

l'étude par la Société de disposition des biens de la Couronne qui attend que l'autre partie ait pris une décision.

Pour autant que nous obtenions une réponse favorable, je ne suis pas pressé, mais la population de la région commence à s'inquiéter et espère qu'on lui fournira une réponse le plus tôt possible, disons, au début de l'an prochain. Je veux prouver que cette affaire est urgente. A mon avis, cette question aurait dû être permise par l'Orateur. A tout événement, cet ajournement me donne un peu plus de temps.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Je dois rappeler au député que son temps est écoulé.

L'hon. Donald S. Macdonald (ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, la base de l'Aviation canadienne à Clinton ne sert qu'à donner une formation en radar et en communications. Depuis très longtemps, l'enseignement dispensé aux forces canadiennes en ce domaine a été partagé entre Clinton et Kingston.

Depuis assez longtemps, il était devenu évident qu'il convenait de consolider la formation technique et le fait que, pour des raisons d'ordre militaire, on pourrait bientôt se passer de la formation qui se donnait à Clinton, rendait possible la consolidation de l'école de Kingston pour des raisons d'économie.

Le député a dit qu'il faudrait à Kingston des immobilisations de 1.298 million de dollars pour y consolider nos installations en cette ville. Je tiens à signaler que la fermeture de Clinton se traduira par une économie annuelle nette de 2.9 millions de dollars. En d'autres termes, l'économie annuelle résultant de la fermeture de la base sera plus du double de la somme dépensée la première année pour mettre en marche le centre d'entraînement. Je pourrais signaler au député, s'il ne le sait déjà, que le ministère s'est occupé de trouver d'autres emplois à ces gens.

Quant à sa demande de contrôleurs de la circulation aérienne, je dois lui dire qu'il a un concurrent dans ce domaine, car le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a indiqué clairement que ces contrôleurs devraient, selon lui, se trouver à Summerside. Le député d'Egmont (M. MacDonald) est du même avis. Nous nous mettrons en communication avec le ministre des Transports (M. Jamieson) à ce sujet et nous examinerons les deux possibilités lorsqu'il s'agira de décider où installer les contrôleurs.

LES TRANSPORTS AÉRIENS—L'INSTALLATION DE DISPOSITIFS DE RADIO ET DE RADIO-BALISES SUR LES APPAREILS PRIVÉS

M. Mark Rose (Fraser Valley-Ouest): Monsieur l'Orateur, mes remarques portent ce soir sur les dispositifs de radio-balises sur les appareils privés. Je ne suis pas expert en la matière mais je me suis intéressé à la question en apprenant la disparition d'un pilote d'hélicoptère dont la femme vient de ma circonscription. Les députés conservateurs trouveront peut-être intéressant d'apprendre qu'il était autrefois le pilote du très honorable député de Prince Albert (M. Diefenbaker). Cet homme est resté dans la brousse du Nord de la Saskatchewan pendant 21 jours, avant que la section des recherches et des sauvetages du ministère de la Défense nationale ordonne la cessation des recherches.

[M. McKinley.]

La zone des recherches m'a semblé suffisamment étendue, bien que les membres du service de recherches et de sauvetage la tiennent pour limitée. Les avions ont couvert à deux reprises une superficie de soixante-douze mille milles carrés mais au bout de trois semaines, on n'avait pas trouvé trace du pilote disparu et les recherches furent abandonnées. Finalement, le miracle se produisit et le pilote, rompu à la vie sauvage, regagna sa base, allégé de quelque 30 livres. Chacun fut bien heureux d'apprendre qu'il était toujours en vie.

Après en avoir discuté avec plusieurs personnes, il me semble que l'organisation de recherches et de sauvetage coûte fort cher au ministère de la Défense nationale et que les pilotes courent des risques énormes. Je pense aussi qu'à une époque de progrès technique comme la nôtre, cette science devrait servir à secourir les pilotes qui se perdent dans un pays aussi vaste que le Canada.

Mon enquête a révélé que le pilote a quitté sa base alors que la visibilité était nulle et qu'il était sans radio ni aucun dispositif d'autoguidage. En approfondissant l'enquête, j'ai découvert avec consternation que le règlement du ministère des Transports ne prescrit même pas d'appareils de sauvetage aussi indispensables qu'une radio ou un dispositif d'autoguidage. Pourquoi pas? Il arrive fréquemment que des avions se perdent, surtout en Colombie-Britannique et en Ontario. Pourquoi des règlements ne sont-ils pas indispensables pour protéger l'existence non seulement de ceux qui sont en perdition mais aussi de ceux qui, de par leur métier, ont le devoir professionnel d'aller à leur recherche? Le 6 novembre, j'ai posé une question au ministre des Transports (M. Jamieson) et voici ce qu'il m'a répondu en partie:

En ce moment, rien n'assure que les normes appropriées seront atteintes, et nous ne voudrions pas, par exemple, en demandant l'installation et peut-être donner à la population un sentiment injustifié de sécurité, alors que le matériel actuellement disponible ne répondrait pas aux exigences.

Cela semble assez raisonnable.

Nous savons bien, je crois, que tous les avions de transport militaires et commerciaux qui appliquent l'IFR, ou Règlement de vol aux instruments, sont munis de CPI, dispositifs indicateurs de protection en cas d'écrasements. Malheureusement, l'installation de chacun de ces dispositifs revient à environ \$10,000. Ce montant, bien entendu, dépasse de beaucoup les possibilités d'un grand nombre de particuliers et de petits exploitants d'avions commerciaux qui, lorsque leurs appareils se perdent, causent tant d'anxiété et de difficulté au ministère de la Défense nationale. On peut raisonnablement supposer cela.

• (10.10 p.m.)

J'estime que nous devrions tous étudier les critères qui s'appliquent au VFR, c'est-à-dire aux avions qui appliquent le Règlement de vol à vue, parmi lesquels les pertes sont probablement plus importantes que parmi les avions dont les pilotes peuvent voler aux instruments. J'ai ici une lettre d'un de mes commettants dont je vous lirai un passage:

Lorsque notre personnel et celui d'autres compagnies se sont réunis, les discussions ont souvent porté principalement sur deux questions; tout d'abord l'indicateur d'atterrissage forcé Sarah et Dart. L'opinion générale était qu'avant que le ministère des Transports puisse rendre ce dispositif obligatoire il faudrait qu'il corresponde aux critères suivants: