

ENVIRONNEMENT

Après la cérémonie d'inauguration, les visiteurs furent initiés au programme régulier qui sera offert au public, jusqu'à la fête du Travail, y compris des films sur la vie des marais et la conservation, des éléments d'exposition comme des aquariums, et des arrangements illustrant l'utilisation du sol, la vie des plantes et des oiseaux aquatiques. A l'entrée de la salle, un écran de télévision privée leur offrit des gros plans de l'activité de la faune.

A l'extérieur, ils explorèrent quelques-uns des sentiers, seuls ou avec des naturalistes qui leur fournirent des informations de première main sur les plantes et les animaux de l'endroit. Cette promenade d'étude se situe au coeur du programme d'interprétation du Service canadien de la faune, lequel néglige les "gadgets" pour éviter de gêner le véritable spectacle, la nature. Une fenêtre permettant de voir sous l'eau est actuellement en construction. On érigea également une tour d'observation et un long trottoir à travers le marais.

Le Centre préparera des programmes spéciaux répondant aux besoins de groupes particuliers, comme les écoliers, les écrivains spécialistes du plein air ou les cercles de naturalistes amateurs.

LA COLLECTION AÉRONAUTIQUE S'ENRICHIT

La saga de "l'Ange de Shearwater", le fameux hélicoptère canadien, se termine avec la mise à la retraite de l'appareil au Musée national des sciences et de la technologie d'Ottawa.

Trente-deux personnes, trois chiens et un chat doivent la vie à cette vieille machine qui compta parmi ses passagers trois gouverneurs généraux, un premier ministre, un président des États-Unis, des lords, des amiraux, des généraux et même le Père Noël.

Mais quinze ans de dur travail laissent des traces. Les progrès de la technologie permettent dorénavant de confier à des hélicoptères plus grands et mieux équipés les tâches que "l'Ange" accomplissait si bien en son temps.

Le 21 mai, "l'Ange de Shearwater", comme l'avaient surnommé les membres de son équipage et les pilotes qui se sont succédé à ses commandes a été remis officiellement à R.W. Bradford, conservateur de la Section de l'aviation et de l'espace du Musée national des sciences et de la technologie.

M. Bradford déclarait alors que le Musée se réjouissait fort de pouvoir exposer un appareil de ce type, et il a ajouté: "Cet appareil a accompli une tâche magnifique de sauveteur; on le connaît dans le monde entier. Son histoire illustre brillamment l'évolution de l'hélicoptère."

Le sauvetage de 21 des membres de l'équipage du *Kismet II*, cargo libérien échoué le 16 novembre 1955, constitue probablement la mission la plus importante et la plus célèbre de "l'Ange", qui n'avait

été mis en service à Shearwater, en Nouvelle-Écosse, que cinq mois auparavant. L'opération de sauvetage en mer dura 30 heures, avec des vents atteignant parfois 45 milles à l'heure; l'Ange cueillit un à un les membres de l'équipage du vaisseau, y compris le chien et le chat. Les deux pilotes qui s'étaient relayés aux commandes reçurent la médaille George et les hommes d'équipage furent cités par la Reine en récompense de ce sauvetage héroïque.

Désormais, à la Collection aéronautique nationale, des milliers de spectateurs pourront voir de leurs propres yeux l'appareil qui a tant marqué l'histoire de l'aviation canadienne.

ACCORD CANADO-AMÉRICAIN SUR LE TRANSPORT

Le ministre des Transports, M. Don Jamieson, et le secrétaire des Transports des États-Unis, M. John A. Volpe, ont conjointement signé à Ottawa le 18 juin un mémorandum d'entente prévoyant une collaboration plus étroite entre le département des Transports des États-Unis et le ministère des Transports du Canada.

Le but du mémorandum est d'encourager la collaboration en matière de recherche et de développement, afin de trouver une solution aux problèmes de transport communs aux deux nations.

Initialement, les sujets d'intérêt commun qui sont identifiés dans le mémorandum sont les suivants: transport par aéronefs à décollage et atterrissage verticaux et courts (V/STOL), démonstration et certification; transport terrestre à grande vitesse dans des corridors interurbains; mise au point de fournitures et de matériel de contrôle de la circulation aérienne et d'aides à la navigation aérienne; prévision des besoins de transport, et sécurité de tous les modes de transport.

La Voie maritime du Saint-Laurent a aussi fait l'objet des entretiens. On discutera plus tard de l'opportunité d'accroître la portée du programme conjoint de recherche et de développement.

SYSTÈME DE VÉRIFICATION DES PRIX DE VENTE (Suite de la p. 2)

On ne saurait mesurer par des statistiques, des révisions ou des études ou des augmentations de prix, les effets véritables de ce genre de programme. Son succès doit se mesurer en fonction des hausses de prix qui n'ont pas eu lieu ou qui ont été plus faibles qu'elles ne l'auraient été sans les critères. Ce qui fait son succès, c'est que l'industrie canadienne semble accepter et appliquer à ses politiques de prix de 1970 les critères de compression des prix, ce qui devrait, d'autre part, se traduire dans un ralentissement du taux d'accroissement des prix.