



Vous pouvez obtenir des renseignements plus détaillés sur n'importe quel produit ou service mentionnés dans ce numéro en remplissant la Formule de demande de renseignements commerciaux que vous trouverez à la page 7 et en l'envoyant au Courrier Canadien, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Ottawa, Canada. Code postal: K1A 0H5.

Le Canada joue un rôle de premier plan dans le domaine de la technologie océanique

par Robert McDougall
Courrier canadien

Jamais auparavant l'homme a manifesté un intérêt aussi vif envers la mer.

Chaque jour, les océans du monde sont explorés à un rythme sans précédent par les nations qui essaient de découvrir de nouvelles réserves de pétrole afin de compenser pour la baisse de production des puits en exploitation sur les continents.

Au nombre des chefs de file qui se livrent à la recherche du pétrole ainsi qu'à la recherche et à la mise au point de techniques et d'équipements nouveaux pour faciliter les travaux se trouve le Canada, pays riche en ressources naturelles mais déjà préoccupé par leur épuisement éventuel.

À demi-entouré par trois océans des plus rudes au monde, les océans Arctique, Atlantique Nord et Pacifique Nord, le Canada se consacre depuis longtemps à la mise au point d'équipements et de techniques lui permettant de vaincre cet environnement menaçant. En outre, il a entrepris, d'une manière progressive et continue, l'exploration et l'exploitation scientifiques de son riche plateau continental dont la superficie atteint presque 1.5 million de milles carrés (5.8 millions de km²), soit le deuxième en étendue au monde.

Le navire scientifique canadien, Hudson 70, qui fut le premier bateau à contourner l'hémisphère occidental, a démontré, par cet exploit historique, que l'exploitation des vastes réserves de pétrole de l'Arctique présentait des possibilités insoupçonnées.

Récemment, on a découvert des structures importantes renfermant du gaz au large des côtes du Labrador, à des profondeurs d'environ 600 pieds (183 m) sous la mer. Situées à un endroit qui est communément appelé "la voie de passage des icebergs", ces réserves seront exploitées au moyen de techniques qu'on est maintenant en voie de mettre au point au Canada.

Il y a quelques années, une firme canadienne a mené une étude sismique de 60 jours dans l'Arctique. Cette étude a permis de produire des données sur la réflexion des ondes sismiques pour une distance de quelque 12 000 milles (19 200



La International Hydrodynamics Company Limited (HYCO), de North Vancouver (Colombie-Britannique), est une des rares sociétés au monde à posséder l'expérience pratique et les connaissances spécialisées permettant de concevoir et de fabriquer des submersibles destinés à l'exploration et l'exploitation sous-marines. Cette société a fabriqué des produits de renommée internationale, comme les modèles Pisces, le plongeur submersible SDL-1 et le vaisseau Hudson, tous reconnus pour leur solidité, leur sécurité et leurs faibles coûts d'exploitation. L'été dernier, un mini-sous-marin Pisces, reconnu à l'échelle internationale comme le "cheval de trait" des mers, a établi un record en descendant à une profondeur de 6 000 pieds (1 829 m) pour procéder à des essais relatifs au projet d'enfouissement sous terre du câble téléphonique transatlantique (CANTAT 2) qui relie le Canada à l'Europe. À peu près en même temps, un Aquarius 1, la réplique réduite du Pisces, a changé la ligne de fer d'une base d'exploration, à une profondeur de 220 pieds (67 m), au large des côtes canadiennes de l'Atlantique. Il s'agissait de la première fois dans l'histoire que ce changement était fait sans plongeur. Le bras manipulateur souple de l'Aquarius a prouvé qu'il pouvait effectuer l'opération compliquée à la base de forage et obtenir les mêmes résultats que les plongeurs. Code I-164

km) dans les îles de l'Arctique canadien, ce qui représente le double du résultat prévu. On a ainsi constaté qu'il était possible de recueillir, économiquement et avec exactitude, des données géophysiques sur des milliers de milles au large des côtes, même dans les eaux glaciales de l'Arctique.

À l'heure actuelle, le Canada vient en tête de tous les autres pays en ce qui concerne la mise au point

d'un système global de production de pétrole en mer qui offrira les moyens les plus économiques d'exploiter les puits situés en eaux profondes sous les fonds marins. On a déjà mis au point une partie importante de ces installations, soit la première capsule opérationnelle à une atmosphère pouvant être habitée par des travailleurs qui s'occupent de l'entretien de puits situés à des profondeurs dépassant

1 000 pieds (304.8 m).

Le Canada fait aussi figure de chef de file dans le domaine des installations de forage submersibles et semi-submersibles.

L'été dernier, un mini-sous-marin, le Pisces, qui est reconnu à l'échelon international comme le "cheval de trait" de la mer, est descendu à une profondeur record de 6 000 pieds (1 829 m) en procédant à des essais relatifs au projet

ments qui sont intervenus au gouvernement fédéral, dans les 10 provinces, les deux territoires et toutes les sociétés fédérales et provinciales de la Couronne. Pour une mise à jour facile, l'Index est muni d'une reliure attrayante et solide à 19 anneaux.

Corpus Publishers Services Ltd publie également des magazines pour les entreprises individuelles, fait des études de marché dans les industries scientifiques et peut fournir des rapports hebdomadaires sur les derniers événements dans les domaines de l'énergie, du contrôle de l'environnement, de l'emballage, du plastique, du caoutchouc et des opérations chimiques. Code I-281

d'enfouissement sous terre du câble téléphonique transatlantique (CANTAT 2) qui relie le Canada à l'Europe.

À peu près à la même période, un Aquarius 1, la réplique réduite du Pisces, a changé la ligne de fer d'une base d'exploration, à une profondeur de 220 pieds (67 m), au large des côtes de l'Île-du-Prince-Édouard. Il s'agissait de la première fois dans l'histoire que ce changement était fait sans plongeur. Le bras manipulateur souple de l'Aquarius a prouvé qu'il pouvait effectuer l'opération compliquée à la base de forage et obtenir les mêmes résultats que les plongeurs eux-mêmes.

En même temps, à Halifax (Nouvelle-Écosse), la division Halifax Shipyards de la société Hawker-Siddeley Canada Ltd. terminait sa cinquième installation gigantesque de forage en mer et s'affairait à construire deux unités de forage en mer mobiles à doubles coques et à stabilisation à colonne, et d'un positionnement dynamique, le "Sedco 705" et le "Sedco 709", en vue de la livraison en 1975 et 1976, respectivement.

La Halifax Shipyards, qui est la société canadienne la plus importante à construire ce genre d'équipement d'exploration en mer, a aussi reçu une commande, pour livraison en 1977, d'un navire de forage à positionnement dynamique, le "Sedco 471".

Les efforts et les succès du Canada dans le domaine de l'océanographie sont attribuables à un certain nombre d'instituts de recherche de renommée mondiale et à une politique gouvernementale avant-gardiste, laquelle est conçue de manière à stimuler la croissance et le développement continus des connaissances océanologiques et de l'industrie d'exploitation des gisements marins du Canada.

Le plus connu des établissements de recherche est sans doute le Bed-

(Suite à la page 4)

Des renseignements au bout de vos doigts

Prendre le pouls des événements économiques et politiques du Canada est un exercice digital pour qui utilise les publications et les services offerts par Corpus Publishers Services Ltd. de Toronto (Ontario).

Créé il y a seulement sept ans, Corpus est déjà l'éditeur canadien le plus important en matière de journaux industriels et d'affaires. Cette société publie également deux ouvrages de référence importants: le Corpus Almanac of Canada et le Corpus Administrative Index.

Pour les hommes d'affaires, le Corpus Almanac of Canada est un ouvrage de référence inestimable.

Solidement relié et révisé chaque année, il fournit des renseignements sur des sujets tels que: les publications et magazines répertoriés par sujet; les journaux; les renseignements postaux; les maisons d'enseignement; la législation canadienne (affaires, douanes et accise, passeports et contrôle de l'environnement); la fiscalité; la propriété immobilière; les organisations patronales et la réglementation des affaires, dont les programmes gouvernementaux; la finance et le système bancaire; la législation ouvrière et les organisations syndicales; les transports; les gouvernements fédéral et provinciaux; la

population et l'immigration; la géographie et les vacances.

Le Corpus Administrative Index est une nécessité pour les personnes qui font affaire avec le gouvernement canadien. Seule source complète de renseignements détaillés et à jour sur les fonctionnaires canadiens à travers le pays, l'Index est un annuaire entièrement informatisé répertoriant les noms, titres, adresses, numéros de téléphone et de télex de plus de 10 000 fonctionnaires canadiens.

Tous les deux mois, l'Index est entièrement révisé, réimprimé et envoyé aux souscripteurs afin de les renseigner sur les derniers change-

Table des matières . . .	Page
Système souple pour appliquer des revêtements protecteurs	2
Les premiers sports canadiens	3
Fatigué des crevaisons?	3
En plein le camion qu'il vous faut	6
Terra Surveys pour les travaux d'exploration	7
Demande de renseignements	7
Quel bateau magnifique!	8



Ensemble de meubles modulaires 6

Les chaudières de navire Volcano se vendent dans toutes les régions du monde



Des chaudières fabriquées au Canada à des fins industrielles et pour le chauffage des usines sont expédiées régulièrement du dépôt de la société Volcano Limitée, à Montréal (Québec). Ces unités dont la puissance varie de 20 à 150 chevaux-vapeur, seront bientôt envoyées au Venezuela, en Syrie, au Liban et à Hong Kong, tandis que l'unité la plus puissante, soit celle de 500 chevaux-vapeur, est destinée à la Trinité.

