



LES INDISCRÉTIONS DE DETROIT



par Jim Whipple



Le raccourcissement des voitures fait-il économiser de l'essence ?

Les montures de ceintures de sûreté gratuites sur les voitures américaines de 1962

Les résultats de la « Mobilgas Economy Run » (épreuve de consommation) de cette année ont semblé prouver une fois de plus que « rien ne bat les centimètres cubes » ou plutôt l'absence de centimètres cubes quand les « compactes » les plus petites se sont adjugé toutes les premières places.

La Falcon a fait la preuve de ce que l'on peut réaliser avec un expert au volant d'une voiture légère parcourant les 4 120 km entre Los Angeles et Chicago avec une boîte de vitesses à commande manuelle et un différentiel au taux de démultiplication de 3,10 à 1. Les Falcon ont remporté les première et deuxième places, avec respectivement 7,2 et 7,4 l aux 100 km.

Dans le domaine des compactes à boîte de vitesse automatique, la Corvair a triomphé, enlevant les première et deuxième places de sa catégorie, avec 8,3 et 8,4 l aux 100 km.

Mais un regard au-delà des vainqueurs révèle quelques points intéressants. Par exemple, la consommation la plus faible atteinte dans la classe des compactes à moteur V-8 et boîte de vitesses automatique, 10,2 l aux 100 km consommés par une Lark, a été à peine réduite par la voiture classée première dans la catégorie des voitures de dimension standard à moteur six cylindres, une Plymouth Savoy qui a consommé 10,1 l aux 100 km. La cylindrée de la Lark est de 4 245 cm³ ; celle de la Plymouth est de 3 685 cm³.

La voiture engagée par Pontiac a prouvé que le moteur à quatre cylindres n'était pas un avantage lorsqu'il y avait dans la course des moteurs V-8 montés sur des voitures plus légères. Une Oldsmobile F-85 à commande de vitesses manuelle a réalisé avec son V-8 de 3 525 cm³ une consommation de 9,2 l aux 100 km en classe A (voitures compactes à changement de vitesses manuel), tandis que la Tempest à commande de vitesse manuelle la mieux classée a obtenu, avec sa cylindrée de 3 185 cm³, une consommation légèrement plus élevée, 9,3 l aux 100 km.

L'histoire de l'Economy Run aurait pu être tout à fait différente si un désaccord au sujet des carburateurs et d'autres points de technique n'avait entraîné American Motors à retirer ses deux Rambler American de la course cinq minutes avant le départ de celle-ci. Il nous faudra maintenant attendre jusqu'à l'année prochaine pour savoir exactement quel est le kilométrage que le nouveau moteur six cylindres à soupapes en tête de l'American peut extraire d'un « gal-

lon » (3,75 l environ) d'essence lorsque la voiture est pilotée par un spécialiste de l'économie.

L'industrie automobile américaine a récemment fait un pas de géant vers une plus grande sécurité lorsqu'elle a annoncé que les ferrures des ceintures de sûreté seront montées en équipement standard sans supplément de prix sur tous les modèles 1962. Ces ferrures comprennent des supports et plaques de montage qui sont soudées sur les carrosseries ou sur les châssis à l'usine même. Tout ce que l'automobiliste soucieux de sa sécurité aura à faire sera d'acheter les ceintures et les boucles.

Il lui sera possible d'installer celles-ci lui-même et d'économiser une somme estimée de 100 à 200 NF pour le perçage à travers le plancher et l'installation, ou pour la fabrication de montures spéciales dans certains cas.

Cette décision des constructeurs remet en grande partie la responsabilité pour la sécurité aux mains de ceux à qui elle appartient... les usagers de l'automobile.

Plus nous conduisons de voitures et plus nous entendons d'automobilistes, plus nous nous rendons compte que la position relative du siège du conducteur concourt dans une très vaste mesure à rendre les voitures de dimension standard confortables et sûres pour des gens qui ne sont pas de taille standardisée.

Les industriels de Detroit fabriquent des mannequins qui représentent l'être humain moyen. Ces mannequins, baptisés de noms astucieux tels que « M. Rayons X », aident à déterminer le dessin du siège et l'emplacement du volant de direction. Les sièges ou banquettes s'adaptent alors à la perfection à la moitié environ des adultes.

Mais que devient alors le reste de nous autres, bizarreries anthropologiques, les longues jambes et les courtes tailles, les courtes jambes et les longues tailles, les courtes jambes et les longs bras, les minces, les corpulents, les raccourcis et les grandes perches faites pour jouer au basket-ball ? Nous conduisons tous, nous aussi et, si nous n'avons pas les moyens de dépenser les 500 NF ou plus d'un siège motorisé réglable dans tous les sens, lorsque celui-ci existe, nous nous trouvons en difficulté.

Sur les « compactes », où le problème de l'espace est encore plus critique puisque les cabines sont plus courtes, il n'est aucun siège réglable dans quatre ou six sens livrable sur demande.

(Suite page 114)

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 26)

Le dispositif de réglage traditionnel permettant d'avancer ou de reculer le siège n'est qu'un compromis qui ne convient réellement que pour trois personnes sur dix environ. D'innombrables personnes roulent aujourd'hui sur les grand-routes de toute l'Amérique dans des voitures de 15 000 NF qui ne sont devenues confortables pour elles que par la vertu d'un coussin de dossier de 15 NF.

Quelle est la solution ? Eh bien, la Chrysler Corporation a une solution déjà incorporée à toutes ses voitures de dimension (américaine) normale. Les supports, ou plaques de montage, des sièges avant sont faits en deux sections de chaque côté : une aile supérieure fixée sur le siège, et une aile inférieure boulonnée sur le plancher.

