Une corrida qui semble... vache!

— Pages 2-3-4-6 —

Nos pages spéciales sur les multiples plaisirs que procure le yachting vous feront oublier les rigueurs de l'hiver.
(pages 19 à 38)

Visite chez Paul-Marie Lapointe

— Page 54 —

★ ★ ★

LE PETIT JOURNAL

au service du public

2e et 3e sections — Semaine du 12 février 1961

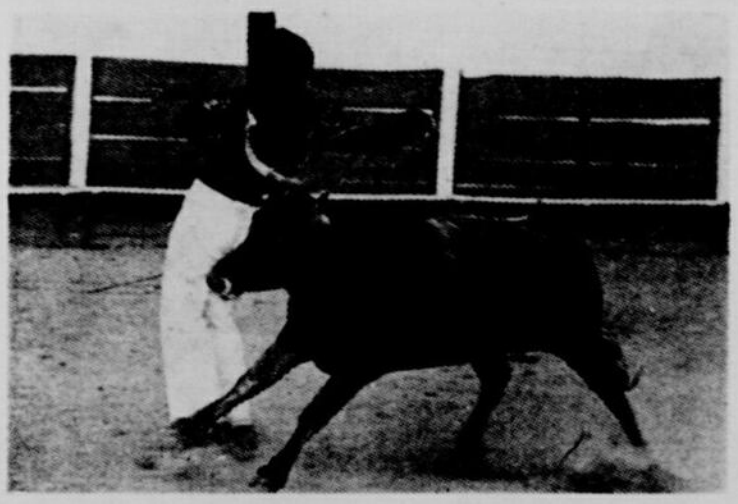
A tous les amoureux du monde, la gentille VICKI TRICKETT, jeune actrice d'Hollywood, souhaite la St-Valentin. Comme on le voit, elle a mis son coeur bien en évidence, tandis qu'elle est auréolée d'un second coeur de fumée. De quoi connaître l'amour durant toute l'année, quoi!

Le matador a besoin de beaucoup d'agilité pour échapper aux cornes de la vache.

Il a sauté une fraction de seconde trop tard. Il s'en tirera sans une égratignure.

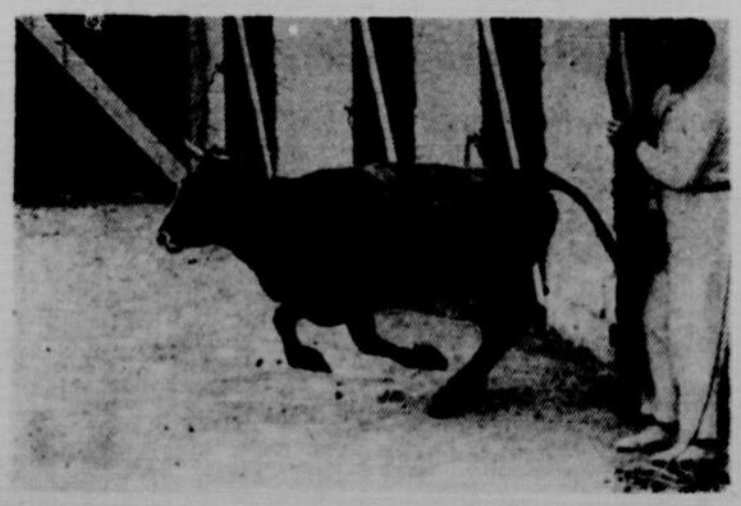
Moins sérieux que les combats de taureaux!

Au pays basque, des corridas de vaches!



Il arrive que le matador, dans un faux mouvement, s'empêtre dans le câble noué autour d'une corne de la vache. Il faut de l'agilité pour s'en sortir.

Cette vache ne ferait pas de mal à une mouche, mais le matador fait quand même mieux de se tenir loin de ses cornes. On rapporte peu d'accidents sérieux au cours des courses.



Derrière chacune de ces portes, une vache fringante attend. Dès que la porte s'entrouvre, la bête sort au pas de course, attirée par les cris des matadors.

Le pays basque, situé au pied des Pyrénées françaises, n'est pas un pays à proprement parler puisqu'il n'a pas de gouvernement distinctif. Il fait partie de la France, et si le français est la langue des grandes occasions, à la maison on parle le basque, une langue étrange, sans origine connue.

Les Basques sont donc français, mais des Français différents, qui ont leurs coutumes et leurs habitudes particulières. Ils ont, par exemple, un sport bien à eux, qui ressemble à un combat de taureaux, et qui s'appelle "la course de vaches". Il y a plusieurs différences entre la course de vaches et la corrida espagnole: comme son nom l'indique, la course comprend des vaches et non des taureaux, et ces vaches ne sont jamais mises à mort. Quand tout le monde s'est bien amusé, on les ramène à leurs pâturages d'où elles sortiront à la prochaine course.

Evidemment, ces vaches basques ne sont pas aussi paisibles que les nôtres. Si vous voulez vous les imaginer, oubliez celles qui ruminent tranquillement en regardant passer les trains. Les vaches du pays basque sont pleines de flamme, et, la plupart du temps, elles sont plus vigoureuses que les taureaux de corridas qu'elles mettent bas. Au pays basque, on trouve également des vaches pacifiques comme les nôtres, mais celles-là sont laissées en paix... pour que le lait soit meilleur, sans doute.

La course de vaches a lieu habituellement en fin d'après-midi, soit dans une arène de fortune, soit dans une véritable arène "permanente", érigée par le conseil de ville ou du village pour le plus grand bien des citoyens. A un bout de l'arène, on peut voir les loges du maire et des dignitaires de l'endroit, et, juste au-dessous, les "cellules" des vaches. Une barrière s'ouvre et la première combattante fait son apparition. Ses longues cornes sont recouvertes de ruban gommé: s'il lui prend l'envie d'encorner un des matadors, celui-ci pourra s'en tirer avec quelques égratignures, au lieu d'une blessure profonde.

Un long câble attaché à l'une des cornes de la vache est retenu à l'autre bout par deux hommes (forts de préférence) qui verront à ce que la vache puisse traverser l'arène dans toute sa longueur. Cette opération est très délicate. L'un des hommes se tient tout près de la barrière, tandis que l'autre est à deux pas de la vache. Sa mission à lui est de provoquer l'animal jusqu'à ce qu'il soit dans la position requise. C'est un petit jeu dangereux car certaines vaches sont entêtées, et elles se décideront à bouger au moment où le piqueur s'y attend le moins.

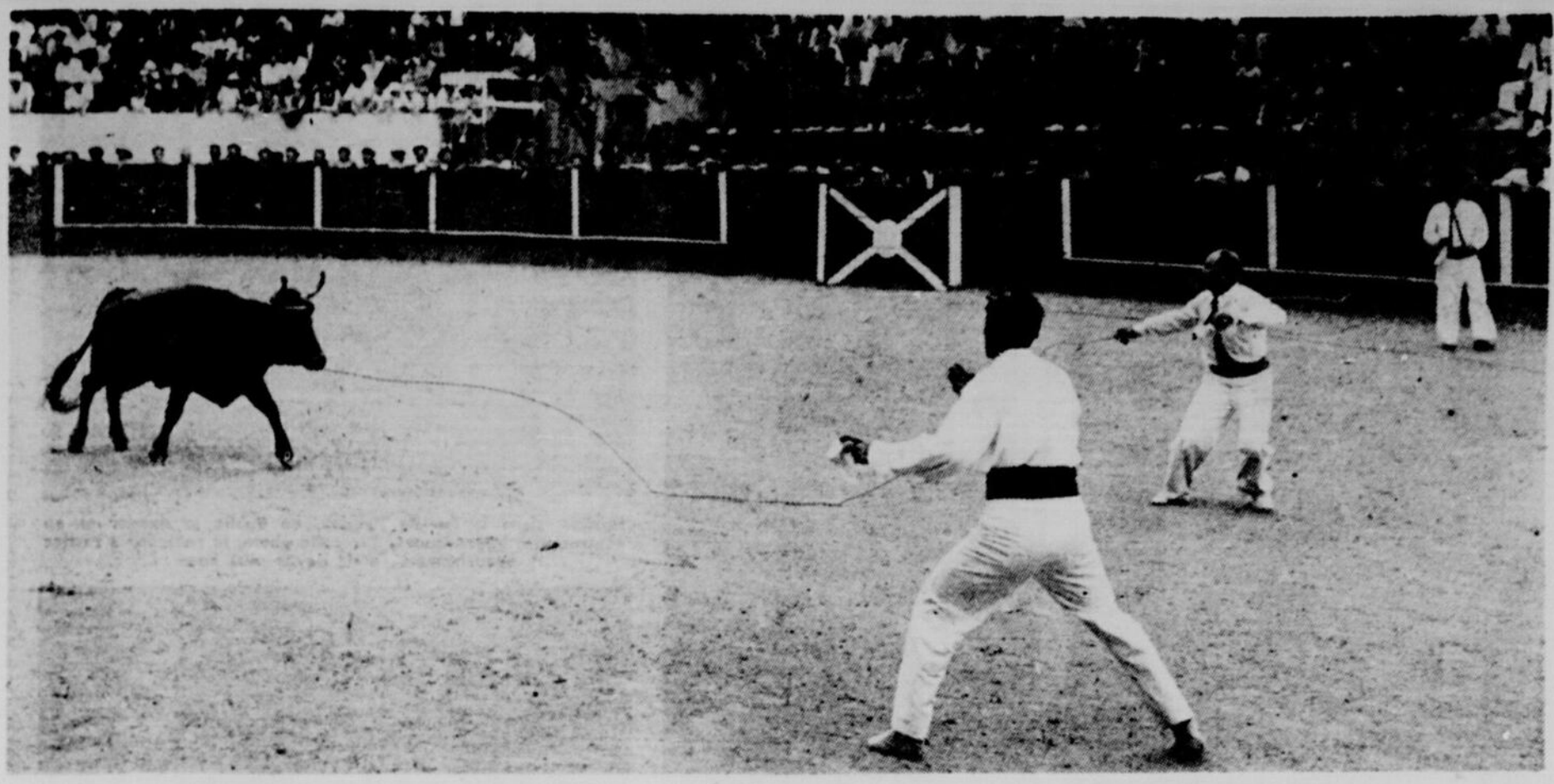
Quand une vache arrive dans l'arène, un annonceur crie le nom du matador qui devra la combattre. Dès que la bête aperçoit son homme, elle fonce sur lui, mais il reste parfaitement immobile jusqu'à ce qu'elle soit à quelques pouces. Alors, il saute, virevolte et tout ce que la vache rencontre, c'est du vent.

En théorie, voilà comment la course de vaches devrait se faire, mais en pratique il y a souvent des accrochages. Le matador saute et virevolte une fraction de seconde trop tard et ça y est: la vache lui donnera une bonne correction. Parfois aussi, la vache décide de lever la tête juste au moment où l'homme est au-dessus d'elle, provoquant un atterrissage forcé. Les vaches qui ont participé à plusieurs courses et, partant, qui ont de l'expérience emploient souvent cette méthode.

Quand l'homme a été déjoué, il ne lui reste qu'une chose à faire: retomber à plat ventre, les bras par-dessus la tête. La vache marchera sur lui, essaiera même de l'encorner. Mais elle se lassera vite: dès que l'animal se rend compte que son adversaire ne bouge plus, elle le délaisse. Et les autres matadors auront eu le temps de sauter dans l'arène et d'attirer ailleurs la bête excitée.

La course de vaches comporte aussi d'autres attractions. L'une d'entre elles est le "concours d'amateurs". On lâche un taureau dans l'arène et n'importe qui peut aller le combattre. Le premier brave à tomber entre les cornes du taureau remporte un prix de $10. Ce n'est pas une somme très élevée, mais on la considère plus comme une récompense honorifique.

En assistant à une course de vaches, on a l'impression que les Basques se moquent un peu des sérieuses corridas espagnoles. Mais ne l'oublions pas, les Basques sont français, et comme tous les bons Français, ils n'aiment guère voir couler le sang d'une bête. Et leur sport a un autre avantage: ça ne coûte pas cher. La même vache peut revenir dix fois dans l'arène, car on ne la tue pas. Et entre-temps, elle met bas de magnifiques taureaux. Il arrive qu'un Basque soit blessé pendant une course, mais ce n'est jamais bien grave et cela ne l'empêchera sûrement pas de sauter dans l'arène à la première occasion.

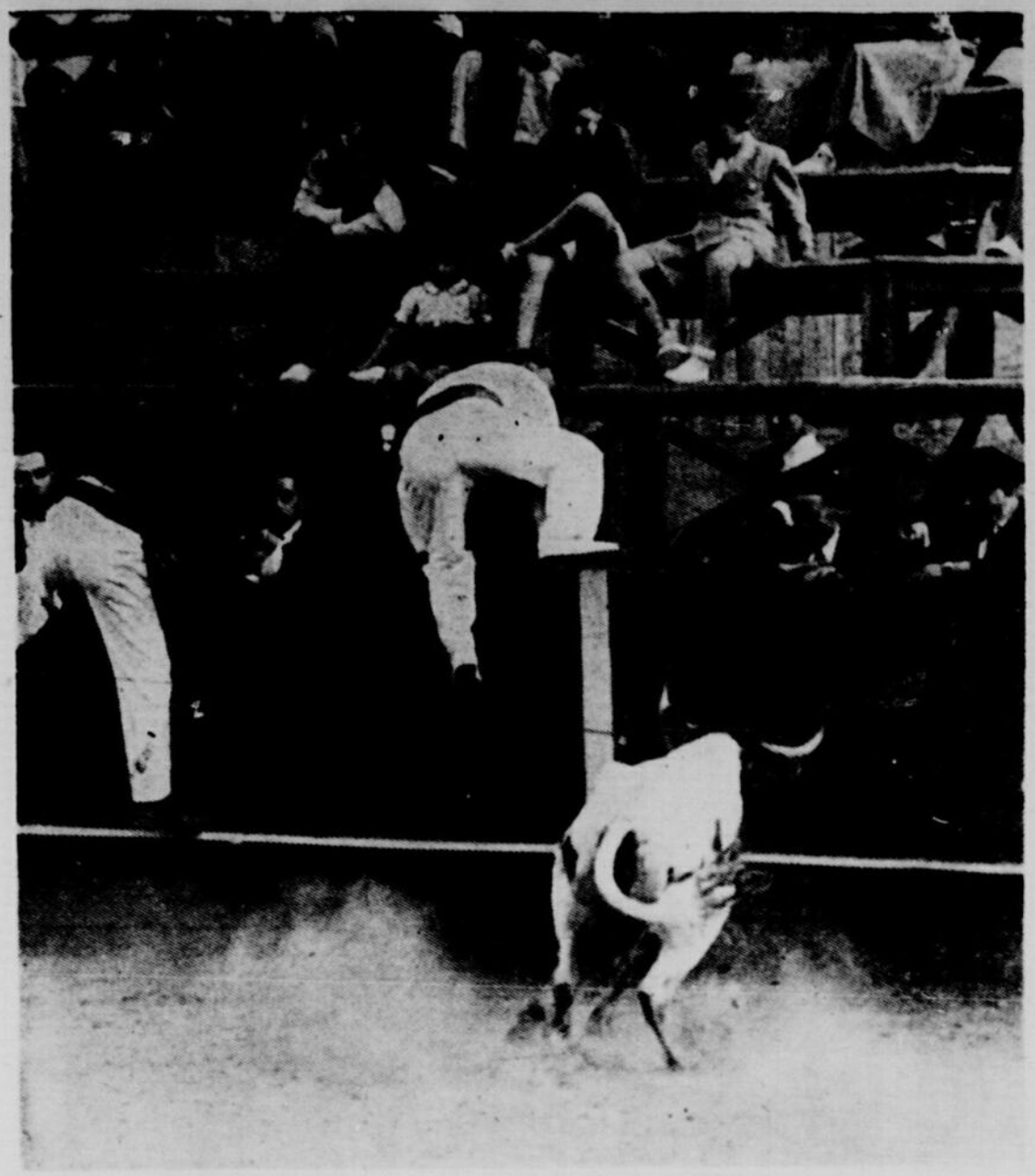


L'opération la plus compliquée de la course de vaches est de placer l'animal à un bout de l'arène, pendant que le matador attend à l'autre extrémité. La vache est manoeuvrée au moyen d'un câble noué autour d'une de ses cornes. Deux hommes retiennent le câble, et en poussant, tirant, criant, ils parviennent enfin à mettre la bête en place.

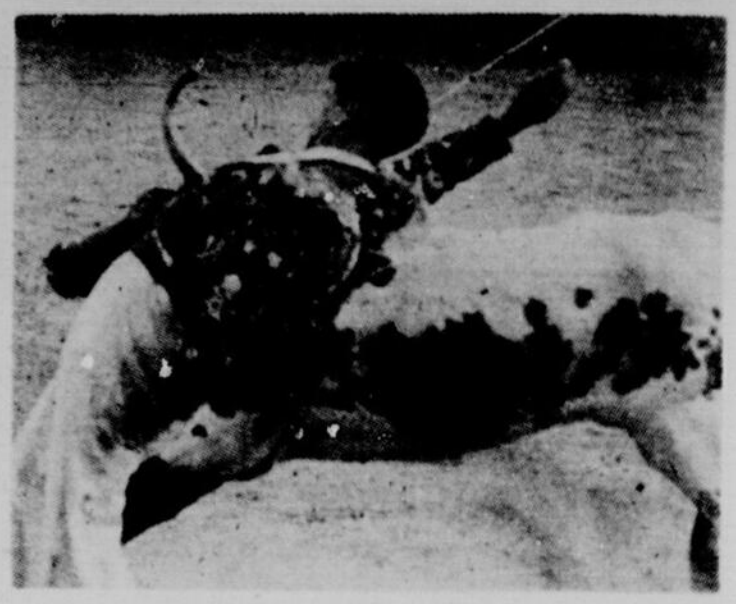
L'homme a un avantage sur la bête: dans les moments difficiles, il peut sauter par-dessus la clôture. Evidemment, la vache comprend mal ce manque de courage.

On ne verrait jamais un Dominguin faire cela, mais après tout, la course de vaches a lieu au pays basque et non en Espagne, où l'on prend ces choses plus au sérieux.

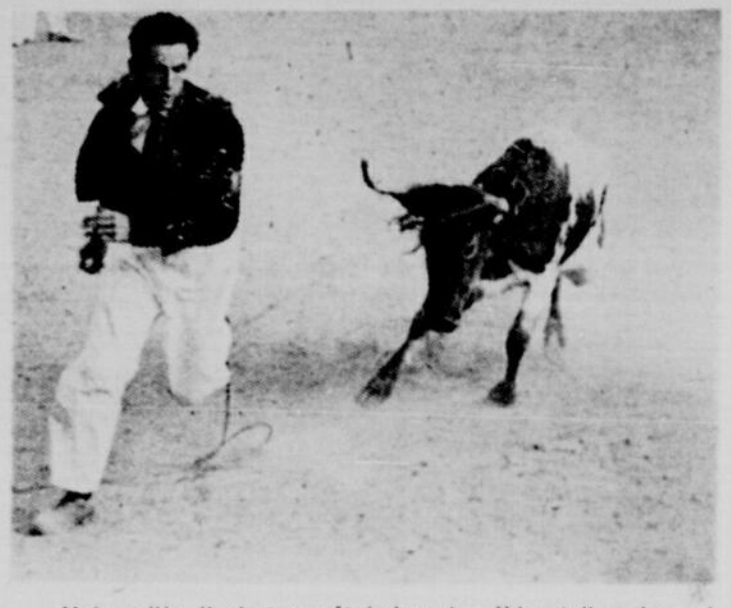
Voici l'un des trucs les moins justes (pour la vache) de la course. Le matador, au courant de la longueur exacte du câble qui retient l'animal, se poste à un pouce du point d'arrivée et attend. La bête fonce vers l'homme qui lui fait de grands signes, mais à l'instant où elle va pouvoir le toucher, le câble la retient.



Il y a des moments dans la vie où une prudente retraite est préférable à un combat inégal. Il arrive que les matadors basques aient affaire à une vache vicieuse qui, elle, aimerait bien voir couler le sang. On la renverra réfléchir dans son pâturage.



Parfois, dans le feu de l'action, on oublie le danger et on commet des imprudences. Sur cette photo, le matador s'en tire avec honneur, mais voyez plus bas . . .



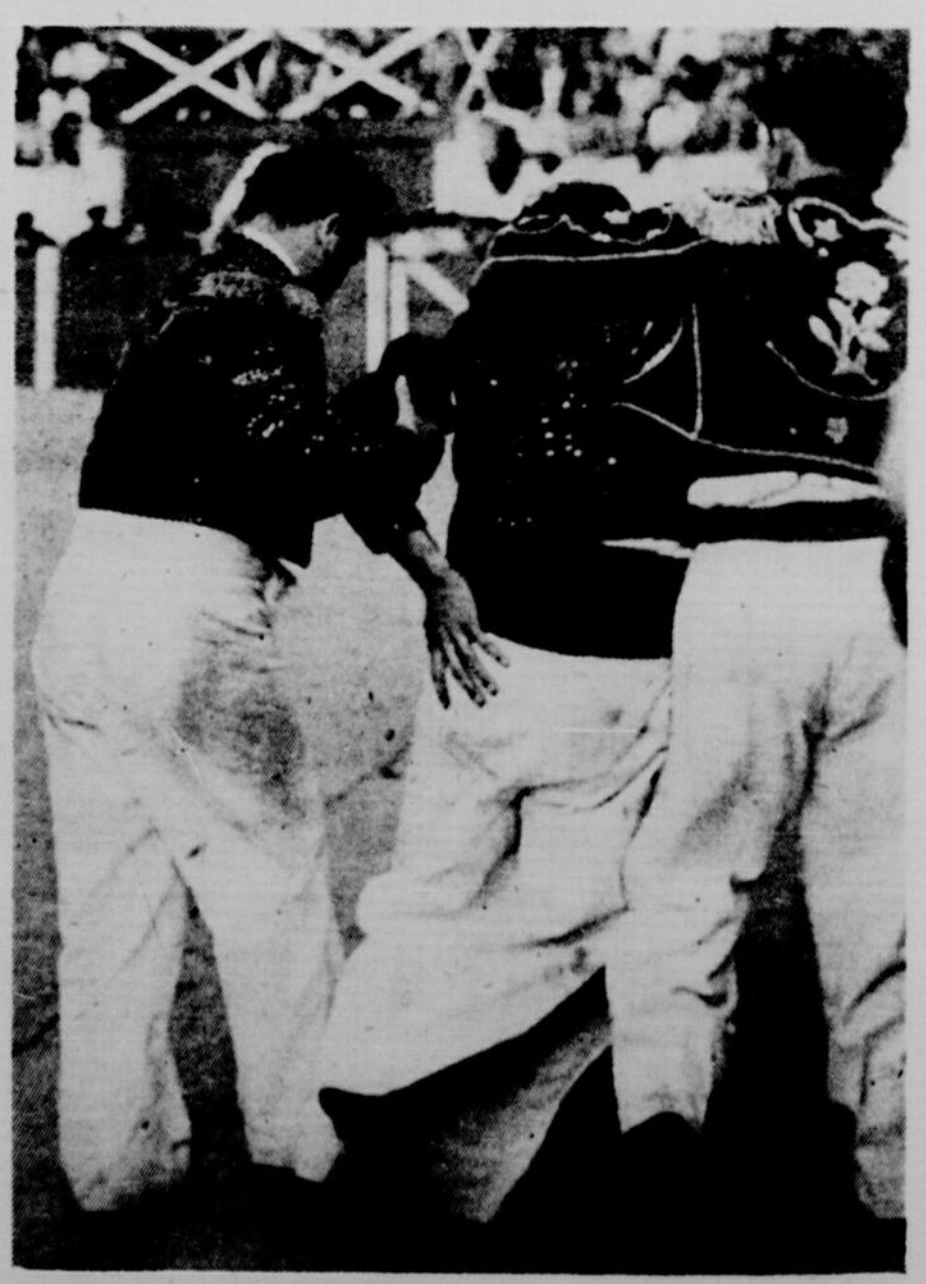
. . . Mais voilà : il s'est empêtré dans le câble et il a du mal à courir à toutes jambes. La vache, elle, s'amuse follement. Dans quelques secondes, ce sera l'accident.

Des deux côtés, on tient à la vie

Le matador vivra, la vache aussi

Suite à la page 6

Ça y est : un matador a été atteint. Aussitôt des camarades se précipitent pour attirer la vache ailleurs et pour sortir leur copain de l'arène.



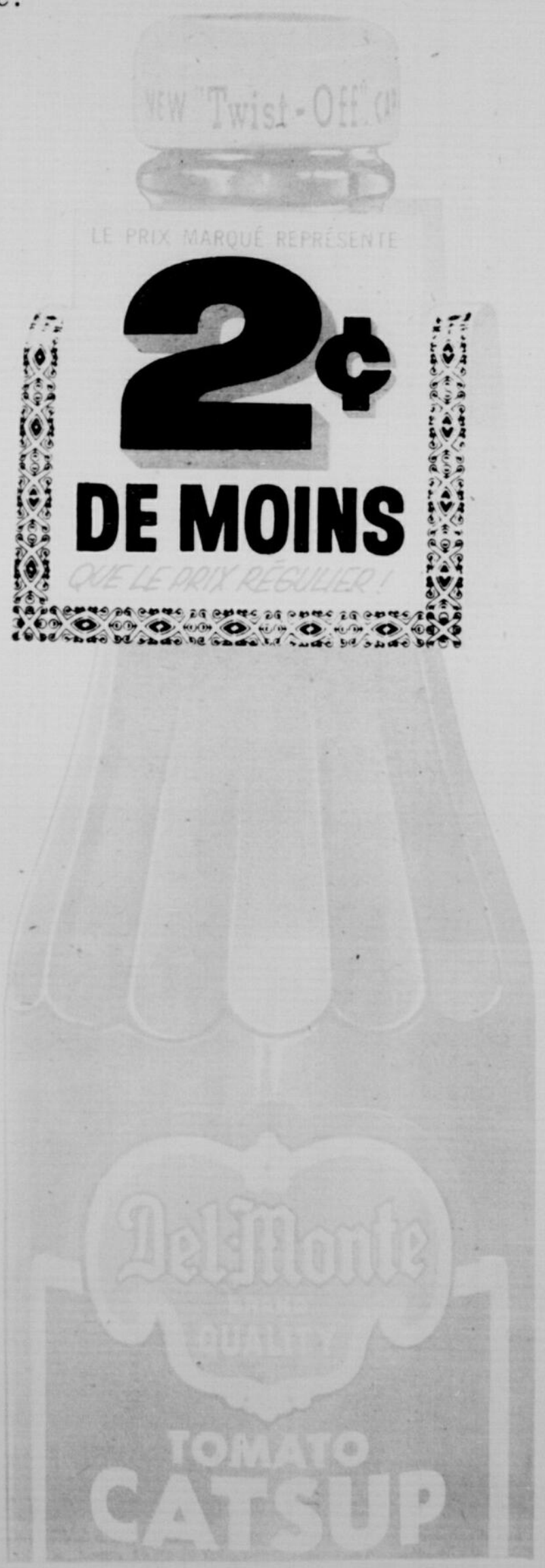
C'est une sortie qui manque de dignité, mais le matador est à peine blessé. Est-il guéri des courses de vaches ? Pas du tout. Il reviendra la prochaine fois.

C'EST LE MOMENT D'ACHETER DEL MONTE...

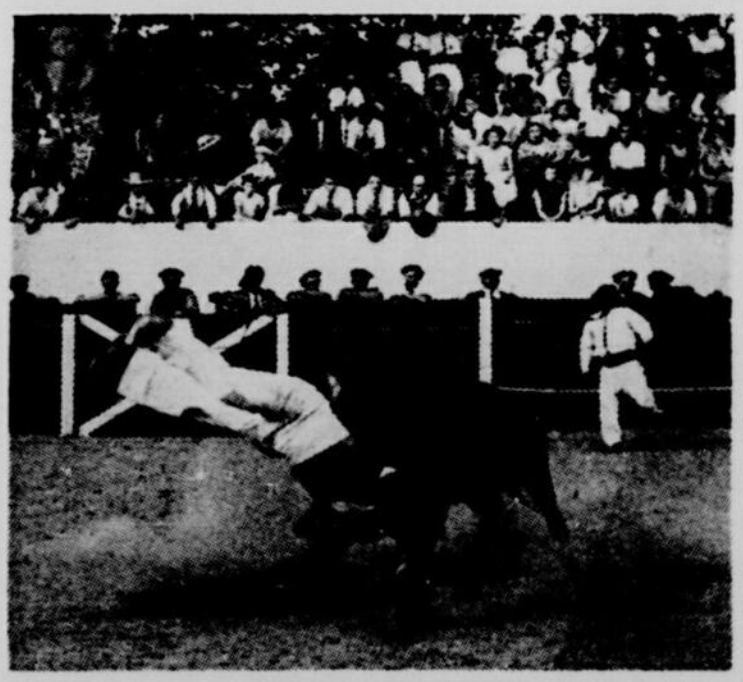
le catsup à la riche saveur de tomate!

LE VINAIGRE D'ANANAS DISTILLÉ fait toute la différence! Voyez par vous-même comme il fait ressortir la saveur de tomates fraîches. En ce moment, vous pouvez acheter le Catsup Del Monte* au vinaigre d'ananas distillé avec un rabais de 2¢ sur le prix régulier. Essayez-le ce soir même!

*MARQUE DÉPOSÉE



La course de vaches, c'est une façon comme une autre de passer le temps. C'est le sport favori des Basques. Il diffère de la corrida espagnole en ce qu'il n'y a pas de mise à mort, donc pas de sang. Les vaches peuvent revenir dix fois dans l'arène, certaines ont même été promues vedettes et le public les connait par leur petit nom.



La meilleure façon de tomber est à plat ventre, les bras enroulés autour de la tête. La vache s'attaque rarement à une forme immobile, préférant un adversaire de taille.

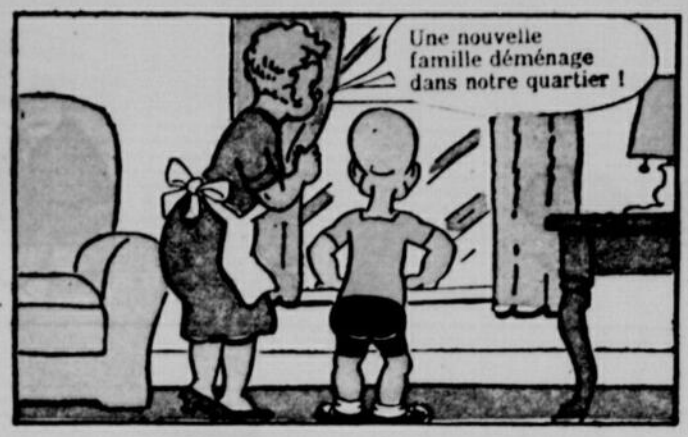
Les matadors viennent présenter leurs respects aux dignitaires de la course. Pas question cependant d'accorder une oreille au vainqueur : la vache est encore vivante à la fin du spectacle.

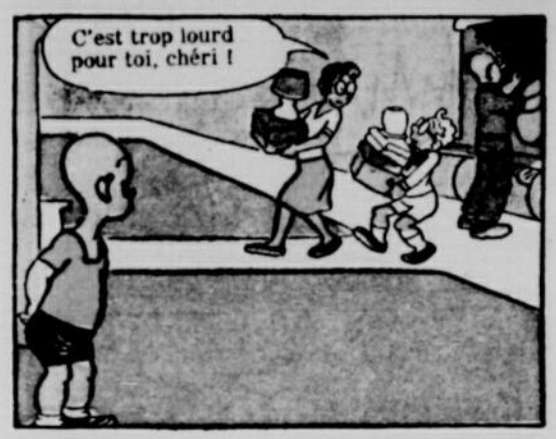
A sa sortie de cellule, la vache est minutieusement examinée par les matadors et les spectateurs qui veulent savoir quel genre de combat elle livrera. La course de vaches du pays basque tient plus de la comédie que de la tragédie des corridas espagnoles.

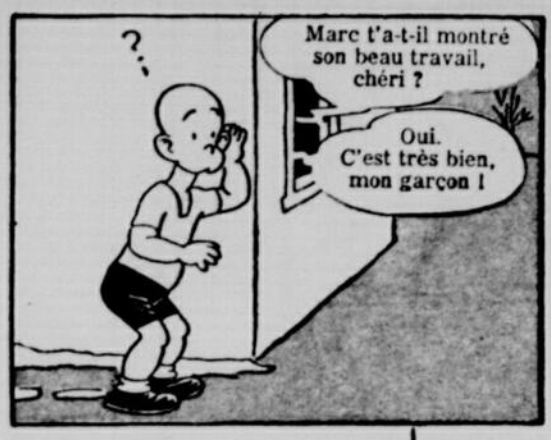
HENRI

par

CARL ANDERSON







C'est toujours comme ça

par

AL FAGALY

et

HARRY SHORTEN

eusèbe

J.B ZIGBY
PRESIDENT

1960 Press Features, Inc.

Released by Consolidated News Features

J.B ZIGBY
CO INC.

RESTAURANT

SANDWICHES
POUR EMPORTER
JAMBON et FROMAGE sur pain brun
CAFE —
TARTE aux POMMES

LIDA, LA JOURNALISTE

Au contraire, Mlle Clèves, je vous trouve délicieuse.

LE JEUNE DOCTEUR MÈSON JOUE-T-IL AVEC LISE CLÈVES LE MÊME JEU QU'AVEC LIDA ?

Je dirais même extraordinaire.

Autant que la jeune fille aux cheveux roux avec laquelle vous avez dîné hier soir, docteur ?

?

?

J'espère qu'il saura cacher à Lise la véritable raison pour laquelle il se trouve ici ce soir !

Auprès du docteur Georges Mèson, notre fille est une enfant..

Même si elle n'a pas l'air ou n'agit pas comme une enfant !

Que surviendra-t-il si elle tombe amoureuse de ce beau et brillant jeune homme ?

Cela arrive souvent entre un médecin et sa patiente. C'est peut-être là une phase de sa méthode.

© 1961 by The Chicago Tribune

Ne t'en fais pas : je suis sûr que ce médecin saura quoi faire si cela se produit.

ENTRE-TEMPS :

Il y a quand même quelque chose de curieux dans ce week-end avec M. Levrier et le Dr Mèson !

J'espère me tromper... parce que cet homme me plaît. Beaucoup, même !

Felicitations,

MAMAN BRAVO

Vous êtes seule, Maman Bravo, à nous avoir donné un macaroni ENRICHI DE VITAMINE! Le macaroni BRAVO et le spaghetti BRAVO sont tout à fait nouveaux! Jamais auparavant on nous a offert un macaroni aussi délicieux et un spaghetti aussi savoureux ... et la cuisson les rend si affriolants et si délicieusement tendres! SEULS votre nouveau macaroni et votre nouveau spaghetti BRAVO sont des produits 100% durum ... enrichis de vitamine B_1, de riboflavine B_2, de niacine et de fer. C'est ce qui fait l'exclusivité du macaroni et du spaghetti BRAVO et les rend aussi nutritifs qu'appétissants.

P.S. Nous n'avons pas oublié Maman Bravo que nous vous devons également l'incomparable et succulente sauce à spaghetti BRAVO — cette sauce riche et appétissante qui donne à un dîner une saveur toute italienne. C'est le complément indispensable du macaroni et du spaghetti BRAVO!

OFFRE SPÉCIALE DE PRÉSENTATION

nouveaux! macaroni et spaghetti

BRAVO

enrichis de vitamine

ÉCONOMISEZ 10¢

PRÉSENTEZ CE COUPON À VOTRE ÉPICIER

sur l'achat d'un paquet de spaghetti, de macaroni long ou déjà coupé de marque BRAVO.

M. L'ÉPICIER: Ce coupon, échangé à votre magasin aux termes mêmes de l'entente convenu, vous vaudra 10¢ plus 2¢ pour frais de manutention.

TORONTO MACARONI AND IMPORTED FOOD PRODUCTS

No 9096 — En femme avisée, vous songez déjà à votre garde-robe estivale. Confectionnez-vous ce joli ensemble composé d'une robe sans manches de ligne princesse et d'un court boléro. Le patron peut s'obtenir dans les tailles 10-20. La taille 16 prend 4 verges de tissu en 39 pouces pour la robe et 1¼ verge pour le boléro. Prix du patron: **50 cents.**

No 9137 — Autre ensemble qui vous servira du début du printemps à la fin de l'été. Il se compose d'une robe sans manches et d'une veste qui, portée sur la robe, lui donne l'allure d'un tailleur. Le patron peut s'obtenir dans les demi-tailles 14½-24½. La taille 16½ prend 3¾ verges de tissu en 35 pouces. Prix du patron: **50 cents.**

No 9027 — Une encolure légèrement évasée et une double rangée de boutons sont les détails charmants de cette jolie robe. Le patron peut s'obtenir dans les tailles 10-18. La taille 16 prend 3½ verges de tissu en 35 pouces. Prix du patron: **40 cents.**

No 7211 — Des motifs floraux égaieront vos taies d'oreiller si vous les brodez de couleurs pastelles. Le patron contient les décalques de six motifs de 4 par 13 pouces et les instructions nécessaires. Prix du patron: **35 cents.**

No 7301 — Un tablier des plus pratiques pour la maison. Dans les larges poches profondes, vous pourrez mettre les épingles à linge et les mille et un articles dont vous avez besoin tous les jours. Le patron contient les instructions nécessaires. Prix du patron: **35 cents.**

No 7421 — Possédez-vous une table ronde dans votre salle à manger ? Cette nappe ronde réalisée au crochet et offrant le ravissant modèle d'ananas donnera à votre salle à manger une apparence luxueuse. Le patron contient les instructions nécessaires. Prix du patron: **35 cents.**

No 9043 — Ce corsage croisé met en valeur une jolie poitrine et par son empiècement amincit une silhouette épaissie. Le patron peut s'obtenir dans les demi-tailles 12½-22½. La taille 16½ prend 3 verges de tissu en 35 pouces. Prix du patron: **50 cents.**

No 9150 — Pour les femmes de taille forte, voici un autre ensemble estival composé d'une robe sans manches et d'un boléro très court. Le patron peut s'obtenir dans les demi-tailles 14½-24½. La taille 16½ prend 5⅞ verges de tissu en 35 pouces. Prix du patron: **50 cents.**

No 9251 — Le printemps venu, votre fillette sera fière de porter un ensemble semblable au vôtre. Sa robe ras du cou sera comme la vôtre sans manches et recouverte d'une veste. Le patron peut s'obtenir dans les tailles enfantines 2, 4, 6, 8, 10. La taille 6 prend 1⅜ verge de tissu en 39 pouces. Prix du patron: **50 cents.**

Les patrons du Petit Journal

Pour obtenir ces patrons imprimés :

a) En adressant votre commande, indiquez lisiblement et au complet votre adresse personnelle.

b) Indiquez bien le numéro du patron et la taille que vous désirez.

c) Pour chaque patron, veuillez inclure un bon de poste ou la somme requise sous forme de pièces de monnaie. Les timbres ne sont pas acceptés.

d) Les patrons sont accompagnés d'une traduction française de tous les termes de couture. Ils vous seront expédiés le jour même où votre commande arrivera.

La marche à suivre et les indications sont imprimées en français sur chacune des pièces des "Patrons du Petit Journal". Prenez soin d'adresser correctement toute demande de patron sans oublier d'indiquer la taille désirée et le numéro du patron. **Remarquez aussi le prix qui varie pour les différents modèles.** Chaque patron contient tous les renseignements utiles pour guider le travail de la couturière débutante.

Pour éviter tout retard, adressez votre enveloppe de la manière suivante :

Le Petit Journal, Service des patrons,
60 Front Street West, Toronto, Ont.

Haute couture pour vous, madame

Pour obtenir ces patrons

Pour faire venir ce patron, inscrivez lisiblement vos nom et adresse, le numéro du patron et la taille désirée et envoyez un dollar en argent ou sous forme de bon de poste (pas de timbres) à l'adresse suivante: "Prominent Designer", Le Petit Journal, 60 Front Street West, Toronto, Ont.

