

**Royale Gendarmerie à Cheval canadienne.**—Depuis que la Royale Gendarmerie à Cheval canadienne a assumé, en 1932, le service préventif, elle se sert beaucoup d'aéroplanes surtout dans les régions côtières des Provinces Maritimes et du Bas St-Laurent. Ces avions sont équipés de façon à rester en communication avec les navires-patrouille du Service Préventif et aussi les détachements de terre. Ils assurent ainsi une coopération étroite entre toutes les branches. Antérieurement à 1937, ce travail était fait par des hydravions de l'Aéronautique Royale Canadienne qui fournissait aussi les pilotes. En 1937 toutes les opérations aériennes du Service Préventif sur le littoral de l'Atlantique ont été faites par des avions achetés par la Royale Gendarmerie à Cheval. La Gendarmerie a fait l'achat de quatre avions de terre bi-moteurs DeHavilland du type "Dragonfly", dont trois ont Moncton, N.-B. pour base. Les opérations aériennes ont été commencées le 9 juillet 1937 pour se terminer le 31 octobre. Au cours de cette saison 117 patrouilles différentes ont été effectuées qui ont nécessité 350 heures de vol au total. Il n'y eut aucun accident ni incident fâcheux.

**Aviation commerciale.**—En 1937 la principale activité des compagnies d'aviation commerciale du Canada a été le transport des voyageurs, des marchandises et du courrier dans les terrains miniers des régions les plus reculées du pays. Elle comprend en outre la patrouille des forêts contre l'incendie, le relevé des futaies, la photographie aérienne, l'instruction, la publicité, le transport de voyageurs sur de petites distances, etc., dans diverses parties du pays.

**Aéroposte.**—Des services réguliers de poste aérienne ont été établis en décembre 1927. Les statistiques des services d'aéroposte, indiquant les routes parcourues, le millage et le volume du courrier transporté au cours de l'année fiscale terminée le 31 mars 1937, se trouvent au tableau 6, p. 767, dans la partie du chapitre qui traite du ministère des Postes.

**Encouragements à l'aviation.**—Pour stimuler l'intérêt dans l'aviation et la faire mieux connaître, le ministère de la Défense Nationale distribue depuis 1928, des aéroplanes légers et accorde des subventions à chacun des 22 aéroclubs suivants: Halifax, Cap-Breton, Saint-John, Montréal, Brant-Norfolk, Fort-William, Hamilton, Kingston, London, Ottawa, St. Catharines, Toronto, les villes frontières, Kitchener, Brandon, Winnipeg, Moose-Jaw, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton et Vancouver. Ce mouvement a eu pour résultat la création d'un bon nombre d'aéroports. Les détails sur les effectifs, les avions, les hangars, les envolées, etc., des aéroclubs sont donnés dans des tableaux séparés.

## Section 2.—Aéroports et avions.

### Sous-section 1.—Facilités d'atterrissage.

Le noyau du grand réseau d'aérodromes et de champs d'atterrissage qui doit constituer le service aérien transcanadien est formé par les aéroports municipaux ou d'aéroclubs que l'on trouve dans la banlieue des plus grands centres urbains. Il y a aussi de nombreuses têtes de lignes surtout dans les régions minières du nord, et entre lesquelles les avions commerciaux font la navette. Le tableau 3 indique les divers genres d'aéroports.

Un grand aéroport a été aménagé à St-Hubert, sept milles au sud de Montréal avec tout ce qu'il faut pour répondre aux exigences de l'immigration, de la douane et des postes. Un aérodrome a aussi été établi à Rimouski pour la réception et l'envoi des courriers transatlantiques.