

LES SIX-JOURS



PHOTO DANIEL FONTIGNY

Ce n'était pas une course entre athlètes mais une **GUERRE** haineuse de **TITANS...**

L'amateur des courses de six jours qui tente d'en décrire les péripéties ou de communiquer à un ami sceptique l'enthousiasme délirant qu'elles déclenchent jour après jour et soir après soir au Centre Paul-Sauvé se trouve vite à court d'épithètes, de superlatifs et de mots.

Quand il a dit et répété sur tous les tons qu'il s'agissait d'une épreuve de force exaltante, d'un spectacle unique au monde ; quand il a parlé, à en perdre souffle, des sprints étourdissants et des chasses enlevantes dont la piste est la scène ; quand il a enfin qualifié les Emile Severeys et les Leandro Faggin d'athlètes exceptionnels, de surhommes du sport et de quoi d'autre encore, force lui est de conclure à bout d'inspiration :

— Tu ne peux pas savoir. Il faut y aller pour comprendre. C'est tout simplement extraordinaire... !

Buzzie Bavasi
"secouera"
ses Dodgers

page

DeJordy jouera
plus souvent
à Chicago

page 12

Le renvoi de
Marvin Luster:
une bévue?

page 8

Nos golfeurs
sont-ils des
polissons?

page 5



Et la chasse éclate! Tournoyant à une vitesse vertigineuse, les équipes luttent farouchement pour gagner un tour

LOUIS CHANTIGNY



et
le monde
du sport

Le chroniqueur de sport, dont c'est pourtant le métier de raconter semblables événements, ne réussit guère à dire plus ni à faire mieux.

Lui aussi en est réduit à employer un style et à recourir à des épithètes qui peuvent sembler excessives à l'oreille du profane. S'il parvenait au moins par la magie du verbe à refléter sur papier, ne serait-ce que faiblement, ce qui se déroule sur la piste!

Mais saisir toute l'ampleur de la course, en évoquer l'ambiance, en décrire les péripéties, le cérémonial et chacun de ses multiples aspects constitue une tâche quasi impossible devant laquelle les meilleures plumes doivent s'avouer vaincues.

On ne décrit pas les six-jours Il faut les voir, les vivre

Les mots ne suffisent pas. Les photos les plus saisissantes non plus. Il faut voir l'événement, y revenir soir après soir. Il faut, en un mot, vivre les six-jours, se familiariser peu à peu avec leurs rites, percer leurs secrets, se faufiler dans leurs coulisses et surprendre les conflits internes qui s'y disputent pour comprendre la fascination que cette course exerce sur la foule.

Au début, il faut bien l'admettre, les non-initiés sont littéralement étourdis par ce tourbillon incompréhensible et voient dans les sprints endiablés et les chasses vertigineuses moins une magistrale performance sportive qu'un ensorcelant spectacle.

Faute de connaître chacun des participants, de saisir tou-

tes les subtilités de leur métier et de leur technique, le spectateur, on le devine à ses réactions, s'attache tout d'abord au côté kermesse, selon le mot de Nando Terruzzi, aux aspects sensationnels et spectaculaires de l'épreuve. Les collisions, les chutes soudaines et brutales, par exemple. La confusion indescriptible des vélos et des corps dans les tournants, entre autres. Ou encore les virages vertigineux qui arrachent à la foule exaltée de grands cris d'angoisse.

Mais au fur et à mesure que les heures passent et que les sprints succèdent aux chasses, les pistards cessent de former une masse confuse d'athlètes plus ou moins anonymes pratiquant dans un accoutrement bizarre des rites mystérieux.

Peu connus au début, difficiles à prononcer et encore plus à retenir, des noms comme Tonino Domenicali, Freddie Eugen et Oscar Plattner se collent peu à peu à des silhouettes sans cesse plus familières, à des manières particulières, bref à des styles personnels qui les caractérisent et les identifient.

Chaque coureur a bientôt son clan, son "fan club"

Ainsi reconnaît-on Emile Severeys à sa façon typique de se cabrer sur sa bicyclette, le nez sur la roue, au début et à la fin d'une chasse; Ferdinando (ou Nando) Terruzzi au dodelinement de la tête et au petit sourire narquois dont il accompagne chacun de ses sprints; André Retrain au rictus dont se tord sa bouche dans la tension de l'effort.

D'abord un simple numéro sur un chandail aux couleurs

flamboyantes, puis un nom de famille dans les pages du programme que l'on scrute à tout moment en désespoir de cause, chaque coureur s'affuble par la suite d'un prénom et enfin d'un surnom que l'on vocifère à son passage:

Mimile (prononcé avec l'accent trainard de Montmartre) pour Severeys, Dédé, pour Retrain, qu'on appelle aussi la coqueluche de ces dames; La p'tite merveille de France, pour Roger Gagnard, spécialiste du sprint et champion de vitesse on ne sait plus combien de fois; Le poète de la piste, pour Michel Scob, ou Scoubidou, parce qu'il semble toujours rêver à la lune même dans les moments les plus critiques de la course; et Le père Lucien, quand ce n'est pas tout simplement Pépé, pour Gillen, dont la chevelure clairsemée commence des ans à montrer l'irréparable outrage.

Entre les Belges et les Italiens, la guerre de popularité

De cette familiarité entre la foule dans les gradins et les coureurs sur la piste naissent forcément des courants de sympathie ou d'inimitié à l'endroit d'une équipe ou d'un pistard, qui partageront bientôt les spectateurs en clans bien distincts, opposés, et parfois même farouchement hostiles.

La flamme patriotique des uns comme les préjugés des autres ne sont certes pas sans influencer le choix des favoris. Les Canadiens français, dans l'ensemble, et les Belges, bien entendu, ont fait d'Emile Severeys leur héros, le porteur de leurs espoirs, et il faut entendre

l'ovation délirante dont il est l'objet lorsqu'il s'arc-boute contre ses pédales et son guidon pour déclencher l'une des attaques à l'emporte-pièces dont il a le secret.

Mais vous n'avez encore rien entendu, encore rien vu. Attendez que Leandro Faggin parte soudainement à la poursuite de Severeys pour arriver en trombe dans sa roue, que Nando Terruzzi déclenche à son tour une contre-attaque vertigineuse pour neutraliser l'échappée de Palle Lykke, enfin que Pépé Ognà ou Aurélio Battello surgissent tout d'un coup de nulle part pour devancer tous leurs adversaires au sprint!

C'est alors, à la lettre, une explosion de délire dont les épithètes et les superlatifs les plus forts ne suffisent pas à décrire toute l'intensité et l'ampleur.

Cela commence par un grand cri, une immense clameur qui monte des profondeurs des estrades en se gonflant de milliers et de milliers de voix pour déferler sur la piste dans un tonnerre de raz de marée.

Combien sont-ils à manifester ainsi leur joie et leur fierté? Deux mille, trois peut-être, mais on dirait que toute la communauté italienne de Montréal et que tous les tifosi du monde se sont réunis au Centre Paul-Sauvé pour acclamer en Terruzzi, en Battello, en Ognà, et tout particulièrement en Leandro Faggin les grands, les illustres, les divins championnissimi dont ils parlent et dont ils rêvent depuis la belle et grande époque de Fausto Coppi, de Gino Bartali, d'Alfredo Binda et de Constante Girardengo.

Les tifosi ont l'enthousiasme bruyant et la haine facile

Cette foule houleuse qui fait bloc, qui se serre épaule contre épaule dans une section bien définie des estrades,

est pittoresque à souhait, vine.

broyante au possible, partisane jusqu'à en être chauve. Aveuglée par la ferveur quasi religieuse et presque fanatique du culte qu'elle voue à ses porte-couleurs, elle n'a d'yeux que pour les Italiens et aucune pitié pour les Français, les Suisses, et tout particulièrement les Belges qu'elle considère comme des antagonistes, voire des ennemis.

Que Severeys, par exemple, décide d'attaquer, de prendre la tête du peloton à la fin d'un sprint, de déclencher l'offensive au début d'une chasse, ou tout simplement de se lever de selle, et il se verra la cible des sarcasmes, des huées, d'un grondement hostile rempli d'imprécations et de menaces.

Que Faggin, par contre, démarre aussitôt dans une contre-attaque et que Terruzzi lancé comme un bolide, tournoyant comme un aigle au sommet de la piste, parvienne à rattraper, puis à devancer le Belge, et voilà nos tifosi au comble de la joie, debout sur leurs sièges, les bras en l'air et les yeux au ciel qu'ils prennent à témoin tout en scandant I-TA-LIA... I-TA-LIA... dans un crescendo qui atteindra à une note d'un aigu insoutenable et assourdissant.

Mais que les dieux du moment, de la soirée ou des six-jours ne s'avisent jamais de perdre un sprint et encore moins, O Mamma mia! de ne pas gagner la course!

On ne pardonne pas aux Italiens de perdre la course et la face

S'ils ont la victoire heureuse et magnanime, les tifosi ont en revanche la défaite amère et méchante. Convaincus de la supériorité incontestable de leurs porte-couleurs, donc de leur invincibilité, ils ne comprennent pas qu'ils puissent connaître une défaillance, ne serait-elle que passagère, et ne leur pardonneront jamais ce qui constitue à leurs yeux une inadmissible atteinte au prestige de

toute la race ainsi qu'un intolérable affront à leur fierté personnelle.

De héros qu'on acclamait à en perdre la voix et qu'on portait en triomphe sur ses épaules au milieu des bravissimo et des oriflammes, on l'a vu lors des premiers six-jours, les vaincus, on l'a constaté lors des seconds, dégringoleront brutalement de leur piedestal pour s'érouler au rang des idoles déchues que l'on couvre d'imprécations et que l'on roue de coups de pied.

N'allez pas croire qu'il ne s'agit ici que d'une figure de style. Le printemps dernier, lorsque la squadra Terruzzi-DeRossi perdit la course et la couronne Dow par un seul tour aux mains de l'équipe Severeys-Lykke, toute la colonie italienne bondit de colère et explosa de fureur.

Nando Terruzzi, tout particulièrement, fut accusé de tous les crimes, traité de scélérat, de misérable, de bandito et, comme il se devait, de sale capo mafiosi.

On l'abreuva des insultes les plus blessantes, des propos les plus menaçants. On vit des poings haineux se balancer dans sa direction, et il se trouva au moins deux individus qui tentèrent de passer des gestes aux actes et des estrades à la piste pour lui faire mauvais parti.

Après avoir été acclamé, Terruzzi fut l'objet des sifflets et des huées

Seule l'intervention énergique de deux policiers, secondés de mains fortes par trois ou quatre spectateurs d'ascendance italienne — il importe de le souligner — évita de justesse une altercation qui aurait pu facilement dégénérer en bataille rangée, puis en bagarre générale, et éventuellement en une émeute aussi déplorable que désastreuse.

Et dire que le cycliste qu'on acclamait avec une telle méchanceté en son heure de

Terruzzi et Faggin ont porté les couleurs de La Patrie en véritables champions

défaite était le même champion dont les mêmes tifosi avaient acclamé les exploits et chanté la victoire à peine sept mois plus tôt!

Mais alors qu'il était en droit d'exhaler son amertume et de déplorer, sinon de dénoncer l'inconstance de ses supporteurs, Ferdinando Ter-

ruzzi garda toujours une attitude digne et un silence admirable face à la violence de la tempête et à la férocité des critiques qui s'abattaient

de toute part sur sa personne.

Jamais ne se plaignit-il d'un sort, qui était injuste, et d'une ingratitude, qui était cruelle. A 42 ans, au crépuscule d'une prodigieuse carrière qui s'échelonne sur près de trois décennies, Nando Terruzzi ne s'émue ni se scandalise de rien. Il en a trop vu dans tous les vélodromes d'Europe, il en a trop entendu autour de toutes les pistes du monde, depuis Milan jusqu'à Paris en passant par Zurich, Melbourne et New York, pour entretenir encore de grands rêves chimériques et de belles illusions sur la gloire sportive et la nature des hommes.

Le monde du cyclisme qu'il a sillonné de part et d'autre et dans tous les sens, il l'observe aujourd'hui avec lucidité et réalisme, avec ce regard un brin amusé et un tantinet bienveillant qu'on acquiert avec le passage des années et la sagesse de l'âge.

Comme tous les cyclistes qui ont vieilli le derrière sur la selle et les pieds dans les cales, il parle peu de son métier, presque pas de lui-même. Dans les interviews qu'il accorde, tous ses propos comme toutes ses réponses se teintent d'une subtile ironie à fleur de mots et rarement sortira-t-il des sentiers battus ou de quelques généralités peu compromettantes.

Du milieu, des lois secrètes qui le régissent, des Eminences Grises qui en tiennent les ficelles, il ne dévoilera pratiquement rien. Harcelé de questions directes, traqué jusque dans ses derniers retranchements, il admettra peut-être enfin que tout ne tourne pas rond autour des pistes, puis il s'enfermera de nouveau dans le silence et ses secrets.

Le cyclisme, c'est un petit univers mystérieux et fermé

Mais d'autres pistards sont plus loquaces, ou, si l'on préfère, moins prudents. Un mot ici, une réflexion là, une bribe de conversation entendue de la bouche de l'un et une demi-confiance arrachée aux lèvres d'un autre nous permettent de découvrir pas à pas et de comprendre quelque peu ce monde mystérieux et fermé des courses de six jours telles qu'elles s'organisent et se pratiquent en Europe.

Ce petit monde hermétiquement clos est à la fois pourri et sain, crapuleux et honnête. Quitte à répéter ce que j'ai déjà écrit dans un autre reportage, disons qu'on y aperçoit, tout au sommet de la pyramide, les quelques individus, gérants, managers (prononcez à la française) ou imprésarios tout puissants qui dictent leurs ordres à tous les cyclistes: Van Buggenhout et Versnick en Belgique; Roger Piel, et surtout Daniel Dousset en France qui compte au nombre de ses innombrables poulains des vedettes aussi

prestigieuses que Anquetil, Stablinski, Darrigade, Altig et Simpson. Il fut aussi le manager de Louison Bobet.

Au deuxième échelon de la pyramide se retrouvent les Grands Noms du cyclisme international, les grosses vedettes, les têtes d'affiche, en un mot les monstres sacrés des routes et des pistes.

Autour des étoiles, les satellites obscurs qui peinent à la tâche

Ces prestigieuses étoiles s'entourent de satellites (domestiques serait le terme mieux approprié), dont le rôle consiste à servir le maître tout en se gardant bien de ne jamais porter ombrage à sa gloire et surtout de lui voler la vedette.

A ce groupe souvent anonyme appartient la majorité des cyclistes, tout particulièrement les jeunes et les nouveaux venus qui débutent dans la carrière. Certains d'entre eux, après des années d'un apprentissage obscur et d'une interminable attente parviendront un jour à secouer le joug du maître, à voler de leurs propres ailes, pour enfin s'épanouir comme cycliste et s'affirmer comme vedette. Ce fut le cas d'Emile

Severeys avec Rik Van Steenbergen; ce fut tout récemment l'histoire de Benoni Behet, mais au prix de quel scandale et à la suite de quel émoi, avec Van Looy.

Ces cas demeurent néanmoins exceptionnels. Pour la plupart, les "domestiques" s'usent à l'ouvrage, vivent au jour le jour, attendent en vain leur chance, se découragent, disparaissent. On en retrouve des centaines à la table des bistrotts évoquant d'une voix larmoyante au profit d'auditeurs ennuyés la belle époque où la fortune et la gloire se avaient frôlés de si près, pour faire demi-tour et s'envoler à tout jamais.

Il va sans dire que ces relations de vétérans à recrues, de maîtres à domestiques jouent et joueront sans doute toujours sur les pistes des six-jours. Voilà d'ailleurs ce que dans le jargon du métier on appelle le **train bleu**.

Qu'est-ce que ce "train bleu" dont on ne parle qu'en baissant la voix?

Le train bleu, c'est le vocabulaire élégant dont s'ornent les ententes tacites et plus



Leandro Faggin, de l'équipe LA PATRIE, surveille attentivement les manoeuvres de l'adversaire avant de sauter en selle



RAVARY

3767 est, rue Ste-Catherine

SPORTS
QUINCAILLERIE
PLOMBERIE

GARANTIE POUR 10 ANS
Réservoir laminé de verre à l'intérieur avec
chauffe-eau électrique.

