

commerciales indépendantes faisant principalement le service dans le Canada septentrional, constituent maintenant un réseau de routes aériennes nord-sud. La compagnie a maintenu un service aérien indispensable pendant la construction de la route de l'Alaska, la réalisation du projet Canol, la construction d'aéroports et la mise en valeur des sources minérales en temps de guerre.

En plus d'assurer des services de transport aérien se rattachant directement à l'effort de guerre dans une grande partie du Canada septentrional, la compagnie, en 1944, a administré sans but lucratif sept écoles d'aviation pour le compte du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Cinq ateliers de révision de moteurs et de réparation d'avions fonctionnent par contrat avec le Ministère des Munitions et Approvisionnements et font la mise au point et les réparations de l'outillage du C.A.R.C. Ces écoles d'aviation et ces ateliers de réparation sont situés dans divers endroits à travers le pays.

A ces services essentiels de temps de guerre au Canada, vient s'ajouter le service de livraison des bombardiers de l'Atlantique, maintenant le Commandement de transport de la R.A.F., que la compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien a été la première à établir en 1940, en collaboration avec le Ministère britannique de la Production aéronautique.

Un certain nombre de fonctionnaires et d'employés des Lignes aériennes du Pacifique Canadien ont été honorés de citations à l'ordre du jour pour service méritoire en temps de guerre et le tableau d'honneur de la compagnie porte les décorations suivantes: un O.B.E., quatre médailles de l'air des Etats-Unis, et autres marques de reconnaissance du C.A.R.C., de la R.A.F. et de la U.S.A.A.F.

Les compagnies constituantes des L.A.P.C. ont à leur crédit plus de 6,000,000 de milles de vol, ont transporté plus de 100,000 voyageurs et près de 9,000,000 lb de marchandises et de messagerie et 1,500,000 lb de matières postales en 1944. Ceci représente une augmentation de 40 p.c. du nombre de voyageurs transportés, une légère diminution du transport des marchandises et une diminution encore plus considérable, soit d'environ 35 p.c., du volume de matières postales. Ces deux diminutions sont attribuables au parachèvement où à la fermeture de plusieurs entreprises de guerre dans le Canada septentrional, ce qui a eu pour effet de réduire le trafic. Le personnel de la compagnie en 1944 est de 1,100.

**Lignes aériennes indépendantes.**—Bien que plusieurs des principales compagnies aient été absorbées par les L.A.P.C., il en reste encore un bon nombre qui sont indépendantes. Parmi celles-ci, il y a les Maritime Central Air Lines qui donnent un service de courrier, de passagers et de messagerie entre Moncton et Saint John (Nouveau-Brunswick) et Summerside et Charlottetown (Ile du Prince-Edouard); la M. and C. Aviation Company qui exploite un service licencié de poste aérienne, de passagers et de messagerie entre Prince Albert et certains 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.

## CHAMPS D'AVIATION DU CANADA SEPTENTRIONAL\*

### Introduction

Au point de vue du transport aérien, la situation septentrionale du Canada dans l'hémisphère occidental revêt une très grande importance. La route aérienne la plus courte entre l'Amérique et l'Europe aussi bien que l'Asie passe au-dessus du Dominion dont la collaboration est nécessaire à sa mise en valeur efficace.

\* Cette matière a été révisée au bureau du régisseur de l'aviation civile, Ministère des Transports.