

deux situées sur les côtes ouest et l'autre sur les côtes est, irradiant l'heure exacte plusieurs fois tous les jours.

Vu la différence dans les taux d'assurance maritime qui frappait il y a quelques années les navires dirigés vers les ports canadiens, le ministère s'était dit que toute dépense raisonnable dans le but d'amener la réduction de ces taux constituerait un bon placement. Treize postes de repérage furent établis à cette fin dans des endroits choisis pour leur situation favorable relativement aux routes de navigation, dont sept sur les côtes est, cinq sur la baie et le détroit d'Hudson et un sur la côte ouest. Ces postes sont dotés d'appareils spéciaux à l'aide desquels il est possible de déterminer avec précision la direction d'où vient tout signal transmis par un navire.

Une addition encore plus récente à l'appareil de repérage installé sur terre est le développement de l'instrument de repérage dont on se sert à bord. Afin d'encourager ce développement, le ministère a établi des postes dans quelques phares et bateaux-phares (voir tableau 80). Ces postes de sans-fil transmettent des signaux caractéristiques dans un rayon approximatif de cinquante milles régulièrement toutes les heures lorsqu'il fait beau et continuellement lorsque le temps s'obscurcit de façon à gêner la navigation.

Afin d'assurer la protection des voyageurs et des équipages, tous les paquebots et cargos touchant aux ports canadiens sont obligés d'être munis d'appareils sans fil qui doivent être confiés à des opérateurs exercés possédant un certificat de compétence. Pour faire observer ce règlement, le ministère maintient un service d'inspection des plus complets; des inspecteurs placés dans divers ports par tout le Dominion sont chargés de vérifier le bon état des appareils en question des vaisseaux de tous les pavillons et la compétence des opérateurs. Les navires sont aussi sujets à inspection pour fin d'émission des certificats nécessaires prescrits par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la Convention internationale sur les lignes de charge de 1931. Les examens qui précèdent l'émission du certificat de compétence sont tenus par la Division de la Radio, 5,631 certificats ayant été décernés jusqu'au 31 mars 1935.

**80.—Stations radiotélégraphiques appartenant au gouvernement du Canada, année fiscale terminée le 31 mars 1935.<sup>1</sup>**

Nom de la station.	Situation.	Nom de la station.	Situation.
<b>Côte orientale.</b>		<b>STATIONS DE REPÉRAGE.</b>	
Belle Isle, Ter.-Neuve <sup>2</sup>	Détroit de Belle-Isle.	Belle Isle D/F.....	Détroit de Belle-Isle.
Cap Race, Ter.-Neuve <sup>2</sup>	Terre-Neuve.	Canso D/F.....	Nouvelle-Ecosse.
Chebuco Head, N.-E. <sup>2</sup>	Entrée du port d'Halifax.	Cap Race D/F.....	Terre-Neuve.
Clarke City.....	Golfe St-Laurent.	Chebuco Head D/F.....	Entrée du port d'Halifax.
Pointe à la Renommée, Qué. <sup>*</sup> .....	"	Saint John, D/F.....	Red Head, N.-B.
Pointe-au-Père, Qué. <sup>*</sup> ..	"	St. Paul D/F.....	Nouvelle-Ecosse.
Grindstone Island, Qué. <sup>*</sup> .....	Iles de la Madeleine.	Yarmouth D/F.....	Nouvelle-Ecosse.
Halifax, atelier et magasin.....	Halifax, N.-E.	<b>STATIONS-PHARES.</b>	
Montréal, Qué. <sup>*</sup> .....	Fleuve St-Laurent.	Cap Whittle.....	Golfe St-Laurent.
North Sydney*.....	Cap Breton, N.-E.	West Point.....	Anticosti.
Pointe Amour, Terre-Neuve*.....	Golfe St-Laurent.	Pointe des Monts.....	Golfe St-Laurent.
Québec, Qué. <sup>*</sup> .....	Fleuve St-Laurent.	Ile du Perroquet.....	Golfe St-Laurent.
Ile de Sable*.....	Atlantique nord.	Natashquan Point.....	Golfe St-Laurent.
Saint-John, N.-B. <sup>2</sup> .....	Red Head, N.-B.	Cap Bauld.....	N.O. Terre-Neuve.
Yarmouth, N.-E. <sup>2</sup> .....	Nouvelle-Ecosse.	Cap Ray.....	S.O. Terre-Neuve.
		Heath Point.....	Heath Point, Anticosti.
		Lurher, bateau-phare..	Au large de Yarmouth, N.-E.
		Sambro, bateau-phare..	Au large de Halifax, N.-E.
		Ile Seal.....	S.E. de Nouvelle-Ecosse.

<sup>1</sup> Pour renvois, voir la fin du tableau, p. 761.