

PAGES

MISSING

L'Automobile au Canada

REVUE MENSUELLE DES AUTOMOBILISTES
CANADIENS-FRANÇAIS

Organe officiel de la Quebec Provincial Motor League



BUREAUX: 27. RUE BUADE, QUEBEC, CANADA

TELEPHONE 7200

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

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

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

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

Vol. 4

QUEBEC, SEPTEMBRE 1923

No. 4

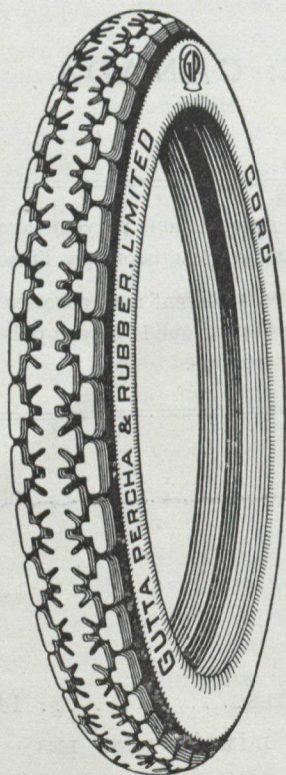
SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE LA RÉDACTION.....	125	PROPOS SUR NOS ROUTES.....	146
CHRONIQUE JUDICIAIRE.....	127	COMMENT EST PERÇU L'IMPÔT DANS LES	
LE COIN DE L'INVENTEUR.....	129	DIFFÉRENTES PROVINCES.....	150
LES CONSEILS DU VIEUX CHAUFFEUR.....	131	LES CONSEILS DE LA PRUDENCE.....	152
LA LIMITE DE VITESSE EST ASSEZ ÉLEVÉE..	135	LES DIX COMMANDEMENTS DE L'AUTOMO-	
UN PEU DE TOUT.....	136	BILISTE.....	153
ON NOUS ECRIT.....	141	L'ASSOCIATION DU TOURISME.....	154
LES HORIZONS DE QUÉBEC.....	142	RAPPORT SUR L'ÉTAT DES GRANDES ROUTES	155
LA CIRCULATION AUX INTERSECTIONS.....	144	ETC., ETC.	

L'AUTOMOBILE AU CANADA

PRIX : 20 CENTS

Les derniers jours de l'été



Trouvent

**"GUTTA
PERCHA"
TIRES** CORD
AND
FABRIC

PNEUS-CORDE

Servant fidèlement.

Les longues excursions d'été, les fatigues des pistes de campement, la chaleur des routes calcinantes, les épreuves épuisantes des chemins de montagne, tout cela s'est combiné pour démontrer et prouver la solidité et l'endurance des pneus-corde "Gutta Percha".

Gutta Percha & Rubber

LIMITED

BUREAUX CHEFS ET USINES: TORONTO, CANADA

Succursales d'une côte à l'autre

Commentaires de la Rédaction

L'INSPECTION DES FREINS

LA plupart des accidents d'automobile, surtout ces affreux écrasements aux passages à niveau de chemin de fer qui sont vraiment trop fréquents, sont causés par l'impossibilité où se trouve le chauffeur d'arrêter quasi instantanément une automobile lancée à bonne allure.

C'est afin de rendre le freinage plus efficace et de diminuer les dangers d'accidents que l'on étudie la question de munir les voitures de luxe et même les voitures de prix moyen de freins sur les quatre roues, ce qui sera probablement un fait accompli, lorsque sortiront les modèles de 1924.

Mais en attendant cette amélioration, les automobilistes s'éviteront bien des accidents s'ils ont la précaution d'entretenir les freins sur les roues motrices et la transmission qu'ils ont actuellement à leur disposition.

Dans plusieurs états américains des lois ont été adoptées pour obliger les automobilistes à se soumettre à une inspection officielle périodique de leurs freins et gare à l'écraseur en perspective dont les freins sont trouvés en mauvais état!

Dans plusieurs villes, où il n'existe pas de loi prescrivant l'inspection obligatoire des freins, la police a pris sur elle de faire cette inspection. Naturellement, dans ce cas, la police ne peut appliquer de sanctions, mais en général il suffit qu'elle attire l'attention d'un automobiliste sur le mauvais état de ses freins pour qu'il y remédie aussitôt; il y va d'ailleurs de sa propre sécurité.

Nous croyons savoir que l'honorable Aurèle Lacombe, le nouveau directeur de la circulation automobile dans la province de Québec, préconise une semblable inspection et qu'il a discuté la question avec notre capable chef de police, le capitaine Emile Trudel, au cours d'une entrevue qu'ils ont eue ensemble récemment au sujet des problèmes de la circulation dans la ville de Québec.

Les automobilistes devraient se bien pénétrer de cette vérité que les freins sont la partie la plus importante de leur voiture à cause du danger auquel le mauvais fonctionnement de cet organe vital expose

non-seulement l'automobiliste, mais encore les autres usagers de la route.

Aux Etats-Unis, le National Safety Council a entrepris une propagande nationale au moyen de circulaires pour convaincre les automobilistes de la nécessité de faire inspecter leurs freins régulièrement et de l'imprudence criminelle qu'ils commettent d'entreprendre un voyage sans s'être assurés que leurs freins sont parfaitement réglés et ajustés et fonctionnent à leur maximum d'efficacité. Ces circulaires enseignent aussi comment s'y prendre pour ajuster les freins et en prendre soin convenablement ainsi que la meilleure manière de stopper dans n'importe quelle circonstance.

Nous suggérons à l'honorable M. Lacombe d'entreprendre une pareille propagande auprès des automobilistes de la province de Québec.

Quant à notre revue, elle ne perd pas une occasion de prêcher que de bons freins bien entretenus sont le salut de l'automobiliste.

Un automobiliste qui inspecte ses freins régulièrement, qui en fait l'essai chaque semaine et qui se hâte de les régler dès qu'ils montrent une tendance à glisser ou à ne pas serrer convenablement peut encore se tirer d'affaires en toutes occasions avec seulement des freins sur les roues arrière.

Le prix de la gazoline baisse

La décision prise par les fabricants de gazoline de fermer pendant le mois d'août toutes les raffineries du centre des Etats-Unis, afin de stabiliser le marché, de permettre l'écoulement du surplus d'approvisionnement et de maintenir les prix au même niveau, n'a pas eu le résultat que ses promoteurs en attendaient.

Bien au contraire, cette décision a déterminé une levée de boucliers contre les raffineurs; le département de la justice s'est mis à enquêter sur leurs affaires, le gouverneur du Dakota Sud a ouvert des dépôts de gazoline pour faire une concurrence officielle au trust et les producteurs indépendants ont déclenché un mouvement de baisse que finalement la Standard Oil a fini par être obligée de suivre.

Ainsi cette puissante corporation annonce une réduction de 6 sous et six-dixième par gallon dans dix états américains et la Standard Oil Co. of Kentucky, qui n'est qu'une filiale, une réduction d'un sou par gallon dans cinq autres états.

La National Petroleum Marketers' Association, une organisation de vendeurs indépendants, a coupé ses prix de cinq sous par gallon.

Nous nous réjouissons de cette situation heureuse pour nos confrères américains en automobilisme et nous espérons qu'elle aura sa répercussion du "coté humide" du 45ième parallèle.

Gentleman

Le mot vient d'être admis dans la grande famille des mots de la langue française par l'Académie française. J'ignore la définition qu'en donnera le fameux dictionnaire interminable de cette même Académie, mais je suppose qu'on peut définir un gentleman: un monsieur qui toujours dit et fait la chose correcte en toutes circonstances.

Il y a quelque temps l'honorable M. Perron, ministre de la voirie, faisait un appel aux gentlemen que doivent être tous les automobilistes de la province de Québec et, en particulier, les lecteurs de "L'Automobile au Canada". "C'est le devoir d'un gentleman, disait M. Perron, de contribuer à la conservation de nos bonnes routes, en observant la limite de vitesse prescrite, non pas parce qu'il y a des agents sur la route pour dresser procès-verbal, mais parce qu'un gentleman se fait un point d'honneur de respecter les lois de son pays et de ne pas faire de dégâts à la propriété des autres, que ce soit propriété privée ou propriété nationale. Les automobilistes font tous partie d'un grand club de sportsmen pour la promotion des bons chemins et le respect des décisions de l'arbitre, de la loi dans le cas actuel, est l'essence même de l'esprit sportif."

Nous ne pouvons nous empêcher de nous faire l'écho des paroles du ministre et d'encourager nos lecteurs à toujours se montrer des gentlemen dans toute l'acception du mot.

A part de ne pas enfreindre la loi et de ne pas causer de dommages à la propriété publique, il y a bien d'autres choses qu'un gentleman qui a de bonnes manières et du savoir-vivre, ne fait jamais, par exemple: ne pas donner le chemin à un confrère plus pressé que vous et qui vous le demande, éclabousser d'eau et de boue les piétons qui se tiennent au bord du trottoir en attendant un tramway, faire fonctionner son moteur à échappement libre ou jouer de la trompe inutilement vers les onze heures du soir, alors que les gens se préparent à s'endormir, comme le fait un jeune

"frais" à la crinière flamboyante dans la petite place d'eau où je villégiature.

Nous reviendrons sur le sujet à l'occasion.

Camps pour touristes

Plusieurs automobilistes, soit par goût soit pour d'autres raisons, préfèrent camper le long des routes, ou aux abords des villes, plutôt que de se loger aux hôtels.

La plupart des grandes villes du Canada et des Etats-Unis se sont fait un devoir de favoriser cette fantaisie des touristes et ont aménagé des sites où ils peuvent camper avec tout le confort désirable.

Cet aménagement consiste généralement à approvisionner le camp d'eau potable, de le munir des travaux sanitaires nécessaires, d'y établir un système de drainage et d'y assurer un service d'ordre et de police.

Certaines villes fournissent du combustible, des provisions, des planchers de tente et même des tentes aux touristes à des prix modiques.

La ville de Québec qui est le rendez-vous par excellence des touristes devrait avoir des camps semblables à ses portes, afin de continuer à mériter sa réputation d'hospitalité.

Très bien jugé:

Profitant de la discrétion que lui donne l'article 1427 de la Loi des Véhicules-moteurs, Monsieur le juge Choquette de la Cour de Police a condamné à dix jours de prison, sans option d'amende, un chauffeur trouvé coupable d'avoir conduit son automobile alors qu'il était ivre, et a, de plus, prononcé la révocation du permis de ce chauffeur pour un an.

Voilà une sentence sévère, mais absolument juste et raisonnable. Ce sera, de plus, un avertissement salutaire aux gens sans conscience qui ne se font aucun scrupule de s'enivrer pendant qu'ils tiennent un volant, sans songer qu'ils mettent en danger, non-seulement leur propre vie et celle de leurs passagers, mais encore la vie de tous ceux qu'ils rencontrent sur la route.

Tous ceux qui ont été victimes d'accidents occasionnés par des autos conduites par des chauffeurs en état d'ivresse ou qui ont échappé par miracle à une automobile zigzaguant à toute vitesse au beau milieu de la route, doivent féliciter le juge Choquette d'avoir eu l'esprit public de se montrer sévère en cette occasion et d'avoir fait un exemple.

Les chauffeurs, tentés de trinquer un peu fort, feront bien de se rappeler qu'il y a, à Québec, un juge déterminé à les envoyer à la prison pour y trouver, comme dit le Diogène de "L'Evènement", l'essence de la sagesse.

CHRONIQUE JUDICIAIRE

Il ne faut pas molester les agents de circulation

En Cour du Recorder de la cité de Québec, un automobiliste était accusé d'avoir refusé d'obéir aux ordres d'un agent de circulation à une intersection de rues et d'avoir, suivant le langage barbare du règlement municipal, menacé cet agent dans l'exercice de ses fonctions.

Après étude des dépositions assez contradictoires des témoins des faits, M. le juge Eugène Desrivières est venu à la conclusion que le prévenu faisait partie d'une file de voitures qui reçurent ordre du constable de faction à l'intersection de procéder est-ouest, mais que, quand le prévenu se présenta pour passer, le constable le fit reculer pour laisser passer la circulation nord-sud. Le prévenu recula effectivement sa voiture, mais, mécontent de ce qu'il croyait être un procédé arbitraire et injuste envers lui de la part de l'agent de laisser passer toutes les voitures qui le précédaient et de lui fermer, à lui, le passage, descendit de sa voiture pour aller faire des remontrances à l'agent et lui dire qu'il se souviendrait de lui, ou autres paroles au même sens, le tout accompagné de gestes, parfaitement naturels et inoffensifs, au dire du prévenu, pleins de menaces, suivant l'agent.

M. le juge Desrivières, ayant décidé que le prévenu s'était conformé à l'ordre de l'agent en reculant sa voiture, l'a acquitté sur le premier chef d'accusation, mais il l'a condamné à une amende de \$5.00 sur le second.

Si tous les automobilistes s'arrogeaient le droit d'aller conter son fait à l'agent dont la décision ne leur va pas, il y aurait vite un bel embouteillage aux intersections de rues, comme l'a fait remarquer le président du tribunal. Si on n'est pas satisfait de la conduite des agents—ces gens-là peuvent se tromper ou même chercher à exercer de petites vengeances,—il vaut mieux les rapporter à leur chef ou au comité de discipline du conseil municipal que de les molester et de les en..... guirlander, pendant qu'ils dirigent la circulation. (La cité de Québec vs. Dussault, Cour du Recorder, 3 août, 1923.)

Intersection de rues—Priorité de passage

Le dernier paragraphe de l'article 1415 de la loi des véhicules-moteurs prescrit qu'aux croisées de chemins, le conducteur d'un véhicule-moteur est tenu de céder

le passage à tout autre véhicule-moteur qui vient à sa droite sur l'autre chemin. D'un autre côté il existe dans la plupart des villes des règlements, qui, dans notre opinion du moins, ne peuvent s'appliquer lorsqu'ils contredisent les dispositions de la loi générale, pour prescrire que le trafic allant dans un certain sens, de l'est à l'ouest, et vice-versa, à Québec, (Règlement 22a, par. 12), du nord au sud et vice-versa, à Montréal, (Règlement 401, par. 13).

Mais que cette préséance existe en vertu de la loi générale ou en vertu d'ordonnances municipales locales, elle n'est évidemment mise en jeu que lorsque deux voitures arrivent en même temps à l'intersection des voies. Elle ne peut exister lorsque l'une des voitures est déjà engagée dans l'intersection des rues, car alors cette voiture a nécessairement priorité sur l'autre qui ne fait qu'arriver à l'intersection et cette dernière doit attendre.

(Gravel vs. Borden Farm Products Co., 61 C. S., 231).

C'est à l'intersection des rues que les collisions sont les plus fréquentes; c'est donc là où les conducteurs doivent apporter le plus grand soin et redoubler de prudence. Ils doivent avoir leur voiture strictement sous contrôle, regarder soigneusement à droite et à gauche pour voir si personne ne vient sur leurs côtés par l'autre rue, ralentir et même stopper, si c'est nécessaire, pour éviter un accident.

UNE INVITATION

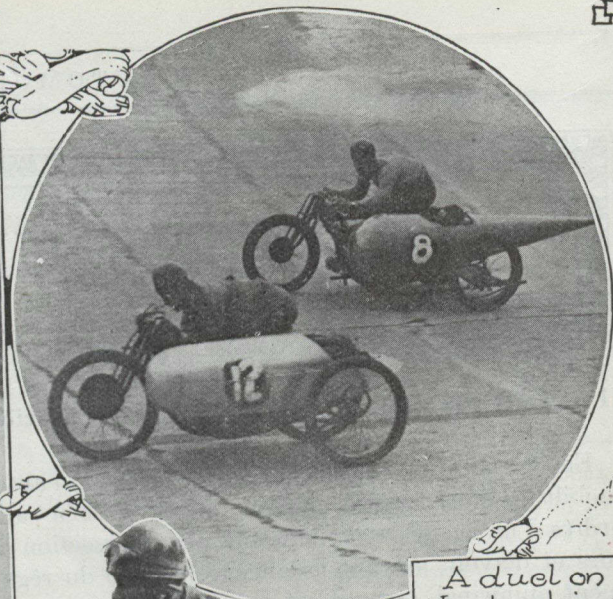
Ecrivant dans "Le Réveil", de Putnam, Conn., au sujet de la récente excursion des automobilistes franco-américains dans la province de Québec, M. Philippe Roy dit ce qui suit:

"Si cette année ce sont les franco-américains qui se déplacent, pourquoi, l'année prochaine, les Canadiens-français n'en feraient-ils pas autant? De fréquentes visites sont encore le meilleur moyen de se connaître et, "de se connaître à s'aimer, il y a peu de distance" comme dit le poète."

Voilà une très aimable invitation que les automobilistes québécois devraient accepter avec empressement.



Gravity doesn't matter if you have the nerve.

