

plet. La livraison de ces moteurs est à date, ou presque, maintenant, et cet achat a plus contribué que quoi que ce soit à sauver la situation.

L'hon. M. HANSON: S'agit-il du moteur Jacobs?

L'hon. M. HOWE: Oui. Nous avons commandé 5,000 de ces moteurs, et tous seront nécessaires. Comme mesure provisoire, nous avons acheté aux Etats-Unis quelques bimoteurs usagés aux fins de l'entraînement. Nous avons acheté tout ce qui était utilisable, et nous avons essayé d'obtenir ces machines à un prix raisonnable et de les transporter au Canada, afin de faire face à la situation du moment.

Nous avons ensuite envisagé un avenir un peu plus éloigné. Nous avons pu nous procurer un certain nombre d'aréoplanes aux Etats-Unis afin de pouvoir attendre la production au Canada. Nous avons étudié la question des avions d'entraînement bimoteurs et nous avons décidé que l'Anson était ce qu'il y avait de mieux dans ce genre. Il fut également entendu qu'il faudrait en modifier les plans pour le rendre conforme aux méthodes canadiennes de construction si nous voulions le produire en nombre suffisant. De son côté le corps d'aviation avait demandé qu'on y apporte certaines modifications avant de le fabriquer au Canada.

En même temps, comme je l'ai dit, nous avons pris des mesures pour fabriquer le Fleet 60. C'était un modèle canadien qui avait subi les épreuves du vol à ce moment là et que l'on espérait produire en novembre. Nous avons également hâté le plus possible la production du Harvard au Canada, et essayé d'obtenir une livraison plus prompte des premiers avions de cette commande. Nous avons pourvu à l'agrandissement de l'usine travaillant à sa fabrication et des autres installations avec l'espoir d'atteindre ce but.

Cependant, il fallait surtout obtenir 1,500 Anson d'entraînement, et nous les procurer à temps afin qu'il n'y eut pas d'interruption dans le programme d'entraînement une fois que nous aurions épuisé le nombre de machines américaines achetées pour faire face à une situation provisoire. Les avionneries canadiennes, qui étaient alors beaucoup moins considérables qu'elles le sont aujourd'hui, travaillaient à plein rendement pour remplir des commandes privées urgentes. La de Haviland fabriquait des avions Moth dont on avait grandement besoin, et sans perdre de temps. La compagnie Fleet était entièrement occupée à la production d'avions d'entraînement élémentaire. Ces deux avionneries travaillaient à l'exécution de commandes plus importantes que toute autre dans le passé. Il n'existait

pas alors d'autres établissements où nous aurions pu nous adresser et demander qu'on fabriquât 1,500 avions Avro-Anson le plus vite possible.

Nous avons étudié la situation avec grand soin à ce moment là. M. Sanderson dirigeait alors la production des aréoplanes pour le compte du ministère des Munitions et Approvisionnement, et M. Bell venait d'arriver au département. Après une étude soignée de la situation et après avoir obtenu l'avis de ces messieurs nous avons décidé qu'il n'y avait qu'un moyen pratique d'organiser cette énorme production au Canada. Il fallait établir une compagnie entièrement étatisée qui se chargerait de la préparation des nouveaux plans de ces avions, et qui en répartirait la construction chez les industriels,—en s'adressant ailleurs que chez les fabricants connus d'aréoplanes, parce que ces derniers travaillaient alors à plein rendement,—et qui ainsi feraient surgir une nouvelle capacité de production d'avions dans l'industrie.

En conséquence, on forma une compagnie dont le siège social se trouve à Montréal. Le premier président en fut M. Ralph Bell. On lui adjoignit en qualité de directeur Sydney Dawes, président et administrateur gérant de l'Atlas Construction Company; Blair Gordon, administrateur gérant de la Dominion Textile Company et d'autres compagnies; Russell Smith, secrétaire-trésorier de la Canadian Industries Limited; Miller Hyde, de la firme de McDougall McFarlane, avocats; Allen Aiken, administrateur de Price Brothers; et le président de l'Association des fabricants d'avions, lui-même, en qualité de gérant général.

M. MacNICOL: Quel est le nom de la compagnie dont le ministre nous parle?

L'hon. M. HANSON: Federal Aircraft.

L'hon. M. HOWE: J'ai une bien mauvaise mémoire pour ce qui est des noms. Je devrais me rappeler le nom de cette personne, parce que j'ai fait beaucoup d'affaires avec elle.

L'hon. M. HANSON: Si le ministre ne se rappelle pas son nom, c'est très bien.

L'hon. M. HOWE: Je parle de la Federal Aircraft.

L'hon. M. HANSON: Le premier gérant général de la Federal Aircraft.

L'hon. M. HOWE: On procéda à l'organisation. On se rendit bientôt compte que M. Bell ne pourrait pas agir à titre de président de la société étatisée, à Montréal, et de directeur de la production d'avions à Ottawa. A cause de cela je lui demandai de choisir un poste ou l'autre, et il décida de rester à Ottawa à titre de directeur général de la production aéronautique. Il fut remplacé à