et la pompe à huile. On nettoiera donc à fond canalisations, filtres et pompe. Il faudra faire ce nettoyage assez souvent l'hiver, car l'humidité aspirée dans les canalisations s'y condense en eau sous l'influence du froid.

Il est bien important aussi à l'approche de l'hiver de bien inspecter tout le système de circulation d'eau et de voir que tout est en bon ordre et qu'il n'y a pas de fuites nulle part.

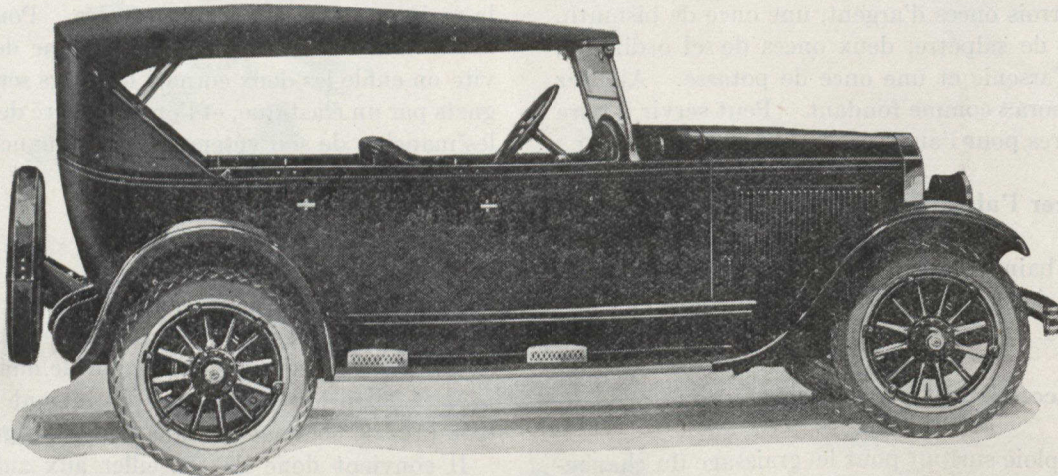
Si vous n'en êtes pas déjà pourvu, placez un tapis sur le plancher, surtout dans le compartiment avant; cela tiendra votre voiture confortable.

Il ne faut pas oublier la solution anti-congelante dans votre radiateur. Il y a une foule de substances anti-gel: chlorure de calcium, glycérine, miel, alcool, etc. Mais la meilleure est encore l'alcool dénaturé,

faut donc toujours tenir la batterie chargée. Veillez aussi à la densité de l'électrolyte et faites-en souvent l'épreuve à l'aide de l'hydromètre. L'électrolyte doit toujours être tenu à une densité d'environ 1.280 Beaumé. A cette densité, il n'y a aucun froid pour le geler.

#### Attention aux freins sur 4 roues

Le nombre de voitures munies de freins sur les quatre roues devient de plus en plus considérable. Les automobilistes les premiers devraient donc reconnaître qu'il y a danger, surtout en ville, à ne pas conserver entre eux une distance convenable. Une foule de télescopages dont souffrent les carrosseries sont dus au manque de prudence. Si nous admettons que plusieurs véhicules se suivent à 15 ou 20 milles à l'heure, nous pouvons nous imaginer ce qui se passe, si le con-



Le modèle découvert de la McLaughlin-Buick "spécial six" de 1925. (Courtoisie de "Canadian Motorist")

car il n'attaque ni le métal, ni le caoutchouc du système de circulation, ni le nickel de la garniture du radiateur.

Voici dans quelle proportion vous devez mélanger l'alcool à la gasoline: Tant que la température restera au-dessus de 10 F. une partie d'alcool pour trois parties d'eau sera suffisante. De 10 degrés à zéro le mélange devra être de une partie d'alcool pour deux parties d'eau. Un mélange égal d'alcool et d'eau empêchera l'eau de geler jusqu'à 20 degrés F. sous zéro. On peut ajouter une chopine de glycérine au mélange; cela empêche l'alcool de s'évaporer. Le seul défaut de l'alcool, c'est, en effet, qu'il s'évapore. Il faut donc assez souvent faire l'épreuve du mélange à l'alcoomètre et en maintenir la composition constante.

Surveillez bien votre batterie pendant l'hiver, car l'électrolyte peut geler si la charge est faible. Il

ducteur de la voiture de tête, disposant d'un frein puissant, se trouve dans la nécessité d'en faire usage brusquement. Ceux qui suivent peuvent fort bien n'avoir que des freins ordinaires de sorte que le contact est fatal.

En Angleterre, depuis cet été, tout véhicule pourvu des freins sur les quatre roues porte à l'arrière un petit triangle rouge placé dans un endroit bien en vue. Cette excellente précaution a pour but de mettre les conducteurs qui suivent, en garde en les invitant à ne pas "coller". Voici une idée qui devrait attirer l'attention des assureurs.

#### Pour tenir le moteur chaud

Si votre garage n'est pas chauffé, vous pouvez mettre, le soir, deux ou trois lampes électriques allumées



en contact avec votre moteur. Cela maintiendra la circulation dans le moteur et empêchera l'eau de geler et l'huile de figer.

Le mieux serait d'avoir une petite chaufferette électrique que vous placeriez à la base du moteur. Si votre garage est éclairé à l'électricité, vous pouvez prendre le courant d'éclairage pour cette chaufferette ou pour les lampes qui en tiendront lieu, mais alors le voltage de la chaufferette devra être établi à 110 volts. Si votre garage n'est pas éclairé, servez-vous du courant de la batterie de la voiture, mais alors lampes et chaufferette devront être du voltage de la batterie. Une batterie en bon état peut assurer ce chauffage pendant toute une nuit sans s'épuiser.

L'avantage de ce réchauffage électrique est que l'eau chauffée circule et maintient tiède le moteur lui-même, évitant ainsi, le lendemain matin, l'ennui bien connu que n'évite pas l'emploi de liquides incongelables: l'exagération de la viscosité de l'huile qui rend le moteur dur à tourner et empêche le graissage immédiat des articulations dès la première explosion.

Evidemment, ce moyen n'est bon que tant que le froid n'est pas devenu trop vif.

### **Limaille dans l'œil**

Un petit déchet de fer ou d'acier a pu se piquer dans le globe de l'œil. Le procédé le plus simple pour l'extraire est l'approche d'un aimant très près de l'œil. A défaut on prendra un corps rond et sans saillie, une alliance d'or, par exemple, un bout de papier roulé, etc.

On lavera ensuite l'œil avec de l'eau très chaude, brûlante, dans laquelle on aura fait dissoudre de l'acide borique. Consulter un médecin dès qu'on le pourra.

Un petit aimant de poche pourra facilement enlever un morceau de fer ou de nickel sauté dans un œil. A défaut d'aimant, on frotera quelques minutes sur les inducteurs de la magnéto un morceau d'acier qu'on approchera ensuite de l'œil malade. Ce petit aimant pourrait souvent être suffisant.

### **Enlèvement d'une tache au moyen de l'essence**

Il ne peut s'agir évidemment que des taches qui n'altèrent pas les tissus. Si le tissu est rongé, il est certain que tous les liquides à détacher du monde n'y feront rien. Les taches grasses, de cambouis par exemple, celles qui atteignent le plus souvent le chauffeur, peuvent être enlevées sur un vêtement à l'aide d'essence.

Le meilleur mode opératoire est le suivant: on place sous l'étoffe tachée un paquet d'ouate ou une étoffe

qui absorbe facilement le liquide, telle qu'une serviette propre, puis on frotte la tache au moyen d'une brosse imbibée d'essence. Il faut une imbibition large, abondante.

Lorsque la tache est disparue, on éponge au moyen d'ouate.

### **Pour nettoyer les vêtements**

Le beurre enlève admirablement le cambouis, non seulement sur les mains, mais même sur les vêtements; et que de taches noires au veston du chauffeur ne peut-il essuyer!

Aussitôt la tache de cambouis aperçue, prenez une noisette de beurre et étendez-la sur le vêtement jusqu'à ce que l'étoffe l'ait absorbée; vous essuyez légèrement avec une serviette propre, puis vous savonnez à sec (c'est-à-dire que le savon doit être à peine mouillé), en frottant l'étoffe entre vos paumes pour qu'il pénètre bien. Rincez enfin à très grande eau, jusqu'à ce qu'aucun filet noirâtre ne s'échappe plus du vêtement. Laissez sécher et au besoin repassez l'étoffe lorsqu'elle est encore moitié humide. Si bizarre que vous paraisse peut-être la recette, elle est parfaite.

### **Ne pas stationner dans les courbes**

Le dernier endroit sur la route où vous devez arrêter votre voiture, c'est dans une courbe. Personne ne s'attend à se trouver nez à nez avec une auto en stationnement au sortir d'une courbe. De là nombre d'accidents. C'est vrai qu'on ne doit s'engager dans une courbe qu'avec précaution, après avoir diminué de vitesse et en tenant rigoureusement sa droite. Mais, lorsque vous vous trouvez sur le dehors de la courbe, la tentation est tellement forte de la prendre à la corde et de conduire sur la gauche du chemin, au lieu de la droite. Ainsi donc, pour éviter d'être tamponnés n'arrêtez pas dans les courbes. Si vous avez une panne ou s'il y a quelque chose à réparer, comme un pneu à changer, arrêtez votre voiture là où le chemin est droit et où vous pouvez être aperçu de loin dans les deux directions.

### **Effet de l'usage des ballons**

Si vous remplacez vos pneus ordinaires par des pneus-conforts, faites corriger votre compteur. Avec des pneus à basse pression, le moyeu des roues est plus près du sol et cela a pour effet de faire marquer par le compteur une vitesse de deux pour cent plus grande que la vitesse réelle.



# POUR LES MARCHANDS D'AUTOS

## L'assurance obligatoire

**L**A législature d'au moins seize états des Etats-Unis aura à étudier la question de l'assurance obligatoire des automobilistes dans le cours des prochains mois. Les projets de lois qui seront présentés, varieront sans doute dans le détails, mais le principe général est le même. On veut par la loi proposée obliger chaque personne qui possède ou achète une automobile à prendre une police d'assurance pour assurer l'indemnisation des tiers à qui l'automobile pourra occasionner des dommages.

