

laine fabriquée au tour, avec rebords modifiés (cuisson à feu lent, glaçure transparente avec mordorure or et bleu nacré).

Les verres de Robert Held sont des coupes à vin blanc et des coupes à vin rouge en verre soufflé dont les marbrures et bordures sont polies au feu.

L'exposition sera en montre à la résidence du gouverneur général pendant deux mois, et le public pourra la voir sur rendez-vous. Le Musée royal de l'Ontario la présentera dès le mois d'avril; on pourra l'admirer dans diverses villes canadiennes.

Pour les diabétiques

Un groupe de chercheurs canadiens est actuellement à la fine pointe des études qui se font dans le monde des aliments consommables par les diabétiques.

Le diabète se caractérise par une métabolisation anormale des hydrates de carbone, qui rend l'organisme incapable de maintenir l'équilibre du sucre dans le sang. Les diabétiques qui absorbent une trop grande quantité d'aliments riches en hydrates de carbone voient le niveau de sucre s'élever rapidement et exagérément dans leur sang. Au moins un Canadien sur 25, y compris de très nombreux enfants et adolescents, souffrent d'une forme quelconque de diabète.

Sous la direction de David Jenkins, endocrinologue de l'université de Toronto, les chercheurs ont découvert que certains hydrates de carbone, réputés complexes et de métabolisation lente, causaient en réalité une hausse rapide du niveau de sucre, tandis que d'autres hydrates de carbone ne provoquaient que des hausses relativement faibles et lentes de ce niveau.

Les chercheurs ont découvert de nouveaux hydrates de carbone « lents » dans de nombreuses pâtes, notamment le macaroni et le spaghetti, de même que dans les haricots, les pois et l'orge.

Certains hydrates de carbone, considérés comme intermédiaires, provoquent des hausses plus ou moins sensibles du niveau de sucre, tels le riz entier, les pommes de terre bouillies, la farine d'avoine et le son.

Par ailleurs, certains aliments engendrent une hausse rapide du niveau de sucre, soit le pain blanc, le pain de blé entier, les flocons de maïs et la purée de pommes de terre instantanée. Ces résultats ont été publiés dans le *Diabetes Dialogue*, journal de l'Association du diabète du Canada.

Réorganisation du transport de fret sur le marché atlantique

Air Canada a inauguré, le 7 janvier 1984, un nouveau programme de fret dynamique sur le marché nord-atlantique. Ce programme vise à freiner l'érosion de la recette unitaire sur les lignes aux tarifs très concurrentiels de l'Atlantique Nord, tout en offrant encore un service de nuit bien structuré entre les marchés nord-américains et européens.

Au cours de l'année, un nombre croissant d'avions-cargos seront affectés à la liaison Montréal/Toronto-Bruxelles, mais seulement pendant les fins de semaine qui sont des périodes de forte demande. Un réseau de camionnage, sous la direction d'Air Canada, assurera les livraisons entre la capitale belge et presque toutes les grandes villes européennes en cinq ou six heures.

En semaine, le trafic-fret étant moindre, un service direct sera assuré par deux appareils B-747 mixtes (passagers et fret au pont principal), et par les gros transporteurs de passagers de la compagnie, à destination et au départ des huit escales européennes d'Air Canada, à savoir : Francfort, Dusseldorf, Glasgow, Londres, Paris, Zurich, puis, à la fin d'avril, Munich et Genève.

La compagnie continuera également d'assurer un service direct par DC-8-63 tout-cargo entre le Canada et Shannon, Prestwick et Zurich pour sauvegarder ces marchés qui ne posent pas de problèmes actuellement.

Ce nouveau service fera d'Air Canada l'un des rares transporteurs à rester fidèle aux avions-cargos, à une époque où la capacité-fret mondiale diminue. Cette mesure rétablira la viabilité des avions-cargos sur l'Atlantique Nord en portant le coefficient de remplissage actuel, selon les prévisions, de 50-60 % à 80 %.

Les fins de semaines ont toujours entraîné une demande de fret accrue sur l'Atlantique, car c'est le moment où les courtiers et les transitaires, qui sont à l'origine de la plus grande partie du transport dans ce secteur, confient leurs marchandises aux compagnies aériennes pour livraison le lundi suivant. En concentrant la plus grande partie du trafic de fin de semaine sur Bruxelles, plaque tournante dotée d'un réseau de camionnage intermodal, Air Canada peut facilement respecter ce délai de livraison tout en faisant une utilisation plus rationnelle de ses avions-cargos.

La compagnie s'attend également, en donnant plus d'envergure à ce réseau de

camionnage, à voir augmenter sa clientèle dans les grandes villes européennes.

L'aéroport de Montréal-Mirabel, bien connu pour ses excellentes installations de fret et pour son fonctionnement, joue un rôle de première importance dans le programme de fin de semaine. De la même façon, l'aéroport national de Bruxelles est bien équipé pour traiter d'importantes quantités de fret en peu de temps : il est rarement congestionné et l'exploitation continue qu'exige la nouvelle stratégie n'y est restreinte par aucun couvre-feu. Les restrictions sont minimales, les créneaux requis sont habituellement disponibles et la manutention au sol ainsi que le dédouanement sont généralement rapides.

Air Canada utilisera les anciennes installations de Pan Am dans la section fret de l'aéroport pourvue de 200 chariots automoteurs d'entreposage, de fosses de préparation automatisées pour le chargement et le déchargement des conteneurs, et de quais de chargement situés près de l'aire de trafic, ce qui permet le transbordement immédiat des marchandises de l'avion aux véhicules routiers.

Cette nouvelle stratégie permettra à Air Canada d'organiser de façon plus rationnelle les transports par avions-cargos en semaine pour mieux servir sa clientèle nord-américaine. Contrairement à ce qui se passe pour les liaisons d'outre-mer, sur les marchés canadiens et américains la demande est plus forte en semaine.

Air Canada exploite six DC-8-63 tout-cargo, d'une capacité d'emport de 43 000 kg chacun. En 1983, les recettes-fret ont totalisé environ 255 millions de dollars.

Études canadiennes

L'association pour les études canadiennes des États-Unis a le plaisir d'annoncer la publication du rapport *Canadian Studies Activity in the United States: A Profile*.

Celui-ci contient les résultats d'une étude effectuée cette année à l'échelle nationale. Il révèle que plus de 400 établissements d'enseignement supérieur américains offrent des cours en études canadiennes. Plus de 1 100 cours ont été dispensés durant l'année scolaire 1982-1983 et plus de 18 000 étudiants y ont été inscrits.