

celles des États-Unis qui traversent le territoire canadien et par de nombreux aéronefs militaires du Canada et des États-Unis. La construction et l'entretien de ces installations sont confiés à des ingénieurs et des techniciens d'expérience attachés à six bureaux régionaux situés à Moncton (N.-B.), Montréal (P.Q.), Toronto (Ont.), Winnipeg (Man.), Edmonton (Alb.) et Vancouver (C.-B.). Le bureau de Moncton dirige les importantes stations de communication de Gander (Terre-Neuve).

*Stations de radioalignement.*—La principale aide radio à la navigation aérienne fournie par le ministère des Transports est la station de radioalignement. Ces stations, situées à environ tous les cent milles le long des voies aériennes, permettent aux pilotes de se guider sur des voies déterminées à l'aide de signaux sonores. Ces signaux peuvent aussi être captés par les radiogoniomètres des aéronefs qui desirer relever leur position. De plus, des moyens de communications radiotéléphoniques air-sol permettent aux pilotes d'obtenir des renseignements météorologiques et autres ayant trait à la sécurité du vol. Quatre-vingt-treize stations sont maintenant en service. Des stations de radioalignement supplémentaires sont en voie d'établissement pour desservir les aéroports de Terrace et de Nanaimo (C.-B.).

*Stations de radiophare.*—Ces stations émettent des signaux qui permettent aux pilotes d'aéronefs munis d'un radiogoniomètre d'obtenir des azimuts relatifs. Seize de ces stations sont actuellement en service, y compris les nouvelles stations établies à Embarras (Alb.) et Laberge (Yukon). Les radiophares de Prince-Albert et d'Embarras sont équipés de radiotéléphones pour communications air-sol. On a terminé les relevés relatifs à l'installation d'un radiophare à Eon (P.Q.) qui remplacera le service de radioalignement de Mecantina, détruit par le feu à l'été de 1952. On projette ou on construit actuellement des radiophares supplémentaires à Hope, Terrace, Kitimat et Mill-Bay, en Colombie-Britannique, et à Beaverlodge (Sask.).

*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 afin de leur donner la distance exacte qui les sépare d'un aéroport. Onze de ces stations sont actuellement en service.

*Balises indicatrices de station.*—Ces installations ressemblent aux balises flabelliformes. Toutefois, le signal qu'elles émettent donnent la même indication aux aéronefs, dans quelque direction qu'ils volent. Elles 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.).

*Stations radiogoniométriques.*—Une station radiogoniométrique pouvant obtenir le relèvement des aéronefs par rapport à la station même est en service à Cape-Harrison (T.-N.).

*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 se compose d'un localiseur 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 rayon-