Le projet ne paraît pas être populaire dans le monde de l'automobile ni même dans le monde de l'assurance, ce qui est plus surprenant. A la dernière convention annuelle de l'Association nationale d'agents d'assurance qui vient de se tenir à Milwaukee, on s'est prononcé unanimement et de la façon la plus catégorique contre l'assurance obligatoire des automobiles.

Parmi les arguments apportés contre le projet, on invoque le fait que dans tous les Etats-Unis il y a eu 17,000 personnes tuées par des automobiles dans le cours de l'année dernière, soit une par 800 automobiles, et qu'il ne serait pas juste de mettre sur 799 automobilistes le fardeau de garantir le paiement des dommages causés par le 800ième.

On a prétendu que l'assurance obligatoire ne rendrait pas les "chauffards" moins téméraires et les "jay walkers" moins insouciantes. Au contraire, les uns n'en seraient que plus enclins à être imprudents et les autres à être sans souci, s'ils savent d'avance que d'autres, les assureurs, sont là pour payer la casse.

L'Association Nationale des Agents d'Assurance a publié sur la question de l'assurance obligatoire, recommandée dans toutes les campagnes de sécurité, la déclaration suivante:

"A première vue le projet paraît magnifique. Quelqu'un est blessé dans un accident d'automobile. Oh! c'est parfait, la compagnie d'assurance va payer. Mais le public va-t-il être satisfait de cela? Ne demandera-t-il pas qu'on fasse disparaître la cause de l'accident? Est-ce que l'assurance obligatoire va réduire le nombre des accidents, réprimer les abus de vitesse, ou rendre les automobilistes plus prudents? Elle ne fera rien de cela.

"Si le chauffeur téméraire et négligent qui, aujourd'hui, sans assurance, écrase les malheureux piétons sur sa route, a la protection de l'assurance pour couvrir ses actes, il deviendra une plus grande source de

danger et prendra plus de risques. Il est aussi raisonnable de supposer que l'assurance obligatoire augmentera l'insouciance des piétons et rendra les accidents plus fréquents.

"Le fait qu'un grand nombre d'états ont déjà étudié la question et que pas un seul n'a encore adopté une loi établissant l'assurance obligatoire, semble être une preuve que le principe n'en est pas bon.

"Une loi établissant un privilège légal sur les automobiles paraîtrait mieux rencontrer la situation. Quand un chauffeur, reconnu coupable d'avoir causé un accident, néglige de payer le montant du jugement ou de la réclamation, l'accidenté devrait avoir sur l'automobile un premier privilège, passant avant tous les autres privilèges et même les droits du vendeur impayé, soit que ce dernier se soit réservé la propriété de la voiture par vente conditionnelle ou autrement. Ceci aurait pour effet de forcer les marchands d'automobiles à obliger leurs acheteurs à s'assurer contre la responsabilité envers le public, tout comme ils obligent déjà leurs clients à s'assurer contre le vol et le feu.

"Il y aura des accidents. Nous ne pouvons y échapper; ce sont les hasards de la vie et c'est une utopie de croire que l'état peut nous assurer contre cela et par une législation philanthropique quelconque remplacer la loi naturelle de l'instinct de la conservation et de la prudence."

La National Automobile Chamber of Commerce, tout en reconnaissant qu'il est désirable de trouver un moyen pour que soient indemnisées les victimes des automobilistes insolubles, ne croit pas que l'assurance obligatoire serait un moyen équitable et efficace.

Lors de la convention de l'International Association of Casualty and Surety Underwriters qui vient d'avoir lieu à White Sulphur Springs (Virginie O.), M. George M. Graham, président du comité de circulation et de sécurité de la National Automobile Chamber, a fait les remarques suivantes:

"Dernièrement, il s'est manifesté une tendance croissante à suggérer l'assurance obligatoire en manière de panacée. On demande une loi garantissant à la victime d'un accident une compensation adéquate.

"Il est à se demander si ce plan serait un succès. Il paraît foncièrement injuste que la victime ne puisse avoir de recours, parce que l'automobiliste en faute ne possède pas de biens. Mais la tentative de corriger cette injustice par une loi, faisant de l'assurance obli-



gatoire une condition préalable à l'émission d'un permis, pourrait créer une pire injustice.

"Il est fort douteux si une loi semblable ferait diminuer le nombre des accidents d'automobile. Les mauvais chauffeurs pourraient profiter de la protection de cette loi pour être encore plus téméraires.

"Ce serait certainement un pas vers le socialisme et un nouvel obstacle au droit qu'a tout individu de jouir du moyen de transport qui lui plaît ou qui lui convient et de la façon qu'il juge à propos. Cela augmenterait le coût de l'automobilisme pour plusieurs personnes qui sont conducteurs irréprochables. En fait, cette augmentation empêcherait plusieurs personnes de posséder une automobile. Cette injustice atteindrait surtout le cultivateur. Il n'y a aucune nécessité de protéger le public contre le cultivateur automobiliste, car c'est un chauffeur très prudent, sauf de bien rares exceptions."

Pour rendre les routes plus sûres, M. Graham propose la révocation des permis, l'emprisonnement et la confiscation de l'automobile du délinquant pour une période plus ou moins longue, suivant la gravité de l'infraction. Les chauffeurs qui par leur façon dangereuse de conduire mettent la vie des autres en danger, doivent être pourchassés sans pitié, dit M. Graham. Et nous sommes bien de son avis.

### Les collégiens et les autos usagées

Les marchands d'automobiles dans les villes où il se trouve des collèges ou des universités auront un excellent débouché pour leurs automobiles usagées, si

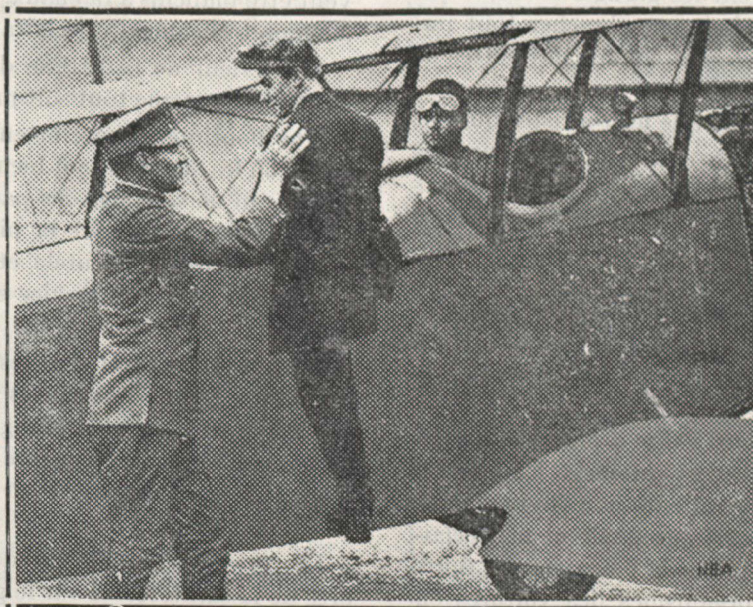
l'on en croit la Olds Motor Works, qui vient de se renseigner sur ce point. Les élèves des collèges formeraient le plus fort et meilleur groupe de "prospects" pour ce genre d'automobiles.

Des chiffres obtenus de nombreux marchands de villes des Etats où se trouvent des collèges, démontrent que quarante-deux élèves ont acheté des automobiles usagées pour douze qui en ont acheté des neuves. Un marchand d'automobiles usagées d'une de ces villes a déclaré avoir vendu cinq cents de ces automobiles à des collégiens, au cours de 1923. Le marchand d'Oldsmobile de Ann Arbor, Michigan, le home de l'Université de Michigan, vend en moyenne soixante-quinze automobiles usagées par année aux élèves de l'université.

Comme renseignements supplémentaires à cette enquête, des investigations furent faites dans trois autres villes pour déterminer quelles automobiles étaient en plus grand nombre parmi celles possédées par les élèves de la "high school". On constata que les automobiles usagées étaient en grande demande. Les élèves, soit du collège ou de la "high school", étaient des possesseurs d'automobiles usagées ou d'automobiles neuves à bas prix. Dans la plupart des cas, ils préféreraient une automobile usagée d'une bonne marque à une auto neuve d'une qualité inférieure.

Institutrice:—"Si un cultivateur vend 1700 minots de blé à \$1.17 le minot, qu'est-ce qu'il aura.

Jeannot:—"Une auto!"



**ORIGINALITES YANKEES.**—Le magistrat de police de Mayfield (Californie) condamne les chauffards à prendre une dose de leur propre médecine. Il les fait monter de force par la police dans un aéroplane qui les précipite dans l'espace à 300 milles à l'heure avec accompagnement de vrilles et de boucles du dernier art.



## LA PAGE DU GARAGISTE

### Garage propre et à l'épreuve du feu

**S**I les garagistes veulent avoir la clientèle des touristes, chose qui n'est pas à dédaigner, puisque, pendant la saison qui s'achève, il est venu dans notre province, paraît-il, 630,000 touristes qui y ont laissé \$13,000,000, il faut qu'ils modernisent leurs établissements et surtout qu'ils les mettent à l'épreuve du feu.

Il ne faut pas oublier que la plupart des touristes qui sont venus ici, y sont venus en automobile et qu'une bonne tranche des \$13,000,000 qu'ils ont laissés ici, est allée dans la poche des garagistes en paiement de frais de remisage, réparations, ajustages, lavages, etc.

C'est donc une clientèle qu'il vaut la peine de cultiver et les garagistes avisés ne feront pas d'erreur en mettant leur établissement au goût de cette clientèle.

Ce qui laisserait surtout à désirer dans nos garages, au dire des touristes, ce serait la protection contre le feu. Evidemment la situation n'est pas si mauvaise dans les villes où l'on trouve nombre d'excellents garages parfaitement à l'épreuve du feu. Mais il n'en est pas toujours de même dans la campagne et les petits centres où souvent les garages ne sont que des sortes de hangars en bois, au plancher tout imprégné d'huile, qui flambraient comme des bottes de paille.

Il n'est donc pas étonnant que les touristes qui ont des autos assez dispendieuses et qui comptent sur elles pour revenir à la maison, souvent éloignée de milliers de milles, hésitent à les remiser dans ces nids à feu et préfèrent les garer en plein air, au risque de se les faire voler.

