

Semaine du 22 sept. 1979 - Vol. 21 No 38

perspectives

LE QUOTIDIEN
DU SAGUENAY-LAC ST-JEAN

LES VOYAGES
DE TORTILLARD
PAGE 2



SPÉCIAL pilote: Jacques Duval
GRAND PRIX pages 7 à 34

EN VOITURE!

A BORD DU TORTILLARD,
ANIMÉ PAR LES FILMS DU TRAIN SECRET,
PETITS ET GRANDS D'ICI ET DE
PARTOUT DANS LE MONDE SONT INVITÉS À FAIRE
26 BEAUX VOYAGES DE CINQ MINUTES



PAR JEAN-MICHEL WYL

Les Films du train secret, quel joli nom pour une société de production de films pour enfants! La première fois que j'en ai entendu parler, c'était un peu « à travers les branches », et je me demandais quel pouvait bien être ce train secret. A cette époque pas très lointaine tout de même, Via Rail venait de naître et nos deux principales sociétés de chemins de fer sont assez connues pour ne pas être secrètes.

Et un beau jour, n'y tenant plus, j'ai fait quelques kilomètres et quelques années-lumière à bord de Tortillard.

Ce train s'appelle Tortillard. C'est aussi un tortillard. Un drôle de tortillard. C'est un train qui a des aptitudes illimitées. Il vole, il roule sur et hors rails, il va sous l'eau et même dans l'espace. C'est un vrai train, un train comme on n'en fait plus beaucoup, sauf dans la tête de gens qui ont notre âge et un tas de cellules enfantines dans le cerveau. Des mains extraordinaires pour dessiner à merveille. Une imagination qui déraile souvent. Et un paquet de petits wagons dans lesquels on peut faire monter toutes sortes de gens bizarres : des beaux, des laids, des grands, des petits, des vieux, des jeunes, des méchants et, surtout, des gentils.

Et quand on met tout ça ensemble, cela donne un coup de poing québécois à l'industrie internationale du film d'animation.

C'est donc dans ce domaine inattendu que le Québec est en passe de prendre une dimension internationale. Et en films d'animation d'une qualité exceptionnelle! A ce point que la première série de vingt-six épisodes de cinq minutes chacun est en demande partout dans le monde.

Charité bien ordonnée commençant par soi-même, c'est la Société Radio-Canada qui diffusera cette série dès cet automne. Mais ce n'est pas tout, des tas de contrats ont déjà été signés entre les Films du train secret et des sociétés de pays aussi divers que la France, la Belgique, la Suisse. Au Canada, la série a été vendue à Global, de Toronto, ITV, d'Edmonton et CFAC, de Calgary, en plus de Thunderbay Electronics. Des pourparlers sont en cours avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Hong-Kong, quelques pays d'Amérique du Sud, l'Espagne

et la chaîne nationale britannique BBC.

C'est quelque chose!

Mais le plus extraordinaire de tout, c'est que cette première série est — oserai-je le dire — de production artisanale. Québécoisement faite « à mitaines ».

Mais entendons-nous. En général, les studios qui produisent des films d'animation utilisent un imposant personnel. Or cette série n'a été réalisée qu'avec l'aide de quinze personnes.

Pour cette petite compagnie québécoise, c'est une revanche formidable. Elle a fourni un travail de très haute qualité technique soutenu par un modeste budget de \$3 800 la minute. Mais ne sautez pas trop rapidement aux conclusions : il s'agit d'un minable budget. Pour réaliser trois heures et quart de film d'animation, c'est l'enfer. En France, il en coûte \$8 000 la minute.

Dans le cas des Etats-Unis, il y a autant à boire qu'à manger. Cela part du style super-grande-consommation de la compagnie Hanna & Barbera et cela va jusqu'aux derniers longs métrages tels que *The Lord of the Rings*. On raconte même que s'il fallait reproduire aujourd'hui le long métrage de Walt Disney, *Fantasia*, cela engloutirait un budget si vaste que jamais le cinéma américain, malgré ses records, n'a osé y songer. Ce serait dément.

Pour résumer de façon très simple l'ampleur du travail de la qualité d'une production québécoise telle que la première série des *Voyages de Tortillard*, partons du principe que chaque mouvement, chaque attitude, sont développés entre dix-huit et vingt-quatre dessins par seconde. Un bras qui se lève, une tête qui tourne, un personnage qui avance sont le résultat d'un mouvement divisé en autant de dessins, en une seule seconde. Trois heures et quart de film vous donnent une idée du nombre de dessins qu'il aura fallu faire avec une précision inouïe.

Souvent, au cours de la production, leurs artisans ont failli abandonner. La foi était là et aussi le courage. Et la science.

Mais voyons de plus près le générique.

Il est très simple. Il y a peu de noms. Celui d'une Québécoise, Danielle Marleau, et celui d'un

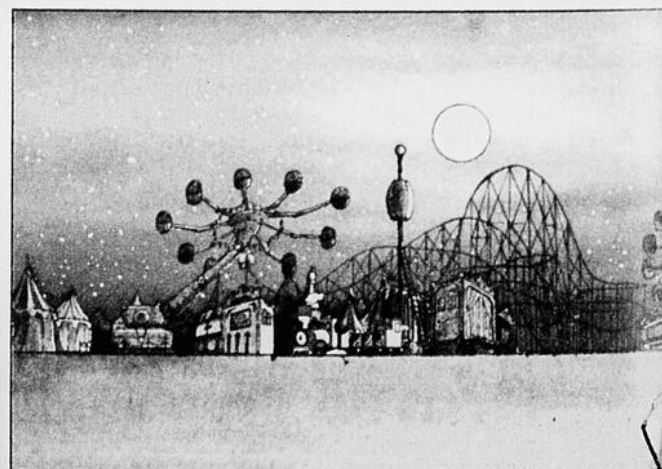
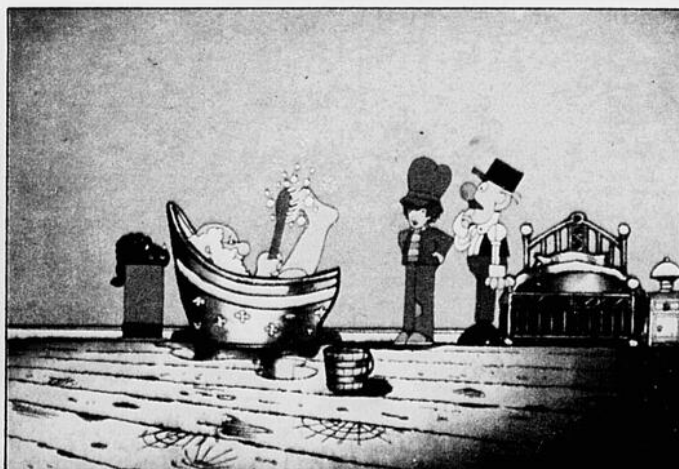
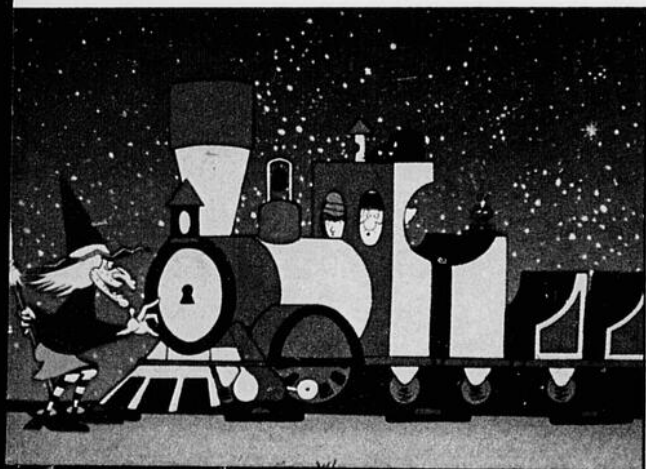
Anglais originaire de Grande-Bretagne, Peter Sander. La production est de Louise Ranger. La musique de Hagood Hardy et le montage de Michel Guay.

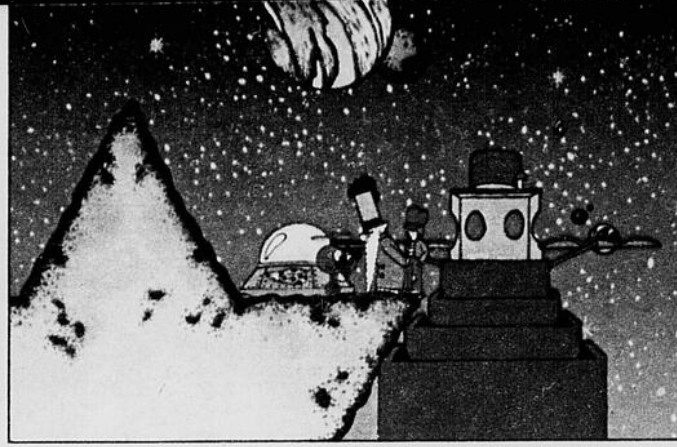
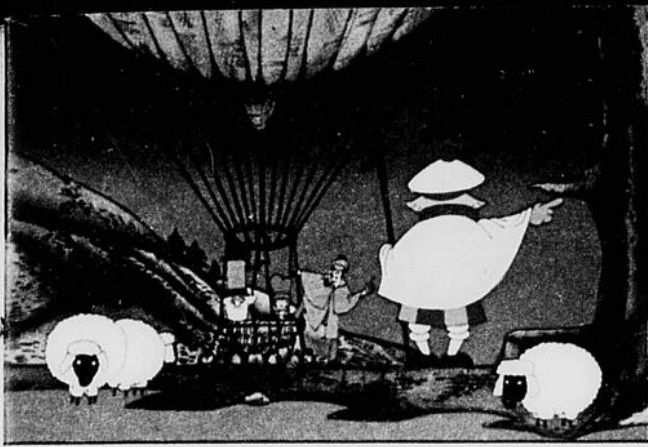
L'histoire est belle. Elle a tout pour plaire aux enfants. Mais avant de plaire aux enfants elle a plu aux adultes habitués à négocier l'achat de productions de ce genre. Au marché international de la production télévisée, à Cannes, cette série a été un émerveillement. Lorsqu'elle a été présentée, l'an dernier, elle n'était pas seule. Des producteurs venus de plusieurs pays avaient amené leurs produits. Mais tous, ou presque, l'an dernier, présentaient des choses inspirées de *Star Wars*. Louise Ranger m'a dit qu'avec les *Voyages de Tortillard*, Cannes avait mis la main sur quelque chose de beau, de frais, d'attachant : une fantaisie sans violence d'une qualité remarquable, d'un tonus qui fera époque, d'une réalité logique et, surtout, que les enfants qui l'ont jugée l'ont aimée. Car, après tout, les vrais consommateurs, ce sont eux.

UNE BELLE HISTOIRE

L'histoire, donc, est belle.

Un petit garçon, Simon, vit dans une grande ville. Il habite dans un grand immeuble un peu ancien dans lequel il s'ennuie. Quittant l'appartement de ses parents, il va descendre à la cave pour y explorer les lieux. Et là, miracle des miracles, il va découvrir un petit tortillard bien entretenu par l'Esprit du Train! Cet Esprit-là, c'est un autre personnage que l'on aperçoit de temps à autre en nulle autre qu'en la fumée qui devient un visage, se modifie selon les humeurs. Ainsi les voilà partis. Le hasard veut qu'un tunnel sorte de la cave. Au bout de ce tunnel, à la première gare, un vieux monsieur, Monsieur Globe-Trotter, attendait depuis longtemps qu'un train passe enfin. Il monte donc à bord en compagnie de son inséparable chatte Mélanie. Et les voilà partis à bord de leur train secret vers des aventures épiques et merveilleuses. Au hasard de leurs voyages, ils rencontreront des monstres, des dragons, des vampires, des pirates à bord de *sous-matins*, de





montgolfières ou de vaisseaux spatiaux. Mais la plus belle rencontre est toujours celle d'une petite fée toujours prête à les tirer d'embarras, Stella. Il y a le capitaine Gribouille rencontré dans l'île du Trésor, le Docteur Es-Croc, Breloque Holmes, grand détective de trains, des brontosaurus, des hommes primitifs, le terrible pays de l'abominable enfant des neiges, l'ardent Robin, les lilliputiens, l'homme invisible, les rois, les complots, les mousquetaires... Et que sais-je!

Une aventure de l'imagination pour Peter Sander et Danielle Marleau qui créent de toutes pièces une série enchantée que je n'ai pu m'empêcher de voir sans ravissement. Car voilà enfin de la vraie imagination menée tambour battant dans une production parfaite où tout se synchronise au poil : musique, dialogues, effets sonores, mimiques, tableaux, et le reste.

Il a fallu des chefs pour réaliser cette série et des gens sérieux pour croire en eux. Dans ce Québec, débordant d'imagination et de talent — quand ils ne sont pas étouffés — il en sort des merveilles!

Mais il faut dire que les deux principaux artisans de cette première série, malgré leur jeune âge — Danielle est née en 1953 et Peter en 1944 — ont singulièrement de bons coups à leur actif.

Prenons le cas de Peter. Il a eu pour maître, en Angleterre, un des plus grands animateurs au monde, un monsieur qui est mort dernièrement et qui, par hasard, était canadien : George Dunning, le père de *Yellow Submarine*. Avant de quitter l'Angleterre, Peter pouvait déjà s'asseoir sur un impressionnant catalogue de messages publicitaires télévisés animés et de courts métrages.

Au Canada, il se mit aussitôt au travail et réalisa une cinquantaine de messages télévisés pour des entreprises aussi diversifiées qu'Air Canada, l'Hydro-Québec ou General Motors.

Entre-temps il réalisa l'animation et les séquences graphiques d'un spécial télévisé d'une heure, *Annie, the Woman in the Life of a Man*, diffusé aux États-Unis et au Canada. Pour le pavillon du Québec, à Terre des hommes 70 il participa à la réalisation des *Légendes du Pavillon du Québec*. Puis, *The Selfish Giant*, inspiré d'Oscar

Wilde, a reçu de nombreux prix en Europe, aux États-Unis, en Extrême-Orient et a été adapté en cinq différentes versions. À son actif encore, il a *la Petite Sirène*, d'après Andersen, puis *le Messager de Noël* et, plus tard, *Beware of the Devil* (Contes et légendes du Québec). Toutes ces productions ont été adaptées en diverses langues, diffusées sur de nombreux réseaux de nombreux pays. Et c'est de septembre 1977 à décembre 78 qu'il a produit, avec Danielle Marleau, *les Voyages de Tortillard*.

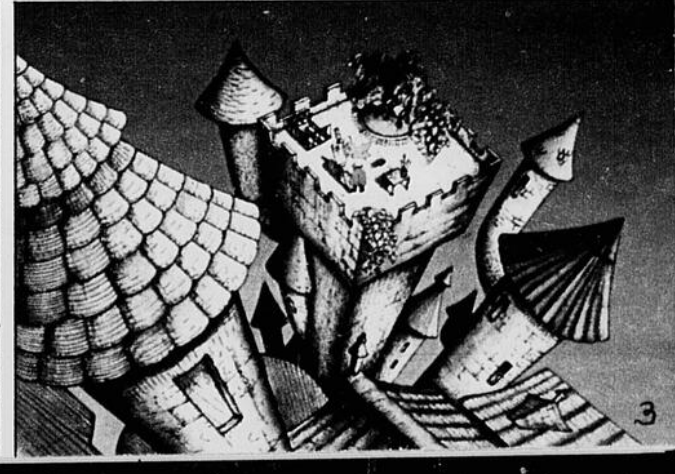
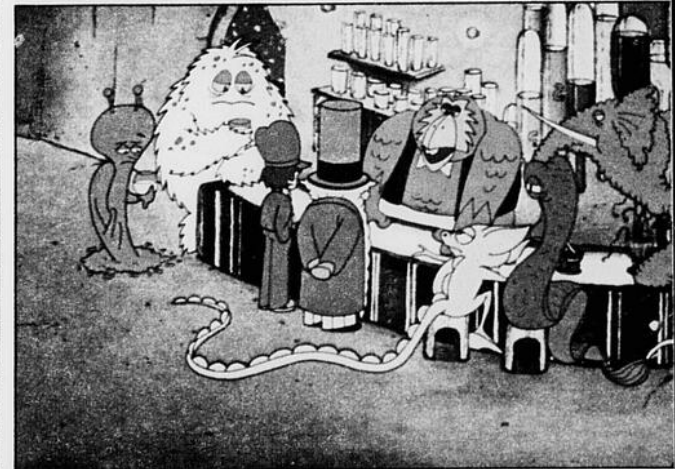
Quant à Danielle Marleau, elle fera la connaissance de Peter Sander en 1974 à Montréal, alors qu'elle travaille chez Potterton Productions. Elle participera à la création de *The Remarkable Rocket*. En 1975, avec Peter Sander, elle travaillera à la création de trois émissions pour le comte de Mattel Canada. Toujours avec lui elle créera Contes et légendes du Québec, racontés par Félix Leclerc, tandis que la musique était d'André Gagnon et de Pierre-F. Brault.

Entre 1976 et 1977, elle co-réalise l'ouverture des *Arrivants*, série d'épisodes d'une heure. Elle co-réalise aussi un film animé sur l'aviation pour le compte de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui a son siège à Montréal. Elle fera aussi les titres animés de *Man of the North*. Et, de là, elle se mettra au travail sur la série *les Voyages de Tortillard*.

Depuis quelque temps, Danielle Marleau et Peter Sander ont entrepris une seconde série du même type et dont la productrice est encore Louise Ranger.

Voilà donc qu'il se fait de belles choses au pays du Québec. *Le Petit Train du Nord*, *la Chasse-Galerie* et tout le reste se sont mis ensemble pour le plaisir de tous les petits enfants du monde. Ceux de Valparaiso, ceux de Paris, de Hong-Kong, de Berlin, Zurich ou Londres vont faire de beaux voyages, comme les petits Canadiens, les petits Québécois...

Et tout ça est né sans bruit, dans le Vieux-Montréal, dans la tête d'un gars et d'une fille nés ici et là-bas, mais qui avaient assez d'imagination, de talent et de foi pour mettre de sérieux atouts entre les mains de l'industrie cinématographique québécoise.



PÊTE-MÊLE

AU CENTRE DE LA TERRE

La Société québécoise de spéléologie a récemment fait connaître le pictogramme de l'activité de plein air qu'est la spéléologie. Le dessin représente un explorateur spéléologue, avec casque et lumière frontale, évoluant dans son milieu naturel, la cavité souterraine. Son créateur est le graphiste Yves Bélanger, lui-même spéléologue. Notons qu'on trouve des cavernes souterraines au Québec dans les régions de la Gatineau, de la Lièvre et du Saint-Laurent, la dépression du lac Saint-Jean, l'île d'Anticosti et la péninsule gaspésienne.

La coloration automnale

Le Québec présente un panorama d'une beauté incomparable durant la période de la coloration automnale des feuillus. La fraîcheur du climat et l'absence de moustiques contribuent à rendre cette période de l'automne favorable à la pratique d'un grand nombre d'activités de plein air. Mais d'où viennent les couleurs de l'automne? Les feuilles caduques contiennent non seulement de la chlorophylle, qui leur donne la couleur verte, mais aussi des pigments jaunes (carotène et xanthophylle) que masque normalement le vert. À l'automne, la chlorophylle disparaissant, la couleur jaune surgit: le bouleau blanc est un excellent exemple de ce phénomène.

La température n'a rien à voir avec l'apparition des couleurs qu'évalent les feuilles à l'automne. La cause principale de cette coloration est plutôt la diminution de l'éclaircissement résultant du raccourcissement de la journée. Au fur et à mesure que progresse la saison automnale, le liège bloque petit à petit les canaux qui véhiculent les aliments vers la feuille. Quand l'alimentation cesse, la feuille survit un moment en digérant ses propres réserves, puis se décompose et s'assèche.

(Extrait d'un dépliant publié par le ministère des Terres et Forêts, 200 B, chemin Sainte-Foy, Québec. G1R 4X7)

Choisir son siège

Lorsqu'on voyage en avion, on peut choisir son siège selon ses goûts et exigences. Voici quelques conseils pratiques:

- Plus on arrive tôt à l'aérogare, plus on a de choix pour les sièges; premier arrivé, premier servi.
- On peut demander le plan de l'avion afin de choisir en toute connaissance de cause.
- L'avant de l'avion est en général moins bruyant.
- Les sièges situés à côté de la sortie de secours offrent plus d'espace pour les jambes.
- Pour respirer de l'air vraiment pur, les non-fumeurs devraient choisir un siège vers l'avant de la section non-fumeurs.
- Aucune partie de l'avion n'est plus sûre qu'une autre en cas d'accident.



Causes demandées

Les jeunes se sont toujours passionnés pour des causes diverses. Causes d'ordre patriotique, sentimental ou religieux. Il semble que l'énergie indomptable de la jeunesse trouvait là des exutoires utiles.

Aujourd'hui, on a vraiment l'impression que la jeunesse manque de causes auxquelles se vouer. Les mouvements de style propagandiste ne sont plus tellement à la mode, la politique échappe de plus en plus au profane, les malheurs de l'humanité sont devenus lointains et abstraits, de sorte que les jeunes de maintenant ont tendance à jouer l'indifférence et le non-engagement. Leur slogan semble être cette phrase combien décourageante qu'on entend à tout propos: «J'veux rien savoir!»

Evidemment, celui ou celle qui ne veut rien savoir ne manifeste aucun enthousiasme pour quelque cause que ce soit! Et pourtant, si les mouvements qui nous exaltaient autrefois semblent aujourd'hui périmés, il existe d'autres causes susceptibles de rallier des énergies inemployées.

Par exemple, l'environnement. Tout le monde sait que nous gaspillons honteusement de nombreuses matières premières récupérables en jetant à la poubelle le papier, les bocaux de verre, les chiffons.

On sait aussi que la récupération de ces déchets s'avère trop coûteuse si on essaie de l'entreprendre sur le plan industriel. Dans certaines villes ou certains quartiers, des groupes de jeunes ont organisé cette récupération.

Ce n'est pas sorcier et c'est une excellente façon d'occuper ses loisirs et de faire un peu d'argent de poche tout en rendant service à la communauté. Je me rappelle une tempête d'hiver suivie de verglas après laquelle les parcs publics avaient été envahis de branches d'arbres brisées; on avait fait appel aux jeunes de la ville pour déblayer les parcs, appel auquel la jeunesse avait répondu avec zèle. Certaines villes des États-Unis suggèrent des corvées pour nettoyer et embellir les rues; certaines écoles confient l'entretien ménager à une coopérative étudiante; des associations pour la préservation de la nature remettent certaines tâches à de jeunes bénévoles. Ces initiatives provoquent en général une réaction enthousiaste et efficace de la part de la jeunesse. Souvent il suffit qu'un ou quelques adultes lancent une idée ou se donnent la peine d'encadrer un projet.

L'idée de rassembler des bonnes volontés pour accomplir un travail d'envergure est loin d'être nouvelle.

Nos grands-parents se réunissaient pour «monter une grange», piquer une courtépointe ou éplucher le blé d'Inde. Les causes qui en valent la peine, on en trouve aujourd'hui comme hier.

Les jeunes de bonne volonté sont aussi disponibles qu'autrefois.

Il ne manque peut-être que l'étincelle de l'enthousiasme et la mèche de l'imagination.

Henriette Major

AVEZ-VOUS BONNE MINE?

«Quand vous commencez à ressembler à votre photo de passeport, il est temps de partir en vacances.»

R. Viau

Bonne cueillette!

En septembre, il est encore temps d'aller cueillir vous-mêmes vos tomates et votre blé d'Inde. Quant à la cueillette des pommes, elle est à son apogée en septembre ou en octobre selon les variétés. Le ministère de l'Agriculture du Québec distribue gratuitement un répertoire des producteurs qui invitent le public à se servir lui-même.

On y trouve les adresses de ces fermiers pour onze régions du Québec; le calendrier indique également les heures et les jours de cueillette ainsi que certains détails pratiques comme: le stationnement, les installations sanitaires et si le fermier possède des assurances contre les accidents pouvant survenir sur son terrain.

EN GARE

Devant le délaissement progressif du transport par trains, de plus en plus de gares sont désaffectées. Via Rail Canada négocie actuellement avec le C.P. et le C.N. le rachat pour l'ensemble du Canada des différentes gares de chemin de fer. Diverses associations locales, par exemple l'Association touristique des Laurentides, se montrent intéressées à récupérer ces bâtiments. On songe à mettre en valeur l'aspect historique de ces édifices et à les utiliser à des fins culturelles: ateliers, expositions, etc. On souhaite que les gares désaffectées soient gérées par les municipalités concernées plutôt que par des intérêts privés. L'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec a offert l'aide technique de ses étudiants pour élaborer des projets.

VIVRE SANS PÉTROLE

Un célèbre ingénieur de l'automobile, J.A. Grégoire, essaie d'imaginer le sort réservé aux automobiles dans un monde sans pétrole. Il passe en revue diverses solutions: la voiture électrique, le méthanol ou l'alcool comme carburants, pour enfin préconiser l'essence de synthèse sur laquelle les chercheurs se penchent actuellement.

