

LE SOLEIL

Semaine du 20 septembre 1980 Vol. 22 No 38

VISAGES DU LABRADOR PAGE 8

Perspectives



GRAND PRIX
DU CANADA

*Notre cahier signé
Jacques Duval pages
11 à 30*

JEANNE LALANNE OMBUDSMAN DES CHÔMEURS

PAR JULIE STANTON

« Je suis une femme que l'injustice brûle, et je suis là pour rétablir les faits. Je suis Jeanne dans la fosse aux lions. » Jeanne Lalanne rit, de son beau rire à son image : rond, clair et direct. Généreux.

Depuis sept ans qu'elle a fondé Action-Chômage, Jeanne Lalanne n'a pas chômé ! De son petit bureau, au 435, rue Du Roi à Québec, jusqu'au juge arbitre où elle fait jurisprudence, faisant ainsi avancer les lois, en passant par les locaux des fonctionnaires fédéraux et ceux du Conseil d'arbitrage de l'assurance-chômage, cette femme, véritable force de la nature, a gagné plus de mille causes contre « la machine infernale ».

Mille causes où chômeurs et chômeuses se sont vu redonner les prestations qu'on leur avait injustement coupées ou ont été reconnus admissibles à ces prestations. Tout cela grâce au travail patient, acharné et continu de Jeanne Lalanne et de ses coéquipiers, jeunes chômeurs et chômeuses qui, au fil des ans et des saisons, lui prêtent main-forte. Ensemble, ils essaient de trouver des solutions aux problèmes de ces dix, vingt, trente, cinquante hommes et femmes qui défilent chaque jour rue Du Roi. Angoissés, acculés au pied du mur et au bout de leurs ressources financières.

« Des jeunes, des vieux, des illettrés et des universitaires. Des gens découragés qui, sans l'intervention d'Action-Chômage, auraient été sacrifiés à la machine. Qu'on appelle ça fonctionnaire, ordinateur ou gouvernement, c'est du pareil au même :



Photos Claudel Huot

la machine lutte pour sauvegarder les droits de l'Etat; nous, nous lutons pour notre survie!»

Non, Jeanne Lalanne ne mâche pas ses mots et n'y va pas par quatre chemins. Même qu'une fois, dans l'urgence du moment, elle a atterri dans les bureaux gouvernementaux venant directement de son jardin: sabots terreux aux pieds et tablier fleuri aux reins. Parce qu'en plus d'un travail d'information et de vulgarisation de la loi, Action-Chômage fait de «l'occupation» en bonne et due forme: «Aujourd'hui, nous avons un peu plus d'expérience, mais à nos débuts, en 1973, nous ne connaissions rien à ces techniques d'occupation. Nous autres, on y allait instinctivement. Avec le cri du coeur.»

Infirmière psychiatrique pendant de nombreuses années, Jeanne Lalanne a donné sa démission, un jour, pour des raisons qu'elle croyait justifiées et justifiables. Quelque temps après, une lettre en provenance des bureaux de l'assurance-chômage l'informait qu'elle serait pénalisée de trois semaines suite à l'abandon de son emploi. Une première visite pour expliquer ses raisons «justifiées et justifiables», et voilà que, de Caïf à Pilate, Jeanne Lalanne se retrouve devant le Conseil d'arbitrage: «C'est là que j'ai fait connaissance avec les rouages de la bureaucratie, l'incompétence et, faut bien le dire aussi, la mauvaise foi de certains fonctionnaires de l'assurance-chômage.

«Il y avait une autre femme qui était là et qui pleurait dans la salle d'attente. Elle venait d'apprendre qu'on lui avait coupé ses prestations. Comme je venais de sortir du bureau, j'ai décidé d'y rentrer à nouveau avec elle et d'essayer de la défendre. Peine perdue!» Coups de téléphone à divers bureaux d'avocats, S.O.S. lancés à plusieurs organismes publics et parapublics. Rien! Il n'y avait rien de prévu nulle part pour des cas tels ceux de Jeanne Lalanne et de sa compagne d'infortune: «Je suis allée trouver des membres de la Jeunesse ouvrière catholique (J.O.C.): Ce sont les seuls qui ont voulu nous aider.»

LES CHÔMEURS ONT DES DROITS

Quelques semaines plus tard, une petite annonce paraissait dans les journaux de la région: «Chômeurs et chômeuses qui avez des problèmes, venez nous trouver.» Le lendemain, cinquante personnes faisaient la queue rue Du Roi...

Certificats médicaux malencontreusement égarés par la Commission de l'assurance-chômage («A un moment donné, je leur ai demandé: Qu'est-ce que vous faites de ces certificats? Les mangez-vous?»); erreurs d'ordinateur («Ici, ai-je dit en cour, la Commission ne peut invoquer que sa propre incompétence!»), mauvaise foi de certains

Player's
Le plaisir en liberté

20 CIGARETTES
Player's
FILTRE

Avis: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage—éviter d'inhaler.
Moyenne par cigarette—Format régulier: "goudron" 17 mg, nicotine 1.2 mg

PSITT!

DONNEZ POUR VOIR

Oui, vous avez été formidables! Il y a un an, (le 21 juillet 1979 exactement), Perspectives publiait sous le titre Lire avec l'oreille un reportage consacré à la Magnétothèque pour les aveugles. Cet organisme sans but lucratif se consacre à l'enregistrement de livres (essentiellement d'études) afin de promouvoir la réinsertion sociale de plus de 40 000 handicapés québécois, dont 20 000 aveugles. La Magnétothèque avait besoin, à l'époque, de lecteurs bénévoles; plus de 400 d'entre vous avez répondu à son appel. Oui, vraiment, vous avez été formidables!

Lire des textes n'est pas tout. On aura bien compris qu'un peu d'argent aussi est indispensable au bon fonctionnement d'une telle oeuvre, d'autant plus que les services dispensés sont gratuits. Du 15 au 30 septembre, la Magnétothèque poursuit sa campagne annuelle de financement que préside, cette année, M. Raymond Charette, lequel prête chaque semaine sa voix aux aveugles sans pour autant délaisser son micro de Radio-Canada. Trouve-t-il cela astreignant?

«Non! Je n'ai qu'à penser à la finalité de mon travail pour donner à voir sans lassitude, dit-il. Vous savez, la société se compose d'individus et non d'abstractions. Vu par le truchement des organismes officiels, le handicapé reste une abstraction, tandis qu'à la Magnétothèque, il est là, il attend. Le livre que vous lui lisez, le petit bout de ruban qu'il va mettre dans sa machine, c'est important et ça lui permet de surmonter son handicap, de travailler, de vivre enfin...

«Quand le président de la Magnétothèque, M. André Hamel, m'a téléphoné pour solliciter mon concours, je me suis senti honoré, mais surtout heureux. Bien sûr, tous les handicapés méritent notre attention, mais le sort des aveugles me touche particulièrement. Je pense aux personnes âgées, aux enfants qui ne peuvent lire... J'avais souvent pensé donner de mon temps pour leur enregistrer des livres sans savoir qu'une telle oeuvre existait, et c'est Henri Bergeron, le premier, qui m'en a parlé. C'est comme ça que je suis devenu un de leurs bénévoles, et qu'aujourd'hui j'attends beaucoup de cette campagne de financement, parce que



Raymond Charette

franchement, la Magnétothèque est un service essentiel.»

La Magnétothèque, c'est 6 studios de qualité professionnelle où travaillent 600 bénévoles. Plus de 700 livres de toutes sortes ont déjà été enregistrés, ce qui représente 50 000 heures de travail. Bientôt sera achevé l'enregistrement de la Bible — le livre des livres. Un an de travail à lui seul! Il faut s'attaquer aussi, de toute urgence, à l'enregistrement d'un bon dictionnaire de français. A titre d'exemple, le petit Robert tiendrait en 100 cassettes. Ça l'air tout bête un dictionnaire pour un voyant. Eh bien, encore aujourd'hui, les aveugles ne peuvent vérifier le sens ou l'orthographe d'un mot.

Et puis, il n'y a pas que les 20 000 aveugles québécois à desservir. Les personnes atteintes de paralysie cérébrale, de sclérose en plaques, de quadraplégie, de dyslexie et d'autres troubles d'apprentissage trouvent à la Magnétothèque le moyen de s'intégrer pleinement à notre société.

Précisons enfin que l'aide gouvernementale que reçoit la Magnétothèque lui permet juste de subsister. Pour que tournent les machines, vous seuls pouvez y voir. Par exemple, fournir tous les livres parlés qu'un étudiant de cégep utilisera pour l'obtention d'un diplôme représente des frais de \$3 240.

Submergée par les demandes de nouveaux titres, la Magnétothèque a aujourd'hui besoin de vos dons, pour lesquels des reçus aux fins d'impôts sont émis. Donnez pour voir, nous vous en remercions. LA MAGNÉTOTHÈQUE: 1030, rue Cherrier, bureau 105. Montréal H2L 1H9. Téléphone: 524-6831.

Marie-France Bouillon

JEANNE LALANNE

fonctionnaires («Peut-on vraiment affirmer qu'un pauvre bougre qui garde trois ou quatre vaches sur sa terre occupe un emploi à temps plein?») des dizaines et des dizaines de cas, cinquante téléphones par jour en plus des «clients» qui ne cessent d'affluer: non, Jeanne Lalanne n'a pas le temps de regarder passer les nuages!

Finalement, tous et chacun des cas finissant par se ressembler, Action-Chômage a d'abord entrepris de les régler en groupe: «Mais on nous l'a interdit en vertu de l'article 114 visant à protéger la confidentialité des dossiers. A mon avis, c'était juste une porte de sortie, parce que les fonctionnaires commençaient à être tannés de nous voir arriver en gang occuper leurs bureaux. Nous n'avons pas lâché et, pour avoir la paix, ils nous ont donné un service qui s'appelle: les Enquêtes ministérielles. Imaginez donc, un seul fonctionnaire attitré pour régler tous les cas par téléphone!»

L'INFORMATION EST UN POUVOIR

Si quelques-uns et même plusieurs ont souhaité que «la mère se fatigue», eh bien, ils doivent être assez déçus aujourd'hui. Parce que Jeanne Lalanne a tenu bon. Elle a étudié la Loi de l'assurance-chômage et elle en connaît toutes les interprétations. Et cette loi, elle la vulgarise pour ses chômeurs et chômeuses, leur en expliquant les nuances et chinoïseries: «L'ignorance, c'est la pire des pauvretés. T'as beau venir de l'université, si tu ne connais pas tes droits, t'es démuné et vulnérable en partant. Cette loi est si hermétique que la plupart des gens n'y comprennent rien! Des gens nous ont téléphoné en pleurant parce qu'ils avaient reçu une lettre leur disant que «l'inadmissibilité qui nous avait été imposée à telle date vient d'être supprimée». Ils ne saisissaient pas le sens de ce langage et pensaient que leur cas avait empiré. Tout est négatif dans le texte de la loi! Pourquoi, au lieu d'écrire: «Chaque personne qui n'est pas disponible chaque jour ouvrable d'une période donnée n'aura pas droit à ses prestations», ne disent-ils pas tout simplement: «Si vous cherchez du travail, vous aurez droit à vos

prestations»? Oui, la loi est négative et on réussit par là à intimider le monde. Tout au long du texte de loi, il est écrit: «Le prestataire doit... le prestataire doit... la Commission peut... la Commission peut...» Je vous assure, c'est de l'intimidation pure et simple contre laquelle nous n'arrêtons pas de lutter. Savez-vous ce que nous faisons en fait? Nous défions la loi de la pesanteur! Notre travail se résume à ça.»

Ça, c'est une foule d'actions et de démarches. Quelquefois épuisantes, comme ce voyage aller-retour dans une journée à Rivière-du-Loup pour aller défendre une cause «que j'ai gagnée mais que j'aurais aimé perdre. Nous nous serions rendus jusqu'au juge arbitre statuer pour les autres cas semblables.» Quelquefois loufoques, comme cette opération baloney, en partance de Kamouraska, au cours de laquelle plus de 2 000 tranches de viande ont été envoyées sous pli recommandé à Lloyd Axworthy, ministre responsable de l'Emploi et de l'Immigration dont relève l'assurance-chômage, «pour le sensibiliser aux conditions de vie pénibles des chômeurs». Une foule d'actions et de démarches qui prennent aussi le visage et les oreilles d'une ligne ouverte, tous les vendredis, sur les ondes de CKRL et pendant laquelle, tel un général au combat, Jeanne Lalanne harangue ses troupes et les incite à fourbir leurs armes, s'ils croient avoir été lésés de leurs droits. Faut croire qu'ils sont légion, puisque la cote d'écoute d'Action-chômage vous écoute est d'environ 50 000 auditeurs, «qu'ils nous ont dit!»

«Le monde se réveille! On est moins peureux maintenant. Il y a sept ans, je devais traîner, mais vraiment traîner mes chômeurs et chômeuses en arbitrage. C'était grave. Ils n'en dormaient pas de la nuit tellement ça les énervait. Aujourd'hui, ils écrivent eux-mêmes pour aller en appel.»

Aujourd'hui, Jeanne Lalanne et ses coéquipiers sont en train de mettre sur pied une fédération des chômeurs à la grandeur de la province. Déjà, en comptant Québec, treize villes ont leur Action-Chômage: Montréal, Trois-Rivières, Chicoutimi, Rouyn, Sherbrooke, Sorel, Sept-Iles, Saint-Jean-Port-Joli, La Malbaie, Kamouraska, Lotbinière et Donnacona.

«Ce qui est important dans notre action, ce n'est pas seulement le combat, mais que toute la population soit sensibilisée aux injustices. Il faut que les gens participent aux changements sociaux qui doivent déboucher sur le bonheur et non pas sur le profit. On dépense des millions par année pour faire campagne contre les chômeurs et faire croire à la population active qu'ils sont tous des fraudeurs et des paresseux alors qu'on sait très bien qu'il y a un emploi pour trois personnes et 40 000 nouveaux arrivants par année sur le marché du travail. Le jeu du

gouvernement, c'est de diviser pour mieux régner! Il y réussit. Et c'est bien dommage, parce que si beaucoup de fonctionnaires se montrent compréhensifs et humains, beaucoup d'autres sont imbus de ces théories et très durs envers les chômeurs et chômeuses.

« Plus ça va, plus, tous et chacun, nous avons la tâche difficile. Au lieu de s'humaniser, les lois se durcissent. Prenez la loi 54, c'est un vrai massacre! En exigeant des semaines de vingt heures chez un même employeur, on élimine ceux qui ont le plus besoin d'aide: les travailleurs saisonniers et les gens à temps partiel, en majorité des femmes. C'est une mesure discriminatoire et nous nous sommes battus pour le retrait de cette loi. En novembre dernier, nous avons fait une manifestation de près de 1 000 personnes. C'était la première fois, à Québec, que la F.T.Q. s'assoit en face de la C.S.N. Tout le monde y était: La C.E.Q., les groupes populaires, les travailleurs. La loi est toujours là! »

PLACE A LA JUSTICE!

Jeanne Lalanne s'enflamme. Elle n'y peut rien, jamais elle ne restera passive devant l'injustice. Elle rêve d'une société où chacun pourra mettre du beurre sur son pain, d'une société où les gens n'auront plus à s'humilier, faire du porte à porte pour demander du travail: « Que le Centre de main-d'oeuvre leur trouve de l'emploi selon leurs qualifications et qu'il cesse de pénaliser un électricien qui cherche dans l'électricité et un plombier dans la plomberie. Qu'il organise des programmes de formation ou alors que le gouvernement donne le plein salaire aux chômeurs et chômeuses au lieu de réduire leurs prestations à 60 p.c. du salaire, comme il vient de le faire avec la loi 54. Savez-vous que depuis l'instauration de cette loi, le Bien-être social reçoit 8 000 demandes de plus par année de la part des moins de trente ans? Qu'est-ce qu'ils vont faire ces garçons et filles? De la prostitution? »

« J'en reçois à pelletée de ces jeunes désespérés, de ces jeunes qui sortent du Cégep ou de l'université avec des diplômes de sciences de la santé, de sciences humaines, d'agronomie ou d'animation et qui ne trouvent pas d'emploi. Pendant ce temps, les vieux crèvent seuls, faute de contacts humains et de soins à domicile, et l'on coupe des postes dans les hôpitaux-usines. Pendant ce temps, il y a plein d'enfants qui traînent dans les rues et qui auraient besoin de motivation et de stimulation. Pendant ce temps, les cultivateurs manquent de bras et la terre se meurt. Ce n'est pas l'individu qui est malade, c'est la société! L'important pour un être humain, c'est d'abord sa dignité et sa sécurité. Aussi longtemps qu'il n'a pas ça, il ne pense pas au reste. Et l'assurance-chô-

mage, au contraire de son étymologie, c'est l'insécurité et l'humiliation! »

En attendant que naisse cette société idyllique, Jeanne Lalanne continue de mener la lutte avec Claude Lemieux, son fidèle lieutenant, « tenace, efficace et redouté de certains fonctionnaires de Lévis », qui la seconde depuis trois ans. Car, n'est pas à Action-Chômage qui veut. Encore faut-il avoir de bons nerfs, posséder un esprit de synthèse, être clair et précis, trouver tout de suite la bonne réponse et savoir orienter les gens selon leurs besoins, rester toujours humain, compréhensif et patient.

Subventionné par le diocèse de Québec, « par souci de justice », Action-Chômage, qui doit son existence première à la J.O.C., a le vent dans les voiles: « Nous relevons de la pastorale ouvrière et même si nous avons peu de moyens financiers, nous sommes couverts par le Bon Dieu en personne ».

Jeanne Lalanne rit et enchaîne: « Nous travaillons pour la vérité et la justice, et cette vérité n'est pas nécessairement du côté de ceux qui ont de beaux habits et qui disent de grands mots. En tout cas, notre jeu est clair et nous ne faisons pas de compromis. Nous sommes très gen-

tils quand nous entrons dans un bureau du gouvernement et, la plupart du temps, on ne nous voit pas comme des ennemis. Mais, par exemple, on sait de quel bord nous sommes et de quel bois nous nous chauffons.

« Je mène cette lutte par devoir et non par plaisir. Je suis une douce et j'aurais préféré continuer à filer la laine de mes moutons et à cultiver mon jardin. Ecrire mes poèmes. Peut-être qu'un jour, Action-Chômage ne sera plus nécessaire... »

Quand les hommes vivront d'amour, nous, nous serons mortes, ma soeur. **P**

"On ne peut vraiment pas dire que ce fut une journée de tout repos."



Holiday Inn: le meilleur moyen de se reposer d'un long voyage.

Nous faisons tout pour supprimer l'inquiétude que vous pouvez avoir loin de chez vous. Pour que vous vous sentiez confortables et les bienvenus, tous les hôtels Holiday Inn au pays vous offrent les normes qui nous ont valu notre réputation mondiale: chambres spacieuses et bien éclairées, télécouleurs, lits doubles extra-longs, stationnement gratuit pour les clients, piscines et saunas, service de garderie, plan familial "Adolescents gratuits," casse-croûte, excellents restaurants et vaste choix de divertissements. Lors de votre prochain voyage, demeurez à notre enseigne. Nous vous faciliterons les choses.

Pour réservations, composez sans frais: 878-4321 à Montréal; 1-(800)-268-8980 pour le reste du Québec, Maritimes, Ont., Man. et Sask.; 1-(800)-268-8811 pour Alta. et C.-B.; 486-6400 à Toronto. Ou encore, appelez le Holiday Inn le plus près ou votre agence de voyages.

Holiday Inn®
L'hôtel qui plaît le plus au monde.

Les outils
électriques
Rockwell Beaver:

pour réussir
vos grands projets



FABRIQUÉ
AU CANADA

Les outils électriques Rockwell Beaver sont conçus pour un long usage et pour assurer une sécurité d'emploi exceptionnelle. Ils offrent tous les avantages techniques et la qualité garantie qui font la renommée de Rockwell. Examinez-les tous — les scies, les corroyeurs, les tours, les perceuses d'établi, et toute une gamme d'accessoires — chez le dépositaire Rockwell. Il y en a un près de chez vous. Demandez-nous son adresse en écrivant à: Division outillage mécanique, Rockwell International of Canada Ltd, 40 Wellington St. W., P.O. Box 848, Guelph, Ontario N1H 6M7.



Rockwell
International

A NOUS DEUX

RON LeFLORE



RCA

EST FIÈRE DE PRÉSENTER

LE FESTIVAL DU FILM SELECTAVISION

Achetez un SelectaVision* et obtenez 2 films sur cassette de votre choix.

Cette offre pourrait bien être le programme double le plus sensationnel de notre ère!

Pendant le Festival SelectaVision, vous pouvez obtenir, sans qu'il ne vous en coûte un sou de plus, deux longs métrages de votre choix à l'achat de n'importe quel magnétoscope à cassette SelectaVision énuméré ci-dessous.

De plus, à titre gracieux, vous devenez membre du Club Vidéo du Canada. Et ce n'est pas tout! Vous pouvez aussi vous procurer deux films supplémentaires au prix d'un seul! Le tout, d'une valeur approximative de \$225.

* Cette offre n'est valable que sur les modèles VEP150, VET250 et VET450.

Choisissez 2 de ces 20 films:

• Ces Garçons qui venaient du Brésil • "The Onion Field", version française • La Filière française • Les Muppets, ça c'est du cinéma • M * A * S * H • R2D2 et C3PO racontent: "En tournant LA GUERRE DES ÉTOILES" • L'Express du colonel Von Ryan • La Chasse au diplôme • Les Géants de l'Ouest • La Duchesse et le truand • Butch Cassidy et le Kid • Le Frère le plus fûté de Sherlock Holmes • La Reine africaine • Ce Plaisir qu'on dit charnel • Le Marin qui abandonna la mer • Soldat bleu • Les Producteurs • L'Aigle s'est envolé

En plus, ces 2 films mis en nomination pour des Oscars que vous pouvez obtenir en exclusivité pendant le Festival du film SelectaVision de RCA.