Que les garagistes travaillent à améliorer leurs établissements. Les touristes y viendront quand ils les trouveront propres, en ordre et sûrs à tous les points de vue.

Cela peut paraître curieux à dire à propos d'un garage, mais la propreté y est essentielle. En effet, il est à peu près impossible de faire du bon ouvrage dans une boutique étroite, poussiéreuse, sale et mal éclairée. Les saletés du plancher et la poussière des murs pénètrent dans tous les organismes des voitures en réparation. Le manque de lumière oblige d'avoir re-

cours à la lumière artificielle et c'est sûr qu'on travaille moins bien à la lumière artificielle qu'à la lumière du jour.

L'hiver est le bon temps pour les garagistes de mettre tout en ordre dans leurs boutiques, de les nettoyer, peindre et aménager de façon à ce que, l'été venu, elles soient en état d'inspirer confiance à la clientèle.

A propos de peinture, il n'est pas hors de propos de dire que même les planchers de ciment en ont besoin, car un plancher de ciment, surtout quand il commence à être vieux, produit de la poussière qui peut causer des dégâts graves en s'introduisant dans les diverses pièces de mécanisme qui se trouvent dans un garage.

Il y a des préparations sur le marché pour peindre les planchers de ciment. Il faut faire un nettoyage complet avec une solution alcaline afin d'enlever toutes traces d'huile ou de graisse sur le plancher, avant d'appliquer la peinture.

Deux ou trois couches de cette peinture spéciale sont suffisantes pour rendre un plancher de ciment imperméable à l'huile et sans poussière. Le peignage peut être renouvelé une fois par année. Si les murs sont en ciment on fera la même chose que pour le plancher. Les murs en bois, brique ou métal peuvent être blanchis à la chaux. La blancheur des murs améliorera beaucoup l'éclairage.

L'extérieur de la bâtisse devra aussi être peinturé et on fera à ce que tout soit propre aux alentours.

Une boutique propre et en ordre, où tout est à sa place, où les ouvriers sont bien stylés, portent des vêtements qui ne sont pas des paquets de graisse et ne se promènent pas partout la pipe ou la cigarette à la bouche, attire la clientèle et lui donne l'impression que là elle aura bon service et satisfaction sous tous rapports.

C'est tout naturel que les automobilistes qui ont des autos toutes pimpantes et reluisantes, préfèrent les conduire dans des garages non-seulement à l'épreuve du feu, mais où encore ils sont sûrs qu'on n'abîmera pas leur carrosserie ou les coussins de taches de graisse.

Le proverbe anglais dit que la propreté est bien près de la sainteté. Pour le garagiste c'est une excellente annonce qu'il ne doit pas négliger.



## A LA RECHERCHE DES PANNES

**Canalisations.**—Les canalisations sont, après la batterie, la cause principale de pannes électriques: elles sont placées, en effet, sur le châssis, lequel, on le sait, est sujet à des déformations nombreuses et parfois importantes; le montage de ces canalisations peut être plus ou moins soigné, et surtout l'isolement des fils peut subir des détériorations lors des réparations du châssis ou de la carrosserie.

Les pannes de canalisations peuvent se manifester de deux façons principales: soit par court-circuit, soit par mauvais contact.

Le court-circuit se produit lorsqu'une gaine isolante d'un fil vient, par suite de l'usure, à se percer complètement en un point, et que le fil métallique se trouve en contact avec la masse du châssis. Les installations modernes, en effet, sont dites à un seul fil, le deuxième pôle de la batterie étant relié à la masse.

Le court-circuit se manifeste, lorsque les appareils d'éclairage fonctionnent, par une diminution brusque de l'intensité de l'éclairage; la majeure partie du courant de la batterie passe, en effet, par le court-circuit et les lampes sont fortement survoltées.

Un fil en court-circuit chauffe très rapidement, en raison de la très grande intensité du courant qui le traverse. Lorsqu'on constatera un court-circuit, il faudra donc, de toute nécessité, couper rapidement le courant; si le court-circuit est dans la canalisation qui alimente les phares, on supprimera ainsi le danger. Si, au contraire, il se trouvait dans la canalisation qui va de la dynamo à la batterie ou de cette dernière au tableau, la manœuvre de la manette du tableau n'apporterait aucun remède à la situation. Il faudrait dans ce cas, après avoir arrêté le moteur, débrancher la batterie, ce qui peut nécessiter un temps fort long.

C'est pour cette raison que certains constructeurs d'équipements électriques, en Europe, prévoient maintenant sur certaines installations un coupe-circuit général placé à portée du conducteur, et qui permet, par une manœuvre quasi instantanée, de supprimer tout danger provenant de courts-circuits.

Le danger d'un court-circuit est, en effet, plus grand qu'on ne pourrait, *a priori*, se l'imaginer. Il ne se borne pas à la mise hors d'usage de la batterie, mais peut bel et bien causer l'incendie de la voiture: le fil, rougissant sous l'influence du courant, commence par brûler son isolant, et, s'il se trouve à proximité d'huile ou d'essence, peut fort bien mettre le feu.

On ne constate souvent la présence d'un court-circuit que par l'odeur de caoutchouc brûlé que l'on sent à bord de la voiture; si l'on constate une odeur de ce

genre, il ne faut pas hésiter à arrêter rapidement et à vérifier la canalisation.

Les pannes par mauvais contact sont, pourrait-on dire, l'inverse des pannes par court-circuit; elles proviennent soit du desserrage d'une borne ou d'une connexion, soit d'une rupture de fil.

Les bornes qui se desserrent le plus volontiers dans une canalisation électrique sont celles auxquelles s'attachent les fils volants qui réunissent les phares et les lanternes au châssis: ce sont elles qu'il conviendra d'abord de vérifier. Puis on vérifiera les bornes du tableau.


Il arrive également qu'un mauvais contact se produise par rupture d'un fil: grâce à des déformations répétées, l'âme métallique du fil s'est peu à peu cisailée, et les mouvements du châssis provoquent le rapprochement et l'éloignement des deux extrémités qui viennent ainsi en contact de temps en temps.

Avec les anciennes canalisations revêtues extérieurement d'une gaine métallique en fil tressé, les accidents de mauvais contact ou de court-circuit étaient assez fréquents: ils provenaient de la rupture des fils de la gaine qui venaient percer l'isolant et qui venaient toucher le fil intérieur. Actuellement, ces fils sont pratiquement abandonnés et remplacés partout par des gaines protectrices isolantes.

Lorsque le siège du mauvais contact réside dans un fil, il faut de toute nécessité remplacer le fil.

La recherche du mauvais contact ou d'un court-circuit dans un fil de la canalisation est en général très difficile dans presque toutes les installations électriques que l'on fait à l'heure actuelle.

Il est en effet, fort difficile de suivre les fils d'un bout à l'autre, et, par conséquent, de localiser le point défectueux. On est obligé de procéder par tâtonnements, ce qui est quelquefois fort long.

**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.



# NOUVELLES DE L'INDUSTRIE

## Le Salon des voitures fermées à New York

L'ASSOCIATION des marchands d'autos de New-York a tenu son Salon annuel des voitures fermées, au Grand Central Palace, à la fin de septembre. Cinquante marques différentes d'automobiles ainsi que des camions et des autobus composaient l'exposition.

Le souci du détail est ce qui caractérise les carrosseries fermées qui sortent maintenant des usines de construction. Les constructeurs donnent plus d'attention à toutes ces petites choses qui ajoutent du confort et de la commodité à une voiture fermée. Le nouveau parebrise Fisher qui se lève verticalement au moyen d'un régulateur et donne une ventilation plus scientifique, se voit sur plusieurs voitures. Le garde-soleil en une variété de formes et de dessins a été adopté par tous. Une marque possède un nouveau dispositif pour lever les glaces qu'on dit être plus rapide et plus commode à manœuvrer. Une autre a des larmiers ou gouttières pour permettre d'ouvrir les glaces du haut pour fins de ventilation sans que la pluie entre. Naturellement, les essuie-glaces automatiques, les miroirs retro-viseurs et tous les accessoires du même genre font partie de l'équipement régulier de toutes les marques.

La popularité des pneus-conforts et des freins sur les quatre roues continue à augmenter, car les voitures qui en sont pourvues sont beaucoup plus nombreuses qu'au dernier Salon. Pour certaines marques les freins sur quatre roues sont à l'option de l'acheteur et il doit payer alors un peu plus cher.

Il convient de signaler une diversité beaucoup plus grande dans les couleurs des carrosseries. Alors que jusqu'à présent on s'en tenait presque exclusivement au noir et au foncé, on a cette année toutes les nuances du gris, du vert, du bleu, du brun, du jaune et encore d'autres couleurs. La préparation Duco pour le finissage des carrosseries est employée par plusieurs constructeurs.

Les roues à disque ou à voile plein semblent être dans la majorité, bien que certains modèles aient des roues en bois naturel.

### La Moon 1925

Les nouveaux modèles Moon sont tout-à-fait à la page avec pneus-conforts et freins sur les quatre roues comme équipement régulier. Le châssis a dû être fait un peu plus fort à cause de l'adoption du

treinage intégral et le mécanisme de direction a aussi été amélioré et renforcé, ce que demande l'emploi des pneus-ballons. Les freins sont hydrauliques du modèle Lockheed et le mécanisme de direction est du type à came Ross.

### Cinq nouveaux modèles Cadillac

La maison Cadillac annonce cinq nouveaux modèles fermés qu'elle s'engage à finir au goût des acheteurs, c'est-à-dire que les acheteurs ont le droit de choisir le capitonnage et la couleur de peinture qui leur convient le mieux. Le coupé a un châssis de 132 pouces et les autres types un châssis de 138 pouces. Le moteur est le V-63 régulier et la carrosserie est par Fisher, avec parebrise VV en une seule glace. Les phares, lanternes, coquille du radiateur, charnière centrale du capot, seuils des portes sont finis en nickel. Tous ce qui existe de plus récent en fait d'accessoires de nature à donner du confort et de la commodité aux voyageurs est naturellement installé sur ces nouveaux modèles.

