

d'aéroports principaux et intermédiaires et autres installations. Les Lignes aériennes Trans-Canada ont été établies par une loi du Parlement en 1937 afin d'assurer un service aérien transcontinental sous la régie du gouvernement.

Durant la seconde guerre mondiale on a aménagé un grand nombre d'aéroports et d'aérodromes afin d'assurer la formation d'aviateurs en vertu du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. A la fin de la guerre, de nombreux ex-aviateurs militaires canadiens se sont tournés vers l'aviation commerciale et sont entrés au service de compagnies déjà existantes ou ont aidé à fonder de nouveaux services aériens. Les services aériens transatlantiques, inaugurés durant la guerre par le ministère des Transports, ont été confiés aux Lignes aériennes Trans-Canada pour en faire l'exploitation sur un pied régulier.

Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, formées par la fusion de petites compagnies commerciales en vue de desservir le nord du Canada, sont chargées d'assurer des services transpacifiques au nom du Canada. Elles ont inauguré leurs services réguliers de Vancouver à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande en juillet 1949 et comptaient assurer une liaison avec le Japon, la Chine et Hong-Kong plus tard durant l'année.

Contrôle de l'aviation civile.—Au Canada, la réglementation 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 générale, la Partie I traite de l'aspect technique de l'aviation civile, soit l'immatriculation des avions, la délivrance de permis aux aviateurs, l'établissement et l'entretien des aéroports et des facilités de navigation aérienne, la réglementation de la navigation aérienne, les enquêtes sur les accidents et la conduite sûre des avions. Cette partie de la loi est appliquée par le contrôleur de l'Aviation civile, sous la surveillance du directeur des Services de l'air, ministère des Transports. La Partie II vise l'aspect social et l'aspect économique des services aériens commerciaux et attribue à la Commission des transports aériens certaines fonctions statutaires relatives à la délivrance de permis d'exploitation aux services aériens commerciaux et leur réglementation économique en conformité de l'intérêt public. La Partie III de la loi traite de questions d'administration interne se rattachant à la loi.

Progrès récents.—Les services réguliers de la route aérienne des Grands lacs, dont l'exploitation a commencé en 1947, ont été étendus. Cette ligne raccourcie du réseau aérien Trans-Canada a été achevée, avec la collaboration des États-Unis, par l'aménagement d'aéroports intermédiaires sur la rive sud du lac Supérieur.

Des systèmes d'atterrissage aux instruments (I.L.S.) destinés à faciliter l'atterrissage sous des conditions de faible visibilité ont été installés à sept principaux aéroports au Canada et sont en voie d'installation à neuf autres. Parmi les pays qui s'intéressent à l'aviation, le Canada se classe en tête pour ce qui est de l'installation de ces systèmes adoptés, en juillet 1949, par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Douze des aéroports civils du Canada échelonnés d'un littoral à l'autre sont maintenant des escales régulières pour les services commerciaux internationaux. On a étudié à fond le problème de la construction d'aéroports capables de supporter les lourds avions modernes de transport et, à ce sujet, le Canada a mis au point un modèle d'aéroport de construction économique qui répond aux exigences de l'aviation nationale et internationale.