

utilisable en toutes saisons, un aérodrome doit être aménagé de pistes à surface dure de portée suffisante au printemps et à l'automne. De telles pistes ont été construites à tous les principaux aéroports de la route aérienne.

Une autre contribution de la Route Aérienne Trans-Canada à la défense sur laquelle il convient d'insister derechef, est la facilité de mouvement assurée d'une côte à l'autre par la chaîne d'aéroports aux avions de terre de l'établissement de défense territoriale du C.A.R.C. Sans cette route aérienne, il ne serait pas possible à ces avions de traverser le Canada et les établissements sur les littoraux de l'Atlantique et du Pacifique ne disposeraient d'aucun moyen de raccordement aérien en territoire canadien.

Organisations d'écoles.—Il a déjà été fait mention du mouvement lancé au début en faveur des aéroclubs, et du rôle qu'il a joué dans la formation des pilotes et des mécaniciens. Mais son utilité ne s'arrête pas là. Vingt des 22 clubs ont été appelés à s'occuper de l'organisation des écoles élémentaires d'aviation dans diverses parties du pays, et de beaucoup la majeure partie de la formation élémentaire des novices préparés en vue du Programme de Formation des Aviateurs, leur a été donnée par ces clubs. Un nombre considérable de compagnies d'aviation commerciale ont de même été organisées en écoles devant fournir la formation tant élémentaire qu'avancée en aviation. Les plus grandes compagnies se sont engagées à donner la formation élémentaire en navigation aérienne et le fonctionnement des neuf écoles d'aviateurs-observateurs où cette matière est enseignée relève d'organismes créés par ces compagnies. L'aviation civile complète donc le travail du C.A.R.C. en assumant les phases de la formation aérienne dans lesquelles elle est compétente, et que l'Armée de l'Air, malgré toute l'envergure du programme, ne pourrait encore entreprendre de longtemps.

Conclusion.—C'est un encouragement pour toute l'industrie de l'aviation civile au Canada que de se savoir d'une si grande valeur dans la crise actuelle. La lutte avec les problèmes suscités par la construction des avions, la formation du personnel, l'aménagement et l'éclairage des aéroports, le traitement de la neige en hiver sur les pistes, l'organisation d'un service météorologique, et, finalement, l'incorporation des clubs et des pilotes privés au cœur même du Programme de Formation des Aviateurs du Commonwealth Britannique, constituent une contribution à la défense de l'Empire qui, apparemment, justifie tous les efforts tentés au cours des années d'avant-guerre. Sans cette fondation solide, le fonctionnement du Programme de Formation des Aviateurs du Commonwealth Britannique au Canada eût pu être dangereusement retardé au point où il n'eut plus été que de valeur modique. A la vérité, on se demande si ce programme eut été réalisable au Canada.

Sous-section 2.—Administration

L'administration de l'aviation civile au Canada est prévue dans les dispositions de la loi de l'aéronautique (c. 3, S.R.C., 1927). Cette loi remanie complètement tous les règlements de la navigation aérienne, lesquels sont promulgués par l'ordre en conseil C.P. 1433 du 23 juin 1938 sous le nom de Règlements de la navigation aérienne 1938. Ces règlements sont conformes en substance à la convention internationale sur la navigation aérienne. Ils comprennent un nouvel article pour-