



PAGES DE COMIQUES

dans

LE PROGRÈS

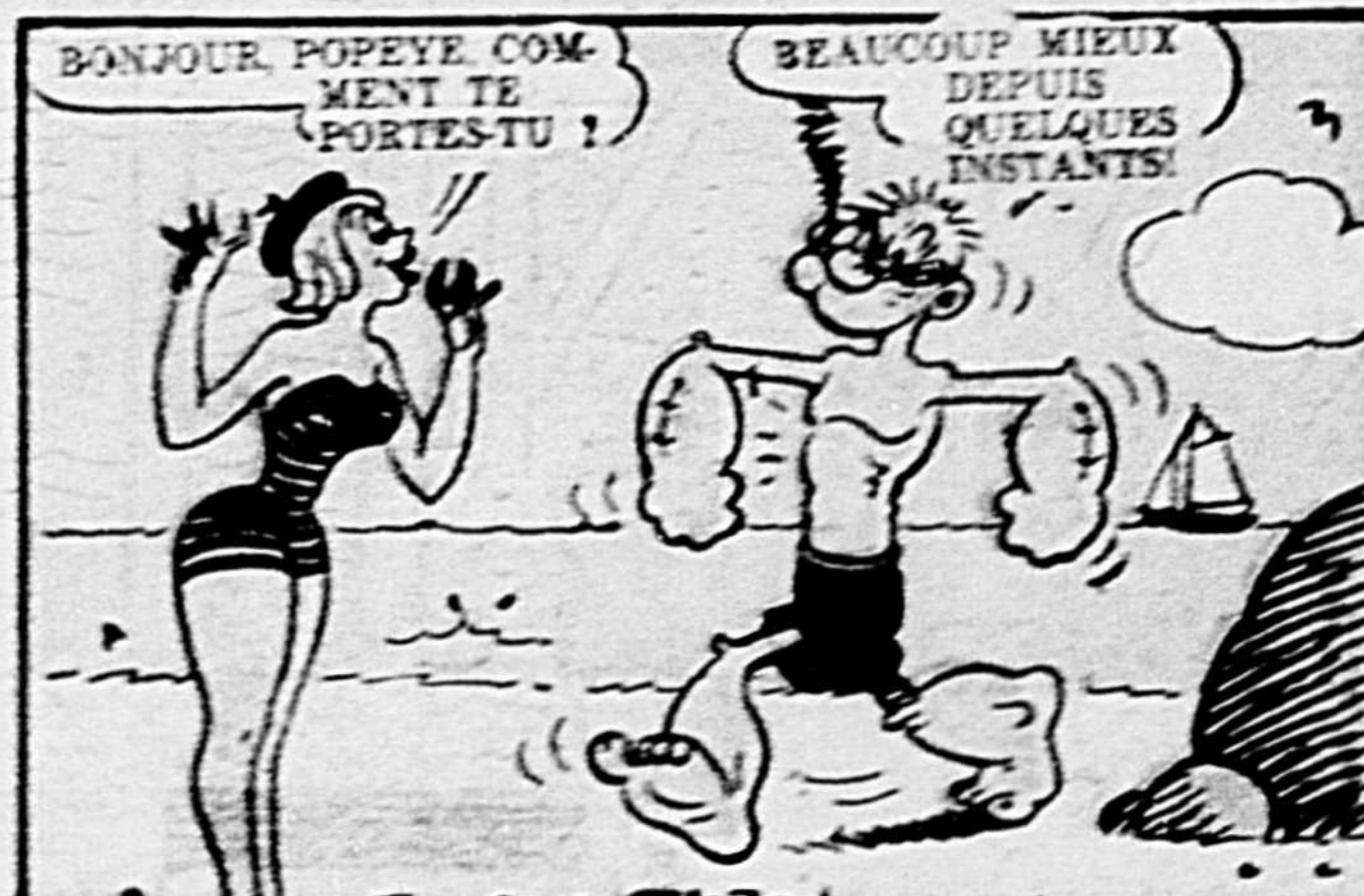
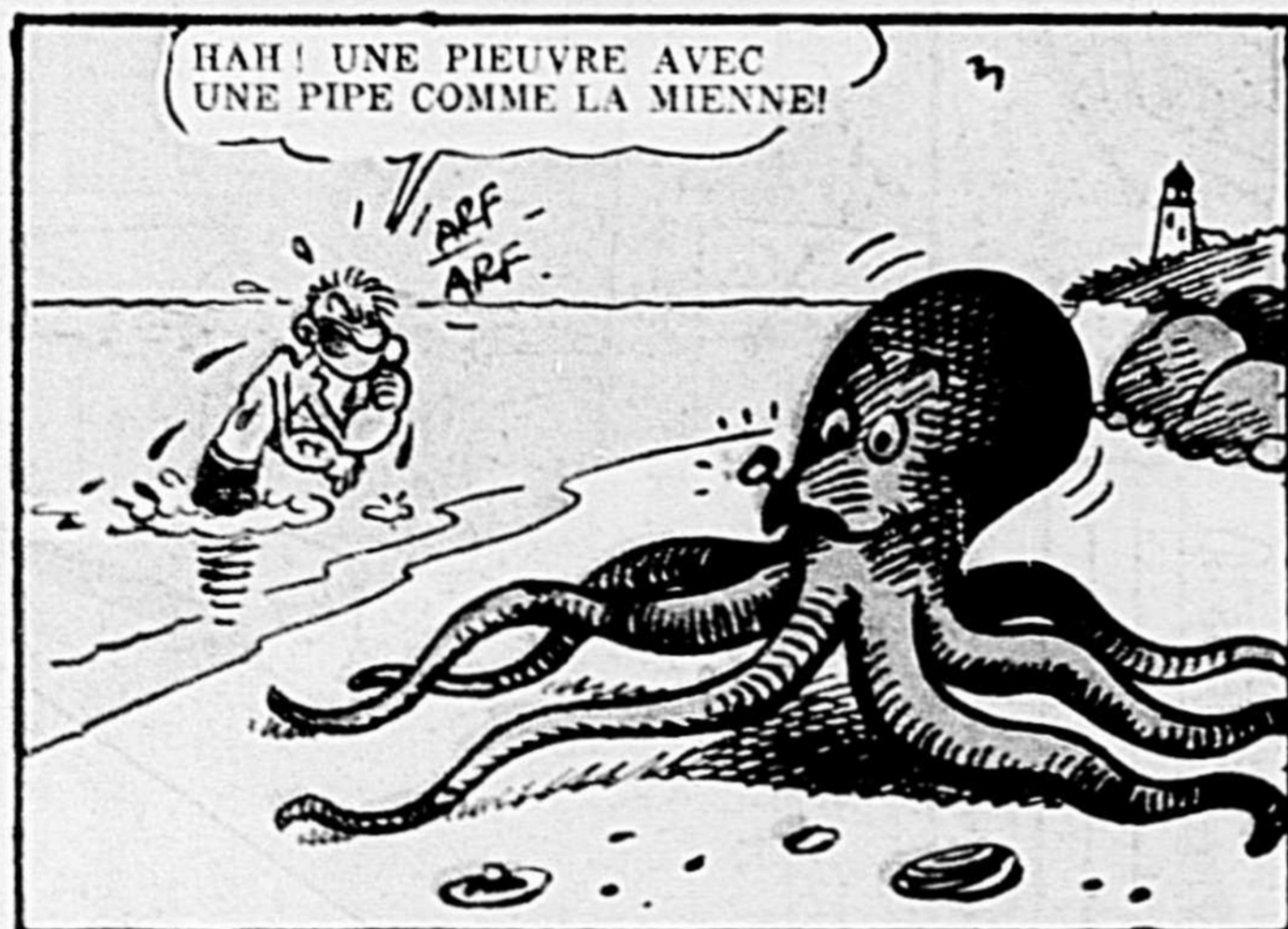
DU SAGUENAY

SAMEDI, 9 JUIN 1956

THEATRE THIMBLE
— 0 —
présente

POPEYE

PAR TOM SIMS & BILL ZABOLY



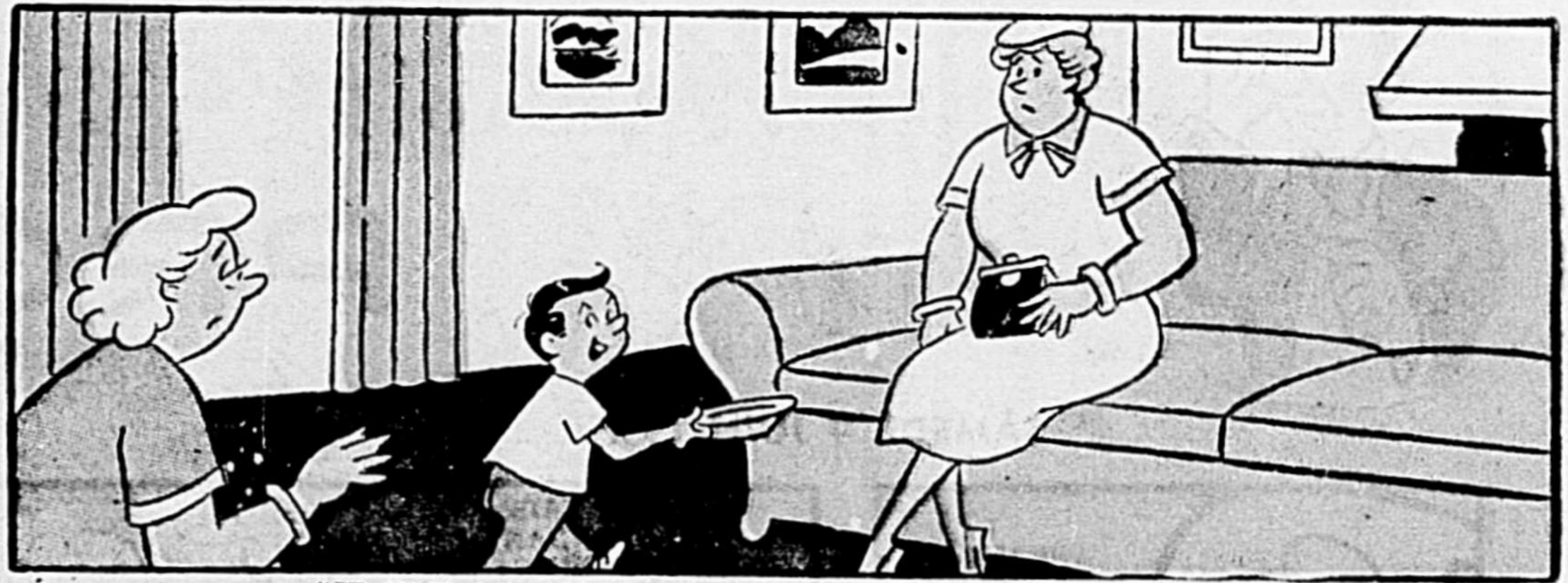
ENTRE NOUS

Par ED REED

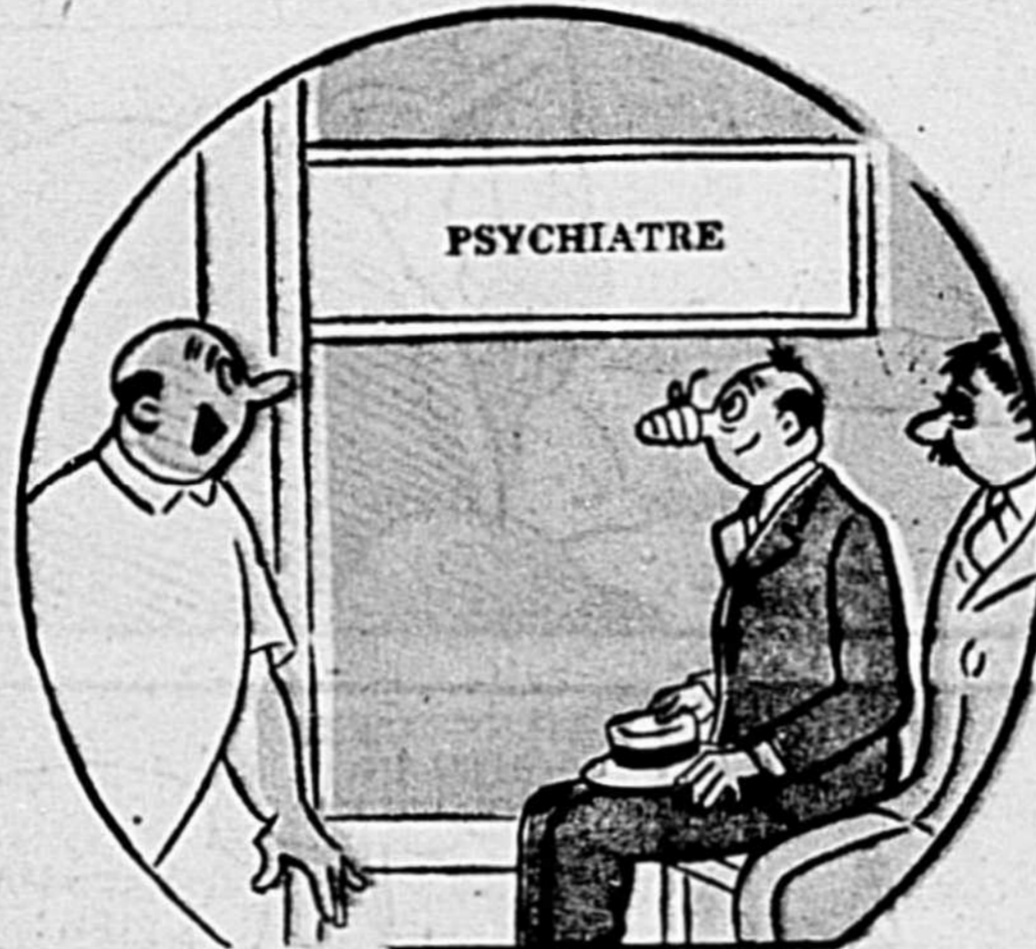
CLUB ZIPPO



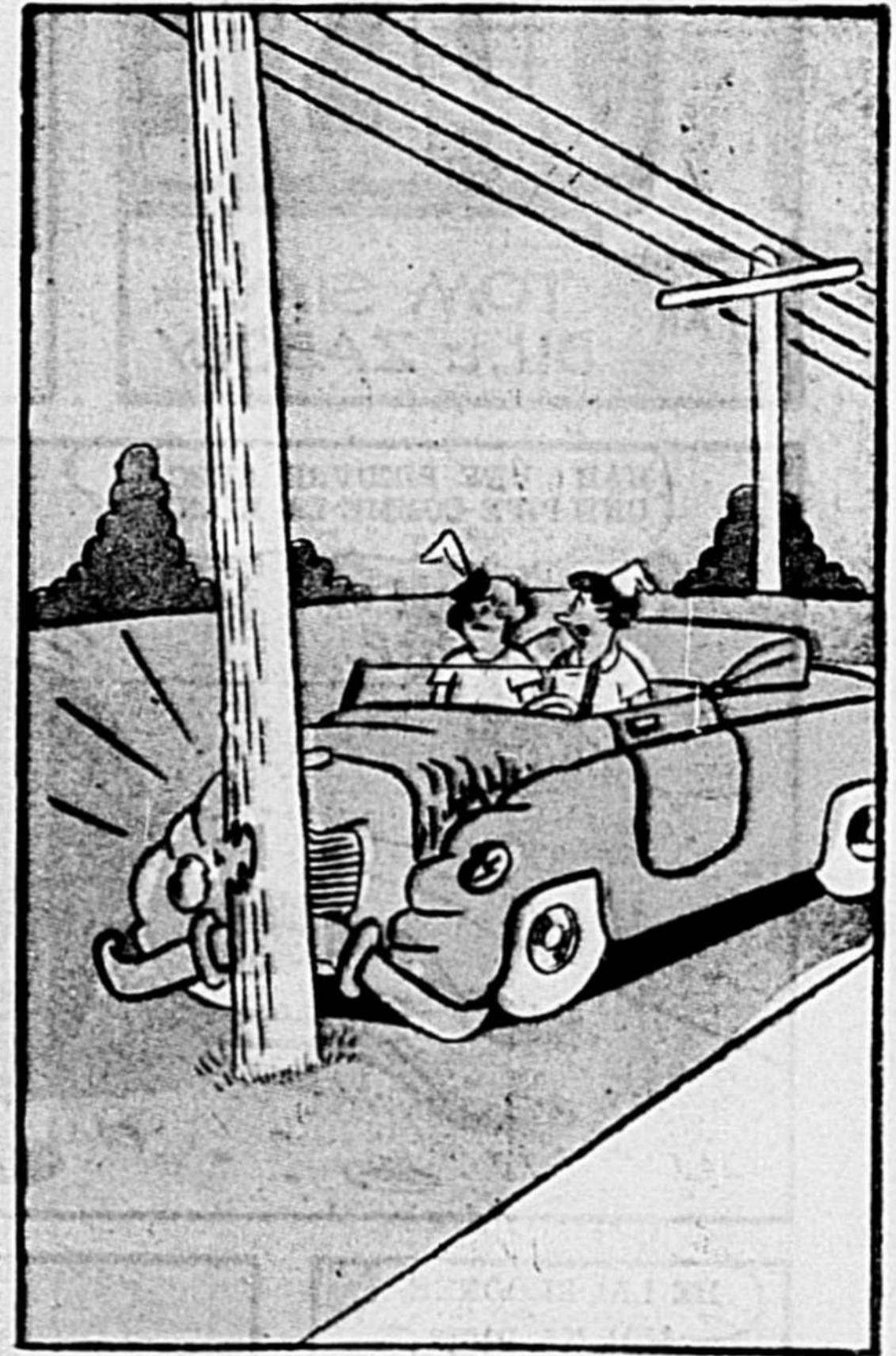
"ON S'AMUSERA BIEN — HUBERT ET MOI NE SOMMES PAS ENTRES DANS UN CLUB DE NUIT DEPUIS 25 ANS."



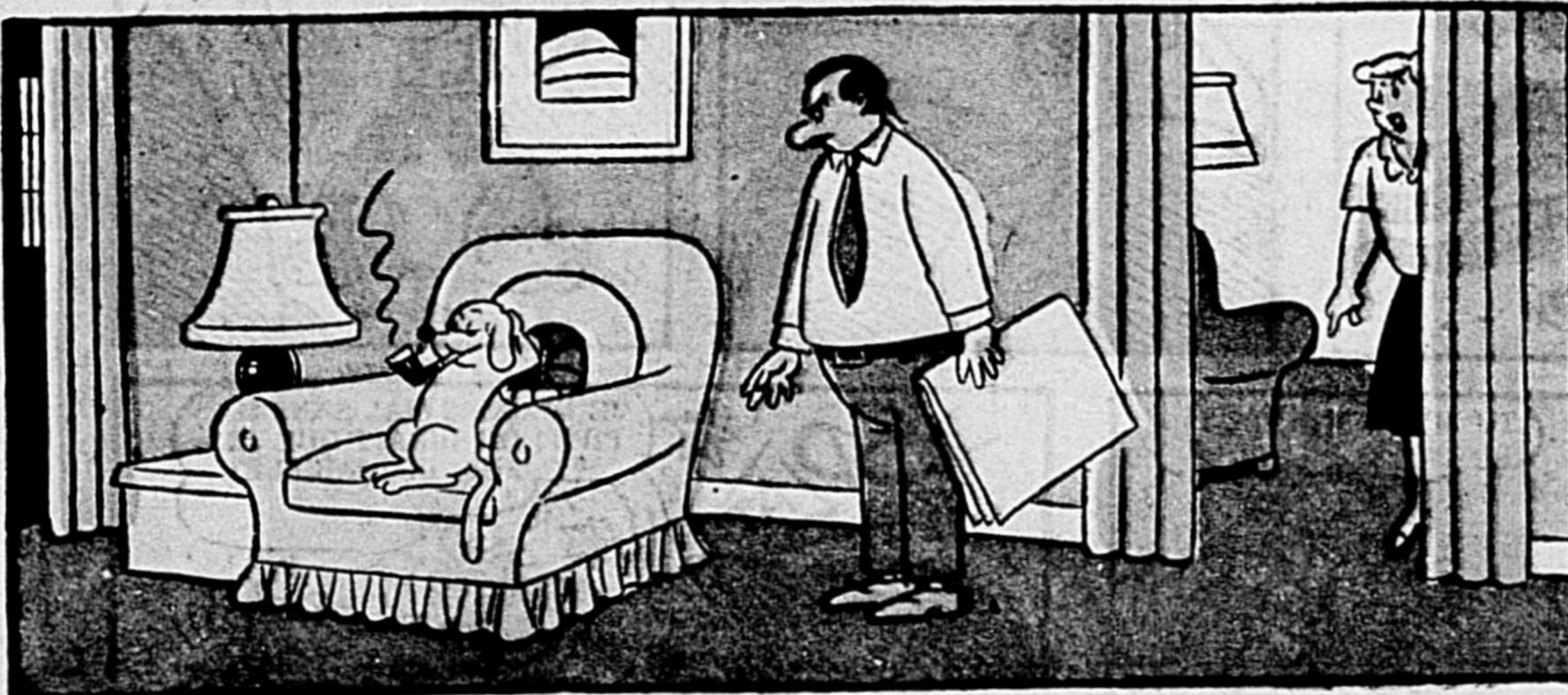
"JE FAIS LA COLLECTE — TANTE MARTHE M'A DEMANDE CE QUE J'AVAIS APPRIS AU "SUNDAY SCHOOL"."



"ALORS, QUI EST CELUI QUI SE PREND POUR UN PIVERT?"

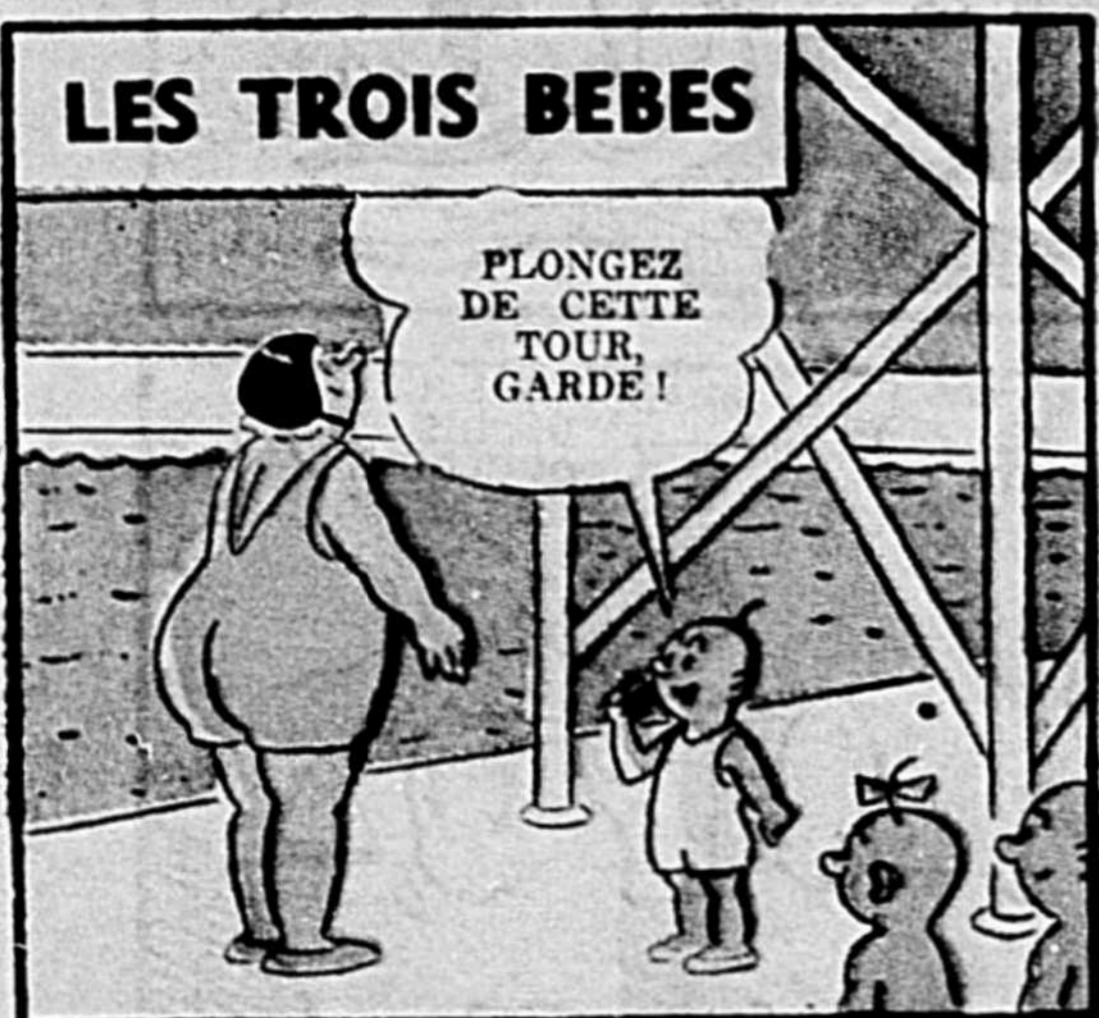


"LA COMPAGNIE DE TELEPHONE EST DEJA VEXEE PARCE QUE JEAN N'A PAS ENCORE PAYER SON COMPTE DE TELEPHONE."

