

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 des Imperial Airways étant deux des nouveaux modèles "Empire", hydro-monoplans à ailes surélevées, tandis que les Pan American Airways se servirent de leur hydravion "Clipper", type d'avion dont les expériences ont été couronnées de succès dans le service transpacifique. Le succès de ces essais laisse espérer que sous relativement peu de temps seront établis des services commerciaux transatlantiques.

En 1938, le service aérien transatlantique a été très peu actif parce qu'il était nécessaire de construire de nouveaux hydravions, à la lumière de l'expérience acquise après les opérations de 1937. La livraison des nouveaux types, britanniques et américains, a été faite et des opérations aériennes régulières sont projetées pour un avenir prochain.

La seule envolée transatlantique accomplie par la route nord en 1938 est celle du Mercury, la partie supérieure de l'intéressant avion composé Short-Mayo. Cet hydravion, transportant 1,000 livres de matières de messagerie, fut lancé par son porteur, le Maia, près de Foynes, à 20.00 heures (heure avancée d'été) le 21 juillet, et il amerrit à Montréal sans avoir fait d'escale ailleurs à 16.20 heures (heure astronomique) le 22 juillet, pour y faire plein d'essence et continuer à New-York. Le Mercury retourna à Southampton par envolées faciles via Montréal, Botwood, les Açores et Lisbonne.

La participation canadienne aux envolées d'essai s'est limitée à trouver des bases d'amérissage, et à fournir les services météorologiques et radiophoniques, ces deux derniers 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 des Imperial Airways, des Trans-Canada Air Lines et d'une compagnie désignée par l'Etat Libre d'Irlande pour assurer le fonctionnement d'un 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.

En 1938, le Parlement a voté la loi des transports (c. 53 des Statuts) étendant la juridiction de l'ancien Bureau des Commissaires des Chemins de Fer pour y inclure les règlements du transport aérien et certaines classes de transport par eau. Le Bureau des Commissaires des Transports coopère avec la branche de l'aviation civile à la réglementation des services aériens de façon à stabiliser l'industrie, en prévenant la compétition destructive, et à assurer un standard plus élevé de sécurité et d'efficience dans l'opération de tous les services aériens réguliers au Canada.

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.