

mé l'intention de poursuivre leurs activités dans le monde d'après-guerre. Le contrat d'avant-guerre est expiré et un nouveau contrat n'a pas encore été conclu; mais des négociations se poursuivent entre le Club et le ministère intéressé. Entre temps, les édifices et le matériel indispensables sont mis à titre nominal à la disposition des clubs qui ont participé au plan conjoint d'entraînement aérien et la plupart de ces clubs ont repris leurs activités.

Service à horaire fixe du transport aérien au Canada

Lignes aériennes Trans-Canada en 1945.—Les Lignes aériennes Trans-Canada poursuivent leurs activités sur la même longueur de milles que l'année précédente et couvrent 32,354 milles à horaire fixe quotidien à la fin de 1945, soit une augmentation de 6,090 milles par jour ou de 23 p.c., comparativement à 1944. Le nombre de milles de vol durant l'année augmente proportionnellement à 11,546,227, ou de 1,511,422. Le nombre de passagers payants transportés est de 183,121, ou 17 p.c. de plus que l'année précédente, et le service de messagerie augmente de 11 p.c., à 950,323 livres. Le retour à la paix réduit le volume des matières postales et les 3,429,232 livres de courrier transportées par air représentent une légère diminution sur le volume de 1944.

Des hangars plus grands ont été acquis par la compagnie à Winnipeg, siège des opérations, tandis que Moncton est transformé en base d'entretien de premier plan. Un espace plus grand a été obtenu dans le hangar en pente de l'aéroport LaGuardia de New-York et une station expérimentale de radar, destinée à l'étude de l'application du radar aux opérations de l'aviation civile, est ouverte à Winnipeg.

Au cours de l'année, Trans-Canada s'est assuré par contrat l'acquisition de 24 avions DC-3, en vue de l'expansion prévue du service au Canada et aux États-Unis; ces avions sont transformés au Canada de transports militaires en aérobus commerciaux de 21 passagers, et la livraison à la compagnie des trois premiers véhicules à la fin de 1945 a porté à 28 la flotte des Lignes aériennes Trans-Canada. La flotte fut soumise à une mise au point complète afin d'en assurer une haute efficacité constante de fonctionnement.

Une troisième envolée transcontinentale quotidienne a été établie par l'extension du réseau d'exploitation déjà existant Montréal-Winnipeg à Vancouver. Une quatrième de ces envolées a été entreprise en décembre, lors de l'inauguration d'une nouvelle envolée entre Vancouver et Lethbridge. Les horaires fixes de la route interurbaine d'Alberta, entre Lethbridge, Calgary et Edmonton, ont été doublés en ajoutant une troisième et une quatrième envolées à mesure que le service transcontinental a pris de l'expansion, et une quatrième envolée quotidienne entre Montréal et Halifax ainsi qu'une seconde envolée entre Halifax et Sydney ont été ajoutées en août.

En plus de former aux travaux mécaniques, l'un des services les plus considérables, les écoles de la Trans-Canada continuent à former des pilotes, des opérateurs de radio, des agents pour les passagers, des stewardesses et le personnel chargé du trafic. Les instructions aux anciens pilotes du C.A.R.C. furent beaucoup hâtées et huit classes, comprenant 76 hommes, sont en cours. Le retour de l'ancien personnel masculin ayant quitté les forces armées a réduit le nombre de femmes employées, mais le personnel total des Lignes aériennes est de 3,272 comparativement à 2,700 à la fin de 1944.

Service aérien transatlantique du gouvernement canadien.—La compagnie Trans-Canada a continué ce service inauguré en 1943 dans le but premier d'assurer un service postal rapide entre le Canada et les troupes canadiennes outre-mer. Cependant, vers la fin de l'année, il prenait l'allure d'une véritable exploitation commerciale. Des billets étaient vendus aux passagers aux guichets de la Trans-Canada et