

le magazine de

LA PRESSE

HEBDOMADAIRE, LE SAMEDI 23 MAI 1974

JEAN FERRAT,
CHANSONNIER
TRÈS ENGAGÉ

(EN PAGE 4)

LE SUPER-MARCHÉ EN URSS



... Et avec l'été, c'est encore mieux : la place Jacques-Cartier est, de tous les refuges accordés aux citoyens montréalais, le plus charmant ; il invite à la détente et à la flânerie. Robert Nadon s'y est lui aussi laissé prendre, et a photographié un coin de la place, depuis la vitrine d'un antiquaire. Cette photo lui a valu le quatrième prix du concours "Vieux Montréal".



A PROPOS

Une aventure qu'il faut rappeler

Les zouaves pontificaux ont toujours intrigué les spectateurs qui assistaient, le long des années, aux différents défilés patriotiques et religieux, comme celui de la Saint-Jean-Baptiste qui est certes le plus important de tous. Non seulement les spectateurs étaient-ils intrigués, mais ils étaient aussi impressionnés. Il ne faut pas oublier en effet que les zouaves étaient les seuls adultes canadiens-français à défiler à titre de militaires à part entière avec armes, tambours et discipline. Le reste des participants à ces défilés étaient et demeurent encore la plupart du temps de jeunes cadets d'opérette qui font sourire.

Mais d'année en année, les zouaves pontificaux font sourire la foule eux aussi, et chaque année davantage. Cela s'explique. Le costume est anachronique et la cause que l'on voulait défendre a depuis longtemps cessé d'exister.

Mais il est tout à fait étonnant que cette tradition se soit maintenue jusqu'à ce jour. D'un certain point de vue, cela est admirable. C'est un exemple de fidélité peu commun. Et cette fidélité, elle aussi s'explique. Les zouaves ont en effet symbolisé la volonté des Canadiens français de défendre leur foi coûte que coûte; ils ont aussi symbolisé le lien qui existait à l'époque entre la vie religieuse et la vie civile. Ces temps sont révolus et l'on peut même dire que les Canadiens français ont eu tort de se lancer dans des aventures aussi vaines. Cela ressort clairement des faits racontés par Adrien Thériou. Mais la croisade zouave fait partie de notre passé. Ce passé, nous devons l'assumer dans son entier. Aussi est-il souhaitable que le Canada français conserve un bataillon de zouaves pour les défilés. Ce sera un rappel. Mais pour le reste, nos citoyens devraient avoir beaucoup d'autres chats à fouetter par les temps qui courent.

JEAN-PIERRE BONHOMME

SOMMAIRE

JEAN FERRAT, CHANSONNIER	4
LA CROISADE DES ZOUAVES	8
GASTRONOMIE PAR ROGER CHAMPOUX	16
LA MODE DES ROBES D'INTERIEUR	24
RALLYE, QUAND TU NOUS TIENS	26
LES SUPERMARCHES MOSCOVITES	30

NOS PHOTOS

ANTOINE DESILETS : 4 à 7
ARCHIVES LA PRESSE : 8 à 14
SERVICE OFFSET DE PRESSE : 18 à 28
ARCHIVES ANDRE BELIVEAU :
28 et 29 ; 34 à 38
ASSOCIATED PRESS : 30 à 32



Le magazine de LA PRESSE est publié au 7 ouest, rue St-Jacques, par la Compagnie de publication de LA PRESSE Limitée. Il est imprimé au même endroit à ses ateliers de rotogravure.

JEAN-PIERRE BONHOMME
Chef de la Rédaction
ANDRE BELIVEAU : Reporter
NOELLA DESJARDINS : L'art de vivre
LYSIANE GAGNON : Reporter
J.-CLAUDE PAQUET : Reporter

la cigarette compacte fait son entrée

la cigarette compacte fait son entrée



La nouvelle cigarette de longueur
raisonnable à un prix modéré.

Vous fumez un peu moins.
Vous payez un peu moins.
Vous savourez un peu plus.

Les Player's No. 6
coûtent 30 cents de moins
que les King Size par cartouche.

PLAYER'S N°6
Moins grande...mais bonne en grand.

CHANTER... MAIS POURQUOI FAIRE?

JEAN FERRAT, qui "ne chante pas pour passer le temps", est le poète le plus engagé de la chanson française. Il était récemment à Montréal.

PAR LYSIANE GAGNON

C'EST JOUR de congé pour presque tout le monde, et la rue Ste-Catherine est inondée de soleil. Jean Ferrat s'y promène à lentes enjambées, mains dans les poches, se laissant conduire vers un restaurant où il pourra prendre une bouchée.

— Croiriez-vous que Montréal est la deuxième ville française du monde?

Il sourit, il ne tient pas à être aimable à n'importe quel prix: "Bien... d'après les affiches, vraiment on ne dirait pas! C'est drôle, Montréal... ces gratte-ciel, et puis à côté ces terrains vagues... Mais tout le monde parle français, on se sent chez soi."

— Cet accueil enthousiaste qu'on vous a réservé, à la Comédie, et ces salles combles partout en province: ça vous a étonné?

— Non. C'est partout pareil.

Décidément, quelque chose ne va plus. Il y a deux images qui ne coïncident pas: celle qu'il donne en scène, simple, souriante et fraternelle, et celle-ci, désarmante: prendrait-il le succès comme une chose qui lui est due?

Et pourtant, à bien y penser (et tout compte fait, pas besoin d'y penser, ce sont des choses qui se devinent), voici que ces deux images ne font plus qu'une, et, oui, c'est bien le même Ferrat, comme si cette espèce de désinvolture laconique n'était au fond que le prolongement de son attitude sur scène: il chante drumment ce qu'il a à chanter, les bras ballants, sans le moindre effort de mise en scène, et malgré tout étonnamment présent. C'est cela, cette absence totale de complaisance, qui frappe d'abord et qui donne sans doute une force accrue à ses chansons.

S'il s'efforce de plaire, c'est uniquement par la facture de ses chansons (des poèmes faciles d'accès, des musiques toujours très mélodieuses, souvent au goût du jour: il dit d'ailleurs, dans "Nuits et Brouillards": "Je twisterais les mots s'il fallait les twister, pour qu'un jour les enfants sachent qui vous étiez..."), et pour une seule raison: se faire mieux entendre, et par le plus grand nombre. Il "ne chante pas pour passer le temps", mais pour "parler du monde ouvert à sa fenêtre".

Et hors-scène? Eh bien c'est à peu près la même chose. Il répond à vos questions, mais sans élaborer. Il n'aime pas parler de lui, ni de ses chansons, il n'aime pas parler pour ne rien dire, alors il parle peu. Et quand il parle, c'est presque à mi-voix, avec des phrases inachevées... lui qui a pourtant la voix la plus sonore, la plus juste et la plus chaleureuse de la

chanson française contemporaine.

"Le béton n'a plus de secret pour moi!"

Phénomène sans précédent: un mois avant son tour de chant, avant même que ne débute la publicité dans les journaux, tous les billets étaient vendus. A son arrivée à Montréal, le 28 mars, Ferrat expliquait la chose, l'air absent: "Peut-être parce que c'est la première fois que je viens... que les gens connaissent mes disques... je ne sais pas."

La gloire lui est venue tard, et d'abord grâce à deux chansons écrites pour Zizi Jeanmaire, des chansons qui lui tenaient bien moins à coeur que ce qu'il composait depuis déjà dix ans: c'est peut-être pour cela, aussi, qu'il paraît se méfier un peu de la ferveur du public, et l'aborder avec





"MONSIEUR FERRAT, VOTRE AUTOGRAPHE S.V.P."

La scène se passe dans un parking. Ferrat s'apprête à monter dans la voiture du photographe. Il a pitié d'un escalier de service, une jeune fille l'appelle.
1. "Vous êtes monsieur Ferrat ?" Réponse : oui, oui.
2. "Ah oui. Vous voulez bien d'un autographe ?"
3. "Attendez-moi, je descends." Elle s'approche à toute vitesse.
4. "C'est ça, il s'agit d'un bon stylo. Quel est le nom de votre prénom ?"
5. Elle s'appelle "Gouchka". Et Ferrat lui signe en haut de la page.
6. Retour sur le parking. Les autres photographes sont satisfaits de leur mission et l'autographe obtenu. Son stylo s'agit avec satisfaction.

un sourire un peu sceptique, un peu désillusionné, sans commentaires.

— Qu'est-ce que vous faisiez à 20 ans?

— J'avais laissé mes études. Je travaillais dans un laboratoire de chimie du bâtiment... le béton n'a plus de secret pour moi! J'étais en même temps guitariste dans un orchestre de jazz amateur. Ma première chanson?... Un truc sur les Rosenberg... que je ne chante plus. Non, mes idées n'ont pas changé depuis ce temps-là, j'abordais les mêmes thèmes qu'aujourd'hui — avec moins d'habileté technique, c'est tout.

C'est vers cette époque qu'il met en musique deux poèmes d'Aragon, "J'entends, j'entends", et "Les yeux d'Elsa". Pendant six ans, il fait les boîtes de la rive gauche, inconnu du grand public, vivant chichement. Ce n'est qu'en 1959, au moment où il rencontre Gérard Meyers qui deviendra son gérant et ami, que sa carrière prend une tournure professionnelle. Deux ans plus tard, il chante à l'Alhambra durant six mois, en vedette co-américaine dans le spectacle de Zizi Jeanmaire. Je m'étonne: que faisait-il dans cette galère? Entre Jeanmaire et lui, le fossé parait bien grand, et leurs publics respectifs, irréconciliables, non?

Pourtant, Ferrat aime le music-hall. "Je suis absolument contre les récitals-solos, exception faite peut-être pour un type comme Montand. C'est un non-sens scénique, contre toutes les règles du spectacle, que d'être seul en scène pendant deux heures quand l'artiste revient après l'entracte. Il y a quelque chose de brisé, l'intérêt a déjà baissé. La chanson à mon avis participe du music-hall, et l'idéal, c'est qu'en première partie, le public puisse se divertir avec des numéros variés,

brefs, rythmés. La formule a en outre l'avantage de faire travailler plus d'artistes, de donner leur chance aux débutants... sinon, où voudriez-vous qu'ils aillent?"

Trois prix en un an

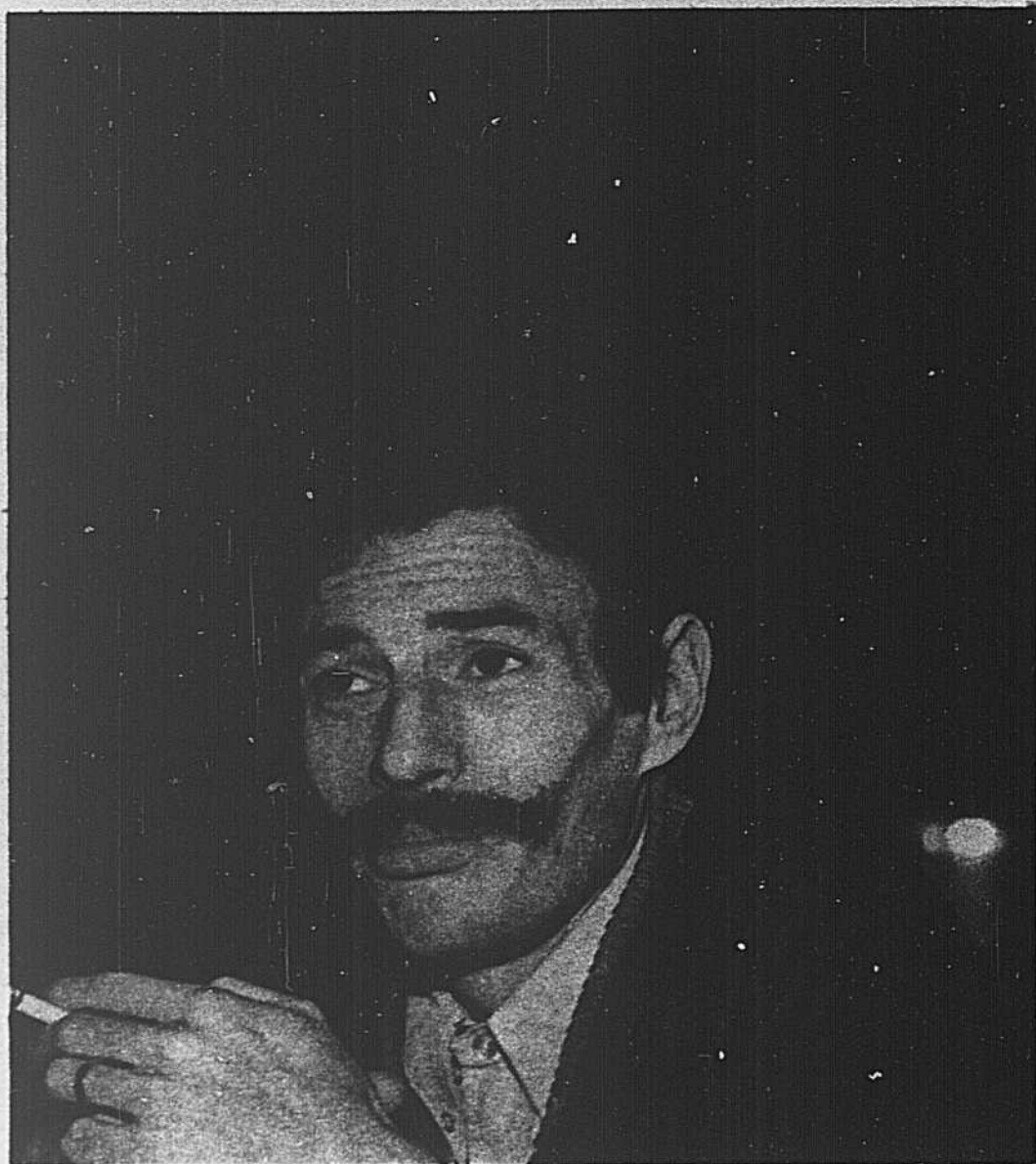
Après l'Alhambra, Ferrat devient l'un des poulains de la maison Barclay, et en un an seulement remporte trois prix (le prix Henri Crolla pour sa chanson "Frederico Garcia Lorca", le prix de la Société des Auteurs, et le Grand prix du disque de l'Académie Charles Cros).

Le voilà lancé pour de bon, sortant un 33-tours et plusieurs 45-tours chaque année, faisant tournée après tournée. Il trouve quand même le temps d'acheter une ferme dans l'Ardèche, au sud de la France, où il s'installe avec sa femme, la chanteuse Christine Sèvres, et leur fille Stéphanie: "Cette maison, dit-il, je l'ai achetée sur un coup de coeur..."

Depuis "Les yeux d'Elsa", il a fait bien des chansons d'amour, passionnées, tendres et joyeuses, où perce un brûlant instinct de la vie: on pense à Camus. Depuis "Les Rosenberg", il a fait bien des chansons engagées. "Ce ne sont pas les chansons d'amour qui font mon originalité, des chansons d'amour tout le monde en fait!"

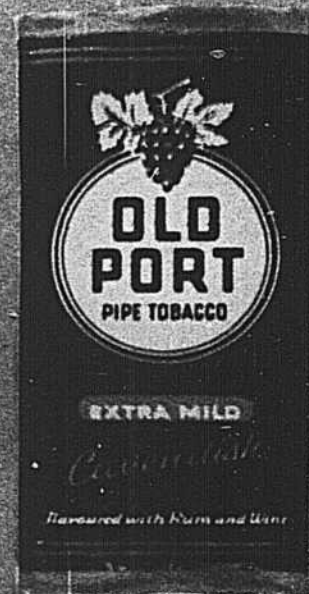
— Qu'est-ce qui vous distingue d'un Ferré, par exemple?

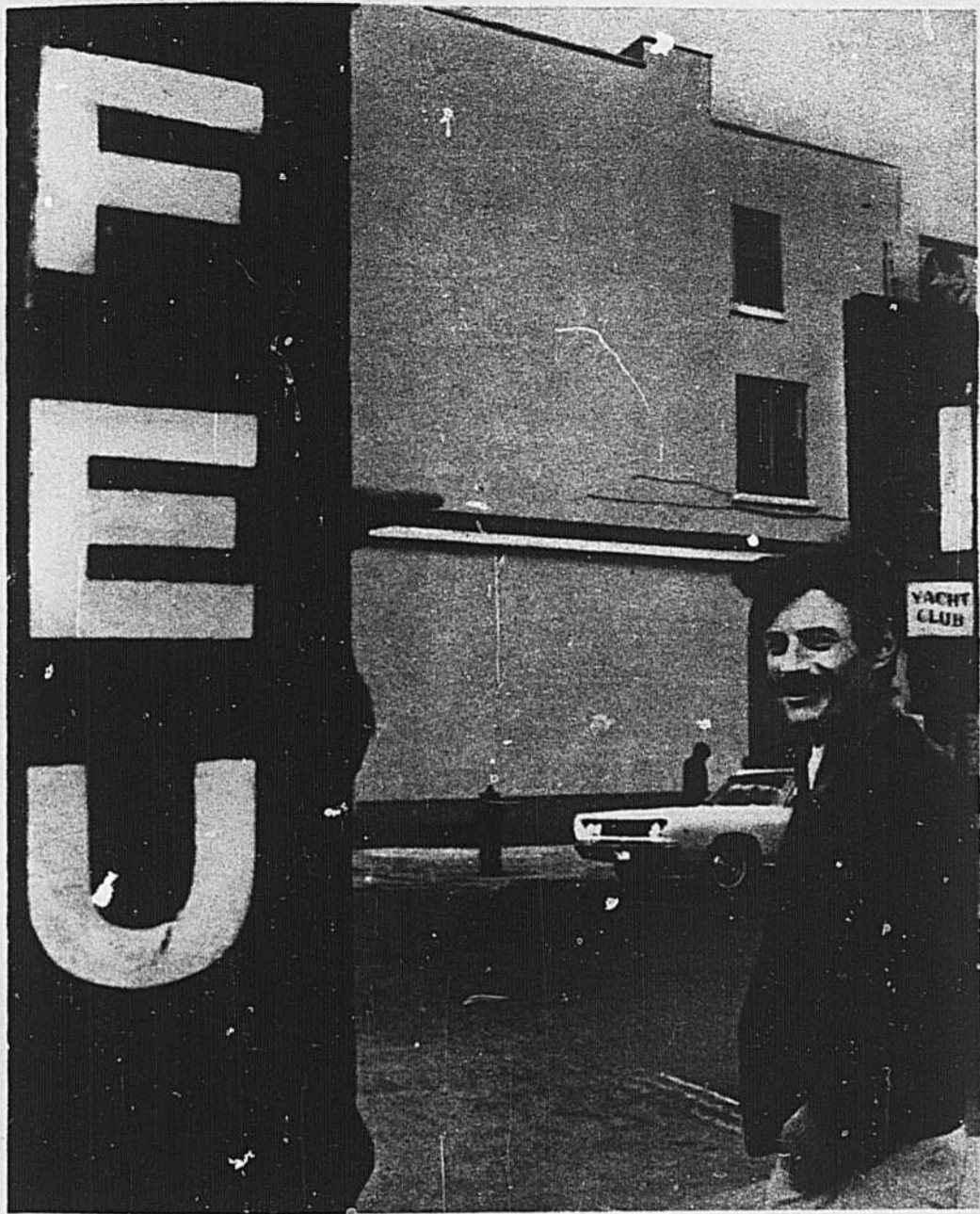
— Plusieurs choses. D'abord, le vocabulaire (je n'emploie pas un langage argotique). Ensuite, les images. Ferré a des images extraordinaires, qui font mouche... mais il utilise beaucoup de trucs. Et puis surtout, Ferré est un anarchiste, pas moi. Il est sûrement plus sceptique, plus désabusé que moi.



