



portátiles. La industria canadiense se ha encontrado durante mucho tiempo a la cabeza de la tecnología de microonda. Canadá fue el primero en utilizar la transmisión telefónica convencional por medio de microonda comercial. Los sistemas relé de microonda actuales hacen posible transmitir información a través de terrenos tan difíciles como las Montañas Rocosas, los densos bosques del país y la tundra ártica. La conjunción de la tecnología de computadora y telecomunicaciones ha revolucionado la velocidad y confiabilidad de las comunicaciones de

datos, tan vitales para los negocios y la industria. Servicios tales como Telepost (entrega garantizada del correo electrónico al día siguiente) Infodat (servicio digital) Info-Switch (red nacional de conmutación de datos digitales CNCP) y Double DUV (transmisiones de datos digitales de baja frecuencia) han tenido un uso amplio en todo Canadá.

Otro aspecto importante de la red de comunicaciones de Canadá es el cable de televisión y radio. Cerca del 70 por ciento de todos los hogares canadienses pueden suscribirse a este servicio y beneficiarse de

la oportunidad de tener acceso a una mayor variedad de programas.

Por medio del Ministerio de Comunicaciones, el Gobierno canadiense ha participado activamente en investigación sobre comunicaciones y en la planificación a largo término de las comunicaciones de Canadá. En cooperación con sus homólogos provinciales y la industria privada, el Gobierno Federal está conformando el sistema de comunicaciones del mañana para asegurar que los canadienses continúen recibiendo servicios eficientes de telecomunicaciones.

Motor super-eficiente

Jeff Owen, gerente general de K-Cycle Engines, manifestó que dentro de cinco años podría introducirse en el mercado un motor de automóvil un 50 p.c. más eficiente en combustible que los modelos actuales.

El motor utiliza el concepto de desplazamiento largo del cilindro, para lo cual han desarrollado una nueva configuración que permite este desplazamiento generativo mayor en un motor que es más reducido, liviano y potencialmente de operación más suave que el motor convencional.

Este motor fue concebido a principios de 1970 por Hoken Kristiansen, ingeniero aeronáutico que ahora es presidente de la compañía. En 1974 formó la compañía que ahora emplea 28 personas. El desplazamiento ampliado o extendido obtiene energía que normalmente se perdía en el

tubo de escape del motor convencional y la transforma en energía útil.

Un automóvil que equipado con un motor convencional tuviera un consumo de 9 litros por cada 100 km, al equiparse con un motor K-Cycle reduciría esta cantidad a 6.25 por cada 100 km.

Motor económico despierta el interés internacional

Importantes fabricantes de Italia y Japón han mostrado interés en el motor K-Cycle, y la General Motor, Ford y Chrysler se han acercado a Owen para discutir sobre el motor.

K-Cycle Engines recibió el año pasado una subvención de \$300,000 dólares del gobierno de Manitoba para construir un nuevo laboratorio de pruebas, mientras que el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas le concedió, en los tres últimos años, subvenciones de \$340,000 dólares.

El programa, de cinco años de duración, se inició con el primer motor producido en 1977. Todavía creemos que necesitaremos entre tres y cinco años más para conseguir el desarrollo completo del mismo y la comercialización limitada del motor. Es un proceso largo, manifestó el Sr. Owen.

Usos industriales

Owen manifestó que el motor K-Cycle no se limita a su uso en automóviles, sino que también podría aplicarse a maquinaria agrícola e industrial como compresores, generadores, tractores y cargadoras frontales.

Además de su eficiencia de carburación, el K-Cycle tendrá muchas menos partes ya que no necesita trenes de válvulas, árboles de levas, ni válvulas. Esto producirá un motor más barato, con un 25 p.c. de ahorro en los costes de fabricación.