

Le CRJ a 30 ans aujourd'hui



C'est le 10 mai 1991 à 9 h 45 que le premier CRJ-100 a pris son envol à l'aéroport de Dorval. Le pilote Doug Adkins et le copilote Don Stephen avaient amené l'appareil à une altitude de 12 000 pieds et une vitesse de 220 nœuds. Ce premier CRJ était le numéro de série 7001 et avait l'immatriculation C-FCRJ. Le vol avait duré 1 heure 25 minutes. Pour compléter le vol, l'avion s'était posé à l'aéroport de Cartierville et non à Dorval. En effet, c'est à partir du site original de Canadair que la première phase des essais du CRJ a eu lieu. Ce premier vol a été immédiatement suivi d'un deuxième à la fin de l'après-midi de ce 10 mai. Lors de ce deuxième vol, le CRJ 100 était monté à une altitude de 35 000 pieds.

Un avion marquant

Au moment de ce premier vol, beaucoup d'experts en aviation étaient encore sceptiques sur la pertinence de cet avion. Et pourtant, le CRJ va entraîner plusieurs bouleversements importants dans son sillage : il a fait entrer Montréal dans le cercle très restreint des villes où des avions de ligne à réaction sont assemblés. La présence d'une chaîne d'assemblage finale a attiré plusieurs fournisseurs dans la région de Montréal ; c'est donc le « Canadair Regional Jet » qui a propulsé la grappe aérospatiale montréalaise au troisième rang mondial. C'est par dizaines de milliers que l'on compte les Québécois qui ont œuvré sur ce programme d'avion.

Bombardier a développé plusieurs versions avec le CRJ-200 qui était plus puissant, puis le CRJ-700, le CRJ-900 et le CRJ-100. Près de 70 % de tous les CRJ fabriqués ont été vendus à des compagnies américaines. Il a été le fer de lance de la stratégie des « hub spoke » des grands transporteurs américains. Le jet régional est la pierre d'assise du réseau de liaisons intérieures chez American, Delta et United. Il leur a été d'une grande utilité afin de faire face à la montée des transporteurs au rabais.

[Communiqué de presse Bombardier 1991-05-14](#)



Une fierté

Le CRJ a longtemps été la fierté de Montréal et cela se traduisait dans la qualité des avions produits. Avant le début de la pandémie, plus de 1 000 appareils étaient toujours en service. La fiabilité des CRJ-900 devrait leur permettre de demeurer en service encore longtemps. Tous ceux et celles qui ont travaillé sur ce programme d'avions ont raison d'être fiers de tout ce qui a été accompli.

1950 versions commerciales de cette famille ont été produites, et ce total dépasse les 2 000 si l'on ajoute les versions d'affaires Challengers 850 et 870. Le dernier CRJ a quitté Mirabel le 26 février dernier et avait le numéro de série 15499. Ce programme continue de faire travailler des centaines de personnes au Québec. C'est MHI RJ Aviation qui est maintenant détenteur des droits et qui fournit le service après-vente.



[Dons](#)

[Abonnement](#)