TABAC À PIPE
TRAITÉ
AU RHUM ET
AU VIN

Vite allumé, toujours embrasé—sans jamais piquer.





Cuba si

Car si Ferrat a recours au cynisme, c'est toujours en fonction de ses convictions, et ses convictions politiques sont connues. Elles n'ont pas changé depuis "les premiers contacts que j'ai eus avec le monde du travail. J'y ai appris, d'abord, la solidarité. Et ensuite cette vérité, que la seule dignité des travailleurs, c'est la protestation et la contestation."

Socialiste, Ferrat a chanté plusieurs "causes", mais toujours sur un mode humain et poétique, c'est-à-dire sans fabriquer pour autant d'indigestes chansons à thèse: l'Indochine, les Juifs victimes du nazisme, la révolution soviétique, les tares des sociétés de consommation, la "décadence" de la France embourgeoisée, les guerilleros et Cuba, l'Espagne aliénée, le clergé considéré comme une force réactionnaire (car Ferrat n'est pas du tout anticlérical à la façon d'un Brel ou des chansonniers québécois: sa famille était athée), etc...

— Vous semblez vous tourner, comme beaucoup d'intellectuels français de gauche, vers l'Amérique latine. Est-ce parce que vous avez perdu tout espoir que se réalisent en France, en Europe, dans les sociétés industrielles en somme, de profonds changements sociaux?

— Oui et non. J'ai passé l'été dernier à Cuba. Ce qui se passe à Cuba, c'est sans doute d'un point de vue historique la chose la plus importante au monde. Là-bas, on s'attaque à la civilisation de l'argent tout en évitant les écueils de la bureaucratie à la soviétique. Peut-être verra-t-on à Cuba la naissance d'un Homme nouveau, d'une nouvelle civilisation, fondée sur la fraternité. Quant à la France, je crois que la jeunesse commence à réagir, à combattre la sclérose idéologique qui a résulté de tant de guerres successives, et

de cette grande tragédie de la social-démocratie.

— Vous ne vous êtes jamais inscrit au parti communiste?

— Non: surtout à cause de son attitude sur la question culturelle. Le réalisme soviétique, très peu pour moi. Au fond, je n'aurais pas voulu devoir un jour en démissionner.

— Vos chansons, plusieurs en tout cas, dénoncent très violemment la société capitaliste. Mais une fois intégrées dans les circuits commerciaux, ne se trouvent-elles pas, à la longue, vidées de leur contenu révolutionnaire, apprivoisées, désamorçées en quelque sorte? Ne produisez-vous pas, à votre tour, comme tout le monde, des biens de consommation?

— Je me suis souvent posé la question: j'arrête ou je continue?... Si j'arrête de chanter, ça fera du bruit pendant quinze jours, et puis les choses vont très vite, et je me trouverais condamné au silence.

"Je me dis qu'il faut être efficace avant tout, et se battre sur le terrain de l'"adversaire": s'il faut pour cela faire des concessions... enfin si on appelle ça des concessions, moi je parlerais plutôt d'un repli stratégique!... L'important, c'est de rejoindre les gens, ne serait-ce qu'une dizaine de personnes dans la salle.

"Ils" trouvent toujours une raison...

D'ailleurs, il peut avoir bonne conscience: plusieurs de ses chansons ont été interdites en France. "Pauvres petits cons" (où, avec un courage pas facile aujourd'hui, il s'attaque à la jeunesse dorée et ses idoles), "Le sabre et le goupillon" (violente satire de l'alliance Eglise-Etat), "Pauvre Boris" (... si Vian revenait, il verrait que "rien n'a changé"), et quel-

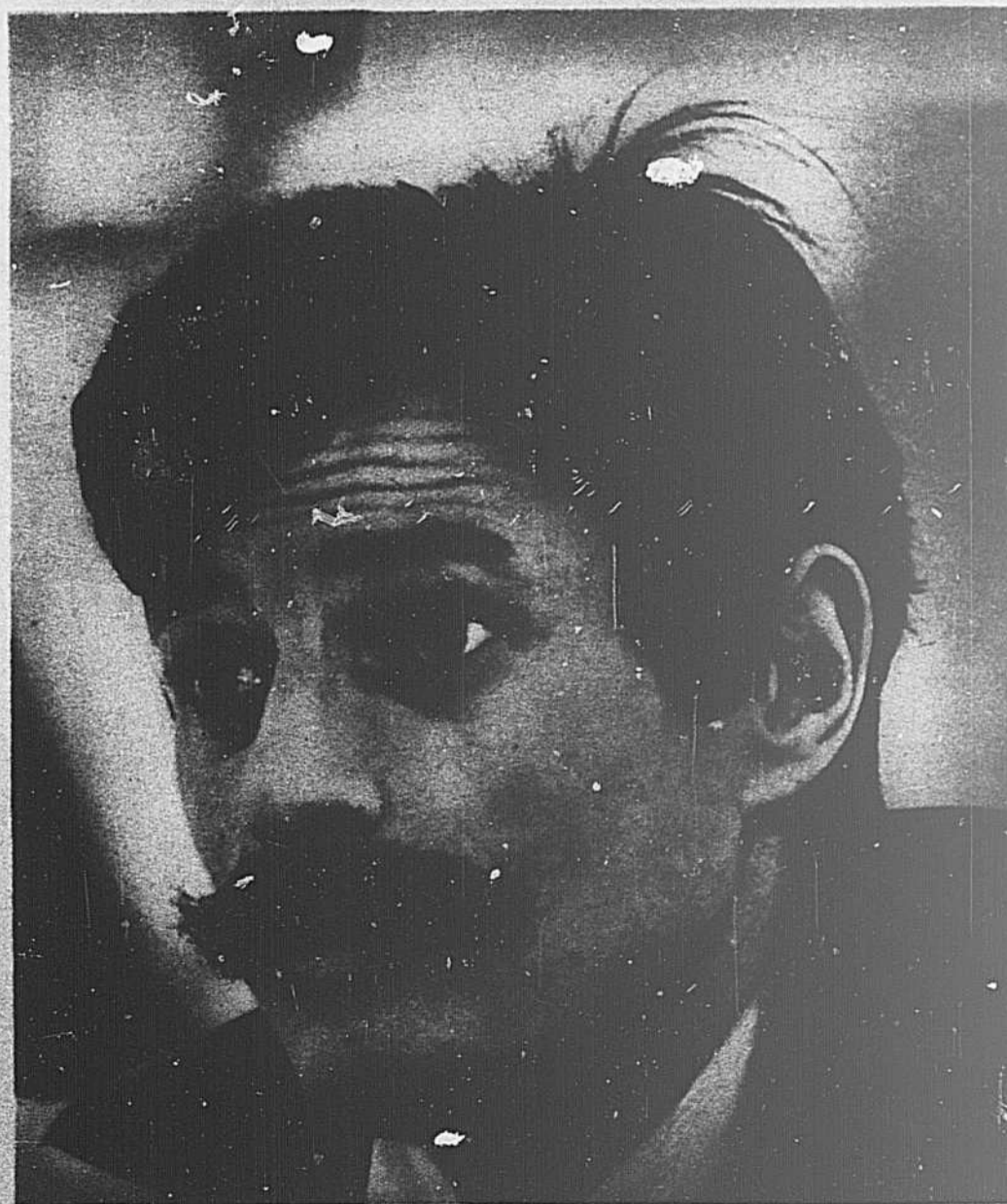
ques autres, sont encore censurées à l'ORTF.

"Ils trouvent toujours une raison: "Nuits et Brouillards" est sortie au moment du rapprochement franco-allemand, "Potemkine" en période électorale...". Ferrat hausse les épaules, comme pour dire: qu'est-ce que vous voulez, c'est dans la logique du système.

Il doit bien être quatre heures de l'après-midi. Ferrat achève de grignoter un homard. Il est visiblement très fatigué, il a hâte de retourner dans sa ferme du Massif Central: "J'ai trop chanté depuis quatre ans, j'en suis arrivé à un point de

saturation." Ecrire d'autres chansons, prendre un peu de repos, refaire le plein si l'on veut.

Nous sortons pour les photos. Dans la rue, plusieurs le reconnaissent, l'abordent gentiment. Une jeune fille dévale une série d'escaliers de service pour lui demander un autographe. Un garçon l'accoste: "Vous êtes bien Jean Ferrat? Ah bon, c'est tout ce que je voulais savoir." Ferrat sourit, et son sourire est très doux, très sympathique, oui, il n'y a plus à s'y méprendre, c'est bien le même sourire qu'il a sur scène, et qui illumine son beau visage osseux.



LA BELLE ET VAINNE CROISADE DE NOS ZOUAVES PONTIFICAUX

Il y a cent ans les soldats du pape partaient pour l'Italie — via
New York — après une fête grandiose à l'église Notre-Dame.

PAR ADRIEN THERIO



L'aventure des zouaves donna naissance à une imagerie populaire.

Avant que la vie
 quand j'apporte
PHOTO
 développées par
 Direct Film

50 cents

COUPON D'UNE VALEUR DE 50¢
 SUR DÉVELOPPEMENT ET IMPRES-
 SION DES FILMS KODACOLOR
 (de 3½" x 3½" ou 3½" x 5")
 dont les prix sont déjà réduits de 50%

FILMS 8 POSES	FILMS 12 POSES	FILMS 20 POSES
Ord. \$2.12	Ord. \$2.88	Ord. \$4.40
MOINS: COUPON .50	MOINS: COUPON .50	MOINS: COUPON .50
Net \$1.62	Net \$2.38	Net \$3.90

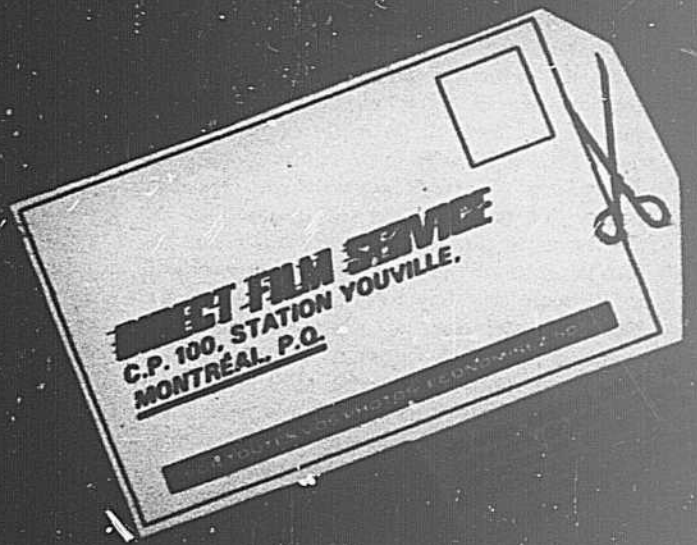
S.V.P. AJOUTER LA TAXE PROVINCIALE DE 8%
 PLUS 10¢ PAR ROULEAU POUR FRAIS POSTAUX.

POUR OBTENIR NOTRE
 ENVELOPPE GRATUITE
 APPELÉ

LE COUPON CÉDER À:

DIRECT FILM SERVICE,
 C.P. 100, Station Youville, Montréal 11.
 S.V.P. ME FAIRE PARVENIR — SANS OBLIGA-
 TION DE MA PART — VOS ENVELOPPES ET
 LISTE DE PRIX.

NOM _____ PROV. _____
 ADRESSE _____
 VILLE _____



DIRE

En '68
 nous y
 sommes!

LA BELLE ET VAINES CROISADE DE NOS ZOUAVES PONTIFICAUX

LE 17 NOVEMBRE 1867, Mgr Ignace Bourget, dans la cathédrale de Montréal, recommandait aux prières M. Alfred LaRocque fils qui, avait-on appris par télégramme, venait d'être blessé à Rome, en combattant comme zouave pontifical.

En recommandant Alfred LaRocque, zouave, aux prières, Mgr Bourget avait bien autre chose derrière la tête. Il désirait lancer l'idée de la formation d'un régiment canadien-français de zouaves pontificaux. Aussi prit-il la peine de montrer que c'était un honneur pour le Canada français d'apprendre qu'un de ses fils s'était fait blesser en se portant à la défense du Saint-Père. Il continuait: "Il y a, nous le savons, dans cette ville, et dans toute l'étendue du pays, beaucoup de jeunes gens qui brûlent du désir d'aller aussi, eux, s'immoler pour la défense de notre Père commun, de l'immortel Pie IX. Nous devons prier pour qu'il plaise à la divine Providence de leur ménager les ressources nécessaires pour les frais d'une expédition si glorieuse. Car il est à croire que, malgré le malheur des temps, il y a dans notre jeune Canada, aussi bien que dans les vieux pays, assez de richesses pour équiper un bataillon canadien qui prouverait, en combattant sous le drapeau de la foi, que le courage que nous ont légué nos pères n'est point éteint dans le coeur de leurs enfants."

Mgr Bourget voulait savoir comment la population réagirait devant un pareil souhait ou plutôt une pareille proposition. Il revint à la charge le 8 décembre suivant dans une lettre pastorale dont le but était de créer un mouvement de sympathie envers le pape Pie IX, menacé de perdre ses Etats. Il parle de ce qui se fait dans plusieurs pays pour venir en aide au Saint-Père: "Ce sont des villes et des diocèses, des paroisses, et des communes et des familles qui se mettent ainsi à contribution pour envoyer de nouveaux renforts à l'armée du Saint-Père." L'évêque de Montréal sait que pour équiper un régiment, il faut de l'argent. Il a tout calculé. "L'argent, toutefois, paraît être la grande difficulté, et l'on fait des calculs pour s'assurer que ce n'en est pas une sérieuse. Ainsi, par exemple, que les quatre cent mille catholiques environ qui sont dans ce diocèse donnent chacun trente sous par an, on aura annuellement \$100,000.00". Mgr Bourget savait bien qu'il courait un grand risque en exprimant le désir de voir se former à Montréal un régiment de zouaves pour aller défendre le pape. Avant de terminer sa lettre, il fait la réserve suivante: "Quoi qu'il en soit, Nos Très Chers Frères, nous demeurons étranger à ce mouvement laïque, mais Nous vous l'avouons, Nous le bénissons de tout notre coeur et Nous lui souhaitons un plein succès".

Il était facile de prévoir que les vœux de l'évêque de Montréal allaient trouver des échos dans son diocèse et partout dans la province.

Le 19 décembre 1867, un groupe de citoyens de la ville de Montréal se réunit à l'Institut canadien-français et forme une assemblée sous la présidence de Olivier Berthelet pour discuter des moyens à prendre en vue de l'organisation d'un régiment de zouaves. A une seconde assemblée, le 26 décembre, un comité exécutif est chargé de diriger efficacement le mouvement et d'organiser le premier régiment de zouaves canadiens. Le comité fit connaître son existence et son but publiquement. Aussitôt, les évêques de la province font appel à leurs diocésains. Ils désignent un prêtre pour s'occuper de l'oeuvre dans leur diocèse et pour faire le lien avec le comité de Montréal. Pendant les premiers mois de 1868, tout le monde parlait de zouaves pontificaux.

Revenons un peu en arrière et essayons d'expliquer un peu pourquoi le pape avait besoin de soldats.

En 1815, l'Italie que l'on connaît aujourd'hui avait été divisée en plusieurs petits Etats indépendants par le Congrès de Vienne en 1814-15. Peu à peu, un mouvement pour l'unité nationale s'était créé. C'est Cavour, en fin de compte, ministre du roi de Sardaigne, qui réussit avec l'aide de Garibaldi à réunir ces différents Etats. La guerre contre l'Autriche allait commencer en 1859, pour se terminer en 1870. Mais le mouvement pour l'unification de l'Italie était commencé depuis plusieurs années. En 1848 et 49, les rebelles avaient été défaits à Custoza et à Novara, par les Autrichiens. Napoléon III avait remplacé Pie IX sur son trône et avait envoyé des troupes pour le protéger. Mais en 1858, Cavour s'était entendu avec Napoléon III. En retour de Nice et de la Savoie, ce dernier acceptait de venir à l'aide du roi de la Sardaigne contre l'Autriche. En 1861, après l'annexion de quelques provinces à la Sardaigne, Victor-Emmanuel est proclamé roi d'Italie. Il manquait encore à cette Italie, Venise, Rome et le Latium. Venise fut annexée en 1866. Restait Rome et les Etats du pape. Pie IX avait prévu que la guerre commencée par Cavour en 1859 pour la réunification de l'Italie ne se ferait pas seulement contre l'Autriche. En 1859, Victor-Emmanuel avait déjà enlevé les Romagnes aux Etats de l'Eglise. Il réclamait alors les Marches et l'Ombrie. En conséquence, en 1860 le pape fait appel au général La Moricière par l'entremise de Mgr de Mérode qui avait déjà servi sous son commandement en Afrique. La Moricière arrive à Rome en avril 1860 pour organiser l'armée du pape, c'est-à-dire les zouaves pontificaux. Avec sa petite armée, il se porte au devant de l'envahisseur dès septembre de la même année à Castelfidardo. C'est une défaite complète pour l'armée du pape.

Plusieurs pays ne voyaient pas d'un bon oeil ce général français à la tête des armées du pape et de crainte de créer trop d'embêtements au Saint-Père, La Moricière rentra en France. En 1862, Garibaldi et ses rebelles firent quelques incursions dans les Etats de l'Eglise, mais les troupes françaises étaient encore là pour protéger le pape. En 1866, cependant, Napoléon III décidait de retirer ses troupes de Rome. Les zouaves pontificaux sous le commandement du colonel Allet et du lieutenant-colonel de Charette formaient alors une armée d'à peu près 10,000 hommes. La guerre allait reprendre entre Victor-Emmanuel et la Papauté. Cette fois, Victor-Emmanuel était bien décidé d'en finir. Dès 1867, les bandes garibaldiennes



En 1867, Alfred LaRocque, zouave, était blessé à Rome. Ce fait devenait le prétexte pour la formation d'un bataillon canadien-français.



C'est Mgr Ignace Bourget qui lança l'idée de la levée d'un régiment canadien-français qui se porterait à la défense des Etats pontificaux.



FRAÎCHE, PROPRE, SEREINE...
DANS TOUTE VOTRE VIE D'ÉTUDIANTE!

Pourquoi rester à l'écart, ne serait-ce qu'un jour? Grâce aux tampons Tampax, vous pouvez poursuivre vos activités scolaires tous les jours du mois, tout en restant parfaitement à l'aise. Portés intérieurement, les tampons Tampax représentent la méthode de protection hygiénique moderne...

la méthode féminine qui vous permet de demeurer toujours fraîche, propre et sereine... la méthode vraiment idéale pour toute étudiante active!