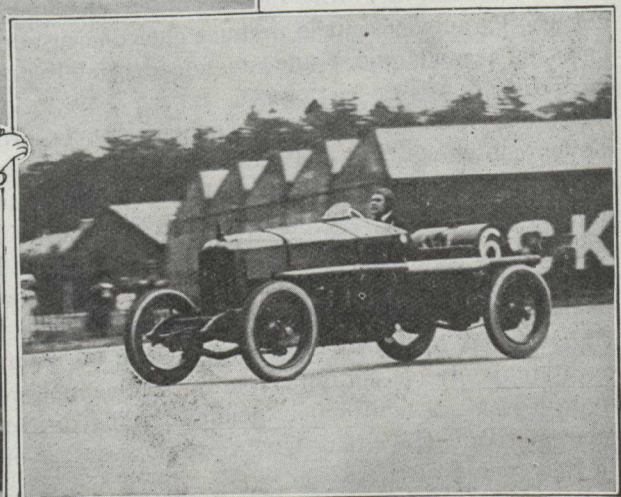
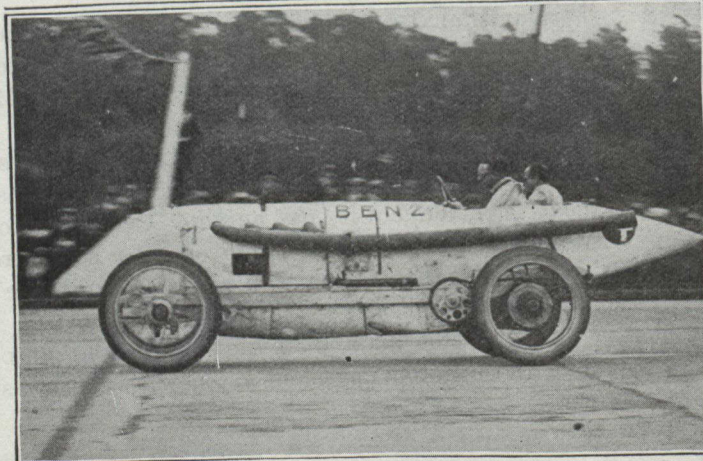


A duel on the banking



The U.S.A. rider skims a turn in the classic British road race.

The aero-engined Viper in the rain



The big Vauxhall "Rouge et Noir" finishes alone.

The Big Benz bags another gold Cup.

Quelques inatantés des courses de motocyclettes et de petites voitures à l'île de Man. A gauche, de haut en bas: un défi à la force centrifuge; la Viper à moteur d'aéroplane; la Benz, gagnante d'une coupe en or. A droite, de haut en bas: un duel dans un tournant; un concurrent américain qui "coupe" une courbe; la Vauxhall "rouge et noire" finit seule. (Courtoisie de l'Automobile Club of America.)

LE COIN DE L'INVENTEUR

Les phares sans feu.

N vient de soumettre au département de la voirie une invention ingénieuse, bien que très simple. C'est comme l'œuf de Christophe Colomb; il ne s'agissait que d'y penser.

Vous avez dû remarquer très souvent sur la route, la nuit, le reflet d'un glauque verdâtre de vos phares dans les yeux des chats. Ce reflet vous permet de déceler la présence d'un chat en avant de vous, à plusieurs centaines de pieds.

La nouvelle invention est une application du même principe de réflexion et est destinée à indiquer les endroits dangereux le long des routes, la nuit, ainsi que les voitures hippomobiles. Elle consiste dans un réflecteur concave, dans le genre des phares d'automobile, fermé par une glace. L'intérieur du réflecteur et la glace sont teints d'un rouge sang. Ces réflecteurs sont placés à l'approche des passages à niveau, à l'entrée des ponts, aux courbes prononcées, au sommet des côtes dangereuses, aux intersections de routes, ainsi qu'à l'arrière et à l'avant des véhicules hippomobiles.

Lorsqu'une automobile approche de ces réflecteurs les rayons de ses phares se reflètent en rouge dans les réflecteurs qui s'illuminent et signalent le danger tout aussi bien que des lanternes.

Il est possible que le Gouvernement fasse l'installation de ces lanternes sans feu sur nos principales routes.

Moteur sans pistons

Charles Brotherton de Kansas City, a annoncé qu'il avait inventé un moteur à gazoline sans pistons qui doit révolutionner l'industrie de l'automobile. Les experts mécaniciens qui ont essayé le nouveau moteur déclarent qu'il occasionnera une remarquable économie de gazoline.

Eponge-fontaine.

M. Emile Labelle, de Montréal, vient de perfectionner et de mettre sur le marché une nouvelle éponge-fontaine, spécialement affectée au lavage rapide, économique et parfait de l'automobile, laquelle inven-

tion est appelée à rendre un immense service à tout propriétaire de ces véhicules.

Cette éponge est ainsi agencée qu'elle reçoit un jet d'eau continu, la traversant de part en part, permettant de laver en moins de 10 minutes la carrosserie la plus sale, avec un résultat parfait, tout en conservant au vernis son lustre et son brillant original.

La surface, naturellement douce de l'éponge, continuellement imbibée d'eau, toujours nette, parce que constamment renouvelée, refoule les grains de sable ou les petits corps étrangers qui adhèrent à tout linge ordinaire et élimine par conséquent, le danger d'égratigner le vernis, comme cela arrive infailliblement au cours du lavage ordinaire, par l'ancienne méthode, préservant toute la beauté du poli et rendant inutile l'asséchage avec le chamois.

On nous assure, qu'après une couple de lavages à l'aide de cette nouvelle invention, les taches d'huile ou de graisse adhérant à la carrosserie disparaissent, laissant une surface bien sèche et bien brillante sur laquelle la poussière n'a plus aussi facilement prise.

Le carburant chez soi.

Loin de nous la pensée de conseiller à nos lecteurs de faire l'acquisition d'un alambic. Nous avons de la loi un trop grand respect. Mais lorsque l'alcool sera le combustible employé dans nos moteurs,—et cela viendra si les autos continuent à augmenter et la production du pétrole à diminuer,—chaque automobiliste pourra se distiller soi-même son propre carburant à la maison et les alambics, au lieu de servir à fabriquer de la "bagosse", de la "poutine" ou du "p'tit boeuf" (quel que soit le nom que l'on donne au whiskey clandestin que l'on boit à la barbe de la Commission des Liqueurs) serviront à faire de l'alcool à moteur. Car on sait que l'on peut faire de l'alcool avec pratiquement n'importe quoi: pommes de terre, grains, fruits, sirop d'érable, bran de scie, etc., etc. On nous apprend qu'en Afrique-Sud on fabrique des quantités énormes d'alcool à moteur avec les poires sauvages qui croissent en abondance dans ce pays et l'on dit que ce carburant est aussi bon, sinon supérieur, à la gazoline de meilleure qualité.

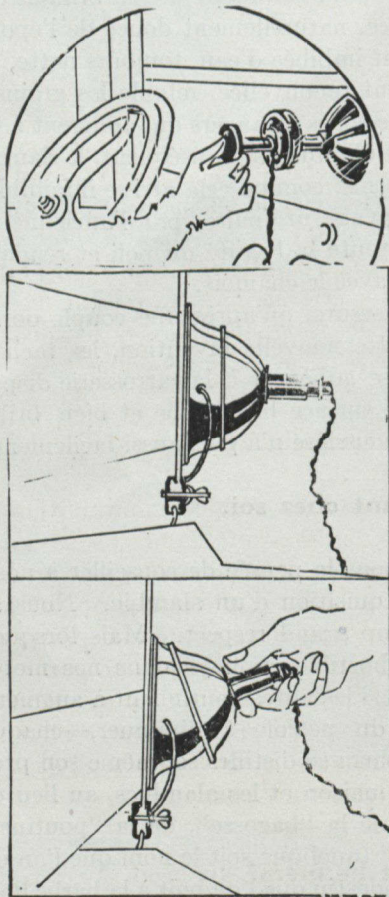
La possibilité d'utiliser l'alcool, à la place de la gazoline, dans les moteurs à explosion est une chose

que l'expérience a démontré depuis longtemps et l'alcool peut se produire plus facilement et à meilleur marché que la gazoline, vu que la matière première abonde partout, ce qui n'est pas le cas pour le pétrole.

Projecteur de parebrise.

On vient d'inventer une lanterne auxiliaire pour automobile qui se fixe à la partie inférieure du parebrise, où elle n'est pas assez haute pour aveugler un conducteur venant en rencontre.

La vignette d'en haut fait voir un projecteur qui est posé à travers la glace et peut être manœuvré de haut en bas et de côté; la lumière peut être variée par une vis de réglage.



La vignette du centre et celle du bas décrivent un projecteur fixé à la paroi intérieure du parebrise seulement. Les rayons lumineux peuvent être dirigés comme l'on veut en manœuvrant la poignée, comme l'illustration l'indique, pendant que la face du projecteur reste collée au parebrise.

Cheminées pour autos.

Personne ne songerait à construire une maison ou une usine sans cheminée. Pourtant, nous continuons à nous étouffer les uns les autres avec nos gaz d'échap-

pement, parce que personne n'a encore songé à la cheminée pour automobile. Cependant, les boulangers de New Heaven, constatant que leur pain prenait un goût trop prononcé de gazoline et que les clients se plaignaient, ont pourvu leurs camionnettes de livraison d'une cheminée pour l'évacuation des gaz d'échappement.

Pour scier votre bois.

Si vous avez une meule d'émeri dans votre garage, vous pouvez ajouter une petite scie circulaire à l'autre bout de l'essieu; cela sera commode pour scier du menu bois pour la cuisine ou fabriquer des boîtes d'emballage.

Pour redresser un essieu.

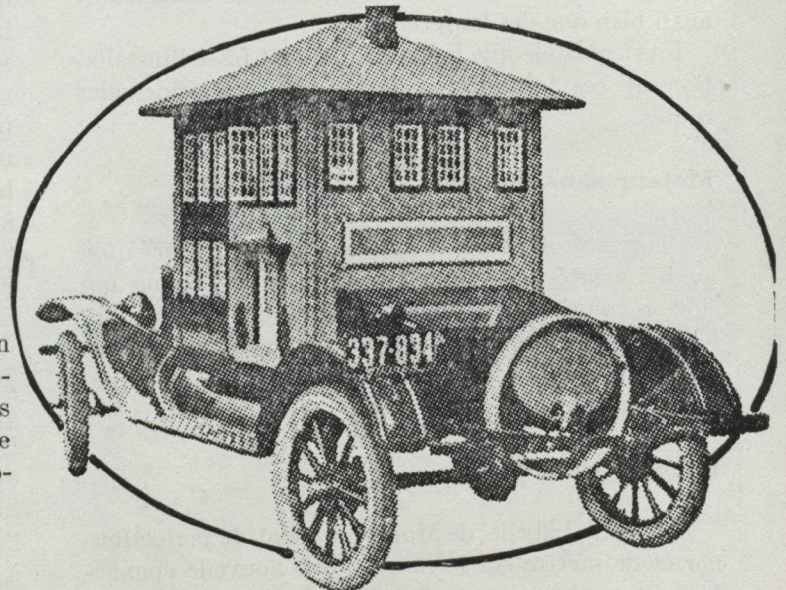
Un essieu arrière du genre semi flottant peut être redressé en bloquant le bas de la roue, du côté où est la courbe, et en poussant le haut de cette roue avec un cric dont l'autre bout est appliqué contre un mur.

Pour inspecter les soupapes.

Avec l'aide de votre miroir retroviseur vous pouvez vous assurer si vos soupapes ferment juste sans avoir à les démonter.

Pour redresser les orifices du capot.

Les passages d'air latéraux du capot (louvres) qui peuvent avoir été écrasés, sont redressés à l'aide d'un tampon de feutre ou de tissu gommé que l'on manœuvre avec un manche de tourne-vis.



Ceux qui s'ennuient de la maison peuvent faire leur profit de l'idée ci-dessus. Pourquoi ne pas monter une réplique de leur home sur un châssis de camion?

Les conseils du vieux chauffeur

A la croisée des chemins:

TOUT véhicule qui arrive aux abords d'une route plus large que celle qu'il suit doit non seulement ralentir extrêmement mais encore, s'il a le moindre doute sur la venue d'un autre véhicule sur la route plus large, s'arrêter, **marquer un temps**, avant de s'engager sur cette route.

On peut objecter que les largeurs des routes prêtent souvent à discussion, que même deux routes peuvent avoir la même largeur. Dans ces deux cas, la solution est bien simple: tout ce qui vient par l'une ou par l'autre route stoppera au croisement pour s'assurer que la voie est libre.

C'est là un principe fondamental de la circulation, celui dont la méconnaissance entraîne le plus grand nombre d'accidents. Les routes se commandent par leurs largeurs, et tout véhicule qui débouche par la route la moins large doit être tenu pour l'auteur de l'accident qui peut se produire au confluent des routes.

Ce principe fondamental ne s'applique pas exclusivement à l'automobile; il concerne aussi bien un cavalier qu'une 100-chevaux; il est la base naturelle de la responsabilité des conducteurs dans les confluent.

Car il s'agit bien ici, uniquement, de poser une règle de responsabilité, non d'établir un principe de sécurité absolue. Il est trop évident que tous les règlements du monde n'aboliront jamais toutes les imprudences, et que la seule assurance formelle qu'on puisse avoir de n'être jamais tué dans une automobile consiste à ne jamais monter dans aucune. De même il est certain que si, à un croisement de routes où vous avez le bon droit pour vous, une main d'avant de châssis vous entre dans la poitrine, ce n'est pas la faute grave de votre adversaire qui vous rendra la vie.

Si l'on n'examine la question qu'au point de vue rigoureux de la sécurité, le bon sens le commande: il faut ralentir à tous les confluent, si insignifiants qu'ils paraissent.

Le soin des freins:

Les grincements des freins, particulièrement ceux qui se produisent quand on réduit la vitesse de la

voiture, sont, dans la plupart des cas, dus à l'huile ou la graisse, la poussière, les matières bitumineuses de la route ou aux parcelles de métal ramassée par les coussinets de freins pendant le parcours. Ces substances étrangères, d'après les experts, produisent un certain repolissage des coussinets lequel rend leur application bruyante et le serrement irrégulier.

Pour éliminer un tel état de chose, déclarent les experts, on n'a qu'à enlever les roues arrière, si cela est nécessaire, à tout les deux ou trois mois et nettoyer les coussinets. Quant aux endroits repolis, par expérience, on est venu à la conclusion que ce qu'il y a de mieux à faire, est de les enlever au moyen d'une lime ronde. Jamais ce coussinet ne doit être huilé. Les troubles venant des freins, comme la plupart des autres, peuvent être éliminés en faisant des examens périodiques, par exemple, à toutes les distances de 1,000 milles parcourues par la machine.

Attention à l'huile:

Toujours, lorsque vous huilerez un moyeu de roue, vous devrez avoir soin que l'huile ne déborde pas le long d'un rayon et n'atteigne pas ainsi le pneumatique, qu'elle tacherait si elle ne l'attaquait pas.

En cours de route, cette petite maladresse n'aurait guère d'inconvénient car la poussière aurait tôt fait de sécher l'huile; mais, dans la remise, quand on prépare une voiture une journée ou deux à l'avance, il y aurait inconvénient à ce que l'huile séjournât longtemps sur un point du bandage.

Le mieux est l'ennemi du bien.

La bonne marche d'un moteur dépend, (si l'allumage et la compression sont en ordre) du bon réglage de ses soupapes. Il suffit souvent de changer un ressort d'admission de soupape automatique pour donner à un moteur un quart de puissance de plus. De même le changement du ressort d'échappement a souvent un effet considérable sur la marche du moteur.

Ne toucher aux soupapes que le moins souvent possible, telle est la meilleure des recommandations qu'on puisse faire à un chauffeur.

Pour boucher un trou dans l'enveloppe.

Bien peu de mastics sont pratiques pour boucher une coupure de pneu qui va jusqu'à la toile. Aussitôt qu'on a roulé, ces mastics disparaissent, et cependant il est bien utile de préserver la toile de l'eau et de la boue qui la pourriraient.

Bien nettoyer la coupure avec de l'essence; enlever la poussière et le gravier; garnir la plaie de dissolution; laisser sécher une dizaine de minutes cette dissolution; puis placer simplement dans le trou de l'ouate qui n'a même pas besoin d'être très serrée; attendre cinq ou six heures avant de rouler. Cette ouate s'imprègne de boue et de poussière et fait une sorte de mastic qui dure aussi longtemps que le pneu.

Les plus fréquentes causes de panne:

Les voitures modernes ne connaissent pratiquement plus la panne. Cependant, quand il arrive à leur moteur ou de tourner irrégulièrement ou de s'arrêter fortuitement, elles le doivent en général à des causes bénignes affectant soit l'allumage, soit la carburation.

