

Mai 2010



(La Vie Automobile du 20 Août 2004)

### **LES AMERICAINES EN AUTOMOBILE.**

Les femmes américaines pilotant des voitures automobiles deviennent très nombreuses dans le monde de la haute finance.

Très fréquemment ces dames, qui sont de hardies et très adroites chauffeuses, organisent entre elles de longues promenades en automobile.

C'est ainsi que miss Helen Miller Gould, actuellement à Lyndhurst, fait en compagnie de ses amies, chauffeuses comme elle, de longues promenades dans les Catskills.

Miss Gould passe pour être l'une des meilleures conductrices d'automobiles en Amérique.

*Les temps ont bien changés depuis... !*

*MB*

### **N'ECRASONS PLUS LES CHIENS !**

Notre lecteur M. Georges Peschet, notaire à Caen, a écrasé un chien. Il franchissait en automobile le territoire de Saint-Pierre-Canivet, quand il rencontra un troupeau de moutons, autour duquel cet animal se démenait ; il corna, ralentit, espérant que le berger rappellerait sa bête, ou bien que celle-ci daignerait se déranger quelque peu, pour laisser passer la voiture ; mais il n'en fut rien ; l'animal resta fièrement campé au milieu de la route, et comme il y avait d'un côté le troupeau, et de l'autre des tas de cailloux, M. Peschet ne put pas obliquer et ses roues passèrent sur l'imprudent animal qui en mourut.

Cité en simple police, M. Peschet se défendit lui-même, et si éloquemment, que le commissaire de police déclara abandonner les poursuites. Mais malheureusement, il avait affaire à un Juge de paix de composition moins facile. Malgré ce désistement du ministère public, celui-ci déclara qu'il tenait à statuer, et condamna notre chauffeur à un franc d'amende.

Attendu, dit le jugement, qu'en tenant même pour exact, comme le prétend M. Peschet, que le berger n'ait pas rappelé son chien, ou ne l'ait pas fait éloigner de la partie de la route que devait suivre l'automobile, Peschet a de son côté commis une imprudence en ne modérant pas plus qu'il ne l'a fait, la vitesse de son automobile, ou en ne s'arrêtant pas ainsi que le prescrit le décret du 10 mars 1899, lequel en son article 14, paragraphe 2, dispose formellement que le conducteur devra ralentir ou même s'arrêter, toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident.

Attendu que la faute commise par le berger ne saurait affranchir de toute responsabilité M. Peschet, dont l'imprudence a contribué à l'accident, qu'elle a seulement pour effet d'atténuer sa culpabilité...

Ainsi donc, Monsieur le Juge de paix de Falaise, car c'est lui qui a rendu ce jugement – estime que chaque fois qu'un chien s'obstine à nous barrer la route en nous regardant de cet air bonace, philosophe ou goguenard (qui nous le dira au juste ?) que nous avons tous observé, on doit s'arrêter complètement et attendre que ce M<sup>ô</sup>ssieu ait bien voulu faire place libre, ou que son maître qui souvent est au diable, se soit soucié de le rappeler.

Inclinons-nous si vous voulez, devant cette théorie, parce qu'il est bon ton de respecter toutes les opinions ; mais mettons en regard celle de M. le Juge de paix de Calais qui, le 26 décembre dernier, acquittait un chauffeur poursuivi dans les mêmes conditions que M. Peschet, « attendu, disait-il, qu'on ne peut décentement exiger qu'une voiture s'arrête pour donner à un chien le temps de se mettre à l'abri, s'il veut bien le faire ».

### **CONSEILS, RECETTES ET NOUVELLES.**

#### Contre le cambouis.

Il est parfois difficile de se nettoyer bien les mains lorsqu'elles sont enduites de graisse et d'huile.

Voici une recette qui m'a très bien réussi ;

Mélanger ensemble du savon gras ordinaire et de la sciure de bois ; vous aurez un savon dont vous vous servirez comme d'une savonnette et qui vous nettoiera les mains à merveille. La sciure de bois agit à la fois comme un corps dur (par frottement), et par sa porosité pour absorber les graisses.

