

1.—Sommaire statistique de l'aviation civile au Canada, 1932-37—fin.

Item.	1932.	1933.	1934.	1935.	1936.	1937.
Flotte aérienne autorisée.³						
Nombre total d'aérol. (tous modèles).....						
Poids brut—						
Jusqu'à 2,000 lb.....	416	331	4	4	4	316
De 2,001-4,000 lb.....	4	1	4	4	4	132
De 4,001-10,000 lb.....	1	4	4	4	4	147
De plus de 10,000 lb.....	4	4	4	4	5	9
Modèles—						
Hydroyons.....	416	331	4	4	4	32
Amphibies.....	26	12	4	4	4	1
Aérolanes de terre.....	2	1	4	4	4	322
Convertibles.....	445	345	368	380	450	249
Personnel aviateur breveté.						
Pilotes commerciaux.....	6	474	405	414	380	320
Pilotes commerciaux à brevet limité.....	6	6	6	6	65	129
Pilotes affectés au transport.....	6	6	6	6	42	73
Pilotes privés.....	5	405	429	496	559	625
Ingénieurs en aviation.....	5	403	461	472	533	595

¹ Révisé depuis la publication de l'Annuaire de 1938.

² Contrats postaux canadiens, 1,323,584 lb.

³ Les détails sur les avions autorisés pour 1937 sont donnés au tableau 3.

⁴ Aucun renseignement.

⁵ La base de classification a été changée en 1935 et elle est indiquée à partir de 1933. Les chiffres sur l'ancienne base pour 1929-34 paraissent à la page 760 de l'Annuaire de 1934-35.

⁶ Cette classe n'existait pas avant 1936.

Section 1.—Histoire et administration.

Sous-section 1.—Développement de l'aviation au Canada.

Esquisse historique.—Un bref résumé historique du développement de l'aviation au Canada paraît aux pages 737-740 de l'Annuaire de 1938.

ROUTE AÉRIENNE TRANSCANADIENNE.

Facilités modernes de la route aérienne.—Le terme "route aérienne" peut se définir la ligne d'envolée entre deux aéroports-terminus où ont été installés en permanence des balisages pour la navigation aérienne. Un système uniforme de balisage pour ce genre de navigation s'est implanté graduellement en Amérique du Nord et il en est rigoureusement tenu compte dans la construction et l'aménagement de la route transcanadienne. Il importe d'en indiquer les caractéristiques les plus importantes. Les traits essentiels de ce système sont des services météorologiques et radiophoniques efficaces. Les aéroports-terminus, c'est-à-dire ceux où se font les arrêts réguliers, doivent être des champs où l'atterrissage est praticable dans toutes les directions et dans toutes les conditions atmosphériques; ils doivent avoir trois pistes de décollage ou plus, à surface dure et longues de 3,000 pieds au moins, bien éclairées avec des balises aériennes électriques, des projecteurs, des systèmes d'éclairage qui délimitent les pistes de décollage, des lumières de repérage et d'approche pour indiquer la ligne d'envolée vers les bandes de terre pavée pour l'atterrissage, et des lumières obstruantes pour déterminer les obstacles qui pourraient empêcher le libre accès de l'aéroport. A une distance d'environ trois milles il doit y avoir une station radiophonique à ondes dirigées qui guide le pilote vers la route aérienne et le conduit directement au-dessus de l'aéroport à une altitude convenable à l'atterrissage.

Un service météorologique est essentiel à chaque port principal. Au moyen d'un appareil émetteur-récepteur les aéroplanes en plein vol reçoivent à toutes les