RESERVOIR A EAU CHAUDE

Modèle 140

\$59.95

Modèle 142

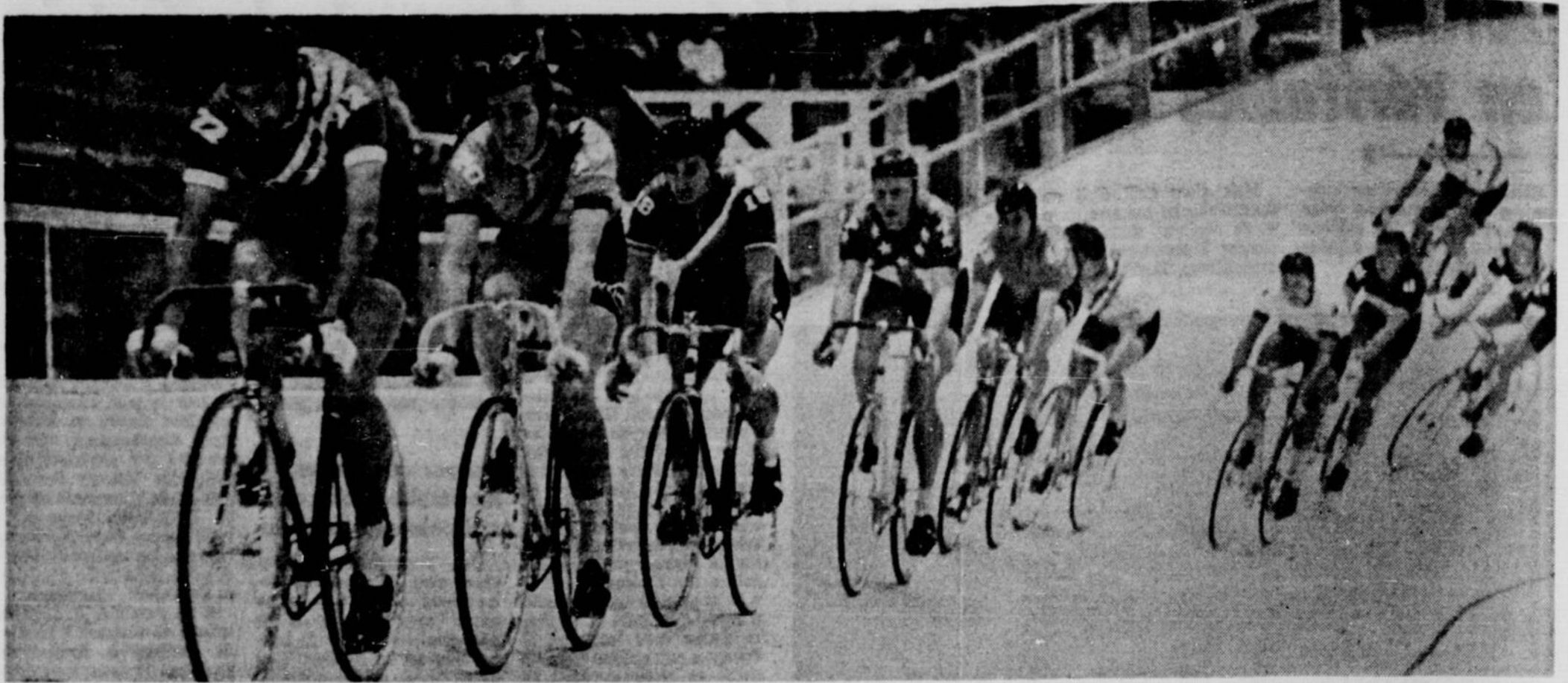
\$65.95



COMPLET
avec 2 thermostats — 2 éléments

LIVRAISON GRATUITE
à 30 milles de Montréal

UN SEUL NUMERO
DE TELEPHONE **527-2311**



Le grand sprint s'amorce. Encore un tour de piste, et les coureurs s'arc-bouteront contre leurs pédales pour foncer comme des bolides

Les courses de six jours sont-elles "arrangées" en coulisses...?

souvent les accords verbaux qui auront force de loi dans la course. Disons qu'un six-jours oppose les uns aux autres les plus prestigieuses vedettes de la piste. Soucieux de sauver leur prestige, ces illustres messieurs se réuniront derrière porte close et en viendront à un compromis.

Selon que l'épreuve se dispute à Milan, à Zurich ou à Paris, la vedette locale aura préséance sur tous ses adversaires et remportera ordinairement la victoire et les lauriers. Personne, par exemple, n'osera battre le Grand Rik Van Steenberghe chez lui, à Bruxelles, et bien mal avisé serait le téméraire qui s'aventurerait à vaincre Federo Bahamontes dans son château-fort de Madrid.

Mais que la compétition se déroule dans une autre ville, et les élus de la veille devront rendre la politesse et s'incliner à leur tour devant le héros de l'endroit. Echange de bons procédés où l'honneur de chacun est sauf, où les intérêts de tous sont bien gardés.

Longtemps en vogue, cette formule du **train bleu** n'existe cependant presque plus de nos jours. A la domination d'une poignée de grands noms succède aujourd'hui sur presque tous les vélodromes européens la dictature des organisateurs.

Le système, au fond, est toutefois demeuré sensiblement le même. Il s'agit encore ici de mettre en vedette le favori de la place, ou tout au moins l'homme ou l'équipe dont le public souhaite et attend la victoire.

Le choix du vainqueur s'effectue de coutume au cours d'une réunion à huit-clos entre l'organisateur de la course et ses participants. Mais ces derniers n'ont pas besoin en général qu'on leur dicte des ordres formels ou qu'on leur fasse de petits dessins bien précis.

Rompus aux exigences d'un

sport qui tient beaucoup du spectacle, ces professionnels du métier comprennent vite à mots couverts de quel côté leur pain est beurré. Inutile de leur faire des "suggestions", encore moins des menaces. Ils savent, d'instinct, que la victoire de tel pistard ou de telle équipe sera plus populaire que la leur. Ils ont compris, de longue date, qu'il n'est pas dans leur intérêt de décevoir les espérances du public et les désirs de l'organisateur. Ils ont appris, parfois à leurs propres dépens, qu'il en cuit toujours de ne pas se montrer bons joueurs et qu'on invite rarement une seconde fois les pauvres idiots qui n'ont pas flairé dans quelle direction soufflait

le vent. Aussi se montrent-ils on ne peut plus dociles et on ne saurait plus coopératifs. Les temps sont durs, les contrats difficiles à obtenir, la gloire passe vite, il faut bien gagner son pain, c'est la vie...

Faut-il crier au scandale, dénoncer cette comédie ?

La tentation est évidemment forte de crier ici au scandale et de se demander dans le même souffle si les six-jours qu'on présente à Montréal ne sont en fin de

compte rien d'autre que la belle mise en scène d'une monumentale supercherie.

Si tel est le cas en Europe, on ne peut vraiment dire qu'il en est de même à Montréal.

Ce sont évidemment toujours les vieux pistards aguerris, Nando Terruzzi ou Lucien Gillen, notamment, qui donnent les directives, le rythme de la course. Ce sont encore eux qui veillent à la sécurité de tous en rappelant à l'ordre d'un regard foudroyant ou d'un léger coup de coude au passage les jeunes cabotins dont il faut refroidir les esprits trop bouillants, les ambitions trop voraces et les initiatives un peu trop périlleuses.

Mais leur influence n'est pas une dictature. Chercheraient-ils à l'imposer qu'ils se heurteraient aussitôt à une opposition hostile bien décidée à maintenir ses prérogatives et ses droits.

On ne dicte pas des ordres à un Fritz Pfenniger, à un Oscar Plattner ou à un Roger Gagnard qui ont tous leur réputation de sprinter à défendre. On ne force pas la main à un Palle Lykke ou à un Emile Severyns qui ont leur titre de champion à conserver. On n'intimide pas enfin un Leandro Faggin dont le palmarès n'est qu'une interminable série de records et dont les victoires dans les championnats du monde ne se comptent même plus.

Quand on connaît l'orgueil de tous ces champions et la vanité des pistards, le doute qu'ils pourraient choisir de perdre là où ils pourraient gagner devient ridicule. Quand on connaît les rivalités d'athlètes et les rancunes de prima donna qui les opposent, l'idée que l'un sacrifierait son prestige à la gloire de l'autre nous apparaît tout simplement absurde.

Derrière ces sourires épanouis, que de rancunes et de haines !

A première vue, tous ces cyclistes semblent copains-copains et ne former qu'une grande famille unie et heureuse. Mais qu'on ne s'y trompe pas ! Il suffit de franchir la balustrade, de rôder autour de la piste, de s'asseoir dans les cabines et de fureter dans les dortoirs pour se rendre compte que tout ne tourne pas rond dans ce petit monde des six-jours.

Derrière les sourires, les tapes amicales dans le dos et les étreintes fraternelles, les rancunes couvent et les

haines flambent. Sous les hommages que l'on rend à l'adversaire sourdent des propos empoisonnés. Et la main que l'on se tend entre Belges et Italiens, Français et Suisses cachent souvent de longs poignards effilés.

Certaines de ces querelles remontent loin en arrière, à un six-jours disputé à Milan, à Bruxelles ou à Berlin, et c'est sur le terrain neutre de Montréal qu'on règlera les vieux comptes en souffrance.

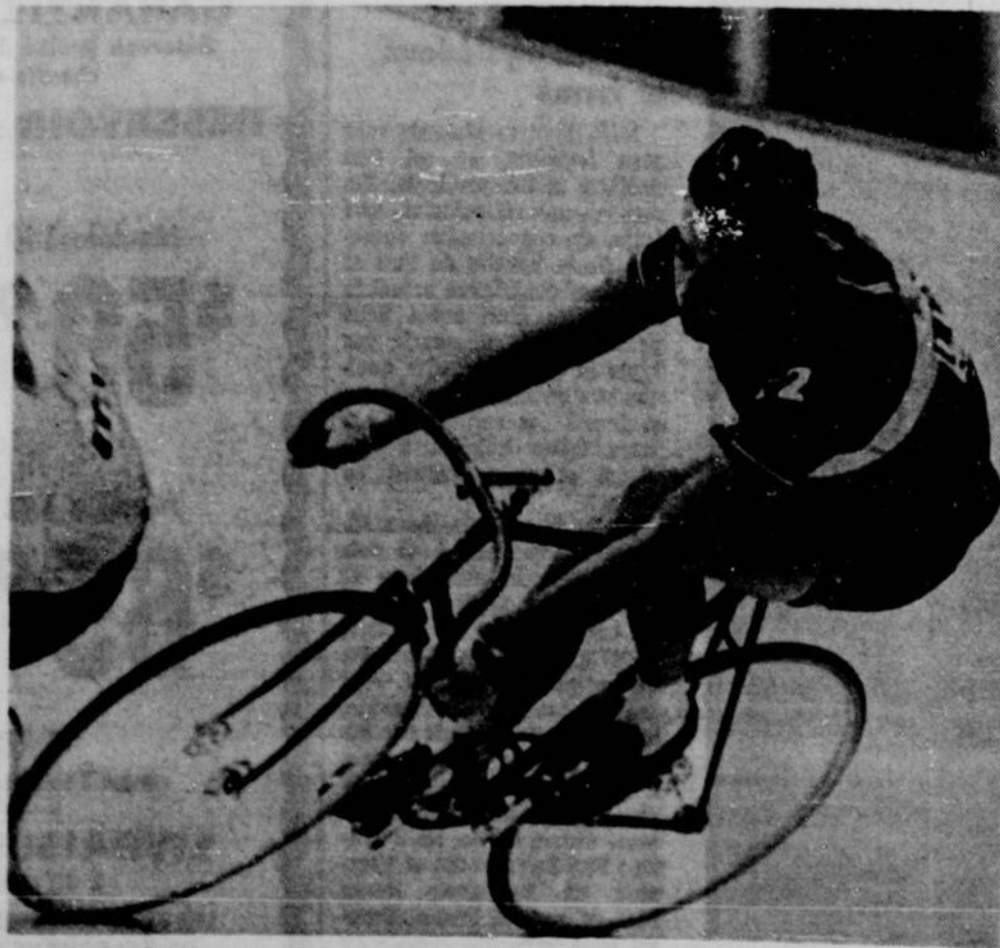
Ici, pas question de conclure des ententes sous la table ou d'en venir à un compromis dans les couloirs. C'est chacun pour soi, que les champions se défendent et que la meilleure des équipes l'emporte.

A preuve, la lutte, que dis-je !, la guerre farouche et implacable que se sont livrés pendant six jours et six nuits Severyns et Lykke (de l'équipe Luxor), Gillen et Le-langue (de l'équipe Café St-Jacques), Pfenniger et Raynal (de l'équipe Métro), et enfin Terruzzi et Faggin qui portaient les couleurs de LA PATRIE.

L'une de ces équipes déclenchaient-elles une chasse pour gagner un tour qu'une seconde bondissait vite à sa poursuite et qu'une troisième tentait aussitôt de neutraliser les deux premières. Jamais les six-jours de Montréal n'avaient été la scène de bagarres aussi longues (certaines ont duré près de trois heures aussi âpre, aussi hostile, quart d'heure) ni d'une course aussi farouche.

Le spectateur étonné n'avait pas l'impression d'assister à une compétition sportive mais à un conflit tout crépitant de haines raciales. Ce n'était plus une course, un tournoi de vitesse, une épreuve d'endurance. C'était le choc de puissances gigantesques se livrant dans une chevauchée fantastique une lutte de titans.

Louis CHANTIGNY



Le Emile Severyns toujours jovial qu'on avait connu lors des derniers six-jours a perdu le sourire dans la tension de la course et la férocité de la lutte

Le GOLF: un sport pour gens polis...

Le golf ayant eu son origine dans les îles Britanniques, et les habitants de ces îles étant reconnus pour leur exquise politesse, il n'est pas étonnant que le golf soit accepté depuis longtemps comme un sport de gentilshommes. (A gentleman's game).

Mais au fur et à mesure qu'il croît en popularité à travers le monde, il subit dans ses aspects généraux certaines modifications, dont les plus importantes ont trait au côté **étiquette**.

Dans la province de Québec, et en particulier dans les clubs canadiens-français, le golf demeure-t-il un sport de gentilshommes? N'en déplaise à ceux qui croient en l'affirmative, c'est un fait que les Canadiens français ne sont pas connus comme des gens très polis. Il est donc naturel

que leur esprit de "bonne franquette", qui est une façon de manifester leur ignorance des bonnes manières, les suive jusque sur le terrain de golf.

Malheureusement, ou plutôt heureusement, il y a des personnes qui n'aiment pas jouer au golf à la "bonne franquette".

Le golf ne serait-il pas un jeu merveilleux si le "four-some" qui vous retarde à chaque trou vous invitait à passer, sans que vous soyez obligé de le supplier de le faire?

par Larry Ouellette

Le golf ne serait-il pas un jeu merveilleux si les jeunes enthousiastes sur l'allée adjacente baissaient leur ton de voix pour vous permettre de concentrer toute votre attention sur un coup roulé important?

Et le type qui prend deux ou trois coups de pratique sur le vert après avoir calé sa balle apprendra-t-il un jour à vider les lieux immédiatement son trou terminé, afin de ne pas retarder ceux qui suivent?

Le jeu ne serait-il pas plus agréable si les gens replaçaient le gazon levé sur les allées et réparaient les trous faits par leur balle sur les verts?

Nous passerons sous silen-

ce les "colons" qui laissent tomber les enveloppes de tablettes de chocolat et les paquets de cigarettes vidés parce qu'ils sont trop indisciplinés pour les déposer dans les réceptacles à cette fin.

Les débutants sont les plus grands coupables

Disons que les défauts mentionnés ci-haut sont le fait, en majeure partie, des **débutants** ou des joueurs d'occasion qui n'appartiennent à aucun club en particulier. Les joueurs d'expérience et ceux qui sont membres d'un club, ont habituellement d'excellentes notions de l'étiquette du golf.

Certains joueurs étalent leurs mauvaises manières simplement parce qu'ils n'ont jamais rien appris d'autre. D'autres le font par faiblesse de caractère. Un type qui joue mal se venge en refusant toute courtoisie à ses camarades ou aux autres personnes sur le terrain.

Il y a évidemment des personnes qui transgressent l'étiquette par ignorance. Prenez l'exemple du type qui perd sa balle dès son premier coup de la partie et qui se met à la chercher, sans même penser aux joueurs qui attendent derrière lui. Un simple avertissement dans sa direction, et il s'écarte vivement pour vous laisser passer. De toute évidence, il est foncièrement poli, mais a simplement oublié la présence d'autres joueurs sur le terrain.

Deux principes fondamentaux

Il y a aussi le joueur poli qui se conduit comme un écrivain, parce que la nature ne lui a pas donné une trop forte dose d'intelligence. Il suit fidèlement les directives écrites sur les affiches et les pancartes, mais en l'absence d'affiches se promène avec sa voiturette et son sac sur les verts et dans les trappes, comme s'il marchait à travers un pré.

Même si un golfeur n'est pas au courant de toutes les règles de l'étiquette, il y a deux principes fondamentaux qui, s'il les suit, lui vaudront le respect de tous les bons golfeurs: le premier est de **respecter les autres joueurs** et le deuxième est de **respecter le parcours**.

Anciennement, le golf était le jeu des riches, des vieillards et des "cols blancs". Mais parmi les golfeurs modernes il y a des gens de tous les âges et de toutes les classes de la société: ouvriers, agriculteurs, savants, professionnels. Sur le terrain de golf, tous ces gens deviennent égaux, et ils sont tous guidés par un but commun. Un joueur qui viole une règle du jeu est généralement puni par la perte d'un ou de plusieurs coups, ou simplement disqualifié.

Les règles de l'étiquette sont non moins importantes.

Le joueur qui refuse de les observer se punit lui-même en révélant au grand jour la petitesse de son caractère.

