

le transport des voyageurs et des marchandises aux confins de la civilisation; dans la photographie et la cartographie des régions encore inexplorées; dans l'exploration et la prospection; dans le déplacement des chasseurs et des trappeurs vers des régions autrement inaccessibles et, finalement, dans le transport des touristes vers les régions sauvages du Canada pour la chasse, la pêche ou même le simple plaisir de s'évader de la civilisation. En même temps, il a contribué dans des proportions remarquables au développement du mouvement interurbain de l'Atlantique au Pacifique.

La guerre a nécessité l'abandon de toute cette activité dans l'intérêt de la défense nationale. Le mouvement touristique est complètement immobilisé et il a fallu limiter l'usage de l'avion pour le piégeage. Le travail de prospection de certains minéraux stratégiques a été maintenu, mais dans des proportions limitées; la cartographie et la photographie aériennes ne sont continuées que sur les nouvelles routes militaires, tandis que le contact avec les établissements éloignés a été limité au strict nécessaire.

La plupart des compagnies de navigation aérienne sont engagées présentement à l'exécution de contrats de guerre; certaines s'occupent du transport des hommes et du matériel instantanément nécessaires aux entreprises qui ne peuvent être desservies par les routes ou les chemins de fer; d'autres, de la formation des équipages aériens et des mécaniciens; d'autres enfin, de la mise au point, de la réparation et de l'entretien des avions conformément au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. La position du Canada dans le domaine de l'air a été énormément renforcée par une technique améliorée et une augmentation considérable du personnel spécialisé, par les solides organismes institués durant la guerre et par une expérience beaucoup plus vaste dans le domaine des opérations.

### Services à horaire fixe de transport aérien au Canada

**Lignes Aériennes Trans-Canada en 1943.**—Les Lignes Aériennes Trans-Canada continuent de progresser en 1943. C'est moins une année d'expansion que d'intensification des services existants. La seule extension de route est celle de Vancouver à Victoria, mais en septembre une troisième envolée quotidienne entre Montréal et Winnipeg a été ajoutée à l'horaire et une troisième aussi entre New-York et Toronto. Au cours des sept premiers mois de l'année (juillet étant le dernier mois dont les chiffres soient connus au moment de la préparation de cet article) les avions des L.A.T.-C. parcourent 4,990,244 milles, augmentation de 608,507 milles sur la période correspondante en 1942; le volume des matières postales double et celui des messageries triple tout près et le nombre de passagers augmente de 21,125.

Du 1er janvier 1943 à la fin de juillet, les avions des L.A.T.-C. transportent 2,048,774 lb de matières postales, augmentation de 991,708 lb sur les sept premiers mois de l'année précédente; 406,206 lb de marchandises, augmentation de 265,049 lb; et 78,215 passagers payants, augmentation de 21,125. Juillet, le mois le plus actif de l'histoire de la compagnie jusqu'à date au point de vue de la poste aérienne, offre un exemple de l'expansion du transport aérien. Le volume transporté est de 316,547 lb, augmentation de 7,428 lb sur juin et de 123,576 lb sur juillet 1942.

L'événement important de l'année est l'inauguration d'un service transatlantique; c'est un service de temps de guerre dont les L.A.T.-C se sont chargées pour le compte du Gouvernement. La compagnie maintient le travail d'entretien pour le service transatlantique de retour de la British Overseas Airways Corporation et, dans ses ateliers de Winnipeg, revise un grand nombre de moteurs d'avion, d'assemblages d'hélices, d'instruments et d'accessoires pour le compte du Corps d'Aviation