

L'équipement de nos troupes en Angleterre

Communication officielle en réponse à des déclarations adressées de Londres à des journaux canadiens

Ottawa, 16 (D.N.C.) — M. Philip-A. Chester, chef de l'ordonnance aux quartiers généraux de la défense nationale, à Ottawa, répondant aux déclarations envoyées de Londres à des journaux canadiens concernant des plaintes reçues sur la façon dont sont équipées nos troupes et aussi sur le matériel roulant de nos troupes en Angleterre, fait la déclaration suivante:

"Dans une dépêche de Londres, publiée le 14, M. Allen-H. Bill, correspondant spécial des *Associated Southam Newspapers*, dit que l'équipement des troupes canadiennes en Angleterre est défectueux. Dans les mots de M. Bill: "L'envoi d'un grand nombre d'automobiles comportant des parties défectueuses est peut-être encore plus grave..."

C'est une façon de décrire les faits suivants:

Dès le déclenchement des hostilités, l'ordonnance, en collaboration avec l'industrie automobile du Canada, entreprit de faire des plans particuliers pour la construction de camions et voitures à mettre à l'usage de l'armée canadienne. Les spécifications comportaient les plus récents devis et inventions découverts en Grande-Bretagne, dont un nouveau genre de pneus qui furent mis à l'essai après le début de la guerre seulement. On n'a jamais produit au Canada de véhicules de ce genre.

Il faut à l'industrie automobile une année complète de travail sans relâche, pour la construction d'un nouveau modèle. Les spécifications pour ce camion spécial ne furent terminées qu'en décembre; alors seulement, furent données les commandes. Les premiers véhicules sortirent des usines vers le milieu de mars. Ainsi, l'industrie de l'automobile, en coopération avec l'ordonnance, a réussi en quatre mois à accomplir le travail de toute une année en temps ordinaire.

Pour ce faire, le ministère de la Défense nationale dut s'assurer les services d'experts de l'industrie. De plus, les ingénieurs et les dessinateurs des usines travaillèrent jour et nuit durant ces mois: ils vivaient à leur travail.

On soumit les véhicules aux épreuves les plus sérieuses, à leur sortie des usines. La plupart y résistèrent 100 pour cent.

Ce ne fut que le 8 mai que survint une rupture de l'essieu d'avant. Le véhicule avait roulé 14,000 milles à l'épreuve. Pendant ce temps, on expédiait en Angleterre les parties de véhicules, pour être assemblées là-bas.

Lorsque survint la brisure, on remplaça aussitôt l'essieu, que des métallurgistes du gouvernement du Dominion mirent à l'épreuve. Ils découvrirent que le matériel était défectueux. Les métallurgistes du gouvernement ontarien, appelés à Ottawa, confirmèrent la découverte.

L'ordonnance prit alors les mesu-

res nécessaires pour corriger ce défaut. En moins de neuf jours après l'accident, on avait trouvé un nouvel essieu assez fort pour remédier à tout danger de défection. On le produisit dès 12 jours après l'accident. En moins de 31 jours, on avait remplacé en Angleterre le premier essieu par le nouveau.

Cette faiblesse, si on peut ainsi l'appeler, fut découverte au Canada et non en Angleterre. On la rectifia si rapidement qu'aucun des véhicules envoyés en Angleterre n'était encore en marche, muni du premier essieu. Le changement se fit avant même que les véhicules fussent remis aux soldats.

Les manufacturiers canadiens ont un personnel qui travaille jour et nuit à la production de ce véhicule. Le meilleur témoignage accordé au modèle, au matériel et au travail lui-même, c'est bien celui du *War Office* britannique, qui a commandé 10,000 de ces camions il y a quelques semaines et qui est en train de préparer une nouvelle commande d'un plus grand nombre encore. On a également reçu des commandes de l'Inde, de l'Afrique-Sud et de l'Australie.

Tout représentant de bons journaux peut se procurer la description de ces faits dans les livres de l'ordonnance.

M. Bill mentionne aussi diverses autres choses; on fait enquête à leur sujet. Si les faits les confirment, une nouvelle déclaration sera faite à leur endroit. Des quartiers généraux canadiens en Angleterre on n'a reçu aucune plainte au sujet de la buffleterie en toile à saugle. Les courroies sont fabriquées en deux grandeurs différentes, dont la plus petite peut compter jusqu'à 40 pouces.