Pleine liberté... confort total...

tampax
TAMPAX

FABRIQUÉS EXCLUSIVEMENT PAR CANADIAN TAMPAX CORPORATION LTD., BARRIE, ONT.



C'est pour répondre au vœu du pape
qu'un réseau de nouvelles routes se res-
semble en Italie. Grand Rome capitale,
l'État pontifical comptait 15,000 habi-
tants. Rome Capitale ne fut pas sur le
cours de l'histoire.

LA BELLE ET VAINÉ CROISADE DE NOS ZOUAVES PONTIFICAUX

se mirent à faire des incursions dans les territoires pontificaux, ravitaillés par les soins de Victor-Emmanuel. Toute la province de Viterbe devint un champ de bataille. Mais Rome demeurait intact. C'est en octobre que la révolution atteignit la Ville éternelle. Le 3 novembre, Garibaldi, à la tête d'une armée, arrive devant Mentana. Cette fois, ce fut la revanche de Castelfidardo. L'armée garibaldienne est repoussée et vaincue. Les zouaves rentrent à Rome tout glorieux. Mais toute la chrétienté tremblait devant l'éminence du conflit qui n'en était qu'à ses débuts. C'est ce moment-là que choisit Mgr Bourget pour faire appel à ses diocésains qui "brûlaient" du désir de se porter au secours du successeur de Pierre.

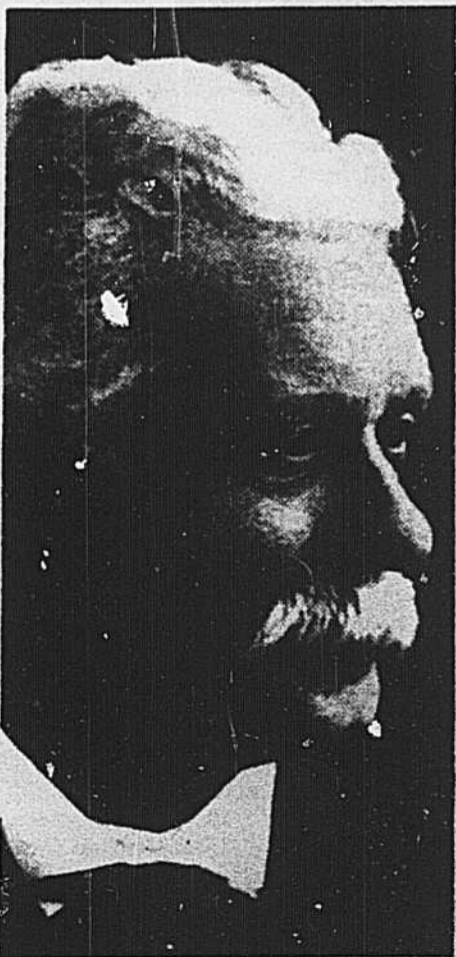
Quelques Canadiens n'avaient cependant pas attendu cet appel. Benjamin Antoine Testard de Montigny, avocat en stage d'études à Rome, s'était enrôlé dans le régiment des soldats du pape en janvier 1861. Mais puisqu'il faut rendre à César... mentionnons qu'en 1860, Arthur Buies qui étudiait en France était parti pour la Sicile s'enrôler dans l'armée de Garibaldi. Notons encore que le garibaldien et le zouave à leur retour au pays fonderont chacun un journal et continueront la lutte sur un autre plan. Buies, anticlérical, fonde *La Lanterne* et de Montigny, ultramontain, fonde *Le Franc-Parleur*.

Un autre Canadien, Hugh Murray, de Québec, était parti rejoindre de Montigny en juillet 1861. Enfin, en février 1867, Alfred LaRocque, de Montréal, prend à son tour le chemin de Rome pour se mettre au service du pape. Ces trois soldats avaient pris part à la bataille de Mentana. LaRocque et Murray y avaient été blessés. C'est l'occasion rêvée pour Mgr Bourget de lancer son idée d'un régiment de zouaves pontificaux canadiens. Comme le fait remarquer Léopold Lamontagne, dans un article publié par *The Canadian Historical Association* (Rapport de 1950) : "...c'était s'exposer à de sérieux embarras, même pour un évêque, que de proposer, dans un pays britannique, la formation d'un "bataillon canadien" qui irait à l'étranger participer à un conflit où l'Angleterre n'avait pas encore officiellement pris parti". C'est pourquoi il insiste pour dire à la fin de son mandement du 8 décembre qu'il reste étranger à ce mouvement laïque, même s'il le bénit de tout coeur.

C'est donc à la réunion du 26 décembre qu'on forma un comité exécutif chargé d'organiser le détachement canadien de zouaves pontificaux. Le même jour, le comité envoyait une lettre à tous les évêques du Canada pour les informer de l'existence de l'organisation. Le 28 décembre, une lettre était adressée à tous les curés du Bas-Canada pour obtenir les noms de ceux qui voulaient partir comme zouaves et obtenir de l'argent pour défrayer le voyage du régiment. Mais le co-



En 1866, le général de Charette, un français, dirigeait 10,000 hommes qui devait s'opposer aux armées de Victor-Emmanuel.



Arthur Buies, qui étudiait en France, était allé, lui, s'enrôler dans les armées de Garibaldi.

mité n'engageait pas qui se présentait. Il fallait se plier à certaines conditions: engagement d'un an; se contenter du plus strict nécessaire; remplir fidèlement ses devoirs religieux et "obéir aveuglément aux chefs"; s'attendre à des privations, à des misères; être prêt à partir à quelques heures d'avis; commencer tout de suite les exercices militaires, si c'était possible.

Tous les évêques du Bas-Canada envoyèrent des circulaires à leurs curés les priant de mettre leurs ouailles au courant de la nouvelle organisation et de recueillir les offrandes. Le comité ouvrit un bureau à 38, rue Saint-Vincent, à Montréal, à partir du 12 janvier 1868, pour recevoir les candidats qui se présenteraient, leur faire passer l'examen, les accepter ou les refuser. Il n'était pas très facile de devenir soldat du pape. Trois qualifications étaient obligatoires: morale, physique et financière. C'est ce qui fit dire au *New York Herald* quand nos premiers zouaves passèrent par là, en route pour Rome: "Les règlements qui gouvernent les membres de ce corps sont en quelque sorte particuliers et nouveaux. Partout, dans le choix des soldats, on ne regarde guère au caractère moral des recrues. La dissolution et le vice dans ses formes les plus hideuses et les plus révoltantes peuvent obtenir admission dans n'importe quelle organisation militaire, pourvu que la santé physique et le développement musculaire des recrues soient passables. Mais pour se procurer une place dans les rangs des zouaves du Pape, la règle a été chan-

gée, et personne, à moins qu'il ne produise une excellente recommandation quant au caractère et à la réputation, par le curé de la paroisse où il réside, ne peut être reçu dans ce corps."

Le travail du comité marcha si bien que le 29 janvier, il pouvait publier dans les journaux un avis officiel disant que le départ du détachement de zouaves était fixé au 19 février, qu'un certain nombre d'hommes avait déjà été choisi mais que ceux qui se présenteraient avant le 15 du même mois avec les recommandations nécessaires et la somme de \$100.00 pour payer leurs frais de voyage, pourraient aussi faire partie du premier détachement. Le rendez-vous était fixé à Montréal pour le 18 février. Dès le 15 février, les futurs zouaves commencèrent d'arriver à Montréal. Le 16, un dimanche, l'annonce suivante fut faite dans toutes les églises de la ville de Montréal: "Mardi prochain, à sept heures et demie du soir, il se fera à l'église de Notre-Dame un office tout spécial et très solennel auquel vous êtes invités d'assister. Il y aura un discours par un des évêques assistants, bénédiction d'un drapeau pour les zouaves canadiens et bénédiction solennelle du Saint Sacrement, le tout entremêlé ou accompagné de chant ou de musique."

Fête, en effet, il y eut le 18 février en l'église de Notre-Dame, et grandiose! Le matin, tous les zouaves, au nombre de 120, avaient assisté à la messe en l'église du Gesù et communiqué des mains de Mgr Bourget. Après la messe, banquet pour



N'êtes-vous jamais tenté de vanter la marque que vous portez?

Vous le serez, avec "Fruit of the Loom". Sous-vêtements pour hommes et garçons. Chemises de sport et habillées pour papa et fiston.

Et toujours, vous profitez de la façon soignée et des prix vraiment avantageux qui, depuis 117 ans, ont fait la réputation de "Fruit of the Loom". Chaque article est garanti sans restriction.

C'est pourquoi nous les vérifions tous avant d'y coudre l'étiquette "Fruit of the Loom". Ajustement parfait... et confort merveilleux.

Alors, adoptez les chemises et les sous-vêtements "Fruit of the Loom".

Dans les principales succursales Eaton et tous les autres bons magasins au Canada.



Fruit of the Loom:
Fiez-vous à l'étiquette. Et à la valeur.

LA BELLE ET VAINES CROISADE DE NOS ZOUAVES PONTIFICAUX

les zouaves dans une des salles du collège. Adresses, discours, récitations de poèmes. Le soir, quinze mille personnes et peut-être plus envahissaient l'église Notre-Dame qui avait été décorée pendant trois semaines par les Dames de l'Hôpital Général. "L'autel avait été élevé de plusieurs pieds, de manière à le mettre presque au niveau de la première galerie. A cette hauteur, chargé de jets de gaz et de lampes de couleur, l'autel était éblouissant. Au-dessus de la statue de la Sainte-Vierge, on lisait ces mots en lettres brillantes: "Vive Pie IX!". Plus haut, était une couronne du Prince de Galles, avec les plumes emblématiques, représentées en traits de feu." (*Le Canada et les zouaves pontificaux*, p. 57). Les zouaves s'étaient réunis à l'Institut canadien-français. C'est de là que, musique en tête, ils se rendirent, à sept heures, à l'église, précédés du capitaine Taillefer. Tout un programme de musique et de chant avait été préparé. Puis, Mgr Laflèche fit le discours de circonstance. C'est un discours qu'il est intéressant de relire aujourd'hui, car l'évêque de Trois-Rivières ne se contenta pas de chanter les louanges de Pie IX, qui se battait pour conserver ses Etats aussi bien que pour empêcher les flots de libéralisme impie de se répandre dans le monde. Il prononça un très long sermon où il était prouvé que l'Eglise a toujours eu à lutter contre les forces du mal, contre les erreurs de tous les temps. L'évêque faisait un résumé de toutes ces erreurs, de l'arianisme au voltairianisme pour arriver enfin au libéralisme, plaie qui enserrait alors le monde, surtout depuis la révolution de 48. Il dit ce que c'est que ce libéralisme impie, explique comment il s'y prend pour persécuter l'Eglise. L'un de ces moyens, c'est d'usurper les biens temporels de l'Eglise. Puis, une longue péroraison sur la mission providentielle du peuple canadien. Ce discours était si long que l'évêque de Trois-Rivières ne put le lire jusqu'à la fin.

Enfin, il y eut bénédiction du drapeau et serment des zouaves. Des hymnes terminèrent cette grandiose démonstration.

Le 19 février, 135 zouaves prenaient le train pour New York. Une foule immense était venue leur dire adieu. De New York, ils s'embarquent pour l'Europe. Partout où ils passent, à Brest, à Paris, à Lyon, à Marseille, les journaux parlent de l'enthousiasme que les gens manifestent à leur égard. Après Marseille, ils pénètrent sur le sol de l'Italie. Ils arrivent à Civita-Vecchia le 9 mars. Reprennent le chemin pour Rome le 10. A leur arrivée dans la Ville éternelle, le général de l'armée pontificale et son second le colonel Allet étaient à la gare pour les recevoir, accompagnés d'officiers et de nombreux zouaves. Le 16 mars, nos compatriotes changeaient leur costume pour celui des

zouaves et étaient incorporés à l'armée pontificale. Ils commencèrent alors leur vraie vie de soldat. M. Lamontagne, dans l'article cité plus haut nous dit: "Comme dans toute autre armée, il y a moult corvées: corvée de pain, corvée de vivres, corvée de soupe, corvée de cuisine, corvée de quartier et d'autres encore. Le service est très dur. Il est coutumier de marcher huit à neuf milles avant le déjeuner, avec soixante livres sur le dos et le fusil Remington. La marche quotidienne est en moyenne de 24 à 30 milles par jour." Puisque pour le moment, il n'y a aucun ennemi à l'horizon, on envoie les zouaves chasser les brigands dans différentes régions montagneuses.

Un second détachement de zouaves canadiens composé de 23 membres, quittait Montréal pour New York et l'Italie le 14 mai. Ils eurent droit à leur messe et à une petite cérémonie de départ à l'église Notre-Dame-de-Pitié.

Un troisième détachement de 30 hommes quittait Montréal le 28 mai. Un quatrième de 48 hommes partait le 25 juin. Un cinquième plus tard qui comptait 92 hommes. Un sixième, de 37. Enfin, un dernier détachement composé de 115 hommes dut rebrousser chemin à Brest en 1870, car Rome venait de capituler.

Après trois années de paix, Victor-Emmanuel venait de s'emparer des provinces de Viterbe, Civita-Vecchia, Comarca, Frosinone et Velletri. Puis, l'armée piémontaise, composée d'environ 75,000 hommes marche sur Rome. Pie IX n'avait que 13,600 soldats à leur opposer. Le 20 septembre, l'armée ennemie enveloppa Rome. La bataille commence. Une heure plus tard, le pape arbore le drapeau blanc. Le combat est terminé. Il était évident qu'il était inutile de poursuivre une lutte perdue d'avance.

De nos quatre cents zouaves environ qui s'étaient rendus dans la Ville éternelle, deux cents avaient été rapatriés après deux ans de service. Les deux cents autres avaient donc pris part à la bataille de Rome. Seize zouaves furent tués ce jour-là, mais pas un Canadien.

Après la reddition de Rome, les Canadiens sont évacués à Civita-Vecchia, puis dirigés vers Livourne. On voulut un moment les faire débarquer sur l'île d'Elbe. Mais Mgr Stoner, aumônier des zouaves britanniques, réussit à convaincre les fonctionnaires républicains de laisser partir les Canadiens avec les Anglais. Ils se dirigent vers Liverpool. De là s'embarquent sur l'*Idaho*, en route pour New York.

Nos zouaves n'eurent donc pas la chance de se distinguer beaucoup comme militaires et soldats du pape. Quelques-uns furent blessés mais personne ne connut la mort sur un champ de bataille qui dura à peine une heure. Huit de ces croisés, cependant, moururent en Italie des fièvres romaines, un se noya et Hugh Murray, parti se mettre au service du roi d'Espagne, tomba sous les murs de Manrèse. Les zouaves à leur retour se groupent en association sous le nom de l'Union Allet. En 1871, ils fondent à Québec une compagnie de zouaves pontificaux canadiens. D'autres villes en font autant. Ces compagnies existent toujours dans quelques villes. Elles suscitent, semble-t-il, moins d'enthousiasme qu'autrefois. C'est que plusieurs catholiques fervents sont plutôt heureux que le pape ait été obligé de se départir de ses Etats en 1870, et en conséquence ne voient pas pourquoi on perpétuerait le souvenir de ces chevaleresques bataillons.

On peut dire en tout cas que cette équipée de nos zouaves à Rome fut une belle croisade. La beauté d'un geste en fait souvent la grandeur.



Le mélange à sauce Bar-B-Q de French's:
a bon poulet, bonne sauce!



Un poulet doré et croustillant... c'est bien bon, mais vous pouvez encore en rehausser le goût si vous le servez avec une bonne sauce faite avec le délicieux mélange à sauce Bar-B-Q de French's. Ajoutez simplement de l'eau, amenez à ébullition, et c'est fait. Vous aurez une sauce délicatement aromatisée, douce et épicée à la fois, qui réglera tous vos amis. Il y a 15 autres fameux mélanges à sauce French's qui vous facilitent la tâche et vous réjouissent le palais. Fiez-vous à French's pour donner de la saveur à tous vos mets!

la gastronomie

PAR ROGER CHAMPOUX



L'ESTRAGON ET LES MALHEURS DE NOTRE TEMPS

"Tous les malheurs de notre triste époque proviennent de ce que les gens ignorent tout de l'estragon", me dit d'abord mon ami l'épicier. C'est un vieil Arménien qui tient boutique rue Saint-Laurent depuis des années, des années. Marchand d'épices uniquement, jamais il n'a voulu sacrifier aux modes contemporaines; le brave homme n'a que faire de ces pots bizarres aux étiquettes rutilantes. Chez lui, c'est nature et les plantes aromatiques à saveur piquante embaument.

Enchaînant sur sa première réflexion, le vieil épicier fustigea ces gâte-sauces qui ont l'impudeur d'appeler "béarnaise" une émulsion dépourvue d'estragon. Sans estragon, point de salut! Passe encore qu'on triche sur l'échalote mais oublier l'estragon, mesquiner sur le cerfeuil, utiliser un jaune d'oeuf alors qu'il en faut trois, deux à la rigueur... c'est faire injure au souvenir du Vert Galant (Henri IV) qui, le premier, accueillit cette sauce à sa table, en son pays du Béarn, d'où le nom. La colère du brave homme prit de l'ampleur lorsqu'il précisa que maints cuisiniers — que nous croyions sérieux — emploient des colorants et ne se procurent de l'authentique estragon seulement lorsque les clients font comprendre qu'ils en ont assez d'être volés sur la qualité.

Notre bon maître Prosper Montagné ne badinait pas avec la béarnaise. Sa recette est classique mais nous sommes plusieurs à penser qu'il a pris plaisir à l'enrichir de façon extravagante. En effet, le maître exige du thym, un fragment de feuille de laurier, un filet de jus de citron, une pointe de cayenne. Sous tant de "parfums", l'estragon éprouve du mal à imposer le sien qui doit être la dominante dans toute béarnaise qui honore la brochette de viandes de boucherie grillées dont cette sauce est la garniture d'accompagnement la plus recherchée.

Nous n'allons pas nous acharner sur l'humble ciboulette et lui en vouloir à mort de trop souvent remplacer l'estragon. Pas sa faute à la pauvre petite plante (à saveur d'oignon) si elle est la victime de la ladrerie des cuisiniers. Trop heureuse d'assaisonner les salades vertes, elle ne demande rien de plus la ciboulette et lorsqu'on la hache avec du cerfeuil et de l'échalote pour composer la béarnaise, elle sait fort bien qu'elle participe à une tricherie. Ah! si les plantes potagères pouvaient parler, les humains apprendraient des choses peu édifiantes sur la confection de certains plats. L'estragon est l'estragon et son nom ne doit pas être pris en vain (il y a le vin à l'estragon mais le calembour serait trop facile).

Chez mon ami l'Arménien, j'ai donc fait provision d'estragon séché, pour terminer la rude saison en me promettant d'être de retour en août alors que la boutique sera pleine de ciboulette récente.