Dans le premier cas, si des ratés se produisent, ils proviennent de causes différentes que nous allons analyser sommairement. Les câbles peuvent être ou simplement détachés, ou bien encore rompus, et le remède est simple. D'autre part, il peut arriver qu'un ou plusieurs cylindres n'allument pas ou n'allument que par intermittence. Il suffit alors de mettre à la masse, sans les démonter, chacune des bougies du moteur, celui-ci étant en marche; le cylindre pour lequel cette opération n'amène aucune diminution de vitesse est celui qui n'allumait pas. Démontez alors simplement la bougie de ce cylindre, qui peut n'être qu'encrassée et qu'un simple nettoyage remettra en état. Il peut aussi se faire que la distance entre les électrodes, qui doit avoir une valeur normale de 1/5 de ligne, soit trop grande; vérifiez si elle l'est, et portez-y remède. Enfin, si un corps étranger, une petite parcelle métallique, réunit les deux électrodes, enlevez ce grain avec la pointe d'un canif, ce que vous ferez avec facilité.

Il y a lieu de remarquer que le jaillissement de l'étincelle entre les électrodes d'une bougie démontée n'est pas une preuve absolue de son bon fonctionnement, car la résistance au passage du courant, à l'air libre, est bien inférieure à celle qui existe entre les électrodes dans le cylindre où les gaz sont comprimés.

Si, après un long service, les plots du distributeur de la magnéto sont encrassés légèrement, de même que les vis du rupteur, frottez-les avec un chiffon propre imbibé d'essence. Si vous remarquez que les plans de contact des vis du rupteur ne sont plus paral-

lèles, limez légèrement avec une lime très douce les grains de platine pour obtenir un contact parfait, mais ayez bien soin de ne pas enlever une trop grande épaisseur aux pastilles, car, celles-ci étant relativement minces, le remède serait pire que le mal.

Enfin, si le levier de rupture, à cause de l'humidité, n'oscille plus bien librement sur sa bague en fibre, alésez très légèrement cette dernière, et le tout rentrera dans l'ordre.

Les feux rouges:

On peut établir les feux rouges des lanternes prescrites par les règlements de police, en l'absence de verres colorés, en badigeonnant les verres blancs au moyen d'un vernis dur (vernis copal) additionné d'une matière colorante de houille.

Moteur saccadé.

Voici les principales causes du fonctionnement irrégulier du moteur:

- Eau dans la gazoline.
- Saletés dans les canaux du carburateur.
- Rentrée d'air dans la tuyauterie d'admission.
- Défectuosité dans le système d'allumage.
- Mauvais fonctionnement des segments de piston.
- Trop ou pas assez de chaleur à la tuyauterie d'admission.
- Mélange trop pauvre ou trop riche donné par le carburateur.
- Immobilisation du régulateur du carburateur.
- Intermittence dans l'alimentation du carburateur.

Attention immédiate.

Une lame de ressort brisée doit être immédiatement remplacée, sans quoi l'effort additionnel imposé aux lames qui restent causera la rupture du ressort complet.

Regardez à droite.

À l'approche d'une intersection regardez à droite d'abord. La voiture qui vient sur votre gauche a toute la largeur de la rue pour stopper et pendant qu'elle fait cette manœuvre, vous avez le temps ou d'accélérer ou de freiner pour éviter la collision. Mais il n'en est pas de même de celle qui vient sur votre droite; elle peut couper le coin et ne vous laisser ni le temps ni l'espace pour éviter un accident.

Le soin des pneus.

Chaque pneu doit faire parfaitement dans sa jante, afin de donner un bon service; des jantes rouillées, faussées, gondolées et aux rebords tordus ne peuvent

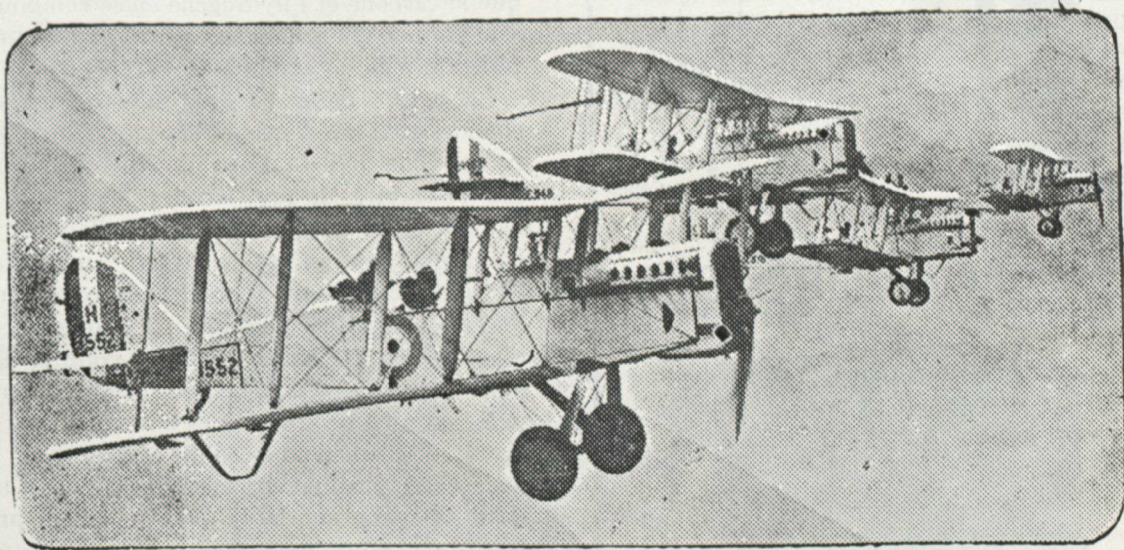
que causer des coupures à la jante et une usure prématurée des pneus, à cause de l'excès de pression à certains points et du roulement excentrique du pneu. La jante sur laquelle on monte un pneu doit être droite et nette.

Le tissu dont on fabrique le pneu a suffisamment de résistance pour supporter une énorme tension; cependant, sous le poids d'une voiture il peut recevoir des coups assez forts pour le rompre. Quand une voiture heurte violemment la chaîne du trottoir ou une obstruction dans la route, le pneu est soumis à une grande tension induite au point de contact et le tissu se brise à l'intérieur. Ceci produit un pincement de la chambre à air ou un frottement constant jusqu'à ce qu'un éclatement de la chambre à air se produise. Un gonflement convenable diminue les risques de ruptures du tissu, mais n'est pas un préventif absolu.

Les semelles de pneus, c'est-à-dire la partie, généra-

On ne doit pas rouler sur des pneus mous ou des pneus qui ne sont pas suffisamment gonflés. Il est peut-être plus confortable de rouler sur pneus mous, mais vous le faites aux dépens de vos pneus. L'insuffisance du gonflement cause des coupures de la semelle, des meurtrissures des côtés, le décollement des plis du tissu et un affaiblissement général de toute la structure du pneu. Une valve défectueuse est souvent la cause du dégonflement des pneus. Vissez solidement les chapeaux de valves; c'est une précaution additionnelle contre l'échappement de l'air.

Rouler sur du verre, des pierres cassées, des clous, des morceaux de ferblanc, etc., occasionne des coupures de la semelle. Sous le poids de la voiture même les plus petites de ces coupures s'élargissent rapidement et se remplissent de sable et de gravier dont le frottement fini par user l'enveloppe et pro-



ESCADRILLE AERIENNE ANGLAISE EN ALIGNEMENT

Une escadrille de la flotte aérienne anglaise fait les manoeuvres avec la précision d'un régiment d'infanterie, et comme la photo le montre les avions sont en alignement parfait. La photo a été prise récemment à une fête à Hendon, près de Londres.

lement chevronnée, qui porte sur le sol, sont maintenant si soigneusement faites que dans des conditions normales on n'y constatera jamais d'usure rapide. On peut facilement éliminer toutes les causes qui amènent l'usure anormale des semelles. Un pneu qui ne roule pas parallèlement à son compagnon s'usera rapidement à la semelle parce qu'il est continuellement tiré de côté. Voyez donc à ce que vos roues soient droites.

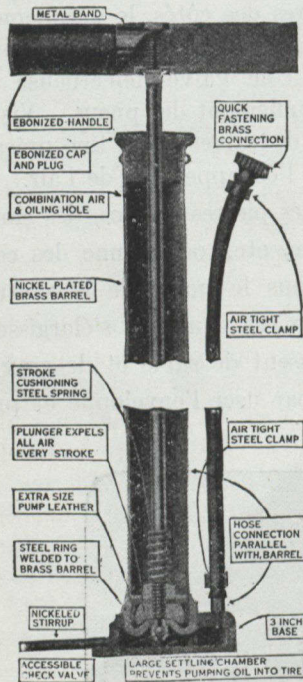
L'usage exagéré des freins, le glissement des roues, des jantes mal posées sur les roues, un roulement à billes défectueux, un ressort cassé, une fusée pliée et tout ce qui empêche une roue de rouler normalement causeront l'usure exagérée des pneus.

voquer un éclatement. Afin d'éviter cela, réparez promptement toute coupure.

Les pneus roulent dans les ornières, le long des voies de tramways et les bordures de trottoir, ce qui cause l'usure des parois latérales. Ces parois ne sont pas construites pour supporter longtemps un pareil frottement, mais plutôt pour protéger la structure du pneu contre les éléments. Ne cherchez pas à faire des semelles de roulement de vos parois de pneus. Les blessures des parois se réparent facilement par la vulcanisation.

LA POMPE A PNEUS

Coleman Quick-Fill



"PLUS D'AIR AVEC MOINS D'EFFORT"

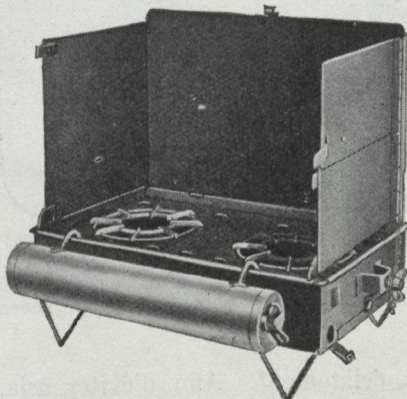
Le fait qu'on peut toujours compter sur la pompe à pneus "Quick Fill" est ce qui permet aux agents d'établir un commerce partout. Elle est en tout conforme à tous nos avancés;—elle a une poignée plus grosse et plus spacieuse qui ne s'arrache pas dans la boîte aux outils; le corps de pompe est fait de tube de cuivre de la plus haute qualité, à l'épreuve de la rouille et sans soudure;—c'est une pompe de première qualité de la poignée à l'étrier.

Votre distributeur peut vous fournir la pompe "Quick Fill".

Laissez cette pompe vous prouver, à vous et à vos clients, ce qu'elle peut accomplir.

The Coleman Camp Stove

Se plie et se porte comme une valise



Fait au Canada

Voici le poêle de camp le plus attrayant, le plus compact et le plus utile qui ait encore été offert. Construit pour rencontrer les besoins soigneusement étudiés du campeur et de l'automobiliste touriste.

Il a un réservoir de grande capacité avec une pompe construite à même: bouchon de remplissage maniable à la main; capsules de brûleurs en cuivre qui ne brûlent ni ne se corrodent.

Les deux brûleurs sont mis en fonction par le même générateur. Contrôles de combustible commodes et perfectionnés pour les deux brûleurs au même bout du poêle.

Protecteur contre le vent, pliant et fait à même. Clef de sûreté détachable pour la soupape du maître-brûleur.

Générateur rapide à courant d'air chaud: s'allume malgré n'importe quel vent; pièces très accessibles: muni du nouveau nettoyeur automatique Coleman.

Ces caractéristiques et une douzaine d'autres feront du Coleman le meilleur des poêles de camp. Ecrivez pour plus de détails et pour les prix. Dept. AC-1

The Coleman Lamp Company Limited
Largest Manufacturers of Gasoline Lamps, Lanterns and Lighting Plants in the World

Coin rue Queen Est et Avenue Davies, Toronto.

COMMENT PRENDRE SOIN DE LA GAZOLINE

Tout le monde sait combien est puissante la gazoline et combien dangereuse elle est aussi, mais bien peu savent qu'il est très facile de la maintenir et de la conserver en prenant les précautions requises.

La gazoline, comme on sait, est un dérivé du pétrole brut par le procédé de la distillation. Les autres produits de cette distillation sont la kérosine, l'huile lubrifiante, la graisse et la paraffine qui toutes, sont employées en automobilisme.

La gazoline est incolore et bout à de 130 à 150 degrés, suivant sa qualité. Elle est composée de deux éléments dissemblables, l'hydrogène et le carbone. Ce dernier élément nous est familier sous forme de charbon et l'hydrogène est un gaz qui est l'un des éléments constitutifs de l'eau. C'est une chose remarquable que le carbone et l'hydrogène en se combinant puissent former une substance qui n'a aucune des caractéristiques de ses composants.

La nature dangereuse de la gazoline est si bien connue qu'il n'est pas nécessaire d'insister sur les précautions qu'il faut prendre quand on en remplit son réservoir. Il faut arrêter le moteur, car une flamme dans l'échappement peut enflammer la vapeur de gazoline qui est très volatile. Aucune lanterne à feu libre ne doit être approchée du réservoir pendant que se fait cette opération. Il faut aussi éviter de répandre de la gazoline sous la voiture, car il y a danger qu'elle ne s'enflamme lorsque le moteur est remis en marche. Quelques automobilistes ont l'habitude de filtrer leur gazoline à travers un chamois, mais cette pratique est à déconseiller, car la friction de la gazoline sur la peau de chamois produit de l'électricité statique qui peut enflammer la vapeur de gazoline.

Quand on veut garder de la gazoline en grande quantité, il faut l'emmagasiner dans des réservoirs à au moins huit pieds sous terre. A cette profondeur elle se tient fraîche et ne s'évapore pas et un incendie violent peut se produire audessus du réservoir sans qu'il fasse explosion.



Supreme patch bouchera un trou d'épingle aussi bien qu'une déchirure de 17 pouces. Achetez-en un tube et réparez vos chambres à air dans un instant. Chaque tube vous sauvera \$5.00. Par malle payée, 55cts le tube.

GUIDE du voyageur. Cet atlas contient 48 cartes en couleurs 9 x 11 pouces, illustrant tous les chemins gravelés, macadamisés, ou autres séparément. Nombre de milles entre chaque ville et village. Nom des chemins, rivières et lacs, etc. Pour les Etats-Unis et le Canada, vaudra \$5.00 à chaque propriétaire d'auto. Prix \$1.00 poste payée, les

deux articles \$1.50. Catalogue de 1200 nouveautés sur réception de 10 cts. Adressez:

ALLEN NOUVEAUTÉS St-Zacharie. - - Que.

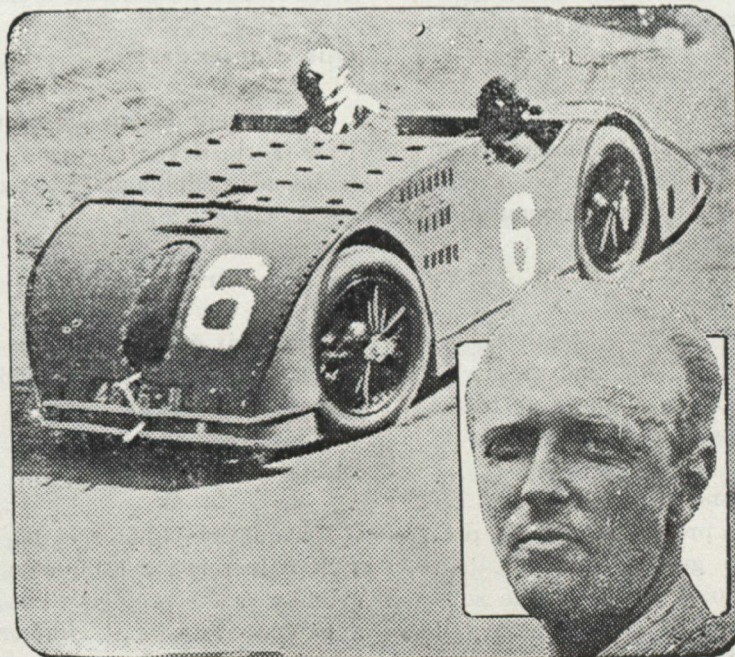
La limite de vitesse est assez élevée

Plusieurs fonctionnaires du service des automobiles de la Trésorerie, dont l'honorable Aurèle Lacombe, directeur de la circulation, ont fait des expériences qui démontrent que la vitesse maxima permise par la loi, savoir: 30 milles en rase campagne et 20 milles dans les agglomérations, est suffisante pour permettre aux automobilistes de voyager avec rapidité, confort et sécurité. De fait, en maintenant régulièrement cette allure, ils feront une meilleure moyenne de vitesse que ceux qui se lancent à 60 milles et sont obligés de freiner à tour de bras à tous les tournants, côtes, ponts et rencontres. C'est un peu la fable du lièvre et de la tortue.

Pour les 42 milles du Boulevard Edouard VII, la voiture des fonctionnaires, en se tenant à la limite permise, a fait une vitesse moyenne de 27 $\frac{1}{2}$ milles et ces Messieurs sont revenus convaincus que la vitesse actuellement permise est suffisante et que

quand on se tient au maximum on arrive plus vite au but en définitive qu'en marchant par bourrasques. Une limite plus élevée, d'après eux, serait dangereuse et ne donnerait pas d'avantages aux automobilistes.