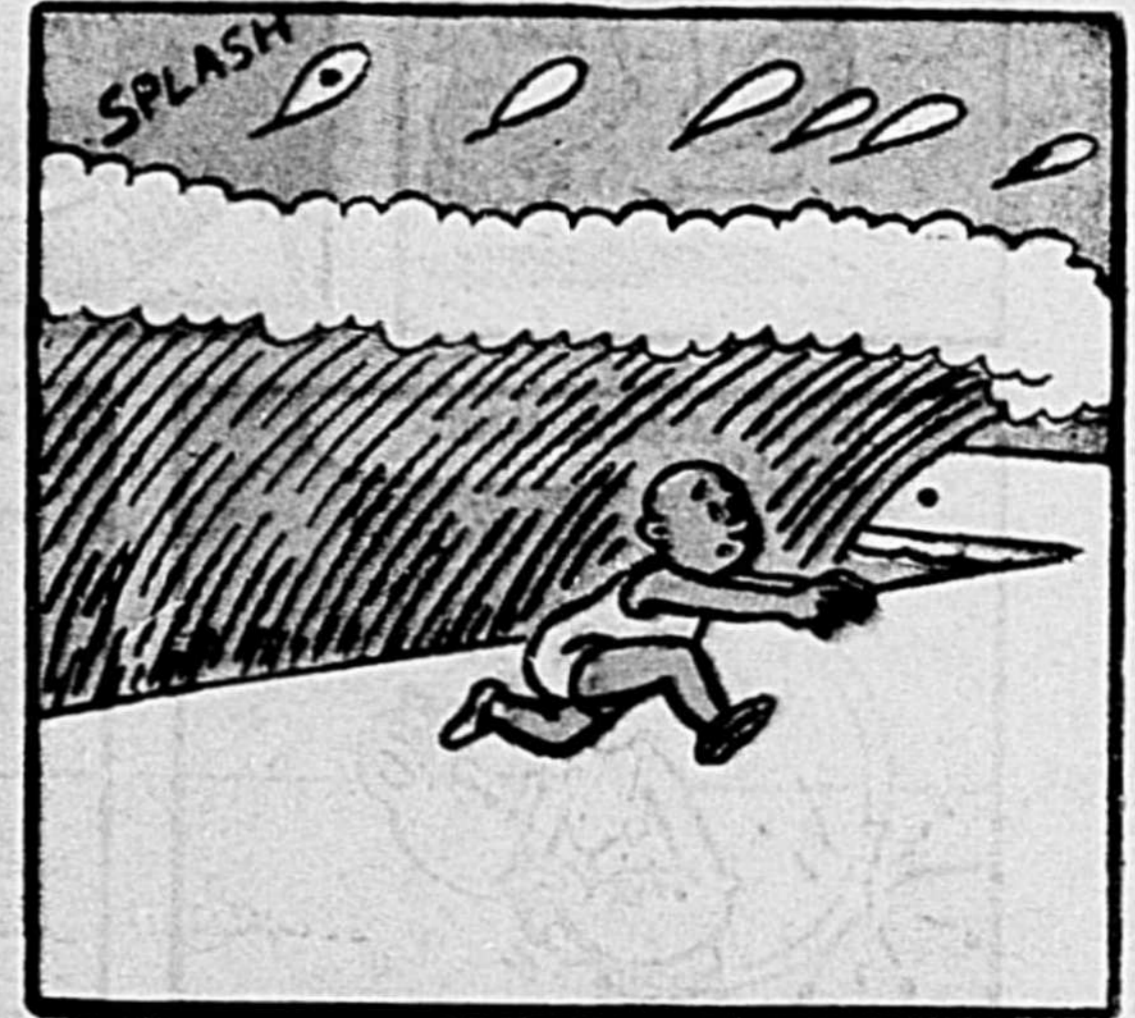


"L'AVOCAT DE TON ONCLE DECEDE VIENT DE TELEPHONER — DEVINE A QUI IL A LAISSE SON ARGENT?"

LES TROIS BEBES

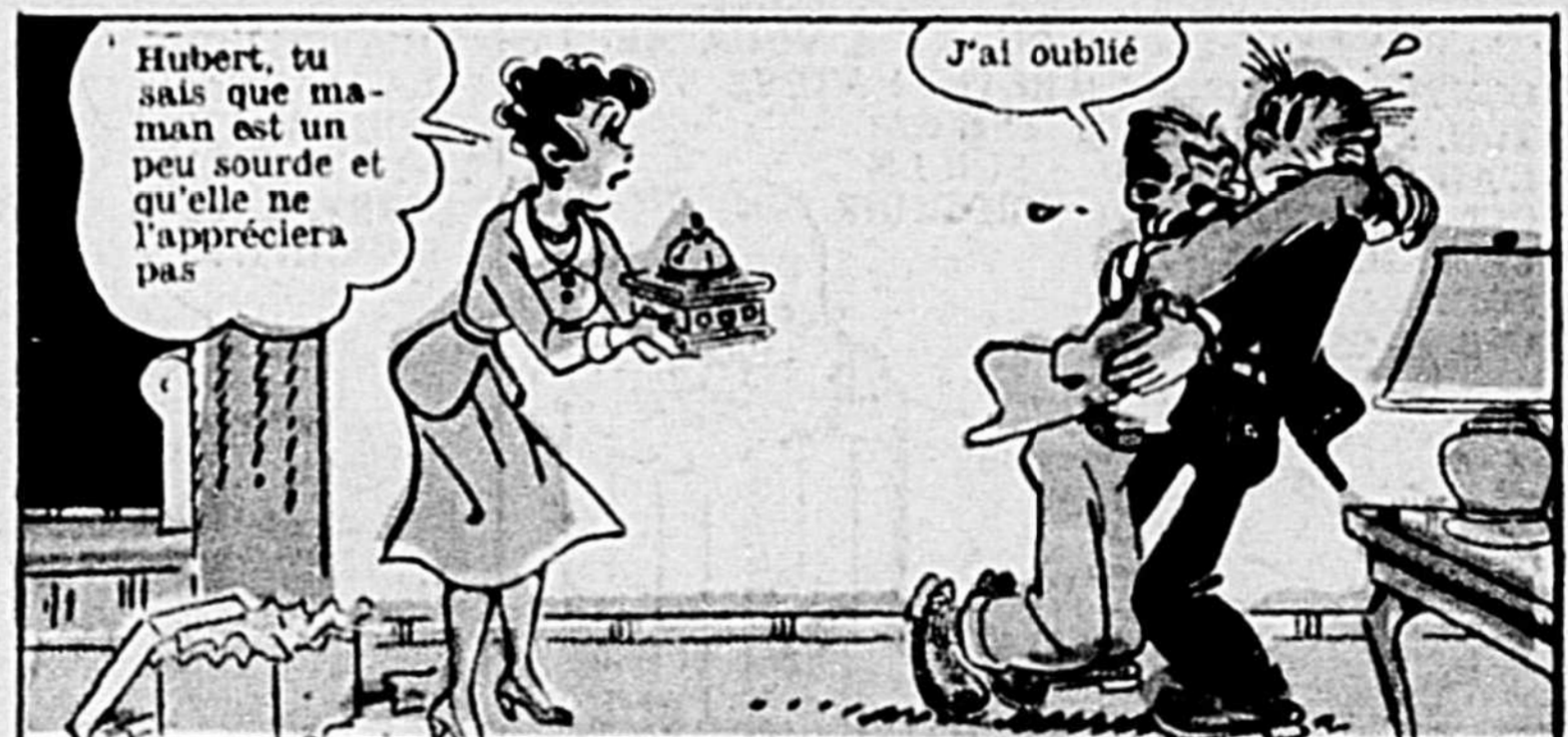
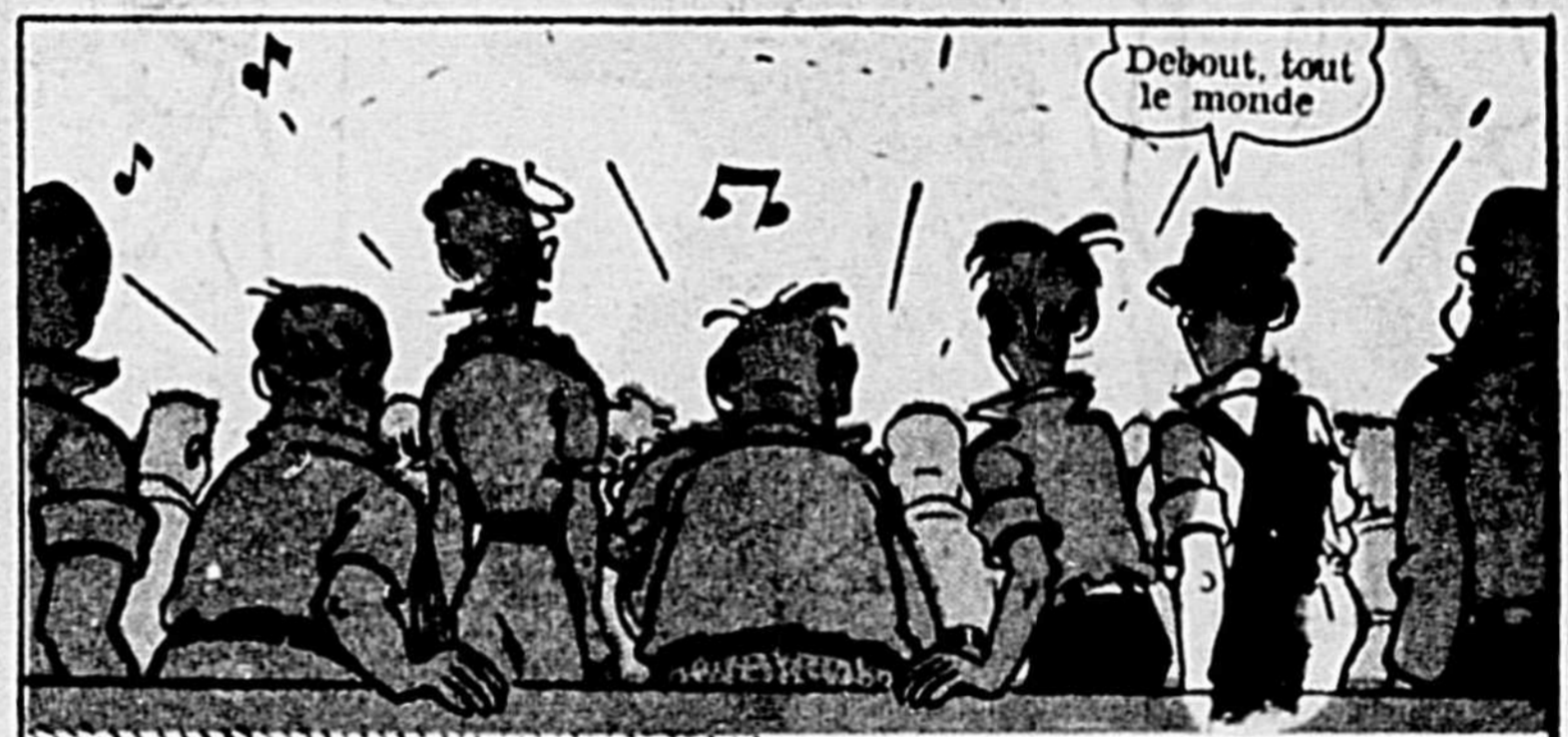
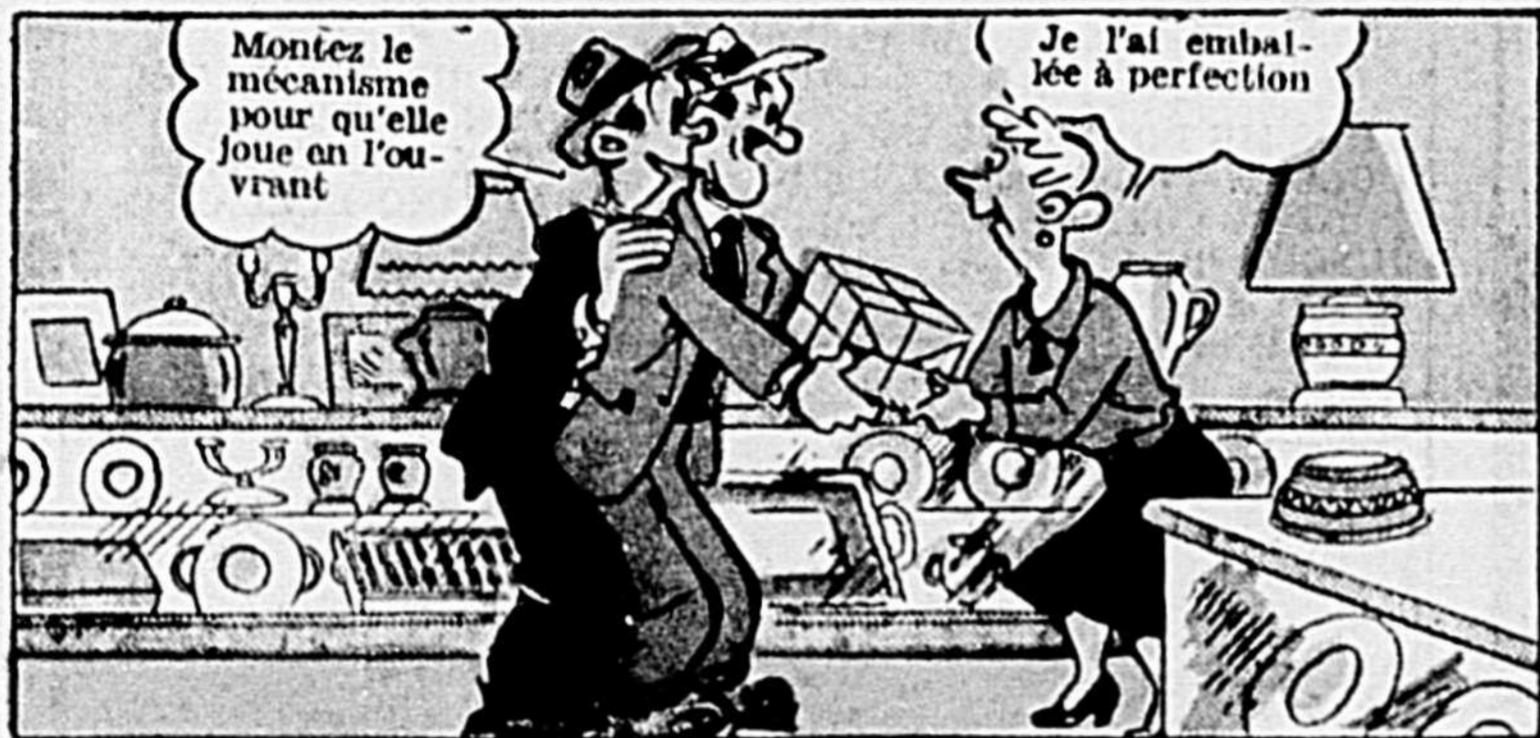
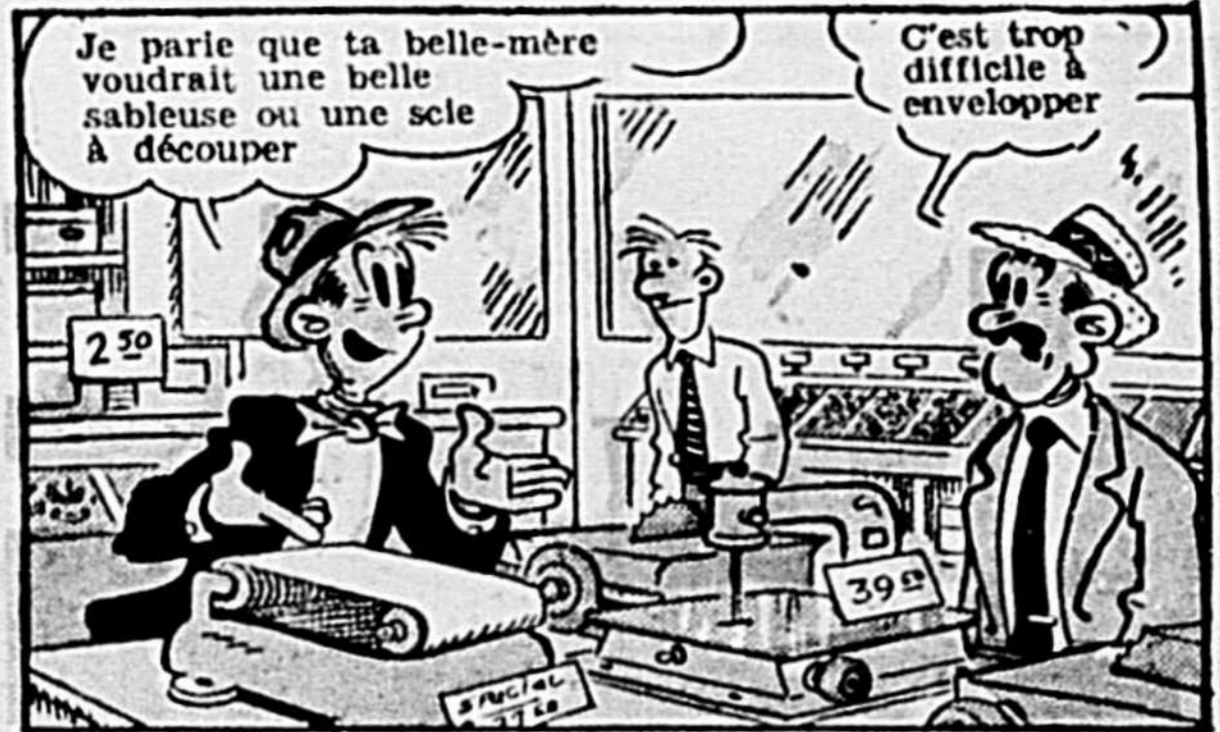


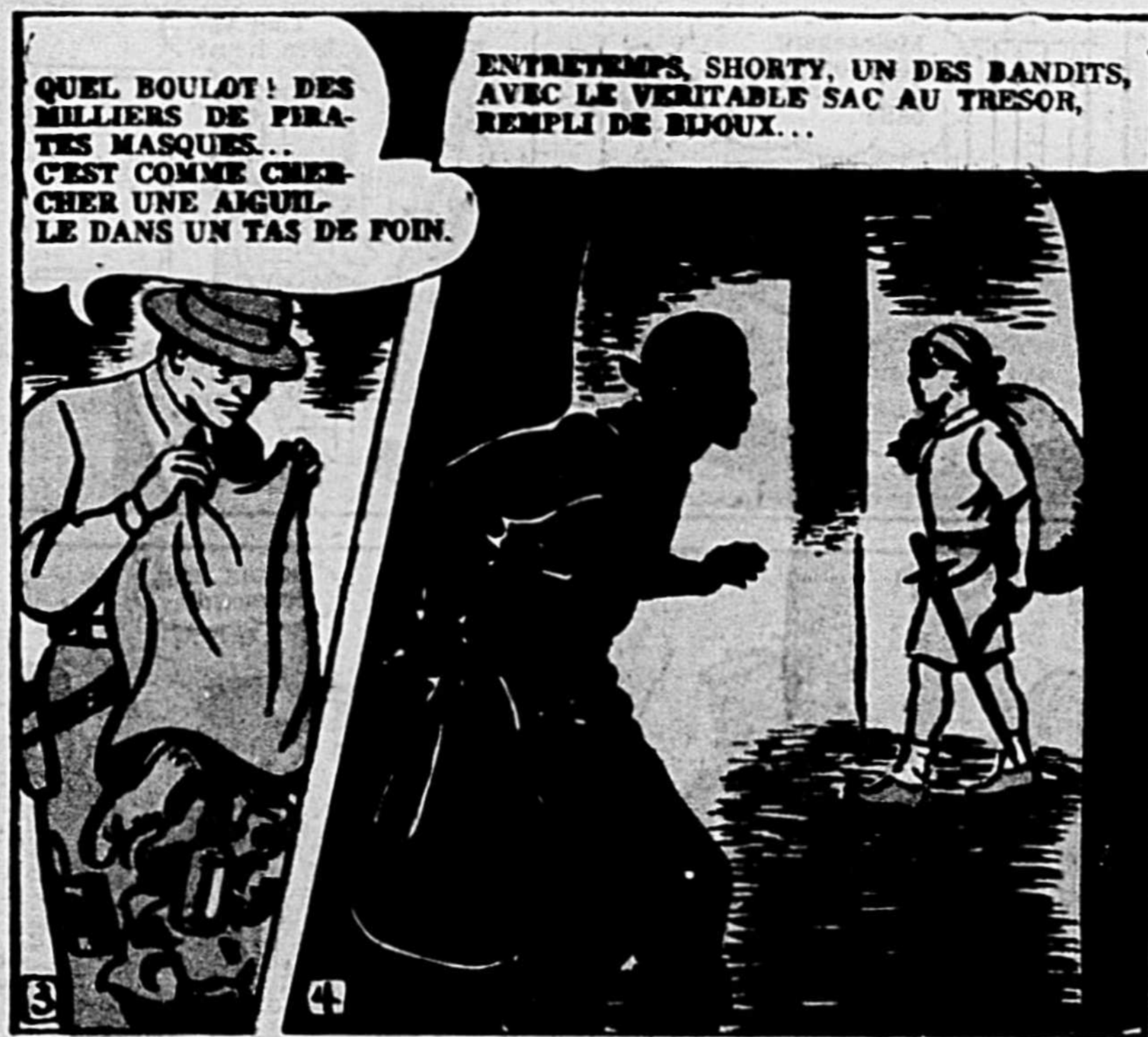
OH, OH, J'AI COMMIS UNE GRAVE ERREUR!



BLONDINETTE

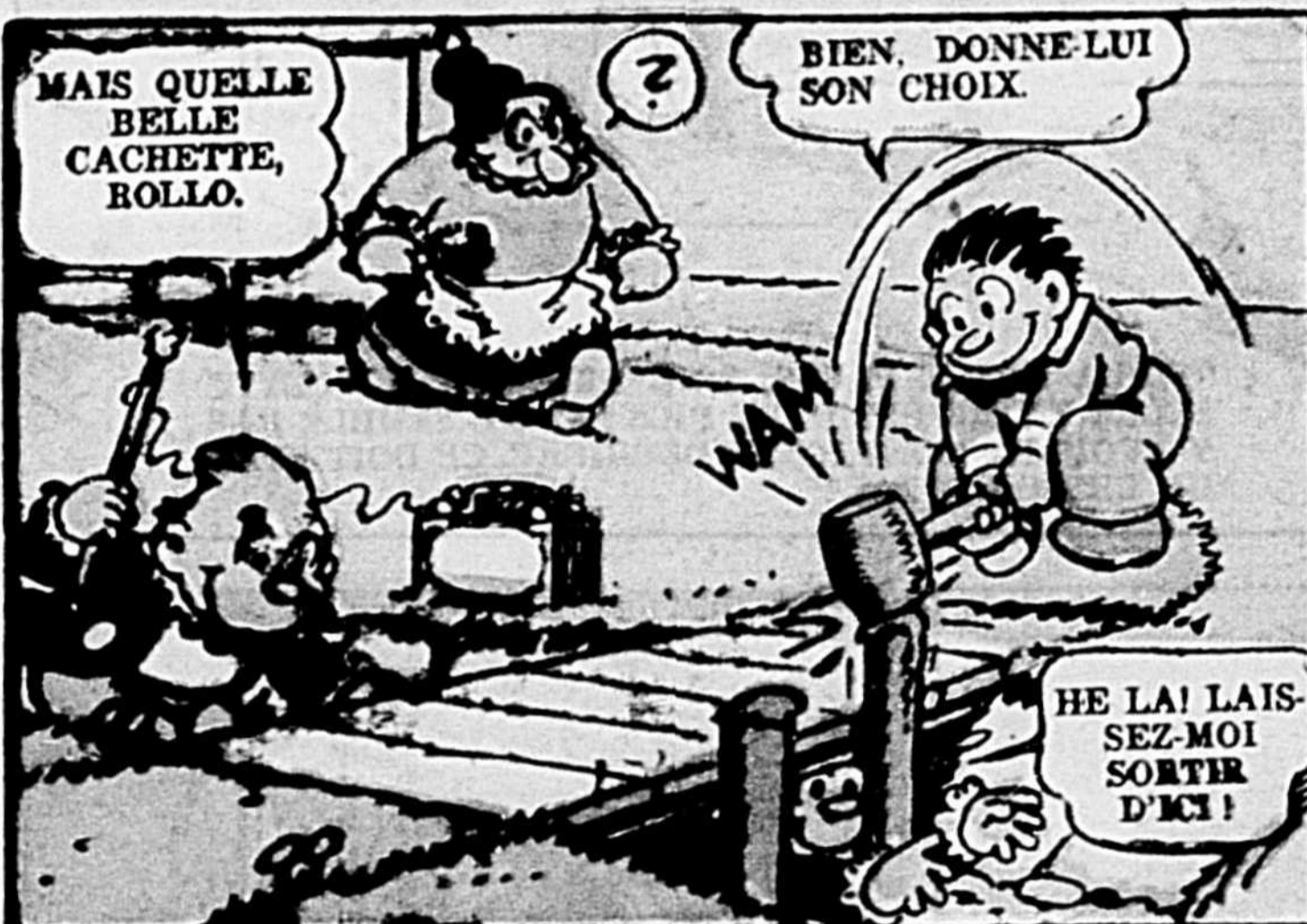
PAR
CHIC YOUNG







- TOTO et TITI -



Le Prince Vaillant



AU TEMPS DU
ROI ARTHUR



NOTRE HISTOIRE: DEVANT LE SPECTRE DE LA DEFAITE, LE PRINCE ARN A UNE IDEE ET IL REVEILLE GARM. GARM L'ECOUTE, PUIS SE RENDORT.



"IL NOUS FAUT D'ABORD TROUVER UNE PASSE PAR DELA LES MONTAGNES, ALORS ESCALADONS LA MONTAGNE DERRIERE NOUS, AFIN D'AVOIR UNE VUE PLUS ETENDUE DU TERRITOIRE."



EN ESCALADANT, LE PAYS SOUS EUX PEUT ETRE VU EN DETAIL, COMME UNE GRANDE CARTE.



LA DERNIERE ETAPE DE L'ASCENSION EST DIFFICILE, CAR L'HIVER A DEJA AMONCELE SES NEIGES AU HAUT DES MONTAGNES.



"VOILA NOTRE PASSE, CRIE ARN. VOIS-TU CETTE SELLE ENTRE LES DEUX PICS ? IL NE SEMBLE PAS Y AVOIR DE MONTAGNES DERRIERE. CE DOIT ETRE UN CHEMIN IDEAL !"



ARN EST HEUREUX DE REVENIR AU CAMP POUR SE RECHAUFFER, CAR IL ETAIT TRANSIS JUSQU'AUX OS AU HAUT DE LA MONTAGNE.



GARM A CONSERVE LES PEAUX DU GIBIER QU'IL A ABATTE. IL AVAIT CHAQUE SOIR COUPE ET COUSU UNE SURPRISE POUR ARN.