Chez moi, pour un, la béarnaise ne sera pas à la ciboulette... avec mes excuses encore à cette pauvrette.

Neilson distribue



FÉLICITATIONS!
Ceci est votre certificat de participation au concours "DE L'OR EN BARRE" de Neilson, d'une valeur de \$15,000. Pour avoir droit à ce prix, veuillez lire attentivement les instructions qui suivent:

Tentez votre chance au concours "De l'or en barre" de Neilson. \$50,000 en lingots d'or! Lorsque vous achetez une tablette de 10¢ de chocolat Jersey Milk, Malted Milk ou Crispy Crunch de Neilson, vérifiez s'il y a un certificat chanceux à l'intérieur de l'enveloppe. Si vous en trouvez un, vous pouvez gagner \$25, \$1,000 ou \$15,000 en lingots d'or! Plus d'un millier de personnes peuvent gagner y compris vous. Donc, achetez des tablettes de chocolat Jersey Milk, Malted Milk et Crispy Crunch de Neilson. Vous pouvez gagner une fortune en lingots d'or!



QUE FAUT-IL POUR TOURNER LA GUERRE DE TROIE ?...

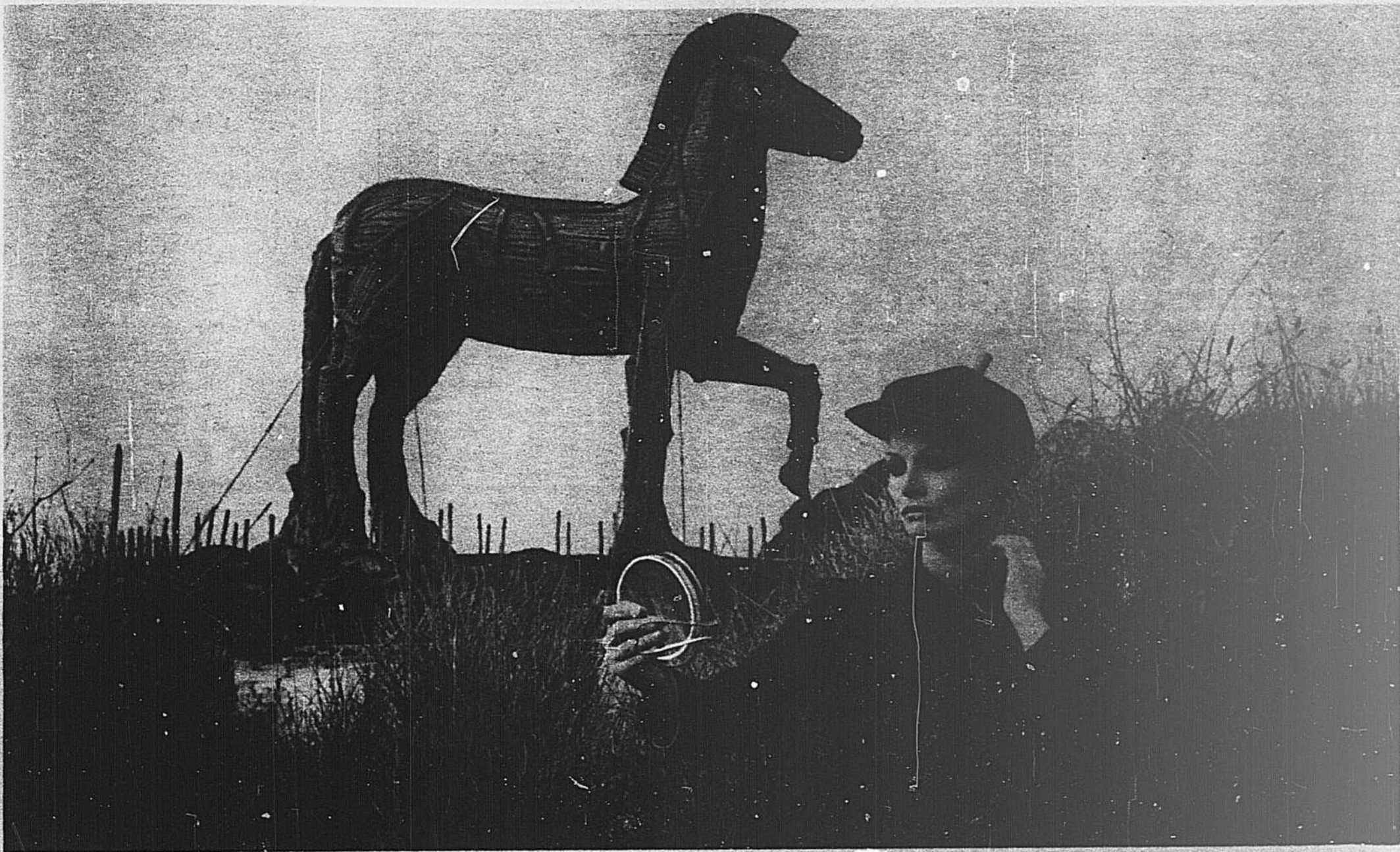
Hélène était trop belle et son amoureux Paris, trop fougueux. Dix ans après l'enlèvement d'Hélène de Troie, les Grecs assiégeaient encore la ville, cherchant vainement un moyen d'y entrer.

Tous les étudiants du monde ont fait des thèmes et des versions autour de cette légende. Et bien des cinéastes, comme on s'en doute, ont voulu la porter à l'écran. Le dernier en liste,

...IL FAUT UNE BELLE ET UNE BÊTE

Dino de Laurentiis, réalisateur de "grosses machines" en technicolor.

Son héroïne n'est pas grecque. Née à Rome, elle a commencé sa carrière d'actrice en servant de doublure à la grande Sophia Loren. Elle s'appelle Gianfranca Gabellini, elle a la beauté plantureuse des filles de l'Italie du sud. Gianfranca Gabellini, sur un générique,



Le premier lavage de votre soutien-gorge
tout neuf est-il son dernier?

Vous achetez un ravissant petit soutien-gorge en dentelle, ou vous en avez un qui vous a été offert, et vous le laver pour la première fois, vous découvrez qu'il a été lavé. Que faire? Vous voulez vous assurer de ne plus jamais acheter de soutien-gorge en dentelle. Ou encore, en achetant un aussi ravissant que celui-ci, vous achetez un soutien-gorge qui ne se lavera jamais. C'est pourquoi nous vous recommandons le Dream Lift de WonderBra. Ce soutien-gorge est fait d'un tissu qui ne se déforme pas, même après de nombreux lavages. Il est aussi doux et agréable à porter que les autres soutiens-gorge en dentelle. C'est pourquoi nous vous recommandons le Dream Lift de WonderBra. C'est pourquoi nous vous recommandons le Dream Lift de WonderBra. C'est pourquoi nous vous recommandons le Dream Lift de WonderBra.



MODÈLE 1320—48.00 ENVIRONS

Dream Lift de WonderBra[®]
Plus vous êtes ravissante, plus nous sommes ravis.

La nouvelle Pâte-crème:

un mélange à gâteau exceptionnel,
unique à Pillsbury, qui emprisonne saveur
et fraîcheur pendant la cuisson.

Pillsbury
FUDGE

Batter
cream
cake mix
1 LB 15 OZ
Pâte-
crème

Vous pouvez maintenant faire le gâteau le plus succulent que vous ayez jamais goûté. Vous constaterez réellement la différence.

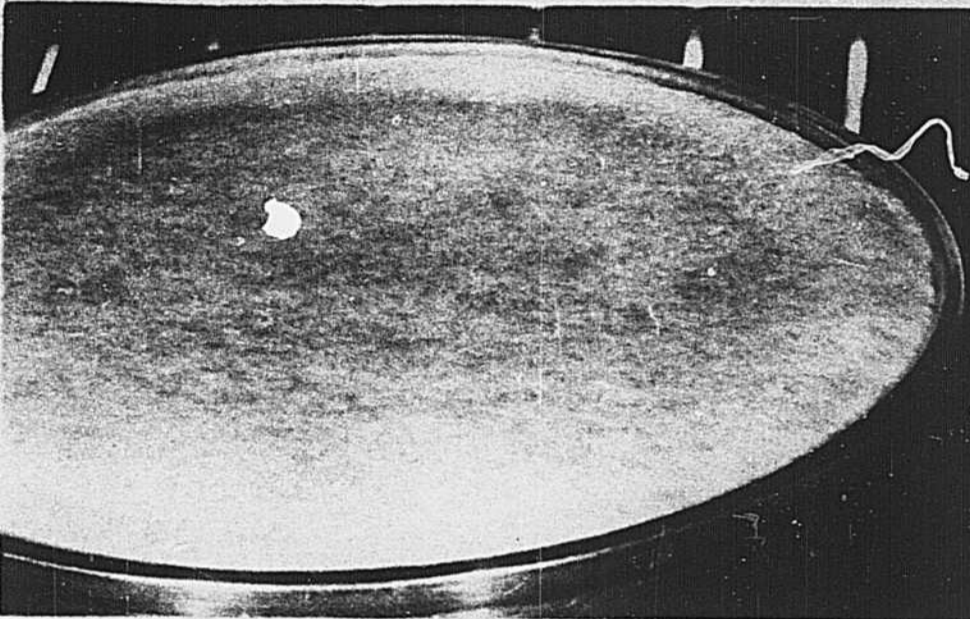
Pillsbury a mis cinq ans à réaliser le gâteau le plus succulent que vous ayez jamais goûté. Le résultat est le nouveau mélange à gâteau Pâte-crème de Pillsbury. La plus grande innovation en fait de gâteaux depuis l'invention des mélanges en boîte.

Le secret du nouveau mélange à gâteau Pâte-crème est un procédé de mélange exclusif découvert par Pillsbury.

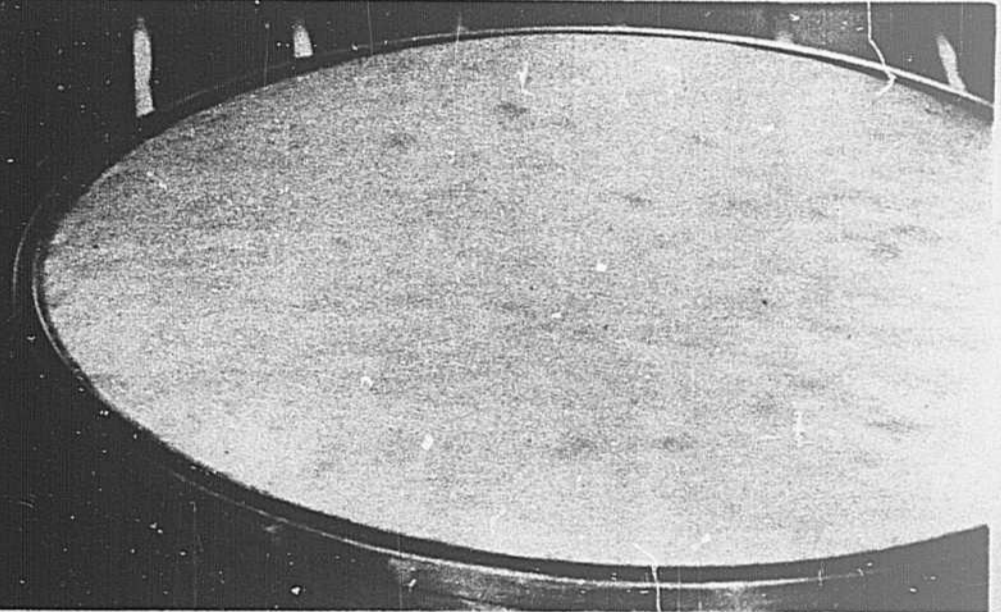
Grâce à ce procédé, les ingrédients sont réduits en une pâte sèche. Lorsque vous y ajoutez un liquide, vous obtenez toujours la pâte la plus crémeuse et la plus riche qui soit.

Les photos sur cette page ont été prises pendant et après la cuisson. Vous pouvez voir la différence. La nouvelle Pâte-crème lève lentement et uniformément en conservant sa saveur et sa moiteur. Mais, si convaincante que soit son apparence, son goût l'est encore davantage.

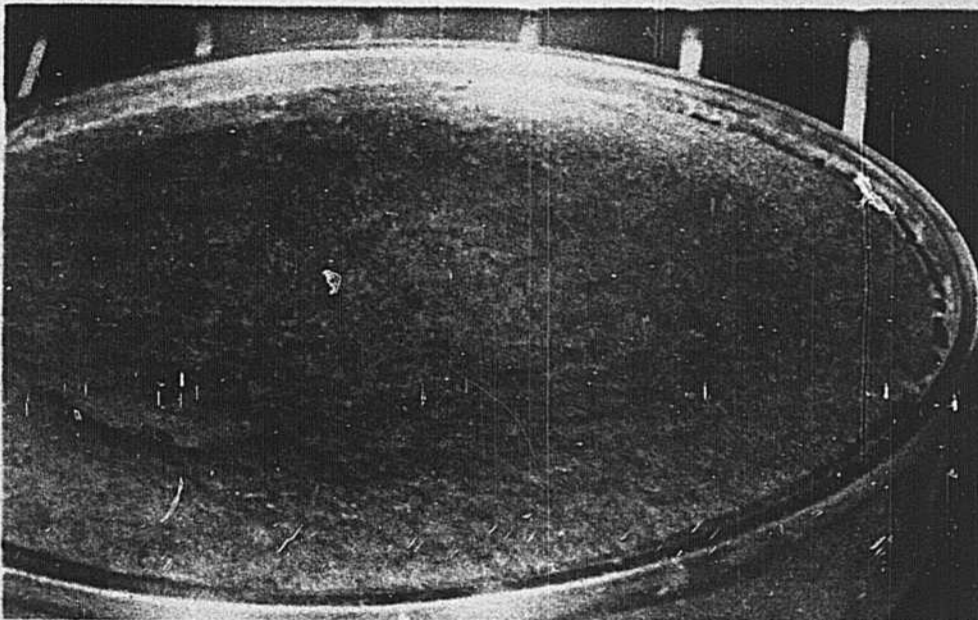
Découpez le bon ci-dessous et constatez comme vous êtes bonne cuisinière! Le nouveau mélange à gâteau Pâte-crème de Pillsbury est disponible en neuf variétés et a toujours meilleur goût.



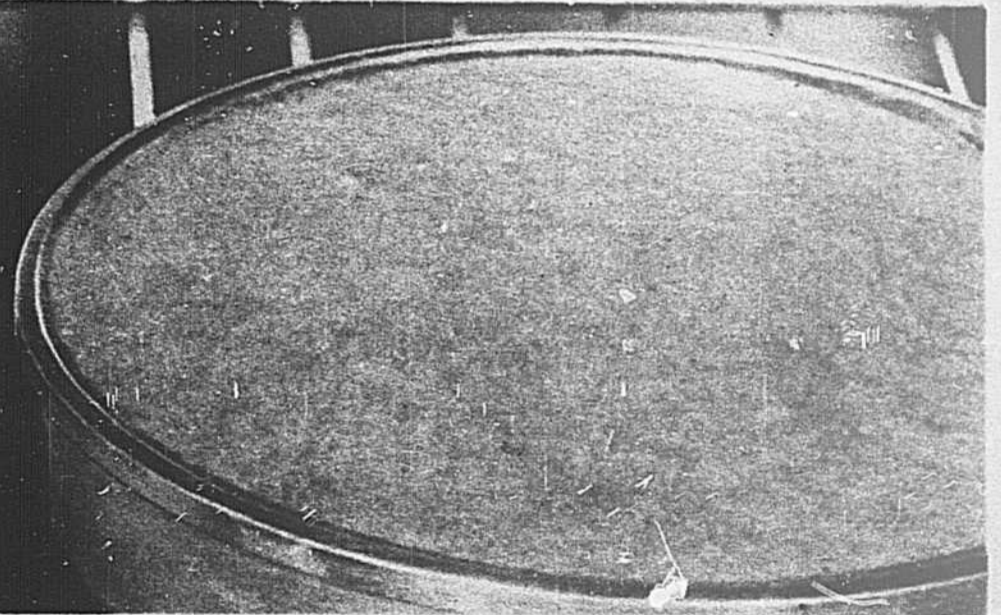
Les gâteaux faits à l'aide de mélanges à gâteaux ordinaires lèvent beaucoup et inégalement.



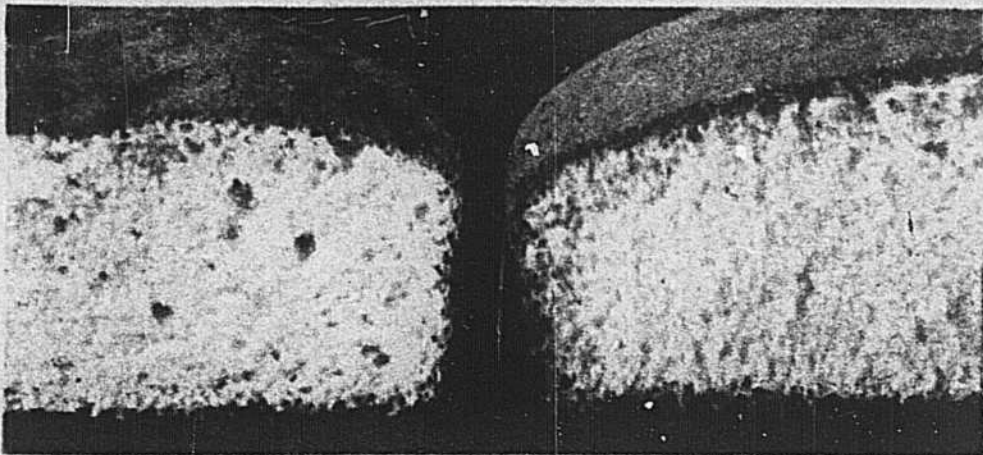
Le gâteau fait de Pâte-crème lève lentement et cuit uniformément.



Les gâteaux faits à l'aide de mélanges à gâteaux ordinaires s'affaissent après la cuisson; saveur et moiteur s'échappent pour former une surface inégale et un cercle dur tout autour du gâteau.



Le gâteau fait de Pâte-crème cuit sans diminuer, emprisonnant saveur et moiteur. Sa surface reste lisse et fine.



Les gâteaux faits à l'aide de mélanges à gâteaux ordinaires ont une texture inégale et vous pouvez constater que la moiteur s'en est échappée

pendant la cuisson.

Le gâteau fait de Pâte-crème a une texture lisse et uniforme de part en part.

Epargnez

7

à l'achat d'une variété du nouveau mélange à gâteau Pâte-crème de Pillsbury

Pillsbury

FUDGE

A L'ÉPICIER: Lorsque votre client et vous serez rempli toutes les conditions de cette offre, nous vous rembourserons le valeur de ce bon, plus 2¢ pour les frais de manutention, si vous l'envoyez à: Box 2000, Saint John, N.-B. Toute autre utilisation serait frauduleuse. Valable seulement sur les marques spécifiées. Sujet aux règlements provinciaux et locaux. Tout s'il est taxé, limité ou interdit par une loi.