Ed Dudley est honoré

Ed Dudley, l'as du golf qui est décédé l'automne dernier à l'âge de 62 ans, vient d'être immortalisé par son admission au Temple de la renommée du golf. Dudley se joint ainsi à Lloyd Mangrum, l'autre élu de 1964.

Dudley a fait ses débuts comme golfeur à l'âge de 12 ans et a remporté sa première victoire importante à l'omnium de Californie en 1929.

L'élection de Dudley et Mangrum porte à 35 le nombre de golfeurs déjà admis chez les "immortels", depuis l'institution du Temple de la renommée par la PGA en 1940.

Douze golfeurs ont été choisis la première année. Ce sont Willie Anderson, Tommy Armour, Jim Barnes, Chick Evans, Walter Hagen, Bobby Jones, John McDermott, Gene Sarazen, Francis Ouimet, Alex Smith, Jerry Travers et Walter Travis.

Ben Hogan, Byron Nelson et Sam Snead ont été élus en 1953, après un intervalle de douze années.

Un joueur a été ajouté à chacune des cinq années suivantes. MacDonald a été nommé en 1954, Leo Diegel en 1955, Craig Wood en 1956, Denny Shute en 1957, et Horton Smith en 1958.

Jock Hutchinson, Paul Runyan et Harry Cooper ont été élus en 1959, et en 1960, trois autres, Mike Brady, Jimmy Demaret et Fred McLeod, tandis que, en 1961, les élus ont été Lawson Little, Henry Picard et Johnny Farrell.

Une nouvelle formule a été adoptée en 1962. Cette année-là, deux golfeurs seulement ont été élus. Dutch Harrison a été nommé par les membres de la PGA, et Olin Dutra par les membres vivants du Temple de la renommée.

L'an dernier, Ralph Guldahl a été désigné par la PGA, et Johnny Revolta par les membres du Temple.



LA COUPE POMPADOUR est la plus populaire...

...car elle est moderne, convient à tous les visages et assure une touche de distinction. Tous les toupets du CENTRE DU CHEVEU POSTICHE sont si parfaitement conçus et adaptés qu'il est impossible de les déceler, même à proximité immédiate de celui qui les porte. En dix secondes, n'importe quel homme atteint de calvitie totale ou partielle peut se trouver rajeuni de 10 ans, à la stupéfaction et à l'admiration de son entourage. (Vous surprendrez même votre coiffeur). Il peut pratiquer les sports, nager, dormir en toute sécurité. Les milliers de clients satisfaits qui se sont adressés au CENTRE DU CHEVEU POSTICHE ont constaté que cette transformation radicale de leur vie était bien moins coûteuse qu'ils ne le pensaient. De plus, le CENTRE DU CHEVEU POSTICHE accorde de très larges facilités de paiement.

Documentation gratuite

CENTRE DU CHEVEU POSTICHE (Filiale de Montreal Human Hair) C.P. 22, Laval-des-Rapides, Qué. Tél.: 669-5365

Veillez m'expédier sans obligation de ma part, tous détails sous enveloppe discrète.

NOM
RUE
VILLE TEL.
L.Pa. 24-9-64

DÉSALTÉRANTE... après les quilles comme en toute occasion...
Dites Donc Dow

La Meteor 1965 vous offre plus pour votre argent

— Voyez cette nouvelle étoile étincelante dont l'élégante beauté file sur le domaine de l'automobile? C'est la Meteor 1965 qui doit ses magnifiques contours à un style nouveau et à une technique avancée, elle est plus grosse, plus luxueuse, sûre de donner le ton dans sa catégorie.

John D. King, vice-président-marketing, Ford-Canada, déclare: "La Meteor a été conçue pour satisfaire aux exigences du marché canadien, où elle déploiera ses innombrables qualités, dans le domaine des voitures de prix populaires. La Meteor ne peut manquer d'établir un nouveau critère dans les valeurs de l'automobile; en 1965, elle vous offre une meilleure valeur pour votre argent".

La Meteor 1965 sera présentée à travers le Canada vers la fin de septembre par les vendeurs autorisés Mercury.

Son style souligne un caractère typiquement canadien, que montrent par exemple le fin cadre rectangulaire dominant la section centrale de la grille, le nom Meteor et l'identification de sa série sur l'aide, et la moulure chromée rehaussant, d'un bout à l'autre, le superbe aspect des côtés.

La Meteor dégage une impression de richesse sous une apparence nette et sobre. De l'avant à l'arrière, ses lignes s'étendent, gracieuses, en retenant leurs qualités fonctionnelles. La grille s'accorde parfaitement avec le thème utilisé sur l'avant où les phares sont disposés, deux par deux, et horizontalement, tandis que les feux de stationnement sont insérés dans les bords amincis des ailes.

La Montcalm et la Rideau

L'attention est retenue par le toit d'une élégance soulignée par des glaces latérales bombées, le modèle hardtop à un toit profilé à l'arrière. Chaque genre de carrosserie, avec son propre style de toit, pose le difficile problème de choisir, même à l'acheteur le plus pointilleux, entre la ligne racée du toit profilé à

l'arrière, l'élégance du hardtop 4 portes genre voiture de ville, et le cérémonieux du sedan familial.

Les séries Meteor s'identifient depuis la belle Rideau jusqu'à la luxueuse Montcalm, en passant par la riche Rideau 500. La gamme 1965 comprend: le sedan à 2 ou 4 portes, la wagonnette à 4 portes, à 6 ou 9 places, sans oublier la décapotable.

La nouvelle wagonnette Meteor est nettement différente de toute wagonnette plus ancienne. Les multiples innovations apportées à la conception ont réussi à lui donner des formes nettement découpées et toutes les qualités fonctionnelles.

La wagonnette 9 places a la caractéristique inhabituelle d'un plancher se relevant à l'arrière avec deux sièges supplémentaires qui se font face; si l'un d'eux seulement est relevé, l'autre peut servir de table aux enfants pendant un long voyage. La wagonnette à 6 places cache un grand compartiment pour bagages, sous le plancher arrière. Le déplacement du pneu de recharge et du réservoir d'essence a permis un tel élargissement de l'intérieur qu'une feuille de contreplaqué de 4' x 8' peut y tenir.

La fastidieuse habitude de la wagonnette d'envoyer pluie et saletés sur la glace arrière a été déjouée par des conduits d'air qui, adroitement placés dans les piliers arrière, soufflent sur la glace, en la nettoyant; son action suit le rythme de la vitesse du véhicule.

Création d'un système de ventilation

Mais ne croyez pas que toutes les commodités vont seulement à l'acheteur de la wagonnette! Voyez les avan-

tages que donne l'achat des autres Meteor: 1965. Ne fût-ce que les seuils du coffre à bagages qui, abaissés jusqu'au niveau du pare-chocs, facilitent le chargement par les dames de petite taille.

Regardez attentivement les pare-chocs Meteor dont la plus grande robustesse n'altère pas leur harmonie avec la carrosserie.

Si vous voulez être au frais, par une journée brûlante, sur une grande route encombrée, un système de ventilation directe a été créé pour le hardtop 4 portes par les dessinateurs Meteor; la poussée d'un bouton sur le tableau de bord cause l'ouverture d'un évent arrière qui permet à l'air d'entrer par les prises d'air à l'avant et s'échapper à l'arrière.

Naturellement, la réalisation de ces progrès techniques se remarque surtout lorsqu'on est assis dans la voiture, et là aussi se fait sentir le raffinement de la beauté intérieure de la Meteor 1965.

Une superbe variété de combinaisons tissu et vinyle se remarque dans le riche intérieur de la Meteor. Les sièges baquets et les consoles, facultatifs sur le hardtop et la décapotable Meteor Montcalm, ont des garnitures tout vinyle.

Sous le capot aux lignes classiques de la Meteor 1965, se voit une construction ingénieuse dont le meilleur produit est un nouveau moteur 6 cylindres; sa légèreté et son doux fonctionnement sont le meilleur résultat jamais atteint par les techniques Ford de moulage à parois minces. De ses 240 pouces cubes sortent 150 puissants chevaux; ce taux de puissance, offert hier par les robustes V-8 standard seulement, caractérise le 6 cylindres sans nuire à son économie.

Le nouveau 6 cylindres de 240 po. cu. pèse 50 livres de moins que son prédécesseur qu'il dépasse en robustesse; son nouveau vilebrequin à 7 paliers principaux lui donne force et douceur. Un alternateur et un doseur automatique font partie de l'équipement standard.

Les moteurs V-8 facultatifs



La Meteor de 1965 de Ford-Canada, conçue pour les automobilistes canadiens, est entièrement nouvelle. C'est maintenant la "grosse voiture" de sa catégorie. Cette voiture offre un empattement plus long de trois pouces à 123".

donnent à la Meteor son étonnante accélération à toutes les vitesses. Trois choix s'ouvrent à vous: le V-8 de base, de 352 pouces cubes, à 2 venturis et développant 220 cv avec essence ordinaire; plus de puissance s'obtient du V-8 de 390 pouces cubes donnant 300 cv; l'allure la plus rapide vous est donnée par la version du V-8 de 390 pouces cubes développant 330 cv, disponible sur commande spéciale.

Les transmissions Meteor permettent trois manières de changer de vitesse. La transmission manuelle à 3 vitesses, synchronisée à toutes les vitesses avant est standard. Au sportif, la Meteor offre la transmission manuelle à 4 vitesses, avec levier monté au plancher, et complètement synchronisée. La transmission Multi-Drive Merc-O-Matic donne une conduite automatique, des plus faciles.

La suspension avant indé-

pendante, à ressorts hélicoïdaux, a été minutieusement perfectionnée pour égaler la suspension arrière.

Un plus long empattement, de 123 pouces, une apparence superbe, et un fonctionnement incomparablement doux et silencieux, font de la Meteor l'arbitre de la mode 1965. Elle appartient à une nouvelle espèce... la plus remarquable qui ait jamais été créée par Ford-Canada.

Brading -
la qualité
qui plaît
à de
nombreux
connaisseurs
du Québec

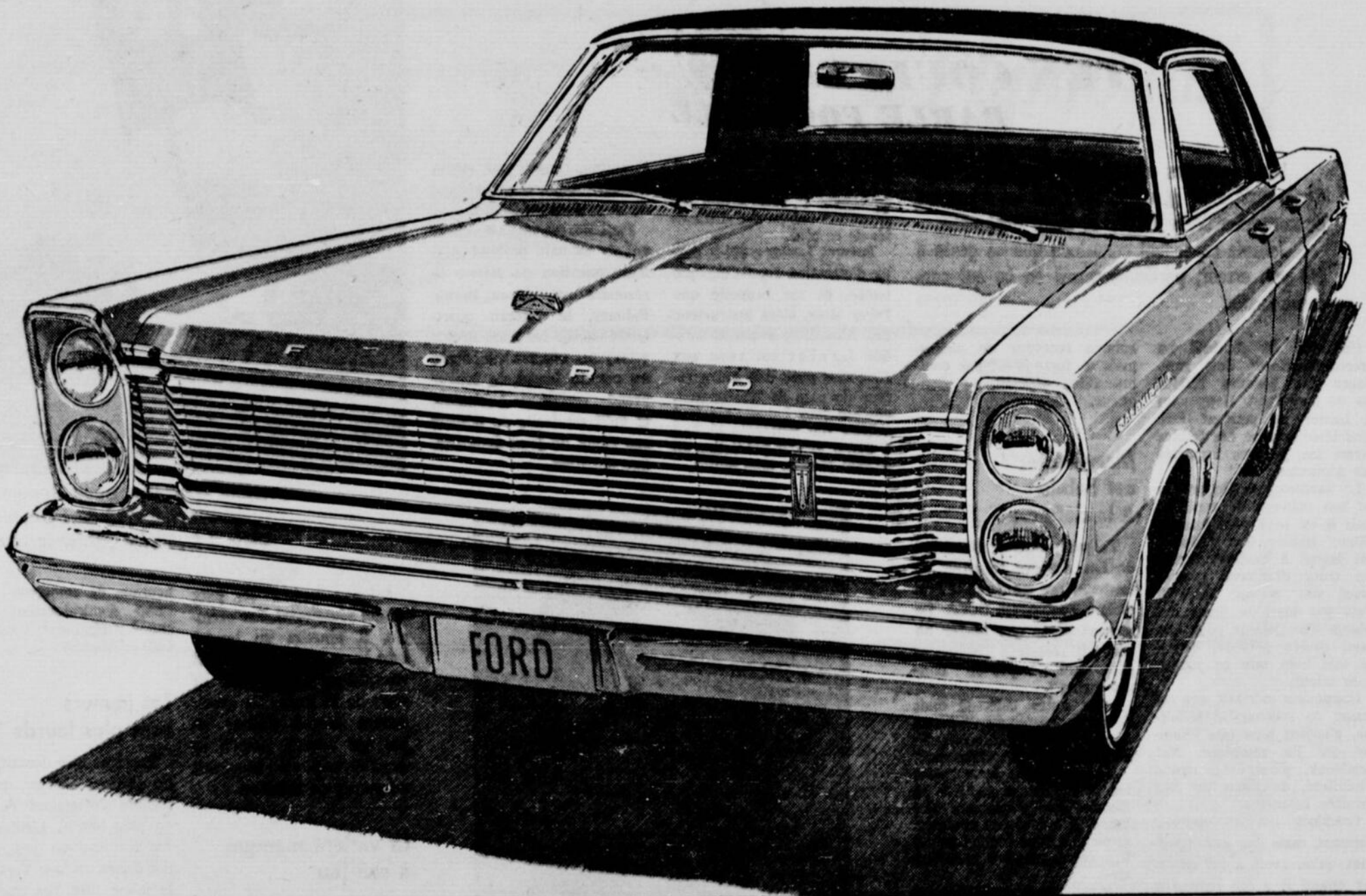


un signe distinctif
une bière distinctive



Norm Namarow, Fern Labrosse et Yvon Blais font les éloges de la nouvelle voiture Mustang 1965.

La Ford 1965... tout un monde d'élégance!



HARDTOP 4 PORTES FORD GALAXIE 500 LTD 1965, UNE FORD D'UNE EXCELLENCE GÉNÉRALE CONSTRUITE AU CANADA.

Certaines caractéristiques illustrées ou mentionnées ici sont fournies moyennant supplément.

La Ford 1965, massive et silencieuse, est la plus belle réalisation Ford depuis plusieurs années! Roulement superbe! Robustesse nouvelle!

A l'extérieur comme à l'intérieur, la Ford 1965 présente un monde nouveau d'élégance, qui se traduit par mille et une innovations—conçues pour agrémenter votre confort et accroître la commodité de cette voiture de maître.

Mentionnons en passant la clef qui peut être insérée à l'envers comme à l'endroit... la pédale suspendue d'accélérateur qui s'adapte à l'angle de votre pied... les pneus à profil surbaissé qui facilitent le maniement, le freinage et la tenue de

route... et le nouvel alternateur Ford qui recharge la batterie plus efficacement, plus facilement.

Le nouveau six-cylindres Ford, le Gros Six de 150 CV, développe 22% plus de puissance tout en assurant douceur et endurance... sans parler d'une économie d'essence appréciable.

Au Gros Six s'ajoutent quatre fougueux V8, tous plus puissants et plus économiques. Choix de transmissions manuelles à 3 ou 4 vitesses, et automatique à 3 vitesses.

Le coffre est plus profond—et la hauteur de chargement est plus commode. Les wagonnettes offrent un compartiment verrouillable sous le

plancher... et des persiennes qui éloignent la poussière en orientant l'air frais vers l'arrière.

La lunette de la décapotable est en verre qui ne peut s'altérer ni se déformer comme les lunettes de plastique des voitures démodées.

La Ford 1965 offre vraiment le summum d'élégance et de perfectionnements techniques. Massive, elle vous emporte dans une sereine quiétude... grâce aux améliorations apportées au cadre, à la carrosserie et à la suspension.

Venez chez le vendeur autorisé Ford sans plus tarder. Venez accéder au monde nouveau d'élégance de la Ford 1965!

Découvrez un monde nouveau d'excellence générale
MUSTANG • FALCON • FAIRLANE • FORD • THUNDERBIRD

CHARTRAND AUTOMOBILE Inc.
4731, boul. Lévesque
St-Vincent-de-Paul—NO 1-7757

JARRY & FRÈRE CO. Ltée
7275, boul. St-Laurent CR 4-8331

LATIMER MOTORS LIMITED
1953 ouest, rue Ste-Catherine
WE 7-9311

GARAGE FORTIER Limitée
5021 est, rue Notre-Dame 254-7171

HY-ROAD FORD MOTORS Ltd.
4901 ouest, rue Jean-Talon
RE 1-8271

MAURICE VAILLANCOURT Ltée
2032, boul. Labelle Cité de Chomedey
MU 1-1696

LIBERSAN AUTOMOBILE, Ltée
10000 ouest, boul. Gouin
Roxboro—MU 4-2300

CHRISTIN AUTOMOBILE Inc.
11243 est, boul. Gouin
Rivière-des-Prairies MO 5-3881

GARAGE LATREILLE AUTOMOBILE Ltée
4184, rue St-André LA 2-3105

KEATING FORD SALES Limited
4475, ave Bannantyne
Verdun—PO 9-6831

COOPER'S GARAGE Limited
Ste-Anne-de-Bellevue OX 7-2079

BOUCHARD GARAGE Ltée
340 10ème Ave. Lachine—637-5821

SUD AUTOMOBILE Inc.
864 ouest, rue St-Laurent, Longueuil—OR 4-8228

VOTRE VENDEUR FORD VOUS INVITE ÉGALEMENT À VENIR VOIR LES NOUVELLES ET SUPERBES FALCON, FAIRLANE, MUSTANG ET THUNDERBIRD

Jim Trimble a commis une bévue quand il a renvoyé Marv Luster et Dave Hoppmann

TEX COULTER 
PARLE FOOTBALL

La plupart des connaisseurs de football sont d'avis qu'il était grand temps pour les Alouettes de congédier Marv Luster et Dave Hoppmann.

