

AIR CANADA COMPTE 35 ANS DE SERVICE

Il y a 35 ans, un petit bimoteur s'élevait dans le ciel de Vancouver et mettait le cap sur Seattle (Washington), distant de 122 milles.

L'avion, un *Lockheed 10A Electra*, était rempli: 10 passagers et deux membres d'équipage. Il mit une heure à atteindre sa destination.

Pour la plupart des gens, ni cet appareil ni ce vol ne présentaient d'intérêt particulier. Depuis longtemps déjà, on offrait des services aériens sur de courts trajets un peu partout à travers le continent. Et pourtant, cette liaison du 1er septembre 1937 posait un jalon dans l'histoire de l'aviation canadienne en inaugurant le premier service régulier d'Air Canada, formée cette année-là par le Parlement canadien.

L'appareil était un des deux *Lockheed* achetés par Air Canada de *Canadian Airways*, une ligne modeste de la côte ouest. La transaction comprenait également un biplan *Stearman* à moteur unique, dont Air Canada se servit pour établir le tracé de ses premières lignes.

En 1939, Air Canada reliait le port du Pacifique à Montréal et la liaison transcontinentale devenait réalité.

La première année, la Société acheta cinq *Electra*, dont le moins cher lui coûta \$55,000. Ces appareils et ceux qui les remplacèrent, le *Lockheed 14H2* de 12 places et le modèle *1808A* de 14 places, furent en quelque sorte les bêtes de somme de la Société à ses débuts.

L'*Electra* mesurait 38 pieds de longueur et son envergure était de 55 pieds. Equipé de deux moteurs *Pratt and Whitney Wasp Junior* de 450 CV, il avait une vitesse de croisière de 175 m/h.

Dans son premier rapport annuel aux actionnaires, M. S.J. Hungerford, premier président d'Air Canada, mentionnait que le personnel, à la fin de 1937, s'établissait à 71 employés. En septembre de l'année suivante, la Société avait transporté un total de 2,086 passagers. Selon le rapport, les revenus d'exploitation avaient été de \$16,278 et les dépenses d'exploitation de \$25,430. Le service Vancouver-Seattle se soldait donc par un déficit de \$9,152.08.

Depuis, Air Canada a réalisé un bénéfice durant 23 exercices financiers. En 1971, les revenus d'exploitation se sont élevés à 508 millions de dollars, les dépenses d'exploitation à 480 millions, et le bénéfice net à 1.6 million.

Une comparaison entre les appareils illustre l'évolution de la Société et de l'aviation en général.

LES AVIONS MODERNES

L'orgueil de la flotte d'Air Canada est actuellement le *Boeing 747* de 365 places, qui coûte 22 millions de dollars. Il mesure 231 pieds de longueur, six fois plus que le *Lockheed* du début, et il est équipé de quatre réacteurs *JT9D* produisant chacun une poussée de 43,500 livres. Ces moteurs sont construits par

Pratt and Whitney, comme l'avaient été ceux du *Lockheed* de 1937.

La version moderne de l'*Electra* primitif est le *Lockheed L-1011*, un gros avion de 18.1 millions de dollars qui peut transporter 256 passagers à une vitesse de croisière pouvant atteindre 600 m/h. En décembre, Air Canada prendra livraison du premier de 10 appareils de ce type, qu'elle affectera à ses services transcontinentaux et outre-frontière.

En 1971, les lignes d'Air Canada s'étendaient sur plus de 91,000 milles, le nombre des passagers atteignait 7,436,000 et elle disposait d'un personnel de plus de 17,000 employés. Son réseau relie le Canada aux États-Unis, à l'Europe et aux Antilles.

Légendes se rapportant aux photos de la page ci-contre:

1. Le *Lockheed L-1011* à fuselage large peut accueillir 256 passagers. Une des principales innovations de cet avion: une cuisine aménagée au pont inférieur, où les repas sont préparés, et acheminés vers les passagers par deux ascenseurs. Le *Lockheed L-1011* entrera en service durant l'été 1973.
2. Le tout premier avion dont disposa Air Canada fut le biplan *Stearman HEM*, qu'elle utilisa surtout dans la préparation de nouvelles routes aériennes en 1937 et 1938. Elle le vendit à Northern Airways en mars 1939.
3. Le *Lockheed 10A Electra* a fait la première liaison commerciale d'Air Canada en septembre 1937, entre Vancouver et Seattle, une distance de 122 milles. La Société devait acheter cinq appareils de ce type, qui pouvaient transporter 10 passagers.
4. Le *Lockheed 14H2*, version améliorée du 10A, entra en service sur les lignes d'Air Canada en mai 1938. La Société en acheta 16 et devait vendre le dernier en 1948. Elle en transforma 12 de façon à leur permettre de transporter 1,000 livres de plus et leur donna le numéro de code 1408.
5. Le *Lockheed 1808A* de 14 places fut le troisième type du fameux groupe d'avions *Lockheed* que se procura Air Canada à ses débuts. Elle exploita 15 appareils de ce type, de 1941 à la fin de 1949. Le 1808A avait un rayon d'action de 2,000 milles et une vitesse de croisière d'environ 200 milles à l'heure.