

aéroports. Ce contrôle est réalisé au moyen de communications radiotéléphoniques directes, ou de signaux visuels, à l'intention des avions et des véhicules de surface dans les aéroports contrôlés ou dans les environs. Les tours de contrôle sont situées à Whitehorse (Yukon); à Victoria (International), Port Hardy et Vancouver (C.-B.); à Lethbridge, Calgary, Edmonton (Municipal) et Edmonton (International) (Alb.); à Saskatoon et Regina (Sask.); à Winnipeg (International) (Man.); à Lakehead, Windsor, London, Toronto Island, Toronto (International), Ottawa et North Bay (Ont.); à Montréal (International), Cartierville, Québec, Val-d'Or, Baie-Comeau et Sept-Îles (P.Q.); à Moncton, Fredericton et Saint-Jean (N.-B.); à Halifax (International) et Sydney (N.-É.); à Gander (T.-N.); et à Frobisher Bay (T. N.-O.). La plupart fonctionnent en permanence; certaines assurent un service quotidien de 16 heures seulement.

Le *service de contrôle terminal* consiste à communiquer l'espace I.F.R. standard aux avions volant selon les règles du vol aux instruments dans les limites de la zone de contrôle d'approche, ordinairement dans un rayon de 30 à 40 milles de l'aéroport. Le service est assuré par des tours de contrôle d'approche à Vancouver (C.-B.); Edmonton et Calgary (Alb.); Saskatoon et Regina (Sask.); Winnipeg (Man.); Lakehead, Toronto, Ottawa et North Bay (Ont.); Québec et Montréal (P.Q.); Halifax (International) (N.-É.); Gander (T.-N.) et Frobisher (T. N.-O.).

Le *contrôle régional* est destiné particulièrement à assurer un service de contrôle de la circulation aérienne aux avions volant dans un espace aérien contrôlé lorsque les conditions atmosphériques empêchent le pilote de voir les autres avions ou les obstacles et l'obligent à se fier aux instruments pour se diriger. Ce service est assuré par des centres de contrôle régional à Vancouver (C.-B.), Edmonton (Alb.), Winnipeg (Man.), Toronto (Ont.), Montréal (P.Q.), Moncton (N.-B.) et Goose Bay et Gander (T.-N.). Chacun de ces centres est relié aux tours de contrôle, aux bureaux des stations de radio-alignement et aux bureaux d'exploitation de sa région au moyen d'un vaste réseau de circuits interphoniques ou radiophoniques locaux et interurbains et des installations de communication radiophonique que ces bureaux mettent à la disposition de tous les avions qui ont besoin du service de contrôle régional. Chaque centre est pareillement relié aux centres voisins, y compris ceux des États-Unis, ce qui permet la coordination du contrôle des avions qui traversent plus d'une région. Ce réseau de communications permet à chaque centre de tenir un relevé détaillé continu des mouvements de tous les avions qui manœuvrent selon les règles de vol aux instruments ainsi qu'un relevé général de tous les avions qui manœuvrent selon les règles de vol à vue dans sa région. En plus d'assurer un service de contrôle régional aux avions volant dans l'espace aérien contrôlé au-dessus de Terre-Neuve, les centres de Goose Bay et de Gander assurent ce service sur une distance s'étendant à près de la moitié de l'Atlantique-Nord. Le centre de contrôle de la région de Vancouver assure aussi un service au-dessus de l'océan Pacifique dans la région de contrôle océanique de Vancouver. Le service de contrôle régional s'étend à quelque 16,000 milles de voies aériennes et de voies de contrôle.

Les *services de radar* installés à certains endroits aident à contrôler la circulation aérienne selon les règles de vol tant aux terminus qu'en cours de vol. Les services de radar aux terminus sont assurés par les centres de contrôle suivants: Vancouver (C.-B.); Calgary (Alb.); Saskatoon et Regina (Sask.); Winnipeg (International) (Man.); Toronto (International) et Ottawa (Ont.); Québec et Montréal (International) (P.Q.); Moncton (N.-B.); Halifax (International) (N.-É.); et Gander (T.-N.). Les services de contrôle de radar en cours de vol sont assurés par les centres de Winnipeg, Montréal, Gander et Goose.

L'*information de vol* donne des conseils et des renseignements utiles pour la sûreté et l'efficacité du pilotage, soit: rapports et prévisions atmosphériques, bulletins sur l'état des champs d'atterrissage, données sur les aides à la navigation, renseignements sur la circulation, le ravitaillement en essence et les moyens de transport, et autres données connexes qui peuvent aider le pilote dans la préparation ou la conduite d'un vol. Ce service est assuré par tous les organes de contrôle de la circulation aérienne, mais surtout par les huit centres régionaux.

Le *service d'alerte pour recherches et sauvetage* est chargé d'avertir immédiatement les organismes appropriés quand un avion est en perte ou en danger et d'agir de concert avec ces derniers au besoin. Les centres de contrôle régional sont chargés d'avertir rapidement ces organismes en cas de non-arrivée d'un avion dont on a reçu le plan de vol ou l'avis de vol. Un relevé continu des vols en cours est maintenu afin de repérer immédiatement la non-arrivée d'un avion. Le service est à la disposition de tout pilote qui remet un plan de vol ou un avis de vol à une agence de communications des Services de l'Air du ministère des Transports ou directement à l'un des centres ou à l'une des tours de contrôle.

Le *service de notification douanière* facilite aux pilotes qui projettent de franchir la frontière canado-américaine la notification des services douaniers intéressés. Il utilise le réseau de communications de contrôle de la circulation aérienne et des services qu'il relie pour avertir l'agent des douanes de l'aéroport de destination.

Le *service de renseignements sur les mouvements aériens* est assuré par les centres de contrôle régional pour aider le ministère de la Défense nationale à établir l'identité de tous les avions volant dans des régions déterminées.

Le nombre de vols contrôlés en 1960 s'est établi à 2,823,470.