No M 140 — Un dessin exclusif du couturier Goethe. L'encolure du corsage dont le plissé harmonieux s'arrête sous la poitrine est découpée en forme de coeur. Un panneau drapé sur le côté de la jupe dans un noeud est le détail original et vraiment nouveau de cette robe. Le patron peut s'obtenir dans les tailles ordinaires 10-18. La taille **16** prend 3⅝ verges en 39 pouces. Prix du patron: **1 dollar.**

No M 101 — L'Amicale de votre pensionnat organise une partie de cartes. Des amis vous invitent à déjeuner. Dans ce tailleur de ligne simple, enjolivé d'un noeud à l'encolure, vous serez à votre mieux. Ce patron a été dessiné expressément pour les femmes de taille forte. Le patron peut s'obtenir dans les demi-tailles 12½-22½. La taille 16½ prend 3⅞ verges de tissu en 39 pouces pour la robe et ½ verge pour le noeud. Prix du patron: **1 dollar.**

No A 608 — La taille longue avait fait une discrète apparition le printemps dernier. Elle sera définitivement la ligne du printemps '61 et la vôtre aussi. Sur cette seyante robe d'après-midi, la taille longue est soulignée par une couture surpiquée. Derrière, la jupe s'évase par deux plis creux. Le patron peut s'obtenir dans les tailles ordinaires 10-17. La taille 16 prend 4⅞ verges de tissu en 39 pouces. Prix du patron: **1 dollar.**

CLAUDE

DARMONT

par Alfred Andreola

Je sais quelque chose, sergent... sur Ramesay; et j'ai une confession à vous faire . . .

Ah, vraiment, Katia ?

Mme Ramesay M'A DIT quelque chose.

Quand j'ai parlé avec Mme Ramesay, elle m'a dit que son mari avait laissé, chez elle, certains papiers qui pourraient nous renseigner sur sa cachette.

Continuez, Katia.

J'y suis allée... espérant pouvoir le capturer toute seule... mais j'ai découvert que la maison était surveillée par la police !

PUFF! PUFF!

Voici du feu.

Eloignez-vous ! Je deteste tous les hommes. Après tout ce que j'ai souffert, je ne peux supporter que l'un de vous m'approche !

Pardon, Katia ! Pourquoi êtes-vous venue ?

Je veux que vous veniez avec moi chez les Ramesay... et m'aidiez à trouver les papiers !

Si je te dis où trouver les $10.000 vas tu garder mon secret et me donner assez d'argent pour — pour gagner un autre pays ?

Sûr, M. Ramesay. Maintenant, dites-moi où est le magot.

Descends dans la cave de ma maison . . . et cherche un certain TUYAU !

Alfred Andreola

MONSIEUR SAINT-GALLON

Une petite saucette ?

Brrr... L'eau froide coupe les jointures comme un rasoir.

Allons-y, youkaï-di-aïda !

GAZOU

GUS EDSON and IRWIN HASEN

LES PARENTS DE LaBAIT DOIVENT ARRIVER DEMAIN MATIN..

Tu sais, Nickie, je ne croyais jamais qu'une nuit pouvait être si longue !

TIC TOC

La plupart des nuits passent si vite qu'on n'a pas le temps de finir son rêve !

BONG BONG BONG BONG BONG

Je ne me rappelle pas avoir réglé le réveil pou 5 heures. Oncle Léon a dit qu'il arriverait à 8 heures !

Un mouton, deux moutons, trois moutons. Je me demande si les moutons comptent les enfants pour s'endormir !

Sûrement pas les loups, car ils ne s'endormiraient jamais !

Peut-être que je ferais mieux de rester éveillé Je veux être debout avant tout le monde !

R-R-R-RING!

Pas surprenant que je sois fatigué ! J'ai rêvé toute la nuit que j'étais éveillé !

Blandine

par Buford Tune

MONSIEUR
SAINT-GALLON

PINOTTES

Schulz

SERGE

par BOB MONTANA

Deux problèmes des collèges classiques

Les finances et le professorat laïc

par Jean-Paul Robillard

Sur le plan de l'éducation québecoise, les problèmes financiers ne se posent pas seulement au niveau des universités. La population en sait quelque chose, elle qu'on ne cesse de solliciter dans beaucoup de régions où existe un collège. Il s'agit ici d'une constatation et non d'une critique négative. Tout le monde sait en effet qu'un réseau d'institutions d'enseignement secondaire ne vit pas de l'air du temps. Ce qu'on pourrait toutefois souhaiter, ne serait-ce pas une planification, sous la direction de l'Etat provincial, de ce domaine quelquefois anarchique?

Mais pour en arriver là, la connaissance des besoins du secteur est essentielle. Or ces besoins, quels sont-ils présentement ? Une petite étude de M. Jean-Marie Beauchemin, dans un récent numéro du "Bulletin" de la **Fédération des Collèges Classiques**, nous en donne une bonne idée. Il y a quelques mois, le secrétariat de la **Fédération** invitait les supérieurs des collèges classiques, masculins et féminins, à "fournir des renseignements sur les campagnes de souscriptions publiques organisées par leurs institutions depuis 1940 et sur celles qu'on se proposait d'entreprendre durant les cinq prochaines années". Sur les 84 membres de la **Fédération**, 74 ont répondu. Et c'est ainsi qu'on apprend que, de ce nombre, 27 (dont 2 collèges de filles) avaient organisé des souscriptions et que 16 projetaient de le faire.

Où va l'argent ?

La plupart de ces souscriptions ont été organisées pour la construction de nouveaux édifices. Jusqu'ici lesdites souscriptions ont rapporté la somme de $15,882,253. Exception faite d'une somme de $79,759 recueillis pour des fins de rénovation, l'argent ainsi ramassé a été dépensé pour divers genres de constructions tels que gymnases (10 collèges), bibliothèques (5 collèges), chambres pour élèves du cours collégial (7 collèges), laboratoires (9 collèges), auditoriums (3 collèges), centrales de chauffage, classes, dortoirs, études, etc.

Pour les 16 collèges qui se proposent de tenir une campagne de souscription d'ici cinq ans, l'objectif à atteindre serait de $9,000,000. Cet argent servira surtout à la construction de gymnases, de laboratoires de sciences ou de langues, d'auditoriums, de bibliothèques et de chambres pour les étudiants.

L'expansion des édifices ronge les budgets des collèges. Mais il y a aussi un autre poste du budget de nos maisons d'enseignement secondaire qui prend aussi de plus en plus d'importance : celui des salaires aux professeurs laïcs.

Roland Cousineau, dans le "Bulletin" de la **Fédération**, nous aligne, là-dessus, d'intéressantes statistiques. La fréquentation de plus en plus considérable du cours classique obligera les collèges à doubler avant longtemps (de 300 à 600) le nombre de leurs professeurs laïcs. Ce qui veut dire que les salaires de ces professeurs ne compteront plus pour entre 10 à 15 pour cent du budget moyen des collèges, mais bien pour entre 35 et 40 pour cent, si l'on tient compte des hausses normales des échelles de salaires et de l'amélioration du système de sécurité sociale du professeur laïc de demain.

Problème résolu ?

En 1958-59, une enquête a révélé que les 54 collèges alors membres de la **Fédération**, comptaient 228 professeurs laïcs à temps complet avec un salaire annuel moyer de $4,248. Or les données présentement en main permettent d'estimer à 325 le nombre actuel des professeurs laïcs à plein temps (**salaire moyen : $5,100 par année**) dans les 84 collèges membres de la **Fédération des Collèges Classiques.**

Cette hausse du salaire moyen du professeur laïc, qui était de $3,774 en 1956-57 pour passer ensuite en 1960-61 à $5,100, représente quelque chose comme 35 pour cent d'augmentation. Et il faut ajouter que, compte tenu des nouvelles exigences au point de vue des aptitudes requises pour enseigner dans les collèges classiques, on prévoit que les professeurs laïques gagneront en moyenne près de $6,000 dans un avenir rapproché.

Ces chiffres et statistiques, combinés à la création prochaine de lycées (par les commissions scolaires régionales ou autrement), nous portent à croire que le problème des débouchés dans l'enseignement secondaire pour le professeur laïque est très près de sa solution.

Quant à leurs origines, les sommes versées à 74 collèges du Québec depuis 1940 se répartissent de la manière suivante :

SOURCES	MONTANT	POURCENTAGE
Gouvernement	$6,450,000.00	40.6
Public en général	2,809,645.00	17.7
Compagnies	2,222,335.00	14.0
Clergé	2,005,425.00	12.6
Anciens	1,701,501.00	10.7
Associations	171,447.00	1.1
Fondations	57,000.00	0.4
Autres sources	464,900.00	2.9
ENSEMBLE	15,882,253.00	100.0

Même lorsque la scolarité sera entièrement gratuite au Québec, il y aura peu de risque que l'on voie des classes aussi nombreuses que celle-ci !

La mort

Ce personnage au costume terrifiant portant une pioche sur son épaule représente la mort dans une vieille danse cérémoniale indienne du Mexique. Ces danses sont données chaque année tout près du sanctuaire de Notre-Dame-de-la-Guadeloupe (Mexico) à l'occasion d'un grand pèlerinage.

LE VÔTRE Sait-il s'habiller?

Q. — Certains hommes portent leur ceinture de pantalon sur les hanches. Ne doit-on pas la serrer autour de la taille ?

R.—C'est probablement l'influence des films de cow-boys à la télévision qui a lancé cette mode. Il y a donc désormais sur le marché des pantalons ainsi taillés. Personnellement, je préfère le pantalon ajusté à la taille qui va mieux à la plupart des hommes.

Q.—J'ai entendu dire que les chemises roses revenaient à la mode? Est-ce vrai? Est-ce que les jeunes comme les hommes plus âgés peuvent les porter le jour et le soir?

R.—En effet, les chemises de teinte pastelle comme le rose pâle et le bleu lavande reviennent à la mode et siéent aux hommes de tous les âges. Elles éclaireront votre habit de tous les jours. Le soir, cependant, il est préférable de porter une chemise blanche.

Q.—Les jeunes filles du bureau discutent souvent de ce que portent les hommes. Elles sont en faveur des complets de couleur, vert, rouge vin, jaune ocre, brun cognac. Selon moi, il est préférable de s'en tenir aux couleurs masculines que les hommes ont toujours portées: gris acier, bleu marine, brun foncé.

R.—Qu'avez-vous contre la couleur? Les femmes sont heureuses et c'est normal, de voir enfin les hommes délaisser les bonnes vieilles couleurs et adopter des tons neufs et aussi seyants que les premiers.

Q.—Comment faire comprendre à un garçon l'importance de se servir d'un désodorisant. Notre fils Charles a 16 ans. Il est très actif dans les sports au collège et nous sommes fiers de lui. Mais chaque fois que j'aborde le sujet des désodorisants il se met à rire et me dit que c'est bon pour les filles. Pourriez-vous me suggérer un moyen de lui faire accepter d'utiliser un de ces produits?

R.—Faites-lui comprendre que toutes les lotions pour hommes ne se vendraient pas en si grande quantité si les hommes ne sentaient pas le besoin d'en utiliser. Si vous ne réussissez pas à le convaincre avec cet argument, parlez-en à son entraîneur sportif. Une conversation d'homme à homme aura plus d'effet que vos conseils ou les miens.

Lisez les pages sportives du "Petit Journal"

Nouveau! Désodorisant en crème qui enraye l'odeur de 1 à 3 jours

VOICI 5 QUALITÉS DU DÉSODORISANT ARRID :

1. Protège contre la transpiration complètement
2. Enraye l'odeur dès qu'on l'applique
3. Est vite absorbé comme une crème "vanishing"
4. Absolument inoffensif pour une peau normale
5. Protège les robes et les chemises contre les taches de transpiration

Ne vous inquiétez plus Arrid vous apporte la certitude

Les Canadiennes emploient Arrid de préférence à tout autre désodorisant 55% Seulement

"LA MÈRE DE LOUISE EST TELLEMENT GÊNANTE"

"Sa mère, c'est le genre 'je-ne-comprendrai-jamais-ma-fille'. J'ai même dû conseiller Louise sur bien des choses que la plupart des jeunes filles apprennent à la maison."

"MAIS AVEC MAMAN C'EST AUTRE CHOSE!"

"Elle est moderne. A la page. Je peux lui parler de n'importe quoi. Cette année, par exemple, j'ai décidé de commencer à employer Tampax, comme elle le fait. Il semblait si pratique pour le sport et d'autres occasions . . . invisible et imperceptible. S'en débarrasser est facile. Eh bien, maman a été très sympathique et encourageante. Je suis vraiment chanceuse, moi."

* * *

Pourquoi ne pas vous renseigner auprès de votre mère ou d'une autre femme plus âgée que vous au sujet de la protection hygiénique interne Tampax?

Canadian TAMPAX Corporation Limited Barrie, Ontario

Votre horoscope

Sem. du 12 au 18 fév.

VERSEAU
(du 21 janvier au 19 février)

L'amour, c'est comme la température. On veut du beau temps et il commence à pleuvoir. On pense que l'orage va durer toujours, et, tout à coup, le soleil apparaît. Cessez donc de faire des prévisions atmosphériques sur le cours de vos amours.

POISSONS
(du 20 février au 20 mars)

Votre destinée vous semble lourde à porter? Faites-vous aider par un ami sûr, demandez-lui conseil. Au besoin, prenez quelques pilules pour calmer vos nerfs. Vous verrez, tout ira mieux.

BELIER
(du 21 mars au 20 avril)

Si la qualité de votre langage en égalait la quantité, on pourrait vous nommer "puriste-en-chef" de la province de Québec. Votre défaut mignon: le bavardage. Votre péché mignon: le joual.

TAUREAU
(du 21 avril au 21 mai)

Vous êtes fort exigeant(e) pour les autres et, comme il se doit, très peu exigeant(e) pour vous-même. Vous êtes toujours très indulgent(e) en ce qui vous concerne.

GEMEAUX
(du 22 mai au 21 juin)

Vous semblez avoir commencé la semaine du mauvais pied. Et autour de vous, ce sont des pleurs et des grincements de dents . . . employez-vous à mettre de l'ordre au sein de votre famille, plutôt qu'à y ajouter du désordre.

CANCER
(du 22 juin au 23 juillet)

Loin des yeux, loin du coeur. Vous avez beau dire et protester, c'est vrai. L'art épistolaire ne vous a jamais particulièrement attiré(e), mais efforcez-vous de vous y adonner, pour le plus grand bien de votre amour.

LION
(du 24 juillet au 23 août)

La fougue avec laquelle vous vous êtes lancé(e) dans cette entreprise ne se dément pas, même si les résultats devraient vous forcer à déchanter. Cette semaine, ceux qui sont nés dans le dernier décan du Lion auront à faire face à quelques difficultés dans le domaine sentimental.

VIERGE
(du 24 août au 23 septembre)

Vous arrivez peu à peu à vaincre votre timidité; vous vous dégagez enfin de vous-même. Continuez, vous êtes dans la bonne voie. Quelqu'un que vous faites semblant d'avoir oublié occupe encore vos pensées et votre coeur -

BALANCE
(du 24 septembre au 23 octobre)

Une visite chez le médecin s'impose. Qui sait, peut-être y apprendrez-vous une heureuse nouvelle — qui pourrait bien changer le cours entier de votre vie et ajouter du nouveau dans votre vie sentimentale.

SCORPION
(du 24 octobre au 23 novembre)

Votre bonté vous perdra. Ne voyez-vous pas qu'on abuse de vous? Passé un certain point, la bonté devient de la bêtise. Votre vie sentimentale est arrivée à un tournant: virage dangereux dans lequel vous êtes forcé(e) de prendre une décision.

SAGITTAIRE
(du 24 nov. au 21 décembre)

C'est bien en vain que vous vous agitez. On n'accédera pas à votre demande et on continuera de faire la sourde oreille à vos supplications et à vos menaces. Retranchez-vous donc dans la dignité et acceptez votre déception d'un air indifférent.

CAPRICORNE
(du 22 décembre au 20 janvier)

Vous êtes bien jeune de caractère pour votre âge. Mais cette jeunesse comporte un charme indéfinissable qui attelle bien des coeurs à votre char. Vous avez cependant des accès de sérieux au travers desquels on vous reconnaît mal.

Une jeune fille qui porte des lunettes peut-elle se maquiller les yeux? Les meilleurs maquilleurs de Hollywood ont répondu à votre question, mademoiselle. Pour le jour, ombrez vos paupières d'un brun neutre, pour atténuer le contraste entre la paupière et la monture des lunettes. L'actrice de TV JEAN BLAKE vous montre, dans la vignette de droite, comment appliquer l'ombre à paupières: légèrement, en enlevant le surplus, afin que la couleur se dégrade subtilement de la paupière au sourcil.

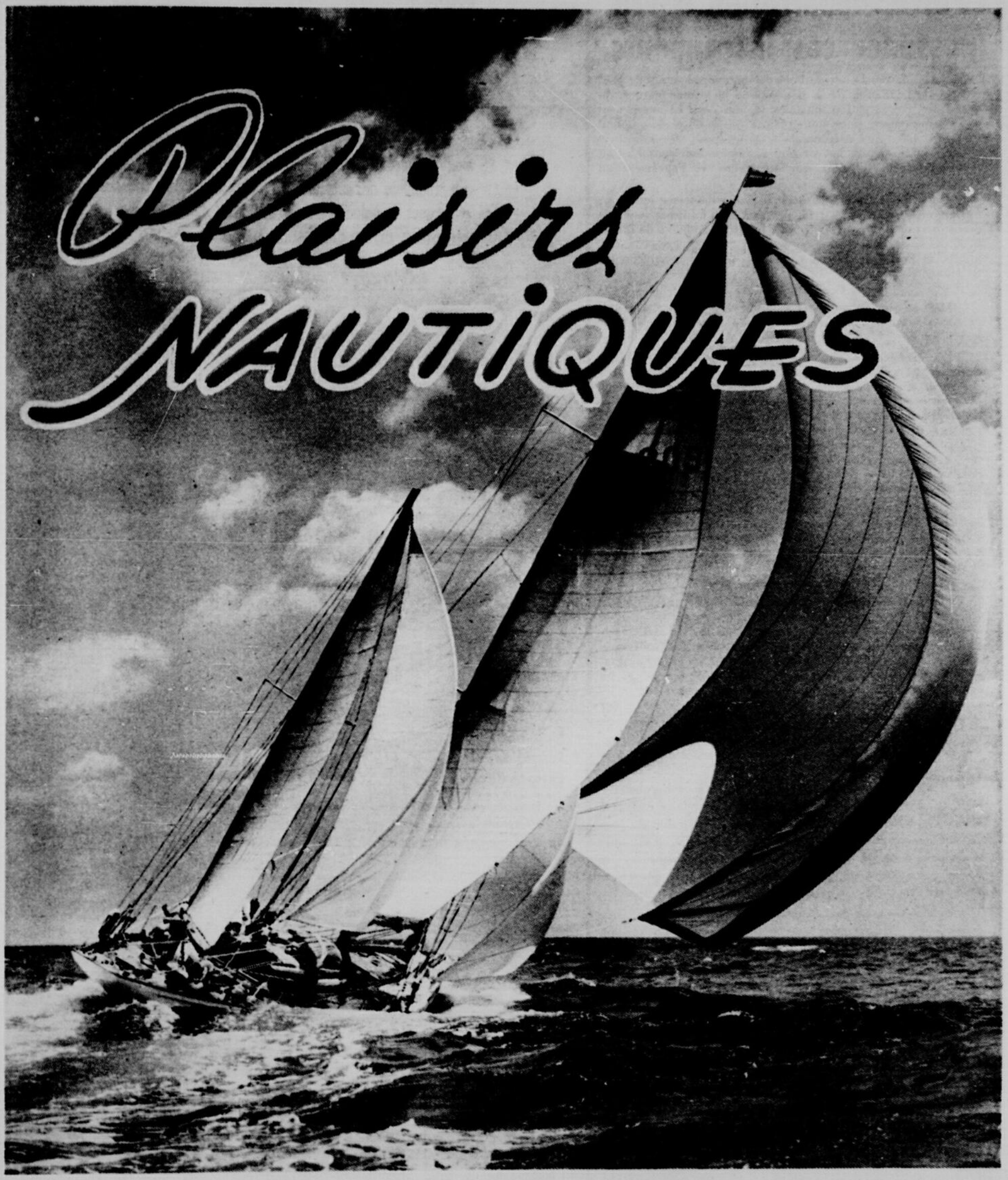
Suivez ces conseils
LA VIE SERA BELLE.

Mademoiselle

Brossez toujours soigneusement les cils et les poils des sourcils. Mettez vos lunettes avant de tracer au crayon la ligne de vos sourcils. Si votre monture et vos sourcils sont foncés, employez un crayon plus pâle. Si votre monture et vos sourcils sont, au contraire, pâles, servez-vous d'un crayon plus foncé.

Un autre conseil des experts de Hollywood: attention à votre coiffure, si vous portez des lunettes! (et aussi si vous n'en portez pas, bien sûr). Si vous avez une frange sur le front, comme Jean lorsqu'elle jouait dans "The Case of Dangerous Robin", assurez-vous qu'elle soit légère et ne touche pas aux sourcils. Autrement, les cheveux, les sourcils et les lunettes semblent se rejoindre et emprisonner le visage. Il est important d'adopter une coiffure qui dégage le visage, quand on porte des lunettes.

Plaisirs NAUTIQUES



La fascination des plaisirs et des ébats sur l'eau, dans l'eau et, depuis quelques années, sous la surface de l'eau, et de plus en plus profondément, hante l'esprit des hommes. A tel point, qu'avant même l'arrivée du printemps, ils en rêvent. Dans quelques jours, ils repeindront déjà leurs embarcations, mettront au point leurs skis nautiques, fourbiront et graisseront leurs moteurs, raccommoderont leurs voiles, tandis que leurs femmes songeront à de nouveaux costumes de plage, à des maillots de bain dont les prix ont tendance à s'élever à mesure que se raccourcit le vêtement. Les grandes métropoles ont leurs Salons nautiques, où sont exposés les objets perfectionnés, les coques dernier cri, les voilures en tissus défiant les ravages du soleil et de la moisissure. Londres a eu, dès le mois dernier, son Salon international à la gloire du dieu Neptune et de ses disciples modernes; New York a eu le sien quelques jours plus tard. C'est maintenant au tour de Montréal, la ville entourée d'eau et baignée dans un fleuve et son gigantesque tributaire (sait-on que notre île trempe entièrement et uniquement dans l'Outaouais ?). Le deuxième Salon du Yacht du Québec, qui sera un "clou de la saison", ouvrira ses portes à Blue Bonnets, Montréal, le 17 février. L'on s'attend à y recevoir des visiteurs par milliers. Il y a au Canada près de 900,000 embarcations de plaisance, dont environ 600,000 hors-bord; d'ici cinq ou six ans, le nombre des bateaux destinés à nos loisirs dépassera de beaucoup le million dans notre pays. Le lecteur trouvera dans les pages qui suivent quelques renseignements sur cette activité que justifient nos innombrables lacs et rivières, ainsi que notre immense littoral faisant face à deux océans.

Pour vous épargner des déboires...

Votre embarcation devra posséder ces instruments

Quels plaisirs la navigation amateur ne procure-t-elle pas! Amour de la liberté, de la flânerie, de la grande nature, du grand air, la navigation amateur est tout cela. Et aussi, quel repos ! Cependant, pour jouir pleinement de ce plaisir, il faut savoir se plier aux exigences de la prudence élémentaire et pouvoir se munir des instruments nautiques indispensables ou tout simplement de ceux qui ajouteront de l'agrément au voyage.

Toute embarcation de quelque importance navigant sur un lac, une rivière ou sur la mer doit se conformer aux lois maritimes: on doit pouvoir trouver à bord des bouées de sauvetage, des fusées, une ancre, des faneaux verts, rouges et blancs, une corne de brume ou un sifflet, des avirons et un système de vidage de l'eau.

Confort et utilité

Mais en plus du gréement essentiel et obligatoire, les navigateurs peuvent se munir d'appareils peu coûteux qui rendront leur vie à bord beaucoup plus agréable et confortable.

Par exemple, on aime connaître la vitesse à laquelle on navigue: un lock coûte peu et devient surtout pratique dans des zones où la vitesse est obligatoirement limitée. De même pour un compas marin à l'intention de ceux qui remontent le cours des rivières ou qui suivent des séries de petits lacs. Vous n'en avez peut-être pas besoin pour connaître la direction, mais cela vous aidera à maintenir votre course en droite ligne en cas de mauvais temps ou de dérive excessive; cet instrument peut même vous sauver la vie si, par hasard, vous naviguez en eaux inconnues.

Un instrument toujours utile est le baromètre qui prévoit les sautes de température, ce qui permet aux navigateurs de prendre les précautions voulues. Le baromètre pourra également servir à la maison, ce qui permet d'en faire un constant et double usage.

Autres accessoires

Une horloge maritime à bord vous permettra de laisser votre montre chez vous, surtout si vous devez vous baigner ou pêcher; autrement, vous risquez d'abîmer ce bel article de bijouterie. La plupart des horloges maritimes n'ont pas besoin d'être remontées avant huit jours, ce qui est un grand avantage. Une longue-vue, à bord, sert à repérer les bouées ou les balisages en eaux étrangères; on s'en sert pour admirer les rives, examiner d'autres navires ou pour chasser le gibier sur le bord d'un lac, par exemple.

Un radio portatif à bord d'une embarcation servira à capter les pronostics de la température; de plus, il égaiera tous les occupants du navire.

Il existe de nombreux autres accessoires peu dispendieux, mais qui ont quand même leur utilité. On peut faire cadeau à un mordu de la navigation, par exemple, à l'occasion du jour de son anniversaire, d'un rétroviseur (particulièrement utile si on hale des skieurs), des cabarets qu'on accroche sur les bords, des porte-verres, un manchon pour le vent, des amortisseurs d'accostage, des poubelles hygiéniques, etc.

Evidemment, on peut se procurer des instruments de luxe comme, par exemple, un tachymètre, un sonar, un sextant. Pourtant, il ne s'agit pas d'encombrer inutilement une embarcation d'instruments plus ou moins utiles, mais de se munir de tout ce que recommandent la prudence, le plaisir et le confort du voyage.

Rêvons, c'est l'heure !

Voici l'allure moderne du Larson Sea Lion, modèle 196, de dix-sept pieds et demi de long. Le yacht est fait de fibre de verre, matériau extrêmement résistant. Le pare-brise se sectionne afin de livrer passage vers la proue. On a ajouté, à l'arrière, un toit supplémentaire pour protéger des rayons du soleil. Ces élégantes embarcations sont fabriquées à Cornwall, Ontario.

Ne manquez pas de vous rendre chez

PIGEON & FILS

le centre du bateau à Montréal

pour voir tout ce qu'il y a de plus **NOUVEAU** pour 1961

- 27 modèles de **bateaux Pigeon** en contreplaqué moulé
- 18 modèles de **bateaux Crestliner** en fibre de verre ou aluminium
- La ligne complète des **moteurs Mercury** pour 1961
- Les **remorques Canadian Explorer** de toutes dimensions
- Les **accessoires Brydon-Boy — Hahn-Brass — Pre-Vue**, etc., etc.

Grands spéciaux à ne pas manquer !

Ensemble # 1

Bateau de 14 pieds en contreplaqué moulé, tout équipé tel qu'illustré avec **moteur MERCURY** Merc 300M — 35 HP. Complet, prêt à marcher.

PRIX SPECIAL ..... **$1,075** (JUSQU'AU 28 FEVRIER)

BATEAU de 16' en contreplaqué moulé, tout équipé tel que No 1, avec **moteur Mercury** Merc 350M, 40 HP. Complet, prêt à marcher.

Prix spécial

$1,205

Nouveau !
Sensationnel !
Extraordinaire !

Ensemble # 3

Le fameux **moteur combiné Volvo-Penta** 85 HP avec tous les avantages du hors-bord et du moteur intérieur réunis. Installé dans un luxueux bateau de 18 pieds avec réservoir de 15 gallons et tout équipé tel qu'illustré. Vous devez voir cette merveille pour l'apprécier.

PRIX TRES SPECIAL **$3,195** (JUSQU'AU 28 FEVRIER)

AUTRES ENSEMBLES A PARTIR DE $440

Echanges acceptés

Quelques moteurs 1960 neufs en spéciaux

Ensemble # 4

Bateau de 14 pieds en fibre de verre, tout équipé tel qu'illustré avec **moteur Mercury** Merc 300M — 35 HP. Complet, prêt à marcher.

PRIX SPECIAL DE ..... **$1,375** (JUSQU'AU 28 FEVRIER)

Ceux qui se rendront au Blue Bonnets pour le Salon Provincial du Yachting sont invités à nous rencontrer au kiosque

VOYEZ — COMPAREZ — COMMANDEZ

Meilleure qualité • Meilleur service • Satisfaction garantie

ENTREPOSAGE GRATUIT JUSQU'A LIVRAISON — TERMES FACILES

OUVERT tous les MERCREDIS et VENDREDIS SOIR jusqu'à 9 h. 30 — le SAMEDI jusqu'à midi

A. PIGEON & FILS

11921, rue Bellevois (angle 4800 est, boul. Gouin) – Montréal-Nord Tél. DA. 2-1610

Le monde fascinant du silence...

par Andrée Maillet

Tout en rêvant, mais sans se laisser détourner de son travail, aux profondeurs magiques sous la surface des eaux, Claude Garneau s'occupe d'un autre genre d'ondes, car il est directeur du service des auditions et des distributions de Radio-Canada. Ce service est familièrement connu dans le monde artistique et journalistique sous son nom anglais de "Casting".

Directeur du "Casting", Claude Garneau est astreint à la vie brillante et nocturne des spectacles et des réceptions officielles. De plus, parmi ses attributions, il y a celle de piloter dans notre métropole les vedettes étrangères engagées par Radio-Canada, afin de leur montrer certains aspects de la vie canadienne. Ce travail, pour agréable qu'il soit, n'en est pas moins harassant, surtout s'il s'ajoute aux journées remplies d'auditions et d'entrevues avec les aspirants-artistes.

Aussi est-ce avec joie que Claude Garneau voit arriver l'été et les vacances, car cet homme mondain par métier est un sportif par goût. Et après avoir piloté, comme on l'a dit, des vedettes, il est tout heureux de piloter son bateau partout ou il lui prend la fantaisie d'aller, sur la mer et sur les lacs de nos montagnes.

Affaire de famille

Pour lui, le sport est une affaire de famille à laquelle participent avec un bel enthousiasme sa femme et ses enfants. Partir en excursion, c'est un travail d'équipe.

—Un matériel d'excursion, cela consiste en quoi ?

—La tente, les sacs de couchage, les matelas pneumatiques, tout ce qu'il faut pour le camping et pour la pêche. Derrière mon station-wagon, voiture extrêmement pratique pour le gendre de vacances que nous aimons, j'accroche une remorque sur laquelle j'attache mon bateau à moteur, en aluminium. Nous y plaçons notre surcroit de bagages et mon équipement de plongée sous-marine.

—Pourquoi avoir choisi un bateau en aluminium ?

—A cause de sa légèreté et de sa bonne résistance, répond Claude Garneau. Mon bateau a pu résister aux mers capricieuses qu'on rencontre dans le bas du fleuve, où j'aime à retrouver mes amis les gardiens de phares. Par exemple, M. Dubé, le gardien du Brandy Pot, face à la Riviere du Loup. Et aussi les quatre gardiens du nouveau phare assis sur un immense fuseau de béton, au bout des récifs de l'île Blanche. Là, coulent de violents courants qui font surgir des masses d'eau. Dans ces circonstances, entre autres, j'ai pu éprouver la solidité de mon bateau. Je pousse parfois jusqu'au Cap-au-Chien, un des plus beaux phares du Saint-Laurent et l'un des plus modernes. Dans ce bateau de quatorze pieds, nous avons monté le Saguenay et nous avons pu camper dans une des innombrables baies inaccessibles, sauf par voie d'eau, à cause de l'escarpement des montagnes.

—Il ne suffit pas d'avoir un bateau pour pouvoir naviguer sur le fleuve et par gros temps...

—Et vous pouvez ajouter : ... à la noirceur et dans le brouillard car cela m'est arrivé maintes fois.

—J'ajoute et j'en viens à vous demander où vous avez pris d'abord votre expérience de navigateur ?

—Je fais du bateau à voile depuis l'âge de sept ans. C'est mon père et mes frères aînés qui m'ont initié. J'ai appris à manoeuvrer plusieurs sortes de bateaux.

—Les quatre ans et demi que vous avez passés dans la Marine, lors de la dernière guerre, ne vous ont certes pas nui. Et en plus du camping et des promenades sur l'eau, faites-vous beaucoup de pêche ?

Homme-grenouille

—Nous aimons tous la pêche ainsi que la cueillette de certains mollusques qu'on trouve en abondance à l'île aux Lievres et dont nous nous régalons. Nos livres de mycologie qui ne nous quittent jamais et nous permettent de reconnaître les champignons comestibles et de nous fricoter des repas succulents. En plus de tous ces plaisirs je dois vous parler de la plongée, qui est vraiment mon sport favori. Mais comme l'eau du Saint-Laurent offre généralement peu de visibilité, je préfère pratiquer ce sport dans les eaux limpides de nos beaux lacs au nord de Montréal.

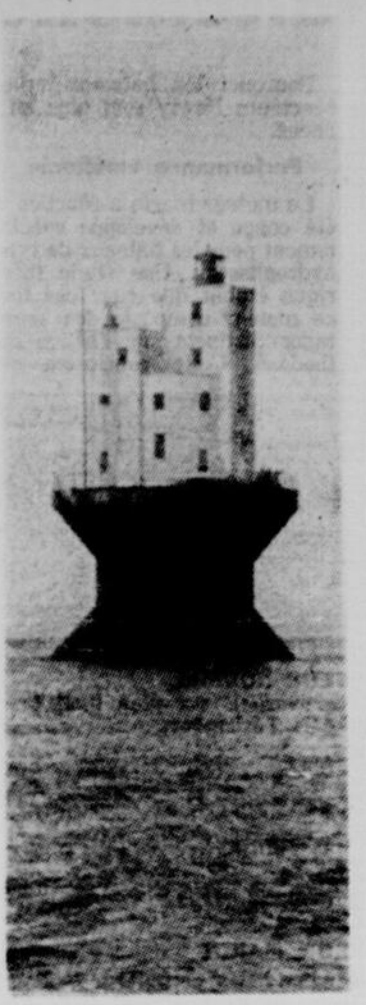
Ainsi, Claude Garneau est l'un de ces hommes-grenouilles, encore relativement peu nombreux dans notre province, et dont l'apparition subite au milieu d'un lac ébahit et enchante les enfants.

—Est-ce que cela n'est pas très dangereux d'être homme-grenouille ?

—Je soutiendrai contre n'importe qui, affirme Claude Garneau, qu'il faut être un excellent nageur, un nageur de première force, pour faire de la plongée, même en eau peu profonde. Il arrive des accidents aux meilleurs nageurs et je pourrais vous citer des quantités de cas. Par exemple j'en connais un qui effectuait une plongée dans le lac Ouareau. Un bateau le suivait, guidé par les bulles d'air émergeant à la surface. Un coup de vent s'éleva et dans le tournoiement des vagues, comment voir les bulles d'air ? Le bateau fut poussé par le vent et au bout de vingt minutes, n'ayant plus d'air dans ses bonbonnes, mon ami remonta à la surface. Le bateau avait disparu. Il se trouvait, lui, au milieu du lac, à environ un mille du rivage. Il était tout de même un peu fatigué, n'est-ce pas ? Alors, pour se sauver la vie, il sacrifia son matériel de plongée, son arbalète, sa ceinture lestée, son masque, tout, quoi ! et s'en revint à la nage. S'il n'avait pas été ce que j'appelle un très fort nageur et dans une parfaite condition physique, il aurait pu avoir des ennuis, je dirais, sérieux.

—Et vous, Claude Garneau, n'avez-vous pas déjà été professeur de natation, quand vous faisiez vos études ?

CLAUDE GARNEAU
Retour d'une pêche sous-marine.



"J'aime visiter les gardiens du nouveau phare assis sur un immense fuseau de béton, au bout des récifs de l'île Blanche..."

—Oui. C'est sans doute pour cela que je connais les dangers de l'eau. Les grandes profondeurs ne m'intéressent pas. Je ne suis pas un spécialiste. J'admire énormément les scientifiques qui vont vaincre les grandes profondeurs. Moi, je plonge pour m'amuser. J'aime les eaux claires. C'est la visibilité qui m'intéresse. Mais un jour, je suis tout de même descendu à cent pieds avec une lanterne spéciale, dans le grand lac Témiscouata. C'est un des lacs les plus profonds de la province, aussi profond que le Saint-Laurent à son plus profond.

—Vous qui ne prenez pas de risques, pourquoi étiez-vous descendu à cent pieds dans le grand lac Témiscouata ?

—Pour chercher cinq noyés, me répond-il simplement.

Il y a là une histoire dramatique qui nous éloignerait de notre sujet mais dont on pourrait parler une autre fois.

Répondant à une nouvelle question, Claude Garneau me dit :

—Mon premier contact avec la plongée ? Le film et le livre de Cousteau.

Monde du silence

—Vous avez été fasciné ?

—Oui. D'abord, j'ai fait des essais à la piscine du Y.M.C.A. avec un équipement prêté par le professeur Martin Scholler. Après quatre leçons, ce sport m'a tellement plu que je me suis acheté un équipement complet. La partie la plus importante de l'équipement est le régulateur Cousteau - Gagnan, c'est-à-dire l'appareil qui distribue l'air comprimé selon la pression ambiante.

Bien que Claude Garneau se défende d'être un spécialiste, il se documente sans cesse sur la question de la plongée et se tient au courant de toutes les nouvelles découvertes dans ce domaine. La plongée est pour lui un sport merveilleux qui satisfait son esprit d'aventure et sa curiosité du monde sous-marin. A l'entendre parler, on a vraiment l'impression que la terre a pour lui une nouvelle dimension et qu'il découvre une grande poésie, qu'il éprouve un grand bien-être à explorer librement un élément qui n'est pas naturel à l'homme mais que l'homme apprend peu à peu à conquérir.

—Votre curiosité pour le monde sous-marin s'explique d'autant mieux que vous avez toujours passé vos vacances au bord de la mer. Mais enfin, qu'est-ce qu'on voit, dans l'eau?

—Des plantes, de vieilles épaves, de superbes agrès de pêche. Des bouteilles (dont une douzaine pleines de bière et assez bien conservées). Des coquillages. Des pierres bizarres. Des couleurs d'un éclat qu'on ne voit pas autre part... et tout cela dans une lumière diffuse. Et surtout, des poissons. Au cours de mes plongées, j'ai constaté que l'achigan, par exemple, est une proie facile. Il vient même parfois se coller au masque. J'en ai déjà vu un d'une douzaine de livres, ce qui est énorme pour un achigan. Il a tourné autour de moi pendant un bon quart d'heure et m'a examiné de la tête aux pieds. Cependant, lorsque les poissons ont eu l'expérience du danger que représente un chasseur sous-marin, ils se méfient. Et même l'achigan devient aussi difficile à attraper qu'une truite. D'ailleurs, je n'ai jamais vu un chasseur réussir à harponner une truite.

Pêche sous-marine

—A votre avis, la pêche sous-marine devrait-elle être permise ?

—Certainement. Ce serait peut-être la seule manière de détruire les gros brochets, ces requins d'eau douce, qui à eux seuls ravagent plus de truites que tous les pêcheurs de la province. Cette chasse sous-marine à l'arbalète ou au fusil à air comprimé devrait évidemment être sévèrement réglementée. Moi, je n'irais pas faire un massacre. Je prendrais trois poissons si j'avais besoin de trois poissons.

—Est-ce que vos enfants font aussi de la plongée ?

—Oui. Mais pour l'instant, ils s'en tiennent au masque et au tuyau. Je ne leur laisserai pas faire de la vraie plongée avant qu'ils ne soient devenus de très forts nageurs. Je reviens toujours sur ce point qui me paraît capital. Mes enfants se servent d'un tuyau long, parce qu'il réduit la colonne d'air déjà brûlé. Et je tiens à souligner l'importance du verre incassable dans le masque.

—Qu'est-ce qui vous fait la plus grosse impression, en plongée ?

—C'est l'absence de gravité. Les plombs attachés à la ceinture neutralisent la flottabilité du nageur selon la densité de l'eau. Les plombs à la ceinture, c'est le lest. En eau salée il faut être mieux lesté qu'en eau douce. On peut rester presque immobile entre deux eaux. On monte, on descend un peu selon le volume d'air qu'on garde dans ses poumons. Le fait d'être délivré de toute pesanteur permet une mobilité souple et rapide avec un minimum d'effort. On va très loin entre deux eaux d'un seul coup de palme. Et puis la sensation est extraordinaire.

—Quelle sorte de palmes faut-il ?

—Des palmes aussi grosses que possible selon les muscles du plongeur.

—En fait, la plongée sous-marine est-elle un sport fatigant ?

—On peut toujours habituer les muscles des chevilles et des jambes aux palmes. Mais il est essentiel d'avoir un coeur solide parce que ce sport taxe les poumons. J'ajoute que c'est de la folie que d'essayer de plonger quand on a le rhume parce que le système Cousteau-Gagnan suppose que les trompes d'Eustache (reliant l'intérieur de l'oreille aux voies respiratoires) sont libres. Il y a des quantités de plongeurs dont les tympans éclatent au passage du palier si difficile situé entre quinze et vingt pieds de profondeur. Il est bon de savoir aussi que lorsqu'on revient à la surface, il ne faut pas remonter plus rapidement que les petites bulles d'air qui s'échappent du système de plongée, et ne jamais retenir son souffle. Ces explications que je vous ai données sont loins d'être suffisantes pour informer adéquatement vos lecteurs qui voudraient s'adonner sérieusement à ce sport. J'espère avoir l'occasion de revenir sur le sujet.

Et Claude Garneau termine notre entretien en conseillant aux amateurs la lecture du livre *La Plongée*, écrit par le groupe d'études et de recherches sous-marines de la Marine Nationale Française, et dédié à la mémoire de *Maurice Fargue*, plongeur et scientifique, mort au cours d'une expérience d'où est sortie le système de plongée autonome.

Championne mondiale du ski nautique

A 15 ans, VICKI VAN HOOK est la plus jeune personne à décrocher le titre de championne mondiale du ski nautique. Vickie a commencé à s'entraîner à ce sport à l'âge de huit ans. Son championnat ne l'empêche pas de réussir brillamment en classe et elle a l'intention de devenir professeur.

Les moteurs marins à réaction Dowty-Hamilton

Ils conviennent parfaitement aux hydroglisseurs

Le moteur marin à réaction de marque Dowty-Hamilton est une pompe à turbine, à flot axial, fabriqué en unités de deux et trois étages, s'adaptant à des hydroglisseurs de grandeur moyenne, dont les principales caractéristiques sont l'accélération, de grandes vitesses et une grande souplesse de manoeuvre.

Le moteur à réaction est actionné par un moteur marin fonctionnant à l'aide d'un petit arbre de transmission et de joints universels. Il n'y a pas de transmission proprement dite, ni d'engrenages de réduction, ni de système d'embrayage. L'eau est tirée dans la turbine à travers une grille en acier inoxydable, installée au niveau du fond du bateau, et est rejetée au-dessus de la ligne de flottaison à travers une buse reposant sur la traverse. La réaction provoquée par le jet descendant fournit la poussée qui permet au bateau d'avancer. La grille empêche les gros objets de passer et tout ce qui parvient à s'infiltrer au travers de la grille est rejeté avec le jet d'eau sans autre dommage. Les mauvaises herbes sont hachées et brassées jusqu'à éjection.

Le mouvement de revers s'accomplit par le moyen d'une barrière hydraulique qui bloque le passage de l'eau. Lorsque la barrière est à son point le plus élevé, tout le jet d'eau est libéré, ce qui a pour effet de produire le mouvement d'avant. Si la barrière est placée au centre, le flot d'eau est complètement coupé et le moteur tourne au neutre. Placée au bas, la barrière dirige le jet d'eau vers l'avant, en-dessous de la coque, de sorte que le bateau effectue un mouvement de revers.

La gouverne du bateau se fait en faisant dévier le jet d'eau par le moyen de déflecteurs sur gonds. Le mécanisme est excessivement docile et vu qu'il n'existe pas de torsion imputable à la rotation de l'hélice, la pression du jet d'eau, qui est libéré automatiquement, place au centre les plaques de direction, une fois la révolution complétée.

Le moteur est surtout fabriqué d'un alliage d'aluminium non corrodant et de pièces en acier inoxydable traitées convenablement pour réduire à son minimum l'écart électro-potentiel et réduire les possibilités de corrosion par l'eau de mer. L'arbre de transmission est pourvu d'une douille d'acier inoxydable facilement remplaçable dans le palier d'arbre à cames et des anneaux d'usure en acier inoxydable sont posés sous pression dans le coffrage de la turbine au-dessus de chaque extrémité du dispositif d'impulsion. Le moteur entier est de construction solide, très silencieux et facile à entretenir.

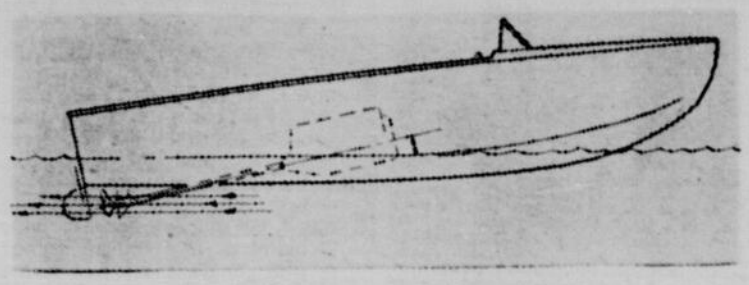


Fig. 1 — PROPULSEUR NORMAL
L'arbre de transmission et le gouvernail sur plan incliné augmentent beaucoup la résistance.

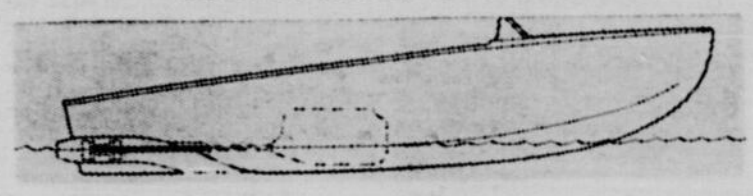


Fig. 2 — MOTEUR MARIN
Angle d'éjection sur une aile ascendante. Un propulseur incliné perd une forte proportion de sa force de poussée, en raison de la variation des angles de lancement durant chaque révolution.

Pourquoi les bateaux turboréacteurs Dowty sont plus efficaces.

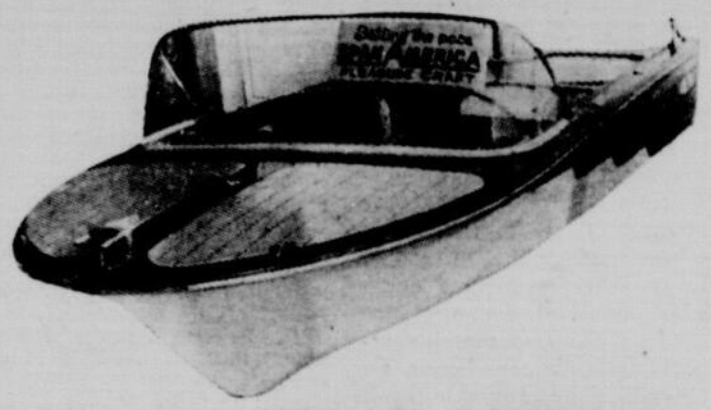
Performance améliorée

Le moteur marin a réaction a été conçu et développé spécialement pour les bateaux de type hydroglisseur. Une étude théorique établit que pour ces fins ce moteur comporte des avantages distincts sur l'hélice orthodoxe. Cette conclusion est de fait prouvée par des épreuves faites avec le moteur à réaction installé dans les bateaux à réaction Dowty de dimensions 14' 6". Avec un moteur développant 70 chevaux-vapeur, ce bateau atteint facilement 35 milles à l'heure.

Pertes réduites

Dans les dessins 1, 2 et 3 on peut voir pourquoi le moteur marin est supérieur à un propulseur conventionnel. Le propulseur normal doit surmonter non seulement le mouvement de résistance de la coque mais également de tous ses accessoires. De plus, parce que le flot d'eau à travers le propulseur n'est pas parallèle à l'axe, chaque aile subit un fort changement de poussée avec chaque révolution. C'est pourquoi un propulseur ne peut se comparer à un moteur marin en fait de poussée propulsive.

Chez MANNING
LE CHOIX DES CONNAISSEURS



Venez voir le "SPAN AMERICA"

Si vous cherchez un bateau qui vous donnera plus de confort à haute vitesse, la série de modèles offerts par "Span America" est toute désignée.

Vous les verrez en montre à notre kiosque au Salon du Yacht du Québec, à Blue Bonnets du 17 au 26 fév., ou à notre magasin

MANNING MARINE LTD.

Distributeur des moteurs hors-bord **MERCURY** *dans le Québec et le Nouveau-Brunswick*

55 BEAUHARNOIS, ST-LAURENT RI. 7-9801

Au coin nord-ouest du boul. Métropolitain et de l'Autoroute des Laurentides.

La Fédération des clubs nautiques du Québec

Ses buts et ses activités

En 1954, un groupe de sportifs, membres de clubs de yachts, fondèrent la Fédération des clubs de yachts du Québec. En 1957, plusieurs clubs nautiques s'allièrent pour former la Ligue des sports aquatiques. C'est en 1958 que les deux associations se sont fusionnées pour établir la Fédération des clubs nautiques du Québec, Inc.

Tous les clubs nautiques, clubs de yachts, clubs de natation, clubs de pêche et clubs de ski aquatique peuvent appartenir à la Fédération.

Les buts

Les buts de la Fédération sont d'ordre sportif et d'ordre civique. Ils consistent à:

Promouvoir toute la gamme des sports nautiques.

Eveiller l'intérêt public sur la sécurité nautique par la propagande et la publicité.

Créer une ambiance de bienvenue et d'hospitalité susceptible d'attirer et de retenir le touriste nautique naviguant sur nos fleuves, nos rivières et nos lacs.

Faire valoir auprès du gouvernement provincial les avantages qu'apporterait l'abolition de la taxe sur l'essence achetée dans le Québec, pour les embarcations. Le gouvernement ontarien, grâce à une telle politique, garde ses fervents du yachting chez lui et attire les touristes en grand nombre.

M. Guy Champoux, président.

L'intérêt dans les sports nautiques va toujours croissant. Il y a trois ans, à peine huit clubs étaient affiliés à la Fédération; aujourd'hui, elle réunit 42 clubs à travers la province. L'exécutif de la Fédération est élu parmi les représentants officiels de ces clubs. Le Conseil pour 1961 est composé comme suit:

Président: Guy Champoux, de Trois-Rivières.

Vice-présidents: Gérald Lévesque, de Montréal; Dr Marcel Boudreau, de Rimouski; Raymond Gagnon, de Beloeil; Jean Brassard, de Nicolet.

Secrétaire: Raoul-D. Gadbois, du lac Cimon.

Trésorier: Marcel Laliberté, de Boucherville.

Les activités

Les activités de la Fédération sont nombreuses et variées:

Le tournoi pour le championnat provincial du saut en ski aquatique est précédé de quatre tournois régionaux.

Miss Sécurité Nautique est choisie parmi les concurrentes présentées par les 42 clubs de la Fédération.

La campagne de sécurité nautique est organisée par le Conseil de sécurité nautique du Québec, comité de la Fédération chargé de l'organisation de la grande Caravane de Sécurité Nautique qui parcourt plus de 5,000 milles à travers la province.

L'oeuvre humanitaire entreprise par la Fédération des clubs nautiques du Québec reçoit l'appui et le concours reconnaissant des autorités civiques et tous se font un devoir de collaborer à sauver des vies. Au premier rang de ses collaborateurs, la Fédération est heureuse de compter la Brasserie O'Keefe, qui lui apporte une aide appréciable depuis plusieurs années.

Jonques chinoises

● La première de cinquante jonques chinoises vient d'arriver à Londres, et elle créera une atmosphère singulièrement exotique sur la Tamise. Ces jonques seront vendues pour servir de maisons flottantes, au prix de $4,200 chacune. Leur intérieur sera "modernisé" avec chambre de bain et un réfrigérateur assez spacieux pour contenir toutes les bouteilles de whisky et de bière convenant à un honnête homme et ses amis durant une fin de semaine.

Les meilleurs depuis 1858

Lakefield
BATEAUX en CEDRE

Choix de 12 modèles de bateaux en cèdre dans les dimensions de 11 pi. 6 po. (auto-top) jusqu'au grand Royal de luxe de 16 pi. Extérieur émaillé. Barres de pont en acajou.

BATEAUX en FIBRE de VERRE
WIZARD

Série Boléro 14 pi. 3 po. de longueur accepte les moteurs jusqu'à 60 HP
Série Marlin 15 pi. 11 po. de longueur accepte les moteurs jusqu'à 80 HP
Autres modèles pour moteurs jusqu'à 160 HP

Distributeur exclusif pour le Québec

H. E. HEBERT ENRG.

4291, rue FRONTENAC *LA. 6-2861

Quelques nouvelles du Conseil de Sécurité nautique du Québec

Le Conseil de Sécurité nautique du Québec espère que, grâce à ses efforts redoublés, le nombre des accidents nautiques mortels diminuera de moitié en 1961.

Après la route, l'onde est la plus grande faucheuse de vies. Elle tue froidement, choisissant souvent un sportif, une personne florissante de santé. La campagne de sécurité nautique de 1961 se déroulera du 1er juin au 30 juillet. Elle débutera par un grand défilé dans les rues de Montréal le 1er juin, défilé qui sera suivi du lancement de la Caravane de Sécurité nautique, à Valleyfield, le même jour, à 5 heures du soir. Cette Caravane parcourra 5,000 milles à travers la province de Québec. Elle se rendra dans 46 municipalités pour inciter les gens à être prudents dans l'eau et sur l'eau. Des collaborateurs de tous les coins de la province se joignent au mouvement devant la nécessité de ce travail d'éducation publique.

Miss Sécurité Nautique

Chacun des 42 clubs nautiques affiliés à la Fédération des Clubs nautiques du Québec élira sa Miss Sécurité nautique le ou avant le 24 juillet 1961. Le dimanche suivant, 30 juillet, un concours final tenu à l'Auberge Canard Blanc, au lac Cimon, comté de Papineau, réunira toutes ces jeunes naïades qui tenteront de mériter le titre de Miss Sécurité nautique du Québec.

Les concurrentes doivent résider dans la province de Québec, appartenir à un club nautique affilié à la Fédération, doivent avoir au moins 17 ans, n'avoir jamais participé antérieurement à ce concours provincial et connaître les principales règles de la sécurité nautique. Ce concours de Miss Sécurité nautique terminera la campagne de sécurité nautique et la nouvelle Miss participera aux activités prévues pour renseigner et prévenir le grand public sur les dangers de l'onde au cours de la saison estivale.

Le maire de Québec, M. WILFRID HAMEL, (à droite), reçoit un certificat d'honneur témoignant de son appui à la Caravane de Sécurité Nautique lors de son passage dans la vieille capitale.

Le tourisme nautique en progrès constant

L'essor qu'a pris la Fédération des clubs nautiques du Québec, ces dernières années, témoigne de la popularité grandissante des sports aquatiques dans notre Province. C'est peut-être le domaine des sports qui a marqué les plus grands progrès depuis cinq ans.

Les clubs nautiques du Québec recevront des milliers de touristes en 1961. C'est un aspect de l'industrie touristique qui mérite une attention spéciale de la part des autorités provinciales.

La Fédération s'est toujours efforcée de renseigner les étrangers qui s'adressaient soit au gouvernement provincial, soit au gouvernement fédéral pour obtenir des informations sur la navigabilité de notre fleuve, de nos rivières et de nos lacs. Chose à noter, la Fédération est le seul organisme outillé adéquatement pour donner de tels renseignements sur nos possibilités nautiques.

—attendu que les touristes voyageant par eau sont de plus en plus nombreux.

—attendu qu'ils représentent un apport considérable pour l'industrie touristique.

—attendu que le gouvernement provincial ne peut pas aider d'une manière efficace les touristes nautiques qui viennent dans le Québec.

Il est unanimement résolu que tous les clubs nautiques affiliés à la Fédération considèrent comme membres honoraires de leur club tous les visiteurs (Yachtmen) étrangers qui désirent se prévaloir des services d'ancrage, d'approvisionnement en essence et des autres services énumérés sur la carte publiée par la Fédération.

Cette augmentation de visiteurs dans nos eaux navigables vient du fait qu'en 1961, le yacht tend à remplacer l'automobile au point de vue récréatif. En 1930, l'automobile était un sport. Aujourd'hui l'automobile est une nécessité et son nombre va toujours croissant suivant l'évolution du mode de vie, l'augmentation de la population et la lenteur des transports en commun. Cette situation, au dire des experts, laisse prévoir qu'en 1975, les chemins et les métros seront désuets. Le voyageur aime partir quand il veut, là où il veut. C'est le progrès. Mais l'encombrement des routes qui en résulte est cause de la popularité actuelle du tourisme nautique.

Le touriste nautique vient de partout pour naviguer sur nos lacs; on voit ici des visiteurs qui se rendent à l'auberge du Canard Blanc au club nautique du Lac Cimon.

Il n'y a aucun doute que la voie maritime, le fleuve St-Laurent ainsi que le Richelieu sont des attraits touristiques de toute première valeur.

Tous les clubs nautiques, membres de la Fédération, ont compris l'importance de ce potentiel touristique pour la Province. Lors de leur dernière assemblée, ils ont adopté la résolution suivante :

Hôtel flottant ?

● Un groupe de financiers américains se propose d'acheter le paquebot "Liberty" quand il arrivera en fin d'exercice, en 1962. Il servirait alors d'hôtel à Seattle (Etat de Washington), à l'occasion de l'Exposition mondiale qui s'y tiendra d'avril à octobre 1962.

Au Salon provincial du Yachting

le kiosque MARCONI

est votre premier port d'escale !

Mettez le cap sur le kiosque Marconi où des appareils des plus perfectionnés vous attendent !

Examinez à loisir ce qu'il y a de plus récent en fait d'appareils et de gréements marins MARCONI : nouveaux radio-téléphones, et équipement et accessoires Navaid, en montre au kiosque Marconi durant l'exposition.

CANADIAN MARCONI COMPANY
Bureau de Montréal : 74 ave Trenton
RE. 8-9441

Nouveaux pour '61, voyez-les au **SALON NAUTIQUE du QUEBEC**

"Seaway Hardtop" 19 pi.

"Runabout" 17 pi.

Le 15 pi. tout usage

"Corry Carefree" 13 pi.

CHAQUE JOUR DE VACANCES EST UN JOUR HEUREUX AVEC

Quels que soient vos goûts en bateaux, le MFG vous plaira ! Dix modèles, cinq grandeurs . . . Ponts de couleurs attrayantes, garniture intérieure élégante. Les MFG sont sûrs. Densité élevée de fibre de verre. Coque façonnée d'une seule pièce. Panneaux latéraux élevés, largeur maximum, chambre de flottaison construite à même.

MFG
Bateaux de fibre de verre

Bloc-notes de Mercury

Le tout nouveau Mercury 60 de 6 HP. est le moteur idéal pour les pêcheurs. Les ingénieurs de la compagnie Mercury ont conçu ce modèle en tenant compte des recommandations faites par les rédacteurs de revues de sports de plein air et des exigences d'un moteur adapté à la pêche.

* * *

Le record du monde de vitesse sur l'eau est de 115.547 milles à l'heure, tel qu'il a été approuvé officiellement par l'Union Internationale des moteurs de marine. Ce record a été réalisé par Burt Ross Jr. de Spokane, Wash., le 4 mai 1960 avec un moteur hors-bord Mercury de 60 pouces cubes installé sur un hydroglisseur construit par Ted Jones.

* * *

Le record mondial d'endurance sur l'eau est de 50,000 milles en 68 jours, d'après la "US Auto Club". Il a été réalisé grâce à deux moteurs Mercury de 60 HP chacun, placés sur un bateau de cinq places, de type familial. Les essais ont eu lieu sur un lac de Floride et la vitesse moyenne était de 30.3 milles à l'heure.

* * *

Le record du monde d'endurance et de distance en ski nautique a été réalisé par John Musser de St. Joseph, Mo. Il a parcouru une distance de 727 milles en 26 heures 19 minutes sur le lac Ozarks. Il était tiré par un bateau équipé d'un moteur Mercury de 60 HP.

* * *

La compagnie Kiekhaefer Corporation a construit plus de moteurs hors-bord du type 4-cylindres que toutes les autres manufactures réunies.

* * *

Les carburateurs à jet continu, ont été utilisés pour la première fois sur des moteurs marins par la compagnie Mercury. Ils équiperont dorénavant tous les moteurs Mercury, modèle 1961. Ces carburateurs à jet continu éliminent la soupape à aiguille ajustable pour la haute vitesse et assurent un débit régulier d'air et d'essence. Ils procurent ainsi une plus grande performance et une économie de carburant.

* * *

Le plus puissant moteur hors-bord dans la série des Mercury 4-cylindres est le Mercury 500. C'est un moteur de 44 pouces cubes, d'une puissance de 50 HP, développant 1-1/8 de HP par pouce cube. Il pèse 65 lbs. Il est plus léger que n'importe quel autre moteur de 50 HP. sur le marché.

* * *

Le record du monde de traction du plus grand nombre de skieurs nautiques a eu lieu à Tampa en Floride. Trente et un membres du club "Tampa Ski Bees" ont été tirés, à la fois, par un bateau équipé de deux moteurs Mercury de 70 HP chacun. Le poids total déplacé était de quatre tonnes.

* * *

Le plus adaptable de tous les moteurs hors-bord actuels est le nouveau Mercury 200 de 22 HP. Il peut trôler à la vitesse réduite d'un mille à l'heure et il a encore suffisamment de rapidité et de puissance pour tirer un skieur nautique.

* * *

Les amortisseurs hydrauliques "Dyna Shock" employés par Mercury assurent une plus grande sécurité aux passagers et au moteur lui-même, lorsqu'il heurte à grande vitesse des obstacles sous-marins ou des corps flottants. Ils absorbent la puissance du choc, le moteur rebondit et revient à sa position normale.

Signaux de détresse

● M. H. B. Kerruish, de Toronto, a déclaré à Ottawa que les propriétaires de bateaux de plaisance devraient adopter un signal national de détresse. M. Kerruish a expliqué, au cours d'une assemblée de constructeurs de yachts invités par le ministère du Transport à discuter les réglements qu'il faudrait adopter pour les embarcations de plaisance, que les mariniers amateurs ne connaissent aucun code facile pour demander de l'aide.

Un hélicoptère original !

PATRICIA GULLISON (à gauche) et sa soeur jumelle LEISHA, de Toronto, ont fait prendre leur photo dans cet "Aqua Coptor", qui fut présenté au 51e Salon des bateaux à moteur, tenu le mois dernier à New York. L'"Aqua Coptor", quand il est remorqué par un hors-bord puissant, s'élève au-dessus de la surface de l'eau et peut se promener dans les airs à une vitesse considérable. Les amateurs pouvaient se procurer cet appareil à New York pour $895.

Nouveaux moteurs

Leurs caractéristiques : silence et puissance

Cette année, deux splendides et nouveaux propulseurs Johnson Sea-Horse, de 75 CV, font leur apparition sur le marché des moteurs hors-bord. On les a munis d'un générateur à courant alternatif transistor.

A l'instar du générateur spécial des autos de police servant à la radiodiffusion, le générateur à courant alternatif, modèle luxueux Johnson 75 CV, fournit un courant électrique continu. On peut utiliser le congélateur et la corne de brume sans affaiblir la batterie. Les autres points particuliers au Johnson 1961 sont : un carburateur ultra-rapide à gicleurs fixes, une nouvelle commande à distance par manette double, une insonorité du moteur, de nouveaux indicateurs sur lampe de tablier, une lumière verte lorsque la clé d'allumage a pris contact, une lumière rouge indiquant le surchauffement du moteur, un nouveau câble conducteur parfaitement étanche, un bouton interrupteur de sécurité permettant de démarrer à faible vitesse, pour plus de sécurité.

"Vous achetez une embarcation dont toute votre famille se servira, a déclaré M. Peter McArthur, directeur des ventes chez Johnson; vous devriez pouvoir vous en servir pour les croisières, la pêche, le ski nautique et pour toutes sortes d'autres usages et, cela, jour et nuit. C'est donc pour ajouter au confort et au plaisir du client que nous avons créé des moteurs se prêtant à tous les usages, très effectifs et faciles à manoeuvrer."

En parlant des modèles Johnson 75 CV, M. McArthur note que le 75 CV est le plus souple de tous les moteurs hors-bord actuellement sur le marché. Assez puissant pour soulever neuf skieurs hors de l'eau profonde, il atteint la vitesse de 45 milles à l'heure, en huit secondes, en partant du point mort !

L'économie d'essence est particulièrement notoire. Des expériences démontrent que le réservoir de 5 gallons suffit pour propulser un canot de 16 pieds de long, à une vitesse de 20 milles à l'heure, pendant une heure trois quarts à deux heures.

L'économie des petits moteurs Sea-Horse portatifs s'ajoute à une longue durée. On trouve de nouveaux porteurs tourillon de crosse sur chaque modèle, à partir du 10 CV. Tous les Sea-Horses sont protégés par trois couches antirouille Johnson. La liste complète Johnson de 1961 inclut les modèles luxueux et standards 75 CV-4, le 40 CV, modèle électrique et modèle au démarrage manuel ainsi que les 18 CV, 10 CV, 5.5 CV et 3 CV.

On n'aperçoit plus ces désagréables ajustements d'essence sur les moteurs hors-bord 75 et 40 CV. Un carburateur ultra-rapide à gicleurs fixes se trouve dans tous ces modèles. Le mélange d'essence se dose automatiquement, sous n'importe quelle condition de charge et d'altitude. Un étrangleur (choke) automatique, inventé par la compagnie Johnson, en 1960, assure au moteur toute la puissance voulue et une réelle économie d'essence. Les deux modèles V 75 dureront plus longtemps, la partie basse du moteur étant dotée d'un arbre d'hélice en acier inoxydable et d'un pointeau rigide au coussinet. Ces coussinets de pignons servent de palier de butée et reposent directement sur le raccordement d'engrenage.

L'insonorité Johnson reste encore la meilleure : un matériau isolant alvéolaire, nouveau, très léger et placé sous le capot du moteur, réduit le bruit à un murmure.

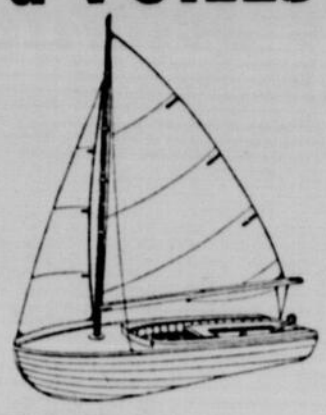
C'est un fait: ce moteur plaît à l'oeil. Sa couleur blanche mariée à un gris français convient à tous les genres d'embarcations. Le capot est en fibre de verre et la base des moteurs est faite d'aluminium.

Selon vos spécifications

BATEAUX à VOILES

ou à

MOTEUR



Nos 30 années d'expérience dans la fabrication d'embarcations de tous genres vous assurent une entière satisfaction.

MATERIAUX de QUALITE

A. DELAVALLE Enr'g.

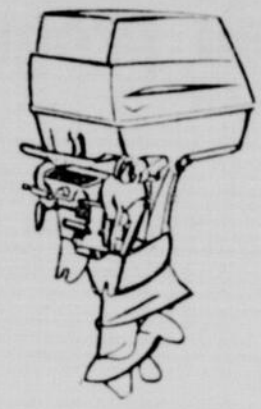
SERVICE et REPARATIONS

9960, ave DES RECOLLETS (Montréal-Nord) - DA. 2-5771

BATEAUX en FIBRE de VERRE

LARSON

MOTEURS **EVINRUDE**



ACCESSOIRES de BATEAUX

LOCATION et REPARATION de MOTEURS

FECTEAU & Fils Ltée

7845 ST-LAURENT — CR. 1-1050

Dès MAINTENANT

vous pouvez posséder le bateau de vos rêves en finançant l'achat par

LABRADOR ACCEPTANCE CORP.

9920 Lajeunesse DU. 9-1386

● Plan marin ● Assurance-vie comprise

Beatty GATOR

PRÉSENTE LA PREMIÈRE REMORQUE AUTOMATIQUE

Nouveau CONTRÔLE DE MISE À L'EAU AUTOMATIQUE

ÉLIMINE TOUT LE TRAVAIL DE MISE À L'EAU ET CHARGEMENT . . . AUTOMATIQUEMENT

- Mise à l'eau et chargement plus faciles par un seul homme.
- Meilleure tenue de route.
- Meilleure protection de la coque.

La charpente à bascule se dégage — votre bateau se libère des bers de l'arc — les bers de traverse se détachent de la coque — et automatiquement votre bateau est à l'eau.

Les remorques les plus populaires au Canada pour hors-bord et bateaux à voiles jusqu'à 22 pieds.

VENDUES PAR LES PLUS IMPORTANTS MARCHANDS DE BATEAUX

Disponible chez les marchands ci-dessous:

ARENO MARINE
147, rue VICTORIA
Valleyfield
FR. 3-1300 — FR. 3-7217

ALBERT BECHARD
217 ST-JACQUES
ST-JEAN — FI. 6-3726
MONTREAL — OL. 8-8292

CHAMBLY AUTO ELECTRIC
R. JETTE, PROP.
561, rue BOURGOGNE
CHAMBLY — OL. 8-1141

FERRONNERIE
GILLES CREPIN
Meubles et accessoires électriques
CHATEAUGUAY STATION
OX. 2-6472

EAST END MARINE
VENTE et SERVICE
1566 est, rue CRAIG
LA. 5-7111
Ouvert tous des soirs et le sameri

J.-A. Fréchette & Fils
LTEE
QUINCAILLERIE — HARDWARE
CENTRE D'ACHATS ST-HILAIRE
ST-HILAIRE — FOrest 7-3391
ST-BRUNO — OL. 3-2554

A. PIGEON & FILS
Bateaux, moteurs et accessoires
11,921, rue BELLEVOIS
DA. 2-1610

F. PEPIN SPORTS
VENTE et SERVICE
1305 NOTRE-DAME
LACHINE — ME. 7-3902

V. JODOIN YACHTS
Yachts neufs et usagés
Réparation et entreposage
16,226, BUREAU
Bout-de-l'Ile — MI. 5-4247

LAPOINTE MARINE
1036, boul. TASCHEREAU
VILLE JACQUES-CARTIER
OR. 4-4047

PAUL PICARD
VENTE et SERVICE
265, STE-ANNE
LA PROVIDENCE, ST-HYACINTHE
PR. 4-7887

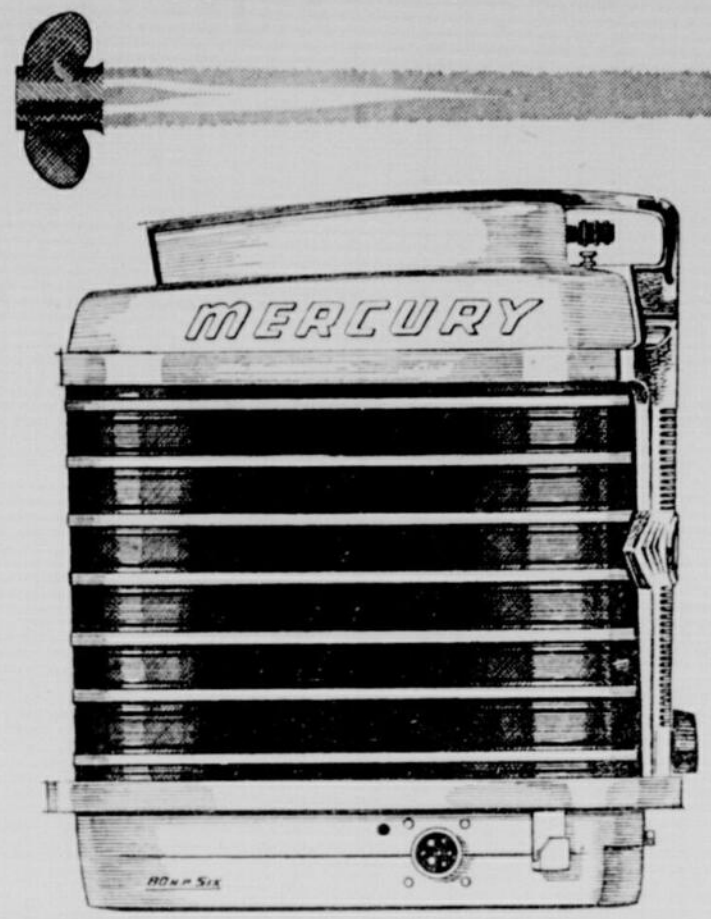
SUNSET INDUSTRIES
LIMITED
VENTE et SERVICE
2275 JEANNE-D'ARC
CL. 6-2727

SEA WOLF OUT BOARD
990, boul. LABELLE
ST-MARTIN — MU. 1-3528

MERCURY

le nom le plus prestigieux dans le hors-bord POUR '61

...apporte des perfectionnements... LES PREMIERS!



Nous aimons notre métier — la construction des moteurs hors-bord est notre seule et unique occupation et la marque Mercury de réputation mondiale est la seule que nous fabriquons.

Mercury ne disperse pas son activité et son énergie. Son enthousiasme se maintient toujours. Son ambition de toujours vous offrir ce que vous désirez a donné pour résultat votre satisfaction et celle de Mercury — c'est-à-dire moteurs plus sûrs, plus économiques, plus compacts et plus puissants.

Nos ventes nous permettent de juger que vous êtes satisfait de notre production. Merci pour votre encouragement répété.

Voyez votre marchand qui se fera un plaisir de vous donner une démonstration du modèle hors-bord Mercury le plus perfectionné... voyez les 11 nouveaux modèles Mercury '61... de 6 à 30 hp en moteurs jumelés et les 4 et 6 cylindres.

©1961 Kiekhaefer Corporation

80 hp MERC 800
70 hp MERC 700

Exclusif — 6 cylindres en ligne — au choix. CHANGEMENT de VITESSE avec POINT MORT à entrainement permanent ou MOTEUR à INVERSION DIRECTE. CONDUITE exclusive à PROPULSEUR JET, améliore la performance, immerge les fumées et réduit le son. Amortisseur, commutateur anti-gite, démarreur électrique et générateur de courant alternatif inclus.

50 hp MERC 500
45 hp MERC 400
40 hp MERC 350

4 cylindres en ligne grand usage — CHANGEMENT de VITESSE avec POINT MORT à entrainement permanent. Une économie allant jusqu'à 47% avec commande des gaz à tirette en vitesse de croisière. Equipé d'un commutateur anti-gite et un amortisseur pour plus de sécurité sur modeles 400 et 500. Démarreur standard et électrique... à type alternatif standard.

22 hp MERC 200
15 hp MERC 150
9.8 hp MERC 100
6 hp MERC 60

Exclusif cylindre jumelé GLIDE-ANGLE — Dispositif spécial permettant de glisser sur obstacles sous-marins. TRANSMISSION AUTOMATIQUE exclusive. Point mort avant, arrière avec contrôle de l'accélérateur au volant (Merc 200, 150, 100). Moteur anti-gite exclusif permet la pêche à la cuillère sans encombre... conduite exclusive à propulseur à jet améliore la performance et réduit le bruit. Le Merc '60 possède une gamme complète de vitesse bien que n'ayant qu'un poids de 49½ lbs.

Tous les Mercury sont munis de leviers de vitesse avec point mort et de commande unique à distance, carburateur de propulseur à jet fixe, conduite à propulseur à l'épreuve de la cisaille, puissance "Full Jeweled" !®

LA DEVISE DE MERCURY DEPUIS 22 ANS: *progresser en améliorant la qualité*

SEUL DISTRIBUTEUR POUR LE QUÉBEC ET LES MARITIMES

Encore quelques territoires disponibles

MANNING MARINE Ltd.

55 BEAUHARNOIS — VILLE ST-LAURENT
(coin nord-ouest boul. Métropolitain et autoroute)

RI. 7-9801

Un nouveau poisson: la sirène-papillon

Les sirènes se modernisent. Elles ont maintenant des ailes, comme SANDY LAWHUN, qui donne un spectacle de natation dans une station balnéaire de Floride. Son tube à air lui permet de rester sous l'eau indéfiniment, pour le ravissement des spectateurs.

Chez Evinrude

De nouveaux moteurs silencieux

Des moteurs de style 75 CV-4, une amélioration sensible dans la construction fonctionnelle, un mécanisme silencieux, un excellent rendement et toutes les commodités modernes, telles sont les caractéristiques des neuf modèles de moteurs hors-bord mis en vente, cette année, par Evinrude Motors.

A bord du 75 CV Starflite III, les moteurs Evinrude sont munis d'un nouveau carburateur thermostat à gicleurs fixes, en plus de l'insonorisation et d'un profil torpille. Le Starflite III avec Uni-Charger est le modèle de luxe doté d'une puissante génératrice CA, avec régulateur transistor standard.

Les autres modèles de la série 1961 sont également très puissants. Ce sont : le Lark III, le 40 CV de Luxe Evinrude; le 40 CV Bigtwin, avec économie de démarrage manuel; le 18 CV Fastwin, à tout faire, "poids moyen" de la série; l'infatigable Sportwin 10 CV, le 5.5 Fisherman, silencieux, préféré pour pratiquer le troll et le Lightwin 3 CV, moteur portatif avec hélice anti-herbes.

Chez Evinrude, on a conçu les modèles 1961 pour assurer plus de confort et plus de sécurité aux navigateurs. Cette application améliorée d'un carburateur à gicleurs fixes, en plus du contrôle automatique de la température, augmente sensiblement l'économie d'essence. Le carburateur à gicleurs fixes, ultra-rapide, dose convenablement le mélange de carburant. La génératrice CA, à courant alternatif à grand débit, recharge la batterie, même au ralenti. Le nouveau régulateur à tension transistor crée un débit régulier de la batterie. Le modèle Uni-Charger du Starflite III possède une clef de contact semblable à celle d'une automobile.

Les lignes élancées des Evinrudes 1961 noient les ondes sonores à la surface, supprimant ainsi les bruits de moteur plus perceptibles en bateau. On a éteint le bruit du Lark III et du Starflite III en recouvrant l'intérieur du capot d'un matériau isolant alvéolaire.

Quand à ces embarcations les modèles luxueux sont d'un blanc éblouissant et aussi d'argent, ornés à la manière d'Evinrude. Les leviers d'engrenage ont des lignes plus simples, plus nettes.

Le tableau de bord du modèle automatique comporte un indicateur de température. L'ampoule rouge illumine le mot "chaud" et on peut très bien apercevoir cette indication même en plein soleil. Sur le Starflite III avec Uni-Charger, un indicateur vert, sur le tableau de bord, vous montre si la clé d'allumage a pris contact.

On a dessiné le boîtier de l'embout du conduit d'essence de façon à tourner le raccord sur le côté, l'empêchant ainsi de se disjoindre accidentellement. Le raccord se trouve en biais, ce qui a permis d'enrouler plus facilement le boyau sans faire de coudes. Une nouvelle soupape automatique supprime toute fuite de vapeurs du réservoir, réduisant ainsi les risques d'incendie.

On trouve des changements de vitesse avant — point mort — arrière, sur tous les modèles, à partir du 5.5 jusqu'au 75 CV. Avec un bas profilé en forme de torpille, des amortisseurs à double action et la clef électrique de sécurité, on peut démarrer en prise, mais à faible vitesse seulement.

Pêche de luxe !

● M. H. J. Lee, qui habite sur les bords de la Baie des Iles, à l'extrême nord de la Nouvelle-Zélande, s'est arrangé une installation qui est le dernier mot dans le domaine de la pêche de luxe. Les plus beaux poissons de la région se tiennent à quelque distance en mer, et sa maison est sise sur une falaise haute de cent pieds, et assez retirée du bord. Ce qui n'empêche pas M. Lee de pêcher de son salon ! Sa ligne, amorcée comme il se doit, mais dont les hameçons sont nombreux et placés à distance les uns des autres, fonctionne selon la façon d'une corde à linge. A son extrémité aquatique, elle est fixée à un poteau, lequel M. Lee a fait planter au fond de l'eau, à l'endroit où les poissons aiment venir se nourrir et folâtrer. Lorsqu'il y en a un qui, selon la coutume imbécile des poissons, mord à l'un des appâts, M. Lee tourne son grand moulinet. Le fil de fer amène le poisson hors de l'eau, dans les airs, le long de la falaise, parmi la végétation et les pierres, jusque dans la maison du pêcheur !

Entre-temps, M. Lee reste assis dans son fauteuil favori et écoute la radio. Quand il cueille un poisson, il le décroche, replace un nouvel appât, et continue à pêcher. Le système fonctionne depuis dix-huit mois, presque à la perfection. La seule anicroche, c'est que les mouettes viennent cueillir de temps à autre un appât avant qu'il plonge dans la mer. Certaines se font même prendre à l'hameçon.

Singulier record

● Un citoyen de Gainesville (Floride) a établi un record de "rester éveillé" en tournant à l'intérieur d'un lac, dans un hors-bord qu'il était seul à conduire, durant 229 heures.