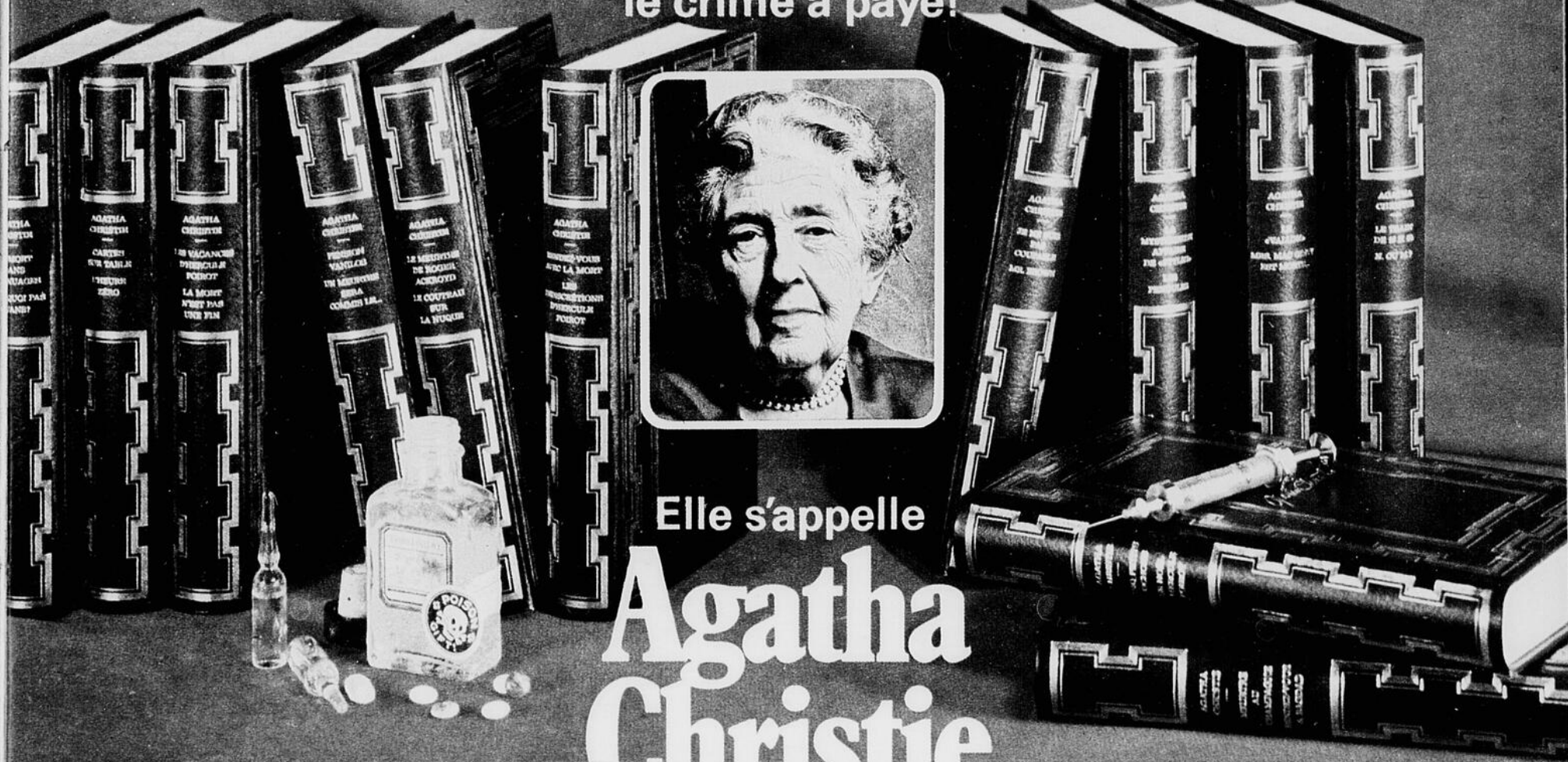
M. Grégoire voit également une solution dans le transport collectif, surtout le transport par rail avec traction électrique. *Vivre sans pétrole*, un livre intéressant en période de crise de l'énergie. Aux Editions Flammarion, prix \$13.95.

Questions d'actualité

La pénurie du pétrole suscite certaines questions. Qui peut y répondre?

- A-t-on le droit d'attacher son cheval à un parcomètre? Si oui, le tarif est-il le même que pour une automobile?
- A-t-on prévu des supports à bicyclette dans les terrains de stationnement municipaux?
- Où peut-on laisser ses patins à roulettes quand on pénètre dans un gratte-ciel?
- Est-ce que M. et Mme Toulmonde pourront bientôt profiter des gadgets qui permettent à la Femme bionique et à l'Homme de six millions de se déplacer comme s'ils avaient des bottes de sept lieues?

Pour cette vieille dame
le crime a payé!



Elle s'appelle

Agatha Christie

Reliure kivar bleu nuit • Motifs dorés
Illustrations • Format : 12,5 x 19,5 cm.

Cette vieille dame a tué des centaines de personnes.
Pendant 55 ans, elle a assassiné régulièrement 8 à 10 hommes ou femmes par année.
Des millions de lecteurs déjà ont été fascinés par le récit des meurtres

diaboliques qu'elle a imaginés, dans leurs détails les plus inquiétants.
Winston Churchill ne disait-il pas d'elle: "Agatha Christie est la femme à qui le crime a le plus rapporté depuis Lucrece Borgia."

Lisez **gratuitement** 4 chefs-d'œuvre d'Agatha Christie

Le Crime de l'Orient-Express — Le Chat et les Pigeons — Dix Petits Nègres — Témoin muet

Plongez-vous à nos frais dans la lecture de ces 4 romans où le suspense demeure entier jusqu'à la dernière page. Suivez, avec Hercule Poirot, les indices qui vous feront croire dix fois que vous tenez le ou les meurtriers.

Si vous n'êtes pas envoûté par le don diabolique d'Agatha Christie pour vous égarer sur de fausses pistes, vous nous retournerez les deux volumes reçus sans rien nous devoir.

Mais nous faisons confiance à son génie pour vous donner une irrésistible envie de garder les deux ouvrages reçus puis de vivre encore

de nombreuses heures de suspense angoissant.

Chaque roman est une énigme, chacun met votre sagacité à l'épreuve, chacun vous promet des nuits blanches. Mais la reine du crime est aussi la reine d'un inimitable humour anglo-saxon, un humour à froid, forcément, avec tant de cadavres. Avec Agatha Christie le roman policier a conquis ses lettres de noblesse. Son œuvre fait désormais figure de grand classique du crime et se doit de figurer dans votre bibliothèque.

Acceptez en cadeau l'un de nos deux volumes

Voyez dans notre bon les conditions claires et sans équivoque qui vous permettront de bénéficier d'un volume gratuit de notre somptueuse collection et de recevoir ensuite chaque mois pour le temps qu'il vous plaira, un nouveau volume d'Agatha Christie à l'examen.

Parmi les chefs-d'œuvre qu'il vous sera donné de découvrir sans obligation d'achat figurent des titres aussi célèbres et promoteurs que:

Le Meurtre de Roger Ackroyd—Le Couteau sur la Nuque • Rendez-Vous avec la Mort—Les Indiscrétions d'Hercule Poirot • Un Cadavre dans la Bibliothèque—Les Sept Cadrons • Meurtre au Champagne—Rendez-Vous à Bagdad et plus de 70 autres romans qui seront le fleuron du rayon mystère de votre bibliothèque, car Agatha Christie a donné au roman policier ses lettres de noblesse. (Chaque volume renferme deux romans).

04 803

Bon de lecture gratuite

CERCLE DU BIBLIOPHILE, 850 rue de la Reine, C.P. 1617 Québec, P.Q. G1K 7K2

Oui, j'accepte de lire gratuitement les 2 volumes renfermant 4 romans d'Agatha Christie. Je me réserve le droit de vous les retourner dans les 10 jours après réception, sans rien vous devoir, et l'affaire s'arrêtera là.

Si je conserve vos deux volumes, le premier me sera offert en cadeau et je bénéficierai pour l'autre du prix exceptionnel mentionné plus bas. Vous pourrez alors me soumettre chaque mois à l'examen un nouveau volume renfermant 2 romans d'Agatha Christie. Si je le conserve, je bénéficierai du prix spécial réservé aux membres du Cercle du Bibliophile qui est actuellement \$7.98 par volume renfermant 2 romans (+ .75 frais d'envoi). Je demeurerai libre de mettre fin à cet arrangement n'importe quand sur simple préavis donné par écrit et vous n'insisterez pas.

NOM _____

ADRESSE _____ APP. _____

VILLE _____ PROV. _____

CODE POSTAL _____ 0411 3020

SIGNATURE
OBLIGATOIRE

Si vous êtes mineur
signature des parents

Rien ne vous obligera à souscrire à tous les volumes de la collection. Vous pourrez interrompre votre souscription quand vous voudrez.

Cercle du Bibliophile, (une division d'Omni-prose Ltée) 850 rue de la Reine, Québec, P.Q. G1K 7K2

*Nous nous réservons le droit de réviser nos tarifs en fonction des circonstances économiques.



Grand Prix
du Canada

Labatt

du lundi au vendredi:

EN DIRECT DE L'HÔTEL MÉRIDIEN,
"LES PROFESSIONNELS DU SPORT".

"Montréal dimanche"

avec Pierre Durivage de 10h00
à 12h00.

JACQUES DUVAL ET CHRISTIAN TORTORA

Les experts en Formule 1
appuyés d'une importante équipe
de spécialistes et de reporters.

vendredi et samedi:

Toute l'équipe de reportage
de RADIOMUTUEL sur place
pour vous renseigner sur
le déroulement des qualifications.

dimanche 30 septembre:

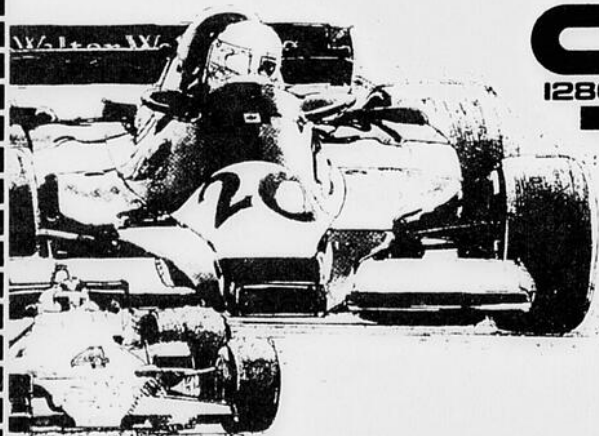
Dès midi, jusqu'à 16h00,
la description complète de la course
pour le 2e Grand Prix du Canada/Labatt.

sur les ondes de

RADIOMUTUEL



SPORTS



CJMS
1280 MONTREAL

CJRP
1060 QUEBEC

CJRS
1510 SHEBROOKE

CJTR
1140 TROIS-RIVIERES

la voix officielle du Grand Prix du Canada/Labatt

PSITT!

AU PAS DE COURSE!

Jacques Duval, qui a rédigé tous les textes de notre cahier spécial sur le Grand Prix, fait partie de ces gens connus de qui on dit qu'ils n'ont pas besoin d'être présentés. Alors allons-y. Mais encore faut-il, pour le présenter, lui mettre le grappin dessus à cet homme qui nous file entre les doigts comme une anguille. On l'appelle à la Presse, il vient de partir en coup de vent pour CJMS, qui nous dit qu'il vient de prendre un avion pour Dieu sait où. Et le temps qui, lui aussi, file...

Coup de téléphone.

—Ici Jacques Duval.

—Non! Enfin je veux dire...

—On me dit que vous me cherchez? Je m'excuse, mais je rentre de Floride où un ouragan m'a retenu. Je suis pressé, je pars à l'instant pour la Russie.

—Ouragan vous-même! Vous avez une minute?

—Une bien petite!

—Dimanche prochain, M. Duval, au signal du départ du Grand Prix, vous verriez-vous à la place de Gilles Villeneuve sur la piste?

Soupir au bout du fil.

—Oh! oui. Ça a toujours été mon rêve d'accéder aux plus hauts échelons de la course automobile. Mais il me faut être réaliste: j'ai commencé trop tard, à 25 ans, et aussi trop tôt, parce qu'il y a 20 ans c'était difficile de faire de la course, qui était un sport peu connu au Québec.

—Avez-vous déjà fait de la compétition?

—Mais j'en fais toujours. Depuis 1960. En octobre de l'an dernier j'ai même gagné une course d'endurance: ce sont des courses qui durent plusieurs heures. J'ai remporté en tout 125 courses, dont le championnat du Québec. Ma plus belle victoire, ce fut à Daytona Beach en 1971, dans une voiture sport GT. C'était une Porsche. Mais je n'ai jamais eu la chance de faire de la formule Atlantique ou de la formule 1. Pas de commanditaire...

—Pas de commanditaire, cela veut dire que vous fournissiez votre propre voiture?

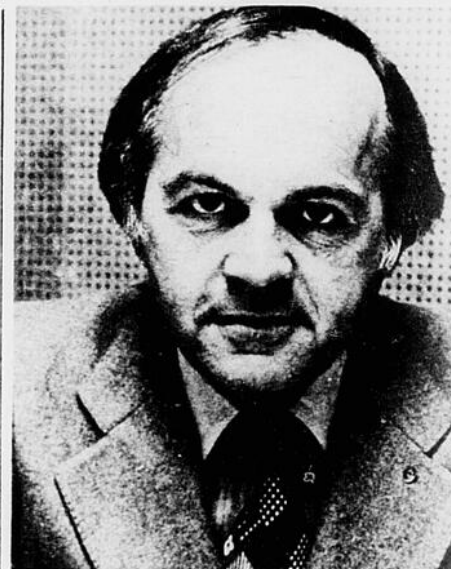
—Oui, sans parler des frais. Lors de ma dernière saison très active, c'était en 71, cela m'a coûté \$25 000. Imaginez ce que cela me coûterait aujourd'hui si je courais régulièrement. Si la course automobile a d'abord été un sport de riches, c'est aujourd'hui un sport de multimillionnaires.

—Et comment avez-vous financé vos escapades?

—En faisant carrière dans le journalisme automobile.

—Durant 20 ans?

—J'étais déjà connu dans le métier



Jacques Duval

avant, comme disc-jockey à la radio; je faisais aussi des interviews de vedettes, de la critique musicale. Cela m'a aidé. On s'est intéressé à moi, un peu comme on s'intéresserait à René Simard s'il se lançait dans la course automobile. Comme j'avais l'expérience du micro, ma carrière a louvoyé de l'auto au micro.

—Et le journalisme écrit?

—Ça a commencé en 64, quand le magazine *Maclean* m'a offert une chronique sur l'entretien de l'automobile. Après ce fut l'engrenage: à la télévision d'Etat j'ai fait *Prenez le volant* de 66 à 73; ma chronique régulière dans *la Presse* depuis 69, chronique qui a conduit à la publication d'un livre qui, depuis, est devenu annuel: *le Guide de l'automobile*.

—«Best-seller»?

—A 35 000 exemplaires par année, on peut dire que oui.

—Vous faites également de la radio?

—J'ai retrouvé mes premières amours puisque je suis disc-jockey à CJMS. Comme ce poste s'intéresse aussi aux grands prix, j'en fais la diffusion sur ses ondes. Dimanche prochain je ferai donc en direct le Grand Prix du Canada.

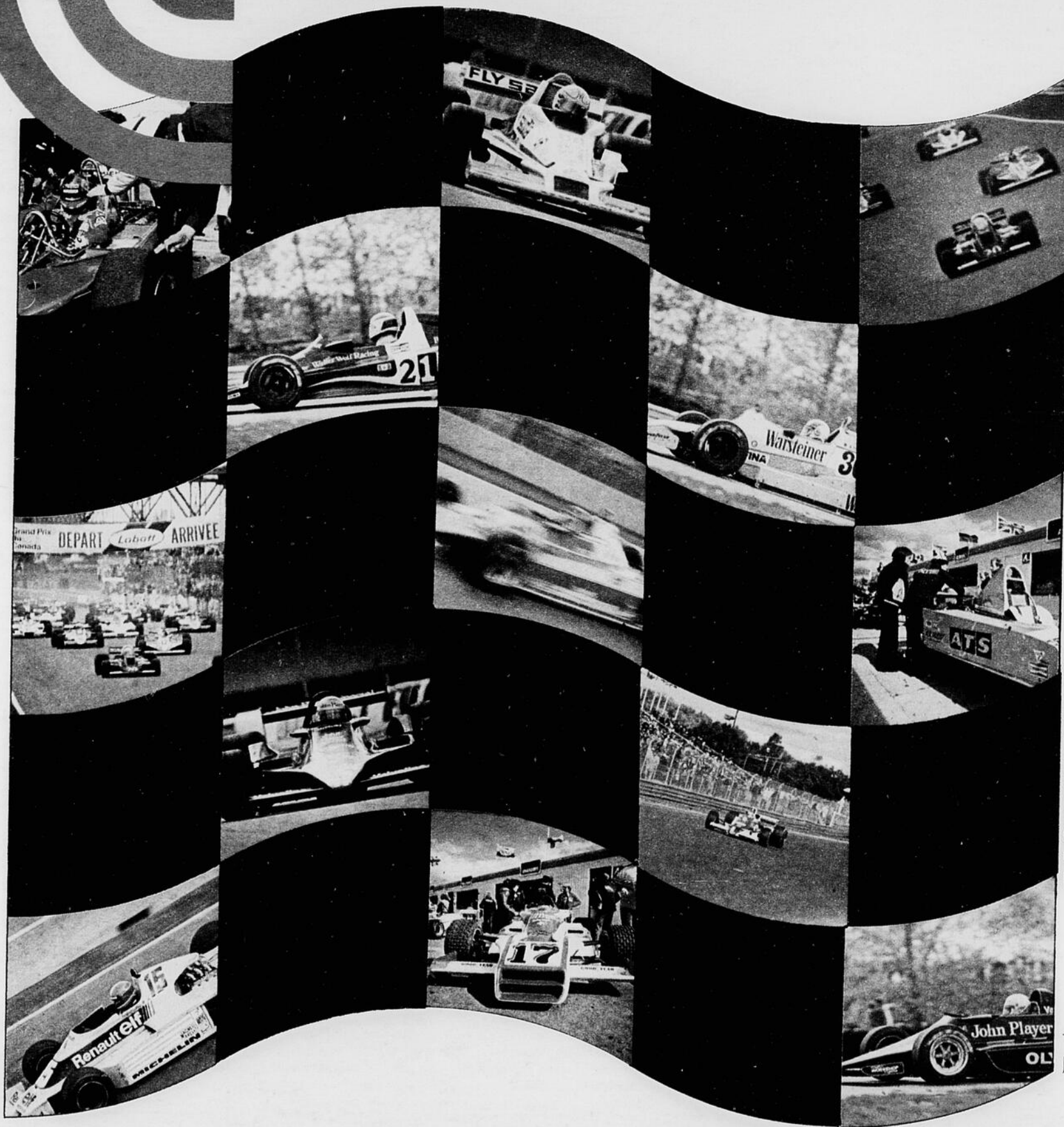
—Et la course, aujourd'hui?

—J'applique un peu les freins... Disons que j'en fais en dilettante, pour ne pas perdre la forme. Mon vieux rêve n'est donc pas mort: il s'est transformé en une certaine nostalgie. Oui, j'aimerais être à la place de Gilles Villeneuve la semaine prochaine. Mais en attendant, il faut que je parte, excusez-moi!

Je n'ai même pas eu le temps de lui dire qu'il était tout excusé: il avait déjà raccroché.

Jean Bouthillette

perspectives



Le Grand Prix 1978
page 8

Le chef d'équipe
page 12

La piste
page 15

Petite histoire
de la formule 1
page 18

Qui gagnera
le Grand Prix
du Canada?
page 22

Les fanions
page 26

A la fine pointe
de la technologie
page 29

Comment suivre
une course
page 32

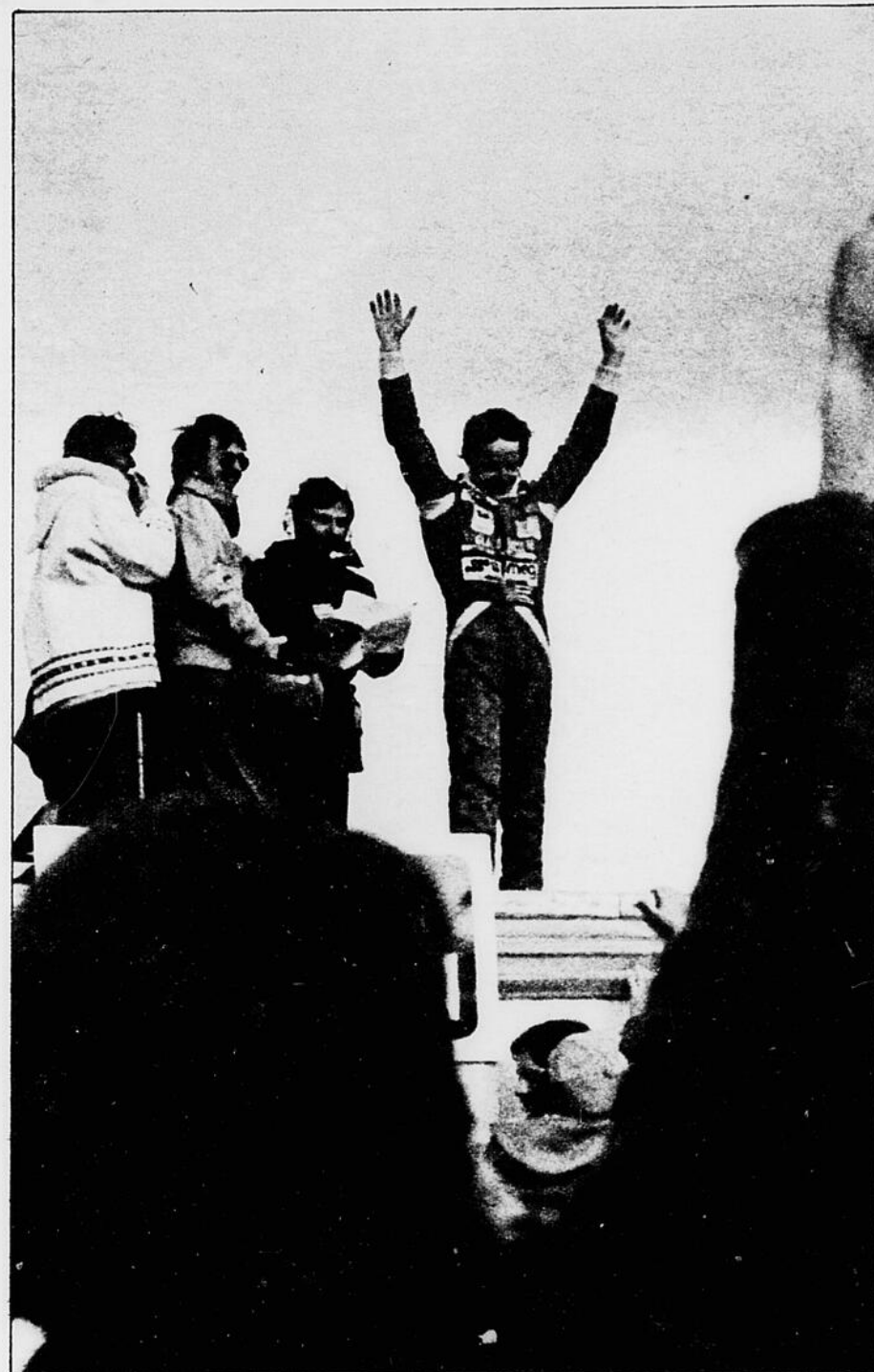
TEXTES
JACQUES DUVAL

L'AN DERNIER, GILLES VILLENEUVE

La tenue du Grand Prix du Canada de formule 1 à Montréal, le 8 octobre 1978, fut l'aboutissement d'un projet de longue date. Bien peu de gens le savent, mais déjà, en 1964 il avait été question de présenter cette épreuve dans l'île Sainte-Hélène. Trois amateurs de course automobile avaient alors tenté de convaincre le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, de la rentabilité d'un tel événement. Les instigateurs de ce projet étaient l'écrivain Hubert Aquin, le coureur automobile Norman Namerow (tous les deux décédés) et l'auteur de ces lignes. La Fédération internationale de l'automobile avait donné le feu vert aux organisateurs et il ne restait plus qu'à obtenir l'assentiment du conseil municipal de Montréal. Malheureusement et malgré l'enthousiasme du maire Drapeau, on invoqua toutes sortes de prétextes (dont l'impossibilité de faire amender pour quelques jours les règlements de vitesse sur une voie publique) pour rejeter la proposition. Pourtant, un an plus tard, la Ville de Trois-Rivières allait de l'avant en organisant une course automobile sur son propre territoire sans se soucier outre mesure des limites de vitesse. Il faut dire qu'à l'époque, la course automobile était encore peu connue chez nous et que plusieurs la considéraient comme un sport brutal et meurtrier. On craignait beaucoup pour la sécurité des spectateurs, et les administrateurs de la Ville de Montréal n'avaient pas caché leur inquiétude face à la possibilité d'un grave accident. On doit ajouter que le circuit de Mont-Tremblant, qui fut ouvert en août 1964, n'avait pas encore soulevé l'enthousiasme des foules et que le seul véritable circuit routier au Canada se trouvait à Mosport, en Ontario, à quelque 100 kilomètres de Toronto.

UNE PREMIÈRE... EN ONTARIO!

C'est donc à cet endroit que fut organisé le tout premier Grand Prix du Canada intégré au championnat du monde des conducteurs. C'était le 27 août 1967 et c'est l'Australien Jack Brabham qui avait gagné la course devant le Néo-Zélandais Denis Hulme, alors que le regretté Jim Clark s'était approprié le record du circuit avec le temps le plus rapide. Pendant les années qui suivirent, et jusqu'en 1970, le site du Grand Prix du Canada alterna entre Mosport et le cir-



cuit de Mont-Tremblant, près de Saint-Jovite. Le Belge Jacky Ickx, qui effectue cette année un retour en formule 1 à titre de remplaçant du Français Patrick Depailler blessé lors d'un accident de deltaplane, fut le dernier vainqueur du Grand Prix du Canada présenté à Mont-Tremblant en 1970. Il avait mené sa Ferrari en première place au fil d'arrivée... devant son coéquipier Clay Regazzoni, autre vétéran de la formule 1 qu'on retrouve maintenant dans l'écurie Williams.

De 1970 à 1977, l'épreuve se transporta à Mosport et les amateurs québécois durent attendre jusqu'à l'an dernier pour revoir un Grand Prix dans la Belle Pro-

vince. Leur attente fut toutefois fort bien récompensée puisque le site choisi pour présenter la dernière manche du championnat du monde des conducteurs en octobre dernier était l'un des plus beaux que l'on puisse trouver. Il avait aussi l'avantage d'être à proximité de Montréal et d'un accès facile. Enfin, le Grand Prix du Canada, dans l'île Notre-Dame allait aussi marquer la première apparition au Québec en formule 1 de Gilles Villeneuve, seul Québécois d'origine à avoir atteint ce que l'on reconnaît comme l'échelon le plus élevé de la course automobile, le circuit des grands prix. Est-il besoin d'ajouter que sa victoire devait être le couronnement parfait d'un évé-

nement sportif qui ne fut rien de moins que grandiose?

UN DÉFI A RELEVER

Pourtant, le Grand Prix du Canada à Montréal a bien failli n'avoir jamais lieu, autant parce que l'aménagement du circuit semblait poser un défi impossible à relever, dans un laps de temps aussi court, que parce que la Ville de Toronto voulait se l'approprier. Il fut en effet question de présenter la course dans les rues de la Ville-Reine mais le projet devait subir le même sort que quatorze ans plus tôt à Montréal. La porte était donc ouverte pour Montréal, mais les organisateurs du Grand Prix du Canada à la piste de Mosport ont tout tenté pour la refermer en invoquant un bris de contrat et d'autres astuces juridiques. Malgré tout, le 15 juin 1978, lors d'une conférence de presse inattendue, on annonçait que la tenue du Grand Prix du Canada à Montréal était... presque officiel. On dévoilait en même temps la création de la compagnie Le Grand Prix du Canada Inc., filiale directe des brasseries Labatt qui allaient être les commanditaires pour ne pas dire la force motrice de l'événement.

Pour Labatt, c'était la suite logique d'une longue implication dans la course automobile remontant à la première épreuve présentée au circuit de Mont-Tremblant en août 1964.

A moins de quatre mois de la date prévue pour le Grand Prix, il ne restait plus qu'à obtenir l'accord définitif de l'Association des constructeurs de formule 1 et, s'il s'agissait là uniquement d'une formalité. Le fait que le circuit n'existait même pas soulevait beaucoup plus d'inquiétudes. La Ville de Montréal avait toutefois accepté cette fois le projet de la «course dans l'île» et, si on avait pu être prêt à temps pour Expo 67 et les Olympiques, on le serait aussi pour le Grand Prix!

