

PARTIE V.—TRANSPORT AÉRIEN CIVIL*

NOTA.—Une étude de l'activité et de l'organisation militaires se présente mieux sous la rubrique de la Défense Nationale (voir "Armée de l'air" dans l'index).

Section 1.—Histoire et administration**Sous-section 1.—Historique**

Esquisse historique.—Un bref exposé historique de l'évolution de l'aviation au Canada paraît aux pp. 737-740 de l'Annuaire de 1938.

Route aérienne transcanadienne.—Un article descriptif à ce sujet paraît aux pp. 722-725 de l'Annuaire de 1940.

Service aérien transatlantique.—La somme de travail accomplie jusqu'au début des hostilités en vue de l'établissement d'un service aérien entre le Canada, les Etats-Unis et les Iles Britanniques en passant par Terre-Neuve est décrite aux pp. 725-729 de l'Annuaire de 1940.

Aviation civile d'avant-guerre et programme de défense.—Un article exposant les faits importants de l'aviation civile avant la guerre en 1939, de même que l'apport de l'aviation civile au programme de défense aérienne, a paru aux pp. 617-622 de l'Annuaire de 1941.

Administration.—Les dispositions administratives régissant l'aviation civile sont exposées aux pp. 647-648 de l'Annuaire de 1942. Les développements plus récents sont donnés dans la section traitant du contrôle des transports en temps de guerre, pp. 669-673.

Sous-section 2.—Progrès récents

Avant la guerre, l'aviation civile au Canada occupait une place de plus en plus importante dans la vie quotidienne de la nation. L'aéroplane jouait un rôle de premier plan dans le transport des matières postales tant dans les régions éloignées qu'entre les villes; le transport des voyageurs et des marchandises aux confins de la civilisation; la photographie et la cartographie des régions inexplorées; l'exploration et la prospection; le déplacement des chasseurs et des trappeurs vers des régions autrement inaccessibles, et le transport des touristes vers les régions sauvages du Canada pour la chasse, la pêche ou même le simple plaisir de s'évader de la civilisation. En même temps, il a contribué dans des proportions remarquables au développement du mouvement interurbain de l'Atlantique au Pacifique.

La guerre a nécessité l'abandon de toute cette activité dans l'intérêt de la défense nationale. Dans l'intervalle, cependant, la position du Canada dans le domaine de l'air s'est étonnamment renforcée grâce à une technique améliorée et à une augmentation considérable du personnel expérimenté, à la puissante organisation qui a été édiflée et à une expérience beaucoup plus vaste dans le domaine des opérations.

La tournure heureuse des événements en Europe en 1944 a permis la réduction du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique et, partant, la remise au Ministère des Transports d'un nombre considérable d'aéroports qui sont maintenant à la disposition de l'aviation civile. Plusieurs de ces aéroports seront utiles tant aux pilotes commerciaux qu'aux pilotes privés. Pour le moment, cependant, la rareté du carburant interdit toute reprise d'envergure de l'aviation civile.

* Les détails descriptifs et administratifs ont été préparés d'après les données fournies par J. A. Wilson, M.E.I.C., directeur des services de l'air, Ministère des Transports, et les statistiques ont été compilées par G. S. Wong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques du Bureau Fédéral de la Statistique.