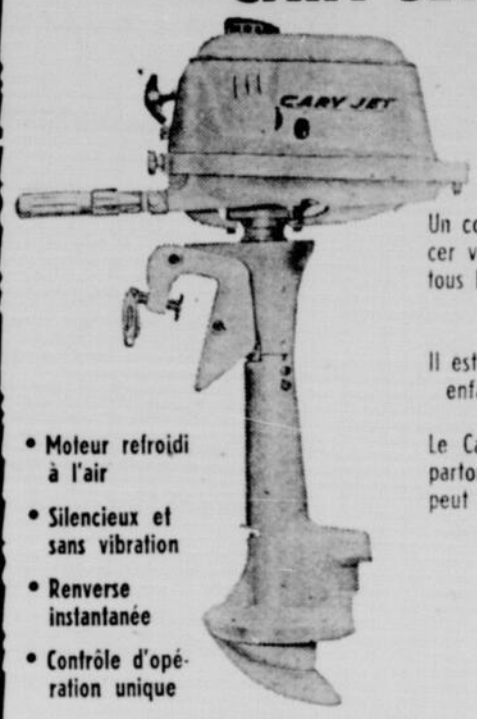
Système triple

● M. Ralph de Lucowich, planteur en Afrique du Sud, adore les plaisirs nautiques, mais il habite un peu trop loin de la mer ou d'un cours d'eau pour pouvoir vraiment les pratiquer. Il a donc fait installer trois piscines sur sa propriété. L'une, avec ses initiales tracées en mosaïque sur le fond, est pour son usage personnel; la seconde, sans initiales, est pour sa femme; la troisième, construite selon la silhouette d'un os, est pour son chien.

Gageure dangereuse

● Deux vieux messieurs, se livrant au plaisir de la natation dans la piscine d'un parc de Vancouver, ont fait une gageure à qui resterait sous l'eau le plus longtemps. M. George Palmer, âgé de 72 ans, a gagné le pari, restant immergé jusqu'à ce que le gardien de la piscine, ayant sauté à l'eau, l'ait repêché, ait pratiqué sur lui la respiration artificielle et l'ait ensuite expédié à l'hôpital. On rapporte que sa condition est satisfaisante . . .

MOTEUR SANS HÉLICE
"CARY JET"



C'est le moteur le plus sûr parce que "Cary Jet" n'a pas d'hélice.

Un courant d'eau fait avancer votre bateau, éliminant tous les dangers du moteur à hélice.

Il est sans danger pour les enfants et les nageurs.

Le Cary Jet vous conduira partout où votre bateau peut flotter.

- Moteur refroidi à l'air
- Silencieux et sans vibration
- Renverse instantanée
- Contrôle d'opération unique

Vous les verrez en montre à notre kiosque au Salon du Yacht du Québec à Blue Bonnets du 17 au 26 février, ou à notre magasin.

MANNING MARINE LTD.
Distributeur pour le Canada
55, rue BEAUHARNOIS, St-Laurent — RI. 7-9801
Coin nord-ouest boul. Métropolitain et autoroute des Laurentides

Sunset Industries
MACHINE SHOP REG'D.
Vendeur autorisé de Moteur et Bateau
MERCURY
2275 Jeanne d'Arc — CL. 6-2727
(une rue à l'ouest de Pie IX)

PROPRIÉTAIRES de BATEAUX
Voilà le moment de faire votre choix de
matériaux de recouvrement de bateaux
WALDEX en fibre de verre et plastique
POUR VOUS ASSURER :
★ Un fini qui résiste à la rouille et l'humidité
★ De couleur ou transparent
★ Solidité accrue de la coque
★ Elimination complète de tout entretien annuel
★ A l'épreuve de l'eau
★ Plus de vitesse avec plus de sécurité
Le printemps est arrivé, et c'est le temps de rénover votre bateau. Cette année, oubliez les tracas de resabler, recimenter et peinturer votre bateau, et recouvrez la coque et le pont en fibre de verre — le seul et unique moyen de vous éviter des travaux d'entretien.
Waldor Enterprises Limited, 7498 - 19e avenue, Ville St-Michel - RA. 7-3777
Votre distributeur WALDEX sera très heureux de vous fournir tous les détails et l'équipement complet incluant les instructions nécessaires.

SEA-WOLF OUTBOARD MOTOR, 990, boul. Labelle, St-Martin, P.Q.
PRATT LUMBER & BUILDING MATERIALS Ltd. Centre d'Achats Pointe-Claire, 303 Chemin St-Jean, Pointe-Claire, P.Q.
MANNING MARINE Ltd., 55 Beauharnois, Ville St-Laurent
JOHN NEWMAN MARINE Forum, avenue Atwater, Montréal
QUINCAILLERIE J. PASCAL Liée Centre d'Achats (Rond-Point), Dorval, P.Q.
EAST-END MARINE, 1566 est, rue Craig, Montréal
DUPUIS MOTOR BOAT Reg'd., 3597, rue Hochelaga, Montréal
VERDUN OUTBOARD SUPPLIES Reg'd., 5101, rue Wellington, Verdun, P.Q.
A. E. McGARR & SON, 36 ouest, rue St-Laurent, Longueuil, P.Q.

Voici un superbe ensemble qui fera rêver tous ceux qui aiment se promener sur les rivières et sur les lacs. Le canot automobile, en fibre de vèrre, muni d'un moteur de 43.7 chevaux vapeur pouvant filer jusqu'à 35 milles à l'heure, est transportable sur une remorque. L'ensemble, soit la remorque, l'embarcation, le moteur, le treuil, les attaches, etc.: environ $1,995.

Chez McCulloch of Canada

D'intéressantes nouveautés...

Cette année, la compagnie McCulloch of Canada nous annonce de grandes améliorations dans ses moteurs hors-bord Scott. Le manufacturier ajoute avec fierté que ses moteurs ont maintenant plus de chevaux-vapeur par livre, et plus de puissance par pouce cube de déplacement du piston.

McCulloch nous annonce aussi d'autres nouveautés pour 1961. L'une des plus importantes, c'est le lancement cette année d'un "cartopper" (c'est-à-dire "transportable sur une voiture") de 12 pieds en aluminium, accompagné d'un moteur Fishing Scott de 7.5 HP. Cet ensemble fera les délices de l'amateur de pêche.

Autre nouveauté : l'ensemble économique "Ski", qui comprend une coque de 13 pieds en acajou moulé, un moteur Sports Scott de 27.7 HP et une remorque assortie. Prix suggéré : $995 pour le tout.

Enfin, une coque de 15 pieds, en fibre de verre, le dernier cri en fait de coque. Elle permit des vitesses élevées, de l'ordre de 35 milles à l'heure, et elle est toujours étanche. Elle s'accompagne d'un moteur Royal Scott Electric de 43.7 HP pourvu d'une génératrice, d'un vidage automatique de l'eau et de commandes à distance à un seul levier, d'une remorque d'une capacité de 900 livres d'une charpente de type "A" à bascule, des attaches arrière et d'un treuil. Le tout coûte environ $1,995.

Pour qu'une croisière reste un plaisir

Un petit bateau doit être équipé de façon à écarter tout risque

Au moment d'équiper votre bateau, il est opportun de considérer les trois points suivants: les dimensions du bateau, l'usage que vous en faites et les eaux sur lesquelles vous désirez naviguer.

A titre d'exemple, prenons un hors-bord de 14 à 16 pieds et voyons l'équipement requis pour une croisière d'une journée dans des conditions normales.

Il vous faut d'abord une ceinture de sauvetage — ou ce qui en tient lieu — pour chacune des personnes à bord. Les coussins flottants pourront remplacer les ceintures, mais pour les enfants, il est préférable d'avoir de ces vestes qu'ils peuvent porter continuellement.

Une ancre est indispensable. La corde de l'ancre sera en nylon de $\frac{3}{8}$ de pouce ou en chanvre d'un demi-pouce. Une longueur de 100 pieds devrait suffire dans la majorité des cas.

Mieux trop que trop peu !

Une lampe de poche est utile en tout temps. En cas de détresse, des fusées ou des signaux de fumée seront d'un précieux secours. Vous pouvez ajouter aussi une corne ou un sifflet, une boussole pivotante (si vous désirez effectuer des parcours assez longs), et un extincteur chimique qui, sans être indispensable, évite parfois des catastrophes.

Deux ou trois défenses de caoutchouc ou de filin protégeront les flancs du bateau au moment de l'accostage, au mouillage près d'un quai ou en longeant un autre bateau. Ayez toujours une paire de rames ou une pagaie à bord.

Un "yachtman" avisé aura toujours à sa disposition un sac de toile contenant des pinces, un tournevis, une clé à molette, des bougies de rechange, des goupilles (pins) et une hélice de rechange avec son écrou pour le moteur. Le manuel d'entretien du moteur peut aussi rendre service.

Avec ce qui suit, votre équipement sera complet : un seau en plastique ou en toile, un bidon d'eau potable, un torchon et une réserve de carburant.

Pas d'obstacle !

Les membres du Club des hommes-grenouilles de Lindsay (Ontario) ont dû creuser à la hache des trous, dans la glace de 23 pouces d'épaisseur, à la station estivale de Greenhurst, afin de permettre à douze de leurs camarades de s'enfoncer sous l'eau glacée. Les plongeurs, munis de costumes en caoutchouc gonflés d'air, s'entrainent pour des épreuves d'endurance, qui auront lieu au Salon des sportsmen de Toronto, en mars prochain. Les hommes-grenouilles restèrent dix minutes sous la surface, dans une eau de 34 degrés. Tous ont affirmé avoir été plus confortables et ne pas avoir ressenti le froid autant que les spectateurs !

Labatt... y a rien qui la batte!

Qui dit entrain, joie de vivre et d'*agir*, dit . . . "50"! C'est la bière franchement allègre, au goût vif et pétillant. Essayez-la; le premier verre fait foi de tout . . . "50" fait *joie* de tout!

Une bière de qualité, brassée dans le Québec au goût du Québec

Aux futurs amants de la voile

Conseils sur le choix du premier voilier

par Fernand Denis

Au mur de mon cabinet de travail, il y a une carte géographique ornée d'un cartouche portant le millésime 1646 et cette légende: "Planiglobii terrestris". Le quart de ce planisphère ancien consiste en "terrestris" vaguement délimité: le reste, c'est de l'eau sans limite, parsemée de têtes de monstres, de dieux marins et de voiliers: symboles du danger, de l'inconnu et de l'aventure.

Et la formule tient toujours au coeur de l'homme. Il la complète lui-même par la soif de liberté et le désir de lutter contre les éléments. Et l'on obtient alors cet être amoureux de la voile, et que le profane ne parvient jamais à comprendre tout à fait, tout en l'enviant un peu.

Le navigateur du yacht à voile n'admet guère ces sentiments qu'il trouve exagérés: "J'y prends simplement beaucoup de plaisir", dira-t-il modestement. N'empêche qu'ils sont assez nombreux ceux qui, ayant appris leur art sur les rivières et les lacs d'eau douce, finissent par franchir les océans dans des coques de vingt pieds, et tout seuls: ivresse du danger, de l'inconnu et de l'aventure... "Je sens que des oiseaux sont ivres, a dit Mallarmé, d'être parmi l'écume inconnue et les cieux."

Mais, cet article étant destiné surtout aux commençants, restons terre à terre, c'est-à-dire pas plus loin que les deux rives de l'Outaouais et du Saint-Laurent.

Six genres divers

Le lecteur trouvera ci-contre une vignette montrant six silhouettes de voiliers: goélette (schooner), ketch, yawl, cat-boat, cotre (cutter) et sloop.

La goélette et le ketch sont munis de deux mâts. Le grand mât d'une goélette est toujours à l'arrière, et celui du ketch à l'avant, ce qui les rend facilement identifiables, même à distance. La grand-voile de la goélette est donc derrière, tandis que celle du ketch est devant. Cinq de nos dessins montrent des gréements à vergues (on dit aussi "à corne"); le dessin du cotre montre un gréement "marconi".

Le gréement à vergues (gaff rigged) porte des voiles auriques, soit à quatre côtés non symétriques; elles sont soutenues chacune par une vergue. La vignette montre une goélette dont la proue est allongée par un bout-dehors portant (à partir de gauche): foc, clinfoc et trinquette. Sa voile de misaine et sa grand-voile sont surmontées de leurs voiles de flèche.

Le ketch a hissé un seul grand foc, sa grand-voile et son tape-cul. Sur un ketch, la barre du gouvernail est toujours en avant du tape-cul: mais sur un yawl, comme on le remarquera sur la vignette, il est en arrière de la barre, et presque complètement au-dessus de l'eau. Il est toujours beaucoup plus petit que le tape-cul d'un yawl, ce qui permet de différencier un ketch d'un yawl du premier coup d'oeil.

A cause de leurs dimensions plutôt grandes et de leur multiple voilure, je ne crois pas que l'apprenti navigateur devrait jeter son dévolu sur l'un quelconque de ces types de voiliers. Il pourra le faire plus tard.

Un seul mât

Le cat-boat est d'origine américaine. La division de sa voilure est réduite à son minimum absolu: il ne porte qu'une seule voile, hissée sur un mât unique emplanté à l'extrémité avant de l'embarcation. Pour nos eaux, c'est un magnifique bateau, ardent (entrant facilement dans le vent; un bateau à la tendance contraire est dit "mou"; c'est un défaut qu'on corrige par un remaniement des proportions réciproques des voiles), facile à manoeuvrer, car on n'a à se soucier que d'une seule voile, d'une seule écoute et de deux drisses: une "de corne" et l'autre "de pic" et que, tout comme les petits cotres et sloops, l'absence d'un bout-dehors permet qu'on puisse l'approcher sans danger d'un quai.

Le cat a toutes les dimensions, à partir du dinghy de dix pieds, jusqu'aux grandes coques de 30 pieds de longueur et de quinze pieds de largeur bravant les colères de l'Atlantique ou des Grands Lacs. Pour l'amateur, qu'il choisisse un cat de dix-huit pieds au maximum, car la voile unique, à cause de ses dimensions impressionnantes (140 pieds carrés pour un cat de 14 pieds) est quelque peu difficile et dangereuse à manier par gros temps, et aussi parce que, quand il fuit devant le vent, le bout de son gui démesuré peut traîner dans l'eau. De plus, le mât étant très à l'avant, une pression s'exerçe incitant l'étrave à se laisser submerger par les lames. Même dans un cat de dix-huit pieds, gare à vous si la voile "fait chapelle", c'est-à-dire quand le vent, venant franc arrière et profitant du roulis, ramène la voile de bâbord à tribord ou vice versa! Ça vous démâte votre bateau et vous serez chanceux si le gui, en passant avec la vitesse d'un bolide, ne vous a pas assommé.

Les sloops

Le sloop est un voilier très bien équilibré pour nos eaux, encore que l'écoute du foc, qu'il faut souvent, quand la brise grandit, tenir à la main en même temps que celle de la grand-voile, complique un peu le travail du skipper solitaire. Toutefois, la distribution de sa voilure le rend plus ferme et plus manoeuvrable que le cat par mauvais vent.

Le cotre est en réalité un sloop, mais dont le mât est emplanté vers le tiers de la longueur de flottaison à partir de l'avant: c'est-à-dire plus en arrière que le vrai sloop. Il alloue ainsi qu'on puisse établir un foc et même une trinquette. C'est le yacht par excellence le long des côtes de la Manche et de la Bretagne. Il est stable, fiable et rapide. Je me souviens du "Lucia d'Oka", qui battait, sur notre lac des Deux-Montagnes, tous les voiliers de son jaugeage qui osaient se présenter...

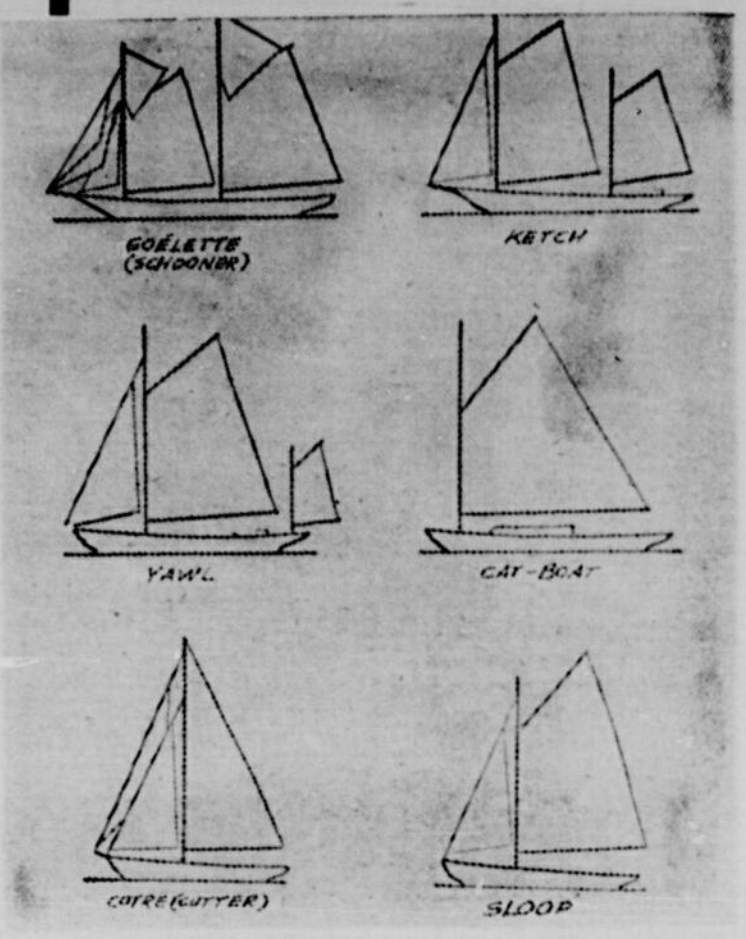
En définitive, le commençant devrait fixer son choix sur un bateau à un seul mât, et dont la carène ne dépasse pas 18 pieds (14 pieds pour le cat). Ces petits yachts sont surtout du genre "knockabout", en d'autres termes, d'une construction assez solide pour se laisser bousculer, échouer et permettre une fausse manoeuvre qui n'affolera pas trop l'apprenti sorcier qui se tient les mains crispées au gouvernail.

Les gréements

L'espace nous manque pour disserter longtemps sur les avantages et défauts réciproques du gréement à vergue et de celui, relativement récent, nommé "marconi". Je trouve, pour ma part, que le débutant apprendra plus de secrets sur les vents, les carènes et les caprices des éléments en naviguant tout d'abord sur un bateau à voiles auriques, mais c'est peut-être une illusion découlant du fait que j'ai commencé ainsi. Le marconi exige des voiles triangulaires, sans vergues de pic. Le mât est plus haut, le gui plus court, les étais et les haubans plus nombreux.

Dans nos eaux, on a un marconi amoindri, si l'on peut dire. Le vrai gréement marconi porte un mât si élevé, proportionnellement à la longueur de sa coque, qu'on est obligé de haler le bateau sur la grève, ou de l'abriter quelque part quand on ne l'utilise pas. Sinon, son fardage trop haut le fait chavirer à sa bouée dès que le vent devient mauvais.

J'ai possédé naguère un sloop marconi de grande classe, le "Suicide", dont le mât atteignait une hauteur de 34 pieds pour une coque de 22 pieds. L'emplanture du mât était sur le pont, ce qui réclamait un jeu compliqué d'étais, de haubans et d'arcs-boutants. Quand le "Suicide" était amarré à son corps mort par gros temps, il chavirait, comme s'écrase une bête entravée de court. Quand il naviguait, ce pur-sang franchissait tous les obstacles, à condition que son barreur eût des réflexes instantanés. Malgré les émotions magnifiques qu'il nous a procurées, je n'en conseille un pareil à aucun commençant...



TYPES DE YACHTS A VOILE. — Ils sont tous gréés à vergue, sauf le cotre qui a une voilure marconi.

Quilles ou dérives

Les yachts à voile sont nantis soit d'une quille fixe (keel), soit d'une dérive (centerboard). Un bateau à quille est plus stable, mais dans nos eaux fluviales et de rivières où les batture abondent (il y en a 65 dans le lac Saint-Louis!), une quille est une source d'ennuis. La dérive consiste en une lame de métal dans une "caisse de dérive" fixée au fond du cockpit. On "mouille" la dérive, c'est-à-dire qu'on la baisse dans l'eau quand on serre le vent au plus près, ou qu'on va aux allures largue et grand largue (de côté ou trois quarts arrière); on la relève lorsqu'on va vent franc arrière ou qu'on arrive à destination. Autour de l'île de Montréal, la dérive est préférable à la quille.

Si vous achetez d'occasion, surveillez les détails suivants: condition des voiles, car ce sont elles qui viennent à manquer le plus vite: la toile moisit, se brûle au soleil, se distend sous la pression du vent; et un nouveau jeu de voiles coûte très cher. Ensuite, examinez de près la coque, surtout à la ligne de flottaison et à la base de la caisse de dérive. Un bateau est souvent peint de neuf; sondez donc sous la peinture, avec un couteau de poche. La caisse de dérive est indispensable, mais elle n'en signifie pas moins un point faible, un "trou" dans la coque, plus ou moins bien cimenté, mais qui finit à la longue par laisser l'eau s'infiltrer. Et, partout où le bois s'imbibe lentement sans pouvoir s'aérer, la pourriture est inévitable. Examinez aussi l'étrave, là où les fortes pièces se joignent pour former l'avant. C'est un nid à carie sèche (dry rot).

Résumons: Le débutant devrait se contenter d'une coque de 20 pieds au maximum, à un seul mât: sloop, cotre ou cat-boat. Demi-ponté, sauf pour les petits dinghys. Pas de cabine, sinon minuscule. Dérive plutôt que quille.

Nous n'avons mentionné que le cinquième de ce qu'il faudrait dire. Nous avons négligé de parler des nouvelles substances dont on fabrique maintenant les carènes et leurs voiles. Cependant, quels que soient le matériel et les silhouettes nouvelles, les principes fondamentaux demeurent les mêmes. Et nous n'avons rien dit des manoeuvres qu'il faut savoir. Peu importe. Vous les apprendrez en bourlinguant, comme vos prédécesseurs.

Vous connaîtrez alors des joies inconnues des maniaques du moteur; des plaisirs sans vibrations, sans huile, sans odeurs d'essence, sans vitesse effrénée pour n'aller nulle part, sans bruit, sauf le frisselis de la houle, le choc impatient des lames, le chant du vent dans la mâture.

Ah! J'oubliais... Si vous chavirez (cela nous arrive à tous au moins une fois), ne lâchez pas votre coque tombée sur le côté. Un voilier ne se met jamais à l'envers: son mât l'en empêche. Il est facile de rester cramponné ou même de grimper à califourchon sur le flanc du bateau, lequel flotte aussi facilement qu'un radeau, malgré la violence du vent. Même impotent, il vous fera atterrir quelque part, même si ça prend un certain temps, à moins qu'on ne vienne vous repêcher. Après tout, vous n'êtes pas pressé! J'en sais quelque chose: cela m'est arrivé.

Vous vous sentirez simplement fier et un tantinet ridicule.

Bonne chance!

La fée des eaux

WILLA WORTHINGTON, se balançant sur un seul ski, démontre le mouvement du cygne volant. Elle fait partie du fameux corps de ballet aquatique de Cypress Gardens, en Floride, qui attire chaque année des milliers de touristes.

Une autre histoire de pêche

Le petit GREGORY GARCIA, de San Francisco, est prêt à toute éventualité: avec une mouche pareille, qui mesure 4½ pieds de haut, il pourra attraper n'importe quel monstre marin. Son père, TONY GARCIA, figure parmi les fabricants de mouches pour la pêche les mieux connus des Etats-Unis.

La grande vie !

Quelle famille heureuse et comme on les envie ! Ces gens se promènent sur l'immensité d'un lac à bord d'un croiseur mû par un moteur hors-bord Johnson de 75 chevaux-vapeur. La scène se passe au lac Buckhorn, en Ontario.

Préparation des moteurs pour l'entreposage d'hiver

Tous les manufacturiers de moteurs hors-bord recommandent d'entreposer votre moteur durant l'hiver chez votre distributeur. Là il sera vérifié par des experts, remisé dans un endroit sec et propre, protégé par des assurances et prêt à se remettre en marche dès qu'arrivera le printemps.

Cependant, certaines personnes préfèrent entreposer leurs moteurs chez elles, faire certaines réparations et les remettre elles-mêmes au point. Le Gale News Bureau donne les conseils suivants pour assurer un entreposage d'hiver parfait :

1.—La première chose à faire c'est de vider les réservoirs pour ne pas être tenté de s'en servir au printemps. Des vernis et certains résidus se forment dans l'essence lorsqu'elle est entreposée pour de longues périodes. Si ces sédiments pénètrent dans le moteur ils peuvent bloquer le carburateur et les tuyaux d'arrivée Il devient alors à peu près impossible de les éliminer sans démonter complètement le moteur.

2.—Ayez bien soin du moteur à l'automne et il vous servira bien au printemps. Placez le moteur dans une position confortable et enlevez le blindage, ce qui s'avère très facile avec les capots modernes. Otez la cartouche de filtre du carburateur et nettoyez-la. Enlevez ensuite les bougies d'allumage et arrosez les cylindres d'huile antirouille pour les protéger contre l'humidité durant la période d'entreposage. N'utilisez jamais d'huile pénétrante. Lorsque les bougies d'allumage auront été enlevées retournez votre moteur plusieurs fois afin d'assurer une distribution équitable d'huile. Ne manquez pas de prendre soin de vos pointes de bougies.

3.—Videz le fond du moteur du lubrifiant. Voyez à ce qu'il ne se fasse pas de bulles d'eau. Si vous en voyez c'est parce qu'il existe une fuite quelque part et vous feriez mieux de faire appel à un mécanicien qualifié en moteurs hors-bord. S'il n'y apparaît pas d'eau, remplissez le bas du moteur d'huile à engrenage type hypoïde jusqu'à ce que ce liquide visqueux déborde. Enduisez de graisse l'arbre de transmission de l'hélice avant de replacer son dispositif de soutien.

5.—Badigeonnez avec un peu d'huile les parties extérieures du moteur afin de protéger son fini.

6.—Placez le moteur debout dans un endroit à l'abri de l'humidité. Ne le couvrez pas, de l'humidité pourrait s'accumuler sous le protecteur et endommager certaines parties du moteur.

Le hors-bord Scott à faible tirant

Il est tout indiqué pour naviguer en eau herbeuse

Quel charme sylvestre que la navigation au petit bonheur dans les méandres d'une paisible rivière aux eaux calmes et limpides ! Parfois, c'est le plaisir de fureter en embarcation dans le delta sablonneux d'une embouchure. Parfois, c'est le délassement de glisser lentement à travers les joncs et nénuphars d'une anse solitaire.

Le moteur hors-bord de faible tirant Scott constitue l'élément idéal pour motoriser une embarcation à travers les eaux herbeuses et peu profondes, ainsi que pour accoster des berges de sable. L'idéal, c'est de réduire la vitesse à quelques tours d'hélice afin de pouvoir se griser en contemplant des paysages champêtres, le chatoiement de papillons multicolores en écoutant le gazouillis ininterrompu des oiselets.

Dangers à éviter

Mais gare aux galets et aux fonds caillouteux ! Une embarcation qui heurte des roches de fond ou à fleur d'eau risque de se fendre, que sa quille soit en métal ou de plastique. Pour débarrasser l'hélice d'herbages enroulés, il suffit de faire marche arrière. De toute façon, il est imprudent de s'aventurer hors du chenal tracé d'un cours d'eau si on n'est pas parfaitement familier avec le fond. Si l'embarcation s'enlise dans la boue, la marche arrière et un balancement appliqué d'un bord à l'autre par l'occupant constituent le moyen de se déprendre. Il faudra, en certains cas, imprimer un balancement en déplaçant le poids à l'avant ou à l'arrière, selon l'emprise de la boue sous la coque. Si l'hélice est échouée, inclinez le moteur et poussez l'embarcation en eau plus profonde, même si l'occupant ou un des occupants de l'embarcation doit aller dans l'eau pour pousser.

L'amarrage

N'accostez pas les rivages de boue molle, c'est dangereux ! Quand vous aurez trouvé un banc de sable solide, amarrez poupe en amont du courant. Dans une anse, ancrez votre embarcation à l'abri du vent. Si vous laissez l'embarcation en rade, donnez-lui assez de corde pour qu'elle puisse jouer un peu au gré du vent. Inclinez votre hors-bord et attachez l'embarcation à un arbre ou enfoncez une ancre solidement dans le sol.

Moustiques

La nuit venue, n'oubliez pas que les feux de bord attirent des nuées de moustiques et autres bestioles nuisibles. Aussi, à moins de grillager fenêtres, hublots et écoutilles (s'il s'agit d'un yacht de plaisance à cabine), éteignez tous feux à bord ! A l'aurore, le frais clapotis des poissons sautant hors de l'eau vous invitera à lancer la ligne et à jouer du moulinet. Dans la douceur du matin, le ramage des oiseaux vous incitera à goûter les joies de la grande nature.

Quelques conseils utiles

Le Bureau des Nouvelles de la Marine publiait récemment une liste de conseils pratiques pour les fervents du yachting. Ces conseils, s'ils sont suivis fidèlement, aideront les sportifs à traverser l'été et les lacs sans danger.

Vérifier la capacité maximum en HP de l'embarcation tel qu'indiqué sur la barre de pont. S'assurer aussi que la puissance du moteur est proportionnée au poids de cette embarcation.

Dans un yacht, chaloupe ou canot, se tenir toujours le plus près possible du centre. Sinon, veiller à ce qu'une autre personne rétablisse l'équilibre.

A faire

Remplir le réservoir soigneusement, en évitant de répandre l'essence un peu partout ou d'en éclabousser les passagers.

Apporter une ceinture ou une chemise de sauvetage approuvée par le ministère des Transports, pour chacune des personnes à bord.

Apprendre les principaux signes météorologiques annonçant une tempête ou un orage. Au premier de ces signes, regagner le port.

Traverser les vagues tracées par les gros bateaux dans un angle prudent, si on ne peut les éviter complètement.

Ralentir ou arrêter complètement le moteur avant de changer de place ou de se lever dans une embarcation.

Ramener lentement la barque à son port ou abri et respecter la propriété d'autrui.

A ne pas faire

Acheter un bateau sans tenir compte de la puissance du moteur. Charger une embarcation au-delà de sa capacité. Le nombre des sièges n'indique pas nécessairement la capacité.

Sauter à bord. C'est le meilleur moyen de verser. Les acrobaties en yacht sont permises aux experts seulement ! Courir les vagues. Tenir l'embarcation près des baigneurs et avancer sur ces derniers "pour leur faire peur". Un yacht ne peut freiner !

Fumer tout en remplissant le réservoir d'essence.

Jeter à l'eau des bouteilles et des boîtes de conserves vides.

Changer de siège ou se lever debout à bord d'un yacht, d'une chaloupe ou d'un canot.

Journée inoubliable!

Leur yacht bien ancré à la proue et à la poupe, ces gens prennent leur lunch dans la grande paix d'une berge. Le puissant moteur hors-bord les ramènera bien vite à bon port, après une journée d'été passée sur l'eau où on se baigne et pêche . . .

Le ski mécanique

Le ski mécanique ! Nouveau sport qui fait rage aux Bahamas ! Aussi excitant que le ski aquatique ordinaire, il est plus facile, moins dangereux et moins fatigant que ce dernier. Debout sur ces skis motorisés construits de façon à ne pouvoir se retourner, vous pourrez fendre les vagues à 40 milles à l'heure et connaître sans crainte la griserie de dominer la mer. Ici, ce "ski mécanique" est mû par un moteur Johnson.

Un mauvais rêve

Dominique étant un peu grippé, sa femme lui donne deux cachets d'aspirine.

Le lendemain, au réveil, Dominique n'a pas l'air content, et il explique :

—"Dis, ne me donne plus d'aspirine, ça me fait transpirer, et ça me rappelle le travail !

Le tour du monde

En 1940, M. Rinaldo Corte avait offert ses services à une maison d'import-export de Buenos-Aires mais n'avait pu être engagé du fait qu'il ne connaissait aucune langue étrangère. Après avoir fait le tour du globe et avoir appris sept langues, il vient, vingt ans après, de se présenter dans la même maison. Cette fois, il a été agréé.

Le surlendemain M. Rinaldo Corte est parti avec la caisse pour un nouveau tour du monde.

A la mode irlandaise!

A Dublin, le couturier Donald Davies a créé ce sensationnel pantalon pour les élégantes Irlandaises. Les demoiselles le portent pour jouer au golf ou au tennis, et aller à bicyclette, etc. Ce tweed irlandais, très chaud, a été tissé à la main et reste, en somme, fort attrayant !

VIENDRA BIENTÔT !

le deuxième

SALON PROVINCIAL DU YACHTING

Du 17 au 26 FÉVRIER

Pendant la semaine, de 4 p.m. à 11 p.m.
Fins de semaine, de midi à 11 p.m.

Blue Bonnets, Montréal

admission générale 50¢ admission gratuite aux enfants âgés de moins de 12 ans accompagnés des parents

AUTOBUS JUSQU'A LA PORTE—STATIONNEMENT SPACIEUX

Nouveaux modèles, nouvelles lignes...

Bateaux "nouveau genre" !

Nouvelles caractéristiques, nouveaux modèles, lignes vraiment élégantes, voilà ce que promettent, pour 1961, les bateaux Larson construits à Cornwall par Courtaulds Moulded Products of Canada Limited.

La double coque remplie de plastique-mousse dans tous les modeles, petits et grands, représente certainement l'innovation la plus importante de l'année. De nombreux modèles possèdent de nouveaux sièges réglables permettant aux passagers de s'étendre pour prendre des bains de soleil, tout en naviguant. On a doté d'autres modeles d'un siège pliant à la poupe et de compartiments à bagages supplémentaires.

On trouve sur le marché des embarcations, cette année, quatre nouveaux modeles de la série All-American de Larson : un 15 pieds, décapotable ou à cabine, un 17 pieds décapotable, et un 17 pieds de croisière à pont volant. Originaux, spacieux et d'une grande stabilité, ces quatre modeles offrent double fond et plancher plat. En 1960, c'est l'apparition de la série "Sea Lion" qui causait un vif émoi dans le public Cette année, on verra sur le marché deux nouveaux "Sea Lions" de 18 pieds : le "188" de croisière, et le "185" décapotable. Tous deux ont 82 pouces de large. La silhouette élégante des nouvelles coques aux lignes fuyantes ne manquera pas de plaire à un grand nombre d'acheteurs. La partie centrale du pare-brise se rabat sur une section coulissante du pont, donnant ainsi, à volonté, libre passage vers l'avant. En plus de l'espace réservé aux bagages, on trouvera à l'avant un compartiment pour les agrès de pêche. Pourvus d'une table pliante à l'arrière, ces nouvelles embarcations deviendront encore plus populaires que celles de l'an dernier.

Les seuls concurrents des "Sea Lions", en 1961, seront les Surfmasters, de Larson également, soit donc deux nouveaux modèles de 19 pieds de long : le Surfmaster 195 décapotable et le Surfmaster 195 de croisière. Tous deux ont un pont spacieux mesurant 85 pouces de large. Bien entendu, on y trouve les mêmes commodités que sur les "Sea Lions".

Un nouvel adhésif sert à fixer le pont à la coque : telle est l'innovation introduite par Courtaulds dans son procédé de fabrication des bateaux Larson. En plus de ses excellentes qualités adhésives, le Tremco Polysulfide Compound J8 - 709H garde une élasticité permanente; en dépit des rudes efforts auxquels la coque est soumise, le joint entre le pont et la coque demeure solide et inébranlable.

On applique le nouvel adhésif sur le rebord supérieur de la coque au moyen de fusils à air comprimé. Ensuite, on presse le pont dans sa position finale; le joint est renforcé par des crampons inoxydables.

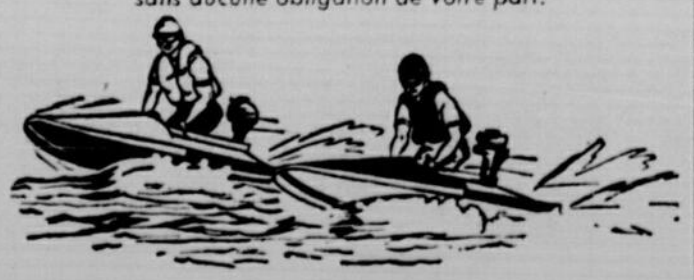
"Nous sommes fiers de savoir que nous produisons les bateaux en fibre de verre les mieux construits sur le marché !", a déclaré un ouvrier de la manufacture Courtaulds.

BATEAUX

CONSTRUITS SELON VOS PLANS

par des experts connus à travers le Canada.

Soumettez-nous vos plans, nous vous ferons un estimé, sans aucune obligation de votre part.



EPARGNEZ

plusieurs centaines de dollars en achetant directement des constructeurs.

BATEAUX A FOND PLAT

Différents modèles pour livraison sur demande.
Prix très spéciaux.

T. Desmarais & Fils Enr.

F. X. LESCAULT & FILS ENR., PROP.

Constructeurs de bateaux à fond plat et Yachts

25 Principale, Verchères — LU. 3-3201

Q Que pourrais-je donc servir ce soir qui soit un peu différent?

R Quel que soit votre menu madame, on l'appréciera encore plus si vous y ajoutez un bon vin de table Manor St. Davids!

Rouge ou blanc, le Manor St-Davids rehausse comme par magie la saveur des mets!

Les vins Manor St-Davids sont les vins de table les plus appréciés (et de beaucoup!) au Canada.

Les bons vins canadiens de Bright

DEPUIS 1874

190B

Le moteur "Sovereign" de Gale...

Des lignes audacieuses et plus de puissance

Gale présente pour 1961 un nouveau moteur Sovereign sur lequel on a effectué d'audacieux changements de ligne et dont on a accru la puissance.

La série complète des nouveaux moteurs hors-bords Gale comprenant 11 modèles allant de 3 à 60 chevaux-vapeurs est manufacturée par la Outboard Marine Corporation of Canada Limited à Peterborough, en Ontario.

Le dernier-né de la famille des hors-bords Gale est le Sovereign 40. Ce nouveau moteur, qui présente plusieurs additions techniques, remplace le Sovereign 35. Le Sovereign 40 est offert dans un boîtier de ligne simple mais révolutionnaire peint d'une teinte éclatante orange, modèle Boucanier qui ajoute à son attrait.

L'élément-vedette du modèle '61 c'est le puissant et dynamique moteur V-Sovereign. Le V-Sovereign de 60 chevaux-vapeur a quatre cylindres et est dessiné en forme de V. Il vient en tête des plus puissants moteurs hors-bords.

La ligne Gale se complète de six modèles Boucanier de 3, 5, 15, 25 et 40 chevaux-vapeur. Le Prince de ces moteurs Boucanier, c'est le nouveau moteur de 40 chevaux-vapeur muni comme le Sovereign 40 d'un démarreur automatique.

Une caractéristique exclusive du Gale 1961 est son système électrique qui se débranche rapidement. Tous les modèles Sovereign sont munis d'un câble à douilles mono-pièce qui se débranche facilement et rapidement.

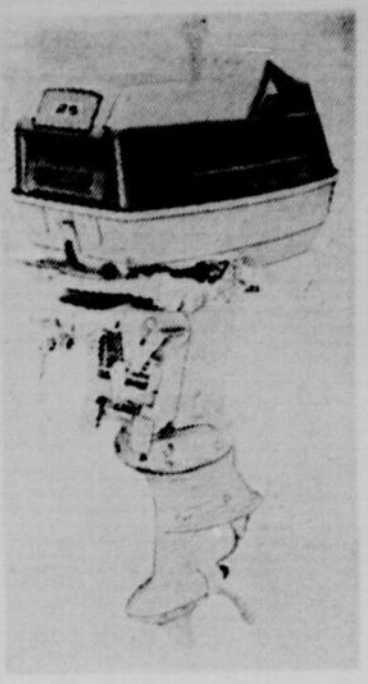
Le Gale 61 offre d'autres avantages: le support du moteur interchangeable avec n'importe quel bateau peut s'adapter à n'importe quel linteau. Coulé en un seul morceau, il fait partie intégrante du moteur.

L'innovation principale quant à l'efficacité de ce moteur, c'est le nouvel élément Torpedo. Le changement le plus important est l'introduction d'un tuyau d'échappement de la grandeur d'une demi-cuiller qui réduit le sillage. Le torpedo révolutionnaire du V-Sovereign contient une transmission qui augmente la puissance du moteur en réduisant la résistance de l'eau.

Le V-Sovereign est muni d'un démarreur électrique. Sur le Boucanier 25, ce démarreur électrique est facultatif. Le V-Sovereign et le Sovereign 40 sont aussi disponibles avec des dynamos installées au cours de la fabrication du moteur. Tous les moteurs Gale, du Boucanier de 5 chevaux-vapeur au V-Sovereign, pouvent être téléguidés.

La série complète des moteurs Gale 1961 est présentée dans un nouveau boîtier resplendissant. Les modèles Boucanier sont peints orange et blanc écume de mer; les modèles Sovereign, noir jais et blanc écume de mer.

Chaque modèle, sauf le Boucanier de 3 chevaux-vapeur, est en fibre de verre ultra-légère. Le moteur est entièrement isolé par des haubans scellés et des montants en caoutchouc qui absorbent le bruit et amortissent la vibration.