Un second savonnage au savon de toilette ordinaire complètera ce lavage, et le chauffeur le plus endurci redeviendra le plus chic des gentleman.

### Attention à la pierre !

Tous les chauffeurs de la région Ouest de Paris connaissent le petit village d'Ecquevilly, situé sur la route des Quarante-Sous, entre Saint-Germain et Mantes. Mais ce que les chauffeur ne savent pas, c'est que le Maire du pays vient d'autoriser les habitants de sa commune à pratiquer un nouveau jeu (la balle au tamis, croyons-nous).

Jusqu'à présent, rien de bien intéressant, direz-vous, dans cette autorisation. Attendez. Pour pratiquer ce jeu, on se sert d'une pierre énorme, sur laquelle un joueur frappe la balle pour la lancer ensuite, lorsqu'elle rebondit.

Or, le terrain où se pratique ce jeu est tout simplement la grande route, et le lieu le bas de la descente qui précède Ecquevilly. De plus le soir, les joueurs fatigués, négligent quelquefois d'enlever la pierre !

Donc attention le jour, et encore plus la nuit.

Ajoutons que nous espérons qu'un arrêté fera bientôt cesser cet état de chose, et que les joueurs iront se livrer à leurs ébats sur un autre terrain.

### De Paris à Nice.

De Paris à Nice en moins de quatorze heures ! Exactement en treize heures cinquante ! C'est la surprise que nous réserve cette année la Compagnie P-L-M.

Voici l'horaire du nouveau train :

- Départ de Paris à 9h du matin.
- Arrivée à Nice à 10h50 du soir.
- Départ de Nice à 8h30 du matin.
- Arrivée à Paris à 10h20 du soir.

La distance de Paris à Nice est de 1087 kilomètres, qui sont couverts en 830 minutes. Soit une moyenne au kilomètre de 46 secondes, ou 78 kilomètres à l'heure !

### Les automobiles à Mexico.

Le Conseil municipal de Mexico étudie actuellement un projet de règlement sur la circulation des automobiles dans les rues de la capitale.

Chaque automobile devra être munie d'un appareil *enregistreur* (mais oui !) la vitesse, et à double cadran, de telle sorte que leur allure pourra être contrôlée par les agents de l'autorité.

*Les radars n'étaient pas encore inventés.... Mais l'idée était déjà dans l'esprit de la Maréchaussée... !*

MB

### La chaînette arrache-clous.

Il y a un an et demi que je fais de l'automobile avec une petite populaire de 6 chevaux type Q de Dion, qui entre nous soit dit, marche *dans* (sic) la perfection, et avec laquelle je sors par tous les temps et dans tous les chemins sans capote, et avec la meilleure santé du monde, et je n'ai jamais éclaté, et crevé qu'une fois (jamais à l'avant), et tout cela en 16000 kilomètres environ.

J'attribue ce résultat aux chaînettes arrache-clous à trois sous le mètre, que je laisse traîner sur mes pneus. Et la seule fois que j'ai crevé, la chaînette correspondante était cassée avant de partir, et j'avais négligé cette réparation ! Je l'attribue aussi à la douceur du démarrage et de changement de vitesse de la machine.

Mon éclatement était dû selon Michelin, à un excès de talc, et d'après moi, à ce que je prenais les virages trop vite – avec ou sans débrayage.

D'ailleurs ma voiture pesant 400 kg à vide (deux places et un grand coffre à l'arrière, et je suis souvent seul), je ne gonfle jamais à plus de 2,5 kg à l'avant et 3 kg à l'arrière, et l'aplatissement de mes pneus n'excède jamais 6 centimètres sur le sol. Ce sont des 700 x 85 Michelin, renforcés à l'avant, extra-forts à l'arrière. – *Dr Marcel Meunier.*

*Débrayer dans les virages n'est pas prudent ! Mais à cette époque.... !*

Procédés de bandits.

