

Ceux d'entre nous qui ont été dans l'armée connaissent, pour la plupart, ces lampes Aldis, ayant eu à s'en servir à un moment ou à un autre et nous savons que leur rayonnement est fort limité. Comment on peut arriver au moyen d'une lampe Aldis à faire atterrir ou décoller les avions privés d'un aéroport aussi encombré, avec ses 169,000 arrivées et départs annuels, cela défie presque toute compréhension. L'honorable député de Vancouver-Est (M. Winch), celui de Vancouver-Kingsway (M. MacInnis) et quelques autres, qui ont eu il y a quelques mois l'avantage de faire une visite à l'aéroport de Vancouver, ont vu des jeunes gens essayer d'acheminer des avions privés sur les pistes gazonnées vers les pistes d'envol. A tout moment, cela aurait pu occasionner une collision entre un gros avion d'Air-Canada et l'un de ces petits aéronefs.

La situation est si grave que depuis quelques mois le déplacement d'air causé par les moteurs des avions North Star a littéralement balayé de l'aéroport quatre avions privés. La force du courant d'air créé par les moteurs des North Star a gravement endommagé les hélices de quatre avions privés. Il est facile d'imaginer qu'un de ces jours un pilote d'avion privé conduira son appareil sur les croisées de la piste d'envol actuelle sans remarquer qu'un avion d'Air-Canada est en train d'atterrir et provoquera un accident fatal à bien des gens.

C'est à cause de cet état de choses en particulier que j'ai saisi la Chambre de ma proposition de résolution. Je devrais peut-être dire un mot de la circulation des hydravions à l'aéroport. Tous les hydravions, je le répète, se posent sur le bras nord du Fraser, qui se trouve également dans ma circonscription. Depuis le moment où ces appareils arrivent à environ un demi-mille de la tour de contrôle jusqu'au moment où ils se posent, ils échappent au contrôle visuel des préposés à la tour. A l'heure actuelle, les envolées échappent presque à toute mesure de réglementation. Quand 15, 20 ou 25 avions particuliers vrombissent le dimanche au-dessus de l'aéroport, qu'un hydravion ne peut être contrôlé par la tour de l'aéroport, quand un avion bimoteur d'Air-Canada arrive de Victoria, qu'un gros appareil de la même société arrive de Calgary, alors qu'un ou deux avions décollent, vous pouvez imaginer le problème immédiat que la tour de contrôle doit résoudre, sans direction par radio des avions particuliers qui traversent les pistes de l'aéroport et atterrissent sur le gazon qu'il leur est interdit d'utiliser les pistes.

Je le répète, un très grave accident se produira un de ces jours. J'espère que le ministre des Transports (M. Marler) prendra

des mesures pour éviter une telle catastrophe en établissant un aéroport secondaire dans la région inférieure de la terre ferme où atterrieraient désormais les avions particuliers et les avions en visite qui encombrant actuellement l'aéroport de Sea-Island; ces avions pourraient facilement atterrir à un plus petit aéroport qui serait aménagé à peu de distance de l'aéroport actuel. La plupart de ces pilotes particuliers acquittent eux-mêmes leurs frais d'entraînement et ce sont de jeunes gens n'ayant que des emplois bien ordinaires. Si l'on établissait un aéroport secondaire à une trop grande distance de Vancouver, il se poserait un problème dont le résultat serait peut-être d'empêcher certains d'entre eux de voler. Or, le rôle de ces pilotes est important dans l'ensemble, en ce qui concerne le CARC.

Il y a à Abbotsford, un excellent aéroport dont Air-Canada se sert parfois quand le temps n'est pas trop bon à Sea-Island. On pourrait peut-être y faire atterrir les avions particuliers. Toutefois, comme je l'ai dit, la plupart de ces jeunes gens n'ont guère d'argent. Le voyage jusqu'à Abbotsford coûte cher; en outre, comme la circulation est très dense le dimanche, l'hiver comme l'été, dans la partie continentale inférieure de la province, je doute que beaucoup d'entre eux tiennent à poursuivre leur formation. Je pense donc que le ministre des Transports devrait chercher un emplacement beaucoup plus près de Vancouver. Lorsqu'on présente une résolution de ce genre à la Chambre, il faut être prêt à formuler une proposition pour remédier au problème. Je suis certain que le ministre a pris connaissance du mémoire dans lequel le *Board of Trade* de Vancouver propose deux ou trois emplacements. Je puis en proposer un autre. Le *Board of Trade* signale qu'il existe au lac Como, près de Maillardville, un endroit où, selon les spécialistes, on pourrait obtenir beaucoup de terrain à un prix pas trop élevé. Il signale aussi dans son mémoire qu'on pourrait utiliser à cette fin la réserve indienne de Kitsilano. J'ignore dans quelle mesure le projet est réalisable mais il serait peut-être opportun que le ministre des Transports l'examine.

L'aéroport de Boundary-Bay a été utilisé durant la guerre par le CARC. Au cours des derniers mois, j'ai pu examiner les voies de circulation et les pistes de cet aéroport: il faudrait dépenser de forts montants pour le remettre en état de recevoir même des avions privés. Même si on pouvait l'utiliser, je doute que ce soit là une solution satisfaisante. La Chambre de commerce a déclaré que l'aéroport de Boundary-Bay pourrait être utilisé, mais je ne suis pas de cet avis.