

Organisation pour le développement des aérodromes.—L'organisation du réseau de la Route Aérienne Trans-Canada et les problèmes inhérents qu'il fallut résoudre ont été décrits plus haut. L'utilisation de cette chaîne d'aéroports, construits selon des standards universels et modernes, comme base du programme, était la solution qui s'imposait, et la Division de l'Aviation Civile, à qui en revient le mérite, a été appelée en consultation vers le milieu d'octobre 1939, à l'époque où le programme fut annoncé bien que l'entente définitive au sujet de son envergure et de ses détails n'ait été arrêtée qu'en décembre. Toutefois, peu après que le programme eût été annoncé en octobre, il fut décidé que la Division serait chargée des sites et de la construction des aérodromes nécessaires. La Division entreprit donc de choisir les sites, de surveiller le détail des arpentages et de veiller à ce que les données appropriées soient indiquées sur les plans; d'aider, au besoin, les agents des terres des Chemins de Fer Nationaux à obtenir des options sur le terrain nécessaire, et de conférer avec le personnel des ingénieurs au sujet de la construction effective des aéroports selon la conception de l'aviateur. Tous les plans sont sujets à l'approbation du Comité pour le Développement des Aérodromes, lequel relève du Comité de Surveillance du Programme de Formation des Aviateurs.

La création d'un corps de génie approprié pour mettre en œuvre le programme de construction s'est trouvée simplifiée du fait que la Division disposait déjà d'un personnel d'ingénieurs possédant, dans ce nouveau domaine, de vastes connaissances qui ne peuvent s'obtenir qu'avec l'expérience. Ces ingénieurs veillaient déjà depuis huit ans à la construction de la Route Aérienne Trans-Canada et étaient très familiers avec les conditions et les problèmes qu'ils rencontraient dans les différentes régions du Canada. Mais ce personnel était relativement peu nombreux, de sorte qu'il fut nécessaire d'en élargir sensiblement les cadres. L'envergure du programme et la rapidité avec laquelle il fallait de toute nécessité le réaliser firent comprendre l'opportunité d'en répartir la mise à exécution entre deux organismes aux quartiers généraux afin d'alléger le fardeau des principaux ingénieurs. Comme les ingénieurs de la route aérienne connaissaient à fond les aéroports existants, il fut décidé de leur en confier l'amélioration et tout le travail connexe en vue de leur utilisation en masse du programme. Il fut aussi décidé de créer un nouvel organisme temporaire de génie qui s'occuperait de tous les nouveaux aérodromes. Ce nouvel organisme emprunte les services d'un certain nombre d'ingénieurs principaux du personnel permanent.

Utilisation des aérodromes de la route aérienne.—Les aéroports du réseau Trans-Canada et ceux dont la construction était projetée en vue de son extension s'adaptaient bien aux écoles élémentaires d'aviation et d'aviateurs-observateurs. La route aérienne avait été construite pour le transport civil, mais, lorsque la crise éclata, sa construction fut jugée doublement justifiée. Aucun projet d'une importance plus grande pour la défense nationale n'avait été entrepris depuis la guerre de 1914-18. Comme les sites avaient été soigneusement choisis en prévision des développements futurs, il fut relativement facile à l'Armée de l'Air d'utiliser les aéroports pour les écoles élémentaires d'aviation et d'aviateurs-observateurs. Il fallut tout au plus les niveler davantage et en recouvrir d'herbe les portions qui n'avaient pas encore été terminées, et les doter, au besoin, d'un service de taxi jusqu'aux hangars de l'armée de l'air. L'expérience a démontré que, pour être