

Aviation commerciale dans le nord.—Le trait caractéristique le plus important de l'aviation civile à ses débuts au Canada a été d'établir un service aérien dans les régions du nord. En plus de préparer les pilotes et les mécaniciens aux problèmes particuliers de ce climat, elle a contribué précieusement à l'établissement de nouvelles routes aériennes et à l'exploration de nouveaux territoires. Les expériences pratiquées sur de nouveaux genres de flotteurs et de skis ont été aussi d'une valeur considérable. Elle a rendu de non moins grands services en offrant un débouché à l'aviation canadienne qui avait dû lutter désespérément pour se maintenir durant la dépression. L'encouragement à l'aviation au Canada constitue peut-être une politique judicieusement établie du Gouvernement, mais sans la demande de ces diverses sources civiles, il est difficile de dire combien de compagnies auraient pu survivre.

Route aérienne Trans-Canada.—Le Canada a sensiblement amélioré sa position dans le domaine de l'aviation en se dotant d'une chaîne d'aéroports de première classe à des intervalles de 100 milles ou moins, reliant tous les principaux centres de la population et s'étendant d'une côte à l'autre. Grâce à ces aéroports, tout avion muni de roues peut maintenant traverser le pays en tout temps de l'année, de jour ou de nuit. Pour bien saisir toute l'importance de cette chaîne d'aéroports pour l'aviation canadienne en général et pour le problème de la défense en particulier, il importe de rappeler qu'entre North Bay et Winnipeg, il existe une région d'environ 1,000 milles de largeur de pays sauvage, rugueux et non colonisé, à un point que la construction d'aéroports n'a pu y être entreprise qu'au prix de très grandes difficultés. Le pays, en majeure partie boisé et parsemé de lacs et de muskeg, est très propice aux avions munis de flotteurs ou de patins mais non aux avions munis de roues. Même avec les appareils voulus, la traversée de cette région constituait autrefois toute une aventure en raison des dispositions qu'il fallait prendre au préalable pour les caches de carburant, d'huile et autres fournitures. La plus grande difficulté toutefois était l'absence de tout service météorologique fiable ou d'aides à la navigation et il n'était pas rare qu'un avion restât échoué pendant des jours sur quelque lac du nord, attendant le beau temps pour continuer sa route. Pour traverser cette partie du pays à cette époque, il était nécessaire de munir l'avion de flotteurs ou de patins, selon la saison, et survoler la brousse et les muskegs au nord du lac Supérieur ou passer au sud de la frontière si l'avion était d'un genre ne pouvant s'adapter à des flotteurs ou à des patins—les avions modernes très rapides ne peuvent facilement être munis de flotteurs ou de patins. Une troisième alternative à laquelle on recourait souvent, était de démonter l'avion, le mettre dans une caisse et l'expédier par chemin de fer à l'endroit voulu. Les embarras causés par la région sauvage et déserte qui sépare l'Est de l'Ouest constituaient une menace sérieuse que la construction d'aéroports a fait disparaître.

Services radiotélégraphique et météorologique.—Un système de zonage radio-phonique a été établi pour le service de ces aéroports, ce qui permet d'accomplir des envolées en toute sécurité par mauvais temps. Ce qui n'est pas moins important, un personnel de météorologistes a été formé pour donner toutes les indications et pronostics atmosphériques de nature à aider les pilotes. Des cartes météorologiques sont préparées à toutes les six heures dans les bureaux de la Division Météorologique, Ministère des Transports, à Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg,