

pp. 617-622 de l'*Annuaire* de 1941. Un article sur l'évolution et le progrès du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique a paru aux pp. 1126-1136 de l'édition de 1946.

Administration.—Les dispositions administratives qui régissent l'aviation civile sont exposées aux pp. 647-648 de l'*Annuaire* de 1942. La régie actuelle sous la Commission du transport aérien est décrite à la p. 688.

Sous-section 2.—Progrès récents

Le passage de l'aviation civile de la guerre à la paix s'est achevé en 1946 lors de l'abolition des régies de temps de guerre encore en vigueur au sujet de l'aviation. Les aéroports et aérodromes construits pour fins de guerre ont été affectés à l'aviation civile et des travaux de construction considérables ont été entrepris pour en transformer quelques-uns afin de répondre aux exigences des avions de transport lourds. La réglementation des routes aériennes a été amplifiée; des services supplémentaires d'aide à la navigation aérienne ont été fournis et on a commencé l'érection de nouveaux aéroports afin de satisfaire à la demande d'expansion du réseau de routes aériennes du Canada enrayée temporairement par la guerre.

Désaffectation des aéroports.—Depuis la cessation des hostilités, le ministère des Transports s'est porté acquéreur de la plupart des aéroports et aérodromes construits ou adaptés à des fins de guerre en vertu du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. L'affectation d'un grand nombre de ces aérodromes à des fins civiles d'après-guerre avait été envisagée lors de leur construction; ceux qui ont été déclarés en excédent par le Corps d'aviation royal canadien ont été transférés au ministère des Transports par l'entremise du Comité de répartition des biens de la Couronne et dans la plupart des cas, ont été conservés pour l'aviation civile. La plupart des aéroports qui avaient été loués des municipalités ont été rendus à celles-ci; un grand nombre de champs d'atterrissage nouvellement construits ont été loués à des municipalités intéressées ou à d'autres organismes compétents.

Un grand nombre d'édifices du C.A.R.C. construits sur les aéroports expropriés ont été conservés pour usage administratif ou municipal ou ont été mis à la disposition de clubs locaux d'aviation en voie de réorganisation, moyennant un loyer annuel insignifiant. Les édifices non utilisés à ces fins ou comme entrepôts de la Corporation des biens de guerre ont été livrés au Comité de répartition des biens de la Couronne pour remédier à la crise du logement et à la pénurie d'autres bâtiments.

Réalisations nouvelles.—Le ministère des Transports, ayant fait l'acquisition de lignes aériennes et d'installations d'aéroports construits par le corps d'aviation de l'armée américaine dans le nord du Canada en vue de la défense de l'hémisphère, a entrepris l'extension de la route Edmonton-Norman-Wells, via Fort-McMurray. La route à relais du Nord-Ouest (pour détails, voir l'article sur les champs d'aviation du Canada septentrional, pp. 735-742 de l'*Annuaire* de 1945) d'Edmonton à White-Horse, construite d'abord par le ministère des Transports et prolongée durant la guerre, demeure présentement sous la surveillance du C.A.R.C. sauf pour les services de radio-alignement et de météorologie. Aucune décision n'a été prise au sujet de l'utilisation ou la désaffectation des aménagements sur la "Crimson Route" ou sur la route à relais du Nord-Est qui s'étend du Pas à Churchill (Man.) à l'île Southampton (T. du N.-O.) et à Goose-Bay (Lab.).