

de chute de Leigh Instruments, le système Doppler de Marconi Canada et le système compensateur MAD de CAE. La politique de la JSDF étant de produire sous licence quand cela est possible pour que le Japon ne dépende que de lui dans le domaine de la production de défense, cela limite bien évidemment les possibilités de ventes canadiennes. Le marché étant limité (les exportations de produits de défense sont interdites), cette politique augmente beaucoup les coûts. Cependant, la JSDF reconnaît ouvertement qu'elle paie une prime de 170 % pour s'approvisionner sur place.

Industrie canadienne

L'industrie canadienne de fabrication de matériel aérospatial dispose de compétences spécialisées pour la conception, la recherche, le développement, la production et les réparations sur place, ainsi que pour la révision générale d'avions, de moteurs d'avion, de pièces et d'éléments d'avion et de moteur, de matériel rattaché à l'espace et de systèmes et d'éléments d'avionique aériens et de sol. Le gros de la fabrication est tourné vers les marchés d'exportation, ce qui compense les besoins de produits importés des transporteurs et des exploitants canadiens. Un élément du secteur tertiaire s'ajoute également à l'industrie canadienne et fournit toute une gamme de services divers et spécialisés pour les avions importés (gros avions réactés, hélicoptères et tous avions), mais pas exclusivement pour eux.

Il y a au total plus de 100 fabricants de matériel aérospatial au Canada, dont 90 % se trouvent en Ontario et au Québec. En 1981, 43 000 personnes étaient à l'emploi de ce secteur qui avait des ventes annuelles dépassant les 2 milliards de dollars. En fonction de leur domaine de compétences, on peut classer les compagnies de l'industrie aérospatiale canadienne en trois groupes: le premier est celui des entreprises qui sont capables de concevoir et de fabriquer complètement un avion ou un moteur d'avion. Le second est celui des entreprises qui sont capables de fabriquer des morceaux d'avion et des sous-systèmes pour l'espace et les moteurs d'avion. Le troisième est celui des entreprises qui fabriquent des pièces détachées. En règle générale, les entreprises du premier groupe ont plus de 1 000 employés, celles du second de 100 à 1 000 et celles du troisième moins de 100. Deux entreprises du premier groupe, De Havilland et Canadair, appartiennent au gouvernement alors que Pratt & Whitney est une filiale appartenant à 97 % à United Technologies. La majorité des entreprises du second groupe sont des filiales de maisons mères américaines, alors que toutes celles du troisième groupe appartiennent à des intérêts canadiens.