

M. CASTLEDEN: Le contrat mentionné-t-il un prix unitaire?

L'hon. M. HOWE: Non, un prix d'essai.

M. CASTLEDEN: En quoi consiste le contrat relatif à ces avions?

L'hon. M. HOWE: J'aimerais mieux en parler une autre fois. Il me reste beaucoup de choses à dire et le temps passe vite; toutefois, je me ferai un plaisir de déposer le contrat sur le bureau de la Chambre. On a effectué des livraisons considérables en exécution de ce contrat. Dans le moment, je pense qu'on livre de 12 à 15 avions par semaine, ou un peu plus de deux par jour, ce qui se rapproche passablement des prévisions.

La Canadian Vickers, Limited: cette compagnie a obtenu des contrats se chiffrant à la somme de \$5,989,000; elle a livré des avions évalués à \$2,664,000. Les commandes non remplies ont une valeur de \$3,253,000. Le premier contrat avait trait à quatre avions Delta et ces appareils ont été livrés. Elle a obtenu un contrat pour la fabrication de deux hydravions Stranraer.

M. MacNICOL: Si le ministre me permet de l'interrompre, je dirai qu'à mon avis le comité comprendrait mieux si on lui disait dans chaque cas, supposant toujours que le renseignement peut être publié, à quelle sorte d'aéroplane le ministre fait allusion. Ainsi, dans le cas de la Canada Car and Foundry Company, s'agit-il d'un Hurricane ou d'un autre modèle?

L'hon. M. HOWE: D'un Hawker-Hurricane, oui. Quant à l'autre, c'est un Northrop Delta. Le premier contrat avait trait à quatre avions de ce modèle et ces appareils ont été livrés. Le deuxième contrat spécifiait deux hydravions Stranraer, lesquels ont aussi été livrés. Il y eut un autre contrat pour la fabrication de quatre avions Delta, livrés également; puis un contrat pour trois hydravions Stranraer et un autre pour neuf avions Delta. Tous ces appareils ont été livrés. Vient ensuite un contrat pour six hydravions Stranraer dont trois ont été livrés. Il y a encore un contrat pour douze hydravions Stranraer non encore livrés. Nous avons donné depuis un autre contrat pour la fabrication de dix-huit autres hydravions Stranraer.

La DeHavilland Aircraft Company of Canada, Limited, a obtenu des contrats pour une valeur de \$8,068,000. Elle nous a livré jusqu'ici des appareils finis pour une somme de \$2,028,000, de sorte qu'il lui en reste encore pour \$6,040,000 à construire et à livrer. Tous ces avions sont du modèle Tiger Moth et la compagnie est en avance du temps fixé. Je ne puis dire, sans en faire le calcul, le nombre

[L'hon. M. Howe.]

exact des appareils livrés, mais il est d'environ 350 à 400 et il en reste encore un grand nombre à livrer.

La compagnie Fairchild, qui fabrique les avions Bristol Bolingbroke, a actuellement des contrats pour une somme de \$12,150,000. Les livraisons effectuées se chiffrent par \$2,692,000 et les livraisons encore à effectuer par \$9,457,000. J'ajoute que nous avons accordé à cette même société une commande indéterminée d'avions pour une période s'étendant jusqu'à la fin de 1942. Il est entendu que la société doit nous signifier un avis de six mois lorsqu'il lui faut de nouvelles commandes définies et qu'on lui permettra alors d'acheter de l'outillage. Jusqu'à date, nous avons reçu dix-neuf avions et le télégramme que j'ai ici, et qui porte la date du 24 février, indique que les livraisons devaient se faire au rythme de 15 avions par mois à partir du 1er mars. Voilà, je crois, les derniers renseignements sur la production de cette fabrique—15 par mois.

La compagnie Fleet a reçu des commandes pour une somme de \$11,165,000. Les livraisons effectuées jusqu'à date se chiffrent par \$3,292,000 et les livraisons restant à effectuer par \$7,872,000. Cette société fabrique deux sortes d'avions—l'un d'eux est l'avion d'entraînement élémentaire Fleet, ou le "Fleet Finch" dont les livraisons approchent le chiffre prévu. La commande portait sur 404 appareils qui, je crois, ont été presque tous livrés. Vers le mois de juin dernier la société Fleet s'est engagée à fabriquer un avion d'entraînement pour les cours plus avancés, le "Fleet 60". Tous les plans étaient prêts, l'avion avait déjà subi ses épreuves de vol et les livraisons devaient commencer en novembre 1940. Nous attendons encore la livraison du premier appareil, mais on me dit que la production est en bonne voie et que les livraisons commenceront au début de mars. Mais voici un cas où une société ayant commencé la production d'un avion dont les plans étaient prêts et qui avait subi ses épreuves de vol, est de trois mois en retard pour la livraison du premier appareil. C'est toujours ce qui arrive; jamais le premier appareil n'a été livré au temps promis par le producteur, ou au temps où nous croyons pouvoir l'attendre.

L'hon. M. HANSON: Je sais que le ministre ne veut pas être injuste envers ces entreprises. Voudrait-il nous dire si dans ces cas on a dû modifier les plans et s'il a été difficile de se procurer les dessins des nouveaux modèles? On me dit que dans la plupart des cas les retards sont dus à ces difficultés.

L'hon. M. HOWE: Dans le cas présent c'est la Fleet Company of Canada qui a préparé ses plans et s'est occupé de tout.