Effectivement, le 25 août suivant, le Grand Prix du Canada Inc. annonçait que l'aménagement du circuit dans l'île Notre-Dame (elle-même créée de toutes pièces pour l'exposition universelle de 1967) allait bon train.

UN PAS DE GÉANT

La piste aurait 4,5 kilomètres de longueur et les estrades placées tout autour pourraient accueillir 40 000 spectateurs.

Suite page 10

8 - 22 septembre 1979



L'AN DERNIER, GILLES VILLENEUVE

Elle serait même prête pour une course d'homologation avec des voitures de formule Atlantique le 24 septembre suivant. Quelques jours avant cette date, les journalistes étaient même invités à visiter les installations et une voiture de formule Atlantique ouvrait officiellement le circuit. Le 24 septembre, environ 10 000 personnes assistaient à cette première épreuve préparatoire au grand prix et le Californien Jeff Wood remportait la victoire sous le regard nostalgique de Gilles Villeneuve, invité à donner le départ. Pour Gilles, c'était l'occasion de se remémorer quelques souvenirs, puisqu'il a débuté en formule Atlantique; c'était aussi le temps de réaliser que, un peu grâce à lui, le sport automobile avait fait un pas de géant au Québec.


Immédiatement après le Grand Prix des Etats-Unis au circuit de Watkins Glen, dans l'Etat de New York, le 1er octobre, les écuries de formule 1 arrivaient à Montréal et les préparatifs de la course commençaient. Le circuit de l'île Notre-Dame avait semblé plaire aux pilotes de formule Atlantique mais les professionnels de la formule 1 ne furent pas aussi emballés. On le trouvait trop sinueux et peu adapté aux très hautes performances d'une voiture de formule 1. Par contre, on en appréciait le décor splendide avec ses étangs, ses arbres, les anciens pavillons de l'Expo et Montréal comme toile de fond. En plus, il avait au moins l'avantage d'être sécuritaire, à l'exception peut-être du premier virage en dévers qui risquait de poser certains problèmes lors du départ.

Puis, le vendredi 6 octobre, le rugissement des moteurs de formule 1 fendait l'air pour la première fois dans l'île Notre-Dame et se répercutait jusque dans le centre ville. La fièvre du grand prix venait d'envahir la métropole. Il n'était plus question que des chances de Villeneuve face au champion du monde Mario Andretti, déjà assuré du titre après le tragique Grand Prix d'Italie à Monza (où son coéquipier Ronnie Peterson devait trouver la mort) quelques semaines plus tôt.

LES QUALIFICATIONS ET LA COURSE

Malgré une pluie diluvienne et un froid inhabituel pour un début d'octobre, il y avait déjà une foule au circuit et, au grand plaisir de tout le monde, ce furent les deux Ferrari qui signèrent les meilleurs temps de qualification en traînant derrière elles des gerbes d'eau impressionnantes. Carlos Reutemann, l'Argentin, qui en était à sa dernière course

PAPA,
CONDUIS
PRUDEMMENT
S'IL TE PLAÎT



Une
FINABITUDE

© FINABITUDE est la marque de commerce de Petrofina Canada Inc.

chez Ferrari comme coéquipier de Villeneuve fut le plus rapide, deux secondes devant ce dernier. Il fallait toutefois attendre que la piste s'assèche pour savoir exactement à quoi s'en tenir sur les performances des formules 1 et, le lendemain, les conditions s'étaient suffisamment améliorées pour que l'on assiste à cette lutte aux centièmes de seconde dans la dernière séance de qualifications devant déterminer la grille de départ.

A la surprise générale, c'est le Français Jean-Pierre Jarier, appelé à remplacer Peterson chez Lotus, qui décroche la «pole

position» (première place) devant Jody Scheckter dans une Wolf et un Gilles Villeneuve très agressif dans sa Ferrari 312 T3. Devant ses partisans, Gilles devance son coéquipier de huit places, tandis que Mario Andretti se contente de la 9e place. Pourtant, tout ce qu'on demande à Gilles à l'issue d'une saison marquée de plusieurs ennuis, c'est de terminer la course. Mais, ce n'est pas dans la nature de Gilles de conduire pour faire de la figuration, aussi excellente soit-elle, et, le lendemain, il nous en fournira une superbe démonstration.

Devant environ 70 000 spectateurs qui ont bravé un temps froid et nuageux pour venir applaudir le p'tit Québécois, le Premier ministre du Canada, M. Pierre Elliott Trudeau donne le départ des 22 voitures qualifiées pour ce Grand Prix du Canada, disputé sur 70 tours de piste.

Le reste est passé à l'histoire, c'est-à-dire l'abandon de Jarier qui avait mené la première moitié de la course et la magnifique performance de Gilles Villeneuve qui, après avoir doublé son futur coéquipier Jody Scheckter, voguait seul en tête devant une foule en pleine euphorie. Il eût été impossible de prévoir un dénouement aussi heureux à cette longue et palpitante aventure du Grand Prix du Canada 1978!

ET 1979 ?

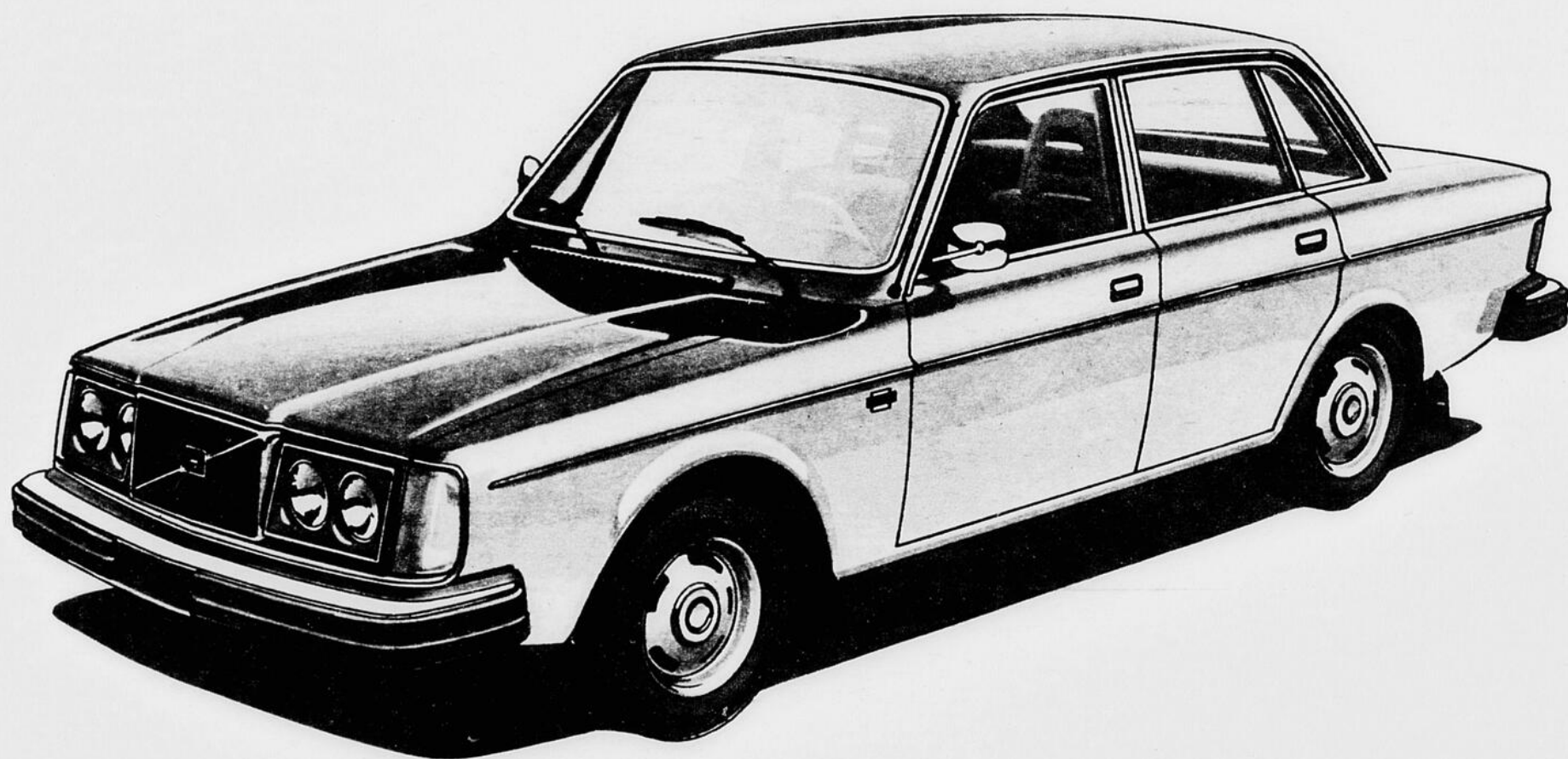
Aujourd'hui, c'est fort d'une expérience d'une année et du titre de la meilleure organisation de tous les Grands Prix de 1978 (décerné par l'Association des constructeurs de formule 1) que les administrateurs du Grand Prix du Canada Inc. s'appêtent à présenter l'épreuve de 1979. Le cirque des grands prix de formule 1 posera son immense chapiteau dans l'île Notre-Dame les 28, 29 et 30 septembre pour la 14e et avant-dernière épreuve du championnat du monde des conducteurs.

Suite aux commentaires de différents pilotes et officiels, les organisateurs ont décidé d'apporter des changements à deux des virages du circuit. Il s'agit, d'abord, d'augmenter la sécurité en évitant les accrochages entre voitures grâce à des courbes réaménagées mais aussi d'accroître la vitesse. La courbe la plus touchée est le virage en S qui suit la ligne de départ qui a notamment été élargie à 12 mètres, ce qui la rendra plus rapide. L'autre courbe modifiée est celle où les voitures reviennent vers le bord du Saint-Laurent pour ensuite enfile la ligne droite qui les fera passer sous le pont de la Concorde. Son angle sera moins prononcé, ce qui une fois de plus devrait faire monter les moyennes au tour. Enfin, le petit trottoir qui bordait l'épingle avant l'entrée des puits disparaîtra.

Par ailleurs, plusieurs anciens pavillons datant d'Expo 67 ont été démolis et les spectateurs pourront s'installer en plus grand nombre sur les petites collines et espaces verts bordant la piste.

Bref, le Grand Prix du Canada 1979 s'annonce déjà comme l'événement sportif numéro un au pays et, qui sait? peut-être le couronnement d'un nouveau champion du monde.

D'ACCORD. QUELQUES VOITURES VALENT NOTRE VOLVO. MAIS LEURS PRIX NOUS DÉPASSENT.



Si vous voulez une voiture qui offre qualité, confort, sécurité et performances, pas besoin d'acheter une Volvo. Mais parmi les quelques voitures qui ont toutes ces qualités, vous trouverez peut-être que la seule qui s'accommode de votre budget est notre Volvo.

La Volvo offre nombre des caractéristiques et avantages des

voitures à prix élevé, mais pour moins cher que vous n'auriez cru. Ainsi, notre quatre-cylindres à cames en tête. Un système de freinage supérieur avec disques aux quatre roues. Plus une direction et une suspension améliorées qui font de notre Volvo la plus maniable et la plus performante des voitures actuelles.

Donc, pour une voiture neuve vraiment avantageuse, passez vite à nos salles de vente. Parce que même si vous trouviez une voiture comparable à la nôtre, vous ne l'auriez jamais à un prix comparable.

© 1979 VOLVO CANADA LTÉE LIVRAISON OUTRE-MER SUR DEMANDE

**VOLVO. PAR LES TEMPS
QUI COURENT
C'EST UNE BONNE AFFAIRE**

LAISSEZ-VOUS TENTER PAR PENTAX.

**RABAIS DE \$35
SUR LE MX DE PENTAX**

Saisissez l'occasion de vous procurer un appareil photo Pentax. En effet, pour une période de temps limitée, votre marchand Pentax vous offre un rabais de \$35 sur le MX et de \$10 sur le dispositif d'entraînement motorisé MX.

Ne tardez pas à profiter de cette offre spéciale. Passez, dès aujourd'hui, chez votre marchand Pentax.

Le MX: l'appareil photo conçu pour satisfaire les gens les plus expérimentés en photographie.

Le MX est le meilleur modèle d'une série d'appareils photo remarquables.

En plus d'être le plus petit et le plus léger des reflex mono-objectifs 35 mm, il est très robuste.

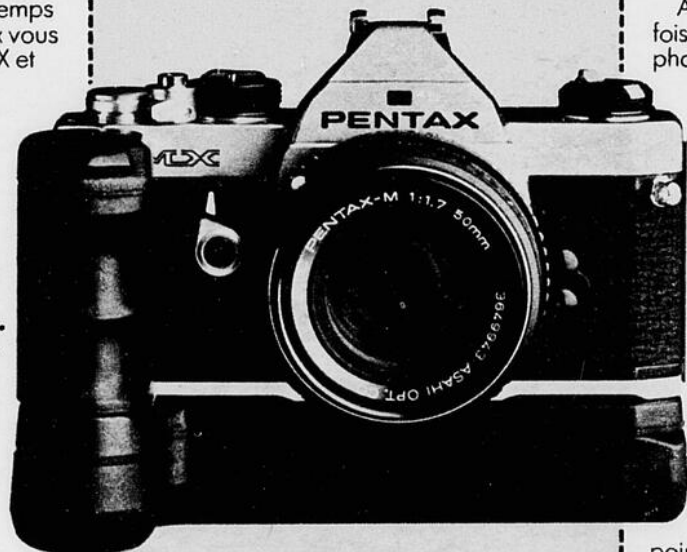
Leurs boîtiers métalliques coulés sous pression, leur construction modulaire unique et leurs dispositifs électroniques perfectionnés font de ces modèles les appareils les plus résistants fabriqués jusqu'ici.

Son viseur ne trompe pas.

Grâce à son viseur, vous savez tout de suite si vous obtiendrez une excellente photo. En effet, le grand viseur vous donne une image claire et vous renseigne de façon précise sur le réglage du diaphragme, de la vitesse d'obturation et de la profondeur de champ.

Posemètre d'une haute précision.

Les modèles de la série M de Pentax ont été dotés les premiers de



**RABAIS DE \$10
SUR LE DISPOSITIF
D'ENTRAÎNEMENT
MOTORISÉ**

Remettez ce bon à votre marchand Pentax et saisissez ainsi l'occasion de vous procurer un appareil photo Pentax.

Ne tardez plus, car cette offre se termine 31, décembre 1979.

PENTAX MX

diodes de gallium-phosphate destinées à mesurer la lumière.

Ainsi, le MX de Pentax réagit 1000 fois plus vite que tout autre appareil photo pourvu de cellules cds.

Sans oublier que les diodes de gallium-phosphate sont tout à fait insensibles aux rayons infrarouges.

Le MX de Pentax mesure la lumière avec rapidité et précision.

Ensemble d'accessoires fiables.

Les accessoires du MX sont tout aussi remarquables que l'appareil même. Ainsi, le MX peut être muni, entre autres, des divers éléments suivants: plus de 40 objectifs SMC à baionnette, moteurs, filtres, flashes, prismes de viseur, matériel macrophotographique, 8 verres de mise au point facilement interchangeables, magasin pour pellicules de 250 poses, déclencheur à distance, dos "Dial Data" et viseur à angle droit.

Action saisie sur le vif... avec le dispositif d'entraînement motorisé.

L'action se déroule rapidement? Vite, saisissez le dispositif d'entraînement motorisé MX, qui vous permet de prendre jusqu'à 2 expositions à la seconde. Ou, si vous préférez, vous pouvez le régler de façon à ne prendre qu'une seule exposition à la seconde.

Grâce à ce dispositif d'entraînement motorisé, vous êtes assuré de saisir sur le vif les événements les plus inattendus.

Dans l'ombre: Le chef d'équipe



Chaque équipe de formule 1 effectue son propre chronométrage, même si les temps officiels sont la responsabilité d'un personnel indépendant retenu par l'organisation du Grand Prix.

L'an dernier, alors que les Lotus anglaises étaient littéralement invincibles en formule 1, on a dit que le championnat du monde des conducteurs devait appartenir à l'Italo-Américain Mario Andretti et que son coéquipier Ronnie Peterson (qui trouva la mort sur l'autodrome de Monza) s'était résigné à jouer les seconds violons. Pourtant le Suédois, disposant d'une voiture identique, aurait très bien pu se battre avec Andretti pour la première place. Il en avait le talent... et les moyens. Mais, le chef d'équipe de chez Lotus (en l'occurrence, le grand patron Colin Chapman) en avait décidé autrement. Il ne nous appartient pas d'en analyser les raisons mais cet exemple illustre assez bien l'influence du chef d'équipe dans le déroulement d'une course. Il n'est nullement question d'insinuer que les épreuves de formule 1 sont «arrangées d'avance», mais simplement de faire ressortir le fait qu'il faut un maître à bord dans ce monde comme dans tous les autres. Il serait stupide de laisser les pilotes d'une même écurie se détruire mutuellement sur la piste. Il appartient donc au chef d'équipe de discipliner ses hommes et de voir à ce que la marque qu'il dirige tire le meilleur parti possible des circonstances. C'est un travail méconnu que nous avons voulu démystifier en demandant à l'ancien chef d'équipe de Ferrari (1967 et 68), le journaliste italien Franco Lini, de nous le décrire.

L'homme le moins important!

«Celui que l'on nomme chef d'équipe ou *team manager* et que les Italiens appellent *direttore sportivo* est en fait l'homme le moins important pendant une course de formule 1.

«En effet, quand le départ est donné, son rôle n'a plus pratiquement aucune valeur.

«Je vous parle en connaissance de cause, ayant été de ce côté-là de la barrière pendant quelques années. Les légendes sur les grands directeurs d'équipe ont été justifiées quand les courses étaient, même en grand prix, longues et qu'elles comportaient des arrêts pour le ravitaillement. A cette époque, les jugements du chef d'équipe, ses décisions et ses ordres pouvaient avoir des conséquences importantes sur l'issue de la course. De nos jours en formule 1, quand la course est lancée, il n'y a pas de tactique ou de stratégie qui tienne.

«Même celui qui, à raison, a été considéré comme le plus grand des chefs d'équipe, Alfred Neubauer de Mercedes-Benz, ne pouvait rien faire pendant la course lors des grands prix de 1954 et 1955, années de la domination allemande. Il pouvait certes commander ses troupes et même indiquer celui qui devait gagner, d'autant plus que ses voitures occupaient toutes les premières places. Ce sont des situations que chaque chef d'équipe rêve d'avoir mais qui sont malheureusement peu fréquentes.

Avant la course

«Pourtant, le rôle du chef d'équipe est encore très important avant la course. Son rôle principal est celui d'organiser le travail collectif afin d'arriver au moment du départ de la course dans les meilleures conditions possibles. Il doit organiser le travail à l'usine et diriger les mécaniciens de façon à ce que tous aient des tâches bien précises à faire sans se nuire entre eux.

«Il doit voir au déroulement des essais et des qualifications, et, surtout, être attentif à tout ce que font les adversaires. C'est lui, par exemple, qui décidera à quel moment il serait préférable que ses pilotes prennent la piste pour faire les meilleurs temps de qualification. C'est un travail qui n'est pas facile et auquel s'ajoute l'organisation du chronométrage, les rapports «diplomatiques» avec les organisateurs, les fournisseurs et la presse.

Cas exceptionnels

«La formule 1 actuelle, avec ses courses très courtes et le peu d'écart entre concurrents, ne permet d'autre tactique que le maximum constant pour les pilotes. Pas question d'ordonner d'accélérer ou de ralentir, sauf en des cas exceptionnels. Le plus récent a été celui du Grand Prix de Monaco de cette année quand les deux Ferrari en tête ont été rejointes par la Williams de Jones. Puisqu'il était évident que la Ferrari de Scheckter était plus lente que celle de Villeneuve et puisque la menace de la Williams était précise, une bonne décision aurait été d'ordonner à Scheckter de laisser passer Villeneuve pour tenter d'assurer la victoire à l'équipe. Cette décision n'a pas été prise car elle était difficile et délicate, Scheckter étant un résidant de Monaco et le premier pilote de l'écurie. Heureusement pour Ferrari, la Williams a été éliminée, mais le risque a été grand de perdre la course. Il s'agit là d'un cas limite. Dans la majorité des courses, actuellement, dès que le départ est donné, tout est joué. Mais un bon chef d'équipe aura travaillé avant pour qu'au moment du départ ses hommes aient le maximum d'atouts de leur côté.»



RADIAL WINGFOOT

Héritier de certaines des voitures les plus rapides du monde.

Le radial Wingfoot de Goodyear est peut-être bien le pneu de route haute performance le plus favorisé par l'héritage de la course.

Le motif de sa semelle rappelle le motif de notre pneu de pluie Formula One.

Son prototype a été éprouvé sur la piste de course. Il chaussait deux Porsche 911 lors des 12 heures de Sebring.

Et, à l'instar de nos pneus de course USAC et NASCAR, le radial Wingfoot a un profil plus surbaissé que la normale.

Ce profil de course surbaissé ainsi que le contour naturel du flanc diminuent le temps de réaction du pneu. Il est donc plus prompt et plus agile que n'importe quel autre pneu de route haute performance jamais offert par Goodyear.

Il répond promptement à tout mouvement de maîtrise de la direction.

De plus, le Wingfoot comporte quatre ceintures de câblé Flexten replié. Le Flexten provient de l'aramide, une fibre faite de main d'homme qui est, livre pour livre, plus robuste que l'acier.

Il y a mieux encore: le radial Wingfoot n'exige pas une jante spéciale.

Si vous recherchez un pneu vraiment rapide, ne cherchez pas plus loin. Exigez le nouveau radial Wingfoot.

Radial Wingfoot Une maniabilité ultime.

Maintenant en vente au Canada

Vous trouverez le radial Wingfoot dans les magasins de service Goodyear ou chez les détaillants indépendants du Québec.

GOODYEAR

Quand nous sommes de la course... vous gagnez!

CRAVEN "A"

FILTRE MIEUX

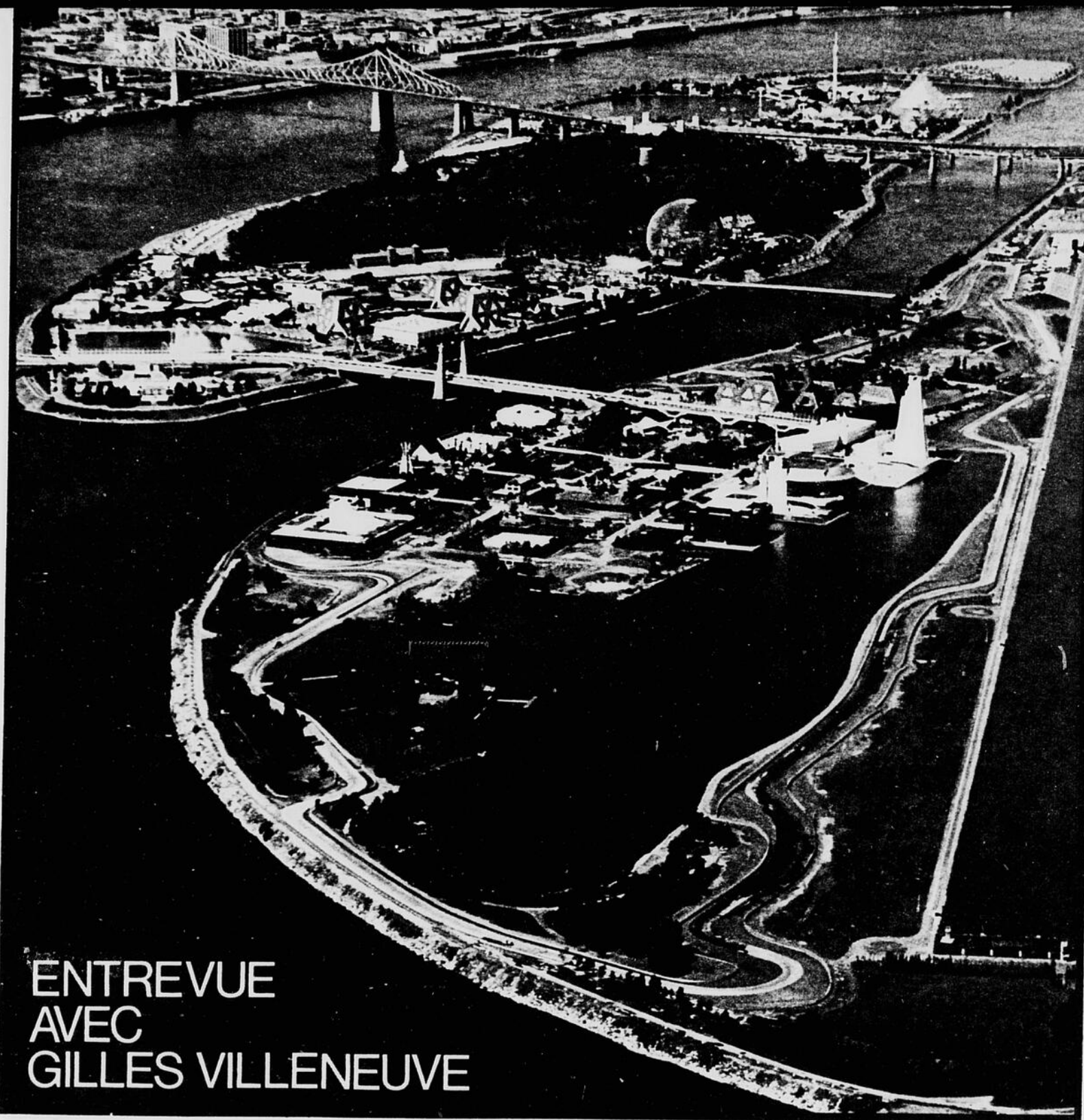
pour votre bon goût!



C'est encore
le produit original
qui est le meilleur.

L'art délicat des mélanges savoureux

Avis: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage—éviter d'inhaler.
Moyenne par cigarette—Filtre King Size: "goudron" 13 mg, nic. 0.9 mg. Filtre Régulière: "goudron" 8 mg, nic. 0.5 mg.



ENTREVUE
AVEC
GILLES VILLENEUVE

«La piste? un vrai billard!»

Le circuit du Grand Prix de Montréal est l'un des plus récents du grand cirque de la formule 1. Lors de la première édition du Grand Prix, il y a un an, on attendait, qui avec confiance, qui avec anxiété, le jugement des chevaliers de la vitesse. Et l'on eut presque autant de commentaires que de pilotes ou d'écuries. Un statisticien pourrait se pencher sur les diverses déclarations et tenter d'établir un lien de cause à effet entre le degré de satisfaction et les temps réalisés aux essais. En tout cas, l'accueil tiède

d'un Mario Andretti n'a eu d'égal que la piètre performance de ce dernier, alors que sur une monture identique un Jean-Pierre Jarier volait la vedette, jusqu'à ce que le triomphe de notre Gilles Villeneuve local relègue son exploit au deuxième plan.

Cette année, le circuit de l'île Notre-Dame bénéficie d'un tracé amélioré, qui a tenté de concilier les commentaires des pilotes et officiels.

