

LES PETITES HISTOIRES... DE L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

Février 2010



(La Vie Automobile du 2 Juillet 1904)

« la Cour de Cassation belge vient, à son tour, d'adopter le système, si regrettable déjà, admis par notre Cour suprême française et d'après lequel le propriétaire d'une automobile peut être déclaré personnellement responsable de toutes les contraventions commises par des gens conduisant sa voiture, chaque fois que ces gens, véritables auteurs des contraventions, sont demeurés inconnus.

En l'espèce, il s'agissait d'une inculpation d'excès de vitesse basée sur ce qu'un mécanicien avait traversé une commune à une *vitesse supérieure à dix kilomètres à l'heure*.

La Cour a motivé son arrêt en ces termes :

« lorsque le propriétaire ne désigne pas à la Justice l'auteur de l'infraction, sa faute à lui n'en demeure pas moins personnelle ; elle consiste, soit à avoir commis la contravention lui-même, soit à l'avoir laissé commettre au mépris de l'obligation qui pèse sur lui, de veiller sur l'objet qui lui appartient ».



(La Vie Automobile du 9 Juillet 1904)

La circulation :

Le maire de Villiers-sur-Marne a limité à *12 kilomètre à l'heure la vitesse* dans les rues de sa commune, la rue de Paris présentant notamment des tournants dangereux. Avis aux excursionnistes.

L'huile De Dion-Bouton :

Depuis huit jours, la maison De Dion-Bouton est marchande d'huile. Pourquoi ? parce qu'elle juge que toutes les huiles actuelles sont frelatées, et qu'il y a intérêt supérieur à ce que l'huile pour moteurs soit cependant aussi pure que possible.

Aussi vend-t-elle l'huile telle qu'elle la reçoit d'une des plus *grosses maisons américaines*, de l'huile « honnête » résistant à de très hautes températures.

Un tour de force :

Signalons le véritable tour de force que vient de réaliser M. Weigel, de Londres, sur une voiture légère Bayard-Clément.

M. Weigel a entrepris de faire 2000 milles, soit *3218 kilomètres sur route, sans arrêt*. Deux chronomètres, en dehors du conducteur et du mécanicien, occupaient la voiture. *Aucune réparation n'était autorisée* autres que celles qui pouvaient être nécessitées par les pneumatiques, encore restait-il entendu que pendant les changements d'enveloppe et de chambre à air le moteur ne *devait pas cesser de tourner*.

Le trajet avait comme ponts extrêmes : Londres, Perth en Ecosse et retour. M. Weigel a complètement réalisé son projet et a couvert les 3218 kilomètres dans les conditions mentionnées ci-dessus. Le moteur a tourné *sans arrêt pendant 124 heures et trente minutes*.

Cet événement sportif intéressera certainement nos lecteurs.



(La Vie Automobile du 16 juillet 1904)

L'Invention des quatre temps :

Le moteur à quatre temps si répandu de nos jours, a été longtemps la cause d'une lutte acharnée pour *la priorité de cette invention*.

La pensée première de ce moteur revient sans contredit à Alphonse Beau de Rochas, ingénieur au Chemin de Fer du Sud, qui, dans une étude publiée en 1861, intitulée : « Nouvelles recherches sur les conditions pratiques de l'utilisation de la chaleur », exposa nettement la théorie des périodes de combustion d'un moteur à quatre temps.

Nous donnons un extrait du texte même de ce travail, qui contribua beaucoup au développement des moteurs à gaz, ceci afin que le lecteur puisse juger de l'importance de cette communication :

« La question étant ainsi posée, le seul dispositif véritablement pratique consisterait évidemment à n'employer qu'un seul cylindre d'abord pour qu'il fût le plus grand possible, ensuite pour réduire les mouvements restants des gaz à leur minimum absolu.

Alors, et pour un même côté du cylindre, on est naturellement conduit à exécuter les opérations suivantes dans une période de quatre courses consécutives :

- 1° Aspiration pendant une course entière du piston ;
- 2° Compression pendant la course suivante ;
- 3° Inflammation au point mort et détente pendant la troisième course ;
- 4° refoulement du gaz brûlé hors du cylindre au quatrième et dernier retour.

La même opération se produisant après coup de l'autre côté du cylindre dans une même période de course de piston, il en résultera une sorte particulière de machine à simple effet ».