"Nous voudrions voir les automobilistes profiter complètement des avantages de la loi actuelle et voyager au maximum de la vitesse permise, quand cela se peut, a déclaré M. J. A. Bégin, contrôleur du revenu (percepteur des contributions directes). De cette façon la circulation serait plus régulière et je suis convaincu qu'il y aurait moins d'accidents. Si toutes les voitures faisaient du 30 à l'heure, pas plus et pas moins (excepté les cas de nécessité) les collisions seraient moins à craindre et la circulation en serait améliorée. Le résultat de ceci serait la sécurité des voyageurs et la protection de la surface des routes."



La Bugatti, conduite par Friedrich, qui s'est classée troisième aux épreuves de vitesse du Grand Prix de France, arrivant la première de toutes les voitures françaises. Les deux premières places furent prises par deux Sunbeam anglaises, dont la première était conduite par Seagrave (photo insérée).

UN PEU DE TOUT

Jimmy Murphy en Europe:

Le célèbre coureur américain, gagnant du Grand Prix de France de 1921, a pris part à la course du Grand Prix, à Monza, Italie, le 9 courant, et il courra à Barcelone, Espagne, le 4 novembre. C'est une Miller Special que Murphy conduit en Europe, mais elle ne sera pas la seule création de Harry A. Miller à paraître sur les pistes européennes.

En effet, le constructeur d'autos de course de Los Angeles, a construit une voiture pour le comte Louis Sborowski et une autre pour Martin Alzaga, deux célèbres coureurs d'Europe.

Gérant de Durant au Canada.

R. A. Mulch, ci-devant gérant des ventes aux usines Star, a été nommé pour prendre la direction de toutes les entreprises Durant au Canada.

Studebaker se vend bien.

Pendant les premiers six mois de l'année il s'est vendu 81,800 Studebaker, ce qui est plus de 36 pour cent au-dessus du meilleur record obtenu jusqu'alors.

La Jordan.

Dans le cours de sa dernière année financière qui s'est terminée le 30 juin, la Jordan Motor Co. a construit 10,147 automobiles, ce qui est une augmentation de 93 pour cent sur l'année précédente.

L'Impôt sur la gazoline.

La taxe de deux sous par gallon, imposée sur la gazoline par l'état de l'Indiana, a rapporté au trésor une somme de \$317,959.00 pour le premier mois de son application.

La perception de ce montant a coûté \$375.00. La taxe est en vigueur depuis le premier juin et est prélevée sur les marchands en gros de gazoline. La Standard Oil & Refining Co. a payé sa taxe sous protêt et se propose d'attaquer la validité de la loi. On calcule que cet impôt rapportera de trois à quatre million de dollars annuellement au trésor de l'état, et cet argent sera employé à la construction, à l'amélioration et à l'entretien des routes.

Huit millions de Ford.

Le huit-millionième moteur Ford a été construit le 11 juillet dernier. Les usines Ford produisent un million de moteurs en un peu moins de six mois, soit une moyenne de 6,711 moteurs pour chaque jour ouvrable, ou de 166,670 par mois.

New York décore ses agents.

On fait porter aux agents qui dirigent la circulation aux intersections, à New York, des épaulettes et des bordures aux manches et aux jambes de pantalons en toile cirée blanche, afin de les rendre plus visibles.

Les vols d'automobiles.

Depuis le 1er janvier, 2,280 automobiles ont été volées à Los Angeles contre 1,300 pour la même période de l'année dernière. La valeur des autos volées est de \$2,200,000.00. La police attribue l'augmentation des vols à la négligence des automobilistes qui laissent stationner leurs voitures sans prendre la précaution d'en immobiliser à clef le mécanisme.

Que d'amendes!

Depuis sept ans qu'elle existe la "Traffic Court" de New York, devant laquelle comparaissent les automobilistes délinquents, a perçu en amendes une somme de \$2,390,626.00.

La taxe sur la gazoline.

Trente-six états américains imposent une taxe sur la gazoline. Il y a 5,931,906 automobiles dans ces états.

Buick aura des freins sur les quatre roues.

Les quatre-cylindres et les six-cylindres Buick de 1924 freineront sur les quatre roues. Le modèle six-cylindres a été profondément modifié et il aura une apparence tout-à-fait différente. Par exemple, la carrosserie sera plus spacieuse, les cylindres auront des culasses détachables, l'empattement sera augmenté, le châssis renforcé, la longueur de la course des pistons augmentée de 1-4 de pouce, la compression

sera plus élevée ainsi que la pression de graissage et les soupapes seront plus grandes.

Le modèle quatre-cylindres sera à peu près le même que cette année, excepté que le tonneau sera plus vaste.

Une "chauffeuse"!

L'Angleterre possède une professionnelle des pistes de course dans la personne de Madame George Duller qui vient de gagner une course à l'autodrome de Brooklands à une vitesse moyenne de 60½ milles.

Pour laver les glaces.

Un mélange d'alcool dénaturé et d'eau est excellent pour laver les glaces; l'alcool dissout la graisse et la suie qui se colle au verre.

Des goûts dispendieux.

Une dame de l'Oklahoma vient d'acheter, au prix de \$25,000.00 comptant, la limousine McFarlan aux garnitures en or qui était exposée au Salon de Chicago de l'hiver dernier.

Les Star.

Dans leur première année d'existence, les usines Star ont construit plus de 100,000 de cette nouvelle petite voiture populaire.

Les Gray.

Dans le cours de son année financière, terminée le 28 juin dernier, la Gray Motor Corporation a construit 14,722 voitures Gray. Elle en construit actuellement 150 par jour.

Innovation populaire.

Depuis qu'elle a annoncé que ses nouveaux modèles seraient équipés de freins sur les quatre roues, la Rickenbacker Motor Co. est inondée de demandes d'agence. Au 15 juillet dernier, elle avait reçu 500 demandes dont 170 en une seule journée. Le freinage intégral sera, évidemment, le meilleur argument des agents qui vendront les modèles de 1924.

Il ne rechigne pas devant la besogne.

Le 13 juillet dernier le juge Feldan, de la Municipal Court, de Détroit, a siégé pendant 15½ heures con-

sécutives et pendant cette séance il a entendu 641 causes. Il a imposé plusieurs sentences d'emprisonnement et des amendes pour un total de \$4,681.00.

Les modèles de 1924.

Des lignes plus longues et plus basses caractériseront les carrosseries des Dodges de 1924. Des ressorts semi-elliptiques de 55 pouces remplaceront les ressorts de 45 pouces et l'empattement a été augmenté de 114 à 116 pouces. La carrosserie est plus basse et les sièges plus profonds. La colonne de direction est plus inclinée et les instruments ont été réunis dans un panneau en relief sur l'auvent.

Une serrure a été installée sur la boîte de vitesse. Toute la carrosserie est en acier.

Les nouvelles Jewett seront équipées de heurtoirs avant et arrière du type à barre élastique, de phares nickelés, de lanternes du type tambour sur le capot, de garde-soleil, de radiateurs nickelés, de nettoyeurs automatiques de parebrise, d'un pneu extra complet et d'une lanterne arrière avec signal d'arrêt combiné. Les tambours de frein ont été portés à 14 pouces de diamètre et les roues sont plus fortes et ont de plus gros rayons. Le graissage des poussoirs de soupapes a été amélioré ainsi que le carburateur, ce qui réalise, paraît-il, une économie de consommation. Les instruments ont été placés dans un panneau en relief sur l'auvent et les sièges sont plus profonds.

Nash aura deux nouveaux modèles: la Victoria et un Sedan à sept places. La Victoria est montée sur un châssis six-cylindres de 127 pouces. C'est un coupé pour quatre personnes, fini en mohair taupe. La voiture est chauffée, possède un miroir rétroviseur, des rideaux de soie, un nécessaire de toilette et de fumeur et une malle, embellie de barres d'aluminium, à l'arrière.

Les nouveaux modèles Nash auront des marche-pieds et garde-boue d'un dessin nouveau et le tapis-sage de la carrosserie sera aussi tout-à-fait nouveau. Au point de vue mécanique, il y a à signaler l'amélioration des freins.

La Reo Motor Car Co. mettra sur le marché une camionnette de livraison, avec capacité de charge de pas plus de 1,000 livres, montée sur châssis de taxicab.

Industrie payante.

Pendant les premiers six mois de 1923, la General Motor Corporation a réalisé des profits de \$41,585,-600.00. Pendant cette période elle a vendu 397,318 autos et camions d'une valeur de \$362,819,353.00. C'est là le record depuis que cette corporation existe.

La Studebaker Corporation annonce que pendant les trois derniers mois elle a vendu 43,680 voitures contre 37,252 pour la même période de l'année dernière, et que ses profits nets après paiement des taxes pour ce trimestre sont de \$7,200,202.00 contre \$7,086,552.00 pour le même temps l'an dernier.

La Production de Dodge.

Dodge Brothers se proposent de construire 1,000 voitures par jour dès que leur nouvel atelier de montage sera terminé.

Une nouvelle filiale.

La famille de la General Motors of Canada Ltd. vient de s'augmenter d'un nouveau membre, la

General Motor Truck of Canada Ltd. La famille canadienne de la General Motors d'Oshawa comprend donc maintenant McLaughlin—Buick, Chevrolet, Oldsmobile, Oakland, Cadillac et General Motor Truck. La nouvelle filiale s'occupera de la distribution des camions G. M. C, dans tout le Dominion. Son gérant des ventes est M. H. Henchall.

Pour ces dames.

Le "Star" d'Indianapolis a ouvert un concours entre les jolies chauffeuses de cette ville. Les plus habiles se partageront des prix variant de \$100.00 à \$5,00.



LA PASSE SINCLAIR sur le boulevard Banff-Windermere, dans les Rocheuses canadiennes, récemment ouvert à la circulation. (Courtoisie de "Motor in Canada.")

QUELQUES DISTANCES DE QUEBEC

Villes	Milles
Montréal.....	180
Sherbrooke.....	143
Ottawa.....	315
Toronto.....	505
Niagara Falls.....	577
St. Jean, N.-B.....	553
Halifax.....	674
Portland, E.-U.....	317
St. Paul, ".....	1422
Chicago, ".....	1012
New York, ".....	586
Albany, ".....	431
Montagnes Blanches, ".....	266
Saratoga, ".....	392
Cleveland, ".....	892
Pittsburg, ".....	1031
Cincinnati, ".....	1147
Louisville, ".....	1284
St. Louis, ".....	1505
Nouvelle-Orléans, ".....	2784
Boston, ".....	485
Philadelphie, ".....	671
Baltimore, ".....	972
Washington, ".....	812

CES ANGLAIS!

Avec cette pesante gravité dont seuls les britanniques sont capables un correspondant pose cette question au "Times" de Londres: un gentleman peut-il monter dans une Ford?

LE CHATIMENT

Un fervent de la vitesse se présente à la porte du Paradis, s'ouvrant sur une large et splendide avenue. "Magnifique! Où sont toutes les automobiles?" demande-t-il à saint Pierre.—"Il n'y en a pas, répondit le saint. Vous les trouverez en bas.

—Alors c'est là où je vais, dit le chauffeur d'un air dédaigneux.

Bientôt il se trouve en présence de Satan et aperçoit toute une file de superbes voitures stationnées à la porte de l'Enfer. "Où est la mienne?" s'écrie-t-il. Le prince des ténèbres lui apprend qu'il peut faire son choix.

Sautant dans une 60 H.P. de sport, il demande: "Où est la route?"—"Il n'y en a pas! lui répond Satan dans un rictus; c'est là l'enfer des chauffeurs."

L'AUTO A VAPEUR

Owen John, l'autorité anglaise en fait d'automobiles écrit dans "Autocar":

"J'ose avancer que l'avenir de l'automobile est entre les mains des fabricants d'autos à vapeur. Nous avons jusqu'ici suivi une mauvaise piste en consacrant toute notre attention au moteur à combustion interne.

L'écart entre le fonctionnement d'une auto à vapeur et celui d'une auto ordinaire à essence est aussi considérable qu'entre les autos d'aujourd'hui et les autos d'il y a dix ans."



Automobilistes

Avez-vous examiné le soufflet et le châssis de votre automobile? Voyez-y aujourd'hui et s'il y a quelques réparations à faire, veuillez me consulter. Vous trouverez mes prix raisonnables et mon ouvrage satisfaisant.

Nous garantissons aussi peinture et vernissage comme étant de première classe

NE MANQUEZ PAS DE VENIR NOUS VOIR AUJOURD'HUI OU PLUS TARD

Téléphone 2321

H. BOURE

37 RUE ST-ROCH

LE SALON DES VOITURES FERMEES

Montréal aura encore, cette année, son exposition spécialement réservée aux véhicules-moteurs à carrosserie fermée. Ce sera le second salon tenu à Montréal, le premier, comme on se le rappelle, eut lieu, l'an dernier, sous les auspices de l'association de Marchands d'Automobiles de Montréal.

Ce salon de l'auto fermée sera tenu au manège militaire de la rue Craig, du 29 septembre au 6 octobre, inclusivement. Les préparatifs sont déjà commencés et l'on escompte pour cette année un succès qui dépassera de beaucoup celui de l'an dernier.

Le projet a été décidé à une réunion des directeurs de l'Association des Marchands d'Automobiles de Montréal. On pourra y examiner, sous un seul toit, tous les récents modèles d'autos fermées construits au Canada et aux Etats-Unis.

RALPH DE PALMA A L'HOPITAL

Ralph de Palma, le hardi chauffeur, a été blessé et transporté à l'hôpital au cours d'un essai sur la piste de Haethorpe, à Chicago, le 13 août dernier. Plusieurs spectateurs furent aussi blessés parce qu'ils se tenaient sur la clôture dans laquelle de Palma s'effondra avec sa machine que menait Louis Chevrolet.

LA STATISTIQUE DES AUTOMOBILES

D'après des chiffres récemment fournis par M. Emile Joncas, préposé à l'enregistrement des véhicules-moteurs dans la province de Québec, il y a actuellement dans la province de Québec 54,838 automobiles de tourisme, 8,124 camions automobiles, 1,700 motocyclettes et 213 autobus: soit un total de 64,875 véhicules à moteur.

Il y a 51,918 automobilistes qui conduisent leur propre voiture et 14,653 chauffeurs de profession.

Le nombre des agents qui vendent des automobiles est 1,050 et le nombre des garages licenciés est de 662.

La ville de Montréal à elle seule fournit 31,417 automobiles au grand total et Québec en a 4,899.

Il y a augmentation pour tous les genres de véhicules à moteur, surtout pour les autobus qui n'étaient que de 79 l'an dernier et qui sont maintenant au nombre de 213.

D'après des statistiques que vient de publier la revue "Scientific America", la distribution des véhicules-moteurs, dans l'univers, donnerait la classification suivante: Etats-Unis, 12,239,114 machines; le Canada, 509,670; le Royaume-Uni, 498,271; la France, 295,876; l'Allemagne, 126,092; l'Autriche, 82,417, et l'Italie, 53,600.

À Québec, la statistique automobile est la suivante: Automobiles de promenade: 3,979; camions, 570; motocyclettes, 185; automobiles de garage, 155; total, 4,899. Nombre de licences de conducteurs propriétaires: 3,693; nombre des licences de chauffeurs: 1,194; nombre des licences de garages: 50; nombre des permis de conducteurs: 382.

Le nombre des automobilistes qui violent les lois de vitesse est de plus en plus grand. Les plaintes affluent au bureau de M. Legendre, percepteur du revenu, qui est chargé de les contresigner.

Il y a des conducteurs, et en nombre, qui se permettent de faire du 50 et du 60 à l'heure quand on ne leur permet que du 30 milles.

Les autorités veulent à tout prix faire respecter la loi qui défend à un automobiliste de conduire sa machine en état d'ébriété. Il y a eu déjà 7 plaintes pour des infractions de ce genre depuis l'ouverture de la saison. Une campagne de surveillance active s'organise actuellement.

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, Québec

ON NOUS ECRIT

236 rue Bishop.

Montréal, Qué., 25 juillet 23.

L'Automobile au Canada.

Messieurs,

J'ai remarqué parmi les intéressants et instructifs articles écrits dans votre revue un item intitulé: "Retours au carburateur." Nous avons une machine Oldsmobile 8 cylindres, modèle 1921, avec un Ball & Ball carburateur. Parfois, même sur un chemin plat et uni, l'engin manque avec "back firing". L'accélérateur poussé jusqu'au bout ne semble pas donner suffisamment de gazoline, puis l'engin arrête complètement et la gazoline déborde du carburateur. Nous avons parcouru des distances de 300 milles sans le moindre trouble, puis sans causes apparentes, cet inconvénient arrivera jusqu'à trois fois pendant la courte distance de 16 milles.

