

Durant l'été, les avions empruntent la voie nord pour se rendre en Grande-Bretagne, en passant soit par Goose-Bay au Labrador, soit par Gander à Terre-Neuve. En conformité d'un accord avec Terre-Neuve, tous les services transatlantiques, sauf les Lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique), font escale à Gander, si la température le permet. Air-Canada (Atlantique) est le seul service transatlantique autorisé à faire escale régulièrement à Goose-Bay. Les autres sociétés ne peuvent le faire que si la température ne permet pas d'atterrir ailleurs.

Le 1^{er} mai 1948, Air-Canada a inauguré un service aux Bermudes de deux envolées aller et retour par semaine; une part de Montréal (P.Q.) et l'autre, de Toronto (Ont.).

En vertu d'un traité avec le Portugal, les avions d'Air-Canada peuvent atterrir aux Açores si la température rend la voie nord impraticable.

L'hiver de 1946-1947 a démontré l'opportunité d'établir un poste de ravitaillement en essence dans l'est des Maritimes au bénéfice des nombreux services transatlantiques. La route sud, via les Açores, offre beaucoup plus de sûreté si l'on a le choix d'un autre aéroport que Gander à un endroit propice sur le continent. Durant l'hiver de 1947-1948, plusieurs services ont obtenu la permission temporaire d'atterrir à Sydney (N.-É.), où l'aéroport est assez bien aménagé pour recevoir les avions transatlantiques. La plupart des services transatlantiques préfèrent Sydney (N.-É.) et l'aéroport y sera amélioré en vue d'en faire un poste permanent de ravitaillement en essence.

Les Lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) limitée, se servent exclusivement d'avions North Star pour le service transatlantique et celui des Bermudes. Le 14 mai 1948, ces avions ont été affectés au service international, entre Toronto et New-York, et le 1^{er} juin 1948, au service domestique également. Le North Star, adaptation canadienne du Douglas DC-4, est muni de moteurs britanniques Rolls-Royce Merlin. Le rendement de cet appareil est si bon qu'on le tient pour un chef-d'œuvre du génie aéronautique canadien.

Section 2.—Aéroports et avions

Sous-section 1.—Résumé statistique de l'aviation civile

Le Bureau fédéral de la statistique recueille des exploitants commerciaux de transports aériens, des aéro-clubs, etc., les statistiques de l'aviation civile et les réunit. Il ne recueille pas, cependant, les renseignements sur les licences et les accidents, lesquels sont fournis par la Division de l'aviation civile du ministère des Transports.

Les sociétés commerciales se divisent en deux catégories: sociétés engagées principalement dans l'aviation internationale entre le Canada et les États-Unis et sociétés engagées exclusivement ou presque dans l'aviation entre stations canadiennes (voir le tableau 8, p. 789). Les envolées régulières sur le tronçon Montréal-Vancouver de la route aérienne transcanadienne remontent à la fin de 1938, de sorte que les statistiques de 1939 sont les premières à s'étendre aux grandes opérations des L.A.T.-C. Les sociétés en activité dans le nord transportent des passagers, des marchandises et des fournitures dans les centres miniers, ce qui explique le volume élevé de marchandises transportées par avion au Canada. Cette particularité de l'aviation civile au Canada rend difficile les comparaisons avec les autres pays où l'avion sert surtout au transport interurbain des passagers entre des aéroports bien établis.