

Tableau 7

	Cessna Conquest ³	de Havilland Dash 8 (Série 300)	Canadair Challenger
Portée spécifique (NM/lb de combustible)	0,67	0,44	0,18
Frais d'exploitation au plafond optimal ⁴			
\$/h	285	404	978
\$/NM	1,00	1,52	2,21
Frais d'exploitation à 5 000 pi. (1 524 m) d'altitude ^{4,5}			
\$/h	430	625	1515
\$/NM	1,62	2,37	3,42

Comparaisons
entre les frais
d'utilisation
de certains
avions²
(en dollars US
de 1985)¹

- 1 Les données fournies à l'origine en devises canadiennes de 1985 ont été converties en devises américaines selon le barème suivant : 1 \$ CAN = 0,85 \$ US.
- 2 Intra Technologies Ltd., op. cit., p. 232.
- 3 Un pilote, un technicien; l'équipage des deux autres avions comprend deux pilotes et un technicien.
- 4 Compréhension les frais d'entretien et de carburant, mais non les frais afférents à l'équipage.
- 5 Résultats calculés en supposant que la consommation de carburant double quand l'appareil passe de l'altitude optimale à 5 000 pieds (1 524 m). Les fabricants ne fournissent pas de statistiques sur le rendement maximal par rapport à l'altitude.

serait là des combinaisons valables d'appareils, car on pourrait ainsi conjuguer souvent, pour faciliter l'interprétation, les images thermiques recueillies la nuit aux photographies prises de jour. Les images ROS sont habituellement utilisées par elles-mêmes, surtout si la zone visée est constamment couverte de nuages.

Un *Dash 8* (Série 300) de de Havilland constituerait une bonne plate-forme polyvalente. Il est assez spacieux pour emporter une gamme complète de capteurs et de matériels connexes, tout en pouvant transporter une équipe d'inspecteurs. Son autonomie dépasse 2 000 milles marins internationaux et, vu ses caractéristiques ADAC, il s'accommoderait de la plupart des aérodromes.

Le *Challenger* de Canadair est un avion à réaction et peut donc franchir de longues distances rapidement. Tout comme le *Dash 8*, il est à même d'emporter des passagers et une gamme complète de capteurs. Les avions à réaction d'affaires, tels que le *Challenger*, présentent cependant plusieurs désavantages. Ils ont une vitesse de décrochage relativement élevée, ce qui limite leur capacité de prendre des images à grande échelle, vu que, pour cela, l'avion doit voler lentement et à faible altitude. À l'achat et à l'utilisation, les avions d'affaires à réaction, comme le *Challenger*, coûtent par ailleurs plus cher que des appareils turbopropulsés tels que le *Conquest* ou le *Dash 8*.