

service régulier par cette route, mais, grâce aux progrès de la science aéronautique et radiophonique de même que des services météorologiques, ces obstacles sont sur le point d'être surmontés.

Sur l'invitation du gouvernement de Terre-Neuve des représentants des gouvernements canadien et du Royaume-Uni se sont rendus à St-John, Terre-Neuve, en juillet 1933, pour conférer sur la navigation aérienne transatlantique. Des représentants des Imperial et Pan American Airways assistaient de même à la conférence, dont le résultat fut une étroite coopération entre les trois gouvernements dans l'élaboration de certaines recherches préliminaires et les études météorologiques.

En décembre 1935, une entente de collaboration fut conclue à Ottawa entre les gouvernements canadien, du Royaume-Uni, de l'Etat Libre d'Irlande et de Terre-Neuve en vue de coopérer à l'établissement d'un service aérien transatlantique. Comme la coopération des Etats-Unis était beaucoup plus souhaitable que l'établissement d'un service rival, les représentants des gouvernements du Commonwealth se rendirent à Washington, après la conférence d'Ottawa, en 1935, et une entente fut conclue avec les représentants du gouvernement des Etats-Unis assurant la coopération de ce pays dans l'établissement d'un service transatlantique régulier devant transporter le courrier, les passagers et les marchandises. Comme résultats pratiques de ces deux conférences des envolées d'essai furent faites par les avions des Imperial et Pan American Airways au cours de l'été 1937. Les deux compagnies se servirent d'hydravions, ceux de l'Imperial Airways étant deux des nouveaux modèles "Empire", hydro-monoplans à ailes surélevées, tandis que la Pan American Airways se servit de son hydravion "Clipper" type d'aéronef dont les expériences ont été couronnées de succès dans le service transpacifique. Le succès de ces essais laisse espérer que sous peu seront établis des services commerciaux transatlantiques.

La participation canadienne aux envolées d'essai s'est limitée à trouver des bases d'amérissage, et fournir les services météorologiques et radiophoniques, ceux-ci à Terre-Neuve aussi bien qu'au Canada. En vertu de l'entente d'Ottawa, lorsque les essais auront justifié l'établissement d'un service régulier, une compagnie exploitante mixte sera formée de l'Imperial Airways, des Trans-Canada Air Lines et d'une compagnie désignée par l'Etat Libre d'Irlande pour assurer le fonctionnement du service en permanence. Des pourparlers se poursuivent présentement entre les trois compagnies dans le but d'établir prochainement cette compagnie exploitante mixte.

Sous-section 2.—Administration.

L'aviation civile, qui était administrée autrefois par le ministère de la Défense Nationale, relève maintenant du ministère des Transports, créé en novembre 1936.

Les fonctions administratives relèvent du commissaire de l'aviation civile et comprennent la vérification et l'enregistrement des avions et des aéroports, l'émission des permis aux pilotes commerciaux et privés, aux mécaniciens et aux navigateurs. L'aviation civile s'occupe en plus de tracer et d'établir des routes aériennes et de tout ce qui a trait aux services aéronautiques.

Opérations provinciales.—Le service aérien provincial d'Ontario possède 25 avions pour la protection des forêts contre l'incendie, le transport, la photographie et la cartographie aériennes dans le nord de la province. Le service d'aviation du Manitoba, en 1937, a utilisé six avions pour la protection des forêts sous la direction du service forestier. Les autres provinces ont confié à des pilotes commerciaux engagés sous contrats par les gouvernements provinciaux les travaux nécessitant l'usage d'avions.