

ont touché, en 1959, 93.3 p. 100 de toutes les sommes affectées au programme d'approvisionnement et de construction de défense, soit à peu près le même pourcentage que l'année précédente.

**Avions.**—L'arrêt de la production de l'avion *CF-105 Arrow* et de son moteur à réaction *Iroquois*, le 20 février 1959, a été le premier changement important à se produire dans le programme de fabrication d'avions au cours de 1959. Un autre changement important est survenu par suite de la décision du Gouvernement de remplacer l'avion *F-86 Sabre* qu'employait la Division aérienne, en Europe, par l'avion de reconnaissance et de combat *CF-104*, qui est une version du *F-104 Starfighter* des États-Unis. A la fin de 1959, des contrats ont été adjugés à des sociétés canadiennes pour des travaux préliminaires relatifs à la fabrication des cellules et des moteurs du turbo-réacteur *J-79-7*, et des accords sur le permis de fabrication et la transformation de l'avion ont été passés avec les constructeurs américains du *F-104 Starfighter*. Des pourparlers ont eu lieu avec les représentants de la République fédérale d'Allemagne concernant le partage des frais des travaux de transformation de l'avion.

La livraison des avions de reconnaissance maritime *CP-107 Argus* et des avions embarqués de lutte anti-sous-marine *CS2F Tracker* s'est continuée telle que prévue en 1959. Le *CC-106*, qui est une version de l'*Argus* destinée au transport lourd sur de longues distances a accompli avec succès une première envolée vers la fin de l'année. Deux lignes aériennes des États-Unis ont fait parvenir des commandes au fabricant pour une version civile de cet avion de transport, munie d'une queue pivotante qui permet le chargement direct. La fabrication du *CC-109*, avion de transport à autonomie moyenne, se continue de façon satisfaisante. Le programme relatif aux avions à réaction d'entraînement *T-33* s'est terminé au cours de la première moitié de l'année.

Trois nouveaux programmes ont été entrepris en 1959 pour le compte de l'Aviation royale du Canada. Ces programmes avaient trait à l'avion à usages multiples *Otter*, à l'avion de recherches et de sauvetage *Albatross* et aux hélicoptères *H44A* à autonomie moyenne pour le transport et les opérations de recherches et de sauvetage. Le nombre des avions *Albatross* requis étant trop restreint pour qu'on puisse les fabriquer de façon économique au Canada, ils ont été commandés aux États-Unis, mais leurs moteurs *R-1820-82* sont fabriqués au pays.

La fabrication des avions à usages multiples *Beaver* et *Otter* pour le compte des États-Unis a presque cessé en 1959. Quelques avions *DHC-4 Caribou* destinés au transport des troupes et du matériel ont été livrés à l'armée américaine aux fins d'évaluation, tandis qu'un autre a été construit pour l'Armée canadienne. La fabrication des hélices *Hamilton Standard* pour le *CS2F Tracker* s'est poursuivie pendant l'année et une quantité supplémentaire de ces hélices a été commandée pour l'*Albatross*.

Dans le domaine des instruments de vol et de navigation, l'Aviation royale du Canada a choisi un indicateur de position et d'orientation que l'on emploiera dans les avions *CF-104*. L'aviation allemande a également adopté cet instrument de conception canadienne pour sa version semblable du *Starfighter*. La fabrication du système de contrôle tactique de la navigation (ANTAC) s'est poursuivie. On a commencé la fabrication d'un gyroscope très précis à faible dérivation et continué celle d'un intégrateur que l'on a mis au point aux fins de l'utiliser dans les systèmes compliqués. La livraison de calculateurs de navigation *R-Theta* a été maintenue.

**Électronique.**—La fabrication continue de radars de surveillance et de détermination de l'altitude en vue d'améliorer les stations de radar de la ligne *Pinetree* qui relèvent de l'Aviation royale du Canada et de l'aviation des États-Unis a été l'un des éléments les plus importants du programme relatif au matériel électronique et de communication en 1959. Les travaux et matériels requis en ce qui touche les moyens de communication de la défense aérienne pour la partie de la ligne *Pinetree* située dans l'est de l'Ontario et le sud du Québec ont constitué un autre élément apparenté à ce programme. On a fabriqué et installé des