

avions. Cette partie de la loi est appliquée par le contrôleur de l'aviation civile, sous la surveillance du directeur des Services de l'Air, ministère des Transports. La Partie II vise l'aspect social et économique des services aériens commerciaux et attribue à la Commission des transports aériens certaines fonctions relatives à la réglementation des services aériens commerciaux. La Partie III de la loi porte sur les questions d'administration interne se rattachant à la loi.

Aviation civile à Terre-Neuve.—Avant la fédération de Terre-Neuve avec le Canada, la Commission gouvernementale de Terre-Neuve avait établi une Division de l'aviation civile, chargée des questions d'aviation, et édicté ses propres règlements concernant l'aviation. A la suite de la fédération, ces règlements ont fait place aux Règlements de la navigation aérienne au Canada et la Division de l'aviation civile du ministère des Transports a été chargée de toutes les questions relatives à l'aviation dans la nouvelle province.

Terre-Neuve comptait douze avions commerciaux immatriculés mais aucun avion privé. Deux exploitants commerciaux étaient déjà solidement établis et assuraient un service de louage, l'un à Torbay, l'autre à Gander. Deux compagnies industrielles possédaient leur propre avion : un établissement minier et une papeterie.

Le service transatlantique prospérait. Toutes les lignes aériennes transatlantiques étaient autorisées à utiliser l'aéroport de Gander, mais seules la *British Overseas Airways Corporation* et les lignes aériennes Trans-Canada pouvaient prendre ou laisser des passagers à Gander. En 1943, les Lignes aériennes Trans-Canada ont inscrit Gander au nombre des escales d'un de leurs services domestiques.

Voici les principaux aéroports de Terre-Neuve au moment de l'union:—

Gander—Le plus vaste de l'île, cet aéroport international relevant de Terre-Neuve a été cédé au gouvernement fédéral à la condition qu'il continuerait d'être exploité comme aéroport international.

Torbay—Cet aéroport, maintenant propriété conjointe du ministère des Transports et du gouvernement de Terre-Neuve, est exploité par le ministère des Transports.

Buchans—L'aéroport de Buchans a été construit et est exploité par le ministère des Transports, qui détient un bail de 30 ans, datant de 1943, sur la propriété.

Botwood—Le seul aéroport maritime de quelque importance était l'hydrobase de Botwood, qui a été fort utilisée durant la seconde guerre mondiale par les *Pan American Airways* et la *B.O.A.C.*, sociétés qui avaient en service de gros avions transocéaniques. Le gouvernement de Terre-Neuve avait abandonné la base avant l'union.

Stephenville and Argentia—Le gouvernement des États-Unis avait établi des bases militaires aériennes à Stephenville et Argentia durant la seconde guerre mondiale. En vertu des conditions de l'union, le gouvernement des États-Unis conserve ces aéroports, mais il est entendu que le service Sydney-Gander-Torbay des Lignes aériennes Trans-Canada peut faire escale deux fois par jour à Stephenville.

Améliorations des installations terrestres et autres.—Les aéroports et aérodromes qui relèvent du ministère des Transports ont été améliorés et agrandis afin de répondre aux besoins créés par l'avionnerie lourde. Des systèmes d'atterrissage aux instruments destinés à faciliter l'atterrissage quand la visibilité est faible ont été installés à dix aéroports au Canada et sont en voie d'installation à six autres. Douze des aéroports civils du Canada sont maintenant des escales régulières pour les services commerciaux internationaux.