

Vu sa position dans le domaine de l'aviation de même que sa situation géographique, le Canada doit collaborer avec les autres pays engagés dans l'aviation civile internationale. Aussi a-t-il pris une part importante aux discussions préliminaires qui ont conduit à la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dont le siège est à Montréal. A la fin de 1973, le Canada avait des accords bilatéraux avec 26 autres pays. Dans le courant de l'année, de nouveaux accords aériens ont été signés avec la République fédérale d'Allemagne et la République populaire de Chine.

Contrôle de la circulation aérienne. L'objet principal du contrôle de la circulation aérienne au ministère des Transports est de prévenir les collisions d'aéronefs se déplaçant dans un espace aérien contrôlé de même que les collisions d'aéronefs avec des obstacles dans l'aire de manœuvre des aéroports contrôlés, et d'assurer une circulation sûre et ordonnée. Ces fonctions sont exécutées par les contrôleurs de la circulation aérienne qui travaillent dans les tours de contrôle des aéroports, les sections de contrôle terminal et les centres de contrôle des vols.

Le service de contrôle aux aéroports porte sur les aéronefs qui circulent dans l'aire de manœuvre des aéroports civils ou dans leur voisinage (rayon de cinq à 10 milles marins), là où le volume et la complexité du trafic aérien rendent ce genre d'intervention indispensable pour assurer la sécurité des vols. Le service peut porter également sur les véhicules et appareils d'entretien qui se déplacent dans l'aire de manœuvre d'un aéroport. La radio est le principal moyen de communication, bien qu'on puisse avoir recours aux signaux lumineux lorsqu'on ne dispose pas de radio. Des tours de contrôle fonctionnent actuellement à l'Aéroport international de Gander, à Saint-Jean, et à Wabush Labrador (T.-N.), à l'Aéroport international d'Halifax et à Sydney (N.-É.); à Fredericton, Moncton et Saint-Jean (N.-B.); à Baie-Comeau, à l'Aéroport international de Montréal, à Québec, Saint-Honoré, Saint-Hubert, Saint-Jean, Sept-Îles et à l'ADAC port de Victoria (Qué.); à Buttonville, Hamilton, London, North Bay, Oshawa, à l'Aéroport international d'Ottawa, à l'ADAC port d'Ottawa, à Sault-Sainte-Marie, St. Catharines, Sudbury, Thunder Bay, à l'Aéroport international de Toronto, à Toronto Island, Waterloo — Wellington et Windsor, (Ont.); à Brandon, St. Andrew's, Thompson et à l'Aéroport international de Winnipeg (Man.); à Regina et Saskatoon (Sask.); à l'Aéroport international de Calgary, à l'Aéroport international d'Edmonton, à l'Aéroport industriel d'Edmonton, à Grande Prairie, Lethbridge et Springbank (Alb.); à Abbotsford, Fort St. John, Kamloops, Kelowna, Langley, Penticton, Pitt Meadows, Port Hardy, Prince George, à l'Aéroport international de Vancouver et à l'Aéroport international de Victoria, (C.-B.); à Whitehorse (Yukon); et à Yellowknife et Inuvik (T.N.-O.). On a acheté deux tours transportables qui seront utilisées dans le Nord selon les besoins.

Le service de contrôle terminal vise les aéronefs en montée après le décollage ou en descente avant atterrissage dans un aéroport. Il est fourni aux aéronefs appliquant les règles de vol aux instruments afin d'assurer qu'il y ait l'espacement nécessaire entre eux et par rapport aux aéronefs en vol qui traversent la zone terminale; celle-ci comprend habituellement l'espace aérien situé dans un rayon de 30 à 50 milles marins autour d'un aéroport et, dans certains cas, elle peut englober plus d'un aéroport. On utilise normalement le radar et la communication directe par radio entre le contrôleur et le pilote. Dans certains endroits reculés non encore équipés de radars, on a recours aux processus classiques. Tous les centres de contrôle des vols assurent ce service, mais des sections de contrôle terminal distinctes sont installées dans les aéroports à trafic intense où il n'existe pas de centre de contrôle des vols, notamment à Halifax, Québec, North Bay, Ottawa, Thunder Bay, Regina, Saskatoon et Calgary.

Le service de contrôle des vols vise essentiellement à assurer l'espacement et la surveillance des aéronefs en vol entre les aéroports. Tous les aéronefs qui ont communiqué leur plan de vol bénéficient du service de surveillance, et l'espacement est transmis à ceux qui utilisent les règles de vol aux instruments ou de vol à vue contrôlé dans les espaces aériens désignés comme contrôlés. Ces derniers comprennent: 1° l'espace aérien supérieur, c'est-à-dire la région de contrôle du Sud, à 1,800 pieds et plus au-dessus du niveau de la mer; la région de contrôle du Nord, à un niveau de vol égal ou supérieur à 230; et la région de contrôle de l'Arctique, à un niveau de vol égal ou supérieur à 290; et 2° l'espace aérien inférieur, c'est-à-dire toutes les voies aériennes, sections de contrôle terminal et extensions des zones de contrôle dans l'espace au-dessous de l'espace aérien supérieur. En outre, l'espacement est transmis aux aéronefs volant au-delà de 5,500 pieds au-dessus du niveau de la mer dans presque toute la moitié occidentale de l'Atlantique Nord. On se sert du radar et des processus classiques pour