

stratégiques afin d'en faire de parfaits modèles de construction, la route peut maintenant être survolée en toute sécurité pendant le jour. L'installation des réseaux radiophoniques à ondes dirigées et des appareils émetteurs-récepteurs se fait aussitôt que les manufacturiers peuvent remplir leurs commandes. Le programme d'éclairage des aéroports est également bien en train.

Les opérations régulières de Vancouver à Winnipeg, la moitié de la route aérienne dans l'ouest, étaient possibles à la fin de 1937 et, s'il n'y a pas de retard indu dans les livraisons de matériel et d'aéroplanes, la route aérienne devait être en mesure de fournir un service régulier à toutes les saisons de l'année, de nuit et de jour, de Vancouver à Montréal vers la mi-été de 1938. La section de l'Atlantique, à l'est de Montréal, n'est pas aussi avancée, mais au terme d'une autre saison de construction elle devrait pouvoir offrir un service régulier.

Le Parlement a adopté en 1937 une loi créant une compagnie exploitante nationale—les Lignes aériennes Trans-Canada—pour l'opération du réseau transcanadien; cette corporation est maintenant organisée et a commencé ses fonctions. Il faut du temps pour édifier une telle organisation, mais elle exploite déjà le service postal Seattle-Vancouver qu'elle utilise comme champ d'expérimentation. Dès que les commandes d'aéroplanes seront remplies, les Lignes aériennes Trans-Canada augmenteront leurs opérations jusqu'à ce qu'elles englobent tout le réseau d'une côte à l'autre.

L'augmentation de la vitesse d'atterrissage et l'introduction des envolées nocturnes et dans toutes les conditions climatiques requièrent des aéroports plus vastes, dont les approches libres et les surfaces améliorées doivent être plus longues. Les aéroports qui étaient parfaits il y a cinq ans ne suffisent plus. Le ministère des Transports coopère avec les autorités municipales de toutes les parties du pays afin de fournir des aéroports-terminus du standard requis et donne de généreux subsides afin qu'il y ait des aéroports de premier ordre aux principaux centres de trafic.

### SERVICE AÉRIEN TRANSATLANTIQUE.

La dernière décade a vu la création d'un réseau mondial de communications aériennes. L'Europe est sillonnée par un réseau de lignes aériennes qui en relie les principaux centres et s'étendent aux confins de l'Afrique, de l'Asie et de l'Australasie. En Amérique du Nord, les Etats-Unis disposent d'un réseau aérien semblable qu'ils ont développé afin d'assurer des moyens rapides de transport à tous les points de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud. L'océan Pacifique a été survolé et l'Amérique du Sud reliée à l'Europe. La seule grande route aérienne à ne pas être régulièrement desservie par l'avion est l'Atlantique nord. Cette route commerciale est peut-être la plus importante du monde. Elle rapproche les plus grands centres de population et d'industrie du Vieux et du Nouveau Mondes. Elle est desservie par le système de transport et de communications le plus parfait du monde et s'il est un endroit où la valeur et le volume du trafic sont suffisants pour justifier l'établissement d'un service commercial aérien, c'est bien ici. La grande piste circulaire ou la route la plus courte reliant ces deux grandes régions industrielles passe en bas de la vallée du Rhin, par le nord de la France et de la Belgique, par Londres, le nord de l'Irlande, le détroit de Belle-Isle, Montréal, longe la vallée du Saint-Laurent et passe finalement au bassin du Mississippi. Les termini de l'est et de l'ouest de la route aérienne transatlantique directe se trouvent à l'intérieur du Commonwealth Britannique. Le Gouvernement canadien, depuis les premiers jours de l'aviation, en surveille l'évolution avec un intérêt croissant. La longueur de la traversée océanique et les problèmes climatiques ont retardé l'établissement d'un