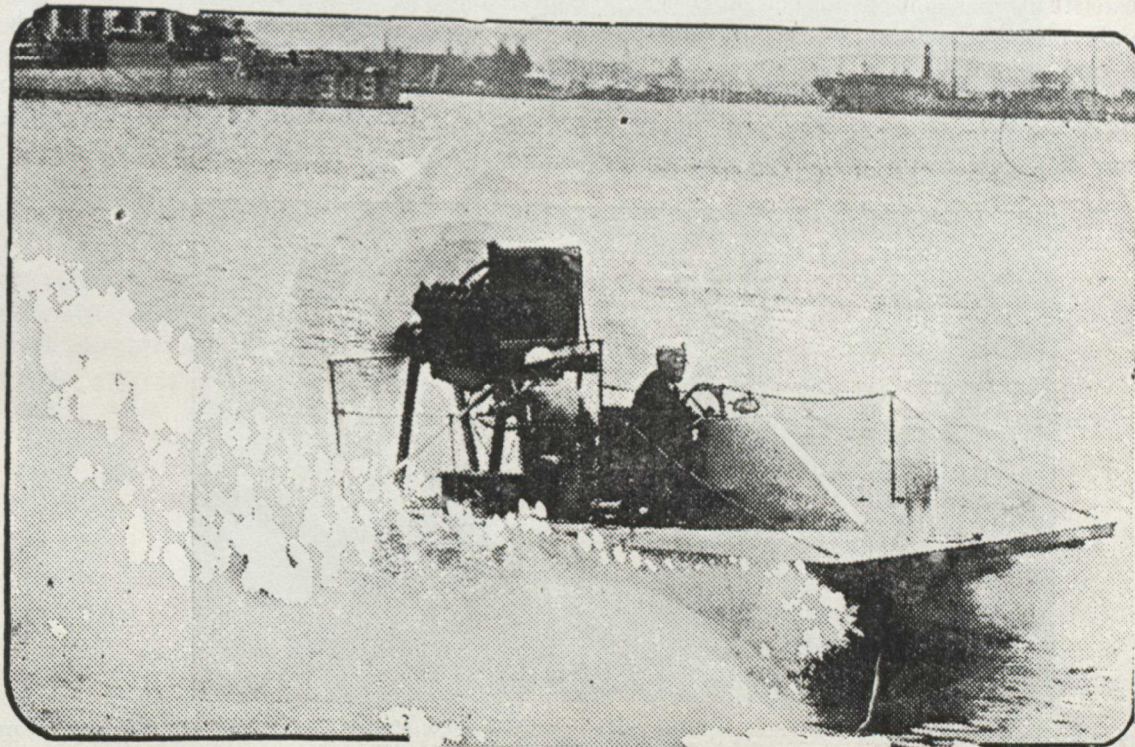
Espérant que vous pourrez nous suggérer quelque remède et vous remerciant.

L. C.

Le "Vieux Chauffeur", consulté, nous dit qu'il est un peu difficile de diagnostiquer sans crainte d'erreur la cause du mal dont se plaint notre correspondant avec les renseignements assez sommaires qu'il nous donne. Mais il lui semble bien qu'il s'agit d'une défectuosité dans l'allumage, probablement un court-circuit soit dans la bobine, le distributeur ou les fils.

Nous recommandons une inspection premièrement de la bobine (coil) et deuxièmement du distributeur. Si on ne localise pas la cause du mal dans ces deux endroits, il faudra inspecter minutieusement tous les fils qui transmettent l'électricité de la batterie (ou de la magneto) au moteur, en ayant bien soin de vérifier si les attache-fils sont bien solidement fixés aux têtes de bougies.

Si, après cela, le moteur continue à mal fonctionner, il faudra procéder à un bon nettoyage, raclage et décrassage des cylindres et de leurs culasses, car il arrive souvent que des points en incandescence dans les fonds de culasse déterminent l'allumage prématuré, ce qui a pour effet de détraquer complètement le cycle du moteur et de lui faire perdre toute puissance. L'allumage prématuré se produit généralement après une longue course, lorsque le moteur a été un peu poussé, ou après avoir monté une côte un peu raide.



Le glisseur de sauvetage, destiné à remorquer les hydroplanes de la marine américaine forcés d'atterrir sur les battures de boue. Il ne tire que 6 pouces d'eau et fait 30 milles à l'heure.

LES HORIZONS DE QUEBEC

L'ILE D'ORLEANS

ANS les environs de Québec il n'y a pas d'endroits plus pittoresques que l'île d'Orléans et il n'y en a pas, non plus, qui soient plus riches en souvenirs historiques.

"Très beau lieu et plaisant à voir", dit Champlain dans ses "Voyages", et il ajoute: "Elle est très belle, bordée de prairies du côté du nord, qui inondent deux fois le jour. Il y a plusieurs petits ruisseaux et sources de fontaines, et quantité de vignes, qui sont en plusieurs endroits,"

C'est, paraît-il, à cause de ses vignes sauvages, que Jacques Cartier l'avait appelée l'île de Bacchus, nom qu'elle ne porta pas longtemps, heureusement, puisqu'à son deuxième voyage, il l'appelle "Isle d'Orléans", en l'honneur de la famille royale de France.

Il paraît que les Indiens l'appelaient "Minigo", ce qu'on affirme veut dire "grande île". D'après ce farceur de Lahontan qui excitait tant l'ire de ce bon et regretté Benjamin Sulte avec son histoire de filles aux mœurs faciles débarquées à pleines cargaisons à Québec, les naturels du pays auraient appelé cette île "Baccalaos", nom qu'ils donnaient aussi, selon lui, à Terre-neuve, au Cap-Breton et autres îles. Nous soupçonnons Lahontan d'avoir voulu monter un autre bateau à la postérité et nous doutons un peu de l'origine indienne du mot "baccalaos". Nous croyons nous souvenir que "bacalao" est l'espagnol pour "morue" et que "bacalao a la viscaiana" est le plat favori des pêcheurs du littoral sud de la baie de Biscaye. Si Lahontan a entendu les Indiens employer

ce vocable, ils l'avaient sans doute emprunté aux pêcheurs espagnols qui fréquentaient le Golfe Saint-Laurent et entendaient par là désigner les poissons qu'on prenait autour des îles qu'il mentionne et non pas les îles elles-mêmes, quoi qu'il soit bien certain qu'il n'y a jamais eu dans les environs de l'île d'Orléans de morues autrement qu'à l'état sec.

S'il faut en croire les vieilles chroniques, l'île d'Orléans aurait été le second endroit en Amérique habité par les Blancs. En effet, Cartier qui avait passé l'hiver de 1535-1536 dans la rivière Saint-Charles, fonda un établissement dans l'île d'Orléans, lors de son troisième voyage, en 1542, sur les ordres de Roberval, mais cet établissement ne dura probablement pas longtemps.

Quoi qu'il en soit, l'île d'Orléans est sans contredit l'un des premiers endroits où s'établirent nos ancêtres et elle a été le berceau de nombreuses familles du district de Québec et d'ailleurs. En 1648, il y avait 240 communiants, d'après le Père de Quen et lors du recensement général, fait en 1666 par l'intendant Talon, il y avait 471 personnes.

L'île étant bientôt devenue trop petite pour sa population, les insulaires essaimèrent et colonisèrent la région avoisinante, surtout les comtés de Bellechasse et de Montmagny sur la rive sud du fleuve, où l'on retrouve les mêmes noms que ceux qui sont encore de nos jours portés par les habitants de l'île d'Orléans.

Malgré sa proximité de la ville, six milles à peine, c'est de toute la province de Québec dans l'île d'Orléans que se sont le mieux conservées les vieilles cou-



Un paysage de Saint-François. La ferme sur laquelle se trouve cette vieille maison est occupée par la même famille depuis, au moins, 1720. (Courtoisie de Automobile Club of America.)

tumes, les vieilles choses et les reliques du passé, ce qui la rend si intéressante pour le touriste qui n'est pas seulement un simple brûleur de milles, mais cherche à sentir l'âme des pays qu'il traverse.

Aussi, ce n'est pas en automobile qu'il faut faire le tour de l'île, malgré que les quelques quarante milles de route qui l'encerclent soient en excellent état, mais à pieds et en pèlerins, comme le font tous les ans nombre d'artistes ensorcellés par la douceur de ses paysages.

C'est la seule vraie manière de bien voir l'île et de goûter tout le charme prenant de ses beaux paysages et les émotions qu'évoquent les sites où se déroulèrent plusieurs faits lointains de notre histoire.

Le touriste qui se contente du moteur deux-cylindres pédestre et muse tranquillement à quatre milles à l'heure, aura tout le temps nécessaire pour contempler les belles vieilles maisons, datant "du temps des Français" et flanquées de leurs peupliers lombards, dressés comme des flammes. Si le cœur lui en dit, il

et probablement unique en son genre dans toute la province avec ses deux clochers détachés; elle possède un tableau de la Sainte Famille sur lequel on peut voir la trace d'une balle qu'y tira un soldat anglais, en 1759. L'église de Saint-Pierre est encore plus vieille et l'on peut y voir le tombeau d'un évêque de Québec, Mgr d'Esglis, qui voulut reposer dans la paroisse dont il avait été le curé pendant quarante ans. Pendant le siège de Québec les Anglais s'établirent en maîtres dans l'île d'Orléans où ils eurent leurs quartiers généraux et d'où ils bombardèrent Québec, de l'endroit où sont maintenant les links de l'Orleans Golf Club; mais à part quelques déprédations, comme l'enlèvement des cloches, ils respectèrent les églises de l'île, probablement touchés par l'appel naïf au général Wolfe que le curé de Saint-Laurent avait fait clouer sur la porte de son église en partant.

Une autre maison historique que le touriste non pressé ne manque pas de visiter, c'est le vieux couvent



Les calvaires rustiques qu'on trouve le long des chemins de l'île et l'un des antiques attelages qu'on peut y rencontrer. (Courtoisie de Automobile Club of America.)

pourra franchir le seuil de quelqu'une de ces antiques demeures où il sera probablement accueilli par un aimable octogénaire qui lui racontera, pendant qu'un petit sourire sceptique errera aux coins des lèvres de sa "vieille", force histoires de loups-garous, feux-follets, étoiles de feu et manifestations extraordinaires dont le souvenir fera un petit froid dans le dos du touriste, quand il franchira le ruisseau du Pot-au-beurre, la rivière du Moulin, le ruisseau de la Vache-Caille et autres endroits célèbres dans le folk-lore local, où se voyaient tant de choses fantastiques autrefois, du temps où le rhum se vendait cinq sous la pinte à Québec et qu'on n'était pas aussi sobre qu'à présent aux retours du marché.

Outre les vieilles maisons, le touriste peut aussi visiter les églises de l'île qui toutes sont intéressantes, en particulier celle de Sainte-Famille, datant de 1745,

des Dames de la Congrégation, à Sainte-Famille, qui date des environs de 1690, et où la Vénérable Marguerite Bourgeois, fondatrice de l'Ordre, habita longtemps; on y a conservé plusieurs reliques d'elle.

Que d'autres endroits intéressants il y a à visiter dans l'île pour le touriste qui a le temps! Par exemple, l'embouchure de la rivière Maheux, rivière qui divise les paroisses de Saint-Jean et Saint-Laurent et prenait sa source dans un lac maintenant desséché par suite du déboisement, fut le site d'un combat dans lequel Jean de Lauzon, fils du gouverneur de la colonie et Sénéchal, c'est-à-dire juge, de la Nouvelle-France, fut tué avec ses huit compagnons par les Iroquois, le 22 juin 1661. On peut voir près de la rivière Maheux les ruines du manoir du Sénéchal de Lauzon qui avait une seigneurie dans l'île.

(Suite au prochain numéro)

LA CIRCULATION AUX INTERSECTIONS

La plupart des accidents aux piétons se produisent aux traverses de rues et, cependant, l'on continue à insister pour que les piétons ne traversent pas à d'autres endroits.

Il ne paraît donc pas juste de défendre aux gens de traverser la rue au milieu du bloc et de les forcer de le faire là où le danger est le plus grand, à moins qu'on ne prenne des dispositions efficaces pour rendre les intersections de rues absolument sans danger.

D'après Ewart Williams Hobbs, écrivant dans le "National Safety News", la seule présence d'agents aux coins de rue pour diriger le trafic n'est pas suffisante pour rendre ces coins de rues non dangereux pour les piétons. Il en est de même des "dummy policemen" et autres dispositifs du même genre qu'on y installe.

M. Hobbs suggère deux méthodes pour contrôler la circulation aux intersections de rues. Il appelle l'une le système gyrotoire où le trafic tourne autour d'un pivot central. Il y a une objection à ce plan qui tient le trafic en mouvement, c'est qu'il n'améliore guère la situation du piéton qui a à traverser la rue. L'autre plan de M. Hobbs consiste dans l'érection de barrière au milieu de la rue un peu avant les points de jonction. Ces barrières divisent la voie en deux rues étroites et M. Hobbs prétend que des rues étroites sont moins dangereuses pour les piétons que les larges boulevards, parce que dans les rues où les autos ne peuvent circuler qu'en se faufilant entre tramways, véhicules et piétons elles ralentissent forcément et les chauffeurs sont plus sur leurs gardes.

LES AUTOMOBILES DE TOURISTES

Un journal publiait récemment un article disant qu'un droit de \$25 est imposé par les douanes du Canada sur les automobiles entrant au pays pour des fins de tourisme et appartenant à des personnes résidant en-dehors des frontières. Cet énoncé n'est pas correct, assure-t-on, car aucune taxe n'est imposée par le gouvernement canadien sur les automobiles des touristes. Les règlements permettant l'admission temporaire d'automobiles en Canada et aux Etats-Unis pour fins de tourisme sont les mêmes dans les deux pays, et stipulent qu'un permis de promenade sera accordé, valable pour une période de trente jours, sans garantie. Quand la voiture doit rester dans l'un ou l'autre pays, pour plus d'un mois, un cautionnement est requis. Si un

cautionnement personnel est donné, un dépôt de \$25 est exigé, et ce dernier est rendu à la personne intéressée lorsque l'automobile repasse la frontière.

Ce renseignement nous est donné par le Service de renseignements sur les ressources naturelles, au ministère de l'Intérieur, à Ottawa.

L'INVITATION AU VOYAGE

Regarde là-bas..... Les flots,
Tout blancs sur les eaux violettes,
Semblent dormir au ras des flots
Comme un vol posé de mouettes.

Vois-tu filer tous ces vaisseaux
Vers l'horizon aux chairs fanées
Où le ciel épouse les eaux
En d'inlassables hyménées ?

Vois-tu, sous le grand souffle ardent
De ce jour d'été qui s'éveille,
Vers les ruches d'or d'Occident
S'enfuir les stellaires abeilles ?

Oh! dis, si nous partions, tous deux,
Vers les angoissantes contrées
Où tous les jours sont hasardeux,
Toutes les nuits enamourées!

Oh! dis, si nous allions où vont
Vapeurs chantants, claquantes voiles,
Vagues au mystère profond,
Et vous, troupeaux errants d'étoiles.

Si nous allions..... si nous allions,
Tous deux vers l'impossible Grève,
Avec nos orgueils pour gallons.
Et pour bousscle notre rêve!

PASCAL-BONETTI.

POUR RIRE

"Imaginez-vous, mon cher ami, que Lapurée prétend qu'il se sert de son auto depuis cinq ans et qu'il n'a pas encore payé un seul sou pour réparations. Croyez-vous ça?—Je le crois, car c'est moi qui ai fait tous ses travaux de réparation,"répondit l'ami tristement.

SEVERE MAIS JUSTE

L'honorable Eugène DesRivières, juge de la Cour du Recorder de la cité de Québec, a condamné à une amende de \$200.00 avec révocation de son permis de conducteur, un individu arrêté par la police municipale pendant qu'en état d'ivresse il conduisait une automobile dans les rues de la Basse-Ville

La leçon est sévère mais nécessaire pour faire comprendre à certains automobilistes—peu nombreux heureusement,—que la gazoline et l'alcool ne font pas bon ménage ensemble et que la conduite d'une automobile demande le sang-froid le plus complet et le contrôle absolu de ses nerfs et de ses facultés.

Les personnes qui se risquent au volant d'une auto alors qu'elles ne savent trop ce qu'elles font sont déjà des criminels qui exposent non-seulement leur propre vie et celles de leurs passagers, mais encore la vie des piétons et des voyageurs qu'ils rencontrent dans leur course incertaine.

Si le sentiment de cette responsabilité effrayante qu'ils prennent, n'est pas suffisant pour les détourner de la bouteille à la liqueur chatoyante ou mousseuse, qu'ils pensent à la condamnation salée qui les attend s'ils sont pris.

NOTES

De récentes statistiques établissent qu'il y a une auto par famille, dans l'Iowa, mais seulement un bain par quatre familles.

Il y a une auto par 2.5 familles, aux Etats-Unis.

La Belgique a importé près de 14,000 automobiles pour personnes et châssis depuis l'armistice.

