

AVIATION CIVILE D'AVANT-GUERRE ET PROGRAMME DE DEFENSE

PROGRÈS IMPORTANTS AVANT LA GUERRE

Aéroports municipaux et aéroclubs.—Un mouvement fut lancé en 1928 au Canada en faveur des aéroclubs dans le but premier de maintenir l'intérêt public dans l'aviation et de préparer une réserve de pilotes et de mécaniciens en cas de nécessité. Vingt-deux clubs attachés aux principaux centres de population ont été fondés depuis cette époque. Chaque club doit s'engager à entretenir un aéroport tel que spécifié dans l'engagement et ces aéroports sont devenus autant de centres d'activité aérienne. Environ 2,800 pilotes ont été formés dans ces clubs depuis 1928. Les clubs et écoles privés ont accompli aussi une forte somme de travail de formation, et au cours des dix années qui ont précédé la guerre, 5,400 pilotes et 1,300 ingénieurs y ont obtenu leurs permis. Un grand nombre de ces pilotes ont été absorbés par la R.A.F. et chaque année un certain nombre de permis n'ont pas été renouvelés, mais somme toute, une réserve d'une valeur immense a été formée.

En plus de l'encouragement accordé aux aéroclubs, les pionniers de l'aviation civile au Canada ont eu la prévoyance de stimuler aussi la construction, avec l'aide du Gouvernement, d'aéroports municipaux dans le voisinage des municipalités urbaines dans toutes les parties du Canada. Plusieurs de ces aéroports ont été utilisés par les aéroclubs et plus tard ils ont formé les points stratégiques de la route aérienne transcanadienne et, avec l'aide du Gouvernement, ont été aménagés conformément aux exigences d'un tel réseau.

Rien n'illustre mieux la relation étroite entre chaque industrie et les connaissances technologiques et scientifiques que l'aviation. Elle ne peut exister par elle-même. L'avionneur dépend des industries métallurgiques pour un grand nombre d'alliages spéciaux; de la production massive de certains genres et de certaines qualités de bois; des industries chimiques pour les carburants, les lubrifiants et les matières plastiques perfectionnés; et d'une multitude d'industries de génie pour les instruments et les dispositifs électriques de grande précision et non moins compliqués. La conduite des avions de nos jours exige les données d'un service météorologique perfectionné; la radio et autres aides à la navigation en même temps que les techniciens pour les faire fonctionner; des établissements de mise au point pour l'entretien de l'outillage de vol; un éclairage spécial des aéroports et un outillage d'entretien; des cartographes et une foule d'autres spécialistes aussi bien que de pilotes, d'ingénieurs, d'expéditeurs et un personnel entier formé et outillé pour le transport sûr et rapide des passagers et des matières postales par la voie des airs. Grâce au travail fondamental accompli en temps de paix, la mise sur pied de temps de guerre est relativement facile. Sans quoi, il faudrait y consacrer de longues et précieuses années. L'armée de l'air dépend autant de l'aviation civile de temps de paix que la marine de guerre de la marine marchande.

L'aviation civile au Canada a posé une bonne partie des assises sur lesquelles reposent notre effort de guerre actuel. La formation des pilotes, des mécaniciens et des ingénieurs de l'air constitue un apport indirect tandis que la construction d'aéroports perfectionnés et le recrutement d'un personnel de spécialistes dans la construction et l'entretien des aéroports constituent un apport beaucoup plus direct.