Système souple pour appliquer des revêtements protecteurs

Recouvrir des matériaux en métal, en plastique et en verre d'un revêtement protecteur ne présente aucun problème lorsque vous utilisez l'appareil créé à cette fin par la société Metalmac Designs Ltd.

Cette société de Toronto (Ontario) fournit aux fabricants des applicateurs de rubans entièrement automatiques; ces rubans protègent les matériaux en feuilles au cours des étapes suivantes du traitement, de la manutention et de l'installation.

L'industrie utilise de plus en plus les revêtements protecteurs parce qu'ils permettent de réduire les dommages causés aux surfaces et de réaliser des économies. Cependant, les méthodes conventionnelles d'application exigent beaucoup de temps et de travail, créant un ralentissement de la production, et il est difficile, en les utilisant, d'obtenir un dépôt uniforme et lisse.

Les applicateurs de rubans de la société Metalmac éliminent ces problèmes. Chaque unité constitue un système complet, capable de faire subir aux matériaux le procédé de revêtement et de les acheminer ensuite vers le lieu de trans-

formation plus avancée ou vers l'entrepôt.

Le système applique des rubans de vinyle, de plastique ou de tissu à des feuilles rectangulaires ou à des tiges en spirale dont la largeur ou l'épaisseur peut être très variée. Que le revêtement soit appliqué sur du métal, du plastique ou du verre, il sera toujours déposé uniformément, sans pli ni bulle d'air.

Grâce aux caractéristiques spéciales de l'appareil Metalmac, il est possible de surveiller de près toute l'opération de revêtement. Des guides latéraux roulants assurent un alignement précis du revêtement sur les côtés de la feuille. Un détecteur électrique et trois dispositifs de réglage dans le mécanisme de contrôle réduisent au minimum le gaspillage du ruban et synchronisent la vitesse du revêtement à celle des étapes de fabrication précédentes ou subséquentes afin d'assurer un rythme de production uniforme. Le détecteur et les unités de chronométrage permettent aussi de revêtir consécutivement et sans interruption des feuilles de longueurs différentes. Une commande de vitesse variable permet

d'accomplir le travail de revêtement à un rythme prédéterminé variant de 20 à 60 pieds (6 à 18 m) la minute.

Efficace et économique, l'équipement Metalmac n'exige qu'un minimum de surveillance et d'entretien. La machine qui peut être montée directement sur le plancher donnera un service continu et dépourvu d'ennui mécanique. Disponibles sous forme de tables à fonctionnement automatique ou manuel pour le système de convoyeur, les unités Metalmac se vendent en dimensions variées allant du modèle monté sur établi pour le revêtement de matériaux de 6 pouces de largeur (15 cm) jusqu'à une unité spéciale qui peut recouvrir une feuille de cinq pieds de largeur (1.52 m).

Déjà, les ensembles Metalmac se sont révélés souples et bien adaptés aux besoins de l'industrie des métaux; ils sont utilisés par les producteurs et les distributeurs de produits en métaux, les ateliers d'adoucissement des métaux et les fabricants de feuilles métalliques.

Code 2-264



Il suffit de presser un bouton pour que l'applicateur de ruban Metalmac dépose, sans pli ni bulle d'air, un revêtement de plastique, de vinyle ou de tissu sur des matériaux en feuilles afin de les protéger au cours de la manutention et des étapes suivantes de traitement. Le modèle T4800 ci-dessus peut recouvrir des bandes étroites ainsi que des feuilles pouvant atteindre une largeur de quatre pieds (1.22 m). On peut l'adapter à des épaisseurs variant de .016 pouce (.04 cm) à ¼ de pouce (0.6 cm).

courrier
canadien

Anna Armstrong Hibberd,
rédactrice
Jacques Dupont, Service français

Publication du ministère de l'Industrie et du Commerce, Ottawa. On peut se procurer des exemplaires, sans frais, en s'adressant à l'un des 86 délégués commerciaux du gouvernement canadien en poste dans 62 pays. Reproduction autorisée sans restriction.

Grâce à l'amélioration de ses techniques de conception et de fabrication, une société de Montréal reçoit des commandes de chaudières industrielles en provenance de nombreuses régions du monde.

La société Volcano Limitée se spécialise dans la fabrication d'ensembles de chaudières destinés à la production d'eau chaude ou de vapeur à des fins industrielles et pour le chauffage des édifices commerciaux.

Bien établies sur les marchés d'exportation, les chaudières Volcano sont utilisées dans 24 pays, notamment aux Îles Bahamas, en Iran, au Nigeria, au Pakistan, en Tanzanie et aux États-Unis.

La chaudière à tube d'eau Duo-flin, qui assure un transfert maximal de la chaleur, a une capacité horaire de production de vapeur variant de 10 000 à 75 000 livres (de 4 540 à 34 050 kg). Des tubes à ailettes doubles sur les parois d'eau et l'enveloppe monolithique éliminent le besoin d'un revêtement intérieur.

La société Volcano produit également le générateur d'eau à forte température International-LaMont. Un de ces appareils chauffe toute la ville d'Inuvik dans les Territoires du Nord-Ouest du Canada; il produit 90 millions de BTU l'heure et chauffe 720 demeures et plusieurs édifices com-

merciaux.

Au nombre des unités standard de la société, on compte la chaudière ignitubulaire Starfire offerte dans des modèles d'une puissance variant de 15 à 600 BHP. De conception concentrique à trois phases, elle ne nécessite aucun déflecteur ou retardateur et fournit un transfert maximal de chaleur par unité de surface de chauffage.

Le déaérateur Exair est un autre produit Volcano; il se vend dans les modèles avec dôme ou horizontaux dont la capacité peut atteindre jusqu'à 300 000 livres (136 200 kg) l'heure. Le modèle à deux phases est muni de soupapes gicleuses et d'épurateurs de vapeur.

La société est représentée par des agences dans un certain nombre de pays, et elle serait heureuse de recevoir des demandes provenant de firmes qui disposent de services de vente et d'entretien des chaudières.

Code 2-164

Les soupapes Velan en demande dans le monde entier

La société Velan Engineering Limited exporte environ 80% des soupapes et des purgeurs de vapeur qu'elle fabrique vers plus de 50 pays dans toutes les régions du monde.

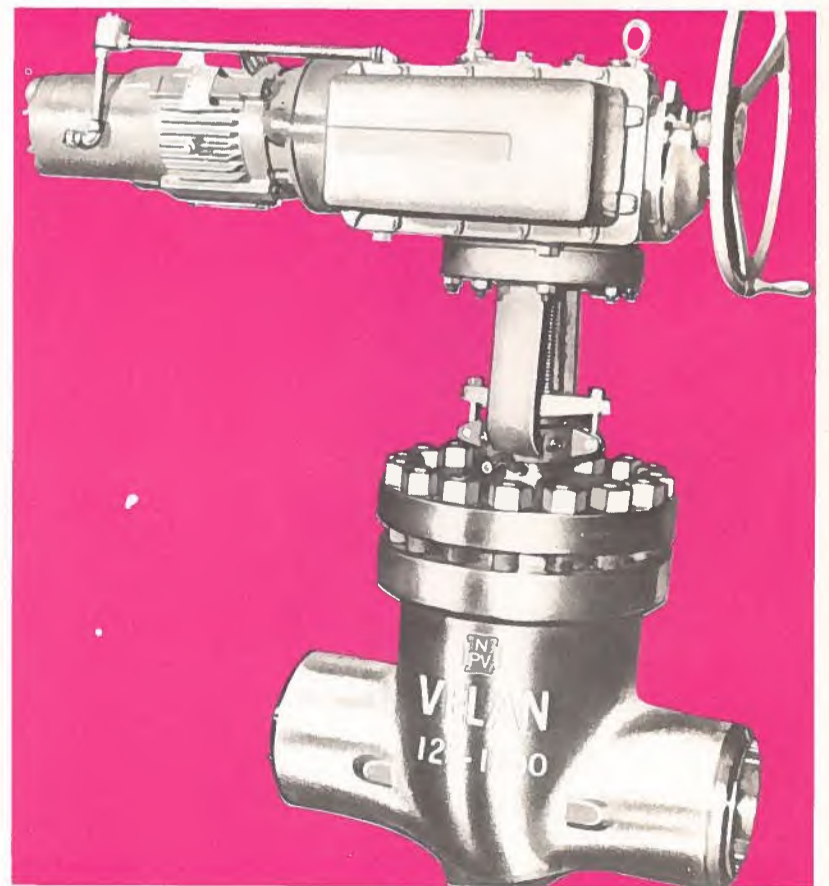
Cette société de Montréal (Québec), qui existe depuis 25 ans, a conclu récemment avec l'Union soviétique des contrats d'approvisionnement en soupapes représentant une valeur de \$13 millions, ce qui est le plus fort montant pour une seule vente de soupapes jamais obtenu de l'URSS par une firme de l'Amérique du Nord.

Approvisionnant au tout début les marchés du pétrole, du raffinage et des produits chimiques transformés, la Velan Engineering a étendu ses capacités à la fabrica-

tion de soupapes destinées aux systèmes primaires et secondaires des centrales d'énergie nucléaire.

Aujourd'hui, Velan est un des plus grands fabricants canadiens de soupapes pour centrales nucléaires et la première société de ce domaine spécialisé à être autorisée par l'American Society of Mechanical Engineers à porter la marque d'approbation nucléaire "N" (classes 1, 2 et 3).