Une beauté à quai !

Une jeune beauté met pied à terre après une agréable randonnée en yacht. Remarquez le toit dur décapotable que l'on peut poser soi-même sur n'importe quelle embarcation de 12 à 19 pieds. Ce toit est fait de fibre de verre extrêmement résistante. C'est un autre des produits distribués par Manning Marine Ltée.

L'annonce des
MOTEURS SCOTT
apparaît dans les pages sportives de cette édition

Tissu-miracle

Les tissus-miracle ont envahi nos garde-robes depuis quelque temps, et personne ne saurait s'en plaindre. Mais savez-vous qu'il existe un autre genre de tissu-miracle, très utile aux amateurs de yachting ? Il s'agit du "Celastic", un nouveau produit qui vous permettra de réparer votre bateau endommagé.

Le "Celastic" est un tissu aux mailles très serrées imprégné généreusement d'un plastique très résistant. Lorsque le "Celastic" est imbibé d'un dissolvant spécial, il devient très malléable et épouse facilement la forme de n'importe quel bateau. Une fois sec, le "Celastic", dont les propriétés adhésives ont été éprouvées en laboratoire, "collera" pour toujours à votre embarcation.

Il y a 3 catégories de "Celastic" :

Tout-utilité (32 livres) : pour les réparations générales de coques et de ponts de canots, de chaloupes et d'embarcations légères.

Standard (75 livres) : pour recouvrir et réparer les coques de bateaux plus grands et les ponts où circulent plusieurs personnes.

Extra-fort (115 livres) : pour les bateaux de plaisance et les petits navires commerciaux.

A Montréal, on peut se procurer "Celastic" chez Rosario Faucher.

Vaisseaux fantômes

● Les autorités de la Marine marchande américaine ont entrepris une étude sérieuse pour la construction et l'aménagement de cargos automatiques au long cours. Ce seront des bateaux naviguant sans équipage et dirigés uniquement par radar, exactement comme les missiles interspatiaux. Un pilote (humain) ne montera à bord que pour les faire pénétrer dans un port et les en faire sortir.

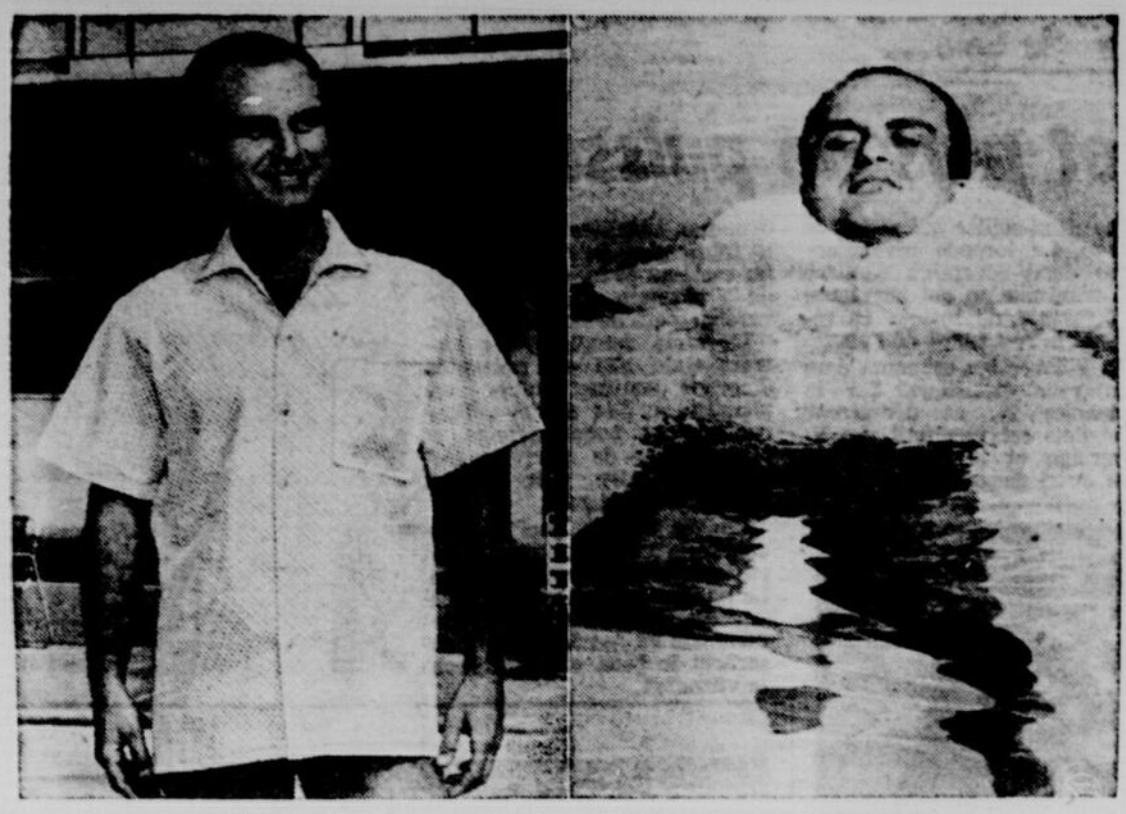
Le Centre d'Achat Marin de Montréal

MOTEURS
JOHNSON
Tous les modèles
●
VOLVO-PENTA
Moteur hors-bord
et intérieur combiné

BATEAUX
• Glasspar • Sheppard
• Green-ell • Peterborough
• Arkansas-Traveller

ACCESSOIRES
Le plus grand choix d'accessoires marins pour bateaux à moteur ou à voile.

MONTREAL MOTOR BOAT
725 ST-ANTOINE
UN. 6-5041



Une chemise qu'il ne faut pas donner

La chemise sport qu'on voit à gauche n'est pas seulement élégante, elle peut aussi vous sauver la vie. Dès qu'elle est dans l'eau, elle se gonfle automatiquement en quelques secondes et sert de ceinture de sauvetage.

Pour pouvoir naviguer où bon vous semble

Sachez lire une carte marine!

L'été, au lieu de faire des ronds dans la rivière ou le lac au bord duquel est situé votre camp d'été, vous devriez faire des petits voyages d'explorations à bord de votre embarcation. Les routes marines sont aussi bien indiquées que les routes terrestres (les panneaux-indicateurs en moins) ce qui vous permet de vous aventurer sans risques en eaux inconnues.

Le Service Hydrographique du Canada a effectué les relevés des plus grands cours d'eau de notre pays et a dressé des cartes marines indiquant les rivages, les profondeurs et les écueils.

Ces cartes sont à l'échelle et elles couvrent une superficie définie. Certaines cartes, couvrant d'immenses superficies, sont naturellement à une petite échelle. Le marin qui veut avoir plus de détails sur une partie déterminée d'un Grand Lac, par exemple, pourra se procurer une carte plus détaillée couvrant naturellement une moins grande superficie. Et il existe des cartes à échelle encore plus grande pour les ports et les territoires environnants. Toutes ces cartes se vendent $1 l'exemplaire.

Sur certaines cartes, la profondeur est indiquée en pieds et sur d'autres en brasses (une brasse équivaut à six pieds). Chaque carte indique clairement combien il y a de milles au pouce et est munie d'une rose des vents.

Les eaux peu profondes sont habituellement indiquées en bleu. Bleu foncé indique la profondeur entre le rivage et la ligne de trois brasses et bleu moyen celle entre la ligne de trois brasses et celle de six. Les noms de villes et de villages sont mentionnés et les fonds sont clairement décrits : pierre, sable ou glaise.

Ces cartes comprennent aussi une indication des phares et des bouées. Des lettres signalent de quelles couleurs sont ces bouées. Si rouge ou vert n'est pas mentionné, cela signifie que la lumière est blanche.

Souvenez-vous toujours qu'en eaux canadiennes, toutes les bouées marquant le côté droit (tribord) du chenail sont rouges et qu'elles portent un chiffre pair. Du côté gauche on trouve les bouées noires, portant un chiffre impair. Ainsi quand vous remontez le courant, vous passez à gauche de la bouée rouge, le plus près possible. Les bouées rouges portent des feux rouges, les bouées noires des feux blancs. Il est possible que vous rencontriez des bouées aux raies horizontales rouges et noires : elles sont placées au milieu du chenail et vous pouvez passer de n'importe quel côté.

Il existe un petit moyen facile de vous souvenir de quel côté d'une bouée vous devez passer. Pensez simplement à : "Rouge-Retour-Droite". Donc si vous revenez de la mer, si vous entrez dans un port, si vous remontez un fleuve ou une rivière, vous avez les bouées Rouges à votre Droite.

Et maintenant, bon voyage !

VERCHÈRES
EN CONTREPLAQUE

TOUTES DIMENSIONS
POUR MOTEUR JUSQU'A 40 H.P.
PRIX A COMPTER DE $69.50
LIVRAISON IMMEDIATE SI DESIRE
DEMANDEZ NOTRE LISTE DE PRIX
J.-MAURICE BISSONNETTE
150 PRINCIPALE — LU. 3-3992
VERCHERES

BATEAUX A L'EPREUVE DE L'EAU
Nouveau procédé facile

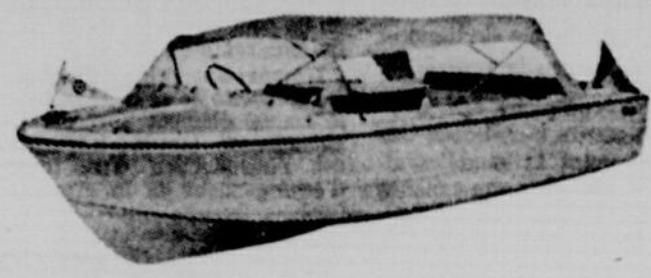
TAILLEZ simplement, TREMPEZ dans la solution et POSEZ sur la surface du bateau. Dès que cette toile est séchée, elle devient résistante comme une carapace et les coques et les ponts seront protégés aussi longtemps que durera le bateau. CELASTIC, étoffe tissée très résistante, imprégnée d'une solution de plastique des plus tenaces, colle à toute surface non métallique et tolère pratiquement tous les finis. Solution idéale pour tous les travaux d'imperméabilisation, quels qu'ils soient. Nous vendons cette toile au pied . . . pas de gaspillage. Vous n'achetez que la grandeur voulue. Procurez-vous CELASTIC maintenant et servez-vous de ce procédé facile pour protéger votre bateau indéfiniment.

CELASTIC en vente chez les distributeurs ci-dessous :

BENOIT MARINE OUTBOARD MOTORS, 10871 Lajeunesse, Montréal.
ROSARIO FAUCHER, 4282 Bréboeuf, Montréal.
LAPOINTE MARINE INDUSTRIES, 10336 boul. Taschereau, Jacques-Cartier, Montréal.
LIMOILOU LUMBER, 1090, 8e rue, Limoilou, Québec.
LESSARD CRAFT, Magog, P.Q.
TRUE-CRAFT, St.-André, Est, Co. Argenteuil, P.Q.

BB CHEMICAL COMPANY OF CANADA LTD.
BOITE POSTALE 1445 — PLACE D'ARMES — MONTREAL, QUEBEC

Songez déjà...
A FAIRE VOTRE CHOIX



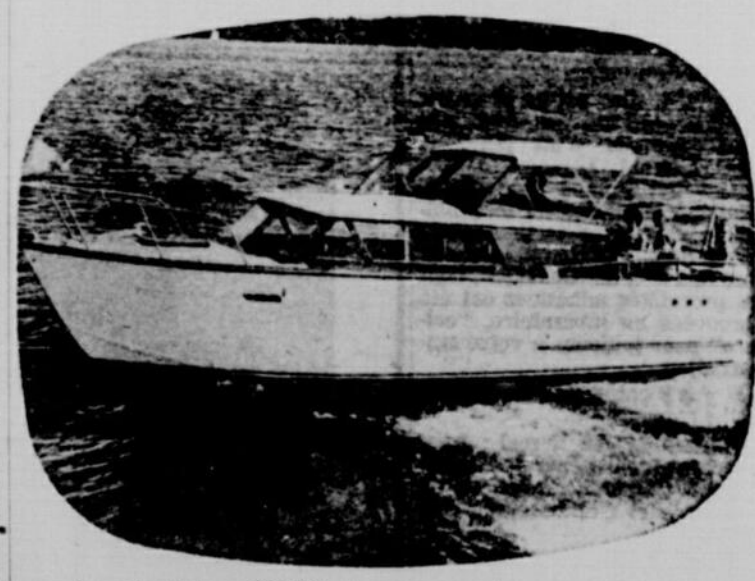
Omer DeSerres sera heureux de vous conseiller lors de votre achat.

Voyez les modèles 1961
Princecraft
en aluminium et fibre de verre

au Salon du Yacht du Québec
à Blue Bonnets
à compter du 17 février

OMER DESERRES
1406 ST-DENIS — AV. 8-0251

VOYEZ les "CRUISERS"
TROJAN
au SALON du YACHTING



Parmi les bateaux **TROJAN**, il y en a au moins un pour convenir à vos goûts et à votre bourse: Cruisers avec ou sans cabine fermée, pour la vitesse, pour la pêche, pour la croisière, etc.

- Choix de puissance et de qualités diverses
- Construits avec les meilleurs matériaux
- Disponibles en Dimensions de 17' à 33'
- Couchent jusqu'à 6 personnes avec confort

Vous serez fier de piloter un TROJAN — En montre au SALON du YACHTING, à Blue Bonnets, du 17 au 25 février.

COMBINED SALES Ltd.
Distributeur autorisé *TROJAN*
BUREAU CHEF 5950 COTE-DES-NEIGES, Chambre 336, Montréal, RE. 9-2065
SUCCURSALE et MARINA sur le terrain du COMMODORE YACHT CLUB 291 boul. Lévesque, Pont-Viau

Voici notre homme heureux, exhibant avec fierté ses belles prises ! Utilisant son moteur Scott, il est allé pêcher avec son gars dans un de ces "petits coins", connu d'eux seuls, dans le calme de la grande nature.

Pêcheur ou amateur de paysages...

Les "petits coins tranquilles" existent encore, dénichez-les !

Qui saurait décrire toute la poésie de ces "petits coins solitaires", où les pêcheurs pratiquent leur sport favori ! C'est là qu'ils prennent des poissons "gros comme ça" ! Mais ils en échappent de bien plus gros encore, d'énormes...

Plusieurs pêcheurs, plus fins que d'autres, possèdent leur "petit coin" caché, place retirée qu'ils ont baptisée d'un nom bien particulier qui n'apparaît évidemment pas sur les cartes et qu'ils sont apparemment les seuls à connaître.

Les petits paradis !

Cette "place" secrète "où le poisson mord", on la déniche en remontant parfois l'embouchure des rivières ou en pénétrant dans de petits bras de mer ou même en longeant les rives d'un quelconque cours d'eau. Il faut alors naviguer dans une embarcation tirant peu, capable de flotter dans les hautes herbes, en eau peu profonde.

De ces petits paradis de la pêche, vous en découvrirez probablement non loin de votre port ou d'une rivière avoisinante. Là, la beauté des papillons vous émerveillera, vous verrez d'étranges insectes dont vous ignorez totalement le nom. Ce lieu, par son charme et sa douceur, vous enchantera. Ce sera un merveilleux endroit où exercer vos talents de photographe. Et, vous y ferez bonne pêche!

Recherchez ces endroits retirés. Une fois que vous en aurez découvert un, vous y retournerez toujours. Gardez-le secret! Que ceux qui aiment à se livrer au sport de la pêche loin du vacarme des quais et du bruit des ports achalandés en fassent autant!

Places bien "gardées"

Il faut explorer les rivages pour découvrir ces endroits privilégiés et cachés. Ces "petits coins" sont relativement faciles à trouver surtout vers la fin du printemps où les eaux sont à leur plus haut niveau. Là où il y a marée, vous ne pouvez y pénétrer qu'à marée haute et vous devez vous retirer au baissant.

Pour pénétrer dans ces espèces de landes submergées, il vaut mieux que quelqu'un, se tenant à l'avant, sonde ou "pique" le fond, afin que votre embarcation ne s'échoue pas. Réduisez la vitesse du moteur, car rien ne sert d'aller vite. Ici, rien ne presse, détendez-vous, reposez-vous!

En remontant une rivière peu profonde et étroite, tenez votre embarcation au milieu du lit; évitez les berges et les bancs de sable qui s'avancent trop; surveillez les hauts-fonds sablonneux où vous pourriez vous échouer, surtout à un confluent.

Gare aux roches !

Il est toujours dangereux de naviguer dans des cours d'eau peu profonds, dont le lit est couvert de roches et de galets, à moins, bien entendu, que vous les connaissiez comme le dos de la main. On peut facilement défoncer la coque d'une embarcation, même si elle est faite de plastique ou de métal, en heurtant des rochers à fleur d'eau ou des pierres pointues. Si les herbes marines ou les algues obstruent votre moteur hors-bord, faites machine arrière. Si l'embarcation s'échoue sur un fond de vase, balancez l'embarcation de gauche à droite en mettant le moteur à reculons, ou placez tout le poids en avant ou en arrière, selon le cas, pour permettre à l'un des deux bouts de flotter confortablement.

Si l'hélice est empêtrée dans la boue, rentrez le moteur et dépannez l'embarcation même si vous devez pour cela vous déchausser et marcher dans l'eau.

A minuit sur la plage . . .

Rendu à destination, tirez l'embarcation sur la grève si vous y passez la nuit et si la chose est possible, évidemment. Méfiez-vous des bords vaseux. Laissez toujours le bateau nez vers terre ou à contre-courant afin qu'il se maintienne au fil de l'eau. Dans un bras de mer, placez l'embarcation à l'abri du vent; si vous la laissez à l'ancre, qu'elle ait suffisamment d'aire pour ne pas aller se heurter sur un obstacle, au cas où le vent s'élèverait.

Ayez soin de bien placer le moteur hors-bord si vous tirez la barque sur la grève. A l'aide d'un câble, attachez-la à un arbre ou à une ancre mordant bien.

Toute lumière attirera infailliblement des nuages de moustiques. Evitez donc de laisser les portes et les hublots de la cabine sans moustiquaires, fermez-les bien afin de vous éviter une nuit blanche et des tas de désagréments.

Le matin, vous vous réveillerez au chant des oiseaux, la réflexion de la lumière dans l'eau vous éblouira.

Et, en entendant les "flocs" répétés des poissons qui sautent, vous monterez bien vite sur le pont muni de votre canne à pêche. Alors, dans ce petit coin à vous tout seul, dans la grande paix de la nature, vous vous livrerez à votre sport favori, heureux comme un roi!

Le moteur Comboard

Puissance et économie

L'agencement et l'emplacement du nouveau moteur Comboard de Larson assurent la même performance qu'un moteur à 4 cylindres, de 80 CV. Ce moteur Comboard propulse l'embarcation en ne consommant que le tiers du carburant nécessaire à un moteur hors-bord de 50 à 60 CV.

Très économique, il ne nécessite pas un nettoyage fréquent et on n'a pas à verser de l'huile dans l'essence. Ce moteur peut virer pendant 4,000 heures sans nécessiter de revision. Muni d'un silencieux, le Comboard fonctionne avec la régularité et la souplesse des moteurs à 4 temps. Il va de soi que l'uniformité du pont arrière augmente l'élégance et ajoute au confort du bateau. Une écoutille donne accès au moteur.

Les experts nautiques sont d'accord pour affirmer que l'emplacement de ce moteur dans la poupe est scientifiquement idéal pour les coques du même type que celles des bateaux Larson. La transmission du Comboard bascule pour faciliter la manutention et le transport sur remorque; elle tourne sur elle-même pour donner une manoeuvre égale à celle des hors-bord. L'arbre et l'hélice sont protégés contre les écueils et les débris sous-marins.

Des experts installent le moteur Comboard à l'usine. On peut l'obtenir sur commande, avec tous les modèles "All-American" de 17 pieds, les "Sea Lions" et les "Surfmasters". Les bateaux Larson munis d'un moteur Comboard sont d'un prix modique et étonnamment bas.

Les adeptes des sports nautiques adoptent O'Keefe

La Brasserie O'Keefe Limitée est heureuse de patronner la Fédération des Clubs Nautiques de la province de Québec. L'une des des entreprises les plus importantes de cette organisation est la Caravane de Sécurité Aquatique qui, cette année encore, fera la tournée des régions où les sports nautiques prédominent dans la province. Surveillez l'arrivée de la caravane dans votre district et aidez-nous à vous aider.

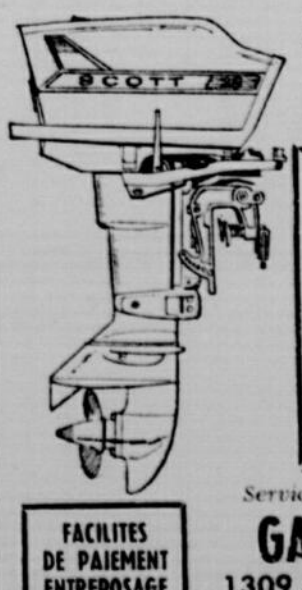
Buvez O'Keefe... *la bière Douce*

GRANDE VENTE

MOTEURS SCOTT HORS-BORD

● Flambant neufs ● Emballage de la manufacture ● Pleine garantie

	RÉGULIER	SPÉCIAL
3.6 H.P.	$ 165.00	132.00
7.5 H.P.	325.00	243.75
12 H.P.	395.00	296.25
25 H.P. (manuel)	549.00	411.75
25 H.P., élect., avec générateur	670.00	502.50
40 H.P. (manuel)	640.00	480.00
40 H.P., élect., avec générateur	795.00	596.25
40 H.P., Royal, avec générateur	875.00	656.25
60 H.P., élect., avec générateur	1029.00	811.75



Profitez de cette vente d'avant saison pour économiser sensiblement sur les célèbres moteurs hors-bord SCOTT. Achetez le vôtre maintenant ; nous l'entreposerons gratuitement.

OFFRE 3 dans 1

BATEAU FIBRE DE VERRE tout équipé. Moteur Scott 25 HP. Remorque. SPÉCIAL $1095

— ● —

BATEAU FIBRE DE VERRE tout équipé. Moteur Scott 40 HP. Remorque. SPÉCIAL $1395

FACILITES DE PAIEMENT ENTREPOSAGE GRATUIT

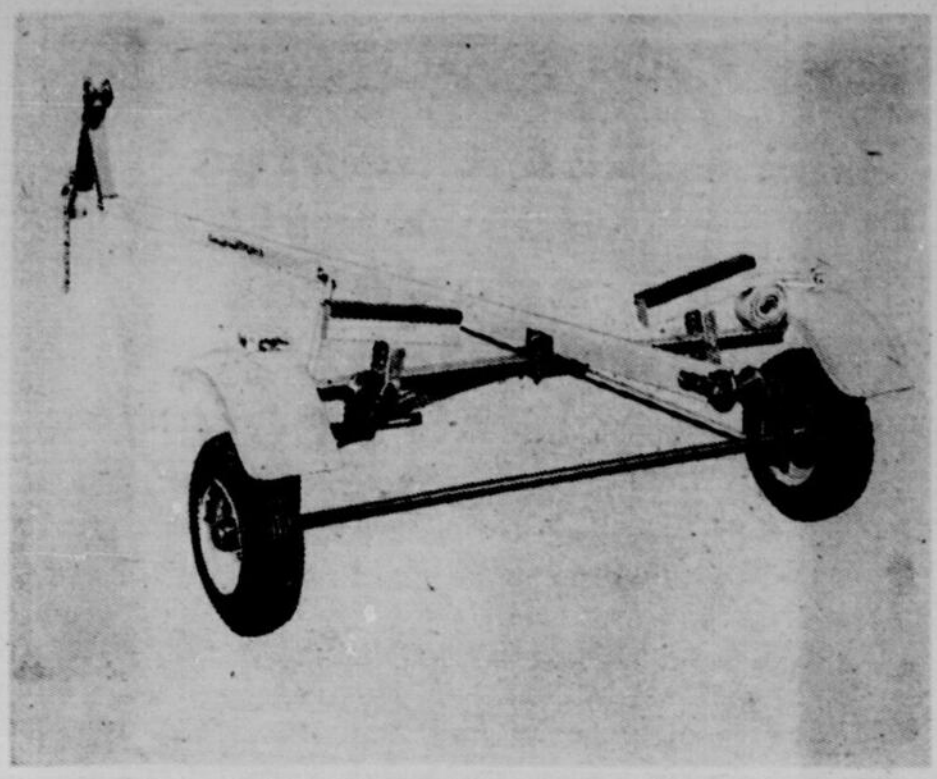
Service autorisé de la manufacture Scott

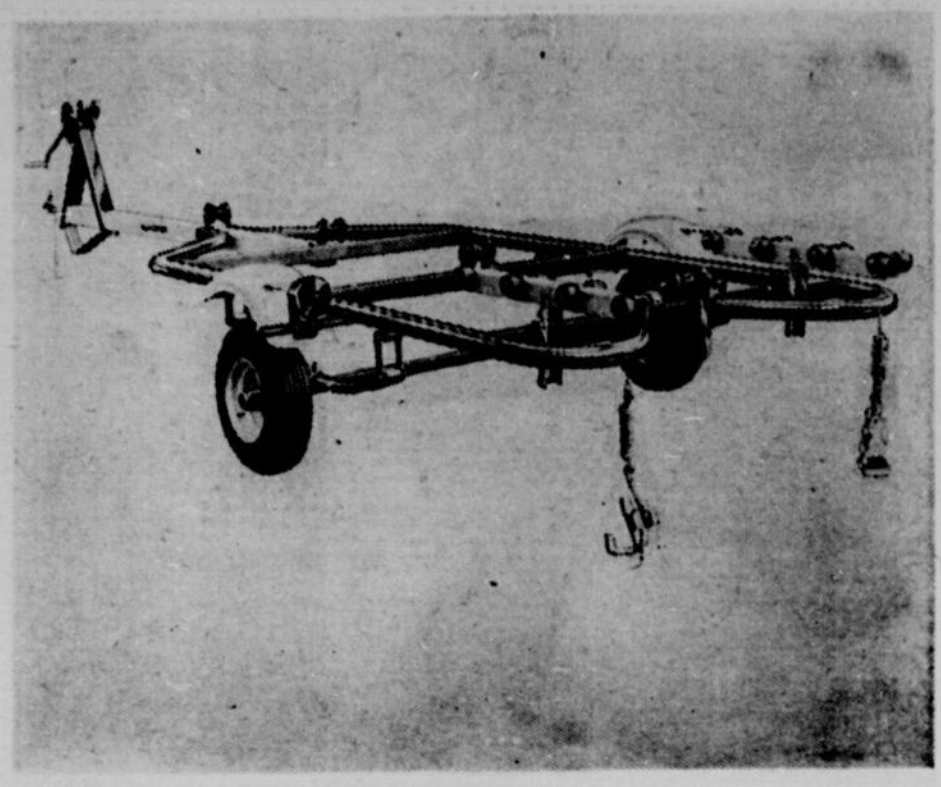
GASTON P. GAZAILLE

1309 est, Beaubien — CR. 7-1227

OUVERT VENDREDI JUSQU'A 10 P.M.

Commandes postales promptement exécutées





La compagnie Standard Tube du Canada exposera une série complète de nouveaux modèles de remorques. La capacité de ces véhicules varie de 500 à 2,500 livres. A gauche, le modèle "Selkirk" a une capacité de 500 livres et la remorque "Baffin" illustrée à droite peut supporter jusqu'à 850 livres.

La taxe sur l'essence pour les bateaux de plaisance

Va-t-on (enfin) l'abolir l'an prochain ?

On sait que M. Lucien Bisson, directeur et conseiller technique de la Fédération des Clubs nautiques du Québec, a entrepris une campagne énergique en vue d'obtenir l'abolition de la taxe provinciale sur la gazoline pour les embarcations de plaisance.

Ainsi que le disait M. Bisson :

"Les taxes sur l'essence ont eu pour but de procurer au gouvernement des revenus nécessaires pour la construction et l'entretien des routes. La Législature a prévu certaines exemptions dans notre province: tels les fermiers et les pêcheurs commerciaux qui reçoivent un dégrèvement important sur cette taxe. Dans certains Etats américains et partout au Canada, sauf au Québec, on a jugé bon d'accorder la même ristourne de la taxe sur l'essence aux propriétaires de bateaux et aux touristes qui voyagent par mer sans utiliser les routes. Citons en particulier la province d'Ontario qui fait une publicité intense dans les périodiques et revues en insistant sur le fait qu'il y a une ristourne de onze sous le gallon

M. LUCIEN BISSON

"Abolissons la taxe sur l'essence pour les embarcations."

sur l'essence utilisée par les bateaux de plaisance. Donc il serait juste et raisonnable que les propriétaires d'embarcations ne soient pas appelés à payer une taxe sur la gazoline qui sert selon la coutume à la construction des routes et des ponts."

Vers une solution

Pour mener à bien ses démarches, M. Bisson forma un Comité de l'Abolition de la Taxe sur la Gazoline. A titre de président, il obtint une entrevue avec M. Jean Lesage, premier ministre de la province et lui soumit un mémoire. Il y a trois mois environ, le premier ministre lui fit tenir la lettre que nous publions ici :

Cher monsieur Bisson,

Nous avons pris en très sérieuse considération le mémoire soumis par la Fédération des Clubs Nautiques du Québec demandant d'exempter des effets de la loi de l'Impôt sur la Gazoline l'essence utilisée pour les embarcations de plaisance dans la province de Québec.

Je crois ne rien vous apprendre en disant que les diverses provinces qui ont pourtant des responsabilités très importantes en vertu de la Constitution (enseignement, santé, bien-être social, voirie, etc.) n'ont qu'un accès très limité au champ de la taxation directe. Vous n'êtes pas sans savoir non plus que l'on exerce continuellement des pressions sur ces gouvernements pour les amener à assumer des obligations qui entraînent des déboursés sans cesse croissants de fonds publics.

Ce n'est plus un secret pour personne que nous avons hérité d'une situation budgétaire tellement désastreuse qu'elle risque de paralyser l'administration et tout progrès social, ce qui devient impensable. Voilà pourquoi, pour cette année du moins, je ne vois pas comment on pourrait se rendre à votre demande.

Vous admettrez, j'en suis certain, que conscient de ses devoirs et responsabilités, ainsi que des meilleurs intérêts de la collectivité, le Gouvernement ne peut logiquement ajouter aux exemptions qui sont déjà prévues à l'article 19 de la loi.

Il m'a fait grand plaisir de rencontrer votre délégation et j'ai la ferme conviction que vos membres sauront juger des raisons très sérieuses qui motivent cette décision.

Veuillez croire toujours, cher monsieur Bisson, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

JEAN LESAGE

A l'autre session ?

Cette lettre indique l'intérêt que prend le gouvernement provincial dans cette question de l'abolition d'une taxe qui, en somme, est injuste. Les raisons qu'invoque le premier ministre sont très valables et très importantes, quand il explique l'impossibilité de se rendre à cette demande "pour cette année du moins".

Il est clair que l'on peut espérer que cette taxe sera abolie l'an prochain.

Signe des temps !

● On mande du Mexique que les bateaux couverts de fleurs qui glissent sur les canaux de Xochimilco devront dorénavant porter des plaques numérotées, exactement comme les automobiles. Dans le passé, la seule marque d'identification de ces embarcations était le nom d'une jeune fille tracé avec des fleurs aquatiques.

Les joies du grand air !

N'est-ce pas là un spectacle à faire rêver n'importe qui ! Que de splendides journées ainsi passées à se promener sur des lacs, à prendre des bains de soleil et à pêcher dans des petits coins connus de nous seuls ! Ce canot-automobile mu par des moteurs Evinrude Lark de 40 CV chacun filera bientôt sur l'onde. La belle vie de famille, sur l'eau !

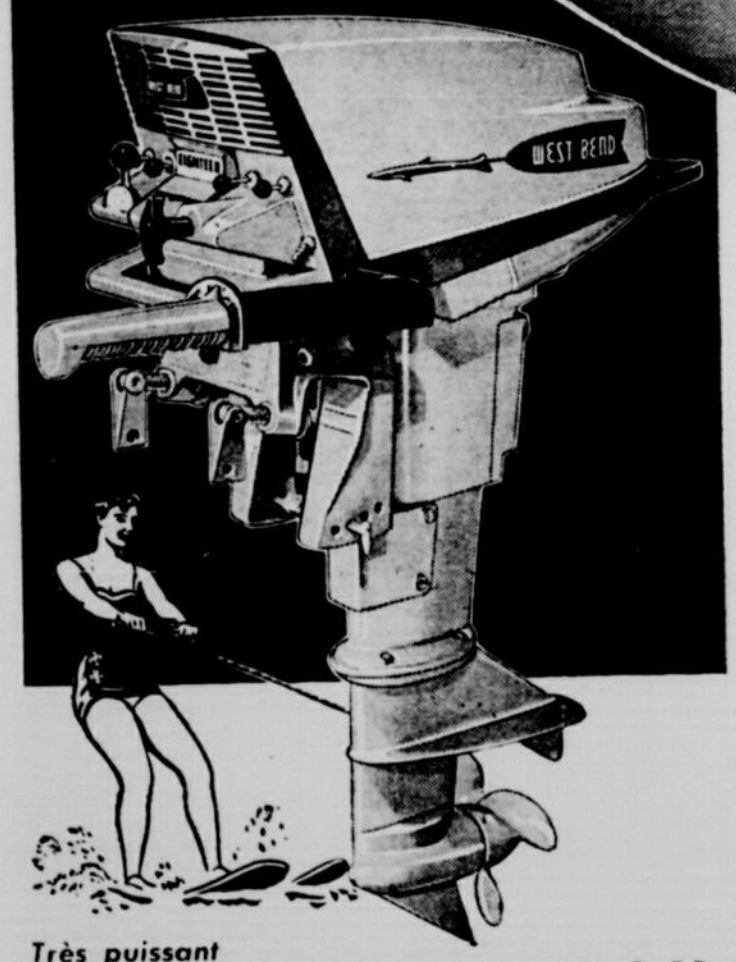
UN AUTRE SUPER-SPECIAL FAUCHER

ENSEMBLE 3 DANS 1

- EMBARCATION
- MOTEUR
- REMORQUE

LUXUEUSE
EMBARCATION
en FIBRE de VERRE
Prestige

WEST BEND



MAGNIFIQUE EMBARCATION 14'
MODELE PRESTIGE EN FIBRE DE VERRE

D'une performance sans égale

FAUCHER

Vous offre ce BATEAU-SPORT

conçu pour la grande vitesse, idéal pour ski aquatique et croisière de plaisir. Le pare-brise, volant de direction et gréage font partie de l'équipement de cette superbe embarcation.

LES 3 MORCEAUX
EMBARCATION — MOTEUR — REMORQUE
POUR SEULEMENT

$1195

Très puissant
MOTEUR HORS-BORD 18 C. V.

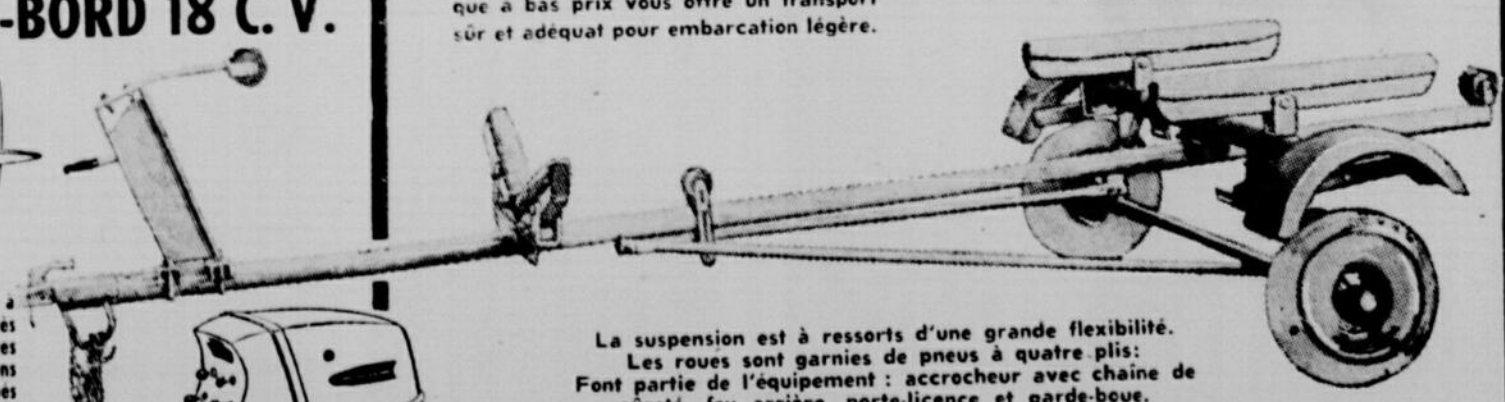
WEST BEND

un produit de
West Bend Aluminum
Company

Idéal pour ski aquatique et très léger à transporter. Il ne pèse que 64 livres, très économique, une croisière de 2½ heures à grande vitesse ne requiert que 5 gallons d'essence. Tous les contrôles sont groupés en un seul "tableau de bord" genre auto-sport. Choix de couleurs.

REMORQUE
PORTAGER
"LITTLE TUFFY"

Construite de façon solide, cette remorque à bas prix vous offre un transport sûr et adéquat pour embarcation légère.



**La suspension est à ressorts d'une grande flexibilité.
Les roues sont garnies de pneus à quatre plis:
Font partie de l'équipement : accrocheur avec chaine de sûreté, feu arrière, porte-licence et garde-boue.**

Nous sommes vendeurs autorisés des fameux moteurs hors-bord WEST BEND

FAUCHER vous offre aussi un grand choix d'autres modèles de moteurs hors-bord à des prix défiant toute compétition.

"Le Roi des Bas Prix"

Faucher
ÉLECTRIQUE

251 est, rue BEAUBIEN — CR. 4-4373

Le Salon nautique de New York

Ce qu'il présentait

Sous le vaste dôme du Coliseum de New York, qui se compose de cinq étages couvrant une superficie totale de 175,000 pieds carrés, s'est tenu le 51ème Salon nautique.

Cette exposition, la plus importante de son genre au monde, présentait cette année 450 bateaux et yachts, tout ce qu'il y a de plus moderne en fait de moteurs marins et toute la gamme des accessoires pour l'aménagement et le maniement d'un yacht, depuis le "livre de bord" jusqu'aux appareils électroniques les plus avancés.

Un Etat dénombre 100 "cruisers", dont plusieurs dépassent 40 pieds de longueur, 200 "runabouts", 90 bateaux à voiles, 15 "catamarans" (bateaux à double coque et de faible tirant d'eau), et une multitude d'embarcations de tous genres. En tout, 445 firmes étaient représentées parmi lesquelles on remarquait une douzaine de chantiers maritimes étrangers, dont un du Canada et les autres d'outre-mer, ce qui donnait une note internationale au cachet de l'exposition. Il était intéressant de noter que 50 p. 100 de la flotte est construite de fibre de verre (fiber glass), un matériau flexible qui s'impose universellement sous toutes ses différentes formes, surtout pour les bateaux de faible tonnage.

Le "clou" du Salon fut un somptueux yacht de 47 pieds, d'une valeur de $86,000. Construit par la compagnie Stephens Bros. de Californie, il représente un summum de confort et de sécurité. Des moteurs diesels le poussent à 20 noeuds et un dynamo de 3 kw produit la force motrice nécessaire pour actionner tous les accessoires électriques: eau courante, chaude et froide, douche, cuisine et système d'air climatisé. Les instruments électroniques servant à la navigation comprennent : radar, pilote automatique, indicateur de fond, radio, téléphone, etc. Bref, une maison flottante complète doublée d'une coque de haute mer pour les grandes croisières.

Nouveaux produits

Chaque salon réserve des surprises, et celui-ci nous offrait, entre autres, quatre innovations de calibre digne de mention.

Boeing Airplane Company présentait pour la première fois un moteur à turbine conçu spécialement pour le yachting. Cet engin, connu sous le nom de Turbo-Mariner, développe 260 chevaux-vapeur et ne pèse que 625 livres. Il est d'un mécanisme excessivement simple, qui consiste à brûler un carburant dans de l'air compressé.

Bundy Marine, une firme américaine, importe un nouveau moteur hors-bord, conçu et fabriqué par la maison Innocenti de Milan et façonné par Karman Ghia. Cet engin de 500 cc. développe 30 chevaux-vapeur.

La compagnie Richardson de concert avec Avro de Toronto introduit dans la construction maritime une coque en planches d'aluminium. Le code de fabrication est semblable à une charpente traditionnelle en bois, sauf que les membres et le bordage sont en métal.