Nous avons recueilli, lors du dernier Grand Prix d'Allemagne, les commentai-

res de Gilles Villeneuve sur le circuit montréalais. Je souligne que Gilles est reconnu pour son impartialité d'une part, et que, d'autre part, il parle en connaissance de cause avec bientôt une pleine deuxième saison en formule 1.

UN REVÊTEMENT IMPECCABLE

«Le revêtement de la piste du Grand Prix de Montréal est excellent, sans bosses, un vrai billard... ce qui contraste

avec celui de Watkins Glen où nous avons couru l'an dernier, juste avant de nous rendre à Montréal.» (Il s'agissait du circuit américain sur lequel se dispute le Grand Prix de l'est des États-Unis).

«Je pense, d'ajouter Gilles, que l'on a tiré le meilleur parti possible des quelque deux milles et demi dont on dispose dans l'île. Il y a, bien sûr, de nombreuses courbes, mais toutes variées, ainsi que deux ou trois chicanes qui se prennent également à des vitesses différentes. On

Suite page 16

«La piste? un vrai billard!»

y trouve des courbes rapides et ces deux fameuses épingles, à chaque extrémité, où le freinage joue un rôle primordial et décide d'un dépassement réussi ou non. Pour moi, c'est l'endroit idéal pour doubler.»

On se rappellera en effet que l'an dernier Gilles avait réussi un spectaculaire dépassement de Jody Scheckter (alors sur Wolf et aujourd'hui son coéquipier chez Ferrari) à l'épingle est, juste avant de passer devant les puits de ravitaillement.

«Le circuit de Montréal et ces deux épingles en particulier sont très techniques. C'est très intéressant», de conclure celui que plusieurs applaudissent comme l'un des meilleurs acrobates de la course automobile.

UNE LARGEUR RÉGLEMENTAIRE

A première vue, le circuit de l'île apparaît aussi large que bien des boulevards de la métropole, mais en fait il mesure juste la largeur réglementaire, soit 10 mètres, à l'exception, et j'y reviendrai, du départ. Vues à partir d'une voiture de course, à plus de 250 ou 280 km/h, les choses prennent une tout autre allure, et la piste ne devient plus qu'un mince ruban qui se déroule à une vitesse vertigineuse. Coincé dans son habitacle, la vue délimitée par les deux gros pneus avant, le pilote n'a que quelques fractions de seconde pour balancer sa voiture d'un bord à l'autre de la piste, pour s'aligner sur la trajectoire idéale. Doubler un concurrent attardé ou un rival relève du véritable défi. Tout se passe tellement vite qu'à la limite on se croirait, paradoxalement, évoluer dans un film tourné au ralenti.

«La piste est aussi large que la majorité des autres circuits européens ou américains, et rencontre les normes officielles. Ce qui est réellement important, c'est l'espace dont on dispose au freinage. Sur les lignes droites, alors que les voitures accélèrent plus ou moins avec la même force, tout ce que l'on peut faire, c'est de se laisser aspirer pour prendre un surplus de vitesse et «piquer» celui qui vous devance au freinage», de préciser Gilles Villeneuve, un as de cette technique.

Informé de la modification apportée au premier virage qui suit le départ, avec un adoucissement de la courbe en S qui voit son angle réduit à 20 degrés, Gilles Villeneuve a émis les commentaires suivants: «J'espère que ce virage peut se prendre à fond, ce qui, avec sa largeur maintenue à 12 mètres jusqu'à la fin de la courbe, permettra d'augmenter la vitesse et facilitera le départ. On aura ainsi



Canadian Club
Son bon goût prouve le vôtre.

un grand droit qui se terminera par un freinage à la première chicane, qui devance occasionner des dépassements. Ce sera peut-être le meilleur endroit du circuit!»

Au sujet de l'atténuation de la courbe de la première chicane qui suit l'épingle ouest, au niveau du pavillon La Toundra (administration de Terre des hommes), et où des estrades sont érigées, Gilles a semblé un peu déçu: «Le premier virage serré à gauche de la chicane permettait de freiner très fort et de dépasser des concurrents, ce sera désormais plus diffi-

cile, mais un peu plus technique car la vitesse de passage sera plus élevée. Il faudra attendre la chicane qui précède l'épingle est pour doubler.»

L'UN DES MEILLEURS PUIITS DE RAVITAILLEMENT

Elément non négligeable d'une piste de course: les puits de ravitaillement. On sait que des courses peuvent se gagner ou se perdre dans cet espace réservé aux mécaniciens et aux directeurs d'écurie. Sur certains tracés monotones, comme la

piste ovale d'Indianapolis, le spectacle est autant dans ces puits que sur la piste. Changements de pneus, ravitaillement en carburant, remplacements de pièces de carrosseries sont «minutés» en secondes.

«Les puits à Montréal sont parmi les meilleurs de la saison, d'affirmer catégoriquement Gilles Villeneuve. Si l'on doit arrêter pour une raison ou une autre, les temps de décélération et d'accélération sont réduits au minimum car l'entrée des «box» est située juste à la sortie de l'épingle est que l'on négocie à faible vitesse, sur le premier rapport de la boîte. Bien sûr, on ne gagne pas sur le temps nécessaire au changement des pneus, par exemple, qui, pour les quatre, peut s'effectuer en 20 ou 25 secondes. Par contre on y gagne beaucoup au freinage et en repartant, ces deux opérations pouvant «coûter» de 10 à 15 secondes seulement à Montréal. En Angleterre, à Silverstone, il faut suivre une série de zigzags qui font perdre un temps considérable, et peut-être la course.»

Effectivement 30 ou 40 secondes en tout, c'est peu en valeur absolue, mais ça peut signifier l'écart qui sépare de la première à la troisième place, et la perte de précieux points au championnat du monde des conducteurs.

POIGNETS FAIBLES... S'ABSTENIR

Sécuritaire, technique, sélectif, le circuit de Montréal est considéré par l'ensemble des pilotes comme un circuit qui exige beaucoup physiquement, bien plus que des pistes très rapides comme Silverstone en Angleterre, Monza en Italie ou Watkins Glen aux États-Unis.

«Si l'on compte les «montées» de vitesse et les rétrogradages, je pense qu'à Montréal on doit changer 30 ou 35 fois de vitesse au tour. Si l'on prend, disons, 30 fois au tour, à la fin d'une course de 80 tours, cela fait 2400 changements de vitesse, et donc autant d'embrayages ou de débrayages. C'est dur pour les pilotes. C'est dur pour les boîtes aussi!»

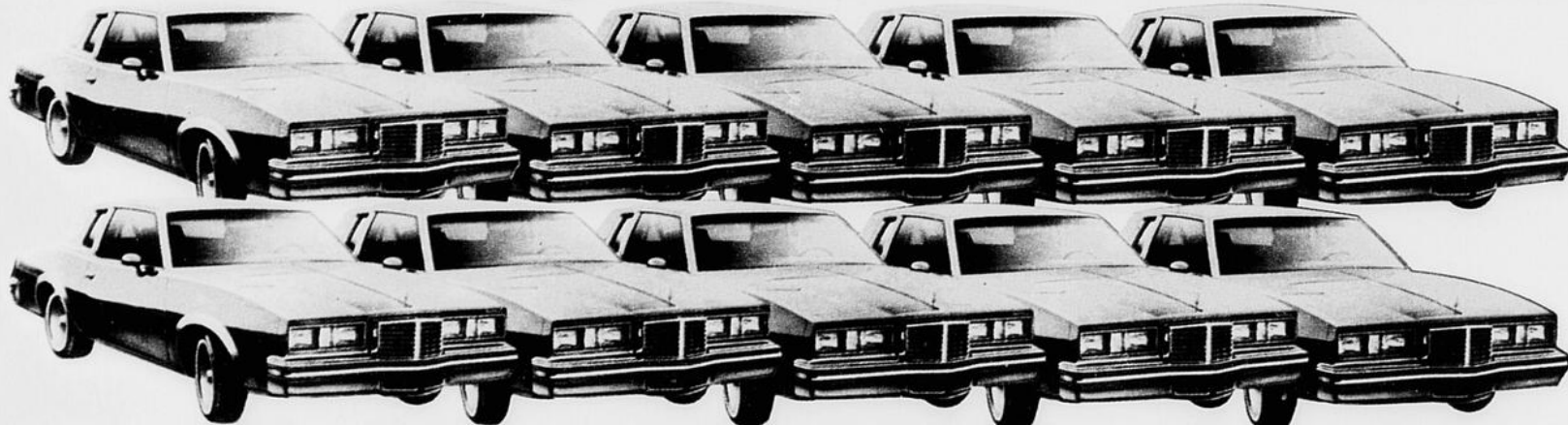
C'est dur, mais c'est normal selon la logique de Gilles qui a choisi un métier dont il connaissait autant les inconvénients que les incroyables joies qu'il peut procurer. Car, pour Gilles, conduire une formule 1 est un métier comme un autre, dont la finalité est de gagner des courses. Mais quand il s'agit de gagner devant les siens, sur un merveilleux circuit qui n'aurait peut-être jamais vu le jour, n'eût été de sa carrière fulgurante et de son talent naturel, c'est un métier qui apporte des satisfactions inégalables!.

QUI L'AURA?

**PARTICIPEZ
AU CONCOURS
COUPE GREY '79
DE GILLETTE**



Vous pourriez gagner 1 des 10 Pontiac Grand Prix



ou 1 des 10 téléviseurs à grand écran Electrohome.

Qui remportera la Coupe Grey?

Gillette veut le savoir. L'Est ou l'Ouest? Devinez juste et vous pourriez gagner! Inscrivez-vous dès maintenant.

Règlements:

1. Pour participer et être admissible au concours, il suffit d'écrire en lettres majuscules vos nom, prénom, adresse, ville, province et numéro de téléphone et d'indiquer sur un bon de participation (OU sur une simple feuille de papier), qui de la Conférence de l'est ou de l'ouest gagnera la coupe Grey 1979, d'y joindre le support en carton de n'importe quel emballage de rasoir ou de lames Gillette, de briquet uniservice Cricket ou de n'importe quel article Paper Mate, OU encore le numéro de code figurant en dessous ou sur le côté de n'importe quel article de toilette Gillette ou Toni (à savoir Right Guard, Dry Idea, Dry Look, Foamy, Soft & Dri, Adorn, Ultra Max, Tame, Silkience) OU un facsimile entièrement dessiné à la main du produit et non reproduit mécaniquement, que ce soit en tout ou en partie, de quelque façon que ce soit, et d'adresser le tout à:

CONCOURS GILLETTE DES "CHAMPIONS DE LA COUPE GREY '79"
Case postale 8103, Toronto, Ontario M5W 1S8

Chaque bon de participation doit être posté séparément et dûment affranchi. Le concours se termine le 23 novembre 1979.

2. Pour être admissibles, les bons de participation doivent parvenir avant le 23 novembre 1979.

3. Vingt prix au total seront décernés. Les dix (10) premiers participants qui auront été sélectionnés et qui auront correctement prédit la conférence gagnante, deviendront chacun éligibles à gagner un prix, à savoir une Pontiac Grand Prix 1980 coupé deux portes, avec choix des couleurs standards offertes, et munie de freins assistés, direction assistée, pneus à flancs blancs, ceinture de sécurité deluxe, dégivreur

arrière, rétroviseur sport, radio AM et transmission automatique. (Le prix de détail suggéré est de \$7,175.00, à Montréal, Québec.) Les dix (10) participants suivants qui auront été sélectionnés et qui auront correctement prédit la conférence gagnante, deviendront chacun éligibles à gagner un prix consistant en un téléviseur à grand écran Electrohome, modèle VB755, avec écran de cinq pieds (dimension diagonale) et contrôle digital à distance. (Le prix de détail suggéré est de \$3,295.00.)

Il y a une limite d'un (1) prix par famille. Tous les prix offerts seront décernés et il ne pourra y avoir aucune substitution.

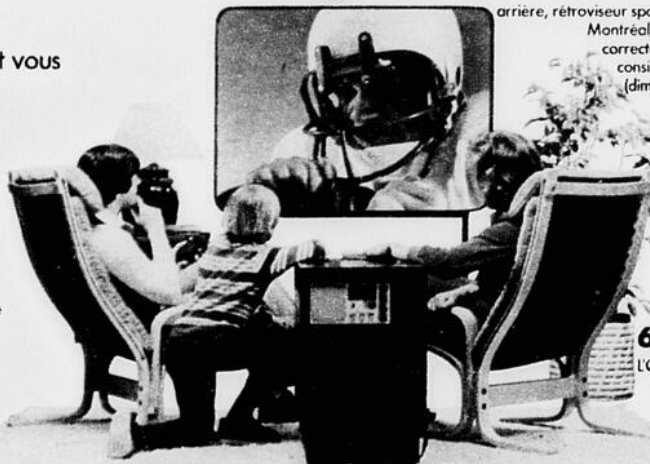
4. Des tirages au sort seront effectués parmi les bons de participation reçus et admissibles et les participants sélectionnés, afin, de gagner, devront au préalable, répondre correctement et dans un laps de temps limité, à une question-épreuve d'ordre arithmétique qui leur sera posé au cours d'une entrevue téléphonique.

5. Ce concours s'adresse à tous les résidents du Canada âgés de 18 ans et plus, à l'exception des employés de Gillette Canada Ltd./Ltée et des membres de leur famille immédiate, de ses compagnies affiliées, de ses agents, de ses agences de publicité et de l'organisation indépendante des juges du concours. Ce concours est soumis à toutes les lois ainsi qu'à tous les règlements fédéraux, provinciaux et locaux.

6. EN PARTICIPANT AU CONCOURS, CHAQUE CONCURRENT S'ENGAGE À RESPECTER LES REGLES DUDIT CONCOURS ET À SE SOUMETTRE AUX DÉCISIONS DE L'ORGANISATION INDÉPENDANTE DES JUGES DU CONCOURS, DÉCISIONS QUI SERONT SANS APPEL. Tous les bons de participation deviennent la propriété de Gillette Canada Ltd./Ltée, qui se réserve le droit de publier le nom et l'adresse des gagnants. En acceptant leur prix, les gagnants devront signer les formules de décharge réglementaires.

7. Pour recevoir la liste des gagnants, il suffit d'envoyer une enveloppe pré-adressée et affranchie dans les six (6) mois qui suivent la date

de clôture du concours, soit le 23 novembre 1979, à: Concours Gillette des "Champions de la coupe Grey '79", Liste des gagnants, case postale 2198, Toronto, Ontario M5W 1H1.



Envoyer à:

Concours Gillette des "Champions de la coupe Grey '79"
Case postale 8103, Toronto, Ontario M5W 1S8

Le gagnant de la Coupe Grey est:

L'Est

L'Ouest



Nom _____

Adresse _____

App. _____ Ville _____

Prov. _____ N° de conteneur _____

LA FORMULE 1, DE 1963 A NOS JOURS

Les voitures qui disputeront le Grand Prix du Canada dans l'île Notre-Dame le 30 septembre prochain n'ont absolument rien en commun avec la voiture de M. Tout-le-Monde. Ce sont des engins hau-

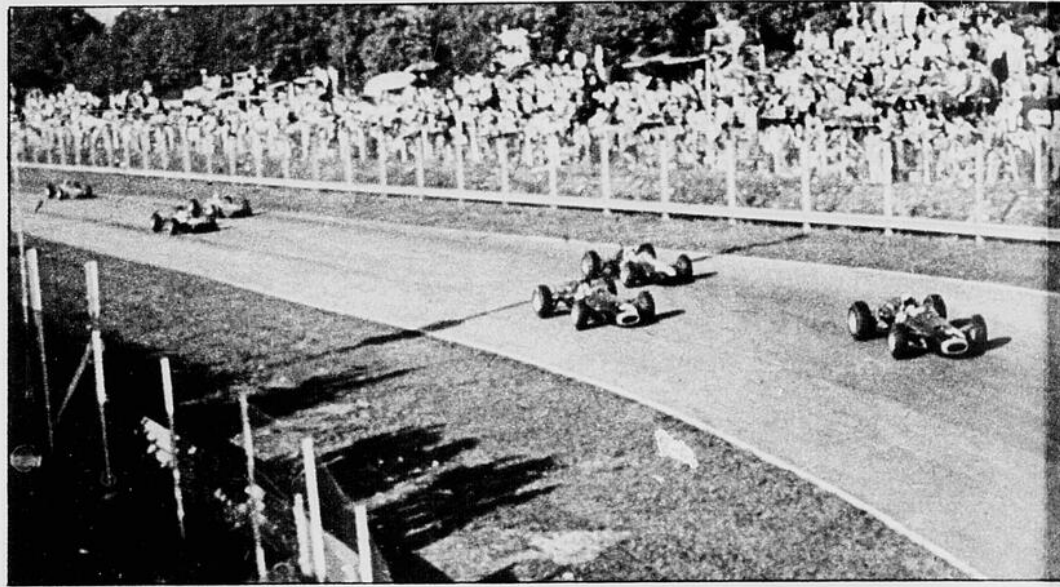
tement sophistiqués conçus strictement pour rouler le plus vite possible autour d'un circuit et qu'on appelle des «formule 1». La formule 1, c'est un peu la série mondiale des courses d'automobi-

les, une série, soit dit en passant, beaucoup plus internationale que celle des autres disciplines sportives et qui sert chaque année à couronner le champion mondial des conducteurs. Ce champion-



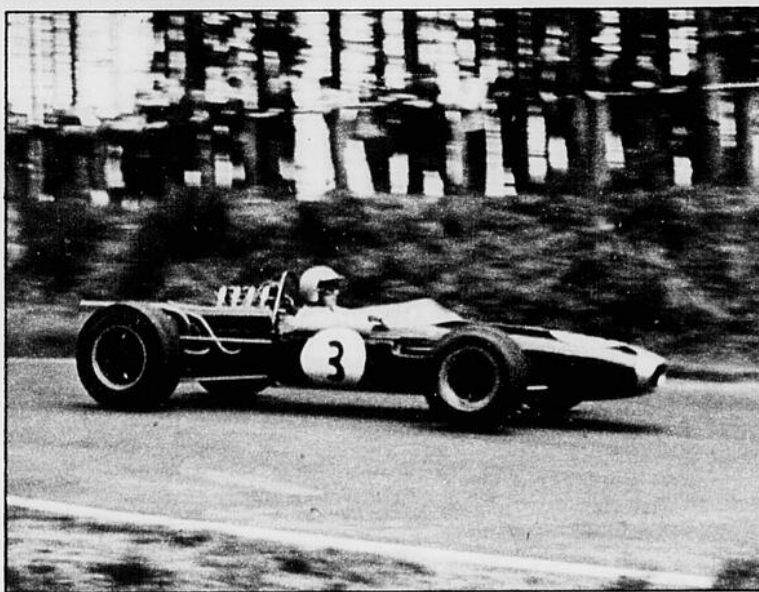
ANGLETERRE

La Lotus 25 de Jim Clark, première voiture monocoque, a été la plus grande innovation technique de l'âge moderne des courses. En 1958, la marque anglaise Cooper imposait le moteur à l'arrière (qui n'était pas une nouveauté) mais le pas décisif, c'est cette Lotus qui l'a franchi.



ALLEMAGNE

Un châssis simple et solide développé par l'Australien Jack Brabham a été équipé d'un moteur de 8 cylindres en V dérivé d'un bloc de série. C'est le moteur Repco qui permettra à Jack Brabham de devenir champion du monde, profitant des faiblesses des autres, pas encore prêts.



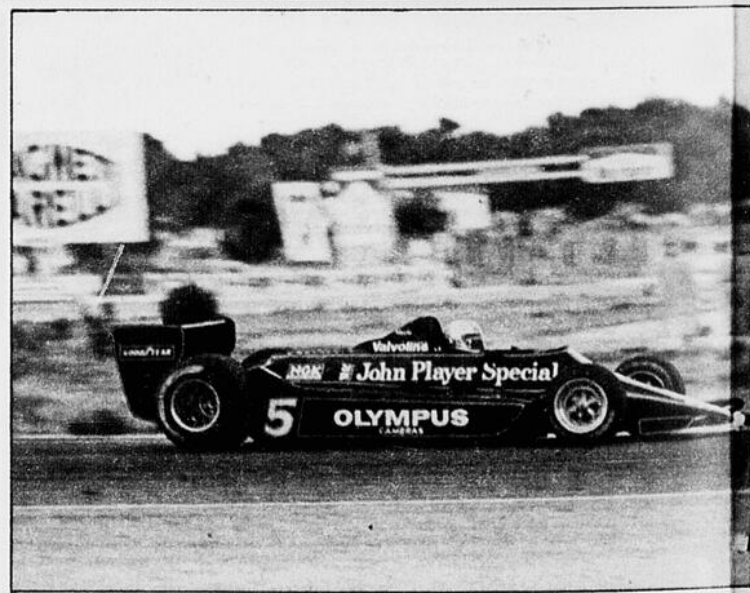
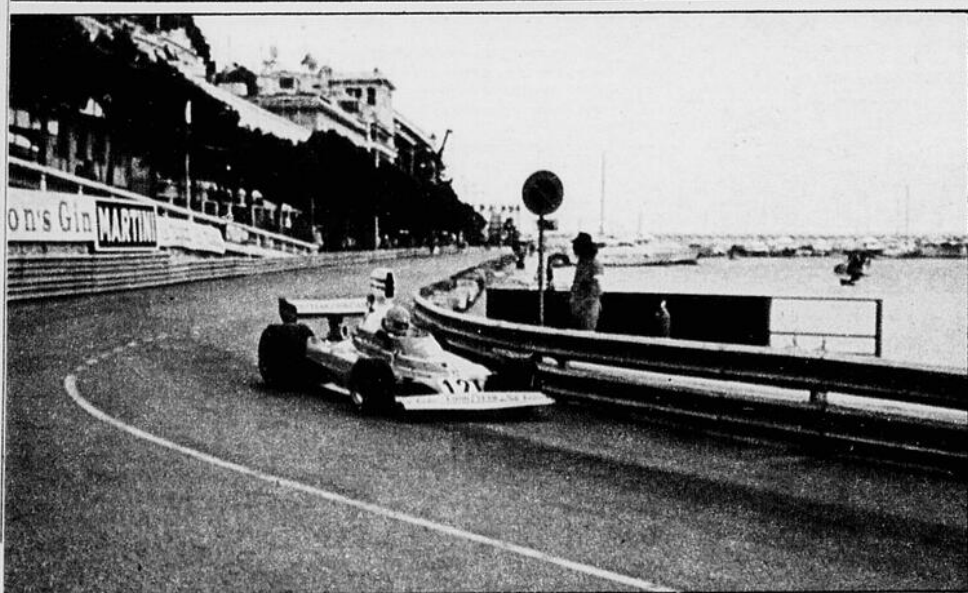
HOLLANDE

Avec le petit aileron placé sur le moteur et que l'on a vu pour la première fois au Grand Prix de Belgique 1968, la Ferrari a ouvert la route pour des recherches aérodynamiques nouvelles. C'est le début d'une époque. Les pneus sont cependant encore de largeur raisonnable.



MONACO

C'est avec une boîte de vitesses placée transversalement derrière le moteur que Ferrari a pu résoudre des problèmes importants. Avec la Ferrari 312T, Niki Lauda sera sacré champion du monde grâce à cinq victoires.



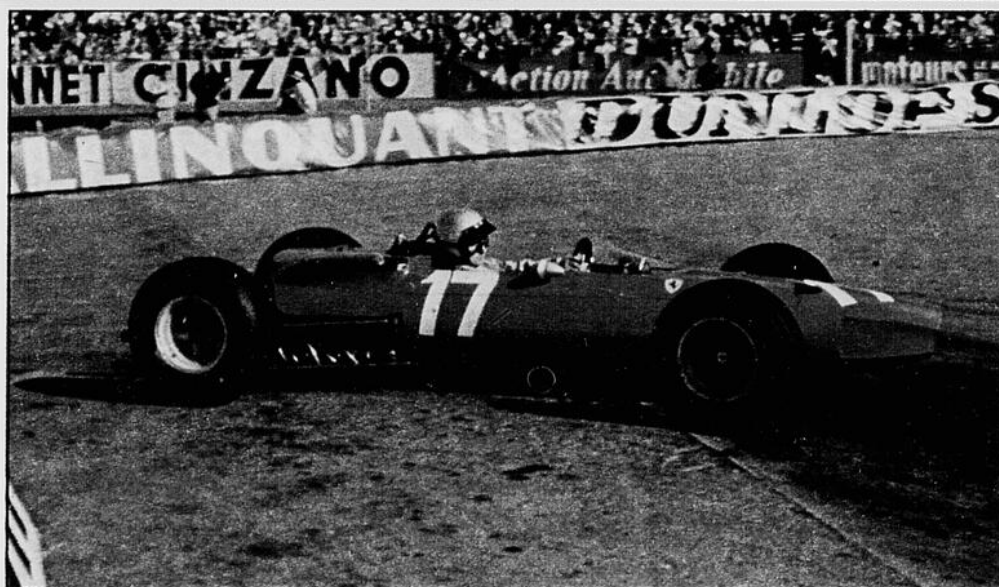
nat fut créé en 1950, mais la première épreuve regroupant les caractéristiques principales d'un grand prix se déroula en 1906. Nul besoin de préciser que les voitures ont beaucoup évolué depuis car les courses d'automobiles (et la formule 1 en particulier) ont toujours été le banc d'essai de nouvelles solutions

techniques. La recherche au niveau des moteurs, des suspensions, des pneumatiques et, plus récemment, de l'aérodynamisme, a toujours été très intense et on a fait des pas de géant en très peu de temps. Sans même retourner trop loin en arrière, on remarque une différence considérable dans la conception des voi-

tures de formule 1 des quinze dernières années. Pour vous permettre d'en juger, nous avons réuni quelques photos (de la collection privée du journaliste italien Franco Lini) montrant quelques-unes des voitures les plus significatives de la petite histoire de la formule 1 de 1963 à nos jours.

ITALIE

Une belle brochette de champions avec Jackie Stewart en tête, suivi de Graham Hill et de Jim Clark. Les BMR de 8 cylindres, 1500 cm³ étaient alors les voitures à battre. Ce Grand Prix d'Italie 1965 marquera la première victoire en grand prix de Stewart.

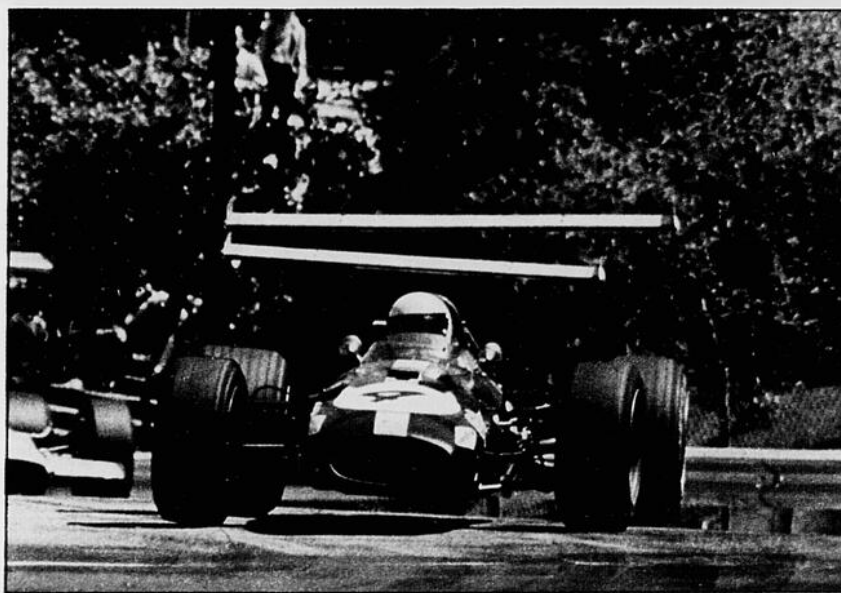


MONACO

Le regretté Lorenzo Bandini pilote ici une Ferrari à moteur de 12 cylindres «boxer», le premier moteur à plat à faire son apparition dans les grands prix. C'est de ce 12 cylindres de 1,5 litre qu'est dérivé l'actuel moteur 3 litres de la Ferrari F4.

