



Bulletin

hebdomadaire canadien

Vol. 26, N° 25

23 juin 1971

UNE BONNE SOLUTION AU BON MOMENT: L'ADAC!

Dans la préface d'une étude spéciale sur l'aéronautique, pour le Conseil des sciences du Canada, on peut lire que la recherche et le développement aéronautiques au Canada seront probablement consacrés à l'aviation civile plus qu'à l'aviation militaire. En outre, l'étude reflète, dans l'une de ses conclusions, que les domaines sans doute les plus intéressants sur le plan industriel concerneront les avions à décollage et à atterrissage sur courtes distances (ADAC).

On fait également remarquer que, dans le monde entier, les régions fortement industrielles et à population dense ont fait naître des problèmes de transport en surface difficiles à résoudre dans un avenir immédiat en raison de la saturation de ces régions, qu'elle soit déjà un fait accompli ou qu'elle soit proche. D'un autre côté, le transport aérien sur des distances de moins de 250 milles est gêné par le fait que les avions actuels exigent de grands aéroports

et que la circulation dans les villes est si difficile qu'un voyage du centre d'une ville à celui d'une autre peut durer en fin de compte jusqu'à 4 heures.

La mise au point d'avions à décollage et atterrissage verticaux (ADAV) devrait permettre de résoudre le problème mais il reste encore à réduire le niveau de bruit de ces machines et à les rendre économiques. Il est donc hautement probable que les ADAC joueront un rôle intermédiaire et que les ADAV n'apparaîtront que graduellement.

LE FEU VERT POUR ADAC

On a estimé que le Canada se trouve actuellement à avoir, dans le domaine des ADAC, une avance de une à deux années par rapport aux pays industriels connaissant la technologie des ADAC. Pour exploiter cette avance, on a demandé au Gouvernement fédéral de donner le feu vert pour que l'on crée un nouveau système de transport basé sur l'utilisation d'ADAC. Un consortium de 16 compagnies aérospatiales a proposé que le Gouvernement devienne un partenaire majeur dans *Régionair STOL Canada*, organisme conçu pour assurer un service de démonstration mettant en évidence que les ADAC constituent pour l'instant la réponse intermédiaire aux problèmes de la congestion des transports en surface dans les régions à population dense. La proposition de *Régionair* suppose que les industries du transport aérien et les compagnies aérospatiales coopèrent avec le Gouvernement pour mettre en place un système de transport ADAC en deux phases pour le milieu de l'année 1972.

Les distances de décollage et d'atterrissage sur courtes distances sont arbitraires mais, dans l'ensemble, on pense à des pistes de 2,000 pieds de longueur. Différents moyens permettant de se servir de terrains de ces dimensions ont été conçus. Une faible charge alaire appropriée pour le décollage court donne toutefois un appareil très sensible à la turbulence et de faible rendement. La formule qui semble actuellement la plus intéressante est basée

SOMMAIRE

Une bonne solution au bon moment: l'ADAC!.....	1
Importante vente de blé à l'URSS	3
Mary Pickford à l'écran de Stratford.....	3
Pour détruire les insectes nuisibles.....	3
Les Nordistes dans les Forces armées ...	4
Nouveau réseau de communications	5
Le Centre des Arts accuse un bénéfice ...	5
Visiteurs de la Tchécoslovaquie	5
Prise en charge des postes radar (NORAD).....	5
Groupe des plans nucléaires de l'OTAN.	6
Demandes de prestations	6
Les services de garde de jour des enfants	6

sur la déflexion du souffle des hélices afin d'augmenter la portance.

L'avion *Twin Otter*, construit par la compagnie de *Havilland Aircraft of Canada Limited*, se trouve dans cette catégorie. Cet appareil a été choisi pour la phase initiale de *Regionair* car cet ADAC canadien est une réussite sur le plan commercial dans le monde entier. Il peut transporter 14 passagers et il sera utilisé jusqu'à ce qu'il soit supplanté par un appareil plus avancé, peut-être vers le milieu de l'année 1974, c'est-à-dire par le quadriturbo-propulseur *DHC-7* construit par de *Havilland* et pouvant transporter 48 passagers. Cet appareil sera le seul de cette capacité que l'on trouvera sur le marché dans trois à cinq ans. Son niveau de bruit permettrait de l'utiliser au centre des villes. Actuellement, on procède aux derniers essais sur maquettes et la production en série est prévue pour 1973.

