

cette brigade pour soutenir l'équilibre de sa force de la même manière qu'il utiliserait toute autre arme.

Mon honorable ami connaît bien les techniques de soutien des effectifs terrestres. Elles n'ont rien d'étrange ou de mystérieux, sauf qu'il y a longtemps que l'Aviation royale canadienne avait eu à jouer ce rôle particulier. Elle y a excellé au cours de la Seconde Guerre mondiale, et c'est un rôle qui revêt une importance croissante dans l'état actuel de la stratégie dans l'univers, avec la diminution des probabilités de conflagrations comportant une défense aérienne active et l'emploi d'escadrilles de frappe nucléaire, mais où les possibilités d'utiliser certaines armes, sauf celles-là, comme avion de soutien des forces terrestres dans d'autres régions du monde, sont beaucoup plus grandes.

Son rôle a par conséquent été bien délimité et les faits prouveront, je pense, qu'étant donné le but que nous poursuivons, c'est-à-dire revenir au rôle tactique de l'aviation, nous avons pris là une excellente décision et cet appareil sera de premier ordre, en ce qui concerne la tâche qui lui est assignée.

M. Nielsen: Le ministre répondrait-il à une ou deux questions précises, tandis que ses spécialistes sont ici? Peut-il me dire, par exemple, quel serait, de l'avis de ses spécialistes, la vitesse convenable d'un avion uniquement à réaction comme celui dont il s'agit ici, pour appuyer la défense au sol, et à quelle altitude le ministre croit-il, toujours selon l'avis de ses spécialistes, qu'il faudrait utiliser le CF-5 en vue d'assurer l'appui nécessaire à la défense terrestre?

L'hon. M. Hellyer: Monsieur le président, des renseignements de ce genre pourraient être beaucoup mieux étudiés, selon moi, au sein d'un comité permanent.

Le très hon. M. Diefenbaker: Nous voulons des renseignements. Pas de propos évasifs comme ceux d'hier soir. Nous voulons des réponses.

L'hon. M. Hellyer: Je ne veux pas amorcer de débat avec mon très honorable ami...

Le très hon. M. Diefenbaker: J'espère bien que non.

L'hon. M. Hellyer: Je ne le voudrais pas, mais lui aussi a eu des problèmes avec les avions, de son temps.

Le très hon. M. Diefenbaker: Mais je m'en suis jamais servi durant une campagne électorale pour éprouver leur caractère pratique.

L'hon. M. Churchill: A quelle altitude voliez-vous?

• (8.10 p.m.)

L'hon. M. Hellyer: Il a commencé avec l'intercepteur de haute altitude et a essayé d'en faire un bombardier de basse altitude. Cela se passait il n'y a pas tellement longtemps; or lorsque le temps est venu de choisir un appareil et de le modifier pour qu'il puisse répondre à une tâche particulière, c'est un véritable spécialiste puisqu'il en fait l'essai une ou deux fois lui-même. Vous vous rappellerez sans doute combien il est compliqué et difficile au comité plénier de la Chambre de se servir de chiffres qui veulent dire quelque chose.

M. Nielsen: Le ministre nous dira-t-il qu'il ne le sait pas?

L'hon. M. Hellyer: Non.

M. Nielsen: Le ministre répondra-t-il alors à mes questions. Ce sont deux questions très simples, auxquelles le ministre devrait pouvoir répondre avec l'aide des fonctionnaires qu'il a avec lui. A mon sens, l'avion n'a pas la capacité de performance qui lui permette de s'acquitter du rôle qu'on lui destine. Que mon opinion à ce sujet soit exacte ou non, le ministre aura sûrement l'obligeance de nous faire tous partager les connaissances prodigieuses qu'il a à l'égard de ces questions techniques, vu surtout la brièveté de ces deux questions.

L'hon. M. Hellyer: J'aimerais renvoyer mon honorable ami aux rapports intérimaires des essais du *Skoshi Tiger*, où l'avion jouait le même rôle de soutien à basse altitude, celui de l'interdiction, dans la guerre du Vietnam, et où il a fonctionné admirablement dans les circonstances; il a pu livrer aux points fixés une grande quantité d'approvisionnements; effectuer un nombre de sorties très élevé, tandis que les frais d'entretien ont été extrêmement bas à cause du nombre peu considérable d'heures-homme par heure de vol qu'il exige pour l'entretien; le taux d'usure a été très faible, parce que l'avion est moins vulnérable au tir terrestre que certains autres avions auxquels mon honorable ami pourrait songer; il a été soumis à bien d'autres essais, au cours desquels il a rempli admirablement le rôle qu'il est censé jouer.

L'hon. M. Churchill: Qu'est-ce que cela signifie?

M. Nielsen: Le ministre a fait d'innombrables efforts pour nous jeter de la poudre aux yeux. La question que je lui ai posée demeure