

L'ÉCRASEMENT DU DC-3 À TIMMINS

Question n° 119—M. Forrestall:

1. Quel était le calage altimétrique donné par les opérateurs radio de Timmins (Ont.) aux pilotes de l'aéronef DC-3 avant que celui-ci ne s'écrase le 10 novembre, entraînant la mort de son équipage de deux personnes?

2. L'équipage du DC-3 a-t-il confirmé réception des renseignements sur le calage altimétrique envoyés par les opérateurs radio de Timmins (Ont.)?

3. Quand l'instrument de mesure de la pression atmosphérique dont se servent les opérateurs radio de Timmins pour confirmer le calage altimétrique a-t-il été vérifié pour la dernière fois afin d'en déterminer l'exactitude?

4. L'aéronef DC-3 disposait-il d'un altimètre à radar et, dans l'affirmative, fonctionnait-il au moment de l'écrasement?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. 30.01 pouces de mercure.

2. Les opérateurs de la station radio aéronautique de Timmins n'ont pas reçu de l'équipage de l'avion une confirmation concernant la réception du calage de l'altimètre.

3. Le baromètre de la station radio aéronautique avait été vérifié le 3 juin 1969. Sa précision était de l'ordre de 0.0042 pouce de mercure, soit l'équivalent de 4 pieds.

4. L'appareil n'était pas muni d'un altimètre-radar au moment de son écrasement.

L'ÉCRASEMENT DU DH-125 À WABUSH (T.-N.)

Question n° 120—M. Forrestall:

1. Quelle altitude le personnel au sol, à Wabush (T.-N.), a-t-il donnée aux pilotes de l'avion à réaction DH-125 avant son écrasement, le 11 novembre?

2. Quand cette indication a-t-elle été transmise à l'équipage?

3. Qui ou quelle personne autorisée a donné l'altitude de l'avion à l'équipage?

4. Quand le baromètre enregistreur à l'usage du personnel au sol et destiné à vérifier le réglage des altimètres à Wabush a-t-il été vérifié ou calibré pour la dernière fois?

5. L'avion à réaction en question était-il pourvu d'un altimètre-radar et, dans l'affirmative, celui-ci fonctionnait-il au moment de l'écrasement?

6. Quelles indications sur le plafond et la visibilité a-t-on communiquées à l'équipage immédiatement avant l'écrasement?

7. Quels étaient les titres et l'expérience de l'observateur qui a renseigné l'équipage de l'avion à réaction sur les conditions atmosphériques au moment où l'avion amorçait les manœuvres d'approche?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. 29.97 pouces de mercure.

2. Six à sept minutes avant l'impact.

3. La tour de Wabush.

4. Le baromètre enregistreur avait été vérifié pour la dernière fois le 15 décembre 1967. L'essai alors effectué avait établi que la précision de l'instrument était dans les limites admissibles. De plus, un calibrage quotidien a lieu à l'aide de l'altimètre de la tour de contrôle. Une vérification supplémentaire est faite par les météorologistes lorsqu'ils dressent leurs cartes synoptiques. Si une station déclare une pression qui ne correspond pas au relevé général des pressions dans la région, on procède à la vérification du baromètre enregistreur.

5. L'avion était équipé d'un altimètre-radar. Il n'a pas été possible de déterminer s'il fonctionnait au moment de l'écrasement de l'appareil.

6. Ciel peu couvert à 700 pieds, plafond mesuré 3200 pieds, ciel complètement couvert, visibilité de 10 milles sous une très légère bruine, température 36°, point de rosée 33°.

7. Les indications données au pilote se fondaient sur les observations d'un technicien en météorologie, classe 2, ayant 34 mois d'expérience à titre d'observateur et jugé compétent par ses supérieurs.

L'AIDE AUX TERMES DU PROGRAMME DES ZONES SPÉCIALES

Question n° 148—M. Burton:

1. Combien de demandes d'aide a-t-on reçues jusqu'au 7 octobre 1970 de la part des villes de Regina et Saskatoon aux termes du programme des zones spéciales du ministère de l'Expansion économique régionale?

2. Combien de demandes ont été approuvées pour chacune de ces deux villes jusqu'à cette même date?

M. Martin P. O'Connell (secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale): 1. Regina, 15; Saskatoon, 16.

2. Regina, 4; Saskatoon, 6.

[Français]

SAINT-GEORGES DE BEAUCE—NOMBRE DE FONCTIONNAIRES AU BUREAU D'ASSURANCE-CHÔMAGE

Question n° 149—M. Rodrigue:

1. Combien le bureau d'assurance-chômage du gouvernement fédéral, à Saint-Georges, circonscription de Beauce, compte-t-il d'employés a) permanents, b) temporaires?

2. Quel est le montant des salaires de ces employés?

3. Ce bureau est-il loué et, dans le cas de l'affirmative, quel est le coût annuel de location, b) qui est le propriétaire?

L'hon. Bryce Mackasey (ministre du Travail): 1. a) et b) Un employé permanent: M. Jean-Noël Poulin, Ville Saint-Georges, Comté de Beauce.

2. \$8,626 par année.

3. a) \$1,800 par année; b) M. Marc Roberge.

[Traduction]

L'ASSURANCE-CHÔMAGE EN 1968-1969

Question n° 152—M. Laprise:

Combien de demandes initiales ont été faites à la Commission d'assurance-chômage au cours des années 1968-1969?

L'hon. Bryce Mackasey (ministre du Travail): 1,428,684 demandes initiales ont été faites à la Commission d'assurance-chômage au cours de l'année civile 1968 et 1,407,650 au cours de l'année civile 1969.

LE DRAGAGE AU PORT DE LIVERPOOL (N.-É.)

Question n° 156—M. Crouse:

Le ministère des Travaux publics a-t-il l'intention d'effectuer des travaux de dragage dans le port de Liverpool, comté de Queens (Nouvelle-Écosse), à proximité du chemin de fer maritime et dans l'affirmative, a) quelles sommes a-t-on affectées à ces travaux et b) quand procédera-t-on à ce dragage?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Travaux publics): Oui, a) \$4,000. b) Ces travaux viennent tout juste d'être terminés.