

LES MISSIONS À LA BASE AÉRIENNE
DE COMOX

Question n° 1431—**M. Anderson:**

1. A la base aérienne de Comox, quel pourcentage des missions de recherche et de sauvetage s'effectue a) dans des conditions de vol à vue, b) dans des conditions de vol aux instruments?

2. Dans les conditions de vol aux instruments, quelles altitudes est-il plus sûr de ne pas dépasser dans le cas d'un appareil de la base de Comox qui se dirigerait vers: le Nord (Prince Rupert), le Sud (Victoria), l'Ouest (Tofino), l'Est (Prince George)?

3. Pour les missions de recherche et de sauvetage partant de la base de Comox et s'étendant à tout le territoire canadien, peut-on employer en toute sécurité le Grumman Albatross HU 16 B avec ses caractéristiques actuelles et piloté dans des conditions de vol aux instruments, advenant une panne de moteur?

4. Le Grumman Albatross HU 16 B peut-il décoller avec un seul moteur en état de marche?

5. Combien en coûte-t-il pour remettre en état un appareil qui a eu une panne de moteur?

6. Combien l'incident survenu en 1968 à Cold Fish Lake à un Grumman Albatross HU 16 B a-t-il coûté au contribuable canadien?

7. Lorsqu'on parle de l'état de fonctionnement réduit de cet appareil, de l'ordre de 53.2 p. 100, dans quelle proportion a) les moteurs, un accessoire ou l'hélice, ou bien b) la cellule, font-ils défaut?

8. Combien d'heures de vol les appareils de la base de Comox chargés des missions de recherches et de sauvetage ont-ils consacré à l'exploration par enveloppement?

9. Un appareil peut-il mener des recherches par enveloppement au-dessus de vallées très encaissées, sans risquer de s'écraser en cas de panne de moteur?

10. Pendant combien de temps un appareil dont un seul moteur est en marche peut-il s'élever à la vitesse ascensionnelle maximum de 190 pi. à la minute?

11. Pendant combien de temps au maximum l'appareil peut-il garder sa vitesse de pointe avec a) deux moteurs en marche, b) un seul?

12. Pendant combien de temps l'appareil peut-il se maintenir à une altitude de 5,900 pi. avec un seul moteur en marche, sans avoir à éjecter les réservoirs d'essence extérieurs ou tout autre accessoire?

L'hon. Léo Cadieux (ministre de la Défense nationale): 1. Toutes les missions de recherche proprement dites s'effectuent dans des conditions de vol à vue. Cependant, il est parfois nécessaire d'effectuer des missions de sauvetage et de le faire dans des conditions de vol aux instruments. Compte tenu de ces facteurs, on estime que 32 p. 100 du total des heures de vol effectuées par les appareils de recherche et de sauvetage de la Base des Forces canadiennes de Comox se font dans des conditions de vol aux instruments.

2. Prince Rupert, 7,100 pieds; Victoria, 5,500 pieds; Tofino, 8,000 pieds; Prince George, 9,000 pieds.

3. Les Forces canadiennes ne se servent pas du Grumman Albatross HU16B. Le nom de cet appareil est une désignation donnée par la Garde côtière américaine à une version de l'Albatross, dotée de moteurs et d'hélices différents de l'Albatross SA16B des Forces

canadiennes. La sûreté de chaque opération dépend de certaines variables comme les plans de vol, les conditions météorologiques et la charge utile.

4. Non.

5. Une panne de moteur peut se produire pour diverses raisons, variant d'un vice mineur de fonctionnement d'une pièce à un défaut majeur de fonctionnement d'une pièce. À supposer le pire, qui comporterait un changement de moteur, le coût estimatif maximum serait de \$504 pour la main-d'œuvre. Si la panne entraîne des réparations et une remise en état complètes, il faudrait ajouter \$10,000.

6. Il n'y avait pas de Grumman Albatross HU16B au lac Cold Fish en 1968. Cependant, le coût de réparation du SA16B des Forces canadiennes s'est élevé à \$9,773.

7. Vu que le chiffre de 53.2 p. 100 afférent à la préparation opérationnelle est fonction de la disponibilité de l'équipage, du soutien logistique, de l'entretien prévu au dépôt et des déficiences imprévues de la version canadienne de l'Albatross, il n'est pas possible de rattacher ce chiffre aux vices de fonctionnement des pièces sans procéder à une étude coûteuse.

8. En 1968, 565 heures.

9. Oui.

10. Une minute.

11. a) 5 minutes. b) 5 minutes.

12. 5 minutes.

LA PÉRIODE D'ATTENTE RELATIVE À LA
CITOYENNETÉ

Question n° 1439—**M. Aiken:**

1. A-t-on fixé à cinq ans la période d'attente que doivent observer les candidats à la citoyenneté canadienne avant d'avoir le droit de faire une demande de citoyenneté canadienne et, dans l'affirmative, pourquoi en est-il ainsi?

2. Envisage-t-on de modifier la durée de cette période et, dans l'affirmative, de quelle manière?

3. A-t-on l'intention d'apporter d'autres modifications à la procédure à suivre pour la demande et l'obtention de la citoyenneté canadienne et, dans l'affirmative, lesquelles?

L'hon. Gérard Pelletier (secrétaire d'État):

1. Les cinq ans de résidence ont été rendus obligatoires au Canada en 1914, par la loi concernant la nationalité britannique, la naturalisation et les aubains, qui a été rééditée dans ce pays *mutatis mutandis*. Cette loi aurait été adoptée pour éviter que des personnes ne soient naturalisées dans un pays où la période de résidence exigée est très écourtée; ces personnes auraient pu ensuite regagner leur pays d'origine ou s'installer dans un pays étranger en revendiquant nationalité et protection auxquelles un véritable changement de domicile ne leur donne pas droit, conformément aux principes reconnus en droit international.