Je suis cependant convaincu que ce geste a été une erreur, particulièrement en ce qui concerne Luster.

Un club de football en "reconstruction" doit remplacer des joueurs faibles par de meilleurs. Hoppmann et Luster ne peuvent être considérés comme des faibles parmi les joueurs importés des Alouettes.

Le handicap de Hoppmann est son manque de rapidité, mais il est tout de même un joueur fiable. Ses "blocs" ont laissé à désirer durant ses trois dernières parties avant son renvoi, mais il n'est pas sage de juger des talents d'un joueur pour une aussi courte période, quand on sait bien que ce joueur a du talent.

Hoppmann méritait une occasion de secouer sa léthargie, d'autant plus que l'homme qui l'a remplacé, Nat Craddock, possède moins d'habileté, de l'avis de Jim Trimble lui-même.

Craddock est un coureur puissant, mais l'un des reproches qu'on avait à lui adresser quand il a été envoyé à Portsmouth avant l'ouverture de la saison, c'est qu'il ne pouvait se rappeler ses jeux. Il est un faible bloqueur et ne semble pas assez rapide.

Quoiqu'il soit difficile d'établir un parallèle entre Hoppmann et Craddock, le renvoi de Luster n'est pas justifiable. Luster a été pathétique

comme receveur de passes, mais sa force n'est pas comme ailier offensif ou flaqueur.

Marv Luster est habile à la défense

J'ai vu le rapport des Rams de Los Angeles au sujet de Luster, alors que celui-ci étudiait à l'université UCLA. Le rapport disait que Luster ne pourrait réussir à l'offensive parce qu'il n'a pas de "bonnes mains".

D'un autre côté, il était écrit que Luster serait un as dans la ligue Nationale de football comme demi défensif.

La carrière de Luster avec les Alouettes a justifié le rapport des dépisteurs des Rams. Il a toujours accompli sa tâche à la perfection quand il a été employé à la défensive.

Je puis comprendre que les Alouettes aient hésité à employer Luster comme demi défensif. Ed Learn, Clare Exelby, Bill Wayte et Ted Page, tous des Canadiens, forment un groupe excellent, mais Luster aurait pu servir comme secondeur de ligne.

Luster a mieux réussi à cette position que tout autre joueur des Alouettes depuis

quelques années. Il pouvait harasser le quart-arrière adverse et, cette saison, les Alouettes ont eu des difficultés de ce côté.

Puisque Luster a été le centre d'attention depuis quelque temps, ça me rappelle que Perry Moss, alors instructeur des Alouettes, a prédit lorsque Luster est venu aux Alouettes avec une autre recrue du nom de Washington, que ces deux joueurs feraient oublier Hal Patterson et Red O'Quinn. Jamais prédiction ne se sera révélée plus fausse.

Hamilton, connaît une saison désappointante et a contracté de mauvaises habitudes.

Paul Brown, un instructeur qui s'y connaît, prétend qu'il n'est pas bon de laisser le résoudre cette saison. Bernie Faloney, le vétéran quart-arrière choisir les jeux. Brown a toujours affirmé que, après un certain temps, le joueur prend certaines habitudes, et qu'il est facile de prévoir son choix de jeux dans chaque situation.



Marv Luster aurait pu rendre de grands services aux Alouettes comme demi défensif.

Luster a été bouleversé lorsqu'il a appris son renvoi. Une partie de ses difficultés comme receveur de passes, c'est qu'il ne pouvait se détendre.

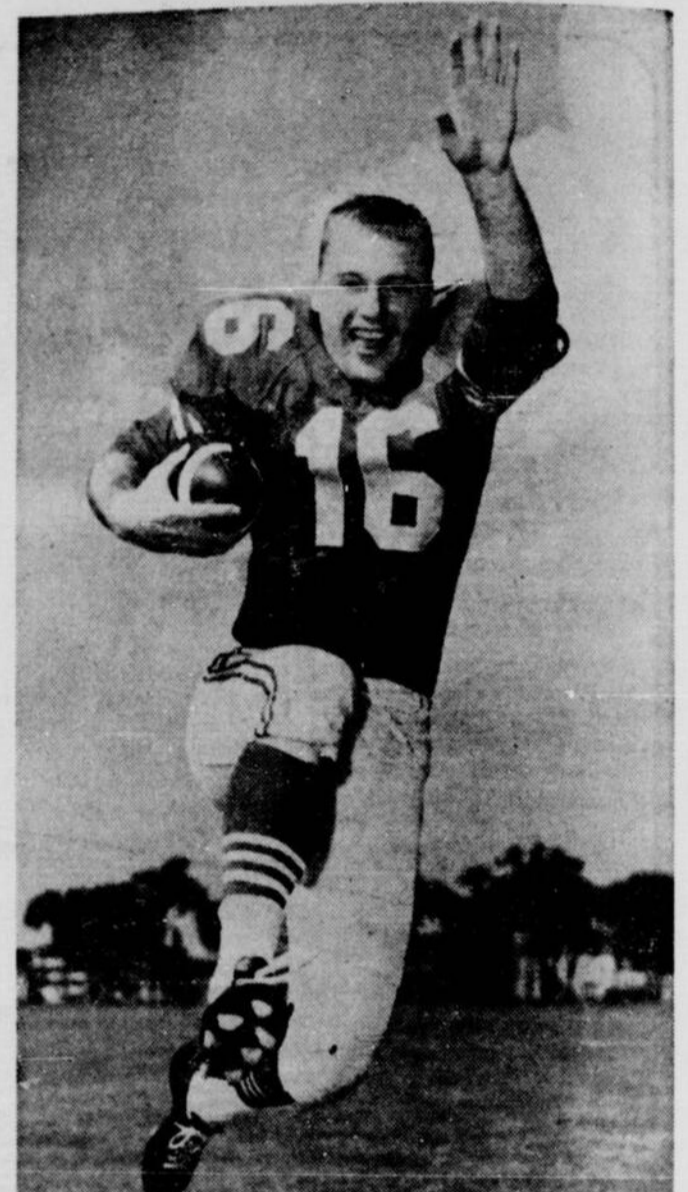
"J'avais trop peur de commettre des erreurs, a déclaré Luster en fin de semaine. J'en étais arrivé à un point où je n'aimais pas qu'on me lance le ballon. Mes nerfs étaient trop tendus."

Bernie Faloney est dans l'eau chaude

Luster et Hoppmann ne sont pas les seuls joueurs qui aient de graves problèmes à l'arrière des Tiger-Cats de

Faloney a maintenant pris cette habitude. Il est possible de prédire 80 pour cent de ses jeux. Il décidera d'une course au premier essai et d'une passe au deuxième quand il reste de cinq à dix verges à gagner pour réussir un premier essai.

Faloney tentera aussi un botté-surprise au deuxième essai s'il a beaucoup de terrain à gagner et si le compte est à peu près égal dans la joute. La plupart des passes de Faloney sont longues, et c'est le contraire qui devrait se produire. Il devrait préparer ses passes longues par des séries de courtes.



Trimble considère Dave Hoppmann supérieur à Nat Craddock, mais il a préféré garder le second.

Faloney "oubli" les jeux qui lui réussissent. Par exemple, il réussira un touché avec un certain jeu, mais il n'emploiera pas ce jeu du reste de la joute. Un quart-arrière devrait utiliser un jeu qui réussit jusqu'à ce que l'opposition ait découvert un moyen de l'arrêter.

La variété manque à son jeu

Faloney a laissé à désirer par son choix de jeux cette saison, et de plus, ses passes sont moins efficaces. Il lance trop souvent le ballon quand il est hors d'équilibre.

Nous n'y avons pas porté attention dans l'Est, mais Bud Grant est en grandes difficultés avec ses Blue Bombers de Winnipeg.

Les Bombers connaissent de mauvais moments, et les "loups" réclament la tête de Grant. Il me semble qu'hier à peine, les Bombers étaient considérés comme le club "parfait" au pays et que Grant était le meilleur instructeur au monde.

Dans le football, les succès passés ne comptent pas pour beaucoup cependant, tout comme dans la plupart des autres sports professionnels.

Il existera toujours des gens qui demanderont: "Combien de parties avez-vous gagnées récemment?"

La situation de Grant à Winnipeg me rappelle un mot de Duffy Daugherty, l'instructeur à Michigan State qui, quand on lui a demandé quel était l'homme le plus

heureux de retourner à son camp d'entraînement cette année, a répondu: "C'est moi, Duffy Daugherty."

Les joueurs sont plus lourds

Personne n'en doutait, mais les chiffres révèlent que les joueurs deviennent de plus en plus lourds. L'autre soir j'ai retrouvé un programme des Giants de New York pour la saison 1949. Les plaqueurs d'alors pesaient en moyenne 230 livres et les gardes 210 livres seulement.

Cette année, les plaqueurs des Giants pèsent 260 livres, et les gardes, 245 livres, en moyenne. C'est là une augmentation de 30 livres pour les plaqueurs et 35 pour les gardes.

Et les clubs recherchent une plus grande augmentation de poids. Ils encouragent leurs joueurs à lever des poids durant la saison morte, et ce qui me surprend le plus c'est que ces géants deviennent plus rapides.

La farce de la semaine concernant les Alouettes et leurs quarts-arrières: le club tenterait de conclure un échange qui enverrait Vernon Cole et George Bork à Ottawa pour une photo, grandeur naturelle, et Russ Jackson.

Jim McKean, le quart-recrue de 19 ans, peut devenir une grande vedette, mais il lui faut deux ou trois ans d'expérience. Il faut beaucoup de temps pour devenir un quart de premier ordre dans le football professionnel.



Jim Trimble s'est-il mis les pieds dans les plats par son renvoi de Luster et Hoppmann?

**Salon
'65**

VOYEZ les Vedettes

CHEZ VOTRE VENDEUR CHRYSLER CANADA LTD.



HARDTOP SPORT FURY À 2 PORTES

Plymouth

LA NOUVELLE PLYMOUTH '65

Un tigre puissant sur la route... une voiture d'une beauté incomparable, à l'entrée du garage. Plus imposante que jamais—à l'intérieur et à l'extérieur. Choix de 28 modèles remarquables en 4 nouvelles séries absolument superbes.

SPORT FURY • FURY III • FURY II • SAVOY



HARDTOP POLARA 880 À 4 PORTES

Dodge

BEAUCOUP PLUS, AU PRIX VOULU

La Dodge '65 est vraiment impressionnante avec son apparence et son roulement de voiture très chère, mais son prix est tout à fait abordable. Une auto qui vous plaira sûrement beaucoup.

MONACO • POLARA 880 • POLARA 440 • 330

Valiant

LA VALEUR DE LA VALIANT EST INSURPASSABLE—ET LE CHOIX AUSSI!



VALIANT SÉRIE 200

Nouvelle Valiant série 200... plus imposante, plus audacieuse, plus puissante!
Nouvelle Valiant série 100... agile, économique, à prix abordable! Deux



HARDTOP CUSTOM 100 À 2 PORTES

VALIANT SÉRIE 100

séries complètement nouvelles qui donnent à l'acheteur judicieux d'auto neuve, un choix de beauté, de rendement et d'économie, inégalé jusqu'à présent.



HARDTOP NEW YORKER À 2 PORTES

CHRYSLER

CETTE ANNÉE, LA JOIE DE VIVRE VOUS ATTEND AVEC UNE CHRYSLER

Pour 1965, la Chrysler atteint un nouveau sommet de beauté, un nouveau degré de luxe et de nouvelles réalisations de style et de rendement.

NEW YORKER • SARATOGA 300 • WINDSOR

LES AUTOS AVEC LA GARANTIE DE 5 ANS—50,000 MILLES DU ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT

La fameuse garantie Chrysler du rouage d'entraînement, unique dans l'industrie de l'automobile au Canada, vous indique deux facteurs importants au sujet de Chrysler: le degré de confiance que ces gens accordent à leurs produits et le degré de satisfaction qu'ils veulent donner à ceux qui achètent leurs produits.



CHRYSLER CANADA LTD.

VOYEZ LA PLYMOUTH, LA VALIANT, LA CHRYSLER CHEZ...
VOTRE VENDEUR LOCAL

VOYEZ LA DODGE, LA VALIANT, LA CHRYSLER CHEZ...
VOTRE VENDEUR LOCAL

Le désastre de 1964 ne sera pas répété l'année prochaine à Los Angeles

faisons le point



PAR PHIL SEGUIN

L'enterrement des Dodgers a eu lieu jeudi de la semaine dernière à leur magnifique stade du ravin Chavez à Los Angeles, mais le "cadavre" paraissait très vivant, et les ex-champions, éliminés mathématiquement la veille de la course par les Phillies, ont surmonté un déficit de trois points pour l'emporter sur le club qui représentera vraisemblablement la ligue Nationale dans la série mondiale.

Buzzie Bavasi et les autres membres de la direction, que j'avais rencontrés l'après-midi, ne manifestaient aucune tristesse devant les résultats décevants de cette saison, et les joueurs, durant la partie, se sont comportés comme s'ils étaient encore au plus fort de la lutte.

Bavasi avait depuis longtemps abandonné tout espoir de conserver le championnat, et déjà il avait commencé à élaborer des projets en vue d'une réorganisation et d'un retour possible au sommet la saison prochaine.

Comment s'y prendra-t-il pour redonner aux Dodgers leur puissance de 1963 ?

"Tout d'abord, a déclaré Buzzie, il faut considérer que la situation est différente chez un club qui est habitué de jouer le rôle de sérieux aspirant au championnat, comme les Dodgers, et d'un autre qui cherche à quitter la deuxième

division après y avoir séjourné plusieurs années.

"Ces équipes de deuxième division ont beaucoup de travail à abattre pour se renforcer, ils savent qu'ils doivent sacrifier le présent et songer plutôt à l'avenir, mais dans notre cas, il nous faut chercher à se maintenir parmi les meneurs tout en développant de jeunes joueurs pour les saisons à venir."

Plusieurs joueurs ont déçu en 1964

Ces considérations créent une situation délicate, s'il faut en croire Buzzie. Cette année, les Dodgers n'ont pas justifié leur réputation et n'ont pas joué aussi bien qu'on l'avait prévu. En résumé, ils ont été médiocres la

plupart du temps durant la saison qui achève.

"Nous avons connu de grands déceptions, a ajouté Buzzie. Je ne veux blâmer personne en particulier, mais tout le monde sait que Tommy Davis a été pitoyable cette année, après avoir remporté le championnat des frappeurs deux saisons de suite."

"Ron Perranoski n'a pas remporté les mêmes succès qu'en 1963, comme lanceur de relève. Frank Howard a perdu sa faculté de frapper des coups de circuit après un début de saison prometteur, et plusieurs autres n'ont pas fourni le rendement qu'on attendait d'eux."

Davis et Perranoski ont particulièrement déçu au cours des premières semaines de la saison, alors que les lanceurs des Dodgers étaient fort efficaces, et comme résultat, le club a perdu par un point une foule de parties qu'ils auraient gagnées si Davis et Perranoski avaient affiché la même tenue que la saison précédente.

"Au début de la campagne, nous croyions sincèrement que nous avions en mains les atouts nécessaires pour gagner un autre championnat, mais on ne peut rien faire devant les défaillances répétées de joueurs jusque-là fiables."

Les changements seront nombreux pour 1965

Quant à 1965, Buzzie et ses associés nourrissent de grands projets. Il faut une réorganisation presque complète, et on peut prévoir des changements considérables dans l'alignement des Dodgers.

Tous les joueurs, excepté Sandy Koufax, Don Drysdale, Willie Davis, John Roseboro et peut-être un ou deux autres sont disponibles pour des échanges qui seraient destinés à redonner plus d'aplomb à l'offensive et à améliorer la défense, qui a perdu des douzaines de parties cette année par ses erreurs.

Bavasi est satisfait du personnel de lanceurs en général. Les jeunes ont progressé rapidement, et dans l'organisation du système de fermes,

on peut compter plusieurs autres jeunes de talent, qui promettent beaucoup pour l'avenir.

"Nous sommes en excellente posture pour conclure des échanges qui pourraient nous donner les renforts désirés, déclare Buzzie. La plupart des clubs sont toujours en quête de lanceurs, et c'est là une commodité que nous possédons en quantité."

Il faudra d'abord décider où les renforts sont les plus essentiels, et pour ce faire, Buzzie tiendra des réunions avec ses associés Fresno Thompson, Al Campanis et Lefty Phillips, après quoi ce groupe présentera ces décisions à Walter O'Malley et Walter Alston.

