

Six vols transcontinentaux furent à l'horaire chaque jour au cours de l'été, quatre de première classe et deux de classe touriste. En septembre, on affecta des Super Constellation au service transcontinental, ce qui assura un vol quotidien aller-retour entre Montréal et Vancouver, avec arrêts à Toronto et à Winnipeg seulement. On voulait ainsi tirer tout le profit possible de la vitesse et du rayon d'action du Super Constellation. Il en est résulté un véritable "service express" transcontinental, la durée du vol se trouvant abrégée d'environ deux heures.

Dès le mois de juin, les Super Constellation ont été mis en service sur la route de l'Atlantique-Nord, opérant chaque jour la liaison avec les îles Britanniques et l'Europe continentale. Leur vitesse, leur rayon d'action et leur charge utile ont considérablement amélioré la qualité de ce service transocéanique. Au retour à bord des North Star, on devait la plupart du temps faire escale en Islande. Mais ce n'est plus nécessaire et on a fermé la base d'Air Canada dans ce pays. Les North Star ont été retirés de l'Atlantique et affectés au service domestique où on les emploie avantagement sur plusieurs lignes.

La fréquence des vols aux Bermudes et aux Antilles n'a guère varié. On s'est servi de Super Constellation pour compléter certains vols vers le Sud au plus fort des déplacements pendant les vacances d'hiver.

En janvier, Air Canada inaugurerait un service aérien entre l'Est du Canada et le Mexique. On prolongea tout simplement le vol à Tampa jusqu'à Mexico, une fois par semaine, mais en renonçant à tout trafic entre ces deux endroits. En février, on procéda à un autre changement important à l'itinéraire en incluant Sudbury, dans une nouvelle série de vols à travers le Nord de l'Ontario entre Sault Sainte-Marie, Sudbury, North-Bay, Ottawa et Montréal.

La régularité des vols a encore été remarquable: on a parcouru 95% du nombre de milles prévu dans les horaires.

Trafic-passagers

La popularité croissante des voyages aériens n'a manifesté aucun signe de relâchement en 1954. Air Canada a transporté 1,438,349 passagers, soit une augmentation de 10%, et parcouru 852,475,532 milles-voyageurs, ou 12% de plus qu'en 1953. Cette tendance persiste depuis dix ans, période au cours de laquelle Air Canada a multiplié par douze ses moyens de transport aérien exprimés en places-milles parcourus.

Cependant, la progression du trafic en 1954 doit être attribuée non seulement à l'expansion normale de l'industrie, mais aussi à la prospérité générale, à un vigoureux programme de vente dont l'annonce nationale a été une phase extrêmement importante, et au fait que la Compagnie a encore réussi à éviter toute augmentation de tarif. Ce dernier facteur ne saurait être assez souligné. Air Canada n'a pas procédé à une augmentation notable de taux depuis 1947. L'accroissement du trafic et une exploitation plus efficace ont permis à la Compagnie d'absorber des frais beaucoup plus onéreux sans avoir à réclamer des passagers un prix plus élevé. En 1954, par suite de l'inauguration du service domestique de classe touriste, le revenu d'Air Canada par mille-voyageur a diminué de 6.28c. qu'il était en 1953 à 6.09c. La Compagnie a pour but, pourvu que sa stabilité financière n'en souffre pas, de mettre les voyages aériens à portée de la bourse d'un plus grand nombre de gens. Le service de classe touriste, dont le coût et les exigences sont moindres, est une nouvelle démonstration de ce principe. L'emploi des plus grands appareils que sont les Super Constellation a permis le rétablissement du service de première classe sur l'Atlantique-Nord. Depuis