

de \$2,054,000 et il lui reste des commandes à remplir pour une somme de \$7,222,000.

L'hon. M. HANSON: Le ministre donne la valeur pécuniaire, mais non pas le nombre d'unités.

L'hon. M. HOWE: Que demandez-vous?

L'hon. M. HANSON: Les unités livrées.

L'hon. M. HOWE: Le premier marché comportait onze Blackburn Sharks pour le compte du gouvernement canadien. Les onze ont été livrés. Le 14 mars 1938, on a passé une nouvelle commande de six Sharks. Cette commande a été exécutée. Cela fait 17. Le 13 août 1940, on a passé à la compagnie une commande pour la construction partielle et l'assemblage total de 55 hydroplanes Amphibian P.B.Y., moyennant un prix estimatif de \$4,400,000. L'Amphibian P.B.Y. est un des engins de guerre les plus nouveaux et les plus gros qui soient. Un rapport obtenu tout dernièrement d'un spécialiste me permet d'affirmer que la Boeing est parfaitement à point dans l'exécution du programme prévu par son marché.

L'hon. M. HANSON: Le ministre peut-il dire combien d'unités ont été livrés en exécution du marché en cause? S'il ne peut pas, n'importe.

L'hon. M. HOWE: Je le peux: aucune. C'est qu'il faut à peu près 18 mois pour amener ce type d'avion au stade de la production.

L'hon. M. HANSON: Parfaitement.

L'hon. M. HOWE: Lorsque nous avons passé la première commande, l'usine Boeing comptait 61 ouvriers; elle en occupe maintenant 825.

En plus de construire des avions complets, la Boeing fabrique des pièces de rechange, des ailes et des ailerons pour les avions Anson commandés. L'exécution de son programme est bien avancée.

La Canadian Associated Aircraft. Cette entreprise étant purement anglaise, on supposera que sa gestion était excellente, par opposition à l'administration médiocre du ministère des Munitions et Approvisionnements. La commande primitive comportait 80 avions Hampden. Il y a deux ans et demi, soit le 16 novembre 1938, le programme envisageait deux avions le 31 décembre 1939, quatre le 1er janvier 1940, quatre par mois jusqu'à mars 1940, six en mars et six par mois jusqu'au mois d'août 1940, puis huit par mois dans la suite.

Le 18 juillet 1940, on a révisé le programme de livraison d'avions Hampden. L'entrepreneur n'y pouvant rien quant aux dates d'expédition, on a dressé un programme pour les vols d'essai. Le programme révisé a retardé

la première livraison à juillet 1940: un avion en juillet, deux en août, trois en septembre, quatre en octobre, cinq en novembre et huit en décembre—programme considérablement réduit.

L'hon. M. HANSON: Avait-on modifié la forme de l'avion?

L'hon. M. HOWE: On apporte des modifications à tous les types d'avion. Le programme en question a été porté à 11 en janvier 1941, 14 en février et 15 en mars.

Le 27 août 1940, la même entreprise a reçu une commande de 80 avions du même type. Ses commandes jusqu'à ce jour comportent donc 160 avions. Inutile d'en dire plus long sur le sujet. Jusqu'ici cette maison a expédié huit avions en Angleterre, et je crois que deux autres ont subi leur vol d'essai et sont prêts à être livrés.

L'hon. M. HANSON: S'agit-il d'un contrat pour l'Angleterre?

L'hon. M. HOWE: C'est une maison anglaise et le contrat vient de l'Angleterre. Je répète que les propriétaires de la maison, au Canada, sont des industries de l'aviation qui pensaient que nous devrions dissoudre la Federal Aircraft et la leur remettre.

Je crois que la Canada Car and Foundry Company est la principale fabrique d'avions au Canada présentement. Jusqu'ici elle a obtenu des contrats pour une valeur de \$29,574,000. La valeur des avions livrés est de \$5,715,000, et celle des avions à livrer, de \$23,859,000.

L'hon. M. HANSON: Combien de ces avions étaient destinés au gouvernement canadien et combien, au gouvernement britannique?

L'hon. M. HOWE: Toutes ces commandes viennent du gouvernement canadien. Quelques-uns de ces avions furent commandés pour le gouvernement canadien, mais la Grande-Bretagne éprouvant des difficultés à se procurer des avions, nous lui avons remis notre commande. Toute la production de l'usine est allée à l'Angleterre, bien que les premières commandes eussent été placées pour le compte du Canada et que les avions dussent être utilisés au Canada. Je crois que tous les avions ont été expédiés en Grande-Bretagne jusqu'ici.

M. JACKMAN: Les a-t-on pourvus de moteurs au Canada ou en Angleterre?

L'hon. M. HOWE: Les moteurs dont ils sont pourvus ne sont pas fabriqués sur ce continent, de sorte qu'on les a expédiés en Grande-Bretagne sans moteurs.