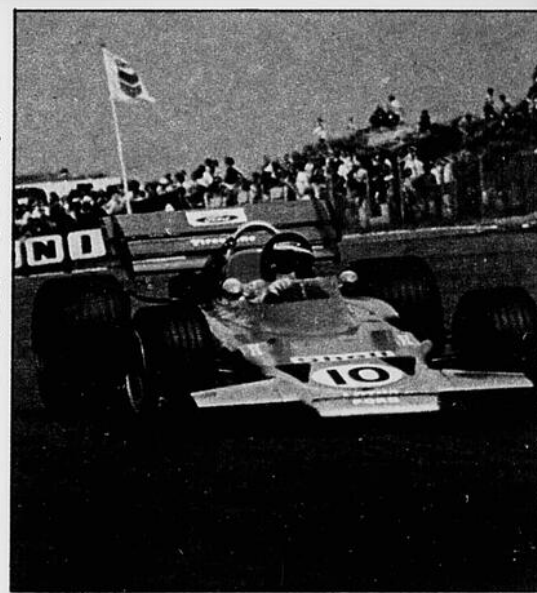
ESPAGNE

L'absence de règlements techniques précis a laissé le terrain libre au déchaînement de la fantaisie, parfois délirante, des techniciens. On en était arrivé aux doubles ailerons avec des fixations très précaires et on a frôlé la catastrophe. Le Grand Prix d'Espagne 1969 aura été la dernière course des «monstres».



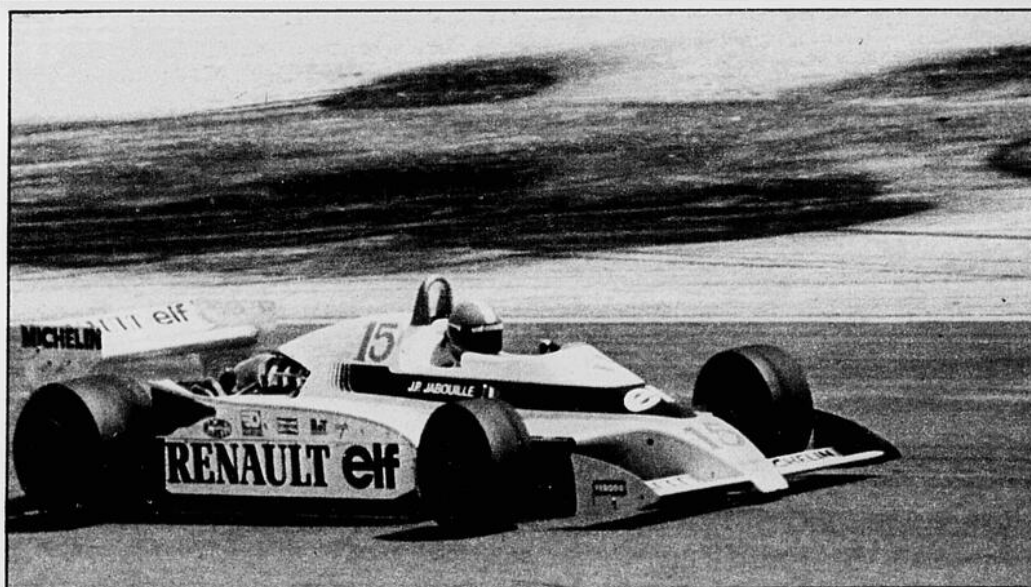
HOLLANDE

En 1970, Lotus innovait une fois de plus avec le type 72, voiture techniquement très avancée avec des trains avant au centre de l'essieu et une aérodynamique d'avant-garde. Jochen Rindt sera sacré champion du monde à titre posthume, ayant trouvé la mort au Grand Prix d'Italie à Monza.



FRANCE

Les voitures de formule 1 portent maintenant la mini-jupe! En 1978, Colin Chapman lance la Lotus 79 dont les formes de la partie inférieure donnent un «effet de sol» exploitant les principes de Venturi pour créer une dépression favorable à l'adhérence. Des jupes empêchent l'air canalisé sous la voiture de s'échapper par les côtés. Avec la Lotus 79, Mario Andretti a été invincible et est devenu champion du monde en 1978. Aujourd'hui, les solutions de la Lotus sont devenues universelles



FRANCE

Avec Renault, gagnante du Grand Prix de France, c'est maintenant à nouveau dans le domaine des moteurs que des innovations importantes nous arrivent. Le turbocompresseur a permis à un moteur de 1,5 litre de battre les 3 litres. Depuis 1951, c'est la plus importante nouveauté dans le domaine des propulseurs et Ferrari est à mettre au point son propre moteur turbocompressé.

Toute une équipe!



AVIS: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage — éviter d'inhaler.
Moyenne par cigarette — Player's Filtre, format rég.: "Goudron" 18 mg, Nicotine 1.2 mg; King Size: "Goudron" 17 mg, Nicotine 1.1 mg.
Player's Légère, King Size: "Goudron" 16 mg, Nicotine 1.1 mg; format rég.: "Goudron" 14 mg, Nicotine 0.9 mg.

Player's présente les moments les plus palpitants des courses Grand Prix

A la veille du Grand Prix du Canada 1979, on ne peut que s'étonner des progrès fulgurants réalisés par la course automobile depuis ses origines. Les Formules 1 contemporaines ressemblent davantage à des engins spatiaux qu'à des véhicules terrestres. Leurs moteurs de 500 chevaux leur permettent de pousser des pointes à des vitesses qu'on aurait jugé impossibles il n'y a pas si longtemps. Imaginez la réaction qu'elles auraient suscitée auprès des spectateurs du premier Grand Prix au Mans en 1906. A cette époque, une championne intrépide, la Renault 90cv, pouvait atteindre la vitesse incroyable de 92 milles à l'heure.

Le premier Grand Prix du Canada, commandité par Player's, a vu l'arrivée d'une nouvelle vague de bolides dont les Formules 1 d'aujourd'hui sont les héritières directes. Avec l'apparition des moteurs arrière commençait la grande époque des Lotus, Cooper, BRM, Ferrari, Eagle, Brabham et MacLaren.

La Lotus 25 fut sans doute une des automobiles les plus remarquables des années 60. Conduite par l'as écossais Jim Clark, la Lotus courut pour la première fois au Grand Prix des Pays-Bas en 1962. Son châssis monocoque fut une véritable révélation et bouscula toutes les normes de construction automobile.

Cette Lotus 25 était le précurseur de la Lotus John Player Special qui conduisit Emerson Fittipaldi au championnat mondial en 1972.

En 1975 et 1977, Nikki Lauda a contribué à la suprématie des Ferrari de type 12 312 T. L'an dernier, à sa première année en Formule 1, Gilles Villeneuve devint le premier Canadien à remporter le Grand Prix du Canada. Il pilotait une Ferrari T3. En 1978, le champion du monde Mario Andretti a poussé sa Lotus John Player Special MK III à des vitesses supérieures à 200 milles à l'heure. Quel chemin parcouru depuis le Grand Prix du Mans en 1906!

Player's





DIMANCHE
30 SEPTEMBRE
14 H 20

Les fauves sont lâchés

L'homme qui montera sur le plus haut échelon du podium d'honneur à l'issue du Grand Prix du Canada de formule 1, le dimanche 30 septembre dans l'île Notre-Dame, aura ajouté neuf précieux points à son classement dans le championnat du monde des conducteurs. Bien malin toutefois qui pourrait nommer le pilote qui remportera la victoire dans cet avant-dernier grand prix de la saison 1979. Car cette saison, qui va prendre fin le 7 octobre au Grand Prix de l'est des Etats-Unis à Watkins Glen dans l'Etat de New York, aura été ponctuée de nombreux imprévus. A tout le moins, elle aura été très différente de la précédente alors que la suprématie des Lotus n'avait laissé aucun doute sur le résultat final. Cette année, tous les pronostics du début de la saison ont été déjoués et on a pu assister jusqu'à maintenant à un chassé-croisé qui a donné une saveur toute particulière à ce championnat du monde des conducteurs.



Gilles Villeneuve dans le cercle du vainqueur au Grand Prix d'Afrique du Sud 1970.

LE QUATUOR DES TÉNORS

Quand on dit que les pronostics ont été renversés, il faut penser aux surprenantes performances des Ligier-Gitanes françaises de Jacques Laffite et Patrick Depailler, à l'arrivée dans le cercle des vainqueurs de la Renault Turbo et à la belle démonstration des Williams d'Alan Jones et Clay Regazzoni, alors que les plus fins observateurs du grand cirque de la formule 1 avaient surtout misé sur les Lotus et les Ferrari. Pour la marque italienne, les prestations ont été plus que valables, bien qu'inégales, mais pour Lotus ce fut la déconfiture totale.

Jusqu'aux trois quarts de la saison, le quatuor des ténors était donc composé des Ligier, Ferrari, Renault et Williams. Si les voitures ont été les principales animatrices de cette saison par leur fiabilité très inégale, les pilotes ont aussi contribué très souvent à brouiller les cartes. Ainsi on s'attendait à beaucoup de Gilles Villeneuve, mais certes pas à ce qu'il prenne très souvent la mesure de son coéquipier et premier pilote de Ferrari, Jody Scheckter. Qui aurait pu prévoir également que l'ex-champion du monde, l'Autrichien Niki Lauda, aurait du mal à s'imposer devant le jeune Brésilien Nelson Piquet, deuxième volant au sein de l'écurie Brabham Alfa Romeo? Bref, les deuxièmes pilotes ont prouvé que la jeunesse et la détermination pouvaient combler un certain manque d'expérience.

C'EST PARTI

A l'issue de la saison 1978, on pouvait se poser de nombreuses questions sur le prochain championnat du monde des conducteurs. Mario Andretti allait-il pouvoir décrocher un second titre d'affilée? Villeneuve pourrait-il confirmer son talent à la suite de sa victoire au Grand Prix du Canada? Son coéquipier Scheckter ne serait-il pas un adversaire trop coriace? Niki Lauda redeviendrait-il enfin

compétitif? Enfin, quelle écurie aurait le mieux mis à profit les quelques mois de relâche entre le Grand Prix du Canada 78 et la première épreuve 1979, le 21 janvier, à Buenos Aires? Les réponses à ces questions, ou du moins à la dernière, ne devaient pas tarder à être connues.

Contre toute attente, ce sont les deux voitures bleu et blanc de l'équipe Ligier-Gitanes qui raflent les deux premières places sur la grille de départ au terme des qualifications. Jacques Laffite se permet même de retrancher trois secondes au record du tour enregistré l'année précédente par Gilles Villeneuve. Et dans la course, personne ne peut inquiéter le Français qui mène sa JS 11 à la première place avec une facilité déconcertante. Retardé, son coéquipier Depailler finira 4e, mais c'était suffisant pour annoncer la couleur du temps. Ce premier Grand Prix 1979 permettait aussi d'évaluer les forces en présence pour l'année puisque plusieurs pilotes avaient changé de clan. L'Argentin Carlos Reutemann avait abandonné Ferrari pour se joindre à l'équipe Lotus, le meneur de la première moitié du Grand Prix du Canada 1978, Jean-Pierre Jarier, avait trouvé un volant chez Tyrrell, John Watson était passé de la Brabham à la McLaren, tandis que le Français René Arnoux venait seconder Jean-Pierre Jabouille chez Renault. Plusieurs autres changements étaient intervenus et la saison s'annonçait intéressante. Suite page 25



Jacques Laffite, l'une des surprises de la saison 1979.

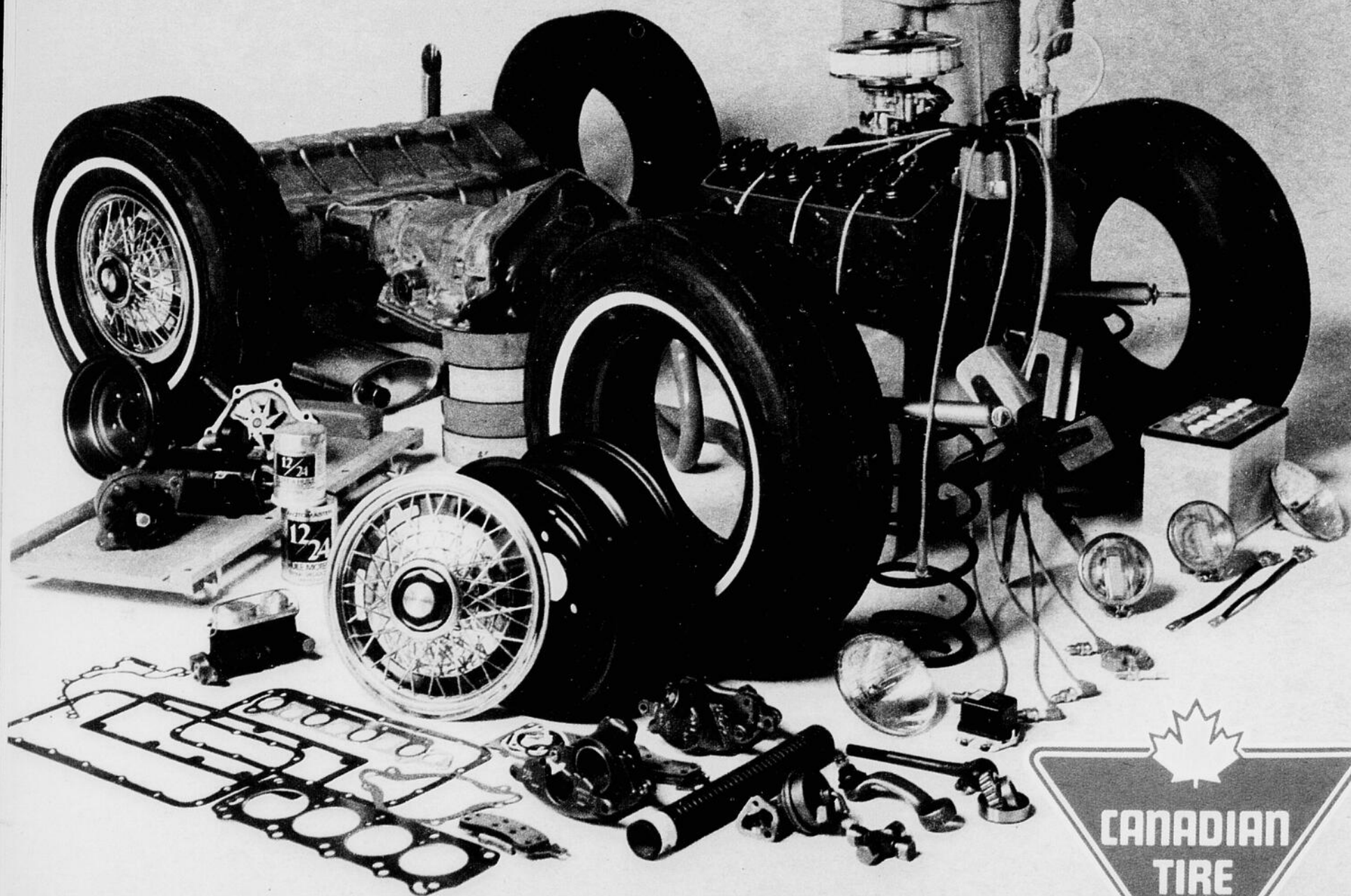
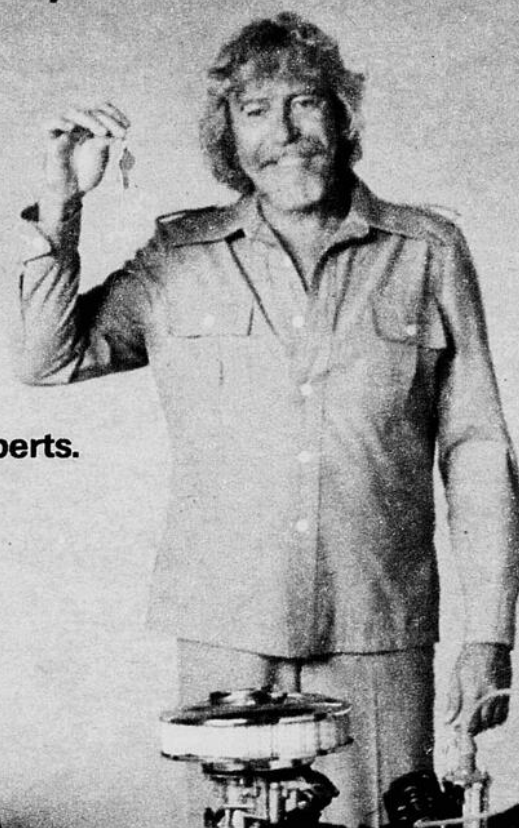


Mario Andretti a toutes les raisons d'être déçu de sa saison 1979 puisque sa nouvelle voiture, la Lotus 80, ne lui a pas permis de répéter son exploit de 1978: gagner le championnat du monde des conducteurs!

Jody Scheckter précède Gilles Villeneuve au Grand Prix de Monaco 1979.

Amenez la carrosserie, on fournit le reste!

Venez-vous en, les amateurs de moteur.
Chez Canadian Tire, on va faire votre bonheur.
'Y en a des moteurs, des alternateurs, des radiateurs, des
amortisseurs, des culbuteurs, des démarreurs...
'Y en a des pièces de moteur. Et des pneus, tous avec
assurance de cinq ans contre les risques routiers.
Les gars de Canadian Tire installent tout ça en vrais bons experts.
Canadian Tire, ça rime avec bonheur et moteur!



Une vraie bonne affaire pour chez nous.

Les fauves sont lâchés



Jean-Pierre Jabouille a écrit une autre page de l'histoire de la course automobile en faisant gagner la Renault Turbo au Grand Prix de France, la première victoire d'une formule 1 à moteur suralimenté.

ET DE DEUX

Après la victoire de la Ligier à Buenos Aires, on demeurait malgré tout sceptique sur les performances de l'équipe française, mais cette dernière démontra rapidement qu'il fallait la prendre au sérieux. Moins de deux semaines après l'Argentine, les Ligier réussissaient davantage au Grand Prix du Brésil, et Laffite l'emportait haut la main, suivi au fil d'arrivée de Depailler. Même si Villeneuve avait encore en main l'ancienne Ferrari T3, il parvint tout de même à décrocher ses deux premiers points au championnat du monde grâce à une 5e place. Le Québécois était toutefois confiant pour la saison puisqu'on lui promettait une nouvelle voiture, la T4, pour le Grand Prix d'Afrique du Sud, la prochaine épreuve au calendrier.

VILLENEUVE RÉCIDIVE

La nouvelle Ferrari T4 devait répondre aux aspirations de Villeneuve puisqu'à Kyalami, au Grand Prix d'Afrique du Sud en mars, il remporte sa première course de la saison et sa deuxième en carrière. Ceux qui avaient malicieusement mis en doute la valeur de sa victoire au Grand Prix du Canada en sont quittes pour trouver de nouveaux arguments. Gilles a gagné en Afrique à la suite d'un choix judicieux de pneumatiques sur une piste tantôt sèche tantôt détrempée mais sa décision est d'autant plus admirable qu'il a déjoué les propres calculs de son coéquipier, le Sud-Africain Scheckter qui évoluait sur son propre terrain. Sur ce circuit extrêmement rapide, les Ferrari



L'Australien Alan Jones, premier pilote de l'écurie Williams.

déclassèrent les Ligier en finissant première et deuxième mais la Renault Turbo commença à donner signe de vie en signant le meilleur temps des qualifications avant de connaître des ennuis mécaniques en course.

Au début d'avril, tout ce beau monde se retrouvait à Long Beach, en Californie, pour la version américaine du Grand Prix de Monaco, cette course dans les rues de la ville que Gilles Villeneuve avait bien failli gagner en 1978, mais qu'il devait terminer dans les grillages après s'être accroché avec Clay Regazzoni au moment où il allait le doubler. Une fois de plus, c'est le doublé Ferrari, et les Ligier ne sont plus dans le coup. Très à l'aise sur ce circuit difficile de Long Beach, à l'ombre du *Queen Mary* qui y est ancré en permanence pour servir d'hôtel, Gilles Villeneuve sème tout le monde y compris son «ami» Scheckter. Au quart de la saison, le Québécois est en tête du championnat du monde des conducteurs et on voit en lui un Jackie Stewart en puissance. La presse sportive européenne en fait le nouveau héros de la formule 1 et on n'hésite pas à le surnommer «le petit prodige.»



Le Français Patrick Depailler, vainqueur au Grand Prix d'Espagne sur Ligier, a raté sa chance de devenir champion du monde de 1979 après avoir été victime d'un accident de deltaplane après le Grand Prix de Monaco. Blessé assez gravement, il a dû être remplacé par le Belge Jacky Ickx.

SECOND DÉBUT

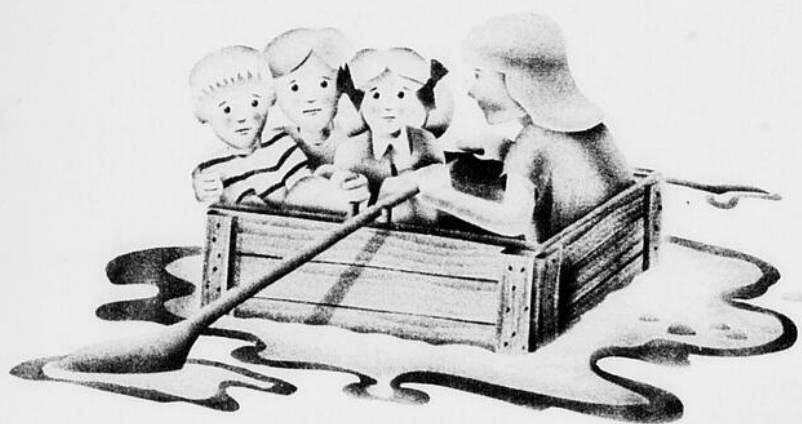
On arrive ensuite au début de la saison européenne des grands prix, à Jarama, près de Madrid en Espagne. Alors qu'on avait oublié les Ligier pour se tourner vers les Ferrari, c'est Patrick Depailler qui s'impose devant Reutemann et Andretti sur Lotus, un premier semblant de performance pour les invincibles voitures anglaises de 1978. Scheckter grignote quelques points avec une quatrième place, mais Villeneuve est mal servi par sa voiture et termine septième.

Quelques semaines plus tard, début mai, en Belgique notre compatriote se signale de nouveau mais n'obtient strictement rien pour ses efforts. Il fait une remontée époustouflante après un accrochage avec Regazzoni (encore lui) en début de course mais une vulgaire panne d'essence le contraint à l'abandon alors qu'il se hissait en 3e place. Plus chanceux, son coéquipier Scheckter replace les Ferrari à l'avant-plan en décrochant la victoire devant la Ligier de Laffite. C'est ensuite Monaco avec une autre victoire du Sud-Africain et l'abandon de Gilles Villeneuve puis, après un temps d'arrêt (suite à l'annulation du Grand Prix de Suède), l'impressionnante démonstration de vitesse des Renault Turbos au Grand Prix de France à Dijon. Alors qu'elles avaient eu du mal à se qualifier à Monaco en raison de la lenteur du circuit, les deux voitures jaunes à turbocompresseur accaparent les deux premières places sur la grille de départ devant une foule délirante d'enthousiasme.

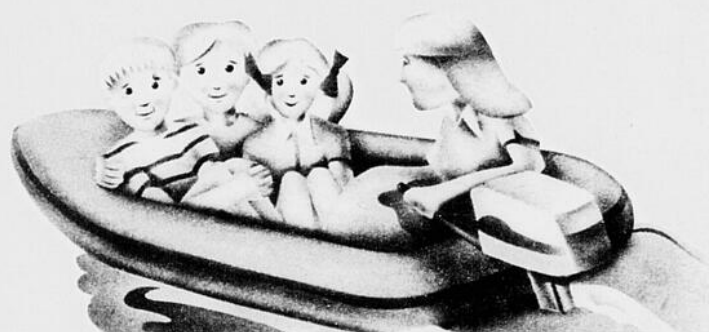
(Les Renault utilisent un turbocompresseur afin de suralimenter le moteur. Ce mécanisme entraîné par la poussée des gaz d'échappement injecte une plus grande quantité d'air dans le moteur, améliorant de beaucoup son rendement. Le règlement de la formule 1 stipule toutefois que la cylindrée d'un moteur turbo ne doit pas excéder 1,5 litre alors que les moteurs à aspiration normale ont droit à 3 litres de cylindrée). En course, la Renault de Jean-Pierre Jabouille gagne, mais Villeneuve s'illustre encore dans les derniers tours en livrant un combat mémorable à René Arnoux (dans l'autre Renault) pour lui ravir la deuxième place.

Et la saison se poursuivra au même rythme échevelé avec l'entrée en scène des Williams en Angleterre et en Allemagne et des hauts et des bas pour les équipes de première ligne. Si le même scénario se répète, il y a au moins une bonne dizaine de pilotes qui peuvent aspirer à la succession de Gilles Villeneuve sur le podium d'honneur de l'île Notre-Dame. Il est toutefois réconfortant de savoir que Villeneuve est l'un d'eux. ●

Le minimum vital est de mieux en mieux assuré par l'État.



Pour qui veut mieux il y a l'assurance-vie.



C'est vrai que l'État protège et continuera sans doute de protéger ses membres contre la misère, mais qui accepterait de condamner les siens à un minimum quelconque, advenant son décès prématuré.

Si vous avez réussi à doter votre famille d'un certain confort matériel, ne risquez pas qu'il ne s'envole si vous mourez prématurément. Votre perte serait déjà assez douloureuse pour les vôtres sans que vienne s'y ajouter le dénuement.

Ce patrimoine qui permettra à votre famille de continuer de vivre comme avant, il existe un moyen de le constituer instantanément: l'assurance-vie. La création d'un "patrimoine instantané" est d'ailleurs la première raison d'être de l'assurance-vie.

Oh! ce n'est pas là l'unique avantage de l'assurance-vie, mais c'est un avantage majeur que l'assurance-vie est seule à vous offrir. C'est pour cette raison que l'assurance-vie est irremplaçable.

De combien d'autres services pourrait-on en dire autant?

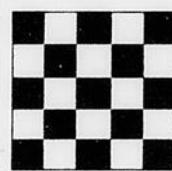
Pour obtenir réponse à vos questions sur l'assurance-vie, il suffit de téléphoner sans frais au Centre d'information de l'assurance-vie en composant le numéro suivant de n'importe quel endroit au Canada: 1-800-361-8070.

