

A sa base de Winnipeg, Air Canada a continué d'entretenir et de réviser les appareils d'entraînement du C.A.R.C.

En 1954, il s'est produit deux gros accidents d'aviation dont un seul causa des pertes de vie. Le 8 avril, un North Star d'Air Canada, qui poursuivait sa route normale de Regina à Calgary, fut heurté en plein vol par un appareil d'entraînement du C.A.R.C. au-dessus de Moose-Jaw. Trente et un passagers et les quatre membres de l'équipage furent tués. A la suite de cette tragédie, on prit des mesures pour renforcer les règlements régissant le vol des appareils militaires dans la sphère des voies aériennes établies de l'aviation civile. Avant cette regrettable tragédie, Air Canada avait, en une période de sept ans, parcouru 3,541,000,000 de milles-voyageurs sans subir un seul accident mortel.

Le 17 décembre, un Super Constellation, venant de Tampa, Floride, a été consumé par les flammes après avoir atterri sur une ferme à environ neuf milles à l'ouest de l'aéroport de Malton. Tous les passagers et tous les membres de l'équipage s'en sont tirés et les blessures, pour la plupart, ne furent pas graves.

Aéroports et pistes

Le merveilleux agencement d'aéroports et de pistes que le Canada a la chance de posséder a de nouveau favorisé le développement de ses transports aériens. Le ministère des Transports a grandement amélioré les pistes à Regina, Winnipeg, la tête des Grands lacs, North-Bay, Windsor et Gander. Tous ces travaux ont facilité les opérations d'Air Canada. L'installation de phares d'approche très puissants s'est poursuivie de façon satisfaisante à plusieurs aéroports. Sur la voie aérienne Montréal-Toronto-Windsor, on a aménagé des appareils de radio à très haute fréquence. Ces instruments de navigation modernes sont exempts de statique et guident les pilotes visuellement plutôt que de façon audible.

Bien que le trafic-passagers croissant ait encore surchargé plusieurs aéro-gares, on a déjà apporté des remèdes à la situation dans certains aéroports et le ministère des Transports a élaboré des projets de longue haleine qui devraient améliorer les conditions générales. On a entrepris la construction d'aérogares plus spacieuses et plus modernes aux aéroports de Calgary, Saskatoon et Sudbury, tandis que des pourparlers avançaient rapidement en vue de la construction à Montréal d'une grande aérogare où seraient centralisés les services domestiques et internationaux.

Réseau aérien

Au 31 décembre 1954, les opérations régulières d'Air Canada s'étendaient sur un réseau aérien de 24,016 milles. Plus de 50 localités au Canada, aux États-Unis, aux îles Britanniques, en France, en Allemagne, au Mexique, aux Bermudes et aux Antilles étaient directement desservies par la Compagnie et l'influence de ses opérations se faisait indirectement sentir sur un immense territoire. En dix-sept ans, Air Canada, dont le réseau initial se limitait à une ligne de 122 milles entre Vancouver et Seattle, s'est hissé au neuvième rang des transporteurs aériens du monde entier sous le rapport des milles-voyageurs parcourus. Le tracé du réseau aux pages 14 et 15 donne une excellente idée de l'ampleur des opérations.

Personnel

A la fin de l'année, la Compagnie comptait 7,991 employés. Cela représentait une augmentation de 13% découlant d'une somme de travail plus considérable et de la nécessité de renforcer les effectifs en prévision d'une nouvelle expansion de la flotte et des opérations.