

PARTIE V.—AVIATION.*

L'aviation telle qu'elle est traitée dans cette partie de l'Annuaire se limite aux opérations civiles; les activités et les organisations militaires sont traitées sous la rubrique Défense Nationale (voir "Aéronautique" dans l'index).

L'aviation fournit un moyen de transport rapide et commode et qui autrement serait lent et coûteux pour les voyageurs et le ravitaillement dans les endroits éloignés et inhabités. De même, l'avion a rendu possibles et relativement peu coûteux des renseignements exacts sur le développement et la conservation des ressources naturelles de certaines parties du Canada où toute autre agence en aurait rendu le coût prohibitif. L'aéroposte, les réseaux de transport aérien et les services commerciaux grandissent continuellement en nombre et étendent le champ de leurs opérations et de leur utilité.

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 longue 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 signalant les obstacles et obstructions au 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 l'altitude requise 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 trente minutes les dernières informations sur la température, sont dirigés pendant leur vol, reçoivent tous les renseignements concernant les autres aéroplanes volant dans leur voisinage et sont avertis quand atterrir.

* Les renseignements portant sur la description et l'administration ont été préparés d'après les données fournies par J. A. Wilson, contrôleur de l'Aviation civile, Ministère des Transports, et les statistiques ont été compilées par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques du Bureau Fédéral de la Statistique.