

appareils évitent, autant que possible, les principales régions résidentielles de Montréal. L'observance stricte de ces méthodes, au moment du décollage et de l'ascension des appareils, ainsi qu'au moment des manœuvres d'approche et d'atterrissage, aide à réduire les inconvénients, non seulement dans les localités que les avions survolent en quittant l'aéroport ou en s'en approchant, mais aussi dans les agglomérations un peu plus éloignées de l'aéroport. Ces méthodes comprennent l'utilisation d'un système de choix des pistes d'envol. Il s'agit d'un système de priorité selon lequel on utilise de préférence, autant que permet la sécurité, les pistes qui détournent le plus possible d'atterrissages et de décollages des quartiers résidentiels voisins de l'aéroport. Autant que possible, on fait circuler les appareils qui s'envolent ou qui vont atterrir au-dessus des étendues d'eau ou des régions vagues. Les appareils qui s'approchent doivent maintenir une altitude d'au moins 2,000 pieds au-dessus du sol et demeurer à cette altitude aussi longtemps que possible avant d'amorcer leur descente en arrivant à l'aéroport.

b) Les lignes aériennes ne sont pas autorisées à prévoir des vols réguliers de réactés après minuit.

c) Entre 11 heures du soir et 7 heures du matin, heure locale, l'emploi de l'aéroport international de Montréal n'est pas permis pour les arrêts techniques de turbo-réactés, autres que ceux qui effectuent des vols commerciaux réguliers pour desservir Montréal. Les appareils qui arrivent en retard peuvent être retardés jusqu'à 7 heures du matin, vu que les départs ne sont autorisés par l'administration de l'aéroport que dans des circonstances très exceptionnelles.

d) Les vols d'entraînement locaux sur réactés, entre 10 heures du soir et 7 heures du matin, sont interdits.

2. Oui. L'ancienne piste d'envol nord-est-sud-ouest, qui a été allongée d'environ 4,000 pieds, sera rouverte au trafic vers le 5 décembre 1962; l'emploi de cette piste, de même que la nouvelle piste parallèle nord-est-sud-ouest et les autres pistes comprises dans le réseau de préférence, devrait soulager encore les localités résidentielles des environs de l'aéroport.

STATION DE RADIO DE CAP-LAZO, ÎLE DE VANCOUVER

Question n° 288—M. Barnett:

1. La station de radio de Cap-Lazo, sur la côte est de l'île de Vancouver, a-t-elle été déménagée? Dans le cas de l'affirmative, quel est l'emplacement actuel de la station et où était-elle située précédemment?

[M. McBain.]

2. Ce nouvel emplacement nuira-t-il de quelque façon aux possibilités d'observation et de communication des conditions météorologiques locales diffusées sur une bande spéciale à l'intention des pêcheurs? Dans le cas de l'affirmative, de quelle façon?

Réponse de M. McBain:

1. La station de radio maritime de Cap-Lazo a cessé toute activité le 25 septembre 1962, car à cette date, ses services ont été fusionnés avec ceux que fournit la station aéroadio de Comox, située à 4.38 milles de l'ancienne station.

Ancien emplacement: 49 42 10 latitude nord, 124 51 40 longitude ouest.

Emplacement actuel: 49 45 00 latitude nord, 124 56 39 longitude ouest.

2. Les observations météorologiques locales continueront d'être diffusées sur les longueurs d'ondes réservées aux pêcheurs.

INSTALLATION DE RADIO DANS LES COMTÉS DE GUYSBOROUGH ET ANTIGONISH

Question n° 293—M. Stewart:

1. Est-on ou songe-t-on à aménager de nouvelles installations d'émission ou de réception de signaux dans les comtés de Guysborough et d'Antigonish, en Nouvelle-Écosse? Dans le cas de l'affirmative, à quelles fins servira chacune de ces stations?

2. De qui a-t-on acheté chaque emplacement et quel en est le prix?

Réponse de M. McBain:

1. Une station d'émission *Decca Navigator Slave* est présentement en voie de construction à environ sept milles au nord d'Antigonish. Cette station fait partie d'un service d'aide à la navigation maritime appelé chaîne *Decca* du détroit de Canso qu'on établit actuellement afin de diffuser des signaux de radionavigation dans la région du détroit de Canso.

2. Aucun terrain n'a encore été acheté mais une option a été prise sur deux parcelles de terrain, dont voici le détail:

20.75 acres—M. Bernard A. Carrigan.

14.95 acres—M. John R. Boyd.

WAGONS COUVERTS TRAITÉS AUX MATIÈRES RÉFLÉCHISSANTES

Question n° 298—M. Peters:

1. En 1960, 1961 et en 1962 jusqu'à ce jour, sur combien de wagons à marchandises a-t-on appliqué du «scotchlite» ou d'autres matières réfléchissantes?

2. Quelle somme globale le gouvernement fédéral affecte-t-il à ce programme et quelle somme affecte-t-il par wagon?

3. Jusqu'à ce jour, quelle somme globale a-t-on dépensée pour cette entreprise?

4. Quels chemins de fer ont participé à ce programme et quel est le nombre de wagons en cause?

5. Certains chemins de fer ont-ils refusé de participer à ce programme? Dans le cas de l'affirmative, quelles mesures prévoit-on prendre?