

ment des clubs d'aviation prenait naissance, jouissait des subsides gouvernementaux et recevait des avions en cadeau. Il se forma vingt-trois clubs d'aviation dans les principales villes canadiennes en 1928 et 1929. Les aérodromes établis par les municipalités ou par ces clubs d'aviation formaient les noyaux de la route aérienne transcanadienne, tandis que le gouvernement fédéral devait fournir les champs d'atterrissage intermédiaires, spécialement dans les Rocheuses et le nord ontarien, le service météorologique, l'éclairage et les services radiophoniques. (Voir p. 740-742.)

Ce fut immédiatement après la guerre qu'il fut question de faire passer l'administration de l'aviation sous le contrôle de la Commission de l'Air. Au commencement de 1923, par suite de l'unification des forces de la défense sous le ministère de la Défense Nationale, la Commission de l'Air fut abolie et l'administration de l'aviation releva du nouveau ministère. A cette époque où les services d'aviation militaire et d'aviation civile étaient peu importants et dans les premières phases de leur développement, les avantages qu'il y avait de fusionner leur administration en un seul ministère étaient évidents. Toutefois, les deux fonctions se développaient inévitablement dans des champs d'action différents, ces différences s'appliquant et aux types d'avion et à l'entraînement du personnel. Le progrès de l'aviation militaire et de l'aviation civile avait rendu moins judicieuse leur administration en un seul ministère et, dans l'automne de 1936, la stabilité de l'administration de l'aviation dans le Dominion fut finalement atteinte par la séparation complète des fonctions militaires et civiles, ces dernières étant transférées au nouveau ministère des Transports. L'aviation civile est maintenant devenue une partie si importante des facilités de transport au Canada qu'elle peut être mieux administrée par le ministère qui s'occupe des services ferroviaires, maritimes et routiers dont l'aviation est un complément.

#### ROUTE AÉRIENNE TRANSCANADIENNE.

**Facilités modernes de la route aérienne.**—Le terme "route aérienne" peut se définir la ligne d'envolée entre deux aéroports-terminus où ont été installés en permanence des balisages pour la navigation aérienne. Un système uniforme de balisage pour ce genre de navigation s'est implanté graduellement en Amérique du Nord et il en est rigoureusement tenu compte dans la construction et l'aménagement de la route transcanadienne. Il importe d'en indiquer les caractéristiques les plus importantes. Les traits essentiels de ce système sont des services météorologiques et radiophoniques efficaces. Les aéroports-terminus, c'est-à-dire ceux où se font les arrêts réguliers, doivent être des champs où l'atterrissage est praticable dans toutes les directions et dans toutes les conditions atmosphériques; ils doivent avoir trois pistes de décollage ou plus, à surface dure et longues de 3,000 pieds au moins, bien éclairées avec des balises aériennes électriques, des projecteurs, des systèmes d'éclairage qui délimitent les pistes de décollage, des lumières de repérage et d'approche pour indiquer la ligne d'envolée vers les bandes de terre pavée pour l'atterrissage, et des lumières obstruantes pour déterminer les obstacles qui pourraient empêcher le libre accès de l'aéroport. A une distance d'environ trois milles il doit y avoir une station radiophonique à ondes dirigées qui guide le pilote vers la route aérienne et le conduit directement au-dessus de l'aéroport à une altitude convenable à l'atterrissage.