La Velan Engineering a des distributeurs, des bureaux de vente et des représentants dans toutes les régions du monde. Elle poursuit constamment ses recherches et ses essais et utilise des installations modernes ainsi qu'un outillage de fabrication spécialisé. Code 2-331



Ce robinet-vanne de 12 pouces (30.5 cm) à couvercle boulonné, destiné aux centrales nucléaires, est l'une des nombreuses soupapes fabriquées par Velan Engineering Limited, de Montréal (Québec), une des plus grandes sociétés canadiennes de fabrication de vannes nucléaires.

B & O Plastic s'y connaît dans les boutons

Des boutons de garniture de meubles jusqu'aux boutons de commande des téléviseurs, la société B & O Plastic Industries Ltd. de Montréal (Québec) a des boutons pour tous les usages.

Établie en 1950 pour fabriquer des boutons selon le procédé de moulage à injection, la société a depuis élargi le cadre de ses activités tout en continuant à produire des boutons ordinaires. Aujourd'hui, elle fabrique les boutons de garniture de meubles Tuff en plastique; ceux-ci sont résistants et de grande qualité, et sont retenus solidement en place par une tige et des griffes. Les boutons Tuff ne sortent pas brusquement de leur trou, ne déchirent pas, ne craquent pas et ne se fendillent pas comme le font les boutons recouverts d'un tissu. Ils se vendent dans une vaste gamme de couleurs assorties à tous les tissus de vinyle; on peut également les obtenir en finis plaqués en or et en argent brillants.

En 1954, la société a mis au point un procédé pour lequel on

utilise un équipement de placage à vide et elle compte parmi les plus importants plaqueurs de plastique et de métal au Canada. Par l'entremise de sa filiale, la Vacuum Platers Inc., B & O Plastic est l'un des plus grands plaqueurs d'ABS, d'acrylique, de styrène, de polycarbonate, de nylon et de polypropylène. En outre, la firme fait le moulage et le placage de pièces vendues aux fabricants de lampes.

La production de boutons pour radios, téléviseurs et appareils électriques a été entreprise en 1964 et depuis ce temps, la société a étendu ses activités à de nombreux produits industriels. Aujourd'hui, B & O Plastic fabrique des boutons de tous les genres: boutons-poussoirs, boutons de commandes en coulisse pour plaques indicatrices, écrans, disques sélecteurs, commandes de syntonisation à vernier, et douilles d'écartement. La société conserve en stock un choix étendu de produits afin de répondre aux fluctuations de la demande.

Code 3-116

... Au marche

Landrace rapporte un prix record



Ce verrat Landrace a été vendu récemment à un prix sans précédent dans la province par la Swine Breeding Stock Sales Society de la Nouvelle-Écosse à un acheteur des États-Unis. Le dos du verrat contenait une quantité remarquablement faible de gras, soit 0.35 pouce (0.89 cm). De plus en plus, la qualité du porc canadien est reconnue par les acheteurs avisés. Ce fait est surtout attribuable au programme national de contrôle des aptitudes des porcs supervisé par le gouvernement du Canada, qui permet d'évaluer avec exactitude la qualité des bêtes. L'état de santé excellent des porcs de races Yorkshire, Landrace, Lacombe, Hampshire et Duroc en font aussi un bon placement. Code 3-200

Fatigué des crevaisons?

Les véhicules tout-terrain et ceux du type Payloader, ainsi que les pièces d'équipement utilisées pour la construction et l'extraction minière dureront probablement plus longtemps si les pneus sur lesquels ils roulent sont traités au Permafил.

Selon le créateur du produit, la société Industrial Tires Limited de Mississauga (Ontario), le Permafил assure une plus grande efficacité et une sécurité accrue et met fin aux crevaisons.

Le pneu Permafил conserve une pression constante, de sorte qu'il ne nécessite aucune attention durant toute sa durée. Idéal lorsque le terrain où s'effectuent les travaux présente des dangers élevés de crevaison, le pneu Permafил offre une bonne flexibilité et absorbe bien les

chocs. La fatigue du conducteur et de l'équipement est réduite de beaucoup puisque la partie centrale, qui est molle et élastique, permet au pneu de continuer à rouler comme un pneumatique ordinaire tandis que le revêtement extérieur fournit la traction, la flottaison et la résistance à l'usure.

En outre, l'une des principales causes des arrêts d'urgence et des retards dans les travaux est éliminée puisque les pneus Permafил sont à l'épreuve des crevaisons.

Le Permafил est un composé d'uréthane qui se solidifie dans le pneu et empêche les fuites. Ce mélange de polymères liquides peut être injecté dans des pneumatiques pour obtenir n'importe quelle pression désirée variant de 40 à 120 livres par pouce carré. Sa flexibilité

La première série de pièces de monnaie canadiennes frappées pour commémorer les Jeux Olympiques qui auront lieu à Montréal au cours de l'été 1976, a obtenu un immense succès: 9 000 000 de pièces ont été frappées et ont été vendues dans une quarantaine de pays pour une somme d'environ \$75 000 000. La deuxième série soulève beaucoup d'intérêt parmi les collectionneurs d'argent, de pièces de monnaie et de souvenirs olympiques, et l'on s'attend à ce que la troisième série, lancée en janvier 1975, obtienne aussi beaucoup de succès. Au total, sept séries de monnaie en argent sterling auront été frappées pour l'été 1976.

"Les premiers sports canadiens"

C'est le thème de la série III de la monnaie olympique actuellement en vente. Monnaie légale au Canada, la série comprend quatre pièces, dont deux d'une valeur de \$10 et deux d'une valeur de \$5, chacune illustrant divers sports pratiqués par les premiers Canadiens.

La première des deux pièces de \$10 représente le jeu de crosse, un sport inventé par les Indiens de l'Amérique du Nord avant l'arrivée de Christophe Colomb. Ce sport est devenu tellement populaire auprès des pionniers du Canada qu'il a été déclaré, en 1867, sport officiel du Canada. Bien que le jeu de crosse n'ait été au calendrier olympique qu'au cours des Jeux de 1908, il a laissé ses traces puisque plusieurs sports de plein air pratiqués de nos jours lui ressemblent.

La seconde pièce de \$10 représente le cyclisme, une activité qui connaît présentement un regain de vie à l'échelle mondiale et qui était très populaire au Canada au cours des années 1870. À cette époque lointaine, les gens conduisaient des vélocipèdes et faisaient partie de clubs bien organisés dans toutes les régions du pays. Le premier club de cyclisme au Canada a été fondé à Montréal, site des Jeux Olympiques de 1976.

La première pièce de \$5 fait voir un Indien dans un canot. Le canotage était autrefois au Canada et un mode de vie et un sport. Très souvent le seul moyen de transport sur les vastes cours d'eau tumultueux de l'intérieur du nouveau pays, le canot faisait aussi souvent

l'objet de concours d'adresse entre équipes de voyageurs et Indiens.

La seconde pièce de \$5 illustre l'aviron. Le premier athlète canadien à être couronné champion mondial est le rameur Ned Hanlan de Toronto. Au début du siècle, les régates organisées dans toutes les régions du Canada attiraient jusqu'à 40 000 spectateurs. Les régates de St-Jean (Terre-Neuve) constituent la plus ancienne manifestation sportive tenue sans interruption en Amérique du Nord.

Les pièces portent, sur le revers, les dessins olympiques, conçus par Anthony Mann. Sur l'avant, apparaît l'effigie de Sa Majesté la Reine Elisabeth II, sans couronne, dessinée par Arnold Machin.

Les pièces, frappées avec grand soin par la Monnaie royale canadienne, à Ottawa, sont enfermées dans des capsules de styrène transparent scellées à l'ultrason pour qu'elles conservent leur éclat de monnaie hors-circulation. Elles sont vendues dans tous les coins du monde par les banques, certains établissements financiers et les distributeurs officiels qui ont été agréés par le Programme de la monnaie olympique. On peut se procurer des épreuves numismatiques en collections de quatre pièces pour chaque série en s'adressant aux banques ou au service de commande par correspondance de la Monnaie royale canadienne.

La quatrième série, prévue pour septembre 1975, couvrira les disciplines olympiques d'athlétisme.

La cinquième série, qui a fait l'objet d'un concours national de design au Canada, sera émise en décembre 1975 et illustrera les sports nautiques olympiques.

Au début de 1976 paraîtra la sixième série qui a fait l'objet d'un concours international de design. Elle aura pour thème les sports olympiques d'équipe.

La septième et dernière série sera une série-souvenir, et devrait être distribuée en juin ou juillet 1976. Elle présentera les sites olympiques de Montréal et Kingston et, peut-être, une vue aérienne du stade olympique.

Toutes les pièces de \$10 ont un diamètre de 45 mm, un poids de 750 grains et une teneur en argent fin de 1.44 onces. Les pièces de \$5 ont un diamètre de 38 mm, un poids de 375 grains et une teneur en argent fin de 0.723 onces. Toutes les pièces sont en argent sterling (92.5% d'argent pur et 7.5% d'alliage de cuivre) et sont frappées selon les normes de qualité des pièces polies hors-circulation et sous capsules, ou des épreuves numismatiques. Elles sont offertes à l'unité ou en divers coffrets ouverts sur commande.

Le nombre de pièces frappées est basé sur le volume des commandes reçues. Des quotas sont établis pour chaque marché important afin d'assurer une distribution équitable aux numismates et collectionneurs partout dans le monde. Le ministère des Postes du Canada est chargé du programme de commercialisation. Code 3-367



La troisième série de pièces de monnaie canadiennes, frappées pour aider à financer les Jeux Olympiques qui auront lieu à Montréal au cours de l'été 1976, illustre les premiers sports canadiens. Toutes les pièces portent, sur l'avant, l'effigie en profil de la Reine Elisabeth.

et son élasticité permanente permettant d'obtenir les avantages du pneu solide et du pneumatique. Les pneus Permafил donnent un bon rendement dans des températures pouvant atteindre jusqu'à -24°C (-75°F), avec un rebondissement de seulement 20%, même à cette température.

