

Pan American World Airways Inc., entre différents endroits aux États-Unis, Gander (Canada) et au Royaume-Uni.
Qantas Empire Airways Ltd., entre Sydney (Australie), San Francisco (É.-U.) et Vancouver (Canada).
Sabena Belgian World Airlines, Inc., entre Bruxelles (Belgique), Manchester (Angleterre), Shannon (Irlande), et Montréal (Canada).
Seaboard and Western Airlines, Inc., entre différents endroits aux États-Unis, Gander (Canada) et différents endroits en Europe.
Swiss Air Transport Company Ltd. (Swissair), entre différents endroits en Suisse, Montréal (Canada) et différents endroits aux États-Unis.
United Air Lines, Inc., entre Vancouver (Canada) et Seattle (É.-U.).
West Coast Airlines, Inc., entre Calgary (Canada) et Spokane (É.-U.).
Western Airlines, Inc., entre Calgary (Canada) et Great Falls (É.-U.).
Wien-Alaska Airlines Inc., entre Whitehorse (Yukon, Canada) et Fairbanks et Juneau (Alaska, E.-U.).

Écoles d'aviation et aéroclubs.—Fin 1963, 88 écoles d'aviation commerciales étaient membres de l'Association des transports aériens du Canada. Au cours de l'année, ces écoles ont accordé le brevet de pilote privé à 1,569 étudiants et le brevet de pilote commercial à 331.

Fin 1963, les 35 aéroclubs affiliés à l'Association royale canadienne des aéroclubs comptaient 8,647 membres. Au cours de l'année, 1,132 élèves ont reçu le brevet de pilote privé et 76, celui de pilote commercial.

Les services météorologiques.—La Direction de la météorologie du ministère des Transports assure les services météorologiques nécessaires au public et aux grands secteurs de l'économie (agriculture, industrie, forestage, navigation et pêche). Il en assure également à l'aviation nationale et internationale. Les services d'intérêt militaire au Canada et outre-mer sont assurés en vertu d'une entente spéciale conclue avec le ministère de la Défense nationale. Les services d'observations et de prévisions sur les glaces d'eaux navigables intérieures et côtières se sont développés rapidement ces dernières années.

Il existe 52 bureaux de prévisions météorologiques au Canada, un à bord d'un navire et trois en Europe. Ces bureaux sont reliés entre eux par 55,300 milles de circuits de télétype et de radiotélétype; un réseau national de fac-similé de 14,600 milles permet de distribuer les données météorologiques sous forme de charte. Au 1^{er} janvier 1964, la Direction comptait 281 stations émettant des communiqués atmosphériques synoptiques à toutes les heures, un réseau de 32 stations de radiosonde (dont cinq dans l'Arctique, administrées en commun avec les États-Unis), 61 stations de radiovent et 1,949 stations climatologiques. Enfin, il existe une station de météorologie océanique dans le Pacifique à 1,000 milles à l'ouest de Vancouver qui fonctionne en vertu d'une entente internationale (voir également pp. 45-46).

Installations au sol.—Au tableau 2, les terrains d'atterrissage du Canada sont classés par organisme administratif selon qu'il s'agit de terrains d'atterrissage ou de bases d'amerrissage, autorisés ou non, ou d'aérodromes militaires. Les aérodromes et les bases d'amerrissage non autorisés indiqués sont plus ou moins en activité et il leur manque une ou plusieurs des installations et services que l'on trouve ordinairement dans les aéroports autorisés (feux, aménagements pour les voyageurs, communications sol-air, etc.). En outre, il existe un ensemble radioguidage qui facilite la navigation aérienne et les atterrissages par mauvais temps.

Le 1^{er} avril 1964, le ministère des Transports exploitait 75 radiophares à basse fréquence (un autre était en construction) et 36 radiophares VHF omnidirectionnels (11 autres étaient en construction et 5 en plan). Les systèmes d'atterrissage sans visibilité (I.L.S.) utilisés totalisaient 42 (quatre autres en construction) et les radiophares non directionnels en service se chiffraient par 197 (10 autres en construction). Des inspecteurs de l'aviation civile font régulièrement le réglage et le contrôle en vol de ces instruments.