

moment, mais la production de cet avion continue au ralenti; les moteurs Nene, fabriqués au Royaume-Uni, ont été livrés selon les prévisions. Des T-33 ont été livrés au C.A.R.C. et à l'aviation américaine. Des usines ont été établies au Canada pour la fabrication du moteur Nene; le premier moteur de fabrication canadienne a subi avec succès l'essai prototypique et tous les moteurs Nene fabriqués par la suite au Canada ont été acceptés par le C.A.R.C. Un nombre considérable d'avions Beaver L20A ont été livrés au C.A.R.C. ainsi qu'à l'aviation américaine.

Au cours de 1954, on a cessé la fabrication des avions-école Harvard, le programme de construction de ces avions ayant été terminé; les avionneries rendues de ce fait disponibles ont entrepris la fabrication de l'avion d'instruction élémentaire à moteur unique T-34. Cette même année, on a effectué des travaux de génie et aménagé l'outillage nécessaire pour transformer l'avion de transport civil Bristol-Britannia en avion de reconnaissance navale pour le C.A.R.C., ainsi que l'outillage voulu pour la fabrication de l'avion antisous-marin embarqué Grumman S2F. Un certain nombre d'hélicoptères ont été achetés pour répondre aux besoins accrus des forces armées.

On s'est pourvu au Canada des installations nécessaires à la fabrication d'instruments artificiels, d'altimètres, de machmètres, d'anémomètres, d'accéléromètres, d'indicateurs de montée, de transmetteurs et indicateurs de pression et de compas, et l'on voit à leur entretien. Ces appareils de fabrication canadienne sont d'une grande précision; ils ont satisfait aux normes rigoureuses exigées par le C.A.R.C. On a normalisé un modèle d'embouts amovibles s'ajustant aux boyaux flexibles d'avion; les produits de deux compagnies canadiennes ont été acceptés après un examen rigoureux. Le Canada est maintenant autonome dans ce domaine de la production. Les pneus d'avions, qui sont exposés à une usure rapide par les atterrissages à grande vitesse seront fabriqués au Canada, sauf les pneus qui conviennent à des vitesses extrêmes pour les avions à réaction. D'ici peu, tous ces pneus se fabriqueront peut-être au Canada d'après les procédés les plus modernes.

Les principaux travaux de remise à neuf, commencés en 1951-1952, ont été terminés. Les travaux de réparation ont en général diminué. Jusqu'ici cette diminution n'a guère affecté les entrepreneurs en réparation, car en établissant les usines de réparation un peu partout au Canada, on projetait de créer ainsi une industrie fonctionnant à peu de frais en temps ordinaire mais capable de se transformer rapidement pour les besoins d'une production massive en cas d'urgence. On a aménagé au Royaume-Uni un atelier de réparation de moteurs Orenda pour avions à réaction, afin de subvenir aux besoins du C.A.R.C. en Europe.

Appareils électroniques et construction navale.—Le perfectionnement et la fabrication d'appareils électroniques et autres accessoires électriques forment une importante partie du programme d'acquisition aux fins de la défense du Canada. Au cours de 1954, les besoins dans ce domaine comportaient une grande variété d'objets, depuis les gros appareils de radio et de radar jusqu'aux petits appareils de fabrication compliquée et à leurs pièces constituantes. Le Canada fabrique maintenant la plupart des appareils électroniques nécessaires à sa défense, notamment les appareils de radar fixes, aéroportés ainsi que ceux qu'on utilise à bord des navires, les appareils de conduite de tir, les hausses, les appareils de radar d'identification, les simulateurs de vol, les aides radiophoniques à la navigation, les radiocompas, les appareils de transmission radiophonique, les aides à l'instruction, les appareils de repérage antisous-marin, etc. Il se fabrique au Canada un nombre sans cesse