Ils permettent de rouler facilement à des vitesses pouvant aller jusqu'à 35 milles à l'heure (56.35 km/h) avec des chargements à pleine capacité et à des vitesses intermittentes de 50 milles à l'heure (80.50 km/h) pour une distance maximale de 25 milles (40.25 km). Code 3-416



Le Permafил est un mélange réactif de polymères liquides qui, en se durcissant, devient un uréthane élastique et sert à prévenir le déglonflement des pneus ou leur sous-gonflement.

LE CANADA

(Suite de la page 1)

ford Institute, le deuxième plus grand centre d'études océanographiques au monde. Ce centre célèbre effectue des recherches et des études sur de nombreux aspects des sciences marines, y compris la cartographie des fonds marins, ainsi que des études sur la biologie et la géologie marines, la dynamique des pêcheries, la pollution, et l'ingénierie des océans.

La Nova Scotia Research Foundation, de Dartmouth, un autre institut de recherche important, offre sous contrat, au gouvernement et à l'industrie, divers services dont l'établissement de profils détaillés des fonds marins. Parmi les nombreux produits spécialisés qu'elle fabrique conformément aux exigences du client se trouve un ensemble innovateur de brides de bagues collectrices à 19 bagues et à haute puissance.

Parmi les autres organismes de recherche et de développement qui contribuent au progrès de l'océanologie au Canada, on relève le Technical College de la Nouvelle-Écosse, les laboratoires de l'Atlantique du Conseil national de recherches, l'Atlantic Industrial Research Institute et la B.C. Research, un organisme à but non lucratif établi sur la côte ouest du Canada.

Grâce à ses activités à facettes multiples, la B.C. Research, aidée de son Centre d'océanologie et de la société associée Techwest Enterprises Ltd., offre presque tous les services requis par les industries marines, allant de la recherche à la production et à la commercialisation.

La "politique canadienne sur les océans" comporte quatre stratégies visant à conserver le rôle de leadership du Canada dans le domaine de l'océanologie:

1) le développement et le contrôle, à l'intérieur de ses frontières, des éléments industriels et technologiques essentiels à l'exploitation de ses ressources au large des côtes;

2) la promotion de la compétence et de la renommée du Canada dans le domaine des activités poursuivies au-dessus et en-dessous des glaces;

3) la mise sur pied d'une banque de renseignements à jour de première qualité sur les ressources marines, et la poursuite des études océaniques et des programmes technologiques ayant trait à la gestion de milieu marin;

4) le développement continu de l'océanographie dans les universités et les laboratoires du gouvernement.

De toute évidence, l'implantation d'une telle politique permettra au Canada de conserver la bonne réputation dont il jouit dans les domaines de l'océanographie et l'exploration des ressources.

Un indice de la confiance que les nations du monde portent aux connaissances océanographiques spécialisées du Canada est l'attention accrue que celles-ci nous accordent lorsqu'elles cherchent à exploiter leurs ressources marines. Au cours des dernières années, bon nombre d'entre elles ont profité de ces connaissances spécialisées par l'échange d'informations scientifiques et technologiques.

Un autre indice de cette confiance est le nombre presque sans précédent de commandes de cargos, de navires de transport en vrac et de navires-citernes de construction canadienne que l'on continue à faire au Canada.

Au cours des quatre dernières années seulement, le nombre de navires destinés à l'exportation — vendus, commandés ou dont l'achat était envisagé — a grimpé à plus de 70, ce qui représente une valeur totale supérieure à \$800 millions.

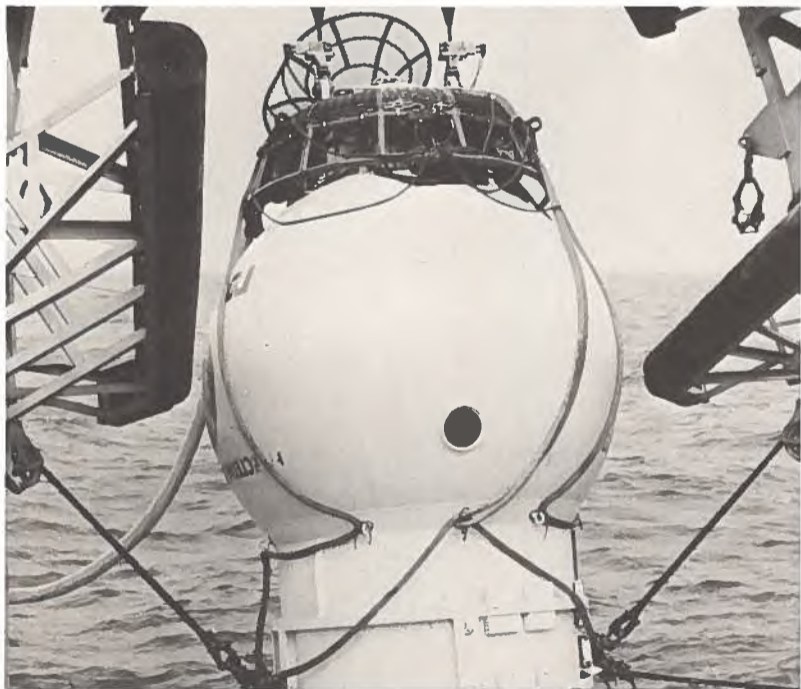
Une grande partie de l'équipement et des composants utilisés dans la construction et le gréage des navires canadiens est produit par l'industrie nationale. Il en est de même pour les instruments de recherches océanographiques et les services de construction navale.

Code 4-164



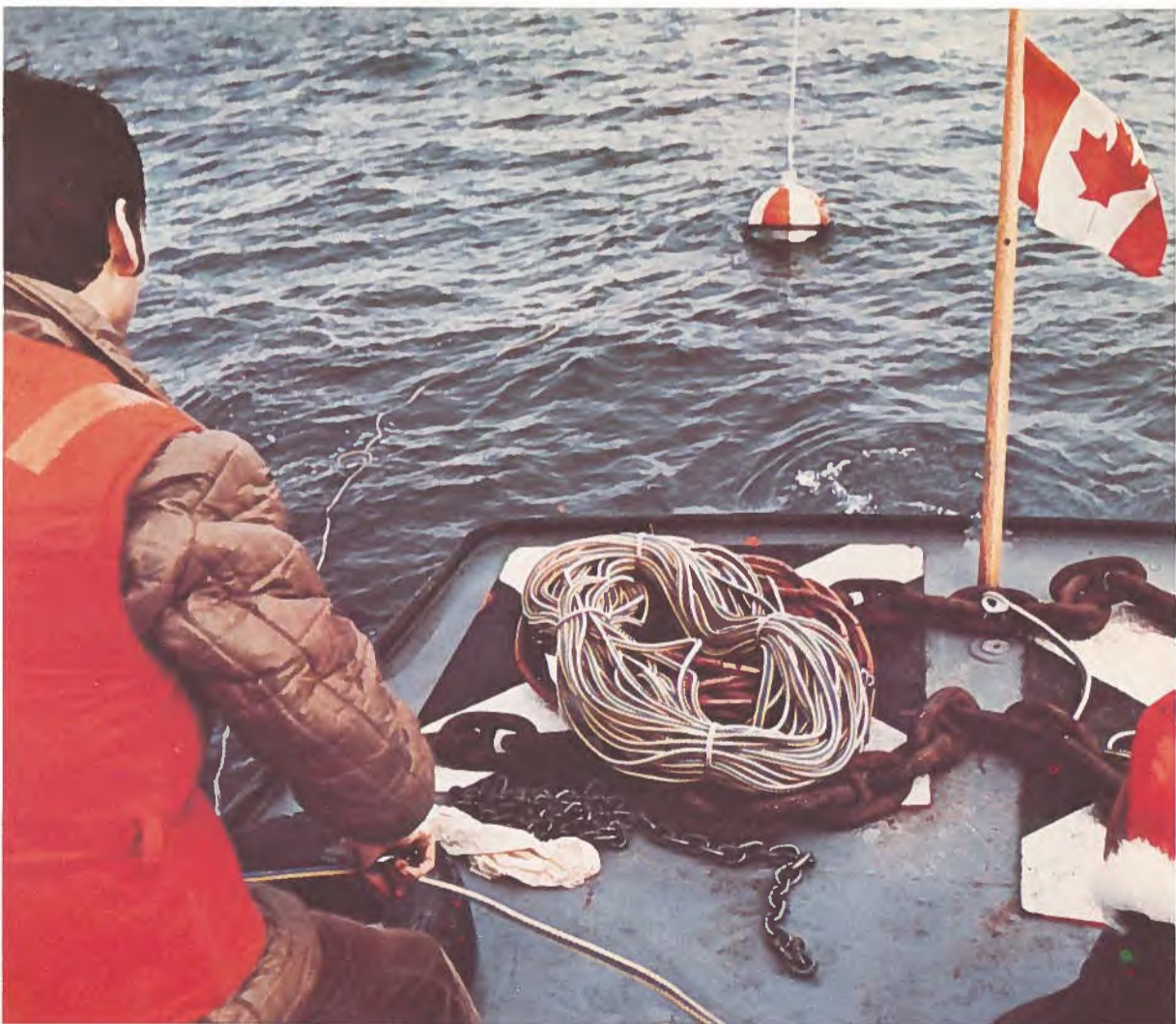
Une cargaison à destination de l'Arctique est chargée à bord du M.S. "Thuleland", qui fait partie d'une flotte de service de la Resolute Shipping Limited, filiale de l'Arctique de la Federal Commerce & Navigation Company Limited de Montréal (Québec), la plus importante société de transport en haute mer au Canada. La société, qui jouit d'une expérience de plus de vingt ans dans le domaine du transport en Arctique, possède et exploite, à l'échelle mondiale, des bateaux-citernes spéciaux destinés à la navigation dans les glaces et des navires à cargaison sèche. Les navires Resolute, qui autrefois étaient utilisés surtout pour les voyages dans le Nord organisés par le gouvernement, sont maintenant de plus en plus en demande par l'industrie privée. Ils transportent des installations de forage pour le pétrole, de l'équipement minier, des habitations, des combustibles, et leurs cargaisons peuvent atteindre un poids de 50 000 tonnes (49 359 tonnes métriques).