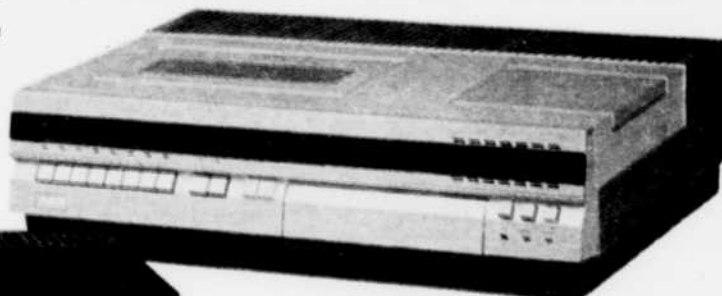
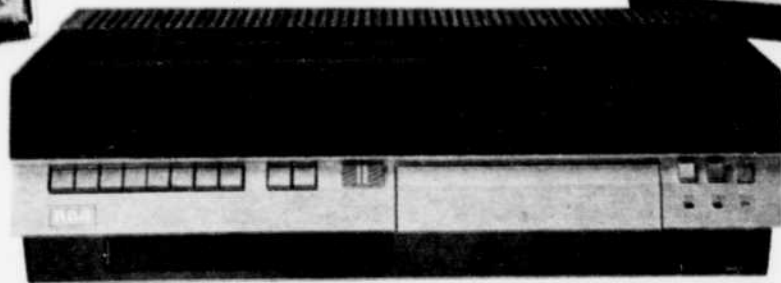
• Que le spectacle commence • La Femme libre



Magnétoscope à cassette portable SelectaVision de RCA, modèle VEP150.

Un système léger et portable. En option caméra couleur vidéo/audio de RCA vous permettant de capter l'action peu importe où vous êtes, le son compris. Fonctionne de 3 façons: sur pile intégrée rechargeable*, sur l'allume-cigare d'une voiture ou à partir du courant domestique c.a. ordinaire. Donne jusqu'à 1 1/2 heure d'enregistrement sur une seule charge de la pile, et 6 heures complètes d'enregistrement/lecture par cassette à partir du courant c.a. ordinaire. Télécommande de pause comprise.

* Il est nécessaire d'utiliser le syntonisateur-minuterie ou l'adaptateur-chargeur c.a. offerts en option.



Magnétoscopes à cassette de 6 heures SelectaVision de RCA, modèles VET450 et VET250.

Chacun offre les caractéristiques suivantes:

- Jusqu'à 6 heures d'enregistrement sur une seule cassette.
- Exploration vidéo pour revoir le matériel enregistré à neuf fois la vitesse normale.
- Télécommande à 3 fonctions: pause, exploration vidéo et sélection des canaux.
- Syntonisation électronique VHF/UHF à touches à effleurement.
- Rebobinage automatique du ruban.
- Indicateur de défilement à mémoire.
- Commutation automatique TV/VCR.
- Commandes de fonction à touches à effleurement.

Le modèle VET450 comprend un programmeur électronique de 14 jours avec minuterie-mémoire. Le modèle VET250 comporte une minuterie électronique intégrée à mise en marche/arrêt automatiques.

RCA



RCA convertit votre téléviseur en SelectaVision.



Richesses et pauvreté du Labrador

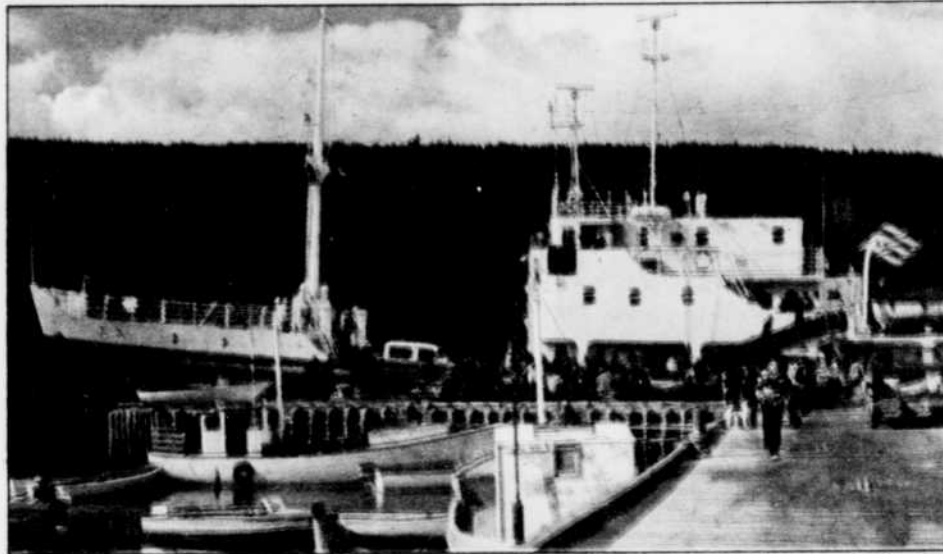
TEXTE ET PHOTOS
JACQUELINE APRIL

Situé à la limite nord-est du continent nord-américain, le Labrador apparaît en 1980 comme la région la plus méconnue, la plus sous-développée du point de vue socio-économique, et en même temps la plus convoitée du Canada. Par un paradoxe qui tient à notre système économique, c'est la surabondance même de ses richesses naturelles qui a conduit à cette situation de fait.

On connaît le Labrador des chutes Churchill avec leur formidable potentiel hydro-électrique dont une partie seulement est exploitée, et au profit des Québécois principalement. À l'ouest, les réserves de fer regroupent les deux tiers de la population du Labrador dans deux villes principales, Wabush et Labrador City, tandis que les bénéfices sont drainés vers les actionnaires, majoritairement américains. Les richesses forestières, de même, ont profité à des exploitants de l'extérieur qui ont nom Javelin, Doyle, etc. Restent les fourrures et les pêcheries. Certes les Labradoriens en ont toujours eu la jouissance, mais tout juste pour survivre et en tant que main-d'œuvre locale et premiers fournisseurs à qui les profits échappent parce qu'ils demeurent isolés et incapables d'entrer dans le jeu de la concurrence, qu'il s'agisse des Frères Révillon, de la Compagnie de la Baie d'Hudson ou des entrepreneurs terreneuviens. Et maintenant que du côté de la mer les navires et les plates-formes de forage se profilent entre les icebergs, quel avenir s'offre aux Labradoriens ? Verra-t-on se répéter les schèmes du passé ou entendrons-nous enfin la voix de ces Canadiens que l'histoire, la géographie, notre complexe de supériorité et notre appétit vorace nous ont habitués à laisser pour compte ?

En 1927, en vertu d'un décret de la Cour du Conseil privé de Londres, cette portion de la presqu'île québécoise est passée du Dominion du Canada au Dominion de Terre-Neuve. Elle revenait dans le giron canadien en 1949, lors de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Il s'agit d'un territoire de 112 826 milles carrés, soit presque le triple de sa province mère dont il n'est séparé que par le détroit de Belle-Isle.

La population actuelle de 35 000 habitants se répartit dans quatre



Les villages côtiers permanents sont pourvus d'excellentes installations portuaires, comme en fait foi cette image de Postville où le Bonavista fait escale.

secteurs : les villes minières et Churchill Falls à l'ouest ; la région du lac Melville au centre, qui comprend trois villages regroupés autour de la célèbre base aérienne de Goose Bay, soit Happy Valley, Mud Lake et North West River ; au sud, c'est-à-dire depuis la frontière du Québec jusqu'à Cartwright, on ne compte pas moins de 19 villages dont la population varie de 60 à 860 habitants et où les toponymes sont souvent français ; enfin, au nord, une côte rocheuse déchiquetée, inhospitalière, abrite quelque 2 500 habitants dans six villages permanents qui ont pour noms, du sud au nord, Rigolet, Makkovik, Postville, Hopedale, Davis Inlet et Nain ; enfin, il faut mentionner, au titre d'occupation du territoire, les nombreuses stations de pêche estivales qui parsèment les deux côtes ; elles constituent une donnée caractéristique de la vie locale qui a fait dire des Labradoriens qu'ils étaient tous plus ou moins des squatters. Cette région est en effet, après les Bancs de Terre-Neuve, la plus riche de l'Est pour la pêche. La morue, le flétan, le saumon, l'omble et la crevette y abondent ; deux coopératives y prospèrent, à Makkovik et à Nain, en transformant sur place les produits de la mer.

Les Européens viennent s'approvisionner dans ces parages depuis plus de trois siècles. Un certain nombre d'entre eux, surtout des Anglais, des Norvégiens, des Danois et des Allemands, s'y sont fixés très tôt. Par besoin de survivre, isolés et ne constituant pas en soi un projet de colonisation délibéré et organisé, ils se sont liés de bon gré avec la population locale, inuit et indienne, par les mariages mixtes et

le partage de la vie quotidienne. Le sort de ces populations pauvres émut bientôt des organismes charitables d'Europe, alors qu'au Canada on ignorait jusqu'à leur existence. C'est ainsi que les missionnaires moraves, membres d'une secte protestante d'Allemagne, vinrent au XVIII^e siècle porter les secours de leur religion et l'assistance sociale aux habitants de la côte.

Ces différentes composantes de l'histoire ont façonné une population pauvre, métissée, disparate, à la recherche de son identité, mais fortement enracinée sur le roc inébranlable du Labrador. Les Inuit y sont environ 2 000 et vivent communautairement sur la côte nord seulement, Nain, à l'extrémité, pouvant être considéré comme leur capitale culturelle. Deux tribus indiennes, les Montagnais et les Innu Naskapis, totalisant 500 personnes, sont regroupées à North West River et à Davis Inlet. Parallèlement à ces groupes « ethniques », il faut mentionner les « colons autochtones » qui sont les descendants des immigrants européens du début et partagent avec les autochtones la vie simple des villages. Tous ces gens vivent presque exclusivement de chasse, de piégeage, de pêche et de cueillette de petits fruits, que l'assistance sociale vient compléter en période creuse. Avec étonnement, on constate qu'il n'existe pas d'animosité profonde entre ces divers groupes, l'acculturation ayant joué harmonieusement dans les deux sens : les autochtones ont adopté le costume, la religion et la

technologie des Blancs, tandis que ces derniers ont choisi le mode de vie, la nourriture et souvent la langue des autochtones. Ces petites gens, dans leur complexe d'infériorité, se reconnaissent un ennemi commun dans « l'homme blanc supérieur » entendu au sens de missionnaire, gendarme, envoyé du gouvernement, développeur, capitaliste local.

Pour voir de près cette population au seuil de l'émergence « nationale » et se faire une idée de son retard économique, il n'y a qu'un moyen, le bateau, les routes terrestres étant inexistantes et les services aériens très aléatoires, tant sur la côte sud que sur la côte nord. Le service côtier maritime est assuré, cinq mois par année, par la compagnie CN Marine en vertu d'un contrat avec Transport Canada. Les gens de la Côte y voyagent beaucoup.

Le voyage le long de la côte nord du Labrador, à bord du Bonavista, depuis Goose Bay jusqu'à Nain et retour en une semaine, soit environ 1 000 milles, est l'occasion unique de participer à la vie locale sans passer pour un intrus. Cette « croisière des pauvres » s'avère une expérience humaine extrêmement chaleureuse. On y vit de près avec des gens très proches de la nature et pour qui le voyage est une source d'émerveillement inépuisable. La plupart se connaissent entre eux, ils sont familiers avec les gens de l'équipage et on pourrait même dire que le Bonavista fait partie du paysage local. Cela est particulièrement touchant aux escales. Chaque accostage du navire attire la population du village au quai et donne lieu à certains endroits à une manifestation de joie sans pareille.

La nature du Labrador offre le décor envoûtant et le dépaysement que recherche tout amateur de croisière : affleurements rocheux dénudés ou icebergs étincelants à la dérive, entre lesquels le navire doit ouvrir prudemment sa route ; baleines franches à l'avance rythmée comme une valse par les jets d'eau intermittents qu'elles projettent en respirant ; promontoires couronnés d'épinettes et villages blottis sur la grève ; aurores boréales et mirages de l'Arctique ; et, surtout, les incomparables couchers de soleil, flamboyants, puis languoureux, remorquant des troupeaux de nuages, et qui n'en finissent plus de s'étirer, comme un adieu d'amoureux, sur la côte ondulée du Labrador. ■

La petite église morave de Nain est devenue l'image de marque du village le plus septentrional de la côte. En retrait, le musée de la vie ancestrale.



John Terriak, gérant de l'atelier d'artisanat de Nain et sculpteur et ciseleur lui-même. Dans la grande photo, le village de Makkovik à marée basse.



Margaret et Adler Ford, deux « colons autochtones » de Makkovik, sourient devant la maison qu'Adler a bâtie de ses mains. Ci-dessous, deux travailleuses de la poissonnerie coopérative de Makkovik.



LA CALIFORNIE D'AMERICAN:



Même si vos chances de rencontrer une étoile du cinéma en chair et en os sont très bonnes et que vous y trouverez des milles et des milles de plages baignées de soleil, la Californie offre aussi la chance de vivre une multitude d'aventures



À part les plages et les vedettes de cinéma,

dont certaines sont sublimes, d'autres historiques et culturelles et certaines du plus haut ridicule.

Au point de vue architectural, tout est permis en Californie. La statue géante représentant Bullwinkle et Rocky reflète bien le caractère un peu farfelu de la Californie. Là-bas, le style est toujours étonnant, parfois bizarre, mais jamais ennuyeux.

La nature californienne est la plus merveilleuse de toutes. La route qui longe la côte offre des paysages à couper le souffle. Cette autoroute spectaculaire traverse les superbes forêts de Big Sur et des villes charmantes et inusitées comme Solvang, un village au cachet tout à fait européen. Plus au nord, dans le comté de Monterey, vous découvrirez l'un des paysages les plus prenants au monde tandis qu'à la Baie de Carmel, les forces de l'océan, des vents et de la terre se réunissent pour former un tableau inoubliable.

Et naturellement, il y a San Francisco où il y a tant à faire que vous ne saurez où



commencer et ne voudrez plus vous arrêter.

Au Fisherman's Wharf, vous dégusterez à l'heure du dîner la prise du matin. Chaque bistro, chaque boîte a une ambiance différente et il vous suffit de laisser aller votre imagination. La balade en funiculaire vous enchantera et les amuseurs publics alimenteront votre bonne humeur. C'est ça, San Francisco, un cas unique. Mais c'est en Californie et la Californie, ça n'a pas son pareil non plus.

American Airlines aimerait vous faire découvrir ce merveilleux État de Californie. Nous offrons un vaste choix de forfaits économiques et des tarifs SuperSaver qui vous permettront de découvrir ces splendeurs sans vous mener à la faillite. Appelez votre agent de voyages ou American Airlines pour obtenir des renseignements complets sur nos vacances californiennes.



c'est tout un mode de vie!



American vers l'Amérique

perspective



LES RIVALITÉS DE COULISSE PAGE 12 LES DANGERS DE LA FORMULE 1 PAGE 11
WILLIÈME DE SECONDE PAGE 18 LA SAISON 1980 PAGE 22 LES FRÈRES VILLE
PAGE 26 LES CINQ GRANDS DE LA FORMULE 1 PAGE 28 TEXTES JACQUES

Bernie Ecclestone,
grand manitou de la FOCA.

FOCA CONTRE FISA



LA FORMULE 1 un gros gâteau à partager

Les sports professionnels ne sont pas à l'abri des conflits. Le baseball, le hockey, le football ont encore à faire face à des confrontations d'importance. Le sport automobile se croyait à l'abri de ces tracasseries. Or, voilà qu'au Grand Prix d'Espagne, l'abcès a crevé et le monde entier a pris connaissance des différends qui opposent la majorité des constructeurs à l'autorité sportive. Il y a cependant plus qu'un face à face entre deux organisations voulant contrôler le sport de la Formule 1; il y a aussi la lutte que se livrent deux hommes, Jean-Marie Balestre, de la Fédération internationale du sport automobile (FISA) et Bernie Ecclestone, de la *Formula One Constructors Association* (FOCA.) Leur but: obtenir la mainmise sur ce sport si ri-

che et au prestige indéniable.

Sans vouloir faire la petite histoire de la Formule 1, il est bon de rappeler que pendant des années, ce monde prestigieux fut mené par une bande de riches gentlemen pas toujours doués pour les affaires et l'organisation. Ce club sélect se réunissait presque à toutes les quinze jours, au hasard des continents, pour voir la lutte acharnée que se livraient les preux chevaliers de l'ère mécanique. L'organisation, par contre, laissait souvent à désirer et chaque circuit y allait de son folklore et de ses coutumes.

Ce romantisme manquait d'efficacité. Les organisateurs d'un Grand Prix devaient négocier individuellement avec chaque firme, pour s'assurer la présence des grands noms

qui attirent les foules et font la différence, au moment de compter la recette. Quant aux commanditaires, ils étaient plus rares qu'aujourd'hui et, surtout, ils avaient la générosité plus discrète.

C'est probablement cette vision des choses qui a frappé un certain Bernie Ecclestone à son entrée dans le cirque de la Formule 1. Arrivé au palier supérieur par le biais de la Formule 2, l'échelon qui précède la Formule 1, Ecclestone devait acquérir l'écurie Brabham de l'ancien champion du monde des conducteurs Jack Brabham et se lancer à plein temps dans ce monde si attrayant et décevant à la fois. Homme d'affaires averti, doué d'un sens de l'organisation peu commun et d'une ambition à la mesure de ses

visées, il a compris rapidement qu'il venait de découvrir une mine d'or que personne n'avait songé à exploiter. Intelligent et persuasif, il incite les dirigeants des grosses écuries de l'époque à faire front commun face aux organisateurs. C'est une bonne affaire pour les deux parties: pour les organisateurs, c'est l'assurance de la participation des équipes d'importance comme Lotus, McLaren, Brabham et autres; pour les constructeurs, et surtout pour Ecclestone, c'est une force de négociation qui permet d'aller chercher les fortes sommes.

Les perspectives étaient tellement attrayantes qu'on a laissé Bernie faire son petit bonhomme de chemin. Après tout, pourquoi s'en faire, puisque tout le monde y trouvait

son compte. Mais, au fur et à mesure que les exigences d'Ecclestone et des siens, regroupés sous l'appellation de *Formula One Constructors Association* ou FOCA, devenaient de plus en plus fortes, on s'est rendu compte qu'on avait nourri une bête dont l'appétit était insatiable.

Les Grands Prix, mieux organisés et plus attrayants pour la télévision toujours avide de sports, sont désormais retransmis sur plusieurs continents et les cotes d'écoute sont alléchantes. C'est l'occasion, pour les commanditaires, de débours des sommes faramineuses pour inscrire le nom de leur produit sur les flancs des voitures qui défilent devant l'oeil de la caméra. Tout y passe, des appareils ménagers aux cigarettes en passant par les produits laitiers et les pompes funèbres (sic). La même chose se produit chez les pilotes qui deviennent de véritables réclames ambulantes, avec toute cette panoplie d'écussons apposés sur leur uniforme. Ainsi, Gilles Villeneuve n'est plus uniquement Gilles Villeneuve mais également Labatt, Marlboro, Matras et bien d'autres. Le tout négocié à prix d'or, bien entendu. Sous l'égide de Bernie Ecclestone, la Formule 1 est devenue un *big business*, comme se plaisent si bien à le dire nos amis de France. Mais pour l'instigateur, il semble y avoir plus que le désir de faire de la course automobile le spectacle le plus lucratif qui soit. La valse des millions est un objectif, mais on soupçonne également Ecclestone de vouloir être le maître absolu de tout ce cirque, tant sur le plan sportif que sur le plan économique.

Alarmées, certaines têtes dirigeantes décidèrent de mettre le holà aux aspirations de cette FOCA toujours en mal de pouvoir et d'argent. En plus, certains Grands Prix appartenaient en propre ou en sous-main à Ecclestone et tout cela inquiétait fortement les responsables du sport automobile. La Fédération internationale de l'automobile ou FIA créa la FISA, Fédération internationale du sport automobile, dont le but premier fut de réglementer la Formule 1 et, par la bande, mettre un frein aux élans de la FOCA.

On choisit le Français Jean-Marie Balestre pour présider aux destinées de cet organisme. Il ne faut pas voir en cet homme le doux rêveur qui veut faire du sport automobile un monde tout beau et tout gentil, comme certains le désirent. Son intention mal dissimulée est de diriger en leader incontesté le monde de la Formule 1. Tandis qu'Ecclestone s'appuie sur ses dons d'homme d'affaires et sur la complicité de ses collègues propriétaires d'équipes, Balestre, pour sa part, n'a que l'auréole du pouvoir officiel pour régner. Pouvoir qu'il n'utilise pas toujours à bon escient; il semble même faire fi des règles élémentaires de procédure. Certains prétendent qu'il règne en monarque absolu, sans égard à son entourage. Ses partisans avancent qu'il est primordial que le pouvoir

Avis: Santé et Bien-être social Canada considère que le danger pour la santé croît avec l'usage - éviter d'inhaler. Moyenne par cigarette - "goudron" 14 mg, nic. 0.9 mg.



HORS D'OEUVRE

Ce n'est pas l'action qui manque dans les courses Honda, formule de promotion qui tient les spectateurs en haleine avant la présentation du Grand Prix du Canada.

FOCA contre FISA



Jean-Marie Ballestre,
monarque absolu de la FISA.