Les routes initiales considérées actuellement comprennent des services de navettes entre Vancouver et Victoria, Toronto et la péninsule du Niagara, Montréal et Ottawa et, plus tard, le nouvel aéroport de Ste-Scholastique, ces navettes décollant et atterrissant dans les villes. Ces services peuvent être considérés comme types de ceux que le *Twin Otter* peut assurer sur des trajets inférieurs à 100 milles.

TROIS TYPES D'AÉROPORTS

Le projet implique la construction, à l'intérieur des villes, de trois types d'aéroports pour ADAC: ceux qui seront nécessaires pour transporter un grand nombre de personnes, soit de un à quatre millions de passagers par année; ceux destinés aux transports d'un nombre moins élevé de passagers soit de 500,000 à deux millions annuellement; et, enfin, ceux qui constitueront des annexes des grands aéroports sous forme de pistes pour ADAC dont la mission sera de compléter les services déjà assurés. Le système total d'ADAC comprend les avions, les aéroports pour ADAC, les appareils de navigation, le contrôle de la navigation aérienne et les autres services de soutien.

COÛT

Les investissements principaux seraient de 8.4 millions de dollars pour l'acquisition de 14 *Twin Otter* à raison de \$600,000 chacun et de 36.6 millions pour construire les aéroports pour ADAC dont sept pour les transports à haute densité et deux pour les transports à faible densité. Le coût annuel de l'exploitation de ces 14 appareils volant à raison de 3,600 heures par an serait de 7.5 millions de dollars.

Les responsables du projet estiment qu'avec seulement 14 avions il ne sera pas possible de couvrir les frais même si les revenus sont estimés à un dollar par passager et par an. Par contre, l'introduction du *DHC-7* et de nouvelles routes devraient permettre de ne plus se trouver en déficit.

AVANTAGES POUR LE CANADA

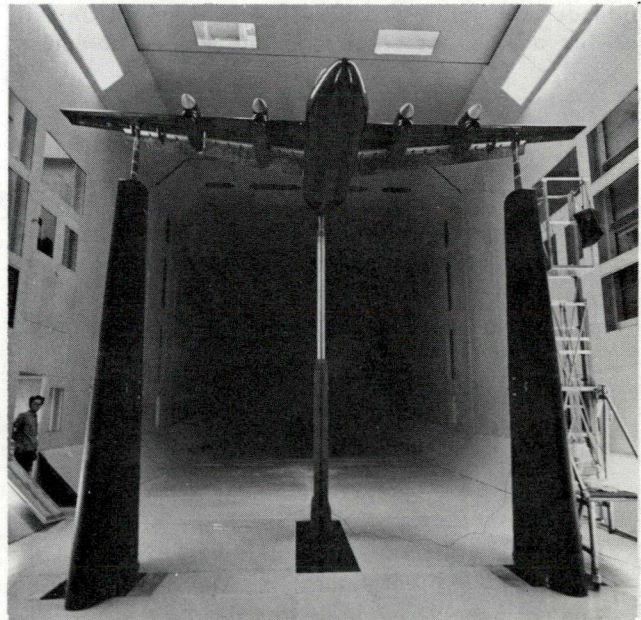
Ceux qui soutiennent la proposition de *Regionair* ont attiré l'attention sur le onzième rapport du Conseil

des sciences où l'on peut lire quels seraient les avantages que le Canada pourrait tirer d'un système fonctionnant entièrement à base d'ADAC. On estime que les ventes pourront se situer entre 500 millions et un milliard de dollars rien que pour les ventes d'avions; ces travaux permettraient d'offrir de 28,000 à 56,000 hommes-année de travail dans des industries à technologie élevée et uniquement pour couvrir les ventes d'appareils; les grandes et les petites villes bénéficieraient d'égales facilités de transport; l'environnement serait amélioré en diminuant la pollution, la congestion des voies de communications et le bruit; l'utilisation des terres serait meilleure; enfin, ce mode de transport bien adapté aux conditions du nord du pays permettrait aussi de réduire les dépenses de l'État par le fait qu'on pourrait étaler l'agrandissement des aéroports actuels.

