

Au salon du Bourget

Présence de l'industrie aérospatiale canadienne.

En juin dernier, l'industrie canadienne a participé de façon marquante au trente-quatrième Salon international de l'aéronautique et de l'espace qui s'est tenu au Bourget, près de Paris. Les industries aéronautiques et spatiales occupent au Canada une place importante. Depuis la fin de la guerre, elles ont produit plus de trois mille huit cents appareils civils de divers types et plus de trois mille cinq cents appareils militaires construits sous licence. L'année dernière, leur chiffre d'affaires global a été de 2 milliards de dollars canadiens (environ 9,6 milliards de francs français); 80 p. 100 des productions ont été exportées.

La participation canadienne au salon du Bourget a bien montré les diverses facettes de ce secteur de l'industrie canadienne. Forte d'une trentaine de sociétés spécialisées, elle comprenait de grands constructeurs, comme Boeing of Canada, Canadair, De Havilland Aircraft of Canada, et nombre de producteurs de pièces et de systèmes qui entrent dans la construction des avions et des engins spatiaux : matériels de circulation au sol, planification des systèmes de transport aérien, simulateurs de vol et d'entraînement aux procédures de navigation, télédétection, systèmes de navigation, techniques de mesure, de contrôle et d'enregistrement, trains d'atterrissage, alliages spéciaux, parachutes, turbo-propulseurs et réacteurs, systèmes de communications par satellite, etc. L'immensité de son territoire et la répartition géographique de sa population ont donné au Canada une sorte de vocation aux techniques de l'air et de l'espace. Il restait cependant à bâtir une industrie de pointe.

Dans le domaine du transport civil, les développements industriels portent notamment sur deux types d'appareils, le *Dash* et le *Challenger*.

Construit par De Havilland Aircraft of Canada, le *Dash 7* est un quadri-turbopropulseur conçu pour transporter cinquante à cinquante-



Le Dash 7 de De Havilland Canada, un quadri-turbopropulseur.



Le Challenger de Canadair, biréacteur d'affaires gros porteur.

quatre passagers. Il décolle sur une piste de sept cent cinquante mètres de longueur et atterrit sur six cent cinquante mètres. Le quarantième *Dash 7* est entré en service en mai dernier et le carnet de commandes de la compagnie s'élève à cent vingt-cinq appareils. De Havilland étudie le développement du *Dash 8*, bi-turbo-

propulseur conçu pour trente-six passagers (1).

Canadair, de son côté, met sur le marché la série de ses *Challenger* (2). Il s'agit d'un biréacteur d'affaires d'une conception nouvelle : fuselage de grand diamètre, voilure épaisse, réacteurs peu bruyants, consommation réduite. Sa vitesse de croisière est de 800 kilomètres à l'heure et son rayon d'action de cinq mille kilomètres. Cent quatre-vingts exemplaires standard ont déjà été commandés. Une version allongée, aux performances accrues, sera disponible en 1984. La mise en service du *Challenger* marquera à coup sûr la décennie 1980 dans le domaine de l'aviation d'affaires. ■

1. De Havilland Canada, qui emploie plus de cinq mille personnes, est bien connu par le Twin Otter dont près de sept cents exemplaires ont été vendus jusqu'ici.

2. Appellation courante du CL-215, avion amphibie multi-missions surtout connu comme "bombardier d'eau", le nom Canadair est celui d'une société nationale de construction aéronautique qui emploie six mille cinq cents personnes.