

un défaut se produisait à la longue dans le tube ou dès sa construction, bien que nous ne le souhaitions pas. Il nous incombe de nous assurer de la bonne qualité de ces matériaux. Cet éclatement aurait pu être causé par la corrosion ou par tout autre procédé continu. Par conséquent, il nous faut éviter que cela se produise.

M. BEST: Il est plutôt difficile de voir ce qui se produirait en réalité, par l'usure ...

M. LEWIS: Oui.

M. BEST: ... d'un tube, et en ce qui concerne un facteur de sécurité.

M. LEWIS: Oui. Nous utilisons ce genre de tube dans les réacteurs NRX et NRU à Chalk River, mais il s'agit de tubes simples, qui réagissent de façon parfaite comme ils le doivent. Il serait impossible d'obtenir des statistiques qui vaudraient pour le grand nombre de tubes dans les réacteurs de puissance.

Le PRÉSIDENT: Depuis quand les tubes dont vous parlez sont-ils utilisés dans les deux réacteurs?

M. LEWIS: Si ma mémoire est bonne, il y a un peu plus de trois ans pour ce qui est des tubes du réacteur NRX et environ deux ans pour ceux du NRU.

M. BEST: Ont-ils fait l'objet d'une tension comparable?

M. LAURENCE: Non, mais à notre avis cela est secondaire. Nous envisageons d'installer dans les réacteurs d'autres tubes qui pourront faire l'objet de ses tensions plus élevées. Jusqu'ici, nous avons effectué des études sur les effets de la tension en nous servant de petites quantités de la matière contenue dans les réacteurs.

M. PITMAN: Puis-je demander à M. Laurence s'il faisait partie du comité de la sécurité quand on a modifié cette proportion de quatre à trois?

M. LAURENCE: Oui.

M. PITMAN: A votre avis, y avait-il une grande divergence d'opinion au sein du comité à cette époque?

M. GRAY: Cette modification n'a pas été apportée par le comité de la sécurité, mais par le ministère du Travail. Le ministère du Travail de l'Ontario a accepté cette proportion comme étant raisonnable.

J'aimerais ajouter un mot et dire que cela n'est pas exceptionnel. Je ne m'y connais pas autant que M. Boyd en matière d'aéronefs, mais je crois savoir qu'il n'y a aucun danger à passer de quatre à trois. Pour certains aéronefs, on passe même de quatre à un et même au delà.

M. NUGENT: En ce qui concerne le changement de quatre à trois, vous voulez dire qu'en raison des diverses circonstances où il sera utilisé, le chiffre de trois était aussi raisonnable et aussi sûr que celui de quatre l'était dans d'autres circonstances?

M. GRAY: Je ne pense pas qu'on puisse dire que trois est plus sûr que quatre dans n'importe quelle circonstance. Cependant nous étions justifiés d'adopter un chiffre inférieur à quatre pour de bonnes raisons. La fabrication de ce métal a été bien contrôlée, beaucoup plus que celle de l'acier ou de l'aluminium. On l'inspecte convenablement et on lui fait subir toutes les épreuves connues.

M. LAURENCE: Permettez-moi d'ajouter que le comité a étudié de façon approfondie cette question de la réduction du facteur de sécurité de quatre à trois. Le comité était également d'avis que nous devons suivre l'opinion du ministère du Travail de l'Ontario, étant donné que cette question relevait également de lui. Nous avons donc accordé toute l'attention voulue à cette question, mais je pense qu'à cette époque les membres du comité n'éprouvaient aucune inquiétude à ce sujet.