Le programme implique un investissement total de 150 millions de dollars. L'étude et le développement des ADAC et le lancement de leur production pourraient coûter entre 75 et 80 millions de dollars. Les aéroports ADAC sont estimés à cinq millions chacun et les différents équipements et personnels pour en équiper cinq coûteraient environ 50 millions. Des capitaux, dont le montant n'est pas spécifié, seraient aussi nécessaires pour étudier les développements à long terme en vue d'assurer au Canada une position de pointe en technologie ADAC.

PARTICIPATION DU CNRC

Le Conseil national de recherches du Canada aura un grand rôle à jouer dans ce développement à long terme. Les laboratoires du CNRC dont les installations de recherche aéronautique sont estimées à 40 millions de dollars ont, au cours des vingt-cinq dernières années, contribué à l'étude, à la construction



Le de Havilland DHC-7 à l'essai dans la grande soufflerie du CNRC.

IMPORTANTE VENTE DE BLÉ À L'URSS

La vente de 3.5 millions de tonnes de blé (130 millions de boisseaux environ) à l'URSS a été annoncée à une conférence de presse au début de juin par M. Otto Lang, ministre chargé de la Commission canadienne du blé, et M. Jean-Luc Pepin, ministre de l'Industrie et du Commerce.

La valeur du contrat, qui a été négocié par la Commission canadienne du blé avec *V/O Exportkhléb*, l'agence soviétique chargée du commerce du blé, est d'environ 235 millions de dollars. La livraison du blé débutera ce mois-ci et se poursuivra en 1972.

"La vente comporte deux contrats distincts, ont déclaré les deux ministres: Le premier est de 1,030,000 tonnes longues (38.4 millions de boisseaux) devant être expédiées au cours de cette année. Il représente le solde des neuf millions de tonnes de blé que l'URSS s'était engagée à nous acheter aux termes de l'accord signé le 14 juin 1966 par la Commission canadienne du blé et *V/O Exportkhléb*. Le deuxième contrat représente une vente additionnelle de 2,220,000 tonnes métriques (81.5 millions de boisseaux) dont une partie, soit 970,000 tonnes métriques qui seront expédiées cette année, et le solde en 1972. Une partie, soit 350,000 tonnes métriques, sera expédiée sous forme de farine."

En plus de ces commandes confirmées, l'acquéreur pourra acheter 250,000 tonnes métriques additionnelles dont la livraison se ferait de mai à juillet 1972.

Les expéditions de blé se feront à partir des ports canadiens du Pacifique et de l'Atlantique. L'acheteur se réserve toutefois le droit de faire expédier une partie du blé à partir du port de Churchill pendant la saison de navigation en cours.

Les classes dont la livraison se fera en 1971 sont le blé n^{os} 2, 3 et 4 du nord-Manitoba, et le blé roux de printemps n^o 1 de l'Ouest canadien, à teneur de 13 p. 100 en protéine. L'acheteur se réserve en outre le droit de prendre du blé durum ambré n^o 3 et/ou n^o 4 de l'Ouest canadien pour combler une partie du contrat global de vente. Les négociations au sujet des classes de blé à être expédiées en 1972 auront lieu à une date ultérieure.

Tout comme pour les autres contrats avec l'URSS, la vente prévoit que le paiement se fera au comptant au moment de la livraison.

