

la fabrication du Velvet Glove ou l'obtention d'un meilleur projectile. Parce que nous avons mis un projectile au point, ce n'était manifestement pas une raison de le fabriquer en série si un projectile meilleur ou plus approprié était fabriqué ailleurs. Nous avons alors constaté que les États-Unis avaient adopté le projectile Sparrow pour un projet semblable. Le projet que nous envisagions portait sur l'armement d'un avion supersonique. Un examen approfondi de tous les projets analogues a révélé que le Sparrow II était une arme appropriée pour le CF-105. Nous avons donc pris des dispositions en vue d'entreprendre la fabrication du projectile Sparrow II en tant qu'arme de l'avion CF-105.

On a dit que nous avions perdu de l'argent dans notre travail de mise au point. Je dis aux honorables vis-à-vis que si l'on nous tient rigueur de tous les échecs que nous avons subis dans notre programme de création et de mise au point, la situation deviendra désespérée. Il nous faudrait tout simplement abandonner le travail de création et de mise au point. Le Canada a été très heureux à cet égard. Je ne sais si un autre pays a obtenu des réalisations comme les nôtres. Nous avons entrepris de fabriquer un chasseur tous-temps, et nous y avons réussi. Nous avons entrepris de créer un moteur à réaction, et nous avons réussi à en fabriquer un grand nombre. Nous avons constaté que l'avion et le moteur valent tout ce qu'on a produit en fait de moteur de cette puissance auparavant ou depuis ce temps. Ce fut un essai très heureux, à mon avis. Effectivement, j'ai fait une petite gageure avec un homme qui s'occupait de l'une des entreprises, quand nous avons lancé les deux programmes. J'ai parié à dix contre un que ces deux programmes ne donneraient pas de résultats, et j'ai versé l'enjeu plus tard.

Considérons seulement les résultats obtenus en Angleterre. On y a créé un certain nombre d'avions qui ont été pris comme prototypes mais peu de ces appareils ont été fabriqués en série. Je crois que la moyenne s'en établirait à environ un sur six ou un sur huit. La proportion obtenue aux États-Unis est bien semblable. J'ai fait un voyage il y a deux ans pour étudier les essais d'avions faits au lac Muroc et je crois qu'ils avaient cinq ou six avions du type du CF-100 dont deux seulement ont survécu.

Nous devons nous attendre que certaines des entreprises lancées par le Gouvernement se solderont par des pertes, mais l'attitude de l'opposition semble être que si nous dépensons de l'argent nous devons produire une arme efficace, sinon c'est un crime commis contre le contribuable. Mon honorable ami a parlé de notre première tentative de construire un aérobus à réaction. Il est vrai que

[Le très hon. M. Howe.]

nous avions les installations de fabrication nécessaires et que nous voulions maintenir un noyau de personnel à Malton. C'est pourquoi nous avons entrepris la production d'un aérobus à réaction. Nous en avons construit un prototype qui a pu voler, il est vrai, mais qui avait tous les défauts. L'appareil devait transporter des sacs de sable dans sa queue afin de pouvoir voler convenablement.

M. Dinsdale: Pas d'après les rapports.

Le très hon. M. Howe: Je reçois mes rapports et l'honorable député reçoit les siens. Je dois m'en remettre aux miens et je suis sûr que les siens ne sont pas exacts. Quoi qu'il en soit, nous dépensons l'argent qu'on nous remet pour des entreprises spécifiques et nous obtenons des rapports que nous croyons exacts. Il se trouve qu'on était à mettre au point le Comet à ce moment-là et, bien que la production n'ait pas commencé avant deux ou trois ans plus tard, les résultats obtenus, à l'Avro, de ce prototype, auquel nous avions affecté 6-6 millions, étaient loin d'être encourageants.

On avait besoin d'avions militaires. Nous avions entre-temps mis le CF-100 au point. On lançait sa construction en série, et on avait besoin, pour le projet, de toute la surface des ateliers, à Malton. Je puis dire qu'en ma qualité de ministre de la production de défense, j'étais vraiment heureux de pouvoir annoncer l'avènement de l'appareil à réaction de transport. Après la seconde guerre mondiale, nous avions la même situation à Canadair, et nous avions également besoin d'avions de transport. De sorte que nous avons mis au point à cette usine un avion qu'on appelle le *North Star* au Canada et l'*Argonaut* en Angleterre. Nous avons eu les difficultés habituelles de production et les difficultés de mise en route. Qu'en est-il résulté? Nous avons fait les élections de 1949 en nous basant sur la question de savoir si oui ou non le *North Star* et l'*Argonaut* étaient de bons avions. Il n'est guère encourageant, ce me semble, pour notre pays d'entreprendre la mise au point et la production d'un matériel national si, au cas où nous ne fabriquerions pas le meilleur avion de l'époque, nous devons essayer des attaques politiques en cette enceinte.

Telle est la situation avec le *Velvet Glove*. Ce n'était pas le meilleur projectile air-air de l'heure. Nous choisissons ce qu'il y a de mieux pour lancer la fabrication en série. Je n'ai aucune excuse à faire à propos du *Velvet Glove*. Nous avons aménagé des usines et formé un grand nombre d'ouvriers à la fabrication des pièces d'un projectile air-air. Ce que nous appellerions la courbe d'apprentissage est arrivée à son terme, ce qui nous