Ces deux pièces sont boulonnées l'une à l'autre par quatre boulons traversant des fentes verticales et horizontales alternées. Il suffit de desserrer les boulons pour pouvoir faire varier dans une large mesure l'inclinaison et l'élévation du siège, ainsi que de le déplacer quelque peu vers l'avant ou vers l'arrière.

Trop peu d'usagers connaissent cet ingénieux dispositif, lequel n'augmente le prix de la banquette normale que de 0,80 NF.

0,20 NF par écrou et boulon !

Les aigles de la Cour de derrière

(Suite de la page 33)

ingénieurs de l'Administration de l'Aéronautique Civile (maintenant l'Agence Fédérale de l'Aviation) décidèrent que les règlements existants pourraient être interprétés de façon à permettre à de tels avions expérimentaux de construction d'amateur de voler sans autre formalité. Des normes d'inspection furent établies pour l'examen des appareils par les inspecteurs de l'Agence Fédérale au cours de la construction.

Ces appareils sont limités à une zone s'étendant à 80 km au maximum de leur terrain de base pour les cinquante premières heures, jusqu'à ce qu'ils aient prouvé leur aptitude à tenir l'air. Puis la zone peut être étendue à la discrétion des inspecteurs. Les constructeurs amateurs sont encouragés à consulter ces ingénieurs aéronautiques expérimentés et à leur demander leur avis tôt dans le stade de la conception, afin d'éviter de coûteuses erreurs et peut-être dangereuses erreurs.

L'extension de la construction d'amateur.

Maintenant, la construction d'amateur est en plein développement de par tous les Etats-Unis, grâce aux « descendants » de Silas Christofferson et de Conner Burkhart.

L'Oregon est aussi le « home » du plus vieil appareil Aeronca du monde, lequel est probablement le plus ancien avion léger construit en usine et volant encore. Le moteur et les pièces de cet Aeronca C-2 ont été achetées, reconditionnées et assemblées par R.C. (Bob) Cansdale, un pionnier du pilotage, dont le passe-temps favori ressemble beaucoup à son travail journalier.

Bob pilote le tout nouveau et très puissant avion de ligne à turbo-propulseurs F-27 Fairchild pour les lignes aériennes de la côte Ouest pendant cinq jours par semaine, puis il se repose lors des fins de semaine dans son minuscule C-2 à habitacle ouvert.

Candasle base son C-2 au Pearson Airpark, de l'autre côté du fleuve Columbia, à Vancouver, Etat de Washington. Ce plus vieil aéroport de l'Ouest américain est aussi la base de la première soucoupe volante.

Cet engin ovale sans ailes et sans queue, produit de l'imagination de Marvin et Lyle Joy, deux hommes du service de l'entretien des ponts, fut construit dans l'atelier de Jack Bacon, à l'aéroport de Pearson, et quitta le sol, pour un très bref instant, en juillet 1937,

Sid Monastes, un pilote non licencié, essaya de nouveau la Soucoupe Volante, le 23 avril 1938, mais il traversa une clôture et alla piquer du nez dans un champ de maïs sans jamais avoir décollé de terre.



loco-revue

La revue des amateurs de chemin de fer

REVUE SUR LES CHEMINS
DE FER RÉELS & MINIATURE

PARUTION MENSUELLE
SUR GRAND FORMAT

DOCUMENTATION
MODELISME-PLANS

LE NUMÉRO : N.F. 2.50
ANNUUEL (11 num.) : N.F. 25.00

SPECIMEN PAR RETOUR contre 1 NF 00 EN TIMBRES

LIBRAIRIE FERROVIAIRE
PLANS * CATALOGUE GÉNÉRAL
FRANCO : 0 NF 60

loco-revue "LE SABLEN" AURAY
(Morbihan)

* Editions

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 26)

Le dispositif de réglage traditionnel permettant d'avancer ou de reculer le siège n'est qu'un compromis qui ne convient réellement que pour trois personnes sur dix environ. D'innombrables personnes roulent aujourd'hui sur les grand-routes de toute l'Amérique dans des voitures de 15 000 NF qui ne sont devenues confortables pour elles que par la vertu d'un coussin de dossier de 15 NF.

Quelle est la solution ? Eh bien, la Chrysler Corporation a une solution déjà incorporée à toutes ses voitures de dimension (américaine) normale. Les supports, ou plaques de montage, des sièges avant sont faits en deux sections de chaque côté : une aile supérieure fixée sur le siège, et une aile inférieure boulonnée sur le plancher.

Ces deux pièces sont boulonnées l'une à l'autre par quatre boulons traversant des fentes verticales et horizontales alternées. Il suffit de desserrer les boulons pour pouvoir faire varier dans une large mesure l'inclinaison et l'élévation du siège, ainsi que de le déplacer quelque peu vers l'avant ou vers l'arrière.

Trop peu d'usagers connaissent cet ingénieux dispositif, lequel n'augmente le prix de la banquette normale que de 0,80 NF.

0,20 NF par écrou et boulon !

loco- revue

La revue des amateurs de chemin de fer

REVUE SUR LES CHEMINS
DE FER RÉELS & MINIATURE

PARUTION MENSUELLE
SUR GRAND FORMAT

DOCUMENTATION
MODELISME - PLANS

LE NUMÉRO : N.F. 2.50
Abt ANNUEL (11 num) : N.F. 25.00

SPECIMEN PAR RETOUR contre 1 NF 00 EN TIMBRES

LIBRAIRIE FERROVIAIRE

PLANS * CATALOGUE GÉNÉRAL
Franco: 0 NF 60

* Editions
**loco-
revue**

" LE SABLEN " AURAY
(Morbihan)