

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'Irlande (Eire) 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, 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 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.

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 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 officielle britannique) le 21 juillet, et il amerrit à Montréal sans avoir fait d'escale ailleurs à 16.20 (heure officielle britannique) 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.

Les envolées d'essai ont été continuées en 1939. Un service hebdomadaire a été inauguré par les Imperial Airways, Limited, entre Southampton et New-York, le 5 août et poursuivi jusqu'à la fin de septembre. Huit traversées aller et retour ont été complétées avec succès.

Peu de temps après le début de la guerre, les Pan American Airways ont discontinué leur service transatlantique sur les routes septentrionale et méridionale, vers Shannon et Lisbonne respectivement. Le dernier voyage vers l'est des Pan American Airways a été accompli par le *Yankee Clipper* qui est arrivé à Shannon le 5 octobre.

Les services transatlantiques fonctionnent en collaboration avec les gouvernements du Royaume-Uni, du Canada, de l'Irlande (Eire) et de Terre-Neuve. De cette façon, les dispositions nécessaires ont été prises pour assurer les services de communication et de météorologie, l'outillage des aéroports et les facilités générales nécessaires aux expériences et au fonctionnement de ces services.