Aucune décision finale ne sera prise sans l'approbation unanime de tout le monde.

Ken Boyer et Maris à Los Angeles

Buzzie n'a voulu rien avouer quand nous lui avons mentionné les noms de Ken Boyer, le brillant troisième-but de St-Louis, et Roger Maris, comme des acquisitions probables pour 1965, mais il a donné l'impression que de tels joueurs seraient accueillis à bras ouverts par la direction des ex-champions de la Nationale.

On sait que les patrons des Yankees ne sont plus enthousiasmés de Maris et qu'ils n'hésiteraient pas à l'échanger si une offre raisonnable leur était faite.

Quant à Boyer, il est le

Sandy Koufax, le seul véritable « intouchable » chez les Dodgers.

joueur le plus populaire des Cards, mais St-Louis a besoin de renforts à plusieurs positions, et Boyer sera peut-être "sacrifié" pour les besoins de la cause.

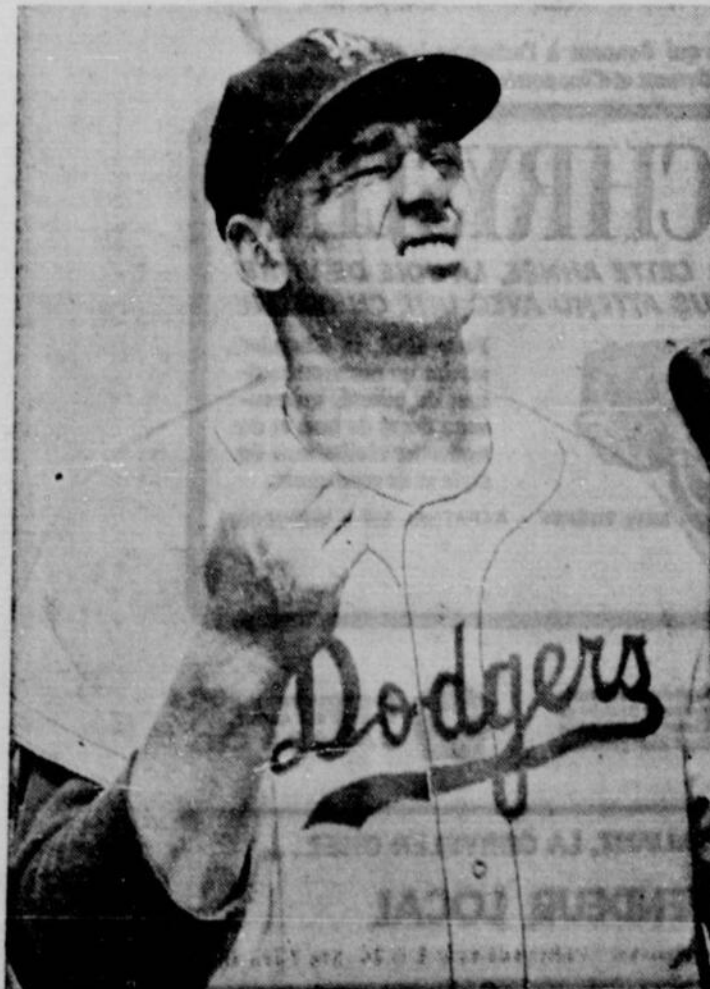
Le règlement concernant les joueurs à boni, à leur première saison, cause d'autres problèmes aux Dodgers.

"Nous devons protéger une demi-douzaine de jeunes, à qui nous avons versé de fortes sommes pour signer des contrats, sinon nous les perdrons au repêchage, et pour cela, il faudra éliminer d'autres noms de notre alignement, qu'il faut réduire à 40 joueurs durant la saison morte, affirme Buzzie."

Buzzie n'a encore entrepris aucun pourparler avec qui que ce soit, quoique les rumeurs concernant les Dodgers soient nombreuses. "Nous ne ferons rien, tant que nous n'aurons pas terminé notre analyse du club actuel. Nous serons fort occupés durant les prochaines semaines.

"Il nous faut évidemment apporter des changements, et il nous faudra céder quelques vedettes pour obtenir des joueurs de premier ordre. J'espère que nous pourrons découvrir la solution à nos problèmes. Au fait, nous nous devons de le faire.

"Nous ne pouvons nous permettre une répétition de 1964 en 1965", conclut Bavasi.



Frank Howard a déçu après un début de saison prometteur, et 1965 le verra peut-être porter un uniforme différent.

COURS DE VENTE EN FRANÇAIS

9 COURS PRATIQUES ET DYNAMIQUES

POUR RENSEIGNEMENTS: Commencant le lundi 5 octobre 1964, sous la direction du "Advertising and Sales Executives Club of Montreal", en coopération avec l'Université de Montréal, pendant 9 Jundis consécutifs à l'aile centrale, auditorium H, l'Université de Montréal, 415, boul. Mt-Royal, de 7 hres à 9 hres p.m. (Etudiants doivent arrivés à 6:50 p.m.)

866-1668



Professeurs recrutés parmi les hommes d'affaires les plus illustres du Canada français. Membres A.S.E.C.M. et employés des compagnies membres: \$35.00 chacun. Autres candidats: \$40.00.

THE ADVERTISING AND SALES EXECUTIVES CLUB OF MONTREAL



Joe Adcock a atteint tous ses objectifs

Lorsque la saison 1964 a commencé dans le baseball majeur, Joe Adcock, des Angels de Los Angeles, visait trois objectifs. Il les a atteints tous trois.

Sa première ambition était de devenir membre du groupe de frappeurs ayant cogné 100 coups de circuit ou plus. Il a frappé son 300e circuit le 27 août dans une joute contre les Athletics de Kansas City.

Sa seconde était de prendre part à sa 1,700e joute. Il participa à cette mémorable partie le 14 juillet contre les Tigers de Détroit. Enfin, son troisième but était de faire produire son 1,000e point. Il dépassa ce total depuis la fin août.

Joe Adcock qui a fait ses débuts dans les grandes ligue en 1952 avec le Cincinnati, pour ensuite porter les couleurs des Braves de Milwaukee, des Indiens de Cleveland et des Angels de Los Angeles, se souvient encore de son premier coup de circuit sous la grande tente.

C'est contre Howie Pollet qui en 1950 s'alignait avec les Cardinals de St-Louis que Adcock l'a réussi. Joe Adcock a réussi 10 coups de circuit avec les buts remplis. Il a même frappé quatre circuits dans une joute.

Selon Adcock, les meilleurs lanceurs qu'il a affrontés dans les Majeures, du moins ceux qui lui ont causé le plus d'ennuis ont été Sam Jones, Don Drysdale, Sandy Koufax, Roy Face, Don Newcombe, Whitey Ford et Dick Radatz.

Les deux ligue se valent

Ce vétéran athlète prétend qu'il n'y a pas de différence dans le calibre de jeu pratiqué dans les deux circuits majeurs.

Cependant, il déclare que la Ligue Nationale est supérieure à la Ligue Américaine. Joe Adcock n'avait jamais vu une joute des séries mondiales sur les lieux mêmes, avant 1957 alors qu'il a permis aux Braves de Milwaukee de l'emporter sur les Yankees de New York.

Dans la cinquième partie de cette classique annuelle de sport national des Américains, Joe Adcock avait frappé le simple qui aida le Milwaukee à vaincre le gaucher Whitey Ford au compte de 10.

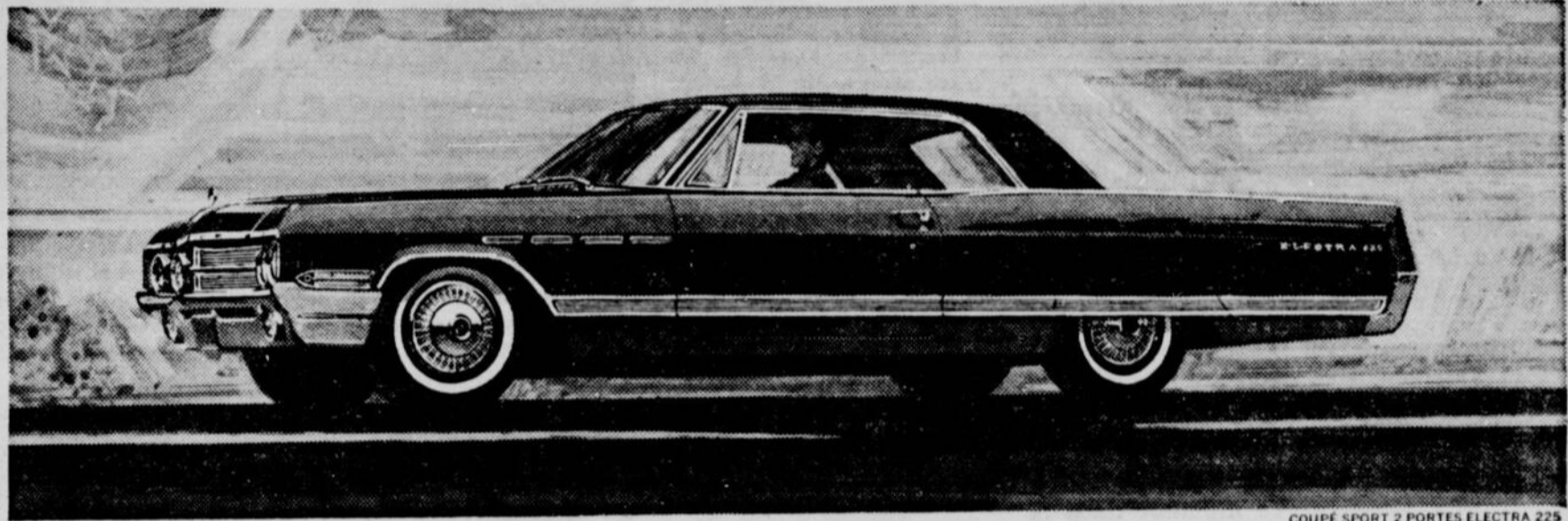
Joe Adcock a connu sa meilleure saison en ce qui concerne les circuits en 1956 avec les Braves alors qu'il en a réussi un total de 38. En 1961, toujours dans l'uniforme du Milwaukee, il en a frappé 35.

Actuellement, dit-il, le meilleur artilleur dans les grandes ligue est sans contredit le gaucher Sandy Koufax, des Dodgers de Los Angeles, mais ne tarit sûrement pas sur les loges à l'endroit des Dean Chance, Ford, Juan Marichal et quelques autres.

Brillantes, exaltantes...voici les

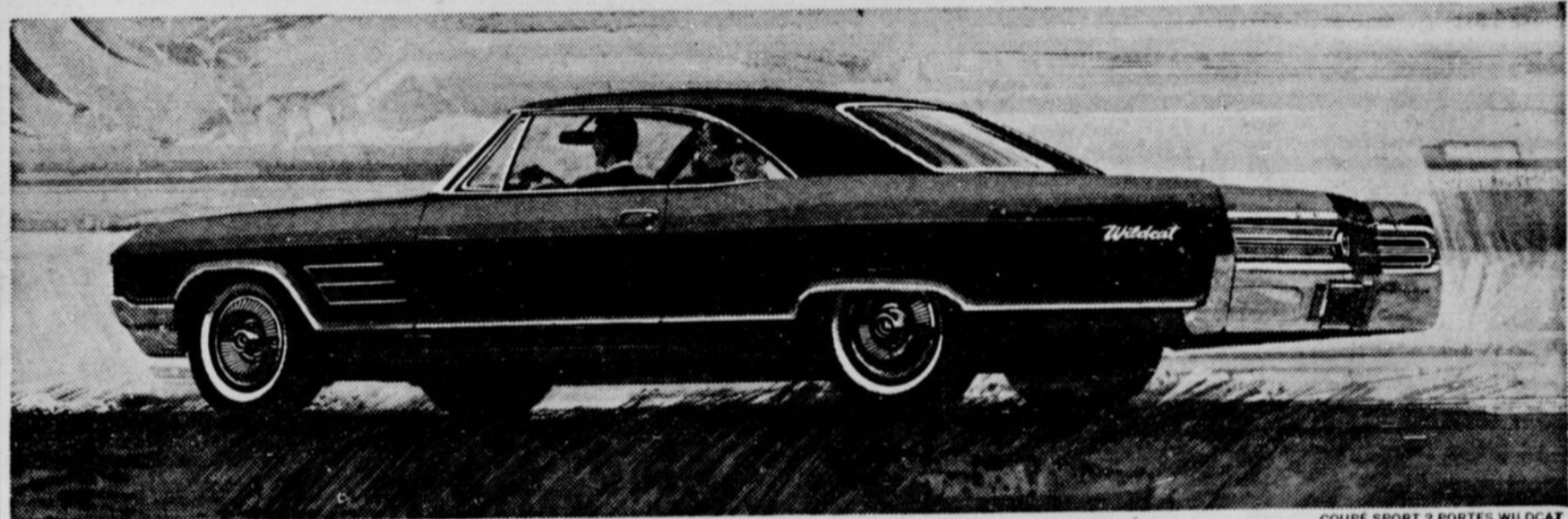
BUICK 1965

- RIVIERA
- ELECTRA 225
- WILDCAT
- Le SABRE



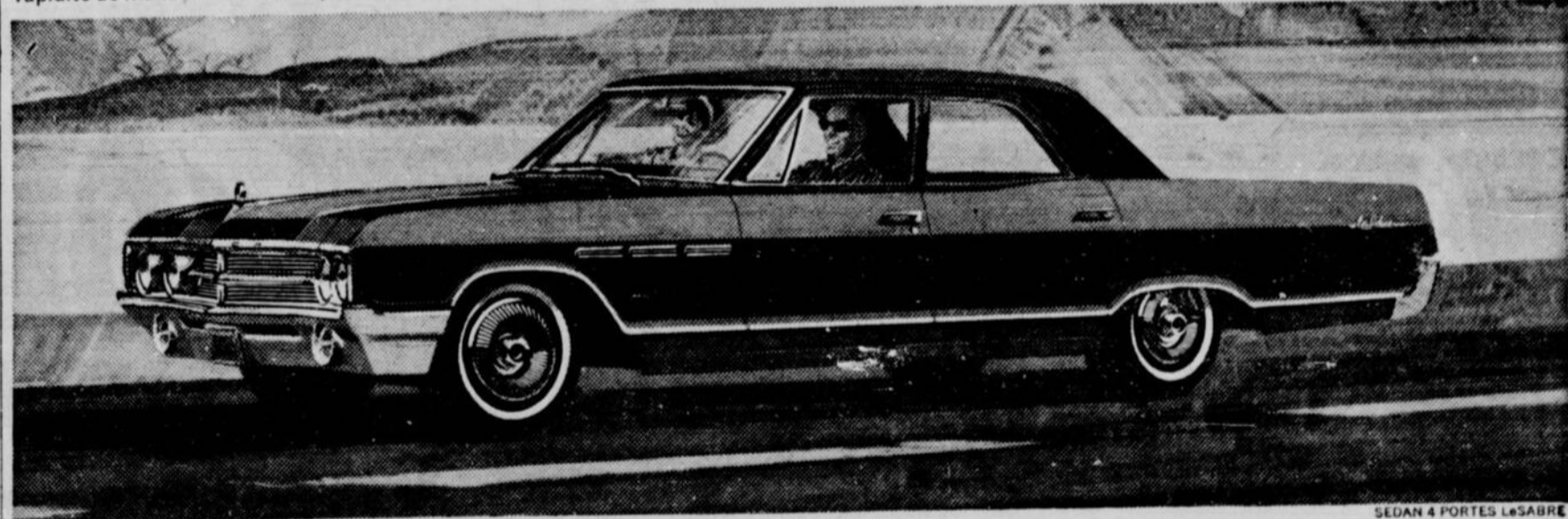
COUPÉ SPORT 2 PORTES ELECTRA 225

La nouvelle Buick Electra 225. Elle satisfait tous les désirs de l'amateur de luxe. Cette grande voiture aux lignes allongées possède une suspension d'une merveilleuse douceur. L'intérieur est splendide avec ses somptueuses garnitures douces au toucher et le tapis luxueux; tout est conçu pour assurer votre confort. L'Electra 225 est construite uniquement avec les meilleures matières et elle présente le plus beau fini d'exécution.



COUPÉ SPORT 2 PORTES WILDCAT

La nouvelle Buick Wildcat. Voici une voiture vraiment élégante dont la fougue vous enchantera. Sa rapidité de manoeuvre est exceptionnelle et sa suspension est en tous points digne de Buick. Son empattement a été allongé, ce qui augmente encore la douceur de roulement. Le moteur standard de la Wildcat est un V8 de 401 po. cu., de 325 CV. Les plus exigeants en matière de puissance peuvent choisir d'autres moteurs développant jusqu'à 360 CV.



SEDAN 4 PORTES LESABRE

La nouvelle Buick LeSabre. Cette grande Buick se vend à un prix à la portée de nombreux automobilistes. Elle présente tous les avantages qu'on attend d'une Buick, de beaux tissus et une qualité incomparable en tous points. Mais malgré toute sa beauté, un luxueux tapis, un confort inégalable, des coloris élégants, la Le Sabre n'est vraiment pas coûteuse. Renseignez-vous... vous verrez qu'elle peut s'adapter à votre budget.