Sous ce titre, notre confrère Georges Prade raconte, dans « L'AUTO », le fait suivant :

« Le 5 septembre, à 8h 45 du soir, sur la route de Mantes à Paris, à 100 mètres de la borne 38 Km, monsieur X..., accompagné d'un de ses amis et de son mécanicien, a manqué de peu d'être victime d'un très grave accident, qui jette un jour, hélas ! déjà connu sur les procédés de tristes bandits.

Il marchait à une allure de 30 kilomètres au maximum, quand il aperçut, à quelques mètres de lui à une hauteur de 1,75 mètre environ, une corde tendue entre les arbres qui bordent la route.

L'obstacle était si près qu'il n'eut pas le temps d'arrêter complètement, et les trois voyageurs baissèrent instinctivement la tête ; la casquette seule du conducteur fut effleurée par la corde.

Après quelques secondes d'hésitation, m. X... et son ami qui revenaient de la chasse, se décidèrent à s'arrêter, et après avoir chargé leurs fusils, ils retournèrent vers le point de la route où avait été tendue la corde ; malheureusement elle avait déjà été enlevée.

Ils prirent leurs phares et explorèrent les environs, décidés à donner une sérieuse leçon aux auteurs de cet attentat, mais à leur grand regret ils ne purent les découvrir.

Plainte a été portée par eux à la gendarmerie d'Ecquevilly, qui se trouve à la borne 25, et le brigadier est parti immédiatement à cheval, accompagné de deux hommes.

Etant donné la rapidité avec laquelle la corde a été enlevée après le passage de l'auto, il est certain qu'elle était tendue par des gens embusqués au bord de la route et décidés à profiter de l'accident qu'ils causeraient pour dévaliser les voyageurs, car alors même que le conducteur n'aurait pas eu le cou coupé, le choc lui aurait fait abandonner sa direction, et la voiture allait verser sur le bord de la route.

Les gendarmes, si zélés à noter *les excès de vitesse*, ont là une occasion d'employer leurs loisirs ; sinon, nous aurons bientôt à enregistrer quelque lugubre guet-apens, qui sera naturellement qualifié d'accident d'automobile.

*Hé oui ! La chasse aux excès de vitesse ne vient pas d'être inventée !*

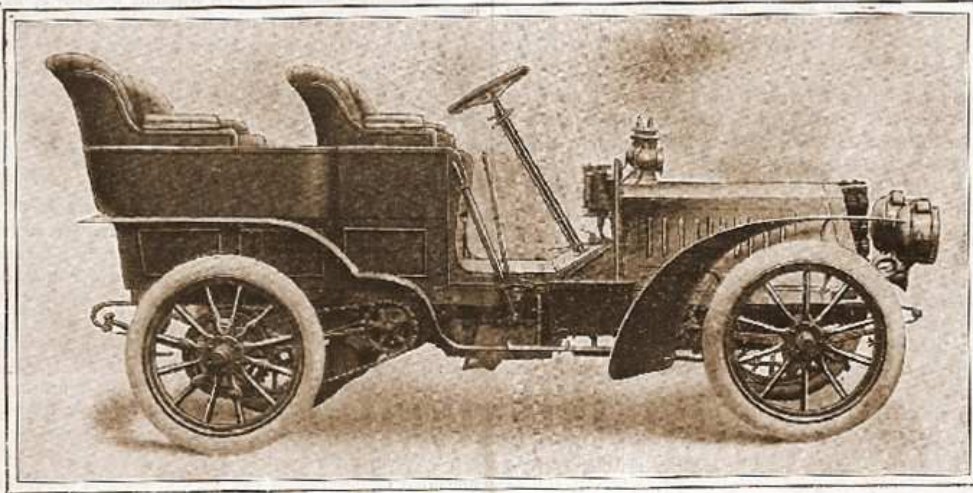
*MB*

## Les voitures Gladiator

Gladiator! Le nom est, ma foi! trop connu pour qu'il soit nécessaire de le présenter, et sa réputation est assez grande pour

a la solidité du châssis en tôle emboutie, et il a, en plus, une certaine souplesse qui n'a rien de désagréable.

