

Trois Vancouverois feront deux fois le tour du monde en 60 jours

Trois Vancouverois partiront de Los Angeles le 26 mai pour le plus long rallye automobile du monde : 70 000 km à parcourir à 100 kilomètres à l'heure et, souvent, pendant 24 heures par jour.

Malcolm Wilson, pilote, Martin Headlam, navigateur et Andrew Wilson, copilote — ce dernier étudiant et fils du premier — vont représenter le Canada et la Colombie-Britannique à ce rallye qui pourrait devenir par moments un enfer de chaleur et de poussière. Pendant environ 800 km, les équipes, au nombre de 90, traverseront l'Amazonie sans rencontrer âme qui vive.

La voiture de l'équipe canadienne est une Mercedes-Benz 300 Turbo Diesel.

Le rallye partira de Los Angeles; son parcours passe par les pays d'Amérique centrale, d'Amérique du Sud (Colombie, Équateur, Pérou, Chili — jusqu'à la Terre de feu —, Argentine, Venezuela), puis les pays d'Amérique centrale de nouveau, par les États-Unis — en Louisiane —, le Canada — par Ottawa et Edmonton — et l'Alaska, revenant en Californie par Calgary. Deux mois après leur départ, les participants arriveront à Los Angeles le 22 juillet, pour les Jeux olympiques.

Les trois Vancouverois espèrent gagner les 5 000 \$ que recevra l'équipe de tête. (Il faut souligner que deux des Canadiens ont déjà participé à de nombreux rallyes et courses et ont souvent terminé parmi les premiers.)

Leur véhicule a été modifié et ne res-



Malcolm Wilson, pilote, et Martin Headlam, navigateur, posent près de leur véhicule modifié.

semble plus beaucoup à la Mercedes courante : un plus grand réservoir a été posé ainsi que des pare-chocs de fer, des instruments de rallye, des barres de protection à l'intérieur, une suspension plus solide... Trente-six pneus seront mis à la disposition de l'équipe tout au long du parcours.

L'inscription à ce rallye atteint les 8 000 \$. Pour cette dépense comme pour celle de l'équipement, du diesel... l'équipage a reçu l'aide de divers commanditaires : Repcoparts, les huiles Mohawk et, naturellement, la firme Mercedes-Benz. (Article tiré du *Soleil de Colombie*)

La pelure de pommes devient un combustible économique

Tout comme les fabricants de meubles qui peuvent chauffer leurs usines avec des copeaux de bois, les compagnies de jus de pomme pourront désormais utiliser la pelure de ce fruit comme combustible.

Une firme d'ingénieurs de Montréal, Bernier, Richard et Associés, a en effet mis au point une nouvelle technique de récupération des résidus de la pomme qu'elle transforme en « bois de chauffage ».

L'idée d'une telle recherche a germé dans la tête des ingénieurs lorsqu'ils ont appris que l'industrie de la pomme jetait environ 60 000 tonnes de résidus par année.

En collaboration avec M. Ronald Simard, d'un laboratoire de l'université Laval, les ingénieurs ont d'abord testé la

combustibilité des résidus. Les essais se sont révélés très prometteurs.

Subvention

Depuis juillet 1983, une subvention de 70 000 \$, du ministère fédéral de l'Agriculture, a permis à la firme de commencer à fabriquer un nouveau produit utilisable sur une base industrielle.

Le principal problème était de trouver une méthode économique pour assécher les résidus. Les pelures de pomme contiennent de 78 à 80 % d'humidité. Il faut que la proportion ne soit que de 10 à 20 % pour qu'elles brûlent bien. Les ingénieurs ont utilisé des séchoirs à luzerne, sur une base expérimentale.

« À partir d'une pâte très épaisse, nous pouvons maintenant extraire suffisamment d'humidité pour produire à des coûts relativement peu élevés un excellent combustible ressemblant à des

copeaux de bois », affirme M. Bernier, l'un des inventeurs.

« Nous avons testé notre produit dans des usines dotées de chaudières fonctionnant avec des copeaux. Normalement, par grands froids, la combustion des copeaux suffisait à peine à maintenir une température confortable dans les établissements. Par contre, si on utilise les résidus de pommes, il faut ouvrir les fenêtres pour ne pas suffoquer de chaleur.

Aucune pollution

Selon M. Bernier, la combustion du nouveau produit ne dégage aucun polluant. Les fabricants de dérivés de pommes pourraient l'utiliser dès l'hiver prochain comme principal combustible. Il suffirait qu'ils se munissent de séchoirs. La firme Bernier et Richard travaille à mettre au point la méthode de stockage la plus efficace.