PHOTO A.F.P.

sportif reprenne ses droits et que les ambitions de la FOCA soient freinées. Ses détracteurs lui reprochent d'être trop inféodé aux grands constructeurs, lire Ferrari, Alfa-Roméo et Renault, tout en faisant de l'affrontement FOCA-FISA une guerre personnelle envers Ecclestone. Comme on peut le constater, il y a du bon et du mauvais dans les deux camps. Il faut toujours souligner que Ballestre a l'appui des grands constructeurs, qui ne peuvent se mettre hors la loi face à l'autorité sportive internationale. Il entretient également d'excellentes relations avec les commanditaires qui, eux non plus, ne désirent pas tellement jouer les minoritaires.

Tout cela ne pouvait que dégénérer en conflit rangé entre les partisans des deux camps. Selon le moment, les raisons seront différentes, mais l'objectif reste le même: la mainmise sur la Formule 1. Tout au long de la saison 1979, les deux camps se sont renvoyé la balle et ont profité de toutes les occasions pour piquer l'adversaire. Finalement, lors du Grand Prix d'Italie, disputé à Monza, Ballestre et Ecclestone décidèrent d'enterrer la hache de guerre et firent la paix devant la presse mondiale. Malheureusement, les embrassades italiennes qui devaient faire régner la paix à tout jamais se sont vite estompées. A Montréal, quelques semaines seulement après la «paix officielle», on avait droit à une escarmouche de taille au sujet de la participation d'une deuxième Alfa-Roméo.

Les rigueurs de l'hiver ne parvinrent pas à calmer les esprits et c'est dans un climat tendu que la saison a débuté en Amérique du Sud. Suite au dernier congrès de la FISA, tenu à Rio, Ballestre y est allé de déclarations supposément unilatérales, qui ont mis le feu aux poudres. Il n'en fallait pas plus pour que la tension monte d'un cran. Alors que la FOCA et la FISA argumentaient sur les futures réglementations, voilà que Clay Reggazonni est victime d'un très sérieux accident lors du Grand Prix de Long Beach. Cela incite Ballestre à faire une sortie contre les constructeurs, qu'il accuse de rechercher les performances au détriment de la sécurité des pilotes. La riposte d'Ecclestone ne se fait pas attendre. Mais au lieu d'attaquer de plein front, il opte pour une manœuvre plus subtile: créer un incident qui mettrait l'adversaire au

Quand on a le goût du meilleur,
c'est Canadian Club qu'on prend.

Canadian Club
Son bon goût prouve le vôtre.

pied du mur.

Les équipes pro-FOCA ont donc décidé de boycotter les réunions des pilotes d'avant-course. Ces réunions ont pour but de rappeler certains règlements de la piste et d'insister sur la sécurité. Longtemps délaissées, elles avaient été remises à l'honneur par Ballestre. Les pilotes qui se sont abstenus d'aller à ces réunions furent mis à l'amende mais comme il était à prévoir, ces amendes sont demeurées impayées. Les coupables furent donc suspendus et c'est sur

cet air de fête qu'on s'est présenté au Grand Prix d'Espagne. Après de longues séances de négociations, les écuries Ferrari, Alfa-Roméo et Renault se retirèrent de cette compétition qui n'était plus reconnue par la FISA et dont les résultats ne comptaient pas pour le classement du championnat du monde.

Mais comme ce cirque motorisé se déplaçait ensuite sur le terrain de M. Ballestre, pour le Grand Prix de France, la FOCA a mis de l'eau dans son vin et, depuis ce temps, les cour-

ses se déroulent comme prévu. Tout ce beau monde est bien occupé à essayer de gagner des courses, si bien que les conflits personnels sont mis en veilleuse. De plus, c'est la période de renouvellement des contrats avec les commanditaires et il est très mauvais de se présenter chez les détenteurs de moyens financiers avec une querelle de famille sur les bras...

Il se peut que le conflit se règle par le biais des négociations; il se peut également qu'un des deux hommes en présence cède le pas devant l'autre. Mais il est certain que de nombreuses réunions auront lieu cet automne, dans le but de conclure une entente de longue durée. Il se peut aussi qu'on assiste à un autre bel affrontement lors du Grand Prix Labatt du Canada. On sait que les équipes semblent prendre un malin plaisir à régler leurs différends en terre d'Amérique, loin des regards européens.

Les grands perdants, dans tout cela, sont bien entendu les pilotes, qui se font dire par leurs patrons: «Conduis et tais-toi». Pour les partisans de la FOCA, les pilotes sont des employés comme les autres, qui doivent se plier aux exigences des patrons. L'association des pilotes nouvellement formée et dirigée par Jody Scheckter, n'a donc pas tellement d'influence sur la direction future du sport et de ses règles de sécurité. Les concepteurs et les constructeurs peuvent bien mettre au point les boîtes les plus rapides qui soient, il n'en demeure pas moins que ce sont les pilotes qui risquent leur peau à chaque sortie en piste. Il semble que Ballestre s'inquiète de leur sécurité, mais beaucoup n'y voient qu'un geste politique. Il est difficile, dans de telles conditions, de présumer des volontés de chacun.

Savoir qui aura gain de cause peut être passionnant pour les initiés du sport automobile, mais il faut surtout s'inquiéter de ce que sera la Formule 1 au cours des trois prochaines années. On parle de réduire la vitesse, de rendre les voitures plus sécuritaires, de bannir les jupes latérales, mais personne ne parle des spectateurs qui paient de fortes sommes pour assister au spectacle. Qu'advient-il du spectacle? il serait bon que MM. Ballestre et Ecclestone y songent. Ce que les gens veulent, c'est une lutte entre pilotes et non une guerre de pneus ou d'aérodynamisme... [2]

Formule...danger!

La course automobile est un sport dangereux, tout le monde le sait, et c'est même cet élément de risque qui, dans une certaine mesure, en fait un spectacle à nul autre pareil. Fort heureusement, elle est soumise à des règles de sécurité dont le but premier est d'assurer la protection des pilotes et des spectateurs. Mais où s'arrête la sécurité et où commence le danger? C'est là la question qu'on doit se poser et que se posent d'ailleurs depuis quelques années les pilotes de Formule 1. Dans l'intérêt du spectacle (bien que ce point soit très discutable), on a transformé les monoplaces modernes en des engins qui tiennent de l'aéronautique, qui repoussent toujours plus loin les limites d'adhérence en virage et qui sont un véritable défi aux lois de la physique.

C'est la venue des voitures dites «à effet de sol» (des caissons latéraux dont le dessous a la forme d'une aile d'avion renversée et des jupes latérales permettant de créer une succion sous la voiture afin de

mieux la plaquer au sol) qui a engagé le débat entre les tenants de la sécurité et ceux qui affirment que la Formule 1 ne doit reculer devant rien pour faire avancer la technologie — ou serait-ce pour enrichir ses promoteurs? — Déjà, lors d'une réunion secrète tenue l'an dernier à Montréal, les pilotes avaient décidé de prendre leur sort en main, c'est-à-dire d'exiger une plus grande sécurité sur les circuits.

Le gros problème est que le pilote est presque devenu un robot et qu'il n'a plus qu'une très faible maîtrise de sa voiture advenant une défaillance de l'un ou l'autre des artifices aérodynamiques. La témérité, la bravade et, jusqu'à un certain point, l'inconscience, sont en train de prendre le dessus sur le talent et la finesse de pilotage. Plusieurs pilotes exigent le retour à des voitures aux pneus moins larges et à des trucs aérodynamiques moins sophistiqués, de façon à ramener les courses de Formules 1 à un niveau qui serait à la fois plus sécuritaire et plus spectacu-



Patrick Depailler

laire. A ce sujet, une nouvelle réglementation entrera en vigueur en 1981 et les jupes latérales seront interdites.

En attendant, la saison qui s'achève a été particulièrement tragique. Et bien qu'on ne puisse attribuer directement les deux plus sérieux accidents de l'année à la construction actuelle des voitures, il est certain que le danger inhérent à la Formule 1 n'a cessé de s'accroître au cours des dernières années.

Les deux pilotes qui manqueront à l'appel au moment du départ du

Grand Prix Labatt du Canada ont tous deux été victimes d'un sport qui, après avoir fait longtemps progresser la technique automobile, l'a entraînée dans une folle équipée qui mène irrémédiablement au drame. Le vétéran Clay Regazzoni en sait quelque chose depuis qu'il est cloué à un fauteuil roulant, à demi paralysé des suites d'un accident survenu au circuit de Long Beach en Californie et attribuable à une perte de freinage. Quant à Patrick Depailler, beaucoup moins fortuné, il a dû payer de sa vie le «progrès technique» de la Formule 1 après être sorti de la route à plus de 260 km/h lors d'un essai privé sur le circuit de Hockenheim, en préparation pour le Grand Prix d'Allemagne. C'est à partir des décombres de l'Ensign de Regazzoni et de l'Alfa-Roméo de Depailler qu'il faut rebâtir la Formule 1 afin qu'elle redevienne un sport qui sera certes toujours dangereux mais qui permettra aux pilotes de prendre des risques calculés mais non irréfléchis. ■



TOUTES CES HUILES ONT SUBI UNE PERTE PERMANENTE DE LA VISCOSITÉ

L'exception est la nouvelle Castrol GTX 10W/30. Pas par accident...mais à dessein.

La nouvelle Castrol GTX 10W/30 contient un additif "anti-séparation" d'avant-garde technique. Un élément modifiant de la viscosité fut mis au point pour empêcher une perte de viscosité permanente ou la dégradation de l'huile, lors de son utilisation. Et comme les résultats des tests le prouvent, il agit réellement.

La "séparation" ou la dégradation permanente de la viscosité de notre nouvelle Castrol GTX fut testée* et comparée aux huiles offertes par nos principaux concurrents: Quaker State Superblend 10W/30, Gulf Multigrade 10W/30, Esso Extra 10W/30, Shell X 100 10W/30 et Valvoline All-Climate 10W/30.

Bien que toutes les huiles examinées correspondaient aux normes requises de viscosité pour une huile moteur SAE 10W/30, une seule d'entre elles n'indiqua aucune dégradation permanente de la viscosité.

La nôtre...la nouvelle Castrol GTX 10W/30.

L'explication en est bien simple. Ces autres huiles sont fabriquées à partir d'une formule plus épaisse qui permet une perte permanente de la viscosité en cours d'utilisation. En raison de sa formule

...PAS LA NÔTRE.



améliorée, anti-séparation, ce n'est pas le cas pour notre huile. La tendance actuelle se dirige vers des moteurs plus petits et plus rapides, où la friction et la chaleur qu'elle produit sont habituellement plus intenses. Nous croyons que les avantages offerts par les additifs anti-séparation sont plus importants qu'ils ne l'ont jamais été.

Evidemment, nous vous suggérons de changer votre huile aussi souvent que le manuel de votre automobile vous le recommande. Quelle huile devez-vous choisir? Si vous désirez une huile adéquate, les huiles vendues par nos concurrents principaux feront l'affaire. Mais si vous recherchez une huile moteur qui ne se dilue pas de façon permanente en cours d'utilisation, le choix est évident.

La nouvelle Castrol GTX 10W/30... l'huile qui, somme toute, ne se dégrade pas.

*Tests de moteur L-38, conseil de coordination de recherches (tests des normes de l'industrie) effectués indépendamment par "Southwest Research Institute" entre les 14 janvier et 12 février 1980, ainsi que les 15 mars et 3 avril 1980.

Le 3 octobre prochain les Mercury vous présentent

Une technologie internationale

Le 3 octobre marque un événement de première importance dans l'histoire de Ford du Canada.

C'est en effet à cette date qu'arrivent chez les concessionnaires Ford et Mercury la nouvelle classe des petites voitures à traction avant.

La Ford Escort et la Mercury Lynx

La Ford Escort et la Mercury Lynx sont à l'avant-garde d'une nouvelle génération de petites voitures nord-américaines qui font appel à l'énorme technologie accumulée par Ford dans le monde entier.

Ces nouvelles voitures à 4 portes et ces nouvelles wagonnettes à hayon réunissent les connaissances et l'expérience de nos

meilleurs ingénieurs et de nos meilleurs chercheurs.

À la tête des petites voitures européennes

Les automobilistes européens doivent conduire des petites voitures parce que les routes sont étroites et le prix de l'essence est élevé. Depuis plus de 50 ans, Ford fabrique en Europe des voitures qui ont le double avantage d'être petites et économes d'essence.

En Grande-Bretagne, en Irlande, en Norvège et en Allemagne, les petites voitures Ford se vendent mieux que leurs concurrentes directes.

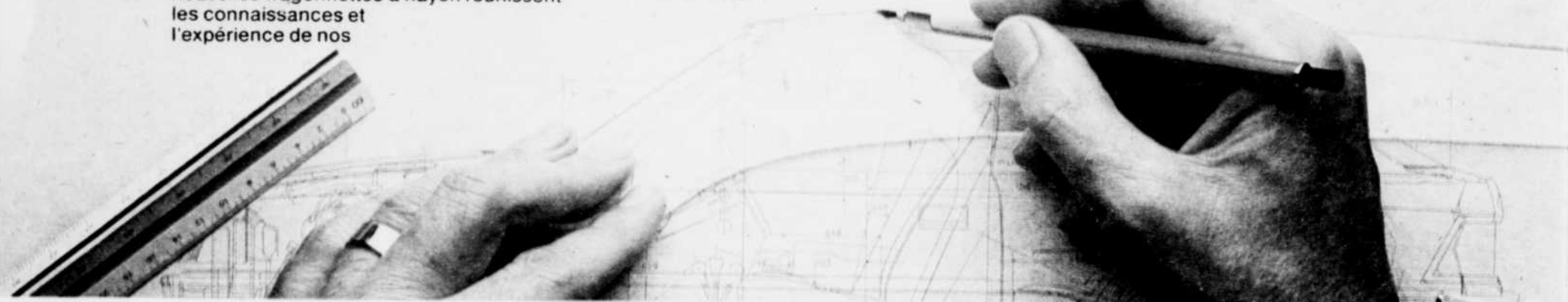
Alors que se fait sentir le besoin urgent de petites voitures de haute qualité qui consomment un minimum d'essence, Ford est à l'oeuvre pour répondre à ce besoin.



Fabrication Nord-Américaine

La vaste technologie internationale de Ford est aujourd'hui utilisée pour la fabrication, en Amérique du Nord, d'une nouvelle génération de voitures capables de rivaliser avec toutes les concurrentes de leur catégorie.

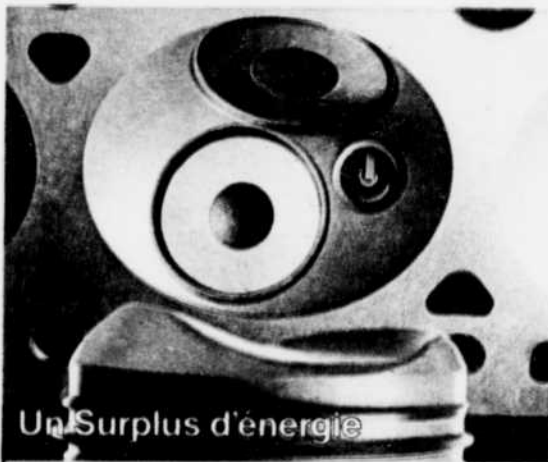
Vous trouverez dans les pages qui suivent la description des remarquables solutions techniques adoptées par Ford pour ces incroyables voitures.



Technologie de classe internationale



La Ford Escort
La Mercury Lynx



Un Surplus d'énergie

Le moteur totalement nouveau et connu sous le nom de "moteur à culasse hémisphérique à soupapes opposées" est un 4 cylindres conçu pour extraire le maximum de puissance de chaque goutte d'essence.

En utilisant une tête de culasse hémisphérique et en arrondissant le haut du piston, on réussit à pousser le mélange air / carburant au centre de la chambre de combustion, assurant ainsi un parfait mélange. Il en résulte une explosion plus puissante et une combustion plus complète que ce que l'on trouve dans tous les autres modèles de moteur dont nous avons fait l'essai.

Moins de perte d'énergie, donc économie d'essence

La boîte-pont automatique en option est une innovation technologique remarquable. Son pareil n'existe sur aucune autre voiture nord-américaine.

Voici comment fonctionne cette boîte-pont automatique. Imaginez que vous essayez de courir dans du sable. Vos pieds glissent légèrement et il vous faut faire un effort supplémentaire pour avancer. De la même façon les boîtes automatiques ordinaires souffrent d'un certain "glissement hydraulique" à toutes les vitesses.

Notre nouvelle boîte-pont automatique fonctionne selon le principe du "couple divisé". Cela veut dire que la puissance du moteur est transmise aux roues hydrauliquement et mécaniquement. Il en résulte bien entendu une plus grande efficacité et l'absence presque totale de perte de puissance. Ce qui signifie à son tour économie d'essence.

concessionnaires Ford et leurs incroyables voitures

Équipement de série, classe internationale!

Traction avant. Meilleure traction sur la neige et sur la glace.

Barre stabilisatrice avant. Réduit le tangage dans les virages.

Phares à halogène. Éclairage plus blanc et plus brillant que les phares ordinaires.

Nouveau moteur hémisphérique à arbre à cames en tête. Plus puissant que les autres moteurs de même cylindrée fabriqués en Amérique du Nord.

Freins à disque à l'avant. Plus grande sécurité.

Suspension indépendante aux 4 roues.

Améliore la maniabilité et la tenue de route. (C'est la seule voiture de cette catégorie, fabriquée en Amérique du Nord, à être équipée de cette suspension.)

Embrayage auto-réglable. Facilite l'entretien.

Direction à crémaillère.

Parfaite tenue dans les virages.

Boîte-pont manuelle à 4 vitesses. La 4^e vitesse en surmultiplication permet de réduire la consommation d'essence sur la route. (Boîte-pont automatique en option.)

Système de freinage à deux circuits en diagonale. Meilleure sécurité de freinage.

Pneus radiaux ceinturés d'acier. Réduction de la friction avec la chaussée.

Sièges baquets enveloppants à dossier haut. Maximum de confort pour le conducteur et les passagers.

Siège arrière rabattable. Plus grand espace de chargement.

Coffre dissimulé. Protège vos biens.

Acier de grande résistance aux points critiques.

Gamme complète de mesures de sécurité.



Si votre passager était un oeuf

Si vous conduisez sur autoroute, vous risquez de ne jamais apprécier la douceur et la sophistication de notre nouvelle suspension.

Mais dans les virages en épingle ou dans la circulation en ville, vous aurez vite fait de découvrir la différence. Et vous serez absolument enchanté.

L'Escort et la Lynx sont équipées d'une traction avant qui assure une tenue de route très supérieure et un contrôle exceptionnel, d'une direction à crémaillère dont la rapidité est exceptionnelle, ainsi que de freins à disque à l'avant et de pneus radiaux.

Mais ce qui compte plus que le reste c'est la suspension entièrement indépendante aux quatre roues. Aucune autre voiture nord-américaine de cette catégorie n'en est équipée.



A la pompe

Nos chiffres, obtenus conformément aux méthodes prescrites par Transports Canada, indiquent que l'Escort et la Lynx pourront réaliser un taux combiné ville/route de 6.7 litres aux 100 kilomètres (42 milles au gallon) et un taux de 5.2 litres aux 100 kilomètres (54 milles au gallon) sur la route. Ces chiffres de consommation aux 100 kilomètres sont inférieurs à ceux de tous les autres modèles nord-américains 1980 et devraient normalement rester inférieurs à ceux de tous les modèles nord-américains de 1981.

* Taux de consommation d'essence pour modèle 3 portes avec moteur et boîte de vitesses de série. Les résultats que vous obtiendrez ne seront pas nécessairement les mêmes.

Les voitures de l'avenir

Lorsque nous avons conçu ces incroyables voitures, nous avons voulu avant tout en rendre l'entretien facile. C'est pourquoi nous avons, dans toute la mesure du possible, utilisé des pièces qui n'exigent qu'un minimum de soins. C'est-à-dire des roulements de roues lubrifiés à vie. Un embrayage auto-réglable. Un allumage électronique. Des poussoirs de soupapes auto-réglables. Des vidanges d'huile recommandées tous les 16 000 kilomètres. (voir le manuel du propriétaire.) Ajoutez à cela le fait que l'entretien est assuré par des techniciens Ford hautement qualifiés qui se servent de pièces Ford d'origine.

Vous serez agréablement surpris, à la lecture du manuel du propriétaire, de voir que les nouvelles Escort et les nouvelles Lynx exigent un entretien périodique minime.

Voyez votre concessionnaire Ford ou Mercury.