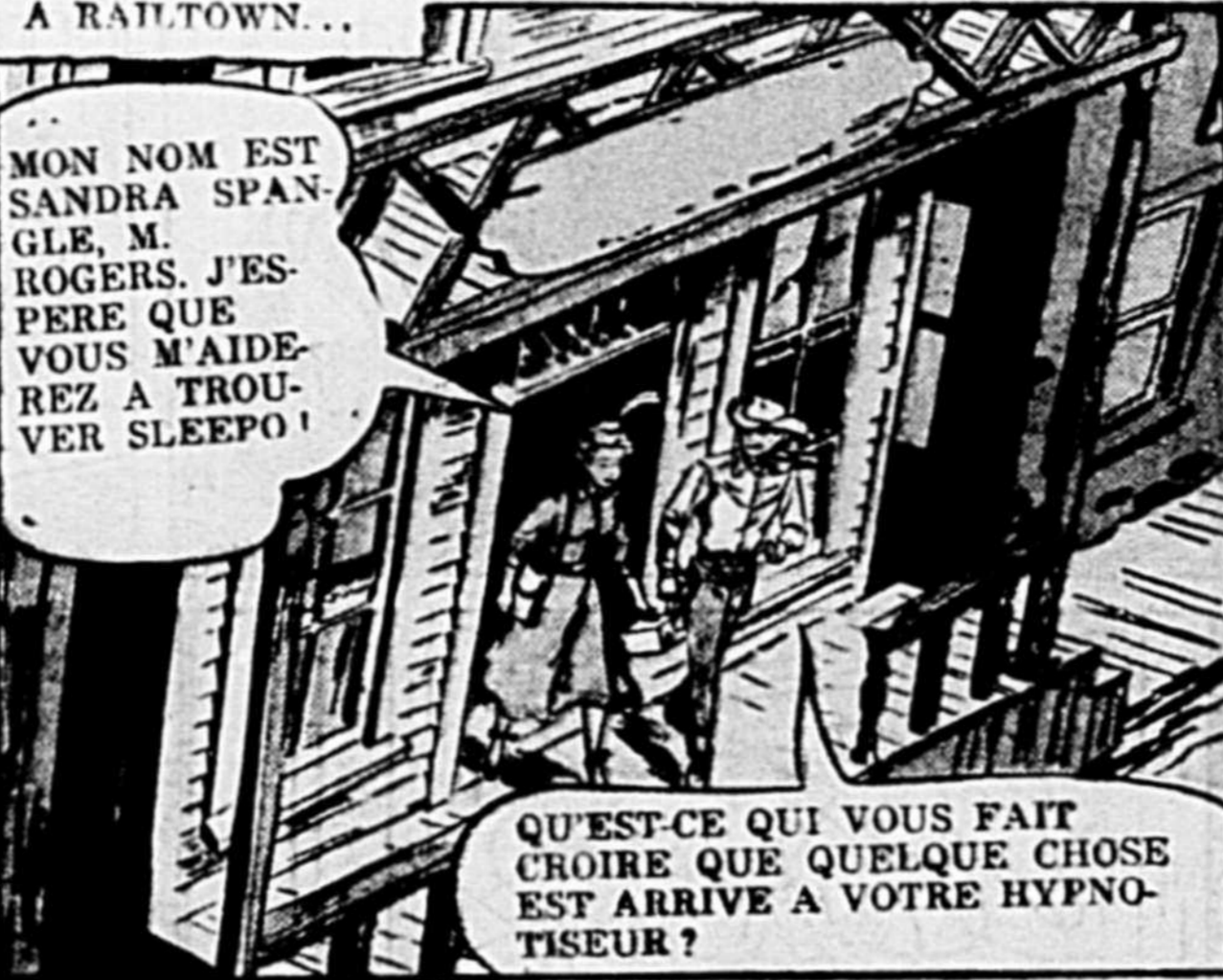
UNE AGREABLE SURPRISE ! EN SE DIRIGEANT VERS LEUR PASSE, ARN SE SENT PRET A AFFRONTER LE FROID DANS LES HAUTEURS.

Semaine prochaine: L'OBSTACLE.



A RAILTOWN...

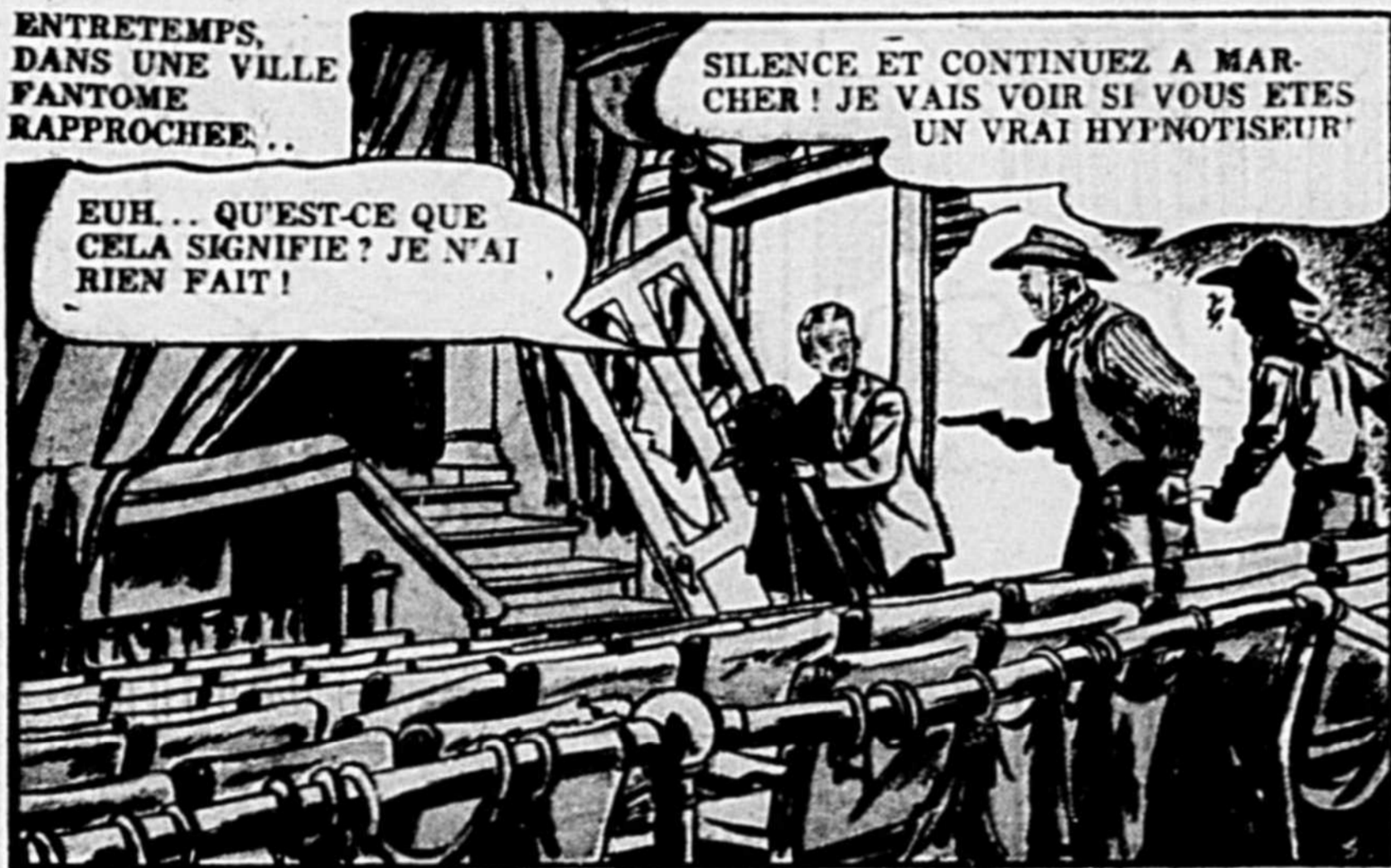
MON NOM EST SANDRA SPANGLER, M. ROGERS. J'ESPERE QUE VOUS M'AIDEREZ A TROUVER SLEEPO!



QU'EST-CE QUI VOUS FAIT CROIRE QUE QUELQUE CHOSE EST ARRIVE A VOTRE HYPNOTISEUR?

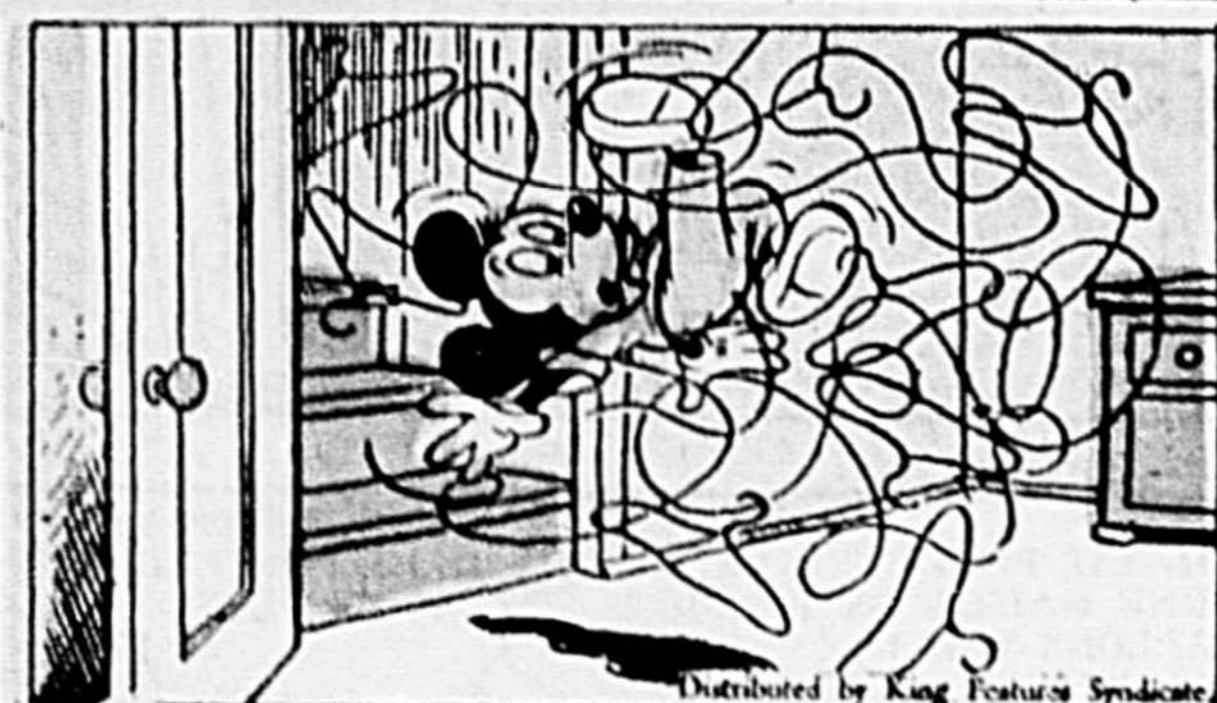
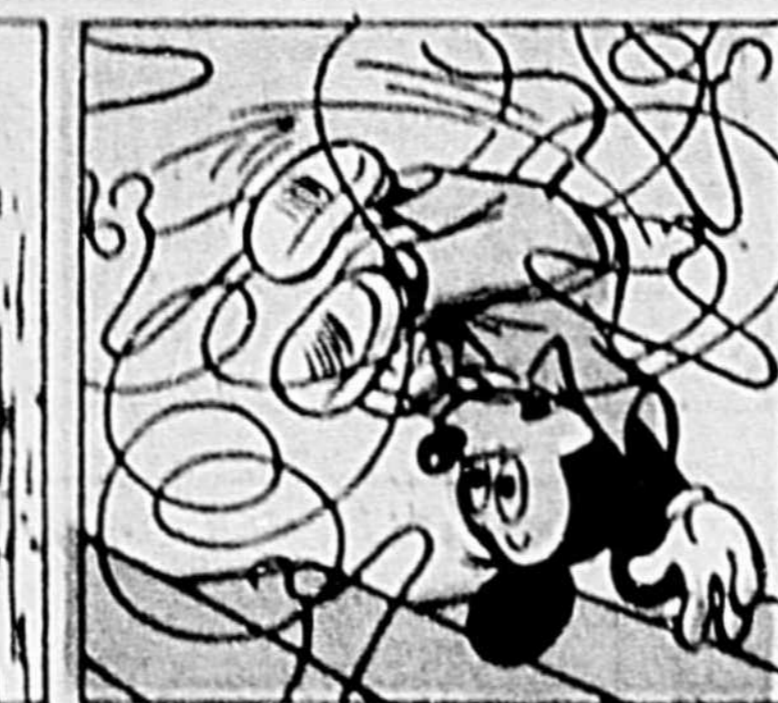
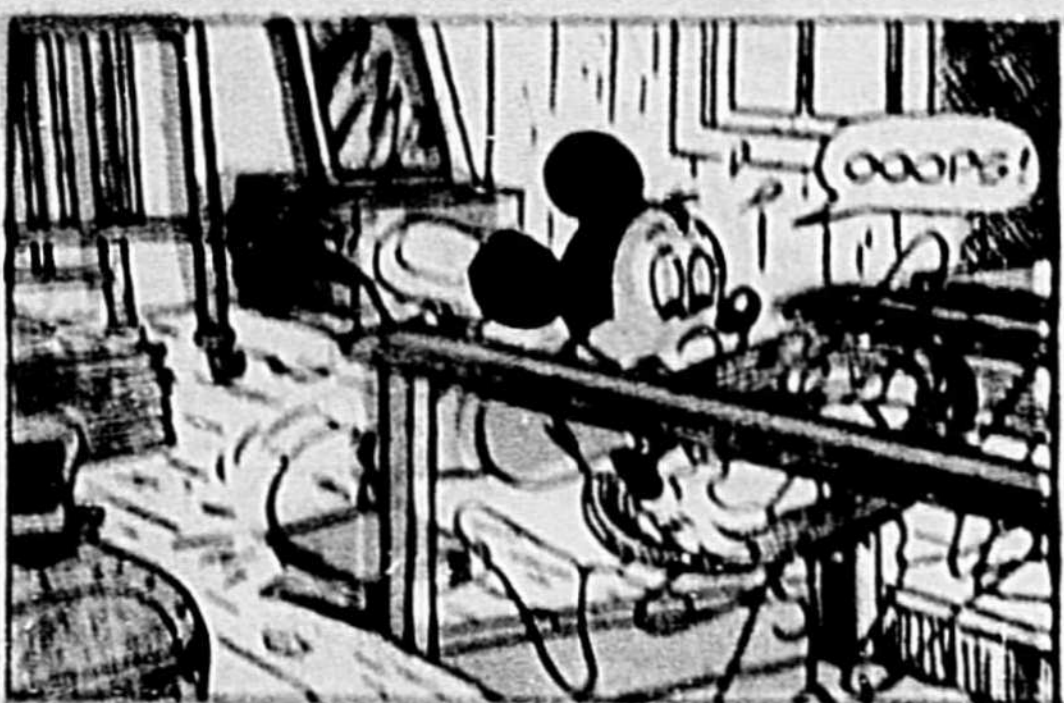
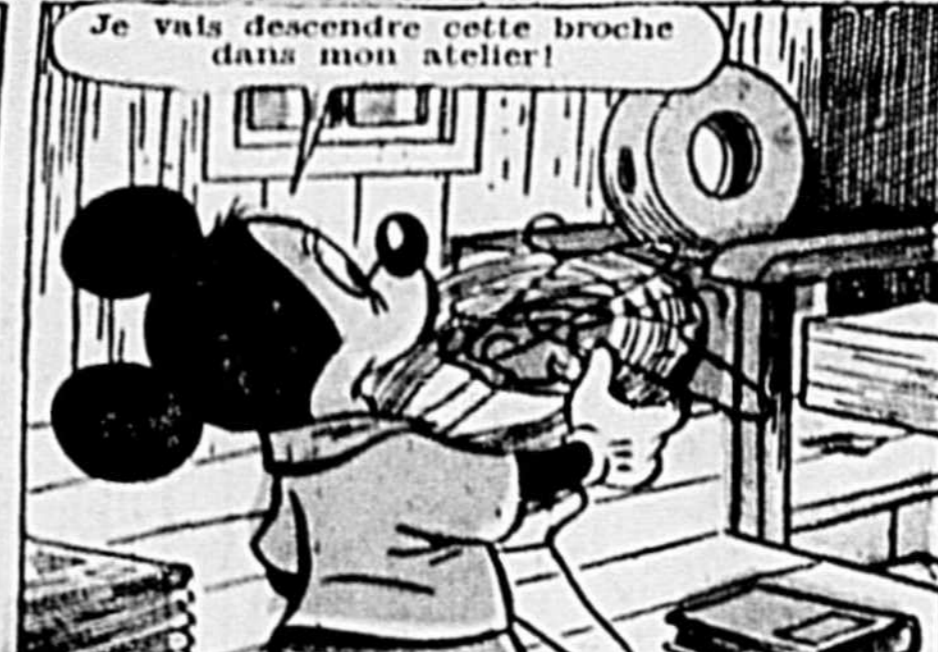


IL NE M'A PAS RENCONTREE AU TRAIN ET IL N'EST PAS A L'HOTEL! JE SUIS INQUIETE... ET FAUCHEE!



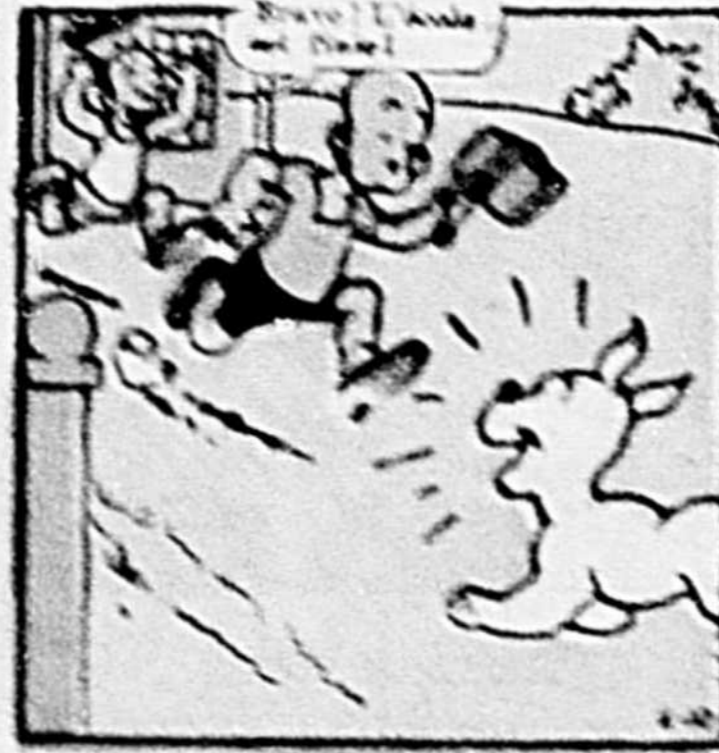
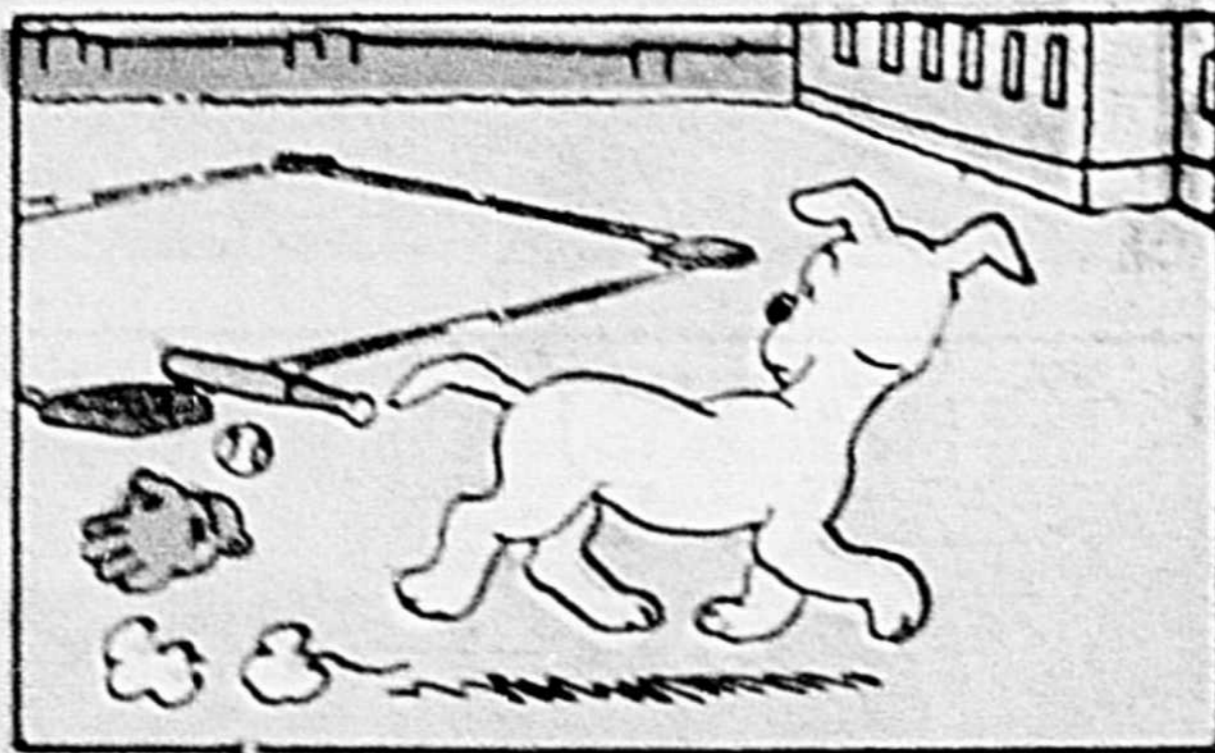
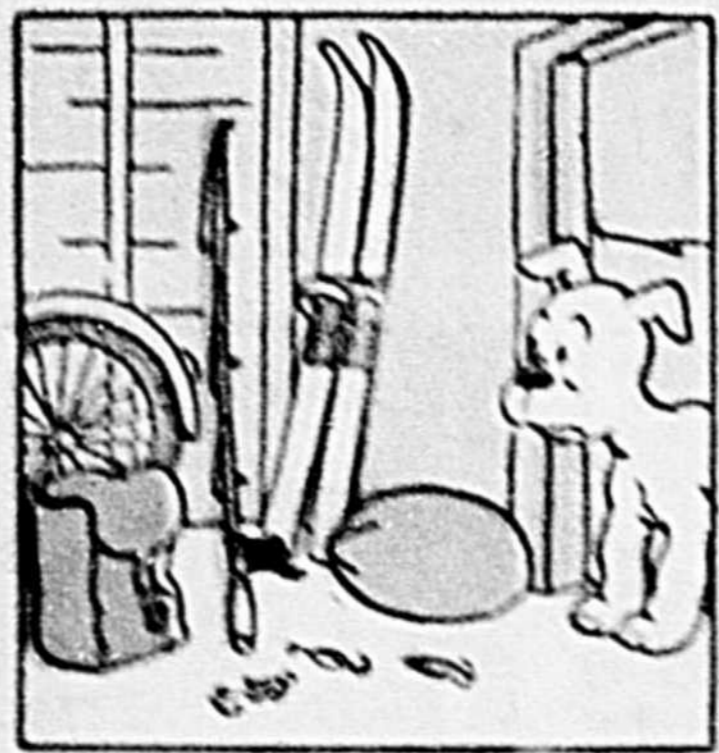
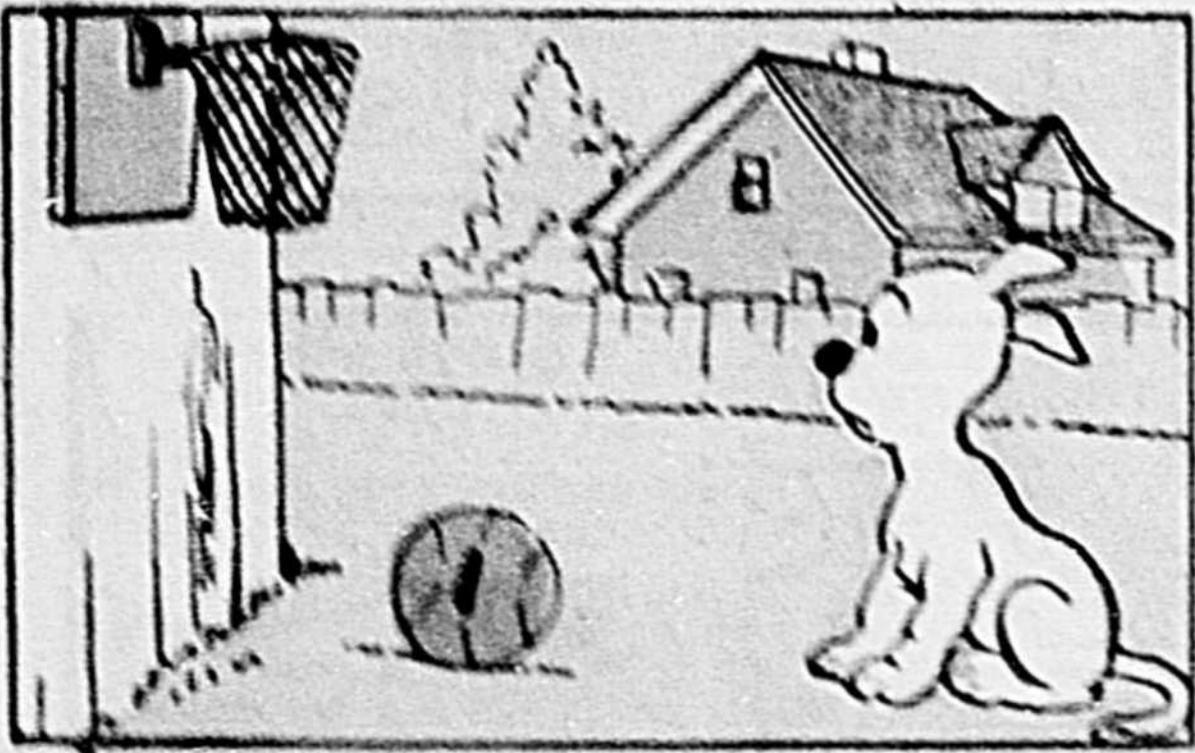
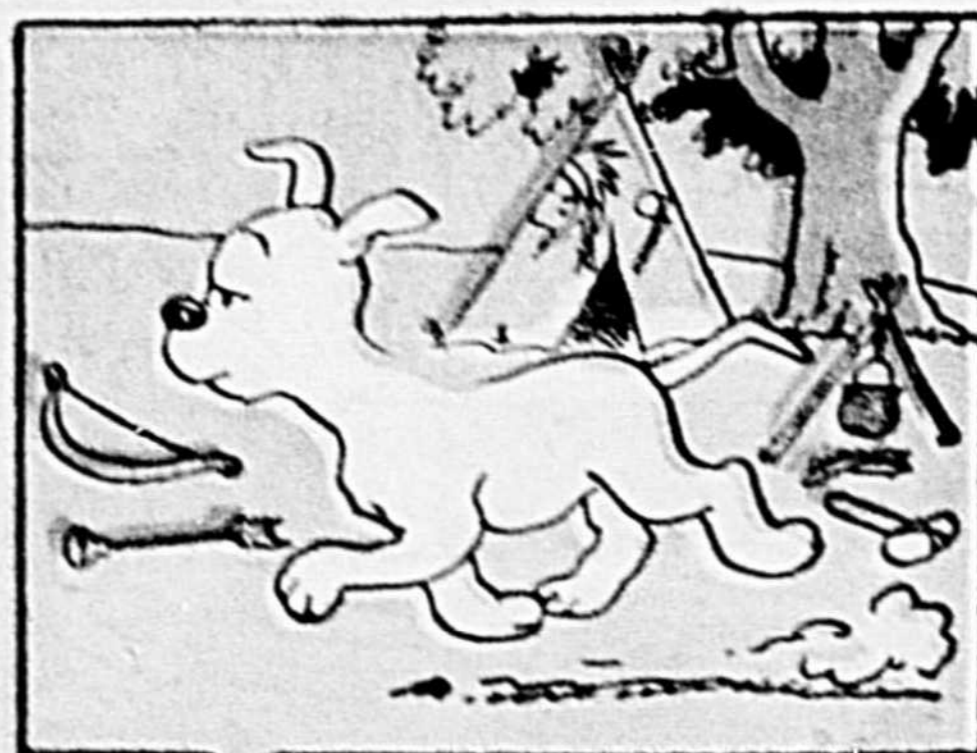
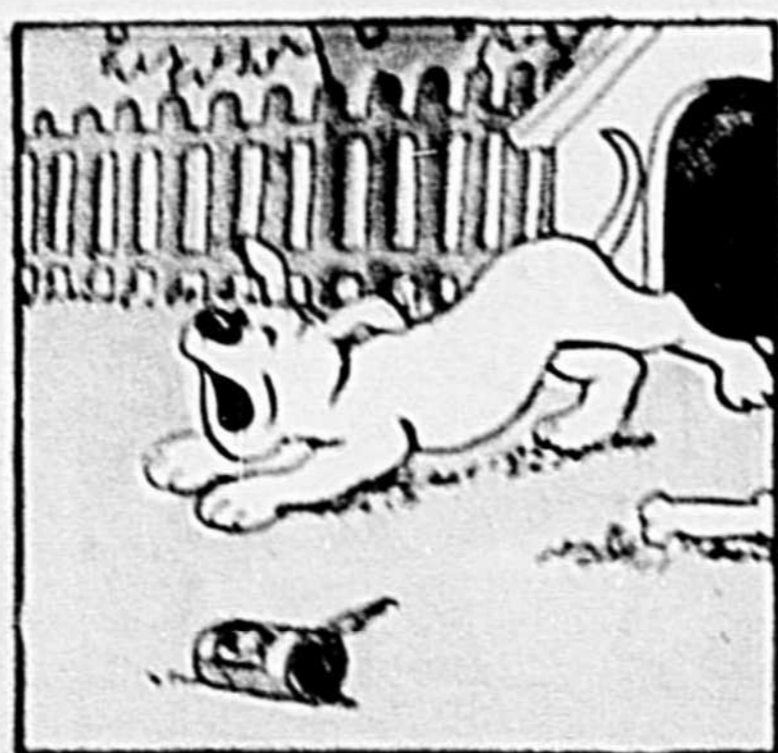
SOURIS MIQUET

WALT DISNEY



HENRI

Case Anderson





UNE
agréable
invitation

Au sein du Corps d'Aviation Royal Canadien et à travers tout le Canada, ce sera fête samedi prochain puisque ce sera le "Jour de l'Aviation".