Ce châssis supporte un faux-châssis en cornières qui est solidement entrecroisé; ce faux-châssis, assez long, puisqu'il supporte le moteur, la boîte de changement de vitesse et le différentiel, est fixé au châssis en huit points et au moyen de pattes solide-



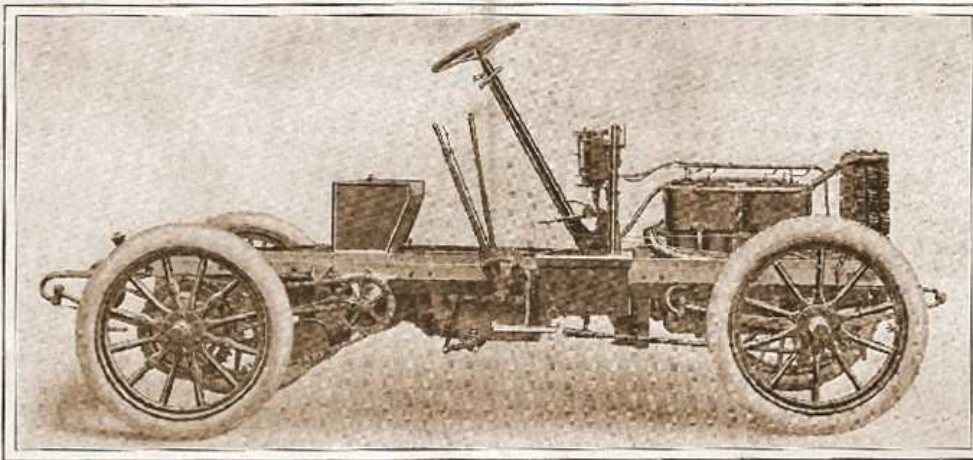
Voiture Gladiator 12 chevaux.

se passer d'éloges, en la circonstance complètement inutiles.

Il est des marques dont le nom est si répandu dans le public que l'accompagner de commentaires, même élogieux, n'aurait d'autre résultat que les amoindrir. Nous n'insisterons donc pas plus longtemps sur ce sujet, et nous entrerons immédiatement

ment dans le vif de la seule question qui nous intéresse, l'examen de la voiture Gladiator 1904. Le châssis en bois armé a fait ses preuves, il s'est toujours honnêtement comporté; on ne peut rien lui reprocher de sérieux, il

ment boulonnées. Sur ce faux-châssis vient, nous l'avons dit, se loger le moteur; celui-ci varie de puissance suivant les types de voitures, puisque la Société Gladiator construit des types divers à un, deux et quatre cylindres. Nous laissons de côté les deux premiers types, non parce qu'ils ne sont pas intéressants, mais



Châssis Gladiator 12 chevaux, vu en élévation.

parce que le 4-cylindres a toutes les applications nouvelles qu'ont également les deux autres; mais qu'il en a, en outre, de particulières, et que nous préférons passer en revue d'un seul coup toutes les ingéniosités que la Société Gladiator a innovées pour l'amélioration de ses véhicules.

Le moteur de la voiture 1904 a quatre cylindres, et sa puis-

Le moteur de la voiture 1904 a quatre cylindres, et sa puis-

sance nominale est de 16 chevaux; au frein, cette puissance est sensiblement dépassée.

**Les moteurs.** — Les moteurs sont fondus par paires et alésés ensemble deux à deux. La circulation d'eau, les boîtes à soupapes et la chambre d'explosion sont fondus d'une seule pièce afin de supprimer les joints que nécessitent les enveloppes de refroidissement rapportées.

L'arbre-manivelle, ou vilebrequin, a deux paliers dans les deux cylindres, trois dans les quatre-cylindres.