© Marque de fabrication

**Bibliothèque
et Archives
nationales**

Québec 

La Presse

Page(s) manquante(s)

LA "NOUVELLE MODE" DE LA ROBE D'INTÉRIEUR



QU'ON se rassure, le romantisme n'est pas complètement mort chez les jeunes. En dépit du climat actuel dans le monde, des troubles qui éclatent aux quatre coins de la planète, il s'en trouve encore qui conservent leur optimisme, comme un défi. Les femmes cherchent à être de plus en plus jolies et élégantes, à créer une ambiance favorable dans l'intimité de leur foyer.

Si, par ailleurs, l'on dit que la mode reflète une façon de penser, celle de 1968 semble vouloir créer ce climat propice à la détente, à l'évasion, à la rêverie, à la romance.

Lorsqu'elle réintègre son foyer, après une longue journée de travail, la femme éprouve le besoin de se "relaxer". Elle a l'impression d'enlever un uniforme, de laisser tomber de ses épaules le poids du jour. Sans pour autant

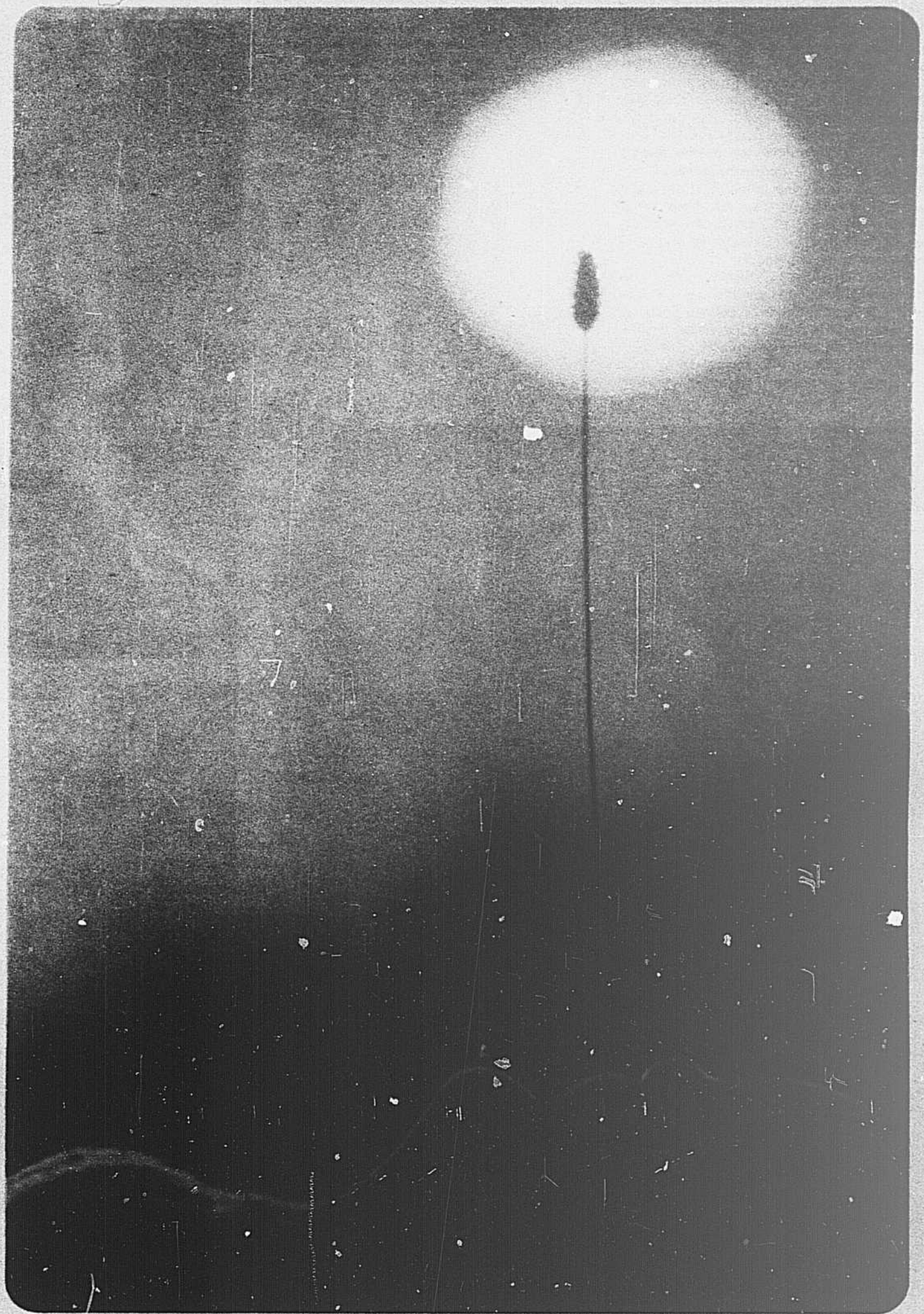


Une robe longue à "go go",
qui serait admirablement en
accord avec un décor psyché-
désigné...

Est-ce une robe ou un pyjama?
Le tissu en est vaporeux et
très coloré. Il mousse avec...
le champagne?

Le DIMANCHE

on s'arrête, on rêve,
on attend...



N'y a-t-il pas quelqu'un
qui attend votre appel ?
L'interurbain coûte moins cher,
le dimanche toute la journée.

Bell Canada 

afficher un certain négligé, elle a aujourd'hui le choix entre plusieurs tenues dites d'intérieur. Pyjama ou robe longue, ou bien jupe longue combinée avec une blouse, ces toilettes sont généralement très colorées, et parfois fantaisistes, conçues pour assurer l'aisance des mouvements en même temps qu'elles flattent la coquetterie féminine. On reçoit ainsi des amis à dîner. On s'assoit devant le feu de bois pour prendre un verre, et l'atmosphère chaude et accueillante fait oublier momentanément tous les soucis.

Voici quelques toilettes pour les soirées intimes, lesquelles se prolongent souvent jusqu'aux petites heures. Les jeunes adoptent aujourd'hui, quoique de façon plus désinvolte que leurs aînées, cette nouvelle mode de la robe d'intérieur ou tenue d'hôtesse.

La robe d'intérieur très chic, en riche brocart doré qui s'harmonise tellement bien avec la belle chevelure blonde de l'hôtesse.



Le rose de l'optimisme prédomine dans l'imprimé de cette robe d'intérieur. Le contraste des énormes fleurs orangées lui confère une note fantaisiste.



"Fraîcheur printanière" pourrait être le titre de cette robe d'intérieur que, pour l'instant, la jeune fille arbore en pleine nature.

4 1/2 raisons pour lesquelles le nouveau fard Ultralucent Blusher de Max Factor est meilleur que celui que vous utilisez maintenant:

1. Il est plus durable.

Ultra-Cel, ingrédient nouveau et remarquable, assure une teinte inaltérable plus durable... se fonde uniformément... vous donne le bel éclat de la santé.

2. Il est accompagné d'un très gros petit pinceau.

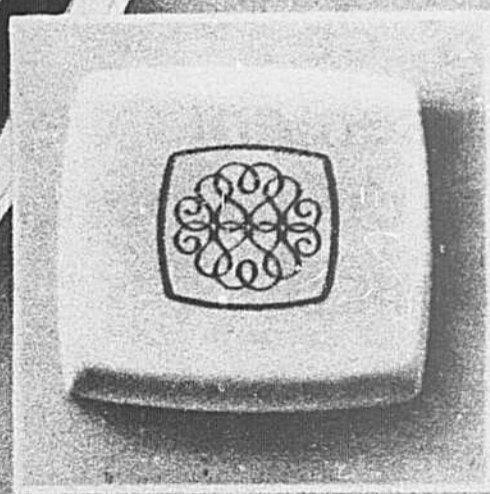
Le pinceau le plus touffu et le plus doux que vous puissiez imaginer... à manche profilé pour s'adapter au bout de vos doigts.

3. Il offre 6 teintes naturelles.

Vous voudrez sûrement avoir un teint radieux et éclatant... ces teintes rehaussent votre teint et restent inaltérables.

4. Pas d'espace perdu... à l'intérieur, il n'y a rien qu'une glace.

Et ce qu'elle reflète est tellement ravissant... vous verrez!



1/2 Environ moitié moins gros que votre poudrier actuel...

Très pratique, il entre dans votre plus petit sac à main... et il est si facile à ouvrir! Mais ne le perdez pas — sans lui, vous ne seriez plus jamais la même!

RALLYE, QUAND TU NOUS TIENS!

PAR ANDRÉ BELIVEAU

"C'est un monde fascinant, fait de défis relevés, de risques calculés, de vrombissements de moteur, de camaraderie et d'odeur de cambouis."

DEUX hommes dans la cabine d'une petite voiture européenne lancée à toute allure sur une route gravellée et tortueuse. C'est la nuit. Le conducteur, les yeux fixés sur la route, pousse sa monture à la limite que lui permet une certaine prudence. Il la connaît manifestement dans ses moindres détails, prévoit toutes ses réactions, la maîtrise à la perfection. Chaque courbe, pour lui, est un challenge auquel il s'attaque avec un art consommé et un plaisir évident. Chaque dérapage contrôlé est une victoire qu'il arrache à l'impossible — et qu'il répètera au prochain virage.

L'autre, à ses côtés, paraît totalement indifférent à la situation et aux cahots de la voiture. Solidement harnaché à son siège, portant lunettes, tirant sur une pipe éteinte, la tête penchée vers des documents étalés sur une planche de travail en équilibre sur ses genoux, remplaçant de temps à autre la lampe-veilleuse à long cou qui plonge son oeil lumineux vers cette paperasse, maniant divers instruments de curieuse allure, traçant des signes cabalistiques sur une feuille de papier, il semble profondément absorbé dans d'étranges calculs. On dirait un mathématicien lunatique perdu dans la recherche de l'intégrale, dans la quiétude de son cabinet de travail. Parfois, quand une aspérité de la route fait bondir la voiture, il rattrape prestement sa règle à calculer ou son compas et poursuit sa tâche sans même lever la tête.

Les deux hommes parlent peu. Quand ils le font, c'est par phrases saccadées, dans un vocabulaire télégraphique, le navigateur brisant toujours le silence et le conducteur se contentant de répéter mot à mot la phrase tombée de la bouche de son compagnon.

— Té aigu à droite dans 0.7 mille.
— Té aigu à droite dans 0.7 mille, okay...

Autour d'eux, la campagne défile, mais ils ne la voient pas. Il n'existe plus qu'une réalité: ce virage à angle aigu qui va surgir des ténèbres dans un instant.

— Trois dixièmes à faire.
Le navigateur a les yeux fixés sur le cadran de l'odomètre jumelé.

— Trois dixièmes à faire, okay... Virage en vue!

Il fonce maintenant vers eux, crument éclairé par le faisceau de phares presque trop puissants. Le navigateur ne lève pas encore la tête. Léger coup de frein. La voiture ne bronche pas. Double débrayage et passage de la quatrième à la troisième vitesse. Le moteur s'emballé un moment puis reprend son ronronnement. Le conducteur répète sa manoeuvre pour passer à la deuxième vitesse, serre à gauche puis pique vers la droite en s'engageant dans le virage. Dérapage. Le train arrière rechigne. Le navigateur est toujours absorbé dans ses calculs. Début d'embarquée. Un sourire furif court sur les lèvres du conducteur. L'espace d'un instant, la Volvo a voulu faire tonneau, ils se sont collectés et il a gagné. L'auto encore mal rétablie, il remet les gaz avant même d'être sorti du virage.

— Quarante-cinq secondes de retard.
— Quarante-cinq secondes de retard, okay...

Le perroquet accélère de nouveau. Le bruit du moteur emplît l'habitacle.

— Odomètre à zéro.
— Odomètre à zéro, okay.

— Vitesse moyenne: 49.8 milles, pour 7.2 milles. Voie ferrée à 1.25 mille, puis on laisse deux routes à droite à 1.87 après un petit pont en dénivelation... Probablement un poste de contrôle passé ce virage...

— Voie ferrée à 1.25 mille, okay... Me passerais-tu une pastille?

C'est un monde fascinant, fait de défis relevés, de risques calculés, de vrombissements de moteur, de camaraderie et d'odeur de cambouis.

ments de moteur, de camaraderie et d'odeur de cambouis.

— Quand tu prends la piqure, dit Charles Milot, vice-président du Club Auto Sport Métropolitain, tu l'as pour longtemps.

C'est le monde du rallye automobile.

Essentiellement...

On en entendra beaucoup parler, du rallye automobile, au cours des prochaines semaines. Car bien qu'il se tienne des rallyes en toutes saisons, la période la plus excitante de l'année, pour les mordus de ce sport, est sûrement celle pendant laquelle a lieu le rallye transcanadien "Shell 4000", l'un des plus longs au monde et le seul en Amérique qui compte pour le championnat mondial. Cette éprouvante épreuve, qui opposera les meilleurs rallyeurs du Canada et des Etats-Unis ainsi que bon nombre de champions européens, débutera à Calgary le 1er juin et se terminera à Halifax sept jours plus tard.

Mais qu'est-ce au juste que ce sport mystérieux? Hors les quelques milliers d'enthousiastes qui, au Canada, consacrent presque tous leurs loisirs à sa pratique, bien peu savent exactement en quoi il consiste.

Un rallye, d'abord, n'est pas une course. L'élément vitesse, bien sûr, y joue un rôle, mais ce rôle n'est que d'importance relative. Il s'agit plutôt d'une épreuve d'habileté et souvent d'endurance pour l'équipage et d'un test de maniabilité et de robustesse pour la voiture.

Essentiellement, le rallye exige de ces trois éléments (conducteur - navigateur - voiture) qu'ils se rendent d'un point à un autre en un temps donné et en suivant fidèlement un itinéraire prédéterminé. Ils doivent pour ce faire se conformer à une vitesse moyenne fixée à l'avance, vitesse qui varie d'une section à l'autre de la

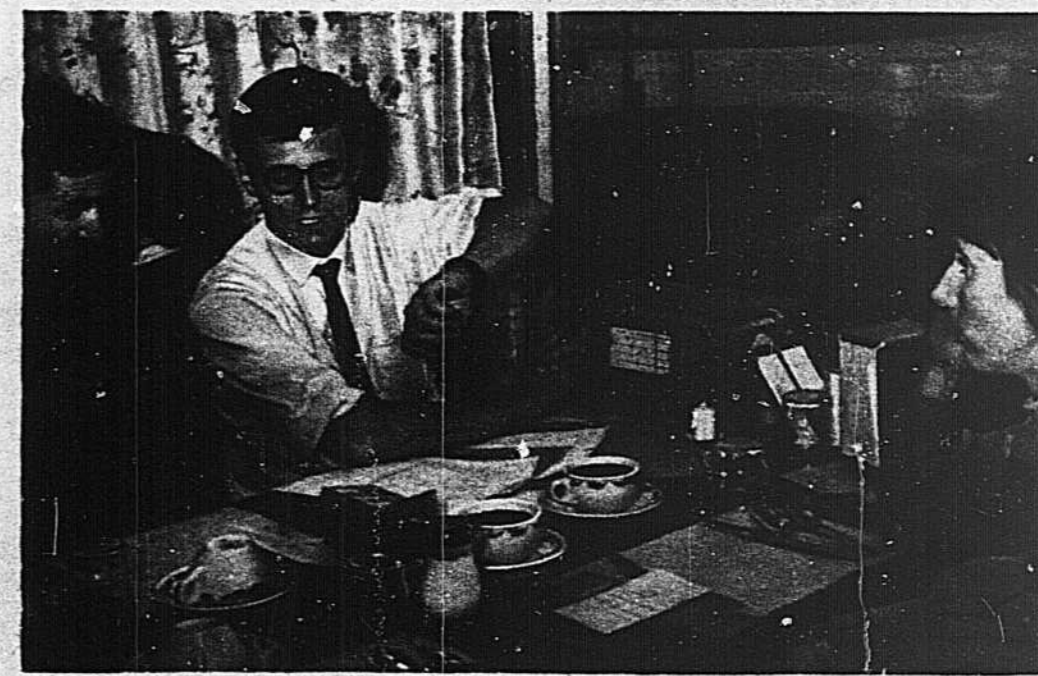
route, mais qui ne peut jamais excéder 90 p. cent de la vitesse permise par la loi ou par les règlements municipaux.

Ca et là le long du parcours, habituellement distants l'un de l'autre de 10 à 25 milles, on a échelonné en des endroits inconnus des coureurs des "postes de contrôle" qu'ils reconnaissent lorsqu'ils s'en approchent et auxquels ils doivent s'inscrire au moment précis prévu pour chacun d'eux. C'est donc dire qu'ils doivent à chaque instant de l'épreuve se trouver exactement à l'endroit prévu pour eux à ce moment. Ces postes de contrôle sont généralement une simple automobile — sur laquelle on a appuyé un panneau aux couleurs du club-organisateur — qui, stationnée du côté droit de la route, sert de "bureau" à un marqueur officiel. Le coureur qui s'inscrit trop tôt ou trop tard à un poste de contrôle est pénalisé à raison

d'un point par minute d'écart. Celui qui, à la fin du rallye, a accumulé le moins de points de pénalisation est déclaré vainqueur.