MARY PICKFORD À L'ÉCRAN DE STRATFORD

Neuf films classiques ayant pour vedette Mary Pickford ("America's Sweetheart") figurent cette année au programme du Festival international du Film de Stratford. *L'Hommage à Mary Pickford*, ensemble de films charmants de l'Âge d'or du cinéma américain, sera présenté du 11 au 19 septembre

Bien qu'elle ait incarné plutôt le genre sympathique de la "girl next door", Mary Pickford a joué des rôles extrêmement variés à l'écran: personnes

riches ou pauvres, jeunes filles et femmes d'âge mûr. La plupart de ses films n'ont pas été vus depuis des années, mais Mme Pickford a décidé de les faire présenter de nouveau, vu le regain de faveur dont jouissent maintenant les vieux films, qui sont appréciés des spectateurs encore plus peut-être qu'à l'époque de leur lancement.

C'est le 11 septembre, avec la projection de *My Best Girl*, que s'ouvrira l'*Hommage à Mary Pickford*, inauguré par le mari de la vedette, Buddy Rogers, lui-même l'un des grands noms du cinéma muet. En plus de *My Best Girl*, roman-comédie de 1927 dans lequel M. Rogers tenait avec Mary le rôle principal, le programme comporte *Rebecca of Sunnybrook Farm*, *Pollyanna*, les *Moineaux*, le *Petit Lord Fauntleroy* et la *Mégère apprivoisée*.

POUR DÉTRUIRE LES INSECTES NUISIBLES

Deux nouvelles espèces de fourmis, une d'Italie et l'autre du Manitoba, seront introduites au Québec, pour la première fois, à titre expérimental, dans un effort additionnel pour lutter contre la mouche à scie du mélèze et la tordeuse des bourgeons de l'épinette. On a choisi comme premier endroit de cette expérience la forêt boréale, plus précisément un secteur du nord-ouest du Québec dans le Lac-Saint-Jean, où on a relevé, depuis un ou deux ans, des colonies particulièrement populeuses de la mouche à scie et de la tordeuse.

Cette expérience qui consiste en l'installation, près des boisés de fourmilières abondamment pourvues, sera effectuée sous la surveillance de monsieur Raymond Finnegan, chercheur scientifique au Laboratoire de recherches forestières du ministère fédéral des Pêches et Forêts, à Sainte-Foy.

Depuis plus de six ans, M. Finnegan dirige une équipe qui étudie le comportement biologique des fourmis, de leurs habitudes, de leurs moeurs et de leur alimentation. Biologiste, entomologiste, ingénieur forestier et docteur en sciences forestières, il poursuit ainsi depuis longtemps ses expériences sur des fourmis du Québec. Il a même aménagé, pour faciliter ses recherches, des fourmilières expérimentales fabriquées de toutes pièces en laboratoire. Ces nids artificiels lui ont permis de contrôler les moeurs et habitudes alimentaires de ces bestioles qu'on appelle communément "frémilles". Depuis longtemps, M. Finnegan en est venu à la conclusion qu'on peut utiliser des fourmis pour combattre les insectes nuisibles aux arbres.

EXPÉRIENCE EN ITALIE

A la suite d'une année d'études à l'Institut d'agriculture de Pavia, près de Milan (Italie), M. Finnegan a eu l'occasion d'analyser de plus près encore le comportement des fourmis dont on utilise à profusion les services dans ce pays afin de combattre de

lourdes infestations. Tout le monde le sait, la fourmi est un prédateur naturel et de premier ordre. Elle attaque certains insectes comme la mouche à scie, la tordeuse et autres qui se nourrissent en groupe.

Depuis son retour, M. Finnegan a décidé de poursuivre des expériences sur deux espèces particulières: une fourmi importée d'Italie (*Formica lugubris*) et une autre du Manitoba (*Formica obscuripes*) et de profiter d'une infestation prévue de la mouche à scie du mélèze et de la tordeuse des bourgeons de l'épinette dans le Haut Saint-Maurice pour juger de l'habileté des fourmis à libérer une aire boisée d'un insecte nuisible.