Les compagnies d'assurance-vie du Canada

Le code de la piste

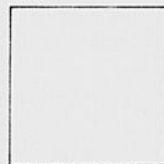
DÉPART

Il signifie le début de la course. On s'est longtemps servi du drapeau du pays dans lequel avait lieu la course pour en indiquer le début. Depuis quelque temps, cependant, des signaux lumineux marquent le début de la course à plusieurs endroits. Au Grand Prix du Canada, on se servira de signaux lumineux.



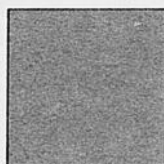
FANION NOIR QUADRILLÉ

Il signifie la fin de la course. Le gagnant est le premier à qui l'on montre ce fanion.



FANION JAUNE

Ralentissez, ne dépassez pas.



FANION BLEU

Immobilisé: un compétiteur vous suit de près.
En mouvement: une auto tente de vous doubler.



FANION JAUNE AVEC RAYURES VERTICALES ROUGES

Piste glissante. On l'appelle souvent le «fanion huilé» parce que c'est habituellement à cause de l'huile sur la piste qu'elle devient glissante, à un endroit bien précis ou en général.



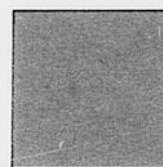
FANION BLANC

Un véhicule se déplaçant à vitesse réduite se trouve sur la piste, comme une ambulance, une pompe à incendie, une auto de courses à vitesse réduite ou un wagon d'observation.



FANION VERT

Le danger vient d'être dissipé. Lorsqu'il remplace un fanion jaune ou jaune avec rayures verticales rouges, il indique que les conditions sont redevenues normales.



FANION ROUGE

Toutes les voitures doivent s'immobiliser tout de suite. Il peut être exhibé au départ ou à la ligne d'arrivée par mesure de sécurité.



FANION NOIR

Lorsqu'on le montre à un conducteur, celui-ci doit s'arrêter le plus tôt possible au puits de ravitaillement. Cela constitue habituellement une mesure disciplinaire. Quand le fanion noir arborant le X blanc est montré aux conducteurs, ceux-ci doivent se rendre au puits de ravitaillement à vitesse réduite.



FANION NOIR AVEC CERCLE ORANGE

Le conducteur doit se rendre au puits de ravitaillement à cause d'ennuis mécaniques ou d'incendie à son véhicule. On l'appelle parfois le «Meatball Flag».

MOUVEMENTS DE FANIONS

IMMOBILE

Un problème vient de surgir.

EN MOUVEMENT

Danger imminent.

DOUBLES FANIONS

Extrême urgence.

GRISANTE!



Grisante, une cigarette douce?
Bien plus que vous ne le pensez. Essayez-la!

Belvedere Extra Douce

AVIS: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage - éviter d'inhaler.
Moyenne par cigarette - Régulier: "goudron" 10 mg, nicotine 0,8 mg

**VOYEZ LES COROLLA,
CORONA, CELICA, SUPRA,
CRESSIDA, PICK-UP, 4 X 4 ET
LAND CRUISER CHEZ VOTRE
CONCESSIONNAIRE TOYOTA.
AUJOURD'HUI!**

ILE DE MONTRÉAL

Alix Toyota Inc.
6807 rue de Lorimier
Tél: 376-9191

Chassé Toyota Inc.
819 est, rue Rachel
Tél: 527-3411

Toyota Centreville Inc.
1922 ouest, rue Ste-Cathérine
Tél: 935-6352/4

Fairview Toyota Inc.
12 Auto Plaza
Pointe Claire
Tél: 694-1510

Houle Automobile Ltée.
9080 rue Hochelaga
Tél: 351-5010

Spinelli Toyota
561 boul. St-Joseph, Lachine
Tél: 634-7171

St. Laurent Toyota (1977) Inc.
2955 Cote de Liesse
Tél: 747-9811

St. Leonard Toyota Ltée.
5600 est, boul. Métropolitain
Tél: 259-3713/4

Toyota Pie IX Inc.
3955 est, Fleury
Montréal Nord
Tél: 323-9780

Woodland Verdun Ltée.
1000 Woodland Ave., Verdun
Tél: 761-3444

**BANLIEUES DE L'ÎLE DE
MONTRÉAL**

Chambly
Chambly Toyota Inc.
1219 boul. Perigny
Tél: 658-4334

Ile Perrot
Ile Perrot Toyota Ltée.
421 boul. Grand Coin
Don Quichotte
Tél: 453-2510

Laval/Chomedey
Chomedey Toyota (1978) Inc.
3665 ouest, boul. St-Martin
Tél: 687-2634

Longueuil
Longueuil Toyota Inc.
839 boul. Taschereau
Tél: 679-1890

Repentigny
Barnabé Campbell Auto Inc.
142 rue Notre-Dame
Tél: 581-6430/3540

Ste-Thérèse
Blainville Toyota Inc.
104 est, boul. Desjardins
Tél: 453-3685

Terrebonne
Automobiles L.G. Léveillé Inc.
501 boul. Terrebonne
Tél: 471-4117

Magog
Automobile
Rolland Lavalée Ltée.
R.R. #2
Tél: 843-9883

Nicolet
Nicolet Toyota Inc.
1353 boul. Louis Frechette
Tél: 293-2124

Richmond
Picken Service Inc.
Route 116
Tél: 826-2309

Shawinigan
Mauricie Toyota Inc.
8853 des Hétras
Shawinigan Est
Tél: 539-2291

Sherbrooke
Centre de l'Auto Sport
Sherbrooke Inc.
2059 rue King ouest
Tél: 569-9227

Trois Rivières
Trois Rivières Toyota Ltée.
5110 boul. Jean XXIII
Tél: 374-5323

Victoriaville
Garage Rejean Roy Inc.
163 boul. Bois Franc Sud
Tél: 758-7777/8000/8235/
752-5301

Charlesbourg
Charlesbourg Autos Ltée.
6070 boul. du Jardin
Tél: 623-9843

Levis
Metivier Auto Inc.
160 Route Kennedy
Tél: 837-4701

Lac Etchemin
Garage Gerard Lagrange
Cte. Dorchester
Tél: 625-3651

St-Raymond
Futuroto Inc.
279 rue St-Jacques
Co. Portneuf
Tél: 337-2201
Ligne Québec: 694-1836

Ste-Foy
Ste-Foy Toyota Inc.
2777 boul. du Versant Nord
Tél: 658-1340

Thetford Mines
Thetford Mines Toyota Inc.
1890 Nord,
rue Notre-Dame
Tél: 335-5425

Ville Vanier
Capitale Toyota (Québec) Inc.
346 boul. Hamel
Tél: 681-7786

Alma
Rocoto Alma Ltée.
2685 rue Dupont Sud
Tél: 662-6669

Chicoutimi
Rocoto Ltée.
1540 Route 170
Tél: 549-5574

St-Felicien
St-Felicien Truck Service Inc.
766 boul. Sacré Coeur
Tél: 679-1984

**VOUS TROUVEREZ
AUSSI DES
CONCESSIONNAIRES
DANS LES VILLES
SUIVANTES:**

**Farnham, Granby, Joliette,
Lachute, Mont Laurier,
St-Antoine, St-Hyacinthe,
St-Jean, Tracy, Valleyfield**

TOYOTA-TOYOTA CELICA, L'ÉQUIPE GAGNANTE!

PREMIÈRE AU CHAMPIONNAT DU RALLYE MOLSON 1979!

C'est quelque chose que d'être en tête. L'équipe Toyota-Toyota Celica a décroché la première place haut la main! Et elle a conservé une confortable avance dans toutes les catégories.

Le championnat des manufacturiers, le championnat des conducteurs, le championnat des coéquipiers: Toyota a tout raflé! Elle mène en ce moment par 137 points dans chaque catégorie, à l'échelle nationale.

Voilà ce que donne une bonne équipe!

La voiture responsable de ce succès, c'est la Toyota Celica. Vous pouvez apprécier les superbes performances et le maniement précis de la Celica 79 simplement en allant la voir chez un concessionnaire Toyota. Profitez-en pour juger des hautes qualités techniques de toute la gamme des Toyota. Des voitures faites pour se battre contre les hivers canadiens.

Et gagner... et gagner... et gagner...

TOYOTA



IL FAUT ÊTRE TRÈS BON POUR L'ÊTRE ASSEZ.



Ci-dessous, les panneaux qui forment la carrosserie d'une formule 1 s'enlèvent en quelques secondes. La voiture ainsi dénudée est la Renault Turbo. Plus bas, le casque distinctif de Clay Regazzoni.

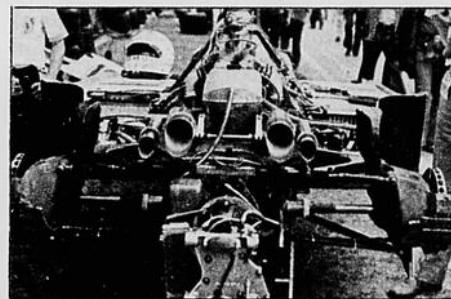
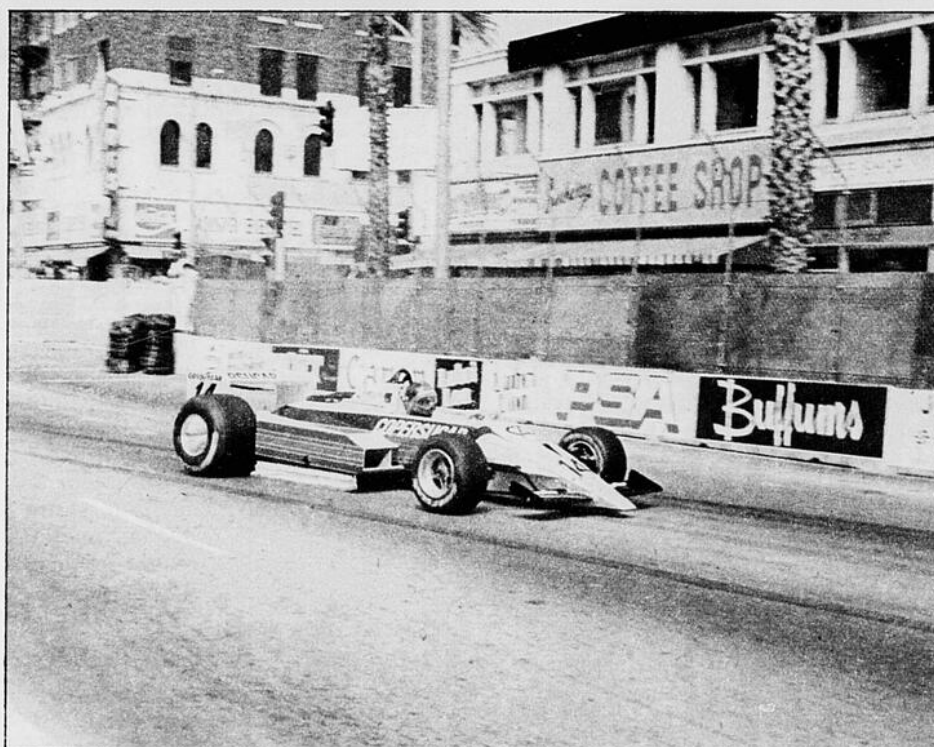


Photo du haut, à l'avant comme à l'arrière, de petits ailerons (ici sur la Williams d'Alan Jones) «clouent» la voiture au sol dans les virages pris à haute vitesse. Ci-dessus, à Monaco cette année, une course de voitures anciennes commémorait le 50e anniversaire de la présentation du Grand Prix. Ci-contre, vue de profil de la Copersucar d'Emerson Fittipaldi, qui montre assez bien les principales caractéristiques des voitures de formule 1 dites à «effet de sol». On aperçoit sur le côté, entre les roues avant et arrière, le carénage qui permet d'acheminer l'air sous la voiture afin d'y créer un effet de dépression destiné à la plaquer au sol. Des jupes latérales empêchent l'air de s'échapper par les côtés.



La formule 1 laboratoire de l'industrie automobile

Pour bien apprécier un grand prix, il en est comme des autres sports; il faut bien connaître les règles du jeu. Ce dernier se jouant avec des montures sophistiquées à quatre roues, il est important de bien connaître les différents atouts technologiques dont disposent les écuries en lice. Bataille d'hommes, et la récente saison en fut à plusieurs reprises la preuve éclatante, la formule 1 est aussi une bataille d'ingénieurs, d'aérodynamiciens et d'inventeurs géniaux. Derrière la saveur acre et subtilement grisante des échappements libres, il n'y a pas que de

la puissance brute, démesurée, comme celle qui émane des monstres qui se battent en accélération sur des quarts de mille. Il y a aussi une technologie hautement raffinée, qui doit permettre à des voitures de tourner pendant près de deux heures à des régimes très élevés.

Et puis, il y a ce lieu commun qui pourtant se vérifie tout au long de l'histoire automobile, à savoir les retombées du développement technique sur la voiture de M. Tout-le-Monde. Freins à disques, alternateurs, qualité des huiles, suspensions indépendantes, alliages lé-

gers sont le fruit de la compétition.

Entrevoir cette dimension de la formule 1 est presque aussi important que d'en savourer l'emballage commercialisé, avec ses vendeurs du temple, ou que de connaître le langage des drapeaux des signaleurs de piste, d'élaborer un tableau de marche, de suivre les épreuves de qualification (qui déterminent les positions sur la grille de départ) ou les résultats enregistrés au classement du championnat mondial des pilotes et des constructeurs.

Suite page 30

La formule 1, laboratoire de l'industrie automobile

UN RÈGLEMENT PRÉCIS

La formule 1 est régie par des règlements rigoureux qui imposent des limites bien précises aux constructeurs. Ainsi, le moteur de la voiture ne doit pas dépasser 3000 cm³ de cylindrée. Si l'on opte pour un moteur turbocompressé, cette norme descend à 1500 cm³. Le nombre maximum de cylindres est de 12 et le carburant doit être un mélange commercial. Pas de kérosène ou autres potions magiques. Le choix de l'huile est libre, mais on n'a pas le droit d'en rajouter en course. Les réservoirs souples de carburant, placés dans les flancs de la voiture ont une contenance limitée à 250 litres. La largeur maximale des pneus arrière est de 21 pouces, avec des jantes d'un diamètre de 13 pouces. La monoplace doit être pourvue d'une marche arrière (en cas de tête à queue) et son poids minimum est fixé à 575 kg.

Ceintures de sécurité en six points, extincteur chimique, bouteille d'air comprimé de secours raccordée au casque du pilote, coupe-circuit électrique géné-

ral (pouvant être actionné de l'intérieur ou de l'extérieur de la voiture), font aussi partie des normes.

A partir de ces règlements communs, chaque constructeur est libre d'utiliser les solutions qui lui paraissent les plus aptes à dominer les autres équipes. Mais, pour obtenir les mêmes effets, on doit souvent recourir aux mêmes procédés.

DES ÉLÉMENTS COMMUNS

Les premières F1 monoplaces classiques avaient le moteur à l'avant et les roues arrière motrices. Il semble généralement accepté maintenant que l'agencement assurant une tenue de route optimum en virage est le moteur central avec boîte de vitesses à l'arrière et le pilote avancé le plus possible, ce qui permet une répartition pratiquement égale des masses entre l'essieu avant et l'essieu arrière. Les roues arrière demeurent motrices. Les quelques dérogations à ce devis qui ont été tentées ces dernières années se sont toutes soldées par un échec, de la monoplace à quatre roues motrices à la fameuse «six roues» Tyrrell

d'il y a deux ans.

QUATRE MOTEURS EN COURSE

Actuellement, les moteurs suscitent la plus vive concurrence. Quatre types équipent les F1. Le plus répandu, que l'on retrouve même sous une forme dérivée sur les voitures courantes à Indianapolis, est le huit cylindres en V Ford Cosworth, réputé pour sa fiabilité. Cette année, avec les voitures Ligier et Williams, il a encore connu, même s'il est l'un des plus vieux, des heures de gloire. Vient ensuite le fameux douze cylindres à plat de Ferrari, très souple, également fiable, mais qui s'adapte le moins bien à la technique du wing car sur laquelle je reviendrai. Plus compatible avec ce principe, nous trouvons le 12 cylindres en V Alfa Romeo qui équipe les Alfa Romeo, bien sûr, mais aussi les Brabham. C'est un moteur encore en phase de développement. Puis, le plus récent, qui trace certainement la voie de l'avenir, le 6 cylindres en V turbocompressé de 1500 cm³ de Renault. Ce moteur, qui a nécessité plus de deux ans de recherches et d'essais en piste avant de s'affirmer comme une valeur sûre, a littéralement «explosé», au sens figuré du terme, au cours de cette saison 1979. On sait d'ailleurs que Ferrari travaille très fort sur un turbo 1500 cm³ qui devrait apparaître vers le milieu de la saison prochaine.

La puissance de ces moteurs varie de 480 à 510 c.v., soit cinq fois plus que la plupart des voitures de tourisme. Ils tournent des heures durant à des régimes frôlant ou même dépassant les 12000 tours-minute (contre 5000 tours-minute en moyenne pour des petits quatre cylindres courants). La durée d'un moteur en formule 1 varie d'une écurie à l'autre, mais excède rarement 800 km, après quoi le moteur est remis à neuf à l'usine. Une même voiture peut utiliser trois ou quatre moteurs différents entre les séances de qualification et la course. Comme en aéronautique, un certain nombre de pièces vitales sont obligatoirement changées après un certain nombre d'heures. Enfin les radiateurs d'eau, placés dans les flancs de la voiture, sont uniquement refroidis par l'air, et n'ont donc pas de ventilateurs.

Les boîtes de vitesses, véritables jeux de construction, permettent de changer tous les rapports en fonction des différents tracés. Elles disposent de cinq ou six vitesses, selon le nombre de virages et de leur profil.

DES CARROSSERIES EN MUTATION PERMANENTE

S'il est un domaine où les recherches menées en formule 1 sont le plus visibles, c'est bien du côté des châssis et des carrosseries. Il suffit de feuilleter un livre de rétrospectives pour voir l'évolution des monoplaces à ce chapitre.

L'an dernier, Colin Chapman, le cerveau de l'écurie Lotus, a révolutionné le monde de la formule 1 et de la course automobile en général avec le concept du «wing car», la fameuse «voiture à effet de sol». Ne voyant plus beaucoup de

progrès à réaliser du côté de la mécanique, Chapman fit porter son effort sur l'aérodynamisme, discipline extrêmement complexe où, paradoxalement dans ce monde hautement technologique, les bricoleurs de génie et les empiriques réussissent aussi bien que les ingénieurs disposant d'ordinateurs. Chapman constata comme tout le monde que, plus la voiture va vite, plus elle a tendance à décoller. Pour compléter cette tendance naturelle, les avions sont munis d'ailes inclinées vers le bas. Déjà, par la venue des ailerons sur les voitures de course, réglés dans le sens inverse de ceux d'un avion, on savait comment



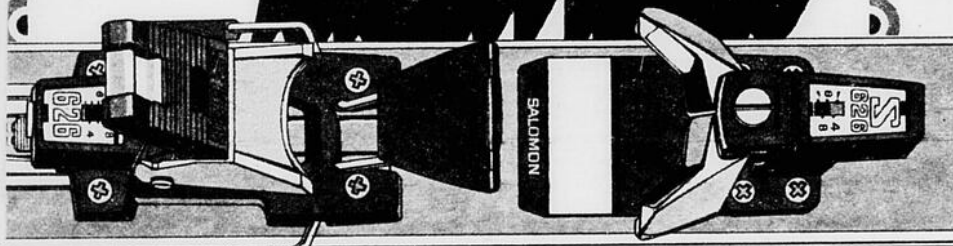
Un mécanicien de Goodyear, Malcolm Jones, vérifie la pression d'air dans un pneu d'une formule 1.

contrer les forces ascendantes; mais au détriment de la vitesse de pointe. Colin Chapman eut alors l'idée de tenter un compromis en équipant la voiture de deux caissons latéraux dont le dessous aurait la forme d'une aile d'avion renversée. L'air qui s'engouffre sous la voiture passerait alors par un étranglement qui aurait pour effet de l'accélérer, créant par le fait même une dépression ou une aspiration par le vide sous la voiture. Pour exploiter cet effet de succion et bien plaquer la voiture au sol, Colin Chapman eut l'idée de ces fameuses jupes latérales, panneaux coulissants en matière flexible mais résistante, maintenus en permanence en contact avec le sol par des ressorts, qui permettent de canaliser l'air vers l'arrière et de limiter la dépression à la surface porteuse du véhicule.

Ce petit aperçu d'une technique qui ne valut rien moins que le championnat du monde à l'écurie Lotus l'an dernier, avec l'appui non négligeable d'un Mario

VOICI LA S626!
LA PREMIÈRE FIXATION DE SKI À OFFRIR

**SATISFACTION
ASSURÉE OU
ARGENT REMIS**



La nouvelle S626 est la fixation de loisir la plus pratique de sa classe.

Ses caractéristiques exceptionnelles nous permettent de vous faire cette offre sans précédent: satisfaction assurée ou argent remis.

Si vous n'êtes pas entièrement satisfait du rendement de la S626, vous n'avez qu'à la retourner à Salomon, accompagnée de votre coupon de caisse, à l'adresse indiquée ci-dessous.

Nous vous rembourserons le prix d'achat, sans autre formalité.

Aucune autre fixation n'a connu de lancement aussi retentissant. La raison en est toute simple... la S626, c'est

une fixation du tonnerre!

- Un frein intégré entièrement automatique.
- Une talonnière entièrement automatique—plus question de se pencher pour le chaussage ou le déchaussage.
- Une mâchoire qui s'ajuste automatiquement et parfaitement à la chaussure.
- Une légèreté et une facilité de transport sans pareilles.
- Une excellente absorption des chocs.

Adresse de retour:

Salomon Canada Sports Ltée
1904, boul. St-Régis, Dorval (Québec)
H9P 1H6

L'offre se termine le 15 janv. 1980.

Les fixations doivent parvenir à Salomon Canada Sports Ltée au plus tard à cette date. L'offre de remboursement n'est valable qu'au Canada et aux E.-U.

S626. UN NOM S'IMPOSE.

SALOMON



Andretti en grande forme (en début de saison) et du regretté Ronnie Peterson, montre l'une des facettes seulement de ce monde fascinant de la formule 1.

Pratiquement tout le monde, depuis, applique ce principe de l'effet de sol, mais avec les succès grandissants du turbo Renault, c'est maintenant dans le camp des «motoristes» que la balle est lancée.

LA GUERRE DES PNEUS

De la même façon que l'on supprime les chances d'un trotteur à Blue Bonnets en fonction de l'état du terrain ou de celles d'un joueur de hockey en faisant intervenir le type de patin employé, les connaisseurs vous diront: «Ça c'est une piste pour les Goodyear» ou ça c'est une piste pour les Michelin». Les deux géants du pneumatique se livrent en effet, par formule 1 interposée, une lutte sans merci, l'un brandissant la suprématie du pneu radial (Michelin), l'autre défendant le bastion du pneu classique (Goodyear). Michelin n'équipe que deux écuries, Renault et Ferrari, deux grands constructeurs d'automobiles (si l'on associe Ferrari à Fiat, sa maison mère). Goodyear approvisionne toutes les autres, mais favorise Ligier, Brabham, Williams et Tyrrel. Cette lutte essentiellement commerciale est garante de recherches approfondies qui ne manqueront pas d'avoir un impact sur le pneu de tourisme ordinaire. La qualité des gommes, par exemple, a progressé cette année à une vitesse vertigineuse avec l'arrivée même de pneus ultra-rapides réservés aux séances de qualification. Ces pneus, à gomme molle, ne sont conçus que pour durer de quatre à cinq tours, en donnant une adhérence maximum. Ils ont permis d'abaisser les records de circuit de plusieurs secondes. Les pneus de qualification sont tellement sensibles que Gilles Villeneuve nous a déjà confié qu'il suffisait de l'apparition d'un nuage en cours de séance pour influencer sur la température de la gomme et donc sur les temps réalisés.

Par contre, les pneus de course qui doivent durer tout le temps du grand prix, sont composés de gommes plus dures. C'est donc celui qui arrive au meilleur compromis vitesse-durabilité qui part favori. En plus, la venue de Michelin et de la technique du pneu radial vient compliquer ce simple duel de chimistes en gommes de courses. Pour les amateurs de pronostics, disons que le Michelin s'avère supérieur dans sa version pneu de pluie, mais que le Goodyear apparaît plus endurant dans sa version lisse (pneu sec). Les super connaisseurs vous diront que ce n'est pas forcément exact et que le manque d'endurance relatif du Michelin est dû au trop fort sous-virage avec réservoirs vides des Ferrari, les Renault souffrant moins de problèmes de pneumatiques que les voitures italiennes.

Je laisserai quant à moi les spécialistes trancher la question, mais tout ce qu'il faut retenir c'est le poids important joué par les règlements, d'une part, et la technologie, d'autre part, dans une course de formule 1.

Vous prenez une Honda Civic ordinaire. Vous y ajoutez des pneus BF Goodrich. Et vous voilà prêt pour la course.



L'idée de départ est simple et les règles peu compliquées. Vous prenez une Honda Civic sedan telle que vendue en stock, vous y ajoutez des pneus GT-200, un cerceau de sécurité et l'équipement de sécurité requis. Puis vous vous alignez avec une bande d'autres Honda Civic similaires et vous prenez le départ. Et le meilleur conducteur gagne. Et ça, c'est le plus important de toute l'affaire. Comme on ne permet aucune modification coûteuse, c'est l'habileté du con-

ducteur, et non son compte de banque, qui lui assure la victoire. C'est phénoménal.

Et derrière ce phénomène, il y a d'abord et avant tout une voiture phénoménale. Il n'a fallu que six courtes années pour que la Honda Civic devienne la petite voiture la plus aimée et la plus recherchée au Canada. En fait, c'est la petite voiture qui s'est vendue le plus au Canada au cours des trois dernières années*. Et cet automne, la deuxième génération de la phénoménale Honda Civic fera son apparition sur le marché.

Surveillez l'arrivée de la nouvelle Honda Civic et renseignez-vous sur la série Challenge Honda/BF Goodrich chez ces concessionnaires Honda participants: Honda De Sigi Ltée • A.K.S. Automobiles Limited • Lombardi Auto Ltée • Civic Motor Sales Limited • Econauto Ltée • Vic Autorama Inc. • Mauricien Honda Inc. • Auto Gilles Villeneuve Inc. • Daignault & Frère (1966) Inc. • Garage Les Cantons Ltée • Auto Roule Inc.

La Série Challenge Honda/BF Goodrich.

*Source: R.L. Polk.



55 COLONIES FRANÇAISES

Visitez 26 excitantes colonies et ex-colonies françaises avec cette collection spectaculaire de 55 timbres de valeur — le tout pour 10¢ seulement!

Traversez le brûlant Sahara; partez pour un safari au sein du mystérieux Congo; découvrez les terres gelées de l'Antarctique! Il y a des animaux sauvages, des fleurs superbes, des merveilles de paysages, sur des timbres colorés de toutes formes et de toutes dimensions. PRIX CATALOGUE: plus de \$3.00!

