

nord de Brandon? Cet aéroport est à sept milles au sud, sur la route directe que suivent les avions.

L'hon. M. MACKENZIE: Ce n'était pas l'intention du ministère, mais je vais étudier la question. Une déviation de sept ou huit milles au point de vue radiogoniométrique est importante.

M. ESLING: Le terrain d'atterrissage de Trail va-t-il être terminé cette année?

L'hon. M. MACKENZIE: On me dit que c'est un terrain d'atterrissage intermédiaire et le ministère n'a pas, que je sache, l'intention de le considérer autrement.

M. PERLEY (Qu'Appelle): Le ministre peut-il me donner des détails au sujet de Broadview qui est un terrain d'atterrissage d'urgence pourvu de feux? Le terrain est très uni.

L'hon. M. MACKENZIE: En plus de ce que j'ai mentionné, il y a une somme de \$750 pour des travaux de nivelage.

M. MacNEIL: Revenant à la discussion qui a eu lieu avant six heures au sujet de l'achat de matériel pour l'aviation, je trouve dans un rapport déposé par le ministre que des soumissions ont été demandées pour deux machines Fairchild, deux avions Waco "S6", un avion Stinson "SR-7B." Un Moth a été acheté de la Haviland Aircraft Limited, de Toronto, six avions Fleet de la Fleet Aircraft of Canada Limited, huit Avro Avian de la Ottawa Car Manufacturing Company, deux avions Fleet Trainor de la Fleet Aircraft of Canada Limited et deux avions Fairchild de la Fairchild Aircraft of Canada.

Pourquoi n'a-t-on pas demandé des soumissions pour l'achat de tout le matériel nouveau, non compris l'achat de matériel usagé?

L'hon. M. MACKENZIE: Pour les avions, les soumissions dépendent du genre d'avion requis et il n'y a pas forcément de concurrence dans tous les cas. On peut avoir besoin d'un genre d'avion pour des fins strictement militaires et d'un autre pour des fins d'entraînement qui seront bien différents l'un de l'autre; il est possible aussi qu'on ait besoin d'un troisième genre d'avion pour l'aviation civile ordinaire ou pour du transport. J'avais l'impression que des soumissions étaient toujours demandées; on me dit toutefois que ce n'est pas le cas, mais le ministère connaît le prix de tous les genres d'avions.

M. MacNEIL: Le fait que \$4,130,000 ont été votés pour l'aviation royale du Canada, soit une augmentation de \$1,000,000 sur le crédit de l'année dernière, et \$1,262,000 seulement pour l'aviation civile, soit une augmenta-

tion de \$511,406 sur le crédit de l'année dernière, me pousse à faire quelques remarques au sujet de ce que je considère comme un manque de logique très sérieux. Je constate que durant la crise économique, le Parlement a voté \$122,000,000 de crédits et nous avons intérêt à établir la comparaison entre les dépenses effectuées de ce chef et les contributions que le trésor fédéral a versées en secours, somme qui est de \$160,000,000 et que l'on a tant discutée. Je suis d'avis que tout ce qui nous reste de ces dépenses énormes faites par le département est ce que les officiers de la milice ont eux-mêmes appelé une armée primitive et une marine de fer-blanc. En ce qui concerne le service de l'aviation, service qui est encore dans son enfance au Canada, je dis que nous devrions dans la mesure du possible éviter de répéter les erreurs du passé, et voir à ce que cette division ne soit pas paralysée par ces traditions surannées dont ont souffert déjà les services de la milice et de la marine. Cette année, l'on nous demande de voter, en plus du crédit à l'étude, une somme d'environ \$25,000,000, et dans ce total j'inclus les crédits en faveur de divers édifices et ceux que le budget supplémentaire des dépenses affecte à la défense nationale, total qui représente une augmentation considérable sur le crédit de l'an dernier. Il me semble que cette somme devrait être examinée le plus sérieusement du monde. D'après le ministre, ces dépenses seront affectées à des moyens de défense, mais j'affirme à la Chambre, et plusieurs spécialistes dans les questions militaires sont de mon avis, que ces \$25,000,000 ne sont, en ce qui concerne les moyens de défense, qu'un écran qui sert à favoriser les aspirations sociales de certains amis.

En ce qui a trait à l'aviation nous constatons que l'aviation civile doit le céder à l'aviation militaire, qui ne saurait aucunement prendre la responsabilité de l'enseignement technique des jeunes gens; et le ministre ne nous a pas encore déclaré que le département est disposé à s'occuper de l'enseignement technique du genre requis. Certes, tout expert en art militaire admettra que dans les conditions de l'heure rien ne s'impose avec plus d'urgence que l'entraînement technique, du point de vue de la défense, si ce sont des moyens de défense que la nation désire. Dans les différents clubs d'aviation disséminés dans tout le Canada l'organisation est très efficace. Le ministre admettra que les jeunes gens qui en font partie aident considérablement aux progrès de l'aviation canadienne. Une grande portion des travaux de recherches qui s'imposent s'exécute sous les auspices de cette organisation, et pour autant que je puisse m'en rendre compte ce moyen est le seul qui fournit aux jeunes l'occasion de se procurer quelque