

Royal Canadien, pour les écoles relevant du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique et pour la British Overseas Airways Corporation.

Trans-Canada a créé à Winnipeg l'un des ateliers d'avionnerie et d'entretien les plus complets du continent. Un personnel spécialisé y maintient la flotte de vingt-quatre avions de transport dans un parfait état d'aéronavigabilité et fournit un service d'atelier aux avions militaires.

Les routes exploitées s'étendent sur un total de 4,903 milles ainsi répartis: St. John's, Terre-Neuve, à Victoria, C.B., 3,911 milles; Halifax à Moncton, 120 milles; Toronto à New-York, 365 milles; Toronto à London et Windsor, 206 milles; Lethbridge à Calgary et Edmonton, 301 milles.

Une proportion élevée du personnel masculin des L.A.T.-C. s'est enrôlée dans les forces armées, et la main-d'œuvre constitue l'un des graves problèmes auxquels la compagnie doit faire face. La pratique d'employer des femmes et des anciens combattants a été maintenue durant l'année. Plus de 35 p.c. des effectifs se composent présentement de main-d'œuvre féminine.

**Lignes aériennes du Pacifique Canadien.**—La fusion s'effectue graduellement depuis deux ans de plusieurs compagnies commerciales indépendantes engagées principalement dans le service de l'industrie minière du Canada septentrional. Les Lignes aériennes du Pacifique réunissent présentement les compagnies suivantes: Canadien Airways Limited, Arrow Airways Limited, Ginger Coote Airways, Prairie Airways, Mackenzie Air Service, Yukon Southern Air Transport Limited, Dominion Skyways Limited, Quebec Airways, Wings Limited, Starrat Airways and Transportation Company.

Les compagnies constituantes des L.P.C. en 1942 parcourent environ 5,300,000 milles, transportent 60,000 passagers et 10,000,000 de lb de marchandises, messageries et matières postales. Elles emploient 7,000 personnes, Quarante-vingt-dix p.c. du trafic de la compagnie sont affectés à des fins de guerre—dans le nord-ouest, pour les importants développements dans ces régions éloignées résultant des programmes conjoints du Canada et des Etats-Unis pour la défense du nord-ouest du Canada et de l'Alaska; dans le nord-est, en rapport avec la construction d'usines de guerre et d'aérodromes. Les services dits de "la brousse" ont été maintenus dans toutes les régions importantes, le déclin des exploitations aurifères ayant été compensé par des recherches plus vastes pour trouver des minéraux de guerre essentiels.

Pour répondre à l'augmentation du transport aérien, des avions bimoteurs plus gros et plus puissants ont été mis en circulation sur plusieurs routes à la place des avions munis de patins ou de flotteurs employés auparavant. Des facilités modernes de navigation aérienne, comprenant des aérodromes, des radiophares de repérage et des services améliorés de météorologie, de communication et d'éclairage sont également installées afin de permettre de faire des envolées nuit et jour et partous les temps. Rien n'est négligé pour placer aussi rapidement que possible ces lignes sur le même pied que les lignes aériennes principales.

**Lignes aériennes indépendantes.**—Bien que plusieurs des principales compagnies aient été absorbées par les L.P.C., il reste encore dans ce domaine plusieurs organisations indépendantes. Parmi celles-ci, il y a les Maritime Central Air Lines qui donnent un service de courrier, de passagers et de messageries entre Moncton, Saint-John, Summerside et Charlottetown, I. P.-E.; la M. and C. Aviation Company qui exploite un service licencié de poste aérienne, de passagers et de messageries de Prince Albert à des endroits du nord de la Saskatchewan et, en vertu d'un contrat avec le Ministère des Munitions et Approvisionnements, un atelier de moteurs et de mise au point.