Code 4-350



Au moment de la descente, cette capsule de service Lockheed est mise en position au-dessus d'une tête de puits submergée, au moyen de vaisseaux de surface. La capsule fait partie intégrante d'un système complet de conditionnement et de mise en production des puits submergés, qui est présenté par la Lockheed Petroleum Services Limited de New Westminster (Colombie-Britannique). La conception de la capsule permet de réduire au minimum les coûts en fonction de la profondeur à atteindre et ouvre la voie à l'exploitation économique des plateaux continentaux. La société Lockheed a construit et mis à l'essai avec succès un système sous-marin d'une atmosphère pouvant être habitée. Cet appareil sert à la mise en production et à l'entretien de puits de pétrole situés à des profondeurs supérieures à 1 000 pieds (305 m). La société assure également des services d'ingénierie et de consultation et est en mesure de concevoir, de fabriquer et d'installer une grande variété de pièces d'équipement pour le conditionnement et l'exploitation des puits de pétrole submergés ainsi que d'assurer l'entretien de cet équipement.

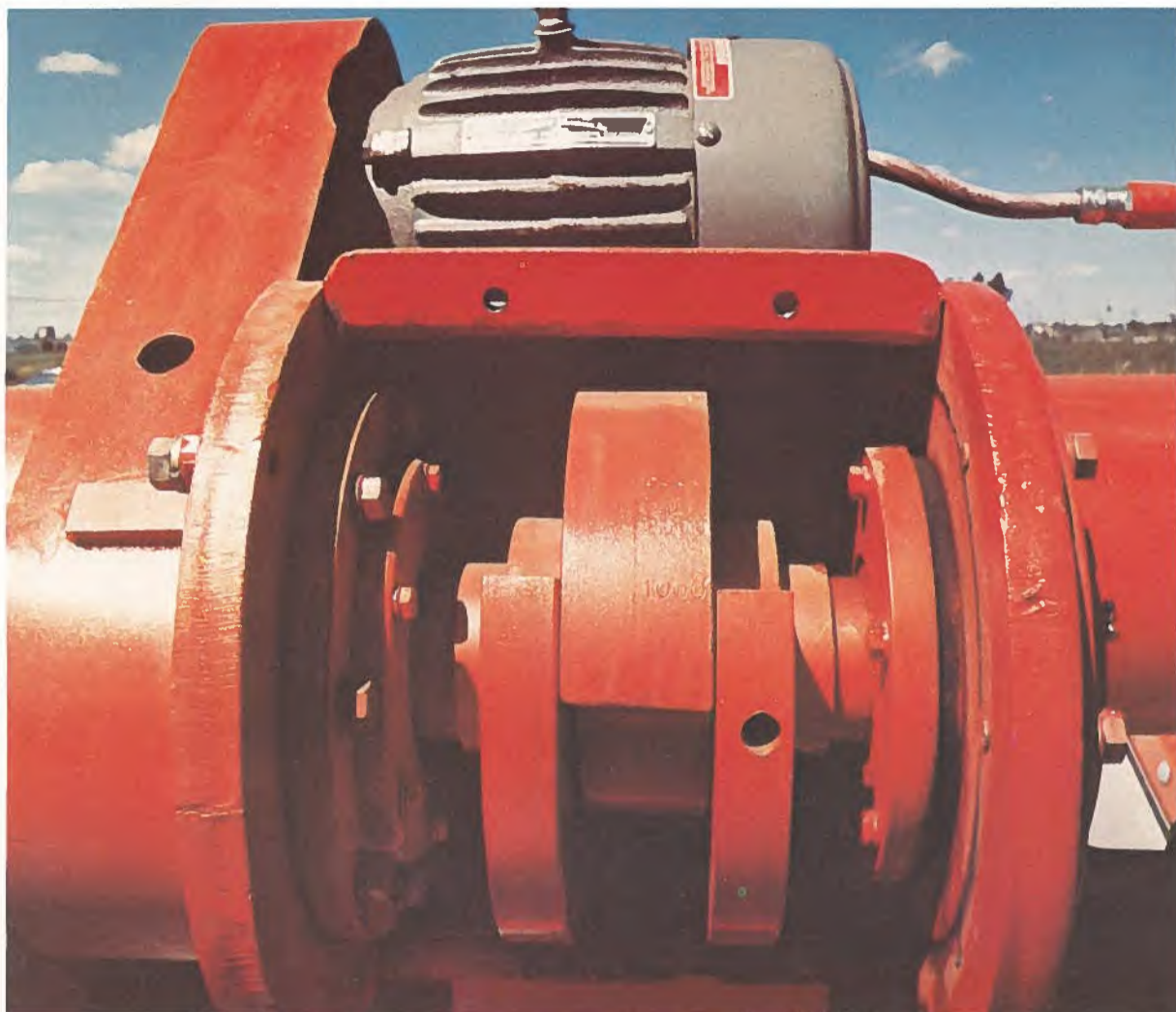
Code 4-236



La Techwest Enterprises Ltd. de Vancouver (Colombie-Britannique) offre à l'industrie des ressources marines une gamme complète de produits destinés à une grande variété de projets de recherche, de mise au point et de fabrication. La société, une filiale autonome du British Columbia Research Council, est prête à répondre à toute exigence contractuelle technique ou scientifique. Outre ces services, la société Techwest Enterprises fournit des produits, tels que des grues compensatrices du mouvement pour la manutention des submersibles et le remorquage des pièces d'équipement dans les mers très agitées, des pompes submersibles avec commandes hydrauliques, utilisées pour pomper de grandes quantités d'eau de mer ou des gaz à haute pression ou bien sans cordon ombilical, pour expulser l'air vicié ou les gaz explosifs enfermés dans les véhicules et les habitacles submergés. Ici, la société effectue des travaux en mer, de concert avec le B.C. Research's Ocean Engineering Centre; l'étude du mouvement des vagues fait partie de l'entretien des bouées.

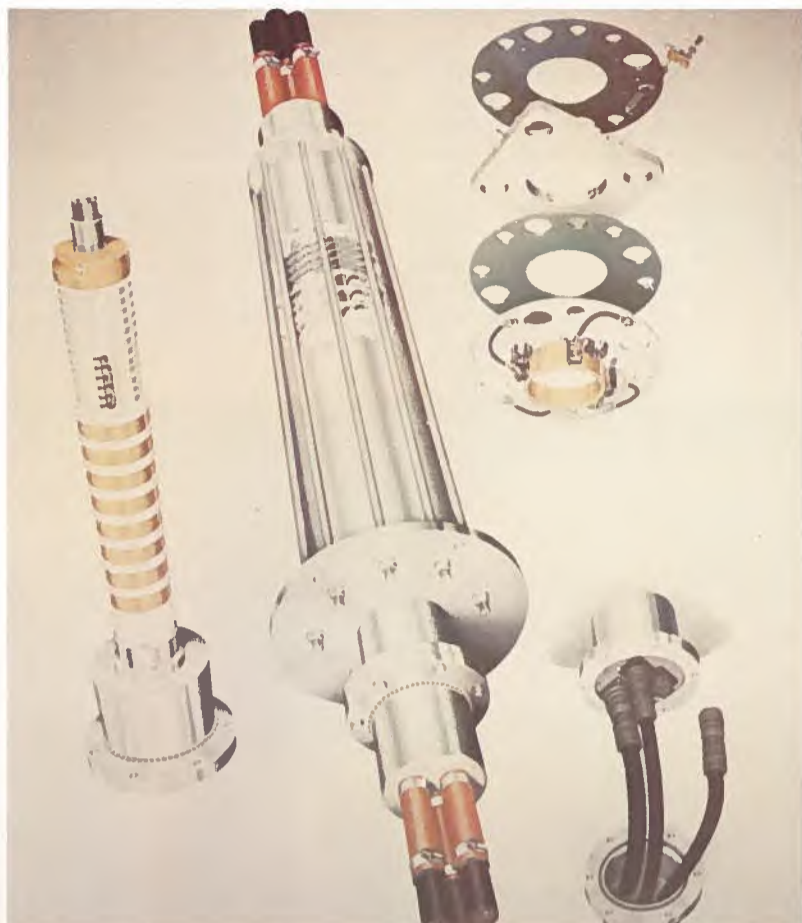
Code 4-400

ET LA MER!



La société Pyramid Steel Industries Limited d'Edmonton (Alberta) fabrique des composants de systèmes de forage et d'enlèvement des boues, tel le BRUTE, cette machine à tamiser les schistes à haute vitesse, avec vibreur de poussée simple et réglable. Le dit à secousses utilise quatre filtres en série pour l'enlèvement efficace des solides. Sa principale caractéristique est une poussée pouvant être réglée à 11 000 livres (4 994 kg) en déplaçant un seul poids excentrique. En plus de fabriquer des mâts de forage et des infrastructures de puits de pétrole et d'assurer les services d'entretien de ces appareils, la société Pyramid produit aussi des mélangeurs de boue, des dessableurs et des appareils de distillation.