Mais ils sont à vous pour 10¢ seulement, pour vous introduire à la marotte favorite du monde. En plus, vous recevez d'autres merveilleux timbres pour examen gratuit. Achetez-en ou non, renvoyez le reste, annulez le service à tout moment. Plus un gros catalog illustré de 48 pages. Envoyez 10¢ — Aujourd'hui! H.E. Harris, Dept. FE-335, Boston, Mass. 02117 USA

FINIS LES PROBLÈMES QUOTIDIENS DE DENTIER

Le Coussinet Snug les retient fermement pendant des semaines, en tout confort.

Adieu crèmes et poudres salissantes! Adieu opérations délicates chaque matin et après les repas! Avec le coussinet Snug, le dentier adhère parfaitement de jour en jour et reste confortable pendant des semaines. En effet, le coussinet Snug, doux et efficace, crée un lien tout confort entre les gencives et le dentier. Il adhère au dentier, non pas aux gencives. On peut rincer, frotter, savonner le coussinet Snug... il se nettoie facilement, mais ne risque pas de se décoller ou de s'écailler. Mettez vite un terme à vos problèmes. Utilisez le coussinet Snug. Il retient fermement le dentier pendant des semaines, en tout confort.

SNUG®
COUSSINETS À DENTIER

Souhaite la bienvenue aux pilotes de Formule 1 du prochain Grand Prix du Canada
Bon séjour chez nous et Bonne Chance



**HÔTEL RÉGENCE
HYATT MONTRÉAL**

Bonne chance à l'équipe Renault sport!

Jean-Marc BÉDARD
de AUTO JEAN MARC BÉDARD, St-David, Lévis

Mario BÉLANGER
de MARIO BÉLANGER INC., Repentigny

Roger BERNARD,
Raymonde Daigneault
de ROGER BERNARD AUTOMOBILES, Rigaud

Jean-Paul BOISVERT
de AUTOMOBILES J.P. BOISVERT, Sherbrooke

Jean-Marie BOLDUC
de J.M. BOLDUC ENRG., Ste-Méthode

Aido CAVALLO
de RENDEZ-VOUS AUTO LTÉE, Greenfield Park

Marcel CLOUTIER
de BROME AUTO INC., West Brome

Omer CLOUTIER, Paul LÉVESQUE
de CLOUTIER ET LÉVESQUE ENRG., Rimouski

Emmanuel DE WARREN,
Cyr DE TURRIS
de RENAULT CANADIÈRE INC., Québec

Eddy DOYLE
de GARAGE EDDY DOYLE, Lachine

Michel DUBUC
de DUBUC AUTOMOBILE LTÉE, Portneuf, Qué.

Michel DUMAS
de AUTOMOBILES MICHEL DUMAS INC., Tracy

Fernando ESCRIVA
de LES AUTOMOBILES ESCRIVA LTÉE,
St-Antoine des Laurentides

Laurent FRIGON
de FRIGON ET FRÈRES, Trois-Rivières

Arthur GAGNON, Didier PON,
Pierre CLICHE
de GARAGE PON INC., Rouyn

Claude GAUTHIER, Claude BENOIT
de AUTOMOBILES C.V.C. INC., Mont-Laurier

José GERBEAUD,
Claude BAILLARD
de GERBEAUD AUTOMOBILES, Sept-Îles

Antonin GOSSELIN
de AUTOS A. GOSSELIN INC., St-Nicolas, Lévis

Lucien JACQUES
de AUTO MONACO (1977) INC., Omerville

Ratko KRCEVINAC
de RENAULT STE-AGATHE LTÉE, Ste-Agathe

Thomas KUTSCHER
de CONCORDIA AUTO LTÉE, Laval

André LABONTÉ
de GARAGE ANDRÉ LABONTÉ ENRG.,
Normandin

Armand LAFRENIÈRE
de GARAGE ROBERT ENRG., Grand Mer

Jacques LAMBERT
de AUTO LAMBERT (1976) LTÉE, Drummondville

Jean-Claude LAROCHE
de AUTOS J.C. LAROCHE INC., Joliette

Alain LEBEGUE
de RENAULT PIERREFONDS LTÉE, Pierrefonds

Charles LEMAY
de LEMAY AUTOMOBILES INC., Victoriaville

Joseph LEROUX
de AU PAVILLON DE L'AUTO INC., Montréal

Roger LESTAGE
de LESTAGE ET FILS LTÉE, ST-Rémi

Claude MACHARD
de MONTRÉAL DAUPHINE INC., Montréal

Hassan MANSOURI
de AUTO GIBRALTAR INC., Laval

Pierre-Jean MARTIN
de LAREAU AUTOMOBILES INC., Montréal

Réjean PAQUIN
de GARAGE A. PAQUIN INC., Ste-Thérèse

Wilfrid PERREAULT
de MAISONNEUVE, Québec

Pierre PERRON
de PIERRE AUTOMOBILES INC., Valleyfield

Raoul PERRON
de AUTOS PERRON SAGUENAY INC., Chicoutimi

Marziale PICCOLI
de AUTO RENAULT VILLE-MARIE, Montréal

Marcel ROBERT
de M. ROBERT AUTOMOBILES INC., Coaticook

Camille SIMARD
de GARAGE C. SIMARD, Alma

Jean-Paul SIMARD
de GARAGE J.P. SIMARD, Alma

Cyrille SINCLAIR
de AUTOS G.S.R. INC., Laval

Maurice SINCLAIR
de SOVEA AUTOS, Québec

Michel TANGUAY,
Guillaume SANCHEZ
de GARAGE MONDIAL INC., St-Jean

Jean VOYER
de VOYER AUTO INC., Rivière du Loup, Qué.

 **RENAULT**

PETIT GUIDE DU PARFAIT SPECTATEUR

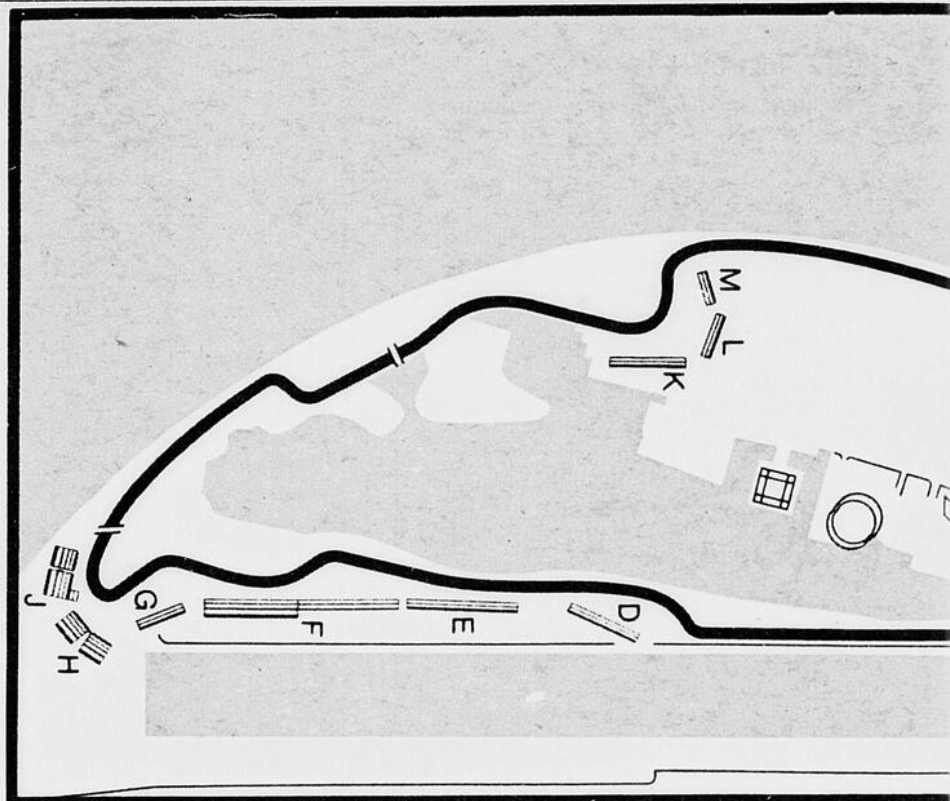
A cause de la foule qu'attire une course de formule 1, à cause de la confusion qui peut régner au classement après plusieurs tours de piste, alors que des concurrents attardés se sont déjà fait doubler, suivre un grand prix automobile peut devenir ennuyeux pour peu qu'on l'observe d'un endroit peu avantageux. C'est pourquoi, pour tirer un profit maximum d'un spectacle relativement coûteux, mais qui peut devenir terriblement excitant, il convient de connaître quelques «trucs» faciles.

LES QUALIFICATIONS

Bien que la course officielle n'ait lieu que le dimanche, les journées de vendredi et de samedi sont tout aussi importantes à mon avis, ne serait-ce qu'à titre de préparation pour «le grand jour». Si cela est dans vos moyens, je vous engage à acheter un billet de trois jours, ou au moins de deux jours (samedi-dimanche), car vous en tirerez autant de plaisir que si vous assistiez à trois grands prix en ligne. Outre les séances dites de qualification pour la formule 1, se déroulent parallèlement d'autres épreuves, et, dans le cas de Montréal, une course de formule Atlantique, le samedi, qui vaut à elle seule le déplacement. La foule étant moins nombreuse les vendredi et samedi, les épreuves moins rapprochées, on peut à loisir étudier tous les emplacements réservés autour du circuit pour le public et choisir les meilleurs pour le dimanche. De plus, on peut passer tout le temps que l'on veut (moyennant un prix d'admission de cinq dollars) dans les «paddocks», soit l'emplacement réservé pour les différentes écuries pour préparer leur matériel. Vous y côtoierez de près les pilotes, les chefs mécaniciens, les directeurs de course, et verrez sans leurs carrosseries les formule 1 dans toute leur nudité. L'amateur en appréciera les suspensions, les montages de freins, les moteurs, etc. Le néophyte y fera connaissance avec l'étroitesse d'un cockpit de monoplace.

Et les fameuses qualifications! Eh bien, ce sont elles qui détermineront, à l'issue de la dernière séance, la position de départ des voitures, en fonction des temps (les «chronos») réalisés. Avec deux voitures par ligne, on comprend vite l'importance de partir en première ou en dixième ligne. Quand on sait combien est difficile en course le dépassement d'un concurrent, et que l'on va beaucoup plus vite en cavalant seul en tête, on saisit également la valeur de l'enjeu.

Cette année, les qualifications sont réparties en deux séances d'une durée d'une heure et demie chacune. Pour décrocher le meilleur temps, qui détermine la première place au départ ou «pole position», chaque équipe met en oeuvre



le maximum de matériel, de temps et de compétence. Bien souvent les temps réalisés en qualification sont meilleurs que le tour de piste le plus rapide en course. Les voitures, en effet, tournent au maximum de leur vitesse, avec des pneumatiques conçus à cet effet, et à durée limitée à trois ou quatre tours. Ils sont élaborés à partir de gommages molles assurant une adhérence optimum, mais se dégradant très vite.

D'autre part, le poids de la voiture est réduit par le fait que l'on ne fait pas le plein d'essence, comme au départ de la course.

Généralement, le scénario des qualifications est le suivant: les voitures partent, font un tour pour réchauffer les pneumatiques, puis mettent «la gomme» au deuxième tour pour «décrocher un chrono». Les temps sont enregistrés par des cellules photo-électriques très sophistiquées placées sur la longueur du circuit. Chaque écurie lance ses voitures dès qu'elles sont prêtes, et plusieurs concurrents peuvent tourner en même temps. Comme chacun essaie d'aller plus vite que l'autre, on en arrive à une série de duels parfois aussi relevés que lors de la véritable course, et les accidents ou les simples sorties de piste, au cours de ces séances, sont monnaie courante.

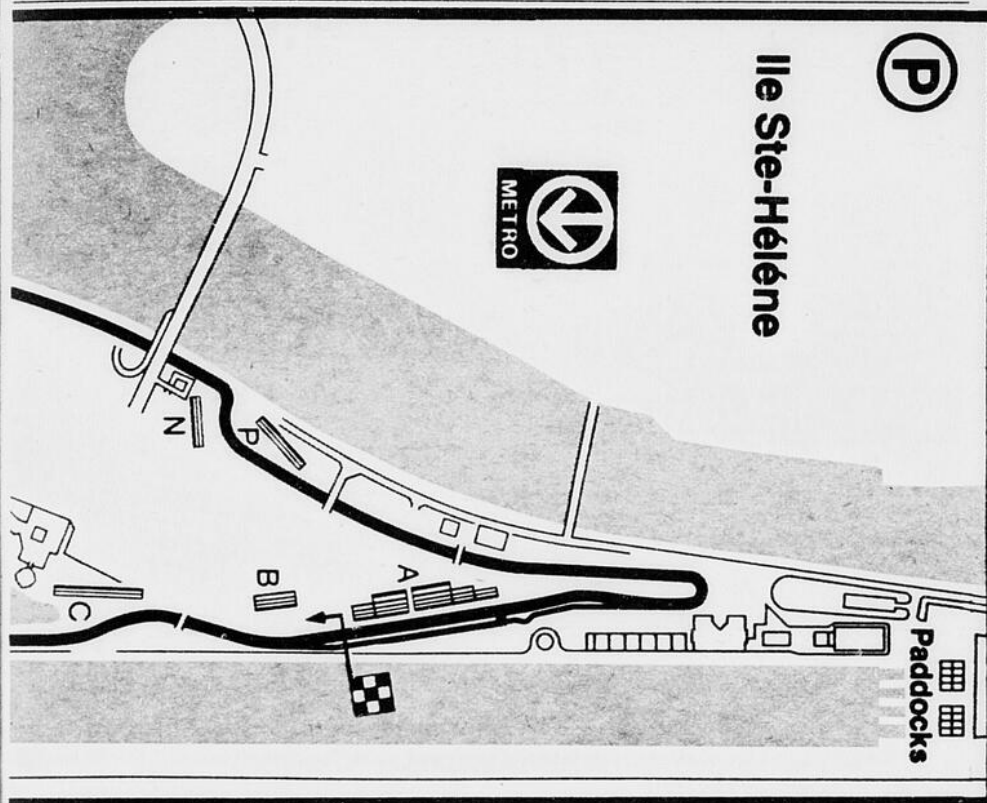
Comme en athlétisme, celui qui se trouve à la corde du premier virage, au départ, est avantagé. C'est donc cette place, sur la première ligne de départ, qui est la récompense du meilleur temps.

RECONNAÎTRE LES VOITURES ET LES PILOTES

Pour qui suit plus ou moins assidûment les résultats des courses de formule 1 dans les journaux, il est relativement facile de devenir familier avec les noms des écuries: Lotus, Ferrari, Ligier, Renault, Brabham, McLaren, Williams, Tyrrell, Wolf, Arrows, Shadow ou même Copersucar. Même chose pour les pilotes, de Gilles Villeneuve à Mario Andretti en passant par la «French Connection» des Jabouille, Arnoux, Jarier, Pironi, Tambay, Lafitte, ou les exotiques Scheckter, Jones, Mass, Regazzoni, etc. Mais les reconnaître sur la piste, alors que deux ou trois voitures passent ensemble, c'est plus difficile. D'où encore une fois l'intérêt d'assister aux qualifications et de se promener dans l'enclos (paddock). Très colorées, décorées aux couleurs de leurs commanditaires, les voitures qui ne sont quand même pas tellement nombreuses sont vite reconnaissables. Le bleu des Ligier, le jaune des Renault et le rouge des Ferrari se remarquent facilement. Mais attention, cette année les Lotus ont échangé leur belle livrée noir et or pour du vert! Quelques petites séances de familiarisation avec les voitures 79 ne feront donc pas de tort et rendront le déroulement de la course tellement plus intéressant!

Deuxième étape, les pilotes. Alors là, même le physionomiste en chef de chez Régine devra laisser son art au vestiaire.

Légèrement remanié, le circuit du Grand Prix du Canada, dans l'île Notre-Dame, n'attend plus que les amateurs de formule 1. Dans les «tribunes principales» (A B), le billet de trois jours donne droit à un siège réservé dans les gradins en face de la ligne d'arrivée et de départ. D'autres excellentes places sont réparties le long du parcours.



Car sous les casques intégraux et les casques, avec la visière rabattue, un pilote devient vite anonyme. Solution: apprendre à reconnaître les casques des pilotes, ce qui est assez compliqué, ou les numéros des voitures, ce qui est beaucoup plus simple. Il est relativement aisé, même lorsque la voiture passe à pleine vitesse, de repérer le numéro 12 sur la Ferrari de Villeneuve; ça l'est beaucoup moins si l'on tente de lire le significatif décalque Labatt qui orne le devant de son casque. Les quelques dollars d'investissement que représente l'achat du programme officiel vous aideront grandement dans ce travail de reconnaissance. Tout comme ils vous permettront de mieux suivre la course, le moment venu, grâce à la carte de pointage qui se trouve comprise dans ce programme.

LA CARTE DE POINTAGE

Un grand prix comporte de 65 à 75 tours selon la longueur du circuit. L'an dernier le Grand Prix de Montréal s'est disputé en 70 tours. La force inégale des participants, des arrêts inopinés aux puits de ravitaillement, et les aléas de la course (doublage, sorties de pistes, accidents), font que généralement, au bout d'une dizaine de tours on ne sait plus qui est devant qui. Comme, d'autre part la sonorisation n'est jamais parfaite, que la foule est toujours bruyante et que le petit du voisin de gauche se met inmanquablement à réclamer une boisson gazeuse à grands cris, juste quand l'annonceur officiel annonce un résultat, il faut

prévoir des solutions de rechange. La première est de noter à chaque tour, sur la carte de pointage, l'ordre de passage des voitures classées d'après leur numéro. Les retardataires ou les accidentés apparaîtront tout de suite. Un barème des vitesses vous donnera même la vitesse moyenne enregistrée par les pilotes en fonction de la longueur de la piste. Votre conjoint(e) ou un(e) ami(e) peut même faire office de chronométrateur et noter l'écart qui sépare à chaque passage deux concurrents qui se font la lutte, afin de savoir si votre favori se fait rattraper ou augmente son avance.

Cet exercice toutefois peut s'avérer fastidieux pour les non-passionnés, voire les non-initiés, et à moins d'être un fervent statisticien, cela peut nuire au spectacle si l'on est bien placé et que l'on a deux bonnes courbes en vue.

Autre solution: la radio portative. Sans vouloir faire de publicité pour un poste en particulier, il y en a tout de même un qui retransmet en direct toute la course du Grand Prix sur les ondes AM. Directement informés, les commentateurs vous annoncent sans effort de votre part la situation des meneurs et les incidents de la course. Il suffit de vous assurer que vos piles sont bonnes et le tour est joué. Il y a, bien sûr, la solution riche qui consiste à apporter votre petit téléviseur portatif à piles. Confortablement calé sur votre siège d'estrade réservé, avec en direct le son et l'odeur des bolides, vous pouvez suivre leurs évolutions à tout moment. Pourquoi pas! L'important, c'est de se déplacer!●

félicitations
à... **Gilles Villeneuve** ...et bon succès



de la part
du personnel,
clients et vendeurs
du Québec et de
l'est de l'Ontario



ULTRAMAR - AIGLE D'OR - ULTRACOMFORT - CASTEL ET FILIALES

perspectives

est publié chaque semaine
par Perspectives Inc.
231, rue Saint-Jacques
Montréal P.Q.
H2Y 1M6 Tél. 282-2224

Représentant publicitaire
MagnaMedia Limitée
231, rue St-Jacques
Montréal P.Q. H2Y 1M6 Tél. 282-2120

ISSN 0380-6790

- | | |
|--|--|
| Président et directeur général
Jean-A. Dion | Collaborateurs réguliers
Raymonde Bergeron
Guy Fournier
Gité
Normand Hudon
Henriette Major
Margo Oliver
Denis Plain
Pedro Rodrigues
Michèle Thibault
Marie-Odile Vézina |
| Rédacteur en chef
Jean Bouthillette | Président du conseil
Charles d'Amour |
| Redactrice en chef adjointe
Thérèse Dumesnil | Vice-président
Guy Pépin |
| Rédacteurs
Edouard Doucet
Isabelle Lefrançois | Secrétaire
Gaston Vachon |
| Directeur artistique
Pierre Legault | Tésorier
Denis Lacasse |
| Chef de la fabrication
Michel Brunette | |
| Graphiste
Jean-Marc Martin | |
| Secrétaire
Liliane Bitursi
Françoise Joannidès
Gisèle Payant | |

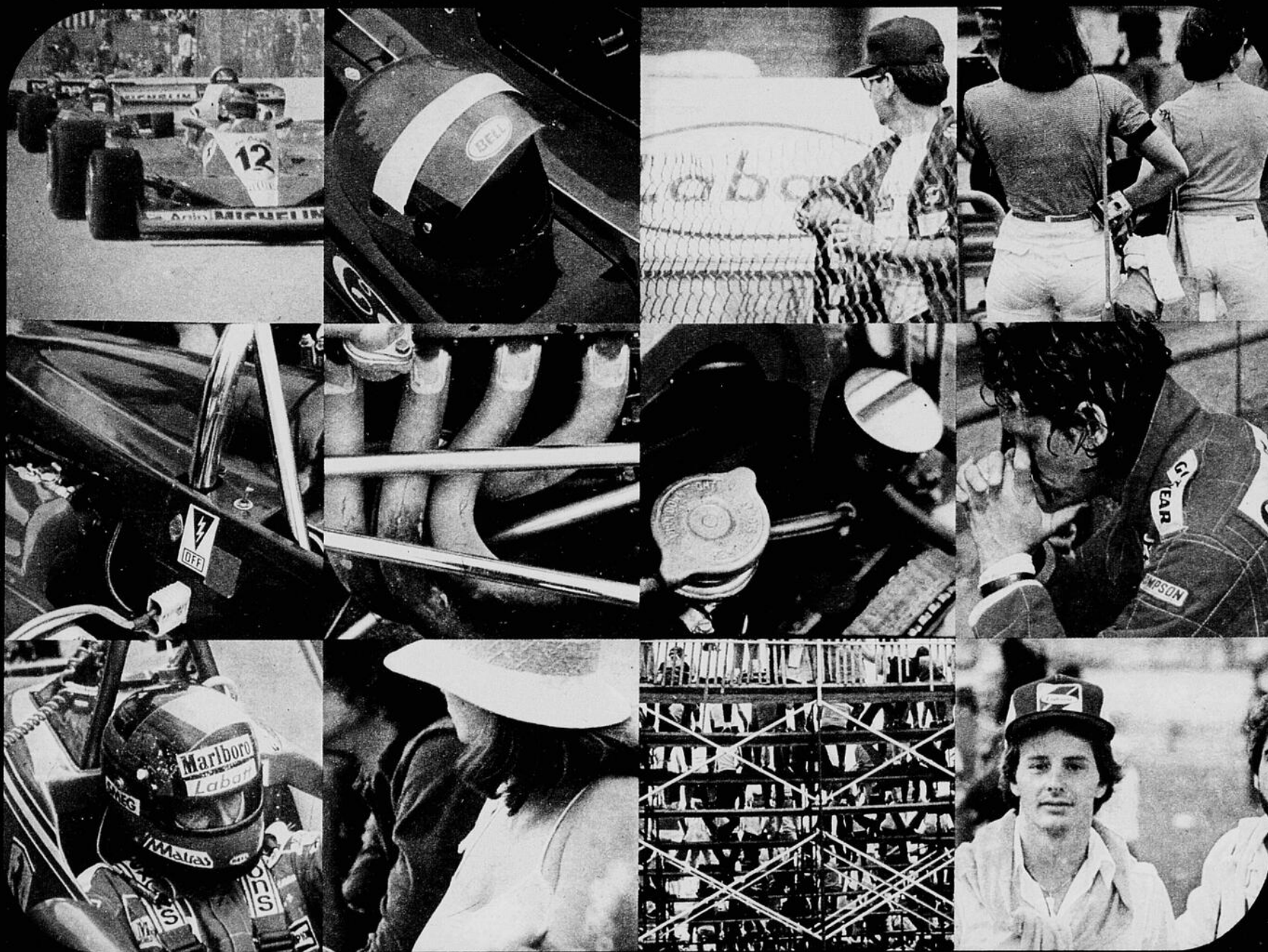
GRATIS 88 TIMBRES



COLLECTION DE 88 TIMBRES DE CHOIX...
Ils sont vôtres gratuitement! Ces 88 timbres des quatre coins du monde vous seront livrés IMMEDIATEMENT en nous envoyant 10¢ pour la poste. Avec cette collection contenant de pittoresques timbres exotiques, nous incluons une approbation à bas prix, sans obligation de votre part.

LOUIS ARPIN C.P. 240P Phillipsburg, Qué. J0J 1M0
Incluez 10¢ pour frais d'expédition

GRAND PRIX DU CANADA



MONTREAL

ÎLE NOTRE-DAME 28, 29, 30 SEPTEMBRE

Faut y être pour le vivre!

Achetez vos billets dès maintenant.

	Vendredi 28 septembre	Samedi 29 septembre	Dimanche 30 septembre	3 jours
Tribunes principales - A et B (siège réservé) (accès aux paddocks)	-	-	-	\$65
Gradins (siège réservé) J-H	-	-	-	\$50
Gradins (siège non réservé)	\$8	\$15	\$22	-
Places debout (Adultes)	\$6	\$ 8	\$12	\$22
Places debout (Moins de 12 ans)	\$2	\$ 2	\$ 5	-

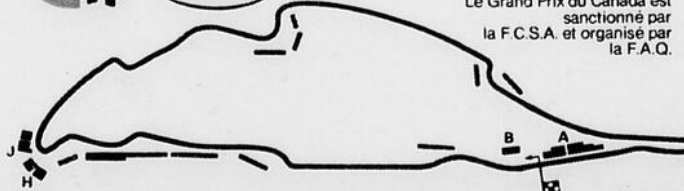
Billets et renseignements aux comptoirs Eaton.



Grand Prix
du Canada

Labatt

Le Grand Prix du Canada est
sanctionné par
la F.C.S.A. et organisé par
la F.A.Q.



MARGO OLIVER
LA BONNE Cuisine

L'oignon nous met d'abord la larme à l'oeil.
Mais quelle appétissante odeur
il dégage en cuisant
et quel raffinement il ajoute aux plats!

Le *Larousse gastronomique* dit de l'oignon qu'il a une saveur mordicante. Le mot n'est pas courant mais la saveur qu'il évoque est connue de chacun de nous. Elle peut être âcre mais sait aussi se faire douce et sans l'oignon, et tous les membres de sa famille: le poireau, la ciboulette, l'échalote et l'ail, notre façon de cuisiner se trouverait sûrement complètement changée. L'oignon est cultivé depuis la plus haute Antiquité. Mais les plats que j'en ai faits ici sont d'aujourd'hui.

