

service for overhauling (b) in each case, how long was it out of service?

6. (a) What is the average length of service in the air before overhauls are completed on each type of aircraft/helicopter at Prince Rupert (b) what is the recommended time for overhaul outlined by the manufacturer of each type?

7. Does the Canadian Coast Guard use Flight Services Division transport and, if so (a) how often (b) for what purpose (c) is it under a lease or a loan contract?

8. How many hours of overtime was logged by (a) permanent staff (b) contract personnel, in the position of (i) maintenance (ii) engineering (iii) pilots (iv) managers in 1973, 1974, 1975, 1976 and 1977 on the Prince Rupert Base?

9. What was the cost of overtime payments for each position, category and for each year listed in Part 8?

10. What amount was paid to cover claims for meals for flight crews and passengers flying out of the Prince Rupert Base in (a) 1973 (b) 1974 (c) 1975 (d) 1976 (e) 1977?

11. Does the Flight Services Division operate any Sikorski 61 Helicopters out of its Prince Rupert operation and, if so (a) how many (b) what was the date of purchase/lease in each case (c) how many times since the date of purchase/lease have they been overhauled or have received major alterations up to December 1977 and what was the (i) date of each inspection/overhaul (ii) number of hours in the air of each helicopter prior to each service (iii) duration on each occasion that the aircraft was out of use due to servicing (iv) cost of each overhaul up to December 1977?

12. Did any overhaul charges on Sikorski equipment at Prince Rupert exceed \$5,000 and, if so, on how many occasions and for what reason?

13. Was all of the work, alterations, maintenance, etc., on the equipment mentioned in Part 12, carried out in the Province of British Columbia and, if not (a) how many times was it done outside the Province (b) for what reason (c) where was it done in each case (d) what was the cost of ferrying the aircraft back and forth and the cost for the use of the crew (e) how long did it take to ferry the aircraft outside the Province, in each case?

14. (a) Who has the contract to overhaul the equipment mentioned in Part 12 (b) does the contract holder, in turn, contract out any of the work and, if so, to whom and for what service?

15. (a) How many qualified helicopter maintenance engineers are employed by the Flight Services Division in British Columbia and where are they located (b) does each operation have certified engineers for maintenance purposes and, if not (i) for what reason (ii) which cases have been without this facility, either temporarily or on a permanent basis, in 1973, 1974, 1975, 1976 and 1977?

6. a) Après combien d'heures de vol en moyenne procède-t-on à la remise en état de chaque modèle d'avion ou d'hélicoptère à la base de Prince Rupert, b) à quels intervalles le fabricant de chaque type d'équipement recommande-t-il une remise en état?

7. La Garde côtière canadienne a-t-elle recours aux services de la Division des services de vol et, dans l'affirmative, a) à quelle fréquence, b) à quelles fins, c) s'agit-il d'un contrat de location ou de prêt?

8. Combien d'heures supplémentaires ont été accumulées par a) le personnel permanent, b) le personnel à contrat (i) préposés à l'entretien (ii) préposés à l'ingénierie (iii) pilotes (iv) gestionnaires en 1973, 1974, 1975, 1976 et 1977 à la base de Prince Rupert?

9. A combien s'est élevée la rémunération des heures supplémentaires dans chaque poste, catégorie et année mentionnés à la question qui précède?

10. Combien ont coûté les repas servis aux équipages et aux passagers des avions décollant de la base de Prince Rupert en a) 1973, b) 1974, c) 1975, d) 1976, e) 1977?

11. La Division des services de vol utilise-t-elle des hélicoptères Sikorski 61 basés à Prince Rupert et, dans l'affirmative, a) combien, b) quand chaque appareil a-t-il été acheté ou loué, c) combien de fois chaque appareil a-t-il été remis en état ou a-t-il subi d'importantes réparations entre la date d'achat ou de location en décembre 1977, et (i) à quelles dates a-t-on procédé à une inspection ou remise en état (ii) combien d'heures de vol chaque appareil a-t-il effectuées avant chaque réparation (iii) à chaque occasion, combien de temps l'appareil n'a pas été utilisé à cause des réparations (iv) combien a coûté chaque remise en état jusqu'en décembre 1977?

12. Les frais de remise en état des appareils Sikorski de Prince Rupert ont-ils dépassé \$5,000 et, dans l'affirmative, à combien de reprises et pourquoi?

13. Les travaux de réparation, d'entretien, d'amélioration etc. effectués sur les appareils mentionnés dans la partie 12 ont-ils été faits dans la province de la Colombie-Britannique et, dans la négative, a) combien de fois ont-ils été effectués à l'extérieur de la province, b) pourquoi, c) où ont-ils été effectués dans chaque cas, d) quels ont été les frais entraînés par le transport de l'avion pour l'aller et le retour, ainsi que pour les membres de l'équipage, e) dans chaque cas, combien de temps a nécessité le transport de l'avion hors de la province?

14. a) Qui détient le contrat de mise en état des appareils mentionnés dans la partie 12, b) le contractant fait-il effectuer certains travaux par d'autres et, dans l'affirmative, par qui et de quels travaux s'agit-il?

15. a) Combien de mécaniciens d'hélicoptères compétents la Division des services de vol emploie-t-elle en Colombie-Britannique et où travaillent-ils, b) chaque section emploie-t-elle des ingénieurs attirés pour les travaux d'entretien et, dans la négative, (i) pourquoi (ii) quelles sections ont été privées de ces services, de façon temporaire ou permanente, en 1973, 1974, 1975, 1976 et 1977?