

Service aérien transatlantique

Le stimulant donné au développement du service aérien transatlantique par la concurrence commerciale et le prestige national avant la guerre a eu peu d'effet en comparaison des besoins énormes de la guerre. En vertu de l'accord aérien de 1935, le Royaume-Uni poursuivait un programme, qui semblait alors vigoureux, de construction d'hydravions à coque en vue de réunir l'Europe et l'Amérique par un service aérien transatlantique. Aux termes de cet accord, le Canada devait se charger des services météorologiques à Terre-Neuve. Ce n'est qu'à la lumière des événements passés que l'on constate aujourd'hui la grande carence d'éléments essentiels à l'exploitation efficace d'un tel service. Les bulletins météorologiques étaient rares et n'auraient pu suffire aux besoins de nos jours; le balisage des routes aériennes existait à peine; les moyens de communication étaient extrêmement rudimentaires; en outre, les hydravions ne pouvaient emprunter les voies septentrionales que durant les mois d'été.

Durant la guerre, la nécessité d'expédier rapidement des avions en Europe a entraîné en quelques mois des changements qui normalement auraient pris sans doute des années. Un vaste aéroport a été construit à Goose-Bay au Labrador et celui de Gander à Terre-Neuve a été grandement amélioré. On a installé partout où c'était possible des balises à longue distance reliées par radio les unes avec les autres et avec des centres sur la terre ferme des deux côtés de l'Atlantique. Des postes météorologiques ont été aménagés, non seulement sur le continent, mais aussi en Islande et au Groënland; enfin une flotte de navires croisait continuellement en certaines régions plus ou moins déterminées de l'Atlantique en vue de fournir des données météorologiques exactes à de fréquents intervalles.

Pendant que ces services étaient encore en voie de perfectionnement, on s'est rendu compte que la livraison rapide et sûre du courrier pourrait améliorer sensiblement le moral des forces armées canadiennes en Grande Bretagne. Le gouvernement britannique a mis un bombardier Lancaster aménagé à la disposition du ministère canadien des Transports, qui à son tour l'a remis aux lignes aériennes Trans-Canada aux fins du service aérien transatlantique du gouvernement canadien. Durant les quelques mois suivants, six autres avions du même genre ont été affectés à ce service, au fur et à mesure de leur fabrication à Malton (Ont.).

La première envolée du service aérien transatlantique du gouvernement canadien, entre le Canada et le Royaume-Uni, a eu lieu le 22 juillet 1943. Depuis lors jusqu'au 31 mars 1947, le service a transporté 8,370 passagers, 215,000 livres de marchandises et 2,403,500 livres de matières postales entre le Canada et la Grande-Bretagne.

La situation différente à la fin de la seconde guerre mondiale a nécessité l'abolition de l'accord de 1935, en vertu duquel l'ancien service aérien transatlantique devait être exploité par le Royaume-Uni avec l'aide pécuniaire du Canada et de l'Irlande. L'énorme contribution du Canada à la lutte aérienne durant la seconde guerre mondiale lui a valu un grand et vigoureux service aérien transatlantique commercial. Ce nouvel élément des relations impériales rendait superflu l'accord de 1935, qui ne traduisait plus fidèlement la position du Canada dans le domaine des routes aériennes.

Lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) limitée.—Le 1^{er} mai 1947, les Lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique), limitée, ont assumé la responsabilité des services antérieurement assurés par le service aérien transatlantique du gouvernement canadien.