

1.—Résumé statistique de l'aviation civile au Canada, 1938-43—fin

Détails	1938	1939	1940	1941	1942	1943
Heures de vol des avions—						
Transport payant..... nomb.	-	-	80,796	88,536	92,314	101,169
Transport non payant..... " "	-	-	6,871	7,049	5,227	6,438
Patrouilles, levers, etc..... " "	-	-	64,161	37,238	20,335	9,055
Totaux..... " "	133,168	145,638	151,828	132,823	117,876	116,662
Heures de vol des équipages..... nomb.	-	-	226,534	241,154	235,573	257,815
Heures de vol des passagers..... " "	-	-	300,904	379,777	480,534	562,337
H.p.-heures de vol des avions..... '000	-	-	105,451	113,797	127,246	165,487
Gazoline consommée ² gall.	2,002,255	3,148,238	3,959,798	4,389,648	4,653,555	5,661,301
Huile lubrifiante consommée ² " "	50,515	66,902	92,719	104,758	104,441	117,050
Aéroports civils autorisés (tous genres)..... nomb.	123	124		180	177	175
Avions civils autorisés (tous modèles)—						
Poids brut—						
Jusqu'à 2,000 lb..... nomb.	222	283	267	227	132	52
De 2,001—4,000 lb..... " "	113	96	85	86	64	48
De 4,001—10,000 lb..... " "	119	90	103	96	89	73
De plus de 10,000 lb..... " "	17	19	18	31	33	41
Totaux, avions..... " "	471	488	473	440	318	214
Propriété commerciale—						
Jusqu'à 2,000 lb..... nomb.	98	100	109	109	75	7
2,001— 4,000 lb..... " "	86	66	61	58	46	22
4,001—10,000 lb..... " "	94	78	80	71	61	65
De plus de 10,000 lb..... " "	17	19	18	30	32	45
Propriété, autre—						
Jusqu'à 2,000 lb..... nomb.	124	183	158	118	57	45
2,001— 4,000 lb..... " "	27	30	24	28	18	26
4,001—10,000 lb..... " "	25	12	23	25	28	14
De plus de 10,000 lb..... " "	Néant	Néant	Néant	1	1	
Personnel breveté de l'aviation civile—						
Pilotes commerciaux..... nomb.	226	166	128	77	108	67
Pilotes commerciaux à brevet limité..... " "	165	191	249	322	324	218
Pilotes affectés au transport..... " "	130	147	152	158	188	235
Pilotes privés..... " "	734	795	825	760	656	242
Ingénieurs en aviation..... " "	643	722	822	832	944	983

¹ Compilation différente de celle du Bureau de Poste, telle qu'indiquée à la page 768.

² Pour voituriers canadiens seulement.

³ Non connu.

Sous-section 2.—Facilités d'atterrissage

Les premières facilités d'atterrissage dont disposa l'aviation civile au Canada furent principalement les aéroports municipaux ou ceux des aérobuses voisins des grands centres urbains et un grand nombre de têtes de ligne d'où les services commerciaux orientaient leur trafic, surtout vers les régions minières du nord. Un grand terminus de navigation aérienne a été aménagé à Saint-Hubert, à sept milles au sud de Montréal, avec tout ce qu'il faut pour répondre aux exigences de l'immigration, de la douane et des postes. Ces premiers aéroports formaient le noyau qui, à la suite de nombreuses additions et améliorations, est devenu la chaîne d'aérodromes qui constitue aujourd'hui la route aérienne transcanadienne. L'évolution de cette route, de même que l'utilisation et l'expansion des facilités d'atterrissage pour fins militaires depuis le commencement de la guerre ont modifié la condition et les facilités de plusieurs aéroports municipaux.