

2.—Répartition des commandes du gouvernement canadien pour la défense, par pays, années terminées le 31 mars 1950-1953

NOTA.—A l'exclusion de l'accumulation de réserves et de l'aide en immobilisation.

Pays	1949-1950	1950-1951	1951-1952	1952-1953
	VALEUR			
(milliers de dollars)				
Canada.....	204,291	636,344 ^r	1,335,864	1,116,424
États-Unis.....	15,229	96,776	296,761	68,852
Royaume-Uni.....	5,205	8,220 ^r	37,982	71,685
Autres pays.....	57	7 ^r	46	6,381
Total.....	224,782	741,347^r	1,670,653	1,263,342
POURCENTAGE				
Canada.....	90.9	85.8 ^r	79.9	88.4
États-Unis.....	6.8	13.1 ^r	17.8	5.4
Royaume-Uni.....	2.3	1.1	2.3	5.7
Autres pays.....	1	1	1	0.5
Total.....	100.0	100.0	100.0	100.0

^r Moins de 0.05 p.c.

Programmes de production.—L'avionnerie canadienne a franchi une nouvelle étape à l'automne de 1951 avec la livraison au C.A.R.C. du premier prototype du CF-100, un chasseur à réaction adapté à toutes les conditions atmosphériques. Le CF-100 est le premier avion à réaction entièrement de conception et de fabrication canadiennes tant du point de vue de la cellule que du moteur (Orenda). Les livraisons ont commencé en 1952 d'après le principal contrat de production et ces avions sont utilisés maintenant dans le service des escadrilles. Le Sabre F-86E, avion de chasse à réaction de type américain, est produit en série depuis l'automne de 1951 et un certain nombre de ces appareils sont passés au Royaume-Uni et aux États-Unis. Un modèle perfectionné, pourvu d'un moteur Orenda, est maintenant en production; les premiers modèles étaient actionnés par des moteurs achetés aux États-Unis.

L'avion d'instruction élémentaire Harvard, américain lui aussi, a commencé à sortir des usines canadiennes à l'automne de 1951. Les moteurs étaient à l'origine importés des États-Unis, mais ils ont été produits subséquemment à une nouvelle usine établie près de Montréal; cette usine fournit également des moteurs de rechange pour les nombreux Harvards en service dans plusieurs parties du monde. La production du Beaver remplit les commandes considérables des États-Unis et des particuliers au Canada. Il s'agit là d'un avion de conception canadienne destiné au service général en territoire accidenté. L'Otter, avion plus gros construit par la même compagnie, a connu aussi un très grand succès et un certain nombre de ces appareils ont été achetés pour le compte du C.A.R.C. On a commencé en 1952 la production à plein rendement d'un avion à réaction d'instruction, le T33-A *Shooting Star*, également pour le C.A.R.C.

On a remis en état et adapté à de nouvelles fins un certain nombre d'avions qui avaient été entreposés après la guerre. Certains avions de bombardement ont été transformés en vue de faire partie des escadrilles maritimes du C.A.R.C. et d'autres avions ont été destinés à l'instruction.

Les innovations décrites ci-dessus ont exigé un rendement beaucoup plus considérable de l'avionnerie canadienne; une grande partie des nouvelles usines et du nouvel équipement requis a été défrayée par le gouvernement sous forme d'assistance en immobilisation.