

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 loués des municipalités leur sont remis; plusieurs des champs d'atterrissage nouvellement construits ont été loués à des municipalités intéressées ou à d'autres organismes compétents.

Quantité 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 réorganisés, moyennant un loyer annuel insignifiant. Les édifices non utilisés à ces fins ou comme entrepôts de la Corporation des biens de guerre ont été remis au Comité de répartition des biens de la Couronne pour remédier à la crise du logement et à la pénurie d'autres bâtiments.

Réalizations nouvelles.—Un service régulier a été inauguré sur la route aérienne des Grands lacs durant l'été de 1947. Cette route raccourcit d'environ 125 milles le voyage de Toronto à Winnipeg. Grâce aux nombreux postes météorologiques établis sur les deux rives des lacs, des prévisions atmosphériques de la dernière heure et plus exactes sont possibles, service si nécessaire à l'exploitation efficace d'une ligne aérienne. On a maintenant le choix entre la route de l'Ontario septentrional et celle des Grands lacs.

La route aérienne des Grands lacs a exigé la construction d'aéroports et de postes de radio-alignement construits à Wiarton (Ont.) et à Gore-Bay, sur l'île Manitoulin. Des arrangements conclus avec les autorités américaines permettent d'utiliser l'aéroport de Kinross à Sault-Sainte-Marie (Michigan, É.-U.); on a négocié la construction d'aéroports intermédiaires et de postes de radio-alignement à des intervalles de 100 milles, sur la rive sud du lac Supérieur, à Grand-Marais et à Houghton (Michigan). Les aéroports et les postes de radio-alignement de Grand-Marais et de Houghton ont été construits par l'État de Michigan; le Canada en a défrayé le coût et l'État ou les municipalités ont fourni les emplacements. A Houghton, la route oblique vers le nord-ouest en direction de Fort-William-Port-Arthur. La nouvelle route transcanadienne dessert donc ces deux villes de la tête des lacs. De là, la route continue jusqu'à Graham (Ont.), où un poste de radio-alignement a été construit, et Kenora (Ont.), où elle rejoint la première route transcanadienne.

La route des Grands lacs, le long de la rive sud du lac Supérieur, a été projetée en collaboration avec les autorités des États-Unis et de l'État de Michigan; on a choisi cette voie parce que la côte nord en Canada, région froide et accidentée, ne permettait pas la construction d'aéroports intermédiaires satisfaisants et parce que la route directe de Sault-Sainte-Marie (Ont.) à la tête des lacs aurait forcé à survoler les lacs sur plus de 250 milles de distance.

Plusieurs perfectionnements réalisés durant la guerre, particulièrement dans le domaine des services radiophoniques de l'aviation, ont été adoptés par l'aviation civile, perfectionnements qui ont rendu plus sûre la navigation aérienne et plus normales les envolées régulières transatlantiques et domestiques. La seconde guerre mondiale a accéléré le perfectionnement de l'atterrissage aux instruments et nombre d'installations à cette fin fonctionnent actuellement aux États-Unis. Quelques installations d'atterrissage aux instruments ont été érigées au Canada et le programme actuel en prévoit une ou plusieurs à chaque grand aéroport du Canada.