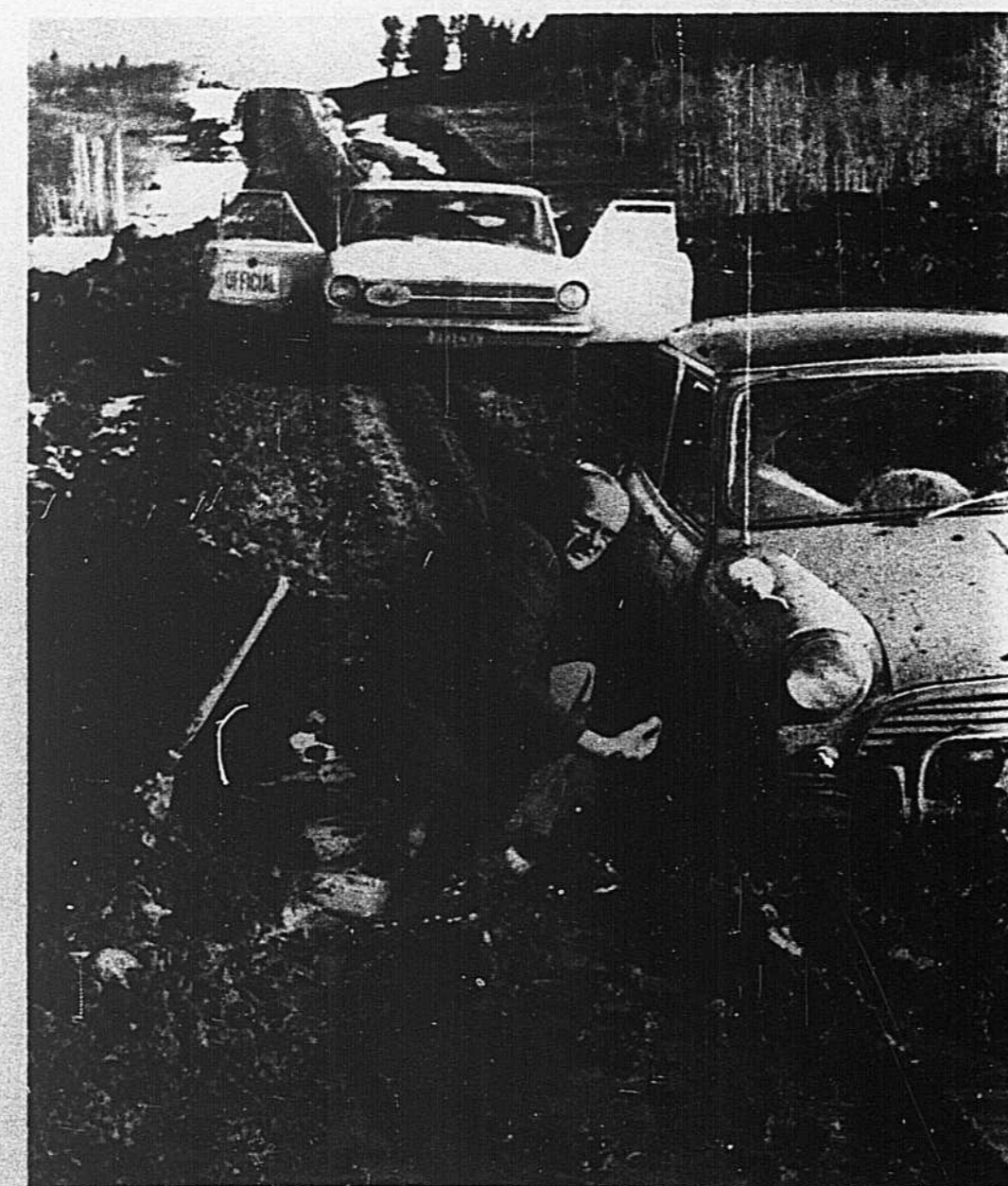
La grande règle

Un rallye oppose généralement de 30 à 75 équipages. Les voitures partent d'un même point situé à la sortie d'une ville, à une minute d'intervalle. La feuille de route — itinéraire en code, horaire et autres instructions — est remise à chaque équipage quelques secondes seulement avant son départ. La compétition se déroule entièrement sur des routes secondaires — pavées ou non — ou de "troisième ordre": chemins de concessions ou sentiers de bûcherons tracés à travers bois. On contourne habituellement villes et villages, et lorsqu'on les traverse, la vitesse est diminuée en conséquence.



Wally Remington (à gauche), l'un des meilleurs navigateurs du Québec, vérifie l'exacritude de sa montre en la comparant à celle de l'organisateur Don Elliott, sous l'œil paternel d'une compétitrice qui vient d'abandonner, Ann Coombe. Cette fois, on a établi le poste de contrôle dans un restaurant. Sur la table, un radio à ondes courtes et des feuilles de pointage.

Marcel Rainville, maintenant de Québec, et John Cotto, de Dorion, à bord de la Volvo 544 avec laquelle ils se sont classés 31e dans le "Shell 4000" de 1964. Ils participent de nouveau au transcanadien cette année, sur Toyota, mais sans former tandem.



La petite Cooper de Denis Johnson et Les Rice, de Montréal, embourbée dans le "gumbo"

La grande règle — et la grande difficulté — des rallyes est donc d'abord de ne pas s'égarer. Stay on route. Deuxièmement, ne pas aller choir dans le décor: stay on road. Enfin, la régularité du chronométrage: stay on time.

Certains rallyes sont très longs. Le "Marathon Londres-Sydney", que le "Daily Express" entend organiser pour la première fois l'automne prochain — on en parle déjà comme de la plus grande compétition automobile de l'histoire jusqu'ici —, durera au moins 26 jours, courra sur une distance de 10,000 milles et traversera la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Yougoslavie, la Hongrie, la Turquie, l'Iran, l'Afghanistan, le Pakistan occidental, les Indes et l'Australie.

Jusqu'à cette année, le plus long au monde était le transcanadien "Shell 4000" (six jours et 4,000 milles), qui compte, avec le Monte-Carlo, le Safari de l'Afrique du Sud, le Rallye du soleil de minuit et le rallye du Royal Automobile Club de Grande-Bretagne, pour l'attribution du championnat mondial.

Les rallyes de championnat "national" (Canada) ou "régional" (Québec) ont de 200 à 1000 milles. Il se tient également des épreuves plus courtes — de 60 à 200 milles — à l'intention des novices.

Au Québec seulement, on compte chaque année au moins une centaine de rallyes de tous calibres, soit une moyenne de deux par semaine. La plupart d'entre eux ont lieu durant le week-end, mais plusieurs clubs ont également leurs petits rallyes du mardi ou du jeudi soir, auxquels tous les amateurs sont invités à participer après leur journée de travail. Ceux-là sont naturellement les plus courts et les moins ardues.

La postérité de Philéas

L'histoire du rallye remonte pratiquement aussi loin que celle de l'automobile elle-même. Elle se confond, à l'origine, avec l'histoire de la course automobile. Au fait, l'ancêtre de tous les rallyeurs est peut-être Philéas Fogg, héros du "Autour du monde en 80 jours" de Jules Verne...

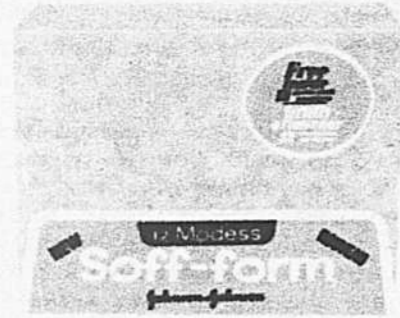
À la fin du 19e siècle, les propriétaires des premières autos avaient pris l'habitude de se lancer dans des épreuves de vitesse et d'endurance. Il s'agissait, à partir d'une ville donnée, de rallier à bord des "bolidés" de l'époque une autre ville située à quelques dizaines de milles de là. Ce fut Paris-Rouen en 1894 à 13 milles à l'heure de moyenne; Paris-Bordeaux-Paris en 1895 en 48 heures, 48 minutes; Paris-Berlin en 1901 à 44 milles à l'heure; et Paris-Madrid en 1903 à 63 milles à l'heure.

En plus de ces expéditions, où la rivalité n'excluait pas l'assistance mutuelle, on organisait d'autres "voyages en groupes" qui, cette fois, n'étaient plus des courses mais de véritables rallyes: il s'agissait de parcourir une certaine distance divisée en étapes et dotée de points de ravitaillement auxquels il fallait arriver en un temps donné — tout en respectant le principe de l'assistance réciproque en cas de difficultés.

Ce sont pourtant les Anglais qui donnèrent vraiment naissance à ce sport. Ils eurent leur rallye-ballon, épreuve sportive où les concurrents partant en automobiles ou en motocyclettes d'un même endroit d'où s'élevait un ballon devaient le rejoindre à son atterrissage; ils eurent également leur rallye-papier, dans lequel, tout comme à la chasse à courre, un cavalier ou un coureur, parti avant les autres, marquait sa trace avec des papiers de façon à ce que ses poursuivants pussent suivre cette trace et essayer de le rejoindre.

SUITE A LA PAGE 34

La nouvelle
Modess
Soff-form
est la première
serviette féminine qui inclue
gratuitement des enveloppes
sanitaires dans chaque boîte.



Les nouvelles enveloppes sanitaires gratuites pour sac à main. C'est la façon idéale d'emporter une serviette. La meilleure façon de s'en débarrasser. Pratique et commode... vous ne serez plus jamais mal à l'aise.

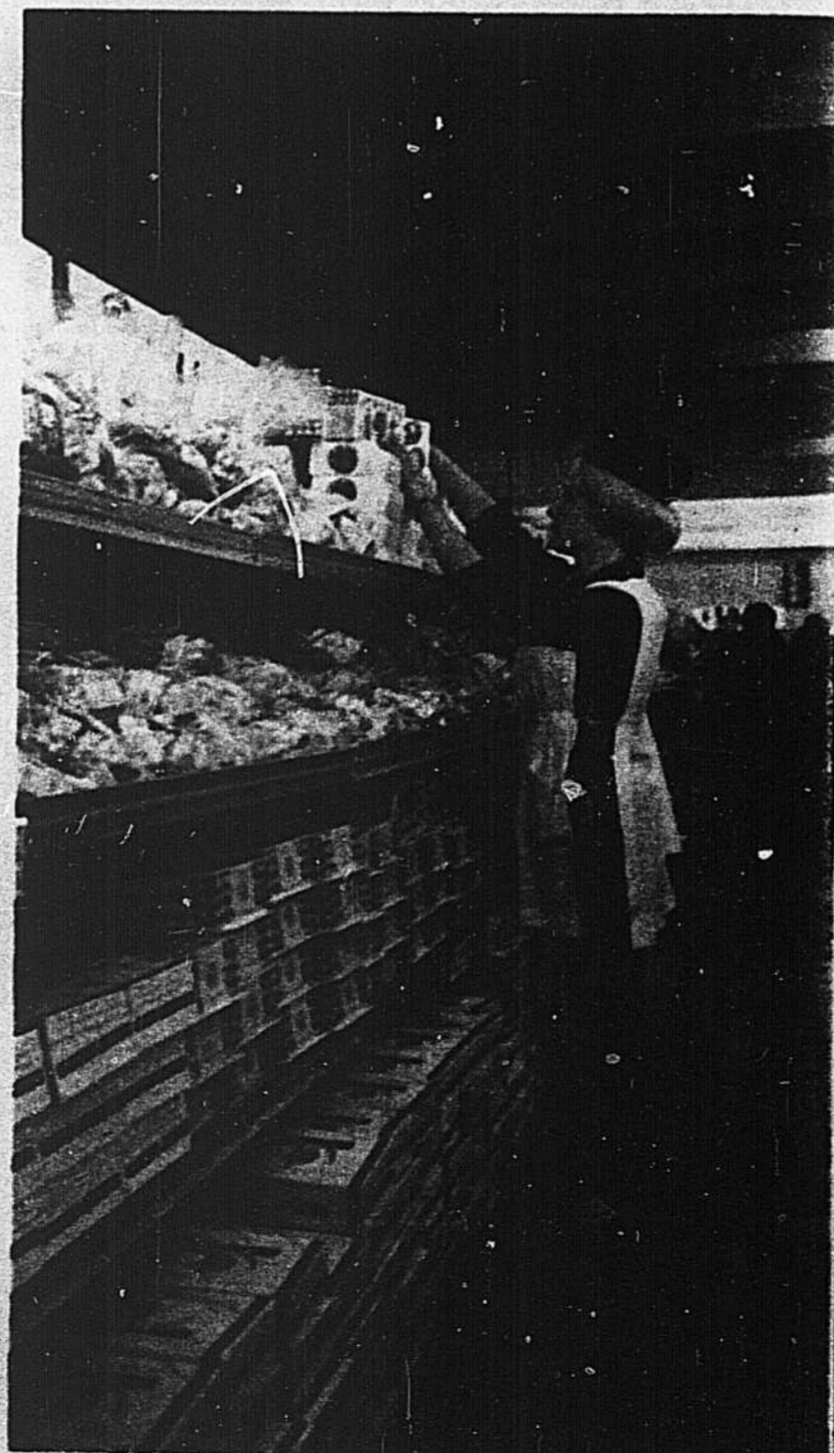
Nouvel enrobage. Le nouvel enrobage très doux est plus que doux. Il est ponctué de douzaines de minuscules perforations qui aident à accélérer l'absorption des liquides vers le centre de la serviette. Il en résulte que la serviette demeure plus moelleuse... plus fraîche. Vous pourrez constater le résultat.

Nouvelle forme. La nouvelle Modess Soff-form est façonnée pour votre parfait confort... c'est la première serviette féminine qui vous permet de relaxer vraiment. Son secret? Une couche plus profonde de duvet plus absorbant que les serviettes ordinaires ainsi qu'une forme conçue et façonnée pour votre parfait confort... jusqu'au bout de la serviette. Vous vous savez en sûreté. Naturellement. Vous êtes bien.

Johnson & Johnson

Modess et Soff-form sont des marques de commerce de Johnson & Johnson Ltd ou des compagnies affiliées. © J & J '68

LES FEMMES MOSCOVITES AU SUPERMARCHÉ



Une jolie gastronome est en train de mettre de l'ordre sur les tablettes.

Qui osera affirmer que les Russes — disons les Soviétiques — ne sont pas en train de s'occidentaliser? Et dans la plus pure tradition américaine, par surcroît! Voilà que la dernière nouveauté pour eux est le supermarché. Et ce qui est encore plus étonnant, c'est que les femmes moscovites y prennent un véritable plaisir. Par conséquent, succès assuré.

Donc, à leur tour, les ménagères russes découvrent cette joie confortable de compléter leurs emplettes au même endroit, et en l'espace de vingt minutes. Tandis qu'avec l'ancien système il leur fallait faire la queue devant tel comptoir spécialisé dans la vente de tel article. Sans compter que la queue se reformait ensuite à la caisse, de sorte que l'ensemble de l'opération magasinage pouvait durer deux heures.

Non seulement les femmes y perdaient-elles un temps précieux, mais elles gaspillaient leur énergie à utiliser ce procédé aussi épuisant que désuet.

Maintenant, à l'instar de la ménagère américaine, la Moscovite se munit d'un panier en fil métallique ou bien elle



Une femme en uniforme est postée à l'entrée de supermarché pour renseigner les acheteuses qui y viennent pour la première fois.



Une dame plus âgée est en train de décharger son panier de provisions et d'en remplir son cubas.

Une cliente s'est arrêtée devant l'étalage des oranges qui sont, dit-on, un produit de luxe en URSS.



Une vue d'ensemble d'un supermarché de Moscou.

pousse sa petite "voiture" dans les allées du supermarché, s'arrêtant devant les étagères bien ordonnées. Une fois son marché terminé, elle règle la note à l'une ou l'autre des quinze caisses enregistreuses qui sont à sa disposition.

On a même posté des femmes à l'entrée du magasin afin de renseigner les éventuelles acheteuses qui sont un peu dépassées par ce système encore tout nouveau pour elles.

Toutefois, les ménagères moscovites sont à ce point emballées que l'on projette d'ajouter d'autres supermarchés aux six déjà existants dans la ville de Moscou.

L'on prétend que ce qui différencie le supermarché soviétique de sa contrepartie américaine c'est, après un contrôle soi-disant rigoureux, que les aliments sont moins bien emballés, coûtent très cher et offrent un choix limité. Dixit UPI.



Les allées du supermarché très achalandées par les ménagères moscovites.



C'est le moment de payer la note...



Voici 10 bonnes raisons pour tapisser votre cuisine



La première, c'est **ALL SEASONS** le nouveau tapis intérieur/extérieur en "Acrilan"

Enfin, voici le tapis idéal pour la cuisine. C'est "All Seasons" de Barrymore, le maître-tapissier le plus réputé du Canada. C'est une superbe moquette, à poils souples et drus en fibre acrylique "Acrilan": vous en raffolerez! C'est vraiment le premier tapis assez robuste pour l'extérieur, assez élégant pour l'intérieur, qui convienne parfaitement à la cuisine.

Les neuf autres raisons? Voilà:

2. Avec du tapis, plus besoin de frotter ou cirer: que de temps vous économiserez!
3. Finies les taches rebelles: même l'oeuf ou la graisse s'enlèvent aisément.
4. Avec "All Seasons", le confort entre à la cuisine: cette moquette moelleuse reposera vos pieds.

5. "All Seasons" assourdit les bruits, amortit les chocs: plus de nerfs à vif, moins de pots cassés!

6. Votre cuisine sera la plus belle: "All Seasons" a remporté le premier prix de 'design' au Canada.

7. Posage rapide et facile, avec ou sans sous-tapis, à votre goût.

8. L'entretien? Passez vite l'aspirateur, c'est tout.

9. Les coloris sont permanents, "scellés" dans la fibre spéciale "Acrilan".

10. Le prix est plus bas que vous ne croyez: votre dépositaire Barrymore vous soumettra avec plaisir un coût estimé.

Ne tardez pas! "All Seasons" est maintenant disponible chez les meilleurs marchands de tapis d'un bout à l'autre du pays. Pourquoi ne pas les appeler, dès aujourd'hui?



Mieux que tout, c'est un
tapis **BARRYMORE**

Toronto Carpet Manufacturing Co. Ltd. Maîtres-tapissiers depuis 1891.

Empruntant à ces deux sports originaux, ils eurent aussi et surtout leurs rallyes automobile proprement dits, qu'ils exportèrent ensuite dans la plupart des pays du monde.

Avec les années, les fervents de l'automobile éprouvèrent le besoin de se grouper en clubs et en fédérations, puis de se donner un "gouvernement suprême". Ils fondèrent donc la Fédération internationale de l'automobile (F.I.A.), qui a son siège à Paris.

Débuts et consécration

Au Canada même, le rallye, tout comme la course automobile, a été lent à trouver sa place au soleil, et ce sont aussi les Néo-Canadiens d'origine britannique qui nous l'ont fait connaître.

En 1951, fondation du Canadian Automobile Sport Clubs (C.A.S.C.), organisme qui régit depuis le sport automobile au

Canada. Au début, trois clubs seulement en faisaient partie: le Sports Motor Car Club de Montréal, le Sports Car Club of Toronto et le Ottawa Light Car Club.

Les choses étant ce qu'elles sont, le C.A.S.C. ne s'affilia toutefois pas directement à la Fédération internationale de l'automobile, préférant plutôt le faire par l'intermédiaire du Royal Automobile Club (R.A.C.) britannique. Ce n'est en fait qu'en 1966 qu'il régularisa la situation et obtint son affiliation directe à l'organisme international.

Vers la fin des années '50, le sport automobile était encore un sport mineur au Canada. Les courses y étaient bien plus populaires que les rallyes — elles le sont toujours —, mais au Québec, par exemple, il n'y avait pas une seule piste digne de ce nom. Côté rallyes, seuls quelques anglophones pratiquaient — et en vase clos — ce sport de luxe, et personne, à vrai dire, ne se souciait de pénétrer dans

cette chasse-gardée.

En 1945, le S.M.C.C. (club entièrement anglophone de Montréal) avait organisé le premier grand rallye d'hiver dans les Laurentides québécoises. Le "Winter Trial", comme on avait surnommé l'épreuve, avait une longueur de 250 milles. On le reprit d'année en année et, en 1959, on le rebaptisa du nom plus évocateur de "Rallye des Neiges". Ce "Rallye des Neiges" demeure encore aujourd'hui le plus prestigieux et le plus difficile rallye à être couru au Québec. Il compte notamment pour l'attribution du championnat canadien.

C'est toutefois avec la tenue, en 1961, du premier transcanadien "Shell 4000" — de Montréal à Vancouver — que le rallye commença véritablement d'acquiescer ses lettres de noblesse au Canada. Commanditée et organisée par Shell Oil du Canada — qui y voyait un moyen d'accroître ses ventes tout en encourageant le sport, et qui en avait confié la responsabilité à Jim Gunn, ancien président du C.A.S.C. et l'un des plus ardents rallyeurs que la terre ait jamais porté, cette compétition fut bientôt saluée comme l'une des plus difficiles au monde. Les champions d'un grand nombre de pays européens vinrent et reviennent encore y participer. Pour les coureurs nord-américains, y prendre part est déjà tout un exploit; le terminer — même en dernière position —, c'est la consécration.

