

*[Text]*

Canadian armed forces today. The Air Reserve unit does have an important role to play in that regard.

**The Chairman:** Do you anticipate reasonably early a report of the inquiry on our first CF-18 loss; and if so, will that be made public?

**Gen. Manson:** That is a timely question, Mr. Chairman, in several respects. The first tragic accident involving our CF-18s occurred just a few days ago, and I can assure you that we have a very good investigation team on the site right now carrying out a major investigation of that accident in an effort to determine its cause. It is early yet to predict whether a cause is going to be established with any degree of certainty. There are some indications that the investigation team is putting together some useful evidence.

I might mention in passing that although it comes as a shock to us—and we had gone a full year and a half operating the CF-18 without the loss of an aircraft up to that point—the loss of fighter aircraft is something that all air forces must live with. There is no fighter aircraft that is completely immune to accident, whether caused by weather, technical reasons, human error, or whatever. When we programmed the introduction of the CF-18 into service, we allowed for a loss, through accidents, during the six-year period of the phase-in of roughly 7 to 10 aircraft. That attribution rate was based on an extremely detailed analysis that we carried out of the historical record in terms of other fighter aircraft being introduced into service. That loss of 7 to 10 aircraft, although it can never be accepted in an absolute sense, is a relatively light attrition rate, compared to, for example, aircraft such as the Starfighter. In the first year of the introduction of the CF-104, 1962, we lost two aircraft; and in the first three years of its service, we lost something like 20 Starfighters.

The accident rate on the CF-18 is going to be much better than that. It is an extremely safe aircraft. But still from time to time it seems inevitable that we are going to have accidental losses of the sort that we had the other day.

The board of inquiry will complete its investigation within a week and a half to two weeks. That is typical of the amount of time taken. It is an extremely formal process. They produce a report that might be two or three inches thick. They take the testimony of a large number of witnesses to the accident. As well, there is usually a very comprehensive technical investigation of the circumstances.

That Board of Inquiry must be reviewed at a number of levels, all the way up to National Defence Headquarters, so that we can establish what measures must be taken to prevent similar accidents from occurring in the future. That, of course, is the objective of the Flight Safety Program.

Under normal circumstances, when the investigation is complete we issue a report summarizing our findings and the cause of the accident. The question of whether the report itself is made public is a difficult one, particularly in this age of access to information. Some difficult legal questions have been raised about it. Our concern in the air force is that the whole purpose

*[Traduction]*

l'aptitude à soutenir le combat en temps de crise. La Réserve aérienne a donc un rôle important à jouer à cet égard.

**Le président:** Prévoyez-vous recevoir assez tôt le rapport de la commission d'enquête sur la perte du CF-18 et, dans l'affirmative, ce rapport sera-t-il rendu public?

**Gen. Manson:** Monsieur le président, cette question est importante à de nombreux égards. Le premier accident tragique impliquant un de nos CF-18 est survenu il y a quelques jours et je puis vous assurer que nous avons retenu de très bons enquêteurs qui effectuent sur place une enquête approfondie pour déterminer les causes de cet accident. Il est encore tôt pour dire s'ils pourront déterminer avec certitude la cause de l'accident. Tout indique que l'équipe d'enquêteurs a dégagé des données importantes.

J'aimerais signaler en passant que même si cet accident nous a surpris—un an et demi s'était écoulé sans que nous perdions un seul CF-18—toutes les forces aériennes doivent se faire à l'idée que leurs avions de chasse ne sont pas indestructibles. Les avions de chasse ne sont pas à l'abri des accidents qui peuvent être causés par le mauvais temps, des défauts techniques ou l'erreur humaine. Lorsque nous avons établi les plans de mise en service du CF-18, nous avons prévu perdre, pendant la période de transition de six ans, entre sept et dix avions pour causes d'accidents. Ce taux d'attrition était basé sur une analyse extrêmement détaillée effectuée au moyen des données historiques relatives à la mise en service d'autres chasseurs. La perte de certains avions, même si elle ne peut être acceptée dans un sens absolu, représente un taux d'attrition relativement faible comparativement à d'autres avions tels que le Starfighters, par exemple. Quand nous avons mis le CF-104 en service en 1962, nous avons perdu deux avions au cours de la première année et dans le cas des Starfighters, nous en avons perdu 20 au cours des trois premières années.

Le taux d'accidents pour les CF-18 ne sera jamais si élevé. C'est un avion extrêmement sûr. Il est inévitable qu'il y ait de temps en temps des accidents comme celui de l'autre jour.

La commission d'enquête terminera son enquête d'ici deux semaines. C'est le délai normal. Il s'agit d'un processus très formel. Ils produisent un rapport qui peut avoir deux ou trois pouces d'épaisseur. Ils entendent les témoignages d'un grand nombre de témoins de l'accident et effectuent habituellement une enquête technique très exhaustive.

Le rapport de la commission d'enquête doit être revu à un certain nombre de niveaux, y compris par le quartier-général de la Défense nationale, afin que nous puissions prendre des mesures pour empêcher que d'autres accidents de ce genre ne surviennent à l'avenir. C'est là l'objectif premier du programme de sécurité des vols.

En temps normal, quand l'enquête est terminée, nous publions un rapport qui résume les faits et donne la cause de l'accident. La question de savoir si le rapport lui-même doit être rendu public est très difficile à trancher, surtout à une époque caractérisée par l'accès à l'information. Certaines questions juridiques très difficiles à régler ont été soulevées à cet