

ontarien, dans la province de Québec et les Provinces Maritimes. Une bonne somme de travail précieux fut accompli, et le système fut maintenu jusqu'au 30 juin, 1936, alors que tous les camps de travail furent fermés et que les travaux de construction furent poursuivis soit au moyen de contrats ou de travail à la journée.

Le Parlement a adopté en 1937 une loi créant une compagnie exploitante nationale—les Lignes Aériennes Trans-Canada—pour l'opération du réseau transcanadien, et en juillet et août de cette année le personnel de la compagnie exploitante et le ministère des Transports firent une inspection conjointe pour connaître les facilités de navigation aérienne requises pour compléter la route. 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 facilités qui convenaient parfaitement il y a cinq ans ne suffisent plus. La construction et l'installation des postes nécessaires de direction, l'élargissement des aéroports et l'installation du système d'éclairage des routes aériennes ont été commencés en septembre 1937 et ont été poursuivis énergiquement depuis lors. Le travail a été poussé plus rapidement dans la section ouest; l'activité y a été concentrée afin que le réseau pût fonctionner le plus tôt possible. Entre temps, les Lignes Aériennes Trans-Canada organisaient et formaient leurs équipes de l'air et de terre, se procuraient les avions nécessaires et bâtissaient les hangars et ateliers essentiels à l'opération du réseau.

Opérations.—Le 1er janvier 1938, tout ce travail était assez avancé pour permettre de commencer des envolées d'essai sur un horaire diurne entre Vancouver et Winnipeg. Les résultats de ces envolées expérimentales ont été si satisfaisants que, le 4 mars, on a commencé le transport expérimental des matières postales entre Vancouver et Winnipeg. Le 1er oct., l'érection des autres postes radiophoniques et l'installation d'un télétype, d'un service radiotélégraphique dans les deux sens, d'un service météorologique, l'amélioration des aéroports et l'éclairage de la route pour les opérations de nuit étant complétés, un service régulier d'aéroposte a été formellement inauguré sur cette partie de la route. La connexion nord de Lethbridge avec Edmonton a aussi été couverte en même temps, bien qu'on ne puisse pas y faire d'arrêt tant que le nouvel aéroport plus grand à Calgary ne sera terminé.

L'érection des postes radiotélégraphiques entre Winnipeg et Montréal cependant progressait rapidement. L'achèvement des aéroports et l'installation de l'éclairage commençaient aussitôt que les conditions atmosphériques le permettaient dans le nord d'Ontario. La livraison des dix avions "Lockheed 14", achetés pour l'opération de la principale ligne, a été complétée en septembre, et les travaux de construction étaient si avancés que des envolées quotidiennes régulières sur horaire ont été inaugurées pour l'entraînement du personnel, de l'air et de terre, sur cette section de la route le 10 sept. Un service de messageries entre Montréal, Toronto et Vancouver a été inauguré le 17 oct. Le 1er déc. la construction et l'outillage du réseau aérien étaient assez avancés pour justifier l'inauguration d'un service quotidien aéropostal entre Montréal et Vancouver. Les premières envolées montrèrent qu'il fallait d'autres postes indicateurs de direction à certains points dans les Rocheuses et ailleurs pour qu'il y eût parfaite sécurité lors de mauvaise température. Quatre autres postes indicateurs de direction ont été établis et mis en opération de bonne heure en 1939.

Il y a actuellement 30 postes de repère le long de la route à des distances d'environ 100 milles, bien que dans les montagnes ils soient plus rapprochés. Il y a dans le voisinage de presque chaque poste un aéroport, parfaitement éclairé pour le