

et les plus modernes des avions de lutte anti-sous-marine au monde. Un programme ininterrompu de perfectionnement des avions et de réarmement en matériel anti-sous-marin amélioré s'est également poursuivi pendant la même période. Ces trois escadrilles et une troisième escadrille dotée d'avions *Neptune* et stationnée sur la côte ouest ont participé pendant toute l'année à des manœuvres nationales et internationales ainsi qu'à des exercices anti-sous-marins de l'OTAN. On a également maintenu les patrouilles quotidiennes et la surveillance des régions maritimes le long du littoral du Canada.

Le Commandement du transport aérien a maintenu son appui à la Division aérienne et à la brigade de l'Armée en Europe avec ses appareils *Yukon*. On a détaché des *North Star* et des *Comet* à l'appui de la Force d'urgence des Nations Unies en Égypte et au Congo. En outre, une unité d'aviation, dotée d'appareils *Caribou* et *Otter*, a été gardée en Égypte pour être employée sur place à l'appui de la FUNU. Des appareils du Commandement du transport aérien, *North Star*, *C-119* et *Hercules* ont été affectés au transport du personnel et du fret ainsi qu'au ravitaillement des postes météorologiques de l'Arctique. Les appareils *C-119* ont servi à l'instruction des parachutistes de l'Armée canadienne. La 408<sup>e</sup> escadrille a effectué des envolées de reconnaissance courantes au-dessus de l'archipel Arctique, ainsi que des reconnaissances photographiques pour le compte du ministère de la Défense nationale.

Au cours de l'année, l'ARC a continué d'effectuer des opérations de recherches et de sauvetage dans les régions qui relèvent du Canada. Sur les 40 opérations majeures de recherches qui ont été faites, 34 étaient pour des avions civils et six pour des avions militaires. En outre, six opérations importantes de recherches maritimes et 229 envolées de secours ont eu lieu. Les opérations de recherches et de sauvetage ont comporté 7,292 heures de vol.

**Instruction.**—Au cours de l'année terminée le 31 mars 1962, l'ARC a assuré l'instruction d'environ 4,500 officiers et aviateurs destinés à remplacer ceux qui seraient libérés et à remplir les cadres d'un effectif augmenté et à occuper de nouveaux emplois en raison de la modernisation du matériel. L'instruction élémentaire permet à certains membres du personnel d'accomplir des tâches relativement simples mais essentielles à l'ARC, tandis que les cours d'adaptation et d'instruction supérieure en préparent d'autres à faire des travaux plus compliqués et à assumer des responsabilités plus importantes. Pendant l'année, on a continué à donner des cours sur le fonctionnement et l'entretien des installations *SAGE* et *Bomarc* qui commencent à être utilisées par l'ARC. Afin de se tenir au courant de l'évolution rapide dans le domaine de la technologie, un certain nombre d'officiers et d'aviateurs ont suivi des cours abrégés sur les engins téléguidés et la technologie de l'espace, où se familiarisaient avec l'emploi des calculatrices ou autres appareils électroniques à Clinton (Ont.). D'autres suivaient des cours spécialisés donnés par des établissements industriels sur les améliorations techniques utilisées par l'aviation; et quelques-uns faisaient des études surtout dans des universités canadiennes, afin de parvenir à des emplois hautement spécialisés dans les domaines techniques, médicaux ou administratifs.

Les aspirants-pilotes et les aspirants-radio-navigateurs ont reçu l'instruction à l'école de Centralia (Ont.). Les aspirants-pilotes ont suivi l'entraînement préliminaire au pilotage à Centralia (Ont.), l'entraînement élémentaire à Moose Jaw (Sask.) ou à Penhold (Alb.) et l'entraînement avancé à Portage-la-Prairie ou à Gimli (Man.). Les radio-navigateurs ont reçu leur formation à Winnipeg (Man.). Quelque mille recrues de langue française ont suivi des cours d'anglais, de 10 à 21 semaines, dans les écoles de Saint-Jean (P.Q.) et de Centralia (Ont.).