Comment ne pas préférer la BUICK?

Vendeurs autorisés « Buick » dans le grand Montréal

- | | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| MID-TOWN MOTORS LIMITED,
1395 ouest, boul. Dorchester,
866-9961. | MONTREAL BUICK LTD.,
4026 ouest, rue Ste-Catherine,
937-6342. | PARKWAY PONTIAC LTD.,
3500 ouest, rue Jean-Talon,
739-2291. | ROCHELEAU AUTOMOBILE LTEE,
11251 est, rue Notre-Dame,
645-1651. | SANGUINET AUTOMOBILE LTEE,
1965, rue Lafontaine,
524-3761. |
| GARAGE BERTRAND LIMITEE,
15538 ouest, boul. Gouin,
Ste-Geneviève de Pierrefonds, Qué.,
826-3981. | HARLAND AUTOMOBILE LTEE,
955, boul. Montréal-Toronto,
Rond-point de Dorval,
631-2051. | JARRY AUTOMOBILE INC.,
1068, boul. des Laurentides,
Pont-Viau,
Qué., 669-2681. | OMER BARRE VERDUN LIMITEE,
5987, ave Verdun,
Verdun,
768-2551. | BOULEVARD PONTIAC BUICK LTEE,
7085, boul. St-Laurent,
278-7321. |
| WILHELMY AUTOMOBILES LTEE,
4633, boul. St-Laurent,
288-0186. | VAILLANCOURT PONTIAC BUICK LTEE,
375, boul. Labelle,
Chomedey, Qué.,
681-2533. | ABIAS PEPIN AUTOMOBILES LTEE,
155 ouest, rue St-Charles,
Longueuil,
Qué., Tél. : 674-4924. | | |

Ne manquez pas de voir "Rue de l'Anse" le mardi soir à 8 hrs P.M. ainsi que "Cinéma International" vendredi soir à 8.30 hrs P.M. à CBFT (canal 2)

Reay utilisera plus souvent le cerbère Denis DeJordy

horizons sportifs

par Bert Soulière



Billy Reay, l'instructeur des Black Hawks de Chicago, a bien l'intention d'avoir recours aux services du gardien de buts Denis DeJordy au cours de la prochaine course au championnat dans la Ligue Nationale.

Glenn Hall, en dépit de ses 32 ans, va demeurer le cerbère régulier de l'équipe, mais Reay va le faire reposer aussi souvent que possible.

L'ancien joueur de centre des Canadiens a une haute opinion de DeJordy depuis deux ans alors qu'il permit aux Bisons de Buffalo de remporter tous les honneurs dans la Ligue Américaine.

Journalistes, DeJordy en apprenait beaucoup à surveiller les gestes de Glenn Hall et à étudier les jeux des joueurs adversaires.

Le meilleur dans la Ligue Américaine

Durant ses deux saisons dans l'uniforme des Bisons de Buffalo, Denis DeJordy était considéré comme le meilleur gardien de buts dans la Ligue Américaine. Il n'a jamais eu la chance de se faire valoir véritablement dans le grand circuit, mais cette année Reay va lui donner du travail.

Quoi qu'il en soit, DeJordy est dans les bonnes grâces de Billy Reay.

Au sujet des Black Hawks de Chicago, disons qu'ils seront encore formidables l'hiver prochain. Avec Hall et DeJordy pour garder les buts, l'équipe de la Ville des Vents est solide. A la défense, ils se sont sûrement améliorés en faisant l'acquisition du vétéran Doug Mohns, des Bruins de Boston.

Avec Elmer Vasko, Pierre Pilote, Al MacNeil et Wayne Hillman, Mohns complètera probablement la meilleure défense dans la Ligue Nationale. Puis, Mohns est également capable de jouer avec brio à l'offensive.

Au centre, Billy Reay aligne deux excellents joueurs en Stan Mikita et "Red" Hay. Phil Esposito a impressionné dans les 27 joutes auxquelles il a participé avec le Chicago l'hiver dernier.

Ray Cullen, qui a fait sensation avec le St-Louis, pourrait fort bien faire le saut avec les Black Hawks.

Dennis Hull, un joueur prometteur

A l'aile gauche, les Black Hawks demeurent toujours efficaces avec le prolifique compteur Bobby Hull. A l'entraînement, l'instructeur Billy Reay compte un joueur d'avenir en nul autre que Dennis Hull, le frère de Bobby, qui l'hiver dernier a connu une saison exceptionnelle avec les Teepees de St. Catharines de la Ligue Junior "A" de l'Ontario.

A l'aile droite, c'est encore Ken Wharram qui sera le pilier de l'équipe. La saison dernière, Wharram a été magistral au possible en comptant 39 buts et obtenant 32 assistances pour un impres-

sionnant total de 71 points.

Les Black Hawks espèrent bien que Alain Caron fasse le saut avec l'équipe. Caron a été la grande vedette avec le club St-Louis de la Ligue Centrale des Etats-Unis l'hiver dernier. En 77 parties, il a déjoué les cerbères ennemis à 71 reprises. Il a également obtenu 48 assistances pour un grand total de 125 points.

Reay est optimiste. "L'hiver dernier, fait-il remarquer, nous avons perdu le championnat de justesse, mais cette saison ce sera différent si la chance nous sourit le moins. Le club Chicago sera plus jeune et plus solide à la défense."

Billy Reay croit toutefois que l'équipe à vaincre sera à nouveau le Canadien. "Toe



Gary Buckner, de Los Angeles, fait preuve de grande souplesse et d'une coordination musculaire en tous points parfaite sur les barres parallèles. Il est un des 12 gymnastes — hommes et femmes, dont deux très gracieuses et talentueuses jeunes filles d'Israël — actuellement en vedette dans le "Monde Merveilleux du Sport" qui a enthousiasmé des milliers de sportifs au Forum depuis mercredi soir et qui offrira des représentations vendredi soir, samedi après-midi et samedi soir, et aussi dimanche après-midi et dimanche soir.

Blake a perdu les services de Bernard Geoffrion, sou-ligne-t-il, mais il aligne à

l'entraînement plusieurs bonnes recrues, notamment Yvan Cournoyer et André

Boudrias qui ont le talent pour se faire valoir dans la Ligue Nationale."

SPORT chez les JEUNES

La saison régulière 1964 dans la Ligue de baseball Montréal junior aura été celle du Ville-Marie et de deux joueurs en particulier: Gary Morley du N.-D.-G., et Julien Ouellette du Laval... Le Ville-Marie a décroché le championnat dans une fin de saison excitante tandis que Morley et Ouellette ont dominé dans presque tous les domaines individuels.

En plus de remporter le titre des frappeurs avec .395, Morley a fait mieux que quiconque pour les coups sûrs, les simples, les circuits, les buts volés et le total de buts... Ouellette a fait cavalier seul dans la course aux honneurs chez les lanceurs avec une fiche de 13 gains et 4 revers et une formidable moyenne de 1.29 point mérité par partie.

Le roi des retraits au bâton du circuit, Michel Valois, du N.-D.-G., a signé un contrat avec l'organisation des Dodgers de Los Angeles... Le jeune colosse a fait mordre la poussière à 193 frappeurs en 122 manches, soit 14.2 retraits par joute de neuf manches en moyenne.

La jeune équipe représentant le Québec aux récents championnats de golf junior, à Charlottetown, a eu maille à partir contre les équipes de quatre joueurs des autres provinces, se classant septième... Il faut dire toutefois que seulement 24 coups la séparaient de la Saskatchewan, qui s'est mérité le trophée Pepsi-Cola avec un coup d'avance sur la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Ecosse, égaies en deuxième position.

Doran Doucet Jr, de Windsor Mills, a été le meilleur du Québec avec un compte de 158 pour ses deux rondes initiales, suivi de Gérard Chapdelaine, de St-Hyacinthe, avec 160, sur le parcours difficile du club de golf Belvédère... C'est Jim Seed, 18 ans, de Vancouver, qui a décroché les honneurs individuels contre Jack Bryant, de Halifax.

Deux joutes sans coup sûr

Dans la Ligue de baseball nationale junior, Yves de Repentigny, du Chomedey, semble prendre un malin plaisir à lancer des joutes

sans point ni coup sûr... Le jeune athlète de Valleyfield a répété son exploit de la saison régulière récemment, contre Sorel, lors d'une joute éliminatoire.

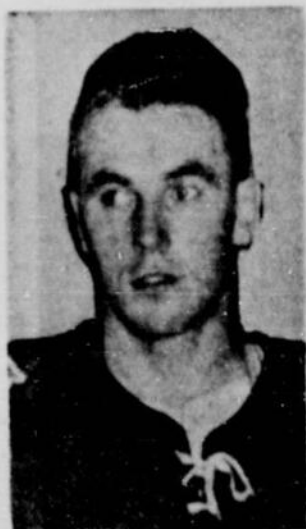
La jeune Rita Palmer, d'Ottawa, vient de décrocher le championnat canadien du saut sur la trampoline... Eva Gomolky de Montréal, s'est signalée en se classant deuxième.

Deux membres du club de yachting Royal St. Lawrence, de Montréal, les jeunes Peter MacDougall et Yvan Poirier, ont supplanté 20 autres équipages venant de tous les coins du Canada, lors d'une compétition d'embarcations à voiles disputée à Vancouver.

A Laval-des-Rapides, la saison de baseball vient de prendre fin. Dans la catégorie pee-wee, Michel Pilon a décroché le championnat des frappeurs avec une formidable moyenne de .471... Pilon a ainsi devancé Michel Plante, fils du cerbère des Rangers de New York. Michel s'est toutefois consolé en s'assurant les honneurs chez les lanceurs avec une fiche de 7-0.

Pierre Durand, des Loisirs St-Noël-Chabanel, catégorie pee-wee, a connu des heures merveilleuses lors des éliminatoires de la ville de Montréal... A sa première joute, il a lancé une joute sans point ni coup sûr et en ajoutant une autre un peu plus tard.

Deux jeunes athlètes de la Palestre Nationale viennent de se distinguer à Winnipeg. Luigi Stellan est venu à trois pouces près de décrocher le championnat au lancer du javelot avec un tir de 172'6", tandis que le sauteur à la perche Jean Lépine se méritait la deuxième place avec un bond de 11'9"... Le vainqueur de cette épreuve a effectué un saut de 12 pieds.



Denis DeJordy

Lorsque Billy Reay a succédé à Rudy Pilous comme instructeur du club Chicago, il n'a pas tardé à faire graduer DeJordy avec son équipe. Il a une grande confiance en cet athlète de St-Hyacinthe. Glenn Hall est encore un excellent gardien de buts. Mais il vieillit. Bientôt, il devra se retirer comme joueur actif.

Reay ne veut pas faire alterner Hall et DeJordy dans les buts des Black Hawks, mais chose certaine il est bien déterminé à aligner DeJordy aussi souvent que l'occasion se présentera. Reay ne tarit pas d'éloges à l'endroit de DeJordy.

"Il est prêt, dit-il, pour jouer régulièrement avec une équipe de la Ligue Nationale. Cependant, il ne possède pas l'expérience de Hall et ce dernier est encore en mesure de nous rendre de précieux services. Dès que je constaterai que Hall a besoin d'un repos, Denis DeJordy le remplacera."

La saison dernière, DeJordy a maintes fois protégé la cage des Black Hawks dans les exercices. Il ne s'est jamais plaint de jouer un tel rôle, car il avait un bon salaire.

Même lorsqu'il assistait aux joutes des Black Hawks de Chicago de la galerie des

LE GIN de KUYPER EST LE COMPAGNON DE LA BONNE HUMEUR

BLENDÉ GIN—DISTILLÉ À MONTRÉAL/LA VRAIE SAVEUR DE HOLLANDE
Johj de Kuyper & Son DEPUIS 1888

5 — DERNIERES REPRESENTATIONS — 5

LE MERVEILLEUX MONDE DU SPORT

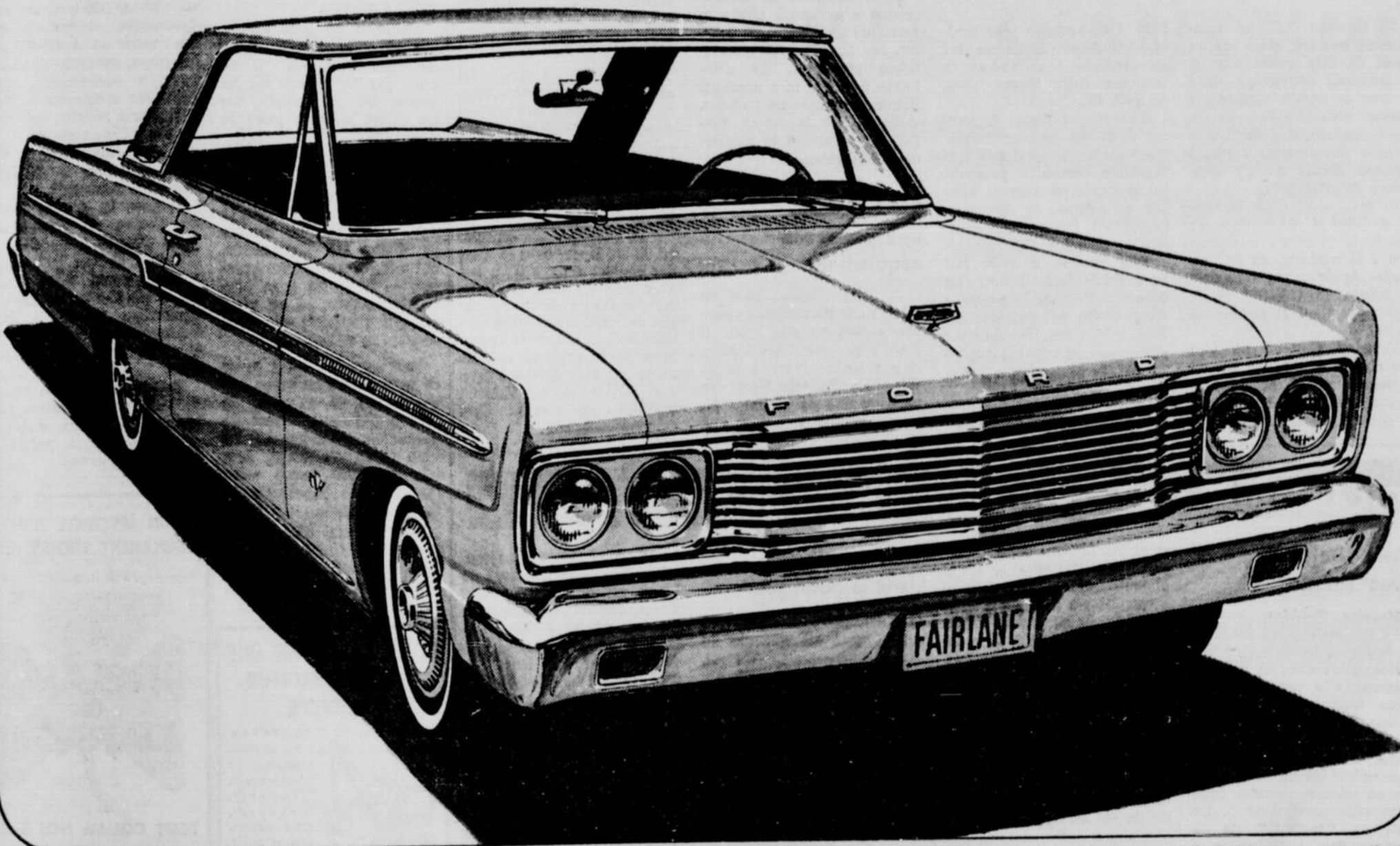
Natation — Plongeon — Boxe — Gymnastique — Judo — Karaté — Motocyclette — Hommes-Oiseaux — Comédiens de l'eau — Jeux des Highlands, etc.

115 Champions venant de 14 pays différents ! UN SPECTACLE ABSOLUMENT SENSATIONNEL QUI MERVEILLERA TOUTE LA FAMILLE !

Vendredi — samedi et dimanche soirs à 8 hres p.m.
Matinées : samedi et dimanche à 2 h. 30 p.m.
N'OUBLIEZ PAS D'AMENER LES ENFANTS !

FORUM Prix populaires : 1.00 - 2.00 - 3.00 - 4.00
Bons billets à tous les prix au Forum

La Fairlane 1965... tout un monde de plaisirs!



COUPÉ SPORT FAIRLANE 500 1965, UNE FORD D'UNE EXCELLENCE GÉNÉRALE CONSTRUITE AU CANADA.

Certaines caractéristiques illustrées ou mentionnées ici sont fournies moyennant supplément.

La sensationnelle Fairlane 1965 est la voiture familiale à la fois économique et sportive. De fait, son comportement de voiture sport fait la joie des familles jeunes. Elle se distingue par la pureté et la netteté de ses lignes. Elle offre le luxe et le style d'un intérieur de grosse voiture... et le roulement sûr d'une voiture princière.

