

Jusqu'à la première guerre mondiale, l'aviation au pays a peu progressé. Après la guerre, un bon nombre des aviateurs canadiens anciens combattants ont aidé à établir des services de transport aérien dans les régions inaccessibles, à assurer la patrouille des régions forestières et à établir des services aériens interurbains. Durant cette période, le gouvernement a aidé les aéroclubs à former les pilotes et les mécaniciens nécessaires à l'aviation civile au Canada.

Durant la seconde guerre mondiale, on a aménagé un grand nombre d'aéroports et d'aérodromes afin d'assurer la formation d'aviateurs en conformité 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, société créée en 1937 par une loi du Parlement afin d'assurer un service aérien transcontinental régulier sous la régie de l'État. Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont été formées par la fusion de petites compagnies commerciales en vue de desservir le Nord du Canada. En 1949, elles ont été 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 une liaison avec le Japon, la Chine et Hong-Kong en septembre.

Contrôle de l'aviation civile.—Au Canada, la réglementation de l'aviation civile relève du pouvoir fédéral et s'exerce en vertu de la loi de 1919 sur l'aéronautique et de ses modifications. La loi de l'aéronautique compte 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 installations 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 économique des services aériens commerciaux et attribue à la Commission des transports aériens certaines fonctions relatives à la réglementation des services aériens commerciaux. La Partie III de la loi porte sur les questions d'administration interne se rattachant à la loi.

Services météorologiques.—Les services de la Division de la météorologie du ministère des Transports ont pris de l'extension afin de pouvoir fournir à l'aviation, d'une manière satisfaisante, les données et prévisions météorologiques pour les hautes altitudes, les régions nouvelles et les routes prolongées. On a établi à Montréal un Bureau central d'étude et à Edmonton une équipe chargée des prévisions destinées aux régions de l'Arctique. De nouvelles méthodes mécaniques servent au dépouillement des données météorologiques et le réseau des stations d'observation de l'atmosphère de surface et des couches supérieures a été agrandi. Le service comptait en 1952, 40 bureaux de prévisions reliés par le télétype, le télétype radiophonique et le téléautographe agrandisseur. Des stations météorologiques dans l'Arctique et une station dans le Pacifique, à 1,000 milles à l'ouest de Vancouver, ont été maintenues en vertu d'accords internationaux.

Association royale canadienne des aéroclubs.—A la fin de 1952, cette association comptait 36 clubs groupant au total 4,000 membres environ. Voici quelques chiffres sur son activité de 1952 (chiffres de 1951 entre parenthèses): heures de vol