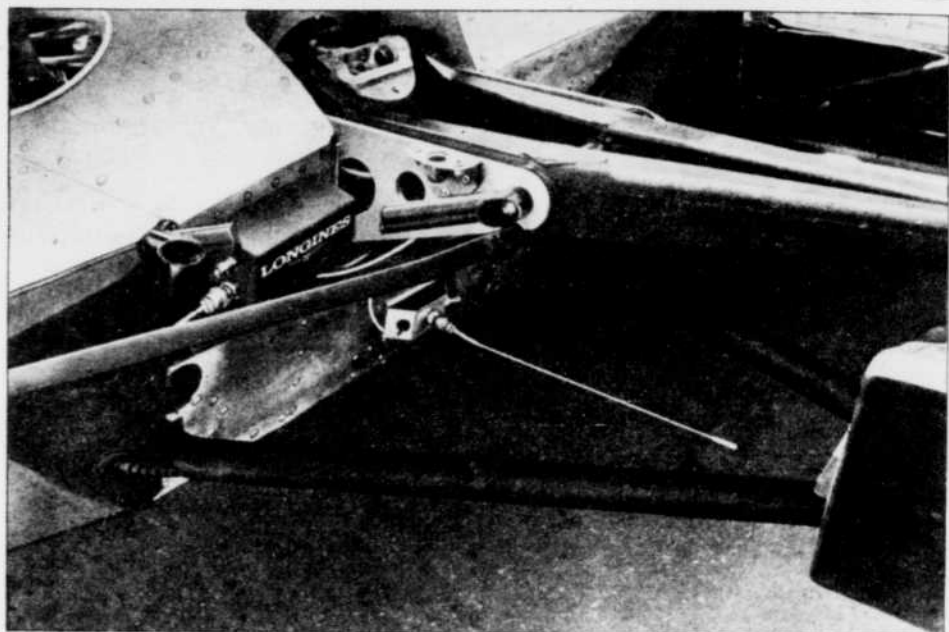


LA HAUTE TECHNICITÉ DU CHRONOMÉTRAGE

Au millième de seconde

Île Notre-Dame, septembre 1980. La séance de qualification a débuté. Les voitures de Formule 1 tournent en une infernale sarabande sur la piste. Chaque pilote donne le meilleur de lui-même et pousse sa machine au maximum pour grignoter quelques centièmes de seconde dans un virage ou un freinage. Chaque centième ou millième de seconde est capital dans cette lutte contre le temps. Le pilote qui sera le plus rapide à boucler un tour de piste partira à la corde, soit sur la première ligne, cela va de soi, mais du côté intérieur, ce qui donne un avantage marqué pour aborder le premier virage. En fait, sans chronométrage, il ne pourrait pratiquement pas y avoir de Formule 1 ou de course automobile.

Au même titre que tous les autres éléments techniques relevant de la Formule 1, le chronométrage a connu une évolution incroyable au cours de ces dernières années. Nous sommes loin des antiques chronomètres à aiguille trotteuse qu'il faisait si bien de porter à la belle époque du circuit Mont-Tremblant. De nos jours, les écuries de course ont un écran cathodique qui leur donne les temps de passage de toutes les voitures, et chaque directeur d'équipe passe les séances de qualification devant cet écran de vérité qui l'informe du progrès ou du recul des différents pilotes engagés. Et il n'est pas le seul à obtenir ces précieuses informations puisque les membres du jury de la course ainsi que les journalistes ont droit aux mêmes



Chaque voiture participant à un Grand Prix de formule 1 est dotée d'un émetteur diffusant un signal correspondant à la voiture franchissant la ligne d'arrivée.

NE PORTEZ PLUS VOS CHAUSSURES

IMPRINTS VIENT DE LES RENDRE DÉSUÛTES



Dès que vous enfilez Imprints, vous le sentirez tout de suite... Imprints a

été conçue d'après l'empreinte du pied, de façon à en mouler la forme naturelle. Vous ne sentez plus cette contrainte et cette poussée vers l'avant du pied que causent généralement les chaus à semelle plate. Vos pieds et tout votre corps restent parfaitement détendus toute la journée.

Déchaussez-vous et enfiler vite une paire d'Imprints. Pour la première fois de votre vie, vous découvrirez le confort d'avoir les pieds vraiment à l'aise dans des chaussures. Une véritable révélation...



POURQUOI UN TEL CONFORT?

AVANT DU PIED

Imprints supporte doucement les orteils et leur laisse l'aisance nécessaire à un bon équilibre.

CÔTÉS DU PIED

Aucune sensation désagréable de pincement comme avec une chaussure ordinaire aux parois trop angulaires.

COU-DE-PIED

La cambrure suit fidèlement la forme du cou-de-pied pour le soutenir parfaitement.

TALON

Les chirurgiens orthopédistes estiment que le talon devrait supporter à peu près 60% du poids du corps. Le talon Imprints est fait de façon à supporter ce poids naturellement et en tout confort.



MIEUX QUE DES CHAUSSURES

Imprints est un nouveau produit de Greb Industries
6500 Millcreek Drive, Mississauga (Ontario)

renseignements. Qui plus est, ce chronométrage instantané ou presque est d'une extrême précision. Pendant le déroulement de toutes les séances de qualification et, bien entendu, au cours de la course elle-même, il apportera un autre élément de professionnalisme et de modernisme dans une discipline où les fractions de seconde sont retranchées à coups de millions de dollars.

A venir jusqu'à cette année, les choses se déroulaient autrement. L'an dernier, par exemple, au Grand Prix du Canada, chaque voiture qui brisait le faisceau lumineux installé sur la ligne d'arrivée était pointée électroniquement et manuellement. Le temps était enregistré sur un ruban de papier, mais l'opérateur devait indiquer au crayon le numéro de la voiture. Par après, les résultats étaient transmis à un ordinateur spécialement programmé à cette fin. Mais cette machine, toute raffinée et programmée qu'elle fût, ne pouvait donner les résultats qu'une fois la course terminée. Et encore, il y avait des délais qui mettaient tout ce beau monde sur les dents. Les écuries les mieux nanties, Ferrari, par exemple, avaient et ont toujours leur propre système de chronométrage, système presque aussi précis que celui de l'organisation et qui leur permet de savoir au centième de seconde près ce qui va ou ne va pas. Les moins fortunés par ailleurs devaient s'en tenir au chronométrage manuel et attendre patiemment les résultats officiels.

L'utilisation cette année, par le Grand Prix du Canada, d'un nou-

veau système fabriqué par la maison suisse Longines relègue tout cela au niveau des mauvais souvenirs puisqu'il est dorénavant possible de transmettre instantanément les résultats des essais chronométrés, et ce aux membres des équipes, à la presse et au jury. Comment les gens de Longines s'y prennent-ils? Tout simplement en appliquant au domaine de la course automobile plus de cinquante années de chronométrage sportif de tout genre. Application appuyée par la compétence de la maison Olivetti dans le domaine de l'informatique.

Comme il a toujours été difficile d'obtenir simultanément le temps



Une partie de l'équipement utilisé par Longines et Olivetti dans le chronométrage et le classement des concurrents lors du Grand Prix du Canada.

de passage et l'identification de la voiture, il a fallu trouver un système qui résout ce double problème. Pour ce faire, les ingénieurs ont mis au



Johanne Villeneuve surveille les chronos de son mari.

point un émetteur très léger et très robuste, monté à l'avant de chaque voiture inscrite. Cet appareil émet une onde particulière pour chaque voiture, permettant ainsi d'identifier tous les concurrents. La réception de cette onde se fait au moyen d'une antenne dissimulée sur la ligne d'arrivée, cette ligne étant constituée d'une bande spéciale dans laquelle sont contenues une multitude de particules métalliques. Le signal est ensuite transmis à l'ordinateur qui analyse les informations reçues et les diffuse au moyen d'écrans de télévision. Donc, à chaque fois que la ligne d'arrivée est franchie, un temps est enregistré et retransmis.

Ceci en soi est tout un pas en avant du point de vue technologique, mais ce n'était pas suffisant

pour Longines, qui a mis au point un système qui donne le temps réalisé tour après tour, le meilleur temps, le nombre de tours de piste, les positions sur la grille de départ. Au fur et à mesure que les données changent, l'ordinateur en tient compte et les écrans de télévision informent automatiquement tous les intéressés. L'électronique permet ainsi une information instantanée et exempte de toute erreur humaine. Pour merveilleux qu'il soit, ce système pourrait quand même tomber en panne. On a donc cru bon de le doubler d'un autre qui fait appel à un principe moins sophistiqué mais en mesure de fournir la même précision. Les ingénieurs installent un faisceau de lumière modulée sur la ligne d'arrivée et, lorsque la barrière lumi-

neuse est franchie, un chronomètre de haute précision enregistre le temps. Malheureusement, ce système d'appui ne permet pas l'information instantanée.

Il a bien fallu imaginer un troisième mécanisme pour ne pas faire mentir le dicton: «Jamais deux sans trois». Celui-ci est visuel et capte le passage des voitures grâce au système Vidéo-Longines. Le Vidéo-Longines photographie au rythme de 100 images à la seconde, tout en incluant les temps au millième de seconde. Enfin, les gens de la télévision ont également droit à des informations en provenance de ce centre de données bien spécial. Les téléspectateurs verront en effet sur leur petit écran le classement de la course tous les cinq tours de piste,

tout en étant informés du tour le plus rapide. Une fois la compétition terminée, le classement du championnat mondial des conducteurs apparaîtra sur l'écran, après celui de la course bien entendu.

On a beaucoup parlé du développement phénoménal des voitures au cours des deux dernières années, mais il ne faut pas laisser dans l'ombre d'autres facettes de la Formule 1, également en évolution constante. Le système Longines-Olivetti en est la preuve la plus éloquente. Dans cette guerre sans merci que livrent au temps les pilotes et les machines, il est normal que les installations destinées à rendre compte de cette bataille soient à la fine pointe de la technologie. Le Grand Prix du Canada en bénéficie dès cette année. [2]



un produit très important pour votre voiture

La croissance astronomique des prix nous oblige plus que jamais à réduire la consommation de carburant et à éviter les réparations coûteuses au moteur. Après plus de 25 ans de fabrication de l'antigel/réfrigérant, Dow Chemical of Canada, Limited, réalise exactement l'importance de l'antigel par rapport à ces objectifs.

Si vous désirez que le moteur de votre voiture tourne à un rendement optimal, il est essentiel de l'entretenir convenablement et d'utiliser de l'antigel/réfrigérant.

Ses effets L'antigel/réfrigérant empêche le gel et le surchauffage du moteur. Et plus important, il réduit la corrosion, y compris la formation de rouille dans le moteur ainsi que le "piquage" qui donne lieu à l'apparition de trous dans les composants essentiels du moteur tels que la pompe à eau, le radiateur et la culasse.

En résumé, l'antigel/réfrigérant peut augmenter les performances du moteur et en réduire l'usure. Mais seulement si vous l'utilisez correctement.

Son utilisation Pour bien fonctionner toute l'année, votre voiture a besoin d'antigel/réfrigérant en permanence.

Vérifiez le liquide au printemps et en automne, ajoutez

un complément lorsque le niveau baisse et changez-le périodiquement — au minimum tous les deux ans. Et plus souvent, dans des conditions d'utilisation sévère.

Le choix d'un antigel/réfrigérant Dow est le plus important fabricant canadien d'antigel/réfrigérant. En fait, notre antigel/réfrigérant est utilisé dans plus de 60% de tous les véhicules neufs fabriqués au Canada.

La majorité des antigels/réfrigérants vendus sur le marché répondent aux normes élevées de la plupart des voitures modernes. Ils offrent donc une bonne inhibition contre la rouille, protégeant les composants essentiels du moteur et empêchant le gel et l'ébullition. Par conséquent, la plupart des marques vendues au détail ou dans les stations-service sont tout aussi bonnes que les marques nationales.

Cela en vaut la peine Si vous avez des questions au sujet de l'antigel/réfrigérant, posez-les à votre détaillant ou au personnel de votre station-service. En l'utilisant adéquatement, vous pourrez économiser de nombreux frais d'entretien et prolonger la durée du moteur de votre voiture.

L'ANTIGEL / RÉFRIGÉRANT
GARDE
LES VOITURES
SUR LA ROUTE



DOW CHEMICAL OF CANADA, LIMITED
Le plus grand fabricant canadien d'antigel/réfrigérant


* Marque de commerce de The Dow Chemical Company



L'AVANTAGE QU'ON ENTEND

SUPER COMPO

L'équipement audio
de Sansui...le spécialiste
haute fidélité



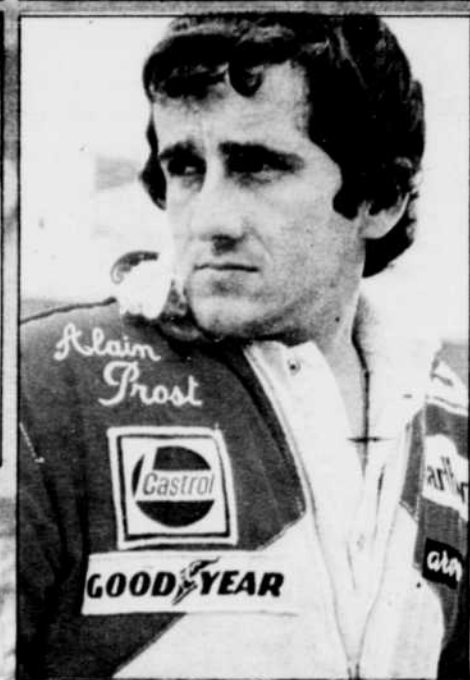
La nouvelle gamme SUPER COMPO offre la qualité de son Sansui, célèbre dans le monde entier, dans des systèmes haute fidélité de prix abordable et de fonctionnement simple. On n'obtient pas une excellente reproduction du son par hasard. Il faut agencer et équilibrer les éléments avec précision. Ceci veut dire qu'il faut non seulement équilibrer les points évidents du système tels que les niveaux de signal, mais aussi équilibrer méticuleusement la courbe de réponse dynamique de tous les éléments du système. Les meilleurs ingénieurs de Sansui ont conçu les appareils SUPER COMPO à partir du tout début pour assurer une fiabilité totale et un rendement maximal. Les systèmes audio SUPER COMPO sont les plus vendus au Canada.

Sansui

Une gamme complète de produits audio.

ARRIVEE

Ci-contre, le Brésilien Nelson Piquet, gagnant du Grand Prix des Etats-Unis (Long Beach). A dr., Didier Pironi, gagnant du Grand Prix de Belgique. Ci-dessous, René Arnoux, vainqueur au Brésil et en Afrique du Sud, et la recrue Alain Prost (à dr.), l'un des plus sérieux espoirs de la Formule 1. Dans la grande photo, l'arrivée du Grand Prix du Canada l'an dernier: Alan Jones sur Williams l'emporte sur Gilles Villeneuve (Ferrari).



La saison 1980

Consecration des Williams et dérouté des Ferrari

Bien malin qui aurait pu prévoir le déroulement de la saison 1980 de formule 1 au terme de la campagne de 1979. Dans l'ordre normal des choses, on pouvait s'attendre à une reprise des hostilités entre les deux marques qui s'étaient si âprement disputé les dernières épreuves de l'an dernier. Nous faisons allusion bien sûr aux Williams et aux Ferrari. Gilles Villeneuve n'avait-il pas en effet livré un mémorable duel à Alan Jones lors du Grand Prix Labatt du Canada, alors que son coéquipier Jody Scheckter avait déjà raflé le championnat du monde des conducteurs dans le précédent Grand Prix à Monza en Italie?

Certes, le Québécois avait dû s'incliner devant l'Australien, mais il devait prendre sa revanche le week-end suivant en gagnant haut la main la dernière course de la saison à Watkins Glen aux Etats-Unis. L'année 1979 prenait donc fin avec un bilan à peu près égal pour les Williams et les Ferrari: cinq victoires pour l'écurie anglaise (4 de Jones et une de Clay Regazzoni) et six pour l'écurie italienne (3 chacune pour Villeneuve et Scheckter). Dès lors, on avait droit aux prédictions des experts et le championnat du monde 1980 appartiendrait soit à Jones, soit à Villeneuve. Quant à Scheckter, on présumait qu'il rendrait la politesse à son second qui, en quelques occasions, l'avait aidé à protéger une première place.

Encore une fois, les spécialistes auront été déjoués, bien qu'ils puissent se consoler à la pensée qu'ils ne se sont trompés qu'à moitié.

Au moment où ces lignes sont écrites, avant le Grand Prix de Hollande, Alan Jones se dirige allégrement vers le championnat du monde, tandis que Gilles Villeneuve doit subir le contrecoup des déboires de Ferrari. En résumé, on assiste à la consécration des Williams (maintenant rebaptisées Saudia-Leyland pour faire plaisir aux commanditaires) et à la dérouté des Ferrari. La formule 1 est ainsi faite: le progrès technique y est aussi rapide que les bolides eux-mêmes.

Au cours de l'entre-saison, c'est-à-dire dans les trois mois de répit après le Grand Prix de l'Est des Etats-Unis à Watkins Glen au début d'octobre 1979 et avant le Grand Prix d'Argentine au début de janvier 1980, le hasard a fait que les préparateurs de chez Williams ont eu la main heureuse tandis que ceux de Ferrari ne peuvent encore expliquer exactement ce qui s'est détraqué dans leur plan de travail. Comme il a toujours été de mise chez Ferrari de ne pas admettre une faiblesse mécanique, on se rabat sur les pneus pour expliquer tant bien que mal l'infortune de la saison actuelle.

L'ALIGNEMENT

Si les voitures qui se sont présentées sur la grille de départ pour le premier Grand Prix de la saison 1980 en Argentine étaient pratiquement toutes nouvelles, les visages de leurs

la vie nous concerne



La Société canadienne de la Croix-Rouge

EFFICACE
CONTRE LA DIARRHÉE

Soulagement
rapide de la
diarrhée

Dr FOWLER

TONIQUE DE COURSE

L'huile moteur CAM2* 20W50 est utilisée par plusieurs grands du monde des courses. La sensationnelle Triumph TR8, une des nouvelles voitures les plus rapides, les plus puissantes en compétition fait partie de ce groupe sélect.

CAM2 a été éprouvée en piste sur

de magnésium qui empêche la dégradation de l'huile aux températures élevées. Il permet aux voitures de courses de bien encaisser les coups incroyablement violents qu'elles subissent.

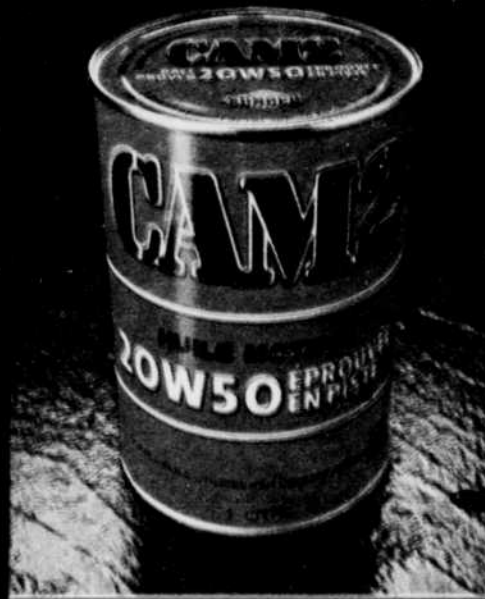
Si vous conduisez une voiture aux performances spectaculaires comme la nouvelle, l'intrépide Triumph TR8, faites comme les professionnels. Remplacez l'huile que vous utilisez présentement par le tonique de course: CAM2.



TRIUMPH TR8

une distance de plus de 150 000 milles à l'étranger comme ici: de la classique annuelle Indy 500 aux rallyes chez nous.

Qu'est ce qui rend l'huile CAM2 exclusive? Un additif spécial à base



La saison 1980

conducteurs, à quelques exceptions près, étaient tous assez familiers. On avait toutefois joué à la chaise musicale une fois de plus et l'alignement était un peu différent.

Chez Ferrari, c'était le statu quo, mais Carlos Reutemann, après une saison décevante chez Lotus, avait décidé de claquer la porte pour aller se joindre à Alan Jones dans le clan Williams, alors que son prédécesseur Gianclaudio (Clay) Regazzoni devenait le numéro 1 chez Ensign. Chez Ligier, Lafitte restait, mais Patrick Depailler, qui avait accepté de mettre son talent de metteur au point à la disposition de la jeune écurie Alfa-Roméo, était remplacé par Didier Pironi, transfuge de chez Tyrrell. La place de ce dernier était prise par Derek Daly venu seconder Jean-Pierre Jarier. Aucun changement chez Renault, mais Lotus accueillait Elio de Angelis, le jeune Italien, pour combler le vide laissé par le départ de Reutemann.

Patrick Tambay avait reçu son congé de McLaren et abandonnait provisoirement la formule 1 au profit du jeune Alain Prost qui s'était distingué en formule 3, particulièrement dans la course préliminaire au Grand Prix de Monaco en 1979. A la suite de la retraite de Niki Lauda, qui avait pris tout le monde par surprise au dernier Grand Prix du Canada, le Brésilien Nelson Piquet était devenu le numéro 1 chez Brabham et son second demeurait l'Argentin Ricardo Zunino. Enfin, l'ex-champion du monde Emerson Fittipaldi avait racheté l'écurie du Canadien Walter Wolf et confiait sa seconde voiture à l'ancien rival de Gilles Villeneuve en formule Atlantique, le Finlandais Keke Rosberg. La saison 1980 aura aussi permis à quelques nouveaux noms de faire surface dans des écuries moins prestigieuses. C'est ainsi qu'on retrouve le Britannique Geoff Lees et l'Irlandais David Kennedy chez Shadow, le Suisse Marc Surer chez ATS et l'Anglais Tiff Needell chez Ensign depuis l'accident survenu à Regazzoni au Grand Prix de Long Beach en Californie.

LA COULEUR DU TEMPS

Le dimanche 13 janvier 1980, à Buenos Aires (Argentine), Alan Jones annonçait déjà la couleur du temps en remportant le premier Grand Prix de la saison sur un circuit rendu extrêmement glissant par une chaleur torride. Plus propice au patinage qu'à la conduite à 280 km/h, l'autodrome municipal de Buenos Aires avait transformé la course en une véritable hécatombe mécanique alors que seulement sept voitures croisèrent le fil d'arrivée. Bien qu'il eut occupé la troisième place au début de l'épreuve, Gilles Ville-

neuve ne fut jamais en mesure d'inquiéter les meneurs et sa course se termina par une dramatique sortie de piste à la suite d'un bris de suspension. Scheckter était abandonné par son moteur, tandis que les Ligier de Lafitte et Pironi restaient dans la lutte pour finalement s'approprier les deuxième et troisième places devant la Brabham de Nelson Piquet et les Lotus d'Elio de Angelis et Mario Andretti.

