

(T. du N.-O.), Moose-Jaw (Sask.), Prince-Albert (Sask.), Turner-Valley (Alb.) et Cape-St-James (C.-B.) (cette dernière étant maintenue en service par la Section des aides radio maritimes). Le radiophare de Sandspit (C.-B.) a été mis en service continu et celui de Whitehorse (T. du Y.) a été retiré du service.

*Balises en éventail.*—Ces installations utilisent de très hautes fréquences et indiquent aux pilotes le moment où ils les survolent. Normalement elles sont établies sur une voie aérienne, afin d'indiquer aux pilotes qu'ils peuvent perdre de l'altitude sans crainte, vu qu'ils viennent de franchir de fortes élévations de terrain, ou de donner la distance exacte de l'avion à un aéroport. Onze de ces stations sont actuellement en service, y compris la nouvelle station de Campbell-Cross (Ont.).

*Balises indicatrices de station.*—Ces installations ressemblent aux balises en éventail. Toutefois, le signal qu'elles émettent donnent la même indication aux aéronefs, dans quelque direction qu'ils volent. Ces balises sont installées à l'emplacement même qu'occupent les stations de radioalignement afin de permettre aux pilotes de connaître le moment où ils survolent exactement les stations et d'obtenir ainsi une indication précise de position. Des balises indicatrices de station sont installées à tous les emplacements de station de radioalignement sauf à Killaloe (Ont.) et à Mécatina (P.Q.).

*Stations radiogoniométriques.*—Les autorités militaires des États-Unis ont cédé au Canada la station radiogoniométrique de Cape-Harrison (T.-N.). Cette station peut obtenir le relèvement des aéronefs munis d'émetteurs à haute ou très haute fréquence.

*Système d'atterrissage aux instruments.*—Les systèmes d'atterrissage aux instruments produisent des signaux qui permettent aux pilotes des aéronefs munis d'appareils récepteurs spéciaux de s'approcher des aéroports et d'y atterrir par très mauvaise visibilité. Normalement, une installation de ce genre est constituée d'un localisateur assurant le guidage latéral jusqu'à la piste, d'un émetteur de courbe d'atterrissage assurant le guidage en pente jusqu'à l'extrémité d'approche de la piste, de deux radiobalises indiquant la distance de la piste à environ quatre milles et demi et à 3,500 pieds de celle-ci et d'un radiophare à faible puissance (locateur à rayonnement circulaire) aidant à l'exécution des manœuvres d'attente et à l'alignement sur le plan d'émission du localiseur. Le localiseur et les radiobalises fonctionnent aux fréquences VHF, l'émetteur de trajectoire de descente, aux fréquences UHF et les locateurs circulaires, aux basses et aux moyennes fréquences. Vingt et un systèmes d'atterrissage aux instruments sont actuellement en service, depuis que de nouvelles installations ont été faites à Edmonton (Alb.), à London (Ont.), à Moncton (N.-B.), ainsi qu'à Dartmouth et à Sydney (N.-É.). La construction des installations de Windsor (Ont.), de Torbay et de Gander (T.-N.) se poursuit encore.

*Stations de communication aéronautiques.*—Afin d'aider au maintien des communications air-sol, des stations radio dont la plupart fonctionnent à de hautes fréquences sont situées à des endroits stratégiques d'un bout à l'autre du pays et dans l'Arctique. Ces stations constituent un service de communication qu'utilisent les services aériens nationaux et internationaux. Il y a actuellement 31 de ces stations en service. Les stations de communication de Gander et Goose-Bay (T.-N.), de Moncton (N.-B.), de Montréal (P.Q.) et de Vancouver (C.-B.) constituent une contribution importante du Canada à l'aviation internationale. Les services que fournissent ces stations peuvent se diviser en trois grandes classes, à savoir: 1° les moyens de communication des services météorologiques; 2° les moyens de com-