

[Text]

of the investigation is flight safety; it is to prevent accidents. As such, we must be absolutely sure that the investigation is carried on in an atmosphere of confidentiality, thereby allowing the witnesses to testify openly and frankly, without fear of recrimination, disciplinary action or whatever. If we get into a situation where we have to release these reports to the public, we could deter witnesses in future accidents from giving the whole story, and that could lead to future accidents.

So, we are caught in the middle here. We think that we have a reasonable compromise in that there are ways of presenting the conclusions of the proceedings of a board of inquiry without doing harm to the atmosphere of confidentiality—an atmosphere that is so important to flight safety. We are going through a period of transition right now with respect to boards of inquiry.

The Chairman: I fully agree with you. I should not have put it in terms of releasing the report; rather, that the results of the report be released in some fashion so as to keep the public informed as to what is happening and to maintain and increase, if possible, the confidence of the public in its armed forces.

Senator Lapointe: In those circumstances, General Manson, is the plane a total loss, or can something be salvaged from the plane?

Gen. Manson: It depends very much on the particular accident. In the case of jet fighter aircraft, because of their high speed on impact, generally speaking there is not much that can be used again. The equipment in fighter aircraft is extremely sensitive and any sort of an impact would probably be enough to do sufficient damage that none of that equipment could be used with confidence in the future. The same is true of the metal structure of the aircraft.

There are other aircraft—and I am thinking of helicopters in particular—where, while the aircraft itself may be damaged to the extent that it could not fly again, much of its material could in fact be used by way of spares for other aircraft, and so on.

Senator Marshall: I am amazed that there is enough left of the aircraft to allow them to carry out an investigation.

Gen. Manson: Present investigative techniques are very sophisticated and it is quite remarkable what conclusions can be drawn with relatively little material in the case of aircraft accidents.

Senator Lapointe: You spoke earlier of the Pinetree Line. What will replace that line if it is abolished? Is the United States contemplating having something on its northern border to replace the Pinetree Line?

Gen. Manson: No. The United States already has in place the Joint Surveillance System radar chain. That system does go across the northern border of the United States. The view of the United States today with respect to the Canadian Pinetree Line is that it in the future does not have a part to play in Northern American air defence. It is acknowledged by the

[Traduction]

égard. Nous, dans l'aviation, croyons que le but de l'enquête est d'assurer la sécurité des vols et la prévention des accidents. Pour cette raison, nous devons être absolument certains que l'enquête est effectuée de façon à protéger les renseignements confidentiels pour que les témoins témoignent de façon ouverte et franche, sans crainte de récriminations, de mesures disciplinaires, etc. Si nous nous voyons obligés de rendre ces rapports publics, cela pourrait amener certains témoins de futurs accidents à ne pas divulguer tout ce qu'ils savent et cela pourrait mener à d'autres accidents.

Nous sommes donc pris entre deux feux. Nous croyons qu'il existe un compromis raisonnable en ce sens que nous présentons les conclusions des commissions d'enquête sans divulguer des renseignements confidentiels et cela est très important pour la sécurité des vols. Nous sommes présentement dans une période de transition en ce qui concerne les commissions d'enquête.

Le président: Je suis pleinement d'accord avec vous. Je n'aurais pas recommandé la publication du rapport mais bien la publication des résultats du rapport de façon à informer le public tout en maintenant et en augmentant si possible, la confiance qu'il a en ses forces armées.

Le sénateur Lapointe: Général Manson, l'avion est-il totalement détruit ou pouvons-nous en récupérer certains éléments?

Gen. Manson: Cela dépend de la nature de l'accident. La perte est généralement totale dans le cas des avions de combat à réaction, étant donné leur vitesse élevée au moment de l'impact. L'équipement des chasseurs est extrêmement sensible et le moindre choc suffirait probablement à l'endommager suffisamment pour qu'on ne puisse plus l'utiliser avec confiance. Il en va de même de la structure en métal de l'avion.

Dans d'autres cas, et je pense plus particulièrement aux hélicoptères, même si l'appareil proprement dit est endommagé au point qu'il ne puisse plus voler, il serait possible d'en récupérer une bonne partie de l'équipement qui serait comme pièces de rechange pour d'autres appareils.

Le sénateur Marshall: Je m'étonne que les débris de l'avion suffisent aux fins de l'enquête.

Gen. Manson: Les techniques d'enquête actuelles sont très perfectionnées et il est remarquable de voir quelles conclusions on peut tirer des débris d'avions accidentés.

Le sénateur Lapointe: Vous avez parlé plus tôt de la ligne Pinetree. Qu'est-ce qui remplacera cette ligne si elle est démantelée? Les États-Unis songent-ils à implanter un autre système sur leur frontière Nord pour remplacer la ligne Pinetree?

Gen. Manson: Non. Les États-Unis ont déjà mis en place une ligne de radar faisant partie du système de surveillance commune. Ce système longe la frontière Nord des États-Unis. Les États-Unis considèrent aujourd'hui que la ligne Pinetree canadienne n'aura pas un rôle important à jouer à l'avenir dans le système de défense aérienne de l'Amérique du Nord.