En plus de ce travail M. Finnegan continuera ses recherches près de Drummondville (Québec) où il installe depuis cinq ans des fourmilières naturelles. Comment se fait cette étude des fourmis? M. Finnegan et son équipe ont encerclé la fourmilière naturelle d'une palissade s'élevant à trois pieds dans les airs dont la base est enfouie à deux pieds sous le sol. Précisons que la disposition des palissades permet aux fourmis de sortir à leur gré mais pour rentrer et retourner à leur nid avec leurs proies, elles doivent obligatoirement passer par des boyaux d'arrivées où le biologiste les attend. Ce mécanisme conçu par les biologistes permet, grâce à un mouvement d'horlogerie, de capturer des fourmis, de déterminer leur voracité, la densité de leur travail ainsi que la nature des proies dont elles se nourrissent ordinairement.

Ainsi étudiées, les fourmis pourront devenir les alliées de l'homme pour combattre d'autres ennemis naturels.

LES NORDISTES DANS LES FORCES ARMÉES

Les recruteurs des Forces canadiennes visiteront les collectivités de l'Arctique au cours du mois prochain afin d'intéresser les jeunes gens de cette région à une carrière dans les Forces armées.

Le but de ce programme de recrutement, est d'enrôler dans les Forces canadiennes des personnes qui possèdent une connaissance et une expérience particulières du Nord canadien.

Même si des recruteurs se sont déjà rendus au nord du 60^o parallèle, l'établissement du Quartier général de la Région nord, à Yellowknife, et l'activité croissante des Forces canadiennes dans l'Arctique ont créé un besoin de personnel connaissant à fond les conditions de vie et de travail dans cette région.

Au début, environ 100 adolescents, garçons et filles, seront recrutés en premier lieu. En vue de les former dans les domaines de l'administration, du transport, de l'approvisionnement, des services alimentaires et des communications.

À la fin de leur entraînement, ils seront capables de servir dans n'importe quelle unité des Forces canadiennes. Néanmoins, on essaiera autant que possible de les affecter dans le Nord canadien.

Vers la fin de mai des recruteurs d'Edmonton, de Winnipeg et de Montréal visiteront Yellowknife, Inuvik, Whitehorse, Hay River, Fort Smith, Churchill et Frobisher Bay.

L'instruction élémentaire commencera en septembre à la Base des Forces canadiennes de Cornwallis (Nouvelle-Écosse).

Surpris par la pluie à proximité du club des officiers de Fort York (Toronto), le sergent John Hankin frappe à la fenêtre pour demander abri. La tradition du vieux fort, que le gouverneur Simcoe établit en 1793 et qui est aujourd'hui lieu et musée historique, est maintenue vivante par l'activité d'une petite garnison dont les membres portent un uniforme de la période 1812-1814, analogue à celui d'unités de ligne du 8^e Régiment de l'Infanterie britannique (Régiment du Roi). Le sergent Hankin et ses frères d'armes postent des sentinelles, font des exercices d'artillerie et accomplissent les autres fonctions de l'ancienne garnison de Fort York.

(D'après le *Globe and Mail*)



NOUVEAU RÉSEAU DE COMMUNICATIONS

La station terminale canadienne du système de télécommunications par satellite de l'OTAN est censée être mise en service cet été. Elle est présentement en construction à Carp, près d'Ottawa.

Le système, appelé *SATCOM* Phase II, est un réseau de communications réservé aux consultations politiques et aux communications militaires entre les pays membres de l'OTAN. *SATCOM* Phase II regroupe deux satellites et douze stations terminales terriennes respectivement situées en Belgique, au Canada, au Danemark, en Allemagne, en Grèce, en Italie, aux Pays-Bas, en Norvège, au Portugal, en Turquie, en Grande-Bretagne et aux États-Unis. Chaque station terminale, située près du siège de chaque nation concernée, sera reliée aux organismes gouvernementaux et aux Quartiers généraux de la Défense par une ligne téléphonique ou par un réseau à hyperfréquence. En plus de permettre les communications de vive voix, une station au sol pourra transmettre par téléscripteur à une autre station du réseau par le truchement du satellite.

Les pays membres de l'OTAN se partagent la production de l'appareillage du système.

Le second satellite de télécommunications a été lancé par les États-Unis le 3 février. Le Canada produit les transmetteurs à haute puissance et l'appareillage des lignes de service des téléscripteurs pour les douze stations terminales terriennes.