Les conducteurs d'autobus de Londres reçoivent une gratification pour éviter les accidents.

L'abus de la vitesse et la surcharge ruinent les pneus.

Les Etats-Unis construisent 90 pour cent des automobiles du monde entier.

Des automobiles volées en 1922, 22 pour cent n'ont pas été retrouvées.

Il y a 47,426 garages aux Etats-Unis.



Le lieutenant-gouverneur Brett, de l'Alberta, et le lieutenant-gouverneur Nichol, de la Colombie Anglaise ouvrent à la circulation le boulevard Banff-Windermere, à Kootenay Crossing, en coupant un ruban qui barre la voie.

PROPOS SUR NOS ROUTES

Bulletin officiel du Ministère de la Voirie

Promenade historique autour de Québec

AUCUNE ville ne saurait exercer sur le touriste étranger autant d'emprise que Québec. Splendeur du site, pittoresque des traits de détail, prestige d'une histoire qui débuta avant l'arrivée en Amérique des Pilgrim Fathers et fit de ce point le centre d'un empire colonial aussi vaste que la moitié du continent nord-américain, se trouvent ici réunis. La longue et suprême importance stratégique de ce rocher soulignée encore par les fortifications desuètes, les inoffensifs canons qui regardent par-dessus les murs, rocher qui vit, dans la victoire de Wolfe et l'inutile revanche de Lévis, s'arrêter l'essor de la France et s'annoncer l'apogée d'Albion, lui fait une auréole de gloire où brille l'héroïsme de Frontenac, la piété de Champlain, la sublime endurance des pionniers traqués féroceement, aussi héroïques devant l'indigène vindicatif que les "settlers" de la Nouvelle-Angleterre, tout cela immortalise le rocher de Québec; on en doit fouler la poussière pieusement, Baedeker en mains, afin de ne rien ignorer de son passé glorieux.

Nombre de reliques de ce passé gisent aussi ça et là autour de Québec à Sainte-Foy, à Sillery et au Cap-Rouge; sur la côte de Beaupré et à St-Joachim; autour de l'île d'Orléans; vers Charlesbourg et Lorette au nord. Le progrès moderne a tracé partout des routes luxueuses qui invitent le touriste au sein d'une nature aussi pittoresque que riche d'histoire.

De Québec aux chûtes Montmorency et au cap Tourmente

En suivant la route macadamisée, récemment recouverte de bitume, qui traverse la première région conquise sur la forêt par le pionnier canadien, à la fois prêtre, soldat et laboureur, a-t-on écrit, il faut se rappeler les travaux des défricheurs de cette seigneurie de Beauport, large d'une lieue sur le fleuve, compagnons de Robert Giffard, le premier Seigneur canadien, venu en 1634, de même que la hardiesse de ceux de Château-Richer et de Beaupré qui se fixaient en

1636 si loin du fort de Québec. A Saint-Joachim, au pied du cap Tourmente, voici une ferme trois fois séculaire. Champlain y construisait en 1627 un logis et une chapelle. Monseigneur de Laval, acquéreur en 1668 de la seigneurie de Beaupré dont il dota son Séminaire, dut s'y rendre souvent. L'un de ces vénérables bâtiments de pierre abrita alors l'école d'arts et métiers que le prévoyant évêque voulut fonder afin d'aider les jeunes gens n'ayant pas la vocation sacerdotale à se créer un avenir. Les flottes de Phipps et de Wolfe passèrent ici, laissant leurs dévastations.

C'est à l'est des chûtes Montmorency que Wolfe descend avec un détachement de son armée durant l'été de 1759. A l'ouest, toute la côte de Beauport et la Canardière s'animent de mouvements de soldats, les canons y répondent à ceux de la flotte de Saunders tandis que Montcalm veille du manoir aujourd'hui en ruine. Sur cette hauteur de Courville eut lieu l'engagement du 31 juillet avec les défenseurs de Québec victorieux des "habits rouges" supérieurs en nombre comme en artillerie. La perte de 6,000 hommes, la maladie qui le retint deux semaines dans une ferme encore debout à l'est de la rivière, l'approche des rigueurs de l'automne assombrirent les méditations du futur vainqueur de Québec et lui dictèrent la fameuse lettre à Pitt.

Cette ancienne demeure, à hauts pignons, qui des hauteurs ombragées de Montmorency, regarde le fleuve, l'île et la ville si pittoresque, invite le touriste à la halte. Cette paisible hôtellerie, le Kent-House, garde le souvenir fidèle du père de la reine Victoria, qui y vécut de 1791 à 1794. Après s'être penché sur l'abîme de 265 pieds où se précipite le Montmorency, plus vertigineux que le Niagara, sinon aussi puissant, le touriste suit la côte de Beaupré, si attrayante que les compagnons de Champlain la saluaient déjà de surprise: "Le beau pré!" Le caractère archaïque des villages, des paisibles maisonnettes, reflète ici mieux qu'ailleurs les lointaines origines. "Qui n'a pas vu la côte de Beaupré ne connaît pas le Canada, ni les Canadiens" affirme l'historien Ferland. Chacune de ces petites églises, modeste et pieuses comme les gé-

nérations qu'elles ont vues passer, mérite l'attention. Elle garde un rétable intéressant, une lampe de sanctuaire ou des objets venus de la vieille France, souvent des tableaux de maîtres. L'incendie a malheureusement détruit la plus riche de toutes les églises de la côte: celle de Sainte-Anne, à 22 milles de Québec. Mais une basilique gothique remplacera demain, avec plus de splendeur encore, le temple que la foi de milliers de pèlerins avait élevé à la grande thaumaturge du Canada.

De Québec à Sillery et au Cap-Rouge

Avant de s'engager vers l'ouest, rue St-Louis, le touriste traverse "Les Plaines d'Abraham", qui rappellent la victoire de Wolfe disputée à Montcalm un peu plus à l'est, sur une ligne passant entre la rue de Salaberry et le couvent des SS. Franciscaines. De la Terrasse Grey, splendide observatoire, l'œil suit vers l'ouest le dévalement de la falaise jusqu'à la première anse, dite du Foulon, (Wolfe's Cove) où 5,000 soldats anglais purent monter durant la nuit du 12 septembre 1759. Les quais en ruine du rivage, ancien chantier Gilmore, rappellent la fin de la construction des navires en bois à Québec. Au-delà du ruisseau qui se précipite dans l'anse du Foulon, s'avance l'ancienne châtellenie de Coulonge, concédée au gouverneur d'Ailleboust et aujourd'hui appelée Spencerwood, résidence du lieutenant-gouverneur. Plus loin, l'anse Saint-Michel échancre la côte au pied de l'ancien "fief Saint-Michel", concédé en 1637 à M. de Puiseaux. Près de cette anse s'élevait la maison qui fut "le bijou de la Nouvelle-France", et abrita, durant l'hiver de 1641, M. de Maisonneuve et quelques-uns de ses compagnons, hôtes de M. de Puiseaux. Au pied du cap furent construits les chalands sur lesquels montèrent le fondateur de Montréal. Le même endroit vit récemment l'érection de la travée centrale du pont de Québec.

La Pointe-à-Puiseaux, ou de Sillery, que domine la jolie flèche d'une église, est peut-être, après le Bastion du Roi, le point d'où l'on peut le mieux admirer ce que la nature a jeté ici de splendeurs. La route du bas de la falaise conduit, un mille environ plus loin, à l'ancienne et célèbre Mission Saint-Joseph, fondée en 1637 par Noël Brûlart de Sillery, pour la conversion des sauvages algonquins et montagnais. L'immortel P. Lejeune y vint au printemps de 1638 construire une résidence et instruire les deux premières familles algonquines. Après le désastre de 1639 se réfugièrent ici les malheureux Hurons chassés des bords du lac de leur nom. Le dévouement des

SS. de l'Hotel-Dieu s'exerçait ici dès 1640. Elles habitaient un bâtiment situé à l'ouest de la pointe Saint-Joseph, dont elles étaient chassées en 1644 par les incursions iroquoises. Les ruines d'une chapelle datant de 1638, un monument rappelant l'inhumation du P. Massé en 1646, un bâtiment transformé, mais dont les larges cheminées en saillie, les murs épais trahissent l'antiquité et qui abrita les missionnaires de 1637; voilà tout ce qui reste d'une grande pensée d'évangélisation indigène. Les Hurons eux-mêmes, qu'on retrouve à la Jeune-Lorette, ont quitté l'endroit depuis 1656.

Un mille et demi plus à l'ouest se dresse, à 150 pieds au-dessus du fleuve, l'imposante masse du pont "cantilever" de Québec, avec ses 65,000 tonnes d'acier, hardie structure de 3,240 pieds de longueur, haute de 310, érigée en 1917, après avoir connu le désastre de l'accident de septembre 1916 où disparut la travée centrale.

Environ deux milles à l'ouest du pont, à l'embouchure de la rivière du Cap-Rouge, un minuscule village garde la mémoire de Cartier et de Roberval.

C'est ici que le navigateur malouin hiverna à son second voyage (1541-42). La rivière servit de refuge aux vaisseaux, un petit fort s'éleva sur la berge, sur le promontoire est fut construit un autre fort plus important, commandant le fleuve, la rivière et la flotte. En l'honneur de Charles d'Orléans, fils de François Ier, Cartier donna à l'endroit le nom de Charlesbourg-Royal. Roberval parut ici durant l'été de 1542; il compléta les bâtiments commencés par Cartier. Après un hivernement où le rationnement et le scorbut lui firent perdre une cinquantaine d'hommes et une expédition infructueuse au Saguenay où, il en laissa huit autres, Roberval découragé retourna en France. Vers 1850, une excavation pratiquée à l'embouchure de la petite rivière mit à jour un four à chaux rempli de pierres à demi cuites et de bois calciné, seul vestige des projets avortés de 1542. En revenant vers la ville sur le promontoire, le touriste aperçoit la vieille église de Ste-Foy, de style dorique et à l'intérieur corinthien, incendiée par Murray en 1760. Les registres de la paroisse s'ouvrent à la date vénérable de 1698. Aux limites de la ville, sur le Chemin Ste-Foy, s'élève une église de granit blanc, de style roman-gothique. Dans la haute nef, le triforium de la claire-voie, on croit retrouver les grandes basiliques d'Europe, dont la future basilique du St-Sacrement est la plus belle reproduction chez nous.

Vers l'est, une haute colonne, dominée d'une statue de Bellone, rappelle la victoire, revanche française, de Lévis, au printemps de 1760. L'étroit ruisseau

qui coule tout près alimentait un moulin maintes fois pris et repris. Tout le coteau que foule le touriste jusqu'au delà de l'église St-Jean-Baptiste, fut défriché vers 1650 par les censitaires de Jean Bourdon, premier ingénieur. Une résidence fortifiée et une chapelle dédiée à Sainte-Geneviève, gardienne de Paris, s'élevaient quelque part sur la falaise et n'ont malheureusement laissé aucun vestige.

De Québec à Charlesbourg et la Jeune-Lorette

Sur la rive nord de la rivière St-Charles, à l'est du pont Dorchester, s'étendait, dès 1732, un important chantier maritime, d'où sortirent les navires du roi, les fins voiliers de bois. Sous la direction de l'expert Nérée Levasseur, les chênes et les pins des seigneuries environnantes, celle de Terrebonne surtout, devenaient des coques; le chanvre fournissait les cordages; les résineux, les brais et les goudrons; les Forges du Saint-Maurice produisaient le fer.

Au-delà, près du chemin de Charlesbourg, se dresse un monument, érigé en 1889 et surmonté d'une croix qui rappelle celle qu'y éleva Cartier, à son premier voyage (1534). Le petit Lairet, qui coule à l'ouest, servit de mouillage aux trois caravelles; le camp d'hivernement s'établit sur ce mamelon du monument. Un tableau sans prétention gardé dans le crypte de l'église de St-François-d'Assise, redit la touchante anecdote du vœu de Cartier à Notre-Dame de Roc-Amadour, ainsi que la guérison de ses marins

atteints du scorbut, après qu'un sauvage eut apporté la branche "d'annéda", remède sauveur.

De la hauteur de Charlesbourg, on jouit d'une vue splendide du promontoire de Québec. La vieille église, dont les registres remontent à 1679, possède un intéressant autel et quelques tableaux. Sur le flanc boisé des Laurentides, un mille plus au nord, se retrouvent les ruines plutôt étroites du "Château Bigot", de l'hermitage où le trop viveur copiste de Versailles se donnait les agréments d'un "Parc aux cerfs". La légende de Caroline de Saint-Castin, amoureuse prisonnière de l'intendant et empoisonnée par une mégère, hante ces ruines aussi bien que l'imagination de quiconque a lu le délicieux roman du Chien d'Or.

A l'ouest, dans un vallon du pied des Laurentides, est le coquet village de la Jeune Lorette. On retrouve ici, établis depuis 1697, les descendants transformés (ils étaient 122 en 1698), de l'ancienne race huronne, la plus douce des anciennes peuplades, "la noblesse indigène" disait un missionnaire canadien. La petite église, reproduction de la Santa Casa de Lorette, possède une copie du précieux tableau de la Vierge de Lorette.

Le retour vers Québec offre au touriste un inoubliable panorama où ondule la vallée d'émeraude, émerge avec une grâce attique la colline historique et fuit, dans son cadre de montagnes, le fleuve majestueux.

Automobilistes

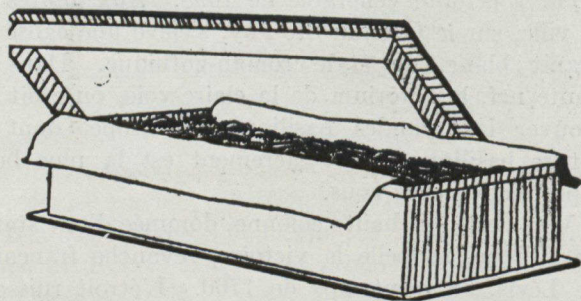
Demandez notre
Spécial

SANS PAREIL
BONBONNIÈRE

CANDIAC

LES
MEILLEURS
BONBONS

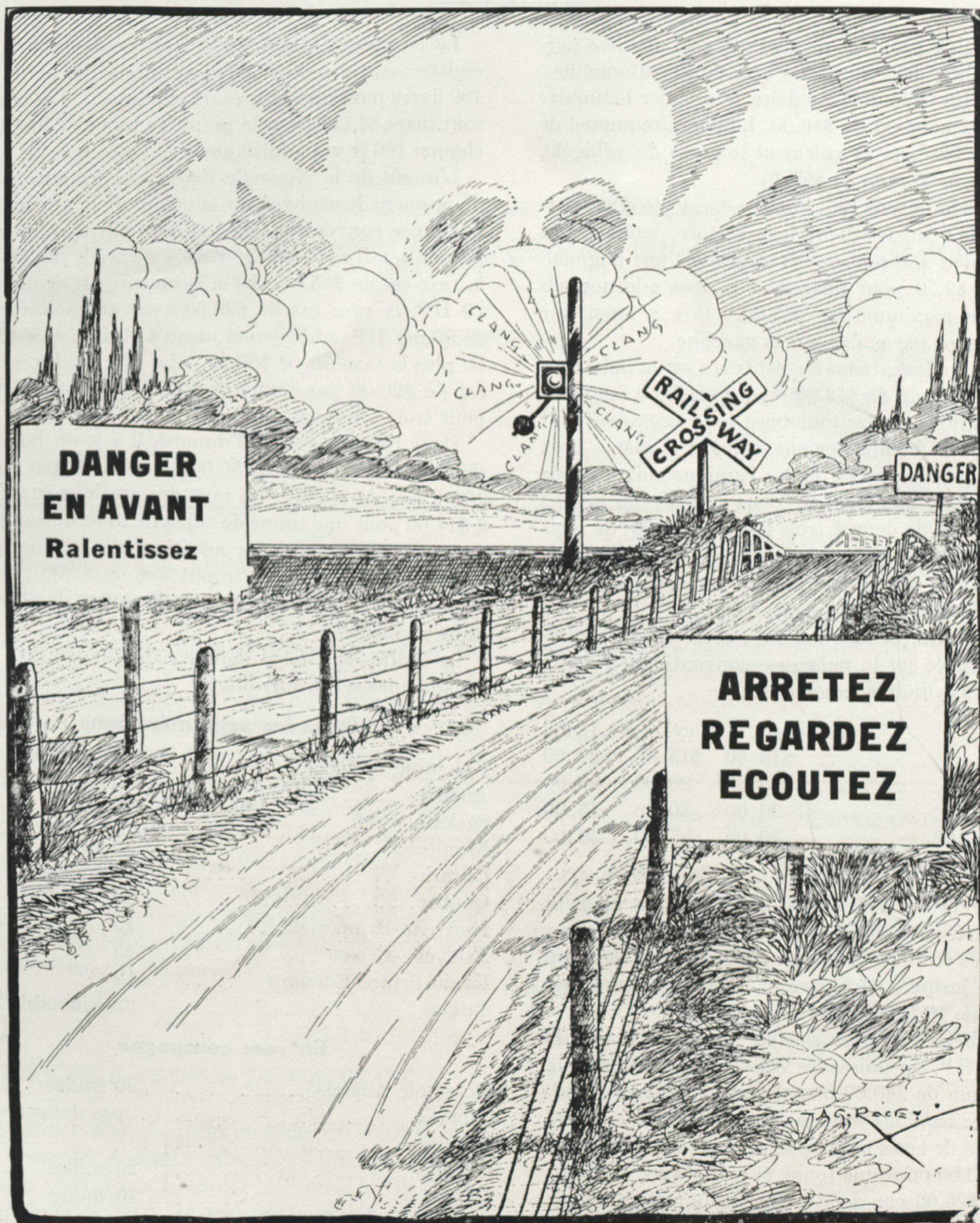
QUALITÉ INSURPASSABLE



Ils sont fabriqués avec les plus purs ingrédients, dans une bâtisse hygiénique et où la propreté est la devise.