Sur le qui-vive . . .

Le C.A.R.C. est constamment sur le qui-vive. Edifié par vous, payé par vous, comptant dans ses rangs vos fils, vos filles et vos amis, il est maintenant tenu pour votre sécurité et se dresse contre l'agression.

L'œil aux aguets . . .

Oui, pendant que vous travaillez, dormez ou jouez, votre Aviation est aux aguets et monte la garde sur vous et les vôtres. Au Canada, comme outre-mer, elle oppose un ferme rempart et est prête à combattre si votre mode de vie est menacé.

Un seul but . . .

En effet, au pays comme à l'étranger, ses avions, ses armes et son personnel n'ont qu'un but: conserver vos foyers, vos familles et votre religion.

Chaleureuse invitation . . .

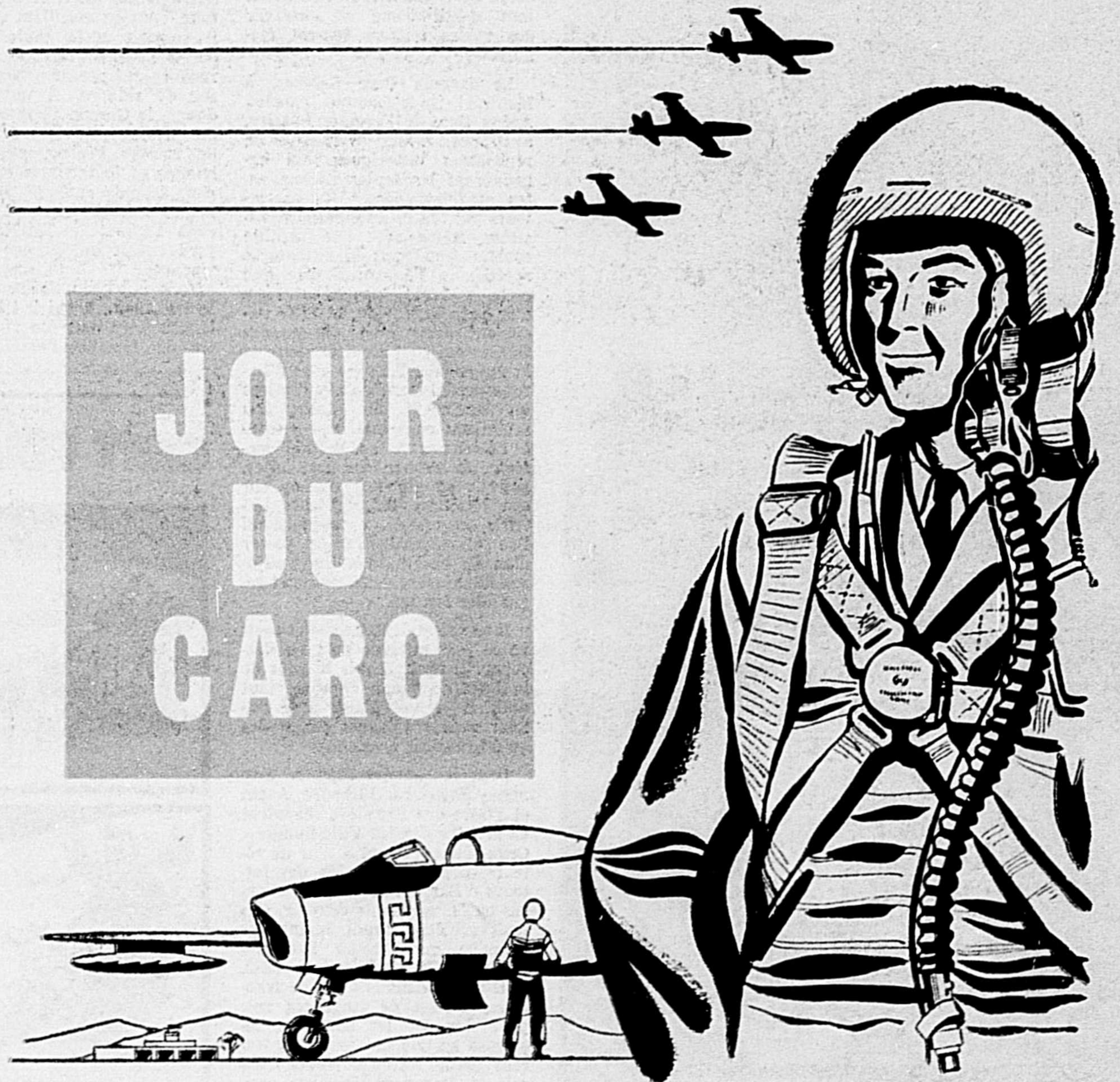
À l'occasion du "Jour de l'Aviation", le samedi 9 juin, nombre de stations aériennes canadiennes ouvrent bien grandes leurs portes et vous invitent à venir vous familiariser avec votre aviation, ses avions et son personnel, tant masculin que féminin.

Réponse pressée . . .

C'est votre aviation. Répondez avec empressement à la chaleureuse invitation. Faites la connaissance de ceux et de celles qui font voler fièrement l'emblème du C.A.R.C.: la rondelle à la feuille d'érable. . .

H.R.

Une journée mémorable SAMEDI, LE 9 JUIN



RENDEZ-VOUS AU PLUS PROCHE ÉTABLISSEMENT DU C.A.R.C.

Voir pages 10, 11, 12, 13, 15 et 22

OBJECTIF  LIBERTÉ

RABASSON . . .

. . . Le "Tigre de Gascogne"!

LES gens d'un certain âge se rappellent encore les inoubliables séances de lutte que donnèrent au Canada, dans les premières années du présent siècle, les grandes vedettes du matelas. Il suffit de mentionner les noms d'as tels que Paul Pons, Eugène Tremblay, Raymond Cazeaux, Raoul de Rouen, Constant le Marin, Eugène Monty, Frank Gotch, George Hackenschmidt, le docteur Roller, les deux redoutables Zbysco, l'Italien Bernardino, le Turc Youssouf, le Russe Korcheff et autres célébrités, pour faire frémir tous les amateurs du style gréco-romain, considéré à juste titre comme la lutte sous sa forme la plus pure et un sport où il faut être avant tout gentilhomme et observer des règles universellement établies.

Le fameux Parc Sohmer, à Montréal, tout comme l'ancien Aréna Dey, de l'avenue Laurier, à Ottawa, furent le théâtre de rencontres historiques, qui entraînaient les foules enthousiastes et firent passer les spectateurs par toutes les émotions possibles. Même avec une pareille constellation dans le firmament sportif, on ne saurait dire que cette brillante époque fut l'âge d'or de la lutte. Non, le XIXe siècle eut, avant nous, de grandes figures qui connurent la gloire et la renommée. Tous les pays d'Europe produisirent de ces colosses qui devinrent des idoles, non seulement chez eux mais encore à l'étranger. A un certain moment, la France, en particulier, pouvait se glorifier d'avoir sur son territoire les meilleurs lutteurs du monde, et aujourd'hui l'on nous permettra de parler d'un de ces maîtres qui s'adjugea d'innombrables lauriers et gagna une fortune.

Il se nommait Rabasson et avait vu le jour quelque part en Gascogne. Il avait acquis le goût de la lutte dans son enfance; tout petit, il prenait plaisir à se colleter avec ses jeunes camarades qu'il terrassait à volonté.

Dans les années 1850, le Terrible Savoyard, l'illustre Arpin et l'Ours des Pyrénées régnaient en maîtres dans la Ville-Lumière. Ceux-ci s'enlevaient à tour de rôle le titre de champion des lutteurs d'Europe, suivant les chances ou les accidents du jour. Ces trois athlètes furent invincibles jusqu'au moment où Rabasson s'amena à Paris. C'était en 1852, et il venait dans la Capitale française, à l'âge de vingt-cinq ans, pour disputer les honneurs suprêmes au trio qui semait la terreur parmi les concurrents français et étrangers. Dès son arrivée au milieu des sportsmen parisiens, Rabasson affublé du surnom de Tigre de Gascogne, gagna toutes les sympathies par sa beauté physique, ainsi que par la souplesse et la grâce de ses mouvements. Toutefois, à ces sentiments se mêla tout d'abord un mouvement de pitié, presque de compassion. Le public émit bien des doutes en voyant cet être si petit et si grêle, qui devait faire face au Terrible Savoyard, masse colossale de chair et de muscles.

La rencontre eut lieu au Jardin d'Acclimatation, devant une foule énorme, et il va de soi que les paris favorisèrent le mastodonte de la Savoie. Dès les premières passes, le Tigre de Gascogne démontra aux enthousiastes qu'il possédait la maîtrise de

son art; de fait, il se révéla un maître. Son adversaire, qui défendait sa propre gloire, à longs bras acquise, ne ménagea aucunement Rabasson. Il eut recours à tous les trucs du métier, éreintements, saccades, torsions; tout les moyens, il les mit en œuvre, mais sans succès. Solide comme le roc de Gibraltar, Rabasson fit face à son antagoniste, sans fléchir, sans bouger et sans ployer. C'est presque sans effort qu'il supporta les assauts impétueux du Savoyard, se contentant d'y résister tout simplement.

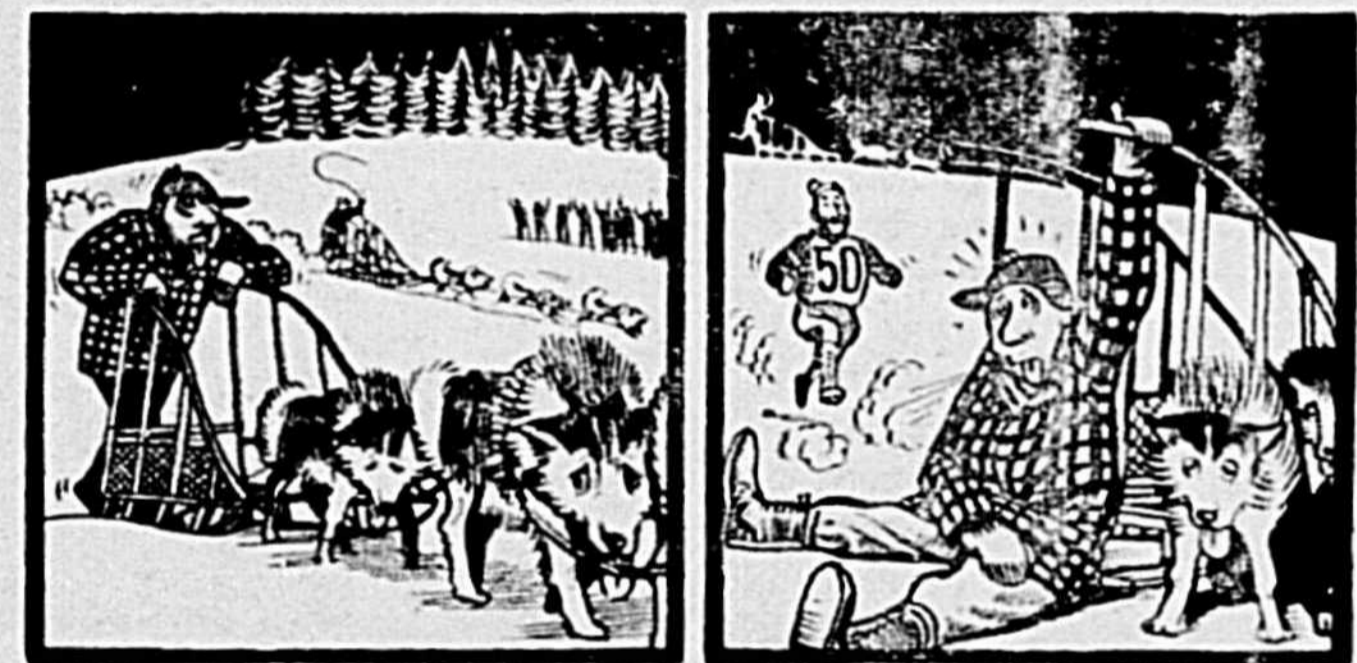
Soudain le spectacle changea, et l'intérêt général s'accrut autour des lutteurs. De la défensive, Rabasson passa à l'attaque; après s'être laissé tâter, il tâta à son tour. Tout en assaillant son rival, il souriait à la foule, faisant de spirituelles réflexions et se rengorgeant presque, tant il était sûr de vaincre. A un moment donné, le Gascon agrippa le bras du Savoyard et, d'un geste rapide comme l'éclair, enleva son homme et le renversa sur le tapis. Quand vint la deuxième manche, Rabasson reparut seul dans l'arène; le Terrible Savoyard venait de lui concéder la victoire.

Puis Rabasson s'attaqua à l'illustre Arpin, à qui il fit mordre la poussière dans un amphithéâtre de Levallois-Perret. L'Ours

des Pyrénées devint sa troisième victime; il en disposa à Auteuil, dans une salle où les grands noms de la noblesse et du monde sportif en France s'étaient entassés. Successivement, Rabasson, devenu le roi de Paris, prit la mesure de l'Auditorium Katny, de Belge Thiessens, du Hollandais Van Zieglehem et de plusieurs autres. Un lutteur, venu de Boulogne et portant le titre présomptueux de La Panthère, voulut se frotter au conquérant. Il fut défait en deux temps et deux mouvements et retourna chez lui "honteux comme un renard qu'une poule aurait pris".

La célébrité de Rabasson devint telle que les artistes s'emparèrent de lui. Notre champion se laissa peindre, sculpter, graver à leur gré, moyennant dix francs l'heure (des francs d'il y a un siècle). Rabasson fit aussi du théâtre; il donna des démonstrations de sa force et de sa puissance sur diverses scènes. Comme il interprétait aussi agréablement la chansonnette, on le vit figurer dans des spectacles de variétés, dans lesquels il remporta de remarquables succès. Bref, notre héros s'enrichit, connut les bonnes fortunes que tout le monde cherchait en cet heureux temps, et retourna dans son pays natal, quelques mois avant la guerre franco-prussienne de 1870.

CENT POUR CENT! Par Cinquante

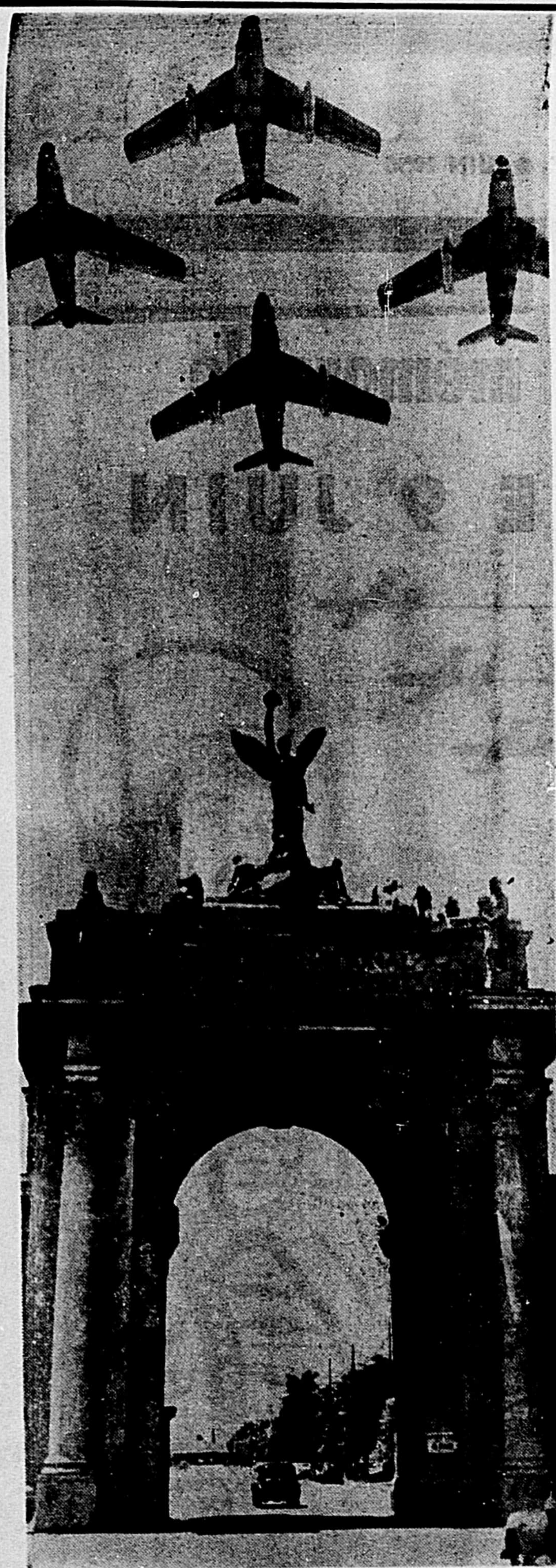


"C'est pas le fouet qui m'a aidé à gagner la course... il m'a suffi de penser à la récompense: une bonne bouteille de Labatt '50' bien fraîche." Quelle bière splendide! (Pas étonnant d'ailleurs, car elle est plus légère et plus moelleuse que les autres.) Laissez faire '50'! Pour la soif de tous les jours comme pour les grandes occasions, dites "Cinquante!" Vous ne le regretterez pas. La Brasserie Labatt.



LABATT

N'Y A RIEN QUI LA BATTE!



... belle démonstration
des avions à réaction
Sabre F-86 du C.A.R.C.

Le samedi, 9 juin, "Jour de l'Aviation", des avions du Corps d'Aviation Royal Canadien exécuteront des prouesses un peu partout à travers le pays. Cette photo d'une démonstration faite à Toronto, l'an dernier, lors de l'Exposition nationale du Canada, nous donne un avant-goût des exploits du C.A.R.C., en fin de semaine.



Au jeu..! - "Mais qu'est-ce qu'on attend..?" - Au jeu..!

Loisirs, sous surveillance, pour les "fistons" d'aviateurs..!

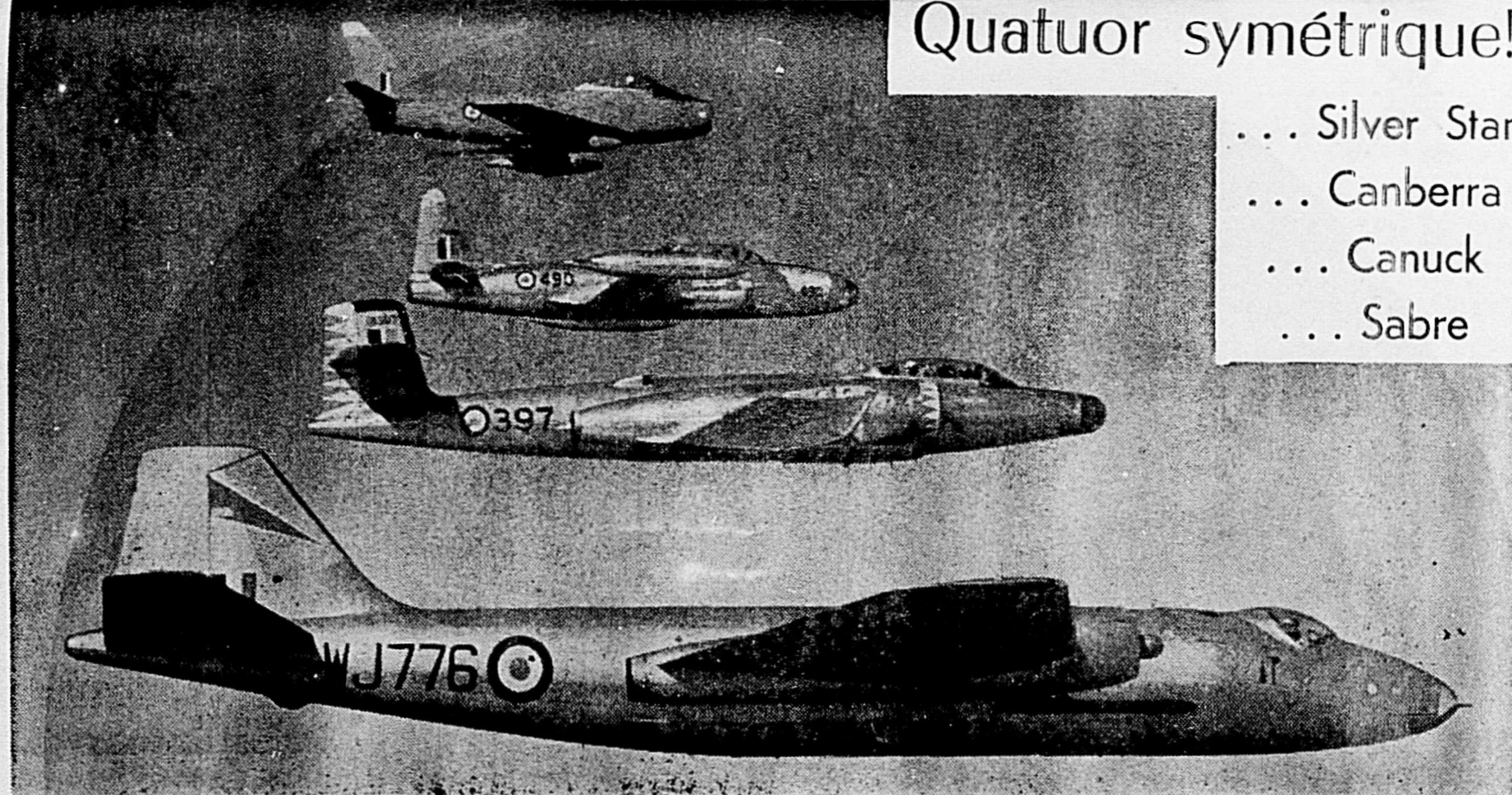
Nos deux fils d'aviateurs, à la base aérienne de Rockcliffe, à Ottawa, bénéficient des services inappréciables d'une experte dans le domaine de la récréation, l'aviatrice-chef Norma Stuart. Dispensatrice de loisirs bien organisés, celle-ci exerce aussi une surveillance mais pas trop rigide, du moins s'il faut en croire un autre jeu presque aussi amusant

que le baseball, celui des physionomies. Nos deux Babe Ruth en herbe, Grant (à gauche) et David (à droite) préféreront-ils plus tard suivre l'exemple de papa, respectivement le sergent d'aviation H. G. Stewart et le caporal G. C. Marshall?

*Rendez-vous au plus proche établissement du C.A.R.C.
le samedi 9 juin à l'occasion du 'Jour de l'Aviation'*

Quatuor symétrique!

... Silver Star
... Canberra
... Canuck
... Sabre



AVANT-GOUT DU "JOUR DE L'AVIATION" — Ce groupe d'appareils de notre aviation; un Canberra, un Canuck CF-100, un Silver T-33 et un Sabre F-86, est-il une avant-première des démonstrations qui marqueront le "Jour de l'Aviation", le samedi, 9 juin ?

Le MONDE vous parle...



Le travail des femmes

Les statistiques étonnent toujours. C'est ainsi que l'on parle beaucoup du travail des femmes éloignées de leurs enfants par l'usine ou le bureau, pour expliquer l'augmentation de la criminalité juvénile et du malaise de l'adolescence.

En France, le nombre des femmes occupant une situation a peu augmenté depuis le début du siècle. Elles sont actuellement 4.740.000 contre 4.380.000 en 1906. A l'exception de l'agriculture, la proportion des femmes qui travaillent est de deux pour un homme. Cette proportion était la même en 1866.

Encore plus étonnant est le fait que dans l'industrie et le com-

merce il y a plus de femmes chefs d'entreprises que d'hommes. 17.6% contre 15.7%.



L'élégance de l'armée

L'armée soviétique, dont l'austérité vestimentaire (à l'exception des galons et des étoiles), restait proverbiale, vient, elle aussi, d'être touchée par la vague de détente et de "légèreté" qui semble parcourir le pays.

Fait révolutionnaire, les maréchaux de l'armée de terre porteront cravate. Si, pour le moment, celle-ci reste encore noire, elle sera nouée sur le col d'une chemise blanche et la tunique sera couleur "de vague marine". L'été, les gants et la casquette seront blancs.

Dans l'aviation, les maréchaux porteront un uniforme bleu de Prusse et dans la marine, les amiraux vêtus de blanc, ne seront pas très différents, l'été, de ceux de l'ancienne marine impériale. Les membres du corps féminin des différentes armes disposeront d'une jupe bleu de Prusse, d'une vareuse gris acier et de gants blancs. La coiffure sera un béret bleu pour l'aviation et gris pour l'armée.



L'obus atomique soviétique

On parle aussi à Londres de l'armée russe. Le Daily Telegraph, sous la signature de son

rédacteur scientifique Léonard Bertin annonce que les Russes ont mis au point un projectile atomique de 280 mm., qui, à la différence de l'engin américain correspondant, peut être tiré par n'importe quel canon. La portée de cet obus atteindrait près de 300 kilomètres grâce à une tuyère mise en marche par le départ du coup. Cet engin intermédiaire entre l'obus classique et la fusée du type V2 a été mis au point par des équipes de savants allemands entrés au service de l'URSS en 1945.



