

voulus de sécurité. Le système de bandes aériennes n'a pas, je crois, été adopté, et je ne sais pas s'il le sera. Je crois qu'il peut l'être. D'autre part, le C.A.R.C. a consenti à situer ses opérations d'instruction à au moins 5 milles du bord de la route aérienne.

M. CHURCHILL: Je suppose qu'avec ou sans ces bandes ou restrictions, la sécurité du pilote et de l'avion dépend de l'observation visuelle du pilote, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Churchill. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Nous nous aventurons présentement dans des considérations assez techniques, mais je dois dire qu'il y a deux séries de règlements: les règlements concernant le vol dirigé par des instruments et les règlements concernant le vol dirigé par l'observation visuelle. Dans les deux cas, indépendamment de la possibilité que le pilote puisse avoir d'observer ce qui se passe à l'extérieur, des avions ne peuvent s'approcher l'un de l'autre si les règlements sont bien observés, pour la simple raison que si les avions volant dans une direction dans une route aérienne sont toujours séparés par 1,000 pieds d'altitude des avions qui se déplacent dans la direction opposée. Il y a un niveau d'altitude obligatoire pour les avions voyageant vers l'est et un autre niveaux d'altitude pour ceux qui voyagent vers l'ouest. Les avions qui traversent la route aérienne sont tenus à l'heure actuelle, que le vol soit dirigé par l'observation visuelle ou que l'avion soit dirigé au moyen d'instruments, à une altitude de 500 pieds entre les multiples de mille pieds.

M. CHURCHILL: Ces règlements s'appliquent-ils partout au Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Depuis combien de temps sont-ils en vigueur?

M. MCGREGOR: Les règlements concernant le vol dirigé par l'observation visuelle ne sont en force que depuis quelque temps.

M. SEAGRIM: Environ six mois.

M. CHURCHILL: Cela me paraît une réelle amélioration. D'autre part, il y a danger que les pilotes prennent pour acquis qu'il est impossible qu'un avion soit dans leur chemin. Ils savent qu'un avion volant vers eux doit être au-dessous ou au-dessus d'eux. Y a-t-il danger que le guet ne soit pas maintenu aussi rigoureusement que dans le passé?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Lorsque la visibilité est bonne, et particulièrement dans les régions où l'on sait que des avions d'instruction sont en plein vol, on reste sur le qui-vive. Votre question est à propos, parce que c'est là l'une des raisons—ce faux sentiment de sécurité dont j'ai parlé—pour laquelle Air-Canada et le C.A.R.C. ont mis en doute la sagesse de ce message qui annoncerait le passage prochain d'un avion.

M. CHURCHILL: Je ne voudrais pas avoir l'air de critiquer les pilotes ni quoi que ce soit, mais je crois que nous sommes tous dans l'inquiétude au sujet de ces questions. Il y a à peine deux ans, je disais combien tout le monde était content du remarquable record de sécurité d'Air-Canada. C'est pourquoi les questions que je pose ne sont aucunement empreintes de blâme. Y a-t-il des obstacles à la visibilité dans la cabine des avions que vous avez maintenant?

M. MCGREGOR: Oui. Il y a des montants qui supportent la charpente de l'avion exactement de la même manière que le pare-brise d'une auto. D'autre part, ces montants sont aussi minces que les permettent les nécessités de la