Les soupapes d'admission et d'échappement sont commandées mécaniquement par un seul arbre à cames, et elles sont interchangeables. Des orifices ménagés au-dessus de leur logement en permettent la visite et le remplacement sans démontage de la tuyauterie.

L'admission et l'échappement se font par des orifices ménagés sur la face latérale de la chambre à soupapes. Les tuyauteries sont maintenues par des étriers.

Les pistons sont munis de trois segments; les bielles en acier, légèrement trempées, sont très rigides.

Le moteur est enfermé dans un carter en aluminium en deux pièces réunies par huit boulons. L'arbre-vilebrequin est supporté par le demi-carter supérieur, et le demi-carter inférieur peut être enlevé pour la visite des têtes de bielles sans qu'on soit entraîné à démonter involontairement d'autres organes. L'ensemble est fixé sur le faux-châssis par quatre bras venus de fonte.

Les organes de distribution, placés en avant du moteur, sont dans un carter spécial. Ils se composent de trois engrenages commandant l'arbre des cames.

Le carter du moteur est étanche et les organes de transmission baignent dans l'huile. Des orifices permettent au lubrifiant de venir graisser les engrenages de distribution.

Deux bouchons de vidange sont placés à la partie inférieure du carter.

Ce moteur est très simple et très robuste. Tous ses organes sont facilement accessibles. Sa marche est silencieuse. Enfin il est extrêmement souple et tourne aussi bien à 150 tours qu'à 1 800.

L'allumage se fait par bougie et accumulateurs. Le carburateur est à niveau constant et à pulvérisation et donne un mélange bien dosé, quelle que soit la quantité de gaz admise dans les cylindres et quelle que soit l'allure du moteur.

L'air nécessaire pour la marche à petite vitesse est fourni par une ouverture déterminée une fois pour toutes. En outre, un autodoseur règle l'entrée d'air supplémentaire. Cet autodoseur se compose essentiellement d'un petit cylindre, dans lequel se déplace un piston différentiel taré. Ce piston, en se soulevant, découvre des orifices rectangulaires placés sur la surface laté-

rale. Le mouvement du piston est commandé par l'aspiration, et la hauteur de soulèvement est réglée par un orifice calé, qui vient obturer plus ou moins le piston de dosage. Ce dernier prend donc une position déterminée d'équilibre pour chaque régime de vitesse. A la plus petite variation d'allure correspond de suite et automatiquement une variation de la section d'air, et l'on a toujours la carburation donnant au coup de piston son maximum de puissance. Le graissage des principaux organes est obtenu de la façon suivante :

Pour le moteur : un graisseur à deux compte-gouttes, placé sur le pare-crotte, fournit l'huile nécessaire aux coussinets du moteur. Une pompe à deux départs pour les quatre-cylindres envoie l'huile au carter du moteur.

Un graisseur à pression à quatre départs lubrifie les coussinets du changement de vitesse et du différentiel.

En outre, des graisseurs lubrifient les paliers des pignons de chaîne; l'axe de la pompe de circulation d'eau, les pivots des troncs avant, etc. Les organes de la direction sont lubrifiés par un bouchon de graissage.

**Circulation de l'eau.** — La circulation de l'eau se fait par pompe. Une pompe centrifuge reçoit l'eau du réservoir et l'envoie aux enveloppes des cylindres.

La pompe est une petite pompe centrifuge ordinaire. L'eau arrive au centre de la turbine et débouche tangentiellement. Elle est commandée par un petit volant frictionnant sur le volant du moteur. La vitesse de circulation est ainsi proportionnelle à la vitesse du moteur. Une pièce hémisphérique rapportée protège le volant contre les chocs.

