



Les meilleurs cônes proviennent du faite des arbres. À bord d'un Bell 206 de la compagnie Okanagan Helicopters qui fait du sur-place, un garde forestier décapite un pin.

tuels étaient au courant des buts et des objectifs du Canada et, le 24 janvier 1983, M. Lumley avait reçu huit propositions qui pouvaient être évaluées d'après les critères établis par ses collègues et par les conseillers en aérospatiale.

En fait, le but poursuivi par le Canada consiste en l'établissement d'une industrie capable de produire des appareils perfectionnés à des prix concurrentiels et de pénétrer les marchés mondiaux, ainsi qu'en l'établissement d'installations de recherche et de développement qui inspireront confiance aux acquéreurs des futurs autogyres canadiens.

Nous possédons, après les États-Unis, le plus grand nombre d'hélicoptères commerciaux : nous sommes passés de 239 appareils en 1965 à plus de 1 400 en 1982, sans compter les 200 appareils de la flotte des Forces canadiennes qui s'est accrue à un rythme semblable.

D'après des estimations prudentes, on pense que la demande sur le plan national pour les appareils et les pièces dépassera trois milliards de dollars au cours de la prochaine décennie. Ces estimations ont été acceptées par des analystes internationaux qui prévoient vendre de 15 000 à 16 000



Les hélicoptères de la MBB fabriqués au Canada seront munis de moteurs construits par Pratt & Whitney du Canada.

appareils dans le monde au cours de la période allant de 1982 à 1992. Ces prévisions représentent un accroissement de 100 % par rapport à la période comprise entre 1970 et 1980. D'autres statistiques ayant une importance vitale pour le Canada concernent le remplacement des moteurs à pistons par des biturbines que l'on associe à la société Pratt & Whitney du Canada.

Au premier rang mondial des fabricants de turbopropulseurs

La compagnie Pratt & Whitney du Canada constitue un facteur essentiel de l'équation formulée en 1983 par le gouvernement fédéral au sujet de l'industrie de l'hélicoptère et représente le potentiel économique des industries de pointe. En 1957, cette compagnie a recruté six ingénieurs canadiens de l'aérospatiale qui devaient s'occuper uniquement d'une petite turbine à gaz mise au point au Centre national de recherches à Ottawa.

Dirigée par Elvie Smith, cette nouvelle équipe a placé la société Pratt & Whitney au premier rang des fabricants mondiaux de turbopropulseurs. Les recettes annuelles de la firme sont passées de 40 millions de dollars en 1961 à 770 millions en 1981. Les 22 000 premières turbines à gaz fabriquées ont rapporté, à elles seules, 2,7 milliards de dollars, accumulé 63 millions d'heures de vol et servi à 125 applications différentes. Les moteurs d'hélicoptère de type PT6 sont actuellement utilisés dans des appareils fabriqués aux États-Unis, en Italie, en Angleterre et en Chine.

L'effectif des usines de Pratt & Whitney de Montréal et de Toronto est d'environ 6 500 employés, parmi lesquels 1 535 s'occupent de recherche et de développement.

Comme les industries aérospatiales en Europe et en Amérique du Nord ont conclu,

après avoir entrepris des études distinctes, que la vente d'hélicoptères augmentera de 100 % au cours des dix prochaines années, on peut facilement prédire un avenir prometteur à Pratt & Whitney du Canada.

De plus, la compagnie Bell Helicopter Textron a demandé à Pratt & Whitney de lui fournir de nouveaux moteurs destinés à certains appareils qu'elle espère construire.

Fabrication d'hélicoptères à Mirabel

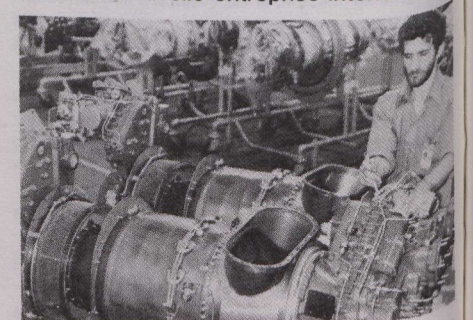
En vue d'accroître la capacité de l'industrie aérospatiale canadienne et, tout particulièrement, d'établir des installations de conception et de fabrication d'hélicoptères, la compagnie Bell Helicopter Textron a décidé d'établir à Mirabel (Québec) une division autonome de Textron Canada qui aurait son propre président, ainsi qu'une responsabilité et un pouvoir absolus en matière de décisions.

Les plans prévoient la mise au point d'un tout nouvel hélicoptère bimoteur léger pouvant transporter, selon sa configuration, de cinq à huit personnes. Le prix en favoriserait la vente sur les marchés militaire et commercial. Cet hélicoptère — pour la construction duquel on ferait une grande utilisation de matières composites — serait une illustration des techniques les plus perfectionnées. C'est ainsi qu'il posséderait le tout nouveau rotor quadripale de la compagnie Bell et un système de transmission et d'entraînement très perfectionné.

Association canado-allemande

Le 13 décembre 1983, le gouvernement annonçait un autre investissement important dans la fabrication d'hélicoptères. Le ministre Lumley révélait en effet que la compagnie Fleet Industries, de Fort-Érié (Ontario), et Messerschmitt-Bolkow-Blohm (MBB), de la République fédérale allemande, avaient formé une coentreprise en vue d'établir au Canada une deuxième usine jouissant de l'exclusivité mondiale en ce qui a trait à la mise au point, à la fabrication et à l'assemblage d'hélicoptères à rendement élevé.

Cette nouvelle entreprise internationale



Le Twin-Pac de Pratt & Whitney est le choix par excellence pour la plupart des hélicoptères de charge utile moyenne.