

barras sont équipées de radiotéléphones pour communications air-sol. On procède à l'installation d'un radiophare à Éon (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 Terrace, Kitimat et Alert-Bay, en Colombie-Britannique, et à Beaverlodge (Sask.). Le radiophare de Greata (C.-B.) a été transféré à Naramata (C.-B.).

*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, après avoir franchi 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. La station de Greata (C.-B.) a été transportée de l'autre côté du lac Okanagan, à Namarata (C.-B.).

*Balises indicatrices de station.*—Ces installations ressemblent aux balises flabeliformes. 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 à haute fréquence 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 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 localiseurs circulaires, aux basses et aux moyennes fréquences. Vingt-cinq systèmes d'atterrissage aux instruments sont actuellement en service, dont une nouvelle installation à Patricia-Bay, (C.-B.). Le système en voie d'érection qui desservira la piste 26 de l'aéroport de Patricia-Bay aura un localiseur différent de ceux normalement en usage en ce qu'il sera hautement directionnel, à trajectoire avant seulement. Il sera dirigé de façon à ne donner les indications de piste libre qu'à 10° de chaque côté du signal directionnel.

*Stations de communications aéronautiques.*—Pour aider au maintien des communications air-sol nécessaires, 32 stations radio, dont la plupart fonctionnent à de hautes fréquences, sont situées à des endroits propices d'un bout à l'autre du pays et dans l'Arctique. Elles donnent un service de communications aux lignes aériennes nationales et internationales. Celles de Vancouver (C.-B.), de Montréal (P.Q.), de Moncton (N.-B.), et de Goose et Gander (T.-N.) constituent un important apport du Canada à l'aviation internationale. Deux stations internationales, l'une à Sydney et l'autre à Yarmouth (N.-É.), ont commencé à fonctionner afin d'assurer des com-