D'apparence plus imposante, la Fairlane 1965 est l'image même du confort moderne. Plus vaste, son coffre vous permet de ranger vos valises "debout". Grâce à ses nouveaux pneus à profil surbaissé, de 14", vous démarrez solidement, vous roulez en adhérant mieux à la route, vous vous arrêtez plus sûrement. (Et vous épargnez sur l'usure des semelles ainsi que sur

l'essence!) Un nouveau système d'amortisseurs vous assure un roulement plus doux et plus stable.

Gamme complète d'ensembles moteurs: nouveau six-cyl. de 200 po.³ à sept paliers de ligne, pour vous assurer plus de puissance sans augmenter la consommation d'essence, et choix de trois V8 facultatifs—allant du 289 avec carburateur à deux corps, au V8 à rendement super-élevé, le moteur qui a pris d'assaut le monde sportif. Choix de trois boîtes de vitesses: manuelle à 3 vitesses (entièrement synchronisées sur V8), manuelle à 4 vitesses entièrement synchronisées, et Cruise-O-Matic à double gamme. Tous les V8 sont pourvus du nouvel alternateur Ford qui recharge plus efficacement votre batterie.

Les wagonnettes Fairlane se prêtent à une multiplicité d'usages. À noter, parmi leurs nombreux avantages: l'espace de rangement verrouillable sous le plancher, et un troisième siège facultatif—pour transporter plus de passagers.

La Fairlane, tellement populaire en 1964, est encore supérieure en 1965, avec ses nouvelles lignes, son roulement nouveau, sa fougue nouvelle.

Et par surcroît, la Fairlane 1965 est peu coûteuse à l'achat et à l'usage. Si la Fairlane est avantageuse à ce point, c'est parce qu'elle a été soigneusement étudiée pour exceller en tout. La Fairlane 55 vous offre tout un monde de plaisirs. Venez vite la voir chez le vendeur autorisé Ford.

Découvrez un monde nouveau d'excellence générale

MUSTANG • FALCON • FAIRLANE • FORD • THUNDERBIRD

CHARTRAND AUTOMOBILE Inc.
4731, boul. Lévesque
St-Vincent-de-Paul—NO 1-7757

MAURICE VAILLANCOURT Ltée
2032, boul. Labelle Cité de Chomedey
MU 1-1696

COOPER'S GARAGE Limited
Ste-Anne-de-Bellevue OX 7-2070

JARRY & FRÈRE CO. Ltée
7275, boul. St-Laurent CR 4-8331

LIBERSAN AUTOMOBILE, Ltée
10000 ouest, boul. Gouin
Roxboro—MU 4-2300

BOUCHARD GARAGE Ltée
340 10^{ème} Ave. Lachine—837-5823

LATIMER MOTORS LIMITED
1953 ouest, rue Ste-Catherine
WE 7-9311

CHRISTIN AUTOMOBILE Inc.
11243 est, boul. Gouin
Rivière-des-Prairies MO 5-3681

GARAGE FORTIER Limitée
5021 est, rue Notre-Dame 254-7171

GARAGE LATREILLE AUTOMOBILE Ltée
4184, rue St-André LA 2-3105

SUD AUTOMOBILE Inc.
964 ouest, rue St-Laurent, Longueuil—OR 4-6298

HY-ROAD FORD MOTORS Ltd.
4901 ouest, rue Jean-Talon
RE 1-8271

KEATING FORD SALES Limited
4475, ave Bannantyne
Verdun—PO 9-8831



VOTRE VENDEUR FORD VOUS INVITE ÉGALEMENT À VENIR VOIR LES NOUVELLES ET SUPERBES FORD, FALCON, MUSTANG ET THUNDERBIRD

Custeau a acquis un excellent trotteur en Riddell Volo



Alors qu'il était propriétaire d'un restaurant qu'il avait acheté du sportsman Gérard Bouvrette, à St-Jérôme, il y a environ dix ans, Fernand Custeau recevait quotidiennement la visite d'hommes à chevaux qui discutaient de courses sous harnais.

M. Custeau était un amateur de courses, mais pas au point de dire qu'un jour il se lancerait activement dans le trot et amble. Constatant l'essor considérable que ce sport connaissait dans la métropole canadienne, Fernand Custeau décida de s'y intéresser de plus près.

Et c'est ainsi qu'à l'automne de 1958 il se rendit à un encan de coursiers qui avait lieu à Harrisburg, en Pensylvanie. Après mûre réflexion, il acheta le trotteur Etl's Lad moyennant la somme de \$2.200.

Fernand Custeau ne fut pas chanceux. Sa bête fut un désappointement et en septembre 1959 il s'en débarrassa pour le maigre montant de

\$300. Une semaine plus tard, M. Jean-Louis Lévesque lui recommanda d'acheter sa trotteuse Patty Sterns. C'est ce qu'il fit.

Custeau dut verser la somme de \$5.750. pour ce deuxième coursier. Il n'eut pas à le regretter toutefois, puisqu'il lui rapporta en bourses \$12.000. en l'espace de deux ans. Cependant, Patty Sterns souffrit de malaises aux pattes.

Tout comme il avait fait avec Etl's Lad, il dut s'en départir. Fernand Custeau a donc vendu sa trotteuse en 1962 à M. René Grandmaison moyennant \$2.000. Celui-ci en fit l'acquisition pour fins de reproduction.

Patty Sterns eut un rejeton

de Tie Silk. Le poulain fut élevé sur la ferme Sanguinet à St-Eustache.

Avant de vendre Patty Sterns, Fernand Custeau avait acheté, encore de M. Lévesque, la jument Banner Lou, dans le but de la faire courir dans des courses sur le plat.

Comme le fait remarquer Custeau, M. Lévesque a lui-même acheté de nombreux chevaux afin d'en revendre quelques-uns à des sportsmen locaux dans le but de les intéresser davantage au sport du turf ou du trot et amble.

Cette initiative de M. Lévesque a permis à plusieurs amateurs de courses de devenir, par la suite, des propriétaires prospères. Au printemps dernier, on a accouplé Banner Lou avec un trotteur, toujours sur la ferme Sanguinet. On attend le résultat de cette union.

Riddell Volo, une précieuse acquisition

Fernand Custeau s'est vu offrir Dark Mission, mais pour une raison ou une autre, il n'en a pas fait l'acquisition. Il y a quinze jours à peine, il acheta Riddell Volo, un trotteur âgé de six ans. La chance semble sûrement sou-

rire à Custeau avec ce dernier coursier, puisqu'il a gagné ses deux premières courses, l'une au Richelieu en 2.043 sur un excellent tracé et l'autre à Blue Bonnets Raceway sur une piste plutôt molle en 2.072.

Riddell Volo selon M. Custeau a l'étoffe d'un futur champion. Evidemment, il est encore trop tôt pour l'affirmer, mais les performances réussies dans ces deux premières épreuves sont sûrement de bon augure.

C'est également l'opinion de son conducteur, Claude Watters. Pour M. Custeau, âgé de 45 ans, les courses sont avant tout un loisir quelconque.

Toutefois, si la chance lui sourit comme il l'espère bien, ce sport pourrait fort bien lui devenir éventuellement une entreprise financière. Car si Riddell Volo continue à connaître du succès, M. Custeau songera probablement à acheter un ou deux poulains.

"M. Lévesque m'a convaincu de me lancer dans le sport des courses comme il l'a fait avec bien d'autres, de déclarer Fernand Custeau. Je n'ai pas été trop chanceux à mes débuts dans le trot et amble, mais je ne regrette aucunement d'y être demeuré attaché. J'ai en Riddell Volo un coursier qui promet. C'est très encourageant."

LES QUILLES

« LA PATRIE » présentera à compter de la semaine prochaine une chronique hebdomadaire sur le monde des quilles. Vous y lirez des commentaires et un résumé de la situation en général dans ce sport dont la popularité grandit toujours. Nous invitons les ligues de quilles à nous faire parvenir de leurs nouvelles.

Le Centre I-C. désire 1,000 nouveaux membres

C'est sous la présidence active de deux grands amis des jeunes, Mme Jeannette Bertrand et M. Jean Lajeunesse, que se déroulera l'annuelle campagne d'abonnements du Centre des Loisirs Immaculée-Conception, jusqu'au 3 octobre.

L'objectif de cette campagne de recrutement: 1,000 nouveaux membres. Il ne s'agit pas des enfants car les cadres ont été remplis dès les quinze premiers jours de septembre.

C'est vers les jeunes gens, jeunes filles et adultes que les efforts de cette campagne sont exclusivement dirigés. Ils sont assurés de trouver au Centre de l'Immaculée, qui a d'ailleurs fait ses preuves, — il en est à sa quatorzième année, — un vaste éventail d'activités sportives, sociales et culturelles.

Pour ceux qui ont à cœur de se maintenir en bonne forme: cours de natation, de culture physique, soirées de badminton, d'escrime... Le Club mixte du mardi, déjà très populaire, offre aussi les avantages des sports et de la vie sociale.

Les bureaux d'inscription sont ouverts de 2 h. à 9 h. 30 p.m., du lundi au vendredi. Demandez l'horaire des acti-

vités, on vous enverra un joli dépliant par la poste.

Vous y trouverez de tout à votre goût et selon vos besoins: cours de danse populaire, cours d'élégance pratique, de charme et de bon maintien, arts domestiques, un club de ski toujours aussi dynamique et qui organise un voyage en Autriche pour cet hiver, cours de rythmique pour les adolescentes, cercle des bons spectacles à Montréal à prix réduits, une Association "Les Amis du Voyage", une invitation à aller vous détendre à l'auberge "Le P'tit Bonheur".

Joignez la grande famille du Centre de l'Immaculée. Vous aimerez faire votre part d'activités et ces groupes vivants, joyeux. Vous trouverez à ce Centre toujours si dynamique l'amitié, la bienveillance dont vous avez besoin au sein de la grande ville.

Passer un soir. On vous y accueillera et pilotera avec plaisir. Les taux d'abonnements sont à la portée de toutes les bourses.

UN SPECTACLE TOUT
SIMPLEMENT ENCHANTEUR !
à 8 h. p.m.



TOUT COMME NOS BONS
AMIS LES IRLANDAIS
VOUS EN SEREZ RAVI !

Seulement un soir
MARDI SOIR

29 sept. à 8 hres

Billets: 1.00, 1.50, 2.00, 2.50,
3.00, 3.50, 4.00

En vente MAINTENANT au
FORUM

on raconte que... on raconte que... on raconte qu

Noël Lirette avec Toledo

Maurice Robidas, instructeur du club Montréal-Nord de la Ligue de hockey Métropolitaine Junior "A" a recommandé le joueur de défense Noël Lirette au club Toledo de la Ligue de l'Est des Etats-Unis. S'il accepte l'offre, Lirette poursuivra vraisemblablement ses études en sciences sociales dans cette ville américaine... Le club de "fastball" de la Taverne Guy à Rosemont a continué sa série de victoires aux dépens du St-Damien avec comme étoiles les frères Jean et Albert Yanire, le lanceur Lapointe, Rolland Fabre, Fernand Souigny, "Dédé" Chaput et Réal Sabourin...

Claude (La vedette) Laramée se réjouit de son "86" qu'il a réussi ces jours-ci sur le parcours du club de golf Municipal... Le choix de Paul Courteau comme instructeur du club de hockey National Junior "B" est excellent. Grâce à sa vaste expérience dans notre sport national, il sera très précieux pour ses jeunes joueurs... Le joueur de défense Jean-Guy Lagacé, du Canadien junior "A" sera probablement cédé au Maisonneuve de l'instructeur Hervé Lalonde...

John Choyce, dépitiste attitré des Black Hawks de Chicago, pour l'est du Canada a quitté Kingston, Ontario, pour venir s'établir à Montréal. Il surveillera attentive-

ment les joueurs dans le circuit Alex McKellar... L'automne dernier, Walter Alston a conduit ses Dodgers à quatre victoires consécutives sur les Yankees de N.Y. dans la série mondiale, un exploit qu'aucun autre gérant dans l'histoire des Dodgers n'avait réussi dans le passé... L'instructeur que Alston avait battu est Ralph Houk, maintenant gérant général des Yankees, tandis que Alston est sur le point d'être remercié de ses services...

Barry Queen a démissionné comme instructeur du club de hockey "pee wee" du Comité des jeunes de Rosemont. Au cours de l'hiver, il agira comme arbitre dans les ligues des parcs de Montréal... La ligue de quilles La Salle est à la recherche de joueurs. Pour informations, priez de communiquer avec M. Paul Bachand, 279-2204, ou Mlle Mado, 279-7804...

L'état de santé de Stan Mikita inquiète la direction des Black Hawks de Chicago... Mikita pèse 10 livres de moins que son poids normal durant une saison de hockey... Il a tenté par tous les moyens possibles, mais sans succès, de s'engraisser au cours de l'été, en prévision de la rude campagne de hockey... Jimmy Brown toucherait un salaire de \$60,000 pour la prochaine saison, avec les Browns de Cleveland... Floyd Robinson n'a frappé que 11 coups de circuit avec les White Sox, mais son club a gagné chacune de ces 11 parties...

Tom Sturdivant dans la politique

Le lanceur Tom Sturdivant qui a porté les couleurs de sept équipes différentes durant ses 10 années dans les Majeures, espère être élu au Sénat américain pour représenter l'Etat d'Oklahoma aux prochaines élections aux Etats-Unis... La nomination du sportsman Pierre Hurtubise au poste de directeur du service des parcs et de la récréation pour la Cité de St-Jérôme, est très judicieuse...

Réponse à M. Jules Rodrigue, 62 rue Government, Kirkland Lake, Ont.: Vous pouvez vous procurer le manuel sur la soudure à l'arc en écrivant à "Air Reduction Canada Ltd.", 905 rue Hodge, Montréal 9... Les lanceurs Steve Barber, des Orioles de Baltimore et Bill Faul, des Tigers de Détroit, sont les deux seuls joueurs dans les Majeures qui portent le numéro "13" sur leur uniforme... Réponse à un lecteur: Ted Williams a été utilisé comme lanceur de relève par les Red Sox de Boston en 1940. En deux manches, il a permis trois coups sûrs et un point...

En 1927-28 alors que le calendrier de joutes dans la Ligue de hockey Nationale était de 44, les Black Hawks de Chicago ont été blanchis dans huit parties consécutives... Don Chuy, un gaillard de 260 livres des Rams de

Los Angeles, dévore une douzaine d'oeufs et une livre de bacon au déjeuner le jour d'une partie... Les membres du club "Army & Navy" de la rue Masson près de la 4ème avenue, ont formé un club de balle molle pour les "40 ans et plus"...

Saviez-vous que le dernier programme triple au baseball disputé dans les grandes ligues fut le 2 octobre, 1920, à Forbes Field à Pittsburgh. Pour la circonstance, les Reds de Cincinnati ont gagné les deux premières joutes, 13-4 et 7-3, tandis que les Pirates ont triomphé dans la troisième partie qui a pris fin après six manches à cause de l'obscurité, par 6 à 0... Une autre heureuse nomination dans la Ligue de hockey Métropolitaine Junior "A": celle de Maurice Robidas au poste d'instructeur des Castors de Montréal-Nord...

Kenny Farmer, membre du comité olympique canadien, s'est envolé pour Tokyo le 10 septembre... Le R. P. Marcel de la Sablonnière ira le retrouver au Japon deux semaines plus tard, à la tête d'un groupe de représentants de l'association des centres de loisirs du Québec... Le congrès mondial de la récréation aurait lieu à Montréal en 1967... Raymond Daviault est devenu le recruteur attitré des Pirates de Pittsburgh pour la province de Québec...

Bert SOULIERE

DEVENEZ L'HOMME QUE TOUT CONTRACTEUR RECHERCHE



Apprenez à peu de frais, l'opération de "bulldozers", "loaders", "graders", pelles mécaniques et diesel, ainsi que la maintenance.

ECOLE D'OPERATEURS DE MACHINERIE LOURDE

380, boul. des LAURENTIDES
PONT VIAU, Montréal 40, P. Q.
MO. 5-7145 ou 663-4270

Sans obligation de ma part, j'aimerais avoir des renseignements sur les cours de machinerie lourde.

Bulldozers Graders

Loaders Pelles mécaniques

Nom.....

Adresse..... LPA

TOUS LES SOIRS À 8H.15

Blue Bonnets

Le dimanche: 2h. 15—
Pas de courses le jeudi.

Cuisine réputée au restaurant "LE CENTAURE", dominant la piste. Réservations: 735-2680. Venez donc!

ACADIAN: Deux nouvelles séries en 1965

Les nouveaux modèles Acadian et Acadian Beaumont 1965, dont la sortie est annoncée par la General Motors du Canada se vendront dans deux nouvelles séries et seront sensiblement modifiés par rapport à ceux de l'an dernier.

La nouvelle série est la Beaumont de luxe offerte en sedan deux portes, sedan quatre portes et en station-wagon quatre portes.

Les autres séries sont le Beaumont sport de luxe, en coupé et décapotable; la Beaumont Custom sport, en coupé, décapotable, sedan quatre portes et station-wagon quatre portes six places; et la Beaumont, en décapotable et sedans deux et quatre portes.

