

sieurs facteurs : l'immensité du pays, la multitude de lacs et de rivières qui offrent des pistes naturelles en été et en hiver et les efforts soutenus de Canadiens confiants dans l'avenir de l'aviation. Parmi ces derniers figurent les milliers de jeunes Canadiens qui ont fait la guerre aérienne.

L'aviation de la brousse, genre de transport typiquement canadien, était florissante entre les deux guerres, mais ce n'est que le 25 novembre 1927 que la première livraison interurbaine entièrement canadienne de la poste aérienne a été effectuée au Canada, d'Ottawa à London (Ont.). L'inauguration du service aérien interurbain a ouvert à l'aviation canadienne une nouvelle ère et amorcé la réalisation du réseau aérien trans-canadien. En même temps, le gouvernement a secondé l'essor des clubs d'aviation au moyen de subventions et dons d'avions en vue de procurer des facilités d'entraînement au personnel requis par l'aviation civile canadienne.

La population canadienne n'était pas assez dense pour encourager le capital privé à s'intéresser à un service aérien trans-canadien pourtant bien nécessaire. Aussi, le gouvernement fédéral a-t-il assumé la responsabilité de l'organisation d'un service aérien transcontinental quand les lignes aériennes Trans-Canada ont été créées en vertu d'une loi fédérale de 1937. Le service régulier de jour et de nuit d'Air-Canada exigeait dans plusieurs cas une expansion considérable des aéroports afin de les conformer à de hautes normes de fonctionnement. L'aménagement d'aérodromes et de pistes, le montage de postes de radio-alignement à des intervalles d'environ 100 milles, l'installation de feux et de lignes de terre, l'aménagement de terminus et l'expansion rapide des services météorologiques constituaient une tâche gigantesque car tous ces travaux ont marché de pair. A la fin de 1938, des avions réguliers, transportant matières postales et messageries, circulaient entre Montréal (P.Q.) et Vancouver (C.-B.). L'inauguration d'un service régulier de transport de passagers entre ces deux villes, le 1^{er} avril 1939, marquait l'aube d'une nouvelle époque de l'aviation civile au Canada. Depuis ses débuts, Air-Canada a pris rapidement de l'expansion; ce réseau de l'État compte maintenant parmi les meilleurs. Ses progrès ont fort encouragé l'établissement du service aérien trans-Canada du ministère des Transports, service qui est aujourd'hui l'un des réseaux de routes aériennes les plus complets et les plus intégrés du monde.

La route aérienne transcanadienne non seulement a rendu possible l'exploitation d'un service aérien régulier et sûr d'un bout à l'autre du pays, mais, durant la seconde guerre mondiale, elle a permis d'effectuer en quelques heures de vol l'expédition des avions dont le transport par eau et rail et le montage à destination auraient pris des semaines. En plus d'être un service d'aviation commerciale sûr, le réseau des lignes aériennes du Canada est aussi un facteur important de la défense du pays, capable de s'adapter à la manœuvre de plusieurs centaines d'avions.

A la fin de la seconde guerre mondiale, plusieurs anciens aviateurs militaires se sont lancés dans l'aviation commerciale au service des grandes sociétés, tandis que plusieurs autres se sont adonnés au cabotage aérien, au louage, au saupoudrage des cultures et à la photographie aérienne, de sorte que des services aériens de tous genres se sont établis à travers le pays.

Les restrictions sur les voyages en temps de guerre abolies, les envolées régulières au pays et à l'étranger ont augmenté à mesure qu'on a pu disposer de plus d'équipement, d'horaires et de nouvelles lignes.

Contrôle de l'aviation civile.—Au Canada, le contrôle de l'aviation relève du gouvernement fédéral et s'exerce en vertu de la loi de 1919 sur l'aéronautique, et de ses modifications. La loi de l'aéronautique se divise en trois parties. De manière