

*Questions au Feuilleton*

d'utilisation. Il peut toutefois arriver qu'il soit nécessaire, à cause des conditions d'exploitation, de réviser l'appareil avant qu'il n'ait fait 9,000 heures.

b) 9,000.

7. Oui.

a) et b) Aussi souvent que le Garde côtière canadienne en a besoin pour des motifs de transport ou d'inspection des glaces.

c) Non.

		1975	1976	1977
8. a)	(i) et (ii) Entretien et Ingénierie	1455	1127	729
	(iii) Pilotes	487	471	268
	(iv) Gestionnaires	186	132	69

b) Aucune.

Nous ne disposons pas de données avant 1975.

		1975	1976	1977
9. a)	(i) et (ii) Entretien et Ingénierie	17,167	15,077	9,439
	(iii) Pilotes	8,838	8,564	5,090
	(iv) Gestionnaires	3,404	2,780	1,560

b) Aucune.

Nous ne disposons pas de données avant 1975.

10. a) Non disponible.  
 b) \$2,398.60  
 c) \$3,196.90  
 d) \$3,537.90  
 e) \$3,119.75

Ces chiffres ne visent que les équipages. Nous ne disposons pas de données sur le coût des repas des passagers.

11. Oui,

a) Un.

b) Ils ont été achetés en décembre 1972.

c) Trois fois, comme on le voit ci-dessous:

Installation ou/ réparation	(i) Date	(ii) Heures de vol	(iii) Mise hors service	(iv) Coût approximatif de de chaque inspection ou réparation
Insp. aux 1200 h	10 déc/74	1189	8 semaines	Main-d'œuvre et pièces: \$ 47,000
Insp. aux 1200 h	21 juin/76	2383	3 semaines	Main-d'œuvre et pièces: \$ 7,100
Installation d'un prototype avionique	1 <sup>er</sup> déc/76	2617	9 semaines	Main-d'œuvre, carburant et matériel: \$ 71,000

12. Voir la partie 11 c)(iv).

13. Non.

a) Une fois, dans le cas de l'installation du prototype avionique mentionné au n° 11. c) ci-dessus.

b) On ne disposait à Prince-Rupert ni du matériel d'essai aéro-électronique nécessaire ni des spécialistes voulus en génie avionique et dans l'inspection et l'installation du matériel avionique.

c) Aux installations de révision de la Direction du service des vols à Ottawa.

d) Pour le convoyage, \$3,600. Pour le déplacement de l'équipage, environ \$2,627.

e) 18 jours (dont environ 8 jours de retard attribuables au mauvais temps en cours de route).

14. a) Pratt et Whitney et Sikorski Aircraft Ltd., pour les principales pièces, et General Electric pour la révision des moteurs.

b) Non.

15. a) 14-Prince-Rupert, Victoria et Vancouver.

b) Oui. (i) Non disponible. (ii) Aucun.

16. Base	Nombre de fois	Raison
a) Vancouver	Aucune	
Prince Rupert	1	Mutation
Victoria	1	Annulation de licence
b) Vancouver	Aucune	
Prince Rupert	1	Démission
Victoria	Aucune	
c) Vancouver	Aucune	
Prince Rupert	Aucune	
Victoria	Aucune	
d) Vancouver	1	Changement dans l'organisation
Prince Rupert	1	Mutation
Victoria	Aucune	
e) Vancouver	Aucune	
Prince Rupert	1	Le pilote d'hélicoptère en chef a demandé à revenir à son poste de pilote.
Victoria	Aucune	

17. a)	(i) 5	b)	(i) 1
	(ii) 6		(ii) 3
	(iii) 4		(iii) Aucun
	(iv) 6		(iv) 2
	(v) 5		(v) Aucun

18. Prince-Rupert: 5/5.

Victoria: 7/7.

Vancouver: 6 mécaniciens. Les pilotes sont des CAI ou des PM qui occupent principalement des postes de réglementation et d'inspection.

19. Non.

a) 4.

b) 1.

20. Le Sikorski sert principalement au transport du personnel affecté à l'entretien des phares et des aides à la navigation maritime et du matériel nécessaire.