

Des relevés détaillés ont été faits au cours de l'année sur des emplacements devant être choisis comme aéroports dans les provinces d'Alberta, Ontario, Québec et Nouveau-Brunswick, à Banff, Red-Lake, Atikokan, Gore-Bay, Wiarton, Caribou Island, Chibougamau, Matane et Fredericton. En vertu d'une entente avec le ministère des Mines et Ressources, la construction d'une seconde piste d'atterrissage a été commencée à l'aéroport de Yellowknife (T. du N.-O.), afin de permettre aux gros avions de transporter des approvisionnements en toute saison à cet important centre minier.

Reprise de l'aviation commerciale.—L'aviation commerciale au Canada attend encore l'apparition des derniers modèles d'avions civils. Dans l'intervalle, un certain nombre d'avions militaires transformés sont affectés au service de l'aviation commerciale. La construction d'avions de commerce au Canada a été considérablement entravée par l'insuffisance de matières premières et de pièces; on prévoit cependant qu'au début de 1947 les compagnies de transport commercial aérien au Canada seront en mesure de faire l'acquisition de nouveaux avions dont elles ont grand besoin et d'autre outillage nécessaire à leur expansion. Un grand nombre d'équipages canadiens, aériens et terrestres, formés au cours de la guerre, ont subi les épreuves nécessaires pour obtenir des certificats de compétence en aviation civile et comme ingénieurs d'aviation. On prévoit une expansion considérable de l'aviation commerciale au Canada à mesure que le nouvel outillage deviendra disponible.

Aviation privée.—Tout indique que lorsque le matériel sera disponible l'aviation privée reprendra d'une façon remarquable; jusqu'à maintenant, en dépit des surplus militaires, elle a subi un arrêt faute de matériel, de hangars et d'autres commodités d'aérodrome.

Réouverture des clubs d'aviation.—Les Royal Canadian Flying Clubs ont fait preuve d'une activité remarquable et un grand nombre d'aviateurs revenus d'outre-mer ont pris une part active à la renaissance de ce mouvement. Presque tous les Royal Canadian Flying Clubs ont été occupés à donner une formation élémentaire aux membres du C.A.R.C. au cours des années de guerre.

Les services aériens du ministère des Transports ont fait beaucoup pour encourager la réouverture des clubs d'aviation dans tout le Canada; lorsque la chose était possible, ils leur ont accordé des privilèges spéciaux dans les aérodromes du ministère. Avec la collaboration du C.A.R.C., les édifices de temps de guerre des aéroports ont été conservés et mis à la disposition des clubs d'aviation moyennant un loyer modique.

Service à horaire fixe du transport aérien au Canada

Lignes aériennes Trans-Canada en 1946.—L'expansion et l'amélioration du service caractérisent l'activité des lignes aériennes Trans-Canada en 1946. De nouvelles routes sont ouvertes, l'utilisation de certaines routes existantes est intensifiée et le service des voyageurs sensiblement accru par l'acquisition de nouveaux avions plus gros ajoutés à la flotte aérienne des lignes Trans-Canada. L'expansion des lignes aériennes a pour effet de raccourcir de façon relative les vastes distances au Canada, tout en favorisant les relations internationales.