

trente minutes les dernières informations sur la température, sont dirigés pendant leur vol, reçoivent tous les renseignements concernant les autres aéroplanes volant dans leur voisinage et sont avertis quand atterrir.

La méthode actuellement en usage requiert des stations radiophoniques à ondes dirigées et des postes émetteurs et récepteurs établis le long de la route aérienne à des intervalles d'environ 100 milles entre les aéroports-terminus. Des aéroports secondaires sont construits tout près de ces stations et directement dans la ligne d'envolée. Ce ne sont pas nécessairement des points d'arrêt, mais ils assurent l'atterrissage en cas de besoin. Le nombre de ces aéroports intermédiaires jugés nécessaires à la sécurité varie avec le caractère du pays. En rase campagne, sur les terres colonisées et agricoles où il n'y a pas de montagnes et où la température est normalement belle, on peut s'en passer ou les espacer à des intervalles d'une cinquantaine de milles entre les principaux aéroports. Dans la région des Rocheuses et dans le nord ontarien, où, à cause de la nature du climat et de la surface capricieuse du terrain, il n'y a pas à choisir entre les endroits d'atterrissage en cas d'urgence, l'espacement moyen est d'environ trente milles. Lorsqu'elle sera terminée, la route aérienne transcanadienne sera jalonnée d'aéroports situés de 30 à 50 milles l'un de l'autre depuis Moncton jusqu'à Vancouver. Toutes les municipalités importantes qui ne seront pas situées sur la route aérienne transcanadienne y seront reliées par des "embranchements." On fait des arrangements en vue d'un échange de trafic international avec le réseau aérien des Etats-Unis aux villes situées près de la frontière.

Construction.—Les conditions naturelles divisent la route aérienne transcanadienne en quatre régions distinctes: la région des Montagnes, de la côte du Pacifique aux contreforts de l'Alberta; la région des Prairies, des mêmes contreforts aux frontières de l'Ontario; la région laurentienne, à travers l'ouest de l'Ontario jusqu'à la vallée de l'Ottawa; et la région de l'Atlantique, soit les superficies colonisées du bassin des Grands Lacs, les Cantons de l'Est, du Québec, et les Provinces Maritimes.

La région des Prairies offre naturellement les problèmes de construction et d'exploitation les moins compliqués. Là, la précipitation est légère, la visibilité est ordinairement bonne, les changements de contour sont gradués et partout on peut trouver des sites d'aérodromes n'exigeant que peu d'aménagement. Dans la section des Prairies la levée des plans de la route canadienne commença en l'été de 1928; ensuite furent construits des aéroports et les installations électriques. A la fin de 1929 une chaîne d'aéroports illuminés avait été établie entre Winnipeg et Edmonton via Regina et Calgary, et un contrat pour le transport du courrier avait été accordé à la Société aérienne Trans-Canada par le ministère des Postes. Les envolées sont réellement commencées depuis le 1er mars 1930 et un service de nuit se fait dans chaque direction. La construction de cinq stations radiophoniques à ondes dirigées, en 1931, a considérablement accru l'efficacité de la route aérienne. Ce service s'est continué régulièrement et a donné des résultats satisfaisants jusqu'au 31 mars 1932, alors que pour des raisons d'économie dans tous les services il a été temporairement suspendu. Bien que le service à travers les Prairies cessât d'opérer, le levé de plans de la route aérienne alors commencée dans les montagnes, dans le nord d'Ontario, dans le Québec et les Provinces Maritimes se continua en vu de la complétion éventuelle du réseau d'un littoral à l'autre.

La nécessité de trouver de l'emploi utile pour un grand nombre d'hommes célibataires sans domicile dans toutes les parties du pays conduisit à l'établissement de camps de construction d'aérodromes dans la section des Rocheuses, dans le nord