Summer Boat Co. présentait un "cruiser" de 29½ pieds à moteur diesel, capable d'effectuer une traversée transatlantique. Créé d'une voilure auxiliaire réduite, ce yacht a un rayon de croisière de 3,000 milles à une vitesse de 6 milles à l'heure et de 500 milles à une vitesse de 15 milles à l'heure. Ce yacht offre une sécurité exceptionnelle et un rayon d'action qui plairont aux vrais marins, surtout si l'on considère son prix de $11,600.

Un moteur hors-bord, à la fois silencieux, puissant et éprouvé, est une nécessité pour la chasse au canard et le Johnson à 10 chevaux-vapeur transportera les chasseurs à leur endroit favori et les ramenera, quelles que soient les conditions climatiques.

A la chasse au canard

Ce qu'il faut se rappeler pour éviter des accidents

L'arrivée de la saison de chasse au canard, au Canada, signifie chaque année que des milliers de nouveaux fervents de ce sport vont s'armer de carabines et se diriger vers les endroits les plus fréquentés par ces oiseaux sauvages.

Quelques chasseurs retourneront vers leurs lieux préférés l'an prochain; d'autres ne trouveront guère d'intérêt à ce sport et probablement ne renouvelleront pas leur permis.

Evidemment, nous ferons la lecture de la liste d'accidents qui généralement surviennent à cette saison de l'année. Parfois il s'agira de chasseurs qui auront manoeuvré dangereusement une arme chargée, qui n'auront pas surveillé le ciel en prévision de la venue de tempêtes, ou qui n'auront pas pris les précautions ordinaires pour s'assurer une chasse agréable à tous les points de vue.

Dans l'espoir qu'il sera possible d'éviter des tragédies insensées cet automne, et pour permettre aux nouveaux chasseurs de jouir pleinement de ce sport, Johnson Motors Boating Clinic offre ici une liste de suggestions au chasseur.

Avant de vous installer définitivement en vue de chasser, décidez ce que vous ferez si le mauvais temps survient. Choisissez le sentier de sortie le plus rapproché ou encore un abri quelconque. Si vous êtes fort éloigné de la terre ferme, choisissez un abri à faible distance afin de pouvoir vous y réfugier si une tempête éclate.

Ayez toujours en votre possession une bonne quantité d'allumettes quand vous chassez le canard. Vous en aurez besoin si le mauvais temps survient et s'il vous faut allumer un feu pour éviter de prendre froid.

Ayez une lanterne électrique dans votre bateau de chasse et assurez-vous que les batteries sont au point. Ayez également en votre possession un certain nombre de fusées éclairantes rouges. Si vous êtes surpris par une tempête de neige, ces fusées et cette lanterne électrique pourront guider vos sauveteurs.

Transportez toujours avec vous un sac de médicaments de premiers soins. Ayez à votre disposition des vêtements chauds et rappelez-vous que, même si la journée a été agréable, la température durant la saison de chasse peut changer en l'espace de quelques minutes.

Prenez toutes les précautions nécessaires lorsque vous voyagez en bateau à l'aller et au retour de votre abri de chasse. Ayez un nombre suffisant de ceintures de sauvetage. Un extincteur chimique à bord de votre embarcation est également recommandé. Ne surchargez pas votre bateau.

Si vous avez l'intention de chasser dans un endroit avec lequel vous n'êtes pas familier, demandez à un ancien s'il n'existe pas certains signaux que les chasseurs locaux donnent avec leurs armes à feu. Dans certaines régions, trois coups de feu consécutifs signifient un appel au secours.

Les chasseurs de canard sauvage devraient ériger leur abri à 150 verges de distance au moins de l'abri voisin, pour fins de sécurité. Il est préférable que cette distance soit de 300 verges. Les chasseurs ne devraient jamais faire feu dans la direction d'un autre abri. Attendez que le canard soit passablement éloigné des autres abris avant de tenter votre chance.

Quel contraste !

Le mannequin londonien APRIL BRIGHTON porte ici un costume de bain lilas, signé Dior. L'élégante demoiselle converse avec un homme-grenouille dont le costume diffère du tout au tout. La scène se passe à une répétition générale pour l'International Boat Show, à Earl's Court.

UN ACCUMULATEUR POUR VOTRE BATEAU

AQUA-MASTER POWER PAK

à l'épreuve des éclaboussements, ne peut renverser, est très compact

L'accumulateur idéal pour tous les genres de bateaux à moteur

GARANTI pour 2 ANS

- **COUVERCLE ANTI-ECLABOUSSEMENTS** : l'eau ne peut pénétrer à l'intérieur. Events : l'acide ne peut se répandre.
- **FACILE A TRANSPORTER** : poignée coulissante et prises pour les doigts ; facile à fixer avec crochets ou courroies.
- **CONSERVATEUR DE CHARGE** placé sous le couvercle ; se branche sur une prise de courant ordinaire. Grande capacité : 66 plaques 12 volts.

Vous les verrez en montre à notre kiosque au Salon du Yacht du Québec à Blue Bonnets du 17 au 26 février, ou à notre magasin.

MANNING MARINE Ltd.

Distributeur pour la province de Québec et le Nouveau-Brunswick

55, rue BEAUHARNOIS, ST-LAURENT — RI. 7-9801

Coin nord-ouest boul. Métropolitain et de l'Autoroute des Laurentides

Au Salon Nautique International de Londres

Les constructeurs canadiens ont fait la cour au marché européen

Le kiosque canadien, organisé par le ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce, groupait 27 participants, qui ont exposé leurs embarcations, moteurs, équipement nautique, ceintures de sauvetage, pagaies et avirons, skis nautiques, équipement de pêche et de campement.

C'était la première fois qu'Ottawa s'intéressait officiellement au Salon Nautique, la première fois aussi que le Canada y était sérieusement représenté.

Certaines compagnies canadiennes vendaient déjà à l'étranger depuis de nombreuses années; d'autres s'étaient enfin décidées à sonder le marché européen.

La plupart d'entre elles comptent manufacturer ou, tout au moins, assembler leurs produits en Europe. Certaines espèrent, malgré les frais additionnels, expédier directement outre-mer les produits fabriqués chez nous.

Le Salon Nautique International de Londres a réuni quelque 700 embarcations de tous les styles — couvrant plus de 10 acres à Earl's Court. Cette exposition annuelle est un véritable paradis des "jouets pour adultes".

Concurrence serrée

Selon le "Financial Post", plusieurs facteurs motivent l'intérêt nouveau qu'on porte aux marchés de la Grande-Bretagne et du Continent:

- une demande plus élevée en Europe pour le type de bateaux de plaisance et d'équipement nautique fabriqué au Canada — surtout pour les canots automobiles, et certains produits spécialisés comme les panneaux de contrôle à l'avant des petits hors-bord.
- une baisse radicale des exportations canadiennes aux Etats-Unis. En 1955, le Canada fournissait 9,244 des 11,292 bateaux de plaisance étrangers vendus aux Etats-Unis (à l'exclusion des moteurs). En 1959, la part du Canada était tombée à 1,047 bateaux sur un total de 10,024.
- l'accroissement de la concurrence sur le marché canadien même, qui a provoqué de fortes réductions de prix; plusieurs manufacturiers ont dû abandonner les affaires l'année dernière.

Les fabricants de bateaux ont été plus touchés que les fabricants de moteurs par la vague de concurrence qui a déferlé au Canada et aux Etats-Unis. Plusieurs ont été évincés du marché américain par l'augmentation et la décentralisation de la production aux Etats-Unis. De grosses compagnies américaines ont été amenées, à cause des frais élevés de transport, de construire de nouvelles usines rapprochées des divers marchés régionaux.

Objets de luxe

On croit cependant que ces développements ont servi à faire une sélection parmi les manufacturiers et les distributeurs, et que la situation sera plus stable l'année prochaine.

On mettra donc plus d'accent sur les noms de marques connues dans la publicité, les services des ventes seront mieux organisés. Les plus grosses compagnies ont certainement les ressources pour monter une offensive d'envergure, telles que Courtaulds Moulded Products, Avro Aircraft, Outboard Marine Corp. of Canada, International Nickel, The Canadian Coleman Company, Canbar Marine, Brunswick-Balke-Collender Co. of Canada.

Il faut s'attendre aussi à une concurrence serrée de la part des manufacturiers étrangers — en dépit d'une échelle de tarif douanier allant jusqu'à 25 p. cent. Le Japon, par exemple, exporte aujourd'hui un hors-bord de fibre de verre à prix très modique.

Quant aux fabricants de moteurs, ils ne connaissent pas les mêmes difficultés. Ce sont surtout les compagnies américaines établies au Canada, qui n'exportent pas aux Etats-Unis.

De plus, l'outillage nécessaire à la fabrication des moteurs est si dispendieux qu'il n'y a pas de place pour les "petits" dans ce domaine.

Quoi qu'il en soit, l'avenir de cette industrie dépend des conditions économiques au pays et en Europe. Le bateau de plaisance demeure un luxe, dont on se dispense facilement quand les temps sont durs.

Il se gratte !

● L'on mande de Khartoum (Soudan), qu'un yachtman européen se promenant à la voile sur le Nil tomba de son embarcation, laquelle continua sa route. On a retrouvé notre homme quarante heures plus tard, juché sur une énorme jacinthe aquatique. Il était à plus de cent milles du lieu de son accident et s'en allait à la dérive. Son état est satisfaisant, sauf qu'il a le corps, la face, les bras et les mains couverts d'innombrables piqûres de moustiques. Sa principale impression de croisière, c'est qu'il veut se gratter à tout prix !

VOYEZ VOTRE DETAILLANT
JOHNSON

MONTREAL	Dupuis Motor Boat Enr., 3597 Hochelaga
MONTREAL	Federal Marine Co. (Etienne Brodeur, propriétaire), 12525 Lachapelle
MONTREAL	Henry Morgan & Co. Ltd., ouest, rue Ste-Catherine
MONTREAL	La Cie de la Baie d'Hudson, 5470, rue Paré
MONTREAL	Montreal Motor Boat Co. Ltd., 725, rue St-Antoine
MONTREAL	Northwest Marine Sales & Service, 6245, boul. Décarie
MONTREAL	Omer De Serres Ltée, 1406, rue St-Denis et 6793 rue St-Hubert
MONTREAL	P.-A. Tremblay, 3920, ave Bélanger
BELOEIL	Garage A. Lévesque
CHATEAUGUAY-BASSIN	Handfield Motors Ltd., 172, boul. Salaberry
CONTRECOEUR	Contrecoeur Motor Boat
DALHOUSIE-STATION	Chénier & Daoust
LACHINE	Lachine Marine Inc., 3060 St-Joseph
LONGUEUIL	A. E. McGarr & Son
RIGAUD	Garage Paul
SEPT-ILES	Quebec-Newfoundland Equipment
STE-ANNE-DE-BELLEVUE	St. Anne's Marine Service
STE-ADELE	Ste-Adèle Marine & Sports Centre
STE-AGATHE-DES-MONTS	M. Yvon Charbonneau
ST-DONAT	Arthur Auger (Garage Auger)
ST-EUSTACHE	Equipements de Ferme Deux-Montagnes Enr.
ST-HIPPOLYTE	Garage Dagenais
ST-JEROME	L.-C. Taillon Ltée
ST-JOVITE	Fernando Paquette
ST-ZOTIQUE	A.-P. Cadieux Enr.
VALLEYFIELD	Paul Viau Ltée, 340, boul. du Havre
VALLEYFIELD	I. Quenneville
VERDUN	Verdun Outboard Supplies Reg'd., 5101 Wellington

Lisez "Photo-Journal"

Ne manquez pas de voir les autres annonces de bateaux dans les pages sportives de cette édition

DOWTY révolutionne la propulsion à jet sur l'eau avec les

BATEAUX à JET

Turbocraft '61

Rapides... Manoeuvrables... Sûrs!

TROIS MODELES A VOTRE CHOIX :

Jet 15 — Entièrement nouveau. Manoeuvre arrière aussi facile qu'à l'avant. Levier de contrôle unique.

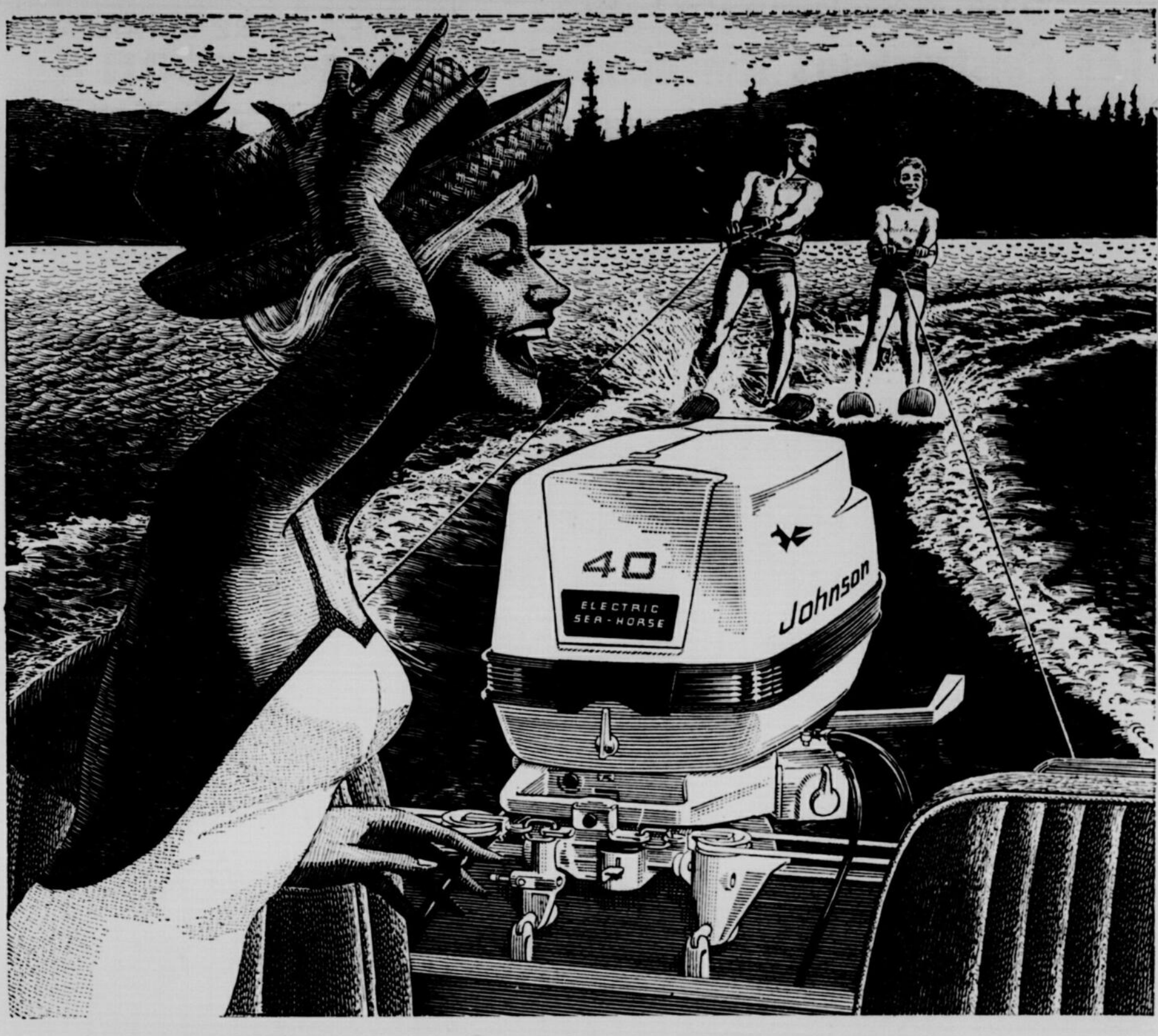
Jet 16 — Quille stabilisatrice améliorant la conduite. Mécanisme de renverse à bouton-poussoir.

Jet 35 — Luxueux bateau spacieux de 18½ pieds. Renverse à levier. — Choix de 3 moteurs.

Voyez ces 3 modèles au Salon du Yachting à Blue Bonnets, du 17 au 26 février et au Salon du Sportsman au Palais du Commerce

DOWTY Turbocraft

St. Anne's Marine Service
46, rue Ste-Anne
Ste-Anne-de-Bellevue, Québec — OX. 7-1470



Toute la qualité et le silence . . . avec Johnson

LE HORS-BORD FAVORI DES CANADIENS

Un chaud soleil, une brise fraiche, des skis nautiques, le doux ronron de votre Sea-horse fendant l'onde . . . voilà des *plaisirs* Johnson authentiques! Aucun autre sport d'été ne procure autant de joie et n'est si facile à pratiquer.

Vous aussi cet été, faites du ski, du canotage ou de la pêche avec un Sea-horse Johnson '61!

Les spécialistes les plus expérimentés dans le domaine du hors-bord, les matériaux de la meilleure qualité, tel est le secret de la supériorité des hors-bord Johnson, les plus sûrs qui soient! Aucun autre moteur hors bord n'offre cette qualité, ce fonctionnement sûr et silencieux et cette économie! Venez voir dès aujourd'hui les huit Sea-horse '61, plus superbes que jamais, chez votre dépositaire Johnson.

• 75, 40, 18, 10, 5½, ET 3 CV. TOUTES PUISSANCES CERTIFIÉES PAR L'O.B.C. • PAIEMENTS À TEMPÉRAMENT • VENTE ET ENTRETIEN DANS TOUT LE CANADA
• REGARDEZ DANS LES PAGES JAUNES DE L'ANNUAIRE • DEMANDEZ-NOUS NOTRE CATALOGUE GRATUIT EN COULEURS.

Fabriqué au Canada par **Johnson MOTORS** *PETERBOROUGH, CANADA*

Division de Outboard Marine Corporation of Canada Ltd.

LES PLUS IMPORTANTS FABRICANTS CANADIENS DE MOTEURS HORS BORD

Voyez les nouveaux Sea-Horses '61

au **Salon nautique du Québec**

du 17 au 26 février à Blue Bonnets

QUOI DE NEUF à l'hôpital?

Deux traitements pour soulager ceux qui ont les "pieds plats"

par Dr Roméo Boucher

Pour que le pied plat survienne, il faut que le gros os postérieur du pied bascule sur lui-même. Cet os qui s'appelle calcanéum, quand il change ainsi de position, déplace le point d'application des lignes de force qui, tombant trop en dedans, disloquent ce qu'on appelle le massif tarsien.

Et c'est par la déviation de certains axes du pied qu'il se produit de la douleur et des tiraillements des ligaments qui relient les os du pied entre eux. Et ce n'est pas tant l'affaissement du pied qui donne tous les troubles, que cette torsion du pied sur lui-même qui cause le déplacement des axes. C'est pourquoi, disent les spécialistes, les semelles orthopédiques qui ne viennent pas corriger les déviations sont inutiles et même nuisibles.

Nous ne voulons pas entrer dans tous les détails anatomiques des os du pied. Ce serait trop long et trop compliqué. Voilà donc tout simplement deux vignettes montrant où tombent ces lignes de force venant de la jambe dans le pied normal (fig. 1) et dans le pied plat (fig. 2).

Les empreintes plantaires se prennent facilement en enduisant la plante du pied d'un corps gras. Le pied appuie brusquement sur une feuille de papier et est retiré d'un seul coup vers le haut. On saupoudre la feuille de sesquioxyde de fer et les zones d'appui apparaissent en rouge. Voici (fig. 3) ce que donne cette empreinte quand le pied est normal et selon les divers degrés des pieds plats.

Non seulement on peut dépister un pied plat par les empreintes, mais on peut aussi le reconnaître à l'oeil, par la déviation du talon. Supposons que le pied de la figure 4 soit bien posé à plat et que le corps soit bien à la verticale. La déviation est évidente.

Le traitement du pied plat se fait de deux manières: par la semelle orthopédique et l'éducation des muscles. Chez l'enfant, dès les premiers pas, il faut que les parents sachent que la chaussure doit être munie d'un talon, que les semelles en matière souple sont à proscrire et qu'on doit préférer la semelle de cuir, armée à l'occasion d'une pièce métallique élastique.

Chez les adultes qui souffrent de pied plat, l'expert — qui doit toujours être médecin — ne prescrira jamais la grosse semelle, la semelle métallique traumatisante. Il impose la prothèse sur mesure et sur moulage du pied. Evidemment il existe des conseils à suivre pour l'éducation des muscles et conséquemment de la marche.

Quant aux autres traitements, ils varient selon les cas du plâtre à la chirurgie qui se pratique surtout dans les cas très douloureux.

Fig. 3 — De gauche à droite: pied normal, pied plat 1er degré, pied plat 2e degré, pied plat 3e degré.

Nouveaux médicaments

C'est par erreur qu'on a indiqué que "le Palfium est le nouvel analgésique qui a les mêmes effets sur la douleur que la morphine, bien qu'il ne s'agisse absolument pas d'un stupéfiant".

En réalité, le Comité d'Experts des drogues engendrant les toxicomanies (rapport O.M.S. — 142 — 1958), ayant examiné les notifications des gouvernements de la Belgique, de la France et des Pays-Bas (on se souviendra que la desitromoramide a été découverte en Belgique, a été produite aux Pays-Bas, et a subi son expérimentation clinique en France) a été d'avis que le produit doit être considéré comme une substance toxique comparable à la morphine et qu'elle devrait être placée, ainsi que ses sels, sous le régime établi par une convention de 1931 étant donné:

1° — qu'elle produit des effets morphiniques,

2° — qu'elle fait disparaître les phénomènes d'abstinence en cas de morphinomanie avérée.

3° — qu'elle entretient les morphinomanies.

Maladies mentales et maladies nerveuses

Les médecins anglais, spécialistes en neurologie, ont eu la curiosité de visiter des hôpitaux psychiatriques, à la recherche des malades qui pouvaient relever de leur spécialité et non pas seulement de la psychiatrie. Sur 500 malades examinés, 281 présentaient des lésions neurologiques qui étaient la cause de leur désordre mental et la raison de leur admission à l'hôpital. Chez 100 malades, les lésions neurologiques étaient accessoires. Chez les 199 restants, aucune lésion neurologique n'était décelable. Par conséquent, chez plus de la moitié des malades hospitalisés dans un hôpital psychiatrique, le psychiatre doit laisser la place à la neurologie.

Les principales maladies nerveuses constatées étaient, dans l'ordre: l'épilepsie, la syphilis nerveuse, l'artériosclérose cérébrale, l'alcoolisme, les tumeurs cérébrales. De telles enquêtes doivent renforcer les liens qui unissent neurologues et psychiatres, et convaincre de la nécessité de construire des centres où la psychiatrie et la neurologie soient à la disposition l'une de l'autre.

Nouvelle technique de dépistage des cancers de l'utérus

Le dépistage des cancers du col de l'utérus doit être très précoce si l'on veut effectivement traiter et guérir le plus grand nombre possible de lésions cervicales. Le résultat dépend pour une grande part du bon vouloir et de la discipline des malades, car, dans une consultation externe de gynécologie, il s'agit presque toujours d'un examen indépendant de la cause première de la consultation.

Mais, comme beaucoup de consultantes ne sont pas capables de comprendre l'intérêt de ce dépistage précoce, il est donc indispensable d'arriver à une approximation suffisante de la gravité des lésions cervicales dès la première consultation. C'est pourquoi la colpomicroscopie, encore peu répandue en France, est une technique qui est appelée à se développer.

Il s'agit d'un examen microscopique direct de la partie externe du col utérin. La technique a été imaginée et mise au point à Vienne, en 1949, par le Prof. T. Antoine et le Dr Grundberger. Les microscopes utilisés donnent des grossissements de 170 et de 270. En avant de l'objectif, un tube conducteur amène, au contact de la surface à examiner, un verre faisant office de lamelle couvre-objet. La mobilisation du tube conducteur permet de faire défiler, devant le champ de l'objectif (1 mm2) une surface de col de l'ordre d'un cm2.

Le col de l'utérus est coloré par certaines solutions, car l'examen microscopique n'est possible que si le col a pu être correctement coloré. La couche cellulaire superficielle doit être en bon état. Cette condition exclut de la colpomicroscopie toutes les zones hémorragiques ou nécrotiques et, par conséquent, les cancers avancés.

Aux grossissements utilisés, les noyaux sont nettement visibles, et l'on aperçoit jusqu'à certains détails de la cellule. Les limites cellulaires ne sont pas toujours visibles mais la densité nucléaire superficielle permet d'évaluer la taille des éléments. Les lésions peuvent être classées en "non suspectes de malignité" et en "suspectes de malignité". Dans le premier groupe, deux aspects principaux sont rencontrés: soit des cellules sans noyau, soit des cellules intermédiaires à noyau ovulaire. Les images très variées rencontrées dans le deuxième groupe, qui est celui des lésions cancéreuses probables, peuvent être ramenées à 7 types principaux, suivant la taille et la répartition des cellules et l'aspect des noyaux.

Fig. 1 — Pied normal.

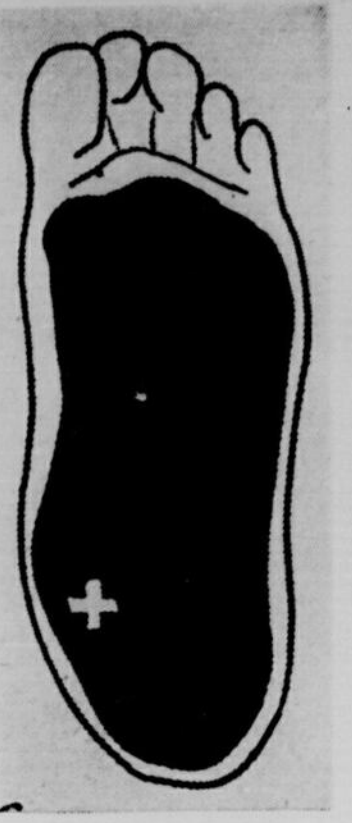


Fig. 2 — Pied plat.

Pour les aviateurs : le scaphandre

Au cours de ces 10 dernières années la vitesse et l'altitude atteintes par les avions ont augmenté de façon considérable. C'est ainsi que les avions militaires modernes peuvent atteindre Mach 2 et voler à plus de 20,000 verges, c'est-à-dire dans une région de l'atmosphère où la pression devient inférieure à 40 mm de mercure. La sécurité du vol, dans de telles conditions, est devenue très difficile à assurer. Il faut savoir choisir en conséquence un équipement de protection du personnel navigant contre les effets de l'altitude, dans le cas d'un avion supersonique à long rayon d'action et volant nettement au-dessus de 15,000 verges d'altitude.

C'est le scaphandre aérien qui doit être retenu en priorité comme solution d'avenir. On pouvait craindre qu'un scaphandre aérien soit lourd et encombrant. En réalité, les scaphandres les plus récents pèsent environ 19 livres.

L'échauffement aérodynamique d'un avion supersonique à long rayon d'action est un facteur important à considérer. Sous son scaphandre, le sujet porte un sous-vêtement ventilé: la ventilation se fait avec de l'air frais (15 à 20° C.), ayant moins de 20% d'humidité relative, à raison de 700 pintes par minute.

La mobilité laissée par le scaphandre est assez bonne. Par contre, la dextérité manuelle est limitée par le fait que le sujet ne peut ni mettre ni enlever tout seul ses gants. Il faut donc étudier les commandes diverses de l'avion en vue de faciliter leur manoeuvre avec les gants du scaphandre.

Dans le cas de l'abandon du bord en vol, le séjour à haute altitude est bref: le sujet éjecté descend en effet en chute libre sur son siège jusqu'à l'altitude de 3,000 verges, altitude à laquelle il est séparé automatiquement de son siège et poursuit sa descente avec son parachute ouvert.

La protection de la tête contre les chocs au cours d'un atterrissage forcé pose un problème. Il faut que le casque du scaphandre soit monté sur roulement à billes. En cas de chute dans la mer, ce scaphandre aérien joue un peu le rôle d'un scaphandre marin, puisqu'il est, lui aussi, par définition, un vêtement strictement étanche.

Chlorophylle en bouteilles

Les professeurs Streel et Kalojanoff, de Francfort, ont réussi, pour la première fois, à reconstituer la chlorophylle par synthèse, annonce la Fédération allemande de l'industrie chimique. Ces travaux sont confirmés par un chimiste américain, D. Woodward, de Cambridge. Leurs expériences permettraient de reproduire le processus de photosynthèse par lequel les plantes créent la matière organique par utilisation de la lumière solaire, ce qui pourrait éliminer la famine à la surface de la terre. Souhaitons-le!

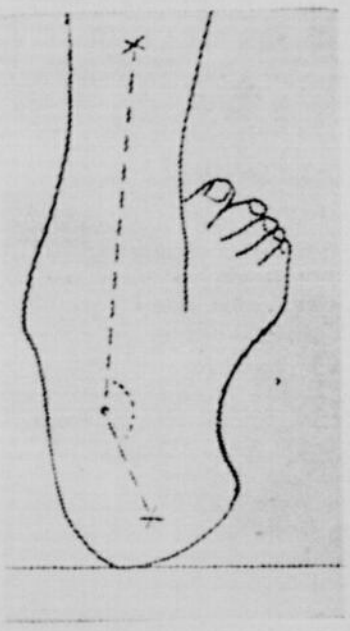


Fig. 4 — Déviation évidente du talon.

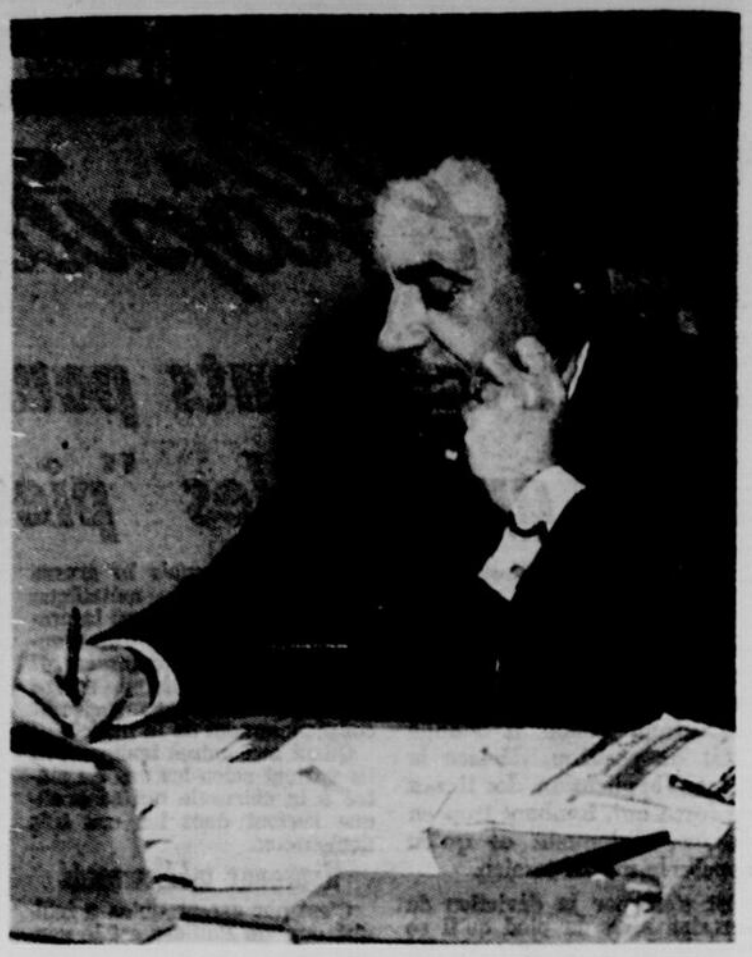
La tomate et le cholestérol

La "tomatine" est un glucoside qui se trouve dans les feuilles de la tige de la tomate... on s'en douterait! Elle est abondamment utilisée en Amérique latine comme antifongique; mais on vient de découvrir qu'elle peut être également considérée comme un réactif spécifique du cholestérol, qu'elle précipite. Au contraire de la digitonine (réactif couramment utilisé actuellement pour précipiter le cholestérol, mais qui précipite en même temps d'autres stérols), la tomatine est facile à préparer.

L'inconvénient des caravanes

Le médecin anglais G. K. H. Hodgkin s'est intéressé aux gens qui vivent en permanence dans une caravane. Il existe en effet 3,000 caravanes permanentes en Grande-Bretagne, et personne ne semblait jusqu'alors s'être préoccupé de la santé de leurs habitants. Les enfants vivant dans ces conditions souffrent deux fois et demie plus fréquemment de maladies respiratoires que les enfants vivant dans les maisons ordinaires. De même il existe chez les premiers un pourcentage important de maladies intestinales et de dermatoses diverses.

Les loisirs de Me Gabias : s'amuser avec ses enfants. Frapper, lancer, recevoir comme tout bon sportif.



(Photos John Taylor)
Au bureau, Me Gabias est l'homme sérieux que l'on connait.

Le "rapide de la rue Vinet" lui coupa les deux jambes

Me Yves Gabias a surmonté son handicap

par Jean-Marie Bruneau

"Je me plaignais de ne pas avoir de chaussures jusqu'au moment où j'ai rencontré un enfant qui n'avait pas de pieds", dit une sentence populaire.

Il y a quelque trente ans, le jeune Yves Gabias, de Ste-Cunégonde, à Montréal, jouait dans la rue comme tous les autres enfants de son quartier — bien que son père fût président du Comité exécutif de Montréal — quand il se fit littéralement couper les jambes par un train. Le "rapide de la rue Vinet" venait de faire une autre victime.

Partout, dans le quartier, on répétait que l'avenir de cet enfant était compromis à jamais...

Aujourd'hui, Yves Gabias est avocat, député de Trois-Rivières, conseiller de la reine et ex-juge : il dirige une importante étude à Trois-Rivières, est marié et père de huit enfants ; il conduit sa voiture, joue aux quilles, ne porte pas de canne et, dans sa catégorie, fut champion de tennis.

Si la vie d'Yves Gabias est une leçon pour les handicapés, elle peut être encore davantage pour les bien portants. Ses amis intimes disent de lui : "Ce qui lui manque à un bout (les pieds), il l'a en double à l'autre bout (la tête).

J'ai passé quelques heures avec Yves Gabias. Homme très ouvert, il a consenti, pour nos lecteurs, à laisser le journaliste et le photographe pénétrer dans sa maison et dans son étude d'avocat. Toutefois, ce n'est pas l'avocat que nous voulions rencontrer, mais l'homme, l'être déterminé qui résiste aux événements, l'homme tenace qui ne connaît pas d'obstacles au succès, le travailleur acharné.

Il avait 11 ans

Quand il fut victime de son terrible accident, Yves Gabias n'avait que 11 ans. Son père et sa mère en furent très affectés, plus encore que l'enfant, qui n'était pas en mesure d'en prévoir toute les conséquences. Sans être plus choyé ou dorloté que les autres, pour qu'il ne se se sente pas inférieur et sans défense, Yves continua sa vie d'écolier, de collégien, puis d'étudiant universitaire.

Me Gabias aime l'artisanat. Dans la salle de jeux, des sculptures canadiennes.

Me Gabias et les enfants regardent le dernier-né de la famille.

C'est avec beaucoup d'affection qu'Yves Gabias parle de ses parents. "Tenez, me dit-il, je vais vous laisser lire une lettre que mon père m'adressa au collège, un mois avant son décès. Je devais être puni pour une petite indiscipline, que je n'avais pas commise, et j'avais tenu tête au professeur qui m'accusait sans raison. Voici ce que m'écrivait mon père..."

Yves me tendit une lettre de quatre pages écrites sur du papier bleu.

"Il me semble voir mon petit coq gaulois expliquant à son professeur qu'il n'était pas en tort, défendant chèrement son honneur attaqué et tenant orgueilleusement tête à de tels propos.

"Tout cela serait magnifique, mon cher enfant, si ce petit esprit de révolte ne s'était pas mis de la partie. Il ne faut pas oublier que, quelquefois, dans le but de former un caractère, les Jésuites (ces maitres dans l'art de faire des hommes) font exprès pour tendre un petit piège dans lequel souvent la fanfaronnade nous fait tomber. Souviens-toi, ô mon cher fils, que dans la vie, il faut souvent avaler des couleuvres, et que plus on y jouit d'une certaine importance, plus les couleuvres prennent le grosseur des serpents. Je t'assure que bien des fois, sans mot dire et sans maudire . . . durant les années de ma vie publique, j'ai dû mettre de côté certaines révoltes fort justes, devant les injustices qui m'étaient faites.

"Une chose que je puis cependant te certifier, c'est que jamais je n'ai plié quand l'honneur était en jeu. Sa probité, son honneur, le respect de sa vie privée et de sa famille, ça c'est sacré ! Qui s'y frotte s'y pique." Me Gabias conserve précieusement cette lettre-leçon de son père.

L'expérience de la vie

Nous ne donnerons pas ici de notes biographiques sèches sur Yves Gabias. Contentons-nous de dire qu'il est né à Montréal en 1920, le jour de l'Immaculée-Conception, troisième enfant de M. J.-Maurice Gabias et d'Yvonne Bariteau ; que son père a été agent d'assurances, échevin du quartier de Ste-Cunégonde, président de la Commission métropolitaine de Montréal, gérant de la ville de Trois-Rivières, président du Comité exécutif de Montréal et, enfin, député de Montréal-St-Henri à l'Assemblée législative. Yves fit ses études primaires à l'école Iberville, de Ste-Cunégonde, son cours classique au collège Jean-de-Brébeuf et son droit à l'Université de Montréal.

Commentateur et journaliste

Pendant ses études universitaires, Yves Gabias a été commentateur du poste de radio CHLN de Trois-Rivières, et reporter au "Nouvelliste". C'est en 1944 qu'il a été admis au barreau de la province de Québec.

Puis ce fut l'entrée dans la vie, une vie tout à fait normale. Yves ne s'est pas apitoyé sur ses jambes disparues. En homme pratique, il a su tirer le meilleur parti possible de la situation, tant pour lui-même que pour autrui.

Il a dirigé plusieurs associations et fait partie de plusieurs conseils d'oeuvres : bibliothèque, Chambre de Commerce, clubs sociaux (dont le Richelieu), expositions, artisanat, clubs de chasse et de pêche, associations d'ouvriers, etc.

Ses loisirs

A le voir toujours si occupé, on ne croirait pas qu'il ait des loisirs. Pourtant, il trouve du temps pour la lecture et la musique.

"C'est surtout l'économie politique qui m'intéresse, dit-il, l'histoire économique et politique du Canada et de la province de Québec." Il possède sur le sujet une bibliothèque bien garnie et conseille aux jeunes de ne pas négliger cette science.

"Mon livre de chevet, dit-il, ce sont les Règlements de l'Assemblée législative, du Dr Arthur Beauchesne."

Création

Il aime la musique ancienne et moderne, des grands classiques aux chansonnettes canadiennes ; un peu de jazz aussi, "mais celui qui n'est pas bruyant, celui qui est reposant à entendre".

En artisanat, il préconise la création originale. Il conseille aux artisants de se documenter sur les premiers temps de la colonie et de moderniser ou de styliser leur interprétation, afin de faire exclusivement québecois et de créer de véritables oeuvres d'art.

Yves Gabias a passé la plus grande partie de sa vie à Trois-Rivières, et son enfance, en grande partie à Pointe-du-Lac, ou son père avait une villa sur le lac St-Pierre. Aujourd'hui, il n'a qu'une seule demeure. "Je n'ai pas de maison d'été parce que je n'ai pas le temps de m'y rendre et aussi parce que je n'en ai pas les moyens ; ce n'est pas une honte d'avouer cela", dit-il.

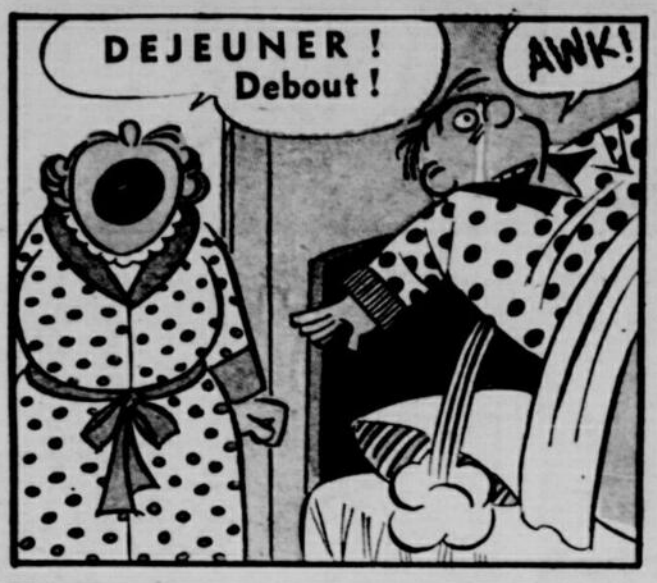
En 1947, il a épousé une Trifluvienne, Mlle Monique Fugère, fille d'une très ancienne famille de Trois-Rivières. Ils ont eu huit enfants, dont sept sont vivants. Leur âges s'échelonnent de onze ans (Louise) à dix mois (François).

