



Ottawa, Canada

| | |
|---|----------|
| Coopération canado-américaine dans le perfectionnement des ADAC | 1 |
| Accord avec la Guyane | 3 |
| Visite d'un ministre anglais au Canada | 3 |
| Soins aux anciens combattants | 3 |
| Recettes sur le pétrole assujetties au programme de la péréquation | 3 |
| Cinquante-sept Canadiens nommés à l'Ordre du Canada | 4 |
| Le Centre du commerce à Tokyo | 4 |
| Le Canada, chantier de la paix? | 5 |
| Participation du Canada à un projet d'aridoculture mené au Soudan | 5 |
| Projet d'expansion de P & WC | 5 |
| Nouveau championnat de golf | 6 |
| Hot dog au poisson | 6 |
| Bourses Steacie | 6 |
| Nouveau système d'égout | 6 |
| Découverte de molybdène | 6 |
| Chronique des arts | 7 |
| Nouvelles brèves | 8 |

Coopération canado-américaine dans le perfectionnement des ADAC

Le Canada, pays à l'avant-garde de la technologie des avions à décollage et atterrissage courts (ADAC), collabore avec les États-Unis à un programme de recherche portant sur un nouvel ADAC équipé d'une aile à volets trompes. Cette aile applique un concept aérodynamique dû à de Havilland Aircraft of Canada Limited et qui confère les performances d'un ADAC à un avion à réaction. (Cette compagnie s'est déjà acquise une réputation mondiale avec ses *Beaver*, *Otter*, *Caribou*, *Buffalo* et *Twin Otter*, qui se contentent de petits terrains d'aviation n'offrant que des pistes d'une longueur très inférieure à un kilomètre alors que celles des grands aéroports atteignent en général trois kilomètres ou plus.)

Un ADAC de transport de plus grandes dimensions, le quadrimoteur *Dash 7*, est actuellement en cours de production. Six des dix principales compagnies régionales américaines en ont passé commande. L'un de ces appareils offre déjà des vols réguliers à partir du Washington National Airport où, pour ne pas gêner la circulation aérienne ordinaire, il emprunte des couloirs spéciaux qui le dirigent sur des pistes ne pouvant être utilisées par d'autres appareils. Ceci montre que l'exploitation de l'ADAC n'ajoute aucun fardeau supplémentaire à des installations aéroportuaires déjà saturées, et c'est là un de ses gros avantages.

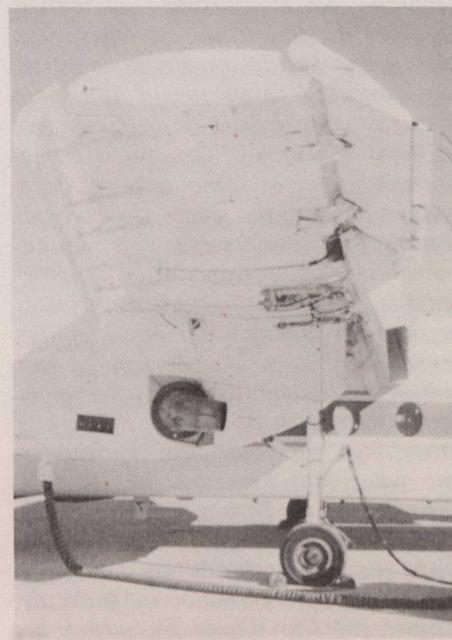
Vers des ADAC plus rapides

Pour donner à un appareil les performances d'un ADAC il a toujours fallu sacrifier la vitesse. Le vol lent, c'est-à-dire à une vitesse d'environ 70 noeuds permettant l'utilisation de petits aérodromes, est réalisable avec un avion équipé de grandes ailes et de volets classiques qui lui confèrent une portance élevée. Mais pour atteindre de grandes vitesses avec un bon rendement il faut une voilure beaucoup plus petite.

Pour les courtes distances on peut parfois se contenter d'une vitesse de croisière faible. Par contre, sur les longues

distances, des vitesses plus élevées, comparables à celles qu'atteignent les avions à réaction, sont très importantes du point de vue commercial et militaire. Les avions de transport ADAC rapides sont particulièrement attrayants pour les stratèges militaires qui s'inquiètent de plus en plus de la vulnérabilité et de la dispersion des grandes bases aériennes de type classique.

Quelles sont les possibilités de mise au point de nouveaux appareils de transport ADAC ayant une vitesse de croisière élevée? Grâce à la recherche faite au cours de ces deux dernières décennies nous possédons maintenant la technologie nécessaire. Pour obtenir une vitesse de croisière élevée il faut une voilure plus petite mais ceci exige une portance accrue permettant à l'appareil de décoller et d'atterrir sur courte distance et à une vitesse faible. On peut y parvenir en utilisant la puissance du moteur, soit directement en dirigeant le jet de la



L'aile à volets trompes permet d'augmenter la vitesse des ADAC. Sur la photo, l'on peut en voir les principaux éléments: l'une des tuyères orientables des moteurs et les volets creux spéciaux.

C'était cette semaine...

Le 12 janvier 1700 mourait, à Montréal, Marguerite Bourgeoys, l'une des pionnières de l'histoire du Canada. Arrivée à Montréal en 1653, en même temps que le fondateur de cette ville, le sieur de Maisonneuve, elle se dévoua d'abord aux malades puis, en 1658, ouvrit une école pour filles. Plus tard, elle fonda un ordre de religieuses séculières. Elle fut béatifiée le 12 novembre 1950.