

pouvoir de reviser le prix-cible fonctionne, nous avons constaté que ce prix a été ramené à une somme qui a amené parfois la réduction de l'excédent. Le sous-comité s'est rendu compte que certaines compagnies se sont méprises touchant ce poste et que certaines d'entre elles dans leurs bilans ont accusé un excédent de 25 p. 100 dans ce compte comme bénéfices réalisés, mais il croit que cette erreur est chose du passé. Le sous-comité a étudié une recommandation à l'effet d'éliminer ce qui a trait aux bénéfices dans ce poste, à l'expiration du contrat, mais après avoir entendu de nombreux témoignages là-dessus il ne recommande aucun changement. Le contrat sous sa forme actuelle constitue un stimulant à l'épargne et la présence d'un surplus dans ce compte est en quelque sorte une assurance de protection de la compagnie contre toute perte.

- (c) *Heures de vol.*—Ce poste embrasse les paiements pour trois articles différents. Un prix-cible mensuel est établi pour défrayer le coût de l'essence et de l'huile. Tout surplus réalisé sur l'essence et l'huile est la propriété de la Couronne et la compagnie ne peut aucunement réaliser de bénéfices de ce chef.

Le poste suivant est le paiement de bénéfices de cinquante cents par heure de vol à la compagnie pour chaque heure de vol d'entraînement au cours du mois. Ce poste est nettement basé sur l'heure de vol mais il varie d'un mois à l'autre selon le nombre des heures de vol d'entraînement

Le troisième poste sous cette rubrique est une somme de cinquante cents par heure pour la réserve du fonds d'accidents. Celle-ci est un fonds établi pour protéger la compagnie contre la perte prévue à la clause 9 du contrat. Cette clause stipule les diverses sommes que la compagnie doit payer au cas de perte d'avions et de destruction de moteurs. Elles sont plus élevées lorsque les accidents sont imputables à la négligence des employés. Tout solde dans le compte de réserve du fonds d'accidents retourne à la Couronne à l'expiration du contrat.

- (d) *Popote.*—La compagnie d'aviation reçoit 90 cents par jour par homme pour la popote. Comme le contrat ne prévoit pas les frais de la garde des logis ni du blanchissage, les compagnies d'aviation acquittent ces services à même la somme accordée pour la popote, et le plus souvent la popote est réadjudgée à une maison de fournisseurs de confiance. Ce poste ne comporte pas de bénéfices pour la compagnie et certaines des écoles subissent une légère perte qui est compensée par les bénéfices de la compagnie. En visitant les différentes écoles d'aviation, le sous-comité a toujours inspecté avec soin les cuisines et les salles de mess et s'est renseigné à fond sur la composition des repas. Les cuisines sont bien aménagées partout et scrupuleusement propres. Les repas ne laissent rien à désirer. Le sous-comité a comparé le coût des repas à ces écoles d'aviation et dans l'armée. A première vue, ils semblent coûter plus cher à ces écoles que dans l'armée, mais, si on tient compte du fait que dans les camps de l'armée tout le personnel des cuisines est rétribué par l'armée, la différence dans le coût n'est pas en réalité aussi forte que les chiffres seuls l'indiqueraient. Comme le corps d'aviation doit avoir la plus grande aptitude physique possible et que toute diminution de l'allocation pour la popote se traduirait sans conteste par une diminution dans la qualité des aliments, le sous-comité n'a pas voulu recommander de changement dans la somme fixée par les contrats pour ce poste.

7. En ce qui concerne les bénéfices à réaliser par les compagnies d'aviation d'après le contrat, la somme des bénéfices qui résulteraient de ce chef fut déterminée avec autant d'exactitude qu'il fut alors possible, mais notre estimation