### Ventes de Maxwell et Chrysler

Pendant les sept premiers mois de l'année les ventes de voitures Maxwell et Chrysler à l'usine se totalisent à \$42,381,859, contre \$35,311,966, pour la même période de l'année dernière. Les ventes de Chryslers furent de \$18,225,469. et celles de Maxwells de \$24,146,390. Mais actuellement, les ventes de Chryslers ont dépassé les ventes de Maxwells. Il s'en vend pour environ \$4,500,000. par mois.

### Le record de vitesse

Il paraît que le record mondial de Tommy Milton de 23.07 secondes pour un mille en ligne droite vient d'être brisé par Malcom Campbell, coureur anglais. Les dépêches nous apprennent, en effet, que sur la plage de l'île Fanoe, Campbell, conduisant une Sunbeam douze cylindres, a fait le mille en 23.06 secondes, ce qui équivaut à une vitesse de 156.11 milles à l'heure. Milton avait établi son record, en avril 1920, sur la plage de Daytona (Floride) avec une Deusenberg à seize cylindres, battant Ralph de Palma qui avait établi un record de 24.02 secondes avec une Packard.

### Auto allemande en Amérique

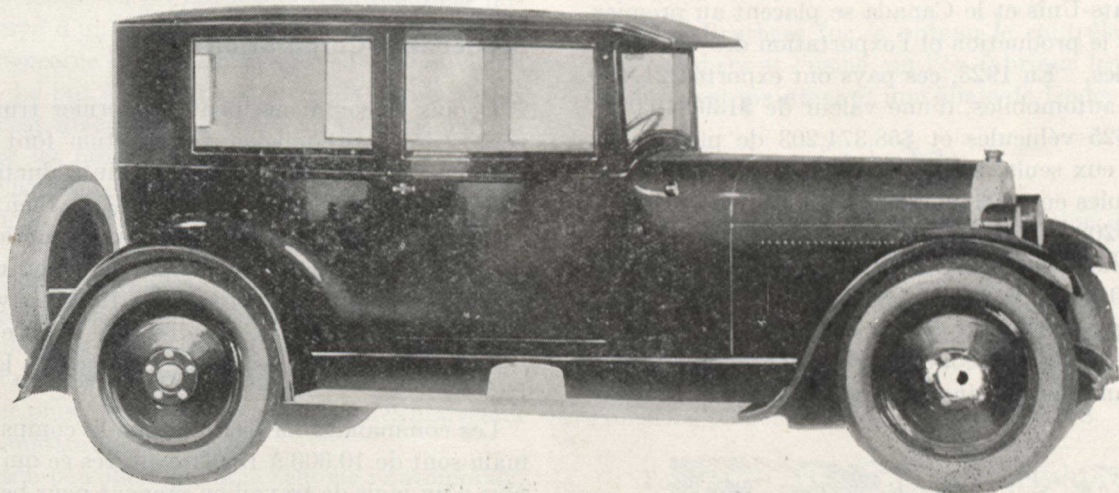
Une auto allemande, la Maybach, vient de faire son apparition sur le marché de New-York. Elle se distingue par son absence de boîte de vitesses. Elle est



construite par la même maison qui a construit le dirigeable ZR-3 qui vient de faire la traversée de l'Atlantique en quelques heures. On dit que son moteur est le plus puissant qui ait jamais été installé sur une automobile. Elle est pourvue de freins sur les quatre roues.

### Consommation de la gazoline dans la province

D'après les statistiques du département du trésor, depuis le mois d'avril dernier, il a été dépensé dans la province pour actionner les automobiles seulement 14,776,858 gallons de gazoline. La taxe sur la gazoline a rapporté au trésor provincial depuis cette date la somme de \$295,537.07. On estime que la balance de l'année donnera au moins \$175,000. ce qui porte le produit de la taxe sur la gazoline pour l'année complète à \$500,000.



Le nouveau sédan Nash à cinq places. (Courtoisie "Canadian Motorist")

Les résultats de la taxe pour les mois écoulés depuis le 1er avril sont les suivants:

Avril.....	\$ 25,886.00
Mai.....	51,950.65
Juin.....	62,931.08
Juillet.....	78,462.59
Août.....	76,305.99

Il a été dépensé environ 350,000 gallons de gazoline pour fins industrielles ou agricoles. On estime que l'usage de la gazoline dans la province atteindra 25 millions de gallons.

### B. F. Goodrich

L'on rapporte que les revenus de la B. F. Goodrich Co., pour le troisième trimestre de l'année 1924 ont été les meilleurs de l'année et que la compagnie gagnera environ \$7. par action pour les douze mois.

Comme pendant les six premiers mois, elle n'a gagné que \$2.50 par action, ce serait un signe d'une reprise des affaires dans l'industrie du caoutchouc en général.

### Willys Overland

Les usines de la Willys Overland fonctionnent actuellement à 60 pour cent de leur capacité. La compagnie a maintenant en partie liquidé sa surproduction de 1923 et elle est dans une position financière liquide solidement établie. Il est peu probable toutefois que les dividendes soient déclarés sur les actions de priorité avant que les perspectives pour 1925 ne soient plus nettement définies.

### Le nombre des automobiles

Au premier janvier 1924, il y avait en circulation dans le monde entier 18,109,131 automobiles et camions et 1,077,925 motocyclettes.

Le tableau suivant indique la répartition de ces véhicules par pays:

Pays	Automobiles	Camions	Moto-cyclettes
E.-U.....	13,484,939	1,796,356	171,568
Gran. Bretagne.....	469,490	173,363	430,138
Canada.....	450,000	89,000	24,000
France.....	352,259	92,553	56,222
Australie.....	109,137	8,934	51,085
Allemagne.....	100,000	51,739	59,409
Argentine.....	85,000	850	2,700
Belgique.....	45,000	12,000	28,500
Italie.....	45,000	30,000	50,000
Espagne.....	45,000	8,000	7,000
Nouv.-Zélande.....	44,884	8,000	25,000
Indes anglaises.....	44,845	3,784	15,517
Danemark.....	42,201	3,784	17,544

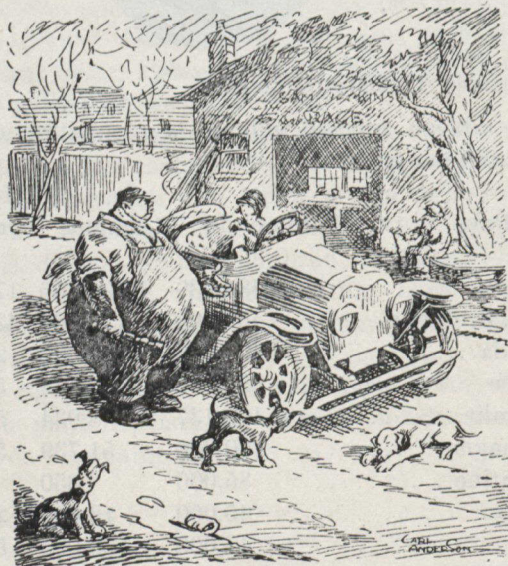


Afrique-Sud.....	38,000	3,784	15,000
Suède.....	35,000	8,000	30,000
Uruguay.....	44,845	3,754	15,517
Brésil.....	26,400	1,600	1,084
Mexique.....	21,084	3,401	500
Cuba.....	20,000	6,500	375
Iles Hawai.....	16,825	6,500	411
Suisse.....	16,697	6,342	8,215
Autres pays.....	240,000	50,162	77,864
<b>Totaux.....</b>	<b>15,763,281</b>	<b>2,345,850</b>	<b>1,077,925</b>

Au 1er janvier 1923 il y avait en circulation dans le monde entier 15,505,788 automobiles et camions. En un an, l'augmentation a donc été de 2,603,343 unités, chiffre dans lequel les Etats-Unis figurent pour 80 pour 100, proportion qui représente également leur part dans le total des véhicules à moteur circulant dans le monde.

Les Etats-Unis et le Canada se placent au premier rang pour la production et l'exportation des véhicules automobiles. En 1923, ces pays ont exporté 221,816 véhicules automobiles, d'une valeur de \$139,849,020, soit 105,625 véhicules et \$58,374,203 de plus qu'en 1922. A eux seuls, les Etats-Unis ont exporté 151,896 véhicules en 1923, contre 78,234 en 1922 et 171,644 en 1920.

La production des Etats-Unis et du Canada ayant atteint 4,012,856 voitures et camions en 1923, les exportations représentent 5.5. pour cent de la production totale; en tenant compte des pièces détachées que les fabricants américains livrent aux usines établies à



Garagiste: "J'y trouve rien de détraqué, Mamzelle.  
La douce enfant:—Etes-vous allé en dessous?"  
("Life")

l'étranger, le chiffre des exportations représente 8.2 pour 100 du total de la production.

Le développement de l'industrie automobile en France est de même très remarquable. En 1911, les usines française sont construit 12,000 automobiles. On estime qu'elles pourront en construire 180,000 en 1924. Dans le même temps, le nombre des véhicules à moteur circulant sur les routes françaises s'est élevé de 54,000 à près de 500,000.

On compte 1 voiture à moteur par 100 habitants en France tandis qu'aux Etats-Unis, on en compte 1 pour 7 habitants; au Canada, 1 pour 16; en Nouvelle-Zélande, 1 pour 29; en Australie, 1 pour 38; à Cuba, 1 pour 51; en Angleterre, 1 pour 70; en Argentine, 1 pour 81; en Uruguay, 1 pour 84; en Danemark, 1 pour 89 habitants.

Cette vue d'ensemble sur le développement de l'industrie automobile dans le monde, en fait ressortir toute l'importance.

### Studebaker Corporation

Depuis le commencement du dernier trimestre les ventes de la Studebaker Corporation font voir une augmentation notable, grâce à l'introduction sur le marché des nouveaux modèles 1925. Bien que pour les dix premiers jours d'octobre la production ait été en moyenne de 450 voitures par jour contre un peu moins de 350 par jour en octobre 1923, les ventes dépassent la production, tandis que l'année dernière elles étaient inférieures de 20 pour cent à la production.

Les commandes inexécutées que la compagnie a en main sont de 10,000 à 15,000 voitures ce qui fait pour plus d'un mois de travail en prenant pour base la production actuelle.

### La situation s'améliore

Le marché des valeurs spéculatives offre presque toujours des chances d'y faire des opérations fructueuses à celui qui a le courage d'user de son jugement pour découvrir les titres dont le cours est indûment déprécié.

