

vol de nuit, où des observations météorologiques sont faites et relayées aux avions en vol et aux centrales de radiodiffusion à Vancouver, Lethbridge, Edmonton, Winnipeg, Kapuskasing, Toronto et Montréal. A ces stations on prépare une carte météorologique quatre fois par jour et l'on émet les prévisions atmosphériques du district pour les six heures à suivre.

Les travaux de construction à l'est de Montréal ont été poursuivis vigoureusement. A la base principale des Provinces Maritimes, à Moncton, N.-B., un aéroport majeur est en construction et le contrat pour l'érection d'un poste de repèrément a été adjugé. Le champ intermédiaire à Blissville, N.-B., est complété maintenant et le poste de repèrément est en construction. A Mégantic, des améliorations majeures à l'aéroport sont commencées, toujours en vue de rendre possibles des opérations régulières entre Moncton et Montréal à l'automne de 1939.

SERVICE AÉRIEN TRANSATLANTIQUE.

La dernière décade a vu la création d'un réseau mondial de transports aériens. L'Europe est sillonnée par un réseau de lignes aériennes qui en relient 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 les 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, relié 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 terrien de transport et de communication 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 St-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 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 du Canada 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 des études météorologiques.

En décembre 1935, une entente de collaboration fut conclue à Ottawa entre les gouvernements du Canada, 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 désirable 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