Il est indiscutable que non seulement le moteur à quatre temps est décrit ici, mais aussi le moteur à deux temps. Toutefois, il est visible que Beau de Rochas est resté dans l'incertitude sur les moyens à employer pour arriver pratiquement aux périodes qu'il a exposées, sans cela il n'aurait pas omis de décrire la conformation si caractéristique du cylindre comme espace de compression, ainsi que l'action des gaz brûlés sur la combustion. Lorsque parut ce travail d'une si grande portée scientifique, *l'ingénieur Allemand Otto* commença les premiers essais pratiques d'un moteur à quatre temps.

Ses premières expériences furent plutôt malheureuses et, après une année de tâtonnements et de recherches infructueuses, il abandonna temporairement ce moteur, le croyant impraticable.

Toutefois, en 1874, il reprit ses études avec succès et se fit délivrer le brevet allemand du moteur à quatre temps. (*A cette époque, la recherche d'antériorité pour brevets n'existait pas encore en Allemagne*).

Il trouva bientôt de nombreux imitateurs et eut à engager contre eux-ci, des procès qui durèrent près de quatre années.

C'est alors seulement, et après bien des recherches, que l'exposé de Beau de Rochas fut réellement connu et apprécié et servit de preuve incontestable *pour annuler le brevet Otto*.

Le moteur à quatre temps, tombé dans le domaine public en 1886, provoqua presque aussitôt la disparition du moteur à deux temps de cette époque, que bien des constructeurs avaient adopté.

L'historique et le développement de ce moteur sont particulièrement intéressants, et *il est remarquable que toutes les grandes inventions furent revendiquées plusieurs fois*.



Macabre mésaventure :

Une mésaventure extraordinaire vient de survenir à M. Henri R..., secrétaire général du service des **Automobiles Ader**.

Elle ne nous prouve, sans doute, rien de nouveau, mais elle fait éclater avec tant de lumière le sans-gêne terrible avec lequel certains magistrats traitent la Liberté individuelle des Français (*déjà...*), chauffeurs, mais citoyens quand même ; elle semble si typique et si probante qu'il ne sera pas mauvais de conter l'affaire en détail.

Le 8 juillet dernier, M. R... et plusieurs de ses amis, qui se trouvaient en villégiature dans le département de la Dordogne, se décidèrent à faire une excursion en automobile.

Ils arrivèrent à Calviac devant un passage à niveau placé parmi les sinuosités de la route. Leur allure était des plus lentes (celle à peu près d'un homme au pas), et ce pour la bonne raison que l'un des côtés de la barrière était à moitié fermé.

Elle s'engageait sur le passage quand le hasard voulut que la garde descendît de sa maisonnette, glissât et tombât. Un mètre séparait l'avant de l'auto de l'endroit où la brave femme avait fait sa chute. Quel était le devoir des chauffeurs ? S'arrêter et voir ce qu'avait la garde. C'est ce qu'ils firent. Une petite bonne, qui avait assisté à la scène, poussait des cris que naturellement rien ne justifiait.

La femme avait dû avoir un étourdissement. Rien de grave, semblait-il. Laissant donc la bonne et la femme évanouie, les chauffeurs, *sans souci et sans inquiétude*, continuèrent leur excursion.

Mais l'évanouissement avait été fatal. La garde-barrière avait succombé. Et la rumeur publique avait transformé les chauffeurs, témoins apitoyés mais irresponsables de la chute de la femme, en des écraseurs assassins. La bonne affirmait avoir vu la voiture passer sur le corps de la malheureuse décédée.

Si bien que, quelques kilomètres plus loin, au Buisson, les gendarmes arrêtaient M. R... .

- Vous êtes passé à Calviac ?
- Mais oui.
- Vous y avez écrasé la garde-barrière ?

Ce ne fut qu'un cri de protestation dans la voiture. Les gendarmes voient bien que l'accusation n'est pas solide. Mais ils ont des ordres.

Et le lendemain matin, ordre d'arrestation. Un juge d'instruction et un substitut interrogent M. R... Et quel interrogatoire !

La bonne, interrogée et confrontée, maintient ses dires. Elle a vu le crime.

- Mais, lui dit quelqu'un, regardez cette pauvre femme. Son corps, intact, conserverait au moins quelques traces ?
- Pas du tout répliqua la bonne. Les automobiles *ont des roues en caoutchouc*. Elles écrasent sans laisser de traces !

Ce raisonnement ne démonta point les magistrats. Et quatre jours durant, M. R..., malgré les efforts de ses amis, les offres de caution, etc..., quatre jours, il fut emprisonné à Sarlat et soumis au régime des pires coupables.

Enfin, grâce à un ordre formel venu de la Cour de Bordeaux, M. R... put recouvrer la liberté. Mais il se propose bien de ne pas en rester là. (*C'était en 1904, rappelons-le*)