Code 5-136



La Research Foundation, de Halifax-Darmouth (Nouvelle-Écosse) offre au gouvernement et à l'industrie, sur une base contractuelle, une grande variété de services d'ordre scientifique et technique, dont l'établissement de profils détaillés des fonds marins. Cet institut de recherche concentre principalement ses activités sur la conception d'instruments, de matériel et de services pour le compte des chercheurs océanographiques et de l'industrie de la plongée en eaux profondes. Un des produits spécialisés qu'elle fabrique est cet ensemble innovateur et fiable de brides de bagues collectrices, fonctionnant à l'électricité et de haute puissance. La Research Foundation produit également, selon les exigences techniques de chaque client, des vannes à opercules tournants et multiples destinés aux appareils de plongée et de sauvetage ainsi que des indicateurs flexibles permettant de déterminer, avec précision, la hauteur des vagues.

Code 5-264



Ce navire de forage automoteur à positionnement dynamique, le Sedco-445, est construit par la société Halifax Shipyards, une division de la Hawker-Siddeley Canada Limited, société reconnue à l'échelle internationale pour ses installations de forage flottantes, les plus grandes du genre au monde. Halifax Shipyards est également en voie de construire un autre navire de forage, le Sedco-471. Ce bâtiment d'une longueur totale de 470 pieds (143.3 m) sera équipé de trois grues, et d'un derrick de 147 pieds (44.8 m), et pourra effectuer des forages à une profondeur de 20 000 pieds (6 096 m). Il sera muni d'un système de propulsion à deux hélices et de 12 propulseurs; son tirant d'eau maximal sera de 24½ pieds (7.5 m).

Code 5-350



Les efforts conjoints de deux sociétés canadiennes ont permis de mettre au point un système unique en son genre qui permet de recueillir plus efficacement les données relatives aux fonds marins. Alors que les systèmes antérieurs devaient être traînés sur la surface, ce nouveau système, muni d'équipements de mesure océanographique très perfectionnés, est traîné sous l'eau et enregistre les données nécessaires à la solution des problèmes d'ingénierie de l'océan, tels que l'emplacement des installations d'exploitation pétrolière en mer, la pose de pipe-lines sous l'eau et la conception de nouvelles installations portuaires. Les deux sociétés qui ont participé à ce projet commun sont la Fathom Oceanology, de Port Credit (Ontario) et la Huntex (70) Limited, de Toronto (Ontario). Ces deux sociétés sont aussi reconnues respectivement pour les systèmes de remorquage d'antennes sous-marines et les bouées stationnaires pour les sondages marins, ainsi que pour la fabrication de composants et de systèmes qui fournissent des profils recoupés exacts de la géologie du sous-sol des régions immergées.

Code 5-454

En plein le camion qu'il vous faut

La Pacific Truck and Trailer Ltd. de Vancouver (Colombie-Britannique) fabrique des camions et des remorques de transport de grumes qui sont reconnus, à l'échelle mondiale, pour leur fiabilité et leur conception supérieure.

La société, qui existe depuis 27 ans et qui exporte dans tous les pays du monde, fabrique quatre modèles de camions, dont trois sont du type non employé sur route. Le plus petit des quatre, soit le P-500, a un poids total autorisé de 56 000 livres (25 424 kg) et peut être utilisé hors-route et sur route.

Des trois modèles non employés sur route il y a le P-10 dont le poids total autorisé est de 81 000 livres (36 774 kg). Les modèles

P-12 et P-16 ont des poids totaux autorisés identiques qui sont de 128 000 et 150 000 livres (58 112 et 68 100 kg). Tous les modèles, sauf le P-16, ont un châssis dont la base est formée de poutres flexibles boulonnées en forme de "U". Le châssis du P-16 est de construction rigide et soudé sur une paire de rails en forme de "I" de 16 pouces (40.6 cm).

Un camion typique fabriqué par la société Pacific, tel le P-10, est muni d'un turbomoteur de six cylindres, de transmissions principale et auxiliaire, d'une servodirection hydraulique, et de dix roues montées de pneus conventionnels à reliefs striés à l'avant et de pneus de traction convention-

nels à l'arrière.

La cabine du conducteur du P-16 est construite entièrement en acier. Elle est munie de portières dont les pentures s'étendent sur toute la hauteur, de fenêtres et pare-brises en verre de sécurité, de fenêtres coulissantes à l'arrière, de déflecteurs, de ventilateurs abat-vent, d'un siège Boston Air Viking pour le conducteur et d'un siège Swampers. Il s'y trouve aussi une chaufferette de 34 000 BTU, un dégivreur, un plafonnier et un allume-cigares.

Les instruments à bord du P-16 comprennent un tachomètre, un ampèremètre et des indicateurs de vitesse, de pression d'air, de température de l'eau, du niveau d'huile dans le moteur et du niveau de carburant ainsi que des voyants lumineux pour avertir des faibles pressions d'air et d'un bas niveau d'huile.

Le réservoir à carburant de 80 gallons (364 litres) est monté du côté gauche et muni d'un couvercle plat antidérapant qui tient lieu de marche-pied et de filtre de carburant.

Les remorques fabriquées par la Pacific Truck and Trailer sont surtout utilisées pour le transport des grumes, et leur capacité de charge varie de 30 à 60 tonnes (27.2 à 54.4 tonnes métriques).

Cette société produit également, sous la marque de fabrique "Porto Tanks", des réservoirs d'eau mobiles pour la lutte contre les incendies de forêts. Ces réservoirs ont une capacité de 3 600 gallons (16 380 litres).

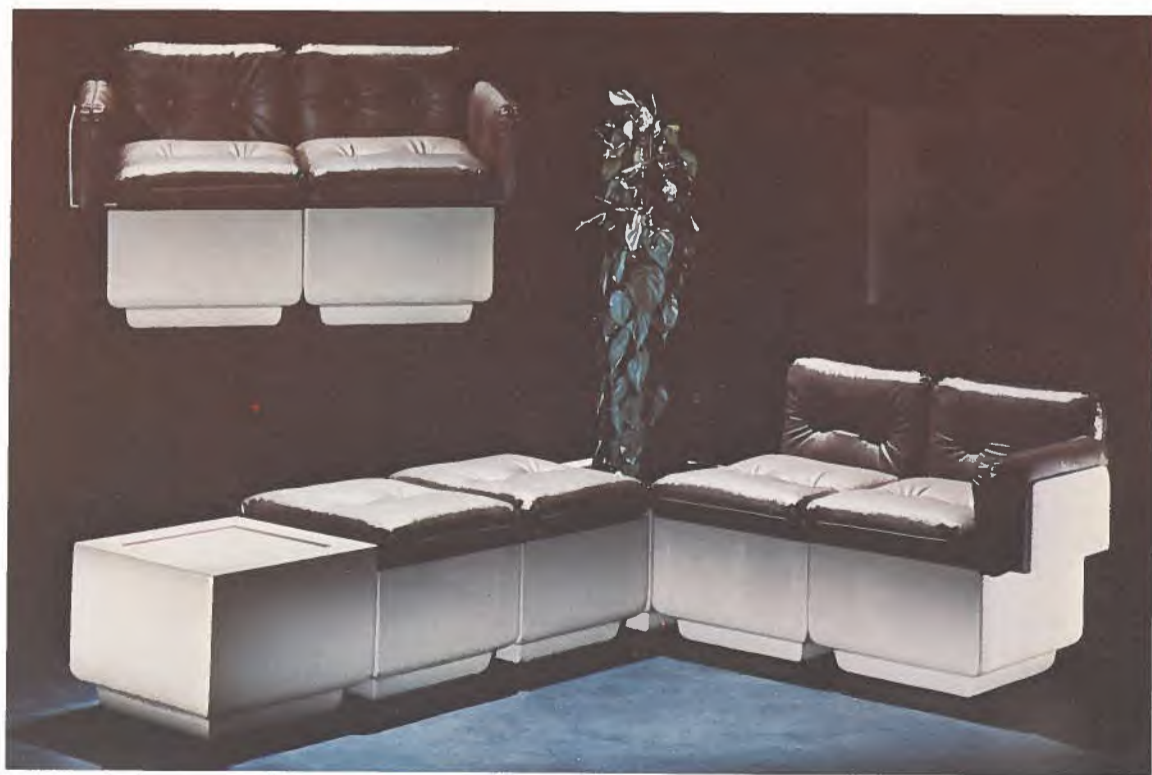
La Pacific Truck and Trailer ne produit pas beaucoup de camions car elle est une société relativement petite. Ce facteur lui permet toutefois d'adapter ses produits aux exigences d'une tâche particulière et de consacrer à leur fabrication tous les soins et toute l'attention nécessaires.

Code 6-150



Les remorques et camions de grande puissance fabriqués par la société Pacific Truck and Trailer Ltd. servent à l'exploitation des forêts dans plusieurs pays, notamment au Swaziland, en Australie, en Nouvelle-Zélande, à Bornéo et aux Philippines. Construits selon les exigences techniques du client, les camions sont aussi exportés à Hawaï où ils transportent la canne à sucre, aux États-Unis où ils sont utilisés pour le transport du minéral ainsi qu'en Inde et en Afrique du Sud où ils servent au transport du matériel hydro-électrique.

