

constater que leurs paroles, surtout celles du député d'Essex-Est, frappaient l'oreille attentive du ministre.

J'aimerais signaler au ministre qu'au meilleur de ma connaissance le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales n'est jamais venu encore dans les Kootenays. Certaines personnes qui s'intéressent à l'industrie forestière m'en ont fait la remarque. Bien que notre histoire ne remonte pas à 300 ou 400 ans—seulement à 1811—c'est-à-dire aux découvertes de David Thompson—il y a chez nous bien des choses intéressantes. Quelques hommes très célèbres sont nés dans les Kootenays et y ont vécu, comme aussi des femmes célèbres. Nous avons des villes minières et d'autres endroits historiques très intéressants. J'ose espérer que le ministre aura l'occasion de visiter la relique à roue arrière, le *Moyic*, au village de Kaslo et de voir ainsi sur place les réalisations de la société historique de Kootenay.

Donc, monsieur le président, ne voulant pas abuser plus longtemps de l'indulgence du comité, au nom des gens que j'ai l'honneur de représenter, j'invite le ministre à visiter les Kootenays. S'il décide de venir, je ferai mon possible pour rendre sa visite instructive, agréable et profitable pour tous les intéressés.

(Le crédit est adopté.)

286. Musée national de l'aviation, \$139,875.

M. Matthews: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots au sujet du crédit 286. Je voudrais tout d'abord féliciter le ministre de la manière dont il dirige le ministère du Nord canadien et des Ressources nationales. A mon avis, il est très approprié que le crédit intéressant le musée national de l'aviation relève de son ministère. Le ministre a fait partie de l'Aviation royale du Canada à titre de membre de l'escadrille de chasseurs Mosquito 410; il s'est mérité la *Distinguished Flying Cross*. Pendant que j'y suis, je pourrais aussi signaler que l'honorable député de Calgary-Sud a également été décoré de la *Distinguished Flying Cross* et qu'il est actuellement président de la Ligue des cadets de l'air du Canada, tâche dont il s'acquitte admirablement bien. Ces propos ne se rapportent peut-être pas directement au crédit intéressant le musée de l'aviation mais j'ai cru bon de profiter de cette occasion pour porter ces faits à l'attention de la Chambre.

Le ministre pourrait-il me dire si l'on se propose d'ajouter d'autres avions à ceux qui sont déjà exposés au musée. Sauf erreur, le *Silver Dart* s'y trouve déjà et je me demandais si l'on pourrait y ajouter d'autres avions. Je pense surtout actuellement au Curtiss JN-4 qui a été construit au Canada, il y a 45 ans,

[M. Herridge.]

et qui a probablement été le premier avion d'entraînement dont on s'est servi pour la peine sur ce continent. Si l'on cherchait dans les granges des régions de Deseronto, Beamsville et Toronto, je suis sûr que l'on trouverait de ces vieux avions. Je crois qu'aux États-Unis, on porte beaucoup d'intérêt au JN-4, que plusieurs de ces avions ont été envoyés ici pour être transformés et qu'ils servent encore. Je voudrais voir un de ces appareils dans ce musée.

Bon nombre de nos pionniers de l'aviation se sont entraînés à l'aide de ces avions, par exemple les pilotes de brousse qui employaient des modèles à carlingue ouverte. Si l'on interrogeait les anciens aviateurs, on constaterait qu'une grande partie de leur activité s'est déroulée dans ces vieux avions qui étaient considérés comme des appareils merveilleux.

Récemment encore, un ancien pilote de brousse a été invité à exposer la différence entre l'un de ces vieux avions et l'un des nouveaux modèles en cas d'écrasement. Il a répondu qu'il n'y en avait guère. Quand un ancien modèle d'avion tombait, il descendait en faisant bzzzt et, boum, s'écrasait au sol, a-t-il dit. Or, selon lui, tomber dans un nouveau modèle ne présente pas grande différence, car on descend bzzzt et boum, on s'écrase au sol. Cependant quelques secondes plus tard on perçoit un bruit de vitres cassées. Voilà, apparemment, toute la différence.

Je suis sûr que le ministre, qui a été pilote lui-même, appréciera à sa juste valeur l'immense travail accompli dans la mise au point des nouveaux types d'avion, et il me semble qu'on pourrait exprimer ce progrès en exposant un des anciens modèles au musée.

Je n'avais pas l'intention d'abuser si longtemps de la patience du comité, mais je voulais appeler l'attention du ministre sur ces propositions. J'espère qu'il sera bientôt en mesure de me dire qu'un vieux JN-4 Curtiss Canucks est exposé au musée.

M. Peters: Monsieur le président, étant donné les observations du député qui vient de se rasseoir, je voudrais faire savoir au ministre actuel que le sujet m'intéresse beaucoup depuis plusieurs années, et lui proposer de permettre la comparaison entre les modèles du début de l'aviation au Canada, et ceux d'aujourd'hui, en rappelant les dépenses causées par l'*Arrow* CF-105. Je voudrais demander au ministre si un avion *Arrow* pourrait être compris dans l'exposition au musée, pour y représenter ce qui s'est passé dans le domaine de l'aviation au Canada. Si c'était possible, la comparaison de l'*Arrow* avec le *Silver Dart* serait intéressante, étant donné qu'il y est actuellement exposé. J'ai fait la même proposition à l'ancien ministre. Il m'a