LE CENTRE DES ARTS ACCUSE UN BÉNÉFICE

Le Directeur général du Centre national des Arts, M. G. Hamilton Southam, déclarait récemment qu'au cours des 22 premiers mois d'exploitation, soit de juin 1969 à mars 1971, les places du Centre avaient été occupées à 72.6 p. 100.

Dans son exposé devant le Comité permanent de la Chambre des communes sur la radiodiffusion, les films et l'assistance aux arts, M. Southam a tiré du rapport annuel du Centre pour l'année 1969-1970 trois annexes exposant une ventilation des activités du Centre, et il a mis ces renseignements à jour en y portant les chiffres du bilan non vérifié pour l'année 1970-1971.

Depuis l'ouverture du Centre, selon M. Southam, 45,000 places en moyenne ont été vendues chaque mois, soit par le Centre lui-même, soit par les impresarios qui ont loué les salles, ce qui représente, pour les activités du Centre, sans compter celles des impresarios, un revenu moyen brut de \$100,000.

En 1969-1970, le total des dépenses du Centre national des Arts atteignait 4.5 millions de dollars alors que ses recettes s'élevaient à moins de la moitié de cette somme, soit 1.9 million. D'après le bilan non vérifié pour la deuxième année, disait M. Southam au Comité, bien que les dépenses soient passées à 5.4 millions de dollars, plus de la moitié

de cette somme a été annulée par des recettes de 3.2 millions.

M. Southam a fait remarquer que, en 1969-1970, "les dépenses du Centre au titre des programmes étaient de 2.2 millions de dollars, et donc un peu supérieures aux recettes de 1.9 million, tandis que, en 1970-1971, les dépenses au titre des programmes de 2.8 millions de dollars ont été plus que compensées par les recettes de 3.2 millions". En effet, a-t-il ajouté, les recettes du Centre suffisent à couvrir ses dépenses subies au titre des programmes. On peut donc affirmer que les crédits budgétaires du Gouvernement fédéral ne s'appliquent qu'au coût de l'entretien de l'édifice et aux traitements des administrateurs.

VISITEURS DE LA TCHÉCOSLOVAQUIE

Une délégation technique de la Tchécoslovaquie, dirigée par monsieur Jan Gabel, premier vice-ministre du ministère fédéral de la Technologie et des Investissements de la Tchécoslovaquie, est arrivée au Canada le 24 mai pour une visite de dix-sept jours, sur l'invitation de M. Jean-Luc Pepin, ministre de l'Industrie et du Commerce. Les intérêts de la délégation sont nombreux et englobent des domaines variés. Cette visite reflète le désir des deux pays de se communiquer mutuellement des renseignements sur l'application de la technologie et des méthodes de gestion modernes aux niveaux du gouvernement et de l'industrie.

La délégation a examiné ces problèmes avec les autorités fédérales et les autorités provinciales de l'Ontario et du Québec. De plus, les invités ont visité un certain nombre de sociétés publiques et privées dans ces deux provinces.

PRISE EN CHARGE DES POSTES RADAR (NORAD)

Le ministre de la Défense, M. Macdonald, a annoncé que le Canada assumera bientôt la charge de deux stations radar à longue portée et d'un centre de contrôle du NORAD situés dans l'est du Canada.

Le 1er Juillet, on fermera le poste radar de Stephenville (T.-N.) dont le fonctionnement était assuré par la *United States Air Force*; à partir de cette date, le Canada se chargera de l'exploitation de la station et du centre de contrôle de Melville près de Goose Bay (Labrador).

La fermeture de la station de Stephenville est due à la compression du budget de défense américain.

PARTAGE DU COÛT

Le Canada prendra en charge l'installation de Melville, et le coût d'exploitation sera partagé par les deux pays qui négocient présentement un nouvel accord sur la ligne *Pinetree*.

A la suite de la fermeture de la station de Stephenville qui compte quelque 86 officiers et

hommes de l'*USAF*, 49 civils canadiens actuellement employés à la base seront mis à pied. Cependant, on offrira probablement à certains d'entre eux, un emploi à la base de l'*USAF*, à Goose Bay.