Ensemble de meubles modulaires



Idéals pour les salles d'attente, les aires de réception, les salles de repos et de détente, ces meubles en fibre de verre renforcée de conception modulaire offrent de nombreuses possibilités d'agencement, en plus d'être attrayants et confortables. Conçu par M. George B. Sayegh pour la société Standard Desk Limited, de Laval (Québec), l'ensemble de meubles modulaires GBS comprend un pot à fleurs, une table, un siège simple rembourré avec dossier, un fauteuil à bras unique rembourré et un siège sans dossier. Les éléments modulaires sont recouverts d'un tissu en vinyle mou, en vinyle suédé ou en nylon. Ils peuvent être agencés en groupes de deux ou de trois pour former des causeuses, des canapés ou des bancs. L'ensemble est ordinairement beige, mais on peut l'obtenir dans d'autres couleurs. Il a été présenté à Toronto en novembre dernier lors de l'exposition nationale du design d'intérieur de 1974. La société Standard Desk y a aussi exposé sa série de meubles modernes pour bureaux à aménagement paysager.

Code 6-226

Une grue auto-montable et rapide accomplit l'impossible!

General Crane Industries Limited de London (Ontario) présente une nouvelle génération de mobilité hydraulique avec la GCI 5400, une grue hydraulique entièrement mobile et auto-montable.

Économisant temps et argent, la GCI 5400 est montée sur un tracteur-remorque qui lui permet de voyager à une vitesse routière de 50 mi/h (80.5 km/h). Entièrement hydraulique et autonome — la flèche de 40 pi (12.2 m), les cales et l'ensemble du mécanisme de manoeuvre font partie intégrante de la grue — elle peut être dressée par deux hommes à sa hauteur maximum de 255 pi (77.7 m) en 45 minutes seulement.

La GCI 5400 s'élève à quatre hauteurs différentes: hauteur de mât de 63 pi (19.2 m) et hauteur totale de 140 pi (42.7 m); hauteur de mât de 85 pi (25.9 m) et hauteur totale de 163 pi (49.7 m); hauteur de mât de 112 pi (34.1 m) et hauteur totale de 190 pi (57.9 m); enfin, hauteur de mât de 140 pi (42.7 m) et hauteur totale de 217 pi (66.1 m). En haut du mât télescopique monté à 140 pi (42.7 m), la flèche a une portée horizontale de 115 pi (35.1 m).

Les projets réalisés par cette grue démontrent les possibilités de la GCI 5400, dont la vitesse, la mobilité, la souplesse et l'habileté à opérer dans des espaces limités.

À Philadelphie, par exemple, la GCI a réalisé en quelques heures une opération qui normalement aurait pris plusieurs jours, à savoir: monter un générateur à 140 pi (42.7 m) de hauteur et l'installer à 45 pi (13.7 m) à l'intérieur de l'édifice.

La grue a quitté le dépôt à 7h, est arrivée sur les lieux à 8h et a commencé les travaux vers 9h. Le montage télescopique du mât a permis de l'installer sur une rue latérale, et de bloquer les stabilisateurs sur le trottoir. La circulation n'a pas été interrompue sur la rue principale et, de sa guérite à 140 pi (42.7 m) du sol, l'opérateur a pu voir et diriger l'ensemble de l'installation. L'équipe a terminé l'opération vers 13h et était de retour au dépôt à 15h.

L'hôpital Harper au centre de Detroit posait plusieurs problèmes que seule la GCI 5400 a pu résoudre. Cet hôpital est situé en face d'un hôpital pour enfants, de

l'autre côté de la rue principale. Il fallait monter des poutres d'acier à 120 pi (36.6 m) de hauteur et les installer à 100 pi (30.5 m) à l'intérieur de l'édifice. On ne pouvait bloquer la rue principale et il convenait de faire le minimum de bruit.

La GCI 5400 fit 25 mi (40.3 km) et commença les travaux sur le chantier moins de trois heures après avoir quitté le dépôt. Installée dans une allée circulaire, les stabilisateurs étant à 5 pi (1.5 m) seulement du mur, la grue ne bloqua pas la rue principale. Elle opéra à sa quatrième hauteur de travail — 140 pi (42.7 m) — le moteur fut donc plus haut que l'édifice et le bruit se dissipa dans l'air sans réverbération.

La GCI 5400 se révèle également un outil précieux pour l'entretien général et le travail circulaire dans les raffineries de pétrole. Alors que les grues conventionnelles pouvaient facilement atteindre les hauteurs de travail requises, il n'était pas possible de les installer dans des espaces exigus où des routes d'accès étroites empêchent une rotation complète.

Le pont supérieur du mât télescopique vertical tourne à 360° et n'est pas gêné par l'encombrement de la partie arrière de la flèche. En outre, la flèche télescopique de 80 pi (24.4 m) peut s'allonger suffisamment au-dessus des silos pour atteindre toutes les zones, supprimant ainsi les manoeuvres longues et coûteuses de déplacement de la grue qui étaient nécessaires auparavant pour accéder à toutes les parties de la structure.

La GCI 5400 se caractérise également par des dispositifs de sécurité tel qu'un système qui bloque le crochet à une certaine hauteur et l'empêche ainsi d'endommager le câble, les cales et les poulies.

La GCI 5400 possède un atout supplémentaire très apprécié: le système de contrôle de l'opérateur. Ce dernier peut diriger la grue de sa guérite, à 140 pi (42.7 m) du sol, mais il peut également le faire hors de la grue, à une distance de 165 pi (50.3 m) — sur le toit d'un édifice par exemple — par l'intermédiaire d'un système de télécommande. Dans les deux cas, l'opérateur dispose d'une vue parfaite du projet.

Code 6-364



Unique, souple et rapide, telles sont les caractéristiques de la grue entièrement mobile et auto-montable GCI 3400 que fabrique General Crane Industries, de London (Ontario). À sa hauteur maximale, 255 pi (77.7 m), cette grue a une portée de 115 pi (35.1 m). Elle peut être installée à neuf pi (2.7 m) seulement de la façade d'un édifice et peut voyager à une vitesse routière de 50 mi/h (80.5 km/h).

Tuyaux et conduits solides, mais flexibles, aux applications variées

Installée dans une usine moderne à Whitby (Ontario), la société Flexaust Canada Ltd. est un important producteur de tuyaux et de conduits flexibles.

Le Flexaust est un tuyau à pas fermés renforcé d'un fil métallique qui est fabriqué avec un tissu imprégné de néoprène. Jusqu'à quatre couches de néoprène peuvent être appliquées sur les tuyaux utilisés pour les travaux plus exigeants tels que le transport des liquides à faible pression, ou les applications nécessitant une plus forte pression d'air. Pour prolonger sa durée, le tuyau est recouvert d'une gaine protectrice aux endroits où il y a danger d'écorchure de la membrane extérieure.

Le tuyau le plus en demande est le CWC qui est fait d'un coton à double épaisseur qui lui assure une grande résistance à la traction et à l'écrasement, ainsi qu'une grande flexibilité. Il trouve de nombreuses applications industrielles notamment le ramassage de la poussière et comme conduit pour la fumée et l'air.

Le CWS est semblable au CWC, mais il ne se compose que d'une seule couche de coton, ce qui lui donne une flexibilité plus grande encore. Pour les utilisations dans des conditions rigoureuses, la société Flexaust fabrique aussi le CWY, un tuyau en nylon.

Les tuyaux Flexaust se vendent en longueur de 25 pieds (7.7 m) et en diamètres variant de 1 1/4 de pouce (3 1/8 cm) à 18 pouces (45.7 cm). Sur demande, la société peut fabriquer des tuyaux d'un diamètre maximal de 48 pouces (122 cm).

Flexaust produit aussi une série de conduits connus sous la marque de commerce "Spring-Flex". Un conduit à pas écartés, le Spring-Flex est extrêmement flexible et présente un rapport de rétractilité de sept à un. Utilisé pour le chauffage, le séchage, le refroidissement, la ventilation, la fumigation ainsi que sur les souffleuses portatives, il est produit en diamètres variant de 4 pouces (10.2 cm) à 24 pouces (61 cm); des diamètres pouvant aller jusqu'à 48 pouces (122 cm) sont disponibles sur de-

mandes spéciales.

De nombreux modèles différents de Spring-Flex sont produits. Le modèle SD, un conduit de service général est fait d'un tissu de coton imprégné de néoprène. Semblable à ce dernier, le SD-W est toutefois recouvert d'une solide gaine protectrice. Le GF-W, un conduit en verre, est conçu pour les températures plus élevées comme celles qu'on retrouve dans les radiateurs portatifs. On offre également un conduit autorétractable connu sous le nom de STO. Il est enfermé dans une gaine protectrice, sa résistance à la traction est excellente et il occupe un espace de rangement qui est de 1/6 plus court que sa longueur en pleine extension. La société fabrique aussi le SY, un conduit en nylon pour utilisation aux endroits exigeant une grande flexibilité.

En affaires depuis 1973, la société Flexaust Canada Ltd. fait maintenant son entrée sur les marchés mondiaux et est en mesure de vendre ses produits dans toutes les régions du monde. Code 7-164



Pouvant être traîné sur des surfaces rugueuses, le modèle CWC-W produit par la société Flexaust Canada Ltd., de Whitby (Ontario), est fait d'un tissu de coton à deux épaisseurs, imprégné de néoprène et enfermé dans une solide gaine de plastique. La grande flexibilité du tuyau illustré dans la photo est caractéristique de tous les tuyaux et conduits Flexaust.

