

chez les aspirants-pilotes, leur donner la plus grande partie de leur entraînement et s'assurer qu'on s'en tient au programme. Dans ce cas les autorités des écoles doivent surtout voir à ce que les avions soient dans un état satisfaisant et les piloter. A ces écoles les aspirants-pilotes suivent des cours de navigateurs d'avions et non pas de pilotes. Les vols d'instruction couvrent un grand territoire. Le pilote dirige l'avion suivant les différents parcours indiqués par l'aspirant-navigateur et lorsque celui-ci perd sa route par suite d'erreurs de repérage l'aspirant-pilote doit toujours savoir où il se trouve et pouvoir ramener l'avion à son port d'attache. Tout le personnel d'entretien au sol, de même que les pilotes et la direction générale de l'école relèvent de la direction de la compagnie. Tous les instructeurs appartiennent au Corps d'aviation.

11. La compagnie exploitante de l'école est rémunérée ainsi qu'il suit:

- (a) *Direction.* Ce poste comprend le traitement des directeur, secrétaire-trésorier, personnel du bureau et tous les postes relatifs à la direction. Ce paiement est une somme fixe de \$2,700 par mois. Si les frais de la direction sont inférieurs à cette somme, les économies de ce chef constituent des bénéfices pour la compagnie. Par contre, si ces frais dans un mois dépassent cette somme, la compagnie doit assumer cette perte.
- (b) *Exploitation et entretien.* Ce poste comprend les traitements de tous les pilotes, mécaniciens, électriciens, artisans, manœuvres, etc., et aussi le coût de toutes les pièces de rechange et des matériaux qui servent à l'entretien des avions. Il comprend aussi le chauffage, l'éclairage, l'assurance, etc. Le contrat stipule le paiement d'un prix-cible mensuel, fixé à \$17,500 dans le premier contrat. Le contrat pourvoit à la révision de ce prix afin de compenser les changements faits de temps à autre dans le programme d'entraînement et aussi à la révision chaque 24 semaines du prix-cible à la lumière des frais actuels. Il stipule encore que tout solde dans ce compte à l'expiration du contrat doit être partagé à raison de 75 p. 100 pour la Couronne et de 25 p. 100 en bénéfices pour la compagnie. Pour la révision du prix-cible le ministre est autorisé à contrôler en tout temps le chiffre du solde de ce compte. Comme exemple de la façon dont ce 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 un dollar 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.