

rité sont particulièrement encourageantes, pense M. MacEachen. "Des réformes pragmatiques s'imposent, faute de quoi l'ONU perdra sa validité comme forum de négociations internationales, non seulement en ce qui concerne la promotion de la paix et de la sécurité mais aussi le façonnement de notre avenir économique", a précisé M. MacEachen.

"La crise actuelle réclame intelligence et détermination. L'intelligence doit nous mener à une meilleure compréhension des forces politiques et économiques; la détermination doit reposer sur un engagement politique de faire les concessions nationales que nous dicte notre dépendance mutuelle. Nous ne pouvons ni ne devons permettre que les antagonismes ou que l'égoïsme détournent notre attention des nombreuses difficultés que nous connaissons, et que nous devons affronter ensemble", conclut M. MacEachen.

Vente de locomotives à la Tunisie

La firme Bombardier a obtenu une commande de la Société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCFT) pour la fourniture de 22 locomotives diesel-électriques, incluant un lot de pièces de rechange.

Cette nouvelle a été annoncée au cours d'une conférence de presse, présidée par M. Gérard L. Lepage, président de la Division des produits ferroviaires et diesels de Bombardier Inc., à laquelle assistaient M. Pierre De Bané, ministre d'État aux Relations extérieures* et M. Serge Joyal, ministre d'État* et député d'Hochelega-Maisonnette (Québec), qui ont contribué à l'obtention de ce contrat par des visites en Tunisie en vue d'appuyer les efforts de Bombardier auprès des autorités tunisiennes.

La commande octroyée à Bombardier porte sur 13 locomotives *MXS 624* d'une puissance nette de 2 200 chevaux pour voie métrique et neuf locomotives *MXS 620* d'une puissance de 2 400 chevaux pour voie normale.

La firme Bombardier a répondu, il y a quelques mois à un appel d'offres international lancé par la SNCFT pour ce projet. La Société pour l'expansion des exportations a offert la plus grande partie du financement canadien alors que l'Agence canadienne de développement international (ACDI) a apporté une contribution à même les fonds affectés à son programme de coopération avec la Tunisie.

* MM. De Bané et Joyal ont depuis été nommés à d'autres postes (voir p. 3).

L'Aérobac, véhicule tout terrain construit par SNC et Bombardier

Deux compagnies montréalaises, le Groupe SNC et Bombardier Incorporée, travaillent à la mise au point du prototype d'un véhicule tout terrain qui se veut à la fois aéroglesseur et véhicule à chenilles conventionnel.

Les études de faisabilité du véhicule, créé d'après une idée du Centre fédéral de développement des transports, à Montréal, sont très avancées et le groupe projette de construire un prototype en 1984.

D'après les plans, le prototype *Aérobac AB-7* pèsera 21 tonnes, dont un poids utile de sept tonnes, et pourra circuler à 30 kilomètres à l'heure sur des pistes accidentées et dans des marécages. Les véhicules à chenilles conventionnels ne dépassent pas cinq ou six km à l'heure.

Véhicule amphibie

Le véhicule peut devenir amphibie et traverser lacs et cours d'eau à vitesse réduite. Il est conçu pour nuire le moins possible au fragile écosystème du Nord.

Les jupes du véhicule sont d'une conception nouvelle lui permettant de circuler sur terrain accidenté et de maintenir la pression d'air et la poussée. Le coussin d'air, qui s'étend sur toute la longueur du véhicule, est pourvu de deux éventails, reliés au moteur diesel principal par un entraînement à chaînes multiples, alimentant la jupe en air par deux conduits longitudinaux.

Les jupes sont en fait un système multicellulaire conçu pour assurer une stabilité latérale et pour permettre au véhicule de franchir des obstacles tels que

roches et souches sans détérioration ou perte de pression.

Les chenilles seront faites des mêmes éléments standardisés qu'on retrouve sur les véhicules tout terrain conventionnels. Le même moteur meut les éventails du coussin d'air et les pignons à entraînement des chenilles.

Grâce à ses chenilles, affirme M. Pierre Alepin, directeur du département du transport du SNC, l'Aérobac pourra monter des pentes d'environ 30 p. cent. Jusqu'ici les prototypes d'aéroglesseurs terrestres en étaient incapables.

Le véhicule pourrait se déplacer à vitesse normale sur des pistes nettoyées, dans les marécages et les zones de pergélisol. Le contact est limité à une fraction du poids du véhicule. Celui-ci peut transporter environ 30 personnes.

Les routes sont inutiles

Bien que son fonctionnement soit plus onéreux que celui d'un camion conventionnel, le véhicule n'aurait pas besoin de routes en gravier.

Il suffirait de préparer des pistes dans les régions nordiques, ce qui coûte dix p. cent moins cher que de préparer une route en gravier convenable.

Le poids utile sera de sept tonnes, ce qui permettra d'utiliser le véhicule pour la construction de lignes de transport d'énergie, laquelle nécessite un dévidoir pouvant peser jusqu'à six tonnes.

L'Aérobac sera d'abord testé dans des conditions réelles d'exploitation dans le Nord-Ouest du Québec, puis dans le Nord.



Modèle de l'Aérobac mis au point par le Groupe SNC et Bombardier.