

**Opérations en 1959.**—L'Aviation royale du Canada a continué de remplir ses engagements en vue de la défense aérienne, amélioré l'efficacité des escadrilles de défense aérienne et accentué l'intégration de la défense avec les forces aériennes des États-Unis sous la direction du Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD). La force de défense aérienne du Canada est demeurée la même avec neuf escadrilles de *CF-100 MK V*. La 1<sup>re</sup> Division aérienne, stationnée en Europe, se compose de huit escadrilles de *F-86*, de quatre escadrilles de *CF-100 MK IVB* et d'une escadrille de *AC & W*; elle continue de remplir les engagements que le Canada a pris concernant les effectifs de chasse de l'OTAN.

Le Commandement de la défense aérienne a poursuivi son organisation projetée et a fait fonctionner trois réseaux de radar: la ligne d'alerte avancée (DEW), la ligne intermédiaire (MCL) et la ligne Pinetree, comme partie intégrante du Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD). Dans la partie sud, le Corps des observateurs terrestres a été dissous à compter du 1<sup>er</sup> juin 1960. Celui de la partie nord a continué son activité comme complément au réseau de radar d'alerte avancé.

Le programme de réarmement des escadrilles du Commandement aérien maritime en avions et en matériels améliorés s'est poursuivi toute l'année. Sur le littoral de l'Est, une seconde escadrille a été transformée en faveur de l'*Argus*, le plus grand et le plus moderne des avions anti-sous-marins en service. La force maritime, comprenant deux escadrilles d'*Argus* sur la côte Est et une escadrille de *Neptune* sur la côte Ouest, a participé à plusieurs manœuvres nationales et manœuvres de l'OTAN. Pendant toute l'année, on a effectué des patrouilles quotidiennes et la surveillance des régions océaniques.

Le Commandement du transport aérien a maintenu son appui à la division aérienne et à la brigade de l'Armée en Europe, se servant à cette fin d'avions *North Star*. On a employé également des *North Star* pour appuyer la Force d'urgence des Nations Unies en Égypte. Une unité d'aviation, se servant de *Dakota* et d'*Otter*, a été gardée en Égypte pour être employée sur place à l'appui de la FUNU. Des avions *Fairchild C-119* du Commandement du transport aérien ont servi au transport du matériel et du personnel au Canada, ainsi qu'à l'instruction des parachutistes de l'Armée canadienne. Des avions *North Star* et *C-119* ont été affectés au ravitaillement des postes météorologistes de l'Arctique. 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. Quarante-deux opérations majeures de recherches ont été faites, dont 27 pour des avions civils et quatre pour des avions militaires. Les embarcations marines et divers autres cas se partagent les autres. Pendant l'année, 152 envolées de secours ont été faites. Pour les opérations de recherches et de sauvetage, il a fallu 5,527 heures de vol.

**Instruction.**—Au cours de l'année terminée le 31 mars 1960, les dernières recrues à l'instruction de navigant, acceptées en vertu du plan d'instruction de l'OTAN et de l'accord avec le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, ont terminé leur instruction au Canada. En plus de former le personnel navigant dont elle a besoin, l'Aviation royale du Canada s'est chargée de l'instruction, jusqu'à l'obtention du brevet de pilote, d'un nombre limité de recrues à l'instruction de navigant des forces aériennes des Pays-Bas, de la Norvège et du Danemark en vertu d'accords bilatéraux avec les gouvernements de ces pays. L'instruction supérieure de pilotage a également été donnée à un petit nombre de pilotes des forces aériennes de Turquie et de la République fédérale d'Allemagne.

Les recrues à l'instruction de navigant enrôlées dans l'ARC ont reçu leur entraînement élémentaire à Centralia (Ont.), et les aspirants-pilotes, l'instruction de base en vue du vol, à Moose Jaw (Sask.) et à Penhold (Alb.). L'entraînement avancé sur avions à réaction s'est fait à Portage-la-Prairie et à Gimli, au Manitoba, et l'entraînement avancé sur bimoteurs, à Saskatoon (Sask.). Les observateurs ont reçu leur formation élémentaire et pratique