Il y a actuellement deux industries qui ont été considérablement affectées parce qu'elles se trouvent dans des conditions qui rendent difficile pour elles la tâche de réaliser des profits. Ce sont celles de l'automobile et de l'huile.

Ainsi qu'on l'a déjà signalé, la production de l'huile brute atteignit l'année dernière un volume sans précédent. Elle s'est élevée en moyenne à deux millions et quart de barils par jour. Les conditions de la température qui prévalurent pendant les saisons du prin-



temps et de l'été eurent pour effet de réduire les courses en automobile et de réduire, par le fait même, la consommation de la gazoline. Le contraste entre la production et la demande ne tarda pas à avoir ses résultats: les prix de la gazoline baissèrent et les cours des valeurs pétrolières dégringolèrent sur le marché.

Telle fut la situation de l'industrie pétrolière. Quant à l'industrie de l'automobile elle fut aussi entravée dans ses activités par les conditions défavorables de la température.

Ceux qui possédaient une vieille automobile ne manifestèrent aucune hâte, malgré le désir qu'ils en avaient, d'acheter une nouvelle voiture pour la remplacer et ceux qui n'en avaient pas, n'eurent pas non plus un très grand enthousiasme pour s'en procurer. Maintenant ils se disent qu'il vaut mieux attendre jusqu'au printemps pour voir quels seront les nouveaux modèles.

Il fut un temps où les fabricants d'automobiles faisaient preuve d'un meilleur jugement qu'aujourd'hui en ce qui concerne la mise sur le marché des nouveaux modèles. Le but évident de la création de nouveaux modèles c'est d'activer les ventes. Mais la concurrence entre les fabricants est devenue si grande que ces nouvelles voitures sont exposées dans les salles d'échantillons bien avant l'ouverture de la saison des ventes.

Il en résulte que les fabricants ont tout un stock d'anciennes voitures qu'il leur faut sacrifier à des prix ridiculement bas pour pouvoir les écouler. Instruits par l'expérience les fabricants considèrent maintenant avec plus d'attention le problème des nouveaux modèles à mettre sur le marché.

L'industrie pétrolière, comme celle de l'automobile, a donc à compter sur une plus forte demande pour regagner le terrain perdu. Il y a cependant entre elles une différence essentielle. L'argent qui durant cette année n'a pas été dépensé pour la gazoline ne le sera pas l'année prochaine. C'est un argent perdu pour cette industrie. Au contraire, les automobiles dont on n'a pas fait l'acquisition cette année pourront être achetées une autre année, et il y a une forte chance que les ventes qui n'ont pas été faites au cours des dernières saisons, le soient au printemps prochain et sous ce rapport l'industrie de l'automobile offre des perspectives plus encourageantes que l'industrie pétrolière.

### Nouveau moteur à soupapes coulissantes

La Yellow Sleeve Valve Engine Works de East Moline (Illinois) vient de mettre sur le marché un nouveau moteur six cylindres à soupapes coulissantes dans le genre du Knight, si bien connu. La puis-

sance maxima de ce moteur est 108 H. P. à 2200 tours à la minute. Il est caractérisé par sa rapidité d'accélération, son économie d'huile et de combustible, son fonctionnement silencieux et sans vibration, sa rapidité et sa force.

La principale nouveauté de ce moteur consiste dans la construction de ses pistons et ses chambres de combustion.

### Nouveaux camions United

La United Motors Products Co., de Grand Rapids (Michigan) vient de sortir deux modèles de camions légers rapides, dont la vitesse moyenne est de 35 milles et la capacité de 1 1/4 tonne et de 2 tonnes respectivement.

### Dodge achète Graham

Dodge Brothers Inc. a obtenu le contrôle de Graham Brothers et l'usine, où l'on fabrique les camions Graham, est maintenant une filiale de Dodge.

### La construction automobile

Voici comment se compare la production des usines américaines pour cette année avec leur production pour l'année dernière:

	1924	1923
Premier trimestre.....	1,066,279	875,582
Second trimestre.....	931,890	1,555,511
Troisième trimestre.....	816,318	1,000,876
Total.....	2,814,487	2,991,969

### Durant augmente ses prix

Une nouvelle révision des prix des Star, Durant et Flint vient d'être annoncée. La liste comprend quelques nouveaux modèles. Quelques modèles restent aux anciens prix, mais un bon nombre subissent une augmentation variant de \$40 à \$225., ce dernier chiffre étant la hausse sur le prix du phaéton de sport 5 places Flint.

### Le Salon de Paris

Le Salon d'automobile de Paris qui a eu lieu dans le mois d'octobre, était caractérisé par une douzaine de nouveaux modèles de châssis, plusieurs nouveaux systèmes de freinage, un grand nombre de carrosseries en tissus de simili-cuir et par la présence de nombreuses autos américaines.

Treize marques américaines étaient exposées: Lin-



coln, Overland, Ford, Dodge, Packard, Oldsmobile, Oakland, Marmon, Chevrolet, Buick, Studebaker et Chrysler.

Tous les constructeurs français, belges et italiens d'importance étaient représentés de même que trois maisons anglaises.

Il n'y a pas de changements dans le prix des voitures françaises, bien que des réductions aient été faites sur les prix d'exportation. Cependant, presque tous les constructeurs français donnent un compte plus libéral aux distributeurs et marchands.

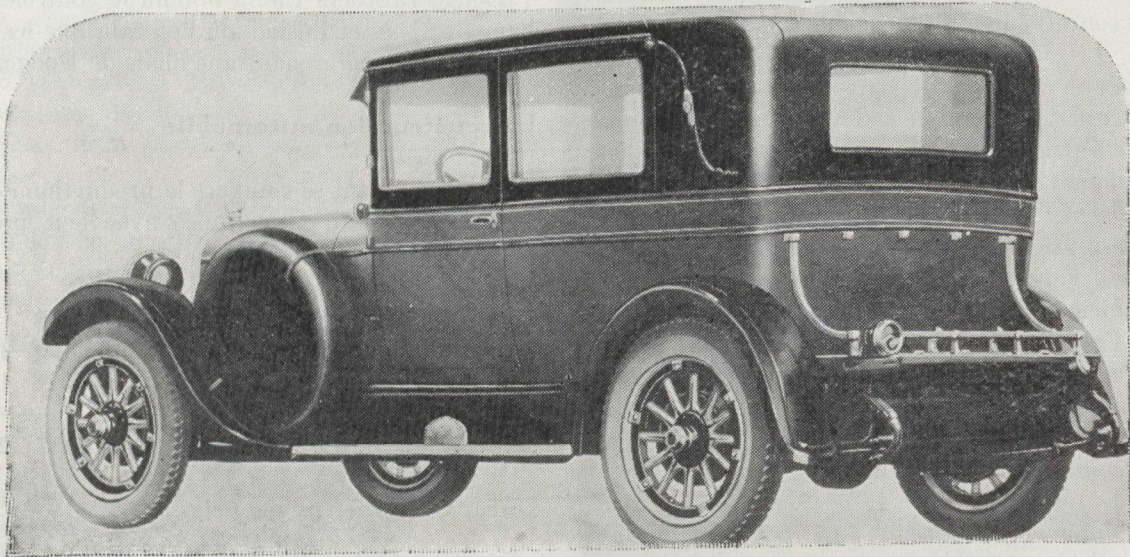
Au point de vue technique, le Salon de cette année présentait beaucoup moins de nouveautés que ceux des trois années précédentes. Les constructeurs semblent tous plus intéressés à organiser la production en série qu'à sortir de nouveaux modèles. Les seules innovations ne sont, à vrai dire, que le perfectionnement ou l'application de ce qui avait été signalé l'année dernière.

de luxe. La carrosserie est finie en gris mat et les lignes sont longues et gracieuses. Des bandes de gris plus clair, des parechocs et un bouclier de radiateur nickelés et des appui-bras genre landau lui donnent un ton d'élégance tout à fait distingué.

Les sièges sont vastes et confortables pour cinq personnes. L'intérieur est capitonné en mohair gris.

Outre les parechocs avant et arrière, la voiture est munie d'un motomètre, d'un nettoyeur de parebrise automatique, d'un miroir retroviseur, d'une malle, d'une lanterne arrière et signal d'arrêt combinés et d'une chaufferette. La voiture est équipée de pneus confort et de freins sur les quatre roues pour une légère augmentation du prix.

Le châssis et le moteur sont les mêmes que les autres modèles Paige. Le moteur est le fameux 70 HP qui ne compte plus ses succès. Le châssis a 131 pouces d'empattement et est pourvu de ressorts arrière de cinq pieds et d'amortisseurs.



Le nouveau coupé Chrysler. (Courtoisie de "Canadian Motorist")

### Les autos aux Etats-Unis

Durant le dernier semestre la production américaine a atteint le chiffre de 1,830,956 voitures de tourisme et 191,626 camions, tandis qu'en 1923, les chiffres étaient respectivement de 1,806,502 pour la première catégorie et 200,177 pour la seconde.

Dans le mois de juin seulement, il a été fabriqué 217,927 voitures et 27,863 camions contre 337,442 voitures et 41,173 camions l'année précédente.

### Nouveau brougham Paige

La maison Paige vient de sortir un brougham à quatre portes qu'elle considère le dernier cri en fait

Le prix du brougham n'est guère plus élevé que celui des modèles découverts.

### L'auto à vapeur Brooks

La Brooks Steam Motors, Limited, dispose maintenant d'un capital assez important pour fabriquer sur une assez haute échelle, selon une dépêche de Stratford, Ont. On est actuellement à fabriquer des voitures dites "sedans" qui se vendent très bien sur le marché anglais. Il y a quelques semaines 200 de ces voitures ont été expédiées sur le marché anglais.

La compagnie, par ailleurs, est dans une bonne situation financière selon un rapport de son président.



Plusieurs épargnants de la province ont souscrit du stock dans cette entreprise.

### Profits de Ford au Canada

Les profits nets de la Ford Motor of Canada pour l'année se terminant le 31 juillet ont été de \$3,719,187 contre \$5,106,197 l'année précédente. Les profits nets équivalent à \$53.13 par action sur les \$7,000,000 de capital émis. L'an dernier les profits nets représentaient \$72.94 sur le même capital.

