

L'établissement de postes météorologiques dans des régions arctiques et presque arctiques peu peuplées, y compris des postes avancés sur les îles situées le plus au nord en bordure de l'océan Arctique, a donné une nouvelle expansion aux services météorologiques de l'aviation fournis par la Division météorologique. Le Canada maintient également un navire météorologique dans l'Atlantique entre Terre-Neuve et le Groenland afin d'aider l'aviation transatlantique.

Le réseau de stations de radioalignement, qui émettent des faisceaux de radioalignement pour guider les avions le long des voies aériennes sous toutes les conditions atmosphériques, a suivi pas à pas l'expansion remarquable des voies aériennes et a pu répondre aux besoins de l'aviation civile. D'autres services radiophoniques pour l'aviation ont été perfectionnés et mis en usage.

L'augmentation continue des services réguliers des lignes aériennes canadiennes et étrangères marque un progrès sensible. Outre les transports, l'agriculture, les forêts et l'industrie ont grandement bénéficié de services comme le saupoudrage, la photographie et les levés aériens.

Dans le domaine de l'avion commercial, l'aérobis quadrimoteur *North-Star*, fabriqué par la *Canadair Limited*, et le monomoteur *Beaver*, fabriqué par *de Havilland Aircraft of Canada, Limited*, sont deux nouveaux venus qui, dans leur sphère respective, ont joué un rôle de première importance.

Dans le domaine de l'aviation civile internationale, le Canada a joué un rôle éminent, grâce à la participation de ses représentants aux délibérations de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dont le siège se trouve à Montréal (P.Q.).

Entraînement au vol.—Un nouveau plan d'entraînement au vol au Canada mis en marche le 1^{er} janvier 1949, assure aux clubs et écoles d'aviation approuvés de même qu'aux élèves-pilotes aptes des subventions du gouvernement fédéral pour l'entraînement au vol. Les clubs et écoles bénéficiant du plan sont tenus de donner un entraînement conforme au cours de formation des pilotes approuvé par le ministère des Transports. Les élèves-pilotes doivent se faire breveter pilote privé par le ministère, en conformité des normes internationales convenues établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En vertu du plan d'entraînement au vol, les clubs et écoles d'aviation reçoivent \$100 pour chaque pilote formé par eux qui y obtient son brevet de pilote privé. Les élèves qui se qualifient comme pilotes privés et qui obtiennent un brevet du ministère des Transports reçoivent une prime de \$100. Les élèves brevetés pilotes privés par le ministère des Transports peuvent toucher un supplément de \$100 s'ils sont admis dans le Corps d'aviation royal canadien (service actif, réserve ou service auxiliaire), une fois remplies les formalités spéciales exigées par le C.A.R.C.

Aéroclubs.—Au printemps de 1949, l'Association royale canadienne des aéroclubs comptait 36 clubs groupant un total de 6,300 membres, soit une augmentation d'environ 100 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1948. Les heures de vol payantes en l'année terminée le 31 mars 1949 s'établissaient à 34,436 et les avions en service, à 156.

Au nom du comité établi sous la présidence du contrôleur de l'aviation civile, l'Association royale canadienne des aéroclubs organise et dirige le concours du trophée-souvenir Webster à l'intention des pilotes amateurs. L'Association offre aussi une bourse d'entraînement au vol aux cadets de l'air du Canada.