



# Le Canada et l'Afrique



## Premier vol du Dash 8

Dernier-né de la société de Havilland Canada sur le marché des avions d'affaires et de transport commercial de troisième niveau, le Dash 8 vient d'effectuer un premier vol couronné de succès, aboutissement de trois années d'étude, de conception et de fabrication.

Ce sont deux vétérans, les pilotes d'essai Bob Fowler et Mick Saunders, qui ont effectué ce premier vol, d'une durée de 90 minutes, le 20 juin 1983. Tous les résultats obtenus étaient conformes aux paramètres prescrits. Le capitaine Fowler avait également participé aux premiers vols du Turbo Beaver, du Buffalo, du Twin Otter et du Dash 7, autres réalisations de la société de Havilland. Quant au capitaine Saunders, il avait fait équipe avec le capitaine Fowler aux commandes du Buffalo, du Twin Otter et du Dash 7.

Les pilotes ont procédé à divers essais, dont des essais statiques longitudinaux, des glissements sur l'aile, des dérapages et des vérifications de la poussée asymétrique, qui ont tous été concluants.

Ce premier vol, qui devait initialement avoir lieu le 30 juin, marque le début d'un programme de certification d'une durée de 1.600 heures qui doit prendre fin en août 1984.

### NOTEZ BIEN :

La date limite d'envoi du premier concours de photographies Canada-Afrique, annoncé dans le numéro 17 (juillet 1983) de notre revue, a été reportée au 30 décembre 1983. Nous rappelons que ce concours est ouvert à tous les ressortissants des pays africains ainsi qu'aux Canadiens résidant dans ces pays. Les photographies peuvent être envoyées à l'Ambassade du pays de résidence ou directement à la revue : *Le Canada et l'Afrique*, BP 3373, Dakar (Sénégal).

1<sup>er</sup> prix : 400 dollars canadiens

2<sup>e</sup> prix : 200 dollars canadiens

3<sup>e</sup> prix : 100 dollars canadiens

Ne manquez pas de participer à ce concours !

## Montréal, siège de l'Institut international de formation des cadres en aéronautique

Montréal abritera le siège du nouvel Institut international de formation des cadres en aéronautique qui sera créé dans quelques semaines, soutient le magazine hebdomadaire montréalais *La Presse Plus* dans son édition du 16 avril 1983. L'Institut en question pourra accueillir de trois à quatre cents administrateurs d'aéroports et de transporteurs aériens des pays du Tiers monde et aura la mission de parfaire leurs connaissances en techniques aéroportuaires. Il sera financé par l'Agence canadienne de développement international (ACDI), le gouvernement canadien et les Nations Unies par le biais de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les universités McGill, Laval et de Montréal, les fabricants montréalais de matériel de transport aérien et la société Air Canada, entre autres, seront appelés à participer à ce projet pédagogique d'importance.

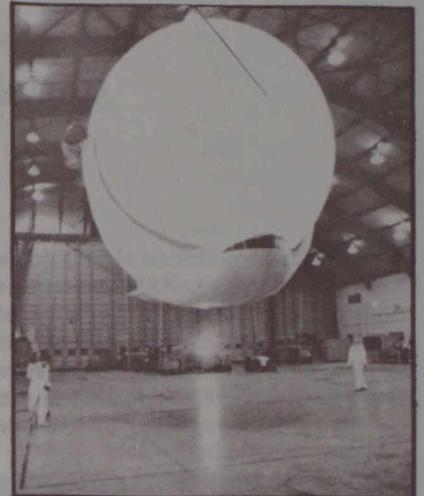
La création de cet Institut à Montréal viendra confirmer l'importance de cette ville comme centre mondial du transport aérien. Déjà deux organismes internationaux y ont leurs sièges : l'Association du transport aérien international (IATA) qui regroupe plus de 140 transporteurs et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui compte 150 pays dans ses rangs.

### LTA-20-1 :

#### une réalisation Van Dusen

Malgré les rapides progrès que l'industrie aérospatiale traditionnelle continue de faire dans la conception des aéronefs, elle n'arrive toujours pas à répondre à la demande de gros porteurs (20 à 100 tonnes) à décollage et atterrissage verticaux.

Combinés aux frais de combustible et d'exploitation rapidement croissants des aéronefs conventionnels, la persistance de la demande pour ce genre d'aéronef a ramené l'attention sur les qualités de gros porteurs des véhicules plus légers que l'air du genre de ceux



● LTA-20-1 : une réalisation Van Dusen.

que l'on construisait au début des années 40.

Van Dusen a conçu et testé un véhicule plus léger que l'air, dont les possibilités de desservir le marché du transport par gros porteur de 60 milliards de dollars sont uniques.

Conçu initialement pour surmonter les difficultés de ballastage et de maniabilité avec lesquels se débattaient les premiers ballons dirigeables, cet aéronef est d'une conception radicalement différente de celle de ses prédécesseurs. Désigné sous le nom de LTA-20-1, il possède une enveloppe sphérique et une nacelle rigidement fixée à un essieu traversant l'axe horizontal de la sphère. Les moteurs placés aux extrémités de l'axe peuvent être déplacés de l'horizontal à la verticale pour assurer un décollage et un atterrissage verticaux. Commandés individuellement, ils peuvent également diriger le véhicule en avant ou en arrière. Différent de la forme de cigare de ses prédécesseurs, la forme sphérique du LTA-20-1 lui permet de tourner rapidement et de manœuvrer à la manière d'un hélicoptère.

Contrairement aux autres appareils, cet aéronef peut évoluer avec précision malgré des conditions extérieures défavorables (rafales, etc.) et offrir également une structure extrêmement solide.

La revue «Le Canada et l'Afrique» peut être obtenue gratuitement sur demande auprès de l'une des ambassades du Canada. Nos lecteurs sont invités à nous faire connaître leurs critiques sur le contenu de cette publication.

Imprimé aux N.I.S. Dakar - Rte du Service Géographique - Hann

Rédacteur en chef : Mme Outi-Kaarina BADJI

Directeur de publication : Jean OUELLET