GROUPE DES PLANS NUCLÉAIRES DE L'OTAN

La neuvième réunion semestrielle du Groupe des plans nucléaires de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) a eu lieu à Mittenwald, Allemagne, en fin de mai, sous la présidence du Secrétaire général de l'OTAN, M. Manlio Brosio.

Le Groupe des plans nucléaires de l'OTAN se compose des ministres de la Défense de huit pays, qui en font partie à tour de rôle, ce qui permet aux pays non nucléaires de participer au même titre que les puissances nucléaires à la planification de défense anti-nucléaire de l'OTAN, y compris le contrôle et la consultation.

Les pays représentés sont l'Allemagne, le Canada, les États-Unis, la Grèce, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne.

Le Canada, qui avait déjà fait partie du Groupe de janvier 1967 à juillet 1968, y participe de nouveau depuis le 1er janvier 1970.

DEMANDES DE PRESTATIONS

En mars dernier, on a produit 222,000 demandes initiales et demandes renouvelées de prestations, soit 8% de plus qu'en février 1971 (206,000) et 9% de plus qu'en mars 1970 (203,000).

A la fin de mars, le nombre de requérants (857,000) était de 4% inférieur à celui de février (888,000), mais de 22% supérieur à celui de la fin de 1970 (705,000).

Les versements de prestations ont totalisé 114 millions de dollars en mars, 101 millions en février et 84 millions en mars 1970. Le montant moyen des versements hebdomadaires pour ces trois mois était de \$35.74, \$36.47 et \$35.36 respectivement.

LES SERVICES DE GARDE DE JOUR DES ENFANTS

Le directeur général du Conseil canadien de Développement social, M. Reuben C. Baetz, a annoncé récemment que le Conseil tiendra une conférence à l'échelle nationale, du 20 au 23 juin, sur la

garde de jour des enfants. Cette conférence, la première dans son genre, se composera de quelque 450 personnes: parents, spécialistes, représentants des secteurs du travail et de l'industrie et fonctionnaires de tout échelon de gouvernement.

Une partie des personnes invitées à participer à la conférence recevront une aide financière destinée à couvrir leurs frais de déplacement et de séjour, aide sans laquelle elles n'auraient pu y assister dit M. Baetz. Il s'agit en l'occurrence des consommateurs de services de garderie, avec un accent spécial imprimé sur les familles monoparentales; les membres des conseils d'administration des garderies; les représentants des groupements à revenu modique et les membres du personnel de certains services de garde de jour de petite taille. Le Gouvernement canadien et les organismes privés ont été priés de contribuer à ces dépenses.

La conférence, dit M. Baetz dans le discours qu'il a adressé à l'*Ontario Association of Children's Aid Societies*, vise à offrir aux gens qui oeuvrent dans le domaine de la garde de jour une occasion d'échanger leurs vues sur les lois, la formation du personnel, le contenu des programmes, le financement et les services de garde de jour en tant que ressource communautaire. La discussion des conclusions de l'étude à l'échelle nationale sur les services de garde de jour, effectuée par le Conseil au cours d'une période de deux ans, représente un apport valable à cette conférence.

UNE BONNE SOLUTION AU BON MOMENT: L'ADAC!

(Suite de la page 2)

et à l'utilisation de tous les appareils de quelque importance et de tous les moteurs construits au Canada.

Une soufflerie à faible vitesse, récemment terminée au coût de sept millions de dollars et après sept années d'étude, a été construite spécialement pour venir en aide aux industriels; elle permet d'essayer des ADAV et des ADAC dans une veine d'essais de 30 pieds carrés. La compagnie de *Havilland* a été la première à s'en servir à l'occasion des essais de sa maquette du *DHC-7*. La compagnie *Canadair Limited*, de Montréal, a immédiatement suivi en faisant des essais de son groupe de propulsion à hélices destiné à équiper un ADAV-ADAC expérimental à quatre turbopropulseurs montés sur une aile basculante.