Une certaine absence

Les Canadiens français sont venus tard au rallye, pour des raisons qui tiennent à l'histoire, à l'économie, à la langue et à certaines traditions. Jusqu'à ces dernières années, le sport automobile au Canada avait toujours été l'affaire des anglophones, et surtout des Ontariens.

Ainsi, il y a trois ans encore, aucun club automobile ne donnait de cours de rallye en langue française, et l'on pouvait compter sur les doigts de la main les clubs qui organisaient des rallyes avec instructions dans les deux langues. Devant se battre en état d'infériorité — dans la langue de l'autre —, les francophones se sentaient étrangers à cet univers qui n'était pas fait pour eux, et où leur petit nombre ne justifiait peut-être pas qu'on tînt compte de leur présence. Sans qu'on puisse dire lesquels de ces faits ont été causes et lesquels ont été conséquences, on constate tout de même ceci:

— Aucun Canadien français n'a jamais remporté le championnat canadien des rallyes, et ce sont presque toujours des anglophones qui ont remporté le championnat du Québec même.

— La représentation canadienne-française dans les premiers "Shell 4000" a toujours été inférieure à 5 p. cent.

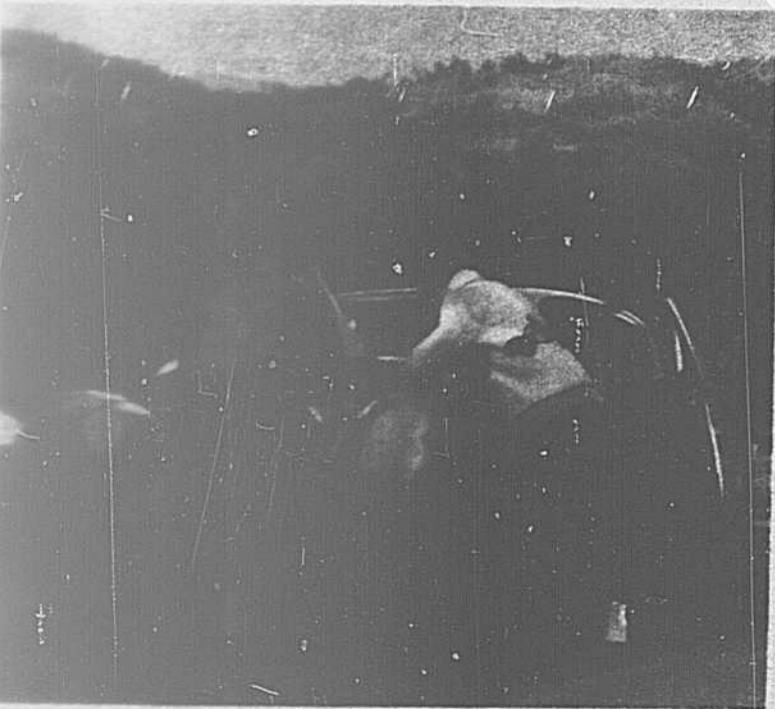
— Le premier Canadien français à accéder au bureau de direction du C.A.S.C. au niveau "national" fut Richard Drouin, avocat de Québec, qui en devint "directeur" en 1966 et qui en occupe la présidence depuis quelques mois.

— L'annuaire officiel du C.A.S.C. ne possède une section française (30 pages sur 150) que depuis 1966.

— Ce n'est que tout récemment que le C.A.S.C., tout en conservant ce nom, s'est aussi donné une appellation française: Fédération canadienne du sport automobile (F.C.S.A.).

La situation est cependant en voie de changer. Des quelque 110 clubs qui composent aujourd'hui la F.C.S.A., une cinquantaine sont de l'Ontario, une trentaine des autres provinces du Canada et une trentaine du Québec. Parmi ces derniers, la moitié sont de la région de Montréal; on trouve les autres dans des villes comme Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Saint-Hyacinthe, Richmond et Sorel. Plusieurs d'entre eux sont encore dominés

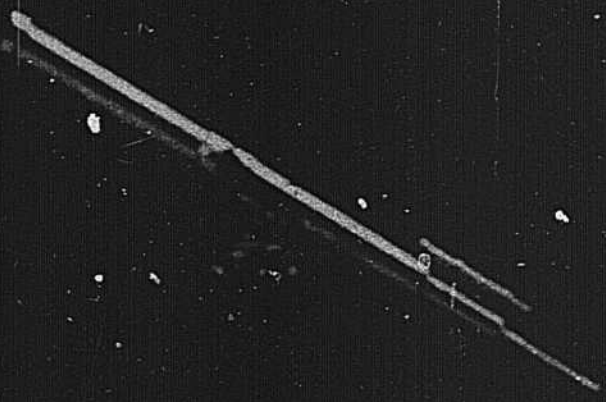
En voici deux autres qui se souviendront du "Shell 4000". Ce sont Ann Hall, de la Grande-Bretagne, et Joan Steagall, des États-Unis. Miss Hall a pris son virage un peu trop court...



Les frères McQuirk dans une pose qui leur est familière... Leur vieille Bentley Mark VI 1951, avec près de 400,000 milles à l'odomètre, a eu de la difficulté à compléter les 4,000 milles du transcanadien, mais ils sont tout de même parvenus à bon port.



Blair Bunch (à gauche), de Saint-Bruno, l'un des meilleurs conducteurs du Canada, et son navigateur John Gallop, à côté de la Citroën dans laquelle ils viennent de traverser le pays. C'était l'un des tout premiers transcanadiens.



Doit-elle se méfier de l'homme
qui porte un col Baronet?

Jamais de la vie! L'homme
au col Baronet est sûr, décidé, fiable.
Le col Baronet lui donne une allure élégante,
vraiment mâle. Pas ordinaire, ce col!
De Arrow, la belle famille des chemises de classe.
Coloris ton sur ton. Manches amenuisées. En Téricota
Perma-Iron, le tissu qui n'a jamais besoin de repassage.

Sanforized-Plus-2. Prix suggéré aux détaillants: \$7.00.
Vous rappelez-vous le temps où vous portiez des
chemises ordinaires?

→ARROW→
une chemise
pas ordinaire

par l'élément anglophone, mais presque tous ont maintenant adopté le bilinguisme dans leurs réunions et la conduite de leurs compétitions. Au moins deux clubs montréalais (le Club Auto Sport Métropolitain et le Club Auto Sport La Licorne) donnent des cours de rallye en français, et l'on voit de plus en plus souvent des noms de francophones au palmarès des rallyes d'importance.

Il y a quelques mois, cinq clubs à majorité francophone de la région montréalaise (le Club Auto Sport Métropolitain, le Club Auto Sport La Licorne, le Club Auto Sport Les Nomades, le Club Auto Sport Triangle d'Or et le Club Auto Sport) se groupaient afin d'instituer leur propre championnat annuel de rallyes. Ce qui a causé un certain froid chez ceux qui n'ont pas été invités à y participer.

Les Rainville: des pionniers

Les premiers Canadiens français à s'illustrer dans les rallyes furent sans contredit les frères Rainville, de l'île Perrot.

Ils sont trois: Paul, navigateur, et Marcel et Roland, conducteurs. Les deux premiers sont aujourd'hui classés parmi les 10 meilleurs coureurs canadiens dans leur spécialité respective.

En 1961, avec Sam Nordell, un as de l'époque qui devait trouver la mort dans les Alpes françaises alors qu'il s'entraînait en prévision du Monte-Carlo de 1964, ils fondaient le West End Car Club. Le club est disparu l'an dernier, mais au cours de sa brève existence, il a grandement contribué à révolutionner la conception traditionnelle du rallye anglo-saxon au Québec.

— Avant les Rainville, déclare Blair Bouch, de Saint-Bruno, six fois participant au "Shell 4000", ancien champion conducteur du Québec et un autre des "top ten" chez les coureurs canadiens, le rallye était quasiment un sport clandestin. Les départs se prenaient dans un quelconque fond de cour derrière un garage, presque en cachette, comme si on avait honte. Avec leur enthousiasme, leur imagination, leur exubérance et leur sens du spectacle, les Rainville et leurs amis ont changé tout cela. Comme organisateurs, ils ont été les premiers ici à se servir d'une rampe de départ, comme dans les grands rallyes européens, à obtenir la pleine et bienveillante collaboration des corps policiers, des journalistes, des commanditaires de divers milieux, les premiers également à organiser de grandes cérémonies pour la remise des trophées, les premiers à décerner des bourses en argent. Ces gestes nous ont vraiment apporté une nouveauté. Comme compétiteurs, par ailleurs, ils ont vite rejoint les meilleurs d'entre nous...

Pour la première fois depuis 1965, Paul et Marcel Rainville participeront tous deux au "Shell 4000" cette année. Le premier formera tandem avec Florent Guilbeault, de Dorion, qui est considéré comme le rallyeur le plus rapide au Québec... même si Paul prétend qu'il "s'est enfin rendu compte qu'un rallye se gagne en restant sur la route"... Guilbeault en sera à sa quatrième tentative dans le transcanadien. Marcel pilotera pour Robin Edwards, de Montréal, sans doute le seul navigateur du Québec — avec Doug Bland — qui puisse vraiment être comparé à Paul. Ces deux équipages courront sur Toyota, tout comme le troisième duo de l'équipe, John Catto et John Smith, et ils constitueront l'une des formations les plus fortes du contingent d'une centaine de voitures qui prendra le départ le 1er juin à Calgary.

Voulez-vous rallyer avec moi?

Qui peut participer à un rallye? N'im-

porte qui, s'il s'agit d'une épreuve de faible calibre. Plusieurs équipages, surtout chez les novices, sont formés du couple mari-femme ou du tandem papa-fiston. Il est cependant recommandé de s'inscrire au préalable à un cours de navigation. Ces cours, échelonnés sur quelques soirées, sont donnés par des experts appartenant à divers clubs. On n'a qu'à s'adresser à un club automobile pour obtenir tous les renseignements pertinents.

Pour les compétitions plus importantes, cependant, il faut être membre d'un club affilié à la F.C.S.A. et avoir déjà participé à certaines épreuves de calibre intermédiaire.

Les gens de tous les âges et de tous les métiers sont admis. Dick Doyen et Clay Gibbs avaient passé le cap de la cinquantaine lorsqu'ils remportèrent le "Shell 4000" en 1963. A l'époque où il dominait le classement des conducteurs québécois, Grant McLean, alors directeur de la production à l'Office national du film, à Montréal, était déjà dans la quarantaine. John Bird, navigateur no 1 au Canada depuis plusieurs années, est professeur de physique à l'Université de Toronto. Le Torontois Francis Bradley, l'un des meilleurs conducteurs, est également pilote de course par goût et chauffeur d'autobus de son état. Barbara Jean Jack est institutrice. La championne du Québec l'an dernier, Dorothy Hondorf, de Montréal, est technicienne en pharmacie, et son navigateur Doug Bland — également champion du Québec en 1967, poursuit des études avancées en génie. Paul McLennan, de Toronto, l'un des tout premiers conducteurs au Canada, est pompier. Un autre as de la navigation, Robin Edwards, de Montréal, est un spécialiste en thermodynamique à l'emploi de la Canadair.

On a également vu des rallyeurs psychologues, ménagères, médecins, photographes, banquiers, journalistes, agriculteurs, architectes ou policiers. Et, naturellement, un grand nombre d'entre eux, sont des ingénieurs ou des mécaniciens. Tous, en tous cas, doivent connaître suffisamment la mécanique pour savoir où coller une mèche de gomme quand le radiateur se met à "couler"...

La loi de l'évaluation

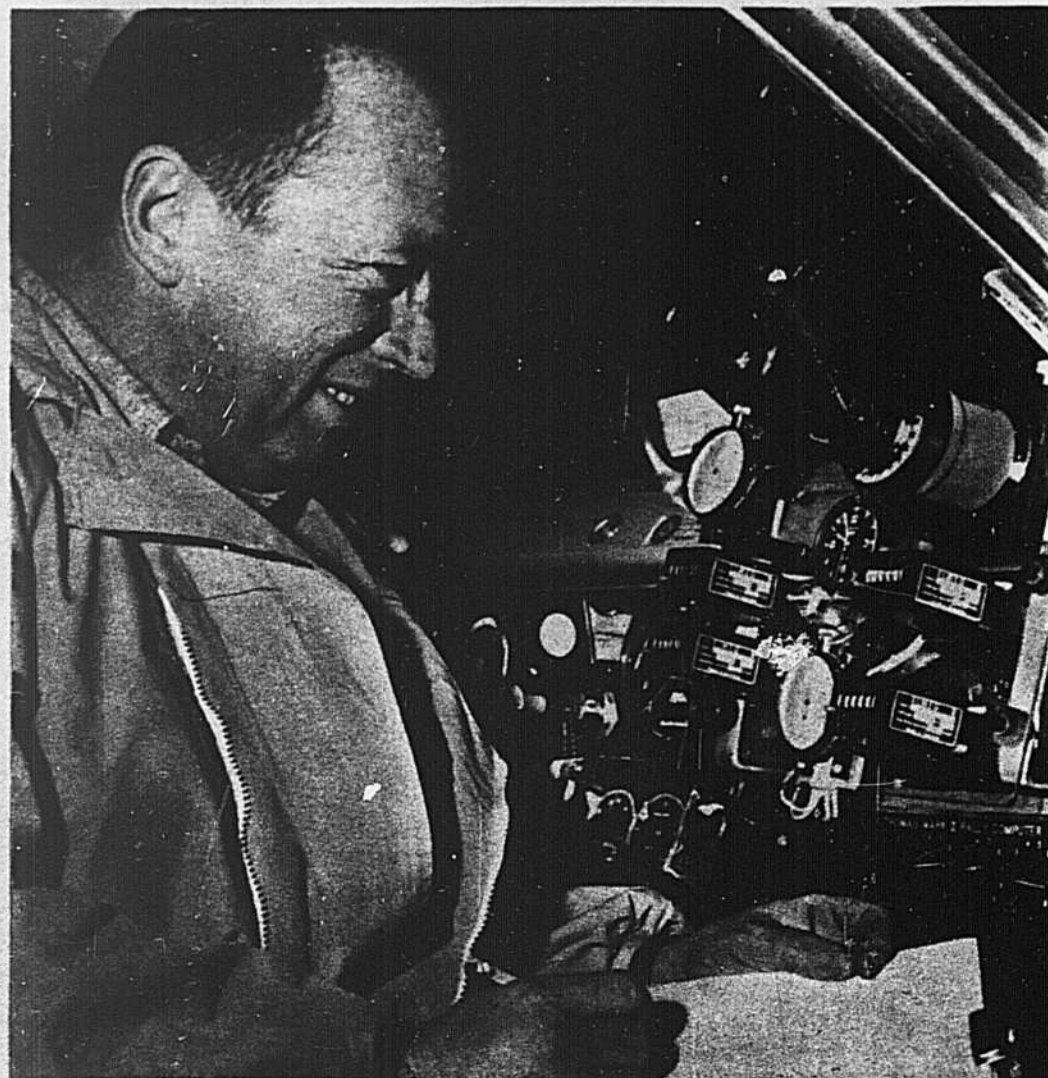
La vitesse, avons-nous dit, n'est pas l'élément déterminant dans les rallyes. Cette observation s'applique surtout au rallye de type américain, qui met plutôt l'accent sur la navigation. Aux Etats-Unis, en effet, le rallyeur est très souvent une sorte de "Sunday driver" qui aime se balader dans le confort de sa grosse bagnole en compagnie de madame, de sa secrétaire ou d'un camarade, et dont le principal souci est de ne pas égratigner ses chromes. On y a donc développé à l'excès les chinoïseries de la navigation, et le navigateur, devant y effectuer des calculs complexes à l'aide d'instruments de précision particulièrement raffinés, est réellement l'élément principal de ce sport au ralenti.

C'est d'ailleurs ce qui a fait dire sarcastiquement à Gregor Grant, rédacteur en chef du magazine britannique Autosport, que la plupart des rallyes aux Etats-Unis devaient être commandités par des fabricants d'horloges...

En Europe, au contraire, on met l'accent sur la vitesse, la navigation est réduite à son strict minimum et le rallye devient une véritable course. Dans certains pays, la loi ne prévoit même pas de limites de vitesse. Et, de toute façon, les grands rallyes y sont tellement populaires et reçoivent une telle publicité que personne ne s'émeut plus des exploits réalisés sur les voies publiques par les casse-cou qui y participent. En ces occasions, les curieux s'attroupent plutôt le long du parcours — comme au spectacle — et ap-



Le champion suisse Jean-Jacques Thuer (accroupi) a fait une crevaison au début de la section fermée de Riding Mountain, en Alberta. Sa TR-4 a roulé pendant 15 miles sur le pneu crevé: l'important était de terminer la section au plus tôt. Voici ce qu'il reste du pneu. Debout, son navigateur, le Britannique Roy Fidler.



Quelques-uns des instruments de navigation qui ornent le tableau de bord des voitures inscrites dans un grand rallye: odomètre, vélocimètre, tachymètre, calculatrice Curta, boussole fixe et divers autres dispositifs.

plaudissent leurs favoris.

Le rallye canadien hésite encore entre ces deux extrêmes. Il y a quelques années, il imitait surtout le type américain, mais il tend maintenant à se rapprocher quelque peu du rallye européen, bien qu'il en demeure encore dans l'ensemble passablement éloigné.

La première phase de cette évolution s'est d'abord fait sentir en 1964 lorsque les organisateurs du "Shell 4000" adoptèrent pour la première fois la formule des "sections fermées": les rallyeurs continuaient de franchir leurs quelque 700 milles par jour à des vitesses réglementaires, mais ils devaient en plus effectuer chaque jour une course contre la montre sur une route privée — ou une route publique interdite pour la circonstance à la circulation ordinaire — d'une longueur de 25 à 35 milles. Cette formule de compromis a été maintenue dans le transcanadien et étendue à plusieurs autres rallyes depuis.

Certains clubs, d'autre part, ont tendance à exiger des participants aux épreuves qu'ils organisent des vitesses relativement élevées, bien que théoriquement toujours inférieures, en moyenne, à la limite prévue par la loi.

L'étoile des ivrognes

Si les accidents graves sont assez fréquents en Europe, on ne connaît par contre qu'un cas où un coureur de rallye est mort en compétition au Canada: en 1961, au cours de la traversée des Rocheuses, le malheureux fut happé par un camion chargé de bois alors qu'il se trouvait à quelques pieds de sa voiture stationnée le long de la route.

Il n'est pas rare, sans doute, qu'un coureur se retourne ou fasse une virée dans le paysage, mais les dommages ou même les blessures qui en résultent ont toujours été jusqu'ici relativement minimes. Quand aux collisions avec des voitures étrangères au rallye, elles ne se produisent à peu près jamais.

Comment expliquer ce phénomène — puisqu'il s'agit tout de même d'un sport de compétition où la vitesse joue un certain rôle?