Le malaise espagnol

Incidents au Rio de Oro, grèves un peu partout; lock-out à Bilbao où trente mille ouvriers sont actuellement réduits au chômage après la fermeture des dix plus grosses usines de Biscaye ordonnée par le gouverneur de la Province, Riestra Diaz; voici d'autres éléments qui indiquent, après l'indépendance accordée au Maroc espagnol, un malaise profond qui vient d'être mis en relief par les déclarations de M. Arajo, ministre des Affaires étrangères, au cours de son voyage aux Etats-Unis: "La pauvreté de l'Espagne, a déclaré le ministre, est due au boycottage pratiqué par les puissances occidentales depuis la guerre civile. L'arrivée massive des techniciens et des aviateurs américains a fait monter les prix et ce ne sont pas les deux cent millions de dollars offerts par le gouvernement des E.-U., il y a trois ans, qui peuvent constituer un palliatif suffisant.

Parallèlement, et pour la première fois depuis l'avènement du régime, l'état d'esprit des étudiants est franchement hostile à la Phalange. Dans plusieurs villes, des monômes d'étudiants ont dû être dispersés par la police avec plus ou moins de douceur.



DOULEURS MENSTRUELLES

Ne soyez pas esclave du calendrier! Prenez simplement un comprimé Midol avec un verre d'eau... c'est tout. Midol apporte un soulagement rapide des douleurs menstruelles—soulage les crampes, calme le mal de tête, chasse le "cafard".



DOUCE

Elle est vraiment différente*

DOUCE

* DIFFÉRENTE parce que la bière O'Keefe est brassée avec du houblon sans graines. Le goût amer des graines se trouvant ainsi enlevé, O'Keefe a meilleure saveur—elle est plus douce. Demandez O'Keefe aujourd'hui.



Sur la scène d'un désastre aérien...

Si l'inspecteur Maigret se présentait à un bureau de recrutement du CARC, il serait vite assigné à la Direction de sécurité du vol qu'on appelle aussi la petite préfecture de police du CARC.

Il se peut cependant que même ce grand détective de la Sécurité nationale en France ne puisse toujours faire honneur à sa réputation devant les problèmes ardu qu'ont à résoudre à cœur jour les hommes de la Direction de sécurité du vol.

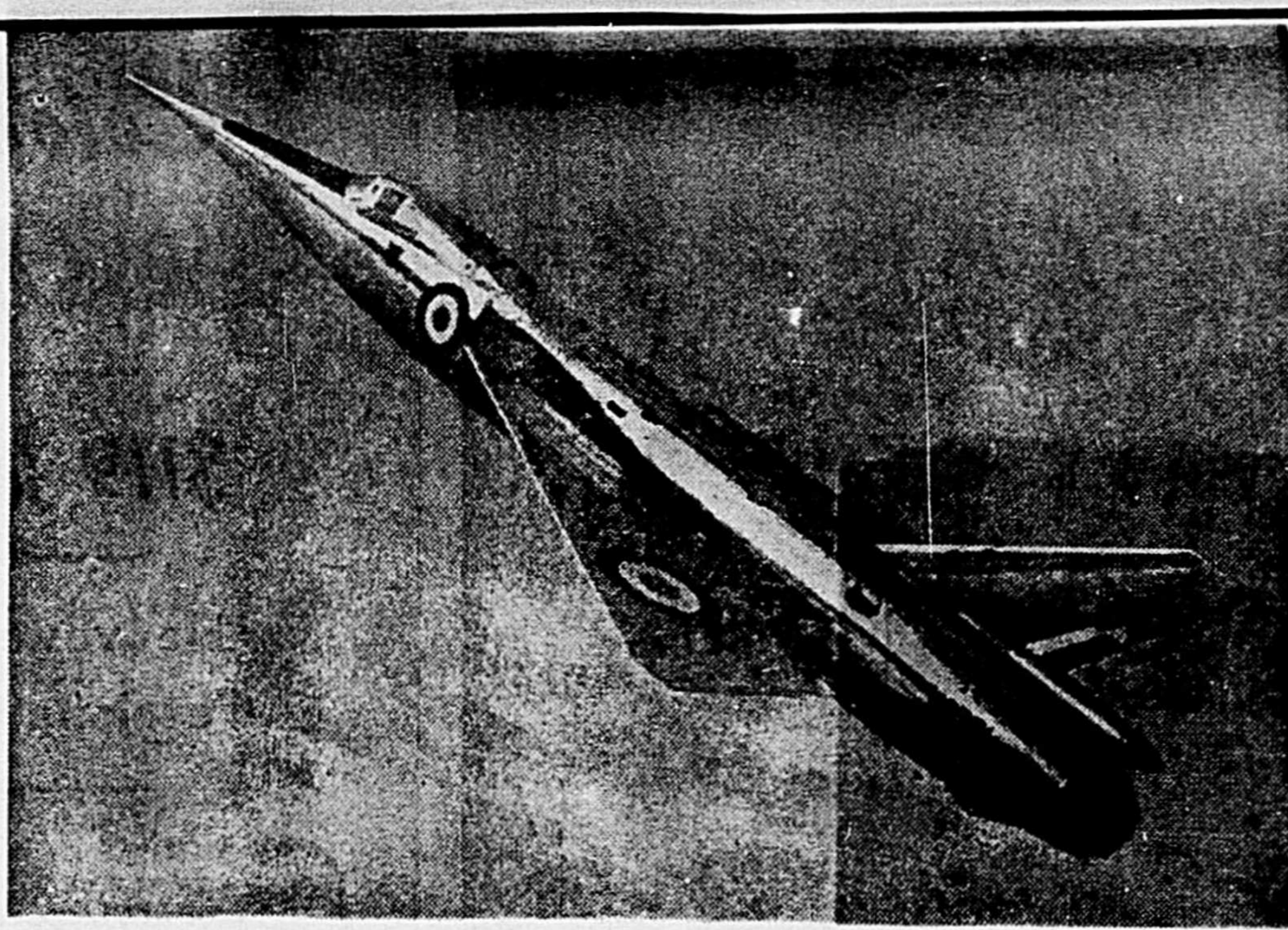
Une des principales tâches de cette organisation consiste à découvrir la cause des accidents d'avions dans le CARC et à soumettre certaines propositions en vue d'empêcher qu'ils ne se reproduisent. Dans leurs recherches, ces limiers de l'Aviation ont recours aux mathématiques, à un grand nombre de dispositifs scientifiques, à un travail ardu, à une patience d'ange et à beaucoup de sens commun.

Aux yeux des profanes, un grand nombre des problèmes résolus par la Direction de sécurité du vol sont des impossibilités. Un avion filant à 600 milles à l'heure semble se désintégrer en plein vol aux yeux des spectateurs. Lorsque des spécialistes de la Direction de sécurité du vol arrivent sur les lieux, les débris de l'avion sont dispersés parfois sur un mille à la ronde; il se peut qu'une pièce contienne la clé du désastre. Les hommes de la sécurité du vol font alors des miracles de détection, car moins de 4 p.c. des accidents du vol dans le CARC sont classés dans le dossier des "mystères impénétrés".

Les détectives du CARC sont convaincus qu'il est possible de retracer la cause de tout accident, et qu'en faisant de la sorte, ils peuvent éviter tout autre accident du même genre dans l'avenir, épargnant ainsi beaucoup de vies et des dépenses considérables. Ainsi, la tâche de la Direction de sécurité du vol ne consiste pas seulement à découvrir la cause des accidents, mais aussi à prendre les mesures nécessaires pour que les accidents tragiques ou non ne se répètent pas.

On peut observer vraiment à l'œuvre les hommes de la sécurité du vol lorsqu'il arrive un désastre d'importance majeure. Alors que les avions de transport et autres appareils lourds volent d'une façon plus ou moins lente, les chasseurs à réaction de nos jours sont appelés à effectuer des acrobaties qui exigent des pilotes et des appareils de tout premier ordre.

Cependant, en dépit de toutes les précautions, il arrive parfois que quelque chose cloche. C'est alors que les spectateurs disent que "l'avion volait à une vitesse vertigineuse lorsqu'il s'est produit une espèce d'explosion".



Record : Fairey Delta II anglais: 1,132 milles à l'heure...

Cette "espèce d'explosion" peut signifier une de plusieurs choses: peut-être le pilote est-il en faute; le moteur a peut-être fait défaut; c'est peut-être la charpente qui est coupable.

Cueillir les indices peut être une tâche facile, mais dans certains cas, elle s'étend sur une assez longue période, des semaines ou même des mois, exigeant une recherche détaillée dans des régions très boisées. Il faut parfois avoir recours à la photographie aérienne qui examinée au stéréoscope révèle de nombreux détails. On trouve souvent grâce à cette méthode des pièces d'avions logées dans les arbres.

Des spécialistes des autres forces armées aident parfois à repérer certains morceaux importants d'un avion. Il y a quelques années, deux hommes-grenouilles de la MRC ont consacré de nombreuses heures dans l'eau très froide pour repérer au fond d'une rivière boueuse les restes d'un avion du CARC perdu dans les eaux.

Après que tous les renseignements ont été cueillis de la scène

d'un désastre aérien, ils sont enregistrés, photographiés et finalement colligés, puis la Direction de sécurité du vol commence son véritable travail de limier.

Dans le cas d'un accident qui se produit dans les airs, un graphique compliqué conçu par la RAF et par le Conseil national de recherches donne d'étonnants résultats. Grâce à ce graphique et en tenant compte de la vitesse calculée de l'avion au moment de l'accident, de son trajectoire de vol, de son altitude, de la vitesse et de la direction du vent, les spécialistes en arrivent à découvrir la trajectoire de chaque débris de l'avion.

Les officiers de la Direction de sécurité du vol ne sont pas les seuls dans le CARC qui font enquête sur les accidents d'avions. Dans le cas de chaque accident, la station en cause nomme un enquêteur ou une cour d'enquête qui sont chargés d'examiner les circonstances de l'accident. Cependant, dans le cas des accidents majeurs où il se pose des problèmes spéciaux, la Direction prend part également à l'enquête

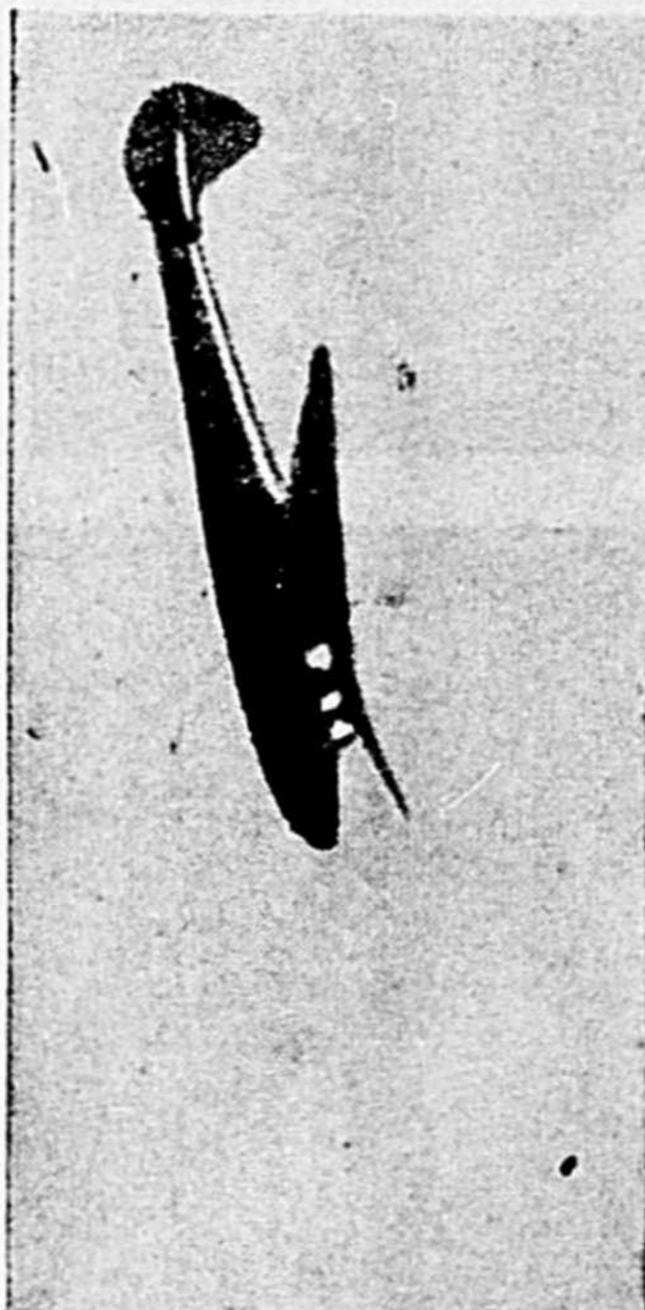


PHOTO INSTANTANÉE D'UN PLONGEUR À LA MORT! — Voici une photo d'action, bien réussie, mais un peu cynique... Le pilote Giuseppe Zoccola, d'un planeur ou aéro-glisser, fait le plongeon de la mort à Turin, Italie. Son appareil est allé se briser sur la bâtisse en ciment, à l'arrière-plan de la photo. La mort fut instantanée. A remarquer la frayeur des témoins oculaires qui ont craint pour leur propre vie...

Travail ardu des enquêteurs du C.A.R.C.

en faisant valoir toute son expérience et sa connaissance.

Ces spécialistes comprennent évidemment qu'un bon nombre des accidents d'avions résultent de l'erreur humaine, d'un manque de la part du pilote. Ils savent aussi que tant qu'il y aura des avions, de même que des autos, des trains, des bateaux et même des bicyclettes contrôlés par des êtres humains, il se produira des erreurs, car aucun être humain n'est parfait malgré les précautions innombrables et l'instruction soignée.

Lorsque les accidents découlent d'une erreur humaine, la Direction de sécurité du vol s'efforce de trouver un moyen d'éviter que la chose ne se répète, comme par exemple un dispositif de verrouillage automatique pour les nombreux contrôles d'un avion ou une nouvelle position pour un interrupteur. Le pilotage militaire ne sera probablement jamais indétrouvable, mais la Direction de sécurité du vol fait son possible pour le rendre aussi sûr qu'elle peut.

Les spécialistes de la Direction sont fiers du pourcentage quasi négligeable d'accidents de vol résultant de la négligence, en comparaison des accidents attribuables aux erreurs de jugement. Le record établi par les équipes au sol du CARC est vraiment remarquable, justement parce que ces hommes conçoivent nettement qu'un travail négligé peut occasionner une perte de vie.

Les fonctions des officiers de la Direction de sécurité du vol les mènent un peu partout au Canada, y compris le Grand Nord et l'Europe. Pour mener à bonne fin certaines enquêtes, ils sont obligés d'escalader des montagnes, de traverser des forêts et de la brousse, de camper dans des endroits sauvages jusqu'à l'achèvement de leurs travaux.

Les autorités du CARC font remarquer que le nombre d'accidents du vol dans notre Aviation militaire est peu élevé en comparaison de la grande quantité de pilotage. Cependant, aux yeux des limiers de la Direction de sécurité du vol, un taux peu élevé d'accidents ne suffit pas. Ils poursuivent leur travail de détection scientifique afin de réduire encore plus le nombre d'accidents. Dans le CARC, un accident d'avion n'est jamais écarté avec un haussement d'épaules et une conjecture. C'est plutôt une affaire qu'il faut étudier avec soin en vue d'empêcher qu'elle ne se répète. On ne peut dire combien de vies la Direction de sécurité du vol a épargné au cours des années, mais chose certaine, bien des membres du personnel navigant du CARC ne seraient pas de ce monde aujourd'hui sans le splendide travail de détection des enquêteurs du CARC.

H.R.

Colombium à Oka..!

\$119 la livre!

Une vaste entreprise d'exploitation minière

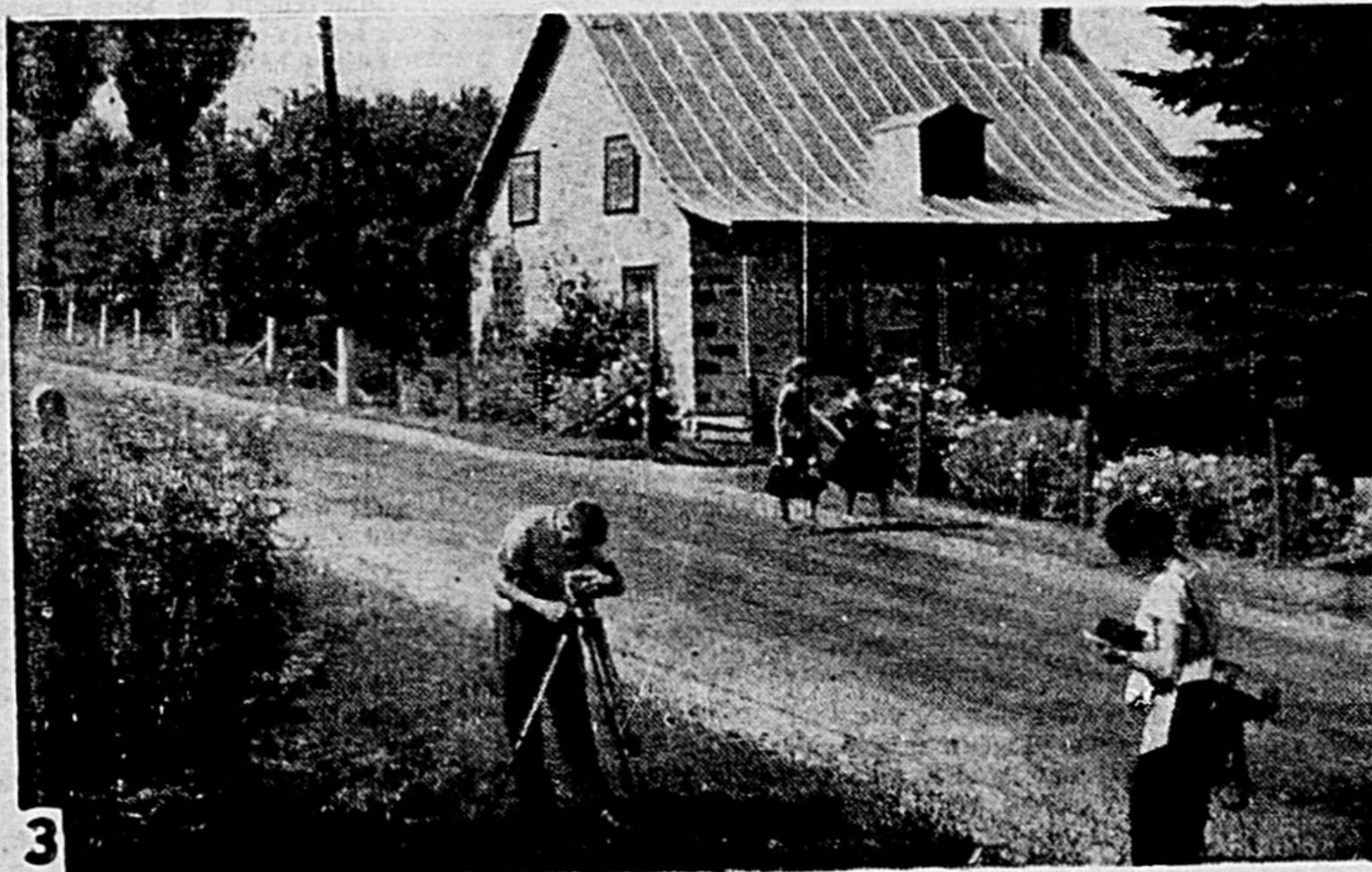
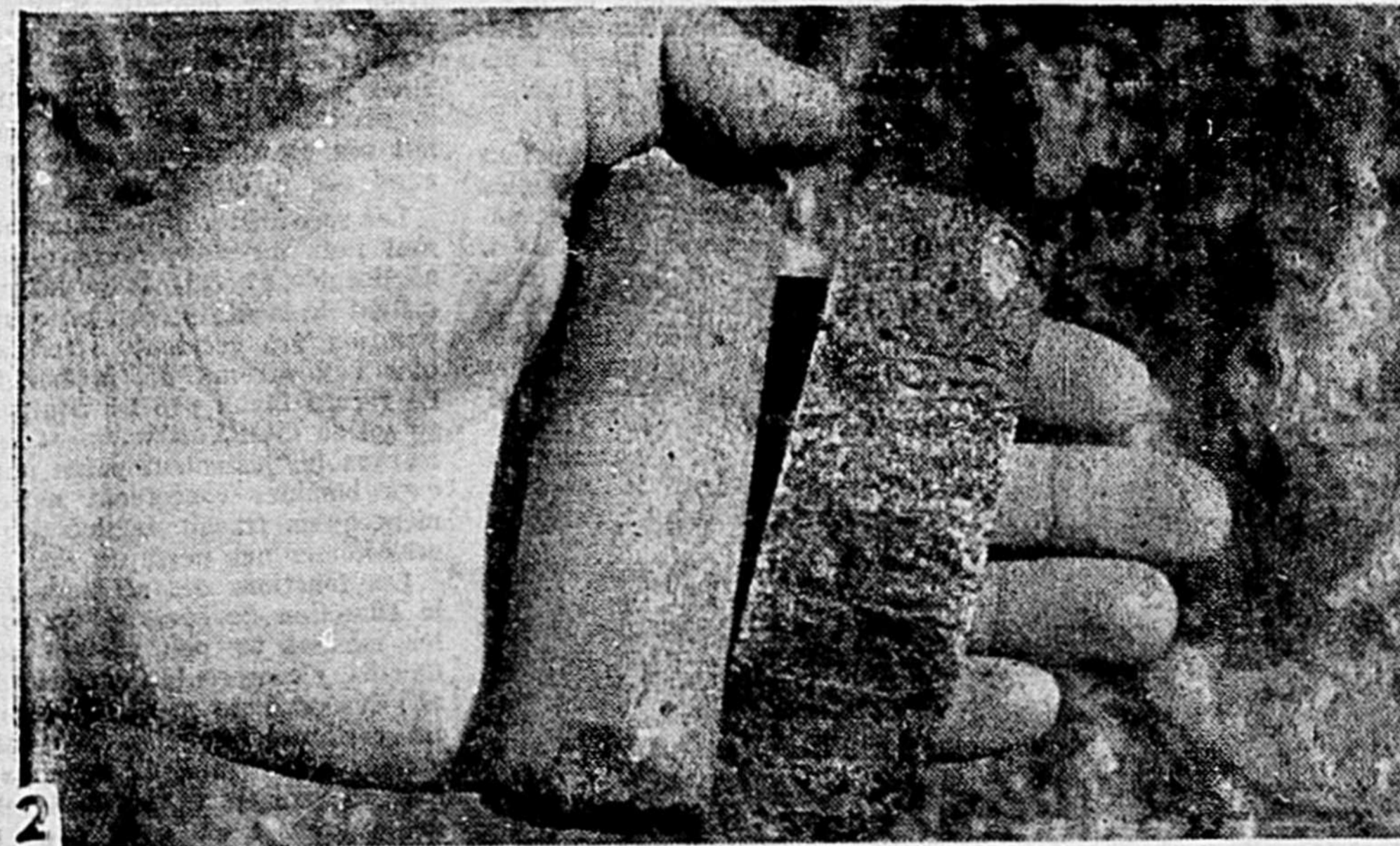
LE petit village canadien-français d'Oka, P.Q., — (photo no 3), — depuis longtemps célèbre pour sa Trappe et son excellent fromage, attire maintenant l'attention pour une autre raison: Il est devenu le coeur d'une vaste entreprise d'exploitation minière. Même le décor, jadis strictement champêtre, se transforme peu à peu, alors que géologues et prospecteurs poursuivent leurs sondages, à la recherche d'un métal aussi rare que précieux, le colombium, né comme bien d'autres de l'âge atomique. Les noyaux de colombium, — (photo no 2), — proviennent de gisements trouvés à 175 pieds sous terre.

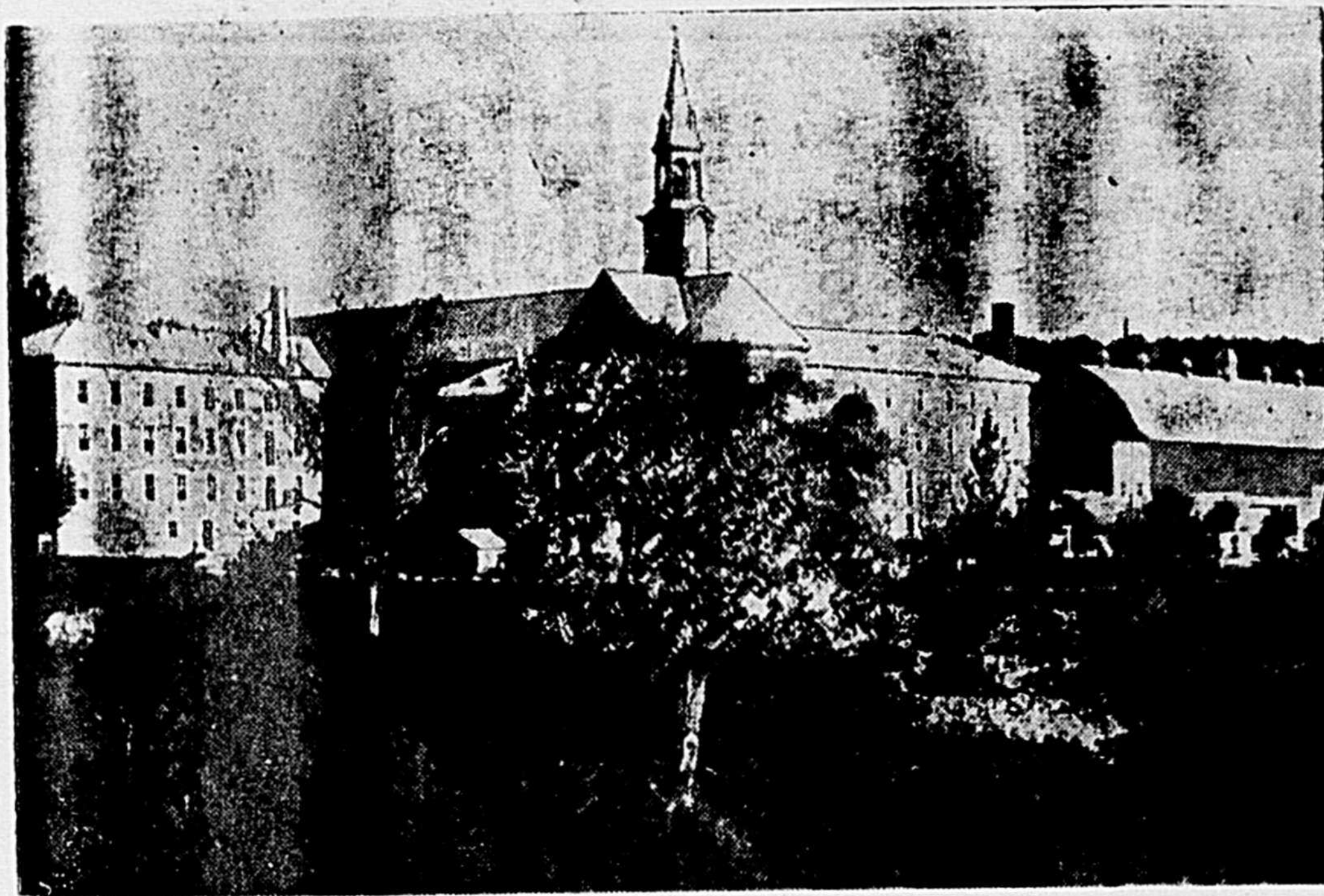
Le colombium, qui fond à 4,380 degrés Fahrenheit, sert à augmenter la résistance à la chaleur et la solidité des métaux employés pour la fabrication de turbo-réacteurs et de fusées.