Deux semaines plus tard à Sao Paulo, au Brésil, sur le circuit d'Inter-

xième) et Alain Prost (cinquième) déclassèrent littéralement leurs aînés Mario Andretti sur Lotus et John Watson sur McLaren.

Alan Jones allait tout de même mériter quelques points au championnat grâce à une troisième place, tandis que Pironi sauvait l'honneur des Ligier en finissant quatrième. Quant à Gilles Villeneuve, ce fut encore une fois la frustration de se voir abandonner par la mécanique alors qu'il avait réussi le troisième temps aux qualifications. On se rendit

turbo (la raréfaction de l'air est compensée par la suralimentation que procure le turbo) les voitures françaises jaune et blanc donnèrent le ton et René Arnoux prit le commandement au championnat du monde des conducteurs avec sa deuxième victoire d'affilée. Le plus rapide aux qualifications, Jean-Pierre Jabouille, son coéquipier, joua une fois de plus de malchance et abandonna à la suite d'une crevaison vers la fin d'une course qu'il avait menée jusque-là.

Le drapeau tricolore flotta bien haut sur le podium d'honneur occupé par trois Français, Arnoux étant encadré de Jacques Lafitte, classé second, et Didier Pironi, troisième. Jones fut finalement vaincu par le sort à la suite d'ennuis de boîte de vitesses. De toute façon, il n'aurait pas pu inquiéter la Renault Turbo d'Arnoux. Et Gilles Villeneuve? Encore une fois, un départ foudroyant dont il est seul à avoir le secret... suivi d'ennuis mécaniques.

PIQUET S'IMPOSE

A Long Beach en Californie, dans les rues de la ville, le 4e Grand Prix de la saison 1980 allait permettre au jeune Nelson Piquet de confirmer tous les espoirs qu'on fondait sur lui depuis déjà un an. A la façon de Villeneuve l'année précédente, le conducteur de la Brabham BT49 domina la course de bout en bout après avoir inscrit le meilleur temps de qualifications. Sans commettre une faute sur ce circuit exigeant, il fit preuve d'une aisance remarquable alors que les favoris succombaient aux ennuis mécaniques (arbre de transmission cassé pour Villeneuve) ou à des accrochages (Jones mis k.-o. par Bruno Giacomelli sur Alfa-Roméo). Derrière Piquet, on retrouva donc des pilotes «surprise» comme Ricardo Patrese (Arrows) en deuxième place et Emerson Fittipaldi qui finit troisième après être parti de la dernière place sur la grille de départ.

Le fait dominant de cette course fut toutefois le terrible accident survenu à Clay Regazzoni qui, se retrouvant sans freins au bout de la ligne droite, alla s'écraser sur la voiture abandonnée de Zunino et finalement sur un muret en ciment. Coincé dans les débris de sa voiture pendant trente minutes, le malheureux Rega vit sa carrière prendre fin, victime d'une paralysie permanente aux jambes.

JONES REMONTE

Après un bon mois de répit, le grand cirque de la formule 1 plantait son chapiteau en Europe et un nouveau départ était donné au circuit de Zolder, en Belgique. Après Arnoux et Piquet, qui avaient chacun inscrit leur première victoire en formule 1 plus tôt dans la saison, ce fut au tour de Didier Pironi de remporter sa première victoire et de monter sur la plus haute marche du podium d'honneur. Tout comme Piquet à



lagos, ce devait être le jour de gloire des Renault Turbo qui commençaient l'année en lions. Le timide René Arnoux, ex-mécanicien, remportait sa première victoire en Grand Prix par une marge de 22 secondes, et il s'en est fallu de peu que Renault ne réussisse le doublé. Jean-Pierre Jabouille avait en effet mené du deuxième au 26e tour avant que le moteur ne refuse de l'em mener plus loin. Ce Grand Prix fut aussi celui de la jeune génération: des pilotes comme Elio de Angelis (deu-

compte chez Ferrari que les voitures étaient non seulement peu compétitives mais qu'elles n'avaient plus cette fiabilité légendaire des bolides de Maranello. La T5 était une bien piètre remplaçante de la T4 de 1979; il ne restait plus qu'à attendre l'arrivée de la Turbo dont les essais se poursuivaient en Italie mais qui n'était pas encore véritablement au point.

En Afrique du Sud, circuit de prédilection pour les Renault en raison de l'altitude élevée qui avantage le

Long Beach, le pilote de Ligier s'empara de la tête dès le départ, aux dépens de Jones qui s'était qualifié premier, et il ne devait plus l'abandonner par la suite. Classé deuxième, Jones n'en récolta pas moins six autres points au championnat du monde des conducteurs. La troisième place de Carlos Reutemann fit la preuve que les Williams avaient désormais la fiabilité nécessaire pour gagner un championnat du monde. René Arnoux restait tout de même dans la course avec une quatrième place, tandis que Gilles Villeneuve grignotait son premier point de la saison avec une sixième place difficilement acquise et au sujet de laquelle il affirmait: «Je fais plus d'effort cette année pour terminer au milieu du peloton que j'en ai fait l'an dernier pour gagner...»

A Monaco, sixième manche du championnat du monde des conducteurs, Didier Pironi semblait encore une fois le maître incontesté de la situation, jusqu'à ce qu'il perde la maîtrise de sa Ligier sur une piste rendue glissante par une ondée. Son poursuivant Jones s'était retiré plus tôt à la suite d'une panne de différentiel. C'est finalement le vétéran Carlos Reutemann qui eut l'honneur de serrer la main du Prince Rainier et de la Princesse Grace comme vainqueur du Grand Prix de Monaco. Jacques Lafitte sauva l'honneur des Ligier... et de la France avec une deuxième place devant Nelson Piquet, tandis que Gilles Villeneuve donna un peu d'espoir à ses nombreux partisans grâce à une cinquième place.

LA GUERRE

C'est alors que la guerre éclata, plus précisément à la veille du Grand Prix d'Espagne prévu pour le 1er juin. Depuis longtemps tout ne tournait pas rond entre la Fédération internationale du sport automobile (FISA) et la Formula One Constructors Association (FOCA), les deux organismes contrôlant les destinées de la plus haute catégorie du sport automobile. Chacun voulant imposer ses vues, ses règlements et son partage des pouvoirs et bénéfices, on se retrouva dans l'impasse. Trois écuries (Ferrari, Renault, Alfa) décidèrent de faire front commun pour boycotter le Grand Prix d'Espagne en se rangeant du côté de la FISA. Les tenants de la FOCA durent donc se retrouver au circuit de Jarama pour participer à une épreuve fortement controversée, dont les résultats ne furent pas inscrits au championnat du monde des conducteurs. Le gagnant, Alan Jones, perdit donc une chance d'ajouter 9 points à son classement, mais il ne devait pas tarder à se reprendre en humiliant les Français sur leur propre terrain à l'occasion du Grand Prix de France disputé cette année au circuit Paul-Ricard. Malgré la présence de sept Français en formule 1, c'est l'Australien qui eut le dernier mot sur Pironi (deuxième), Lafitte (troisième) et Arnoux (cinquième), tandis que le

Brésilien Nelson Piquet (quatrième) venait s'intercaler dans cette brigade tricolore. Alan Jones récidiva au Grand Prix d'Angleterre, à Brands Hatch, malgré la domination des deux Ligier lors des qualifications. Pironi et Lafitte furent tous les deux trahis par leurs pneus, abandonnant la seconde place à la Brabham de Nelson Piquet qui, lentement mais sûrement, gagnait des points au championnat du monde des conducteurs à la façon de son ancien maître et coéquipier Niki Lauda.

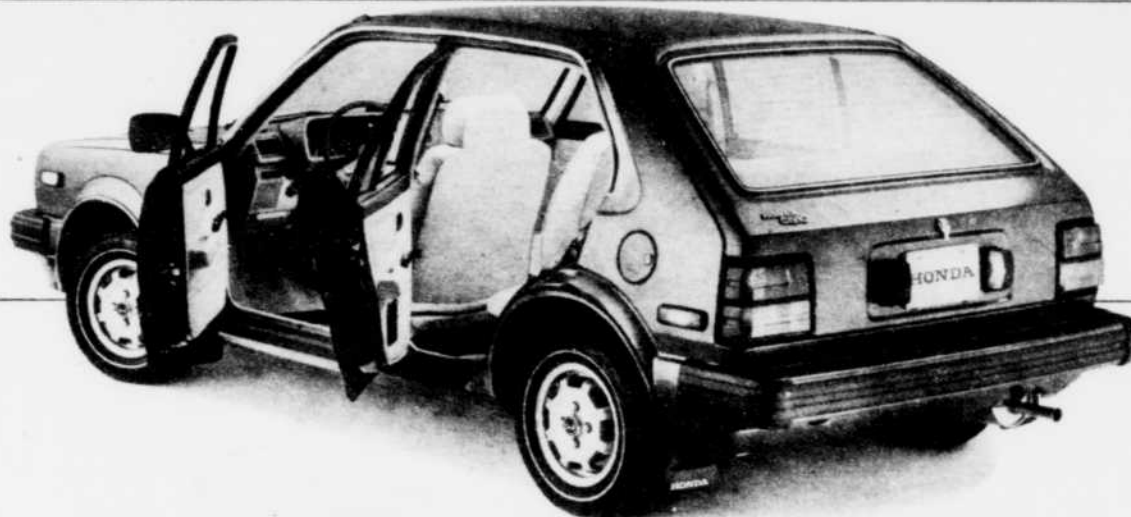
Ce fut ensuite l'Allemagne, à Hockenheim, où quelques jours avant la course Patrick Depailler connut une fin tragique au volant d'une nouvelle Alfa-Roméo lors d'une séance

d'essais privés. Cette fois ce fut Jones qui, à 5 tours de la fin, était victime d'une crevaisson, abandonnant la première place à Lafitte. Il réussit néanmoins à finir troisième derrière son coéquipier Carlos Reutemann et devant son plus proche rival au championnat du monde, Nelson Piquet. Gilles Villeneuve arracha un autre maigre point au championnat avec une brillante sixième place du moment gagnée après un départ de la 16e position.

En Autriche, on assista à un regain de vie des Renault qui profitèrent de l'altitude élevé du circuit pour mettre à profit la technique du turbo-compresseur. Partis premier et second, René Arnoux et Jean-Pierre Ja-

bouille connurent toutefois des fortunes différentes. Le premier fut embêté par des problèmes de pneus alors que Jabouille fila vers la victoire devant un Alan Jones impuissant mais riche de six autres points dans sa poursuite du championnat du monde.

A la lumière de tous ces résultats, les candidats à la victoire au Grand Prix Labatt du Canada sont évidemment nombreux. On ne devrait donc pas se tromper en misant sur les Saudia Williams de Jones et Reutemann, les Ligier de Pironi et Lafitte ou la Brabham de Nelson Piquet. Mais qui sait si le sol canadien ne redonnera pas une certaine vigueur à la Ferrari de Gilles Villeneuve. Forza Ferrari...! **P**



LE "SIÈGE D'EN ARRIÈRE" DE LA CIVIC FAIT DE PLUS EN PLUS DE CONQUÊTES...

Les usagers du "siège d'en arrière" de la nouvelle Civic 5 portes sont transportés de joie: jamais ils n'ont été aussi comblés.

PLUS D'ESPACE. En effet, en raison de l'empattement plus long, ils disposent dorénavant de deux atouts de choix: plus d'espace et même une entrée séparée.

PLUS DE CONFORT. Soyons sérieux. Il arrive aussi aux adeptes de la banquette arrière de s'asseoir à l'avant de leur Civic. Et, comme dans toute Honda, immobile ou en mouvement, ils sont en mesure d'obtenir pleine satisfaction au chapitre du confort grâce à ces caractéristiques: suspension MacPherson à jambe de force indépendante aux quatre roues, siège arrière à multipositions qui s'abaisse complètement et hayon qui s'ouvre très grand afin de faciliter le

chargement et le déchargement. Toutes les vitres teintées et une moquette intérieure complète: voilà bien qui ajoute encore au confort.

PLUS DE TRANQUILLITÉ D'ESPRIT. Vous obtenez des verrouillages de sûreté pour les enfants, une traction avant qui assure une meilleure conduite, peu importe les conditions de route, une direction à pignon et à crémaillère pour plus de précision au volant et des freins avant assistés à disque qui garantissent des arrêts en toute sûreté. Mais le meilleur, c'est que vous profitez toujours de ce fameux mariage de raison, cher à Honda, entre l'économie d'essence (42 mi/gal ou 6,7 L/100 km) et la générosité des performances. La nouvelle Civic 5 portes. A \$5,395 n'est-ce pas l'occasion rêvée de succomber à la tentation?...

Ne manquez pas de voir la sensationnelle course de la série Honda/Goodrich Challenge le 28 septembre, juste avant le Grand Prix.

Ces chiffres sont des estimations fondées sur des méthodes d'essai approuvées par Transports Canada et fournissent une base utile de comparaison des nouveaux modèles de voitures. La consommation peut varier selon votre façon de conduire, l'état de votre voiture, son équipement facultatif et les conditions de conduite. En option: roues, haut-parleurs arrière, garde-boue arrière, installés par le concessionnaire, en supplément. Prix de la Honda Civic 5 portes 1980 suggérés par le fabricant. Ils ne comprennent pas le transport, les taxes provinciales, l'immatriculation et les frais de préparation par le concessionnaire. Ce dernier est libre de vendre moins cher.

Il est très rare que deux frères réussissent dans le même sport. Au hockey, il y a bien eu les frères Richard et Mahovlich, mais ils semblent constituer une exception. Le fait est encore plus rare dans le domaine de la course automobile. Les frères Emerson et Wilson Fittipaldi sont le dernier tandem fraternel à avoir connu une certaine notoriété; mais seul Emerson a vraiment réussi, étant champion du monde à deux reprises. Auparavant, les frères Rodriguez (Pedro et Ricardo) avaient également connu leur heure de gloire. Voilà que les deux frères Villeneuve défraient maintenant les manchettes. Vont-ils faire mentir la règle?

Il est bien difficile de répondre à une telle interrogation, mais il faut se souvenir que ces deux Berthelais ont jusqu'à présent franchi bien des obstacles que beaucoup jugeaient insurmontables. Comme tout aîné qui se respecte, c'est Gilles qui a tracé la voie, et avec quel panache! Il faut aller à Berthier pour se rendre compte du chemin qu'il a dû parcourir pour devenir une des vedettes de la Formule 1. Issu d'une famille aux revenus confortables mais modestes, en comparaison de tous les autres pilotes à avoir atteint le grand circuit, Gilles n'a jamais eu les ressources financières énormes dont certains pilotes disposent et qui leur permettent de se monter une écurie personnelle ou de se louer un volant. Un des cas les plus connus au Canada est celui de George Eaton, héritier de la famille des magasins à succursales du même nom et qui se payait des participations à des Grand Prix. A sa décharge, il faut bien avouer qu'il n'était pas mauvais.

Pour revenir à Gilles, il faut aussi songer que l'organisation de la course automobile au Québec et au Canada était aussi limitée à cette époque qu'elle l'est aujourd'hui, du moins si on la compare avec ce qui se fait ailleurs. Cela ne peut qu'ajouter au mérite de ce pilote que plusieurs considèrent comme le meilleur au monde, et ce, même en dépit des déconvenues de Ferrari au cours de cette saison. Pour atteindre son but, il est allé au bout de son audace. Qui d'autre aurait mis sa maison en vente pour acheter une Formule Atlantic? Malgré bien des déboires, il est devenu une vedette dans cette catégorie et plusieurs espéraient bien le voir un jour courir en Formule 1. Mais si on veut être honnête, rares sont ceux qui pouvaient imaginer, à l'époque, qu'il serait un jour le pilote numéro un chez Ferrari, une des plus vieilles et des plus prestigieuses équipes du monde automobile.

Depuis un peu plus d'un an cependant, Gilles n'est plus seul à

mettre le nom des Villeneuve en évidence dans les pages sportives. Jacques, son frère cadet, est en voie de se tailler une niche bien à lui. Pendant que tout le Québec et le Canada n'avaient d'yeux que pour Gilles, dans sa fulgurante ascension au firmament des champions, son jeune frère débutait bien modestement au volant d'une Honda Civic, dans la série du même nom. On le surveillait bien du coin de l'oeil car, après tout, il était le «frère de l'autre». On était loin de se douter qu'il deviendrait un jour pilote de Formule Atlantic. Plusieurs le considéraient même à l'époque comme un fonceur un peu brusque qui se défoulait au volant.

C'était bien mal connaître Jacques Villeneuve. D'ailleurs, ce jugement du public et de la presse sur sa personnalité lui a nui à ses débuts. Mais dans les faits, personne n'était inté-

ressé à en savoir plus sur lui, tant on n'avait d'yeux que pour son aîné. Pourtant, il gagne à être connu. Il faut tout d'abord chasser de son esprit la vision du jeune frère en pâmoison devant les succès de l'autre et viscéralement écrasé par sa personnalité. Le hasard des naissances a voulu qu'il existe une différence d'âge suffisante pour qu'il ne se développe pas dans l'ombre absolue du plus vieux. De l'avis même de Jacques, les deux frères n'ont jamais été étroitement liés. Ils ont eu des relations normales entre frères, mais c'est tout.

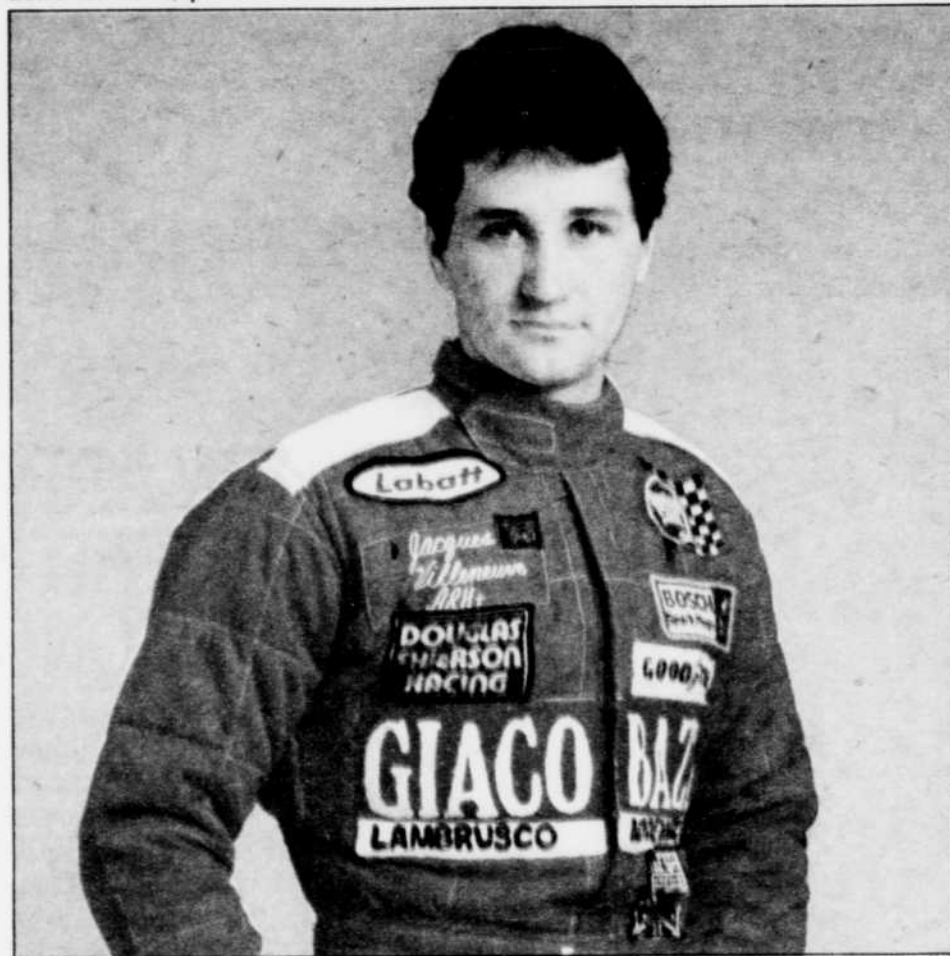
Si les deux Villeneuve aiment les courses d'automobile et de moto-neige, il est certain que l'influence de Gilles n'est pas à minimiser. On serait pourtant plus près de la vérité si on savait que leur père a toujours été un passionné de la vitesse. En fait, la vitesse est une véritable rai-

son de vivre chez les Villeneuve, qu'il s'agisse de Séville, le père, que de ses deux célèbres fils. Avant même que le nom de la famille devienne symbole de course, Séville Villeneuve avait trouvé le moyen de perdre son permis de conduire à quelques reprises, en raison de ses trop nombreuses contraventions pour excès de vitesse! Cet amour des déplacements rapides fait leur force. A l'encontre de plusieurs autres pilotes qui se surprennent parfois à trouver qu'ils roulent trop vite, les Villeneuve semblent se griser de vitesse.

Combien de fois, depuis le début de sa carrière, Jacques a-t-il embouti l'arrière d'un autre concurrent! Il ne pouvait comprendre pourquoi l'autre ralentissait! Pourtant, on a beau aimer rouler à la limite, il faut plus que cela pour devenir un pilote de grande classe. Il faut une connaissance technique du métier de pilote, ce que les deux frères sont allés acquérir à l'école de Jim Russel. Cette école de réputation mondiale vise à enseigner les connaissances de base du pilotage d'une automobile de course et Gilles et Jacques ont réussi le test avec brio, chacun terminant en tête de sa promotion.