Pour 1965, des motifs en relief s'étendent sur toute la longueur de la carrosserie. Les modèles Beaumont sont longs, bas, racés et de lignes très sobres, les montants latéraux et les glaces sont courbes, nouveauté très en vogue.

L'Acadian 1965 ordinaire est de conception nouvelle et elle est offerte en une nouvelle série, la Canso sport de luxe (hardtop deux portes). La Canso existe en sedan quatre portes, en coupé sport et en station-wagon quatre portes et l'Invader en sedans deux et quatre portes et en station-wagon quatre portes.

Les nouveautés du point de vue de l'aspect consistent en un nouveau capot et des ailes avant qui soulignent une nouvelle grille de radiateur. Le pare-chocs avant, de conception nouvelle, possède une entrée d'air originale. Les phares sont jumelés.

A l'arrière, on note également des changements par rapport au modèle de l'an dernier. Les feux sont groupés horizontalement. La glace arrière, comme le pare-brise d'ailleurs, est étanchéifiée au moyen d'un adhésif spécial.

Des pneus à section large

La douceur de roulement a été encore améliorée par la combinaison de perfectionnements dont plusieurs sont originaux. Le châssis-cadre a été conçu spécialement en fonction du modèle de carrosserie et les longerons à base large sont renforcés par des éléments en poutre-caisson. Ce châssis-cadre s'intègre à la carrosserie pour former un ensemble de grande rigidité. L'ensemble procure une excellente isolation des

passagers contre les chocs du roulement.

Dans la suspension entièrement à ressorts à boudin on note des bagues de bras de suspension de plus grandes dimensions et des ressorts avant et arrière à taux de flexibilité plus favorable à la douceur de roulement. Par ailleurs, l'Acadian est équipée de pneus à section large, qui, avec le cadre ultrarigide contribuent au silence parfait de roulement.

Les freins autorégulateurs, le frein de stationnement à pédale, et l'équipement électrique à grand débit sont tous montés en équipement standard. Dans tous les modèles, le graissage se fait à intervalles espacés.

La Beaumont 1965 est encore de 16 pouces plus courte que les voitures de grande taille et de quatre à cinq pouces plus étroite. Elle mesure en effet 196.6 pouces de long et 74.6 pouces de large. Cependant, elle est aussi spacieuse qu'une grosse voiture et sa largeur intérieure est à un pouce près de celle d'une voiture de ce type.

La grille de l'Acadian 1965 est d'un modèle original. Elle est plus haute que dans le modèle précédent et ses phares plus arrondis s'y intègrent parfaitement. Le dessin de l'arrière varie selon le modèle. Les feux de direction et de position sont placés dans le pare-chocs.

La glace arrière est moins bombée dans les sedans. Le modèle 65 est équipé de pneus à section large. Le commutateur d'allumage a une position "accessoires".

L'Acadian 65 est présentée avec de nouveaux intérieurs tout vinyle. Les couleurs Magic-Mirror de carrosserie et de garnitures sont les mêmes pour l'Acadian et la Beaumont.

La Beaumont peut être livrée avec un des cinq moteurs Econoflame offerts au choix. Ils développent de 120 à 300 CV. L'Acadian peut recevoir l'un de ces trois moteurs et peut également être équipée d'un Econoflame de 90 chevaux.

Les moteurs montés en équipement standard sur la Beaumont sont: le six-cylindres standard de 120 CV et de 194 po. cu. de cylindrée

et le V8 283 de 195 CV. La boîte Synchro-Mesh à trois vitesses est montée en équipement standard avec les deux moteurs et avec le six-cylindres 230 de 140 CV à hautes performances.

La boîte Synchro-Mesh à quatre vitesses est montée sur demande avec le V8 standard, le V8 327 de 250 CV et le V8 327 de 300 CV, ces deux derniers montés sur demande. La Powerglide peut équiper les cinq moteurs.

Un nouvel arbre à cames pour le six-cylindres

Le taux de compression des deux six-cylindres est de 8.5 à 1. Il est de 9.25 à 1 pour le V8 standard et de 10.5 à 1 pour les deux V8 montés sur demande. Le V8 de 300 CV a un échappement double et un gros carburateur à quatre corps.

Le six-cylindres standard a été doté d'un nouvel arbre à cames de longue durée qui améliore le silence de marche. Le V8 327 monté sur demande possède de nouvelles culasses et un échappement simple de diamètre accru. Tous les filtres à air des V8 sont à cartouche de papier humectée d'huile. Le levier de la boîte à quatre vitesses a été modifié de façon à être plus éloigné du siège.

Le 4-cylindres 153 de 90 cv est monté en équipement standard sur les sedans Invader. Le 6-cylindres 194 de 120 cv est également standard dans l'Invader et la Canso. Cette année encore, tous les modèles pourront être équipés d'un V8 et de la transmission automatique Powerglide.

L'intérieur sport de luxe de l'Acadian et de l'Acadian Beaumont comprend des sièges baquet garnis de vinyle façon cuir et un tapis bouclé épais. Que la transmission soit à commande manuelle ou automatique, ces modèles comportent un bloc de commande central au plancher.

Parmi l'équipement monté sur demande, citons la servodirection, les servo-freins, les lève-glaces, le siège avant réglable en quatre directions, le récepteur radio à commande ordinaire ou par boutons-poussoirs, les glaces en verre teinté, le pont arrière Positraction et aussi le moteur et divers éléments de châssis pour service dur.

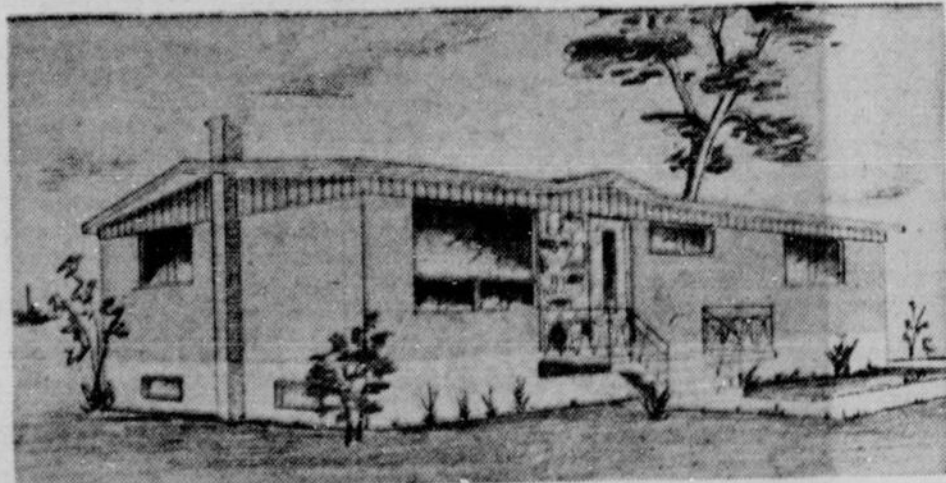


La voiture Acadian Beaumont 1965 est offerte dans une gamme complète de modèles qui, au cours de l'année dernière, l'ont rendue si populaire dans la catégorie des voitures moyennes.

VILLE D'AUTEUIL

CHOIX DE
4 MODELES DE BUNGALOWS ET
DE 1 MODELE DE SPLIT-LEVEL

BONI EN VIGUEUR DE **\$500.00**



Spécifications :

Toutes les couleurs, soit, tuiles céramiques, peinture, tuiles de cuisine et arborite au choix, tuile amiante vinyl dans la cuisine. Cuve à lessive, plomberie de cuivre et sortie pour lessiveuse automatique, chauffage à air chaud. Fenêtres panoramiques et moustiquaires, vivoir, fenêtre thermos. Extérieur en brique et pierre. Salle de bain en tuile céramique de couleur, accessoires blancs. Isolation en fibre de verre. Trois couches de peinture à l'extérieur, deux à l'intérieur. Arborite sur les comptoirs. Réservoir à eau chaude thermos électrique Cascade 40 gallons. Plancher en merisier 3/4".

Grandeur minimum des lots 6,000 p.c. et plus

Fondation en béton

Plancher du vestibule en tuiles céramiques.

Tous les frais légaux et ass. hypothécaire sont inclus au prix de vente.

Projet hautement approuvé par S.C.H.L.

Eligible au rabais provincial

EXIGEZ TOUJOURS
UNE MAISON MEDAILLON



MODELE ILLUSTRE

\$12,850

COMPTANT

\$367.00

entrée 220 volts
courant 100 ampères

UNE SEULE HYPOTHEQUE SEULEMENT

DUQUETTE & FRÈRES Ltée

6060, boul. des LAURENTIDES - VILLE D'AUTEUIL 625-2861

APPRENEZ UN METIER AVEC

AVIRON

Jour
 Soir
 A domicile

TV
 Dessin
 Mécanique automobile
 Diésel
 Radio
 Machiniste
 Réfrigération
 Electricité
 Débossage
 Soudure et autres.

LES COURS COMMENCENT PLUSIEURS FOIS PAR ANNEE

Depuis plus de 25 ans au Québec

*INSTITUT TECHNIQUE AVIRON
 QUEBEC - 218, rue Lee - 529-9566
 Montréal/3035, rue St-Antoine/WE. 5-2525

Demandez notre prospectus gratuit
 AGE
 NOM
 ADRESSE
 TEL. Nom du père L.Pa. 24-64

Bureau de consultation : Ouvert de 9 heures a.m. à 9 heures p.m.; le samedi de 9 heures a.m. à 1 heure p.m.

PRES DE 2,000 ELEVES PAR ANNEE

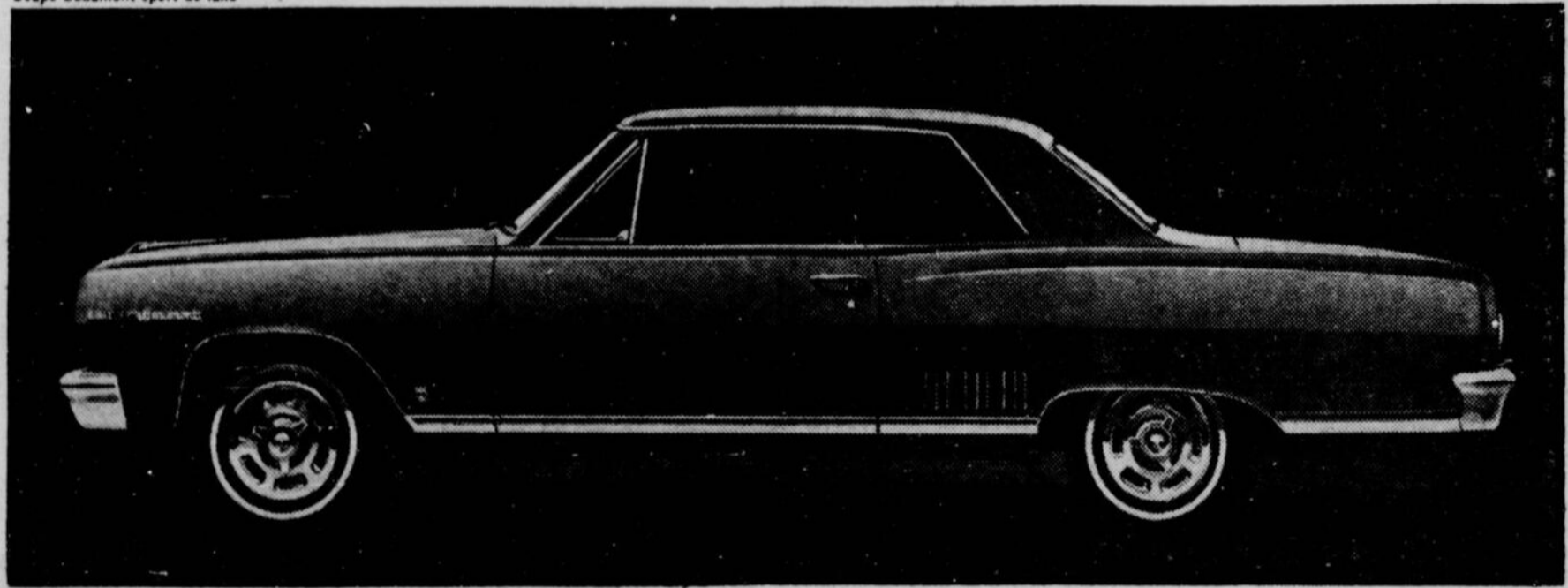
Voici la Beaumont 65

Beauté et budget en accord parfait

L'Acadian Beaumont 65 va vous plaire! Elle va vous plaire par ses intérieurs luxueux conçus pour vous offrir cette année encore plus de confort; par sa nouvelle gamme d'éclatantes couleurs Magic-Mirror; par le choix plus vaste de moteurs qu'elle présente, de l'économique six de 120 CV à l'enlevant nouveau V8 de 300 CV; par l'ensemble plus vaste de modèles, comprenant une magnifique Beaumont décapotable à un prix des plus raisonnables.



Coupé Beaumont sport de luxe

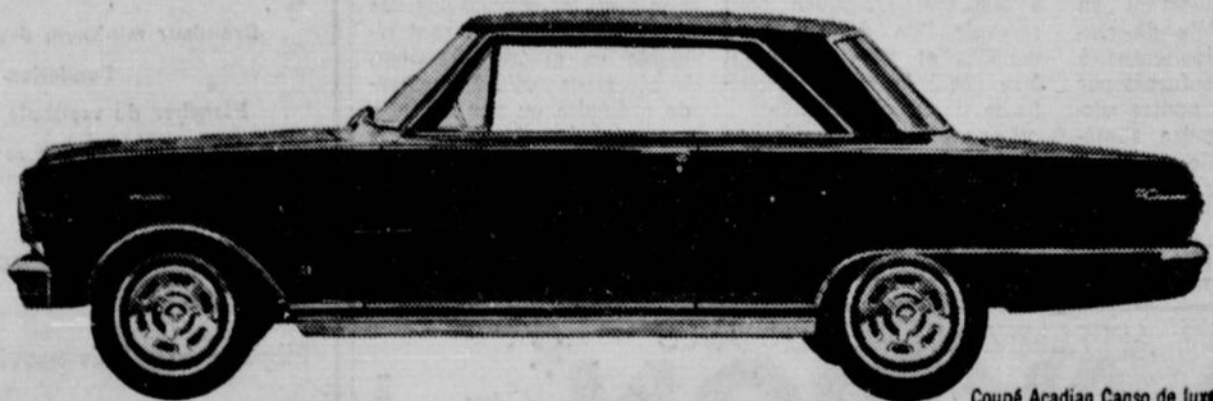


UNE VALEUR GENERAL MOTORS

Voici les Acadian 1965 Canso et Invader:

brio, distinction et justes dimensions

La nouvelle Acadian 1965 a tout ce qu'on peut souhaiter trouver dans une voiture familiale économique et de dimensions pratiques. Vous serez fier de la voir stationner devant chez vous, car elle est encore plus élégante dans sa nouvelle version. Le séduisant intérieur de l'Acadian est spacieux et confortable, et son équipement luxueux la rend agréable à utiliser en toutes circonstances. L'Acadian se manoeuvre facilement; elle possède douceur et stabilité de roulement et ses brillantes performances feraient honneur à de nombreuses voitures de sport. Ses dimensions extérieures pratiques la rendent facile à garer partout. Elle n'est pas seulement économique à l'usage mais aussi à l'achat, car son prix est modique. Par son brio, son chic, ses dimensions et son prix, l'Acadian est la voiture idéale pour 1965.



Coupé Acadian Canso de luxe

Vendeurs autorisés « Acadian — Pontiac — Buick » dans le grand Montréal

MONTREAL BUICK LTD.,
4026 ouest, Ste-Catherine, 937-6342

GARAGE BERTRAND LIMITEE,
15538 ouest, boul. Gouin, 626-3981
Ste-Genevieve-de-Pierrefonds, Qué.

PARKWAY PONTIAC LTD.,
3500 ouest, Jean-Talon, 739-2291

HARLAND AUTOMOBILE LTEE,
955, boul. Montréal-Toronto,
Rond-Point de Dorval, 631-2051

ROCHELEAU AUTOMOBILE LTEE,
11251 est, Notre-Dame, 645-1651

JARRY AUTOMOBILE INC.,
1068, boul. des Laurentides,
Pont-Viau, Qué., 669-2681

SANGUINET AUTOMOBILE LTEE,
1965, rue Lafontaine, 524-3761

OMER BARRE VERDUN LIMITEE,
5987, ave Verdun, Verdun, 768-2551

WILHELMY AUTOMOBILES LTEE,
4833, boul. St-Laurent, 288-0186

VAILLANCOURT PONTIAC BUICK LTEE,
375, boul. Labelle,
Chomedey, Qué., 681-2533

ABIAS PEPIN AUTOMOBILES LTEE
155 ouest, rue St-Charles,
Longueuil, Québec. Tél.: 674-4924

BOULEVARD PONTIAC BUICK LTEE,
7085, boul. St-Laurent, 279-7321

MID-TOWN MOTORS SALES LIMITED,
1395 o., boul. Dorchester, 866-9961

Ne manquez pas de voir "Rue de l'Anse" le mardi soir à 8 hres P.M., ain si que "Cinéma International" vendredi soir à 8.30 hrs P.M. à CBFT (canal 2)