

du 10^e GAT, le rappelait le 30 mai 1985, «Nous croyons que si les avions du MDN sont conçus pour le transport du personnel et de l'équipement militaires, alors le transport en temps de paix des passagers, par exemple, des familles qui se rendent outre-mer, pourrait se faire en vertu de contrats signés avec les lignes d'aviation civiles.»²⁶

Remplacement éventuel des Hercules. Peu après le début de l'an 2000, le gouvernement devra également commencer à remplacer les Hercules. Une des options mentionnées par M. Shadwick est l'avion cargo futur FIMA (Future International Military Airlifter — Futur avion de transport militaire international) actuellement à l'état de projet chez un consortium de fabricants, dont la Lockheed Corporation. Il est conçu comme remplacement du Hercules, mais il n'a pas encore volé et le consortium ne sait pas encore très bien de quoi il aura l'air. Le Hercules à ailes soufflées sera peut-être également disponible à cette époque surtout si quelques pays dont, le Canada peuvent être convaincus de l'intérêt que peut présenter la poursuite de l'expérience.

Les Challenger, le Dash-8 et les nouveaux hélicoptères. Le Challenger et le Dash-8 du GTA pourront demeurer en service au moins jusque dans les premières décennies du prochain siècle. Il en va de même pour les nouveaux hélicoptères qui devraient être achetés au milieu des années 90.

Programme d'acquisition et de réforme des appareils de la flotte. Le Comité croit que les éléments abordés plus haut dans le présent rapport montrent clairement que le GTA devra, d'ici la deuxième moitié de la prochaine décennie, posséder un plus grand nombre de Hercules, de Dash-8 ou de Challenger, de nouveaux hélicoptères et six Boeing-707 modernisés et dotés de nouveaux moteurs. La plupart des autres modèles de la flotte actuelle devraient être réformés à la seule exception des Twin Otter qui devront être conservés entre autres pour le service dans les régions nordiques et autres missions analogues.

Le programme détaillé des acquisitions et réformes projetées figure au tableau 5.

Personnel: Coûts de formation et autres

Comme l'indique le tableau 5, on ne s'attend à aucune augmentation importante de la flotte du GTA entre 1986 et l'an 2000. Aussi sera-t-il inutile d'accroître considérablement les ressources humaines de ce groupe. Cependant, l'active doit pouvoir compter sur de nouvelles unités de réserve aérienne qui lui apporteront un renfort beaucoup plus considérable en cas de forte croissance de la demande en période de forte activité, de crise ou de guerre. De nouveaux besoins de formation se feront sentir à mesure que les équipages, les équipes de chargement, les techniciens et autres employés passeront d'un type d'appareil à un autre — du Buffalo à l'Hercules, par exemple, — mais on pourra probablement y répondre sans augmenter considérablement les programmes de formation à long terme du GTA. Entre-temps les coûts de gestion du personnel et d'entretien seront réduits, la flotte n'étant plus composée que de six types d'aéronefs plutôt que de onze.

²⁶ *Ibid.*, 30 mai 1985, p. 4:8.