VENDU PARTOUT

BONBONS CANDIAC (Canada) Ltd
QUEBEC



Comment se fait-il que les accidents aux passages à niveau continuent à augmenter malgré tous les avertissements? (Courtoisie du "Montreal Star")

Comment est perçu l'impôt dans les différentes provinces

CHAQUE province du Canada a sa manière particulière de prélever une taxe sur les automobiles.

En Colombie Anglaise, le premier honoraire d'enregistrement est de \$10.00. L'honoraire annuel de licence est basé sur la valeur et le poids du véhicule, jusqu'à un maximum de \$22.50.

En Alberta le taux de l'impôt est calculé d'après la longueur de l'empattement de la voiture, commençant à \$15.00 pour 100 pouces et moins avec une augmentation de \$2.50 pour chaque 5 pouces additionnels jusqu'à un maximum de \$35.00. Il y a aussi une taxe de 2 sous par gallon sur la gazoline.

La taxe, en Saskatchewan, est basée sur la puissance avec un minimum de \$12.00 pour 25 HP. ou moins.

Au Manitoba, les automobiles sont taxées suivant la longueur de l'empattement, suivant le même taux en force dans l'Alberta, et les camions suivant leur capacité. Les camions de deux tonnes ou moins paient \$20.00; de deux à trois tonnes, \$35.00; de trois à quatre tonnes, \$42.50; et de plus de quatre tonnes, \$50.00. Cette année, une taxe de un sou par gallon a aussi été imposée sur la gazoline.

Dans Ontario, la taxe sur les automobiles de plaisance est basée sur la puissance conventionnelle et le nombre des cylindres, comme suit:—

	4 cyl.	6 cyl.	8 à 12 cyl
25 HP.....	\$13.00	\$15.00	\$20.00
35 HP.....	15.00	20.00	25.00
50 HP.....	20.00	30.00	35.00
Plus de 50 HP.....	30.00	35.00	40.00
Voitures électriques, \$15.00.			

La taxe sur les camions est basée sur leur poids et leur capacité combinés, commençant à \$13.00 pour deux tonnes et moins avec une augmentation de \$6.00 par tonne jusqu'à 10 tonnes et de \$10.00 par tonne au-dessus de 10 tonnes.

Dans Québec, comme chacun sait, la taxe est de \$0.90 par HP. de puissance conventionnelle jusqu'à un maximum de \$80.00 pour les automobiles de plaisance. Les camions sont taxés suivant leur capacité et la nature de leurs bandages, comme suit: Bandages solides: \$50.00 pour une tonne et moins avec augmentation de \$25.00 par demi-tonne jusqu'à trois tonnes et de \$50.00 par tonne ou fraction de tonne, au-dessus de trois tonnes. Bandages pneumatiques: la moitié des chiffres ci-dessus jusqu'à trois tonnes; au-dessus de trois tonnes, \$40.00 par tonne ou fraction de tonne.

Le Nouveau-Brunswick perçoit un honoraire d'enregistrement fixe de \$5.00 et ensuite \$1.00 par chaque 100 livres pour les voitures de plaisance. Les camions sont taxés \$15.00 pour la première tonne et \$0.40 pour chaque 100 livres additionnelles.

L'impôt de la Nouvelle-Ecosse sur les automobiles de promenade est basé sur la valeur de la voiture et sa puissance conventionnelle, comme suit: (a) lorsque le prix de détail en Nouvelle-Ecosse n'excède pas \$800.00, la taxe est de \$15.00; (b) si la voiture est de moins de 20 HP. la taxe est de \$20.00 avec augmentation de \$5.00 par HP. additionnel jusqu'à 40 HP. et à 40 HP. ou plus la taxe est de \$50.00. La taxe sur les camions est de \$20.00 par tonne de capacité jusqu'à \$100.00 pour trois tonnes et plus.

Dans l'Ile du Prince-Edouard, il y a un honoraire d'enregistrement fixe de \$5.00, plus \$0.80 pour chaque 100 livres de poids. La taxe des camions commence à \$14.00 pour une tonne de capacité avec une augmentation de \$5.00 par tonne additionnelle ou fraction.

Au Yukon, il y a un impôt fixe de \$3.00 pour les motocyclettes et de \$10.00 pour les autos de plaisance et les camions.

La limite de vitesse dans les différentes provinces canadiennes est la suivante:

Dans les agglomérations

Colombie Anglaise.....	15 milles
Alberta.....	20 "
Saskatchewan.....	"pas dangereuse"
Manitoba.....	15 milles
Ontario.....	20 milles
Québec.....	20 "
Nouveau-Brunswick.....	12 "
Nouvelle-Ecosse.....	15 "
Ile du Prince-Edouard.....	12 "
Yukon.....	"raisonnable"

En rase campagne

Colombie Anglaise.....	30 milles
Alberta.....	"pas dangereuse"
Manitoba.....	" "
Ontario.....	25 milles
Québec.....	30 milles
Nouveau-Brunswick.....	"pas dangereuse"
Nouvelle-Ecosse.....	25 milles
Ile du Prince-Edouard.....	25 "
Yukon.....	"raisonnable et convenable"

Rimouski, 9-8-23

*"L'Automobile au Canada"
Québec*

Messieurs,

Votre revue est d'une tenue admirable et d'un intérêt soutenu; presque vitale non-seulement pour les automobilistes mais pour tous.

Votre dévoué.

*P. E. GAGNON,
Avocat.*

COMMENT FAIRE BAISSER LES PRIX

Le gouverneur de l'état de South Dakota, W. H. McMaster, est entré en guerre avec la Standard Oil Corporation au sujet du prix de la gazoline. Il a établi, à Mitchell, un dépôt où l'on vend la gazoline à 16 sous le gallon, alors que les agents de la Standard Oil Corporation la débitent à 26 sous le gallon.

Le gouverneur McMaster prétend que la Standard Oil Corporation est responsable des prix élevés qui prévalent, ce qu'il qualifie de vol de grand chemin.

Le gouverneur espère remporter la victoire et il invite les citoyens à acheter la gazoline en gros, ou au dépôt du gouvernement, afin de réduire à quia les marchands qui vendent, prétend-t-il, à des prix fixés par la Standard Oil Corporation.

PROCES A PROPOS DE GAZOLINE

Une poursuite au montant de \$500,000,000.00 vient d'être intentée à Santa Maria, Californie, par la Universal Oil Company contre la Standard Oil Company of Indiana.

La Universal Oil Company prétend que la Standard Oil Company a enfreint ses brevets concernant le raffinage de la gazoline. Le procédé en question aurait été inventé par J. A. Dubbs, de Santa Maria,

où une raffinerie fut érigée en 1909 et une autre en 1920.

Le montant de l'action semble laisser croire que le raffinage de la gazoline est une entreprise payante, contrairement à ce qu'en disait un journal de Québec, il y a quelque temps.

ECHEC DE L'ESPERANTO

Une dépêche de Genève nous apprend que la commission, chargée par la Société des Nations de faire rapport sur l'utilité de l'esperanto comme langage auxiliaire international, est d'opinion qu'aucun langage artificiel n'est recommandable et qu'il vaut mieux pour la Société des Nations préconiser l'étude des langues vivantes comme moyen d'activer les communications intellectuelles des différentes nations du monde entre elles.

La province de Québec pave une verge de chemin avec le profit qu'elle fait sur chaque pinte de whisky vendu aux Américains. Les chemins américains, cependant, continuent à être pavés de bonnes intentions.

Les conseils de la prudence

C'est la fin de la semaine; et de tous côtés, parents et enfants se dirigent vers la campagne pour y goûter le repos.

Beaucoup d'entre eux iront en automobile sur nos belles routes et voudront jouir de cette récréation nouvelle que nous devons aux progrès modernes.

On ne saurait trop cependant répéter à tous les conseils de la prudence.

Jamais peut-être les accidents d'autos n'ont été aussi nombreux que cette année.

Tous les lundis, au retour de la semaine, il nous faut enregistrer des collisions et autres malheurs qui se terminent par des blessures graves et même par la mort de quelques-uns des touristes.

Les passages à niveau de chemins de fer sont également fort dangereux et on ne doit s'y engager qu'après s'être assuré qu'ils sont libres.

L'été a apporté aussi son contingent habituel de noyades dues très souvent à l'imprudence des baigneurs qui s'aventurent trop loin ou qui se mettent à l'eau trop tôt après leurs repas.

Il faut inviter tous à user de la plus grande prudence et formuler l'espoir que l'exemple fatal des autres a produit de bons effets et que cette semaine, du moins, nous n'aurons pas de désastre à enregistrer.

Si l'on calculait, chaque saison, le nombre de personnes qui sont ainsi victimes d'imprudences ou d'accidents durant la saison d'été, on serait stupéfié de ce que coûte à notre population cette triste série de drames.

Pour l'éviter, il faut savoir se garder de tout excès et observer scrupuleusement cette formule si sage dans sa concision qui consiste à assurer "la sécurité, d'abord!" ("Le Canada")

LES PNEUS DUNLOP VONT PLUS LOIN ET VONT MIEUX

Si vous n'avez pas obtenu satisfaction de vos pneus, les Dunlop vous donneront entière satisfaction, parce que les usagers des pneus Dunlop sont protégés par le meilleur procédé de fabrication et la plus haute conception de service en fait de pneus.



CORDÉS et TISSÉS

LES DIX COMMANDEMENTS DE L'AUTOMOBILISTE

Par les soins de la National Automobile Chamber of Commerce des Etats-Unis chaque nouvelle voiture qui est vendue, à New-York, porte attachée à son volant de direction une pancarte où sont inscrits les dix "commandements" suivants:

I. Rappelez-vous que vous êtes un ingénieur et responsable comme tel.

II. Faites l'épreuve de vos freins avant de partir et faites-les inspecter fréquemment.

III. Ne dépassez jamais un tramway qui s'arrête ou, si la loi permet de le faire, avancez lentement à la distance prescrite.

IV. Soyez toujours prudent en traversant en avant d'un tramway ou en passant à côté de lui, car vous ne pouvez voir ce qui vient de l'autre côté.

V. Faites toujours signe avec votre main, quand

vous ralentissez, tournez ou arrêtez, même si vous avez un appareil de signal automatique.

VI. Regardez avant de reculer et sonnez votre corne trois fois.

VII. Essayez de conduire sans abuser de votre trompe; un cri soudain peut faire s'arrêter les piétons au milieu de la rue, au lieu de les avertir.

VIII. Ne comptez pas trop sur le bon sens des autres; personne n'est jamais toujours en alerte.

IX. Conduisez lentement dans les endroits où il y a des enfants; rappelez-vous que vous avez été enfant.

X. Soyez prudents aux passages à niveau; la cloche d'alarme peut ne pas fonctionner et les gardiens peuvent être partis; les trains ne peuvent pas s'arrêter aussi vite que votre voiture; mettez-vous en seconde vitesse pour ne pas bloquer sur la voie ferrée.



L'aviateur B. H. Winslow, du service postal américain qui vient de traverser le continent dans le temps indiqué par les estampilles

"LOUP EGARE" EXPLIQUE SON ACCIDENT

"Straywolf" est un indien de l'Oklahoma que la découverte de pétrole dans la réserve de sa tribu a fait millionnaire. Quand on est millionnaire on s'achète une auto de sport et, aux Etats-Unis, on boit du whiskey clandestin. L'ami "Loup-Egaré" ne manqua pas aux usages. Il y a quelque temps, il arriva chez l'agent qui lui avait vendu sa voiture sans sa pimpante huit-cylindres et tout couvert de bleus, de bosses et de coupures.

"Parti avec voiture rouge, dit-il. Achète whiskey. Prend un coup. Pousse sur gazoline. Les arbres et les clôtures passent très vite. Bientôt gros pont s'en vient dans le chemin. Tire à droite pour laisser passer gros pont. Bang! Auto partie. Donne-moi une autre."

Il a été importé 456 véhicules-moteurs aux Etats-Unis, en 1922.

Plus de 522,000 charges de wagons d'autos, camions et pièces, excepté les pneus et les chaînes, ont été expédiées, l'année dernière, aux Etats-Unis.

Il y a 35,000 autos et 6,000 camions, en Espagne.

Plus de 20,000 véhicules-moteurs ont été exportés, en mars dernier, par les usines américaines et leurs succursales canadiennes.

L'ASSOCIATION DU TOURISME

Lors de sa dernière convention l'Union des Municipalités lançait le projet d'une association pour promouvoir le tourisme dans la province.

De passage à Québec dernièrement, M. Joseph Beaubien, maire d'Outremont, président de l'Union des Municipalités et président temporaire de l'Association du tourisme, a fait des déclarations intéressantes au sujet des projets de la nouvelle association.

"La nouvelle organisation pour le tourisme, nous a dit le maire Beaubien, apportera au moins \$50,000,000 de capital étranger dans la province de Québec. Et l'argent des touristes, ajoutait-il, c'est du cent pour cent. En France, en Suisse et dans tous les états progressistes où l'on a réussi à fonder de semblables associations, les résultats ont été merveilleux. Dans le seul état du Maine où pareille organisation fonctionne depuis 18 mois, \$45,000,000 ont été apportés par le tourisme. Figurez-vous tout ce que cela veut dire pour Québec qui offre des avantages exceptionnels." Et M. Beaubien, impressionné de son arrivée en notre ville, qu'il aime particulièrement, s'écriait: "Outre son site et ses points de vue merveilleux, Québec, c'est le berceau de l'Amérique du Nord. C'est la ville historique par excellence de tout le continent. C'est le seul endroit qui ait un véritable attrait pour les étrangers. Tandis que tous les états de la république voisine se ressemblent, il y a ici des mœurs, des coutumes toutes différentes, des reliques d'un passé susceptibles de capter l'attention des visiteurs. Il y a aussi notre loi des liqueurs qui est un atout formidable. Ce qui importe, c'est de faciliter les accommodations, de faire un relevé de toutes les choses d'intérêt qui se rencontrent presque à chaque pas et de lancer une grande campagne d'annonce."

Ce sont là les trois buts que se propose d'atteindre pour le présent l'Association du tourisme. Le problème de l'accommodation est sans contredit le plus important.

"Il ne manque pas de touristes", faisait encore remarquer à notre représentant, M. Beaubien, "qui sont capables de dépenser \$25 par jour. Mais pour un de cette catégorie, il y en a 20 qui ne peuvent disposer de plus de \$5. On constate aussi que les grands hôtels regorgent de visiteurs et qu'à Montréal ou à Québec, il y a des milliers de chambres disponibles qui pourraient fort bien accommoder les touristes".

L'association se propose donc de faire un relevé de tous les locaux susceptibles de recevoir les étrangers et d'exiger des propriétaires tout le confort nécessaire:

pas de luxe, mais une propreté parfaite, une nourriture saine et simple et tout ce qu'il faut au point de vue de l'eau et de la lumière. Ces chambres seront étroitement surveillées et mises sur la liste noire à la première plainte.

On s'occupera aussi de créer en grand nombre, à proximité des magasins et des garages, des "parking camps" qui seront de véritables hôtelleries rustiques où les touristes pourront placer leurs autos, dresser leurs tentes et trouver toutes les facilités de la vie.

L'action de la nouvelle organisation s'étendra à toute la province. Toutes nos grandes routes, nos lacs, nos montagnes seront fournies d'accommodations de ce genre qui permettront à tous les touristes qu'ils appartiennent à la classe des capitalistes ou à la classe moyenne, de venir passer leurs congés dans la province de Québec.

L'association chargera aussi nos meilleurs historiens de dresser le bilan de nos richesses historiques enfouies sous chaque pouce de terrain et nos géographes les plus avertis de faire une carte détaillée du Québec pittoresque. Ensuite, on pourra entreprendre une grande campagne d'annonce qui ne pourra manquer de porter des fruits. Elle sera secondée très fortement par toutes les compagnies de chemin de fer et de navigation, qui mettront leurs meilleurs hommes à sa disposition, de même que par la presse. Les autorités provinciales et municipales entreront aussi résolument dans le mouvement. L'association a l'intention d'installer ses bureaux aux hôtels de ville.