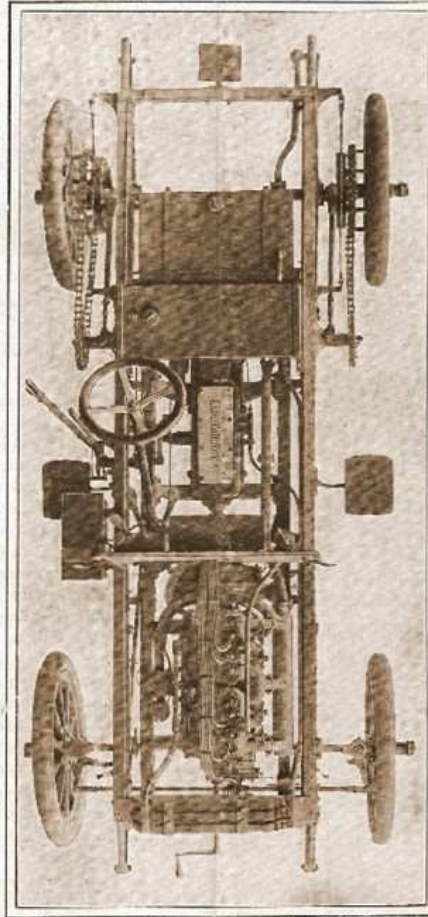
**Changement de vitesse.** — Le changement de vitesse comporte quatre vitesses, la marche arrière et la prise directe en grande vitesse. Il est du type courant à train baladeur.

Le changement de vitesse baigne dans un mélange d'huile et de graisse consistante; il est enfermé dans un carter en partium parfaitement étanche. Ce carter est en deux pièces à joint horizontal; un couvercle démontable en rend facile la visite; quatre bras permettent de le fixer sur le faux-châssis.

**Le différentiel.** — Le différentiel est renfermé dans une boîte hémisphérique. Il se compose de trois pignons satellites montés chacun sur un axe solidaire de la boîte, et fous autour de cet axe. Ils sont en prise avec deux roues dentées, de même diamètre, fixées à l'extrémité de chacun des arbres de transmission.

Le mouvement est donc transmis de la couronne aux roues dentées par l'intermédiaire des trois satellites, dont le fonctionnement est trop connu pour que nous ayons à l'expliquer.

Le différentiel, la couronne dentée et son pignon de commande sont renfermés dans un carter étanche renfermant de



Châssis tractor 16 chevaux, vu par-dessus.

l'huile. Des fenêtres permettent au mélange lubrifiant de pénétrer dans la boîte.

Les deux arbres qui transmettent le mouvement aux roues au moyen des chaînes sont terminés par un cône s'emboîtant dans un cône de mêmes dimensions ménagé à l'intérieur des roues.

Les leviers sont au nombre de deux, ils sont placés à la droite du conducteur; ils sont très accessibles et leur maniement est des plus simples.

Le premier commande les freins sur les roues arrière.

Le second, le changement de vitesse et la marche arrière.

Trois pédales commandent le frein du différentiel, l'embrayage et l'accélérateur.

La pédale de frein débraye automatiquement.

**L'embrayage.** — L'embrayage se fait par cône et de la façon suivante: le vilebrequin B du moteur est terminé par un plateau P sur lequel est fixé le volant. L'embrayage se fait à l'intérieur de ce volant au moyen du cône d'embrayage C qui vient s'appliquer contre la cavette A.

Le cône d'embrayage qui coulisse sur un arbre carré est poussé contre la cavette par un ressort R dont la tension se règle par un écrou E que l'on immobilise par un contre-écrou F.

Le ressort R étant placé entre le volant et le cône ne produit pas d'effort de poussée anormal sur l'arbre moteur.