Pour exercer ce métier, il faut également des nerfs d'acier et il semble bien que nos deux champions en soient bien pourvus. Le plus bel exemple du sang-froid d'un Villeneuve peut s'illustrer par la description de la première participation de Jacques à une course de Formule Atlantic. La scène se passe au Grand Prix Labatt de Québec, en 1979. Devant une foule venue voir «l'autre Villeneuve» faire ses débuts sur un circuit majeur, Jacques était d'un calme désarmant. Il semblait presque plus calme que Gilles, présent pour assister aux débuts de son frère. Discutant calmement avec Gilles, quelques secondes avant le départ, il semblait aussi détendu qu'un promeneur du dimanche. Aussitôt le signal du départ donné, le bolide bleu et rouge de Jacques était en chasse pour les premières places. A le voir aller, on avait l'impression qu'il s'agissait d'un vétéran et non d'une recrue. Empêché de terminer en raison d'ennuis mécaniques, il impressionna suffisamment pour que la majorité des observateurs présents avouent avoir été étonnés par son attitude et son talent. Certains affirmaient même qu'il était en avance sur Gilles à ses débuts. Le reste de la saison devait confirmer ces premières impressions, puisqu'il allait terminer au dixième rang du championnat, tout en méritant le titre de recrue de l'année. Pas mal pour un début!

La saison hivernale 1980 arrivée, Jacques est devenu pilote attitré de la maison Bombardier. Pilote de moto-neige d'expérience, il allait rapidement devenir une des grandes vedettes du circuit professionnel. Cela



LE JEUNE VILLENEUVE
N'EST PLUS LE «FRÈRE DE L'AUTRE»

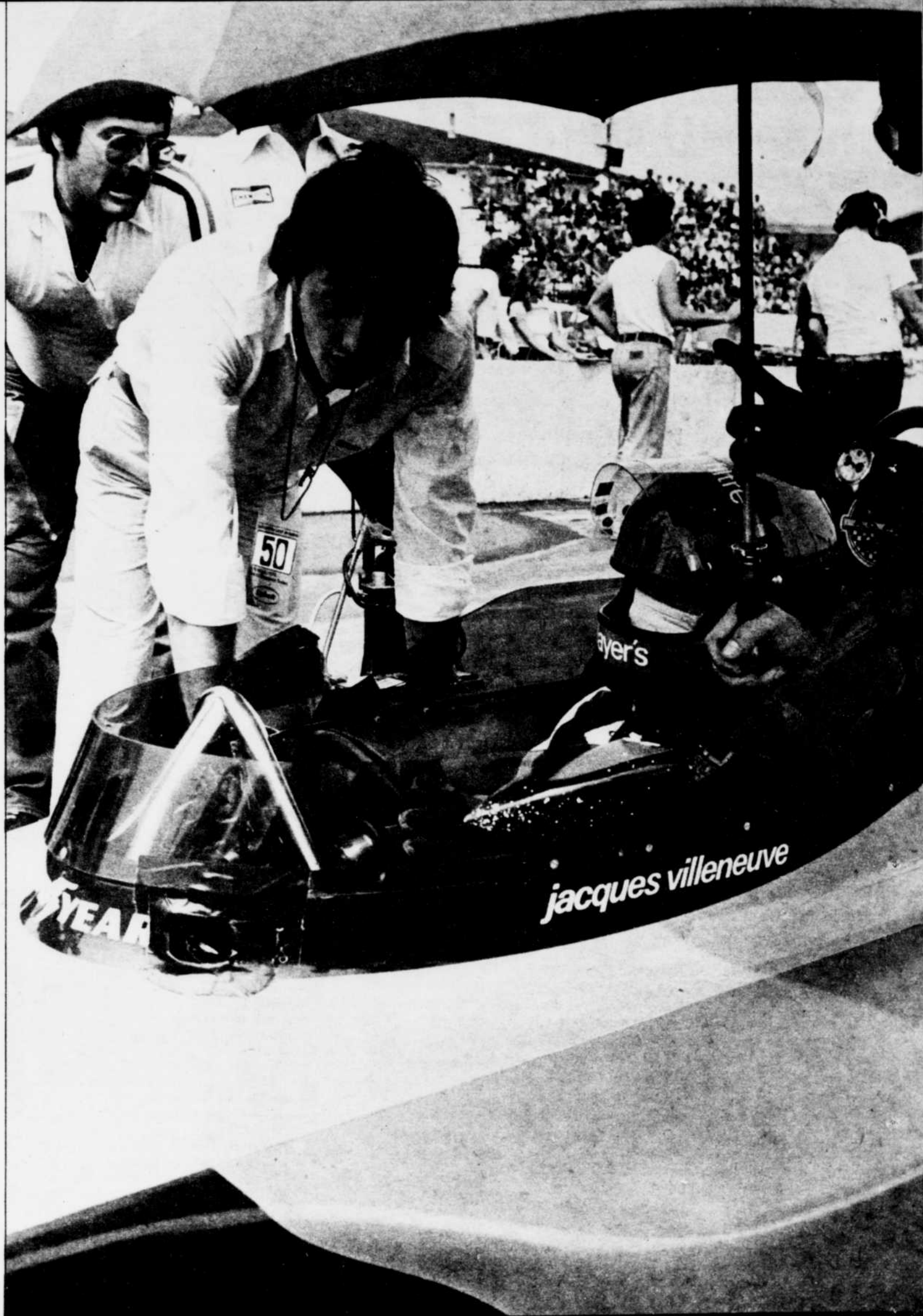
**Gilles
et Jacques,
chacun
pour soi**

marqua un retour en force de sa part, lui qui avait connu une saison plutôt décevante l'hiver précédent. Encore là, tous se souvenaient des exploits de Gilles. Il semble bien que cela ne l'a pas trop impressionné, puisqu'il a égalé les performances passées de son aîné en remportant le titre mondial, lors du championnat mondial d'Eagle River, au Wisconsin.

La preuve était faite. Jacques était aussi talentueux que son célèbre frère. Il lui fallait maintenant prouver qu'il pouvait s'imposer en Formule Atlantic. Après des débuts intéressants lors de la première course du championnat 1980, tenue à Long Beach en mars dernier, il prit plus d'aisance au fur et à mesure que la saison progressait. De plus en plus rapide lors des qualifications en raison d'une meilleure concentration, il obtient deux fois la «pole position». Qui plus est, il remporte deux victoires, en plus de mener au classement général. Il nous est malheureusement impossible de donner d'autres résultats au moment d'écrire ces lignes, mais un fait demeure: Jacques Villeneuve est actuellement le meilleur pilote en Formule Atlantic!

Bien que sa carrière épouse étrangement le même cheminement que celle de Gilles, il ne faut pas s'imaginer que l'aîné a tout fait pour aider le développement de «son petit frère». Il est bien intervenu à l'occasion et lui a certes donné de judicieux conseils, mais Gilles est assez intelligent pour savoir qu'il fallait laisser son frère s'affirmer seul. Après tout, on a beau s'appeler Villeneuve et avoir un frère chez Ferrari, cela ne signifie rien si on ne parvient pas à s'imposer sur la piste. Comme la Formule Atlantic a permis à Gilles de se faire connaître en Europe, elle est en voie de créer une enviable réputation à Jacques. Il n'est plus «l'autre», il est désormais un prénom et un nom.

Reste à savoir ce qu'il adviendra de sa carrière. Il est à prévoir qu'il fera encore de la Formule Atlantic la saison prochaine et, s'il est un peu chanceux, il pourrait décrocher un volant en Formule 2, porte d'entrée de la Formule 1. Par la suite, on peut imaginer qu'il pourrait aller rejoindre son frère sur le grand circuit. Après tout, les contes de fées dans le monde automobile semblent tous commencer à Berthierville! **P**



Schick vous épargne \$2.00 à l'achat d'huile moteur Uniflo d'Esso



Vous payez l'huile moteur Uniflo[†] \$2.00 de moins quand vous achetez l'un ou l'autre des paquets de lames de rasoir Schick spécialement identifiés.

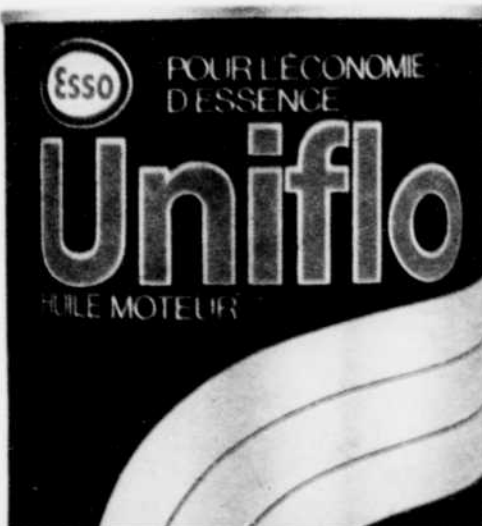
Il vous suffit de découper le bon et de le présenter à n'importe quel comptoir où l'on vend l'huile moteur Uniflo.** Vous aurez ainsi

le double avantage de vous raser de près et en douceur et d'économiser sur le prix d'une huile moteur qui vous permet de ménager le carburant, de protéger

votre moteur plus longtemps et d'obtenir un rendement plus souple de votre voiture.

Hâtez-vous, car cette offre n'est valable que pour un temps limité. Ne manquez pas cette occasion d'être bien rasé et d'économiser grâce aux lames de rasoir de qualité Schick et à Uniflo, l'huile moteur Esso de toute première qualité.

Schick 



[†]Cette offre s'applique à l'achat de 4 litres ou plus d'huile moteur Uniflo. Voir le bon pour tous détails.

*Personal Touch, Schick Ultrex, Injector are registered trademarks/sont des marques enregistrées Warner-Lambert Company. Authorized user/usager autorisé Warner-Lambert Canada Limited.

** Marques de commerce déposées de la Compagnie Pétrolière Impériale Limitée.

Les cinq grands

Gilles Villeneuve a déjà dit que son rêve le plus cher était de gagner un plus grand nombre de Grands Prix que l'illustre Jackie Stewart, et que ce n'est qu'après avoir atteint ce but qu'il songerait à la retraite. C'est là un exploit peu commun puisque celui qu'on avait surnommé «l'Écos-sais volant» est justement celui qui détient le record du plus grand nombre de victoires en Formule 1, soit 27. A ce jour, Gilles Villeneuve a été premier à quatre reprises (à Montréal en 1978, puis en Afrique du Sud, à Long Beach et à Watkins Glen en 1979) et il aura à répéter ce tour de force à 24 reprises pour dépasser l'idole de sa jeunesse.



JACKIE STEWART

Dans les annales du championnat du monde des conducteurs, qui fut institué en 1950, c'est Jackie Stewart qui est le premier de ce que l'on pourrait appeler les cinq grands de la Formule 1. Il fut champion du monde à trois reprises, en 1969, 1971 et 1973, au volant d'une Matra puis d'une Tyrrell, avant de prendre sa retraite pour se tourner vers les relations publiques.

Son plus proche rival au chapitre des victoires est son compatriote Jim Clark, le seul des cinq grands à avoir trouvé la mort en course automobile et, curieusement, non pas au volant d'une Formule 1. Clark, en effet, fut tué lors d'une épreuve de Formule 2 qu'il disputait en Allemagne au cir-

cuit de Hockenheim en avril 1968. Il avait déjà accumulé 25 victoires en Grand Prix et il est fort probable qu'il aurait atteint un sommet infranchissable si le destin n'en avait pas décidé autrement. Clark, durant sa prestigieuse carrière, remporta le championnat du monde à deux reprises (en 1963 et 1965) au volant des Lotus de Colin Chapman et il gagna même la célèbre classique des 500 milles d'Indianapolis pour le même constructeur.

Le nom qui marqua le plus la course automobile au cours des trois dernières décennies est sans contredit celui de l'Argentin Juan Manuel Fangio, gagnant de cinq championnats du monde, performance qu'aucun autre pilote n'a pu égaler. Ses 24 victoires le placent troisième chez les cinq grands, mais plusieurs affirment qu'il fut le plus grand pilote automobile de tous les temps, ou du moins le plus spectaculaire. Fangio gagna le championnat du monde une première fois en 1951 pour Alfa-Roméo, et il répéta l'exploit à quatre reprises de 1954 à 1957 inclusivement en conduisant pour Maserati, Mercedes-Benz et Ferrari. Il vit toujours dans son Argentine natale où il dirige un florissant commerce d'automobiles.



JIM CLARK

L'Autrichien Niki Lauda se classe quatrième parmi les pilotes de Grand Prix ayant le plus de victoires à leur actif.

Avant sa retraite inattendue l'an dernier, à la veille du Grand Prix du

de la Formule 1



NIKI LAUDA

Canada, il avait triomphé dans 17 épreuves comptant pour le championnat du monde des conducteurs et gagné le championnat en 1975 et 1977 pour le compte de Ferrari.

Le dernier des cinq grands, l'Anglais Stirling Moss, a sans doute connu la carrière la plus paradoxale

de toute l'histoire des Grands Prix de Formule 1. Maître incontesté de cette discipline sportive à la fin des années 50 et au début des années 60, Moss n'a jamais remporté le titre de champion du monde bien qu'il ait amassé 16 victoires en Grand Prix. Ceci s'explique par le fait qu'il n'a



STERLING MOSS

jamais réussi, en raison de difficultés mécaniques, à gagner d'une façon régulière pendant une même année. Sa carrière devait prendre fin de façon dramatique le week-end de Pâques 1962, alors qu'il fut victime d'un grave accident au circuit de Goodwood en Angleterre.

Sérieusement blessé, Moss survécut à l'accident mais il ne fut plus en mesure de retrouver les réflexes et la concentration qui lui avaient permis de surclasser ses adversaires sur tous les circuits du monde.

Enfin, parmi les pilotes encore actifs, c'est le Brésilien Emerson Fittipaldi qui a le plus de victoires à son crédit, soit 14, ce qui le place au sixième rang.

Quant à l'objectif de Gilles Villeneuve, il n'est sans doute pas facile à atteindre, mais notre compatriote peut au moins se vanter d'avoir déjà plus de victoires à son crédit que plusieurs pilotes ayant débuté en Formule 1 bien avant lui.

PHOTOS LA PRESSE

**"DIMINUEZ LE COÛT DE VOTRE AUTOMOBILE
EN CHANGEANT LES FILTRES RÉGULIÈREMENT!"**

WIX®

FILTRES À HUILE À AIR ET ESSENCE

DISPONIBLE
CHEZ TOUS
LES COMMERCANTS
ASSOCIÉS DE....

GROUPE
ijh
L.T.E.

**UNI-SELECT
INC. **





Grand Prix Labatt du Canada

Tout un événement, un événement pour tous.



On aime ça d'même!

75e anniversaire

Il y a 75 ans le gouvernement fédéral, par un démembrement des Territoires du Nord-Ouest, créait la Saskatchewan et l'Alberta.

Deux nouveaux timbres ont été émis pour commémorer ces anniversaires.

La Saskatchewan et l'Alberta doivent leur croissance rapide et leur prospérité à la terre, c'est pourquoi ces deux timbres s'inspirent du spectacle des vastes plaines qui s'étendent depuis les frontières de ces deux provinces jusqu'au majestueuses Rocheuses de l'Ouest. La photographie aérienne est l'oeuvre de George Hunter et le design typographique a été réalisé par la maison Chris Yaneff Limited, de Toronto.



La Banque d'oeuvres d'art du Conseil des arts du Canada présente à Montréal une exposition d'oeuvres tirées de sa collection. L'exposition, à double volet, réunit 250 oeuvres de 186 artistes canadiens, dont 66 du Québec. Les peintures sont exposées dans le hall d'entrée de la salle Wilfrid-Pelletier de la Place des Arts jusqu'au 5 octobre, alors que les sculptures, gravures et photographies sont regroupées à la Place du Complexe Desjardins, jusqu'au 23 septembre. La plupart des oeuvres ont été créées ces dix dernières années et représentent toutes les tendances. Le but de l'exposition est double: présenter au public une partie de la collection de la Banque et mieux faire connaître son programme de location. Créée en 1972, la Banque vise à aider les artistes à vivre de leur art et à permettre aux Canadiens d'apprécier notre art contemporain. A cette fin, elle achète des oeuvres de nos artistes et les loue à des organismes publics. A ce jour, la Banque a acquis 9 000 oeuvres de près d'un millier d'artistes et 54 p. cent de ces oeuvres sont en circulation.

55 ans d'histoire

Le Terminus Craig, que des centaines de milliers de Montréalais et de touristes ont fort bien connu au cours de leur existence, n'est plus. Il est tombé sous le pic des démolisseurs pour faire place au progrès: la construction du Palais des Congrès.

La démolition de cet édifice met un terme à 55 ans d'histoire et rappelle l'époque des tramways. Le Terminus Craig servait depuis quelques années comme garage et comme bureaux à la division du personnel du service des Relations industrielles de la CTCUM.

La tapisserie de Bayeux

La célèbre tapisserie de la ville de Bayeux (Calvados), qui retrace l'épopée de la conquête de l'Angleterre par Guillaume le Conquérant et ses compagnons sera transférée, au début de l'année 1982, dans de nouveaux locaux spécialement aménagés à cet effet dans l'ancien séminaire de Bayeux.

La tapisserie, exposée pour la première fois lors de la dédicace de la cathédrale le 14 juillet 1077, se trouve depuis 1914 dans les locaux de l'ancien évêché. La salle où elle est exposée est trop petite pour le nombre croissant de visiteurs qui se rendent chaque année l'admirer. Selon les estimations, cette oeuvre attire 300 000 visiteurs à Bayeux, essentiellement entre Pâques et septembre.

La tapisserie, longue de 70 m, bénéficiera d'une salle spécialement aménagée et protégée contre les risques d'incendie. En outre, un dispositif maintient un degré d'humidité idéal afin que la toile de lin de la tapisserie ne s'altère pas au fil des années.

Alfred dans le métro

Alfred, c'est un lapin blanc. Ce lapin vit une aventure extraordinaire dans le métro de Montréal, en compagnie de trois enfants délinquants. Cécile Gagnon, l'auteur de ce récit et des dessins qui l'accompagnent, a voulu démontrer que la grande ville peut être une source d'enchantement pour les enfants.

Publié par les éditions Héritage, Alfred dans le métro a gagné le prix de l'ACELF (Association canadienne d'éducation de langue française) et sera lancé fin septembre dans les bureaux de la Commission de Transport de la Communauté urbaine de Montréal. A cette occasion, un groupe de jeunes usagers du métro auront l'occasion d'expérimenter le simulateur qui sert à l'entraînement des futurs opérateurs.

Qui suis-je?

Un récent article paru dans cette rubrique faisait état du travail de la Commission de toponymie au ministère des Affaires municipales; à cette occasion, plusieurs citoyens ont manifesté de l'intérêt pour leur gentilé (le nom dont on désigne les habitants d'une ville). Par la suite, nous avons reçu ces précisions de la part de la commission:

«La politique de la Commission de toponymie en ce qui a trait aux noms d'habitants favorise surtout la création, ou le recours à des formes existantes qui émanent des gens concernés. La Commission émet son avis sur les gentilés qui lui sont soumis; elle estime qu'il appartient aux habitants des divers lieux du Québec de se doter d'un gentilé ou d'en privilégier un qui est déjà en usage et qui répond à des critères de formation précis. Le rôle de la Commission vise surtout à élaborer des règles de composition et à fournir, à ceux qui le désirent, toute l'aide nécessaire en ce domaine et non à parachuter et encore moins à imposer tel ou tel gentilé.»

Donc, pour faire des suggestions ou pour obtenir des renseignements, on s'adresse à:

Commission
de toponymie
Service de la recherche,
220, Grande-Allée est,
Québec, QC G1R 2J1



L'amour des oiseaux

L'amour des oiseaux peut mener loin. C'est ainsi que pendant plusieurs années le dernier étage de l'édifice de la Sun Life, à Montréal, a été gardé libre afin de ne pas nuire à un couple de faucons pèlerins qui avaient fait leur nid sur le toit. On sait que le faucon pèlerin est une espèce menacée de disparition.

Il existe des moyens moins draconiens d'attirer les oiseaux chez soi: il suffit de planter dans son jardin des arbres ou arbustes à fruits comme le sorbier, le pimbina et le chèvre-feuille.

L'Unicef et l'eau

Depuis 1953, l'Unicef aide les gouvernements des pays en voie de développement à exécuter en zones rurales des programmes d'approvisionnement en eau et des projets d'assainissement. Commencée à une échelle réduite avec quelques projets pilotes ou expérimentaux, cette aide a prouvé au fil des années qu'un approvisionnement suffisant en eau et une bonne hygiène sont indispensables à la santé et au bien-être des jeunes et des enfants en bas âge.

Les maladies liées à l'eau sont la principale cause de décès chez les enfants et les nourrissons. On estime que cinq millions d'enfants de moins d'un an meurent chaque année de maladies intestinales.

Une étude menée récemment par l'Unicef dans huit pays en voie de développement a révélé que 90 p.c. de tous les décès d'enfants dans ces pays auraient pu être évités s'il y avait eu de l'eau salubre et de bonnes conditions d'hygiène.

Selon la Banque mondiale, un investissement de trois à quatre milliards de dollars par an suffirait pour éliminer en dix ans la plupart des problèmes d'eau qui se posent dans le monde.

Le passé au présent

En conformité avec le programme de sciences humaines du ministère de l'Éducation, M. René Croteau, antiquaire, a visité l'an dernier les classes de 5e primaire de la Commission scolaire catholique de Sherbrooke. Cette activité, qui vise à faire découvrir le mode de vie de nos ancêtres, constitue une des façons de rendre vivante la matière des nouveaux programmes d'histoire et de géographie de 5e et 6e primaire.