PETITS OIGNONS EN CRÈME RELEVÉS D'ORANGE

1 grosse orange
2 livres de petits oignons blancs
2 cuil. à table de beurre ou de margarine
2 cuil. à table de farine
1 cuil. à thé de sel
1 ¼ tasse de lait
1 cuil. à thé de sauce Worcestershire
¼ de cuil. à thé de moutarde en poudre
Paprika

Préparer 2 cuil. à thé de zeste d'orange râpé et le mettre de côté. Peler l'orange et couper toute sa chair en cubes de ½ pouce. Les bien égoutter.

Eplucher les oignons et les mettre dans une grande casserole. Les couvrir d'eau bouillante et les faire bouillir, 15 minutes ou jusqu'à ce qu'ils soient tendres. Les égoutter et les mettre dans un plat de service chaud.

Chauffer le beurre ou la margarine dans une casserole moyenne, pendant la cuisson des oignons. Ajouter la farine et le sel, en mêlant bien. Retirer du feu. Ajouter le lait, d'un trait et en mêlant bien. Continuer la cuisson, à feu moyen et en brassant, jusqu'à ce que la sauce bouille et soit épaisse et lisse. Ajouter, en brassant, le zeste d'orange râpé, la sauce Worcestershire et la moutarde. Ajouter finalement les petits morceaux d'orange et brasser délicatement. Verser le tout sur les oignons et saupoudrer légèrement de paprika. (6 portions)

QUICHE AU BACON ET AUX POIREAUX

Pâte à tarte, quantité pour 2 croûtes de 9 pouces
1 livre de bacon
3 poireaux moyens
½ tasse de jambon cuit, en minces languettes
2 ½ tasses de gruyère râpé
10 oeufs



2 tasses de lait
½ cuil. à thé de sel
¼ de cuil. à thé de poivre
⅛ de cuil. à thé de muscade

Chauffer le four à 475°F. Faire 2 parts de la pâte; en foncer 2 assiettes à tarte, de 9 pouces de diamètre, en construisant des bords hauts et dentelés. Ne pas percer les abaisses avec les dents d'une fourchette. Cuire au four 3 minutes. Retirer du four et ne pas s'en faire si la pâte gonfle par endroit; elle se reposera sur l'assiette une fois hors du four.

Régler le thermostat du four à 350°F.

Couper le bacon en morceaux de 1 pouce. Les mettre dans une grande poêle épaisse et les faire frire jusqu'à ce qu'ils soient croustillants. Les retirer avec une cuillère perforée et les faire égoutter sur du papier absorbant. Ne laisser dans la poêle que 3 cuil. à table de la graisse de cuisson du bacon.

Parer les poireaux en ne conservant que leurs parties blanches et environ 2 pouces de leurs parties vert pâle. Les couper en deux, en longueur, et les laver soigneusement en écartant un peu les

feuilles. Les trancher très mince, en travers. Il y aura de 4 à 5 tasses de petites tranches. Mettre le poireau dans la graisse de bacon dans la poêle et le cuire à feu doux, en brassant constamment, jusqu'à ce qu'il soit un peu ramolli sans être bruni. Ajouter les lanières de jambon et continuer la cuisson, en brassant, jusqu'à ce que le poireau soit tendre.

Mettre de côté ½ tasse du fromage; étendre ce qui en reste, uniformément, dans le fond des 2 croûtes partiellement cuites. Mettre de côté ¼ de tasse des miettes de bacon et étendre ce qui en reste dans les 2 croûtes.

Battre les oeufs légèrement. Ajouter, en brassant, le lait, le sel, le poivre et la muscade. Ajouter le mélange poireau-jambon, mêler et déposer le tout, à la cuillère à pot, dans les croûtes. Parsemer les quiches du fromage et du bacon mis de côté. Habiller le bord des quiches d'une étroite bande de papier d'aluminium pour les empêcher de brunir trop rapidement pendant la cuisson.

Cuire au four, 45 minutes ou jusqu'à ce que la croûte des quiches soit brunie et leur garniture prise. Servir bien chaud. (2 quiches ou 12 portions)

OEUFS BROUILLÉS A L'OIGNON

1 gros oignon blanc, dit espagnol ou des Bermudes, haché
2 cuil. à table de beurre
6 oeufs
3 cuil. à table de lait
½ cuil. à thé de sel
1 tombée de poivre
1 cuil. à table de pimento de conserve
1 cuil. à table de persil haché

Faire frire l'oignon dans le beurre, à feu moyen, jusqu'à ce qu'il soit très légèrement bruni. Battre ensemble légèrement, à la fourchette, les oeufs, le lait, le sel et le poivre. Ajouter le pimento et le persil, en brassant. Verser le mélange sur l'oignon dans la poêle et cuire à feu doux en soulevant de temps à autre, avec une spatule, les portions déjà prises pour faire glisser dessous les oeufs encore liquides; retourner la préparation sitôt qu'elle est suffisamment prise. Cesser la cuisson quand les oeufs sont encore humides et brillants sur le dessus. Mettre dans une assiette et servir immédiatement. (3 ou 4 portions)

Suite page 36

OIGNONS A L'AIGRE-DOUX

9 oignons moyens, pelés et coupés en deux, en travers

Eau bouillante

½ cuil. à thé de sel

¼ de tasse de cassonade

2 cuil. à table de fécule de maïs

1 cuil. à thé de sel

½ cuil. à thé d'assaisonnement au chili (chili powder)

¼ de cuil. à thé de moutarde en poudre

½ de cuil. à thé de gingembre en poudre

1 tasse de jus de tomate

½ tasse d'eau

2 cuil. à table de vinaigre blanc

Mettre les oignons dans une grande casserole. Les couvrir d'eau bouillante et ajouter ½ cuil. à thé de sel. Chauffer jusqu'à ébullition, baisser le feu, couvrir et faire mijoter à feu doux, 15 minutes ou jusqu'à ce que les oignons soient tendres. Egoutter.

Mêler parfaitement, dans une casserole, la cassonade, la fécule de maïs, le sel, l'assaisonnement au chili, la moutarde et le gingembre. Ajouter le jus de tomate, petit à petit et en brassant pour obtenir un mélange lisse. Ajouter l'eau et le vinaigre, en mêlant bien. Cuire à feu vif, en brassant constamment, jusqu'à ce que la sauce bouille, soit épaisse et

d'une apparence un peu translucide; baisser alors le feu et continuer la cuisson 3 minutes, en brassant souvent. Ajouter les oignons et bien chauffer. (6 portions)

SALADE D'OIGNON ET DE CRESSON

Sel

1 gousse d'ail, épluchée et coupée en deux

2 gros oignons blancs, dits espagnols ou des Bermudes

2 grosses bottes de cresson

1 concombre moyen

Garniture à la crème sure (notre recette)

De 6 à 8 radis, tranchés.

Prendre un très grand bol à salade peu profond et en saupoudrer l'intérieur de sel. Tremper le côté coupé des morceaux de gousse d'ail dans le sel et en frotter tout l'intérieur du bol. Jeter l'ail.

Eplucher les oignons et les couper, en travers, en tranches très fines. Les mettre dans le bol. Laver le cresson et le bien secouer pour en faire tomber tout excès d'eau. Détacher les petites tiges tendres du sommet des branches et toute autre tige parfaite et tendre. Faire une couche de ces tiges et feuilles tendres sur l'oignon, en laissant une lisière de celui-ci à découvert, tout autour. Détailler le

concombre en lamelles et disposer ces dernières au centre de la salade, sur le cresson.

Disposer la garniture à la crème sure, en amas, sur le concombre. Entourer toute la salade d'une bordure de tranches de radis partiellement superposées. Ce plat est fort attrayant; le disposer ainsi sur la table mais il va de soi qu'il faut, avant de servir, mêler tous les légumes et les bien enrober de la garniture à la crème sure. (De 6 à 8 portions)

Garniture à la crème sure

¼ de tasse de crème sure, du commerce

2 cuil. à table de vinaigre de vin à l'estragon

½ cuil. à thé de sel

¼ de cuil. à thé de poivre

¼ de cuil. à thé de moutarde en poudre

1 pincée de sucre

Battre ensemble tous les ingrédients, avec un petit fouet métallique si possible, pour en faire un mélange lisse. Réfrigérer jusqu'au moment d'utiliser.

POTAGE VERT

6 poireaux moyens

3 cuil. à table de beurre ou de margarine

3½ tasses de bouillon de poulet

2 pommes de terre moyennes, pelées et grossièrement coupées en dés

1 tasse de petits pois congelés

½ tasse de feuilles de cresson, mesurées bien tassées

1 tasse de lait

2 cuil. à table de ciboulette hachée

Sel et poivre

Parer les poireaux en ne conservant que leurs parties blanches et environ 2 pouces de leurs parties vert pâle. Les couper en deux, en longueur, et les laver soigneusement en écartant un peu les feuilles. Les couper en tranches, en travers.

Chauffer le beurre ou la margarine dans une grande casserole épaisse. Ajouter les poireaux et les cuire, à feu doux et en brassant, pour les ramollir. Ne pas les laisser brunir. Ajouter le bouillon et les pommes de terre. Chauffer jusqu'à ébullition, baisser le feu, couvrir et faire mijoter, 15 minutes ou jusqu'à ce que les pommes soient tendres. Ajouter les pois et continuer la cuisson 5 minutes. Ajouter le cresson et laisser mijoter pendant 1 minute.

Passer la préparation au mélangeur électrique, en deux temps, pour la rendre lisse. Remettre le tout dans la casserole. Ajouter le lait et la ciboulette, en brassant. Goûter et ajouter sel et poivre si cela est nécessaire. Servir très chaud. (6 portions)

...Comment mange-tu ton poulet, Marleau?



"Je le mange rôti, à la King, chasseur, à la créole, à la Kiev, en pâté... De toutes façons, le poulet c'est toujours bon, toujours nutritif et toujours aussi économique. Et je prends d'autres idées dans le livre de recettes Beccor".



au nom de
toutes les volailles
du Québec

Vous recevrez ce livre de recettes, en envoyant \$1, à cette adresse:

Beccor
515, avenue Viger
Montréal, Qué.
H2L 2P2



nom _____

adresse _____

ville _____

code postal _____

Et vous? Comment mangez-vous votre poulet aujourd'hui?

JUSQU'À **25%** DE REDUCTION

sur les élégants services de table assortis de

Denby

faïence, verrerie, couverts.

(Offre valable pour un temps limité)



Maintenant! Ce qui se fait de mieux...pour moins.

Quelle merveilleuse occasion de devenir l'heureux propriétaire d'un des fameux services

Denby. Pendant une période limitée, jusqu'à 25% d'économies sur des articles sélectionnés. Une offre à ne pas manquer!

16 motifs de vaisselle dans des styles élégants ou pour tous les jours. Une vaisselle faite et formée à la main, mais assez résistante pour supporter la chaleur du four, le froid du congélateur. De plus, la



vaisselle Denby va au four à micro-ondes et au lave-vaisselle. Elle est assez élégante pour orner

votre table en toute occasion. Assez durable pour être accompagnée d'une garantie de 2 ans. Rehaussez votre table avec la verrerie et les couverts en acier inoxydable assortis de Denby, aussi offerts avec de semblables économies.

Cette offre est limitée. Dépêchez-vous d'en profiter...Achetez les articles Denby.

Le Denby n'a pas d'âge.



EN VENTE DANS
CES BONS MAGASINS:

QUEBEC	
Montreal	Ogilvy - Ste. Catherine et de la Montagne
Montreal	Caplan's Gift Shoppes
St. Cesaire	Au Coup d'Oeil
Ville D'Anjou	Le Vaisselier
Ville Brossard	Le Souk - Mall Champlain
St. Bruno	Le Souk - Promenades St. Bruno
Beloil	Le Souk - Mall Montenach
St. Jean	Le Souk - Galleries Richelieu
Chicoutimi	Fraser & Gagnon
Granby	Yvan Brouillette
Quebec City	Pierre Robitaille
Sherbrooke	Skinner & Nadeau
Trois Rivières	P. V. Ayotte Ltée.
Valleyfield	Librairie G. Boyer
Sept Iles	Le Coque Lico
St. Hyacinthe	H. Gagnon Fils
Gaspe	L'Original
Ste. Foy	Rioux China
ONTARIO	
Ottawa	McIntosh & Watts

Guy FOURNIER

SIX COQS ME DONNENT RAISON

NOTE DE LA RÉDACTION — Il n'arrive pas très souvent que notre rédacteur Guy Fournier publie au complet une lettre qu'il reçoit, mais celle qui suit offre un intérêt tout à fait particulier puisqu'elle témoigne hors de tout doute de la véracité de certaines de ses hypothèses traditionnelles sur le comportement entre mâles et femelles.

« Cher monsieur Fournier,

« Si je me permets de vous écrire cette lettre, c'est que je fais confiance à votre grande expérience de la vie, étant donné toute les situations difficiles devant lesquelles vous vous êtes trouvé si souvent.

« Figurez-vous, cher monsieur, que pour les besoins de la cause ou de la chose... certaines gens (la grammaire m'oblige à employer le féminin) ont acheté, pour égayer la basse-cour de nos voisins, en plus d'une poulette, son jeune coq et leurs quatre poussins, une magnifique poule brune et six (j'ai dit six) majestueux coqs blancs comme vierge, d'une beauté remarquable, à la crête fière et hautaine.

« Je tiens à vous préciser, avant de

continuer, que je ne suis ni sexiste, ni raciste, encore moins féministe, mais je m'explique très mal au départ un tel geste.

« M. Fournier, vous auriez dû voir la réaction de mes fillettes lorsqu'elles assistèrent à des scènes, mais des scènes qui se répétaient aussi bien le matin que le soir, avant les repas comme après et même durant; la semaine comme le dimanche, beau temps mauvais temps (pauvre poule mouillée), c'était épouvantable, je vous le jure! à n'importe quel moment et n'importe comment, et toujours à une contre cinq. Heureusement que le sixième n'avait qu'à monter la garde, mais, rassurez-vous, ils alternaient leur tour de garde régulièrement.

« Et les enfants qui ne cessaient de me harceler de leurs questions, car elles étaient complètement traumatisées (elles qui reçoivent leur éducation dans un couvent de jeunes filles, elles n'ont pas l'habitude de tels spectacles...) et pourquoi ceci maman? et pourquoi cela, maman? et pourquoi la poule a perdu toutes ses plumes sur le dos maman? Ouf! Si elles avaient exa-

miné de près les ergots de ces inassouissables gallinacés, elles auraient compris... Que pouvais-je leur dire pour les rassurer? J'étais moi-même tellement bouleversée, estomaquée, et même choquée. Si au moins j'avais eu le courage de me mettre dans la peau de la poule une seconde, mais j'en frissonnais rien qu'à y penser et je vous assure que ce n'était pas de jalousie, ah! non... Et leur père qui était toujours absent ces moments-là (d'ailleurs, aurait-il su quoi dire, lui? je l'ignore). Une chose est certaine, il me faut un jour ou l'autre leur dire toute la vérité; je sais parfaitement que c'est mon devoir de mère...

« Cher monsieur Fournier, est-ce que vous savez pourquoi on a acheté une poule brune plutôt qu'une poule blanche?

Claudette T. »

« Chère madame, « L'expérience que vous relatez est d'autant plus intéressante qu'à première vue on semble se trouver devant un cas flagrant de racisme chez les animaux. En effet, comment expliquer au-

trement que par la couleur brune de la poule l'agressivité des six coqs blancs? Les scènes disgracieuses qu'ont observées vos fillettes n'ont pourtant rien à voir avec le racisme. Elles témoignent plutôt de la différence fondamentale qui existe entre les sexes. Et je m'explique. On a toujours prétendu que les mâles sont beaucoup plus agressifs que les femelles, ce que j'ai toujours contesté avec véhémence, et votre récit me fournit une preuve de plus de ce que j'avance. Il faut, madame, que vous expliquiez à vos fillettes que si les six coqs blancs ont fait perdre à cette malheureuse poule presque toutes ses plumes, c'est un incident minime en regard de ce qu'aurait produit la situation inverse. Lorsque six poules se retrouvent seules avec un même coq (quelle que soit sa couleur), loin de s'attaquer à lui à tour de rôle, elles s'attaquent plutôt mutuellement jusqu'à ce qu'il ne reste qu'une seule femelle. Là où les mâles ont fait une victime (encore que rien ne prouve qu'il ne s'agisse d'une victime heureuse et consentante), des femelles en auraient fait cinq! »

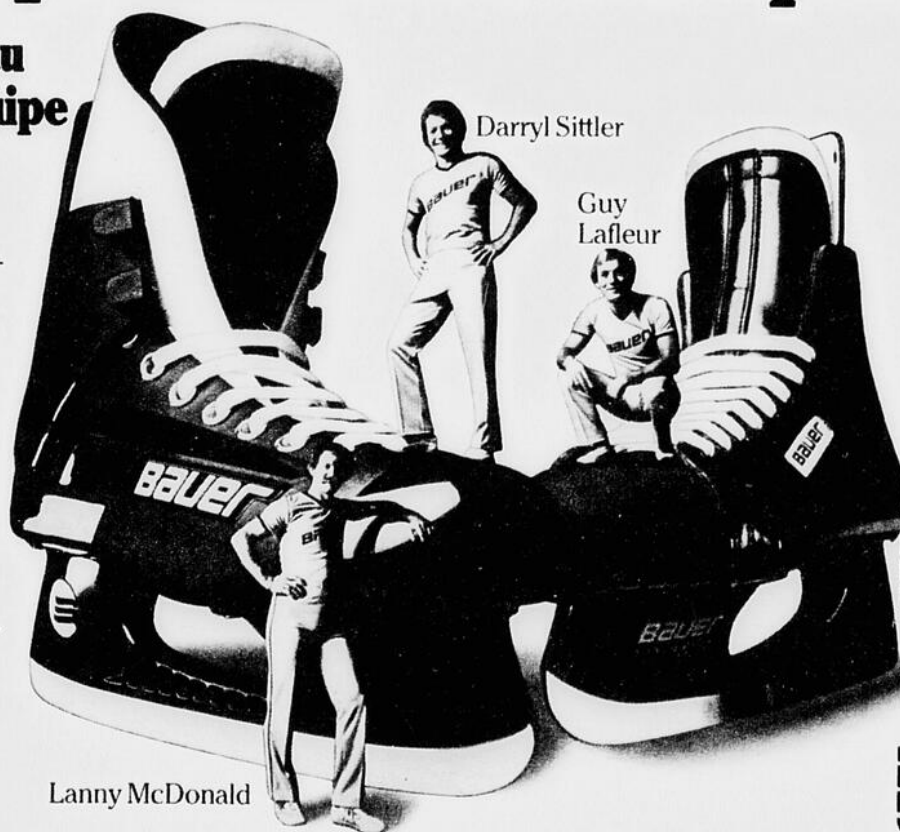
C'est le temps de faire l'essai des patins Bauer!

Et de participer au super tirage de l'équipe d'étoiles Bauer.

Passer simplement chez le dépositaire Bauer* le plus près de chez-vous; seul, si vous avez plus de 16 ans; sinon, faites-vous accompagner par un adulte. Faites l'essai de n'importe lesquels des nouveaux patins Bauer. Vous aurez alors la chance de gagner un magnifique téléviseur Panasonic, à écran couleur de six pieds, ou un magnétoscope ou encore un téléviseur couleur.

Bauer: L'alliage de deux techniques éprouvées.

Pour la première fois, vous pouvez profiter en toute confiance des avantages du cuir et du plastique moulé. Il a fallu les 50 années d'expérience de Bauer pour concevoir et fabriquer un patin alliant la légèreté et la durabilité du plastique moulé au confort du cuir. Suivez les conseils des membres de l'équipe d'étoiles Bauer: Lafleur, McDonald, Sittler et Meeker et passez chez le dépositaire Bauer.*



Les gagnants seront avisés avant le 31 janvier 1980. On trouvera la liste des noms et adresses chez les dépositaires Bauer et dans les journaux régionaux.

Les prix ne pourront être échangés contre un autre produit ou contre une somme d'argent; ils sont assujettis à la taxe de vente provinciale ou locale, s'il y a lieu. Le concours se termine le 31 décembre 1979.

*Dépositaires participants seulement.

BAUER

Les seuls patins endossés par la Ligue Nationale de Hockey

Panasonic

Bon boni-spécial Bauer

Gagnez deux billets de prestige pour assister à une partie de la LNH ainsi qu'un week-end toutes dépenses payées.

Nom _____
Adresse _____
Province _____
Téléphone _____

Déposez ce coupon avant le 31 décembre 1979 chez le dépositaire Bauer le plus proche.

ROGER BAULU

A NOUS DEUX



perspectives

est publié chaque semaine
par Perspectives Inc.
231, rue Saint-Jacques
Montréal P.Q.
H2Y 1M6 Tél. 282-2224

**Président
et directeur général**
Jean-A. Dion

Rédacteur en chef
Jean Bouthillette

**Redactrice en chef
adjointe**

Thérèse Dumesnil

Rédacteurs
Edouard Doucet
Isabelle Lefrançois

Directeur artistique
Pierre Legault

Chef de la fabrication
Michel Brunette

Graphiste
Jean-Marc Martin

Secrétariat
Liliane Bitursi
Françoise Joannidès
Gisèle Payant

Collaborateurs réguliers

Raymonde Bergeron

Guy Fournier

Gité

Normand Hudon

Henriette Major

Margo Oliver

Denis Plain

Pedro Rodrigues

Michèle Thibault

Marie-Odile Vézina

Président du conseil
Charles d'Amour

Vice-président
Guy Pépin

Secrétaire
Gaston Vachon

Trésorier
Denis Lacasse

Représentant publicitaire

MagnaMedia Limitée

231, rue St-Jacques

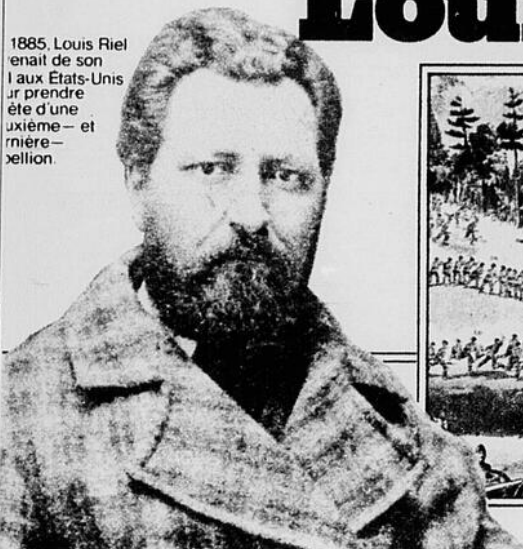
Montréal P.Q. H2Y 1M6

Tél. 282-2120

ISSN 0380-6790

Louis Riel... traître ou héros?

1885, Louis Riel enait de son l aux États-Unis r prendre ète d'une xième - et rière - xellion.



Archives publiques du Canada, Ottawa



Gabriel Dumont, principal lieutenant de Riel, termina sa carrière dans le cirque de Buffalo Bill.

En mai 1885, à Batoche, une bataille sanglante mettait fin au rêve de Riel de créer une nation métisse. Six mois plus tard, Riel montait sur l'échafaud... et entrait dans la légende.

Revivez la véritable épopée de Riel et des **CANADIENS** du **FAR WEST**, gratuitement, pendant 10 jours.

GRATIS:

6 reproductions d'anciennes gravures canadiennes.

Ces 6 grandes gravures de 26 x 20 cm (10 1/4 x 8 po) représentent des scènes canadiennes de l'époque où a débuté la conquête de l'Ouest. Imprimées sur papier de qualité, elles peuvent être encadrées et seront à vous même si vous n'achetez pas un seul volume de la collection!

A: ÉDITIONS TIME-LIFE, C.P. 160, Toronto (Ontario) M5C 2J2

EDITIONS
TIME
LIFE

OUI, j'aimerais examiner *Les Canadiens*, et recevoir en CADEAU mes 6 reproductions de gravures anciennes. Veuillez me les envoyer pour un examen gratuit de 10 jours et prendre note de mon abonnement à la collection LE FAR WEST. Si je décide de conserver *Les Canadiens*, je verserai \$11.95, plus \$1.48 d'envoi et d'emballage, soit un total de \$13.43. Je recevrai par la suite les autres volumes de la collection LE FAR WEST, à raison d'un livre environ tous les deux mois. Chacun de ces livres coûtera \$11.95 plus les frais d'envoi et d'emballage*, et me sera envoyé pour un examen gratuit de 10 jours. Je ne serai nullement obligé d'acheter un nombre minimum de livres et je pourrai annuler mon abonnement à tout moment sur simple avis de ma part.

Si je décide de ne pas conserver *Les Canadiens*, je retournerai ce volume dans les 10 jours, mon abonnement aux autres livres sera annulé et je n'aurai aucune autre obligation.

Quelle que soit ma décision, je pourrai conserver gratuitement mes 6 reproductions de gravures anciennes.

*Les frais d'envoi et d'emballage peuvent faire l'objet de changement.

CTAC55

Nom (en MAJUSCULES, s.v.p.)

Adresse App

Ville Prov Code postal

N'ENVOYEZ PAS D'ARGENT - POSTEZ DÈS AUJOURD'HUI!

- Très grands volumes de 28 cm x 21 (11 po x 8 1/2)
- Magnifique reliure en relief, imitant le cuir de selle
- Nombreuses reproductions, en couleur et en noir et blanc, de photos et autres documents d'époque
- 240 pages environ de texte palpitant, dans chaque volume.

N.B. Les volumes illustrés ne représentent qu'une partie de la collection.

Passionné et éloquent, Louis Riel rêvait de faire de l'Ouest canadien un pays où Indiens et Métis pourraient conserver leurs modes de vie traditionnels.

L'échec de ses deux rébellions et sa pendaison ont encore des effets dans la vie politique canadienne. Pour certains, Riel était un traître ou, au mieux, un fou. Pour d'autres, il est demeuré un héros authentique.

Ce personnage plus grand que nature, vous le découvrirez au centre du volume *Les Canadiens*, de la collection LE FAR WEST. Vous revivrez ses exploits, vous le suivrez en exil, vous chevaucherez avec lui dans ses moments les plus glorieux ou les plus misérables.

Vous découvrirez aussi d'autres grandes figures de l'Ouest canadien. Mackenzie, le premier explorateur à atteindre le Pacifique. Van Horne, brillant constructeur du chemin de fer transcontinental. Et aussi les hardis voyageurs canadiens-français, les paisibles Indiens, les humbles colons qui ont peuplé l'Ouest.

En examen gratuit de 10 jours.

Cette passionnante épopée, vous pouvez la revivre gratuitement, pendant 10 jours, dans le premier volume de la collection LE FAR WEST, des ÉDITIONS TIME-LIFE.

Vous aurez par la suite l'occasion de découvrir d'autres visages fascinants de la conquête de l'Ouest, dans d'autres volumes magnifiquement reliés et richement illustrés de photos, illustrations et documents d'époque: *Les Indiens*, *Les Cow-boys*, *Les Grands Chefs*, *Les Pionniers*, *Les Soldats*, *Les Mineurs*, etc.

Pour entreprendre ce voyage sans précédent au véritable FAR WEST, il suffit de poster le bon de commande ou d'écrire à: ÉDITIONS TIME-LIFE, C.P. 160, Toronto (Ontario) M5C 2J2.

La plus tumultueuse des époques...
LE FAR WEST