JEANNOT LAPIN

MONSIEUR SAINT-GALLON

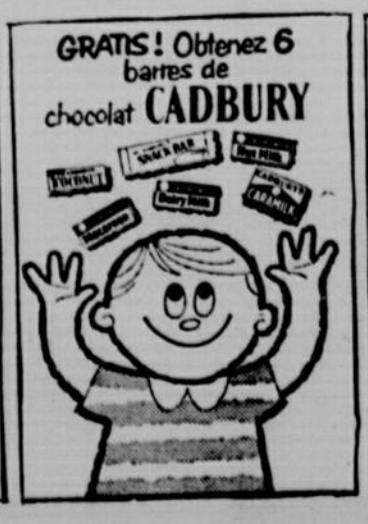
HUBERT

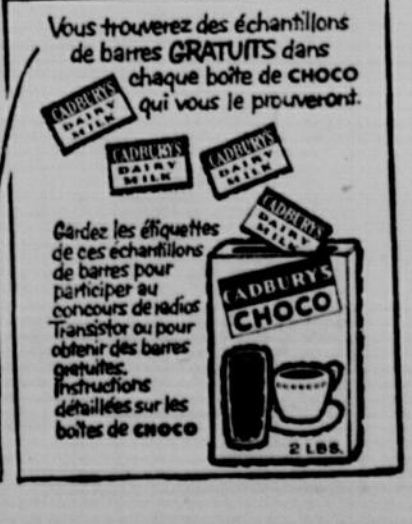
DICK WINGERT



Le Docteur Lebon

par BRADLEY et EDGINGTON





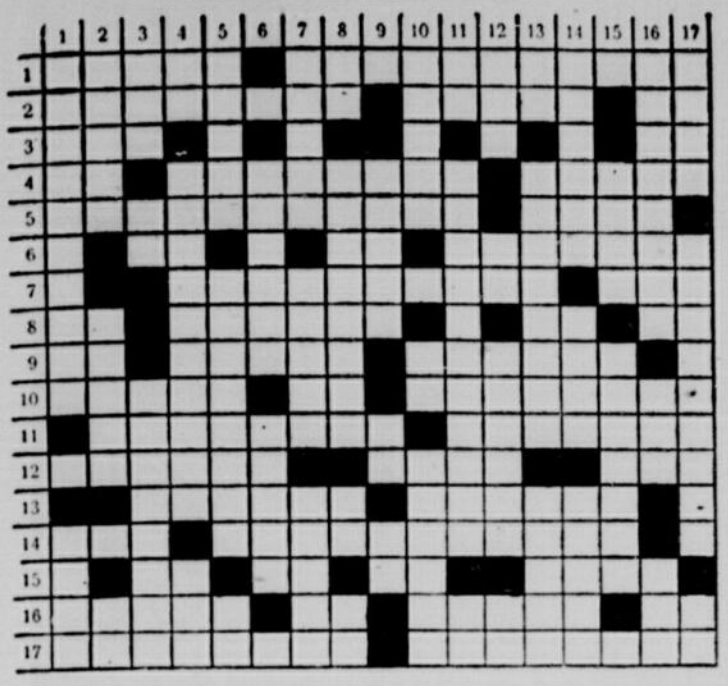
Ferd'nand

MIK

Tm. Reg. U. S. Pat Off.—All rights reserved
Copr. 1961 by United Feature Syndicate, Inc.

Les mots croisés du "Petit Journal"

MOTS CROISES No 57



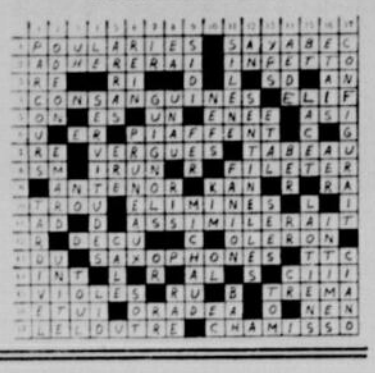
HORIZONTALEMENT

1—Ile corallienne en forme d'anneau fermé ou non. — Qui concernent les valvules.
2—Du verbe brailler.—Forme populaire de oui. — Abrév. de verso.
3—Pièce de bois. — Du verbe avoir.
4—Négation. — Poisson d'eau douce, très effilé à peau visqueuse et glissante. — Evêque auxiliaire à Montréal.
5—Enlevées par violence. — Organe de la vue.
6—Sigle d'une marque de voiture anglaise. — Exclamation. — Navires de guerre antiques.
7—Qui sont dans l'ordre. — Epoque.
8—Négation. — Cornet-alto à piston. — Appris. — Symbole chimique de l'aluminium.
9—Voyelle et consonne. — Pays du Nord-Vietnam. — Chef-lieu du département de la Somme.
10—Lut de nouveau. — Du verbe rire. — Rebut du peuple.
11—Triées de nouveau. — Du verbe coûter.
12—Petit filet. — Affluent gauche de l'Eure. — Du verbe vivre.
13—Lettre grecque. — Sigle d'un organisme des Nations Unies.
14—Moitié d'exiler. — Emission à la télévision.
15—Symbole chimique du sodium. — Adverbe. — Voyelle et consonne. — Villes des Alpes italiennes.
16—Ses ailes étaient de cire. — Sigle de vicaire forain. — Observer secrètement. — Conjonction.
17—Pays dont le chef est un roi (plur.).—Chef-lieu d'arrondissement, sur l'Aisne.

VERTICALEMENT

1—Remettre aux soins d'autrui. — Titre d'honneur chez les Musulmans.
2—Choisie avec soin. — Commune de l'arrondissement de Bruxelles. — Abrév. anglaise de "company".
3—Osa, en lettres mélangées. — Deux consonnes. — Choisit avec Bienville le site de la Nouvelle-Orléans.
4—Mesure itinéraire chinoise. — Héros grecs de l'Antiquité. — Gros perroquet de l'Amérique du Sud.
5—Vastes régions couvertes de steppes dans l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud. — Du verbe rentrer. — Du verbe avoir.
6—Organe de la bicyclette. — Genre de myriapodes (plur.).
7—Couverts de poils. — Il s'approcha trop près du Soleil. — Prénom féminin favori à Marseille.
8—Le meilleur de tous. — Etat de ceux qui régissent les mêmes lois. — Négation. — Deux consonnes.
9—Auteur de "La Veuve Joyeuse". — Note de la gamme. — Lettre grecque.
10—Pièce d'étoffe destinée à cacher quelque chose. — Voyelle et consonne. — Evénements imprévus et fâcheux.
11—Voyelles jumelles. — Anciennes épées larges à deux tranchants. — Fleuve d'Italie.
12—Fatigué. — Note de la gamme. — Images pieuses chez les peuples slaves. — Deux, en chiffres romains.
13—Du verbe avoir. — Premier député de l'île d'Orléans (1792-1796). — Situées.
14—Séparée des autres. — Joint deux ou plusieurs choses ensemble. — Mouvement naturel de l'eau qui s'écoule.
15—Nid des oiseaux de proie. — De la Slavonie (plur.).
16—Du verbe éveiller. — 52 en chiffres romains. — Contour des yeux.
17—Préposition. — Petites selles. — Usages, coutumes.

SOLUTION No 56

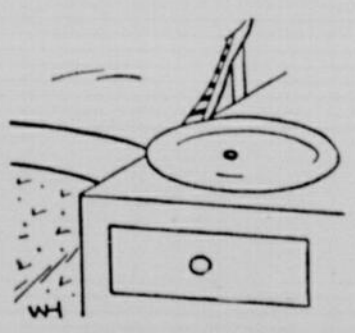


L'avis du docteur

Gare aux somnifères!

Ne gardez jamais plus de deux ou trois somnifères sur votre table de nuit et placez la bouteille qui en contient loin de votre portée.

La raison? C'est qu'on peut en prendre trop sans en avoir conscience. On cite le cas, entre autres, d'un homme qui prit d'abord un somnifère; ne pouvant dormir, il en prit un deuxième. Ensuite, sans bien se rendre compte de ce qu'il faisait, il en prit un troisième, et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'il ait absorbé les dix somnifères que contenait la bouteille. Il dormit 36 heures. En se réveillant, il ne se rappelait même pas avoir pris plus de deux somnifères. Si la bouteille avait contenu une plus grande quantité de somnifères, il est probable qu'il ne se serait jamais réveillé.



Nous savons maintenant que des "suicides" causés par l'absorbtion de somnifères ne sont pas, en fait, toujours de véritables suicides.

Voici les trois causes d'une attaque

Comment les crises cardiaques arrivent-elles? Elles sont généralement causées par tout incident qui empêche le sang d'alimenter le cerveau :

— soit qu'un caillot se forme dans une artère du cerveau ou dans l'artère du cou (qui se rend au cerveau). Le sang est alors bloqué et ne peut arriver au cerveau.

— soit qu'une artère se rompe. Le sang s'écoule et fait pression sur les tissus délicats du cerveau. La plupart des personnes qui ont une haute pression craignent qu'un vaisseau ne se rompe et cause cette sorte d'hémorragie.

— soit, enfin, qu'il y ait pression sur le tissu du cerveau ou encore sur l'une des artères se rendant au cerveau : une telle pression est généralement causée par quelque tumeur.

Le traitement d'une pareille crise dépend de la cause. Dans plusieurs cas, c'est la nature elle-même qui répare les dommages, et la victime guérit éventuellement; cependant, chaque attaque requiert absolument les soins du médecin ; on peut guérir beaucoup plus efficacement et sûrement une attaque en administrant au malade certains produits pharmaceutiques et médicinaux — ou encore en enlevant la tumeur ou le caillot par une intervention chirurgicale. Les personnes qui ont eu une attaque ont besoin de soins constants et qualifiés jusqu'à leur guérison.

Cultivés à quelques milles de votre demeure, les **CHAMPIGNONS SLACK** de Waterloo sont livrés tous les jours à votre fournisseur.

Les champignons Slack de Waterloo sont expédiés chaque jour, quelques heures après la cueillette. Ils sont économiques et rehaussent délicieusement la saveur d'un plat. Vous pouvez les employer pour vos menus de tous les jours aussi bien que pour un repas de gala. Achetez des champignons dès aujourd'hui. Essayez-les rien qu'une fois, et vous ne pourrez plus vous en passer!

Vous pouvez obtenir GRATUITEMENT la nouvelle brochure en couleurs de 42 pages contenant d'excellentes recettes aux champignons.

Écrivez à: Slack Brothers, Waterloo, P.Q.

Les champignons de Waterloo... le comble du bon goût!

Normand Hudon vous propose :

Le gâteau de la St-Valentin

par Arthur Prévost

Nous connaissons Normand Hudon dessinateur, caricaturiste, chanteur même, mais dans un an ou 18 mois, nous saurons l'apprécier comme revuiste, car il songe sérieusement à "monter" une revue pour la saison 1961-62. Evidemment, il ne peut se mettre dès maintenant à en écrire le texte, car qui dit "revue" dit "actualité" et, d'ici 1962, il s'en passera des choses. Mais il songe "tranquillement pas vite" à l'essentiel: local, interprètes (en plus de Pierre Thériault, Fernande Giroux et Dominique Michel), publiciste, directeur, organisateur, etc.

Hudon est né à Montréal, un mois de juin. Il fit ses premières études à l'école St-Barthélemy, où tous les instituteurs étaient laïcs. Il continua ses études au collège St-Ignace, dirigé par les Jésuites, puis à l'académie Querbes et à l'école supérieure St-Viateur, où enseignaient les Clercs de St-Viateur.

Ce n'est qu'après avoir goûté à toutes ces écoles et congrégations qu'il s'inscrivit à l'Ecole des Beaux-Arts, du temps de M. Charles Maillard.

Normand Hudon y demeura 4 ans, après quoi il plia bagage pour Paris où l'attiraient les cours du grand peintre Fernand Léger. Il resta 15 mois à Paris, à étudier et se tremper dans l'atmosphère artistique.

De retour au Canada, il se produisit ici et là, mais surtout au cabaret Saint-Germain-des-Prés où durant deux ans il esquissait des croquis rapides tout en récitant des textes de son cru ou écrits pour lui par Roger Guil.

Avant de passer aux Trois-Castors avec Jacques Normand, il dessinait pour *Le Petit Journal* et il jouait à la télévision: "Porte ouverte", "Ma ligne maligne" (avec son confrère, le grand Robert LaPalme), "Variétés" et autres émissions.

On le garda deux ans à l'affiche des Trois-Castors. Pierre Thériault y faisait ses débuts tandis que Normand Hudon chantait maintenant ses refrains satiriques tout en dessinant.

A ce moment-là, Hudon préparait des spectacles en vue de les présenter aux Etats-Unis. Il en était à la période expérimentale. Une fois qu'il fut prêt, il accepta un engagement d'un mois au célèbre "Blue Angel" de New York. On le trouva "tellement bon" qu'il fut demandé à la télévision américaine au programme Steve Allan Show. Il passa quatre fois au réseau de télévision de CBS.

Fier de ces récents succès, il présenta d'autres numéros à l'occasion de divers congrès tenus à Montréal, en particulier à l'hôtel Reine-Elisabeth et à l'hôtel Windsor.

M. Robert Letendre, puis M. Francis Coleman, de la Société Radio-Canada, remarquèrent Hudon. De son étroite collaboration avec Pierre Thériault et Dominique Michel devait naître l'émission télévisée "Le P'tit Café".

Dans la famille de Normand Hudon, personne n'avait jamais été dessinateur ni chanteur. C'est un talent qui lui est venu comme cela. Il commença par caricaturer ses instituteurs, laïcs et religieux, ce qui lui valut plus d'une retenue après la classe. Il en profitait pour améliorer ses... caricatures dans lesquelles ses professeurs se reconnaissaient. Preuve de son talent précoce et de son esprit d'observation.

Hudon n'a qu'un frère, entomologiste, qui demeure à St-Jean.

L'été dernier, Normand Hudon a tenu dans les Cantons de l'Est son propre cabaret, "L'Ardoise", qu'il avait inauguré à Montréal.

Le jour de son anniversaire de naissance, le 5 juin, Normand Hudon épousait l'artiste Fernande Giroux. Ils avaient été présentés l'un à l'autre par des amis communs au cours d'un dîner au restaurant 400.

Si vous préférez un gâteau rond au lieu de carré, utilisez un poêlon, "mais comment faire pour le déposer dans le four" s'il n'est pas grand ? Réellement, vaut mieux ne pas employer ce poêlon, mais une bonne lèchefrite." (Photo Marce)

RECETTE :

Normand Hudon a du sens pratique. C'est en février que doit paraître cette recette de "gâteau de la Saint-Valentin".

Voici les ingrédients de ce fameux gâteau d'actualité :

Trois oeufs.

Une cuillerée à soupe de rhum.

Un verre de kirsch.

Quelques gouttes de colorant rose.

Trois onces et demie de beurre.

Une once de fécule.

Plus d'une demi-livre de pâte d'amande.

De la confiture de framboises.

Une livre de sucre glacé.

C'est chez le pâtissier qu'on peut se procurer la pâte d'amande. Déposer cette pâte dans une terrine et ajouter un oeuf entier et deux jaunes d'oeufs ainsi que le rhum. Battre avec une cuiller ou une spatule de bois. Quand le mélange devient mousseux ajouter la fécule.

Dans une autre terrine, battre les deux blancs d'oeufs en neige puis les incorporer à ce qu'il y a dans la première terrine.

A ce moment, ajouter le beurre fondu.

Graisser le fond d'un moule carré, de préférence avec du beurre, et déposer le tout dans ce moule qu'on met au four à feu doux vingt-cinq minutes.

Laisser refroidir, démouler le gâteau. Le partager en deux dans le sens de l'épaisseur et placer entre les deux couches une bonne épaisseur de confiture de framboises.

Afin de former un bon glaçage, délayer le sucre à glacer avec le kirsch, faire chauffer au bain-marie toujours en brassant avec la cuiller de bois.

Avant de retirer, ajouter quelques gouttes de colorant, puis verser sur le gâteau en étendant également.

On laisse sécher, puis le gâteau est prêt à manger.

Normand Hudon dit que ce bon gâteau, le "cake", comme on dit à Paris, se mange en tout temps, mais, pour la St-Valentin, Normand conseille de le tailler en forme de coeur avant de le glacer.

Crème ivoire

1 enveloppe de gélatine Minute
¼ de c. à thé de sel
1 jaune d'oeuf
1 blanc d'oeuf battu ferme
4 c. à soupe de sucre
2 tasses de lait riche
1 c. à thé de vanille

Mélanger dans une casserole la gélatine, le sucre et le sel. Ajouter le lait et le jaune d'oeuf. Bien mélanger. Faire chauffer à feu moyen, en remuant constamment jusqu'à dissolution de la gélatine, soit environ 2 ou 3 minutes (ne pas faire bouillir). Refroidir partiellement; ajouter la vanille et incorporer le blanc d'oeuf battu. Verser dans des coupes à sorbet et faire refroidir jusqu'à consistance bien ferme. Servir avec une sauce au chocolat ou des fraises écrasées, ou encore avec des tranches de pêches en conserve. 4 à 6 portions.

Délice à l'orange

1 paquet de Jell-O à l'orange
1 tasse de jus de citron et d'eau
1 tasse d'eau bouillante
1 tasse de petites sections d'orange

Dissoudre, la gelée dans l'eau bouillante. Ajouter le jus d'orange et l'eau. Verser la moitié du mélange dans un moule de fantaisie; refroidir. Quand légèrement épaissi ajouter les sections d'orange et remplir avec le reste de Jell-O. Faire prendre jusqu'à fermeté.

Au moment de servir, démouler sur un plat de service de forme ronde, bien refroidi et garnir de sections additionnelles d'orange. 6 services.

Oeufs à la russe avec caviar

4 c. à thé de caviar
4 oeufs pochés
4 tranches de truffe
4 coeurs d'artichauts cuits
Sauce Hollandaise

Placer le caviar sur les coeurs d'artichauts et chauffer au four. Placer les oeufs pochés sur chaque coeur d'artichaut et couvrir avec la sauce hollandaise. Surmonter d'une tranche de truffe et servir. 4 services.

Lisez les pages sportives du Petit Journal

Regarde bien et tu sauras comment faire la prochaine fois...D'abord tu mélanges bien tous les ingrédients. Il faut...

surtout de la bonne farine. Maman dit de toujours prendre de la farine Ogilvie. Tu vas voir comme ils seront beaux!

Et bons aussi! C'est la farine Ogilvie qui fait la différence...et le tour de main, naturellement.

La farine Ogilvie est pré-tamisée

Pas besoin de la tamiser pour les pâtes à pain ou à levure. Ne tamisez qu'une fois, pour les gâteaux et les pâtisseries.

LA FARINE Ogilvie

Petit ALMANACH

1961			FÉVRIER			1961
DIM.	LUN.	MAR.	MER.	JEU.	VEN.	SAM.
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

DIMANCHE, 12 FEVRIER 1961

43e jour, 2e dim., 2e mois

QUINQUAGESIME

Phases de la lune

Nouvelle lune	Premier quartier	Pleine lune	Dernier quartier
15 fév.	22 février	2 mars	9 mars

Soleil	Lever	7 h. 09
	Coucher	17 h. 20
Lune	Lever	4 h. 44
	Coucher	14 h. 21

TEMPERATURE L'AN DERNIER

	Maximum	Minimum
11 février 1960	43	33
12 février 1961	33	12

Le 11 février de l'an dernier fut pluvieux ; le lendemain, 12, il y eut de légères chutes de neige. Le reste de la semaine fut plutôt nuageux, sauf les 13 et 15, qui virent du soleil.

En termes élégants

C'est un mot d'un fameux coiffeur.

On lui demandait ce qu'il entendait par une femme d'un certain âge.

—Une femme d'un certain âge, a-t-il répondu, est une femme qui se trouve dans une période où de gris les cheveux deviennent noirs ou blonds.

Etrange costume de voyage

Avec tous les désastres aériens qui ont lieu, on ne prend pas trop de précautions pour voyager en avion. Tel ce passager qui a endossé une vieille armure du 17e siècle. Sérieusement parlant, l'armure en question voyageait seule. C'est un cadeau d'un musée de Floride à un expert mexicain en armures. Le sac de voyage contient les pièces de rechange.

"J'aurais dû savoir ça"

Quels soins doit-on donner à un piano ?

Q. — Je désire acheter un piano pour notre fillette qui apprend la musique. Comment prendre soin d'un cadeau aussi coûteux ?

R. — A ce propos, votre fillette peut obtenir tous les renseignements voulus de son professeur et si elle aime réellement la musique, elle verra elle-même au bon maintien de son instrument. Pour votre renseignement personnel, voici ce qu'il faut faire.

L'emplacement. — Choisissez bien l'endroit de la maison où vous placerez le piano. Rappelez-vous surtout que les changements de température affectent les cordes de l'instrument, que le froid les raidit et que la chaleur les dilate. C'est pourquoi il faut toujours placer un piano dans un endroit de la maison où il se produit le moins possible de variations. Evitez de le placer près d'un foyer, d'un radiateur, d'une fenêtre où il fera froid la nuit et chaud le jour. Si l'endroit choisi est humide, servez-vous d'un instrument pour sécher l'air et, s'il est trop sec, servez-vous d'un humidificateur. Si c'est au sous-sol, cherchez à en enlever l'humidité. En hiver, si l'air de la maison est trop sec, placez un bol d'eau sur un radiateur.

Fréquence de l'accordage. — La fréquence de l'accordage dépend des variations de la température de la maison, de la qualité du piano et de l'usage qu'on en fait. Chose certaine, plus on s'en sert (cela ne veut pas dire "piocher" et jouer "à tour de bras"), mieux c'est. L'idéal serait de faire accorder le piano quatre fois durant la première année, à chaque changement de saison. Après, deux accordages par année suffisent. Un accordage coûte environ $10.

La frappe. — Il faudrait faire vérifier le mécanisme de la frappe tous les trois ans, c'est-à-dire l'action des notes sur les marteaux qui frappent les cordes. La plupart des accordeurs savent de quoi il s'agit. En même temps, faites vérifier la qualité des feutres sous les touches, sur les bras et sur les marteaux : le feutre, après un certain temps, s'effiloche et nuit au bon fonctionnement du mécanisme de l'instrument.

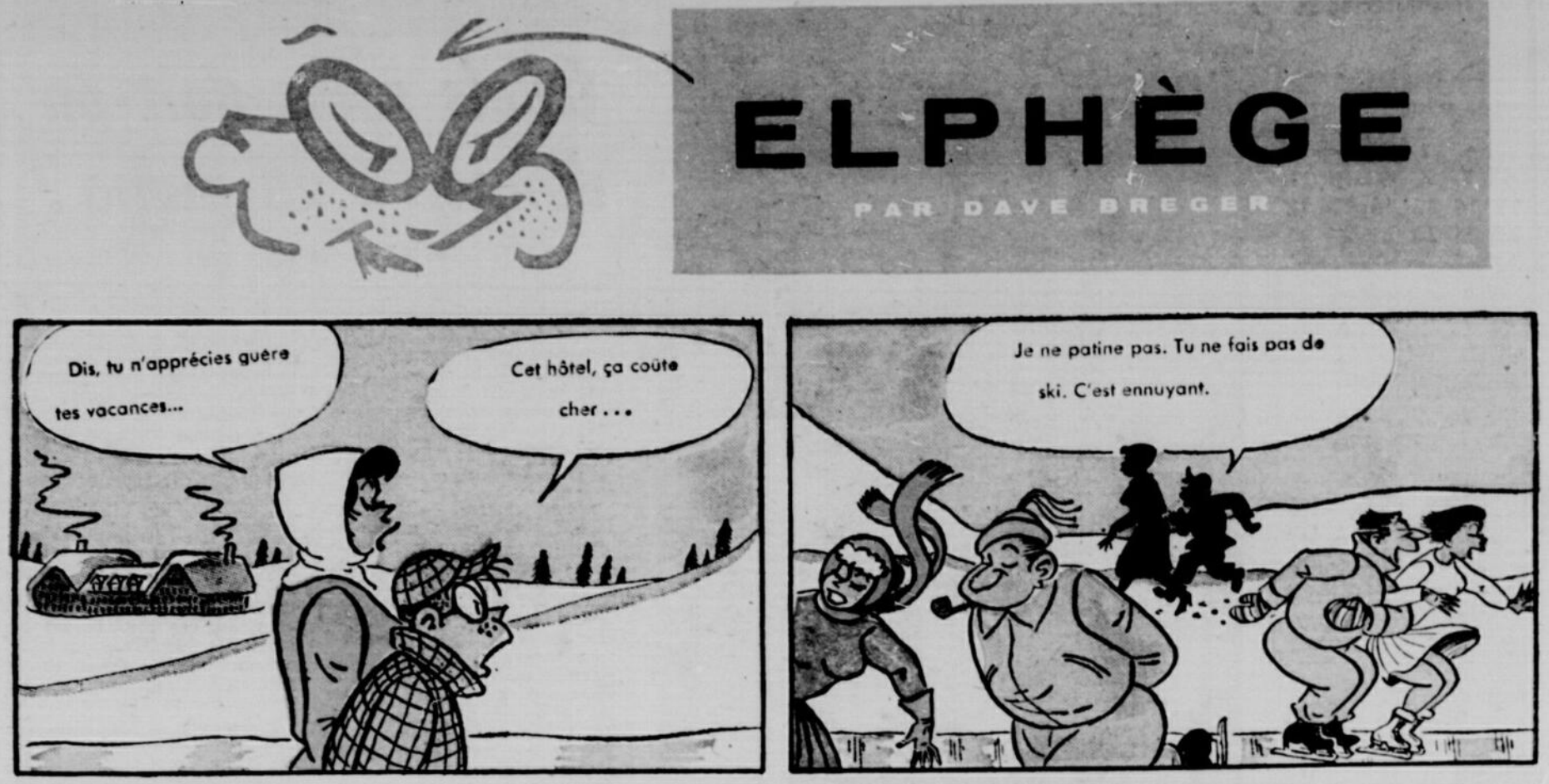
L'extérieur. — Pour conserver la beauté et l'apparence de votre piano, suivez les instructions du manufacturier pour le nettoyage et le polissage. N'utilisez jamais de polis trop forts. Ne surchargez pas non plus le dessus du piano de cahiers, de livres, de bibelots, etc.

Les touches. — Nettoyez l'ivoire des touches avec un linge doux trempé dans une eau légèrement savonneuse. N'utilisez jamais d'alcool pour nettoyer l'ivoire.

Mites. — Suspendez à l'intérieur de l'instrument un sac contenant un ingrédient contre les mites ou un morceau de camphre. Consultez votre accordeur à ce propos.

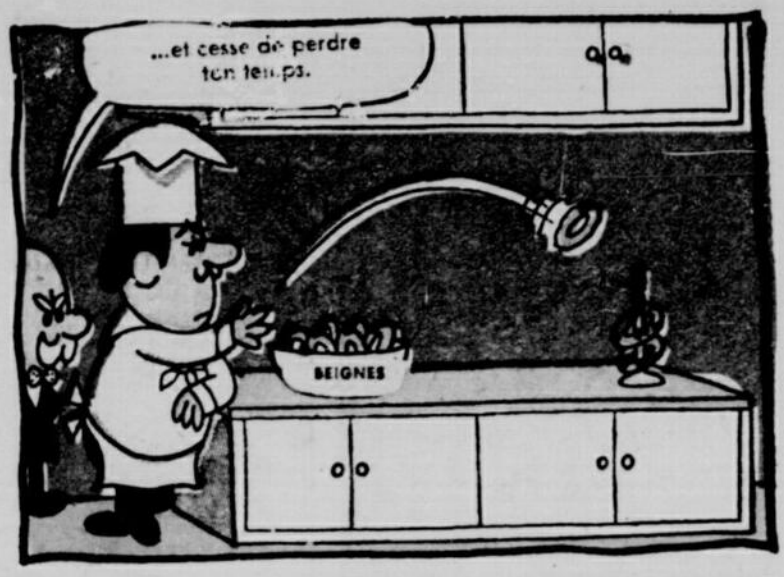
ELPHÈGE

PAR DAVE BREGER



© 1961, King Features Syndicate, Inc., World rights reserved.

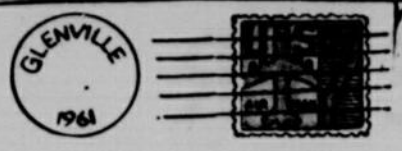
MONSIEUR SAINT-GALLON

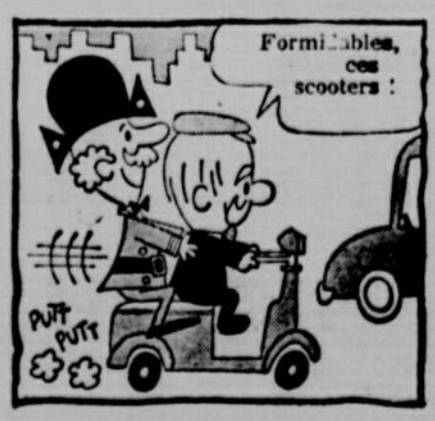


© 1960, King Features Syndicate, Inc., World rights reserved.

LEE and DE CARLO

IGNACE LAMARCHE





Les grands hommes sont-ils *des génies ?*

En quoi consiste au juste le génie ? Si l'on s'en rapporte aux évaluations psychologiques utilisées aujourd'hui, le génie serait le plus haut niveau d'intelligence possible, c'est-à-dire un quotient intellectuel d'environ 175 ; un individu moyen a entre 90 et 110 de Q.I. Un homme comme Abraham Lincoln, par exemple, était remarquablement doué et possédait un quotient bien au-dessus de la moyenne.

Même si le fait est peu connu en dehors du milieu des spécialistes, on a étudié, il y a quelques années, le niveau intellectuel de 300 personnes célèbres nées avant 1850, dont Abraham Lincoln. L'auteur de cette étude, Mme Catherine Cox Miles, a estimé que le quotient du grand homme se situait entre 125 et 140, ce qui est passablement élevé. Mme Cox Miles a noté que la mère du jeune Abraham s'était aperçue des talents prometteurs de son fils et qu'elle eut à coeur de parfaire son éducation. Cet enfant semblait avoir l'intelligence plus lente que les autres garçons, mais il avait une ardeur exceptionnelle à l'étude, un esprit naturellement curieux et une soif d'apprendre jamais satisfaite. Quand il avait appris une chose, il ne l'oubliait plus.

Le Dr Stanfield Sargent, dans son livre intitulé "Basic Teachings of the Great Psychologists", mentionne le fait que Lincoln était un véritable "bûcheur", et qu'il étudiait souvent la nuit à la lueur d'un feu de cheminée. A l'école, c'était un premier de classe. Il n'avait pas son pareil en orthographe et devint une sorte d'autorité en astronomie.

Malgré son application à l'étude, les travaux de la ferme n'étaient pas épargnés au jeune Lincoln, mais il avait toujours sur lui un livre où il se plongeait dans ses temps libres. A 17 ans, il écrivait déjà des des essais sur le gouvernement et la tempérance, et lisait tous les livres qu'il pouvait se procurer. "Cette ardeur juvénile à l'étude, dit le Dr Sargent, fut la base de sa carrière ultérieure. Contrairement à beaucoup de prodiges, Lincoln avait surtout le génie de l'effort et il ne parvint aux sommets qu'à force de travail et de persévérance."

Un grand homme a toujours une intelligence supérieure à la moyenne, mais c'est souvent grâce à des efforts acharnés qu'il parvient aux sommets et à la gloire.

Questionnaire de psychologie

AU FOND DES COEURS

par Joseph Whitney

Est-ce la colère qui fait "sacrer" les hommes ?

Presque tous les hommes profèrent un juron une fois de temps en temps, mais c'est rarement la colère qui les pousse à le faire. Le juron est une réaction habituelle à la contrariété, mais il a aussi une motivation sociale. Très peu d'hommes, y compris ceux chez qui c'est une habitude enracinée, vont dire des gros mots quand ils sont seuls.

Au cours d'une récente expédition de zoologistes anglais au nord de la Norvège, dans le but d'étudier les cycles diurnes chez les oiseaux, la psychologue Helen Ross observa que les hommes de l'expédition avaient leurs périodes de hauts et bas quant aux jurons, et elle se mit à les compter sur un petit calepin. Elle publia ensuite ses découvertes dans une revue scientifique anglaise ; elles jettent beaucoup de lumière sur cette habitude si répandue. Mlle Ross nota les diverses circonstances qui favorisent le juron, et mit leur augmentation et leur diminution en parallèle avec le moral des zoologues à différents moments.

La psychologue signale que chaque homme avait son propre vocabulaire, blasphématoire mais non obscène. Elle découvrit que les jurons augmentaient quand les hommes étaient joyeux et reposés, et qu'ils diminuaient dans les moments d'ennui et de fatigue. Mlle Ross remarqua deux types de jurons : l'un à motivation sociale, l'autre suscité par les contrariétés. Le juron "social" se glisse au milieu de la conversation pour créer une sorte de lien de sympathie, tandis que l'autre est proféré lorsqu'il y a "de quoi".

Le juron social abonde ordinairement quand tout va bien, mais est à peu près absent quand tout va mal. Les jurons d'ennui ou de contrariété, au contraire, augmentent quand la tension et la fatigue règnent, mais diminuent brusquement quand l'état physique et moral devient vraiment mauvais. Mlle Ross en conclut que le juron aide à éliminer la tension nerveuse, et constitue un signe qu'un état désagréable est encore supportable.

Quand faut-il choisir sa vocation ?

Beaucoup d'adolescents, en entrant au cours secondaire, se voient forcés de prendre des décisions sur leur avenir parce qu'ils sont à l'âge où il faut décider du genre d'études qui prépareront la carrière future. La plupart des garçons de cet âge se font une idée assez juste du genre de travail qui les intéresse, mais ils n'ont pas atteint une maturité suffisante, et n'ont pas assez d'expérience de la vie, pour prendre aussi tôt des décisions qui engageront tout leur avenir et que trop souvent, malheureusement, on exige d'eux.

Le professeur Donald Super, de l'Ecole Normale de l'Université Columbia, vient de terminer une recherche sur des garçons de neuvième année des écoles de Middletown, dans l'Etat de New York. Les résultats semblent indiquer que les aspirations formulées par des garçons de cet âge ne doivent pas être acceptées telles quelles, et que "ce peut être une erreur de les inciter à choisir une carrière précise à ce moment." On laisse entendre au contraire que ces adolescents devraient être aidés à comprendre les facteurs de personnalité et les facteurs sociaux impliqués dans de telles décisions, et en particulier, comment le choix qu'ils feraient à l'école pourrait favoriser leur vocation ou y nuire.

Le professeur Super déclare qu'on a observé que les garçons orientés et éclairés, et qui ont bénéficié d'un milieu familial favorable, font preuve d'une plus grande maturité dans le choix de leur vocation. "Cela les aide, dit-il, à élargir leurs horizons, à inventorier leurs aptitudes à se mesurer avec des problèmes nouveaux, et à éprouver les satisfactions que donnent l'accomplissement et la maîtrise de soi."

Dans leur livre, "Milestones for Modern Teens", les Drs John et Dorothea Crawford conseillent aux jeunes, avant de choisir une carrière, de passer en revue leurs goûts et leurs "matières fortes" en classe. "Ces décisions sont d'une importance vitale, disent-ils, car la santé et le bonheur des années à venir en dépendent."

LE REFUGE Sentimental

par Janette Bertrand

"A L'ECOLE, DEFENSE DE PARLER AUX GARÇONS !"

Ce problème regarde surtout vos parents

★ J'ai 14 ans, je vais encore à l'école: je suis en 9e année. Voici mon problème. A l'école, les religieuses nous défendent de parler aux garçons. Elles disent que si on parle à un garçon on est énervée. Elles ne veulent pas qu'on aime les garçons, mais que peut-on y faire ? Avez-vous un remède qui pourra nous aider à ne pas aimer les garçons, à ne pas leur parler quand on les rencontre dans la rue ? Quand ils nous parlent, il faut bien leur répondre, n'est-ce pas ? Est-ce péché d'aimer un garçon ? Moi j'en aime un qui a 17 ans. Il ne me parle pas souvent mais quand il me parle il est très gentil avec moi et je sens que je lui plais. Dites-moi pourquoi il est défendu d'aimer un garçon qui nous parle bien gentiment ? Aidez-moi à me débrouiller; je ne me comprends pas moi-même.

UN COEUR SENTIMENTAL BRISE

Vous me parlez des défenses des religieuses qui vous font la classe, mais quelles sont celles de vos parents, car ne l'oublions pas, si les religieuses ont autorité sur vous pendant la classe ce sont les parents qui ont autorité sur vous dès que vous sortez de l'école. Donc, le problème des garçons ne regarde aucunement vos professeurs mais vos parents. Si eux vous jugent trop jeune pour parler aux garçons, il faudra leur obéir. Ce n'est pas un péché bien sûr et vous le savez, ce n'est, à votre âge, qu'une perte de temps.

★ Je suis mariée depuis un an et demi. J'ai 21 ans, mon mari en a 20. Nous avons un enfant d'un an et je suis fatiguée. Mon ami m'a fréquentée trois ans, mais depuis qu'il est marié il a changé du tout au tout. Plus de caresse, plus de baisers, jamais un compliment. C'est un bon garçon, mais les problèmes d'argent le préoccupent. Nous nous chicanons sans arrêt. J'aime mon mari, je l'aimerai toujours, mais je suis déçue du mariage. Que pensez-vous d'un homme qui demande à sa femme en voyage de noces de lui couper les ongles d'orteils ? J'ai passé par là.

FATIGUEE MAIS JE L'AIME.

Tout votre problème vient de ce que vous avez une idée romanesque du mariage ; c'est très féminin. Vous aviez pensé, comme bien d'autres, que le mariage serait une continuation glorifiée, légitime, des fréquentations. Vous croyiez recommencer les longues séances de "necking" mais, cette fois, avec la permission de vos parents et de l'Eglise. Déception! Avec le mariage, finis pour les hommes les caresses, les baisers fous, les compliments ! Pour la passion, il y a l'acte du mariage qui les satisfait tout à fait, qui les satisfait tant qu'ils ne sentent pas le besoin de caresser, d'embrasser, de complimenter entre-temps. Madame, tous les maris sont ainsi. C'est leur façon d'aimer, et vous devez le comprendre, l'admettre, l'accepter, si vous voulez être heureuse. Revenez sur terre, prenez votre mari tel qu'il est : il n'est pas si mal, et vous vivrez en paix avec lui. Dites-vous bien qu'un homme n'aime pas de la même façon qu'une femme. Ainsi, vous demander de lui couper les ongles d'orteils était une preuve d'amour ; c'était la preuve qu'il acceptait, dès le voyage de noces, de vous faire accomplir des tâches réservées auparavant à sa mère. J'en aurais été flattée à votre place. Madame, vous êtes une femme intelligente: n'essayez pas de transformer votre mari, de le forcer à vous aimer à votre manière. Essayez plutôt de le comprendre. Aimez-le, vous, à votre façon ; laissez-le vous aimer à la sienne.

★ Nous sommes un groupe de jeunes filles de 19 à 23 ans. Souvent nous allons dans les salles de danse de notre ville et savez-vous ce qui arrive ? Eh bien ! nous "collons" sur notre chaise toute la soirée. Pourquoi ? Sans doute parce que nous ne buvons que du **Seven Up**, que nous ne portons pas de décolletés provocants, et que notre maquillage n'a pas deux pouces d'épaisseur. Malgré tout, nous ne sommes pas des saintes nitouches. Les garçons disent qu'ils n'aiment pas les filles provocantes. Ce sont pourtant celles-là qui sont les plus populaires n'importe où. Peut-être nous croirez-vous difficiles ? Pas du tout. Nous ne nous fions pas seulement à la beauté et à la grandeur ; nous aimons les garçons distingués, dotés d'une instruction passable. Mais surtout pas des "fifis" (il en pleut de cette catégorie). Il paraît qu'il existe encore de bons garçons . . . Où se cachent-ils ? Un homme, c'est si fin quand ça veut. N'est-ce pas ? Nous ne fréquentons pas que les salles de danse et nous ne sortons pas toujours en groupe, mais n'importe où, n'importe quand et n'importe comment, les bons garçons sont difficiles à trouver.

GARDE-MALADE, INSTITUTRICE, SECRETAIRE ET CAISSIERE.

Les salles de danse ne sont pas de bons terrains de chasse pour les jeunes gens sérieux. Et les groupes de jeunes filles sont des épouvantails à maris. Faites-vous chacune de nouvelles amies qui auront des frères et des cousins, organisez des soirées où vous inviterez un tas de jeunes garçons. Je suis sûre que chacune trouvera l'âme-soeur, si elle se donne la peine de chercher . . .