UN CAMP POUR LES TOURISTES

Nos autorités municipales viennent de prendre enfin la décision de créer un camp pour automobilistes aux abords de Québec.

On en a parlé à la dernière réunion du comité des finances, à l'Hôtel-de-Ville, et la ville verra à trouver un site car nos échevins paraissent bien décidés d'avoir, au moins pour l'année prochaine, un camp pour touristes, comme il en existe depuis longtemps dans toutes les villes importantes.

Il y a plus de 1,800 camps de touristes, aux Etats-Unis.

Rapport sur l'état des grandes routes

Route Montréal-Sherbrooke.—Longueur, 85 milles. La construction du pavage en béton de la ville de Marieville avance rapidement. Il existe un détour à cet endroit. Il se fait actuellement des travaux complémentaires sur plusieurs autres sections de cette route. Malgré cela, le chemin est passable partout.

Route Montréal-Québec.—Longueur, 180 milles. La construction des approches du pont de Charlemagne est terminée, ainsi que la réparation de la partie de la route située sur l'île Bourdon, mais le gravier n'est pas tassé ailleurs. Le chemin est beau partout.

Route Lévis-St-Lambert.—Longueur, 177 milles. Le chemin est beau de Lévis à l'église Saint-Nicolas. La partie de la route comprise entre l'église de Saint-Nicolas et la paroisse de Sainte-Angèle, dans le comté de Nicolet, est en construction sur pratiquement toute sa longueur. La partie comprise entre Sainte-Angèle et Sorel reste à construire. La section de Sorel à Saint-Lambert est terminée et très belle partout.

Route Beauce - Jonction - Sherbrooke.—Longueur, 90 milles. La réfection de la section de Thetford-Mines est pratiquement terminée. Des travaux de réfection sont en cours à Amiante, Thetford-Sud, Robertsonville et Pontbriand. La route est passable partout et très belle sur toutes les sections à part celles sur lesquelles il n'est pas fait de réfection.

Route Lévis-Rimouski.—Longueur, 188 milles. La route est passable de Lévis à Montmagny. Les travaux de construction actuellement en cours dans la paroisse de Beaumont et à Lauzon avancent très rapidement. De Montmagny à Rivière-du-Loup, le chemin est beau. Le pavage en macadam bitumineux de la section du village de l'Islet avance rapidement. De Rivière-du-Loup à Rimouski, la route est belle par temps sec et passable en tout temps.

Route Beauceville-Sherbrooke.—Longueur, 95 milles. Il reste trois sections à terminer qui sont St-Victor-de-Tring, St-Ephrem-de-Tring et Lingwick. Le travail est poussé activement sur ces trois sections. Comme il n'y a pas de détours qui permettent d'éviter les parties en construction, la route n'est pas praticable pour la grande circulation.

Route Montréal-Ottawa (Via Hull).—Longueur, 113 milles. Le chemin est beau de Montréal à Lachute. La seule section qu'il reste à terminer dans cette partie se trouve dans Saint-Augustin, où les travaux sont poussés avec activité. De Lachute à Hull, le chemin est passable par temps sec seulement.

Route Edouard VII.—Longueur, 40 milles. Cette route est très belle partout.

Route Montréal-Mont-Laurier.—Longueur, 150 milles. La route est belle de Montréal à Sainte-Agathe (65 milles environ). Le gravelage de la section de Saint-Sauveur achève. La route n'est pas praticable de Sainte-Agathe à Mont-Laurier.

Route Sherbrooke-Derby Line.—Longueur, 33 milles. Cette route est en très bon état partout.

Route Québec-St-Siméon.—Longueur, 125 milles. Le chemin est très beau jusqu'à Sainte-Anne (21 milles). Des travaux de construction sont actuellement en cours, à partir du village de Ste-Anne, dans la paroisse de Sainte-Anne. De Saint-Joachim à la Saie St-Paul (40 milles) environ, le chemin est praticable par temps sec, mais il n'est pas recommandé. De la Baie Saint-Paul à la Malbaie, il est en construction et n'est pas praticable.

Route Hull-Aylmer.—Longueur, 6 milles. Ce chemin est beau.

Route Trois-Rivières-Grand'Mère.—Longueur, 28 milles. La route est en bon état.

Route Rivière-du-Loup-Edmundston.—Longueur, 67 milles. De Rivière-du-Loup à la frontière du Nouveau-Brunswick la route est belle partout.

Route Lévis-Jackman.—Longueur, 94 milles. De Lévis à la frontière du Maine, la route est très belle, à l'exception d'une section près de la frontière, actuellement sous réparation.

Chemin du Lac Beauport.—Longueur, 12 milles. La section de Notre-Dame-des-Laurentides sera terminée bientôt. Le chemin est passable partout et très beau sur la plupart des sections.

Route Rimouski-Ste-Anne-des-Monts.—Longueur, 130 milles. Cette route est passable en tout temps.

ARROSAGES D'HUILE BITUMINEUSE AU PROGRAMME POUR LES PROCHAINS QUINZE JOURS

Comté de Québec.—Certains chemins macadamisés dans Loretteville et Ancienne-Lorette.

Comté de Montmorency.—La route Québec-St-Siméon dans Boischatel, L'Ange-Gardien, Ste-Anne paroisse, Ste-Famille.

Comté de Bellechasse.—La route Lévis-Rimouski dans St-Michel.

Comté de Laprairie.—La route Laprairie-Valleyfield dans Laprairie (chemin Ste-Catherine).

Comté de Laval.—Ste-Dorothée, St-François-de-Sales et St-Vincent-de-Paul.

Comté de Vaudreuil.—Ile Perrot.

Comté de St-Jean.—Ste-Marguerite-de-Blairfin-die et St-Luc.

Comté de Châteauguay.—Ville de Léry. Très-St-Sacrement, St-Malachie-d'Ormstown et Ste-Philomène (Route Caughnawaga-Malone).

Comté de Beauharnois.—St-Timothée, St-Stanislas-de-Kostka, ville de Beauharnois et Maple Grove (route Laprairie-Valleyfield); St-Louis-de-Gonzague et Ste-Cécile.

Comté de Verchères.—Paroisse et village de Varennes, paroisse et village de Boucherville.

Comté de Soulanges.—Paroisse St-Joseph-de-Soulanges.

POUR MAINTENIR LES PRIX

Les raffineurs de gazoline se sont entendus pour fermer pendant le mois d'août toutes les usines du centre des Etats-Unis, afin de réduire le surplus de gazoline qui existait, stabiliser l'industrie et surtout maintenir les prix. Les raffineurs prétendent que le printemps tardif qui a retardé la saison de tourisme, et une surabondance de pétrole brut ont amené la surproduction de la gazoline.

LES TOURISTES A QUEBEC

On calcule que depuis le commencement de la saison jusqu'au 1er août, il est venu 15,000 automobilistes à Québec et ils continuent à arriver par centaines tous les jours.

Un fait digne de mention c'est que parmi les nombreux touristes qui nous arrivent, une bonne partie viennent des états du sud et de la Californie. C'est qu'aucune ville ne saurait exercer sur le visiteur étranger autant d'emprise que Québec.

Autrefois, il était assez difficile d'attirer ici les touristes, mais aujourd'hui les temps sont changés. Grâce à la politique des bonnes routes entreprises il y a déjà quelques années par le ministère provincial de la voirie, les chemins qui conduisent à Québec et dans toute la région se prêtent admirablement au mouvement du tourisme vers notre ville et notre province en général. La route Edouard VII, construite en 1912, la route Montréal-Québec, en 1913, la route Lévis-Jackman, en 1914, sont maintenant de luxueuses artères qui rivalisent avantageusement avec les plus belles routes américaines.

Le bon état des routes est une des causes de l'augmentation du nombre des touristes qui visitent Québec cette année.

Une automobile qui s'obstine à ne pas partir donne une assez juste idée des sentiments que peut inspirer la résistance passive.

BULLETIN D'ABONNEMENT

L'AUTOMOBILE AU CANADA

*Revue mensuelle des
Automobilistes Canadiens - Français*

BUREAUX:
27 RUE BUADE
Québec

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

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

Etats-Unis et autres pays: \$2.50.

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

Nom.....

Adresse.....

Comté ou Province.....

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

La conduite d'une auto n'est pas un jeu d'enfant

SI l'on vous demandait laquelle vous aimeriez mieux conduire, une automobile ou une locomotive, vous répondriez probablement que c'est l'automobile. Cependant, avez-vous réalisé qu'il est beaucoup plus difficile de conduire convenablement une automobile qu'une locomotive ?

Toute la différence est dans le mot "convenablement."

Le conducteur d'une locomotive n'est placé en charge d'une machine qu'après des années d'expérience, un apprentissage approfondi du métier et un examen rigoureux sur sa compétence. Le conducteur d'une automobile prend une dizaine de leçons d'un instructeur et se met ensuite à conduire avec la désinvolture d'un Tommy Milton. Tous deux, cependant, ont la vie du public entre les mains.

Il convient de dire, toutefois, que la plupart des automobilistes sont anxieux de perfectionner les rudiments de connaissance qui sont pratiquement la seule qualification qu'on exige d'eux, lorsqu'on leur remet leur permis. C'est pour eux que notre revue est publiée.

Le moteur à explosion est la plus puissante source d'énergie pour son poids et sa dimension. Il a atteint une telle perfection mécanique qu'il est très simple de le maintenir en bon état de fonctionnement en observant certaines prescriptions fondamentales.

Pour qu'un moteur d'automobile donne un rendement proportionné à sa valeur et au capital placé qu'il représente, il faut qu'on en prenne le même soin qu'une locomotive.

Avez-vous remarqué qu'un ingénieur de locomotive fait partir sa machine lentement, et lui fait prendre de la vitesse graduellement. Si l'ingénieur faisait démarrer sa locomotive à l'exemple de certains automobilistes, les chemins de fer n'auraient pas assez de fonds pour payer les actions en dommages que cela leur attirerait.

On doit faire démarrer un moteur avec soin. L'allumage doit être retardé et l'alimentation pas trop ouverte. Dès que les cylindres ont donné, il faut relâcher immédiatement le démarreur. Si le moteur est froid, au lieu de le pousser pour le réchauffer, donnez-lui une chance. Ce poussage du moteur est dangereux, parce que l'huile n'a pas le temps d'arriver en quantité suffisante aux surfaces en contact. Pousser un moteur au départ lui fait plus de tort que cent milles à pleine allure une fois qu'il est réchauffé.

En embrayant, faites attention que votre moteur

ne tourne trop vite, car cela produit des soubresauts qui secouent les organes et le moteur. Augmentez de vitesse graduellement et ne cherchez pas à mettre votre voiture à 50 milles à l'heure, deux ou trois secondes après le démarrage.

Le moteur à gazoline est un moteur flexible et peut passer de la plus petite vitesse au régime le plus élevé dans un instant, mais il ne faut pas oublier que ce moteur est attelé à une charge souvent lourde qu'il lui faut traîner dans son passage des bas aux hauts régimes.

Il est inutile de chercher à monter toutes les côtes en grande vitesse. Il est possible que votre voiture puisse le faire, mais cela impose à votre moteur un effort trop grand qui en abrège la durée. Servez-vous de votre démultiplicateur de vitesse, afin de diminuer la tire de votre moteur.

Voici donc les trois principales choses que les néophytes doivent observer :

Ne poussez pas votre moteur.

Augmentez de vitesse graduellement.

Servez-vous de votre boîte de vitesse dans les côtes.

Il va sans dire aussi que le moteur devra toujours être convenablement huilé, mais, comme le graissage est aujourd'hui automatique, il n'y aura qu'à veiller à tenir le réservoir d'huile rempli.

Après chaque course, vous voyez l'ingénieur d'une locomotive faire l'inspection de sa machine et avec une longue burette graisser certains endroits que le graissage automatique sous pression n'atteint pas ou resserrer les écrous, vis et attaches qui peuvent avoir du jeu. Le châssis d'une automobile est probablement plus secoué que celui d'une locomotive. Il est donc absolument nécessaire que l'automobiliste fasse souvent une semblable inspection de sa voiture, visitant avec soin moteur, transmission, différentiel, freins, mécanisme de direction, roues, barres de liaison, etc., afin de tout serrer solidement.

Le différentiel et la transmission doivent être graissés à nouveau à tous les 5,000 milles.

Les pneus doivent être aussi l'objet des soins de l'automobiliste. Ils sont essentiels au fonctionnement de la voiture. Voici quelques-unes des choses à éviter, si l'on veut obtenir 10,000 à 15,000 milles de ses pneus, comme la chose est maintenant très possible :

1. Appliquer brusquement les freins;
2. Laisser frotter les parois des pneus sur la bordure du trottoir;

3. Appuyer fortement un pneu contre la bordure du trottoir pour retenir la voiture dans une côte;

4. Frapper les pneus arrière sur la bordure, en reculant;

5. Laisser tomber de l'huile sur les pneus;

6. Faire une longue distance sur des chemins pierreux.

La batterie est aussi un organe essentiel qui fournit l'énergie nécessaire au démarrage, à l'éclairage et à l'allumage des cylindres (dans la majorité des autos canadiennes).

Si vous voulez conserver longtemps votre batterie, voici ce qu'il ne faut pas faire:

1. Faire fonctionner le démarreur trop longtemps;

2. Faire fonctionner la trompe trop souvent et trop longtemps à la fois;

3. Laisser les phares complètement allumés quand le moteur est arrêté;

4. Laisser la voiture en stationnement trop longtemps avec ses lampes allumées;

5. Négliger de surveiller l'ampèremètre pour voir si la batterie se charge correctement;

6. Négliger de renouveler l'électrolyte à intervalles appropriés;

7. Employer de l'eau impure pour remplir votre batterie.

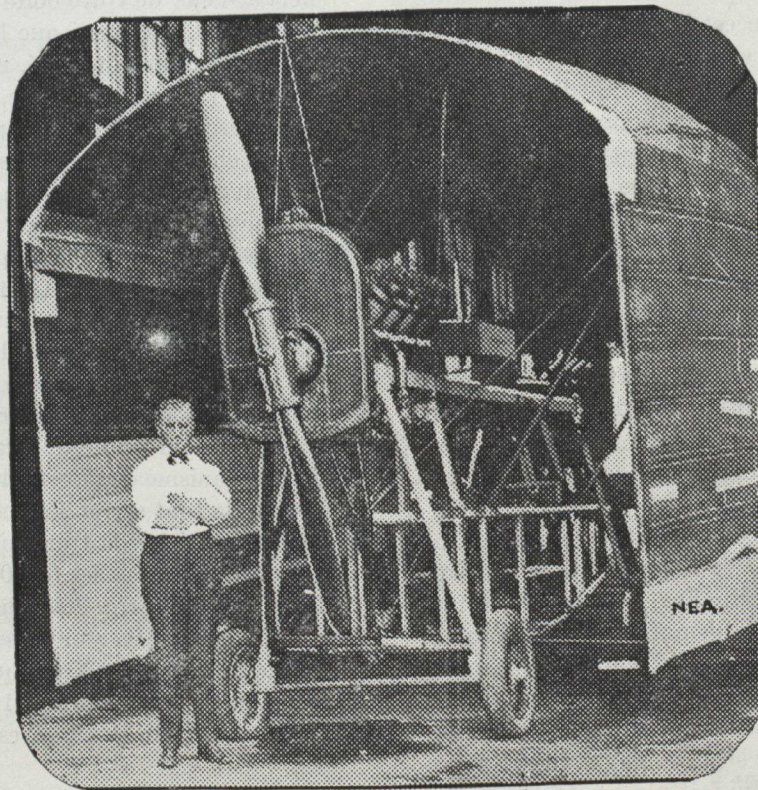
Faites souvent inspecter votre batterie à la Service Station. Ça ne prend qu'une minute et ne coûte rien, mais vous avez la satisfaction de savoir que tout est en ordre.

Le système des fils électriques qui distribuent l'énergie pour l'allumage, l'éclairage et le démarrage doit être inspecté très souvent, car s'il n'est pas en ordre vous aurez une panne ou, au moins, des phares ou une lampe-arrière éteints. Veillez à prévenir les courts circuits qui se produisent généralement par l'usure de l'isolant des fils frottant contre le bois ou le métal du châssis.

Surveillez surtout la dynamo et tenez-la toujours nette. Voyez à ce qu'elle charge bien la batterie.

Il est conseillé de faire examiner périodiquement tout le système électrique de votre voiture par un bon électricien.

Tous les automobilistes savent ce que nous venons de dire. Mais le mettent-ils toujours en pratique? Il est donc bon de leur y faire penser.



Le "vertipractor", inventé par John H. Lynch, de Pawtucket, R. S. Cette machine est destinée à s'élever verticalement dans l'air comme un hélicoptère. Deux hélices, actionnées par un moteur de 200 HP., poussent l'air sous la couverture, ce qui fait se soulever l'appareil.