### Consommation de la gazoline

D'après le rapport publié par le Département de l'Intérieur la consommation de la gazoline aux Etats-Unis a dépassé au mois d'août tous les records précédemment établis. Cette consommation a été de 816,467,892 gallons, soit une augmentation de 29,801,302 gallons sur celle de la période correspondante de l'an dernier qui, elle aussi, avait été un véritable record. La production a atteint pendant le même mois 755,779,688 gallons, ce qui fait une moyenne de 24,379,990 gallons par jour. C'est une augmentation de 16.5 pour cent par comparaison avec celle du mois d'août 1923.

### United States Rubber

Les ventes faites par la U. S. Rubber dans ses divers départements dépassent les prévisions et l'on compte que la compagnie gagnera plus de \$5 par action de son stock ordinaire au montant de \$31,000,000, comparativement à \$2.28 par action en 1923.

### Reo Motor Car Co.

Les profits de la "Reo Motor Car Company", pendant l'année, après avoir pourvu aux impôts fédéraux, se sont élevés à \$5,604,479. La situation financière de la compagnie est la meilleure depuis sa fondation, il y a vingt ans. L'actif liquide excède le passif exigible de près de \$15,915,000, et il y a un surplus de \$7,819,077. L'argent en caisse et en banque est de \$4,549,340; les effets à vue, de \$765,882; les comptes recevables, moins les réserves, de \$3,818,891; les inventaires, de \$1,135,089; les obligations détenues, de \$202,731. L'actif disponible se totalise à \$19,471,934. Les autres articles de l'actif sont: bâtisses, \$2,097,588; machinerie et installation, \$6,506,442, soit un total de \$8,604,029, moins réserves pour dépréciation, \$2,672,188; pour terrains, \$511,050. Les charges différées sont de \$180,896; les placements, actions et obligations, \$299,082; Reo Car Co., Ltd., \$47,000. L'actif global est de \$26,441,803.

Le passif exigible est composé de: comptes payables, \$2,194,830; comptes payables, divers, \$92,550; salaires accrus, \$97,528; réserve pour taxes fédérales et locales, \$1,172,592; total, \$3,557,501. Les crédits différés s'élèvent à \$65,295. Le capital autorisé et émis est de \$15,000,000 et le surplus de \$7,819,007.

### Les prix de l'essence

Les prix de l'essence sont diminués de deux sous le gallon, à Montréal. Le prix aux marchands et aux stations de service sera de 22 sous. Le prix de détail sera de 26 sous.

### Ford en Australie

La "Ford Motor Company of Canada" annonce l'établissement en Australie, d'une succursale qui coûtera \$7,000,000.

### La production des usines

On signale que dans les districts de Détroit et Cleveland les manufactures d'automobiles travaillent en moyenne à 75% de leur capacité. Il est sorti de chez Ford 150,000 véhicules en septembre au lieu de 146,376 en août. Chevrolet est aussi en augmentation avec 25,472 en septembre contre 25,192 en août. Maxwell-Chrysler continuent à produire 125 voitures par jour et Dodge 600. Buick arrivera en octobre au chiffre de 17,000 comme en août. Packard produit une moyenne de 40 par jour, Cadillac 50, Oakland 100, Oldsmobile 125, Paige-Jewett 110, Chandler 35, Cleveland 65, White 260 et Jordan 40.

Le but des manufacturiers ne semble pas de vouloir s'assurer un stock pour le printemps prochain, comme cela s'est fait avec plus ou moins de succès l'année dernière. Les agents d'un peu partout restent sur le "qui-vive" en attendant la stabilisation des prix.

Il est à remarquer que les petits manufacturiers sont rapidement éliminés du marché depuis quelque temps. Il y a trois ans le Michigan comptait 42 constructeurs. Sur ce nombre 20 seulement existent encore.

### POUR RIRE

Une Ford, sonnant la ferraille et couverte de boue venait de tourner le coin, quand l'agent de circulation l'arrêta: "Ne savez-vous pas, dit-il au chauffeur, que vous êtes dans une rue à une seule direction?"

— Ben, M'sieu, répondit l'autre, j'vas rien que dans une seule direction itou!"



## NOTRE COURRIER

**S**OUS 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.

Montréal, 8 oct. 1924.

Monsieur,

Je prends la liberté de vous écrire ces quelques lignes pour vous demander de m'éclairer sur un point de loi obscur pour moi. Voilà: je suis employé comme chauffeur, et ces jours derniers il m'est arrivé un accident et, quoique à mon point de vue je ne sois pas dans le tort, mon patron m'a dit que si la cour en décidait autrement j'aurais à payer les dommages. Alors je vous demande de me dire si réellement il a le droit d'en agir ainsi. Vous remerciant infiniment,

Je demeure votre obligé,

ERNEST SOUCY,

39 rue Bruneau, Longue Pointe,  
Montréal.

En réponse, j'ai l'honneur de vous dire que votre patron pourra vous faire rembourser les dommages qu'il sera lui-même condamné à payer, s'il est capable de prouver que l'accident est arrivé par votre faute ou votre négligence.

Je comprends, naturellement, que les faits sont les suivants:

Vous conduisiez l'automobile de votre patron, lorsqu'elle est venue en collision avec l'automobile d'une autre personne, et cette personne poursuit maintenant votre patron, en prétendant que l'accident a été causé par vous.

Il est évident que, strictement parlant, vous ne serez pas lié par le jugement qui sera prononcé dans la cause où votre patron est défendeur, parce que vous n'êtes pas partie à ce procès. Mais, si par hasard la Cour décide contre votre patron et déclare que c'était son automobile qui était en faute, il me paraît bien difficile que vous puissiez vous défendre contre une action en remboursement de la part de votre patron..

Un chauffeur d'automobile, comme toute autre personne, est responsable des dommages causés par sa faute à autrui, soit par imprudence, négligence ou inhabileté, suivant les termes de l'article 1053 du Code Civil.

Par conséquent, si en conduisant l'automobile de votre patron, vous causez une avarie à une autre personne et que votre patron soit condamné à payer des dommages, vous pouvez être obligé de rembourser ce que votre patron aurait à payer, s'il est capable de prouver que l'accident est arrivé par suite de votre négligence.

### GUIDE OFFICIEL DES CHEMINS DU CANADA POUR AUTOMOBILES

(OFFICIAL AUTOMOBILISTS ROAD GUIDE OF CANADA)

Contient cartes et légendes décrivant à peu près 10,000 milles de bons chemins dans la Province de Québec, Ontario, Provinces Maritimes et états avoisinants des Etats-Unis.

Prix \$3.00. Envoyez votre commande maintenant à

L'AUTOMOBILE AU CANADA

27 rue Buade, Quebec



# TEMOIGNAGES

Montréal, 24 septembre 1924.

L'Automobile au Canada,  
Québec.

Messieurs,

Depuis le mois dernier, je me suis abonné à "L'Automobile au Canada" chez mon fournisseur de journaux, M. Perrault, 2644 Boulevard S. Laurent, et je puis dire que c'est une revue qui est des plus intéressantes et des plus instructives qui se publient. Surtout nous y trouvons des expressions françaises pour décrire toutes les pièces de l'automobile.

Vous remerciant de votre attention, je demeure,  
Votre très intéressé,

ROMEO CADIEUX,  
3156 Boulevard S. Laurent.

Hébertville Station,

26 Sept. 1924.

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

Monsieur,

Sous plis, veuillez trouver \$2.30 par chèque dont \$2.00 pour mon abonnement d'un an et 30c pour un médaillon de St-Christophe que vous voudrez bien me maller.

Il me fait plaisir de vous dire que votre journal est très intéressant et instructif dans son genre, et toute personne possédant une auto devrait le recevoir.

Veuillez me croire, Votre bien dévoué,

J. M. PIUZE, Marchand.

Hébertville Station, Lac St-Jean.

Nicolet, P. Q., 23 octobre, 1924.

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

Messieurs,

Vous trouverez ci-inclus mon chèque au montant de \$2.00 en paiement d'un an d'abonnement, juin 1924—juin 1925, à votre journal "L'Automobile au Canada" que je trouve des plus intéressants à tous points de vue. Je me flatte de vous faire une réclame auprès des automobilistes pour le journal si instructif.

Avec mes meilleurs souhaits de succès,

Croyez-moi, Votre tout dévoué,

EDGAR O'SHAUGHNESSEY.

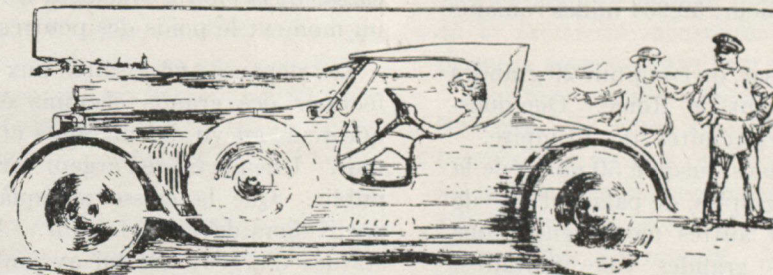
Montréal, 18 Octobre 1924

Monsieur,

J'ai peut-être retardé à vous envoyer le paiement qui vous est dû, n'ayant pas eu le temps de lire votre revue et ne pouvant savoir sa réelle valeur. Mais maintenant que je l'ai lue, je trouve que vous avez une très belle et intéressante revue et je vous inclus la somme d'un dollar pour un abonnement de six mois.

Je demeure, votre très dévoué,

ALCHERI RHEAUME.



Le réformateur:—"Pourquoi ne censurez-vous pas ce costume de bain ?"

L'agent:—"Je ne vois pas de costume de bain".—(Courtoisie de "Canadian Motorist")



## LES VOIES ROMAINES

Les principaux chemins étaient appelés voies militaires, consulaires et prétoriennes. Plusieurs portaient le nom de ceux qui les avaient ordonnées: Appia, Aurelia, Flaminia. D'autres, celui des provinces qu'elles traversaient: Latine, Tibertine, Prenestine. La voie Appia, faite par Appius Claudius, passe pour la première qui ait été pavée. Elle fut commencée 310 ans avant l'Ère chrétienne. Elle allait de Rome à Capoue. Soixante-dix ans après, Aurelius Cotta fit paver la voie qui fut appelée Aurelia. Caius Flaminius fit commencer la voie Flaminia. Ce conseil ayant été tué à la bataille de Trasymène, elle fut continuée par son fils. La voie Emilia est l'ouvrage de M. Emilius Lepidus, grand pontife, qui avait été deux fois consul, censeur et six fois prince du Sénat. Elle fut commencée pendant son premier consulat, l'an de Rome 567.