★ Je suis fréquentée depuis un an par un garçon de 23 ans, et moi j'en ai 19. Voici mon problème. Il y a quatre ans, j'ai connu mon ami. Il disait m'aimer beaucoup. Il voulait faire son indépendant avec moi, mais ça n'a pas marché : j'étais plus indépendante que lui, je ne suis pas fille à me jeter aux genoux des garçons. Aujourd'hui, il vient me voir deux fois par semaine. Mercredi soir, et dimanche après-midi. Jamais le samedi soir . . . Pensez-vous que s'il m'aimait il n'aimerait pas mieux venir me voir ce soir-là? Moi, je l'aime beaucoup. J'ai fréquenté bien des garçons; j'en ai connu beaucoup, mais aucun ne me plaisait. Que feriez-vous à ma place : le laisser, ou continuer à sortir avec lui et tenter de le comprendre ?

UNE QUI VOUDRAIT ETRE HEUREUSE MARIEE.

Il est assez curieux qu'un garçon ne fréquente pas son amie le samedi soir. Que fait-il ? Moi, à votre place, ça me tracasserait. Essayez donc d'apprendre la vérité. Ce garçon me semble peu amoureux. Attention ! Pour être heureux en mariage, il faut beaucoup s'aimer.

Toute correspondance doit être adressée de la manière suivante :
Le Refuge sentimental,
a/s Mme Janette Bertrand,
Le Petit Journal,
Montréal, 9.

Mme Janette Bertrand regrette d'être obligée de refuser toute communication par téléphone; elle ne peut répondre qu'aux questions qui lui sont adressées ici.

★ Séparé depuis 20 ans, je n'ai jamais revu ma femme et je ne sais pas si elle est morte. J'ai donc cohabité 10 ans avec une fille plus jeune que moi ; elle a 30 ans dans le moment, et moi 51. Elle me dit que je ne peux pas avoir de famille avec elle. Est-ce vrai ? Je suis séparé d'avec cette dernière depuis 3 mois et elle est revenue Elle a couché chez moi et depuis dimanche dernier elle ne fait que jongler : j'ai peur qu'elle ne soit enceinte. Je lui demande ce qu'elle a, et elle ne veut pas me le dire. Je l'ai suppliée. Elle s'obstine dans son refus. "Plus tard", me dit-elle. Tout de même je l'aime bien, et je serais prêt à la reprendre et à être bon pour elle. Je pense qu'elle est enceinte d'un autre et c'est pour cela qu'elle ne veut pas me le dire. C'est une fille très bonne pour tout le monde, elle travaille à la petite journée et elle est très bonne travaillante.

J.L.P.

Si vous avez l'intention de reprendre la vie commune avec elle, enceinte ou pas, dites-le-lui. Je pense qu'une bonne conversation pourra régler bien des problèmes entre vous.

★ J'ai 19 ans. Je travaille dans un bureau, je suis très aimée dans mon milieu et tout le monde m'apprécie. Je connais un garçon au bureau. Bonne apparence. Grand, assez beau. Je l'aime bien, mais une seule chose me bouleverse : il sort sérieusement avec son amie. Il me téléphone quelquefois, il vient me voir aussi, il est très gentil avec moi . . . aussi gentil qu'au bureau. Inutile de vous dire qu'il le sait. Il est très flirt, il sort avec son amie les bons soirs, avec moi les autres soirs. Je voudrais vous demander ce que vous pensez de ce garçon. Il y en a qui me disent que ce n'est pas un garçon pour moi. Croyez-vous que je ferais mieux de l'oublier ou d'essayer de l'attirer vers moi pour qu'il tente d'oublier son amie ?

UNE BLONDE AUX YEUX BLEUS.

Il ne faut pas être très orgueilleuse pour accepter d'être le second violon d'un garçon. Je vous en prie, un peu d'amour-propre ! Demandez-lui de choisir, et, s'il ne vous choisit pas, soyez de glace avec lui. Il y a d'autres garçons sur terre, je pense.

JE L'AIME TANT — Dieu est un père et je crois qu'un père comprendrait votre situation, et sans l'approuver serait très indulgent.

★ Je suis marié depuis quelque temps déjà. Avant notre mariage, ma femme n'était pas vierge et elle ne me l'avait jamais dit. C'est donc après le mariage seulement que je l'ai su. Je lui ai demandé pourquoi elle ne me l'avait pas dit. Elle m'a répondu qu'elle ne savait pas qu'elle était défloree. J'ai beaucoup de difficulté à croire une telle réponse. Je vous soumets la question : croyez-vous qu'une fille puisse avoir perdu sa virginité sans savoir quand, et même à son insu ?

MALE.

Savez-vous, monsieur, qu'une femme peut naître sans ce que vous appelez virginité et qui s'appelle l'hymen ? Savez-vous aussi que l'hymen n'est pas un mur qui clôt le corps de la femme, mais une porte plus ou moins entrouverte ? Comment voudriez-vous que le flot menstruel passe autrement ! Cette porte peut être en papier de soie ou en béton, ça dépend des femmes. Faites donc confiance à la vôtre : la seule virginité qui compte est celle du coeur.

BLONDE AUX YEUX BRUNS — Ceux qui vous insultent ne savent pas vivre. Portez des jupes larges et pas trop courtes, des bas foncés avec couture, des talons hauts et . . . souriez. Faites en sorte qu'on ne voie que votre sourire, on oubliera le reste.

TI-PIT — Un homme est égoïste quand il ne pense qu'à lui, quand il pense à lui d'abord, avant de penser aux autres. Est-ce votre cas ?

YEUX BRUNS — Pour vous passer l'habitude de vous ronger les ongles, portez des gants pendant 15 jours et quinze nuits. C'est le seul moyen éprouvé que je connaisse.

UN QUI EST DESESPERE — Maintenant que votre infirmitée est disparue vous trouverez vite une amie qui vous redonnera le goût de vivre.

(suite à la page suivante)

LES DEUX CÔTÉS DE LA MÉDAILLE

Mon mari et moi voulons régler un différend. Je suis fille unique. J'ai toujours été secrétaire : je ne savais donc rien faire à la maison; ni cuisine, ni lavage, ni repassage, encore moins prendre soin d'une maison. Je me suis mariée il y a 2 ans et j'ai cessé de travailler. J'aime mon mari. Je m'aperçois que je n'ai pas l'âme d'une ménagère, je n'arrive pas à tenir ma maison en ordre. J'ai une petite fille que j'aime, mais je sens quand même un vide dans ma vie. Mon mari pense que le bébé, la maison devraient me satisfaire.

MAMAN DE AHUNTSIC

Je dois répéter ce que vous a dit ma femme : nous ne sommes pas malheureux, mais j'aimerais voir ma femme satisfaite de sa vie. Je lui ai offert une belle maison, bien meublée, c'est juste si elle s'en occupe. Je mange du steak, du steak, du steak, et on peut écrire sur les meubles. Elle s'ennuie, c'est visible mais je ne veux pas qu'elle quitte le bébé pour être secrétaire car je trouve qu'elle a amplement de quoi s'occuper à la maison. C'est un petit problème mais j'ai peur qu'il ne se transforme en désastre. Qu'en pensez-vous ?

MARI PREOCCUPE

Je dois d'abord vous dire, petite madame, que vous n'êtes pas la seule femme que le rôle d'épouse et de mère ne comble pas. Les jeunes filles, habituées à travailler au dehors ont de la difficulté à s'encager, à utiliser leur énergie à des tâches qu'elles trouvent peu enrichissantes pour l'esprit. Ou elles retournent travailler, ou elles se trouvent un hobby ou un emploi à temps partiel qui remplira leur vie. J'ai une amie dans votre cas qui s'est remise à la peinture, une autre qui fait de la céramique, une autre qui coud pour ses amies, une autre encore qui travaille une ou deux journées par semaine pour remplacer des secrétaires malades. Cette légère évasion leur fait accepter plus facilement les tâches ménagères. Monsieur, permettez à votre femme qu'elle s'évade de la maison de temps à autre et, en échange, je suis sûre qu'elle vous fera des bons petits plats et qu'elle fera reluire la maison. C'est un compromis qui vous rendra tous les deux parfaitement heureux.

L'histoire des gens heureux

"Les gens heureux n'ont pas d'histoire" . . . C'est faux. Ils en ont une, mais on la connaît rarement. Or, j'ai la certitude que de publier chaque semaine l'histoire d'un couple heureux, l'histoire d'une jeune fille heureuse, d'un jeune homme heureux, d'un vieillard heureux, etc., etc., vous ferait du bien. Vous pourriez puiser dans ces lettres des recettes de bonheur, des moyens pratiques pour arriver à être heureux. Je demande donc aux gens heureux, quels qu'ils soient, de me raconter comment ils sont arrivés au bonheur, avec des exemples à l'appui. J'ai confiance que ces messages donneront de l'espoir aux malheureux. "Les gens heureux ont des histoires" et nous avons tous besoin de les connaître. J'attends vos lettres, gens heureux !

LA PETITE EVE

Recette de bonheur

Nous sommes mariés depuis bientôt trois mois; nous avons 19 ans et nous nous aimons plus qu'au début de la lune de miel. Ensemble, nous tenons notre budget, je dis "ensemble" car ainsi nous voyons plus clairement les efforts à faire pour arriver. Nous avons acheté notre ménage à crédit, donc pas de folies pour nous, pas d'auto, pas de TV, juste le cinéma le samedi soir. Envers et contre tout, nous sommes heureux.

Le premier mois, il y eut quelques petits accrocs dus à ma trop grande sensibilité et à l'orgueil de mon mari lorsque nous étions avec parents et amis. Il me faisait fâcher, ne s'assoyait plus près de moi, trouvait les autres jolies, du moins le disait. Vu qu'il était marié, maintenant, il n'avait plus besoin de s'empresser auprès de moi comme autrefois, il aimait mieux plonger le nez dans un livre. Je pleurais souvent toute seule, je croyais qu'il ne m'aimait plus. J'avais une affreuse peine. Mais au lieu de continuer à tout prendre au tragique, je le suivis et maintenant je ris avec lui de ce qui me froissait tant. Il m'appelle toujours son "ange" et il m'embrasse encore devant les autres. Inutile de vous dire que j'ai du bonheur plein le coeur. J'ai compris que les bouderies n'arrangent rien, au contraire. Même si le coeur fait mal, souriez et soyez brave, et votre mari vous aimera bien plus fort que si vous aviez toujours les yeux rouges.

Les Cours de Préparation au Mariage nous ont été d'un grand secours: précieux conseils pour ceux qui veulent réussir leur amour. Depuis le matin de notre mariage, nous disons "ensemble" notre chapelet tous les jours, qu'il soit 4 heures de l'après-midi ou 2 heures du matin. Je suis certaine qu'avec ça et de la bonne volonté des deux côtés, un ménage, même aussi jeune que le nôtre, peut être heureux. Evidemment, il faut du sérieux pour se marier à 19 ans car les responsabilités sont grandes. Du sérieux, de l'amour, des coeurs neufs, une grande foi, que manque-t-il pour être heureux ? Rien. Efforcez-vous toujours de faire plaisir à l'aimé(e) par mille petites délicatesses et vous ne pouvez qu'être heureux au contact de sa joie.

DEUX BOURGEONS AMOUREUX

Votre recette de bonheur est si complète que je ne pourrais rien y ajouter. Je remarquerai cependant que vous avez été très fine de vous apercevoir que la bouderie ne donne rien, qu'au contraire elle creuse un fossé entre les conjoints. Si tous les couples s'embrassaient au lieu de se bouder, il n'y aurait plus de courrier du coeur, car il n'y aurait plus de problèmes du coeur.

Le refuge...

(Suite de la page précédente)

★ Je suis âgé de 19 ans et je soirs avec une jeune fille de 18 ans et nous voulons nous marier. Nous ne savons pas comment l'annoncer à ses parents, ils sont très sévères. Je l'aime beaucoup et elle aussi, nous sortons ensemble depuis 2 ans. Que pensez-vous de cela? Ses parents ne veulent pas qu'on se voie dans la semaine, ils veulent qu'on sorte ensemble la fin de semaine seulement. Quand on sort, ils veulent qu'on rentre à 9 h. et demie. J'ai une autre chose à vous dire, je lui achète tout ce qu'elle me demande et ses parents me chicanent toujours, est-ce que c'est bien?

ROLAND et FRANCINE

Ce que je pense: je vous trouve trop jeune pour la vie à deux. Un garçon de 19 ans n'est pas assez mûr pour se mettre sur le dos les lourdes responsabilités du mariage. Attendez au moins vos 21 ans, si votre amour est vrai il saura résister aux périls de l'attente. Les parents de votre amie pourraient vous permettre les bons soirs ou du moins une fin de semaine bien remplie. Et ne gâtez pas trop votre petite amie, vous vous en repentirez le lendemain des noces.

★ J'ai 18 ans, j'aime un garçon depuis 2 ans, il boit beaucoup. Je pense qu'il ne sort avec moi que lorsqu'il n'a rien d'autre à faire. Il me fait sans cesse des affronts mais je l'aime à la folie. Aidez-moi.

LISON.

Ce garçon vous traite comme il ne traiterait pas son chien, vous donne des rendez-vous auxquels il ne se rend pas, ne sort même pas régulièrement avec vous, vous voyez bien qu'il ne vous aime pas. Cessez de le voir, chassez-le de votre tête, de votre coeur. Vous méritez mieux.

LORRAINE — Vous n'aimez pas suffisamment ce garçon pour l'épouser. Attendez l'amour.

NICHOU — Pour durcir vos ongles prenez de la gélatine en poudre et pour vous passer l'habitude de vous ronger les ongles portez des gants jour et nuit pendant 15 jours... si c'est possible.

★ Je suis une jeune fille de 17 ans. J'ai une soeur de 14 ans. Voici où commence mon problème. Je ne peux plus m'entendre avec ma soeur. Tous les jours, c'est la même chose : la chicane, et de gros mots parfois très blessants. Que voulez-vous, je ne peux plus me maîtriser. Je suis découragée et je songe à partir de chez moi. Un conseil avant qu'il soit trop tard, s.v.p.

DÉCOURAGÉE DE MONTRÉAL.

Que la plus intelligente se taise ! Une chicane meurt si elle devient un monologue.

AGNES DU SAGUENAY — Vous êtes sage d'attendre l'amour, le vrai, le grand. Attendez-le, dussiez-vous l'attendre 5, 10, 20 ans.

CELLE QUI A HATE DE SAVOIR, LILI — Ne parlez pas et, s'il vous accuse, niez: votre bonheur en dépend.

UNE QUI EST PRES DE PERDRE SON AME — Voyez un confesseur plus compréhensif des problèmes conjugaux, quitte à venir vous confesser à Montréal.

LOULOU QUI A PEUR — Les baisers même les plus farouches ne peuvent rendre enceinte, mais ils peuvent exciter les sens du jeune homme, les exciter tant qu'il ira jusqu'à l'acte qui fait les enfants.

JUNIOR B.B. — Vous me demandez : "Est-ce qu'il changera après le mariage ?" Les hommes changent après le mariage... en pire, jamais en mieux.

★ J'ai 19 ans et depuis l'âge de 14 ans, je travaille pour la même compagnie, où l'on semble apprécier mes services. Cependant, je ne gagne que $46 par semaine. Chez moi tout me révolte. Je trouve le monde actuel ridicule, injuste, cruel, et surtout incompréhensible. J'adore la musique douce, le cinéma, la lecture, la solitude, la paix, la tranquillité, j'adore rêver de tout, marcher dans un parc désert tout en méditant. Je voudrais vivre sur une île déserte sans personne pour me déranger. J'écris beaucoup aussi et quand je passe dans la rue, on me montre presque du doigt, on me dit bizarre et anormal. Est-ce si étrange que d'écrire des romans, des vers, et de faire des rêves ? Je me moque de ce que pensent les gens ! Pouvez-vous me dire ce qu'il faut faire pour être seul et avoir la paix sans être agacé de tout ce monde bruyant ? Chez moi mes parents m'énervent. Partir de chez moi ! Ma mère a besoin de mon salaire pour boucher le budget. Que faire ? Mourir, c'est ridicule ! Ne plus écrire, ne plus lire ? Changer de vie et devenir comme tout ce monde qui ne sait pas vivre ? j'y renonce déjà. Seuls les "beatniks" possèdent d'après moi ce que je cherche.

D'UN POETE.

Je crois que tout jeune homme intelligent se révolte un jour ou l'autre. Puis, parce qu'il est intelligent, au lieu de vouloir changer le monde il décide de l'accepter, d'en faire non pas un sujet de plainte mais d'étude. Le silence, la solitude, ça se trouve à l'intérieur ; on peut rêver, méditer au milieu d'une foule qui crie. De grands écrivains pondent leurs livres au milieu d'une famille bruyante, ou après des heures de travail mécanique. Que voulez-vous,il faut manger ! Je sais qu'après la révolte vient la sagesse, je vous la souhaite au plus tôt.

★ J'ai 14 ans, j'ai fini l'école en 4e année parce que j'étais stupide. J'ai travaillé mais on m'a mis dehors parce que je ne faisais que jouer. Venez à mon secours.

UNE QUI ATTEND AVEC IMPATIENCE.

Ne vous découragez pas : à 14 ans, une fille est davantage une petite fille qu'une jeune fille. Je connais des adolescentes de 14 ans qui portent bas nylon et crinoline et qui, seules dans leur chambre, jouent à la poupée. C'est normal. Si vous n'êtes pas douée pour la classe, vous devez être très habile de vos mains. Apprenez donc un métier : couture, cuisine, ou même engagez-vous comme aide-bébé ou aide-maman. Je crois que vous trouverez là un moyen de remonter dans votre estime tout en gagnant votre vie.

★ Je suis une jeune fille de 16 ans qui vous tend les bras. Il y a 3 ans, j'ai rencontré un bon garçon, mais dès les premiers temps il cherchait déjà à me faire succomber à la tentation. J'ai toupours refusé. Nous nous sommes quittés et au bout d'un mois il m'est revenu. Tout alla bien jusqu'à ce qu'il rencontre une autre jeune fille, l'an dernier. Je l'ai laissé car il avait eu de cette fille tout ce que je lui ai refusé. J'ai pleuré seule. Ma mère sait tout. J'en ai rencontré d'autres mais dès le premier soir chacun ne pensait qu'à m'embrasser... enfin tout ! Croyez vous que je pourrais oublier mon premier amour ? Croyez-vous qu'il y ait encore de bons garçons sur la terre.

DEDEE EN PEINE.

Il y a encore de bons garçons sur la terre, mais il est difficile parfois de les distinguer des mauvais puisqu'ils exigent, eux aussi, un baiser le premier soir. La différence, c'est qu'après un refus ils reviennent et savent être patients. Et,petite Dédée, il n'y a rien comme un nouvel amour pour guérir un jeune coeur meurtri.

LES DEUX CÔTÉS DE LA MÉDAILLE

Chers correspondants, voulez-vous m'aider . . . à vous aider ? Chaque fois que la chose sera possible, voulez-vous me faire parvenir LES DEUX COTES DE LA MEDAILLE ? Je m'explique : si une jeune fille, par exemple, se plaint de sa mère, que sa mère m'écrive aussi ce qu'elle pense de sa fille. Si un problème surgit entre amoureux, fiancés, gens mariés, que chaque partie en cause veuille bien m'écrire sa version. Mais, afin que je m'y retrouve, veuillez toujours me faire parvenir LES DEUX COTES DE LA MEDAILLE, c'est-à-dire les deux versions, dans la MEME ENVELOPPE !

En m'envoyant LES DEUX COTES DE LA MEDAILLE chaque fois que ce sera possible, vous m'aiderez ainsi à vous aider !

JANETTE BERTRAND
(Les deux côtés de la médaille)

Tout pour l'art !

Où conduit l'art ? Ce comédien fort replet, que ses enfants considèrent comme un papa très sérieux, se déguise en danseuse de ballet et exécutera sur la pointe de ses gros pieds de lourdes arabesques pour amuser les téléspectateurs américains.

Devenez MINCE

SANS VOUS PRIVER ET SANS SORTIR DE CHEZ VOUS!

MAIGRIR C'EST FACILE ET AGRÉABLE ... vous dit Mme Barbe, de Montréal.

J'avais 52 livres de graisse de trop qui m'alourdissaient et me rendaient la vie impossible. J'ai essayé tout pour m'en débarrasser. Finalement, j'ai suivi chez moi, à la maison, la fameuse méthode NATURELLE de Ben Weider. Quelques minutes chaque jour et les 52 livres sont disparues. J'ai retrouvé la silhouette de mon adolescence, je suis alerte et je me sens rajeunie. Bref, je suis heureuse!

SUIVEZ LA MÉTHODE NATURELLE

Si vous voulez perdre ou gagner du poids, modeler votre poitrine, amincir votre taille et vos hanches, assouplir vos bras, vos jambes, etc., vous pouvez réaliser cela d'une façon sûre, sans danger... et sans sortir de chez vous, avec la méthode WEIDER.

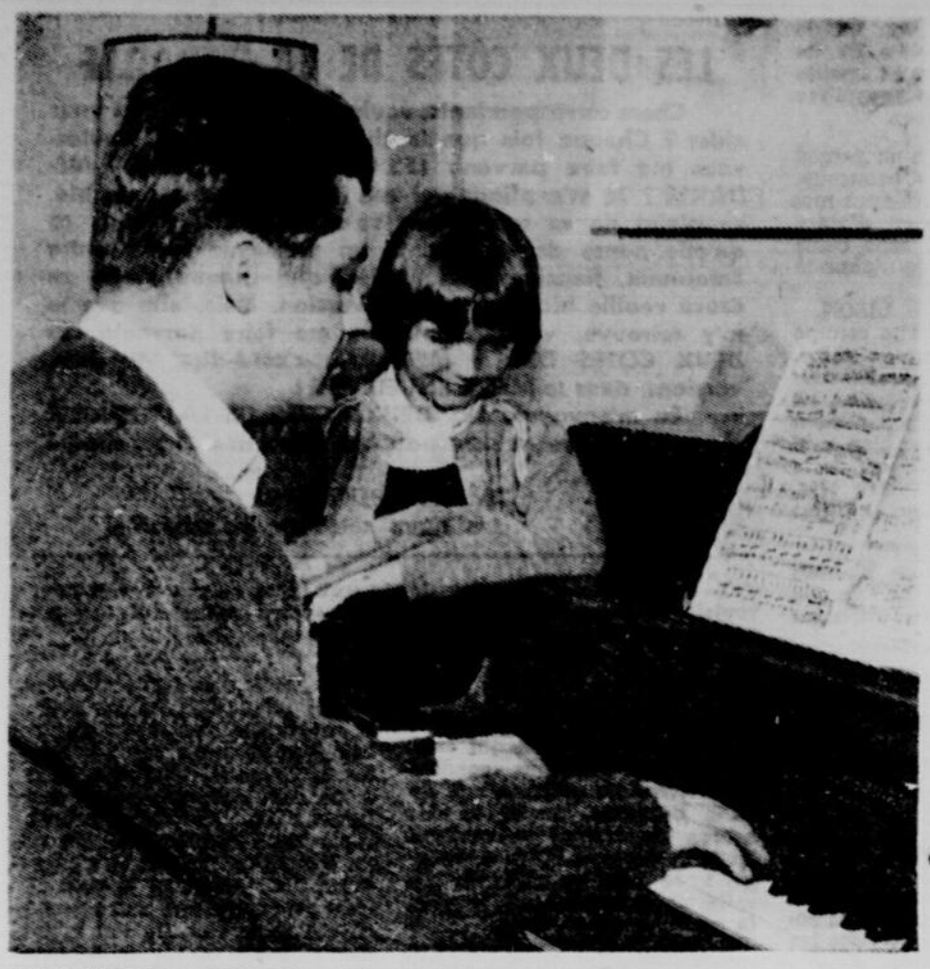
POSTEZ CETTE ANNONCE

COURS GRATUIT!

Mme Barbe, de Montréal a maigri 52 livres!

INSTITUT WEIDER, Dept. P.J.
2875, Bates Road,
Montréal, P.Q.

Ci-joint .25 pour frais d'envoi, mon nom et mon adresse. S.V.P., m'expédier sans obligation votre cours GRATUIT "La Culture Physique Pour Femmes" que je vais pouvoir suivre sans sortir de chez moi.

MESSIEURS ! ATTENTION ! Si vous voulez être forts, musclés, admirés... si vous souhaitez améliorer votre apparence, votre physique et votre santé, postez-nous cette annonce avec .25 pour frais d'envoi. Indiquez : POUR HOMMES ou ENFANTS. Avec notre cours de culture physique GRATUIT, vous recevrez des circulaires et magazines dont : "Santé et Force" et "Beauté et Santé", etc. Vous vous féliciterez de l'avoir demandé.

PAUL-MARIE LAPOINTE a fait régulièrement du piano de six à dix-huit ans. Et l'instrument est toujours là pour se prêter à l'exécution d'un bon jazz, source d'inspiration. Surtout quand Michèle, fidèle admiratrice de son père, est là . . .

Le jazz . . . et les "bois morts", autre passe-temps de LAPOINTE . . . Ces racines que l'on "chasse" sur les grèves après les baignades de l'été ou au cours des rêveries de l'automne pour en faire des objets aussi fantaisistes que celui-ci . . .

Chez Paul-Marie Lapointe :

Ses sources : le jazz et la vie continentale

Texte : Jean-Paul Robillard — Photos : Lamoureux

MICHELE a sept ans. Elle a cet âge où l'on raffole des belles histoires. Et voici que papa s'est rendu à sa demande avec la meilleure des grâces . . .

Mme LAPOINTE (Gisèle Verrault) fait une première critique des poèmes de son mari et celui-ci encadre les tableaux de sa femme. Le bonheur parfait ! . . .

Dans l'atelier de sa femme (Gisèle Verrault) qui est peintre, Paul-Marie Lapointe me parle des grandes amours qui, en plus de sa famille, l'accrochent à la vie: le journalisme, la musique de jazz et la poésie.

La poésie . . . Allons-y donc ! Mais ici Paul-Marie Lapointe embraye en passant par le jazz. Ah ! Les disques . . . Deuxième pôle d'attraction de sa vie de loisirs, dont il déplore, hélas ! la minceur . . .

Paul-Marie Lapointe a fait du piano pendant douze ans. Il aime la musique classique mais ses préférences vont au jazz. Pourquoi ? "Je m'intéresse d'une façon toute particulière au jazz, me dit-il, parce que je pense que cette musique est la plus près de ce que devrait être notre poésie . . ."

— C'est-à-dire.

— Que le jazz est une musique typiquement nord-américaine, qualité que je souhaite à notre poésie. A partir de leurs connaissances musicales théoriques et d'un thème donné, les musiciens nord-américains créent quelque chose qui reflète le milieu, leur milieu . . . Comme le jazz, la poésie nord-américaine (et la nôtre doit l'être) doit assimiler nos réalités continentales. Elle doit être aussi violente, exubérante et manifester la joie de vivre des pays neufs . . .

— Pourtant notre jeune poésie nous a plutôt montré jusqu'ici le visage de l'angoisse, de la frustration, de la révolte et de la solitude . . .

— Oui et notre poésie est aussi cérébrale, intellectuelle et déracinée . . . Pourtant la poésie canadienne - française n'existera sur le plan international que lorsque nos poètes auront pris conscience de leur milieu, assumé leur pays qui — faut-il le répéter ? — n'est pas la France.

— Ce "déracinement" n'est-il pas, pour nos poètes, un moyen de s'évader d'un milieu où ils ont l'impression d'étouffer ?

— C'est juste ! Le Canada français a été jusqu'ici (tout cela s'explique par l'histoire mais c'est quand même un fait) le pays des tabous et des aliénations. Comment s'en débarrasser ? Par un nouveau climat de liberté. Par un système d'enseignement démocratique, gratuit, moderne et organisé, comme dans tous les autres pays civilisés, sous la juridiction d'un ministère de l'Education nationale. Aussi par une civilisation nouvelle où le veau d'or aura été descendu de son autel, où l'argent aura cessé d'être le critère de la valeur. Pour ne rien vous cacher, par le socialisme que je considère personnellement comme l'un des grands moyens de salut du Canada français . . .

Comme on le voit, tout se tient chez Lapointe : politique, économique, sociologie et littérature . . . Et j'ai même l'impression que mon interlocuteur en est arrivé à ces conceptions politico-économiques justement par la littérature. Mais nous ne savons pas encore comment, lui, il est arrivé à la littérature et à la poésie. Je lui pose la question et il me répond :

— D'abord par mes contacts aux collèges de Chicoutimi et de Saint-Laurent avec Baudelaire, Verlaine, Rimbaud et Samain . . . Puis ensuite (la poésie se nourrit de toutes les réalités) par l'expérience humaine d'une vie de jeunesse assez dure et qui m'obligea souvent à gagner mon sel comme employé de banque, plombier ou ouvrier d'usine par tout le Lac-St-Jean . . .

"Et ainsi va la vie . . . "Je continue depuis ce temps-là à nourrir ma vie intérieure et poétique, me dit Lapointe, à ces deux mamelles que sont la contemplation de la vie quotidienne (et de son milieu) et les lectures . . ."

Ses oeuvres

Paul-Marie Lapointe a jusqu'ici publié "Le vierge incendié" en 1948 et "Choix de poèmes" en 1960. Il déclare avoir trouvé définitivement sa formule et estime maintenant être en mesure d'accélérer le rythme de sa production. Paul-Marie Lapointe est à l'oeuvre et déjà, dans ses cartons, se construisent deux autres recueils de poèmes dont les titres n'ont pas encore été choisis.

Ses bosses ne sont pas des réservoirs

Comment le chameau peut-il se passer de boire si facilement ?

par Dr Roméo Boucher

Dans la grande majorité, les animaux ont besoin de boire. Par l'élimination rénale, par la respiration, par la peau et les muqueuses, ils perdent constamment de l'eau et, plus ils en perdent, plus ils ont soif. Comment le chameau s'y prend-t-il donc pour résoudre ce problème dans les espaces désertiques qu'il parcourt ?

Les grands aventuriers du monde l'ont souligné avec admiration : le chameau peut passer plusieurs jours sans boire. Pourtant, ce remarquable phénomène n'avait jamais été expliqué scientifiquement.

Tout d'abord, disons que le chameau économise ses pertes d'eau, tout comme le rat kangourou qui émet des urines si concentrées qu'elles se solidifient dès leur émission. Pourtant, cette espèce de rat se terre continuellement pendant le jour pour échapper à l'ardeur des rayons du soleil tandis que le chameau, lui, marche toute la journée dans la chaleur torride des grands espaces désertiques.

Une étude

C'est donc pour résoudre cette énigme qu'un Américain, M. Schmidt-Neilsen, organisa une expédition, en 1958, qui avait pour but de "préciser le mécanisme de défense des organismes vivants dans des régions les plus arides du globe".

D'après les observations du savant américain, le chameau, après avoir brouté les quelques plantes du désert, peut rester plus de deux mois sans boire. Bien plus, il refuse l'eau qu'on lui offre. On a cru que ce manque d'intérêt pouvait s'expliquer par le fait que tout aliment contient de l'eau. Pourtant, même en réduisant son alimentation à la plus simple expression, le chameau peut se passer d'eau tout en continuant, comme tous les autres animaux, à en perdre par les urines, les selles et la respiration. On a pesé l'animal et on s'est aperçu qu'après avoir bu, il pesait exactement le même poids.

Le chameau ne possède aucun réservoir organique pouvant contenir de l'eau, comme on l'a souvent pensé. Ni l'estomac, ni les bosses ne sont des réservoirs. Si on l'a cru, c'est qu'avant un voyage le chameau boit très abondamment. Cette absorption liquide se fait très rapidement : Schmidt-Neilsen a déjà vu un chameau absorber 25 gallons d'eau en dix minutes.

Recherches

On s'en est pris encore une fois aux fameuses bosses du chameau. Elles ne contiennent pas d'eau, c'est entendu, mais leur teneur en corps gras ne leur permet-elle pas de récupérer l'eau par transformation chimique ? Non. Le chameau n'a-t-il pas des fonctions rénales spéciales ? Non plus. L'urine est tout simplement concentrée comme d'ailleurs celle de tous les animaux du désert. On l'a bourré d'aliments hyperprotéinés, on a étudié son goût pour l'eau salée en pensant qu'il pouvait métaboliser l'eau de mer. Rien n'a pu faire comprendre que le chameau peut se passer d'eau pendant les longs jours de l'été saharien, à une température de 120 à 125 degrés.

On a alors cru qu'il possédait un mécanisme particulier de refroidissement par évaporation et sudation. C'est ainsi, du reste, que l'homme se défend contre la chaleur. N'arrive-t-il pas par temps chaud à perdre un demiard d'eau en une seule heure ? Dès que la perte dépasse 5 p. 100 du poids du corps, l'homme tombe malade. Si la perte en eau d'un homme atteint 10 p. 100 de son poids, c'est alors le délire, le coma et souvent la mort.

Pourquoi pas l'homme

M. Schmidt-Neilsen a observé un chameau sans eau en été, dans le désert, pendant huit jours, au point où l'animal perdit 22 p. 100 de son poids. Emacié, réduit, incapable, de travailler, les os saillants, il reprit son état normal après avoir absorbé plusieurs seaux d'eau. D'autres expériences démontrèrent que le chameau peut perdre jusqu'au quart de son poids. Par pitié, on n'a pas poussé ces expériences plus loin. Si le chameau possède un mécanisme physiologique particulier qui lui permet de maintenir son volume sanguin, pourquoi l'homme ne posséderait-il pas, lui aussi, ce mécanisme ? Pourquoi l'homme qui sue et qui est tout en transpiration ne peut-il faire comme le chameau ?

Une explication

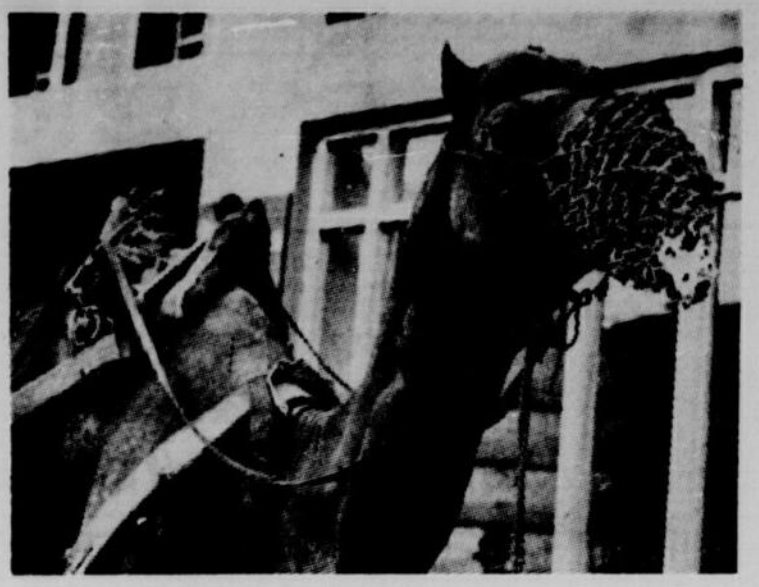
Le chameau supporte mieux la déshydratation que l'homme ; l'eau de son corps se perd plus lentement, non seulement par les urines, mais aussi par la sueur. Dans le désert, là où les pierres ont une température de 150 degrés, le chameau peut maintenir une température supportable à la sudation. Comme l'homme, d'ailleurs, mais à cette différence que le chameau peut élever sa température jusqu'à 104 ou 105 degrés lorsqu'il fait très chaud. Comme cette élévation se fait lentement, une bonne partie du jour est entamée sans qu'il ait eu à souffrir de la chaleur ; en outre, il profite davantage des nuits froides du désert. L'homme, lui, avec sa température égale de 98 degrés, met en jeu son mécanisme d'évaporation à l'instant où le soleil paraît et ainsi perd constamment l'eau de son corps durant toute la journée.

Cinq raisons

Le poil et les bosses du chameau sont des isolants.

Pour résumer, voici ce qu'on peut tirer des expériences faites par Schmidt-Neilsen : le chameau peut perdre, en liquide, tout en demeurant valide, 21 p. 100 de son poids ; en quelques minutes, il compense cette perte en buvant de l'eau, mais sans jamais dépasser son poids, ce qui exclut la mise en réserve, comme on l'a toujours cru; en pleine chaleur, il peut rester sans nourriture et sans eau, en limitant au minimum ses pertes en eau ; il concentre ses urines, en réutilisant l'urée, ce qui limite l'évaporation cutanée, aidé, en cela, par le pouvoir remarquablement isolant de son poil ; il peut enfin modifier, au cours de la journée, la température de son corps, 93 degrés, la nuit, à 100 degrés, au milieu du jour.

On comprend maintenant pourquoi l'homme sait moins bien résister à la chaleur que le chameau.



Etrange phénomène que le chameau : après avoir passé plusieurs jours sans boire, il vous avale, en 10 minutes, 25 gallons d'eau !

Pas égoïste . . .

Au restaurant, un monsieur attend, assis devant une grosse dinde. — Vous allez manger ça tout seul ? lui demande un ami. — Non, dit-il, j'attends les marrons . . .

L'amour passe

— Alors, ma chère Marie-Chantal, ce grand amour avec Lucien ?

— Peuh !

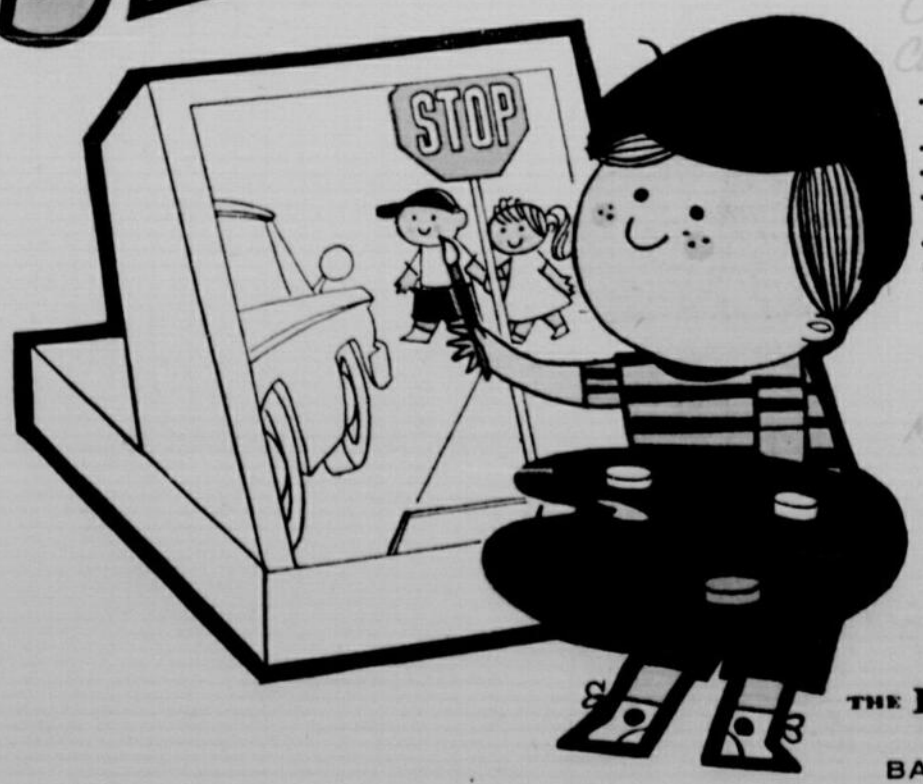
— Quoi ? Terminé ?

— Oui, complètement !

— Vous ne vous voyez plus ?

— Oh ! si . . . Nous sommes mariés !

LES JEUNES ! PROCUREZ-VOUS CE JEU DE PEINTURE SÉCURITÉ POUR LES JEUNES ARTISTES de Curity*



CONSTATEZ CETTE VALEUR !

- Grand nécessaire pour artistes ! (12" x 15")
- 24 croquis prêts à peindre !
- Un chevalet !
- 6 pots de peinture à affiches, de couleurs vives !
- Pinceau et palette !

Tout cet ensemble pour 50 cents seulement et un dessus de boîte de tout produit Curad ou Curity !

MAMAN !

Enseignez à vos enfants comment peindre et en même temps la sécurité routière ! Chacun des 24 dessins prêts à peindre illustre une règle importante de sécurité. Profitez de cette nouvelle offre exclusive de Curity !

Envoyez 50 cents avec un dessus de boîte Curad ou Curity—

THE KENDALL COMPANY (CANADA) LIMITED
BAUER & BLACK DIVISION
6 Curity Ave., Toronto 16, Ont.

VALEUR DE $1.98
50 CENTS
SEULEMENT ET UN DESSUS DE BOÎTE DE TOUT PRODUIT CURAD* OU CURITY POUR LES PREMIERS SOINS

*Marque déposée

★ ★ ★ LE PETIT JOURNAL ★ ★ ★
au service du public

C'EST LA VIE...

par FRED NEHER