Charles Milot, du C.A.S.M., a une théorie bien personnelle à ce sujet. Pour lui, il est évident "qu'il y a une étoile pour les coureurs de rallye... comme il y en a une pour les ivrognes!"

Mais ce n'est pas si simple. Si le rallye comporte relativement peu de risques, c'est plutôt en raison des facteurs suivants:

a) Un rallye n'emprunte presque jamais une route à forte densité de circulation.

b) Toutes les voitures utilisées sont dans une condition parfaite.

Chaque départ est précédé d'un rigoureux examen technique, examen qui se répète même parfois en cours de route. Toute voiture présentant une défaillance est immédiatement retirée de la compétition. Chacune de ces autos est en outre munie de multiples dispositifs de sécurité.

c) Les règlements des rallyes sont particulièrement sévères au chapitre des infractions au code de la route. A moins qu'il n'arrive à démontrer la mauvaise foi du policier, tout compétiteur qui reçoit une contravention pour avoir enfreint ce code est automatiquement disqualifié.

d) Enfin, les conducteurs de rallye eux-mêmes sont, pour la très grande majorité, nettement plus habiles que le conducteur moyen. Ils possèdent des réflexes aiguisés, une grande habitude du volant et une connaissance poussée de leur voiture et de ses limites. Il leur arrive même souvent de parer les mauvaises manœuvres des conducteurs ordinaires. Les rallyeurs sont très conscients de leurs responsabilités. Ils se savent étroitement sur-



Diane Carter (à gauche), de Toronto, participe à des rallyes et à des courses de vitesse. On la voit ici en compagnie de sa camarade Gillian Field alors que, courant sur Volvo, elles viennent de remporter la Coupe des dames du "Shell 4000".



L'ancien champion conducteur du Québec, Marcel Rainville (debout), vient s'enregistrer à un poste de contrôle quelque part dans les Rocheuses. C'est le début du "Shell 4000".



Le point de vérification de l'odomètre, à quelques milles de Saskatoon. Les coureurs ont pris un peu d'avance sur leur horaire. A l'avant-plan, Maurice Carter et Ian Worth, de Montréal, et le journaliste Don Gray, du Toronto Globe and Mail. De telles "séances de repos" sont rares...

veillée, et par la police, et par les organisateurs, et par le public en général. La plupart d'entre eux pilotent leur propre voiture et ne tiennent aucunement à l'endommager inutilement. D'autre part, pour leur propre protection, les rallyeurs voient eux-mêmes à interdire la compétition aux individus associés qui auraient la veillesse de se mesurer à eux sans respecter une certaine éthique.

Une bande de fous ?

Certains coureurs, certes, adorent se payer quelques bravades. "What's the use of driving without a thrill?" répète souvent un John Merriman. "Moi, je ne peux pas me blesser quand je capote, dit de son côté Florent Guilbeault: je suis tellement gros que je prends toute la place dans l'auto et qu'il n'y a pas de danger de me cogner!" Avant de suivre récemment un régime amaigrissant, Guilbeault pesait près de 300 livres.

Participant au "Shell 4000" il y a quelques années, le champion tchécoslovaque Václav Bobek allait un peu trop vite au gré de son navigateur Joe Mazuch. Une épaisse brume baignait la petite route sinueuse et accidentée des Rocheuses, bloquant toute visibilité. N'y tenant plus, Mazuch — personnage aux nerfs pourtant d'acier — fit remarquer à son pilote:

— Faudrait peut-être ralentir un peu...

On se voit rien...

— On peut toujours supposer!... répliqua l'autre.

On a par contre l'expérience d'un navigateur de grande réputation comme John Gatto, ingénieur dans la quarantaine — et lui aussi personnage très flegmatique — qui menaça un jour son pilote de le laisser en plan au beau milieu d'un rallye s'il ne daignait pas réduire les gaz...

— On aurait tort de croire que les ral-

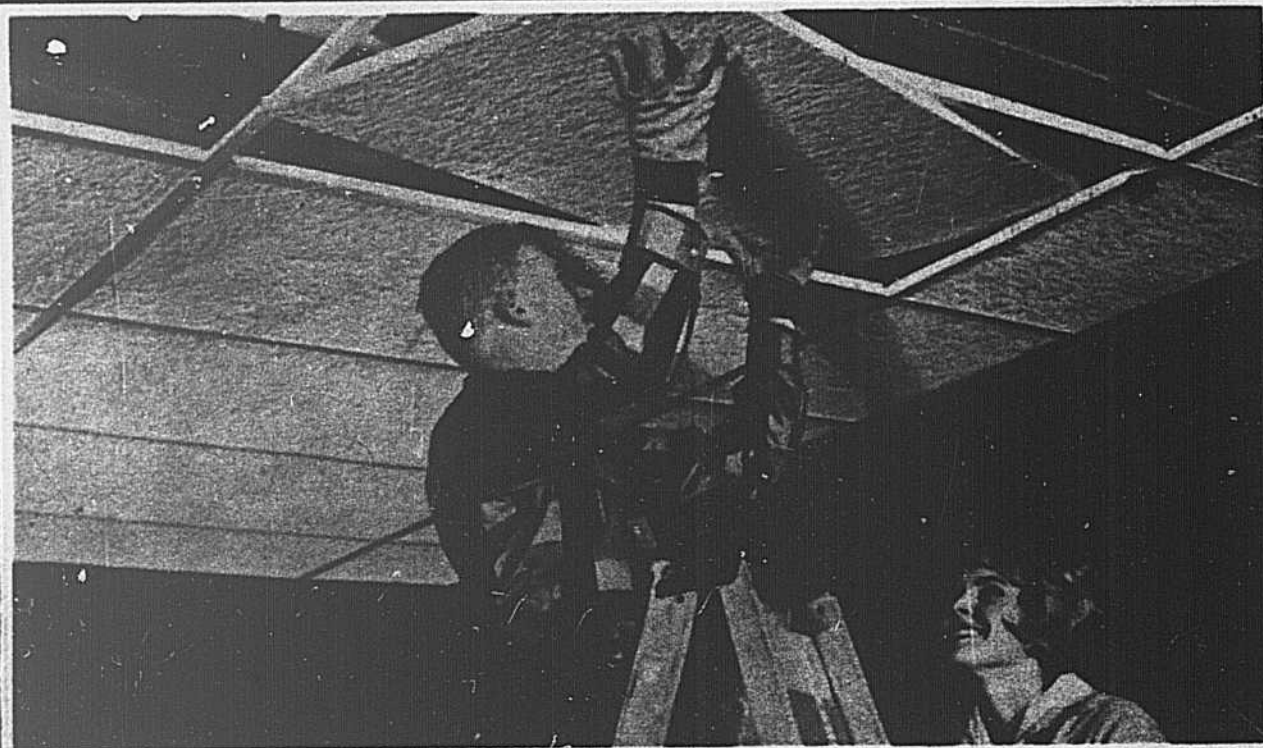


Scène de Rallye des Neiges 1967: quatre voitures dans le blizzard. A l'avant-plan, la Renault R-16 des Montréalais Guy Lospérance et Claude Ménard. Derrière, la Renault R-8 de deux autres Montréalais, Hart Gee et Denis Johnson.

Un plafond que vous posez vous-même avec des résultats de professionnels:

Permagrid

système de plafond suspendu



Il s'agit d'un système à suspension de métal facile à poser à quelque trois pouces au-dessous du plafond ou des poutres déjà en place. L'installation est simple et permanente; elle permet cependant un accès immédiat au filage électrique, aux conduites d'eau, etc. Il se découpe et se met en place avec des outils de tous les jours.

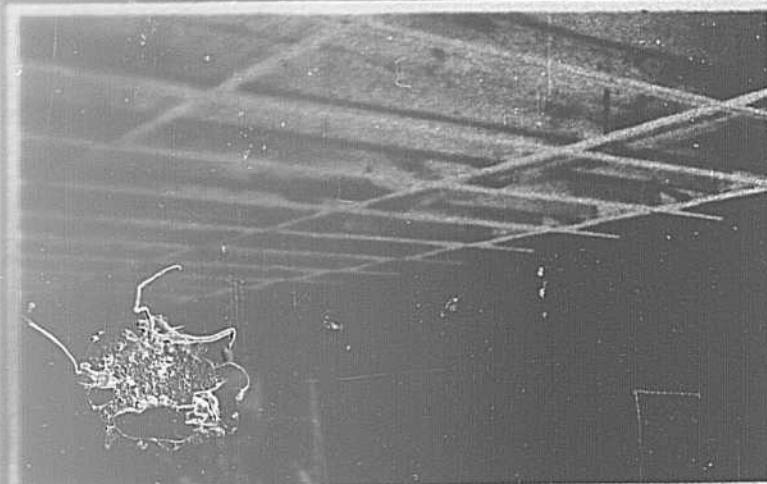
Les panneaux décoratifs "Excel-Board",

grandeurs 2'x2' et 2'x4', s'encadrent aisément sans clous, ni colle, ni crampons. IDÉE LUMINEUSE: les panneaux "Lumineux" (en styrène translucide), grandeur 2' x 4', diffusent agréablement la lumière indirecte. Ils sont idéals pour la cuisine, la chambre de bain, ou la salle de jeux.

Pour recevoir une brochure explicative, écrivez à: Building Products of Canada Limited, 240, rue Saint-Patrick, Dépt. L, LaSalle, Qué.

Voyez votre fournisseur de matériaux de construction.

BUILDING PRODUCTS OF CANADA LIMITED



lyeurs sont une bande de fous qui ne pensent qu'à tuer du monde! explique plaisamment Paul Rainville. Le rallye est une compétition sérieuse que des gens sérieux se livrent entre eux sérieusement — tout en y prenant grand plaisir, en se respectant mutuellement et en respectant le public. Le jour où le public saura vraiment ce que c'est, il n'y aura plus de critiques.

Le risque est donc minime de voir un jour les corps policiers du Canada suivre l'exemple de leurs homologues britanniques qui, face aux abus des coureurs de leur pays, ont presque complètement interdit les rallyes en Grande-Bretagne. Les policiers canadiens, au contraire, ayant compris que ce sport ne s'exerce pas ici dans les mêmes conditions que là-bas, apportent généralement leur collaboration aux organisateurs afin d'assurer la protection du public et des coureurs eux-mêmes.

Ah! si j'avais des sous!...

Dans les rallyes de faible calibre, la grande majorité des coureurs s'inscrivent avec leur propre automobile, ce qui entraîne souvent des frais considérables en raison des chocs auxquels cette voiture est soumise au cours de l'épreuve. Aussi connaît-on plusieurs enthousiastes qui ont frôlé la débâcle à cause de "la piqure".

Mais dans un rallye comme le "Shell 4000", la moitié des coureurs environ conduisent des voitures commanditées. Le commanditaire — généralement un fabricant ou un dépositaire d'automobiles — y trouve une bonne publicité, surtout si son équipe se classe avantageusement. Aussi n'hésite-t-il pas dans la plupart des cas à "y mettre le paquet": il fournit à ses coureurs des voitures neuves, une assistance mécanique experte pour la préparation de l'auto et des pièces de rechange à profusion, en plus, bien souvent, d'un salaire et d'un compte de dépenses.

Dans ces conditions, il est évident que

le concurrent non commandité est défavorisé par rapport à ses rivaux. On a pourtant vu dans le passé certains coureurs laissés à eux-mêmes obtenir d'excellentes positions au classement général: en 1964, le tandem Curran-Gurney était encore en deuxième position à quelques milles de la ligne d'arrivée du transcanadien, à bord d'une vieille Peugeot portant 150,000 milles à l'odomètre, lorsqu'une légère défectuosité les fit tomber au septième rang; la même année, les frères McQuirk, de Thornhill, en Ontario, à bord d'une Bentley Mark VI vieille de 12 ans et ayant près de 400,000 milles dans la carrosserie, durent faire des prodiges d'ingéniosité afin de parvenir à la ligne d'arrivée; ils y arrivèrent le visage et les mains recouverts de cambouis, mais très dignes dans la chemise blanche — immaculée! — et le complet de tweed anglais qu'ils avaient pris le temps d'enfiler quelques minutes avant la fin!

Il est difficile d'obtenir des chiffres précis quant au coût moyen d'une participation à un grand rallye comme le transcanadien. La plupart des coureurs que nous avons consultés là-dessus l'établissent à environ \$4,000 par voiture — et se disent conservateurs.

Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir un tandem de champions comme Blair Bunch et Doug Bland, par exemple, faire des pieds et des mains pour trouver le commanditaire qui acceptera d'assumer les frais de leur participation au premier "Marathon Londres-Sydney" en novembre et décembre prochains.

La bible du rallyeur

— Il y a une chose qu'il importe de mentionner et à laquelle on ne pense pas souvent, me dit Paul Rainville. C'est que le rallye, en plus d'apporter bien du plaisir à ceux qui le pratiquent, les entraîne à travailler sous une tension constante.

C'est important, apprendre à penser, à fonctionner sous pression — et même là à ne pas commettre d'erreur. Dans un rallye ou dans la vie de tous les jours, une fois qu'on sait cela, on n'est déjà plus un novice...

Pour Blair Bunch, le rallye est d'abord un sport de gentlemen où il a trouvé la camaraderie, l'esprit d'équipe et la fraternité. On ne compte plus les fois où un coureur en bonne position s'est arrêté pour prêter main-forte à un rival en difficultés, lui donner des victuailles, de l'essence, des outils, un pneu ou une autre pièce d'équipement, ou encore retirer sa voiture d'un champ ou d'un fossé.

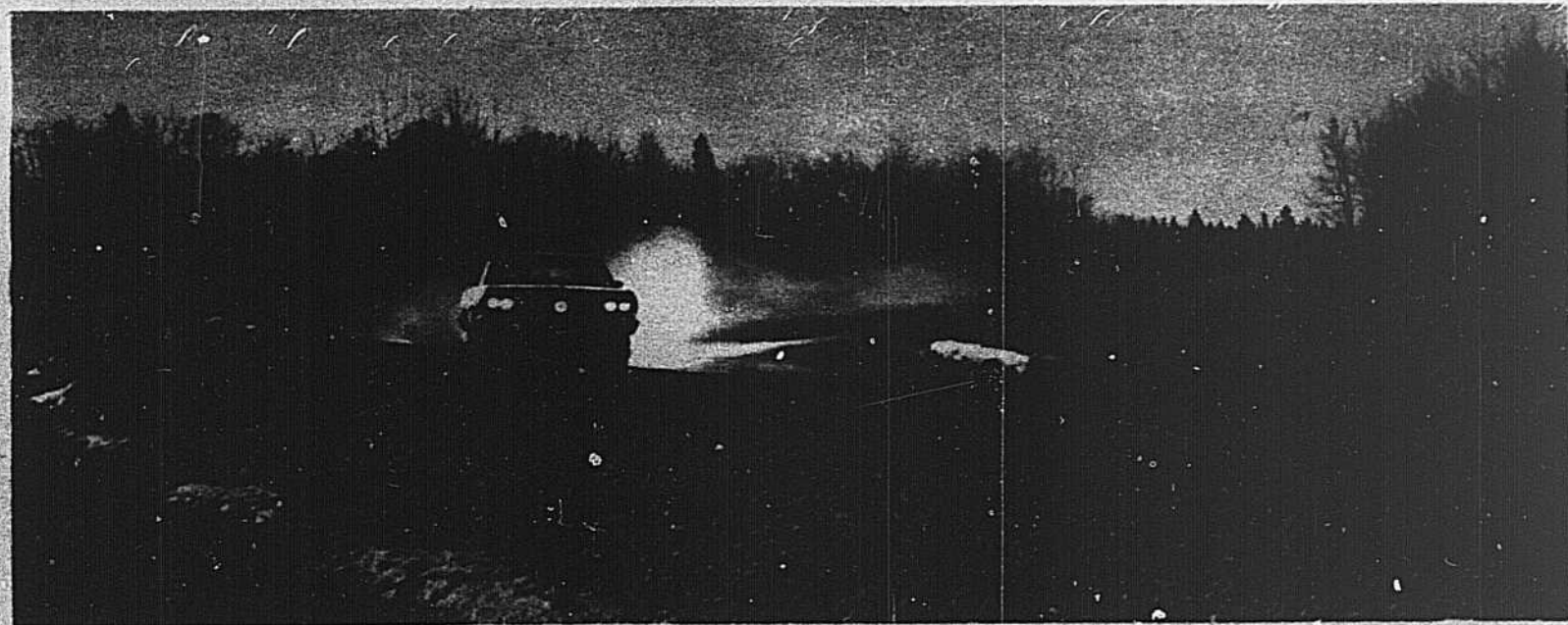
— Quand il y a une auto du rallye sur le bord de la route, explique Charles Milot, on modère toujours. Si les gars sont okay, on continue. Si y a un blessé, le premier coureur qui passe laisse tomber le rallye, lui donne les premiers soins et l'amène à l'hôpital. Ce n'est écrit nulle part, mais c'est la règle à laquelle personne ne déroge.

Il y a pourtant certaines circonstances qui... C'est ce que nous raconte Paul Rainville:

— Un jour, dans le "Shell", un gars nous arrête et nous demande si on a une pinte d'huile de trop. "Ah... Je sais pas... En quelle position êtes-vous?" que je lui demande. Il était loin derrière nous. Alors je lui ai donné une pinte d'huile en lui disant: "J'ai toujours de l'huile de trop... pour les perdants!" Grant McLean, lui, avait l'habitude de tendre... une Bible aux rivaux qu'il voyait en difficultés sans pouvoir les aider. Mais j'ignore si quelqu'un lui rendit la pareille lorsque, participant au rallye de Monte-Carlo en compagnie de Sam Norde en 1963, il tomba en panne sèche à quelques centaines de milles du point d'arrivée et dégringola de ce fait de plusieurs dizaines d'échelons dans le classement...

Un duo formidable: John Bird, de Toronto (à gauche), roi des navigateurs canadiens ces dernières années; et Klaus Ross, de Lachine, champion conducteur du Canada en 1967.

Dérèpage. Le train arrière rechigne. Le navigateur est toujours absorbé dans ses calculs. Pas vu la flaque d'eau...



CIGARETTES
EXPORT
BOUT UNI
ou FILTRE
RÉGULIÈRES ET "KING"

Nugget®
Un nécessaire différent. Le cirage est dans l'éponge. Propreté. Efficacité. N'oubliez pas d'utiliser Nugget dès aujourd'hui!

COMMENT MAIGRIR RAPIDEMENT

tout en prenant 3 bons repas par jour!

Inutile de vous priver. Vous pouvez prendre des repas réguliers, manger de la viande, du poisson, du fromage et des légumes, et perdre du poids sans un trop grand effort. Il suffit de suivre le Plan d'amaigrissement Pastils/808, adopté par des milliers de personnes en Amérique du Nord et en Europe. Vous prenez une Pastille/808 avant chaque repas, et vous suivez l'ingénieux système de points imprimé sur le paquet. Demandez Pastils/808 à votre pharmacien dès aujourd'hui; vous vous félicitez d'avoir pris cette décision, lorsque vous commencerez à perdre du poids.

ST MORITZ