Bien qu'on ait découvert dans la région d'Oka de vastes gisements de colombium, les recherches ne s'arrêtent pas là; elles s'étendent au nord, jusqu'au lac des Esclaves, où se trouve incidemment une raffinerie pouvant recevoir 125 tonnes de minerai par jour. De tous les métaux le colombium est le plus rare, et c'est précisément cette rareté qui garde les prix élevés; la poudre de colombium pure se vend jusqu'à \$119 la livre. La photo no 1 a été prise lors d'un relevé magnétométrique effectué dans la région de Saint-Joseph-du-Lac, près d'Oka.

Le géologue A.C. Turnock, — (photo no 4), — détermine à l'aide d'un détecteur la radioactivité émise par des noyaux de colombium provenant d'une terre située près d'Oka. Le colombium est un des quatre nouveaux métaux de notre "siècle atomique" (les autres sont le lithium, le tantale et le titane) qui entrent aujourd'hui dans la fabrication d'une multitude de produits, depuis les avions à réaction jusqu'aux disques de jazz.

(Photos de l'Office national du Film, par Chris Lund)





... célèbre monastère des Cisterciens

Voici l'aspect que présente le célèbre monastère de la communauté des Cisterciens de la stricte observance, mieux connue sous le nom de la Trappe, d'Oka. Ce monastère est situé sur le bord du lac des Deux-Montagnes, à quelque 20 milles à l'ouest de Montréal. Lorsque les religieux prononcent leurs derniers vœux, ils acceptent de garder un silence rigoureux, règle qui date du Ve siècle de l'ère chrétienne.

(Photos P.C.)

Monuments historiques . . .

La commémoration des personnages illustres présente une difficulté: lorsqu'ils se font un nom dans les sciences, la littérature, la politique ou la guerre il y a parfois longtemps que leur maison natale a changé de propriétaire, que les meubles de leur jeunesse ont été donnés ou détruits. Dans ce cas, tout comme dans celui des vieux édifices que le progrès ou l'incendie a fait disparaître, nous devons avoir recours aux monuments et aux plaques.

Il faut que les renseignements soient suffisants et imprimés en caractères faciles à lire (ce qu'on ne saurait dire de beaucoup de plaques existantes) si l'on veut que

le voyageur saisisse non seulement l'importance du lieu, mais aussi les événements dramatiques qui s'y sont déroulés. Par exemple, il y a, à Lachine, un monument en pierre de taille qui rappelle le massacre des habitants de l'endroit par quinze cents Iroquois, en 1689. Pourquoi ne pas indiquer au moyen d'un grand panneau les allées et venues de cette horrible nuit, comment les Indiens chargèrent leurs prisonniers dans leurs canots, affichèrent leur victoire au nez de l'indolent gouverneur de Montréal et brûlèrent leurs victimes à petit feu sous ses yeux? Tout cela a été raconté en termes éloquentes par nos historiens et nos écrivains.

En plus des lieux historiques et autres vestiges matériels du passé, il y a une autre sorte de tradition: le folklore et surtout les chants populaires. Une grande partie de notre histoire se retrouve dans les vieilles chansons que chantaient nos pères et que tout le monde, surtout chez les Canadiens français, connaissait comme son père.

M. Marius Barbeau a consacré plus de quarante ans à recueillir les chansons et les usages populaires du Canada. Le Musée national où il a travaillé officiellement de 1911 jusqu'à sa retraite en 1948 et officieusement par la suite, possède une collection de 195 chants esquimaux, plus de 3,000 chants indiens, près de 7,000 chansons canadiennes-françaises et quelque 1,500 anciennes chansons anglaises.

Ce sont ces chansons qui rythmaient le mouvement des avirons que savaient si bien manier les premiers explorateurs et les coureurs des bois; qui égayaient les forêts et les rivières où trimaient nos draveurs et nos bûcherons; qui réglaient la cadence du van dans les granges et du rouet et du berceau au coin du feu.

M. Barbeau a écrit à ce sujet des douzaines de livres, que l'on peut se procurer au Musée national, à Ottawa. Un de ceux-ci, Les chansons populaires du vieux Québec, raconte l'histoire de ces anciens refrains et donne les paroles et la musique de quinze d'entre eux. L'oeuvre est illustrée de sept dessins d'Arthur Lismer.

(Banque Royale du Canada)

(A suivre)



Madeleine de Verchères . . .

Le film littéraire . . .

par GUY SYLVESTRE,
de la Société royale du Canada



LES éditions Albin Michel viennent de publier *Le Roi d'un jour*, roman d'Alexandre Arnoux, de l'Académie Goncourt, et *Le flot des carrefours*, roman de Vercors, l'auteur du *Silence de la mer*; également deux livres de critiques qui font autorité: *Maitres d'hier et contemporains*, par Emile Henriot, et *La vie du théâtre*, par Robert Kemp et Aurj, des traductions de A.J. Cronin (*La tombe du croisé*) et de Marjorie Kinnan Rawlings (*l'as de ce monde*).

Parmi les articles à lire, il faut souligner celui du Père Pierre Angers, S.J., dans le numéro de mai de *Relations*, qui porte sur *La recherche dans les universités canadiennes*.

Roger Peyrefitte, l'auteur des *Ambassades* et des *Clés de Saint-Pierre*, va publier un nouveau roman intitulé *Jeunes proies* (Flammarion). Quelles sont-elles?

Gustave Cohen nous donne une nouvelle édition refondue, corrigée et augmentée de son ouvrage sur *Ronsard* (Gallimard).

Pierre Hervé publie une *Lettre à Sartre* (Table Ronde) qui va faire rebondir la polémique qui a suivi la publication de *La Révolution et les fétiches*. Tous ceux qui se posent des questions sur la politique moscovite en trouveront ici des réactions sur des esprits français.

L'excellent romancier André Kemp nous revient avec *Adeline Vénicien*, nouveau roman qui paraît dans les cahiers verts chez Grasset.

Grasset publie aussi des *Lettres de voyage* du Père Teilhard de Chardin, lettres intimes écrites de Chine, Ethiopie, Java, E.-U., etc.

Le premier romancier grec de notre temps, Kazantzaki, l'auteur d'*Alexis Zorba* et du *Christ recrucifié*, nous donne en traduction française un nouveau roman *La liberté ou la mort*.

L'humoriste Pierre Daninos, l'auteur des *Carnets du Major Thomson*, a écrit un autre livre qui fera rire, *Passeport pour la nuit* (Plon).

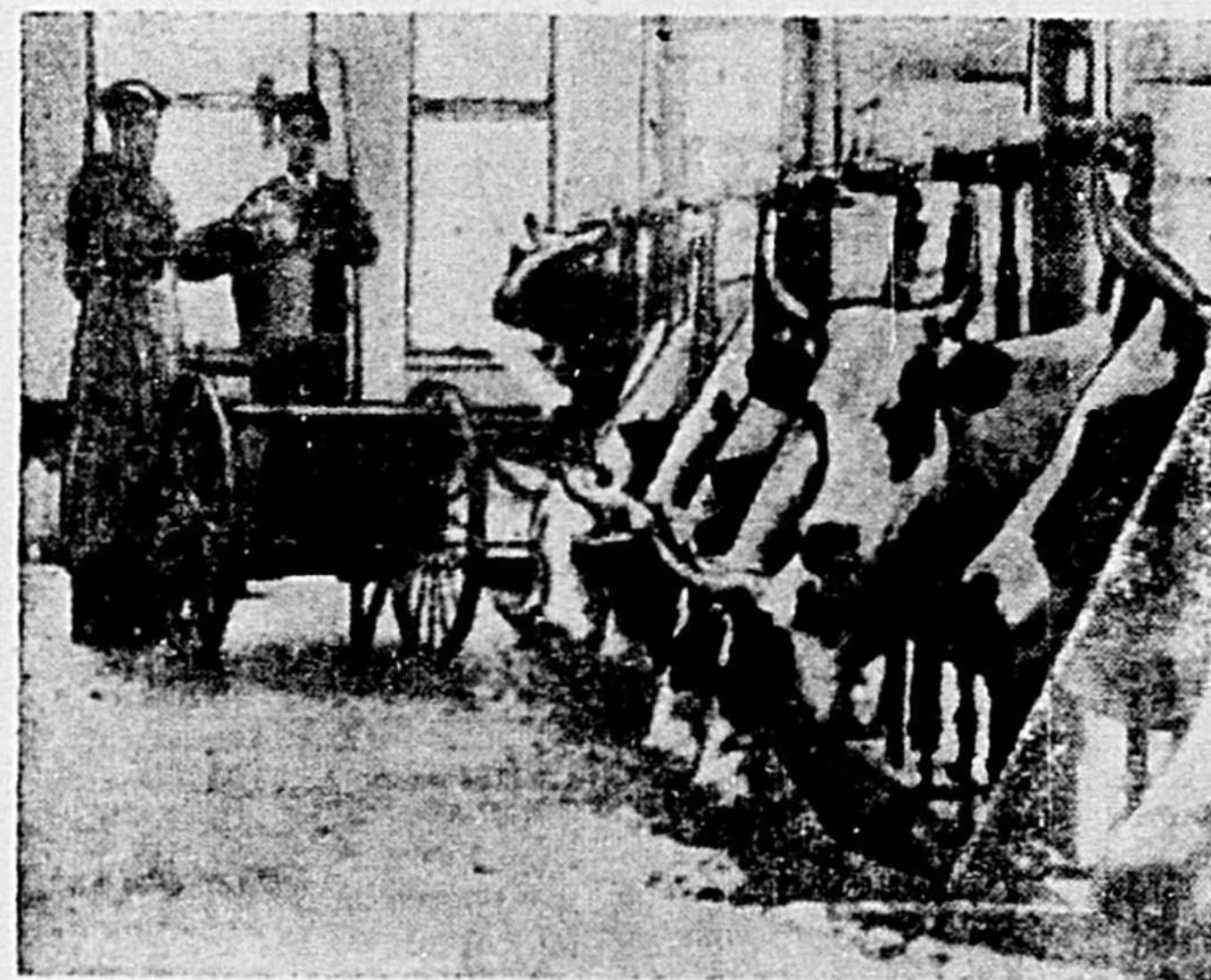
On a réuni en volume les discours prononcés aux Etats-Unis et au Canada par le Président de l'Italie, Giovanni Gronchi, sous le titre *Discours aux Américains* (Plon).

Le romancier breton de la mer, Henri Queffelec, publie chez Amiot-Dumont un autre roman, *Un feu s'allume sur la mer*.

Sous le titre *Edouard Le Roy et son fauteuil*, on a publié les discours de Daniel-Rops et d'André Siegfried lors de la réception du premier à l'Académie française. (Fayard).

Marcel Clément a publié aux Nouvelles Editions latines un ouvrage sur *Le chef d'entreprise*.

Dans l'excellente collection *Poètes d'aujourd'hui* que publie Pierre Seghers, deux nouveaux titres: un *Pierre Jean Jouve*, par René Micha, et un *Jean Follain* par André Dhôtel.



... le fromage d'Oka

Un des secrets les mieux gardés au Canada est la formule du célèbre fromage d'Oka, fabriqué par les moines de La Trappe d'Oka, sur leur ferme modèle du lac des Deux-Montagnes, près de Montréal. Dans le silence le plus complet, les moines vaquent à leurs occupations autour de leur ferme reluisante de propreté.

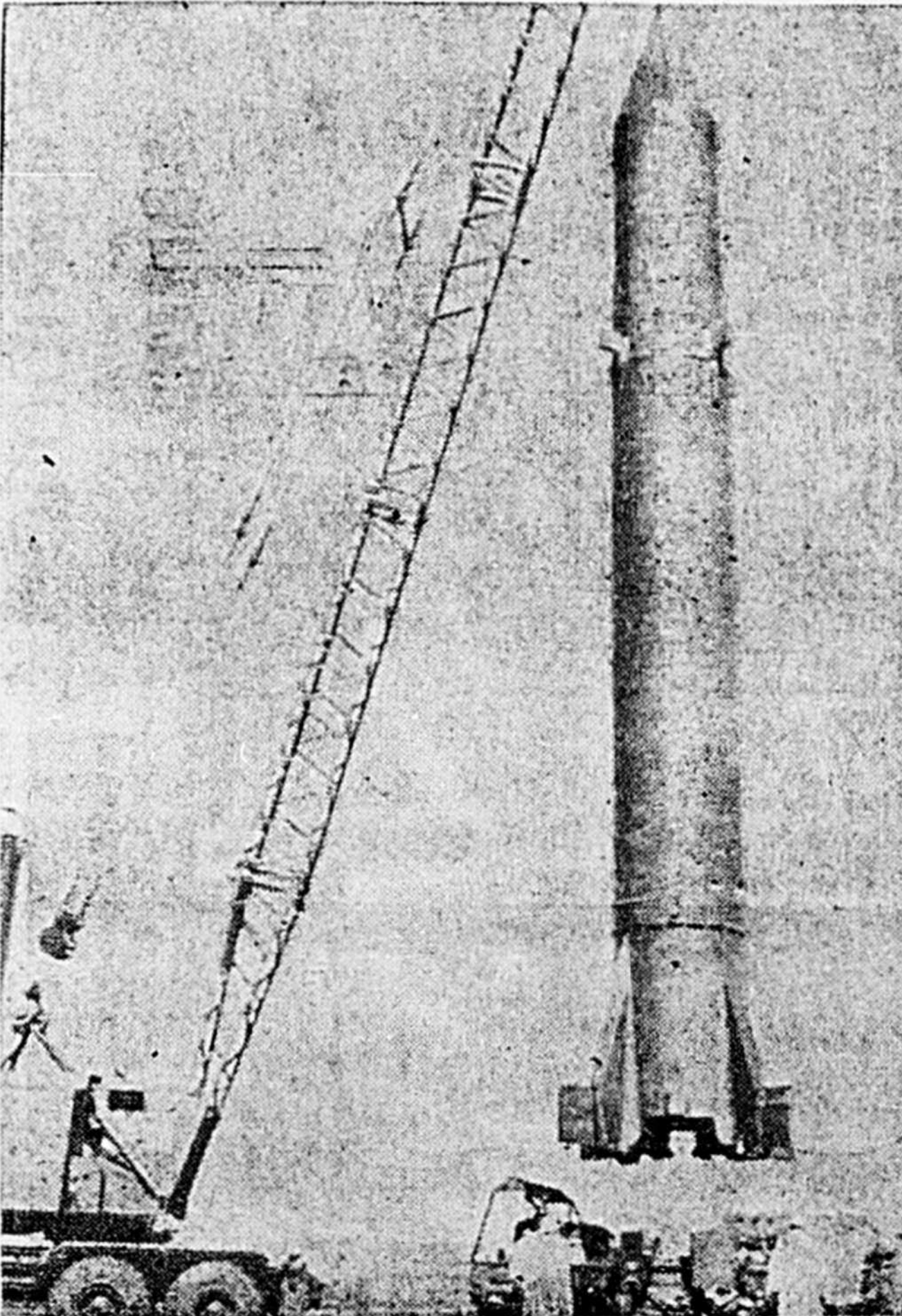
Jeune voyageur dans l'espace...



Quand la police s'en mêle...

Il est toujours dangereux de manoeuvrer de tels appareils. Sur tout à 6 ans. Tel est le cas du jeune Martin Stephens, de Londres, mais il est assuré de la protection de la police. Ce genre de fusée est bien connu des petits Anglais parce qu'elle sert à illustrer les aventures du héros fictif et très populaire Dan Dare

Le 'Redstone', un orécursur...



Un lancement assez compliqué...

FUSEE GEANTE — Le plus gros projectile de l'armée qui ait été lancé, le "Redstone", est ici placé sur une plate-forme de lancement par une grue mécanique. Ce projectile a environ 60 pieds de longueur et 5 pieds de diamètre. Sa portée est de 200 à 300 milles et l'on dit qu'il est le précurseur d'une fusée à venir dont la portée sera de 1,500 milles.

(Téléphoto "Le Droit" de la P.A.)

A 5,000 milles de distance...



'Snark'

Ci-haut, le "Snark", l'arme qui a suscité le plus d'intérêt de tout l'arsenal américain. C'est un projectile qui peut atteindre sa cible à 5,000 milles. A gauche, la fusée Redstone qui peut atteindre une distance de 200 milles. Au centre, on voit le projectile mis à l'essai.

D'ici 10 ans...

Fusée...!

Rapides voyages intercontinentaux

...à une vitesse de 10,000 milles à l'heure!

...le tour de la terre en une heure et demie!

...de New-York à Paris en vingt minutes!

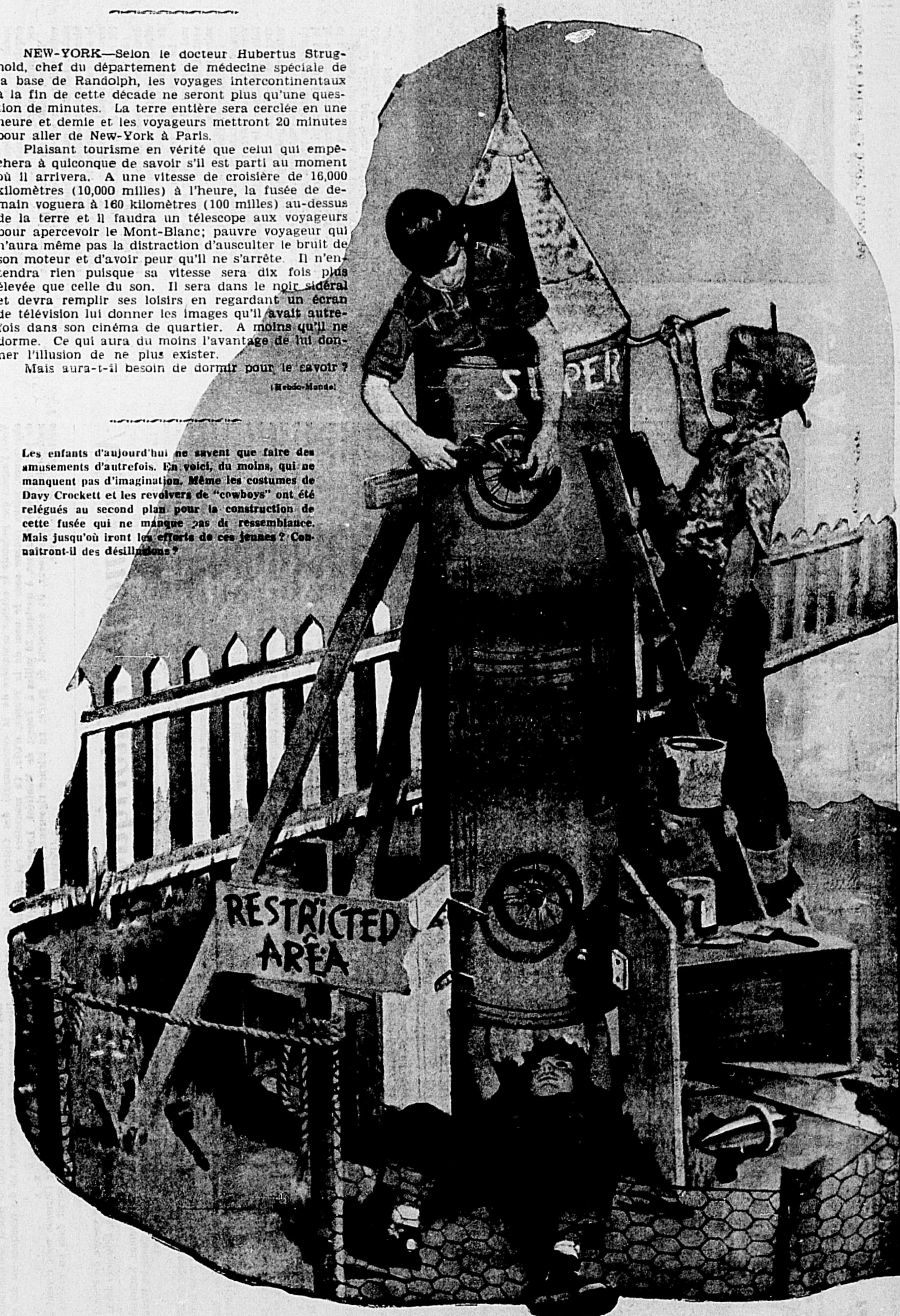
NEW-YORK—Selon le docteur Hubertus Strughold, chef du département de médecine spéciale de la base de Randolph, les voyages intercontinentaux à la fin de cette décade ne seront plus qu'une question de minutes. La terre entière sera encerclée en une heure et demie et les voyageurs mettront 20 minutes pour aller de New-York à Paris.

Plaisant tourisme en vérité que celui qui empêchera à quiconque de savoir s'il est parti au moment où il arrivera. A une vitesse de croisière de 16,000 kilomètres (10,000 milles) à l'heure, la fusée de demain voguera à 160 kilomètres (100 milles) au-dessus de la terre et il faudra un télescope aux voyageurs pour apercevoir le Mont-Blanc; pauvre voyageur qui n'aura même pas la distraction d'ausculter le bruit de son moteur et d'avoir peur qu'il ne s'arrête. Il n'entendra rien puisque sa vitesse sera dix fois plus élevée que celle du son. Il sera dans le noir sidéral et devra remplir ses loisirs en regardant un écran de télévision lui donner les images qu'il avait autrefois dans son cinéma de quartier. A moins qu'il ne dorme. Ce qui aura du moins l'avantage de lui donner l'illusion de ne plus exister.

Mais aura-t-il besoin de dormir pour le savoir?

(Hebdo-Monde)

Les enfants d'aujourd'hui ne savent que faire des amusements d'autrefois. En voici, du moins, qui ne manquent pas d'imagination. Même les costumes de Davy Crockett et les revolvers de "cowboys" ont été relégués au second plan pour la construction de cette fusée qui ne manque pas de ressemblance. Mais jusqu'où iront les efforts de ces jeunes? Connaîtront-ils des désillusions?



La fusée ne fascine pas seulement que les adultes...!

“Je voudrais savoir si...”

N. D. L. R. — Nous vous invitons à nous poser les questions qui vous préoccupent. Nous ferons de notre mieux pour y répondre, pour obtenir la documentation nécessaire, ou pour vous mettre en relations avec les services ou les organismes compétents. Il se peut que, dans certains cas, il soit impossible de vous répondre de manière définitive; il se peut également que tel problème soit sujet à controverse. Nous ne pouvons donc nous engager à répondre à toutes les questions. Le but de cette chronique est de mettre à votre disposition des facilités de recherche auxquelles vous n'avez peut-être pas accès ou que vous pourriez ne pas connaître. Adressez vos questions au rédacteur en chef des **INFORMATIONS**, UNESCO, 19, avenue Kléber, Paris XVIe, France.

Par GERALD WENDT

QUESTION: — M. Georges Prades, de Valaurie (Drôme), désire savoir s'il est possible de prévoir un cycle de tremblements de terre et, dans ce cas, quels sont les signes précurseurs du cataclysme ?

REPONSE: — On ne peut prédire avec précision le moment et le lieu d'un tremblement de terre. Par contre des instruments scientifiques permettant de mesurer la tension à laquelle sont soumises les formations rocheuses peuvent indiquer la région et l'époque vers laquelle il faut s'attendre à un cataclysme. Presque tous les tremblements de terre sont occasionnés par le glissement d'une formation rocheuse sur une autre en des points de la structure rocheuse ou "failles" parfaitement définissables. Une faille est le résultat des immenses contractions qu'entraîne le rétrécissement ou le déplacement de grandes surfaces de l'écorce terrestre, ces phénomènes résultant eux-mêmes du mouvement de la masse en ignition sur laquelle "flottent" les continents. Quand l'écorce rocheuse cède sous la pression à laquelle elle est soumise, il se forme une faille qui peut être très profonde et s'étendre sur plusieurs kilomètres. Des deux côtés de la faille les couches rocheuses peuvent glisser verticalement ou horizontalement, ou encore un des bords peut se soulever et recouvrir l'autre. La tension à laquelle est soumise la formation rocheuse s'en trouve réduite mais ces mouvements ne vont pas sans secouer la surface de la terre et sans produire des vibrations internes sur des milliers de kilomètres. C'est ce qu'on appelle un tremblement de terre.

Mais avec le temps la pression s'accumule à nouveau, elle entraîne des glissements aux abords de la faille et provoque de nouveaux tremblements de terre. Cette lente accumulation de la pression peut être mesurée au moyen d'instruments scientifiques qui fournissent ainsi les indices sur la probabilité d'un tremblement de terre. Toutefois, il ne nous est pas encore possible de déterminer le moment de la rupture de l'écorce terrestre et, partant, la date des tremblements de terre. Parfois, de légers glissements et des vibrations en sont des signes précurseurs d'une beaucoup plus grande précision. Une des failles les plus importantes de l'écorce terrestre longe la chaîne des îles japonaises; citons encore celle qui va du Nord de la Méditerranée à la Turquie, et celle de l'Océan Pacifique à la hauteur du Mexique et de la Californie.

(UNESCO)

Économisez l'essence...!

Si vous trouvez que vous consommez trop de gazoline, vérifiez les 12 points suivants:

- 1°) — N'emballez pas le moteur à vide.
- 2°) — Démarré, conduisez et arrêtez doucement.
- 3°) — Ne faites pas de vitesse.
- 4°) — Ne laissez jamais la pression des pneus descendre plus bas que la limite permise par le manufacturier.
- 5°) — Assurez-vous que le carburateur soit toujours bien ajusté.
- 6°) — Ne laissez pas surchauffer le moteur.
- 7°) — N'employez pas de lubrifiants lourds en hiver.
- 8°) — Maintenez la synchronisation de l'allumage.
- 9°) — Faites roder les soupapes ou faites-les décrasser à l'occasion.
- 10°) — Remplacez les segments de pistons qui sont usés.
- 11°) — Mettez-vous en deuxième vitesse pour monter les côtes à pic.
- 12°) — Faites corriger les bruits insolites dans le moteur ou la carrosserie.

Le soin de votre automobile en vue de la belle saison...

En prévision des vacances, des sorties de familles, des randonnées au soleil, etc.

L'ÉTÉ est à nos portes. C'est la saison que vous attendiez avec tant d'impatience pour prendre la route — pour les vacances, les sorties de famille, les randonnées au grand soleil.

