

des Transports. Comme résultat, il est maintenant possible de voler d'une côte à l'autre d'après des cartes uniformes. Autrefois, le pilote devait recourir à une multitude de cartes tracées d'après des échelles différentes et qu'il lui fallait interpréter.

Exploitation expérimentale.—L'organisation de la compagnie des Lignes Aériennes Trans-Canada a servi le double objet de répondre à une demande de transport aérien rapide à travers le Canada et d'éprouver les services auxiliaires et les facilités auxquels il avait fallu pourvoir. Les ateliers de la compagnie à Winnipeg ont de beaucoup le meilleur outillage d'expérimentation, de mise au point et de calibrage des instruments au Canada, de sorte que leur contribution dans ce sens a été très précieuse.

Non moins précieux a été le concours d'un certain nombre de compagnies d'aviation commerciale privées qui sont outillées pour la révision des avions et des moteurs d'avion. Dans plusieurs cas, ces outillages de révision ont été augmentés pour répondre à la demande croissante de facilités de réparation, de sorte qu'ils occupent une place essentielle dans l'armature industrielle nécessaire au bon fonctionnement du Programme de Formation des Aviateurs du Commonwealth Britannique.

CONTRIBUTION AU PROGRAMME DE DÉFENSE AÉRIENNE

Le Canada a été choisi comme base du Programme de Formation des Aviateurs du Commonwealth Britannique pour plusieurs raisons dont les plus importantes sont son immunité contre les attaques; sa situation géographique centrale par rapport aux autres unités de l'Empire; sa proximité de la plus grande source de ravitaillement du monde, les États-Unis; sa belle tradition dans le domaine de l'aviation tant dans la guerre de 1914-18 que subséquemment dans l'aviation civile, et en raison aussi des perfectionnements de celle-ci qui assurent un nombre considérable d'aéroports et autres facilités. Grâce à l'encouragement donné à l'aviation, l'attrait de la navigation aérienne pour la jeunesse canadienne en tout temps depuis dix ans a été beaucoup plus marqué que la capacité d'absorption de l'industrie. Ceci a donné lieu à une concurrence acharnée, laquelle, tout en imposant probablement de durs sacrifices aux individus intéressés, augure bien pour tout programme offrant à la jeunesse du Canada un débouché dans l'aviation.

Envergure du programme de formation des aviateurs.—Le premier programme de formation prévoyait la construction de 64 écoles d'aviation. Vingt de celles-ci devaient s'ouvrir en 1940, dont la première en juin; 36 en 1941, et le reste dans la première moitié de 1942. La situation en Europe au printemps et à l'été de 1940 a nécessité l'intensification du programme en même temps qu'il en a sensiblement accéléré le développement.

Des 64 premières écoles, 26 sont élémentaires; 10, des écoles d'observation aérienne; 10, de bombardement et de tir; 2, de navigation aérienne; et 16, d'aviation militaire où les élèves reçoivent une formation intermédiaire et avancée. A chacune de ces dernières, l'installation des divers types d'avions fut si vaste que lorsque l'école fut en plein fonctionnement il fallut recourir à deux aérodromes supplémentaires pour éviter l'encombrement des aérodromes principaux. Le programme exigeait, en conséquence, des aérodromes pour 96 unités; plus tard, ce chiffre fut porté à 124 et on peut s'attendre à de nouvelles expansions.