

sans réponse. Quand le ministre était de ce côté-ci de la Chambre et posait, à titre de membre de l'opposition, des questions précises sur l'armement qui relevait du ministre de la Défense nationale d'alors, il n'était pas satisfait à moins d'obtenir des réponses, et ces réponses arrivaient d'ordinaire beaucoup plus rapidement que nous n'en recevons ce soir. Le ministre peut sans doute répondre à ces questions très simples et très brèves.

L'hon. M. Hellyer: Certes, l'altitude requise pour le soutien au sol n'est pas considérable, et cet avion fonctionne magnifiquement jusqu'à 20,000 pieds, plafond sous lequel il peut se mesurer à n'importe quel avion. Dans ces limites il est supérieur à la plupart; il vole plus vite que le 104, par exemple; il accélère très rapidement, peut atteindre rapidement une vitesse supersonique, possède un bon rayon de virage et fournit une excellente performance, dans les limites indiquées. Voilà la réponse précise à la question de mon ami.

M. Nielsen: C'est-à-dire en deçà de 20,000 pieds mais, pour revenir au rôle technique de cet avion, dont le ministre a parlé, on ne peut guère, selon moi, effectuer un soutien au sol à 20,000 pieds d'altitude. Immédiatement après la guerre, le soutien au sol s'effectuait, dans une situation analogue, à une altitude très inférieure. Le ministre et moi n'envisageons peut-être pas le soutien au sol du même œil. La question est donc en suspens à 20,000 pieds.

L'hon. M. Hellyer: Je crois que mon honorable ami essaie d'embrouiller la question.

M. Nielsen: Revenons à la question restée sans réponse à propos de sa vitesse.

L'hon. M. Hellyer: Sa vitesse maximum est d'environ 1,000 milles à l'heure, ce qui est bien assez rapide pour lui permettre d'attaquer n'importe quelle cible dans son rayon d'action. Les caractéristiques de vol que j'ai décrites sont telles que cet appareil peut résister admirablement à tout ce qui pourrait l'attaquer à l'altitude où il évolue.

M. Nielsen: Je suis sans doute en retard d'un ou deux ans pour connaître le sens véritable d'appui au sol, mais le ministre prétend-il qu'une vitesse de 1,000 milles à l'heure à 20,000 pieds représente la notion moderne de ce que doit être l'appui au sol dans ce nouveau rôle de l'aviation?

L'hon. M. Hellyer: Absolument pas, monsieur le président, et je suis scandalisé que le député insinue une chose pareille. L'appui au sol

[M. Nielsen.]

est assuré par des avions qui ne dépassent pas la vitesse du son; c'est à cette vitesse que l'appareil se déplacerait dans la plupart des cas. C'est au cas où il serait attaqué d'en haut par un autre avion qu'il lui est avantageux d'être supersonique, car il peut alors larguer son chargement et franchir le mur du son s'il le désire. C'est le grand avantage que possède cet avion sur un ou deux autres qui ont été envisagés.

M. Nielsen: Devons-nous comprendre que cet appareil doit servir d'appui aux troupes de terre à une vitesse de 1,000 milles à l'heure? Est-ce ce que nous devons comprendre?

L'hon. M. Hellyer: C'est complètement erroné et l'honorable député le sait. Cette sorte de question prouve péremptoirement ce que j'ai dit plus tôt, que c'était inutile dans les circonstances actuelles de répondre aux questions techniques et qu'il devrait garder ses questions jusqu'à ce qu'il puisse les poser au comité permanent de la défense, aux officiers d'aviation qui seront là.

M. Nielsen: J'ai aussi l'impression que c'est inutile, monsieur le président, car l'heure —ou presque—qu'il a consacrée hier soir à faire un tour politique grandiloquent de l'horizon de la défense, ce qui a eu pour résultat l'interrogatoire d'aujourd'hui et de ce soir, me porte à croire qu'il n'a pas la moindre intention d'éclairer les membres du comité au sujet des questions qu'on a posées hier et auxquelles il a promis de répondre aujourd'hui. On a posé plusieurs questions au sujet d'appareils et le ministre s'est engagé à répondre. Dans sa propre arrogance inimitable, il refuse simplement de répondre aux questions mêmes qu'on lui a posées et auxquelles il s'était engagé à répondre hier et dans la soirée.

M. le président: Le crédit n° 15 est-il adopté?

M. Forrestall: Avant d'aller plus loin, monsieur le président, je me demande si le ministre m'expliquerait si nous avons acheté l'ancien F-5, ou le F-5A, qui en est une version légèrement modifiée, ou le F-5A15, ou encore le F-5N? Les réponses à ces questions nous permettront de voir la validité de certaines réponses aux questions posées cet après-midi et ce soir, et plus particulièrement de certaines des réponses que le député du Yukon essaie d'obtenir.

• (8.20 p.m.)

L'hon. M. Hellyer: Nous n'avons acheté aucun de ces modèles, monsieur le président;