

entraînement technique et de se tenir à la page en matière d'aviation mondiale à l'heure qu'il est. Et dans la mesure que cela leur est permis ces jeunes gens montrent beaucoup d'empressement et d'enthousiasme à profiter de cet avantage. Je sais personnellement que la majorité des instructeurs de ces clubs d'aviation rendent au pays d'admirables services et font le plus qu'ils peuvent, étant données les difficultés qu'ils doivent surmonter, pour donner à l'aviation l'essor qu'elle doit avoir dans le programme de développement de notre pays.

Au sujet de l'achat de l'outillage, je signalerai au ministre que les fonctionnaires du département qui prennent les décisions en cette matière imposent apparemment à nos clubs d'aviation un outillage si ancien que s'ils l'acceptent aujourd'hui conformément aux règlements établis, je crois, il leur faudra attendre au moins trois autres années pour pouvoir se procurer un outillage moderne ou bénéficier de leçons de vol sans visibilité ou de secours modernes et tout nouveaux à l'aéronautique, politique directement opposée à celle qu'a adoptée le ministère de l'aviation en Grande-Bretagne. Qu'il me soit permis de revenir sur cet achat particulier d'outillage mentionné dans les documents dont j'ai parlé auparavant. Le numéro courant de *Cavalcade* contient la description de ces avions. Les huit avions sont des Avro-Avian munis de moteurs Genet-Major.

Un type d'avion léger qui n'a pas été construit au Canada depuis 1929. Cet avion est muni d'un moteur à cinq cylindres de 100-110 chevaux. Sa vitesse est de 100 milles à l'heure, et sa capacité de 458 livres.

Il y a trois ans l'Aviation royale canadienne mit au rancart les derniers Avians de la Marque IV. Cette année le Gouvernement canadien a acheté huit de ces avions à l'intention des cercles d'aviation civils, au prix de \$3,498 chacun. C'est l'Ottawa Car Manufacturing Company qui les lui a vendus. Nulles soumissions ne furent demandées. L'honorable T. P. Ahearn, qui a contribué de façon appréciable à la victoire du libéralisme, est président de l'Ottawa Car Manufacturing Company. Cet aspect de la question ne m'intéresse pas particulièrement pour le moment, mais j'ai sous les yeux une annonce qui parut dans le numéro de mars 1933 de *Canadian Aviation*, où ces mêmes Avro-Avians, je crois, étaient offerts à un 'Nouveau prix minimum'. L'annonce est rédigée comme suit:

Il est possible maintenant d'acheter l'Avro-Avian à tempérament, à une économie sans précédent pour les futurs propriétaires d'avions. Un acompte de quinze cents dollars vous fera propriétaire d'un nouvel Avro-Avian muni d'un moteur Armstrong-Siddeley Genet-Major de 100-110 chevaux. Vous payez le reliquat "en volant" en douze versements de \$140 chacun.

[M. MacNeil.]

L'annonce ajoute que les avions ont subi une "modification complète".

A tous les égards l'acheteur d'un Avian possède l'un des aéroplanes légers de construction canadienne les plus modernes, propre à l'entraînement, au sport et au commerce. On peut écrire pour demander de plus amples renseignements. L'exclusivité de sa fabrication et de sa vente appartient à l'Ottawa Car Manufacturing Company Ltd., d'Ottawa, Canada.

Le Gouvernement a payé la somme de \$3,498. Je prétends que cela ne donne pas à l'aviation civile l'encouragement qu'elle mérite, particulièrement en vue du splendide travail effectué dans cette sphère par les jeunes gens attachés aux clubs d'aviation du pays. J'estime que le Gouvernement a décidément fait une mauvaise transaction. Ces machines étaient cotées à un prix inférieur en 1933 et durant les années intermédiaires. Elles n'ont certainement pas augmenté de valeur pendant ce temps. Il est évident qu'elles sont absolument démodées pour les besoins de l'instruction présente, qu'elles sont trop vieilles à tous points de vue. En outre, le facteur sécurité intervient, car si ces avions ont fait partie du stock de l'Ottawa Car Manufacturing Company pendant sept, huit ou neuf ans, ayant été achetés durant la période de grande prospérité, alors qu'on s'attendait à un développement marqué de l'aviation, il est évident que les étais de bois et l'entoilage de ces machines ont dû se détériorer, et même l'inspection la plus rigoureuse faite sous la direction d'inspecteurs du Gouvernement ne peut garantir qu'elles soient propres à l'instruction des élèves aviateurs. Après tout, les avions utilisés à cette fin sont susceptibles d'un très rude usage.

Le point sur lequel je tiens à appuyer est que ces machines sont démodées, en les fournissant aux clubs d'aviation,—et rien n'indique dans le rapport déposé par le ministre qu'autre chose que de vieilles machines seront fournies à ces clubs,—le ministère met de sérieux obstacles au progrès de ce travail. Il y a peu d'avantages pour le pays à consacrer de fortes sommes pour l'aménagement de terrains d'aviation si les jeunes gens qui s'intéressent au progrès technique de l'industrie sont empêchés de cette manière de se tenir au courant des besoins techniques modernes.

L'hon. M. MACKENZIE: Je crains que mon honorable ami ne soit plutôt mal informé sur toute cette question. Quelques Avians ont été achetés. Je crois que huit avions ont été achetés, dont quelques Fleets et quelques de Havillands.

Le très hon. M. BENNETT: Quand les huit furent-ils achetés?