L'objectif poursuivi, à l'occasion de cette journée de M. Croteau dans 60 classes de 5e année, était de permettre à l'élève de se rendre compte de l'habileté, de l'ingéniosité et du bon goût des générations qui l'ont précédé, et de l'inciter à poursuivre lui-même, l'exploration du passé.

Afin de mieux faire vivre l'histoire qu'il relate, l'antiquaire raconte, au présent, l'usage de divers objets (baratte à beurre et moules, boîte à ustensiles, huche à pain, bouilloire, table, trépieds pour le foyer, pilon et mortier) et montre un échantillon d'ustensiles en bois (assiettes, spatules et louches).

Aux dires de M. Jean-Luc Picard, conseiller pédagogique en sciences humaines, enfants, enseignants, directeurs d'école et parents ont été enchantés de l'expérience. (Info-meq).



LE MÉLODRAME

*Faut-il en rire
ou en pleurer?*

LEVEZPOUR 80

PAR SERGE BRIND'AMOUR

Il doit bien y voir 25 ans que j'ai vu mon premier long métrage au cinéma. Je m'en rappelle pourtant comme si c'était hier.

Cela s'intitulait *Peppino et Violetta*. Un mélodrame de la plus belle eau. Un jeune garçon (Peppino) entretient la plus tendre amitié pour son âne (ânesse?), Violetta. La pauvre bête vient bientôt à tomber si malade qu'elle risque de mourir. Convaincu que seul un miracle peut la sauver, Peppino entreprend de la conduire à Rome, pour la présenter à la statue d'un saint qui a toute sa confiance. Mais, voilà le hic, ladite statue se trouve dans une chapelle annexe de la basilique Saint-Pierre. Après moult péripéties, Peppino obtiendra du Saint-Père en personne la permission d'y amener Violetta. L'animal, du moins on le présume, guérit. Peppino et Violetta rentrent dans leur village. Fin.

Mais bien avant ce moment, tout attendri, ramolli et chagriné, je sentais les larmes qui me piquaient les yeux. Je me gardai bien cependant de les laisser couler, dussé-je pour cela m'étrangler entre deux sanglots retenus, quelques reniflements et les bouchées de mon pop-corn. Je savais, parce qu'on me l'avait déjà appris, qu'« un homme, ça ne pleure pas! », encore moins en public. A six ans!...

J'aurais tant aimé pleurer

Il m'en est toujours resté quelque chose. D'abord, une fâcheuse tendance à m'étouffer chaque fois que j'avale un grain de pop-corn, et à sangloter chaque fois que j'entrevois un âne. Ensuite, un goût prononcé pour le mélodrame, du moins au cinéma (c'est ce que je crois), et peut-être aussi un peu dans la vie (c'est ce que croient mes prétendus amis). Enfin, une envie secrète pour mes petites amies et les autres, qui peuvent pleurer à grands flots sans le moindre dommage à leur réputation — au contraire, c'est bien vu: « c'est si féminin » — pendant que moi, je continue stoïquement à les consoler, au lieu de pleurer de concert comme j'en aurais envie. Quelle désolation pour un homme (supposément) libéré!

Je vois d'ici rigoler les mâles, les vrais de vrais, les durs de durs. Je sais, tous les hommes font profession d'avoir horreur du mélo. Les hypocrites! Car voulez-vous bien me dire qui en assure le succès de tous ces films mélos qui pleuvent sur les écrans bon an mal an, depuis les tout débuts du cinéma; de ces romans à l'eau-de-rose, *love stories* et autres *gothic romances* qu'on retrouve dans tous les kiosques; de ces innombrables bluette sentimentales qu'on entend à cœur de jour à la radio? En majorité des femmes bien sûr, je veux bien le reconnaître. Alors posons le problème autrement. Qui les écrit ces oeuvres?

Sonoflex

Les panneaux de plafond lavables, flexibles, insonorisants, légers, faciles à couper, isolants et offrant plus de hauteur libre (couverts par une garantie de 5 ans contre le gauchissement!).



Sonoflex prend moins de place et n'a besoin que d'un espace de 2" pour l'installation. Les panneaux rigides exigent au moins deux fois plus. Résultat... une pièce plus haute grâce à Sonoflex.

Sonoflex est insonorisant et absorbe le bruit grâce aux fibres de verre inorganiques denses.

Sonoflex est facile à couper rapidement au couteau ou avec des cisailles.

Sonoflex est léger et ne pèse que 17 1/2 lb par carton de 80 pieds carrés. 1.75 lb par panneau.

Sonoflex est flexible et extrêmement facile à installer. Il est fait pour être plié et se reposer exactement sans surfaces écaillées ou coins endommagés.

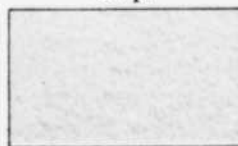
Sonoflex est lavable grâce à son revêtement permanent formé d'une pellicule qui garde son apparence neuve pendant des années.

Sonoflex est stable et ne gauchit pas ni ne se gondole... il est couvert par une garantie de 5 ans contre le gauchissement.

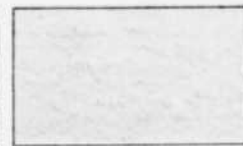
Sablonné



Crépi



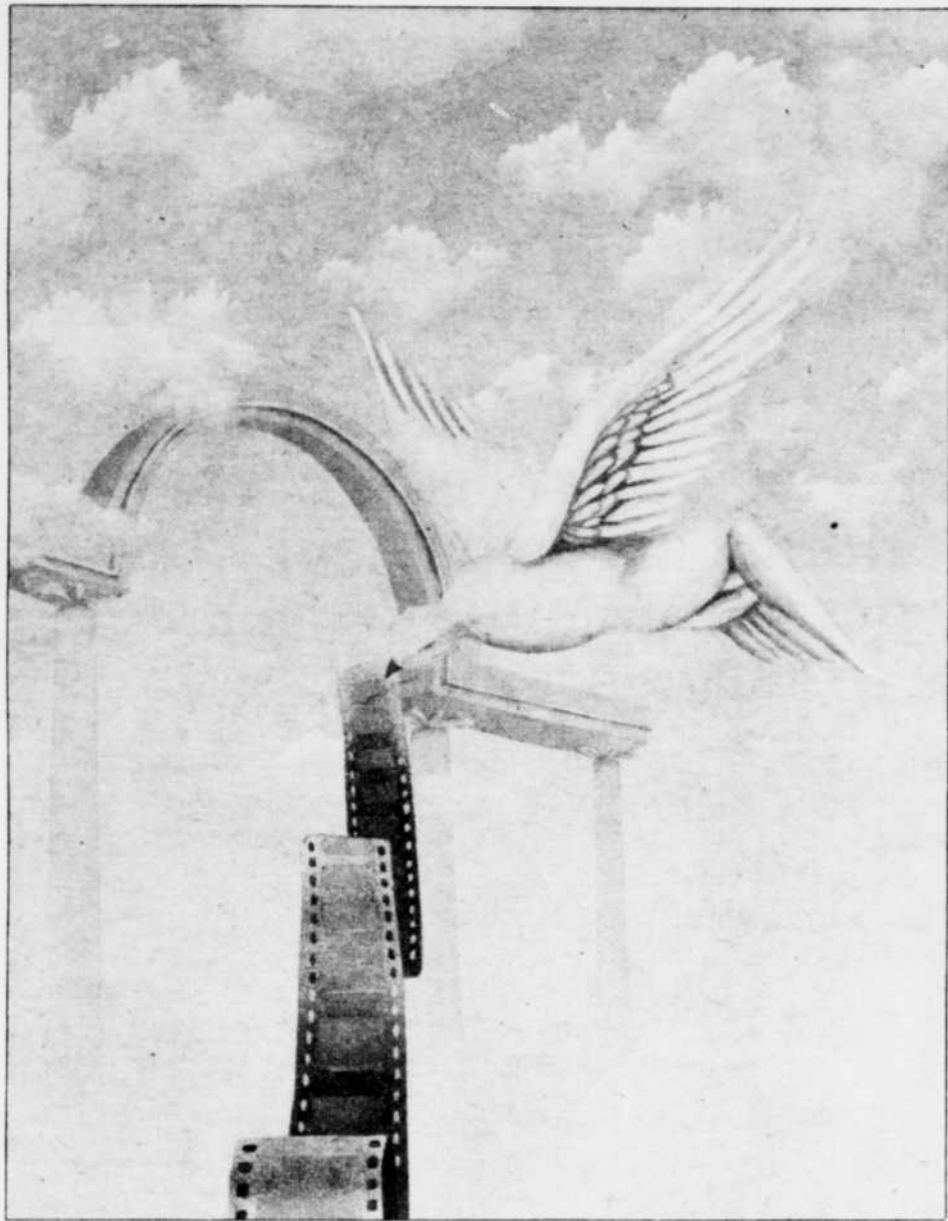
Gravé



Les panneaux de plafond SONOFLEX existent en trois jolis revêtements texturés formés d'une pellicule très résistante, stratifiée de façon permanente à la fibre de verre isolante. Venez les voir sans tarder chez votre fournisseur favori de matériaux de construction.

FIBERGLAS CANADA LTD.

Fiberglas Canada Limitée, 3080 Yonge Street, Toronto, Ontario M4N 3N1



Le mélodrame

sentimentales, qui les produit? Des hommes, eh oui! Les choses étant ce qu'elles sont dans notre société, il y a, dans ce genre comme dans les autres, infiniment plus de créateurs que de créatrices. Des femmes, vous croyez, Du Veuzit, Jaunières, les auteurs de la collection Harlequin, cet empire de l'eau-de-rose? Non, des hommes! Et Guy des Cars s'appelle bien Guy, non pas Guylaine. Du reste, en cette ère de féminisme, il est bien probable que pas une femme au monde n'aurait osé écrire une histoire telle que, par exemple, *Love Story*, de crainte de passer pour un incurable bas-bleu, ou une sottise sentimentale. Il a fallu Erich Segal: qu'il en soit loué, au nom de tous les amateurs de mélo (ce qui n'est que justice, vu que tous les autres le conspuent allégrement).

Puisqu'après tout nous les concevons et les produisons, ces mélodrames, pourquoi alors nous serait-il interdit d'en jouir au même titre que les femmes? C'est-à-dire d'en brail-ler à satiété, puisque c'est bien là le

plus grand plaisir du mélodrame. D'ailleurs, il faut être bien naïf pour croire que tous les hommes qui ont vu *Love Story*, *l'Autre versant de la montagne*, *Châteaux de rêves*, *le Champion*, *Rocky I et II*, etc., ne fassent qu'accompagner leur femme ou leur petite amie, et plus naïf encore pour croire qu'ils n'y ont pris aucun plaisir. Or, quel plaisir peuvent bien procurer des films aussi ordinaires que ceux-là, sinon le plaisir d'être touché? Que celui qui n'a jamais — mais alors là, sincèrement hein, pas d'farce... — eu envie de verser une larme au cinéma me lance la première pierre! (Je vais te me la lui retourner aussi vite, le sans-cœur!).

Attention, diront certains, vous confondez les genres. *Love Story* est un mélo, soit, mais *Rocky* est un drame psychologique. En fait, c'est une simple question de perception. Tout dépend du point de vue. Au cinéma comme dans la vie, les drames des uns sont les mélodrames des autres, et vice versa. Le sujet mélo n'est

pas différent du sujet dramatique, tragique, ou même comique. Mieux, il n'existe pas de sujet mélo ni de sujet comique. Il n'existe que des sujets, dont l'étiquette qu'on leur accolera dépend surtout du traitement. Quelques exemples concrets illustreront mieux mon propos.

Ainsi, imaginons l'histoire suivante: une adolescente de haute lignée est amoureuse d'un jeune noble. Le père de la jeune fille, un homme snob, hautain et désagréable (quel personnage antipathique!), a une engueulade de première classe avec le père de celui qu'elle aime, qu'il insulte. Pressé par son propre père de le venger, le fils de l'insulté tue malencontreusement au cours d'une bagarre le père de sa belle. Fâcheuse situation s'il en fut jamais! Voilà-t-y pas la jeune fille prise entre son amour et le devoir de venger son père, et l'honneur de sa famille. Drame tout à fait cornélien, on en conviendra. D'autant plus que c'est justement de Corneille, que ça s'appelle *Le Cid*, et que c'est reconnu comme un chef-d'oeuvre de la tragédie, pas du mélo.

Shakespeare et le mélo

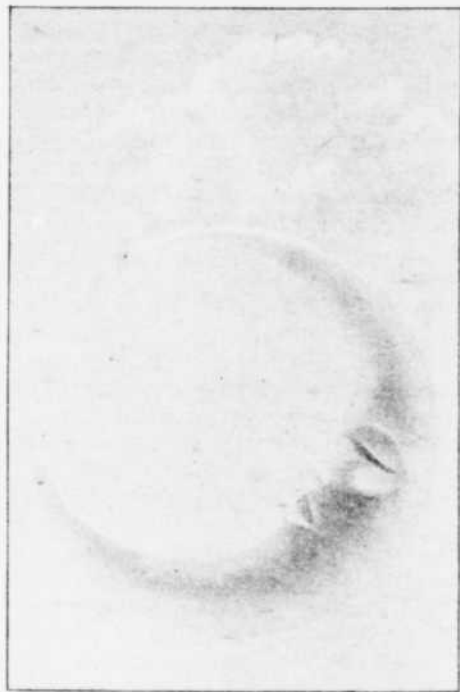
Vous en voulez une autre? Voici: une adolescente de haute lignée (encore!) est éprise d'un jeune noble (on fait ce qu'on peut). Malheureusement pour eux, leurs familles sont à couteaux tirés depuis des générations, sans que personne en connaisse les raisons exactes. Bref, leurs parents respectifs ne sont unanimes que sur un point: ils sont contre le mariage. Après moultes péripéties (j'abrège), dont un pacte mutuel de suicide entre les jeunes gens, la jeune femme s'empoisonne, croyant son amant mort. Mais — surprise — elle se rate; elle n'est qu'endormie. Cependant le jeune homme la croit morte et, revirement inattendu, se tue pour respecter son engagement. Seulement, lui, il ne se rate pas. La belle s'éveillant à son heure (que de péripéties!) et trouvant son amant mort, se tue à son tour. Et cette fois, elle ne se rate pas. Guy des Cars? Non. Shakespeare: *Roméo et Juliette*.

Et encore une, pour vous faire plaisir: une belle jeune fille (je vous le donne en mille: elle n'est pas de haute lignée) rencontre un jeune homme (il n'est pas noble, mais au contraire juif) lors d'une partie de tennis. Les deux jeunes gens, timides, timorés même, *pognés*, se reconnaissent l'un dans l'autre et se plaisent: le coup de foudre! (Et leurs familles s'en fichent; elles n'ont rien à voir là-dedans pour faire changement.) Elle est chanteuse débutante, lui auteur et comédien d'une certaine notoriété déjà; on les suit un bout de temps vers les sommets de la célébrité et de la réussite hollywoodiennes. Ils ont une liaison, mais aussi des tas de problèmes: psychologiques, sexuels, relationnels, etc. Bref, ils finissent par rom-

pre, et ils en sont tous les deux désolés. Nous aussi, du reste. Ils se revoient; lui veut reprendre, mais elle est heureuse ailleurs. Elle l'aime bien, mais elle ne l'aime plus; même si lui, c'est visible, l'aime encore. Un affreux mélo? Tous les ingrédients sont réunis. Sauf qu'il s'agit d'une excellente comédie, intitulée *Annie Hall* et signée Woody Allen. C'est bien pour dire, hein...

C'est bien pour dire, en effet, que le mélodrame ne se distingue en rien, par essence, des autres genres. Tout est dans le traitement, et peut-être aussi dans le talent, ou l'absence dudit. Mais s'il faut absolument caractériser le mélodrame, on peut dire qu'il se distingue par une certaine surcharge: le «trop c'est trop» de péripéties et d'événements, heureux et malheureux; mais plus souvent malheureux, car ici le bonheur n'est jamais qu'un moyen de mieux souligner l'âpreté, la dureté du destin, c'est-à-dire du malheur inéluctable s'accumulant sur les épaules des mêmes personnages. Ce qui réduit souvent à zéro la vraisemblance de l'intrigue; alors que le drame, au contraire, prétend à la plus grande vraisemblance possible.

Les auteurs de mélo en mettent toujours trop. Les Espagnols et les Mexicains en particulier, grands producteurs et grands consommateurs (ah! la fameuse sensibilité latine), s'en donnent vraiment à cœur joie, quoique les Italiens méritent certes une mention honorable. Non seulement la fille se croit laide (alors qu'elle est toujours très belle: condition nécessaire à l'identification



des spectatrices), mais elle est pauvre, malheureuse, incomprise et maltraitée par sa famille. En prime, elle sera à un moment ou l'autre de l'histoire battue, accidentée, infirme, défigurée, séduite, trompée, engrossée, abandonnée, etc.

Le méchant sera, lui, pourvu de tous les attraits et aura toutes les chances du monde, bientôt suivies en guise de punition, c'est une loi du genre, de tous les déboires possi-

bles et imaginables, plus quelques autres. Mais à la fin l'héroïne rencontrera le Prince Charmant et connaîtra bonheur et félicité. (Quelques minutes seulement, si elle doit mourir; pour le reste de ses jours, on le présume, si elle sauve sa peau; les amateurs se divisent en effet en deux clans irréconciliables: ceux qui ne jurent que par le *happy end*, et les pessimistes qui tiennent mordicus à ce que personne ne s'en sorte vraiment). Vous voyez ce que j'entends par surcharge?

Adhésion totale du spectateur

En ce sens, on peut dire que le mélo, le vrai, le pur, est au genre dramatique ce que le vaudeville, et dans une moindre mesure le boulevard, sont au genre comique: le *boutte du boutte*. Dans l'un comme dans l'autre, les personnages sont sommairement esquissés, fortement typés (le méchant, la victime, le séducteur, la pôm'fille), grossis jusqu'à la caricature, et surtout, psychologiquement faux, invraisemblables. L'intrigue, les situations sont simples, quand ce n'est simplistes, volontairement réduites à quelques traits essentiels. Bref, tout est exagérément grossi, y compris souvent les effets et le jeu des comédiens, pour produire chez le spectateur l'effet désiré, comique dans un cas, le plus triste possible dans l'autre.

C'est pourquoi le mélo demande, pour être apprécié, une adhésion totale du spectateur, doublée de préférence d'une suppression complète du sens critique. Il faut vouloir, il faut avoir la foi! Autrement dit, il faut laisser jouer à plein les mécanismes de l'identification et de la projection, «se mettre dans la peau» des personnages. Cette affirmation est facile à vérifier. Il suffit de se livrer soi-même à l'expérience qui consiste à regarder «de l'extérieur» un mélo. Non seulement cela le vide de son contenu dramatique, mais ça peut aussi le faire paraître passablement comique, et même ridicule. Si, au contraire, on «intériorise» trop une situation vaudevillesque, elle se vide de son comique, et peut apparaître éminemment dramatique, et même tragique.

Par exemple, à moins d'être tout à fait dépourvu de sensibilité, qui peut vraiment rire d'Annie et d'Alvis, et de tous leurs problèmes (dans Annie Hall), s'il s'arrête à se mettre à leur place? Mais à l'inverse, à moins d'être pourvu d'une sensibilité à toute épreuve, qui peut éviter de rigoler un brin si, un seul instant, il se met à regarder Love Story froidement, de l'extérieur? Comme quoi il y a peut-être, en fin de compte, deux manières distinctes d'apprécier un mélo: on peut aussi bien en rire qu'en pleurer, c'est selon qu'on «marche» ou pas. Et parfois, c'est d'une telle médiocrité, d'une telle insignifiance, qu'effectivement il vaut mieux en rire qu'en pleurer! **P**

Comment avoir des finances en pleine forme

DESSINS PAR ALVEN RACICOT



Des finances en pleine forme, c'est tout aussi important qu'une bonne condition physique.

C'est la sécurité, la tranquillité d'esprit, la fierté d'être propriétaire et la satisfaction de savoir que votre famille peut compter sur vous.

On décide de mettre de l'ordre dans ses affaires pour bien des raisons: un simple malaise, ou un problème financier aigu qui démontre un manque évident de protection; un changement de situation de famille, par exemple le mariage, la naissance d'un enfant, l'achat d'une maison, ou encore un change-

ment d'emploi, et l'on doit soudain faire face à de nouvelles responsabilités.

Notre brochure gratuite sur la planification financière vous aide à faire le premier pas et à réorganiser vos affaires. Elle vous explique aussi comment fixer des objectifs et garder le contrôle de votre situation financière.

La Sun Life s'intéresse autant à votre santé qu'à celle de vos finances. La protection des obligations hypothécaires, de l'entreprise, du revenu familial et du patrimoine, l'éducation des enfants, la retraite, l'étalement du revenu, l'ajournement de l'impôt, l'assurance des salariés, voilà autant de sujets qui vous préoccupent. Venez nous voir! Grâce à nos contrats simplifiés et à nos prix compétitifs, nous pouvons vous aider à mettre vos finances en forme.

Pour tout savoir sur les finances en pleine forme, procurez-vous notre brochure en vous adressant à un représentant de la Sun Life, ou en écrivant à notre bureau le plus proche.

En forme pour la vie

SunLife
DU CANADA



VOUS AVEZ LES REINS SOLIDES?

LUTTEZ AVEC NOUS.



