

pour le transport du courrier par l'air ont été accordés et on a commencé à tracer des lignes aériennes pour relier les principaux centres de population. En 1927, on a établi un service de courrier aérien régulier entre Rimouski et Montréal.

L'importance grandissante de l'aviation civile et le besoin d'une organisation distincte des forces aériennes militaires ont conduit à la réorganisation des services aériens du ministère de la Défense Nationale, le 1er juillet 1927. Ils se composent maintenant de quatre divisions: le Corps d'Aviation Royal Canadien, qui est sous la direction du chef d'état-major; la Direction des Opérations Aériennes du Gouvernement Civil, qui a le contrôle des opérations aériennes du gouvernement civil telles que le soin des forêts, les arpentages, etc.; la Division du Contrôle de l'Aviation Civile, qui donne les licences aux aviateurs et s'occupe du personnel et des aéroports, du tracé des routes et de l'administration des règlements régissant la navigation aérienne; la Division de l'Ingénieur de l'Aéronautique, dont le chef est en même temps l'ingénieur-consultant des trois autres services. Les trois dernières divisions nommées sont sous la direction immédiate du sous-ministre de la Défense Nationale.

Aviation civile.—L'aviation civile au Canada a fait de grands progrès au cours de 1927. L'usage de l'avion dans le développement et la conservation des ressources naturelles des parties les plus éloignées du pays est maintenant établi définitivement. Plus de 200 millions d'acres de terre sont maintenant patrouillées tous les jours pendant la saison la plus propice aux feux de forêts. Le programme d'arpentage aérien de 1927 couvre une superficie de 50,000 milles carrés et au cours des quatre années dernières un total d'un quart de million de milles carrés en différentes parties du Dominion a été cartographié au moyen de l'aviation. Les travaux de protection des pêcheries, la préparation des inventaires de la forêt, le transport des personnes et des provisions dans les parties les plus isolées du pays, de même que le transport du courrier, des voyageurs et des messageries aux camps miniers se sont grandement améliorés. On a aussi fait des expérimentations sur le courrier par air et l'application de mesures pour enrayer la rouille du blé et le ver rongeur du bourgeon de l'épinette. Les principales organisations au pays, autres que celles du gouvernement du Dominion, engagées dans l'aviation au Canada sont:—Canadian Airways, Ltd., de Trois-Rivières, Qué., Dominion Airways, Ltd., de Vancouver, C.B.; J. V. Elliot Air Service, de Hamilton, Ont.; Fairchild Aviation, Ltd., de Grand'Mère, Qué.; l'Ontario Air Service, qui est une division du service forestier du ministère provincial des Terres et Forêts; Pacific Airways, Ltd., de Vancouver, C.B., et Western Canada Airways, de Winnipeg, Man. Des écoles d'aviation ont été créées et sont maintenant en opération à Régina, Winnipeg, Peterborough et Hamilton.

A la suite de la décision du gouvernement canadien de contribuer au développement de l'aviation pour le transport transocéanique et sur longue distance, deux experts en aviation ont visité le Dominion pour aider à la sélection d'un site propice dans l'est du Canada pour y établir une base. Sur leur avis, on a choisi comme aéroport un endroit sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de Montréal, près de la gare St-Hubert, sur le Canadien National. On se propose d'y créer, à mesure que les circonstances le justifieront, un aéroport non seulement pour les dirigeables mais aussi pour les aéroplanes.

Les avions pour fins militaires aussi bien que civiles sont maintenant construits en grand nombre par Canadian Vickers, Ltd., de Montréal, qui a son propre département de dessinateurs et a produit plusieurs types originaux spécialement adaptés aux opérations du Canada.