Il vous faut donc mettre votre voiture en état. Vous pouvez vous épargner bien des dépenses et des soucis, si vous préparez votre voiture pour vos sorties.

Comment pouvez-vous économiser? Eh bien, en dépensant un peu... pour une vérification complète.

Les organes de refroidissement de votre voiture requièrent une attention toute spéciale. Videz d'abord le liquide antigel du radiateur, et faites un grand nettoyage en laissant le moteur tourner. Mettez-y de l'eau fraîche en ayant soin d'ajouter un agent contre la rouille, et une solution qui empêche les fuites. Pendant que vous y êtes, assurez-vous que les boyaux sont bien ajustés et qu'ils n'ont pas de fuites.

Un autre item d'importance: vérifiez la courroie de l'éventail. Si elle est trop lâche, le moteur peut surchauffer.

Une lubrification complète et un changement d'huile sont dans l'ordre. En été, il faut de l'huile plutôt lourde. Le carter doit être nettoyé à la grande eau, la cartouche filtrante pour l'huile, changée, et les coussinets des roues, nettoyés et regarnis si nécessaire.

Si vous devez faire de longues randonnées, vous aurez probablement à parcourir des routes difficiles avec des problèmes de circulation bien particuliers. Vérifiez donc les freins, les phares, les aiguilles du pare-brise, l'appareil de direction. Assurez-vous que vos roues sont bien enlignées et débarrassez-vous des pneus trop usés.

Il faut bien surveiller le surchauffage. Si vous êtes dans une circulation urbaine, où il faut souvent arrêter et repartir, n'arrêtez pas le moteur lorsque vous êtes arrêté. Vous affaiblissez la batterie et vous faites chauffer le moteur lorsque vous repartez trop souvent. Laissez plutôt tourner rond le moteur et débrayez au neutre. Si vous devez attendre longtemps, pesez légèrement sur l'accélérateur pendant 30 secondes toutes les deux minutes environ.

Si l'eau du radiateur commence à bouillir, en dépit des mesures que vous aurez pu prendre, stationnez votre voiture et arrêtez le moteur. N'enlevez jamais le bouchon du

radiateur si la température dépasse 180°. Servez-vous d'une vieille serviette pour enlever le bouchon. Otsea Fit rner cmf cmf cmfm le bouchon. Faites tourner le moteur, et ajoutez de l'eau chaude ou tiède, jamais de l'eau froide.

Quand vous prenez de l'essence, faites ajouter de l'eau au radiateur, et profitez de l'occasion pour faire vérifier la batterie. Son eau s'évapore vite à la chaleur.

Le moteur de votre voiture pourra bloquer quelquefois lorsqu'il fera très chaud. Souvent, ce sera que l'essence se vaporisera dans une conduite avant d'atteindre le carburateur. Il se pourra qu'il se soit produit une "percolation", c'est-à-dire que l'essence ait "bouilli" dans le carburateur même. Ne démarrez pas tout de suite. Lorsque le moteur se sera refroidi, la vapeur se sera liquéfiée et vous n'aurez pas de difficulté à démarrer.

Maintenez assez élevée la pression de vos pneus. Vérifiez-les lorsqu'ils seront frais. Les pneus sont ainsi fabriqués qu'ils tolèrent une certaine expansion, mais une dépression leur est dommageable.

D'autres points à surveiller: Ne lavez pas votre voiture au soleil et ne l'y laissez pas sécher. Les taches qui en résulteront probablement sont très difficiles à enlever. Lavez-la le soir ou dans le garage. Si vous vous faites arroser à la pluie, asséchez la voiture aussitôt que possible et laissez-la sécher à l'ombre.

Si vous avez à passer à la poussière ou dans la boue, arrosez la voiture avant que les dépôts sèchent. La boue qui sèche endommage souvent la peinture.

Le chrome peut très bien rouiller s'il est mal entretenu. Il faut le cirer et le polir souvent. L'acier inoxydable ne requiert pas ces soins particuliers.

La chaleur et l'humidité peuvent endommager le rembourrage et les cuirs. Lorsque vous stationnez votre voiture à la chaleur, faites fonctionner le ventilateur. Mais n'ouvrez pas de fenêtre, car l'occasion de voler votre voiture est ainsi trop belle.

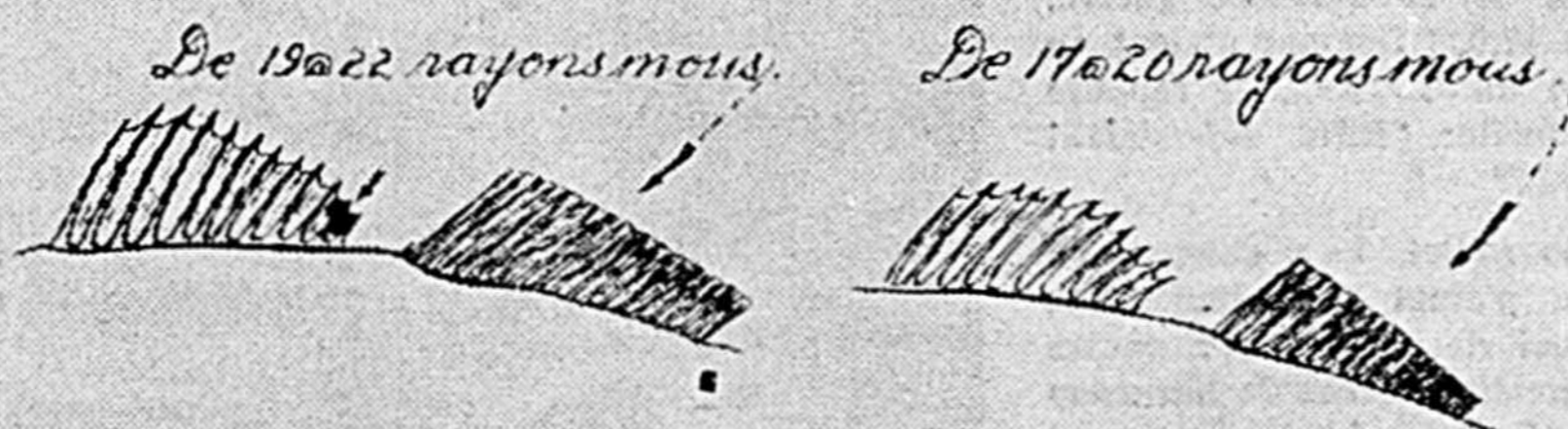
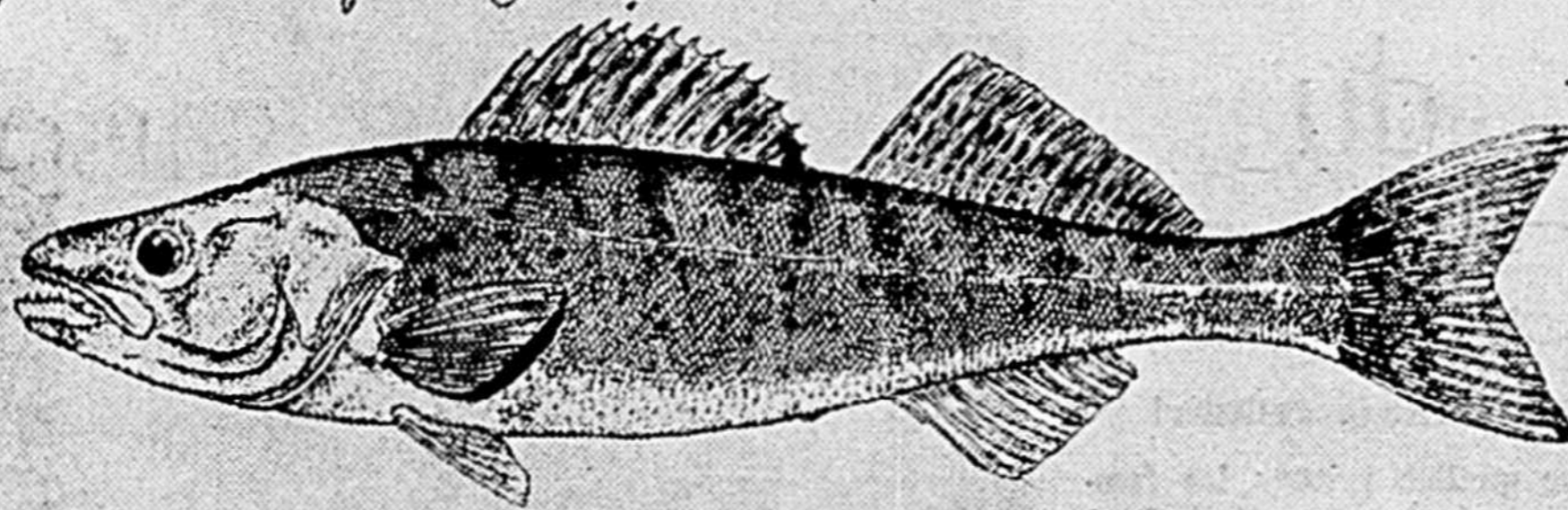
Enfin, assurez-vous que votre pneu de rechange est toujours prêt à servir, ainsi que le cric. Il faut aussi toujours apporter dans la voiture, des verres fumés, une fouilleuse et un nécessaire pour les soins d'urgence.

Autant que possible, ne faites jamais plus de 300 milles par jour. La fatigue cause bien des accidents. Arrêtez souvent, tous les 100 milles, par exemple, pour vous détendre.



Ne lavez pas votre auto au soleil et ne l'y laissez pas sécher...

*Le doré jaune - Stizostedion vitreum vitreum (Mitchell)
Yellow walleye or Yellow pickerel*



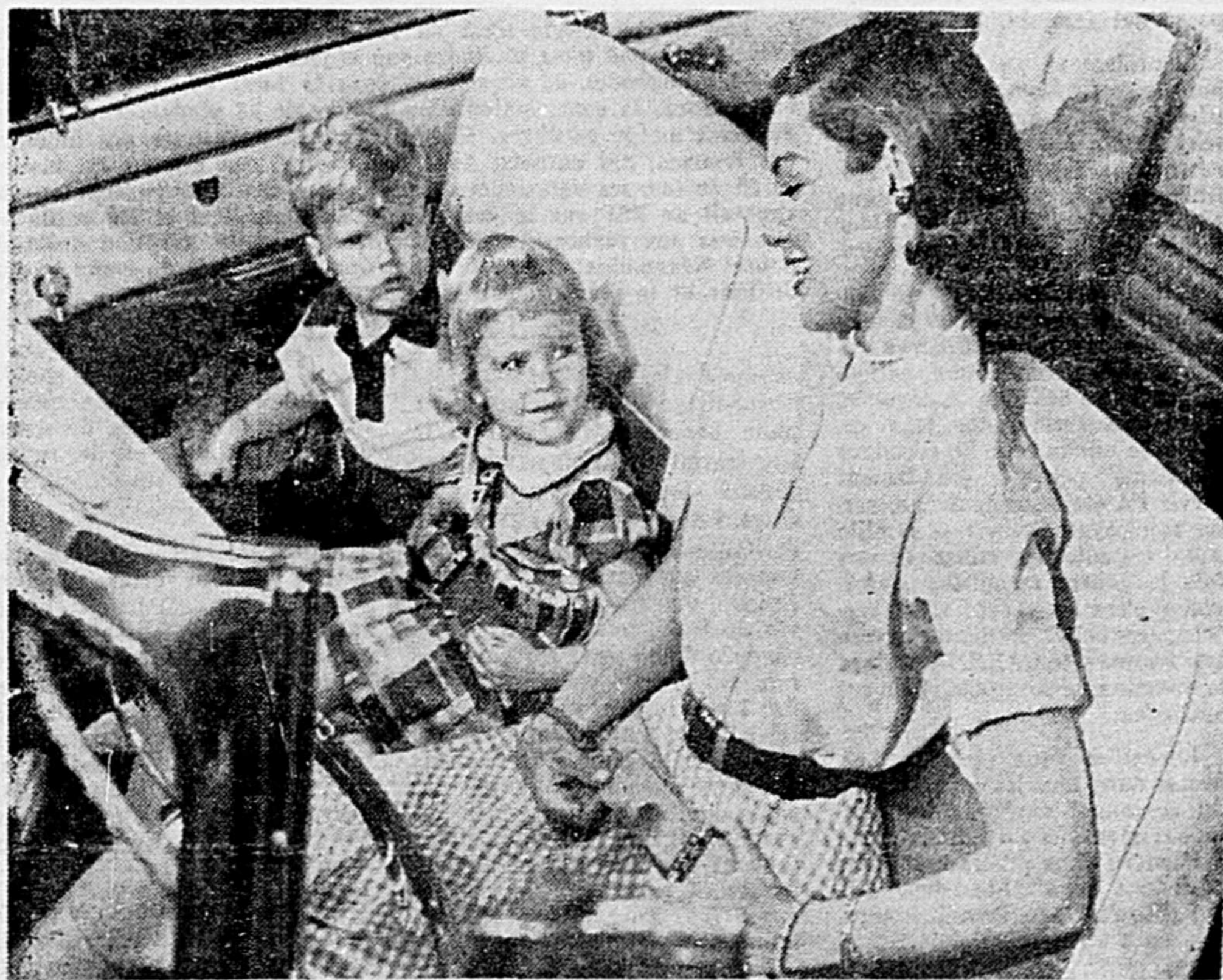
Le doré jaune.

*Le doré noir.
Duchesnay.*

Les dorés jaunes ou noirs...

Le DORE JAUNE (*Stizostedion vitreum*) est bien connu de nos pêcheurs à la ligne et jouit d'une réputation auprès d'eux. On le trouve un peu partout à l'est des Montagnes Rocheuses et il abonde surtout dans les Grands Lacs, où il atteint parfois un poids de 25 livres et une longueur de trois pieds. La disposition de ses nageoires le rattache à la famille des perches et dards. Par ailleurs, sa forte denture, la longueur relative de sa taille et la grandeur de sa gueule rappellent qu'il a les habitudes du brochet.

Le DORE NOIR de l'est (*Stizostedion canadense*), un proche cousin, dépasse rarement deux livres et séjourne dans les eaux peu profondes. Son oeil est moins gros et si le doré jaune, comme l'indique l'illustration ci-contre, affiche une tache noire à la base de sa première nageoire dorsale, le doré noir, par contre, s'en distingue par une autre tache sombre de la nageoire pectorale. Les amateurs pourront aisément les distinguer l'un de l'autre, ne fût-ce que par la taille et la grandeur de l'oeil.



Ceintures de sûreté dans les autos...

La mode des ceintures de sûreté dans les automobiles tend à se généraliser. On se demande pourquoi on ne l'a pas fait plus tôt. En effet, le nombre de vies ou de blessures graves que les ceintures ont épargnées est extraordinaire. D'après les relevés statistiques, on peut prétendre qu'elles sont utiles dans à peu près la moitié des accidents de la route. La ceinture Hickok, ci-dessus, comporte tous les avantages que les recherches scientifiques indiquent comme nécessaires: très forte, d'au moins deux pouces de largeur, boucle très résistante qui ne s'ouvre qu'à volonté, facilement ajustable à la grosseur de la personne, on l'installe autour du bassin où elle est vraiment le plus utile. On ne peut que souhaiter que son emploi devienne universel. Il reste toutefois qu'elles ne sont que d'une utilité relative quand il y a excès de vitesse.



Au contact de la nature

AUJOURD'HUI, tout se fait scientifiquement. C'est la manie de notre siècle. Aussi ne faut-il pas se surprendre si les experts préconisent l'acceptation de méthodes scientifiques même dans la pratique des sports.

C'est ainsi que tout dernièrement, au cours d'une conversation avec un officier du ministère des Terres et Forêts du Québec, j'appris comment la science pouvait aider les pêcheurs à revenir moins souvent bredouilles de leurs randonnées.

Il ne faut cependant pas trop d'appareils compliqués pour tenter les expériences nécessaires à ce test scientifique. Tout ce dont vous avez besoin consiste en un thermomètre et une longue corde.

Et voici comment l'on procède. Des essais scientifiques ont démontré que le poisson préfère se maintenir là où l'eau se maintient à une température de 60 degrés Fahrenheit. C'est donc une vérité de La Palice que le pêcheur a beaucoup plus de chance de capturer quelques spécimens s'il tend sa ligne là où l'eau jouit de cette température.

Comme les conditions atmosphériques influent constamment sur la température de l'eau, il faut en déduire que le point de 60 degrés n'est pas toujours situé à la même profondeur.

Donc le pêcheur qui désire effectuer une pêche fructueuse devra tendre son thermomètre à l'eau avant d'y tendre son hameçon. Lorsqu'il se sera rendu compte de la température de l'eau à l'endroit de son choix, il cherchera à déterminer, avec l'aide de sa corde, la profondeur où l'eau atteint une température d'environ 60 degrés. Et c'est ensuite à cette profondeur scientifiquement déterminée qu'il laissera tremper son leurre.

X X X

Il existe depuis longtemps une superstition qui demande aux pêcheurs de se taire et de pratiquer leur sport favori dans le plus grand silence pour ne pas effrayer la gent aquatique.

Il n'y a rien de plus faux. Les poissons ne peuvent capter les bruits provenant de l'extérieur de l'eau.

Cependant il ne faut pas pour cela rejeter toutes précautions. Si le poisson n'entend rien de ce qui se passe à l'extérieur, il est très sensible à tout bruit répercuté par l'eau. Donc il faut apporter une attention toute particulière à tout ce qui frappe l'eau, car alors on effraie le poisson. Si par exemple l'on s'aventure dans l'eau, il faut le faire avec précaution pour éviter de créer trop de bruit qui se répercuterait facilement à cause de la densité de l'eau.

Le calendrier du pêcheur nous laisse savoir qu'au cours de la semaine qui débute la pêche ne vaudra rien au cours des avant-midi. Elle sera cependant excellente l'après-midi du 11, bonne au cours du milieu de la journée du 10 et passable après dîner, les 14 et 15.

ANGUSMORE

vous est offert avec les hommages
de la BRASSERIE



KINGSBEER

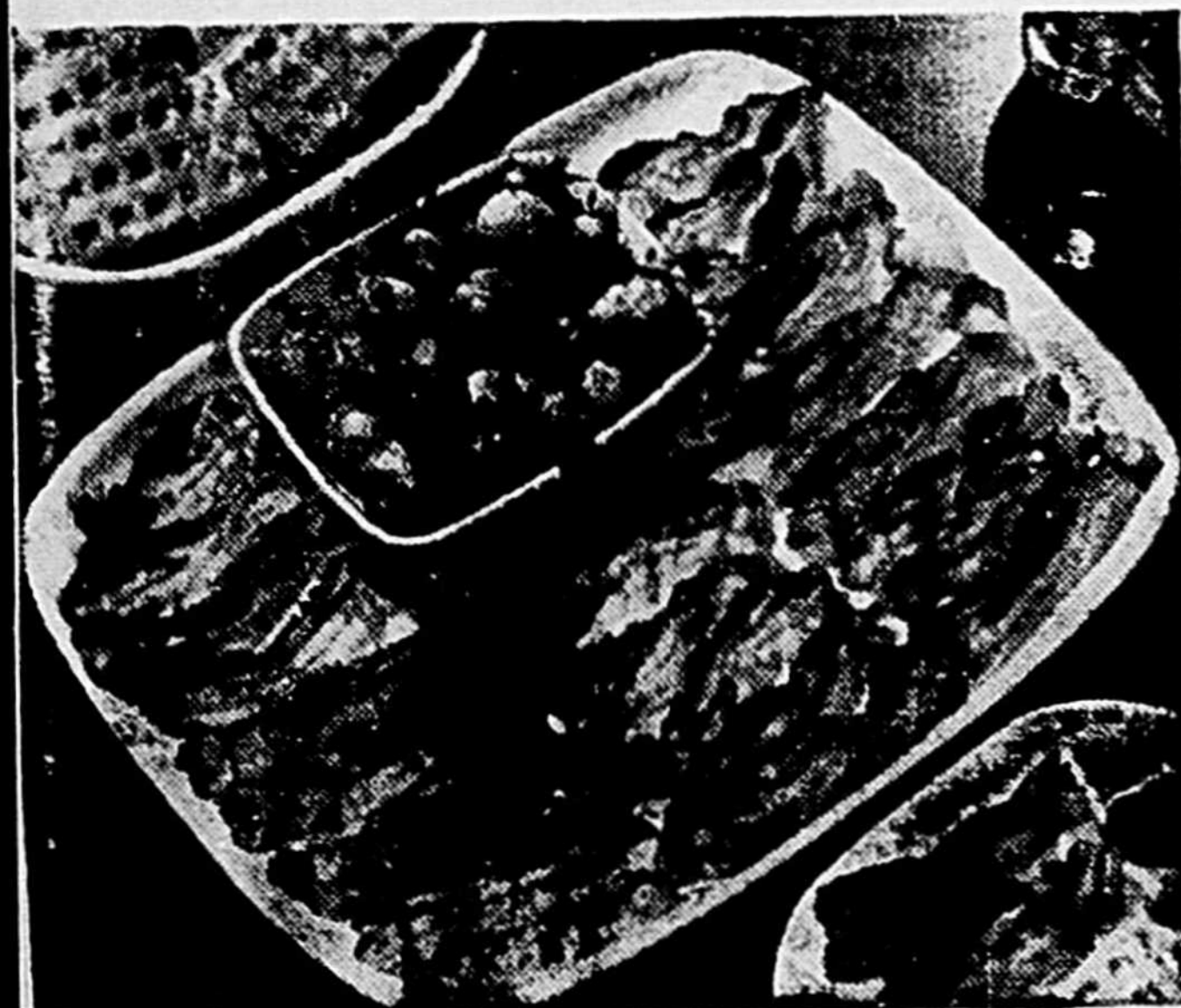


Alpiniste . . .

L'alpinisme fait également partie de l'entraînement général des parasauveteurs. Chaque élève apprend durant le cours les techniques compliquées de l'ascension d'une montagne au moyen de câbles, de pic, de crampons et tout l'outillage nécessaire à l'alpiniste. Il arrive parfois qu'un parasauveteur demeure une semaine ou plus avec des blessés en attendant l'évacuation. Cette photo montre une jeune fille qui connaît à fond les principes de premiers secours, les méthodes d'accouchement et d'évacuation de blessés sur le flanc d'une montagne, les méthodes de transmission par radio ainsi que le code international de communication, les méthodes de recherches aériennes et les techniques de ravitaillement en parachute.

Un lunch au bacon

Pour un déjeuner, un souper léger ou un lunch, offrez d'abord des fraises juteuses et fraîches, puis, du bacon au petit goût de fumé et des gaufres croquantes. Mettez les tranches de bacon préparées sur une grille, dans un plat peu profond allant au four. Faites cuire à four chaud (400°F.) pendant environ 10 à 12 minutes, jusqu'à ce que le bacon soit doré. Egouttez-le sur du papier absorbant et servez-le chaud. Pour présenter le bacon de façon rayonnante, disposez les tranches dorées sur un grand plat, autour d'un bol de fraises rouges. Puis, laissez tout le monde se servir de bacon, fraises et gaufres.



Personnel féminin du C.A.R.C.

(Par Gertrude Pelletier)

Pour quelles raisons les femmes entrent-elles dans l'aviation?

Lors de la dernière guerre, quand 17,038 femmes étaient au service du C.A.R.C., la réponse était facile: "Elles défendaient le pays!"

Aujourd'hui, les dangers de guerre n'étant plus immédiats, le souci de se protéger contre les agressions étant de beaucoup diminué, les aviatrices ne sont plus aussi facilement acceptées. Sous une façade bien maladroite, on entend des chuchotements: "Vous savez, elles cherchent l'aventure, et quelle aventure!"

En juillet 1941, le C.A.R.C. commença l'organisation et l'établissement du Service féminin auxiliaire de l'Aviation canadienne. Durant le même mois, on nomma une femme-officier supérieur, on trouva un édifice devant servir de dépôt de l'effectif et d'école d'entraînement des métiers, on donna un cours d'un mois en matière d'exercices militaires, de discipline et d'organisation administrative à 150 femmes destinées à devenir les premiers officiers et sous-officiers du service chargé de recruter le personnel féminin.

L'enrôlement se fit dans les huit métiers disponibles à cette période. Les femmes-aviateurs firent valoir leurs capacités. Les recrues ne tardèrent pas à s'infiltrer dans le domaine technique où elles s'acquittèrent de leur tâche aussi bien que les hommes.

C'était à cette époque un lancer vers la "promotion de la femme". Les autorités militaires s'aperçurent que la femme, patiente, soucieuse des détails, dévouée, ayant plus d'endurance, étant capable de mieux remplir certaines fonctions, pouvait grandement servir l'Aviation canadienne, servir son pays et servir sa famille. Aussi les autorités militaires, une fois la guerre terminée, conservèrent-elles les cadres et se préoccupèrent-elles de donner à chaque femme une CARRIERE, dans le domaine de ses goûts et de ses aptitudes.

Recrutées pour occuper des postes dans tous les métiers, sauf du personnel navigant, les femmes-aviateurs sont maintenant à l'oeuvre dans diverses stations aériennes depuis Sea-Island (C.-B.) jusqu'à Goose-Bay, Labrador. Il y en a même au Yukon.

"Elles valent leur pesant d'or dans certains métiers comme le radar et les communications", métiers qui exigent beaucoup de concentration et de patience.

Est-ce vraiment chercher la mauvaise aventure que de s'occuper des réseaux de radar du C.A.R.C. qui lient certains points stratégiques à travers le Canada? Est-ce vraiment plus une aventure qu'une carrière que de s'occuper de travail administratif en



Parachutiste . . .

Le saut en parachute n'est en réalité qu'un moyen que le parasauveteur prend pour atteindre son objectif. Cette jeune fille a appris les méthodes de survivance dans la forêt et dans la brousse, entre autres la construction d'un radeau de 14 pieds sans employer de clous ou de cordages. Elle n'a qu'un but: sauver des hommes, des femmes, des enfants. Avec son casque, son masque en mailles de fil de fer, ses vêtements de protection, ses deux parachutes, son appareil de TSF sur le dos, l'équipement médical et les outils nécessaires aux recherches et au sauvetage, elle fait une drôle de figure! Néanmoins, elle porte l'insigne des diplômés du cours le plus difficile et le plus exclusif du CARC.

météorologie et autres services? L'emballage des parachutes emploie beaucoup de femmes, et leur travail est si important qu'en dépend toujours la vie d'un autre. Les services de santé et du ravitaillement tous les jours annoncent que dans tel et tel coin éloigné, des enfants ont été sauvés du froid, une mère a été réchappée d'une mort certaine, des remèdes ont été parachutés dans des localités aux prises avec un fléau, des lettres de réconfort ont été expédiées à un malade, des diététiciennes procurent des repas équilibrés à toutes les forces en service, des infirmières sauvent des vies, aident aux infirmes et consolent les familles éprouvées. Tout ceci grâce aux femmes-aviateurs.

En temps de paix comme en temps de guerre, la femme-aviateur ne cherche pas l'"aventure". Elle cherche comme toutes les autres femmes à se dévouer pour une cause qui lui dit quelque chose, elle se soumet à des disciplines, beaucoup plus par amour de l'humanité que par amour d'elle-même.

