

[Text]

works at major airports like Montreal and Toronto, for instance. How does it work at the smaller airports, such as Charlo, for instance?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, could I ask Mr. St. John to respond to that question?

The Chairman: By all means. Mr. St. John.

Mr. R. P. St. John (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, at medium-sized airports—those which qualify for a control tower—the control of traffic is maintained by the personnel in that control tower. They authorize taxi clearance, take-off and landing, and they give departure and arrival clearances too.

The Chairman: Are they air traffic controllers?

Mr. St. John: They are VFR air traffic controllers; they have the authority, they have a licence, in fact, to control traffic. At other airports, even smaller airports which do not qualify for a control tower, there is what is known as a flight service station. The flight service station is manned by flight service specialists. These people are not licensed to control aircraft; they are merely licensed or authorized to pass traffic advisory service. So at those very small airports, the direct control is maintained at an air traffic control centre and the authorizations for take off, landing, departure and arrival is authorized from an air traffic control centre.

There are, of course, even smaller airports in which there is no flight service station at all. Those are sometimes, in some cases, controlled through what is known as a remote communications outlet. At those very small airports, however, most control is by see and be seen—visual flight rules.

The Chairman: I guess my motives will become apparent now in asking that question. Mr. St. John, as you know, at the airport in Chatham, for instance—which is now a military airport and has a control tower manned by military controllers basically, although there are some civilian personnel there too employed by the Department of National Defence—as you know, the Department of National Defence is proposing to stand down the squadron at CFB Chatham at the end of 1984, although if they do not get the lead out and start coming up with some alternatives they are not going to be leaving as far as I am concerned. If the military no longer man that control tower at that airport—because there is a commitment to maintain and operate the runway—what form of control would there be there then?

• 1050

Mr. St. John: Mr. Chairman, we would have to examine the level of traffic, the amount of arriving and departing traffic.

The Chairman: It would be similar to Charlo?

[Translation]

fonctionnement dans les grands aéroports comme Montréal et Toronto, par exemple. Mais comment fait-on dans les petits aéroports comme Charlo, par exemple?

M. Sinclair: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. St. John de répondre à cette question?

Le président: Absolument. Monsieur St. John.

M. R.P. St. John (administrateur adjoint: Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada): Monsieur le président, dans les aéroports d'importance moyenne, ces aéroports qui ont une tour de contrôle, le contrôle de la circulation aérienne se fait par le personnel qui travaille dans cette tour. C'est ce personnel qui autorise le roulement jusqu'à la piste, les décollages et atterrissages, et ce personnel donne aussi l'autorisation des départs et des arrivées.

Le président: Est-ce que ce sont des contrôleurs de la circulation aérienne?

M. St. John: Ce sont des contrôleurs VFR; ces gens ont un permis et ils ont l'autorité voulue pour contrôler la circulation aérienne. Dans d'autres aéroports, dans ces aéroports encore plus petits qui n'ont pas de tour de contrôle, il y a ce qu'on appelle les services d'information de vol. Le service d'information de vol est assuré par des spécialistes en la matière. Ces gens n'ont pas de permis de contrôle de la circulation aérienne; ils ont tout simplement l'autorisation de donner des services d'information. Donc, pour ces très petits aéroports, le contrôle direct est assuré par un centre de contrôle de la circulation aérienne et les autorisations de décollage, d'atterrissage, de départ et d'arrivée sont données à partir de ce centre.

Évidemment, il y a des aéroports encore plus petits, où il n'y a pas de service d'information et de vol. Dans certains cas, le contrôle se fait grâce à ce qu'il est convenu d'appeler un système de communication à distance. Cependant, dans ces très petits aéroports, on fait tout simplement du vol à vue.

Le président: Je crois que mes raisons pour poser ces questions seront maintenant très claires. Monsieur St. John, à l'aéroport de Chatham, par exemple, qui est maintenant un aéroport militaire où il y a une tour de contrôle où le service est assuré surtout par des contrôleurs militaires, quoiqu'il y ait aussi certains civils employés par le ministère de la Défense nationale... comme vous le savez, le ministère de la Défense nationale se propose de retirer l'escadron de Chatham à la fin de 1984, quoique, s'il ne se grouille pas un peu pour nous trouver quelques solutions de rechange, en ce qui me concerne, cela ne se produira jamais. Si le militaire n'assure plus le service de cette tour de contrôle à l'aéroport, parce qu'il s'est tout de même engagé à entretenir et à faire fonctionner la piste, quel genre de contrôle de la circulation aérienne y serait alors assuré?

M. St. John: Monsieur le président, il nous faudrait savoir quel est le volume de la circulation, combien d'arrivées et de départs il y a.

Le président: Serait-ce comme à Charlo?