

personnel et de prendre les moyens pour assurer l'entretien des aéroports en exploitation, ou de les placer en charge durant une brève période.

Cession des aménagements—Etats-Unis au Canada.—Le rappel des troupes américaines stationnées au pays et l'acquisition par le Canada de leurs installations ont soulevé d'autres problèmes. Trois routes, soit: (1) d'Edmonton, en aval des rivières Athabaska et des Esclaves, jusqu'à Providence et, de là, suivant le cours du fleuve Mackenzie jusqu'à Fort Norman; (2) la Crimson Route, du Pas à Fort Churchill; et (3) de l'île Southampton et du Groenland à l'Europe, ont été remises aux autorités canadiennes. Le coût d'exploitation de ces champs d'aviation septentrionaux est énorme et la façon d'en disposer est encore à l'étude. Il faut choisir entre trois partis: les exploiter et les entretenir dans l'espoir que le trafic reprendra sur ces routes dans un avenir assez prochain; les garder en charge dans l'espoir de les maintenir en tel état qu'ils puissent être remis en usage assez rapidement; les abandonner complètement. La complexité du problème est telle qu'il n'a pas encore été jugé possible d'y trouver une solution satisfaisante dans tous les cas.

Le Ministère des Transports a procuré des services de météorologie à toutes les forces armées, sauf dans quelques régions occupées par les troupes américaines qui avaient emmené leur propre personnel et leur outillage météorologique. Les difficultés de la prise de possession des routes aériennes mentionnées sont accompagnées du problème de la mise au point de l'organisation météorologique, en vue de répondre aux exigences civiles.

Le volume du trafic militaire aérien a nécessité l'établissement d'un contrôle, à l'aéroport et sur les parcours, dans certains cas sous l'autorité militaire, de tous les principaux aéroports et routes aériennes. Des mesures immédiates furent prises afin de remettre la plupart de ces installations au Ministère des Transports pour administration civile. Toutefois, le Corps d'aviation exerce pour le moment la surveillance de la route à relais du Nord-Ouest, d'Edmonton à Whitehorse.

Reprise de l'aviation commerciale.—Faute de personnel et d'outillage, l'aviation commerciale a été réduite au minimum durant la guerre, conformément aux intérêts de l'économie nationale. Au retour de la paix, les exploitants civils se sont immédiatement occupés d'acheter du matériel volant dont ils avaient bien besoin et de recruter des équipages pour répondre à la demande grandissante dans l'aviation civile. En ce qui concerne l'achat de matériel volant, l'attention s'est naturellement portée sur le surplus d'avions militaires pouvant être convertis avantageusement à l'usage civil. Dans la grande majorité des cas, il fut découvert que les avions militaires en surplus offraient peu ou pas de valeur pour usage civil. Les types d'avion les plus prisés par les exploitants civils sont le Dakota, qui est transformé en avion de transport civil DC-3, le Norman, qui n'a jamais perdu que peu de ses caractéristiques civiles, le Cessna Crane, et le DeHavilland Tiger Moth. En attendant l'apparition des derniers modèles d'avions civils dans le domaine commercial, un nombre considérable d'avions transformés sont mis en service pour répondre aux nouvelles exigences civiles.

Aviation privée.—L'aviation privée a subi un arrêt absolu durant la guerre. Faute de matériel, elle n'a pas encore repris de façon remarquable, mais il y a de bonnes raisons de croire qu'elle assumera une position beaucoup plus importante à l'avenir que celle qu'elle occupait avant la guerre.

Réouverture des clubs d'aviation.—A la fin des hostilités, les Royal Canadian Flying Clubs, qui donnaient une formation élémentaire aux membres du Corps d'aviation royal canadien, ont cessé de remplir ce rôle. Ils ont sans exception expri-