On dit que le premier chemin pavé, hors de l'Italie, fut commencé peu après la voie Emilia. Il conduisait en Espagne, traversait les Gaules narbonnaises et Aquitaines. Cent quarante ans après notre ère, Caius Gracchus fit mesurer la longueur des grands chemins et placer des bornes pour marquer les milles. Auguste ordonna d'élever dans le Forum une colonne de bronze doré pour servir de point central aux mesures de toutes les grandes voies qui partaient de Rome. Le mille romain était de 5996 pieds. L'itinéraire d'Antonin contient le détail de toutes les grandes voies militaires de l'Empire, cite les endroits où elles passent. Les distances sont marquées en milles romains, en stades grecs, en lieues gauloises.

Sous Tibère, l'Empire romain était divisé en onze grandes régions: l'Italie, les Gaules, l'Espagne, les Îles Britanniques, l'Illyrie, la Thrace, l'Asie mineure, le royaume de Pont, l'Orient, l'Égypte et l'Afrique. Ces régions étaient subdivisées en 113 provinces. Elles étaient traversées par 372 grands chemins, tels que voies militaires, consulaires, prétoriennes, provinciales, qui avaient, en longueur, 52,964 milles romains ou 17,654 lieues.

Sur la fin du règne de César, on comptait 29 grandes voies militaires qui partaient de Rome. Quelques-unes allaient jusqu'aux extrémités de l'Empire. Les bords de ces grandes voies, jusqu'à 50 milles de la capitale, étaient ornés de temples, de palais, d'arcs de triomphe, de tombeaux et autres monuments, tous superbes. La largeur des grandes voies militaires, hors des villes, bourgs et villages, avait ordinairement 36 pieds romains ou 34.77 pieds anglais. Largeur divisée en trois parties. Celle du milieu, plus

élevée que les deux autres, était l'agger ou chaussée, de 15 ½ à 16 1-4 pieds, largeur que tenait une troupe marchant sur quatre rangs. Les côtés, appelés margines ou marges, avaient 7 4-5 pieds à 9 3-3 pieds, étaient formés par une couche de béton couverte de sable. L'agger était pavé. Ce dallage, formé d'une espèce de lave bleue, taillée en polygones irréguliers, de cinq, six et sept côtés parfaitement bien joints. Quelques-uns ont plus de 3 pieds de diamètre. Sur ces voies, les maisons de poste (Mutationes) étaient éloignées de 4 à 5 lieues. On y trouvait des chevaux pour les courriers, des mulets, des ânes et des bœufs pour le transport des bagages des armées. D'autres bâtiments, "mansiones," réservés au logement des officiers, contenaient l'approvisionnement du relai. César parcourait son char mené par trois chevaux, 200 milles romains ou 66 lieues en 24 heures, pour dire, une bataille de livrée et gagnée: "veni, vidi, vici".

La charge de "curator viarum" (surintendant des grands chemins) qui était l'une des premières de la République romaine, avait toutes les prérogatives des grandes magistratures. Jules César, nommé à cette charge, fit continuer la voie appienne, rétablir plusieurs grands chemins, dépensa les deniers publics et y ajouta beaucoup de son argent, ce qui augmenta sa popularité. Auguste employa 25 légions libres à réparer les voies.

Quatre classes d'individus travaillaient aux œuvres vicinales: les soldats légionnaires pendant la paix; les ouvriers maçons et cimentiers; les habitants du pays que la voie traversait; les esclaves et les criminels. Soldats et paysans obéissaient aux officiers des légions; les ouvriers aux architectes; les flotes à un centurion, chef d'agents qui avaient marqué les criminels au front d'un tatouage bleu: ceux-ci étaient chargés des travaux pénibles et dangereux. Les esclaves tirés d'Espagne, de Gaule de Germanie et de l'Orient, cassaient la pierre, sondaient les rivières, supportaient un moment le poids des poutres.

Les dépenses nécessaires aux établissements et réfections des grands chemins étaient payées par le questeur, au vu des mandats et ordonnances du préteur. Une partie de l'argent versé était tiré du Trésor public. Que la caisse manquât, l'Empereur et les particuliers devaient fournir. Auguste fit fondre les statues d'argent qui lui avaient été données à l'occasion de ses triomphes, pour contribuer aux dépenses des grands chemins. Trajan fit redresser ceux qui formaient de trop longs détours, jeter des ponts sur



les gués et ordonner un passage de cinq lieues et demie sur le lac Pontia.

Marc Aurèle répondait à un prince oriental qui lui demandait :

—“Quelles sont vos deux principales préoccupations.

—L'embellissement de Rome et le bon état des voies de l'Empire.”

## L'AUTOMOBILE ET LA MUSIQUE

Un psychologue américain vient de rajeunir le vieux problème classique des rapports de l'art et de la science en s'inspirant de nos conditions actuelles d'existence. Cet analyste new-yorkais veut nous démontrer qu'un lien étroit unit l'automobile et la musique. D'après lui, le meilleur moyen de développer en soi le sens mélodique et rythmique consiste à se mettre au volant. Rien ne vaut, pour former l'oreille d'un élève compositeur, les leçons d'un moteur. C'est par l'ouïe, en effet, qu'un technicien se rend compte du bon fonctionnement de sa machine. Comme un médecin, il surveille la santé de cet organisme mécanique par une auscultation constante. Le moindre trouble circulatoire lui est aussitôt dénoncé par un rythme anormal, par une sonorité blessée, par quelque imperceptible hésitation dans l'allègre chanson de route des pistons et des cylindres.

Ce contrôle attentif développe évidemment chez le spécialiste de l'automobilisme une acuité sensorielle fort précieuse, affine son oreille et constitue assurément une préparation efficace aux études harmoniques et orchestrales. Qu'attend-on, je vous le demande, pour exiger, des candidats au Conservatoire, un brevet de chauffeur, ou pour ouvrir des cours de rythme professés par un carburateur ?

Venant d'un Américain, incarnant par définition une mentalité positive et pratique peu suspecte d'esthétisme quintessencié, ces dogmes musicaux auront peut-être quelques chances d'être pris au sérieux. Les compositeurs s'en réjouiront, car voilà bien longtemps qu'ils essayent pour leur part de les accréditer sans succès auprès du public. Il existe, en effet, une sorte de préjugé inexplicable contre tout ce que la civilisation moderne nous a apporté dans le domaine du machinisme. Il est paradoxal de constater qu'un siècle qui doit tant aux progrès mécaniques se montre aussi ingrat et aussi aveugle.

On ne veut pas reconnaître la beauté et la noblesse de la féerie métallurgique. Les amateurs d'art affectent un dédain profond pour tous les miracles réalisés quotidiennement sous leurs yeux par l'usine, le chemin de fer, l'automobile, le paquebot ou l'avion.

On réserve sa tendresse pour la ridicule diligence, où avec la meilleure volonté du monde, il est impossible de découvrir plus d'esthétique et de poésie que dans les chefs-d'œuvre de laque et de nickel sortis de nos ateliers de carrosserie moderne. Et l'ironique observation de Remy de Gourmont : “On ne peut pas être lyrique dans un compartiment de chemin de fer, l'usage s'y oppose : la gondole, cependant, autorise les plus sublimes divagations”, conserve toujours son actualité.

Quand donc nous déciderons-nous à rendre justice à la beauté de notre temps ? Dans le domaine musical, en particulier, refuserons-nous longtemps encore de comprendre les leçons qui nous sont données chaque jour par le développement de la vie industrielle ? Ce n'est pas avec des plaisanteries faciles sur les “bruiteurs” que l'on pourra nous empêcher d'écouter dans tout l'univers la grande voix du métal qui chante sur toute la terre avec une intensité de plus en plus pathétique. Toute notre planète est entourée de ce frémissement aigu et obstiné. Il est impossible que nos musiciens ne se sentent pas progressivement enveloppés dans ce réseau de sonorités murmurantes, criissantes ou grondantes que tisse infatigablement le travail mécanique.

Ils en subissent d'ailleurs inconsciemment la hantise. Je ne parle pas seulement de ceux qui ont pris résolument ce thème objectif d'inspiration : du jeune compositeur espagnol Monpou, par exemple, qui a exalté la voix de l'acier et du fer dans la polyphonie des faubourgs ; d'un Maurice Delâge, qui a cherché à rendre musicalement l'atmosphère lyrique de l'usine, ou d'un Honegger, qui a soulevé l'enthousiasme délirant d'une foule par la description de la “Pacific 231” en pleine course. Sans s'en douter, les musiciens les moins indulgents à ce genre de recherches obéissent malgré tout, à cette orientation nouvelle. Le plaisir profond, essentiel, organique et, pour ainsi dire, vital que les hommes d'aujourd'hui goûtent dans le déroulement mécanique inlassable des danses américaines, martelé avec souplesse et régularité par les orchestres de jazz, n'a pas d'autre cause. Notre équilibre secret s'établit de plus en plus sur le rythme souverain de la motricité mécanique. Ce phénomène conditionnera certainement l'art musical de demain.

Il ne faut pas s'en affliger et croire à une régression fâcheuse. Le génie saura tirer parti des ressources précieuses que nous apporte le progrès. Déjà, dans les grandes cérémonies nationales, on rend hommage à la beauté des machines volantes en peuplant le ciel d'escadrilles d'aviateurs. Mais l'avion a une voix. Il fait entendre parfois une note grave et profonde d'une belle sonorité ronde et moelleuse. Il y a quelque chose de saisissant dans ce chant qui descend du



ciel. En réglant convenablement le régime de marche de plusieurs avions, on obtiendrait tout un clavier permettant de réaliser de magnifiques accords. Si Berlioz, qui incorporait des canons dans ses orchestres de plein air, était encore de ce monde, ne s'empresserait-il pas d'utiliser cet orgue merveilleux qui, du haut des nuages, verserait sur la foule des harmonies d'une incomparable puissance? Il y a là, quoi qu'on en dise, des éléments de beauté plus certains et plus respectables que n'en peut offrir aux imaginations des artistes attardés le grincement médiéval du chariot des rois fanéants.—(L'Illustration")

### LES TOURISTES

M. Théodore Morgan, président du Royal Automobile Club du Canada, a annoncé, que le nombre des automobiles américains qui ont visité la province de Québec, cette année, jusqu'à date, est de 156,072, dépassant déjà de beaucoup le total de l'année dernière qui n'a été que de 130,000. Il estime que le total de cette année sera de 180,000, ce qui portera le nombre des touristes américains dans notre province, à 630,000. Il fait remarquer que, cette année, on compte un plus grand nombre de touristes qui ne sont venus passer qu'un jour. Le trafic de cette année a rapporté \$13,000,000 contre \$15,000,000 l'an dernier, alors que les touristes faisaient en moyenne un plus long séjour.