La Fondation canadienne des maladies du rein

perspectives

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

Président et directeur général: Jean-A. Dion

Redaction

Rédacteur en chef: Jean Bouthillette
Redactrice en chef adjointe: Thérèse Dumesnil • Rédacteur-réviseur: Edouard Doucet

Conception graphique

Directeur: Pierre Legault
Chef de la fabrication: Michel Brunette • Graphiste: Jean-Marc Martin

Secretariat

Liliane Bitursi • Françoise Joannidis • Gisèle Payant

Service de la publicité

Directeur général: Walter Trudeau, 231, rue Saint-Jacques, Montréal, P.Q. H2Y 1M6 Tél. 282-2166 • Directeur régional: Denis Kelly, 36 King Street east (4th floor) Toronto, Ont. M5C 1E5 Tél. 363-8064

Conseil d'administration

Président: Charles d'Amour
Vice-président: Guy Pépin • Secrétaire: Gaston Vachon • Trésorier: Denis Lacasse

VOICI LES NUMÉROS GAGNANTS DE NOTRE BIG MAC: LE HAMBURGER LE PLUS SAVOURÉ AU MONDE.

1. Le dessus du petit pain, doré, léger, frais, croustillant.

2. De minuscules graines de sésame, savoureuses et bien grillées.

3. Le frais croquant d'oignons en petits cubes.

4. Notre fameuse boulette de boeuf canadien, pur à 100%.

5. Deux tranches de cornichon au fenouil légèrement piquant.

6. La fraîcheur d'une feuille de laitue, en morceaux.

7. Au coeur du hamburger, notre secret: une sauce géniale.

1A. Le centre du petit pain.

3A. D'autres petites bouchées croquantes d'oignon.

4A. Une autre boulette de boeuf canadien, pur à 100%, tendre et succulente.

8. Une tranche exquisement moelleuse de notre fromage cheddar canadien, fondu et pasteurisé.

6A. Une autre feuille de laitue toute fraîche.

7A. Encore une petite louche de notre sauce spéciale.

1B. Le dessous du petit pain, bien frais et tout doré.

9. Tous les numéros du Big Mac sont toujours gagnants, parce qu'ils s'additionnent pour vous donner notre fameux Big Mac, bon, frais, substantiel, rassasiant et de la plus grande qualité, dont des millions de Québécois ne cessent de se régaler.



Que de bonnes choses...
quel bon goût!

10. Mais le numéro le plus utile, c'est celui-ci. Puisque c'est à cette enseigne que vous trouverez la qualité, le service, la propreté et la valeur qui ont fait notre renommée dans le monde entier, le seul et unique endroit où vous pouvez commander le seul et unique... Big Mac.



Personne peut faire ça
comme McDonald's.

A TABLE

SEPTEMBRE VENU, TOUT CHANGE

L'été nous a poussés à l'extérieur, à la recherche du soleil, de l'air et de l'eau; l'hiver nous trouve goûtant la douceur de la maison où de nouvelles occupations nous invitent.

Septembre a toujours été ainsi. Une transition. Après avoir travaillé aux champs, les femmes rentraient, les bras chargés de lin et de chanvre. Avec la laine des moutons tondus au printemps précédent, elles s'apprêtaient, avec leurs filles, à filer, à tisser, puis à coudre, pendant que

les hommes prenaient la route des chantiers. Les femmes connaissaient le veuvage saisonnier et, en l'absence des hommes, ni la ferme, ni la maison, ni la vie ne s'arrêtaient.

De nombreux enfants, nés entre septembre et avril, n'ont connu leur père qu'à la fonte des neiges.

L'homme rentrait alors pour travailler la terre. Et la vie reprenait son cours. Pour le père, qui n'était guère plus riche que l'année d'avant, une chose était pourtant changée: la nourriture, chez lui, était sublime... Pas un cook ne cuisinait aussi bien que sa femme, et les

ragoûts de pattes de porc auraient coûté trop cher à la compagnie.

Dans son recueil de souvenirs, *Mauricie d'autrefois*, Thomas Boucher énumère les provisions expédiées dans les chantiers situés au-delà de La Tuque vers 1880: du foin et de l'avoine pour les chevaux, du lard, du boeuf, de la farine et du saindoux pour les hommes. S'y ajoutaient *des pois et des fèves pour la soupe et les «bines»; des barils de mélasse et des sacs de cassonade pour les tartes à la ferluche, et quelques caisses de raisins de corinthe; parfois aussi des caisses de gin et de whisky blanc.*

L'automne, le transport était assuré par des chalands et l'hiver, par des traîneaux. Chaque envoi prenait l'allure d'une caravane: *En certaines occasions, on voyait sur la glace jusqu'à deux cents chevaux en file, transportant des chargements dont le poids pouvait atteindre plus de mille livres.* →

Bûcherons de la région de Cabano.
(Archives de la Société historique de Cabano).

Soupière et assiette: Jacques Marsot, Mystic.

Nappe: Denise Lavonais-Bérubé, Greenfield-Park.



Des cheveux souples mais sages



grâce à Final Net* tenue souple

C'est la plus jeune et la plus douce de la grande famille des laques Final Net. Elle rend la chevelure soyeuse, à l'œil et au toucher. Si ce n'était la ténacité de votre coiffure, vous oublieriez que vous avez employé une laque. Alors, si vous désirez garder des cheveux souples mais sages, pensez à Final Net tenue souple.*



* MC = 1980 CLAIROL CANADA, DIVISION DE BRISTOL MYERS CANADA INC. DÉTENTEUR AUTORISÉ KNOWLTON, LAC BROME, QUÉBEC. JOE 1V0

A TABLE

PATTES DE PORC AUX LÉGUMES

(Notre photo)
Préparation: 20 minutes
Cuisson: 2 heures

INGRÉDIENTS	6 PORTIONS	
	Métrique	Impérial
Pattes de porc (350 g/12 oz)	6	6
Eau froide	2,6 l	2 1/4 pintes
Oignons piqués (clou de girofle)	1 petit	1 petit
Gros sel	15 ml	1 c. à table
Épices à marinades	3 ml	1/2 c. à thé
Chou en quartiers	500 g	1 lb 2 oz
Carottes en bâtonnets	500 ml	2 tasses
Pommes de terre moyennes entières	6	6
Persil haché	5 ml	1 c. à thé

MÉTHODE

METTRE les pattes de porc dans l'eau froide.
AJOUTER l'oignon piqué, le gros sel et les épices à marinades enveloppées dans un coton à fromage. Amener à ébullition. Écumer.
COUVRIR et cuire à feu doux pendant environ 1 1/2 heure.
AJOUTER le chou et les carottes et cuire pendant 30 minutes.
CUIRE les pommes de terre à part.
GARNIR chaque assiette de persil haché.

SALADE VERTE À LA CRÈME

Préparation: 15 minutes

INGRÉDIENTS	6 PORTIONS	
	Métrique	Impérial
Laitue	675 g	24 oz
Crème sure	250 ml	1 tasse
Jus de citron	30 ml	2 c. à table
Sucre	5 ml	1 c. à thé
Sel	1 ml	1/4 c. à thé
Poivre	au goût	au goût
Ciboulette hachée	30 ml	2 c. à table

MÉTHODE

BIEN LAVER la laitue et l'égoutter.
VERSER la crème sure dans un saladier.
AJOUTER, en brassant avec une cuiller de bois, le jus de citron, le sucre, le sel et le poivre.
BATTRE jusqu'à ce que le mélange soit parfaitement homogène.
AJOUTER la laitue et bien mélanger.
GARNIR de ciboulette hachée.

TARTE AU SUCRE

Préparation: 10 minutes

Cuisson: 40 à 50 minutes

INGRÉDIENTS	6 PORTIONS	
	Métrique	Impérial
Cassonade	575 ml	2 1/2 tasses
Farine tout usage	45 ml	3 c. à table
Sel	au goût	au goût
Beurre fondu	100 ml	1/2 tasse
Oeufs	5	5
Lait	75 ml	1/2 tasse
Essence d'érable	5 ml	1 c. à thé
Pâte Brisée*	250 g	9 oz
Noix hachées	100 ml	1/2 tasse

MÉTHODE

MÉLANGER au batteur électrique la cassonade, la farine et le sel.
AJOUTER GRADUELLEMENT le beurre fondu, puis les oeufs et le lait, en brassant à petite vitesse, juste pour mélanger les ingrédients.
AJOUTER enfin l'essence d'érable.
VERSER dans un moule foncé de pâte brisée de 25 cm (10 po) de diamètre.
GARNIR de noix hachées.
CUIRE AU FOUR à 230°C (450°F) pendant 10 minutes puis à 220°C (425°F) pendant 30 minutes.

*Pâte Brisée

INGRÉDIENTS	6 PORTIONS	
	Métrique	Impérial
Graisse végétale	60 ml	1/4 tasse
Farine tout usage	475 ml	2 tasses
Sel	au goût	au goût
Eau froide	250 ml	1 tasse

MÉTHODE

BIEN MÉLANGER le gras avec la farine et le sel, de manière à obtenir une pâte friable.
AJOUTER l'eau froide d'un seul coup.
MÉLANGER délicatement et mettre en attente au réfrigérateur.

Guy FOURNIER

UN PAYS SI RICHE...

— You have so much rich food here...

Sans doute parce que je n'avais cessé de le zyeuter, l'Américain qui mangeait avec sa femme à la table voisine crut qu'il devait justifier le fait d'abandonner dans son assiette la moitié de son filet mignon. Si je m'étais intéressé à ce couple, c'est que j'étais seul pour dîner et que son comportement ne pouvait être plus typiquement américain, surtout celui du mari. Ses grosses lunettes d'écaille assises sur un nez que les martinis avaient bleui, il avait commencé par vouloir déchiffrer lui-même le menu, mais, ne sachant lire un mot de français, il s'était fait expliquer chaque plat par le maître d'hôtel. Après s'être extasiés sur la variété remarquable de la cuisine française, ils choisirent tous les deux un steak bien cuit, même si à leur grand désappointement la pièce de viande n'était pas garnie d'une «baked potato» à la crème sure. Nouvelle surprise, le steak arriva enrobé d'une sauce chasseur que le couple écarta soigneusement sur les rebords de l'assiette avec le dos d'un couteau.

Après que le gros homme m'eut dit à quel point notre cuisine était riche, il balaya le restaurant des yeux en lançant deux ou trois *It's so French*, puis ajouta toujours en américain qu'il n'imaginait pas notre pays de cette façon.

— We were under the impression Canada was a bit backward...

Le Canada, un pays arriéré? Mais d'où sortaient-ils, ces Américains? Du fond du Montana?

— We're from Hackensack.

C'est bien ce que je pensais: un village perdu au fond des bois.

— Hackensack? Où est-ce?

Ils m'apprirent que c'était une petite ville dortoir du New Jersey, à quelques milles des ponts qui enjambent l'Hudson pour relier New York. Incroyables, ces Américains! Ils habitent à deux pas de chez nous et en savent plus long sur les Martiens.

— You must produce a lot of food...

Je faillis m'étouffer. Comme si nous ne faisons que cultiver la terre et élever du bétail! Il était temps de déniaiser ces gens.

Sourire aux lèvres, je leur demandai s'ils lisaient des journaux. Ils répondirent qu'ils étaient abonnés au quotidien de leur ville, en plus d'acheter le *New York Times* du dimanche.



— Eh bien, il y a de grosses chances que sans nos épinettes vous n'auriez rien à lire!

A leur grand étonnement, je leur appris que nous étions le plus grand pays producteur de papier journal du monde et que les Etats-Unis achetaient tout leur papier chez nous.

— Is that so?

— Je suppose que votre maison est climatisée?

Ils firent signe que oui. Sans l'électricité qu'on vend à la Consolidated Edison, il y a longtemps que leur climatiseur serait silencieux. Ils étaient bouche bée. Et sans notre uranium, qu'est-ce qu'ils feraient?

— We're number one for uranium, you know.

— Is that true?

C'est vrai aussi que nous sommes le premier producteur de nickel au monde, le deuxième producteur d'amiante, parmi les premiers pour la production du boisoeuvre, et quoi encore!

— You must be awfully rich then...

Pendant qu'il sortait une liasse de dollars pour régler son addition, je fis un grand geste détaché signifiant que nous étions très au-dessus de nos affaires au Canada.

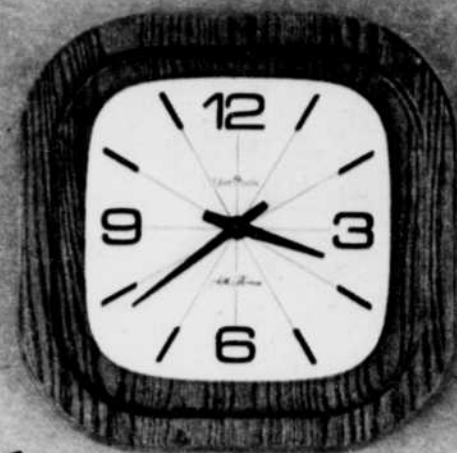
Lorsque la serveuse revint avec la monnaie, ayant ajouté la prime pour les dollars américains, il était sûr qu'elle avait fait erreur. Comme elle baragouinait juste trois mots d'anglais, elle ne put lui faire comprendre pourquoi elle lui remettait autant de monnaie. Il se tourna vers moi pour traduire. Je ne sais quel diable me poussa, mais je ne pus résister à l'envie de lui en mettre plein la vue. Sérieux comme un pape, j'expliquai que nous sommes tellement riches que nous donnons maintenant un pourboire à tous ceux qui paient en dollars américains. Ils étaient ébahis.

— How much do you give? demanda-t-il?

— Dans un restaurant comme celui-ci, généralement 15%!

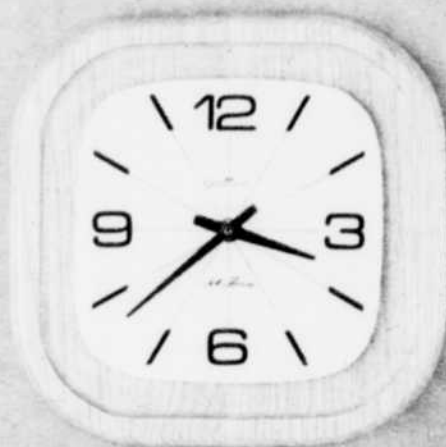
Je n'ai jamais vu un Américain se sentir si petit...

BRANDON CHÈNE FONCÉ

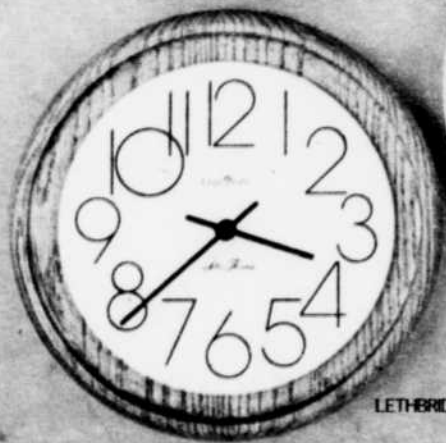


BEAUTÉ PLUS QU'EN SURFACE.

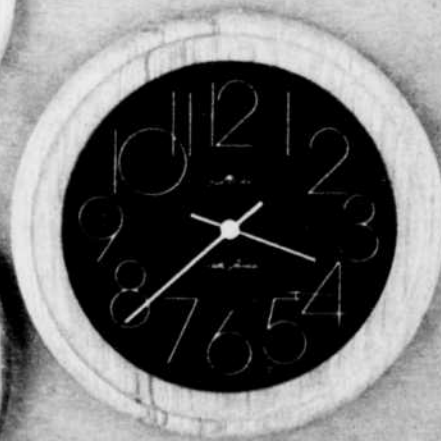
Cette horloge décorative Westclox à suspendre au mur offre en fait plus qu'une belle apparence. Regardez ces superbes modèles Quartzmatic. Chacune est une horloge de précision, et à quelques minutes près par année. Création Westclox naturellement. Disponible aux meilleurs magasins au Canada.



BRANDON CHÈNE CLAIR



LETHBRIDGE CHÈNE FONCÉ



LETHBRIDGE CHÈNE CLAIR

Westclox^{MC}

WESTCLOX, HORLOGERIE DE QUALITÉ AU CANADA DEPUIS PLUS DE 60 ANS.

WESTCLOX CANADA LIMITEE **Taley** Industries

MC Marque de commerce

EDITIONS
TIME
LIFE

Allez-y! Suivez-nous partout où presque personne n'ose aller... LES GRANDES ÉTENDUES SAUVAGES

L'aventure sans les risques!

Rien n'est plus beau que les beautés de la nature.
Et rien ne vous les montre mieux que la collection

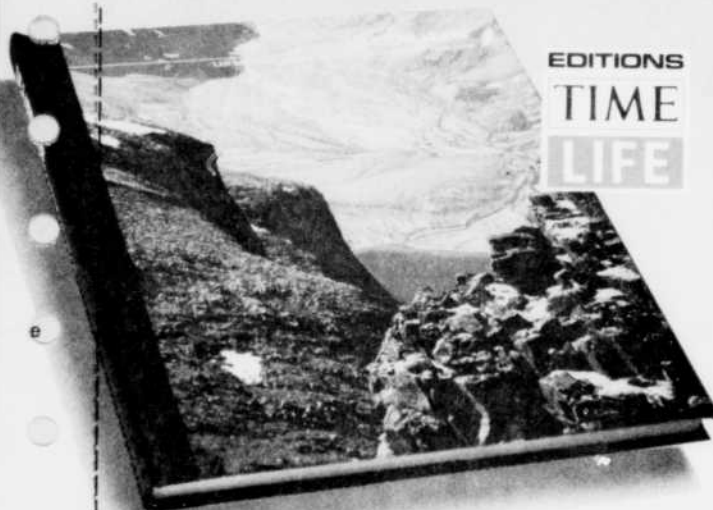


▲ Suivez-nous chez ceux qui vivent harmonie avec la nature, comme cet Indé de l'Amazonie, à la lèvre distendue par un p

◀ Descendant du loup, le chien de train du Labrador n'est jamais entièrement domestiqué.

Découvrez les moyens insolites qu'utilise la végétation pour se propager dans le Nord (ici, des grains de linagrètte que le vent dispersera).

N.B. Les volumes très ne repré sent qu'une pa de la collectio



EDITIONS
TIME
LIFE

LE LABRADOR en examen gratuit de 10 jours.

OUI, j'aimerais explorer *Le Labrador* et recevoir en CADEAU mes affiches géantes du PANDA et du PUMA. Veuillez me les envoyer pour un examen gratuit de 10 jours—et prendre note de mon abonnement à la collection LES GRANDES ÉTENDUES SAUVAGES. Si je décide de conserver *Le Labrador*, je verserai la modique somme de \$11.95, plus \$1.63 d'envoi et d'emballage, soit un total de \$13.58. Je recevrai par la suite d'autres volumes de la collection LES GRANDES ÉTENDUES SAUVAGES, à raison d'un livre tous les deux mois environ. Chacun de ces livres coûtera \$11.95 seulement, plus les frais d'envoi et d'emballage, et me sera envoyé pour un examen gratuit de 10 jours*. Je n'aurai aucune obligation d'acheter un nombre minimum de livres, et je pourrai annuler mon abonnement à tout moment, sur simple avis de ma part.

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

Quelle que soit ma décision, je pourrai conserver gratuitement mes deux affiches géantes.

M. Mme Mlle
en MAJUSCULES, s.v.p. C7AG16

Initiale Nom

Adresse App

Ville Province Code Postal

*Prix sujets à changement sans préavis.

POSTEZ DES AUJOURD'HUI... N'ENVOYEZ PAS D'ARGENT!



d'observer et photographier les paysages les plus somptueux, les fleurs les plus humbles, les animaux les plus fuyants.

Dans des volumes comme *Bornéo*, *L'Alaska*, *L'Himalaya*, *L'Amazonie*, *La Sierra Madre*, *La Laponie*, vous admirerez des photos d'une beauté éblouissante, vous lirez des textes clairs, passionnants, écrits par des gens qui prennent plaisir à vous faire partager leurs découvertes.

Et peut-être un jour vous et vos enfants aurez-vous envie vous aussi de partir à la recherche de l'eau limpide, de l'air cristallin, des grands espaces où la nature vit en liberté.

Suivez-nous d'abord au Labrador...

Ce voyage exceptionnel, nous vous invitons à le commencer avec *Le Labrador*, en examen gratuit de 10 jours. Vous suivrez les premiers voyageurs qui ont exploré ses côtes malgré la menace constante des icebergs. Vous découvrirez des paysages d'une beauté à vous couper le souffle—si près de nous et pourtant si différents des nôtres. Vous apprendrez comment vivent les caribous, les loups, les phoques. Vous admirerez les fleurs étonnantes qui survivent dans ce rude climat.

Pour recevoir *Le Labrador* en examen gratuit de 10 jours, il suffit de poster sans tarder le bon de commande ci-contre, ou d'écrire à: EDITIONS TIME-LIFE, 2^e est, rue Bloor, Toronto (Ontario) M4W 1A8.

EN CADEAU: 2 affiches en couleur!

L'adorable PANDA de Chine... et le sauvage PUMA de Floride... deux superbes affiches en couleur, de 57 cm x 57 (22 po x 22) chacune... que vous pourrez garder même si vous n'achetez pas un seul volume de la collection!



Explorez d'abord LE LABRADOR gratuitement, pendant 10 jours!

Chaque volume...
• Mesure 26 cm sur 23 (10 3/8 po sur 9) •
Compte 184 pages sur papier glacé de qualité et une centaine de photos et illustrations (presque toutes en couleur!) • Est protégé par une reliure luxueuse, à dos de toile.

L'ARRIÈRE-PAYS AUSTRALIEN
LA FORÊT BOREALE EN AMÉRIQUE
MALAYA
LA SIERRA MADRE
LE GRAND CANYON
LE SAHARA
LE PAYS DES CACTUS
LES MARAIS DE LA FLORIDE
LA NOUVELLE