

la préparation des plans soit suivie de la fabrication proprement dite, ce qui serait plus difficile s'il fallait s'adresser à une autre usine. Il est préférable, prétendait-on, que la société construise elle-même le prototype conforme aux plans définitifs, y compris le moteur et l'hélice, afin qu'elle puisse procéder aux essais dans des conditions normales. J'ai consenti avec hésitation, bien décidé que j'étais à éviter à l'Etat les ennuis de la fabrication. J'ai alors fait venir le conseil d'administration à Ottawa pour tenter de le convaincre qu'il atteindrait autrement le même résultat. Ces gens n'ont pas changé d'avis et, aujourd'hui, la société exploite, à Montréal, une petite fabrique où elle construit des fuselages d'Anson. Cette exploitation restreinte est conduite dans des locaux loués, et peu importante si on considère le programme dans son ensemble.

La société poursuivant sa besogne a adjudgé de nombreux sous-traités directement à Boeing de Vancouver, MacDonald Brothers de Winnipeg, Canada Car and Foundry de Montréal et Amherst, Cockshutt Plow de Brantford, Massey-Harris de Toronto, de Haviland de Toronto et Ottawa Car and Aircraft, d'Ottawa. Comme la chose se produit toujours dans l'aviation, ces contrats procurent du travail à un grand nombre de fabricants. Voici une liste de 20 à 30 pages en petit caractère, portant les noms de manufacturiers qui produisent des pièces.

Le travail entrepris par cette société est très vaste. Au début, il est probable que les administrateurs étaient quelque peu indécis. Ils devaient se fier surtout au directeur général, M. Moffett, qui, je vous l'ai dit, était l'homme le plus en vue de l'industrie aéronautique et considéré depuis longtemps comme le meilleur architecte d'avions au Canada. Il était autrefois à l'emploi de la Vickers et c'est lui, je crois, qui a décidé cette société à se lancer dans la fabrication des hydravions Stranraer et du Delta. Loin de moi l'intention de médire de M. Moffett, car je suis convaincu qu'il a consacré toute son énergie à la tâche entreprise; mais, comme c'est souvent le cas, bien que dessinateur de premier plan, M. Moffett n'était pas un bon administrateur et il l'avouerait lui-même, je crois. De plus, ses supérieurs ne s'en sont pas rendu compte aussi tôt qu'ils l'auraient dû. Cependant, il a été remercié de ses services plus tard. Le conseil d'administration a engagé M. Newman, ingénieur mécanicien en chef du Pacifique-Canadien. Je ne connais pas les aptitudes de M. Newman comme dessinateur, mais je puis vous dire que c'est l'un des meilleurs directeurs d'usine que j'ai vu à l'œuvre depuis que je m'occupe de ce travail. Il a organisé cette entreprise d'une façon merveilleuse, à mon avis, et, aujourd'hui, le programme de fabrication des appareils Anson est en bonne voie d'exécution.

Ainsi que je l'ai dit ici comme ailleurs, la rareté des avions bi-moteurs destinés au plan d'entraînement des aviateurs a été attribuée au retard dans la livraison des appareils Anson. Je vous ferai remarquer que, même dans nos moments d'optimisme le plus prononcé, nous n'avons jamais espéré qu'un grand nombre d'avions Avro-Anson soient fabriqués avant mars et nous n'avions même jamais cru qu'un appareil de construction canadienne soit assemblé avant cette date. La première promesse faite par la société en novembre, après avoir étudié la situation, l'engageait à terminer son premier avion en mars et à faire des livraisons importantes en juin et juillet. Elle fera honneur à cet engagement, j'en suis convaincu. C'est d'ailleurs ce que croit M. MacMillan. Il est possible, dit-il, que ce soit un peu après juillet, mais sa société pourra faire mieux si nous prenons certaines mesures qu'il conseille. Voilà ce que nous avons accompli et je crois que nous pourrions faire encore mieux; mais, encore une fois, c'est là une opinion personnelle. Je ne voudrais pas que la compagnie fût liée autrement que par sa promesse du mois de novembre 1940, à l'effet qu'en juin et juillet prochains sa production d'avions Avro-Anson sera déjà importante. Un avion Avro-Anson fabriqué au Canada a déjà fait une envolée; il était muni d'un moteur Jacobs et d'une hélice de fabrication canadienne.

L'hon. M. HANSON: On en avait simplement fait l'assemblage au Canada, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: Certaines de ses pièces étaient de fabrication britannique et les autres de fabrication canadienne. Il s'agissait de l'essai de certaines pièces constitutives, particulièrement du moteur Jacobs et de l'hélice fabriquée au Canada. Les résultats ont été des plus satisfaisants. Je suis sûr que cette industrie va faire des progrès sensibles et qu'elle pourra produire à peu près le nombre d'avions prévu en novembre dernier.

Il faut répartir équitablement les responsabilités. A diverses étapes de notre programme de fabrication, nous nous sommes laissés guider par ce que nous croyions être suffisant pour répondre à nos besoins. Lors de l'inauguration du plan d'entraînement, en décembre 1939, nous croyions savoir exactement quel nombre d'avions il nous faudrait fabriquer au Canada et nous avons conclu des marchés à cette fin. En juin, nous avons assumé de nouvelles obligations dont nous croyions connaître toute l'étendue. Nous pensions pouvoir déterminer la date d'ouverture de chaque école et le nombre d'avions que devrait fournir le ministère des Approvisionnement. Les hono-