

Plusieurs appareils ont été perfectionnés en vue de l'atterrissage en brouillard épais, mais aucun n'a été encore jugé pleinement adaptable à l'aviation civile. Néanmoins, de bons atterrissages ont été réussis sous des conditions de visibilité antérieure très faible. Les recherches sur l'atterrissage sans visibilité se poursuivent et font de grands progrès.

**Royal Canadian Flying Clubs.**—Au printemps de 1948, la *Royal Canadian Flying Clubs Association* compte 42 clubs, tous dans une situation bien meilleure que l'an dernier à la même époque, en raison peut-être de la température.

A la fin de 1947, les clubs possédaient 246 avions très divers, depuis les petits "Cubs" jusqu'aux bimoteurs Cessna T-50, dont 203 en utilisation. Les autres, dans l'attente d'un certificat de navigabilité, servaient aux pièces de rechange ou étaient désuets. Les clubs enregistrent un total de 41,000 heures de vol et comptent 5,436 membres, dont 1,738 élèves-pilotes.

Les anciens membres du C.A.R.C. s'intéressent beaucoup à ces clubs et certains font partie des conseils d'administration; toutefois, un faible pourcentage seulement des anciens membres du C.A.R.C. montent en avion.

Si plusieurs ne font partie des clubs que pour se divertir, les clubs sont pourtant équipés pour former des pilotes de l'aviation commerciale et plusieurs jeunes membres envisagent l'aviation comme carrière.

### Services réguliers de transport aérien au Canada\*

**Lignes aériennes Trans-Canada.**—Le trafic aérien d'Air-Canada est plus considérable en 1947 qu'en toute autre année et l'extension des services rend possible une augmentation de 34 p. 100 de la charge utile. Bien que la route transcontinentale d'Air-Canada soit moins longue depuis l'inauguration de la route des Grands lacs le 1<sup>er</sup> juillet 1947, les milles utiles de vol augmentent de 1,380,000 en 1947 sur 1946.

A la fin de 1947, la flotte aérienne comprenait 30 Douglas DC-3 et 11 Lockheed Lodestar. La mise en service de North Stars à pression compensée a été retardée par des problèmes de production, mais trois avions nouvellement acquis servaient en fin d'année à l'instruction des pilotes tandis qu'on les préparait pour le service domestique.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1947, toutes les envolées transcontinentales régulières suivent la route plus courte des Grands lacs, ce qui raccourcit la durée du trajet entre Toronto (Ont.) et Winnipeg (Man.) et assure leur premier service aérien de ligne principale à Sault-Sainte-Marie et aux villes de la tête des lacs. Un service quotidien régulier entre Winnipeg (Man.), Saskatoon (Sask.) et Edmonton (Alb.) assure maintenant la correspondance avec le service transcontinental. Le nord de l'Ontario bénéficie d'un service local entre Toronto, North-Bay, Porquis et Kapuskasing. Medicine-Hat et Swift-Current (Sask.) font partie du réseau transcontinental. Un nouveau service international a été inauguré le 1<sup>er</sup> avril 1947, entre Halifax et Yarmouth (N.-É.), Saint-Jean (N.-B.) et Boston (É.-U.).

Le réseau d'Air-Canada s'allonge de 1,248 milles pour atteindre 7,759 milles en 1947 et dessert six autres villes.

\* Voir la carte au commencement du volume.