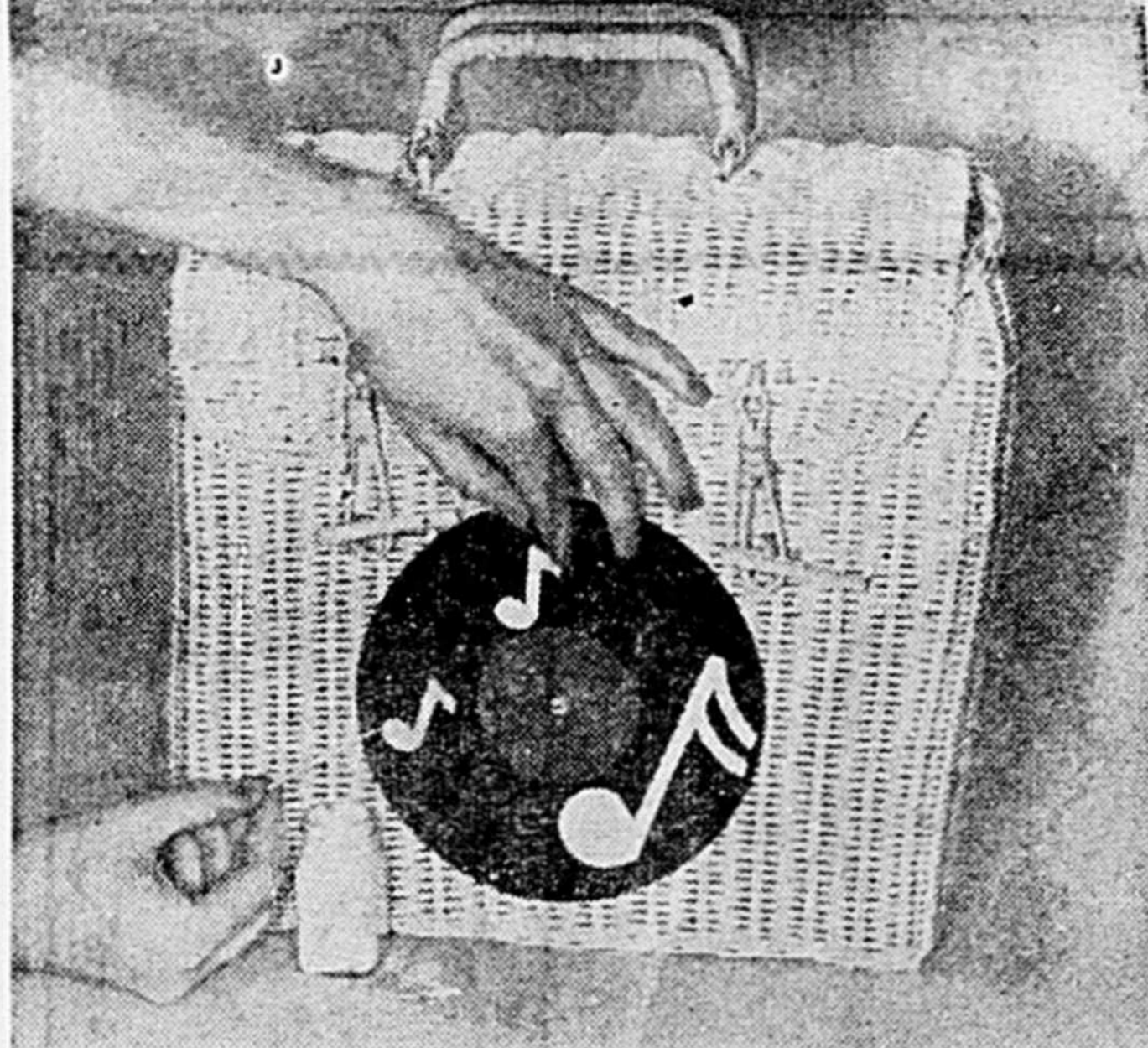
Enrôlées dans le C.A.R.C. au même titre que les hommes, les femmes-aviateurs reçoivent la

même solde, les mêmes congés, les mêmes chances de succès. Elles ont le choix de demeurer dans le C.A.R.C. et de retirer une pension à la fin de leur service.

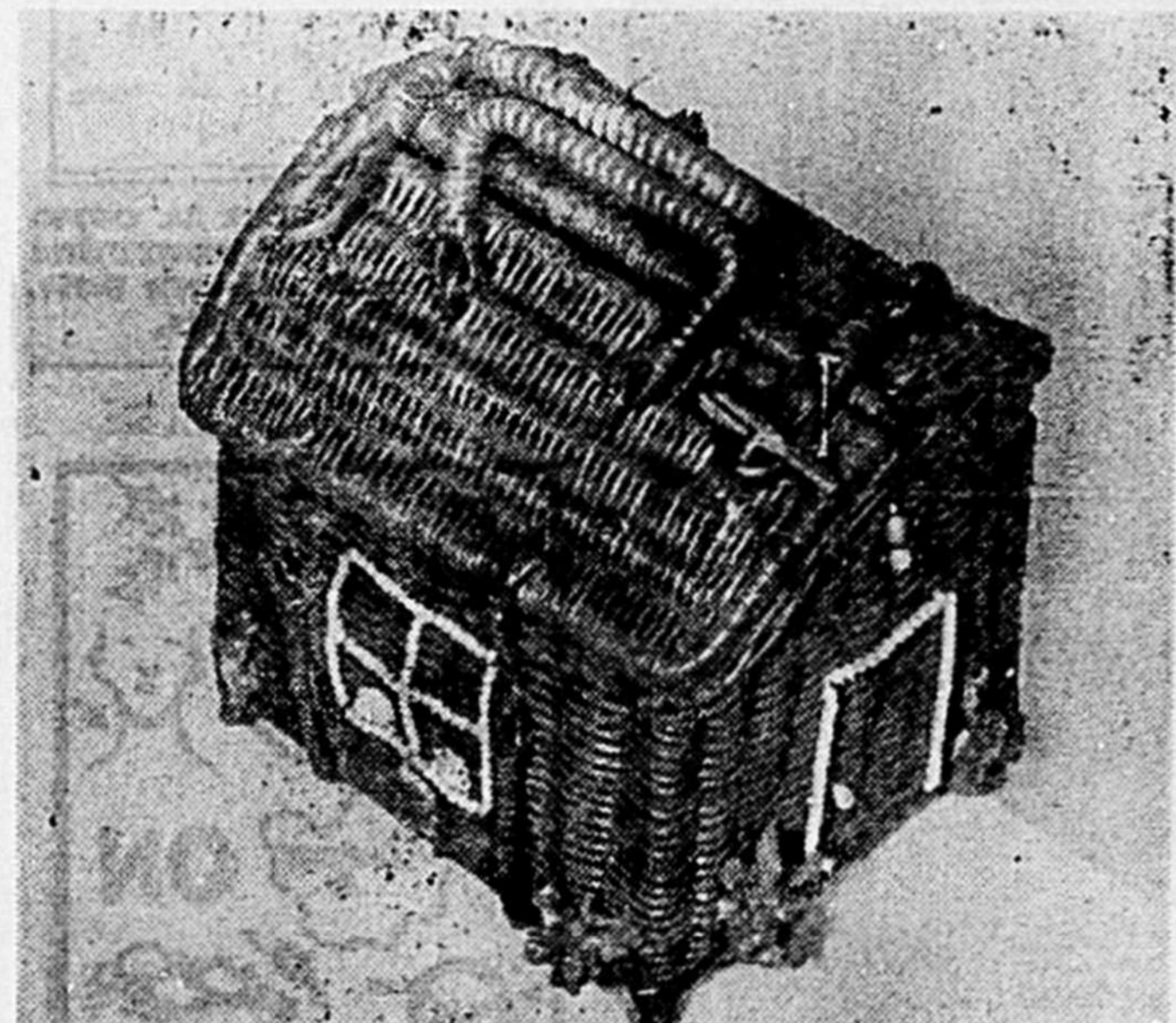
Afin d'être acceptées, les candidates doivent avoir complété la 10e année scolaire ou l'équivalent. Les étudiantes aux universités s'entraînent à titre de cadets d'Aviation tout comme les hommes; durant l'été, elles travailleront à diverses stations pour retourner à leurs études à l'automne. Comme les hommes, elles peuvent, après avoir obtenu leur diplôme, se joindre au service régulier.

La vie en caserne ou la vie dans une station du C.A.R.C. constitue une expérience toute nouvelle pour les femmes-aviateurs. Pourtant, au même titre que les hommes, elles se lancent dans leur nouvelle carrière avec le même grand enthousiasme.

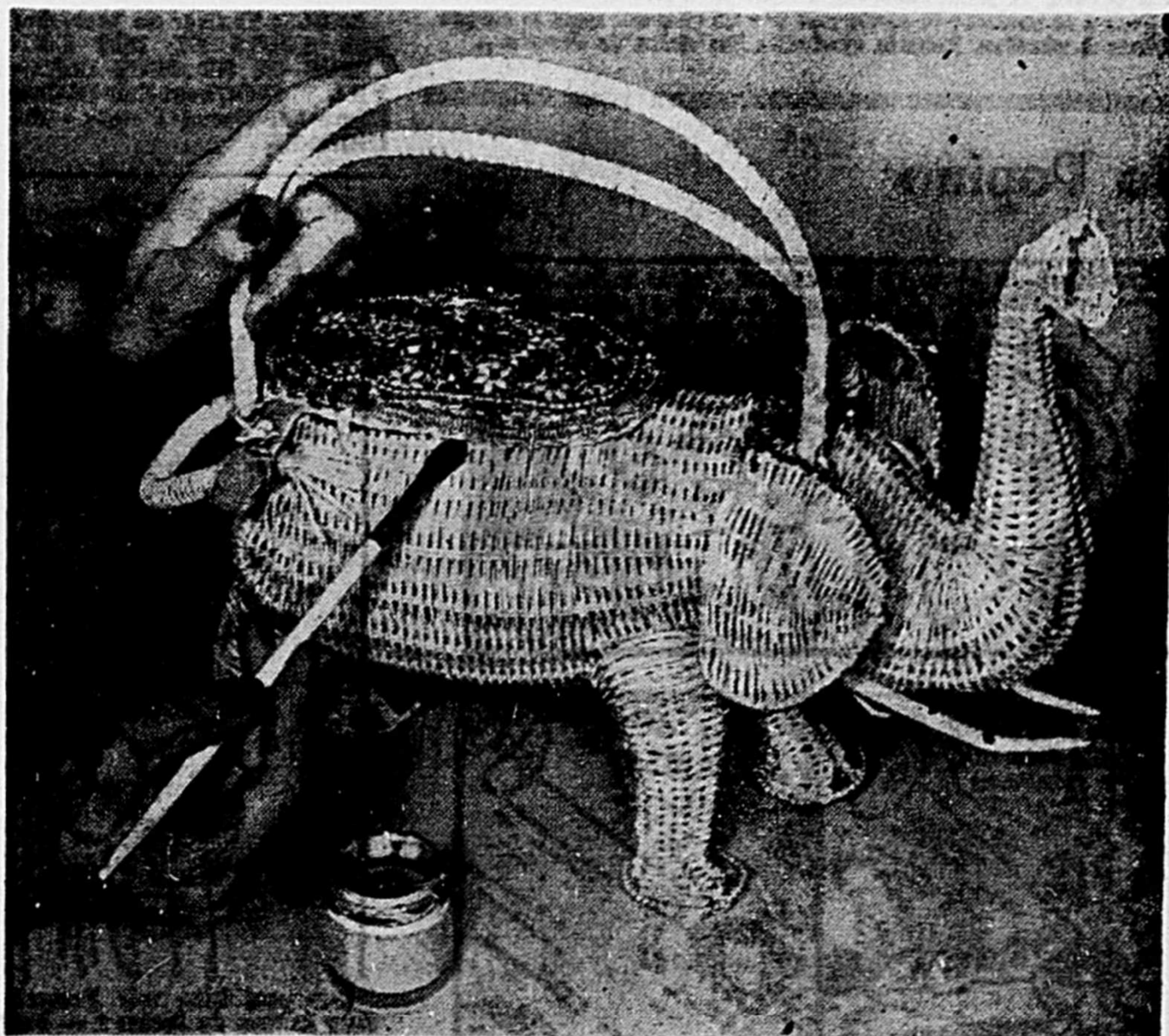
Posséder une carrière, servir son pays, apporter jour après jour le fruit de son travail et de ses peines à une grande cause, être aimée et respectée par l'humanité qui profite de ses soins, sont les raisons qui motivent l'entrée des femmes dans l'aviation.



Pour orner des paniers il n'est pas nécessaire de sortir fil et aiguille. La colle sous une rondelle de feutre noir ou sur des bandelettes de tissu rouge est tout juste ce qu'il faut pour fixer un motif. Des notes blanches sont ajoutées par la suite.



Cette petite école de campagne est une miniature fabriquée avec un panier. Des perles forment les fenêtres, le corail remplace les arbustes, et toute la maison est peinte en rouge vif.



Ce panier ressemble à un éléphant, il n'y a pas de doute, mais ce qui est le plus drôle c'est qu'il sert de sac de sortie. Pour appliquer la soutache métallique aux sabots, il faut se servir d'une petite brosse pour étendre la colle. Des cure-dents sont utilisés pour appliquer les petites perles.

Un panier regorgeant de fleurs et de rubans sert de décoration murale. Le panier qui est à la base de cette création originale se vend en magasin à un prix très bas.



LES PLAISIRS DE LA ROUTE

Par CAROL LANE
Conseillère De Voyage



Avec un peu de pratique...

Vous pouvez sortir d'une voiture d'une façon tout à fait élégante, madame, si vous mettez en pratique les trois conseils suivants:

(1) Glissez-vous jusqu'au bord du siège et laissez vos jambes dans leur position normale.

— 0 —

(2) Appuyez légèrement votre main droite sur le siège le long de votre jambe droite, ramenez votre jupe sur vos genoux lorsque vous vous tournez et mettez vos pieds sur le bord du trottoir.

— 0 —

(3) Vos pieds étant sur le trottoir, renvoyez le pied gauche en arrière et levez-vous en mettant toute votre pesanteur sur ce pied-là. Comme vous vous levez, baissez votre jupe en arrière avec la main droite.

Avec un peu de pratique, c'est un mouvement gracieux et facile à faire.



"SUPER-STICK"

BREVETS EN INSTANCE

BAND-AID

TRADE MARK REG'D.

Plastic Strips

Johnson & Johnson
LIMITED MONTREAL

ADHÉRENT
MÊME DANS
L'EAU

Jamais encore auparavant des pansements qui adhèrent aussi fortement!



De 1 à 38



Suivez les chiffres au crayon de 1 à 38 et vous comprendrez ce que vient de découvrir Suzie. Colorez ensuite le dessin.

UN PROVERBE



REBUS: Trouver un proverbe DES GOUTS ET DES COULEURS ON NE PEUT DISCUTER. (Dé-G'houx-Haie-Dé-Cou-l'Eure - On - Noeud - P'oeufs - 10 - C'hutte-E).

De 1 à 39



Que peut bien voir François dans le trou de l'arbre? — Suivez les chiffres au crayon de 1 à 39 et vous le saurez. Ajoutez des couleurs au dessin.



...à 3 ans, une aviatrice en herbe!

L'aviation captive les jeunes... A preuve, la jeune Roberta, fillette de l'officier d'aviation et de Mme R. S. Genno, de Winnipeg, qui joue à la madame et essaie non pas un chapeau mais le casque indispensable pour les envolées des avions à réaction. Roberta symbolise l'aviatrice de demain...

Les aventures de Popino



Saviez-vous que...

Les programmes réguliers de télévision commenceront en Australie au mois de novembre 1956.

La population des Etats-Unis était de 167,500,000 habitants au mois d'avril 1956.

Le nouveau paquebot Empress of Britain, en plus de 1,050 voyageurs, peut transporter une cargaison de 9,000 tonnes.

La mer Noire, la plus grande dépression au monde, est à 1,286 pieds au-dessous du niveau de la mer.

La plus forte tornade aux Etats-Unis a tué 689 personnes en Missouri, Illinois et Indiana, en 1925.

Environ un cinquième de la superficie de la Hollande se trouve au-dessous du niveau de la mer et est protégé par des digues.

Le Portugal est un Etat indépendant depuis le XIIIe siècle et une république depuis 1910.

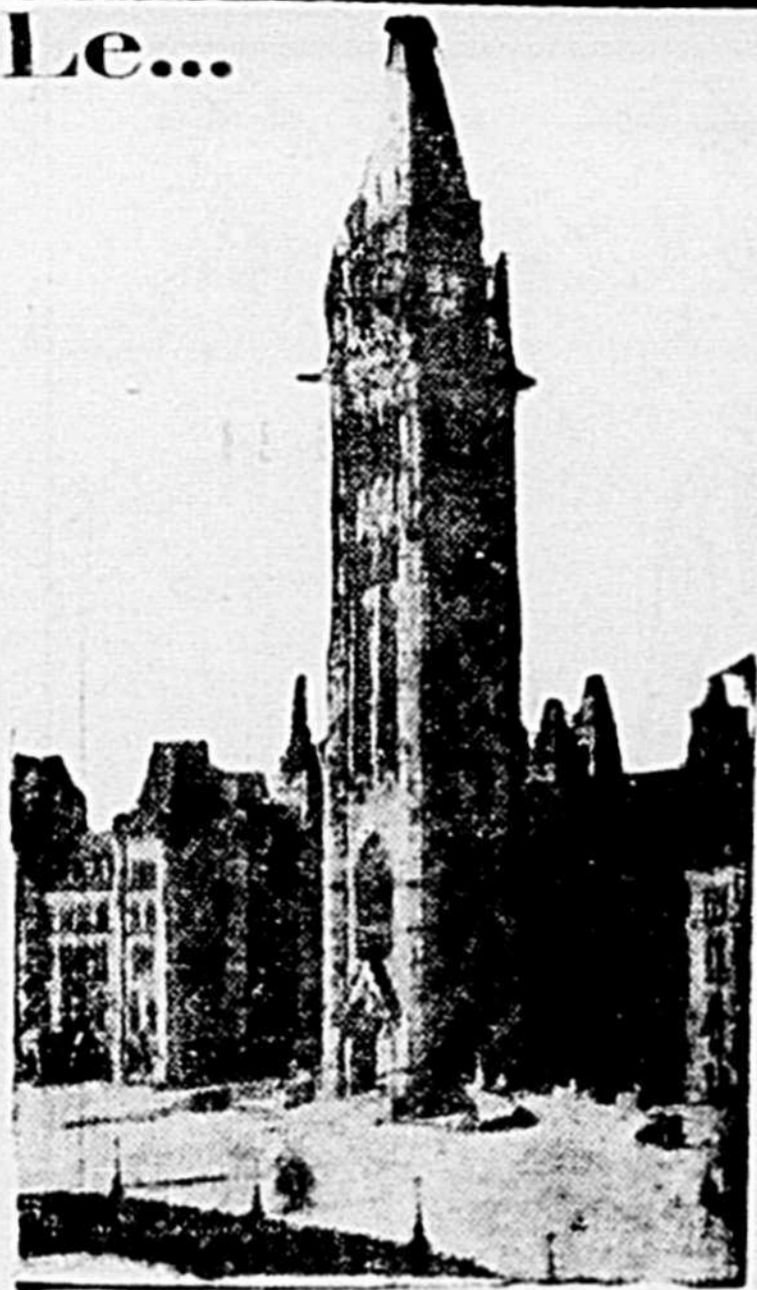
La plus grande profondeur de l'océan Atlantique est de 30,246 pieds, au nord de Puerto Rico.

Le drapeau national du Chili est rouge, blanc et bleu, avec une étoile blanche dans la partie bleue.

Un jardinier, Patrick Berrigan, trouva un souvenir de 65 livres de l'explosion à Halifax en 1917. La pièce d'acier serait une partie du navire français Mont-Blanc ou du cargo belge Imo qui vinrent en collision en produisant une forte explosion.

Les scouts de Kitchener, Ont., ont planté 1,000 pins écossais, à raison de 250 à l'heure, au cours de leur entraînement de reboisement.

Le...



...à
votre
service



Par le Dr
Lucien Brault

Ministère des Mines et Relevés techniques

COMME son nom l'indique, ce ministère s'occupe des mines et des relevés techniques à travers tout le Canada. Il s'occupe spécialement des régions arctiques en matière de cartographie. Une partie de ces travaux se rapportent directement ou indirectement aux travaux de défense, mais la plus grande partie d'entre eux sont faits en prévision de l'intérêt toujours plus vif que les sociétés minières et celles d'exploration prendront à l'avenir aux ressources minières de ces régions. La découverte de gros gisements de minerai de fer situés à l'ouest de la Baie Ungava a aiguisé cet intérêt de même que de récents faits nouveaux survenus dans la partie continentale du Canada arctique. La Commission géologique a trouvé des indices de la présence de conditions importantes, essentielles à l'accumulation de nappes de pétrole de valeur commerciale dans l'île Cornwallis, de l'archipel arctique.

Ce ministère projette de cartographier les régions arctiques et de dresser des cartes géologiques de tout le Yukon, de cartographier toutes les régions non reconnues des districts du Mackenzie et du Keewatin. On projette également et l'on travaille actuellement à faire une reconnaissance géologique du littoral de toutes les îles arctiques. On remanie les cartes aéronautiques, à mesure que l'on possède des connaissances plus exactes; on améliore les cartes hydrographiques d'ensemble et l'établissement de cartes hydrographiques détaillées d'eaux littorales et de ports. Enfin, on effectue des études géographiques d'accidents de terrain situés près des stations météorologiques des régions arctiques de l'extrême nord, des stations du littoral nord de la section canadienne du continent américain et des stations situées dans d'autres régions.

Le ministère envoie des équipes de cartographie sur le terrain, des équipes de géologie, de géodésie, de topographie et de levés officiels. Les cartes géologiques dressées jusqu'ici englobent environ un tiers du Canada. La plupart de ces cartes sont disponibles moyennant une somme très modique.

On fournit des services à des prospecteurs, à des sociétés et à d'autres personnes en matière de minerais et de minéraux radioactifs. On essaye de trouver de nouveaux procédés de transformation métallurgique essentielle de minerais radioactifs et à obtenir le combustible de fission nucléaire dont l'entreprise d'énergie atomique a besoin. La technique relative au réacteur atomique est assez bien au point, mais le comportement métallurgique des matières de fission nucléaire groupée dans un réacteur à haute puissance devient toujours plus compliqué et impose le besoin pressant d'une plus ample étude. C'est par ces travaux que le ministère des Mines et Relevés participe à atteindre le but visé, celui de produire de l'énergie atomique.

En outre, le ministère joue le rôle de coordonnateur des efforts par lesquels le Canada cherche à créer une industrie du titane destinée à répondre aux besoins du pays en métal de ce genre. Sa série de recherches porte sur tous les stades de la fabrication de ce métal; traitement du minerai de titane canadien, purification du métal, fonte, alliage, forgeage et moulage. Les connaissances acquises sont mises à la disposition de toute entreprise industrielle du pays qui s'occupe de faire subir des opérations au titane, en vue de l'usage de ce dernier.

Le public a de plus en plus recours aux services du ministère, surtout depuis que l'on porte un vif intérêt à la recherche et à la mises en valeur de gisements d'uranium.

Le service de la photothèque nationale de l'air a reçu ou préparé et transmis à l'unité de photographie du Corps d'aviation royal canadien, 3,258 commandes, représentant l'achat de 401,634 photocopies, faites par divers organismes fédéraux et provinciaux, des sociétés minières et industrielles, ainsi que des particuliers travaillant à mettre en valeur les ressources naturelles du pays. Voilà une preuve tangible d'appréciation de ces services de la part du public.

On a aussi dressé, à l'aide de documents existants, une nouvelle carte photographique aérienne de l'ensemble du Canada, carte dont on peut se procurer une copie sur demande.

(à suivre)

"Ô Canada, terre de nos aïeux"

Champlain a bien été, dans toute la vérité du mot, le Père de la Nouvelle-France. Soldat, explorateur, fondateur, colonisateur, administrateur... il s'est dépensé sans compter pendant 32 ans pour atteindre le but qu'il s'était proposé — celui d'élargir les frontières du Canada... d'en faire une colonie forte et prospère.



D'autres grands hommes ont poursuivi et mené à bien l'oeuvre de Champlain. Nous pouvons être fiers de nos ancêtres... fiers de l'héritage qu'ils nous ont légué. Aujourd'hui, le Canada est une puissance mondiale, sa voix est écoutée avec respect aux Nations Unies. Mais ce magnifique héritage... il nous faut le développer, le protéger contre toute agression, le mériter en quelque sorte.

L'Armée canadienne, notre Armée, a pour rôle de sauvegarder nos libertés, nos traditions, notre héritage. Notre devoir, à nous Canadiens, c'est de veiller à ce que les effectifs de cette Armée soient toujours au complet. Jeunes gens... l'Armée régulière du Canada vous offre de jouer ce rôle tout en vous taillant une magnifique carrière.



Renseignez-vous au plus tôt
en vous adressant à

NOTRE ARMÉE

CENTRES DE RECRUTEMENT

772 ouest, rue Sherbrooke,
Montréal, Tél. AV. 8-8133

Dépôt des effectifs No 3,
3 Côte de la Citadelle, Québec,
Tél. 4-5940

59, rue Albert, Ottawa, Tél. 6-1887

W88-DC-CAR-1-80



ON CHANTE LES LOUANGES DE LA BONNE TERRE ET DES JOIES DE PLANTER — MAIS A TUER LE TEMPS ON NE TUE PAS LES MAUVAISES HERBES.



FERTILISANT



SA PART DU TRAVAIL — REMPLIR LA BAI-GNOIRE DES OISEAUX.

COPYR. 1954 BY GENERAL FEATURES CORP. TM. WORLD RIGHTS RESERVED.



"ECOUTE-MOI! L'AIL N'EST BON QUE POUR LES RHUMES. TU N'EN FERAS PAS POUSSER DANS CE JARDIN!"



FERVENTE DE SALADE ROMAINE.

← FERVENT DES CHOUX →

PAS BESOIN DE DEMANDER DES CONSEILS POUR LE JARDINAGE. ILS VOUS SERONT DONNES.



"HOLA, PAS D'IDEES — JETTE CE VERS! TU N'IRAS PAS A LA PECHE AU-JOURD'HUI!"

VOUS ETES PRIS, MONSIEUR.



FAITES POUSSER DES LEGUMES. LES VOISINS FOURNI-RONT LES POULES



ON VOUS SUGGERE DE PLAIDER AVEC LES MAUVAISES HERBES, D'EMPRUN-TER VOS OUTILS, DE LAISSER TRAVAIL-LER VOTRE FEMME ET DE LAISSER LE RESTE A LA NA-TURE. SI RIEN NE POUSSE, VOUS NE PERDREZ RIEN.