Le déplacement du cône C est produit par la fourchette F commandée par une pédale placée sous le pied gauche du conduc-

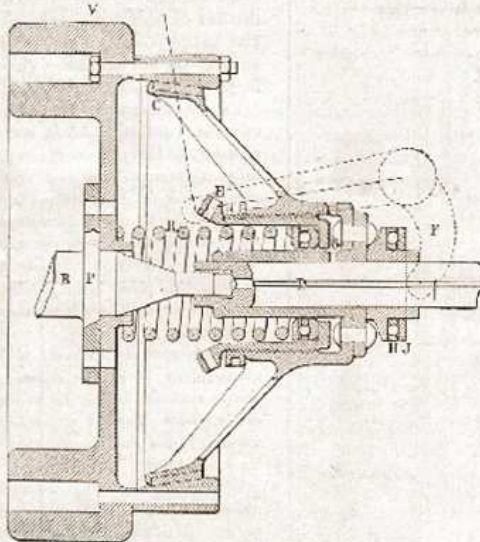


Schéma de l'embrayage Gladiator.

teur. Pour réduire le frottement de cette fourchette, au moment du débrayage, contre la masse en mouvement, on a interposé une baguette à billes H et une rondelle I en acier cémenté.

Le graissage de l'arbre carré sur lequel coulisse le cône d'embrayage est assuré par des trous de graissage G.

Pour permettre le démontage de l'appareil d'embrayage et du changement de vitesse indépendamment l'un de l'autre, l'arbre moteur est interrompu entre ces deux pièces, et la liaison se fait par deux plateaux et une bague d'accouplement.

**Freins.** — Les freins sont au nombre de trois et constitués par l'enroulement sur un tambour d'une bande d'acier garnie intérieurement de sabots métalliques. Une disposition spéciale permet à ces freins de serrer indifféremment en avant ou en

arrière, tout en employant dans les deux cas l'enroulement complet du collier de frein.

Voici le principe du frein :

On a une première butée fixe A, et une deuxième butée B reliée à A par un étrier.

Deux crochets C C' sont fixés sur la bande de frein. La pédale

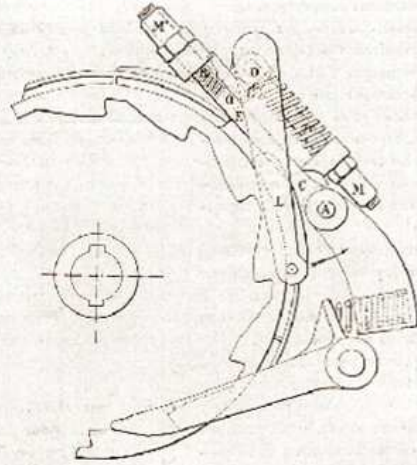


Schéma du frein Gladiator.

ou le levier de frein placés près du conducteur commandent le levier L.

Supposons que la poulie de frein tourne de gauche à droite, en sens inverse des aiguilles d'une montre, le crochet C' vient, par suite du mouvement, s'appuyer sur la butée B. L'axe O est fixe et le levier, en agissant, entraîne le tirant D et le crochet C. La roue est bloquée.

Supposons maintenant que la rotation ait lieu dans le sens des aiguilles d'une montre, le crochet C vient sur la butée A. L'axe O' devient l'axe fixe et le levier L entraîne le crochet C' et la bande de frein pour l'appliquer sur la poulie.

La longueur des tiges D et E est facilement réglée par les écrous MM'.

Ce frein a une puissance et une action progressives, il assure au conducteur une sécurité absolue.

Comme on le voit, les voitures Gladiator sont sérieusement et soigneusement établies, et les matériaux employés à leur fabrication sont de premier choix. La vogue dont elles jouissent est donc largement justifiée et..... méritée.

Léon Overnoy.

## LA LOCOMOTION NAUTIQUE

### Critique des résultats des dernières épreuves

Le tableau des vitesses horaires des bateaux ayant participé à la descente de Paris à la mer, nous donne de très précieux renseignements sur leur valeur pendant cet agréable parcours.

Ce tableau est pris sur les horaires fournis par les organisateurs de la course, mais il est à remarquer que les résultats divergents proviennent souvent de petites pannes de quelques minutes réduisant la moyenne de la journée, surtout lorsque cette journée n'accuse que des distances de parcours insignifiantes.

Le *Mercedes* est fort régulier les trois premiers jours, — le