

Aviation commerciale.—En 1932, 150 compagnies commerciales de navigation aérienne opéraient au Canada. Leurs activités comprennent la patrouille des forêts contre l'incendie, le relevé des futaies, la photographie aérienne, le transport des voyageurs, les services de messagerie et du courrier, l'instruction, la publicité, les promenades, etc., en différentes parties du pays.

Aéroposte.—Des services réguliers des postes aériennes ont été établis en décembre 1927. En vertu de contrats accordés par le ministère des Postes, des firmes commerciales ont desservi au cours de 1932 les routes aériennes suivantes:—*Service d'hiver:* Leamington-Ile Pelée; Quebec-Sept-Iles-Anticosti; Moncton-Iles de la Madeleine; Moncton-Charlottetown. *Service d'été:*—Rimouski-Montréal. *Service annuel:* Montréal-Albany; Amos-Siscoe-Pascallis; Sioux Lookout-Red Lake; McMurray-Aklavik; Résolution-Lac Grand Ours; Prince Albert-Lac la Ronge; Vancouver-Victoria; Winnipeg-Pembina; Rivière-la-Paix-North Vermilion. En 1932, ces courriers ont transporté 412,409 livres de matières postales sans aucune perte ni dommage. (Voir page 753.)

Encouragement à l'aviation.—Pour stimuler l'intérêt dans l'aviation et la faire mieux connaître, le ministère de la Défense nationale a, en 1928, assigné deux aéroplanes légers à chacun des 25 clubs d'aviation suivants:—Halifax, Cap Breton, Saint John, Granby, Montréal, Université McGill, Brant et Norfolk, Fort William, Hamilton, Kingston, London, Ottawa, St. Catharines, Toronto, les Villes limitrophes, Kitchener, Brandon, Winnipeg, Moose Jaw, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton, Vancouver, Victoria. Depuis cette date, Granby et Victoria se sont effacés. Les membres de ces clubs sont au nombre de 2,703. Les heures de vol s'élèvent à un total de 10,451; 129 membres ont obtenu leur brevet de pilote privé et 27 leur brevet de pilote commercial en 1932. Ce mouvement a eu pour résultat la création d'un bon nombre d'aérodromes.

Un grand aéroport a été aménagé à St-Hubert, sept milles au sud de Montréal. Un mât d'ancrage y a été construit en même temps qu'un aérodrome et ce poste dispose de tout ce qu'il faut pour répondre aux exigences de l'immigration, de la douane et des postes. Un aéroport de tête de ligne a été établi à Rimouski pour la réception et l'envoi des courriers transatlantiques.

Manufactures d'aéroplanes.—Des usines pour la construction d'aéroplanes et du matériel requis pour l'aviation sont absolument nécessaires au développement de la navigation aérienne. Canadian Vickers, pionniers de l'aviation au Canada, ont établi leur service de dessinateurs et ont produit plusieurs types originaux convenant spécialement aux conditions canadiennes. L'intérêt plus intense et les opérations plus étendues des gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que des compagnies commerciales, ont facilité l'établissement de fabriques. Plusieurs constructeurs d'aéroplanes d'Angleterre et des Etats-Unis ont établi des succursales au Canada pour le montage de leurs machines. La De Havilland Aircraft of Canada, Ltd., a établi une usine à Toronto pour le service et l'assemblage de ses aéroplanes, presque tous du type léger "Moth". La Curtiss-Reid Aircraft Co. of Canada, Ltd. a établi une manufacture à Cartierville, Qué.; la Fairchild Aircraft Ltd. s'est établie à Longueuil, Qué., la Boeing Aircraft of Canada, Ltd., à Vancouver, C.B.; l'Ottawa Car Manufacturing Co. fabrique à Ottawa l'aéroplane A. V. Roe. Les maisons suivantes ont établi des usines pour la construction et l'assemblage des moteurs:—Armstrong-Siddeley Motors, Ltd., à Ottawa; Aero Engines of Canada, Ltd., à Montréal, pour les moteurs "Wright" et "Bristol"; Canadian Pratt and Whitney Aircraft Co., Ltd., à Longueuil, Qué.