Pour les travaux d'exploration, le nom à retenir est Terra Surveys

En moins d'une décennie, Terra Surveys Ltd. d'Ottawa (Ontario) a réalisé des projets de cartographie et d'exploration minière dans 28 pays sur cinq continents.

Cette société d'ingénierie canadienne a une compétence reconnue dans le domaine de l'ingénierie photogrammétrique, des relevés géodésiques, des études sur l'emplacement des routes et sur l'enregistrement des terrains, et des analyses des terrains au moyen de photographies aériennes et autres méthodes de télédétection.

En outre, Geoterrex Ltd., la division d'exploration de Terra Surveys, offre divers services géophysiques relatifs à l'exploration pétrolière, minière et sous-marine, et aux études d'ingénierie, y compris des relevés aériens et terrestres et le forage.

Établie en 1966, la société Terra a connu un taux de croissance rapide. Aujourd'hui, elle compte à

son service plus de 40 ingénieurs et géophysiciens, soit un nombre plus élevé que toute autre société canadienne de ce genre.

Du nombre des clients de la société, on relève des sociétés pétrolières et minières, des organismes gouvernementaux, des firmes d'ingénieurs et des groupes d'experts-conseils établis en Amérique du Nord, en Afrique, en Australie, au Moyen-Orient, en Amérique centrale et en Amérique du Sud.

La société Terra effectue des levés photogrammétriques qui comprennent: la prospection magnétique ultra-sensible, utilisée surtout pour l'exploration du pétrole; la prospection électromagnétique aérienne en vue de l'exploration des métaux de base, en phase "BARRINGER INPUT" et "Otter"; la prospection magnétique et radiométrique conventionnelle destinée à l'exploration de l'uranium.

La société se charge aussi de la

prospection électromagnétique et magnétique terrestre pour donner suite aux travaux d'exploration électromagnétique aériens; elle effectue des relevés sur la polarisation et sur la réfraction sismique dans le cadre des travaux d'exploration minière et des études d'ingénierie, et elle s'adonne à des relevés de résistivité afin de découvrir des puits d'eau et de mettre au point des études d'ingénierie.

Elle effectue et interprète également des levés électromagnétiques et magnétiques sur la gravité.

La société est aussi en mesure de procéder à la diagraphie des sondages. À cette fin, elle a utilisé jusqu'ici des instruments de mesure de la polarisation induite et de la résistivité ainsi que des appareils électromagnétiques pour les profondeurs allant jusqu'à 2 500 pieds (762 m). Code 7-209



La recherche de dépôts de cuivre de porphyre a conduit cet ingénieur de la Terra Surveys Ltd. jusqu'au désert où il utilise l'équipement d'exploration géophysique moderne de la société.

Pourquoi ne pas devenir un lecteur assidu du Courrier canadien?

Laissez-nous inscrire votre nom sur notre liste de diffusion.

Nous aimerions aussi l'envoyer à vos associés d'affaires.

Pour recevoir des exemplaires gratuits, il suffit de remplir et de poster la formule ci-dessous.

courrier
canadien

Ministère de l'Industrie et du Commerce
Ottawa, Canada, Code Postal K1A 0H5

Veillez envoyer l'édition gratuite du Courrier canadien indiquée ci-après:

V10N275

Anglais États-Unis Français Allemand
Anglais International Espagnol Japonais

À:
TITRE
NOM
SOCIÉTÉ
ADRESSE
PAYS

demande de renseignements commerciaux

Nous tenons gratuitement à votre disposition des renseignements supplémentaires sur les produits et services canadiens mentionnés dans le Courrier Canadien. Indiquez les articles ci-dessous qui vous intéressent; remplissez le coupon, découpez-le et envoyez-le à l'adresse suivante:

LE COURRIER CANADIEN
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE
OTTAWA, CANADA. Code postal: K1A 0H5

Je désire recevoir de plus amples renseignements sur les produits et services canadiens que j'ai indiqués ci-dessous et qui font l'objet d'un article dans le présent numéro.

V10N275

N°
N°
N°
N°
N°

Nom:

Poste occupé dans l'entreprise:

Nom de la société:

Adresse de la société:

Genre d'entreprise:

Quel Bateau Magnifique!

Voilà la réaction des mordus du yachting qui voient, possèdent ou rêvent de posséder un bateau conçu et construit par la société Rosborough Boats Ltd., d'Armdale (Nouvelle-Écosse).

Cette exclamation est d'ailleurs pleinement justifiée. Les bateaux Rosborough — grandes goélettes, dundees, brigantins, bricks et barques goélettes — sont fabriqués à la main par des artisans qui, dans l'art de la construction des bateaux, suivent une tradition établie à l'époque où les voiliers régnaient en maîtres sur les océans.

Plus de 60 bateaux Rosborough (et il n'y en a pas deux qui soient tout à fait identiques) ont été construits au cours des 10 dernières années et voguent aujourd'hui sur toutes les mers du monde. Comme le dit si bien la devise de la société: "Notre bassin d'essai s'étend aux sept océans du monde; nos ingénieurs d'essai sont les propriétaires de nos bateaux."

Les bateaux Rosborough allient des dimensions imposantes mais pratiques, confortables et sécuritaires à la facilité de manoeuvre pendant les longues traversées, ou avec un équipage réduit.

Ces bateaux dont la longueur varie ordinairement de 30 à 100 pieds (9.1 à 30.5 m) disposent de cabines propres et claires avec de confortables canapés, des coqueries modernes et des cases de rangement spacieuses. Leur vaste pont offre suffisamment d'espace à ceux qui

veulent s'y installer pour admirer la mer; leur pavois profond, leur parapet et leurs lignes de sauvetage assurent la sécurité aux enfants et aux membres de l'équipage.

Fabriqués sur commande, les bateaux Rosborough sont conçus de manière à assurer une bonne circulation d'air partout à bord; ils sont traités d'un préservatif pour le bois au moment de la construction et leur pont en fibre de verre est scellé afin d'empêcher l'humidité d'y pénétrer. Ils sont vendus tout équipés et livrés après essai au chantier de construction du fabricant.

Le gréement des voiles et la disposition des cabines sont le résultat de nombre d'années d'une planification sérieuse et conviennent aux besoins de la plupart des propriétaires ou affrêteurs qui désirent faire des promenades confortables en mer ou vivre à bord. Sur demande, diverses sortes de gréements sont aussi disponibles, ce qui permet de satisfaire pleinement les goûts du client.

Bien que tous les bateaux soient conçus par la société Rosborough, ils sont construits, sous sa supervision, dans des chantiers de construction de la Nouvelle-Écosse.

Pour obtenir des bateaux confortables et solides qui tiennent bien la mer quels que soient le vent et la vague, il faut s'adresser à la firme Rosborough Boats Ltd. de la Nouvelle-Écosse. Code 8-167



La tradition lancée avec la construction du *Bluenose* se reflète dans cette flotte impressionnante de bateaux conçus par la société Rosborough Boats Ltd., d'Armdale (Nouvelle-Écosse) et fabriqués, sur une base contractuelle, au chantier de construction de la société A.F. Thériault & Son Ltd., de Meteghan River (Nouvelle-Écosse). On remarque de gauche à droite des bateaux ayant atteint divers stades de gréage: "l'Ingo-mar", un Vagabond de 65 pieds (19.8 m) avec son gréement de goélettes; le "Golden Girl", un dundee Marconi jaune vif de 45 pieds (13.7 m), qui est le premier bateau de course de la firme Rosborough à posséder l'ensemble cuisine-rouf-salon. Et, sur le point d'être lancé pour entreprendre une expédition en Floride en passant par les cours d'eau de l'Ontario et la rivière Hudson, on aperçoit le "Flint Sea", un dundee de course de 45 pieds (13.7 m).



Splendide dans son gréement de brick de l'ère révolutionnaire à entrecroisement de sept verges l'*Aquarius* "Rattlesnake" subit un essai de puissance et de marche à la voile dans la baie St. Mary's en Nouvelle-Écosse. Construit pour un amateur de Long Island (New York), ce brick de guerre "moderne" de 55 pieds (16.7 m) est entièrement équipé avec canons à pivot, congélateurs et générateurs diesel.



Voir c'est croire et on vous prie de le croire: les bateaux Rosborough sont construits pour se rendre n'importe où et tenir le coup. De 6 000 à 18 000 heures de travail exécuté à la main par des ouvriers expérimentés sont consacrées à la fabrication de chaque bateau. Les coques, comme celle du dundee de course ci-dessus, sont solidement construites avec du bois dur naturel séché à l'air. Les bordages sont terminés sur le bateau en gros plan et un ouvrier est sur le point d'installer un moteur diesel de 85 chevaux-vapeur sur un autre. Le compartiment du moteur, comme dans tous les bateaux Rosborough, sera spacieux et assez grand pour permettre d'y travailler à l'aise. Une fois terminé, le bateau sera remarqué pour les lignes gracieuses, la sécurité, le confort, la facilité de manoeuvre et d'entretien et la bonne tenue en mer qui le caractérisent.

Une nouvelle addition aux accessoires habituels des dundees Rosborough, qui est très en demande pour les croisières dans le Pacifique, est l'ensemble composé de la voile Marconi avec vergue, de la voile carrée et de la petite voile triangulaire à l'avant, comme on le voit ici sur le dundee de course de 45 pieds (13.7 m), le "Nan Adele Marie". En plus d'être équipé de voiles extrêmement légères et d'une grande quantité d'accessoires de croisière, le "Nan Adele Marie" est remarquable pour son beaupré en bois avec rouleaux d'ancrage, son galhauban permanent, son poste de pilotage unique situé sur le pont arrière et sa cabine spacieuse et sécuritaire.