### LA GAZOLINE ARTIFICIELLE

Avant cinq ans, l'essence artificielle fera concurrence au produit naturel, s'il faut en croire le fameux chimiste français Daniel Berthelot. C'est Berthelot lui-même qui en 1866 exécuta les premières expériences visant à la fabrication de l'essence artificielle. M. Daniel Berthelot est président du comité désigné par le gouvernement, il y a deux ans, pour étudier la question des carburants.

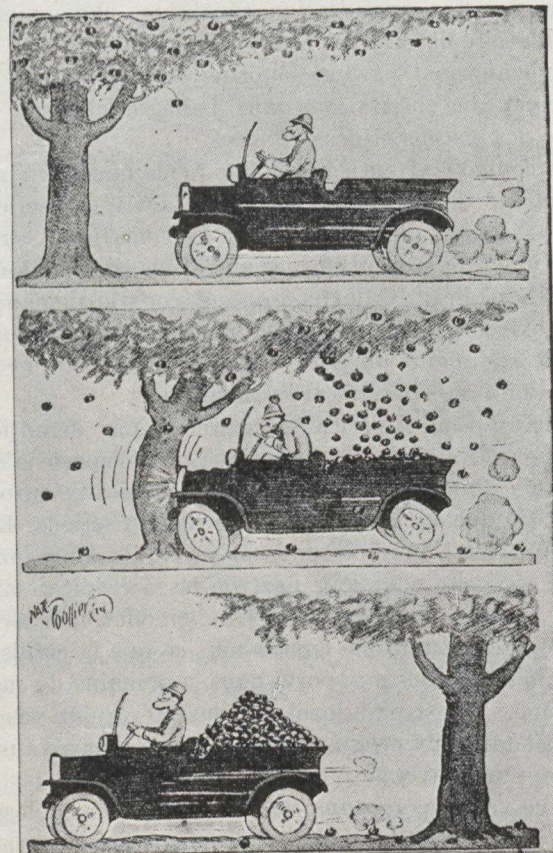
Sous sa direction, un sous-comité d'essence synthétique a construit à Creil un grand laboratoire qui sera ouvert la semaine prochaine, où des expériences seront faites sur une base industrielle. Tous les résultats annoncés par les savants seront éprouvés, de même que toutes les expériences et les découvertes faites dans les autres pays. De nouvelles expériences seront aussi faites.

De toutes les découvertes précédentes, Berthelot considère celles du chimiste Mailhé en collaboration avec André Bourgeois et Olivier, comme les plus importantes. En employant comme base de l'huile de poisson et de noix on a obtenu toute une série de pétroles, mais afin de pouvoir obtenir du pétrole dans ces conditions, il faudrait constituer d'immenses plantations.

Le procédé de Bourgeois et d'Olivier est plus simple. Il a déjà été exposé à maintes reprises. Il consiste à fabriquer un gas en décomposant l'eau au moyen du coke. Il en résulte de l'hydrogène et de l'oxyde de carbone.

Le résultat final est un méthane qui est converti en acétylène au moyen d'une catalyse dans un liquide d'hydrocarbure.

Nos lecteurs se rappellent sans doute ce que nous avons publié dans le numéro d'octobre 1923 de la revue au sujet de la gazoline synthétique et des procédés employés par les chimistes français M. J. Damiens et Georges Claude pour la produire.



La dernière méthode de faire la cueillette des pommes. ("Life")



## UN PEU DE TOUT

### Les autos volées

Messieurs les voleurs d'automobiles font machines en arrière depuis quelque temps, croit-on!

En effet, avant la loi qui concerne la vente des véhicules moteurs, loi qui fut mise en force par le gouvernement de Québec, le 15 mars dernier, de nombreuses machines qui étaient volées dans les Etats du Vermont, de New York et des Etats voisins, étaient dirigées sur notre province et étaient vendues par leurs peu scrupuleux propriétaires... d'un jour.

Depuis la mise en vigueur de la nouvelle loi, c'est le contraire et les automobiles qui disparaissent de nos rues sont dirigées vers le sud et envoyées aux Etats-Unis.

### La gazoline baisse

La concurrence dans le commerce de l'essence aux Etats-Unis s'avive dans l'est du pays. La "Standard Oil Company", du New Jersey, a autorisé les vendeurs à baisser le prix de ses produits proportionnellement aux autres.

Cette diminution de prix, commencée par les grandes compagnies, abaisse les prix à moins que ce qu'ils ont été depuis le commencement de la guerre.

Obligée d'imiter la "Gulf Refining Company", la "Standard Oil Company", du New Jersey, a baissé ses prix de deux et trois centins le gallon dans tout son territoire, à la suite d'une réduction d'un centin effectuée dernièrement.

Le prix à la voiture-citerne dans le New Jersey est maintenant de 12 ½ centins, grâce à la "Gulf Refining Company". Une réduction de trois centins le gallon dans la Caroline du Nord, à la suite de la réduction d'un centin, porte le prix à 12 centins le gallon, sans tenir compte de la taxe de la vente.

Une réduction semblable dans la Caroline du Sud, abaisse le prix de l'essence à 12 ½ centins. Une diminution de deux centins dans le Maryland met le prix à 13 centins le gallon. Les nouveaux prix, dans les autres Etats, disent les représentants de la Standard Oil, n'ont pas été définitivement fixés, en attendant qu'on sache les changements exécutés par les autres compagnies.

Les marchands d'essence du Canada ont dû emboîter le pas. A la fin de septembre, ils réduisaient le prix de la gazoline de deux sous et ils faisaient une réduction égale, au commencement d'octobre. A cette dernière date, l'Imperial Oil Co. vendait son

essence de meilleure qualité 32 sous le gallon impérial et 29 sous celle de qualité inférieure. La Canadian Oil Companies vendait l'essence 31 sous le gallon, taxe comprise.

M. F. T. McKean, gérant de l'Imperial Oil Co., est d'avis qu'il ne faut pas comparer les prix américains avec les prix canadiens, parce que les conditions ne sont pas les mêmes dans les deux pays.

M. McKean déclare qu'il est très injuste pour les raffineurs et distributeurs canadiens de comparer les prix du Canada avec ceux qui peuvent exister dans quelques districts des Etats-Unis. Quelques journaux, dit-il ont pris Détroit comme base de comparaison, mais ils ne savaient certainement pas que les prix à Détroit sont hors de proportion avec ceux qui existent dans d'autres grandes villes des Etats-Unis, telles que Cleveland, Chicago, etc. On ne peut véritablement pas s'attendre que les raffineurs canadiens puissent répondre à la question de savoir pourquoi le prix de gros de la gazoline à Détroit est inférieur à celui de Chicago alors qu'on sait que la gazoline doit passer par Chicago.

Puis M. McKean résume les principaux facteurs qui gouvernent les fluctuations du prix de la gazoline en Canada:

1o—Le coût du pétrole cru. Il n'y a pratiquement pas de pétrole cru produit en Canada et les raffineurs canadiens dépendent entièrement sur les Etats-Unis sous ce rapport. Ils achètent des puits mêmes, aux prix affichés et qui varient suivant la demande. Le raffineur canadien n'est donc aucunement en mesure de contrôler ce prix. De plus, le produit livré n'est que parfois trois mois après l'achat. Comment peut-on alors abaisser les prix conformément aux prix américains qui varient rapidement, parce que les livraisons se font promptement?

2o—Le climat du Canada est tel qu'on ne vend la gazoline que par saison. La consommation n'est pas la même en été qu'en hiver. Ces changements nécessitent beaucoup de soin. Il est donc nécessaire que le capital soit en mesure de faire face à ces difficultés qui n'existent pas aux Etats-Unis.

3o—La situation anormale que l'on subit actuellement provient de ce qu'il y a surproduction et cette surproduction a provoqué une baisse dans les prix. Il y a des distributeurs qui ont des surplus de gazoline dont ils veulent se défaire à n'importe quel prix plutôt que de les conserver durant l'hiver.

"Ce sont là, dit M. McKean, les principales raisons qui expliquent la baisse récente dans les prix de la ga-



zoline. Il est possible, dit-il encore, que dans le rajustement qui se fait présentement, de nouvelles réductions soient faites dans le Canada".

### Les signaux de danger

Voici comment le "Canada" de Montréal apprécie les nouveaux signaux de danger que le Ministère de la Voirie a fait poser, au cours de l'été, le long de nos grandes routes:

"Il est une chose que les automobilistes apprécient hautement et pour laquelle ils sont reconnaissants au gouvernement de la province et aux diverses associations de tourisme et d'automobilistes qui en sont responsables. C'est la pose des signaux nouveau-genre qui leur rendent de précieux services. Les routes sont munies de ces signaux qui préviennent les voyageurs de l'approche d'une courbe, d'un pont ou d'une traverse à niveau. Depuis la pose de ces signaux, les

accidents sont beaucoup moins nombreux, et les automobilistes se savent plus en sûreté qu'autrefois."

Plusieurs automobilistes américains qui sont venus ici, au cours de l'été, n'ont pas hésité à dire qu'ils considéraient nos signaux de danger comme les meilleurs du genre et qu'on ne fait pas mieux dans leur pays.

L'avantage de ces signaux, c'est qu'ils sont symboliques; ils décrivent la nature du danger, de sorte qu'ils peuvent être compris même par les gens qui ne savent pas lire.

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

AVOCAT ET PROCUREUR

132, rue St-Pierre, - - Québec.

Rédacteur de "L'AUTOMOBILE AU CANADA."

## 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 complète.