

[Texte]

particularly, the Russian COSPAS satellite has proved to be quite successful in locating ELT transmissions with a fair degree of accuracy; in fact, there have already been two or three successful rescues because of that Russian satellite.

One of the difficulties occurring is that the ELT field is proliferating beyond pure aviation, in that many boating enthusiasts are carrying ELTs, fishing parties, hunting parties—many of these groups are carrying ELTs and, unfortunately, they are all operating on an aviation—dedicated frequency 121.5 megacycles or megahertz. This gives us difficulty in the aviation world because 121.5 is a dedicated aviation frequency, and we are being crowded out of it. As a consequence, we are looking at higher frequencies particularly the UHF frequency of 243.0 megahertz which is, at the moment, employed only by the Department of National Defence in Canada and, in fact, we are looking at even higher frequencies: 406.8 megahertz.

In addition, we are looking at more sophisticated ELTs—that is, ELTs that transmit not just a signal but a code identifier which will indicate, perhaps, the owner's name or the registration number of the aircraft. In this way, we hope to be able to eliminate many of the false activations.

All this activity, of course, has to be dealt with in international fora because satellite technology is truly international. It is therefore, of necessity, kind of slow. We deal largely with the Federal Aviation Administration of the United States simply because there is so much transborder traffic but, in addition, we are dealing through ICAO with other international agencies who are anxious to use this technology. It is made even more complicated by the fact that ELTs, which were initially centred on aviation activities, now are expanding into marine and many other fields. It is a very interesting area to be in; it is very technologically intensive, but I think there is a great future for it.

Mr. Mazankowski: What does it cost for the current generation of ELT to be installed in an airplane? What are we talking about in terms of dollars?

Mr. St. John: I am not quite certain, Mr. Chairman; I would think they would range from about \$200 to \$400.

Mr. Mazankowski: And while you indicate that it is not mandatory for all aircraft to be equipped with these, is there any kind of policing now done to ensure that those who require it are, in fact, pressured into the installation? What sort of policing is taken, if any, and if not, is it being contemplated?

• 1115

Mr. St. John: Mr. Chairman, it is a very difficult area to police because there are so many or small aircraft required to carry them that it would be impossible to check each and every one of them. However, when the opportunity arises, our enforcement specialists do check; and by all means, if an individual who should carry them is not carrying them, then he

[Traduction]

que la technologie des satellites est maintenant une réalité qui s'est révélée très efficace pour retracer les émissions ELT avec beaucoup de précision, surtout le satellite COSPAS, en fait il y a déjà eu deux ou trois sauvetages ici dûs au satellite russe.

L'un des problèmes, c'est que les ELT envahissent des domaines autres que l'aviation; beaucoup d'enthousiastes de la navigation transportent des ELT au cours des expéditions de pêche, de chasse, beaucoup de ces groupes transportent des ELT et malheureusement, tous ces appareils émettent sur la fréquence de 121,5 mégacycles ou mégahertz réservés à l'aviation. Cela crée des difficultés pour l'aviation, car la fréquence 121,5 est réservée à l'aviation et elle est tellement achalandée que nous en sommes expulsés. Résultat de tout ceci, c'est que nous cherchons des fréquences VH plus élevées de l'ordre de 243 mégahertz, qui pour l'instant sont utilisées uniquement par le ministère de la Défense nationale du Canada. En fait, nous envisageons même des fréquences encore plus hautes, soit de 406,8 mégahertz.

De plus, nous étudions la possibilité d'utiliser des radio balises plus perfectionnées, c'est-à-dire des ELT qui transmettent non seulement le signal mais un code d'identification indiquant peut-être le nom du propriétaire ou le numéro d'immatriculation de l'appareil. De cette façon nous espérons pouvoir éliminer bon nombre de fausses alertes.

Bien sûr, tout ceci doit être traité dans des instances internationales parce que la technologie des satellites est vraiment une technologie internationale. Donc ceci prend beaucoup de temps, c'est évident. Nous traitons surtout avec la *Federal Aviation Administration* des États-Unis, tout simplement parce que le trafic entre nos deux pays est très important, mais de plus nous traitons aussi de la question avec d'autres agences internationales, anxieuses d'utiliser cette technologie et ce, par l'intermédiaire de l'OECI. La chose est d'autant plus complexe que l'utilisation de ELT, au départ concu pour l'aviation, s'étend maintenant à la marine et à d'autres domaines. C'est un domaine où il est très intéressant d'oeuvrer. Il est hautement technologique, mais je pense qu'il a un très grand avenir.

M. Mazankowski: Quel est le coût de l'installation de la génération présente de ELT dans un appareil? Qu'est-ce que cela représente en dollars.

M. St. John: Je n'en suis pas sûr, monsieur le président. Mais je pense que le coût varie entre \$200 et \$400 dollars.

M. Mazankowski: Et vous avez dit qu'il n'était pas obligatoire pour tous les appareils d'en être muni. Y a-t-il une surveillance pour assurer que ceux qui doivent en avoir les installent? Quelle surveillance y a-t-il le cas échéant? Autrement envisage-t-on d'effectuer une surveillance?

M. St. John: Monsieur le président, c'est un domaine sur lequel il est très difficile d'exercer un contrôle, car il y a tant de petits aéronefs qui les utilisent qu'il serait impossible de les inspecter tous. Toutefois, les préposés à la surveillance procèdent à des inspections lorsque l'occasion se présente et si ceux qui y sont tenus ne les portent pas, on les rappelle à