

Depuis lors, le réseau a fonctionné sur un pied entièrement commercial; au 31 décembre 1947, il avait transporté 15,815 passagers par delà l'Atlantique, dont 14,393 à l'occasion de ses envolées régulières. Les autres 1,422 passagers sont surtout des immigrants du Royaume-Uni transportés en vertu d'un arrangement-louage avec le gouvernement d'Ontario. Ces chiffres ne comprennent pas les passagers transportés à forfait par d'autres sociétés pour le compte des Lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique). Un total de 251,562 tonnes-milles de matières postales ont aussi été transportées, ainsi que 531,008 tonnes-milles de marchandises, y compris messageries, cargaison et bagages en surpoids. Les recettes d'exploitation du service de l'Atlantique sont de \$5,483,298 contre des dépenses d'exploitation de \$5,341,898; le surplus, après paiement des intérêts, s'élève donc à \$136,303. Depuis 1943, Air-Canada exploitait un service transatlantique en temps de guerre entre Montréal et la Grande-Bretagne, au compte du gouvernement canadien. La Société et le personnel ont ainsi acquis une grande expérience des envolées transatlantiques.

L'expérience acquise durant la guerre a été des plus précieuses aux Lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) non seulement pour l'instruction des équipes aériennes affectées à l'Atlantique, mais aussi pour le perfectionnement du personnel activement mêlé aux aspects si nombreux du service atlantique. Les radiocommunications d'Air-Canada (Atlantique), dont le centre est à Moncton (N.-B.), sont assurées par les Lignes aériennes Trans-Canada, organisme du ministère des Transports. Durant la guerre, les équipes d'entretien s'occupaient et de leurs propres avions et des appareils de la *British Overseas Airways Corporation*, acquérant ainsi d'utiles connaissances techniques à l'égard des problèmes que posent les longues envolées.

Le ministère des Transports s'intéresse profondément à ce service. Le Service météorologique du Canada, service très étroitement coordonné, compte maintenant des stations à Goose-Bay (Labrador) et à Gander (Terre-Neuve), ainsi qu'à Montréal (P.Q.); ces stations s'occupent surtout du service transatlantique. Le réseau de radio-alignement s'étend de Montréal à Goose-Bay et Gander en passant par des points intermédiaires. Le Canada défraie le coût d'un navire, qui fait partie d'une station météorologique en mer, posté sur la voie de l'Atlantique-nord; il en coûte environ \$350,000 par année.

L'écroulement du vaste réseau créé aux fins de la guerre a été évité grâce à la prompt intervention de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale (PICA0) qui a convoqué une assemblée de tous les pays intéressés à Dublin (Irlande) en mars 1946. On y a pris des dispositions en vue de conserver tous les services essentiels. Ces services sont assurés par tous les pays intéressés, d'après une base convenue et équitable; le Canada paye sa part des dépenses. A ce propos, le C.A.R.C. s'occupe des services de recherche et de sauvetage du côté canadien. Le Service de recherche et de sauvetage comprend non seulement l'envoi d'avions à la recherche d'appareils perdus, mais aussi l'unification des services de surveillance et de communications afin de permettre aux navires en mer de se porter au secours. Il tient les intéressés au courant de la position et de la situation de tous les avions dans la région.

A l'été de 1948, Air-Canada (Atlantique) comptait sept envolées régulières aller et retour par semaine, entre le Canada et la Grande-Bretagne. Toutefois, à cause du trafic considérable, il a fallu affecter deux avions durant l'été, à chacune de la plupart de ces envolées régulières.